



MOTORRADWERK ZSCHOPAU

Iz lastnih izkušenj vem, da, ko se pripeljem izza ovinka s svojim MZ ES 125/1 z njegovim tipičnim zvokom, ti motocikli pri ljudeh še zdavnaj niso pozabljeni. Marsikdo je na motociklih te znamke pričel svojo motoristično kariero, ker so bili enostavni za popravilo, dokaj dostopni in zanimivih oblik. Mogoče manj ljudi pa se dejansko zaveda, da ti motorji niso nastali čez noč, ampak so plod več kot 60 let konstantnega razvoja.



Tovarna Zschopau ob ponovni otvoritvi

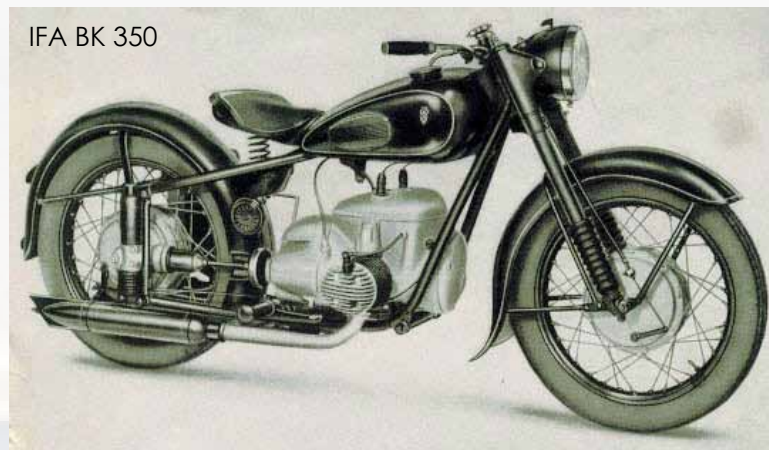
Zgodba tega nekoč ogromnega podjetja datira v leto 1922, ko so v Zschopau pričeli s proizvodnjo motornih vozil takrat še pod imenom DKW oziroma Dampf Kraft Wagen. Kasneje podjetje kupi Audi – Werk Zwickau, s katerim se združi pod imenom Auto union in leta 1929 s 60000 izdelanimi motocikli postane največja tovarna motociklov na svetu. Nato svet stopi v obdobje druge svetovne vojne, v kateri DKW proizvaja med drugim tudi tip Dkw NZ s 350 kubičnimi centimetri za potrebe nemškega Wehrmachta. Med rusko okupacijo območja je



Proizvodnja motocikla oznake RT

celotna tovarna prenesena na območje Sovjetske zveze v mesto Erliegen. Tam podjetje ne ostane dolgo, kajti že leta 1946, torej skoraj nemudoma po končani vojni, se proizvodnja vrne v Zschopau pod kratico IFA (Industrieverbind fahrzeugbau). Leta 1950 pričnejo z redno proizvodnjo že dokaj zastarelega predvojnega modela RT (reichstyp) 125, sedaj imenovanega IFA RT 125. Načrtovanih je bilo vsega skupaj 5000 motociklov tega tipa, toda zaradi

pomanjkanja materiala in oslabiljenega povojnega trga so uspeli proizvesti samo 1700 primerkov prve serije.

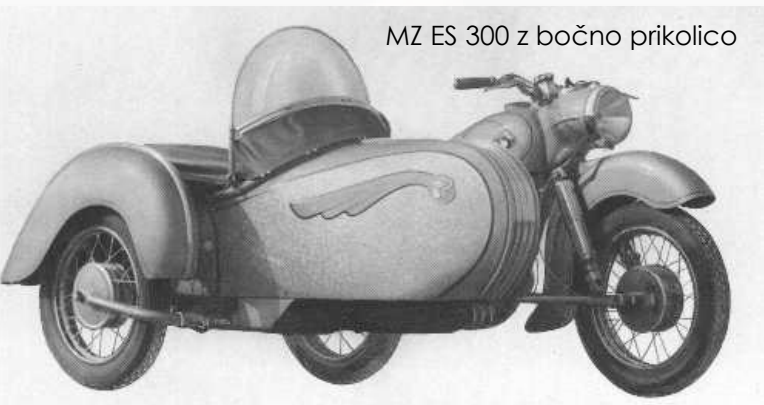


IFA BK 350

Leta 1951 predstavijo na tržišče za tiste čase tehnično zelo napreden in revolucionaren motor IFA BK (bokser – kardan) s 350 kubičnimi centimetri in možnostjo priključitve bočne prikolice.

Kot že ime pove, se motor ponaša z dvotaktnim 350 kubičnim ter 17 konjskim motorjem z dvema nasprotno ležečima valjema (tako imenovan bokser motor). Prenos moči na zadnje kolo omogoča kardanska gred, za sprednje vzmetenje pa skrbijo teleskopske vilice. Motocikel je bil prvi lasten proizvod koncerna IFA, namenjen ljudem, ki si niso zmogli privoščiti avtomobila. Kljub dobrim karakteristikam so ga proizvajali le med leti 1952 do 1959, in to v veliko izboljšanih različicah. Povodov za konec proizvodnje tega motorja je več. Prvi temelji na podlagi finančnega vidika, in sicer na področju motorjev z 250 kubičnimi centimetri in več je na vzhodu Nemčije takrat dominiral Simson AWO 425 z zanesljivim štiritaktnim 250 kubičnim motorjem in preprosto ni bilo trga za dva večja motocikla. Prav tako je proizvodnja BK 350 bila ogromen finančen zalogaj za to prerogovno podjetje. Drugi vidik je bolj tehnične narave. Že ob nakupu IFA BK 350 je kupec prejel servisno knjižico, v kateri je pisalo ,da so pogosti problemi z elektriko ter sinhronizacijo obeh uplinjačev, kar je povzročalo težave predvsem v levem valju. Paralelno pa so razvijali motor ES 250 ,ki je veliko obetal in to je končno spodrinilo model BK 350 iz proizvodnje. Pri novem modelu ES (einzyylinder schwinge) se prvič uporabi ime MZ oziroma Motorradwerk Zschopau. Ta motocikel nemudoma postane prodajni hit ter prinese velik dobiček tovarni z njegovo preprosto zasnovo ter cenovno ugodno proizvodnjo. Model ES so proizvajali vse od leta 1956 pa do 1978 v številnih različicah kar se tiče prostornine. Za posebnost tega modela velja MZ ES 300, ki ga pričnejo proizvajati z namenom nadomestitve Simsona AWO 425 in EMW R 35 (vzhodnonemški BMW proizveden z strani koncerna IFA), ki sta okoli leta 1960 zapuščala proizvodnjo. Ker pa vzhod potrebuje motor, ki je zmožen dosegati hitrosti do 100 kilometrov na uro s pripeto bočno prikolico, je bil koncept tovarne MZ s spremembo njihovega agregata MM 250/1 na 300 kubičnih centimetrov sprejet. Torej oznaka 300 označuje prostornino tega dvotaktnega motorja.

S spremenjeno glavno gredjo in valjem so izključili morebitno preobremenitev motorja.



MZ ES 300 z bočno prikolico

Kljub temu, da je bil motocikel prvotno namenjen za bočno prikolico, so ga prodajali tudi brez nje. Tukaj so se pričele kazati hibe tega motorja. Zaradi večje moči je bil motorist med vožnjo v primerjavi z ES 250 izpostavljen večjim vibracijam ter kljub podaljšanim hladilnim režam valja se je agregat na daljše in zahtevnejše vožnje pregreval. Vsega skupaj je bilo proizvedenih le 7865 modelov tega motocikla med leti 1961 do 1964 ter še zadnjim poskusom obuditve leta 1966. Zaradi problemov, ki jih je tovarna imela s proizvodnjo motociklov nad 250 kubičnimi centimetri, so se odločili, da bodo prenehali proizvajati motocikle večjih prostornin ter se osredotočili na proizvodnjo do 250 kubičnih centimetrov. Do leta 1962 je tovarna proizvajala motocikla modela ES s 175 in 250 kubičnim centimetri. Prav tega leta pa so se odločili za dokončno opustitev izboljšane motocikla RT 125/3, kot se je sedaj imenoval ter ga zamenjali z novim ES 125.

z modeli ES 125, 175 in 250 Six Days Trophy, kar je bilo v tistih časih mednarodna preizkušnja motociklov vseh večjih znamk na cesti in izven nje. Zmago so proslavili s tem, da so še istega leta ponudili »osvežene« modele ES. Spremenili in izboljšali so jih s tehničnega vidika ter jim dokaj spremenili obliko. Motocikli nove ES generacije so nosili dodaten znak /1 in zmagoslavno besedo Trophy zaradi zmage na preizkušnji Six Days. Ponašali so se z več konjskimi močmi ter z izboljšanimi zavorami. Istega leta, torej 1969 pa pričnejo s proizvodnjo modela ETS (einzylinder - telegabel - schwinge) s 125 in 150 ter 250 kubičnimi centimetri. Razlog za pričetek proizvodnje tega motorja je bilo vse večje povpraševanje po športnih motociklih, tovrstne zahteve pa je le-ta tudi dosegal. Za razliko od modela ES so spredaj nadomestili



MZ ETS 250

amortizerje s teleskopskimi vilicami, spremenili obliko rezervoarja za gorivo ter ustvarili klasičen »športen« sprednji žaromet, ki so ga narekovali takratni trendi. Sprednji blatnik so znižali, k športnemu izgledu pa pripomore tudi dokaj ravno in kratko krmilo. V bistvu pa je motor zgrajen po osnovi modela ES, kar pomeni, da bi teoretično bilo možno nanj pripeti tudi bočno prikolico, a za to ni bil najprimernejši zaradi sprednjih teleskopskih vilic. Ravno ti teleskopi pa so povzročali velik finančni zalogaj, kajti material za izdelavo je bilo potrebno uvoziti. Proizvodnja motocikla je trajala od leta 1969 do 1973 in vseh skupaj je bilo izdelanih 16275 primerkov. Dandanes je motocikel ETS prava redkost in med poznavalci dosega velike vrednosti. Z zaključitvijo proizvodnje ETS-a in bližanjem koncu proizvodnje slavnega ES-a pa leta 1973 MZ predstavi svoj novi model MZ TS (telegabel schwinge).



Reklamni letak iz 60. let prikazuje model MZ ES 125

Motor je za razliko od močnejših različic bil tudi konstrukcijsko manjši, tako se tukaj pojavi poimenovanje »mali« ES (z 125 kubičnimi centimetri) in »veliki« ES (z 175 oziroma 250 kubičnimi centimetri). Zaradi spremenjenega zakona v DDR, po katerem je bilo s 16 leti dovoljeno voziti motocikle do 150 kubičnih centimetrov, se »malemu« ES 125 pridruži tudi različica s 25 kubičnimi centimetri več, torej ES 150. Ta 150 kubični agregat so prav tako vgrajevali v motocikel znamke IWL Troll vse do leta 1964. Leta 1969 osvoji MZ



MZ TS 250

Motocikel na prvi pogled izgleda zelo podoben svojemu predhodniku ETS-u in sprva nosi tudi enak agregat. Na prvi pogled so spremenili rezervoar za gorivo, premaknili smerne utripalke s konca krmila ob luč, povečali in spremenili lego zadnje luči ter rahlo spremenili izgled krmila. Kar se tiče tehničnih izboljšav, pa so se predvsem posvetili zavoram in sprednjim teleskopom, ki naj ne bi več povzročali težav kot so pri modelu ETS. Leta 1975 pričnejo z serijsko proizvodnjo modela TS z bočno prikolico kljub teleskopskim sprednjim vilicam, kajti te so opremili s krajšimi vzmetmi, obdržali pa število »zavojev« v vzmeti. S tem so pridobili nižji sprednji del motorja ter trše sprednje teleskope, kar je omogočalo boljšo vodljivost na cesti z bočno prikolico. Že dokaj zastarel agregat MM 250/2, ki so ga vgrajevali vse od leta 1969 v modele ETS in ES, so zamenjali z novim elastično vpetim motorjem s 5 prestavami in izboljšanim hlajenjem. Slednje so dosegli s povsem novo obliko valja in glave z večjimi hladilnimi režami. Z novim agregatom pričnejo serijsko vgrajevati tudi obratmer in tudi števec hitrosti s ključavnico se prvič premakne iz ohišja luči na za to oblikovano armaturno ploščo. S tem motociklom MZ spet zadene pravo noto, kajti model TS prejema pohvale z raznoraznih testov kar se tiče udobja, praktičnosti in nenazadnje tudi izgleda. Tudi vozniki, ki so se odločili za verzijo z bočno prikolico, so bili zadovoljni s prenovljenim agregatom, ki jim je omogočal doseganja višjih hitrosti pri večjem udobju ter manjših tresljajih zaradi elastičnega vpetja agregata. TS se je uspešno obdržal na cestah po vsej Evropi vse do leta 1981, ko MZ predstavi nov, še bolj izpopolnjen model MZ ETZ (einzylinder – telegabel – zentralkastenrahmen).



MZ ETZ 250

problemov s polnjenjem akumulatorja ter izboljšala izgorevanje. Prvič po koncu proizvodnje ES 300 pa na trg predstavijo 300 kubično različico motocikla ETZ, ki je v principu enak 250 kubični verziji, le z večjo vrtino. Tudi voznikom z bočno prikolico so se uresničile sanje, kajti z modelom ETZ so tovarniško omogočili odklop bočne prikolice brez večjih posegov. Sredi leta 1989 pa motocikel doživi tako imenovan facelift z novim rezervoarjem, sedežem, zadnjo lučjo, stranskimi



MZ ETZ 251

pokrovi, rahlo privzdignjeni izpušni cevi, skrajšanem okvirju ter z zadnjim 16 colskim in sprednjim 18 colskim kolesom.

Tehnično gledano so od tedaj model ETZ opremljali s črpalko za olje, kar je omogočalo, da je agregat sam mešal mešanico olja ter bencina. V začetku 90. let 20. stoletja se prične razpad vzhodnega bloka in združitev vzhodne in zahodne Nemčije. S padcem železne zavese se odpre trg vozil brez posebnih dajatev tudi na vzhod. Ker je bila zahodnjaška tehnika veliko bolj razvita in napredna, so veliki koncerni vzhoda počasi pričeli toniti v dolgove. Tudi tovarna MZ ni bila sposobna ubežati tej krizi. Kljub temu, da se je model ETZ odlično prodajal, je število prodanih motorjev zelo upadlo. Pripravljali so celo model ETZ 252, torej že drugi facelift, namenjen ETZ, ki bi bil opremljen s štiritaktnim vodno hlajenim agregatom,

ampak do realizacije ni nikoli prišlo. Leta 1991 so popolnoma opustili proizvodnjo ETZ in pričeli proizvajati motocikle pod okriljem tovarne Rotax s 500 kubičnim štiritaktnim motorjem, ki pa ni mogel doseči slave svojega predhodnika. Tovarna se vse do današnjih dni bori za obstoj, ampak to je že tema za kakšno moderno motociklistično revijo. Kod dodatek bi omenil še, da so motocikli MZ služili tudi v vojaške, policijske ter spremljevalne namene v Vzhodni Nemčiji. Ti motocikli so bili rahlo spremenjeni od standardnih verzij z morebitnimi dodatnimi ščiti ali z spremenjeno izpušno cevjo (slednje predvsem



pri vojaških izvedbah). Razred zase so bili tekmovalni motocikli, ki so prinašali MZ velik sloves predvsem na tekmovanju Six Days, kjer so tudi večkrat zmagali in si prislužili naziv Trophy.

MZ ETZ 250 v izvedbi A in NVA

Mogoče je res, da MZ najverjetneje več nikoli ne bo dosegal rekordov kar se tiče proizvodnje motociklov, ampak številni klubi in njihovi člani bodo še vedno našli čas ter restavrirali kakšnega MZ-ja iz obdobja, ko so bili na vrhuncu popularnosti ter si s tem zagotovili svoj košček zgodovine tega nekoč mogočnega koncerna iz Vzhodne Nemčije.