

Jednostavan, pouzdan i jeftin



Motocikl koji je poslužio većini današnje generacije koja sebe naziva "mladićima u najboljim godinama" za prva iskustva na cestama, samostalne odlaske na more i prva slova tehničke kulture

PIŠE: DARKO KARALIĆ

MZ ETZ 250 i njegova inačica 251 vozila su onih koji svoje prve motociklističke korake i najljepše godine života počinju na dvokotaču iz Istočne Njemačke poznatom po izraženim vibracijama i čadavom ispuhu. Proizvodnja MZ-ove linije pod nazivom ETZ počinje 1981. godine kada je predstavljen motocikl zapremine 250 ccm modernog dizajna i pouzdanog motora. Nasljednik pod nazivom

251 počinje svoj tržišni nastup 1989. godine i znatno se razlikuje od prethodnika. Drugačiji okvir, dimenzije kotača, gabariti, stražnja vilica i mnoga poboljšanja na pogonskom agregatu bili su vrhunac socijalističkog konstruktorskog doseg. Već na prvi pogled jasno je da dizajn nije bio primarna kategorija u konstrukciji motocikla, ali pouzdanost koja je krasila MZ dvokotače ostala je na prvom mjestu. Osim toga, rezervni dijelovi i dijelovi koji su stradali nakon pada, te registracija bili su toliko jeftini da su si čak i vječno "švorc" studenti mo-

POVIJEST TVORNIICE MZ



1906. - kamen temeljac tvornice postavio je Danac po imenu Jörgen Skaft Rasmussen
1922. - počinje vlastita proizvodnja motocikala u Zschopau. Prvi motocikl imao je zapreminu 148 ccm i cijelih 2,5 KS

1929. - vrhunac proizvodnje od 60.000 komada godišnje je dostignut. U okolnim mjestima proizvodio se DKW, koji je dominirao u klasama 175 i 250 ccm, a u klasi 500 glavnu riječ su vodili, opet DKW i BMW. Tridesete godine su obi-

lježile snažan razvoj moto industrije u Njemačkoj, sve do samog početka četrdesetih, kada se cjelokupna proizvodnja orijentira na ratne svrhe, a dio pogona počinje proizvoditi dijelove za avionske motore
1945. - pogon je neoštećen preživio rat, a sovjetske trupe su zauzele gradić Zschopau i demontirale pogon, te ga prenijele u Rusiju.

1948. - zahvaljujući političkoj odluci i inženjerima koji su ostali, osnovano je poduzeće IFA i na sreću 445 radnika 5. kolovoza se pokreće proizvodnja motocikala.

1952. - prvi dvotaktni dvocilindraš s kardanskim pogonom

izlazi iz tvornice (model BK 350)

1963. - godina koju će tvrtka upisati zlatnim slovima u svojoj povijesti. Zgotovljeni su modernizirani pogoni s tekućom trakom za fosfatiranje, elektrostatičko lakiranje i infracrveno sušenje. Predstavljen je Wankel motor, a proizveden je 500.000. primjerak. Te godine MZ osvaja prvu pobjedu u tvorničkom ekipom na terenskoj utrci Six Days

1970. - MZ je dosegnuo i drži stabilnom proizvodnju od 63.000 komada godišnje, a do te godine izveo je 257.000 komada u 65 zemalja svijeta. Sportski uspjesi rezultiraju zas-

Toliko toga me veže

● Ma koliko kritički pisali o MZ-u, ipak smo sentimentalno vezani uz ovako savršeno jednostavan motocikl. I sami smo imali nekoliko MZ ETZ 250 koji je bio prethodnik modelu opisanom u ovom izdanju Retrovizora. S njima smo proputovali cijelu bivšu državu, nekoliko puta godišnje bili na Jadranskoj obali i doživjeli mnoštvo lijepih trenutaka s prijateljima na susretima motociklista.



Bočni oslonac neodoljivo podsjeća na položaj psa koji je nanjušio novi kotač



Instrumenti su skromni, a kontrolne lampice nisu dobro vidljive na dnevnom svjetlu



1



2



3

(1) Popriličan kaos karakterizira instalaciju pod sjedalom. Kako ljudi kažu: "Što se ne vidi, to me i ne živcira." (2) Tvrdoga opruge se ugađa u dva stupnja, kao i prihvat amortizera na viljušku (3) Mudro smještena polugica čoka odmah pokraj ručice za gas



Gumena zaštita zaslužna je za dugovječnost pogonskog lanca te čiste nogavice i cipele



Prednja disk kočnica odlično je dimenzionirana za težinu i snagu motocikla



Sjedalo je tvrdo i premalo za dvije odrasle osobe

gli priuštiti motocikl. Konstrukcijskim zahvatom na cilindru 1989. godine riješen je problem blokade motora kod viših temperatura i korištenja već poslovično loših domaćih dvotaktnih ulja. Iste godine napravljeni su određeni zahvati na mjenjaču, koji se očituju u kraćem petom stupnju prijenosa i usavršenoj vilici trećeg stupnja prijenosa. Na ovom motociklu praktično je prevladalo nad estetskim, pa nije bilo potrebe za lijepim detaljima. O tome jasno govore instrumenti za koje je pojam "spartanski" raskoš s Beverly Hillsa. Okrugli mjerač br-

zine u svojoj unutrašnjosti ima lampice praznog hoda i kontrolu punjenja baterije. Brojač okretaja motora sadrži kontrolnu lampicu pokazivača smjera i dugog svjetla. Nemaštovitost je pokazao i inženjer koji se bavio električnom opremom, jer je kontakt ključ replika ključa za lansiranje balističkih projektila SS 20, a kontakt brava (pet položaja) služila je kao prekidač za svjetla. Splet žica ispod sjedala potvrđuje tezu o funkcionalnosti ispred estetike, ali tko mari za ono što se ne vidi. Stvar spašavaju odlično prednje svjetlo, 12-voltna in-

stalacija i alternator, a na nekim modelima je bilo ugrađeno elektronsko paljenje. Klasična prednja vilica ima hod od 185 mm i podešena je mekano, pa je uz mogućnost ugađanja stražnjih amortizera u dva stupnja omogućavala vrlo udobnu vožnju. Kad smo kod udobnosti, na modelu 251 nije bilo previše mjesta za dvije osobe, a nogostupi vozača su pomaknuti prema, naprijed što je nakon određenog vremena izazivalo bol u stražnjici. Šteta, jer omjer upravljač-sjedalo pruža vrlo obećavajući položaj u tzv.naked stilu.

tupstvom tvrtke Neckermann za SR Njemačku, a iste godine tvrtka slavi milijunti model

1974. - usprkos hladnom ratu posao s Neckermannom cvjeta, a MZ izvozi 3000 motocikla u SAD. Godinu dana kasnije tvornica dostiže svoj vrhunac proizvodnje od 92.000 motocikala godišnje, od čega je polovina za izvoz

1981. - izlazi slavni model ETZ 250 s 21 KS i zamjenjuje model TS, koji je uz model ES 150 bio najbrojniji motocikl

1983. - tvrtka slavi svoj dvomilijunti proizvedeni primjerak

1990. - nakon pada Zida u gospodarstvo se umiješala privatizacijska agencija Treuhand. Dolazi do masovnog otpuštanja radnika, a sanacijski plan

je predvidio da se proizvodi samo s 250 zaposlenih. U vremenu od 1950. do 1990. godine tvrtka MZ je proizvela 2.545.112 komada.

1992. - proizvodnja kreće s tri modela koji koriste agregat austrijskog Rotaxa, a tvrtka se skraćeno naziva MuZ

1995. - pogon za proizvodnju dvotaktnih motora je prodan

u Tursku (tvornica Kanuni), a godinu dana kasnije Malezijski investitor Hong Leong daje značajnu financijsku injekciju

1999. - pod sloganom "MZ is back" vraća se stari naziv tvrtki, a investitor Hong Leong povećava kapital koji omogućava razvoj vlastitog pogonskog motora od 125 cm i prototipa MZ 1000 S.



Model ETZ 251 rađen je prema ranim predlošcima customa, o čemu svjedoči 18-colni kotač naprijed i 16-colni kotač straga



"Stroj bez mane"

Za pokretanje motora bila je potrebna vještina koja se stekla "kikanjem" po poluzi startera. Rijetki su oni koji i dan danas ne nose uspomenu na MZ u vidu ožiljka na potkoljenici lijeve ili desne noge. Sva sreća, većinom je motor proradio "na zub" i javljao se prepoznatljivim zvukom dvotaktnog monocilindraša uz obilje dima uz ispušnog sustava. Zlobnici tvrde da je to jedini motocikl koji je nakon oduzimanja gasa mogao odsvirati prepoznatljivu temu "Habanera" iz opere Carmen. Ako se iz motocikla nije želio izvući maksimum, potrošnja je bio vrlo prihvatljiva, tako da s dvije osobe i stvarima nije prelazila 5,5 litara pri tempu 115-120 km/h. Polugica mjenjača je imala dugačak i neprecizan, ali mekan hod, a ovisno o konfiguraciji krajolika po kojemu je vožen, promjena prednjeg zupčanika je skratila ili

produžila prijenosni odnos. Zaštitni znak MZ-a je bio dugačak kromirani ispuh koji nije mogao zamijeniti niti jedan "rezonantni" nadomjestak. Zatvoren i zavaren nije pružao mogućnost čišćenja, a uputa za uporabu kaže da se ispuh čisti vožnjom od 20-tak kilometara punim gasom. Juhuuu!! Upravlјivost motocikla je na vrlo visokoj razini jer je međuosovinski razmak kratak, pa je poništen žiroskopski efekt prednjeg kotača koji je dva cola veći od stražnjeg. Zbog uskih guma polijeganje u zavoj ide lako, ali ako bi se govorilo o iole sportskoj vožnji, potrebno je znati nekoliko trikova. ETZ se mogao polegnuti vrlo nisko ako je vozač dobro procijenio zavoj i to izveo bez naglog manevra prema unutrašnjosti zavoja. U tom slučaju čak ni nesavršenost ovjesa, mekana stražnja viljuška i "plastične" Pneu-mant gume nisu bili faktor iznenađenja.

Kočnice su bile odlično dimenzionirane za težinu, vozna svojstva i karakter motocikla. Na prednjem kotaču je bila disk kočnica prema Brembovom predlošku, s dva kli-pa i čeličnim diskom promjera 280 mm, dok je stražnji kotač zaustavljala bubanj kočnica promjera 160 mm. Poseban ponos tvrtke je bio pogonski lanac zaštićen od svih vanjskih utjecaja i njegova trajnost je katkada dosegla 30-tak tisuća kilometara. Zahvaljujući takvoj zaštiti MZ je osvojio Tourist Trophy u šezdesetim godinama jer su ostalima pucali pogonski lanci i tako su gubili plasman. Cijena modela je varirala ovisno o inflaciji u bivšoj državi i kretala se katkad od 1400 do 2100 DEM, ovisno o dobu godine kada se motocikl kupovao i da li je neki poslovođa zaboravio da na "lageru" ima još kakav dvokotač. Čekovi građana i ostala poznata razvlačenja otplate omogućila su mnogima da se voze i uživaju solo ili u društvu djevojke. Posljednji primjerak modela 251 proizveden je 1991. godine, kada ga nasljeđuje modificirani model, a kasnije i model kojem je zapremina povećana na 301 ccm. Konačno, 1994. godine gasi se proizvodnja i pogon se 1995. godine selu u turski Kanuni. ■

Dijelovi

● MZ-a se definitivno isplatilo imati jer su rezervni i nadomjesni dijelovi kojima smo se opskrbljivali u svega 80-tak kilometara udaljenoj Madžarskoj bili toliko jeftini, da je odlazak s dvije boce alkoholnog pića (domaći vinjak Napoleon ili Pepito rum-punč) bio dovoljan za sve sajle, kočione obloge, poluge spojke ili kočnice te nosače instrumenata koji su napravljivi od "špjatera" i obavezno su pucali pri padu. Za vrijednost od 100 DEM moglo se kupiti dijelova za kompletnu generalku i dotjerati motocikl da bude u "tip-top" stanju. Danas je kupovina ETZ-a 251 isplativa jer se mogu naći primjerci koji su u dobrom, vrlo dobrom ili čak odličnom stanju, a dijelovi su i dalje jeftini u Madžarskoj, bez obzira na njihov sadašnji politički položaj (EU). Važno je da motocikl ima uredne papire, a ostatak je mnogo lakši dio uz nešto odvojenog vremena. Proizvod iz Saske je postao investicija na kojoj se ne gubi novac, a troškovi koji proizlaze iz njegovog posjedovanja su zanemarivi prema užitku koji pruža.



Podugačak kromirani ispuh prati MZ-ove motocikle godinama. Isti je slučaj s "dimnjakom" modela 251