

k m
 50551
 49000
 48000
 47000
 46000
 45977
 44000
 43000
 42000
 41000
 40000
 39000
 38000
 37000
 36000
 35000
 34000
 33000
 32000
 31000
 30000
 29000
 28268
 27000
 26000
 25000
 24000
 23000
 22000
 21000
 20000
 19000
 18870
 17000
 16000
 15000
 14000
 13000
 12000
 11000
 10000
 9000
 8000
 7000
 6000
 5000
 4000
 3000
 2000
 1000

Verstärkter Krümmer
 erneut eingerissen

Große Ölwolke nach
 längerer Vollgas-
 fahrt, 0,4 Liter Öl
 nachgefüllt



Linker Krümmer
 ringförmig einge-
 rissen; verstärktes
 Exemplar auf
 Garantie eingebaut

Getriebe außer
 Funktion, weil eine
 kleine Haltezungge
 im Schaltmechanis-
 mus gebrochen war

Dauertest-Abschlussbilanz MZ 1000 S

SEIN ODER NICHTSEIN

Lange musste die Welt auf die sportliche 1000er aus Sachsen warten. Beim Ganzen wie bei Shakespeares Hamlet: „Sein oder Nichtsein, das ist hier die

ersten Dauertest des Zweizylinders geht es um viel: um das Image, um den Ruf der Marke MZ. Frage.“ Das klassische Drama endete tragisch. Wie endeten 50 000 Kilometer mit der MZ 1000 S?

Fotos: Bilski, Sdun, Hornig, mps-Fotostudio, Schmieder, Archiv MOTORRAD



Von Thomas Schmieder

Unser Ziel ist es, die qualitativ hochwertigsten Motorräder außerhalb von Japan zu bauen.“ Es ist nur ein kleiner Satz, den Dr. Christoph Baumgärtner, Geschäftsführer von MZ, bei der Begutachtung der zerlegten 1000 S in der MOTORRAD-Redaktion fallen lässt. Leise und mit ruhiger Stimme. Und doch mit voller Wucht. 50 000 Kilometer, eine gute Erdumrundung, hat die sächsische 1000er in knapp anderthalb Jahren abgepult. Nun stellt sich eine einfache Frage: Hält die Über-Emme?

Nun, hier geht es nicht um ein simples, zweitaktendes Massenvehikel aus (un)seligen DDR-Zeiten, dessen robuster Ruf daher rührte, dass jeder Dorfschmied sie im Falle der gar nicht mal so seltenen Wehwechen wieder flott machen konnte. Nein, die 1000 S war ein mutiges, Metall gewordenes Bekenntnis. Die Sachsen wollten es wissen. Seit 2004 gilt: Sein oder Nichtsein. MZ is back! Mit High-Tech. Der hausgemachte Reihen-zweizylinder hat 117 PS Einspritzung und G-Kat.

Er hängt in einem pulverbeschichteten Brückenrahmen aus hochfestem Chrom-Molybdänstahl. Die komplette Konstruktion steht ohne Bezug zur übrigen Modellpalette. Und erst recht zur Vergangenheit der Marke. Da könnte solch ein Dauertest leicht nach hinten losgehen, wie bei Hamlet in ein Meer von Plagen führen. Doch das blieb der 1000er erspart. Vom digitalen

Motormanagement stets sicher gestartet, hielt es die Sachsen-Feile mit der Werbung für den VW Käfer: Sie lief und lief und lief.

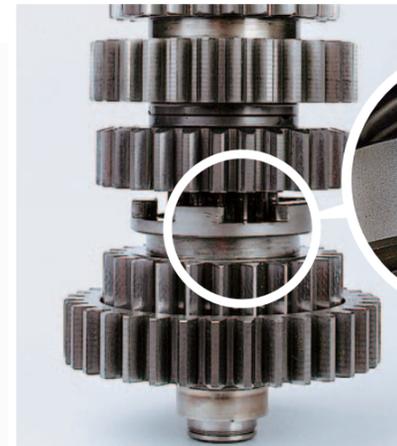
Nur ein einziges Mal befahl ein echter Pannen-Virus die sonst so zuverlässige S. Bei Kilometerstand 18 870 brach an der Schaltwelle eine Sicherungszunge. Kleine Ursache, große Wirkung. Denn danach war

Schalten unmöglich. Doch der Garantiewar offenbar ein Einzelfall: Keine der 25 Leser-Zuschriften zu diesem Dauertest nennt solch einen Defekt. Angesichts weniger hundert verkaufter 1000er aller drei Typen, die große MZ hat immer noch einen exklusiven bis exotischen Status, eine hohe Quote an Erfahrungsberichten.



Sportlicher Traveller: Die S im vollen Tourenttrimm

Eingelaufen: Die Molybdänbeschichtung einer Schaltgabel zeigt unbedenkliche Laufspuren



Am Rad gedreht: Die Schaltklauen eines Schieberads sind an den Kanten leicht abgerundet



Tolerierbar: Die Führungsschiene des Steuerkettenspanners zeigt geringen Materialabrieb

Hochzufrieden sind die MZ-Eigner(innen) mit den ostdeutschen 1000ern, attestieren Verarbeitung, Fahrwerk, Inspektionskosten und Zuverlässigkeit Bestnoten. Defekte? Allenfalls Glühlampen. Und in wenigen Fällen war der linke der beiden Edelstahl-Krümmen an der Schweißnaht des Interferenzrohres zum rechten Kollegen gerissen. MZ hat das Bauteil in allen Fällen auf Garantie gegen ein verstärktes getauscht, am Dauertest-Exemplar bei Kilometerstand 28 268. Allerdings zeigte nach der Enddemontage auch der neue Krümmer den Ansatz eines Risses, ein wenig versetzt zum ersten.

Der erste sächsische Mehrzylinder seit 40 Jahren lief ohne Ölverbrauch zwischen den langen 10 000er-Wartungsintervallen. Erst nach 30 454 Kilometern brachten ganze 0,2 Liter den Ölpegel wieder aufs Maximum, eine reine Vorsichtsmaßnahme. Der Twin blieb weiterhin trocken. Dies

änderte sich erst ab Kilometerstand 45 977. Da quitierte der gegenläufige Reihen-zweizylinder eine längere Vollgasfahrt unter MOTORRAD-Chefredakteur Michael Pfeiffer durch eine „riesige Ölwolke beim Tankstopp“. Es fehlten 0,4 Liter; von nun an war regelmäßig Schmierstoff nachzufüllen.

Nach 49 310 Kilometern wurde der völlig verölte Luftfilter getauscht. Kurz darauf war er aber erneut nass. Laut MZ soll ein defektes Ölabscheideventil der Kurbelgehäuseentlüftung Ursache für das verölte Filterelement sein. Kein Wunder jedenfalls, dass die Motor-Demontage minimal erhöhte Ölkohle-Ablagerungen auf Auslassventilen und Kolbenböden zu Tage fördert. Nicht selbstverständlich dagegen ist die handwerklich gut gemachte, stabile Konstruktion. Alle Baugruppen und Gehäuse sind äußerst großzügig dimensioniert, hätten sicherlich auch die 140 PS Spitzenleistung verkraftet, die der Motor in einem

frühen Planungsstadium mal bringen sollte. So treibt massiver deutscher Maschinenbau das Gesamtgewicht auf stattliche 234 Kilogramm.

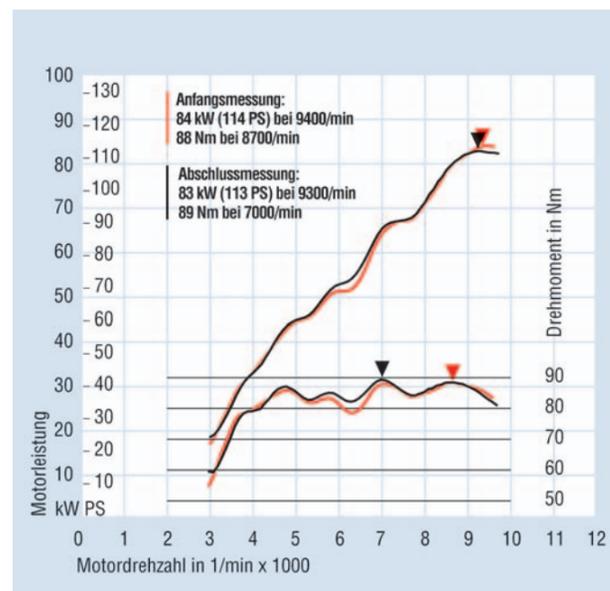
Hohe Sicherheitsreserven und gute Dauerhaltbarkeit danken es. Im Prinzip sind alle (!) Teile des Twins tadellos. Zylinder und Mahle-Kolben, sämtliche Lager und Ventile, „Schiffsdiesel-Pleuel“ wie Nockenwellen präsentieren sich in neuwertigem Zustand. Nicht mal die Kupplungslamellen, eigentlich ein Verschleißteil, bräuchten nach 50 000 Kilometern ersetzt zu werden. Dabei sind es noch die ersten. Offenbar ist die Reibpaarung der bei maximaler Beschleunigung rupfenden Kupplung extrem auf Langlebigkeit ausgelegt. Daran ändern auch zwei blau angelaufene Kupplungsreibrisbeiben nichts.

Sie sind lediglich ein Schönheitsfehler, genau wie andere Kleinigkeiten. Dazu zählen Laufspuren an einer Schaltgabel, Ver-



MESSWERTE

LEISTUNGSDIAGRAMM*



*Leistung an der Kupplung. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%

FAHRLEISTUNGEN

Anfangs-/Abschlussmessung	9098 km	49 623 km
Beschleunigung		
0-100 km/h	sek 3,7	3,8
0-140 km/h	sek 6,2	6,3
0-200 km/h	sek 12,4	13,6
Durchzug		
60-100 km/h	sek 5,3	4,9
100-140 km/h	sek 4,4	4,4
140-180 km/h	sek 5,7	5,5
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch über 50 000 km		
Kraftstoff (Super)	l/100 km	7,3
Motoröl	l/1000 km	nicht messbar

Emmenrausch: Nach 50 000 Kilometern verbessert der Leistungszuwachs bei mittleren Drehzahlen das Durchzugsvermögen, wenngleich das Dauertest-Exemplar die Werksangabe von 117 PS nicht ganz erreicht

Extrem haltbar: Die Kurbelwelle samt ihren Lagern sieht aus wie neu





Augenblick mal: leichte Verfärbung am oberen Pleuellauge des rechten Zylinders



Prima: Abgesehen von etwas Ölkohle wirken die Kolben wie neu



Fein gemacht: Tadellos sind die großen Ventile in Schuss

färbungen in einem Pleuelauge und Riefen in der gegenläufigen Kunststoffschiene des Steuerkettenspanners. Ferner fallen gerundete Kanten an einem Schieberad der Getriebe-Eingangswelle auf. Dennoch müsste „für einen sicheren Weiterbetrieb kein Bauteil des Motors getauscht werden“, sagt Diplom-Ingenieur Thomas Starke von MZ. Und das trotz werksseitig sehr eng gefasster Toleranzen. Ein hervorragendes

Ergebnis. Technisch zeigt die unkaputtbare S den besten Befund der acht jüngsten Dauertests von MOTORRAD, schlägt sich besser als eine Honda VFR – siehe die spezielle, neue 100-Punkte-Wertung für Dauertest-Maschinen auf Seite 63.

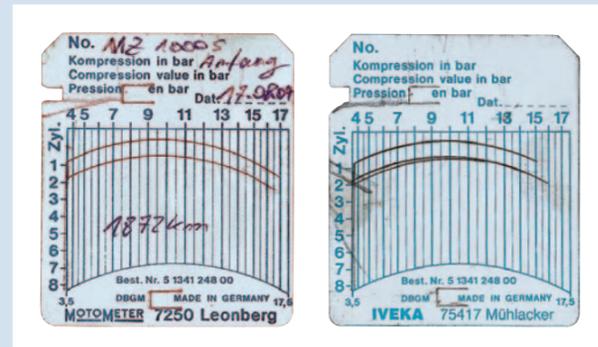
Im Fahrbetrieb war die Sache nicht immer so klar. Die MZ polarisiert, nicht nur wegen ihres kantigen Designs. Eintragungen zum ruppigen Motorlauf im Drehzahl-

keller füllen ganze Seiten im Fahrtenbuch: „Motor stuckert unten herum“, ist noch eine der netteren Formulierungen, „Rappelkiste“ eine der böseren. Andere Fahrer loben dagegen die „feurige Leistungsentfaltung bei mittleren Drehzahlen – eine deutsche Ducati!“

Dieser Twin hat zwei Seiten: Kraftvoll in der Mitte und oben heraus, launisch auf die Kette hackend unten herum. Von der

>> BILANZ NACH 50 000 km

KOMPRESSION



Dichtung und Wahrheit: Selbst nach 50 000 Kilometern glänzt der Reihentwin mit Mörderkompression von mindestens 15 bar. Ein Beleg für den äußerst geringfügigen Verschleiß des Motors

ZUSTAND

Zylinderkopf: Das Laufbild der Nockenwellen und Tassenstößel ist einwandfrei. Ventilführungen, Nockenwellenlager und Nockenhöhen liegen noch in der Einbautoleranz. Okay gehen auch die Ventil Sitzbreiten. Einzig das Ventil schaftspiel auf Einlass-Seite nähert sich der Verschleißgrenze.

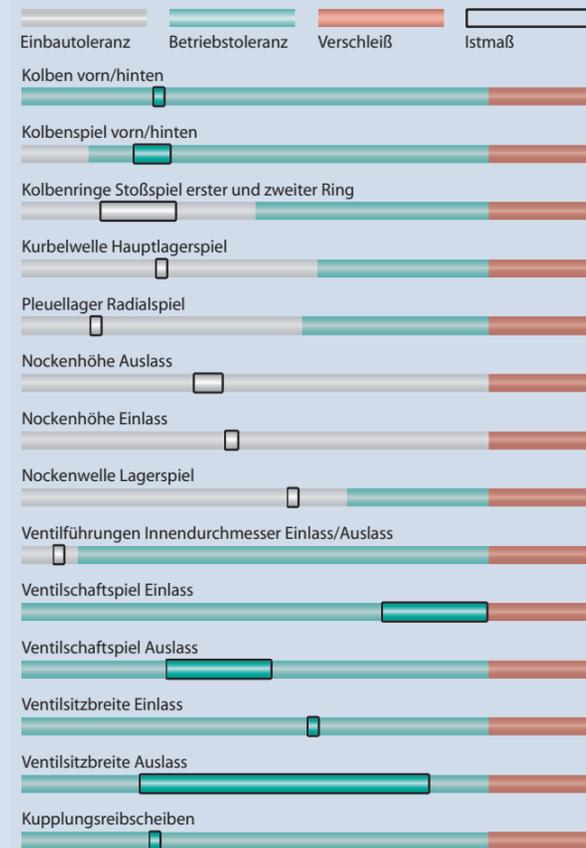
Zylinder: Die Laufbahnen zeigen sich fast im Neuzustand, ebenso sämtliche Maße der Kolben und Kolbenringe. Auf den Kolben sind minimale Ablagerungen frischer Ölkohle zu erkennen.

Kurbeltrieb: Kurbelwellen- und Pleuellager weisen keine Riefen auf, liegen sogar noch in der Einbautoleranz.

Kraftübertragung: Die Getrieberäder sind tadellos, lediglich das Schieberad vom 3./4. Gang der Getriebe-Eingangswelle weist an den Kanten der Eingriffsklauen leichten, noch tolerierbaren Verschleiß auf.

Rahmen: Pulverbeschichtung tadellos, keine Korrosion erkennbar.

VERSCHLEISS



Garantiefall: Auch der auf Garantie erneuerte, verstärkte Krümmer zeigt Rissbildung

Habe fertig: Eine abgebrochene Haltezungge setzte den Schaltmechanismus schachtmatt



>> KOSTEN UND WARTUNG

KOSTEN

Betriebskosten auf 50 000 km	
14,8 l Öl à 10,69 Euro	158,21 Euro
4 Ölfilter à 9 Euro	36,00 Euro
4 Luftfilter à 24,02 Euro	96,08 Euro
6 Zündkerzen à 6,08 Euro	36,48 Euro
4 Satz Bremsbeläge vorne à 50,39 Euro	201,56 Euro
2 Kettensätze	298,25 Euro
Bremsflüssigkeit	4,14 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	14,67 Euro
Dichtungen	4,56 Euro
Inspektionen und Reparaturen	567,10 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	2961,56 Euro
Kraftstoff	3601,88 Euro
Gesamtkosten	7980,49 Euro
Anschaffungskosten	12 118,00 Euro
Schätzpreis (Händlerverkaufspreis)	5600,00 Euro
Wertverlust	6518,00 Euro
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	0,16 Euro
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	0,29 Euro

WARTUNG + REPARATUREN

	km-Stand
Spiegel links abgefallen, neu montiert	6487
Reifen vorne und hinten erneuert, Michelin Pilot Sport	6692
Reifen hinten erneuert, Michelin Pilot Sport	12 680
Reifen vorne und hinten erneuert, Metzeler Sporttec M1	18 000
Halteplatte Schaltmechanismus erneuert (nach Bruch der Anschlagzunge, Garantie)	18 870
Bremsbeläge vorne und Kettensatz erneuert	20 940
Reifen hinten erneuert, Metzeler Sporttec M1	23 046
Reifen vorne und hinten erneuert, Dunlop D208	27 262
Krümmer erneuert (Garantie) nach Riss des linken Rohres	28 268
Rahmenheck der ST-Version montiert (zwecks Koffersatzanbau)	28 400
Schließsatz getauscht (nach Schlüsselbruch; Kulanz)	33 077
Reifen vorne und hinten erneuert, Dunlop D220	33 316
Reifen vorne und hinten erneuert, Continental Sport Attack	39 103
Bremsbeläge vorne und hinten, Kettensatz und Glühbirne Rücklicht erneuert	39 103
Reifen vorne und hinten erneuert, Pirelli Diablo	45 625
Kabel Ansaugluft-Tempersensord neu angeschlossen (war losvibriert), Zündkerzen und Luftfilter erneuert	49 310



Sie kommt



MZ NIMMT STELLUNG...



Gute Güte: Die MZ-Delegation – Jörg Hübler, Thomas Starke und Dr. Christoph Baumgärtner (von links) – begutachtet den zerlegten Twin in Anwesenheit von MOTORRAD-Redakteuren

... zur ruppigen Laufkultur bei niedrigen Drehzahlen

Die kürzere Übersetzung (16 zu 43) und neue Software haben die Laufkultur bereits im Verlauf der Saison 2004 deutlich verbessert. Alle 2005er-Modelle unserer 1000er haben ein 17er-Ritzel und ein 45er-Kettenrad. Das

Fahrverhalten liegt nun im typischen Bereich sportlicher Zweizylinder. Ansonsten stehen noch die Schwestermodelle 1000 SF und ST zur Wahl, mit dem auf fülligeren Drehmomentverlauf getrimmten 113-PS-Twin.

... zur hohen Kupplungshandkraft

Seit Modelljahr 2005 reduzieren Kupplungsdruckfedern mit progressiver Kennlinie die Kupplungshandkraft; sie sind im Set für 15 Euro nachrüstbar. Wer mit seinem Motorrad an den 24 Stunden von Oschersleben teilnehmen möchte, sollte allerdings die 2004er-Federn behalten und die höhere Handkraft akzeptieren.

... zum hohen Benzinverbrauch

Der Verbrauch ist, was Leistung und Spritzigkeit angeht, angemessen. Außerdem lief das Dauertest-Exemplar zu einem hohen Anteil im Vollast-Betrieb.

... zu dem gegen Dauertest-Ende verölten Luftfilter

Die Ursache ist ein nicht funktionierendes Entlüftungsventil. Wir werden das Problem auswerten, da es aus der eigenen Entwicklung und vom Markt nicht als Problem bekannt ist, und uns dazu auch mit dem Zulieferer in Verbindung setzen.

... zur gebrochenen Haltezeuge im Schaltmechanismus

Ursache dafür ist eine stark schwankende Wärmebehandlung in einer frühen Charge dieses

Bauteils. Der Bruch und der Verlust der Schaltbarkeit sind ein extremer Ausreißer, weitere Defekte dieser Art sind uns nicht bekannt.

... zum eingerissenen Auspuffkrümmer

Seit Modelljahr 2005, dem Serienanlauf des Streetfighters SF, kommen bei allen 1000ern neue Krümmer mit einem adaptivem Blech zum Einsatz.

... zur großen Sitzhöhe

Durch eine kürzere Federbeinaufnahme und eine weiter durchgeschobene Gabel hat das 2005er-Modell 15 Millimeter weniger Sitzhöhe, nun also noch 810 Millimeter. Darüber hinaus gibt es alle 1000er für 90 Euro Aufpreis tiefergelegt.

... zur eingelaufenen Schaltgabel

Dies ist betriebsnormal. Die Schaltgabel kann bedenkenlos weitergefahren werden, weil ihre Beschichtung noch intakt ist. Unsere Schaltgabeln sind nicht chrom-, sondern molybdänbeschichtet. Dies gewährleistet gute Notlaufeigenschaften und ein definiertes Abriebverhalten über die gesamte Dicke.

... zur Wasseransammlung rund um den Tankeinfüllstutzen

Dies war in den ersten Serien ein Problem. Mittlerweile sitzt die Tankablaufbohrung an einer anderen, optimierten Position.

Suche nach hoher Spitzenleistung künden acht riesige Ventile – 40 Millimeter für den Einlass und deren 32 für den Auslass. Beides liegt auf dem Niveau von Ducatis Testastretta-V2. Und dient ebenso guter Füllung wie die weiten Ansaugschlünde, verbessert aber weder den Drehmomentverlauf bei niedrigen Drehzahlen noch den Rundlauf im Teillastbereich. Wohl aber eine kürzere Endübersetzung. Gut bekommt der S vorne ein Zahn weniger, also ein 16er-Ritzel statt des 17ers der allerersten Serie, bei identischem 43er-Kettenrad. Der Umbau ist per ABE abgesegnet.

Kürzer übersetzt läuft die 1000er in den unteren Gängen ab 2500 Touren ohne zu hacken, im fünften und sechsten müssen es mindestens 3000/min sein. Außerdem verbessert sich durchs Umritzeln der Durchzug von Tempo 60 auf 140 um eine auf 9,3 Sekunden. Dafür lief die S nun selbst im sechsten Gang gegen den Drehzahlbegrenzer, der bei 9600 Touren unvermittelt den Saft abstellt: Die maximale Power steht erst knapp davor an. Kürzer übersetzt ist „nur“ Tempo 239 drin. Doch selbst dann vermeldet der im oberen Bereich um neun Prozent vorgehende Tacho

noch mehr als 260 Sachen. Sehr genau geht dagegen der Wegstreckenzähler.

Brillant geriet das Fahrwerk. Rückmeldung, Stabilität, Zielgenauigkeit und Geradeauslauf überzeugen voll. Selbst der Federungskomfort deckt ein immens breites Spektrum ab. Schwester S nimmt alles mit Gleichmut unter die Räder, kraterübersäte Schlagloch-Strecken, Kopfsteinpflaster und herzhaftes Renntrainings. Am liebsten aber mag sie die lange Leine, schnelle Kurven, engagierte Fahrer. Ein feiner Zug: Die Federelemente sind komplett einstellbar; das direkt angelenkte Zentralfeder-

Für die Ewigkeit gebaut: neuwertige Zylinderlaufbahnen



Störenfried: Das laut MZ defekte Ölabscheideventil der Kurbelgehäuseentlüftung flutete den Luftfilter

>> LESERERFAHRUNGEN

NACHDEM ICH ZUVOR KAWASAKI ZX-6R GEFahren BIN, hatte ich anfänglich vor dem Gewicht und der Höhe der 1000 S etwas Respekt. Aber das Motorrad flößte mir sofort Vertrauen ein wegen seines super Fahrwerks. Das große Plus der MZ ist die perfekte Straßenlage und das sichere Gefühl fürs Vorderrad. Das beschert rundum Riesen-Kurvenspaß. Ob Autobahnfahrt oder



Serpentinen in den Alpen – die MZ meistert alles bestens, außer Stop-and-go im Stadtverkehr. Das Motorrad ist ein Hingucker. Nicht zuletzt stärkt man mit dem Kauf einer MZ ein engagiertes einheimisches Unternehmen.

Petra Schache, Tambach-Dietharz

MEIN EX-VORFÜHRER ist schon fast 19 000 Kilometer ohne Reparaturen gelaufen. Ab 2500/min (auch 2000 geht mit Gefühl in der Gashand) ist die S im Teillastbereich fahrbar und verbraucht im Schnitt sechs Liter auf 100 Kilometer. Ich habe auf Conti-Reifen Road Attack gewechselt. Die haben fast die doppelte Laufleistung der Metzeler Sportec, bei sonst ebenso guten Eigenschaften. Die Federelemente sind Spitze, selbst auf buckligen Straßen. Ich bin sehr glücklich mit der Emme und werde sie noch lange fahren.

Lothar Festag, Wuppertal

FAHRE SEIT JULI 2004 EINE 1000 S. Jeder Kilometer macht mehr Spaß. Ausfall bisher: ein Glühbirnchen. Sonst nix. Bombenfahrwerk, tolle Verarbeitung, rundum zufrieden. Auch mit der Leistungsentfaltung: Meine Cagiva Elefant mit 750er-Ducati-Motor hackt wesentlich mehr unter 3000 Touren. Aber Ducati darf das, da meckert man nicht.

Dieter Fehler, Schweinfurt

UNS HAT DIE GRUNDEHRliche MZ 1000 S nach 15 000 Kilometern ohne Ausfallerscheinungen so überzeugt, das wir im Juni 2005 noch eine 1000 SF gekauft haben. Auch diese läuft sehr zuverlässig und hat schon fast 12 000 Kilometer auf der Uhr. Der S-Motor kann mit etwas „Feintuning“ spürbar verbessert werden. Das 16er-Ritzel ist Pflicht. Ein Superbike-Lenker macht das Motorrad tourentauglich (www.mz-faber.de). Die Inspektionskosten fallen bei MZ sehr günstig aus.

Simone und Kai Schaake, Breitenbach

MEINE MZ 1000 S MACHT SÜCHTIG. Sie ist das Beste, was mir außer meiner gut 20 Jahre dauernden Ehe und meinen vier Kindern passieren konnte. Seit April 2005 bin ich mit ihr rund 7000 Kilometer gefahren. Mit dem 16er-Ritzel und zwei Schlitzlen

im Luftfilterdeckel ist die 1000 S fahrbar ab 2000 Umdrehungen. Der Benzinverbrauch liegt zwischen fünf und sieben Litern im Normalbetrieb. Der Windschutz ist brillant, ich kann sogar aufrecht sitzend über 200 km/h fahren, bei 1,77 Meter Größe.

Claudia Steinke, Werl/Westfalen

WAHRSCHENLICH IST DIE MZ 1000 S eines der meistunter-schätzten Motorräder! Schräglagenfreiheit fast grenzenlos und der Motor schiebt ab 4000/min, als wäre der Teufel hinter ihm her, das Handling ist einwandfrei. Sehr positiv ist bei MZ, die Wunschfarbe angeben zu können. Während 7000 Kilometern, auch auf Rennstrecken, gab es nicht den kleinsten Mangel. Zu beklagen ist einzig die Handkraft beim Kuppeln. Die Auspuffanlage „Sebring Twister“ in Titanausführung wertet den eh schon brachialen Sound auf und ist zehn Kilogramm leichter.

Michael Arras, Bensheim

MEIN FREUND ANDRÉ GENSEL UND ICH fahren beide eine silberne S, mit 98 PS und bereits mehr als 10 000 Kilometern auf der Uhr. Nicht nur in den Schweizer Bergen macht die 1000er eine gute Figur, Fahrwerk und Bremsen bieten selbst auf schlechten Straßen große Sicherheit. Wir haben die höchste der drei erhältlichen Sitzhöhen und das Sozuspulster der ST geordert. Die Krümmer waren bei uns nach zirka 10 000 Kilometern an der gleichen Stelle wie bei eurer Testmaschine gerissen (Garantiefall). Wir würden die 1000 S auf jeden Fall wieder kaufen: japanische Funktionalität gepaart mit europäischer Individualität für wenig Geld.

René Zapf, Plauen



René Zapf trieb es in die Schweizer Alpen

bein dank Rändelschrauben und Drehknopf sogar ohne Werkzeug.

Das recht hochbeinige Motorrad vermittelt im Fahrbetrieb enorm viel Vertrauen. Ob die Über-Emme deswegen die 50 000 Kilometer ohne Sturz, nur mit einem Unfall auf einer nassen Wiese, überstand? Immerhin trieb MOTORRAD-Schrauber Mike Funke sie auf der Schwarzwald-Winterfahrt 2005 des MSC Pforzheim über verschneite Pisten auf den dritten Platz. Spurlos gingen die Salzattacken an

den Leichtmetall-Rädern und der schönen Alu-Dreiecksschwinge vorüber. An der 43er-Upside-down-Gabel hat die Chromschicht der Gleitrohre nicht gelitten. Dies spricht für ausreichende Dicke und gute Abschirmung durch den Kotflügel.

„Auf dem Weg von Stuttgart zum Nürburgring“, heißt es an einer Stelle im Fahrtenbuch, „habe ich die MZ schätzen gelernt. Ein Motorrad, mit dem man angenehm und stressfrei mehrere hundert Kilometer bewältigen kann.“ Weil jedoch

im Stadtverkehr und auf Serpentinestrecken viel Last auf den Handgelenken ruhte, montierte MOTORRAD 2,5 Zentimeter höhere, einstellbare Lenkerstummel von MR Motorradtechnik samt längerer Stahlflexleitungen für Kupplung und Bremse (Kontakt: www.mr-motorradtechnik.de). Sie sind erstaunlich wirkungsvoll, ein heißer Tipp für viele Sportmotorräder.

Die sächsische Sitzbank trägt das Prädikat „voll tourentauglich“. Allerdings nur für den Fahrer, der Sozias klagt über ein

spartanisches Plätzchen und hohe Fußrasten. Bestens hat sich die drei Zentimeter höhere Scheibe aus der touristischeren Schwester ST bewährt. Sie bietet Top-Windschutz bei minimaler Lautstärke. Koffer hingegen erfordern das verstärkte Rahmenheck der ST, ein wirtschaftlich kaum lohnender Umbau.

Stichwort Kosten: die wartungsfreundliche, weil leicht zugängliche Anordnung aller Baugruppen bedingt geringe Inspektionskosten. Preistreibend war dagegen der recht hohe Reifenverschleiß, ein Hinterreifen hielt durchschnittlich gut 6000 Kilometer. Bei den Reifentypen ist die 1000er nicht besonders wählerisch. Die in der Erstausrüstung montierten Metzeler Sportec M1 harmonieren gut, rubbeln sich aber recht schnell runter.

Beim ziemlich hohen Wertverlust von 54 Prozent spielt die Preissenkung von 2004 auf 2005 um 1200 auf nunmehr 10 790 Euro (ohne Nebenkosten) ein Rolle. Teuer und durch geringe Reichweite auch lästig ist der hohe Benzinverbrauch. Der



Gut gemeint: die großzügig dimensionierte Ausgleichswelle

20-Liter-Plastetank ist schnell leer gesaugt, zumal die Spiritwarnleuchte bereits bei sechs Litern Restmenge zur Tanke treibt. Nur bei vorsichtigster Fahrweise steht nach hundert Kilometern eine „5“ vor dem Komma. Durchschnittlich strömten 7,3 Liter Super durch die Einspritzdüsen.

Doch dafür ist die Emme in bester MZ-Tradition ein extrem langlebiges Motorrad. Und dabei sehr modern. Ausfahrt Zukunft. Technisch muss sich die Ostdeutsche vor keiner Mitbewerberin verstecken. Interessenten einer 1000er-MZ können bedenkenlos zugreifen. Wann, wenn nicht jetzt? ■

>> DAUERTEST WERTUNG

Modell	Punkte										Gesamtpunkte	Test in MOTORRAD						
	Kosten/km ¹ in Cent	Punkte	Benzinverbrauch ² in Liter/100 km	Punkte	Wertverlust in % ³	Punkte	Werkstattbesuche/ ⁴ Pannen ⁴	Punkte	Punkte Verschleißzustang ⁴									
Maximale Punktzahl												25	5	10	30	30	100	
1.	1. Honda VFR-ABS	10,5	14	7,0	2	44	6	1/0	29	23	74	17/03	2.					
	2. Suzuki V-Strom 1000	8,4	19	6,5	3	56	2	4/0	26	21	71	02/04	4.					
3.	3. MZ 1000 S	8,8	18	7,3	1	54	3	4/1	21	25	68	01/05	6.					
	4. BMW R 1200 GS	6,1	23	6,0	4	50	4	6/2	14	21	66	21/05	8.					
5.	5. Kawasaki Z 1000	11,8	12	6,5	3	56	2	3/0	27	21	65	04/05						
	6. Harley-Davidson V-Rod	11,2	13	6,9	2	41	7	8/0	22	21	65	17/04						
7.	7. KTM 950 Adventure	8,7	18	6,7	2	38	8	9/2	11	10	49	16/05						
	8. Ducati 999	14,6	6	6,4	3	56	2	11/0	19	9	39	26/05	8.					

¹ohne Wertverlust und Benzinkosten; ²Durchschnittsverbrauch über 50 000 km; ³laut DAT-Bewertung; ⁴außerplanmäßige Werkstattbesuche und Pannen; ⁵bewertet: Maßhaltigkeit, Verschleißbild, Ersatzteilbedarf

Hier ist sie: Die erste Wertungstabelle, in der die MOTORRAD-Dauertestmaschinen der letzten zwei Jahre im direkten Vergleich beurteilt werden. 100 Punkte können maximal eingefahren werden, aufgeteilt auf fünf Abschnitte. Zu den Kosten pro Kilometer zählen Ausgaben für Inspektion, Ersatz- und Verschleißteile, etwa Reifen und Kettensätze. Grundlage für die Bewertung des Benzinverbrauchs ist der durchschnittliche Verbrauch über die gesamten 50 000 Kilometer. Der Wertverlust basiert auf einer DAT-Schätzung am Ende des Dauertests. Bewertet wird die Relation zum Listenpreis bei Beginn des Testbeginns. Außerordentliche Werkstattbesuche führen zu einem Punktabzug von jeweils einem Punkt. Pannen, bei denen das Motorrad nicht weiterfahren konnte, werden mit fünf Punkten Abzug bestraft. Beim technischen Zustand fließen die Verschleißmaße

sowie der optische Zustand der Einzelteile ein. Unterm Strich liegt Hondas zuverlässige VFR vorn, obwohl sie bei Kosten und Benzinverbrauch nur mäßig punktet. Die Suzuki V-Strom 1000 ist hier besser, musste allerdings vier Mal außerplanmäßig in die Werkstatt. Die MZ 1000 S hat das beste Verschleißbild, den Platz an der Sonne kostet sie der hohe Verbrauch und die ärgerliche Panne wegen des Defekts an der Schaltung. Gleich zwei Pannen sind es, welche die BMW R 1200 GS trotz günstiger Unterhaltskosten ins Mittelfeld zurückwerfen. Nur knapp vor die Kawasaki Z 1000, die in keinem Kriterium unangenehm auffällt. Auch die Harley-Davidson V-Rod hält mit solider Technik Anschluss. Bei KTM 950 Adventure und Ducati 999 waren viele Werkstattbesuche und der mäßige technische Zustand am Testende ausschlaggebend für das bescheidene Endergebnis. *gt*