



# MEISTERSTICH

Im Nordosten weht ein frischer Wind. Hier legt Meister-S Hand an Motorräder wie diese **MZ SKORPION**, die nun besser sticht denn je

TEXT UND FOTOS: STEPHAN H. SCHNEIDER



**In der Basis völlig unverändert  
und kein Stück langweilig. Wie genial  
das Konzept der Skorpion war, zeigt  
sich zwanzig Jahre später**

Als die MZ Skorpion vom englischen Designstudio Seymour Powell präsentiert wurde, war ihre Gestaltung ebenso avantgardistisch, wie die Idee gewagt: ein sportlicher Einzylinder. Zwar war 1985 die Yamaha SRX 600 zum „Motorrad des Jahres“ gewählt worden, doch ein Verkaufsschlager wurde sie nicht. Ähnliches wiederholte sich 1989 mit der Gilera Saturno: Euphorie in einer kleinen Ecke des Motorradmarktes, und basta. Im Dezember 1992 stand also die Studie einer neuen MZ auf der Birmingham Motor Show, und der Zuspruch des britischen Publikums inklusive verliehenem Designpreis

veranlasste den damaligen Zschopauer Zampano Petr-Karel Korous zur Serienfertigung.

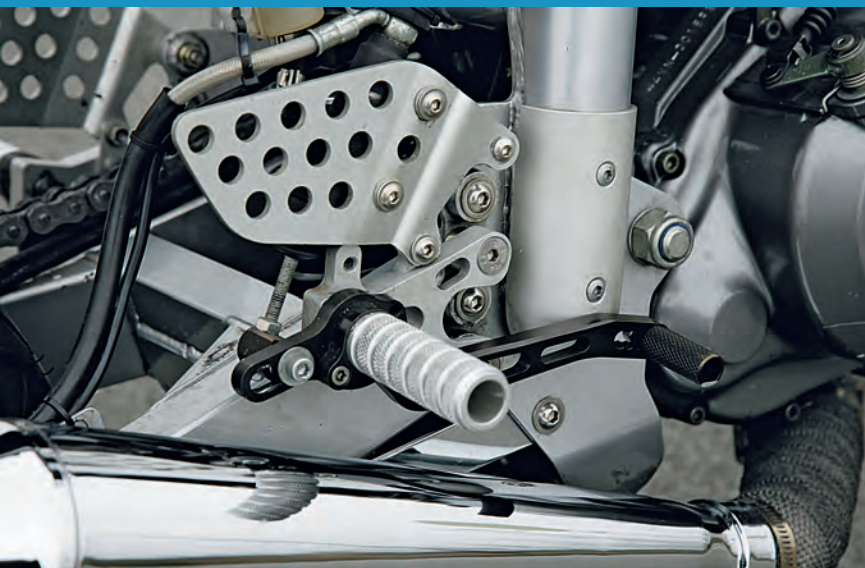
Obwohl diese auf manchen Reiz der Studie verzichten musste, konnte sich die zulassungsfähige Variante sehen lassen. Der Yamaha-Fünfventilmotor aus der Reise-Enduro XTZ 660 hat mittragende Funktion im stylischen Rohrrahmen mit verschraubtem Motorträger und Heckrahmen, und seine 48 PS bringen die 190 Kilogramm schwere Skorpion auf über 180 km/h. An der Ausstattung wurde mit Grimeca-Bremsen oder Edelstahl-Auspuff nicht gespart, und einstellbare Fußrasten oder Lenkerbefestigung sucht man

selbst heute meist vergeblich an Motorrädern. Der erste Erfolg bei Sound-of-Singles-Rennen beeindruckte den Motorlieferant wohl so, dass Yamaha-Belgarda seinerseits die sportliche SRZ 660 schuf, die jedoch nur kurz überlebte. Auch der Skorpion stach nicht wirklich: Statt der fürs erste Jahr prognostizierten 4000 Stück wurden es in zehn Jahren rund die Hälfte. Inklusive der 250 Einheiten „Cup Replica“ mit White Power-Fahrwerk oder der seltenen „Fighter“. Soweit die Geschichte des Originals.

Die Geschichte dieses Exemplars Baujahr 1997 mit rund 14 000 Kilometern Laufleistung beginnt anders,



**Rotzfrech:** Knackiges Rohr im Stil der Campbell-Tüten aus den 1960ern. Space-mäßig dagegen die Benzinhahn-Technik der Cagiva Mito (rechts), und einstellbare Rasten gab's an der MZ serienmäßig, hier jetzt edler





**Sportive Welt von Meister-S:  
klebgesichertes Scheinwerferglas wie im  
Langstreckensport und Supermoto-Pellen**

ohne Pauken und Trompeten. „Mitte 2012 habe ich sie in Zahlung genommen“, gibt Axel Siemoneit zu Protokoll. Der Motorradhändler ist seit 1995 Meister und eröffnete drei Jahre später seine Werkstatt im mecklenburgischen Parchim. Neben Handel und Reparatur waren von Beginn an Umbauten aller Art sein Thema, ob Chopper, Fighter oder Sportler. Für sich selbst setzt er als leidenschaftlicher Hobbyracer Prioritäten, fuhr beispielsweise 2001 mit der Aprilia RSV Mille in Oschersleben beim Lauf zur Langstrecken-Weltmeister-

## Zwischen Oschersleben und Müritz klingt der Sound of Single in harmonischer Frequenz

schaft mit und lehrt als Instruktor im Rahmen der Shell Racing Academy. Die angejahrte MZ erschien ihm weder technisch noch optisch bissig genug. „Eigentlich wollte ich sie bloß auffrischen und als Gebrauchtfahrzeug anbieten. Doch wie sie so 'ne Weile auf dem Hof stand, verursachte sie einfach Augenkrebs.“ Der Meister war gefordert: Aus der guten Grundidee musste sich doch was machen lassen.

Weglassen ist immer das beste Tuning, also Kunststoffkleider aus-

gezogen und alles Überflüssige übers Internet vertickt. Das Fahrwerk mit Rahmen, Gabel und Schwinge konnte so bleiben, doch das luftige Heck mit kleinem Höcker ist eine eigene Neuentwicklung. Als wahrer Glücksgriff erweist sich der Tank einer Cagiva Mito: Mit geformtem Knieschluss ergänzt er den serienmäßigen Stummellenker zum Cafe Racer-Look, die Ausbuchtung der Unterseite gibt den technischen Blick frei auf den Doppelvergaser, und der integrierte Drehbenzinahn

passt prima zum originellen Rahmenlayout. Schließlich fügt sich noch ein Daytona-Minitacho perfekt in die vordere Aussparung.

Den Weg der Reduzierung führt eine kleine Bates-Lampe aus dem Chopperbau fort, und die derzeit kleinsten Blinker mit Prüfzeichen setzen allem die Krone auf. Mit getönten Gläsern sind sie vor der Gabelbrücke nahezu unsichtbar, bis ihr helles LED-Licht blitzt. Stromspeicher ist eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie, und ein Yamaha-

**TECHNISCHE DATEN: MEISTER-S MZ SKORPION 660**


**Preis:** 5000 Euro  
**Leistung:** 48 PS (35 kW) bei 6250 /min, max. Drehmoment 57 Nm bei 5250/min  
**Motor:** Viertakt-Einzylindermotor, Wasser gekühlt, sohc, fünf Ventile, Bohrung x Hub 100 x 84 mm, Hubraum 659 ccm. Teikei-Doppelvergaser Ø 26/35 mm, CDI-Zündung, modifizierter Auspuff. Elektrostarter, Fünfganggetriebe  
**Fahrwerk:** Stahlrohr-Brückenrahmen. Vorn Telegabel Ø 41 mm, Federweg 140 mm, hinten Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federweg 130 mm. Alu-Gussräder mit Dunlop Sportmax, vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17. Grimeca-Scheibenbremsen, vorn Ø 316 mm, hinten Ø 240 mm. Radstand 1420 mm, Sitzhöhe ca. 800 mm, Tankinhalt 14 Liter, Gewicht vollgetankt rund 160 kg  
**Kontakt:** Meister-S, 19370 Parchim, Telefon (03871) 444421, www.meister-s.com

CDI sorgt noch für besseren Biss des Singles. Der hat jetzt sowieso deutlich leichteres Spiel. „Das Ding fährt voll klasse“, freut sich Axel



**Würzige Kürze von der Bates-Lampe bis zum Meister-Höcker. Die Lufthoheit des kurzen Sitzes ruft Erinnerungen an die Designstudie Sachs Beast wach. Das kleine Daytona-Instrument kuschelt sich in die Höhle vorm Tank, und die winzigen Blinker bleiben völlig legal nahezu unbemerkt**





**Drauf springen und losdüsen: Eine schlanke Taille und einstellbare Hörner machen die Meister-MZ sexy**

über das Zschopauer Gerät und gibt zu: „Der konische Schalldämpfer ist fürs Aussehen montiert, zur optimalen Leistungsentfaltung ist ein anderer besser.“ Doch auch so wedelt die umgestaltete MZ behände durch die Hügellandschaft der Mecklenburgischen Seenplatte, wozu sich die Supermoto-Dunlops überraschend gut eignen.

Das ist der Riesenspaß mit sportlichen Einzylindern, und entsprechend steht schon eine weitere MZ als Kundenauftrag zur Kur bei Meister-S. Denn bei den Rennen der German Supermono Association stechen ebenso einige Skorpion ins Feld, wie der eigene Cup im nunmehr 17. Jahr noch immer ausgetragen wird. Eine kleine, aber enorm lebendige Nische in der Motorradszene. □

## Hubraum ist zu ersetzen. Durch die Tugenden des sportlichen Singles

**Schmunzelt  
wissend: Axel ist  
mit der MZ  
versöhnt, fürchtet  
weder Augenkrebs  
noch sportliche  
Ambitionen**

