

Ein interessanter Tag

Es war eher Zufall, daß ich über diesen Termin gestolpert bin. Die Firma Motorcycle Art & Parts in Roxheim veranstaltete einen MV Agusta Schraubertag. Nun gibt es solche und solche MVs. Das sind einmal die aktuellen Vierzylinder-Modelle. Dann gibt es noch die alten Quattros, die von den legendären Rennmaschinen abstammen und die sich ein Normalsterblicher kaum leisten kann. Die meisten Stückzahlen hat MV Agusta aber von den kleinen Straßenmotorrädern mit Single- oder Twin-Motoren gebaut.

Im Vorfeld der Veranstaltung war zu erfahren, daß der Vormittag des Schraubertages den Ein- und Zweizylinder-Motoren aus den sechziger und siebziger Jahren gewidmet sein sollte. Der Nachmittag war für die aktuellen Modelle eingeplant.

Das klang gut, also meldete ich mich an und erlebte hierbei die erste Überraschung: Die Teilnahme war kostenlos! Matthias Schumacher ist sozusagen der Nachfolger vom MV Agusta-Papst Roland Schneider und kümmert sich sowohl um die alten als auch die aktuellen MV Agusta-Modelle. Außerdem ist der Kfz-Meister und Kfz-Sachverständige aktives Mitglied im MV Agusta Club Deutschland.



Matthias Schumacher erklärt gerade den Ventiltrieb einer MV Agusta 250.

Ich war am Morgen etwas überpünktlich, sozusagen der erste Teilnehmer. Herr Schumacher war gerade damit beschäftigt, die Motorräder aus seinem Geschäft herauszuschieben, um Platz für den Schraubertag zu schaffen.

So hatte ich genügend Zeit, mir in Ruhe die vor Ort befindlichen Maschinen anzuschauen. Die F4 sowie die Brutale waren in verschiedenen Variationen zu sehen, so wie es sich für einen Vertragshändler gehört. Mehr Interesse erweckten bei mir die Oldies. Mehrere alte Vierzylinder-MVs bekommt man ja nicht jeden Tag geboten. Eine 750S, eine 750 America und eine 1000 S Corona zeigten schön die Entwicklung der damaligen Traummaschinen.



MV Agustas unterschiedlicher Zeitepochen - aber beide mit ähnlichen Bremsattelhaltern vorne.

Nach und nach trudelten die Teilnehmer des Schraubertages ein, und es konnte losgehen. Nach der obligatorischen Begrüßung erhielt jeder eine Mappe mit Unterlagen (Tagesablauf, Ersatzteillisten, Wartungspläne, Anzugswerte usw.), und dann ging es auch gleich ans Eingemachte. Anhand eines Zweizylinder-Motors mit 250 Kubikzentimetern wurde die Technik eines Motors an sich und des MV-Twins im Besonderen erklärt. Es dauerte gar nicht lange, und dann lag der Motor zerlegt vor uns. Zu vielen Teilen gab es interessante Erklärungen und Tips. Hinweise, was man unbedingt machen sollte und Warnungen, was man auf keinen Fall tun darf.

Fragen wurden geduldig beantwortet, dazu gab es dann auch gleich noch ein paar Restaurants- und Zubehörtips. So verlief schnell die Zeit bis zur Mittagspause.

Herr Schumacher hatte einen warmen Imbiß bestellt, und auch in der Pause gingen die Gespräche weiter, und die Teilnehmer hatten die Gelegenheit, untereinander Kontakte zu knüpfen. Nach dem Essen wurde den Rauten Zeit eingeräumt, und dann vollzog sich der Zeitsprung zu den aktuellen Modellen. Hier ging es hauptsächlich um die Wartungsarbeiten, die ein MV-Fahrer ruhig selbst durchführen kann, und um die typischen Fehler, die dabei leicht passieren können. Auch hier sparte Herr Schumacher nicht mit Tips für seine



Aus einem Motorschaden hat Herr Schumacher diesen Schmittmotor geschafften und somit den Einblick in die moderne Vierzylindertechnik.

Kunden, und wieder wurde auf Fragen individuell eingegangen. So mancher Teilnehmer konnte zu der einen oder anderen Angelegenheit eine Anekdote beisteuern.

Anhand eines Schmittmotors aus einer F4 konnte auch hier die Technik gut erklärt werden. Und damit waren wir dann leider auch schon am Ende dieses informativen Lehrganges angekommen.

Nun erhielt noch jeder Teilnehmer eine Urkunde, und es blieb etwas Zeit für nachträgliche Fragen und interessante Gespräche unter den Teilnehmern diese Schraubertages.