

## Das Abenteuer MZ 50 ccm

1961 hatte die FIM einen Europacup für die neue 50er Klasse im Straßenrennsport ausgeschrieben, welcher auf große Resonanz bei vielen europäischen Herstellern stieß. Die rege Teilnahme von Kreidler, Tomos, Derbi, Ducson, Itom und anderen ließ schon früh in der Saison 1961 eine Diskussion um die Aufnahme dieser Klasse in die Straßen-Weltmeisterschaft aufkommen. Beim Herbstkongress der FIM im September war es dann schon keine Überraschung mehr, dass man dieser Klasse bereits 1962 den Weltmeisterschaftsstatus zusprach. Dieter Hackebeil, damals Klempner im MZ-Rennteam, erinnert sich noch gut an die erste Diskussion um die Teilnahme an dieser 50er-WM. Es war auf der Rückfahrt von der Tourist Trophy auf der Isle of Man 1961, wo Walter Kaaden, Chefmechaniker Dieter Beer und Dieter Hackebeil im Transporter zusammen saßen und Dieter Beer sich zu Wort meldete: „Wir sollten uns vielleicht mal Gedanken um den Bau einer 50er MZ machen, wenn diese Klasse tatsächlich nächstes Jahr zur Weltmeisterschaft zählen sollte.“ Darauf Walter Kaaden: „Dieter, das ist überhaupt kein Problem, machen wir mit links, wenn wir mal anfangen, sind wir da, da hauen wir die alle in den Sack!“ „So blieben mir diese Worte in Erinnerung,“ versicherte Dieter Hackebeil viele Jahre später, „das sind Dinge die man nie mehr vergisst und auch die Geste, wie mich der Dieter danach stumm, aber fragend angesehen hat.“ Damit bestätigte Hackebeil die schon früher von Dieter Beer in ähnlicher Form getroffene Aussage. Walter Kaaden verschätzte sich damals leider gründlich. Die wesentliche treibende Kraft am Projekt „50 ccm“ in der MZ-Sportabteilung war Rennleiter Bernhard Petruschke, nach dessen Logik die im internationalen Vergleich weniger erfahrenen DDR-Piloten ihre fahrerische Schwäche durch überlegene Motorleistung in einer langsamen



Erste Ausführung MZ Re50 mit Sechsgangmotor 1962. (Fotos MZ)

Klasse eher überspielen konnten als in den fahrerisch anspruchsvolleren großen Hubraumklassen. So fiel nach Saisonende 1961 die Entscheidung, Vorversuche für den Einstieg in die 50er Klasse zu starten. Zu diesem Zweck wurde ein 125er Motor umgebaut, erhielt eine kleinere Kurbelwelle mit 39,5 mm Hub und entsprechende Füllringe ins Kurbelgehäuse. Dazu einen luftgekühlten Zylinder mit Gussbuchse und einen fächerverrippten Kopf, beide aus Aluminium gefräst, sowie eine um eine Reibplatte erleichterte Trockenkupplung. Der IKA-Doppelunterbrechermagnet samt Antrieb konnte unverändert vom 125er übernommen werden, aber ein geeigneter Vergaser war nicht aufzutreiben. Aus der Not heraus bastelte die Versuchsabteilung einen passenden Vergaser auf Basis des BVF-Serienvergasers. „Einen solchen Rennmotor in kurzer Zeit auf Leistung zu bringen, war eine schwierige Aufgabe,“ erinnerte sich Walter Kaaden. „Erfahrung hatten wir ja über viele Jahre nur mit der 125er Einheit

gesammelt und so waren alle Leistungsteile Neuland und mussten mühsam im Versuch erarbeitet werden. Dazu kamen Probleme mit Kolben und Pleuellagerung, schließlich lief der Motor im Frühjahr auf dem Prüfstand aber zufriedenstellend und brachte eine Leistung von 10,5 PS bei 11.600 U/min.“ Von vornherein war klar, dass ein solcher Motor aus Gewichtsgründen niemals konkurrenzfähig sein konnte. Deshalb wurde schon zum Jahresende 1961 beschlossen, eine komplette Motorneukonstruktion anzugehen. In Anbetracht der zwölf Getriebegänge bei Konkurrent Kreidler wurde der MZ-Motor als klauengeschaltete Achtgangversion konzipiert und Chefkonstrukteur Erich Bergauer machte sich an die Arbeit. Anders als bei den großen Motoren, saßen beim 50er Motor Kurbelwelle und Getriebe in einem gemeinsamen, aus Alu gegossenen Motorgehäuse. Um nicht bei jedem Kurbelwellendefekt das Getriebe neu montieren zu müssen, griff Bergauer zu einem Trick: Er lagerte die Getriebewellen und die Schaltwalze kupplungsseitig in einem Lagerschild. Diese Getriebeeinheit konnte nach Lösen der Gehäuseverschraubung und Demontage der linken Gehäusenhälfte komplett in der rechten Gehäusenhälfte belassen werden. Der geradzahnte Primärtrieb arbeitete mit 17:58 Zähnen auf die von der 125er übernommene Trockenkupplung. Mit einer Reiblamelle weniger, wie schon beim Versuchsmotor erprobt. Das völlig neu gezeichnete Achtgang-Klauengetriebe erforderte eine Schaltwalze großen Durchmessers, um den Verschiebewinkel der Schaltnuten bei acht Stufen nicht zu flach ausführen zu müssen. Damit wurde die erwünschte leichte Schaltbarkeit erreicht. Die Platzierung der Schaltwalze unten im Gehäuse und die Anordnung der Getriebewellen darüber waren allerdings keine gute Lösung, da so die Schmierung der Zahnflanken im Betrieb nicht immer sichergestellt war. Das sollte sich später als Problem herausstellen. Die Getriebebestufung lautete: 2,82/2,08/1,67/1,41/1,26/1,15/1,05/1. Mangels einer geeigneteren Zündanla-



Der geöffnete Motor der 50er MZ mit Achtganggetriebe 1962. (Foto Gräger)



Klaus Enderlein testet die 50er MZ erstmals beim Training in Schleiz 1962. (Foto Archiv)



Erlhart Krumpolz mit der MZ Re50/6 am Sachsenring 1962. (Foto Archiv)



Walter Brehme mit der MZ Re50/8 im Training am Sachsenring 1962. (Foto Archiv Prieß)

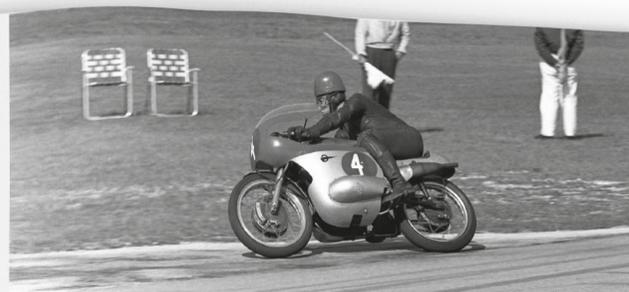
## Die Saison 1964

### DIE RENNEN

1. Februar:	GP USA / Daytona (WM)
19. April:	Halle-Saale-Schleife
1. Mai:	Salzburg / AT
10. Mai:	GP Spanien / Barcelona (WM)
17. Mai:	GP Frankreich / Clermont-Ferrand (WM)
24. Mai:	Turku / SF
24. Mai:	Bernauer Schleife
8.-12. Juni:	TT Isle of Man (WM)
14. Juni:	Schleizer Dreieck
27. Juni:	GP Holland / Assen (WM)
5. Juli:	GP Belgien / Spa (WM)
5. Juli:	Bautzen
12. Juli:	Piestany / ČSSR
19. Juli:	GP Deutschland / Solitude (WM)
26. Juli:	GP DDR / Sachsenring (WM)
8. August:	Ulster GP / Belfast (WM)
23. August:	Brünn / ČSSR
30. August:	GP Finnland / Imatra (WM)
13. September:	GP Italien / Monza (WM)
13. September:	Frohburger Dreieck
20. September:	Autobahnspinne Dresden
1. November:	GP Japan / Suzuka (WM)

Die Saison 1964 begann für MZ schon sehr früh, da der erste WM-Lauf in Daytona/USA bereits am 1. und 2. Februar stattfinden sollte. Da vorgesehen war, mit Vertragsfahrer Alan Shepherd an allen WM-Läufen teilzunehmen, hatte Walter Kaaden einen Start in den USA fest eingeplant, bei dem er und Dieter Beer als Betreuer vor Ort sein sollten. Aber dieser Plan wurde durchkreuzt, da der NATO-Staat USA weiterhin keine Visa für DDR-Bürger ausstellte. Kaaden informierte Alan Shepherd per Telegramm von der Absage, doch der war fest entschlossen dort

teilzunehmen, auch wenn er die Expedition auf eigene Faust durchzuführen hatte. Daraufhin stellte Kaaden eine 250er MZ in der Ausführung von 1963 samt Ersatzmotor und Ersatzteilen bereit, welche Shepherd im Niemandsland beim Grenzübergang Marienborn in seinen alten Morris Van übernahm. Auf der Rückfahrt kam er damit aber nur bis Köln, wo sich ein Pleuelager des Transporters verabschiedete. Der in der Nähe befindliche Morris-Dienst, zu welchem ihn der ADAC schleppte, konnte an diesem Tag nicht mehr helfen, aber der Chef



Shepherd auf Siegesfahrt in Daytona. Die Organisation war eines WM-Laufs nicht würdig. (Foto Archiv T&T)

des Autohauses war ein großer Rennsportfan und er brachte Alan mit seinem fahrunfähigen Van bis nach Ostende. Schließlich kam er mit Schiebehilfe von einem LKW nachts um 2 Uhr in Southend an, wo er zu Fuß ein Taxi aufat, welches ihn, die Rennmaschine und die Ersatzteile zum Bahnhof brachte. Dort fiel Alan in einen Erschöpfungsschlaf, aus dem ihn um 5.30 Uhr die Eisenbahner weckten. Mit dem ersten Zug ging es mit dem Material nach London, wo der Rennchef von Castrol, Malcolm Edgar, einen Transporter bereitgestellt hatte, welcher Alan und das ganze Material zum Flughafen Heathrow brachte. Dies gerade mal eine Stunde vor dem Abflug der Maschine, welche vom britischen Motorcycle-Racing-Club gechartert worden war und mit welcher der Großteil der europäischen Fahrer samt Maschinenmaterial befördert wurde. Es war ein erstes wichtiges Rennen gegen die Zeit, welches Alan mit viel Glück gewonnen hatte. In **Daytona** lief es im ersten Training nicht gut, denn aufgrund falscher Vergasereinstellung brannte ein Kolben durch. In Ermangelung eines Werksmechanikers musste Alan den Reservemotor selbst einbauen, aber mit dem gab es einen Magnetschaden und da er noch nie solch einen Magneten gewechselt hatte, brauchte er dafür viele Stunden und konnte doch nicht sicher sein, dass der Zündzeitpunkt exakt stimmte. Dennoch lief das Motorrad beim Abschlusstraining ganz gut. Im Rennen schien er gegen die Konkurrenz aus Japan keine Chance zu haben, aber zum zweiten Mal in kurzer Zeit war ihm das Glück hold. Schon im Training hatte die Vierzylinder-Suzuki Frank Perris abgeworfen, wobei er sich ein Bein

brach. Provinis Vierzylinder-Benelli erlitt im Training einen irreparablen Motorschaden und im Rennen fielen die beiden Yamahas unter Phil Read und Fumio Itoh sowie die zweite Vierzylinder-Suzuki unter Bert Schneider mit technischem Defekt aus. Damit war der Weg frei für eine nicht optimal, aber zuverlässig laufende MZ und Alan Shepherd konnte einen wichtigen Sieg für MZ einfahren. Dass an zweiter Stelle unter Ron Grant eine private 250er Einzylinder-Parilla eintraf, tat diesem Erfolg keinen Abbruch. Bei der Rückkehr in London stellte Alan Shepherd überrascht fest, dass Malcolm Edgar in der Zwischenzeit auf Castrols Kosten den Morris Van reparieren ließ, sozusagen als kleines Geschenk für das Abscheiden in Daytona. Dieses Geschenk kam gerade recht, denn finanziell sah es für Alan bei MZ in diesem Jahr nicht gut aus, da wegen fehlender Devisen keine Bezahlung in harter Währung möglich war. Er war also auf Startgelder und Siegprämien angewiesen und um ihm dabei zu helfen, durfte er die 250er aus Daytona für die laufende Saison bei sich in England behalten, um bei lokalen Rennveranstaltungen Erfolge zu erzielen. Nach dem ersten Einsatz wurde ihm noch eine 125er MZ auf dem Stand von 1963 überlassen, womit er für Doppelsiege gut gerüstet war. Und mit diesem überlegenen Material war er bei nationalen Rennen nahezu unschlagbar. Wenn es auch keine MZ-Werksensätze im engeren Sinne waren, sollen diese Erfolge doch kurz aufgelistet werden. Es begann in Mallory Park am 22. März, wo er den 250er Lauf gewann und als danach die 125er eintraf, gab es am 30. März in Oulton Park den ersten Doppel-



Start der 250er Klasse am Sachsenring 1968: Read Yamaha (101) gegen Rosner MZ (103) sowie Szabo MZ (124), Braun MZ (138), Gould Yamaha (135), Andersson Yamaha (111). (Foto Archiv T&T)

## Gegen die japanische Übermacht

1965 – 1968