



Die Historie

Die MZ Motorrad- und Zweiradwerk GmbH, der Motorradhersteller aus dem sächsischen Erzgebirge, gehört zu den wenigen vor-

bliebenen Werken dieses Industriezweigs in Deutschland. Anfang des vergangenen Jahrhunderts begann die Geschichte des traditionsreichen Unternehmens durch den dänischen Ingenieur Rasmussen. Bereits 1919 wurden Zweitakt-Spielzeugmotoren gebaut und ein Jahr später der erste Fahrrad-Hilfsmotor mit 1 PS. Da-

durch entstand auch die legendäre Abkürzung DKW („Das kleine Wunder“). 1926 konnten in Zschopau weitere Meilensteine gesetzt werden. Erstmals wurde in der Motorrad-Produktion an einem Fließband gearbeitet. Die Rennfahrer auf den hauseigenen Maschinen siegten in der nationalen Meisterschaft und beim „Großen Preis von Deutschland“. Sensationelle 34,6 % Marktanteil hat DKW 1936 im damaligen Reich, weltweit waren es sogar 36 %. Durch den Nationalsozialismus und den damit verbundenen 2. Weltkrieg wurde die normale Produktion zunehmend der Rüstung geopfert. Nach diesen schlimmen Ereignissen wurde am 05. August 1948 die Motorradherstellung im Erzgebirge wieder gestattet. 1952 bekam das Werk den Namen VEB Motorradwerk Zschopau, der Name DKW war nicht mehr existent. Die Bikes tragen seitdem das Kürzel MZ. In den folgenden Jahrzehnten liefen zehntausende Motorräder von den Bändern der Produktionshallen. Das 1.000.000. (seit 1950) entstand mit der ETS 250 Trophy Sport 1970. 13 Jahre danach konnte diese Stückzahl verdoppelt werden. Motorsportler waren auf MZ-Motorrädern überaus erfolgreich. Die politische Wende auf dem Gebiet der ehemaligen DDR sorgte natürlich

Die MZ 1000S

Natürlich soll dieses Big Bike aus Sachsen ein erneuter Meilenstein für MZ werden. Um es vorwegzunehmen, nach meiner Meinung ist dies auch gelungen. Das optische Erscheinungsbild „der Großen aus Zschoop“ ist futuristisch und eigenständig zugleich. Der Viertakt-Motor, mit exakt 998 ccm, ist eine komplette Eigenentwicklung! 117 PS (86 kW) leistet dieses Zweizylinder-Triebwerk. Vor einigen Monaten lief im Motodrom von Hockenheim ein bemerkenswerter Rollout für die Experten der Zeitschrift „Motorrad“. Logisch, dass diese Spezie's zuerst die neue MZ „reiten“ sollten. Die Techniker waren begeistert vom Leistungsniveau der MZ im Vergleich zur Konkurrenz. Ebenfalls viel Beifall fanden der Sound und die Qualität der Verarbeitung. Kurz: Das Test-Ergebnis für die 1000S war erstklassig. Doch MZ gab auch anderen Medien die Möglichkeit dieses Motorrad fahrend zu erleben. „Top Speed“ war dabei, obwohl der Inhalt unseres Magazins hauptsächlich dem Motorsport

und nicht der Technik auf der Straße gewidmet ist. Deshalb mein besonderer Dank an die Verantwortlichen in Zschopau. Gemeinsam mit Kollegen aus der Schweiz, Österreich, Großbritannien, Japan und Deutschland ging es Mitte November nach Spanien um die neue MZ fahrend kennen zu lernen. Die Rennstrecke von Fuerte Alamo wurde eigens dafür angemietet! Es ist schon sagenhaft, wie viele permanente Kurse die iberische Halbinsel beheimatet. Allerdings kam alles ganz anders. Diese Region am Mittelmeer wurde genau in diesen Tagen von (ungewöhnlichen) heftigen Regenfällen heimgesucht. Improvisationsvermögen war gefragt, doch das war kein Problem für die Zschopauer Macher. In den Bergen unweit von Alicante meldeten die Wetterspione trockene Straßen. Die Bikes wurden per Transporter und die potentiellen „Reiter“ per Bus dorthin chauffiert. Es konnte losgehen! Schon beim ersten Dreh am Gasgriff wurde mir die Power der 1000S deutlich. Die „Zschopauerin“ will ihr Leistungsvermögen sofort unter Beweis stellen. Schon in den

unteren Gängen des 6-Gang-Kassettengetriebes sollte die Drehzahl nicht wesentlich unter 4000 U/min liegen. Laut Herstellerangaben ist dies gegenwärtig der leistungsstärkste Serien-Zweizylinder-Reihenmotor auf dem gesamten Motorradmarkt. Die Schaltwege sind kurz, aber sehr präzise. Beim Fahren spürt man die Sportlichkeit und die Dynamik dieser MZ, voller Leidenschaft entsteht der Wunsch auf mehr und mehr (Kilometer). Selbstverständlich sind an dieser Stelle Vergleiche mit einer faszinierenden Frau vollkommen unangebracht... Oft wird bei hubraumstarken Zweizylinder-Triebwerken, im Gegensatz zum Vierzylinder, über enorme Vibrationen geklagt. Durch eine Ausgleichswelle haben die MZ'ler deutliche Abhilfe geschaffen. Etwas vibrierendes Feeling bleibt trotzdem, doch dies gehört bei diesem Bike ganz einfach dazu. Zum Fahrvergnügen trägt ebenfalls der Doppelrohr-Brückenrahmen bei. Er ist aus hochfestem Chrom-Molybdän-Stahlrohr. Eine komplette Eigenentwicklung aus Zschopau! Das Fahrwerk ist verstellbar und somit für einen sport-

lichen oder komfortablen Fahrstil individuell, zu variieren. Logisch, dass bei einem Bike mit 117 PS die Sicherheit ganz groß geschrieben wird. Die Bremsanlage arbeitet perfekt, sie ist speziell auf die MZ 1000S abgestimmt, sie wird modernen Ansprüchen vollkommen gerecht. Nach den ersten Kilometern war klar, dieses Motorrad aus Sachsen besticht durch hervorragende Fahreigenschaften rundum. Überzeugen konnte mich die 1000er ebenfalls in Punkto Gestaltung und Verarbeitung. Die keilförmigen Komponenten der Verkleidung ergeben als Einzelteil und in ihrer Gesamtheit ein zukunftsweisendes Design. Sinnbildlich für die angestrebte Entwicklung des Unternehmens in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. Viele kleine Details wie Spaltmasse oder Schweißnähte verraten die Liebe und das Engagement bei MZ.

Die MZ 1000S ist ein hochwertiges, sportlich orientiertes Motorrad aus Deutschland. Den nationalen und internationalen Vergleich braucht dieses Bike nicht zu fürchten.

Der Preis: 11.990,- Euro



auch bei MZ für gravierende Veränderungen, der gesamte Export in die Länder Osteuropas brach schlagartig zusammen. Das Aus für MZ (18. 12. 1991) ließ sich nicht aufhalten. Doch es ging weiter! Bereits ein halbes Jahr später gründete Petr-Karel Korous die Motorrad- und Zweiradwerk GmbH. Aus rechtlichen Gründen lautete die vorübergehende Produktbezeichnung für die verschiedenen Modelle MuZ. 1996 übernahm der malaisische Konzern Hong Leong das Werk. Es folgten weitere Meilensteine für die Zschopauer Motorradhersteller. 1998 wurde der erste selbstentwickelte 125er-Viertakt-Motor präsentiert. Zwölf Monate später ist das „u“ im Markennamen nicht mehr erforderlich. Der Slogan „MZ is back“ verdeutlicht die Aufbruchstimmung im Erzgebirge. Die Achtelliter-Modelle RT 125 oder 125 SX bzw. SM belegen dies nachhaltig. Voller Ehrgeiz und Selbstbewusstsein präsentieren die Erzgebirger und ihre Partner auf der Intermot 2000 den Prototyp der MZ 1000 S. Das Motorrad sorgt für Aufsehen! Übrigens, noch mehr über die Geschichte von DKW/MZ ist im Buch „Fahrer, Fans, und Feuerstühle-Motorsportland Sachsen“ nachzulesen. Dort ist diesem sächsischen Werk ein ganzes Kapitel gewidmet. Infos unter www.top-speed.info oder 0371 / 561600.

Die Macher

Es versteht sich von selbst, dass in diesen Tagen nicht nur gefahren, sondern auch viel diskutiert und hinterfragt wurde. Ramasamy Vasuthewan (Geschäftsführer), Carl Schmidt (Vertriebsleiter) und Jürgen Meusel (Leitender Ingenieur) stellte ich folgende Fragen:

Die 1000S ist das neue Aushängeschild von MZ. Welche Bedeutung, im Vergleich zu den anderen Modellen aus Zschopau, hat der Verkaufserfolg dieses Big Bikes?

Der Erfolg der MZ 1000 S ist von immenser Wichtigkeit für uns, da sie das erste wirkliche Image-Motorrad von MZ nach der Wende ist, und da wir sehr hoch in die Entwicklung von Motor und Motorrad investiert haben. Außerdem steckt das Herzblut aller MZler in diesem Motorrad.

Ihr habt Euch nicht für einen Vierzylinder, sondern für einen Zweizylinder entschieden. Welche Argumente sprechen für dieses Konzept? Der Rahmen bei den Modellen der Konkurrenz ist meist aus Aluminium, bei Euch aus Stahlrohr. Warum?

Wir haben uns sehr bewusst für das „andere“ Motoren Konzept entschieden, um uns vom Wettbewerb zu unterscheiden aber auch weil wir vom Reihenmotor überzeugt sind. Mit unserem Rahmenkonzept erreichen wir bei gleichem Gewicht höhe-

re Steifigkeit, was die Stabilität im Fahrbetrieb deutlich erhöht.

Sind für dieses Bike in naher Zukunft weitere analoge Motorvarianten mit mehr oder weniger Leistung lieferbar?

Zu dieser Frage möchten wir heute nur sagen, dass wir in alle Richtungen denken und rechtzeitig informieren werden.

Vor reichlich drei Jahren wurde der erste Prototyp dieser MZ öffentlich gezeigt, erst jetzt werden die Händler mit den serienreifen Motorrädern beliefert. Welche Gründe sorgten für diesen zeitlichen Abstand?

Es ist richtig, dass wir 2000 im September auf der Intermot die erste Studie der MZ 1000 S gezeigt haben. Seitdem sind drei Jahre vergangen, und wir liefern nun aus, was durchaus noch eine kurze Entwicklungszeit ist. Leider hatten wir schon frühere Markteinführungstermine genannt, die wir aus Qualitätsgründen, verursacht durch Vorlieferanten, nicht halten konnten.

Die wirtschaftliche Situation ist momentan ziemlich instabil, dies trifft natürlich ebenfalls auf den Motorradmarkt zu. Wie hoch ist die angestrebte Verkaufszahl 2004 im Inland und im Ausland?

Es ist richtig, dass es für Motorradhersteller schon bessere Zeiten gab. Nichtsdestotrotz glauben wir, dass wir ein hervorragendes Motorrad entwickelt haben, was uns ermöglichen wird, in 2004 über 2000 Stück absetzen zu können.

Bleiben wir beim Thema Export. Wo gilt es vorhandene Marktanteile auszubauen, wo werden neue Absatzgebiete angestrebt?

Absatzgebiete sind alle Staaten der EG und USA.

Kein Hersteller ist heutzutage aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten in der Lage alle Einzelteile selbst zu produzieren. Wie ist dieses Verhältnis bei der 1000S?

Die Fertigungstiefe ist sicherlich nicht mehr die, wie noch vor 15 Jahren in Zschopau, sondern liegt heute bei etwa 30 %. Viele Komponenten werden heute nach unseren Vorgaben und Konstruktionen von Spezialisten gefertigt.

Unvermeidliche Frage: Vor einiger Zeit wurde bei MZ das Comeback in die Motorrad-Weltmeisterschaft angekündigt. Wie ist der aktuelle reale Stand?

Wir müssen zugeben, dass das Projekt Moto GP verfrüht vorgestellt wurde, das heißt, bevor alle notwendigen Vorbereitungen getroffen waren. Die erhofften Sponsoren blieben aus. Aus diesem Grund wird das Projekt vorerst zurückgestellt. Oberste Priorität hat im Moment die schrittweise Markteinführung der 1000 ccm Produktpalette.

Zu einem perfekten Motorrad gehört ein perfekter Service. Ihr bietet ein sogenanntes Mobilitätspackage für Panne und Versicherung...

Service ist heute mehr denn je ein Thema. Wir schulen nicht nur unsere Händler, sondern geben unseren Kunden über eine Mobilitätsgarantie hinaus die Sicherheit, möglichst nie im „Regen“ stehen zu müssen. Außerdem bieten wir in Kooperation mit der HDI Versicherung sehr günstige Versicherungskonditionen, speziell für Einsteiger.

Stimmt es, dass neben der obligatorischen silbernen und schwarzen Lackierung jeder Käufer seine individuelle Wunschfarbe ausgeliefert bekommt? Gibt es weitere Besonderheiten?

Zu Sonderfarben und weiteren Zubehör-Varianten ist zu sagen, dass wir diese vorbereiten und rechtzeitig zur Saison 2004 realisieren können.

Herzlichen Dank für Eure Ausführungen und viel Erfolg mit der MZ1000S!



Die Macher (v.l.n.r.): Jürgen Meusel (Technik), Carl Schmidt (Vertrieb), Ramasamy Vasuthewan und Petr-Karel Korous (beide Geschäftsführung)

