



MZ 1000 S *Emme mit Kanten*

Rückschläge lassen sich nicht planen. Wenn sie kommen, muss man mit ihnen fertig werden. Die 1000S von MZ hat es den Leuten des Hohndorfer Motorradwerkes als erstes Projekt mit einem eigenen großen Zweizylindermotor in dieser Beziehung nicht gerade leicht gemacht. Jahrelang wurde der Serienstart immer wieder verschoben, und weil der 750 ccm-Motor in den ersten Prototypen nicht so funktionierte, wie man es sich vorgestellt hatte, konstruierte die Truppe aus dem Erzgebirge kurzerhand einen neuen Zweizylinder mit jetzt 999 ccm Hubraum.



Japanische Motorradfabriken greifen in diesen Fällen ins Regal und verwenden bewährte Komponenten, die MZ-ler mussten jedes Teil neu entwickeln, erproben und abstimmen. Was hier nicht vergessen werden darf: Die gesamte Belegschaft einschließlich Putzfrau und Hausmeister umfasst ungefähr halb so viel Personen, wie sie in einer japanischen Entwicklungsabteilung ausschließlich mit der Konstruktion und Erprobung neuer Fahrzeuge beschäftigt sind. Und das rückt die Leistung der Ostdeutschen dann schon wieder in ein ganz anderes Licht.

Mitte November war die Zeit reif: Im spanischen Cartagena standen die ersten Vorserienmotorräder bereit, rund zwei Dutzend Journalisten hatten die Möglichkeit zum ausgiebigen Test. Wobei der erste Crash bereits gegen 2.30 Uhr in der Hotelhalle stattfand, als ein Kollege nach der ersten Sitzprobe am dort ausgestellten Exemplar vergaß, wieder den Seitenständer auszuklappen. Kann vorkommen – vor allem um diese Zeit.

Die Emme ist kein Bonsai-Motorrad

Bereits beim regulären Aufsteigen am nächsten Tag fällt auf: Die 1000 S ist kein kleines Motorrad geworden. Selbst bei 180 Zentimetern Körpermaß erreichen die Fußspitzen gerade den Boden, mit den heutigen Bonsai-Sportlern japanischer Herkunft hat die MZ schon rein von den Proportionen wenig gemeinsam.

Der erste Blick aus der Fahrerposition zeigt nichts Ungewöhnliches. Klassische Bedienhebel, Tacho und Drehzahlmesser konventionell, einzig der Zündschlüssel sollte in der Kneipe nie lässig auf den Tresen geworfen werden. Ein billig wirkender Mofaschlüssel, der zu Lästereien der Kumpels bestens taugt – und die hat das Motorrad nicht verdient. Denn seine Verarbeitung ist tadellos. Obwohl es sich um 15 Vorserienmotorräder handelte, gab es keine schlampigen Übergänge an den Kunststoffteilen oder technische „das-wird-später-noch-anders“-Lösungen. Das Motorrad wirkt fertig und serienreif.

Am Motor ist noch Feintuning gefragt

Relativ fertig bin ich auch nach den ersten Testrunden auf einer kleinen Rennstrecke in der Nähe von Cartagena. Keine Kurve will so recht gelingen,



Der weit vorn platzierte Lenker ist mit für die sportliche Sitzposition verantwortlich.

obwohl sich das Bike recht handlich 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 öfter 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 vorwärts schiebt. Untertouriges Fahren quittiert das Triebwerk mit mangelndem Vortrieb und unwilligem Getöse, der Schaltfuß wird bei zügigem Vorwärtskommen nicht faul.

Die für komfortables, ruckfreies Fahren gedachten Parameter im Kennfeld der Einspritzanlage müssten noch einmal überarbeitet werden. Das Sechsganggetriebe lässt sich butterweich schalten, nur der erste Gang ist meiner Meinung etwas zu lang geraten. Die 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, die Federelemente einer Marzocchi-Gabel und einem Zentralfederbein von Sachs hinten lassen sich vielfach verstellen, liegen aber bereits in der Grundabstimmung auf der komfortablen Seite.

Die Vierkolbenzange im Vorderrad von Nissin könnte einen Tick besser zu packen, 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 sie nicht gebraucht wurde. Dass die 1000 S einen geregelten Kat und eine Einspritzung besitzt, ist loblich. 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 vorn. Die Fußrasten liegen in akzeptabler Höhe. Dem Heizer wird es wegen der Schräglagenfreiheit 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



Die Scheinwerfer leuchten die Straße anständig aus.



Auch von hinten überzeugt die schmale Silhouette.



Das Cockpit ist recht komplett ausgestattet.

Maschinen unterschiedlich verhielten: Eine schüttelte so sehr, dass die Rückspiegel bei keiner Drehzahl ein auswertbares Bild abgaben, die andere dagegen nervte nur leicht mit dezentem 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 Vergleich stand, und die Optik hebt sich wohltuend 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



MZ-Zentralverriegelung, nur der Schlüssel wirkt billig.

und sich immer wieder fragen lassen, ob die Luftschloss-1000er denn jemals zur Probefahrt bereit stehen würde. Das Bike steht jetzt endlich bei den Händlern. Der Preis ohne Nebenkosten beträgt 11.990,- Euro, im ersten Jahr wollen die Erzgebirgler 500 – 700 Motorräder in Deutschland absetzen.

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 werden musste. 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



Die Nissan-Doppelscheibenbremse im Vorderrad hatte während des Tests noch nicht die optimale Bremswirkung. Das Hinterrad wird von einer kräftigen O-Ring-Kette angetrieben.



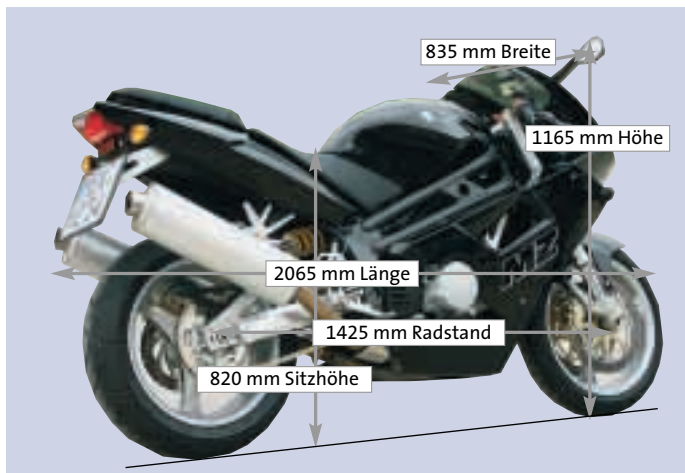
sich schon einmal stellen.

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 Einheitsbrei auszubrechen, ging dabei mit einem großvolumigen Twin nicht den einfachsten Weg und weicht bei der Optik klar vom Pfad des Mainstream 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, Fotos Thomaschek, MZ



Mit der erfrischend anders gestylten MZ 1000S erregt man auch im nächsten Cafe Aufsehen.



Das Fahrwerk hält locker mit der Konkurrenz mit.

Technische Daten MZ 1000 S

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 40 Grad nach vorn geneigt, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, elektronische Saugrohreinjection mit 52 mm Drosselklappendurchmesser, geregelter Katalysator (Euro 2), elektronisches Motormanagement, Druckumlaufschmierung mit Nassumpfpf, hydraulischer Kettenspanner, E-Starter.

Hubraum: 999 ccm

Leistung: 84 kW (114 PS) bei 9.000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: Ca. 250 km/h

Beschleunigung: Von Null auf 100 km/h in 3,4 Sek.

Max. Drehmoment: 98 Nm bei 7.000 U/min

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette zum Hinterrad.

Fahrwerk: Doppelrohrbrückenrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl, Schwingenlagerung aus legiertem Feingusstahl, Rahmenheck am Hauptrahmen angeschraubt, Zweiarmschwinge aus Aluminiumlegierung, Schmiedeteile an den hoch beanspruchten Stellen, vorn in Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung verstellbare Marzocchi-Upside-down Gabel mit 43 mm Standrohrdurchmesser und 120 mm Federweg, hinten Zweiarmschwinge aus Aluminiumprofilen, über Hebelsystem angelenktes, in Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung verstellbares Sachs-Zentralfederbein mit 120 mm Federweg, Einstellung der Federvorspannung mit Handrad.

Bremsen: Vorn 320 mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenbremsätteln und schwimmend gelagerten Bremscheiben, hinten 240 mm-Einscheibenbremse mit Zweikolben-Festsattel.

Räder: Dreispeichen-Aluminium-Gussräder, vorn 3,50 x 17, hinten 5,50 x 17

Bereifung: Vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/70 ZR 17

Elektrik: 12V, Drehstromlichtmaschine 450 W, Batterie 12 Ah.

Tankinhalt: 20 Liter, davon 5 Liter Reserve

Sitzhöhe: 825 mm

Gewicht: Vollgetankt 210 kg

Zuladung: 190 kg

Farben: Silber, Schwarz

Preis: 11.990,- Euro plus Nebenkosten

Garantie: Zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung