

**FINALE**  
SK Bikes-MZ 1000 Sfx



# ES KOMMT DER **TAG...**

...da will die Säge sägen. Eine Handvoll Enthusiasten hat die aufregende Studie MZ 1000 Sfx zum Leben erweckt. Sie hat das Zeug dazu, alle beharrlichen Vorurteile über MZ ruck, zuck zu zerteilen. Willkommen zu Jagdszenen aus Niedersachsen.



### Umbau-Infos MZ 1000 SFX Was muss, das muss

Die SFX kostet beim Kauf einer MZ 1000 SF (Neupreis: 9127 Euro) komplett 10 990 Euro. Darin inklusive sind: Koso-Cockpit, Karbon-Kotflügel, lackierte Lampenmaske mit zwei Rundscheinwerfern, Kühlerverkleidung (zweiteilig) und Bugspoiler (zweiteilig). Ferner der komplette Heckumbau, also Heckrahmen samt Innenkasten sowie Sitzbank mit Unterbau neu gestaltet. Die Lackierung erfolgt nach Wunsch aus der MZ-Farbpalette. Extra kosten die Auspuffanlage (SR-Racing oder Sebring), das Eloxieren der Gabel und Pulverbeschichten der Schwinge. Weil die nicht mehr benötigten Original-Verkleidungsteile und Lampenmaske bei SK Bikes verbleiben, ist der Komplett-Preis im Vergleich zum Umbau einer privaten MZ 1000 S oder SF sehr günstig; dieser kostet ab 3000 bis 3500 Euro.

**Kontakt:** SK Bikes, Berkhofer Straße 15, 30900 Wedemark, Telefon 0 51 30/3 6693, [www.skbikes.de](http://www.skbikes.de)

**E**Von Thomas Schmieder; Fotos: Klaus H. Daams  
in Donnerrollen schneidet die Stille. Auf Knopfdruck ist die Welt in Aufruhr. Bodomm-bodomm-bodomm. Dieses Motorrad läuft nicht einfach im Leerlauf. Es pulst. Rauf, runter, rauf, runter. 1000, 1500, 1000, 1500. Konstant im Wandel, digital gesteuert. Die beiden hochovalen, edel schwarz verchromten Auspufftüten von SR Racing posaunen pure Lebensfreude ins Freie. Kaum zu glauben, aber die beiden lauten wie leichten Ofenrohre an den Serienkrümmern tragen eine E-Zulassung. Und aus der geänderten Airbox hämmert es wie wild. Nein, ein Leisetreter ist die MZ 1000 SFX definitiv nicht.

Nicht nur ihre Akustik, auch ihr Aussehen setzt auf Auffälligkeit. Schmäler Hintern, üppiger Vorbau. Ein Stier auf Rädern. Bullig und kraftvoll. Der runde, bucklige Tank kontrastiert mit den ansonsten gestreckten geometrischen Formen des Motorrads: Geraden und Kanten, Schlitz und Ecken. Doch erst zwei Kreise geben der SFX ihr individuelles Gesicht. Es sind die beiden übereinander angeordneten Rundscheinwerfer, oben 90, unten 130 Millimeter im Durchmesser. Sie sitzen in einer Lampenmaske, die zum Verlieben schön und federleicht ist. Von so etwas träumt BMW.  
**Der Kölner Motorrad-Designer Jens vom Brauck** hat es einfach drauf. Vor gut zwei Jahren hat er die SFX als Auftragsarbeit für MZ entworfen. Und damit einen Volltreffer

gelandet. Plötzlich war der sächsische Twin – die Studie basierte auf dem serienmäßigen Streetfighter SF – zu einem äußerst begehrlichen Big Bike mutiert. Kompakt, kubistisch, aggressiv. Anfang dieses Jahres wählten die MOTORRAD-Leser die SFX auf Platz fünf von über 20 vorgestellten Studien und Prototypen aller namhaften Motorrad-Hersteller (Heft 5/2008). Klasse. Leider hatte die SFX nur einen kleinen Schönheits- oder besser: Geburtsfehler. Man konnte sie nicht kaufen, weil MZ sich nie zu einer Serienfertigung durchringen konnte. Damit gaben sich Detlef Schill und Markus Kraege, die beiden Chefs der kleinen Motorradschmiede „SK Bikes“ in Wedemark, nördlich von Hannover gelegen, nicht zufrieden: In einer Kleinserie haben sie die SFX als käuflichen Umbau aufge-

legt. Fünf Exemplare bauten die erfahrenen norddeutschen MZ-Händler bislang, Nummer sechs und sieben sind in der Mache. Es können auch deutlich mehr werden. Doch wir schnacken später mit den beiden verschwägerten MZ-Enthusiasten über ihr Projekt.  
**Kalack. Der erste Gang sitzt.** Das Getriebe arbeitet hart, aber herzlich, rastet prima. Nun den Twin von der hydraulischen Kuppelung kommen lassen... Unter 2000 Touren schüttelt sich die 1000er unwillig. Im fünften und sechsten Gang müssen es sogar mindestens 3000/min sein, ehe sich der Reihentwin beruhigt – rein mechanisch – und ohne zu ruckeln läuft. Fahrer einer Vergaser-Ducati kennen dieses Phänomen. Kein Motor für jeden. Das gehört so. Der

rustikale, leicht ruppige Charme des sächsischen Gegenläufers passt perfekt zur SFX, diesem Kämpfer mit Herz. Aber auch zur ruhigen, beschaulichen Wedemark, am Südrand der Lüneburger Heide? Hier, wo die Ortschaften Lindwedel heißen oder Adolfsgrück (Autsch) oder auch Hope, Rodenbostel und Mandelsloh. Eine ehrliche, eine erdige Landschaft ist das. Wo Eichen, Birken und Kiefern auf kargen, sandigen Böden wachsen. Erst auf den zweiten Blick harmoniert diese extrovertierte Maschine mit ihrer Heimat. Dann jedoch umso besser. Weil die aufrecht-entspannte Sitzhaltung selbst feine Nuancen der zunächst wenig aufregend wirkenden Wedemark im Breitwandformat unters Visier projiziert. Samt der digitalen Infos der minimalistischen Instrumente der Marke „Koso“.

Sogar der braune Lack macht Sinn, obwohl Braun eigentlich als Unfarbe für ein Motorrad gilt. Der mutige Look ist ein Signal, ein Symbol. Ein Stück Technik, aus der Erde geboren, aus Eisenerz, und bodenständig geblieben. Das passt zu MZ mit seiner Tradition robuster Alltagsmaschinen. Und ist unverwechselbar. Aber, das hatten uns Detlef und Markus noch mit auf den Weg gegeben, jeder Kunde bekommt seine SFX in Wunschfarbe lackiert. Ist alles drin, für 11000 Euro komplett. Mehr Exklusivität bietet kein anderes Motorrad zu diesem Preis als der Heißsporn im Land der Ruhe. Der extrem standfeste, für die Ewigkeit gebaute Motor, der in der MZ 1000 S den Dauertest über 50000 Kilometer mit Bravour überstand (MOTORRAD 1/2006), ist jetzt warm. Zeit, ihm die Spuren zu geben.



Ab 4000/min wird er richtig lebendig, ab 6000 feurig. Dann erlebt man eine andere, eine entfesselte MZ. Holla, die Waldfee! Die Alleen, welche hier bereits den Charme des Nordens versprühen, werden mit einem Mal verdammt kurz. Gut, dass die Nissin-Stopper mit je zwei unterschiedlich großen Kolbenpaaren den rund 117 PS locker gewachsen sind. Sie fangen die gegenüber dem Seriemtrimm um etliche Pfunde erleichterte, wuchtige Kilo-Emme locker ein. Bissfest und doch bestens dosierbar.

Von einer ähnlichen Güte und Transparenz ist das ebenfalls vollkommen serienmäßige Fahrwerk. Feine Federelemente sind das. Upside-down-Gabel und Zentralfederbein, beide voll einstellbar, Ehrensache, sprechen sensibel wie eine Seismograph an und bieten gleichzeitig reichlich Reserven. Vielleicht das einzig messbare ostdeutsche Erbe, die tolle Anpassung an miese Straßenverhältnisse? Jedenfalls filtert das Fahrwerk

auch größtenteils souverän aus und informiert dennoch bestens über die Asphaltbeschaffenheit. Satt liegt die SFx. Vergleichbar einer Triumph Speed Triple. Nur viel komfortabler. Kompliment. Besonderer Clou des Federbeins, über das sich die sehr edel verarbeitete Dreieckschwinge direkt abstützt: Zum Einstellen von Federvorspannung, Druck- und Zugstufendämpfung braucht es kein Werkzeug. Geht alles im Handumdrehen, einfach so, per gut zugänglicher Rändelschrauben. Clever. Das breitschultrige Wesen gibt sich folgsam und gut erzogen. Folgt über den

ausladenden Rohrlenker, der eins zu eins von der 1000er-SF übernommen ist, Lenkimpuls willig. Besser gesagt: würde folgen, wenn es denn echte Kurven gäbe, nicht nur Knicke in den Alleen. Irgendwann fragen wir Einheimische um Rat.

Der Arbeiter im Blaumann muss überlegen. „Eine Kurve sucht ihr, hmm.“ Sein Kollege denkt laut nach. „Also Motocross-Kuhlen, die haben wir hier ohne Ende. Aber Kurven?“ Der Erste hat es schließlich: „Fahrt einfach in die Brelinger Berge.“ Ja, er hat Berge gesagt. Allerdings nicht die Berge



**Vorher, nachher: Die SFx basiert auf einer SF (links). Und kostet beim Kauf derselben ganze 11 000 Euro**



**Der Feinmechaniker: Markus Kraege liebt die SFx**



**Der Kfz-Mechaniker: Detlef Schill und sein Dummy verbauen auch Karbon**



**Der Formenbauer: Rolf Klöpping legte Sonderschichten ein für die SFx**

**DATEN MZ 1000 SFx**  
 Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc,  
 G-Kat, Bohrung x Hub: 96,0 x 69,0 mm,  
 999 cm<sup>3</sup>, Leistung und Drehmoment:  
 117 PS (86 kW) bei 9000/min, 98 Nm bei  
 7000/min. Brückenrahmen aus Chrom-  
 Molybdän-Stahl, Upside-down-Gabel, Alu-  
 Schwinge, Doppelscheibenbremse vorn,  
 Ø 320 mm, Vierkolbensattel, Scheiben-  
 bremsen hinten, Ø 243 mm, Zweikolben-  
 sattel, Sitzhöhe variabel (SF: 820 mm),  
 Lenkerbreite 850 mm, Tankinhalt 20 Liter,  
 Gewicht ca. 220 Kilogramm, Preis: ab  
 10 990 Euro; Umbaukosten: ab 3000 Euro

auf Zäunen, um das Spektakel zu sehen. Irgendwann steht ein Hüne mit erhobenem Arm mitten auf der Fahrbahn. Gestört in seinem Garten, am wohlverdienten Feierabend. Auweia, jetzt gibt's Mecker. Doch es ist nur ein einziges Wort, das er ganz ruhig fallen lässt: „Langeweile?“

Zeit, zu SK Bikes zurückzukehren. Zu dem rührigen Werkstatt-Team hat sich mittlerweile Rolf Klöpping gesellt, der dritte Enthusiast im Bunde. Er ist der Formenbauer, ohne den es all die Umbauteile aus GFK und Kohlefaserlaminat gar nicht gäbe. Weihnachten und Ostern hat er durchgearbeitet und die Lampenmaske und den Bugspoiler erschaffen, die Kotflügel und die Kühlerverkleidung. Aber auch den Sitzbankträger sowie Innenkasten für das neue Heck. Das sein Innerstes nach außen kehrt. Um dann unter rudimentären, verführerisch knapp geschnittenen SFx-Seitendeckeln Anschluss zu finden an den Brückenrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl.

Rein wirtschaftlich hätte sich der Aufwand für die niedrigen Stückzahlen nicht gerechnet. Doch Rolf hat nicht nur eine Sechszylinder-Gold-Wing, sondern auch eine 1000er-MZ in der Garage. Und die rollt nun ebenfalls als SFx durch die Welt. Seine trägt einen getunten S-Motor, dem er 130 PS attestiert. Ist durchaus glaubhaft, so wie sein braunes Ungetüm bei einer Probefahrt ungeduldig an der Kette reißt. SK Bikes hat bereits diverse 1000er-MZ erfolgreich für Langstreckenrennen präpariert. Von nichts kommt nichts. Rolfs SFx trägt kürzere, steiler montierte Sebring-Auspuffe und eine höher aufgepolsterte Sitzbank. Passt noch besser zum Ur-Konzept.

Nein, die Probleme, sie lagen in der Vergangenheit, wie Markus erzählt: „Die Reste von Jens' Entwurf haben wir mal zufällig bei einem Besuch in der MZ-Rennabteilung entdeckt. Leider war da praktisch nichts mehr dran. Das war ja alles aus Modellier-Masse gefertigt, und die war hin.“ Das Einzige, was ihnen blieb, war ein Foto, die Seitenansicht von Seite 141 oben, und eine Idee. Keine idealen Voraussetzungen, wenn man damit Maße abnehmen oder Befestigungen konstruieren will.

Mit Beharrlichkeit haben sie es jedoch geschafft. Respekt. Die trockene Art der Norddeutschen ist eben sympathisch und effektiv. Jetzt fehlt nur eines: Dass MZ noch mal die Kurve kriegt, damit die tolle SFx auch 2009 neu entstehen kann, nicht nur als Umbau gebrauchter 1000er. Jetzt, wo der Tag gekommen ist, da die Säge sägen will, sollte sie auch sägen dürfen.

[www.motorradonline.de](http://www.motorradonline.de)

Alles über MZ finden Sie unter [www.motorradonline.de/mz](http://www.motorradonline.de/mz)