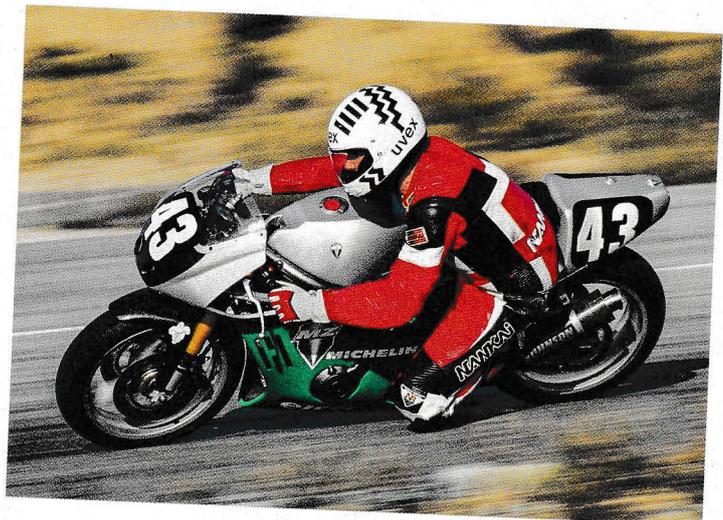


Starkes Stück.
Tigcraft-Gitterrohrrahmen für
den MZ-Werksrenner
mit Einzylindermotor aus der
Yamaha XTZ 660



SACHSEN HAMMER

Die bewegte und bewegende Geschichte von MZ fand in der Nachwendzeit im stilistisch wie technisch erfolgreichen Einzylindermodell Skorpion einen kleinen Höhepunkt. Vor dreißig Jahren mischte die Rennversion in der Sound of Singles-Klasse ordentlich mit



Flottes Gespann in der deutschen Sound of Singles-Meisterschaft. Hansi Meyer auf MZ Skorpion-Racer

Text: Ronny Müller Fotos: MO-Archiv, M. Weber

Ganz unten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird das ehemalige DKW-Werk in Zschopau bis zur letzten Unterlegscheibe demontiert und in den Russland verschafft. Zeitweilig steht sogar die Sprengung des in einem engen Taleinschnitt gelegenen Werks zur Disposition, dann aber wird doch die altvertraute Arbeit erneut aufgenommen. Ab 1949 entstehen wieder Motorräder, nun unter der Bezeichnung IFA-DKW RT 125. Aus dem Nationalsozialismus ist nun der Sozialismus geworden. Entsprechend wird das Werk 1952 in VEB Motorradwerk Zschopau, kurz MZ, umbenannt. Im Folgejahr gründet Walter Kaaden die hauseigene Rennabteilung, das „IFA Rennkollektiv Zschopau“. In der Folge entwickelt sich MZ in Sachen Rennzweitakter zur weltweit führenden Entwicklungszelle.

Auch die Straßenmodelle können qualitativ international mithalten, im Geländesport gehören die Zschopauer Fahrer zur internationalen Spitze. Bis Mitte der sechziger Jahre werden MZ-Motorräder weltweit in über 60 Länder exportiert, 1970 wird die einmillionste MZ hergestellt, 1983 hat man in Zschopau schon die zweite Million erreicht. MZ ist ein Aushängeschild des realen DDR-Sozialismus und vor allem auch ein Devisenbringer. Sozialismus und Kapitalismus im Wechselspiel wie Plus und Minus einer Batterie. Zuletzt baut man in Zschopau rund 60 Prozent 125er und 150er Zweitakter sowie 40 Prozent 250er Motorräder und Gespanne. Davon gehen 70 Prozent in den Export. In der Hauptsache in andere sozialistische Länder, aber auch zu rund 20 Prozent in nichtsozialistisch aufgestellte Abneh-

merstaaten – etwa die Türkei, Ägypten, Skandinavien, Griechenland und auch England.

Mit der vollzogenen Währungsunion am 1. Juni 1990 im von der trennenden Mauer befreiten, vereinigten Deutschland bricht die planwirtschaftlich eingehetzte Marktaufstellung zusammen. Sozialistische Länder und Schwellenländer haben nicht die Devisen, und die westlichen Importeure müssen mit einem Mal ein Vielfaches der bisherigen Preise berappen. No Deal, no Business. Am 16. Januar 1992 wird die Liquidation von MZ beschlossen. Querelen um die Markenrechte bilden die Begleitmusik.

Am 1. September 1992 eröffnen die Gesellschafter Josef Brune, Dr. Hans Graalman und Geschäftsführer Petr-Karel Korous im drei Kilometer vom alten Werk entfernten Hohndorf in

einem ehemaligen MZ-Außenbetrieb das neue „Motorrad und Zweiradwerk“. Das neue Markensignet spielt mit dem klassischen DKW-Logo, nur ein kleines, zwischen M und Z eingefügtes „u“ soll juristisch unanfechtbare Eigenständigkeit sichern. Fürs flüchtige Auge bleibt alles beim Alten. MZ ist nun MuZ.

Korous macht in Gesprächen keinerlei Hehl daraus, dass es bei seinen Aktivitäten vornehmlich um das Generieren von öffentlichen Fördergeldern geht. Das ist weder verboten noch verwerflich, schließlich funktionieren große Teile der Industrie bis heute nach diesem Prinzip, man denke etwa an die protegierten Windkraftanlagen. Dazu zaubert der umtriebige und auf Außendarstellung bedachte Korous die eine und die andere Idee aus seinem glitzernden Planungszylinder. Mal fabuliert er von einer Kooperation mit Porsche, dann steht der Einstieg in den Grand Prix-Sport auf der Tagesordnung. Die Aufmerksamkeit ist ihm gewiss, und wo Fördergelder fließen, sind stets auch viele andere Taschen, die etwas vom Kuchen abbekommen möchten. Eigennutz und Gemeinnutz glücklich vereint. Die Zeche zahlen andere, das Geld ist nicht fort, nur neu verteilt.

Und es gibt immerhin Greifbares für die Skeptiker und Zweifler. Auf Basis der alten Zweitaktmodelle entstehen bemerkenswerte Neuheiten, etwa die Silver Star Classic mit dem 500er Rotax-Einnockenmotor. Nicht die schlechteste Kombination, aber die Produktion kommt aus nachvollziehbaren Gründen nie so richtig ans Laufen.

Kein Wunder, Korous hat bereits den nächsten Plan fertig. Zur Hilfe kommt ihm dabei das englische Design-Duo Richard Seymour und Dick Powell. Jene schneiden um ein vom Engländer Dave Pearce entwickeltes, aus verklebten Leichtmetallmuffen und Stahlrohren nach Flugzeugtechnik gefertigtes Chassis ein wahrlich beeindruckendes Einzylinder-Sportmotorrad. Noch immer soll der Rotax-Einnocker den Antrieb übernehmen. Es lässt sich gut leben in der Zschopauer Chefetage, besonders vom Enthusiasmus wohlmeinender Motorradleute.

Nach der Kontaktaufnahme mit Yamaha denkt Korous mal wieder eine Nummer größer und will mit dem TDM 850-Twin ein sportliches Zweizylindermodell lancieren. Immerhin kommt es auf diesem Weg zur Übernahme des 660 ccm großen Einzylindermotors aus der Yamaha XTZ 660 in MuZ-Produktion. Aus dem fortschrittlichen Kleberahmen des ursprünglichen Skorpion-Modells wird bis zum Serienanlauf zwar eine vereinfachte Schweißkonstruktion. Dennoch schafft es Seymour-Powells Entwurf bis auf ein paar die Proportionen betreffenden Korrekturen tatsächlich bis in die Serienfertigung. In neun Jahren Produktionsdauer entstehen somit tatsächlich 4152 Skorpion in den Versionen Sport und Tour.

In der englischen Sound of Singles-Szene tauchte die Renn-MZ bereits in der Saison 1993 erfolgreich auf

Vor allem in England macht man sich in alter Verbundenheit für die Marke MuZ stark. Der englische Importeur Mike Jackson ist als erster mit einer Rennversion der Skorpion Sport zur Stelle und mischt bereits in der Saison 1993 in der englischen Sound of Singles-Meisterschaft ordentlich mit. Fahrer Mike Edwards kommt im international besetzten Lauf in Donington 1993 auf den beachtlichen siebten Platz. Mit einem nur milde getunten Yamaha-Serienmotor, ohne spezielles Renngetriebe und noch reichlich Speck auf den MuZ-Rippen. Startklar wiegt das knapp 70 PS starke Einzylindermotorrad immer noch 142 Kilogramm. Allerdings kommt der dünnwandige und geklebte Tigcraft-Prototyprahmen von Dave Pearce zum Einsatz.

Für die Deutsche Sound of Single-Serie soll das Serienmaterial genügen. MuZ-Geschäftsführer Korous will damit die Qualität des realen Straßenmotorrads demonstrieren. „Sonst kannst du ja gleich auf einen Ferrari das VW-Logo pappen“, erklärt der Geschäftsführer damals seinen kostengünstigen Plan. Ein ehrenwertes Ansinnen, für dessen Umsetzung der Fahrer Hansi Meyer

engagiert wird. Der leistet die gesamte 94er Saison hindurch wertvolle Entwicklungsarbeit und landet in der Serie auf dem siebten Endrang. Beachtlich, aber auch nicht spektakulär gut. Man wünscht sich auf allen Seiten selbstverständlich bessere Resultate.

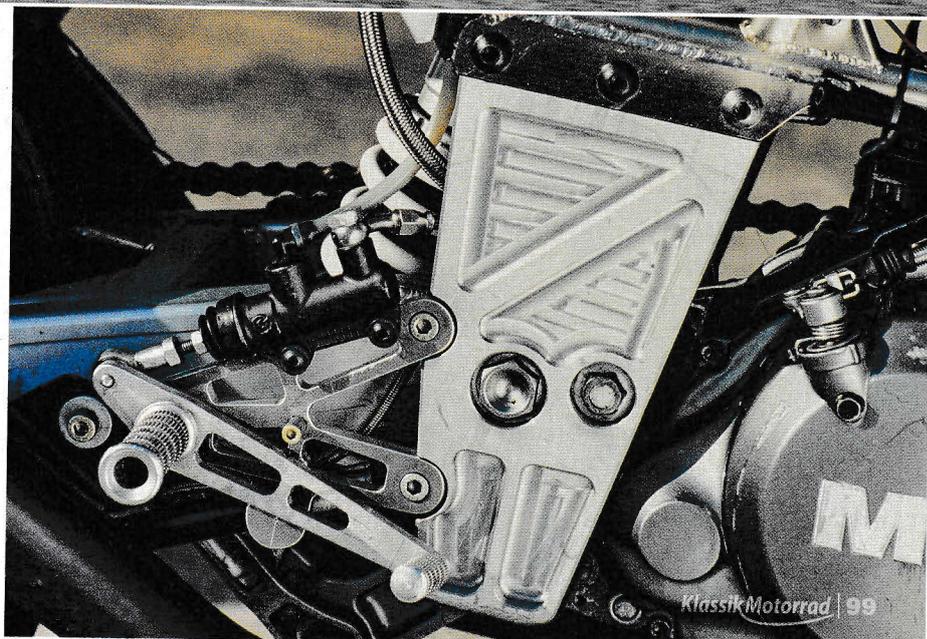
Inzwischen ist jedoch das Leistungsniveau in der Sound of Singles-Welt auf einem Stand angekommen, der es für Betreiber von umgemodelten Enduro-Einzylindermotoren nicht einfach macht, noch einen stabilen Fuß auf den Rennasphalt zu bekommen. Die speziellen Doppelnocken-Rennsingles aus dem Hause Rotax kratzen bereits an der 90-PS-Marke, und allenfalls clever aufgebaute und vor allem standfeste Suzuki DR-Big-Eintöpfe können mit ihrem Hubraumplus noch gehalten. Selbst der spezielle Rennmotor in der Ducati Supermono ist mangels Hubraumerweiterungsmöglichkeit an seiner Leistungsgrenze angelangt.

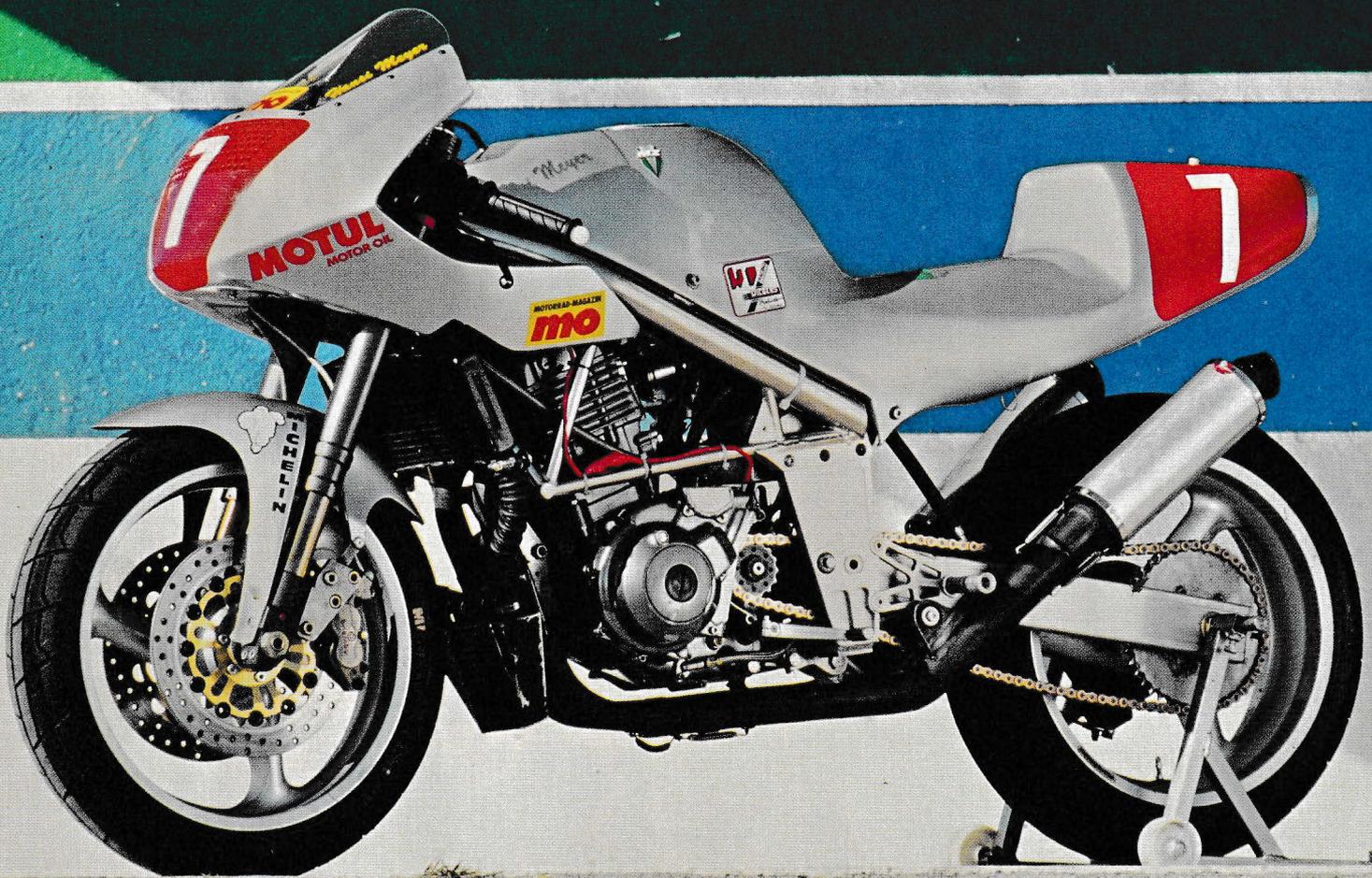
Für die Saison 1995 soll deshalb ein schärferes Sachsen-Schwert unter MuZ-Regie geschmiedet werden. Wie immer setzt Geschäftsführer Korous auf Outsourcing und den Enthusiasmus angesteckter Einzylinder-Fans. Dave Pearce hat inzwischen ein spezielles, leichtes Gitterrohrfahrgestell für den Yamaha-Einzylinder entwickelt. Auf den ersten Blick erinnert es mit den beiden kräftig dimensionierten Oberrohren an das ursprüngliche Baumuster. Tatsächlich aber handelt es sich um ein reduziertes Brückenkonzept mit angeschraubten Leichtmetallplatten für die Schwingenaufnahme. Ein Rahmenheck gibt es nicht, das Tank-Sitzbank-monocoque ist selbsttragend. Stammfahrer Mike Edwards hat es bereits erprobt und ist damit in der 94er Saison der englischen Sound-of-Singles-Meisterschaft auf den zweiten Endrang gebrummt. Eine Visitenkarte, die sich sehen lassen kann.

Neben Hansi Meyer soll noch die aus dem Yamaha-Cup herüber gewechselte Elli Bindrum Meisterschafts- und auch Sympathiepunkte für den sächsischen Motorradhersteller in der hiesigen SoS-Meisterschaft einfahren. Doch inzwischen haben auch andere



Die letzte Version des MZ Skorpion-Renners hatte mit der Serie nur noch Erscheinungsbild und Basismotor gemein. Der Rahmen mit angeschraubten Leichtmetallplatten für die Schwingenaufnahme unterscheidet sich komplett vom Serien-Fahrgestell. Dennoch lässt sich auch mit einer serienmäßigen MZ Skorpion 660 beachtlich um die Ecken feilen, wie das Bild in der Mitte beweist. Das Motorrad repräsentiert den Stand, wie noch immer im MZ-Cup gefahren wird. Die schnellen MZler legen damit in Hockenheim Rundenzeiten im 1.45-Minuten-Format vor. Dafür müssen sich auch Sportkameraden mit einem 200-PS-Superbike bereits gut ins Zeug legen





Mit Doppelrohr-Auspuffanlage. Auf knappe 80 PS Spitzenleistung konnte der getunte Yamaha-Fünfventil-Eintopf immerhin gebracht werden

Werke die Sound of Singles-Serie als Plattform erkannt. Herbert Enzinger gewinnt 1995 die Serie auf einer semi-werksunterstützten BMW mit dem von Gottfried Michels schlagkräftig getunten Einzylinder aus der F 650.

Geschäftsführer Petr Karel Korus ist inzwischen anders disponiert. Er lanciert für Nachwuchssportler einen Cup rund um die MuZ Skorpion Sport. Ein enges Reglement hält den finanziellen Aufwand im Zaum, bezahlen dürfen die Teilnehmer, und, ganz wichtig, bei jedem Lauf gewinnt ein Zschopauer Single. Die Wellen zeigen Wirkung. Geschäftsführer Korus gelingt es tatsächlich, den malaysischen Investor Hong Leong ins Boot zu bug-sieren. Eine attraktive 125er Serie und sogar der 1000er Sport-Twin können noch realisiert werden. 2008 jedoch ist in Zschopau das zarte MZ-Feuer ausgebrannt. Die ehemaligen Rennfahrer Martin Wimmer und Ralf Waldmann versuchen, es noch einmal zu entfachen.

Aber auch dieser Versuch findet im Jahr 2011 sein bitteres Ende. Aktuell, so ist zu hören, plant Martin Wimmer noch einmal, einen Versuch für ein MZ-Rival zu starten. Wichtig für die Klassik-

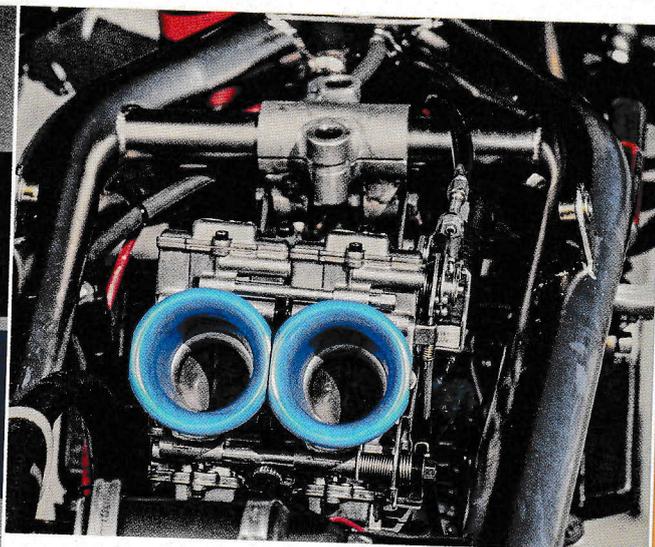
Szene ist die Markteinführung der Skorpion im Jahr 1994. Somit ist die Dreißig-Jahre-Marke gesetzt, das Einzylindermodell darf fortan ein echter Klassiker gerufen werden. □

TECHNISCHE DATEN: MuZ Renn-Skorpion, Stand 1994

Leistung: 76 PS (56 kW) bei 8300/min

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, Typ Yamaha XTZ 660, wassergekühlt mit zwei Kühlern. Fünf Ventile, über eine kettengetriebene, obenliegende Megacycle-Nockenwelle mittels Kipphebeln betätigt. Eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle. Bohrung x Hub 101,5 x 84 mm, Hubraum 680 ccm, Verdichtung 12,0. Omega-Schmiedekolben mit drei Ringen, Gusslaufbuchse. Erleichterte und feingewuchtete Serienkurbelwelle mit Carrillo-Pleuel. Zwei Keihin FCR 39-Flachschiebervergaser mit Yamaha-Benzin-pumpe. Kontaktlose CDI-Zündung von Yamaha TT 600, auf Batteriespeisung umgebaut. Eine Zündkerze. Primärtrieb über Zahnräder. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe mit für Rennsport optimierten Untersetzungssprüngen. Endantrieb über offen laufende Rollen-kette. Trockensumpfschmierung mit drei Litern Inhalt im Rahmen, Öl Motul V 300, Zweirohr-Auspuff-anlage Typ Gibson. Kraftstoff Super plus

Fahrwerk: Tigcraft-Gitterrohrrahmen aus St52-Stahl, WIG-verschweißt, Oberfläche vernickelt. Angeschraubte Leichtmetallplatten als Schwingenaufnahme. WP-Upside down-Gabel, Tauchrohrdurchmesser 41 mm. In Nadeln gelagerte Leichtmetallschwinge mit über Hebel betätigtem WP-Federbein. Marchesini-Magnesiumräder, vorn 3.50x17, hinten 5.25x17. Vorn Doppelscheibenbremse, 280 mm, mit Brembo-Vierkolbenzangen. Hinten Leichtmetall-Bremsscheibe 190 mm mit Brembo-Zweikolbenzange. Tank-Sitzbank-Monocoque aus GFK, Tankinhalt 11 Liter. Radstand 1360 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 88 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht fahrfertig mit leerem Tank 127 kg, Gewichtsverteilung 53 Prozent vorn



Das MZ-SoS-Team blickte vor dreißig Jahren noch gespannt in die Saison 1995. Von links Fahrer Hans-Peter Meyer, Mechaniker Peter Liebing, Co-Pilotin Elli Bindrum und MZ-Urgestein sowie Sportchef Christian Steiner (1936 bis 2021). Besonders in England lief es für den Zschopauer Eintopf beachtlich. Noch 2000 holte sich Spencer Cook den Europäischen Supermono-Titel auf der Slipstream-MuZ

MZ SKORPION-CUP – IMMER NOCH AKTIV

Heuer geht der MZ-Cup in seine 27. Saison. Das ist Rekord. Veranstaltet wird der Cup aber von rein privater Seite. Verantwortlich ist Uwe Link, der die Sache seit Produktionsende der Skorpion auf eigene Kappe weiter betreibt. So viel Ausdauer verdient Anerkennung. Die Grundidee ist immer noch die gleiche: preisgünstiger Motorradsport für alle Interessierten. Wer in die Serie hinein schnuppern möchte, kann das Unterfangen sogar auf einer Leih-MZ angehen. Die Nenngebühr für die gesamte Saison 2024, die über fünf Veranstaltungen läuft, beträgt 2000 Euro. Gefahren wird am 17./18. Juni in Oschers-

leben, am 14./15. Juli in Groß-Dölln, am 22./23. August am Sachsenring, am 6./8. September in Schleiz und vom 27./29. September in Hockenheim.

Kontakt: MZ-Cup,
Uwe Link, Hauptstraße 315,
51465 Bergisch-Gladbach,
Telefon 0171-2170 498,
www.mzcup.de.

Schnelle Skorpion-Treiber finden auch 2024 noch eine Spielwiese. Das Kurvenbild zeigt, was bereits mit dem Serienmodell geht. Phänomenale 38 Grad Schräglage

