



# Motorrad

## ABENTEUER

Deutschland

4,90 €

Österreich 5,45 €

Schweiz 9,90 sfr

BeNeLux 5,90 €

Dänemark 55,- rkr

Italien 6,90 €

Griechenland 7,00 €

Spanien 6,90 €

Tschechien 200,- czk

Ungarn Ft 1.750,-



Fotos: Tili Kohnmey

# Tierische Verwandlung

Sie war einmal ein Panther, jetzt ist sie ein Wüstenfuchs. Ein schwäbischer MZ-Händler baut die Baghira zum Abenteuer-Bike um.

**E**igentlich gehören ja die bunten Koffer ans Heck. Mit dem marokkanischen Dünenmeer und dem Targi als Motiv. Aber die sind unverkäuflich - im Gegensatz zu allem anderen, was an dieser MZ verbaut wurde. Die Bemalung bekommt man nur auf dem Traveller-Camping in Agadir, und weil man da ja nicht jeden Tag vorbei kommt, tauscht Axel Nägele die Kunstwerke lieber gegen blanke Boxen, wenn er seine Baghira aus der Hand gibt. Wer möchte auch schon ein paar Beulen in den Kisten auf dem Gewissen haben? Außerdem sieht man der MZ ja auch so ihre Bestimmung an, selbst wenn nicht »Wüstenfuchs« auf dem Tank stünde: ein Abenteuer-Bike, das Nägele eigentlich für eine private Tour aufgebaut hat. Aber der Geislinger ist MZ-Händler und da liegt es nahe, den wüstenproben Umbau auch einer breiteren Öffentlichkeit anzubieten. In Zeiten, wo kaum noch ein Hersteller echte Enduros im Programm hat, stört da wenig, dass auch die Baghira mittlerweile nur noch als Supermoto vom Band läuft.

2003 war das anders. Aber wäre nicht sein Mitarbeiter Wolfgang Staudenmeyer vom Afrika-Bazillus infiziert gewesen, hätte Nägele den Wüstenfuchs damals wohl nie gebaut. Doch Staudenmeyer hat es nicht schwer, seinen Chef zu einer gemeinsamen Marokko-Tour zu überreden, und der macht sich ans Werk, die Zschopauer Enduro wüstenauglich zu optimieren. Der kleine Originaltank weicht dem 28-Liter-Reservoir einer KTM Adventure, das sich mittels neuer Halterungen und geänderter Kühlerschläuche relativ leicht anpassen lässt, allerdings eine Benzinpumpe erfordert.

Da nun eh eine neue Sitzbank fällig ist, wird die gleich opulent für lange Strecken gepolstert. Auch die kleine Lampenmaske muss weichen. Stattdessen passt Nägele eine Frontverkleidung mit Doppelscheinwerfern von African Queens an den großen Tank an und garniert sie mit einer Scheibe von MRA, um den Durchblick zu behalten. Das Ensemble sieht bereits gut aus, und damit das auch nach einem nicht immer zu vermeidenden Ausrutscher so bleibt, verbaut der Schwabe ein massives Rohrgeflecht, das Tank und Verkleidung schützt, ohne dabei die Optik zu beeinträchtigen. Kein Vergleich zu dem dominanten Balkongitter, das BMW seinerzeit an ihre Paris-Dakar schraubte.

Für entspanntes Fahren im Stehen kommt ein Alu-Lenker von Acerbis samt Erhöhung zum Einsatz, und auch die von Haus aus schon nicht geringe Bodenfreiheit der MZ wird mittels anderer Umlenkhebel erhöht.

Kurzer Prozess: Um 15 Zentimeter wurden Rahmenheck und Schutzblech gekappt. Doppel-Rückleuchten ergänzen den schönen Rücken. Geänderte Umlenkhebel heben die Bodenfreiheit an - allerdings auch die Sitzhöhe.

Falls trotzdem Bodenkontakt in diffizilen Passagen droht, verhindert ein großflächiger Alu-Motorschutz aus dem Rallye-Bereich das Schlimmste, zudem bietet er Platz für Werkzeug und Ersatzteile. Damit die nicht aus allzu vielen Speichen bestehen, sorgt Nägele vor und verpasst dem Hinterrad einen Satz verstärkter Edelstahl-Speichen.

Aber der Wüstenfuchs soll keine Rallye bestreiten, sondern auf Reisen gehen.





Leistungskrümmen statt wild geschwungener Originalrohre samt Motorschutz aus dem Rallye-Bereich. Der Gepäck- und Kofferträger ist ein Einzelstück, das nicht kalkuliert ist. Preis auf Anfrage.

Einen Kofferträger mit Gepäckbrücke schweißt Nägele selbst, an den Aufnahmen lassen sich Alu- oder Gobi-Koffer von Hepco&Becker befestigen. Auch auf allzu extreme Bereifung verzichtet der Wüsten-Neuling: Um Traktion kümmern sich Contis Grobstoller TKC 80, die mit langer Lebensdauer punkten und nur im

schlammigen Terrain Schwächen zeigen. Aber wann regnet es schon in der Wüste?

Leistungskrümmen, eine starke Hawker-Batterie, Handprotektoren und Gabelschützer aus Neopren komplettieren den Umbau aus pragmatischer Sicht. Aus ästhetischen Gründen greift Nägele abschließend zur Säge. Um ganze 15 Zentimeter kürzt er Rahmenheck und Schutzblech und schraubt formschöne Doppelrückleuchten darunter – der TÜV gibt seinen Segen.

Ein Hingucker ist der Wüstenfuchs in jedem Fall geworden, und wer es schafft,

die Sitzbank zu erklimmen, findet einen Arbeitsplatz vor, der auch extremeren Gelände-Turnübungen nicht entgegensteht. Das Erklimmen setzt aber zumindest bei montierten Koffern, über die man das Bein schwingen muss, ausgeprägte Gelenkigkeit und zudem wenig Höhenangst voraus. Fahrer unter 1,80 m sind gut beraten, wenigstens auf die geänderten Umlenkhebel zu verzichten, falls Stopps nicht mit viel Weitsicht vorbereitet werden wollen.

Ums Fahrwerk muss man sich dagegen wenig Gedanken machen. Mit dem



**TECHNISCHE DATEN**    **MZ 660 Baghira**

Motor-Bauart	Einzylinder-Viertakt
Hubraum	660 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	100 x 84 mm
Ventilsteuerung	eine obenliegende Nockenwelle
Gemischaufbereitung	Registerversgaser 26/32 mm
Abgasreinigung	keine
Nennleistung	37 kW (50 PS) bei 6500/min
Max. Drehmoment	57 Nm bei 5250 /min
Getriebe	Fünfgang
Hinterradantrieb	Kette
Rahmenbauart	Einschleifen-Stahlrahmen
Radführung vorn	Telegabel, 45 mm
Radführung hinten	Zentralfederbein, Alu-Schwinge
Federweg vorn/hinten	280 / 280 mm
Bremse vorn	282-mm-Scheibe, Doppelkolben
Bremse hinten	245-mm-Scheibe, Einkolbensattel
Gewicht voll getankt	174 kg (Serie)
Sitzhöhe	930 mm (Serie)
Preis	nur noch gebraucht erhältlich



Darf nicht fehlen: Ein GPS weist nicht nur Wüstenfüchsen den Weg. Das Original-Cockpit beschränkt sich aufs Wesentliche.

serienmäßigen White-Power-Federbein und der vielfach einstellbaren Paioli-Gabel hat MZ schließlich Komponenten verbaut, die vielleicht nicht »ready to race« sein mögen, mit exzellentem Ansprechverhalten bei solider Härte dafür aber »top to travel«.

Was im gleichen Maße für den Einzylinder gilt. Dem von Yamaha stammenden 660-Kubik-Fünfventiler merkt man sicher an, dass er nicht mehr auf dem Stand der Dinge ist. Aber der Single arbeitet unauffällig kultiviert, seine 50 PS sind spätestens außerhalb Europas mehr als man brauchen kann, und sein Mangel an Spritzigkeit fällt erst im direkten Vergleich zum aktuellen 660er-Yamaha-Triebwerk auf. Nur hat darum herum bisher noch kaum jemand eine konsequent konzipierte Reise-Enduro fürs große Abenteuer gestrickt.

Nägele hat das mit seinem Wüstenfuchs durchaus gemacht, und dabei bleiben die Kosten überschaubar. Mit rund 4.000,- Euro beziffert der MZ-Händler den Komplettumbau zuzüglich Montage, aber man kann ja auch selektiv vorgehen und sich aus der Umbauliste gezielt nach persönlichem Bedarf bedienen. Vielleicht bleibt dann noch ein wenig Geld übrig für eine Marokko-Tour. Dort können Sie sich ja die Malereien anschauen, die wir Ihnen leider vorenthalten mussten. Vielleicht an Ihren eigenen Koffern?

*Christoph Driesen*

## UMBAUTEILE

28-l-Tank, lackiert	1250 Euro
Tankbefestigung	119 Euro
Benzinpumpe	79 Euro
Kühlerschlauchumbau	99 Euro
Verkleidung inkl. Scheinwerfern	999 Euro
Scheibe MRA	89 Euro
Sturzbügel	199 Euro
Sitzbank	229 Euro
Alu-Motorschutz	509 Euro
Heckumbau inkl. TÜV	129 Euro
Handprotektoren mit Blinker	80 Euro
Alu-Lenker Acerbis	45 Euro
Lenkererhöhung	39 Euro
Leistungskrümmen ohne ABE	158 Euro
Neopren-Gabelschützer	27 Euro
Speichensatz 18" Edelstahl	79 Euro

## KONTAKT

Zweirad Nägele GmbH:

Tel. 07331-66393, [www.zweirad-naegele.de](http://www.zweirad-naegele.de)

Wieviel ist Ihnen Ihr Kopf wert?



Mit dem Arai Condor erhalten Sie schon ab 349 € einen Helm, der sämtliche in der ECE geforderten Sicherheitsstandards bei weitem übertrifft. Und da Sie bei einem Arai von einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren ausgehen können, werden Sie bereits nach der 2. Saison vermutlich weit mehr Geld in Stracciatella & Co. investiert haben als in Ihre Sicherheit.



DURCHDRINGUNGSTEST  
ECE-UNABHÄNGIG



PINLOCK ANTIBESCHLAG



FORMULA DUCT SYSTEM



*there is a difference*

Der Arai Condor.  
UVP schon ab 349,00 €.