

# Neckermann macht's möglich

Aschenputtel  
auf zwei Rädern:  
MZ TS 250



## TITEL

**E**in Motorrad aus dem Versandhauskatalog – einfach per Telefon bestellt, genau wie Cocktailkleider, Polohemden oder Fernseher. Warum eigentlich nicht? Wir erzählen die Geschichte eines hässlichen Entleins, dessen innere Werte hierzulande nur die wenigsten erkannten.

Siggi Sudhölter erinnert sich noch genau. Es war ein heißer Sommertag im August 1974, als eine MZ vor dem Haus seiner Eltern vom Lastwagen rollte – seine MZ. Sein erstes Motorrad. Der Spediteur im verschwitzten weißen Feinrippunterhemd murmelte ein paar Worte, die irgendwie klangen wie „hier ist das Zündschloss, an – aus, zack; hier ist der Benzinhahn, auf – zu, zack; und hier draufreten zum Anlassen“ und ließ Siggi mit seiner neuen TS 250 allein. Vor nicht einmal einer Woche im Neckermann-Katalog ausgesucht – Seite 623, direkt zwischen Garelli-Moped und erwerbscheinfreien Waffen – und prompt geliefert. Für 2490 Mark, inklusive Überführung und Erstinspektion – kein schlechter Preis für ein „absolut zuverlässiges“ Motorrad mit sportlichem Charakter aus der bewährten Produktionsstätte“, oder?

Vor allem gab es viel Motorrad fürs Geld: Immerhin konnte die MZ einen robusten, kolbengesteuerten Einzylinder-Zweitakter mit 19 DIN-PS Spitzenleistung vorweisen, dazu eine schicke Telegabel mit stolzen 185 Millimetern Federweg und einen neuartigen Rahmen mit zwei wichtigen, parallel übereinander liegenden Rückgratrohren, der unverkennbar von den so erfolgreichen MZ-Geländesportmaschinen abstammte.

Die Fachleute in der Eisdielen „La Gondola“ sahen das leider anders. Dort traf sich nämlich regelmäßig die Elite der lokalen Motorradszene und fachsimpelte über brutale Reihenvierzylinder, giftige Dreizylinderraketen, träumte von Metallic-Lacken, 80 PS und 200 km/h. Die Kommentare über den „Neckermann-Bomber“ und seinen stolzen Besitzer fielen eher wenig schmeichelhaft aus. Das Argument, immerhin habe doch Sears in Chicago schon ab 1912

Motorräder aus dem Versandhaus salonfähig gemacht, zog in dieser Runde irgendwie nicht so richtig.

Diese Banausen! Siggi stülpte sich den superleichten Kangol-Integralhelm aus welt-raumerproblem Polycarbonat (Seite 622, 105 Mark) über, schlüpfte in seine neuen Motorrad-Handschuhe, Nappaleder gefüttert mit Vinylstulpe (Seite 623, „ohne Bild“, 28,95 Mark), und eroberte die Welt. Gibraltar, Griechenland, Nordkap – auf Reisen durch ganz Europa offenbarte die TS 250 ihre wahren Werte. Clevere Details wie der fettgefüllte Kettenkasten oder die Federbeinverstellung ohne Werkzeug zählten hier draußen in der Wildnis viel mehr als alle Metallic-Lacke dieser Welt!

Mit einem Schmunzeln erinnert sich Siggi an seine erste Panne. Nach nur einer Woche stand er damals ziemlich ratlos einem platten Hinterreifen gegenüber. Morgens um sieben und mit zwei linken Händen

Nachbar Ottokar, der mit der nagelneuen 750er Vierzylinder, bot seine fachmännische Hilfe an. Bremsanker lösen, Kabel vom

Bremslichtschalter abziehen, Achse herausschrauben – und Ottokar machte ein ziemlich dummes Gesicht, als er an Stelle der erwarteten zahllosen Distanzscheiben, Buchsen und sonstigen Kleinteilen lediglich das Hinterrad und eine einzige Distanzbuchse in der Hand hielt! Nicht einmal an der Kette hatte er sich die Hände dreckig machen müssen, die steckte nämlich nach wie vor unversehrt in ihrer Hülle am rechten Schwingengholm. So einfach konnte das sein!

Diese Konstruktionsphilosophie zog sich durch die ganze Maschine. Zylinder abnehmen? Kein Problem, einfach die schwingungsdämpfende Gummibefestigung am Zylinderkopf lösen und das Triebwerk nach unten ablassen – es ist nämlich hinten in zwei Blechen um die Schwingenachse drehbar gelagert –, und schon ist Platz genug. In Zschopau saßen offenbar in der Entwicklungsabteilung aktive Motorradfahrer, die noch großen Wert auf Wartungs- und Reparaturereicherungen legten.

Im Laufe der Zeit fuchste sich Siggi selbst in die Technik hinein, lernte allen möglichen Pannen auf den Grund zu schrauben und kannte



Vom Ostseestrand ans Mittelmeer: Die TS 250 zählte zu den tauglichsten Reisemaschinen ihrer Klasse

Ein Blick in den Neckermann-Katalog vom Frühjahr 1974. „Von Motorradfahrern für Motorradfahrer konstruiert“ und auf einer Million Kilometer getestet. Da konnte ja nichts mehr schief gehen

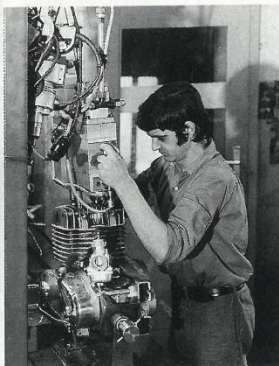


Alles unter Kontrolle: zwei Vopos auf ihren „Funkkrädern“ mit Sirene, Blaulicht, Frontscheibe und Funkgerät. Die Zschopauer lieferten auch Militär- und Milizmaschinen



bald jede Schraube persönlich. Wenn die TS wieder einmal auf irgendeiner Landstraße unvermittelt nicht weiter wollte, hieß der eiserne Grundsatz systematischer Fehlersuche: „Schau zuerst dort, wo du zuletzt rumgebastelt hast, dort liegt sehr wahrscheinlich der Fehler“. Nach Gefühl und Augenmaß eingestellte Unterbrecherkontakte, ein nicht ordentlich angezogener Vergaserdeckel oder wieder einmal der verfluchte Sicherungskasten – es gab unzählige Möglichkeiten zur kurzweiligen Fahrtunterbrechung... Unser Held hatte die viel gepriesene MZ-Zuverlässigkeit mit Wartungsfreiheit verwechselt! Wer hingegen sorgfältig arbeitete und genau wusste, wann er nach welchen Bauteilen zu schauen hatte, konnte durchaus glaubhaft von zigtausenden störungsfreien Kilometern berichten.

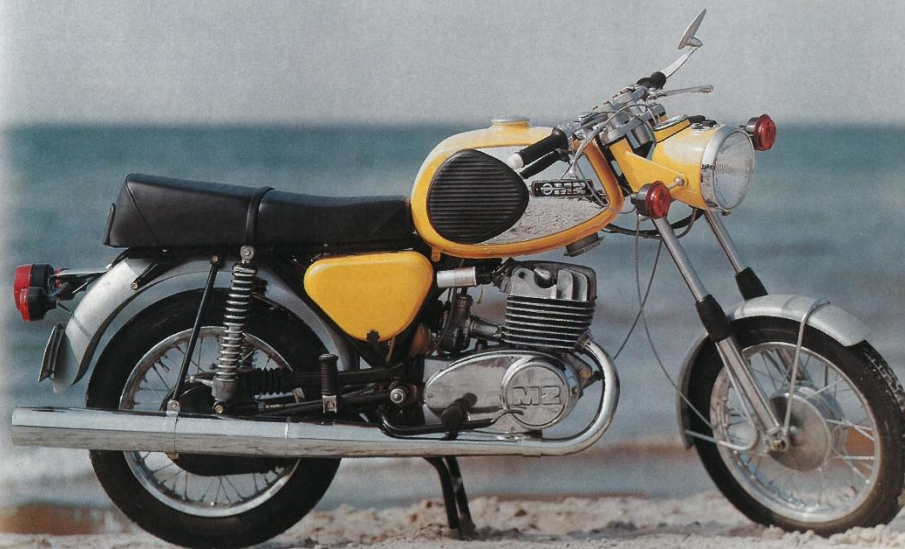
Irgendwie ging es immer weiter. „Die Dinger sind halt für den rauen Betrieb auf den schlechten ostdeutschen Straßen gemacht“, hörte Siggie mehr als einmal von wohlmeinenden, selbst ernannten Experten. Die Ahnungslosen! Die Schlaglochpisten zwischen Rügen und Bautzen waren nämlich gar nichts im Vergleich zu wichtigen MZ-Exportmärkten wie dem Irak, wo Straßenbeschaffenheit und menschliche Improvisationsfreude die Motorräder arg strapazierten. An Motorüberholun-



Motorenfertigung in Zschopau. Hier stand ja einst die Wiege des schnelllaufenden Zweitaktmotors

gen nach dem Motto „irgendwo Fremdkolben gefunden, passt in Zylinder und lässt sich mit der Hand hin und her bewegen, wird eingebaut“ mussten sich die aus Zschopau entsandten Kundendienstler erst einmal gewöhnen...

Ab 1976 lief im Erzgebirge nach einer heftigen Modellpflege die TS 250/1 vom Band. Unser Siggie griff flugs zum Telefon, und eine Woche später stand wieder einmal ein Neckermann-Lkw vor der Tür. Der bewährte Viertellitermotor war im Grunde seines Herzens der alte geblieben, hatte äußerlich nur einen neuen Zylinderdeckel mit horizontalen Kühlrippen spendiert bekommen, die nahtlos an die Zylinder-



Insgesamt spuckte die MZ-Fertigung mehr als 200.000 TS-250-Modelle aus. Das alte DKW-Werk, einstmalis die größte Motorradfabrik der Welt, war inzwischen hoffnungslos veraltet

derverrippung anschlossen. Das sah jetzt nach mindestens 500 Kubik aus, und außerdem sammelte sich in der perfekt hemisphärischen Vertiefung rund um die Zündkerze so schön allerlei Schmutz, Wasser und anderer Unrat...

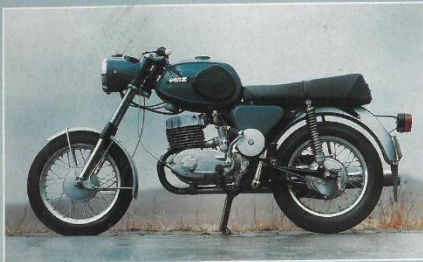
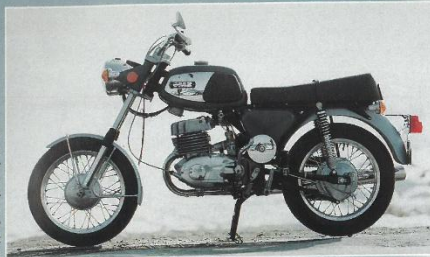
Das Vierganggetriebe war nun einem Fünfganggetriebe gewichen, das seine Bewährungsprobe in den Gelände-Werksmaschinen längst hinter sich hatte. Zudem verbesserten die Zschopauer Ingenieure mit größerem, vom angesaugten Gemisch geschmierten Kurbelwellenlagern die Haltbarkeit. Mit der Modellpflege wuchs auch der Durchmesser der Gabelstandrohre von 32 auf 35 Millimeter, was durchaus der Stabilität zugute kam. Eigentlich steckte aber ein anderer Grund dahinter, typisch für die Schwierigkeiten, mit denen sich DDR-Entwickler ständig herumzuschlagen hatten: Die neuen, schwarzen Tauchrohre konnten komplett in der DDR hergestellt werden, es bedurfte nicht länger der Materialbeschaffung beim „Klassenfeind“! Internationalen Gepflogenheiten entsprechend, kam die TS 250/1 mit einem 18-Zoll-Vorderrad daher, wo die erste TS noch auf einem knubbeligen 16-Zöller rollte.

Mit dem leicht skurrilen Äußeren, mit dem ellenlangen Auspuff und dem ründlichen Tank

im Stil der fünfziger Jahre mussten MZ-Käufer hingegen weiterhin leben. Nach wie vor zählten in Zschopau nicht modische Accessoires oder gar Spitzenleistung zu den Entwicklungszielen. Die neue TS setzte weiterhin auf alte Tugenden: flache Leistungskurve, einfacher Aufbau, unkomplizierte Wartung und Reparatur. Ein moderne Ausgabe des legendären „Westerwald-Motorrades“ sozusagen, nur

eben aus dem Erzgebirge. Übrigens durfte die „Neue“ von Anfang an mit Seitenwagen gefahren werden. Bei der TS, drei Jahre zuvor, hatten die Zschopauer Marktstrategen noch den Beiwagenbetrieb verweigert – eigentlich ein Unding, gehörte doch MZ zu den letzten Firmen auf dem Weltmarkt, die überhaupt noch komplette Gespanne anboten. Und die Kundschaft legte durchaus weiterhin Wert auf das

Sie ritt nur einen Sommer lang: aufgepeppte TS 250 für den Export in die USA. Kein großer Erfolg – irgendwie konnten sich die Amis mit der „Sachsen-Harley“ nicht recht anfreunden



Abgespeckt: Die Standard-Version mit Zwölfeinhalbliter-Tank wurde im Westen Deutschlands gar nicht angeboten. Die Devisenbringer kamen allesamt in der Luxus-Version mit den verchromten Seitenteilen am 17,5-Liter-Sprittbehälter über die Grenze



dritte Rad: Nach gut einem Jahr bekam die TS also ab Werk ein Querrohr unter der Sitzbank und damit wieder die Seitenwagentauglichkeit spendiert.

Die Dreiradfans freuten sich darüber umso mehr, als der Superelastik-Seitenwagen, im ehemaligen Stoye-Werk in Leipzig hergestellt, durchaus zu den besten seiner Art gehörte. Er glänzte mit durchdachter Konstruktion und perfekter Abstimmung auf die Zugmaschine. Bequemer Einstieg dank klappbarer Leichtmetallfront, ausreichender Fußraum für den Beifahrer und ein abschließbarer Kofferraum standen auf der Haben-Seite. Zudem erlaubte der MZ-typische Querstabilisator zwischen Seitenwagen- und Hinterradschwinge trotz der großen Federwege beachtliche Kurvengeschwindigkeiten. Eine flott gefahrene MZ ließ auf schlechten Wegen manch doppelt so starkes Zweizylinder-Gespann einfach stehen!

Allerdings mussten sich Neulinge erst einmal an die speziellen Eigenarten des Superelastik-Beiwagens gewöhnen: Der Verbund mit der Zugmaschine über nur drei Anschlüsse war nämlich tatsächlich superelastisch ausge-

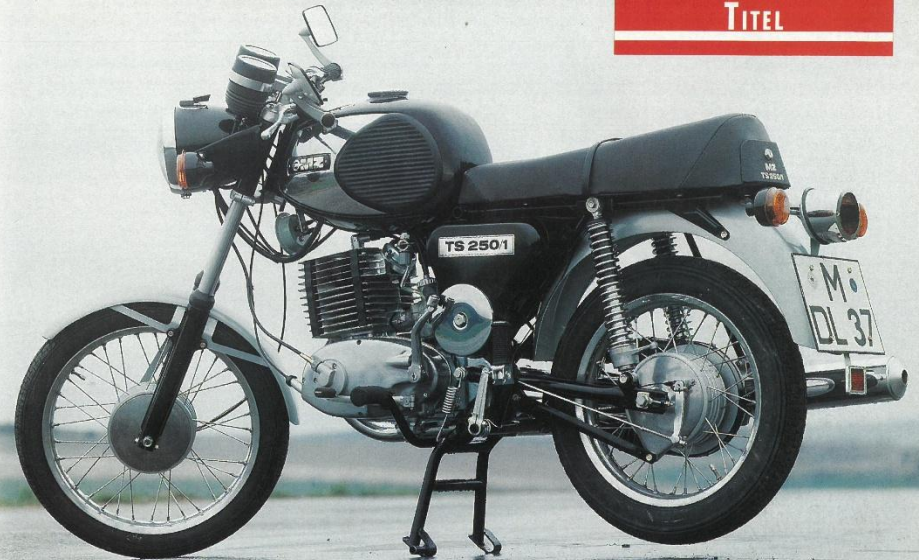


Idylle im Tal der Zschopau: Die fertigen Maschinen werden zum Verladen geschleppt

fallen. Wer die rechte Fußspitze auf den Beiwagenrahmen hinüberstreckte, spürte deutlich die Bewegungen zwischen Zugmaschine und Anhängsel. „Keine Sorge“, sagten alte Hasen, „lass die ganze Combo ruhig durch die Kurven schwanken, was nachgibt, bricht wenigstens nicht“. Womit sie in den allermeisten Fällen Recht hatten.

Aber nun zurück zu Siggie und seiner neuen TS 250/1. Noch bevor er daran ging, den Motor einzufahren, ersetzte er die Antriebskette durch ein westdeutsches Produkt. Erfahrung macht klug... In der Tat hatten die DDR-Techniker über all die Jahre mit mieser Materialqualität der Ketten zu kämpfen – wieder so ein Problem, über das ihre Kollegen im Westen nur lächeln konnten. „Schon manchem ist bei hohem Tempo unvermittelt die Kette gerissen, weil vorausgegangene Blitzstarts immer und

TITEL



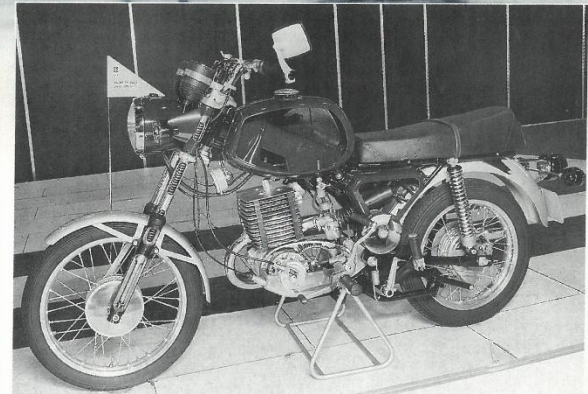
Alles im grünen Bereich. Immerhin zierte die TS 250/1 schon ein Drehzahlmesser



Typisch „Strich-Eins“: horizontal verrippter Zylinderdeckel und schwarze Gabelrohre



Praktische Sache: voll gekapselte Kette und griffgunstiger Verstellhebel am Federbein



Schnittmuster: Die neue TS 250/1 gewährt bei ihrer Präsentation auf der Leipziger Messe tiefe Einblicke. Der Rahmen stammt vom Vorgänger, neu sind Fünfganggetriebe und 18-Zoll-Vorderrad

immer wieder an ihr zerren. Das kann bei der großen MZ selbst noch im zweiten oder dritten Gang passieren, denn es sitzt dahinter ja die Kraft eines 19-PS-Motors“, entschuldigte etwa das von Werksangestellten verfasste Handbuch. „Ich fahre eine MZ“ das peinliche Phänomen.

Immer noch saßen die Fußrasten merkwürdig weit vorn und etwas zu weit oben, immer noch schlug der Motor im Schiebebetrieb nach und immer noch musste Siggie an der Tankstelle Benzin und Öl im Verhältnis 1:50 mischen. Aber solche kleinen Macken machen ein Mo-

torrad schließlich liebenswert, und schon bald zierte den Aufkleber vom Nordkap und vom Stülser Joch auch die Packtaschen der schwarzen TS 250/1. Genau betrachtet, trug eigentlich damals jede MZ irgendwelche Aufkleber – wenn nicht von weit entfernten Reisezielen, dann doch zumindest die weiße Friedenstaube oder ein Kuhle-Wampe-Emblem.

Zu „La Gondola“ fuhr Siggie längst nicht mehr. Beim Elefantentreffen in der tief verschnittenen Eifel oder beim jährlichen MZ-Meeting in Lauffen am Neckar, ja, da gab es

### Technische Daten: MZ-Motorräder

Modell	MZ TS 250, Bj. 1973	MZ TS 250/1, Bj. 1976
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Leichtmetall-Verbundgusszylinder, schlitzzesteuert	
Hubraum	243 ccm	
Bohrung x Hub	69 x 65 mm	
PS bei U/min	19 bei 5500	
Verdichtung	10:1	
Vergaser	BVF 30 N	
Elektrik	Sechs Volt; Lichtmaschinenleistung 60/90 Watt	
Schmierung	Mischungsschmierung 1:50	
Zündung	Batteriezündung	
Antrieb	Primärtrieb über Zahnräder; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Vierganggetriebe; Hinterradantrieb über Rollenkette in komplett gekapselter Führung	Primärtrieb über Zahnräder; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Fünfganggetriebe; Hinterradantrieb über Rollenkette in komplett gekapselter Führung
Fahrwerk	Parallelrohrrahmen ohne Unterzug; vorn ölgedämpfte Teleskopgabel mit 185 mm Federweg; Hinterradschwinge mit zwei einstellbaren Federbeinen und 105 mm Federweg	
Bremsen	Vorn und hinten je eine Simplextrommelbremse mit 160 mm Durchmesser	
Bereifung	Vorn 3.00-16, hinten 3.50-16	Vorn 2.75-18, hinten 3.50-16
Leergewicht	144 kg	
Spitze	125 km/h	
Preis	2490 DM	2690 DM
Baujahr	1973 bis 1976	1976 bis 1981

Gleichgesinnte; Kilometerfresser, die nicht mitleidig über das „hässliche Entlein“ lächelten, sondern die inneren Qualitäten zu würdigen wussten. In der Szene kursierten wunderbare Reparaturhandbücher: „Wie helfe ich mir selbst“ – die gelben vom VEB Verlag Technik Berlin mit dem farbigen Schaltplan – und „Ich fahre eine MZ“ vom Transpress Verlag. Wer damit nicht zurecht kam, dem war nicht mehr zu helfen. Motor- und Fahrwerkszerlegung bis zur letzten Schraube, Anfertigen von Spezialwerkzeug, alle Einstelldaten – davon konnten die Fahrer anderer Marken nur träumen.

Und wenn doch einmal Not am Mann war, zeigte sich, dass der Neckermann-Versand das Kundendienst-Handwerk besser beherrschte als so mancher „richtige“ Importeur. Die Ersatzteilversorgung aus dem Frankfurter Zentrallager ließ keine Wünsche offen, und abge-



MZ-Fahrer traf man in den entlegensten Winkel dieser Welt, hier ein Fernreisender in Georgien



Irgendwie clever: In der oberen Motoraufhängung bündelt ein Gummielement die Vibrationen

hen von den neun „Technischen Kundendienstern“ in Großstädten überspannte ein Netz von 600 Service-Stellen die Bundesrepublik. Oftmals waren das erfahrene Motorrad- und Mopedhändler der alten Schule, Männer im öligen Kittel, die mit traumwandlerischer Sicherheit aus einer der zahlreichen, unbeschrifteten klei-

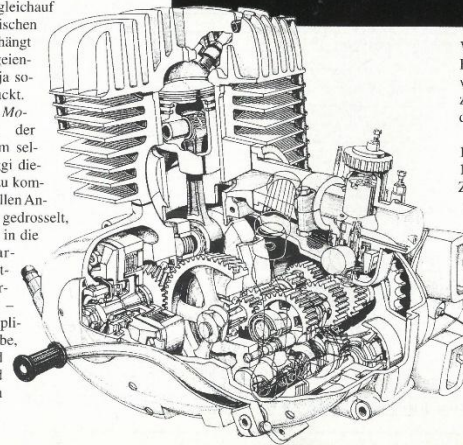


nen Holzschubladen das richtige Ersatzteil zogen. Erst später, als neue Neckermann-Herren die Motorräder aus dem Sortiment nahmen, wusste so mancher MZ-Fahrer im Nachhinein den viel verspotteten Versandhaus-Service so richtig zu schätzen...

Der Kenner ließ spotten und genoss. Dass MZ 1978 in einem der ersten bundesweiten Werkstättenfests gleichauf mit BMW alle japanischen Marken deutlich abgehängt hatte, hätte die Papageien-Biker im „Gondola“ ja sowieso nicht beeindruckt. Auch mit dem großen Motorrad-Vergleichstest der 17-PS-Klasse aus dem selben Jahr brauchte Sigg die Leuten gar nicht zu kommen. Mit einem speziellen Ansaugstutzen leicht gedrosselt, passte die TS/1 prima in die Versicherungs-„Spar-Klasse“ und zeigte tatsächlich allen Konkurrenten das Rücklicht – zumindest in den Disziplinen Motor, Getriebe, Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit. Und darauf kam es den



Ein zu DDR-Zeiten gern verwendetes Werbefoto: Das stärkste MZ-Modell in rasanter Kurvenfahrt (oben). Das Vierganggetriebe (unten) wich 1976 einer Schaltbox mit fünf Gangstufen



Windgesichern schließlich an. Dass in Sachen Fahrwerk, Ausstattung und Verarbeitung die westliche und fernöstliche Konkurrenz davon zog – das bestätigte nur die Selbsteinschätzung der MZ-Clique.

1981 ging die TS-Ära zu Ende. Exakt 101.015 Exemplare der Ursprungsversion und 167.925 Stück der „Strich-Eins“ hatte das Zschopauer Fließband ausgespuckt. Weniger die Planwirtschaft im Herkunftsland, als vielmehr die Anpassung an westliche Exportmärkte legte die Einführung von 12-Volt-Elektrik, Scheibenbremse und pumpengesteuerter Frischölschmierung nahe. Natürlich bestellte Sigg sich auch so eine ETZ 250, wechselte als erstes die Kette, legte als Nächstes die Ölpumpe lahm und... Aber das ist eine andere Geschichte.

Text: Peter Mergelkuhl  
Fotos: Archiv Steiner

