

einlenken lässt und auch sonst keine fahrwerksseitigen Ausfallerscheinungen zeigt.

Der Motor ist's, der mir auf diesem doch recht eckigen Kurs Probleme macht. Wo andere großvolumige Zweizylindertriebwerke beim Schließen des Gasgriffes mit brachialer Verzögerung kontern, hat man hier den Eindruck, als würde sich das wassergekühlte Triebwerk mit dem Drehzahlabbau extrem viel Zeit lassen. Das ist anfänglich ungewohnt und lässt mich öfters als sonst in die Bremse greifen.

Später auf der Straße stört dies nicht mehr so stark, dafür begeistert die Leistung, die allerdings erst ab 5.500 Umdrehungen nachdrücklich die Fuhre



Kanten, wohin das Auge blickt – auch am Rücklicht.

vorwärts schiebt. Untertouriges Fahren quitiert das Triebwerk mit mangelndem Vortrieb und unwilligem Getöse, der Schaltfuß wird bei zügigem Vorwärtskommen nicht faul.

Diese Parameter im Kennfeld der Einspritzanlage, für komfortables ruckfreies Fahren gedacht, müssten noch einmal überarbeitet werden.

Das Schsganggetriebe lässt sich butterweich schalten, nur der erste Gang ist meiner Meinung etwas zu lang geraten. Die



Die 1000 S gibt es in Silber oder in Schwarz. Eine Naked-Version ist in Vorbereitung.

Wer braucht dieses Motorrad?

Marketingleiter Carl Schmid wurde nicht müde, die Philosophie der 1000 S zu erklären. Die sei ein Motorrad mit Charakter, kein Einheitsteil ohne Ecken und Kanten.

Stimmt irgendwie, denn wer sich die rundgelutschten Motorräder von heute ansieht, die perfekt funktionieren, aber damit auch schon wieder langweilig sind, der sehnt sich manchmal zurück in eine Zeit, in der die Motorräder noch eckig und kantig waren und im schlimmsten Fall das Bordwerkzeug auch mal öfters in die Hand genommen wurde.

Ich möchte an dieser Stelle nicht für unzuverlässige und fahrwerkstechnisch gefährliche Rückschritte plädieren; aber die Frage, warum sich heute Charaktermotorräder vom Schlage KTM und Co hoher Beliebtheit erfreuen, sollte man sich schon einmal stellen.

Mimen wir nicht immer die harten Windgesichter, die ein Motorrad reiten und nicht nur als technisches Hilfsmittel zum Transport von A nach B betrachten?

MZ versucht ganz bewusst, aus diesem Einerlei auszubrechen, ging dabei mit einem großvolumigen Twin den nicht einfachen Weg und weicht bei der Optik vom Pfad des Mainstreams ab.

Dass die 1000 S nie ein Massenprodukt werden wird, ist außer Zweifel. Aber die Motorradbauer aus Sachsen gehen damit den einzig richtigen Weg, mit einem Motorrad mit Charakter auch als kleiner Hersteller neben den Großserienprodukten bestehen zu können.

Mathias Thomaschek

Kupplung lässt sich wohl dosieren und erfordert keine übermäßigen Handhebelkräfte.

Einmal in Fahrt, kommt schnell Freude auf. Schräglagenwechsel gelingen bei flüssiger Fahrweise auf den südspanischen Straßen mühelos, das Fahrwerk mit einer Marzocchi-Gabel und einem Zentralfederbein von Sachs lässt sich vielfach verstellen, liegt aber bereits in der Grundabstimmung auf der komfortablen Seite.

Die Vierkolbenzange im Vorderrad von Nissin könnte einen Tick besser zapacken, wobei sie an den nagelneuen Testbikes sicher noch nicht ihre optimale Leistung erreicht hatte. Der stellt sich bekanntermaßen erst nach ein paar hundert Kilometern „Einfahrzeit“ ein.

Eine Hinterradbremse besitzt das Motorrad auch. Doch ich gestehe: Ich habe sie nicht probiert, weil ich sie nicht gebraucht habe.

Dass die 1000 S einen geregelten Kat zusammen mit der Seinspritzung besitzt, ist löblich. Warum das Motorrad nicht auch mit ABS angeboten wird, dagegen nicht ganz nachvollziehbar. Moderne ABS-Systeme sind heute sehr leicht, am Zusatzgewicht kann es also nicht liegen.

## Für Heizer und Tourer

Die Sitzposition ist sportlich, der Lenker für Menschen mit kurzen Armen etwas weit weg. Die Fußrasten liegen in akzeptabler Höhe. Dem Heizer wird es wegen der Schräglagenfrei-

heit so taugen, dem Tourer dürfte die Sitzposition aber immer noch bequem genug sein.

Was nervt, sind die Vibrationen des Twins. Wobei sich die zwei gefahrenen Maschinen unterschiedlich verhielten: Ein schüttelte so sehr, dass die Rückspiegel bei keiner Drehzahl ein auswertbares Bild abgaben, die andere dagegen glänzte mit dezemtem Kribbeln in Füßen und Handgelenken.

Ihre Schlechtwetterqualitäten bewies die 1000 S beim abendlichen Ritt über 150 Kilometer Autobahn und Landstraße im strömenden Regen. Dabei glänzte auch der Scheinwerfer mit anständiger Ausleuchtung, konnte jedoch nicht verhindern, dass sich der Autor samt Motorrad ein paar hundert Meter vor dem Ziel in die größte Pfütze Spaniens schmiss und so auch noch eindrucksvoll die U-Bootfähigkeit erprobte.

Schlussstrich: Die MZ 1000 S ist endlich serienreif. Mit den Schwächen am Motor kann man leben, das Fahrwerk hält internationalen Vergleichen stand, und die Optik hebt sich wohlthuend vom japanischen Einheitslook ab, der bei den aktuellen Jahrgängen markenunabhängig angeboten wird.

Schließlich können die MZ-Händler aufatmen: Mussten sie jahrelang Hohn und Spott ertragen und sich immer wieder fragen lassen, ob die Luftschloss-1000er denn jemals zur Probefahrt bereit stehen würde. Das Bike wird Anfang nächsten Jahres in den Läden und zur Probefahrt bereit stehen. Der Preis ohne Nebenkosten beträgt 11990,- Euro, im ersten Jahr wollen die Erzebirgler 500 – 700 Motorräder in Deutschland absetzen.

Mathias

## Technische Daten MZ 1000 S

### Motor:

Wassergekühlter 4-Takt Twin, 40 Grad nach vorn geneigt. Saugrohreinjection und geregelter Kat (Euro 2), 86 kW (117 PS) bei 9000 U/min, 98 PS-Version in Vorbereitung. Drehmoment 95 Nm bei 7.000 U/min, elektronisches Motormanagement, 6-Gang Kassettengetriebe, Druckumlaufschmierung mit Nasssumpf, hydraulischer Kettenspanner

### Fahrwerk:

Doppelrohrbrückenrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl, Schwingenlagerung aus legiertem Feingussstahl, Rahmenheck am Hauptrahmen angeschraubt, Zweiarmschwinge aus Aluminiumlegierung, Schmiedeteile an den hoch beanspruchten Stellen, Upside-down Gabel Marzocchi, Standrohrdurchmesser 43 mm, Druck- und Zugstufenverstellung, einstellbare Federvorspannung, Federbein Sachs mit Druck- und Zugstufenverstellung. Einstellung der Federvorspannung mit Handrad, Alu-Druckgussräder 17 Zoll, Bereifung Metzeler Sporttec 120/70 ZR 17 vorn, 180/55 ZR 17 hinten Nissin-Bremsanlage mit zwei Vierkolbenbremszangen im Vorderrad, Bremsscheibendurchmesser 320 mm, hinten Einschiebenbremse 260mm Durchmesser, stahlmantelnde Bremsschläuche, Brems- und Kupplungshebel mehrfach einstellbar, Doppelscheinwerfer in DE-Technologie, Cockpit mit Multifunktionsinstrument, analoge Tacho- und Drehzahlanzeige, Benzinwarnleuchte, Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige, digitale Uhr, Warnblinkanlage

### Maße und Gewichte:

Radstand 1445 mm, Lenkkopfwinkel 65°, Federweg vorn und hinten 120 mm, Sitzhöhe 825 mm, Trockengewicht 310 kg, Zuladung 197 kg, Tankinhalt 20 Liter, davon 5 Liter Reserve, Höchstgeschwindigkeit (Werksangabe) 250 km/h, Beschleunigung 0 – 100 km/h 3,4 sek.

Preis ohne Nebenkosten: 11.990,- Euro  
Lieferbar ab Januar 2004 in Silber und Schwarz