

# Historie značky MZ

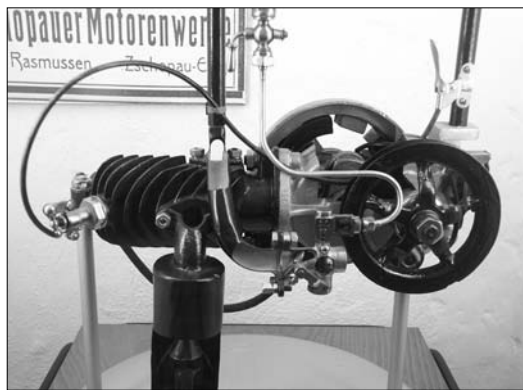
Jednoduché motocykly, spolehlivé a dobré. Laciné a dostupné pro kohokoliv. Kvalita motocyklů MZ je dílem rozvinuté firemní filosofie, která byla uplatňována hned od vzniku závodu v roce 1907. Výrobní program představovaly nejprve stroje a díly pro mladý automobilový průmysl. Zakladatel podniku Rasmussen později sám vstoupil do výroby automobilů, ale s výrobky, které nebyly vázány na pohonnou hmotu benzin. První prototypy „parních silostrojů“ vznikly pod novým znakem: kouřícím vulkánem s písmeny DKW.

Skutečný úspěch však zaznamenal až malý motor, který vymyslel Ruppe jako dvoutaktní pomocný motorek ke kolu. Pod reklamním heslem „DKW, malý zázrak, jede do kopce stejně jako ostatní z kopce dolů“, opustilo v roce 1920 výrobní haly v Zschopau více jak 20 000 „Arschwärmer“, jak se s oblibou tento krušnohorský motor nazýval. A to byl startovní výstřel bezpříkladné historie úspěchu. Později vymyslel Rasmussen sil-

nější kolo, dimenzované pro motor o výkonu 2,5 k. Základní kámen skutečného motocyklu byl na světě. Tak byl již v roce 1921 vynalezen skútr. „Sedadlové kolo Golem“ sice nepředstavovalo skutečný úspěch, ale bylo předchůdcem a průkopníkem „DKW Lomos“. A tento nový skútr bychom dnes mohli označit za nositele technologie. Kyvná vidlice s krátkým ramenem vpředu, přímočaré pérování vzadu a plynulý řemenový náhon byly novinky, které se objevily ve výrobě motocyklů teprve o čtvrt století později.

Prvním velkým úspěchem se měl stát „Říšský jízdní model“. První skutečný motocykl se netrefil pouze do vkusu publika. Řadové kupující lákala i nízká cena a ti mohli brzy vybírat z celé škály motocyklů DKW s robustními dvoutaktními motory. V roce 1927 nasypala do soukolí podniků DKW písek firma „Deutsche Kabel Werke“: Rasmussen ve sporu o firemní zkratku podlehl. To však nepřivodilo žádné přerušení výroby. Výrobní pás opustilo několik motocyklů se zkratkou na nádrži DGW, „Das grosse Wunder“ (= velký zázrak). V roce 1927 vyhrál Rasmussen spor o značku a směl opět vyrábět pod značkou DKW. V tomto roce zaměstnával koncern Rasmussen téměř 15 000 pracovníků. A rozšířila se i výrobní paleta. Pod názvem „Das Kühl Wunder“ (= chladič zázrak) byla v budoucnu vyráběna výkonná chladič zařízení.

DKW se stal průkopníkem monoblokových motorů a sedlových nádrží a vsadil jako první výrobce motocyklů na chromování dílů. Celosvětová krize však přivedla do problémů DKW, ale i Audi, Horch a Wanderer. Tyto firmy se následně spojily pod hrozbou



**Základní kámen dlouhé tradice: motor DKW o výkonu 2,5 k**

konkurzu pod jednu značku „Auto-Union“. Pod znakem čtyř kruhů zmohutněl do roku 1937 i DKW v největší továrnu na motocykly na světě. Protiproudé (Schnürleho) vyplachování zrevolucionovalo dvoutaktní motor a je dodnes nejmodernější.

Po vypuknutí války zůstal ve výrobě pouze model NZ 350 s těžkým litinovým motorem, vyráběný hlavně pro wehrmacht. V roce 1943 byl na frontu dodáván rovněž model RT, poněvadž v ruském bahně se lehká 125 cm<sup>3</sup> pohybovala snadněji než ostatní, těžké motocykly. Po ukončení války se staly závody v Zschopau válečnou kořistí spojeneckých mocností. Američané si zajistili německé know-how, ruské vedení odvezlo nejen strojní zařízení, ale i vhodný technický personál.

A s takto vyrabovaným kapitálem začalo osazenstvo Zschopau pod vedením Hugo Ruppeho obnovovat výrobu. V roce 1949 se začaly pod názvem „IFA DKW“ vyrábět první poválečné prototypy RT 125. Další vývoj výroby líčí následující historie jednotlivých typů. Souběžně se sériovou výrobou byly vyvíjeny závodní stroje. IFA slavila úspěchy se zbrusu novým BK 350. A sportovní úspěchy byly hned využívány při dalším vývoji motorů.

V roce 1956 byla zavedena značka „MZ“ a základním kamenem „velké“ jednoválcové typové řady se stal model ES 250/0. Vývoj motocyklů pokračoval až do přelomu 1989. Stálému poklesu prodeje nezabránily ani motory Rotax 500. Poptávka se snižovala dále. Pod novým zeleno-bílým logem, odpovídajícím tradici DKW, naběhly v dubnu 1992 do výroby modelové řady „Fun“ a „Tourer“. Vždy s klasickými dvoutakty o obsahu 250 a 300 cm<sup>3</sup> a rovněž s Rotaxem 500 cm<sup>3</sup>. Po zavedení výroby perfektního postranního vozíku Super-Elastic postavili pracovníci v Zschopau spolu se Saxon Voyager dobře vypracovaný Rotax s vylepšeným postranním vozíkem Velorex.

1. 7. 1992 byla založena společnost „MuZ Motorrad und Zweiradwerk GmbH“ pod vedením Petera Karla Krouse, která představila v září na IFMA pozoruhodnou novou modelovou paletu. Hvězdou výstavy byl nádherně klasicky vypracovaný model 500 Silver Star. A již koncem roku ukázal nový Skorpion, kterým směrem byla nastavena výhybka. Obratné motocykly MuZ měly v budoucnu pohánět výkonné jednoválce. Ideálním řešením pro zvolený koncept se jevily jednoválcové motory 660 cm<sup>3</sup> Yamaha.

V roce 1994 byla celá produkce dvoutaktů přestěhována do Istanbulu, kde pokračovalo Rasmussenovo životní dílo v tureckém koncernu Kuralkan pod názvem „Kanuni“. Ve starých výrobních halách však ještě stále září jiskřička motocyklové výroby. Pod názvem MZ-B byla v malé části závodu zahájena



**Tato hračka by měla nahradit parní stroj: chlapecké přání o výkonu 0,5 k**

výroba nové RT 125. K uspokojení požadavků mladého trhu lehkých motocyklů s levným motorem bylo rozhodnuto o použití modifikovaného ruského dvoutaktu z Moto-velo. Tato nová RT se však nikdy nesetkala s pravým úspěchem.

Závody MuZ našly nový domov v moderní výrobní hale v Hohndorfu, kde se začaly vyrábět zajímavé modely jako Skorpion, Mastif a Baghira. Nejlépe se povedla zcela nově vyvinutá 125-ka se čtyřtákním motorem. Hohndorf ale opět hrdě vyvíjí a vyrábí pod logem MZ. Nejnovější výrobek je v době tisku této knihy právě ve startovních blocích. Soupeře japonské konkurenci má představovat výkonný dvouválec 1000 cm<sup>3</sup> ve vhodném a lehkém rámu.

Práním je výroba čistých motocyklů. 100 % radost z jízdy s minimální vahou a perfektním podvozkem. MZ by chtělo tímto zaměřením v tomto sektoru trhu získat mnoho nadšených příznivců. Základ této filosofie je zakotven v kořenech podniku – založeném před 95 lety Jörgenem Skafte Rasmussenem a jeho pracovnících.

## Přehled vyráběných motocyklů

Vývojová kritéria zněla: laciné, trvanlivé, dobré a bezpodmínečně spolehlivé motocykly. Tato kritéria platila následně i po válce.

### Motocykly RT 125/150

Malé RT byly koncipovány jako dvoukolý protějšek brouka od Porsche. První RT byl vyroben v Zschopau již v roce 1950. Motocyklem RT hned ohromil celý svět. V Milwaukee vznikla dvoutákní sestřička RT, Harley Davidson Hummer, v Británii udělala DKW kariéru jako BSA Bantam a Yamaha

položila základní kámen svého věhlasu za pomoci plagiátu RT. Vývoj tohoto úspěšného modelu skončil teprve s koncem NDR u modelu ETZ 125.

I následovníci RT našli snaživé padělatele. V Polsku byl okopírován TS 150 jako WSK, podobné motocykly vyráběl ruský Minsk a také Čína vyráběla napodobniny MZ. Majitelé RT mohou čerpat z relativně široké nabídky strojů i náhradních dílů. Nejvzácnější jsou dřívější modely RT, pozdější RT jsou nejlepší. Již u RT 125/3 se objevilo mnoho vylepšení, která byla využita u pozdějších modelů ES.



V bohaté nabídce existuje dostatek použitých dílů, dokonce dobře fungujících, objevují se i téměř nové náhradní motory. Není výjimkou vlastnit druhý motor jako rezervu. Obtížnější je to s plechovými díly. Nádrže, blatníky a boční kryty jsou vzácné a v dobrém stavu často i drahé. Rovněž originální polonábojová kola (brzdový buben na jedné straně náboje) jsou vzácná. Mnohé RT byly přestavěny na celonábojové brzdy a originální (polonábojová) kola pak byla používána jako kola k vozíkům.

Potíže činí obzvláště malé díly. Nejsou zapalovací klíče, ještě vzácnější jsou „zázračné skříňky“. Tyto první „černé skříňky“ motocyklové historie by měly integrovat do jednoho dílu regulátor, zapalovací cívku a rozdělovač. Dobrou vnitřní výbavu skříňky dnes bohužel asi není možné získat. Prázdnou skříňku je možné vybavit moderní elektronikou. Elektronický regulátor, řídicí jed-

notka a zapalovací cívka mají dostatek místa a neporušují originální vzhled. Vzácností jsou i ložiska hlavy řízení a díly teleskopické vidlice. Lépe vypadá situace u dílů výfuku: ten je zatím stále v nabídce v různých kvalitách.

## Motocykly ES 125/150

U následníka modelů RT předpokládala specifikace použití a další vývoj motoru z posledního modelu RT 125/3. U podvozku mohlo být všechno navrženo nově. Podvozek byl tedy plně kyvadlově odpružen, vpředu i vzadu dlouhé zdvihy odpružení, zájemce mohly odrazovat tlumiče na kolech. Stylisticky vlastní lisovaný ocelový rám a přední kyvná vidlice byly navrženy pro průmyslovou velkosériovou výrobu. Ceněna byla obzvláště kombinace světlometu s nádrží. S ohledem na export byly vždy vyráběny dva modely současně: ES 125 a trochu silnější ES 150.



Zvláště 150-ka byla dimenzována s nejvyšší rychlostí 95 km/hod a 10 k i pro dlouhé trasy. K tomu se řadila nezbytná spolehlivost a příznivá spotřeba. V roce 1969 překvapila sportovní varianta ETS 250 s teleskopickou vidlicí, ale modely s kyvným odpružením byly vylepšovány i nadále. Všechna vylepšení motorů ETS přežila i nástup kyvných modelů. K dobrému odbytu přispíval abso-

lutně perfektní servis, kterým si dovozce Neckermann zajišťoval přízeň kupujících.

Koupí malého ES investujeme do veterána zítřka. Restaurace malých ES je snadnější, protože existuje velká nabídka strojů na rozebrání a rovněž ceny dílů se udržují příjemně nízko. Téměř neexistují problémy s náhradními díly. Zcela zřídka se vyskytují jen rámečky předního světlometu, kompletní světlometry a vložky světlometu a těžkosti jsou i u ložisek hlavy řízení. Novou akvizicí s jednoduchým primárním řetězem je výhodné přestavět na trvanlivější a bezproblémový dvojité řetěz. Daleko nejkvalitnější jsou poslední výrobní ročníky ES.

## Motocykly ETS 125/150

Koncem 60. let vsadil podnik MZ na funkčnost a užitnost, později se přidal sportovní charakter a odpovídající design. Zákazníci rovněž stále naléhavěji požadovali teleskopické vidlice. Proto byly uplatněny bohaté zkušenosti z terénních soutěží k vývoji hydraulicky tlumené teleskopické vidlice špičkové kvality. Tuto vidlici dostaly modely MZ od roku 1969, které vznikly jako doplňkový sportovní model. Malá ETS je dnes považována za pravděpodobně nejkrásnější MZ malé typové řady.



Modelu ETS bylo vyrobeno jenom 4 860 kusů 125 a 14 042 kusů 150 a jsou tedy i dnes vzácností. Rovněž zásoby použitých

dílů jsou velmi omezené, téměř nemožné je sehnat obzvlášť tvarově hezkou nádrž, a to i ve špatném stavu. Technické díly nejsou problém a navíc většina dílů se shoduje s pozdějšími typy TS. Dokonce ještě existují díly i na samotnou teleskopickou vidlici. Problémem je stejně jako u všech starých MZ ložisko hlavy řízení. Největším problémem u motoru je, podobně jako u všech malých MZ, vytlučení sedel ložisek klikové hřídele. Při koupi tohoto stroje je tedy první povinností majitele sejmutí víka dynamu a odstranění silné vůle vačky přerušovače.

## Motocykly TS 125/150

Typová řada TS, která měla typicky účelový vzhled, působila jaksi „kutilsky“ a připomínala výrobky Wartburgu a spol.



Po technické stránce nastavily laťku již první malé TS. Teleskopická vidlice byla ještě o třídu lepší než dobrá vidlice ETS. Luxusní varianty zdobilo chromování nádrže, standardní modely s lakovanými nádrže-mi měly na nádrži opěrky kolen.

U modelu 125 od léta 1975 od čísla motoru 7372909 a u modelu 150 od čísla motoru 6587573 byly provedeny podstatnější změny. Těsnicí kroužky hřídele byly umístěny vně, podstatně byla zesílena kliková hřídel. Z hlediska podvozku byla vyvinuta zcela nová, teleskopická vidlice se snadnou údržbou

a vynikajícími jízdními vlastnostmi. Jako standard byl dodáván i otáčkoměr, avšak špatná konstrukce náhonu vyžadovala věčnou péči.

Dnes jsou ovšem originální a dobře udržované modely velmi těžko k nalezení a jsou k dostání za zcela netypicky vysoké ceny. I přes vylepšený motor bohužel není vzácností vytlučené pravé ložisko klikové hřídele. Při koupi rovněž zkontrolujeme vůli vačky přerušovače. U MZ s otáčkoměrem zkontrolujte ručičku ukazatele. Pokud se v určité oblasti otáček chvěje nebo spadne na „nulu“, je pravděpodobně vadný primární převod. Tyto malé motocykly ze Zschopau jsou díky vynikajícímu podvozku vhodné i na dlouhé trasy po nejhorších silnicích.

## Motocykly ETZ 125/150

Model ETZ byl vybaven výkonnějším a modernějším motorem a pětistupňovou převodovkou s příznivým rozložením otáček, zabudovanými v lehce zmenšeném rámu. Lehký stroj se špičkovým podvozkem, taková správná šelma zatáček. Podvozek a brzdy byly skutečně těžkým soupeřem západních strojů. Rovněž jízdní vlastnosti byly na vysoké úrovni. ETZ byla lehce ovladatelná a velmi svěží, zvlášť v provedení 14,5 k s maximálními otáčkami okolo 7500 ot/min. Tento motor rozeznáme podle značky „150/1“, odlité na sacím hrdle. V sacím hrdle je rovněž vodicí náletek, usměrňující proud plynů k chlazení ojnicího ložiska.

Pětistupňová převodovka řadí velmi měkce a je výborně odstupňovaná. U starých provedení se bohužel do hřídele zařezává aretační páka, posuvná na řadicí hřídeli. Tato závada se vyskytuje po cca 15 000 km. Při opravě je nutno rozebrat celý motor. Modely s otáčkoměrem nevykazují problémy. Náhon od klikové hřídele zaručuje provozní bezpečnost. Získat dobrou 125 na trhu oje-

tých vozidel je obtížné, naproti tomu je trh přesycen modely 150, jejichž eventuální přestavba na zdvihový objem 125 cm<sup>3</sup> přijde na dobrých 300 EUR.



## Typ ES 250

Objemové třídy 250 byly v Zschopau znovu vyráběny od roku 1956. Jednalo se o zcela novou konstrukci, avšak nešlo o žádnou revoluci. Model dostal plně kyvné odpružení podvozku, které zaručovalo maximální komfort jízdy i na nejhorších cestách. Robustní čtyřrychlostní převodovka převáděla hnací sílu na zadní kolo přes perfektně zapouzdřený řetěz. Patentovaná duše řetězu zvyšovala jeho životnost téměř na úroveň kardanu. Komfortní motor o výkonu 14,5 k zajišťoval stálou cestovní rychlost kolem 115 km/hod.

Kdo má možnost koupě tohoto dřívějšího modelu ES, obzvlášť v kompletním a originálním stavu, neměl by váhat, neboť panuje nejvyšší nedostatek originálních plechových dílů. Po technické stránce je možné uvést motory do dobrého stavu za rozumnou cenu. Vzácné jsou válce a výfukové zařízení na modely se dvěma tlumiči výfuku. Paralelně byl vyráběn model ES s obsahem 175 cm<sup>3</sup>. Avšak téměř nedostupné jsou specifické díly motoru, jako písty a válce. Při

výkonu 10 k a maximální rychlosti 95 km/hod však dostávaly přednost daleko silnější 250.



## Typ BK 350

V roce 1952 vyšel z dílen BK 350, inspirovaný legendárním boxerem. Ovšem jako absolutní senzace „boxovala“ BK jako dvou-takt. Tuhý dvojité rám a náhon kardanovou hřídelí s minimální údržbou předurčoval BK jako stroj ideální pro provoz s postranním vozíkem.



Zásobování náhradními díly není zdaleka tak perfektní jako u jednoválce MZ. Originální díly jsou vzácností a i dobré použité díly jsou k sehnání těžko. Mezitím se však specializovaly některé firmy. Na dvoutaktní boxery vyrábí nejdůležitější díly a mnohé díly motoru dodává výměnným způsobem

několik malých specializovaných firem. Práce na BK nejsou však nic pro začátečníky, zvláště převodovka a náhon zadní osy vyžadují ruku znalce. Dokonce ani motor a kola nejsou tak jednoduchá jako u MZ. Návodů na práce na BK zde neuvádím, protože jejich rozsah by přesáhl rozsah této knihy.

## Typ ES 250/1 a ES 300

Model ES 250/1 dostal v roce 1962 výkonnostní injekci a s 16 k dosáhl světové úrovně. Měřítka pro konkurenci nastavil i hydraulicky tlumený kyvný podvozek. Zvýšený výkon však vyvolal problémy s kónusem spojky. Při nedbalé montáži se spojka utrhl z kužele a zničila navíc i klikovou hřídel. Tento problém byl odstraněn pečlivou montáží a odpovídajícím školením obchodníků.



ES/1 dosahovala cestovní rychlosti 115 km/hod a s postranním vozíkem plných 95 km/hod. V roce 1963 byla představena ES 300 s 18,5 k a zvýšeným krouticím momentem, dosaženým podstatným zvětšením zdvihu. Zesílené 6voltové dynamo o výkonu 60/90 wattů dodávalo dostatek proudu k napájení silnější žárovky Bilux.

ES 300 byla stažena v roce 1965 z výroby po pouhých 7 876 exemplářích. Zásobování náhradními díly pro obě ES přesto vypadá

velmi dobře. I pro ES 300 existuje většina technických dílů, většinou však jenom výměnou. Pozor při koupi válců na poškozená chladicí žebra apod., takové vady nevymění žádný opravárenský podnik. Plechové díly pro starou ES 250, které bylo vyrobeno přesně 50 000 kusů, existují jenom jako použité.

## Typ ES 250/2

Modely ES/2 nabízely zcela nový, plně kyvně odpružený podvozek. Veřejnost očekávala novou sérii ES 300, byla však představena 175 s bujnými 14 k. Ke zvýšení výkonu došlo až roku 1969, kdy díky zesílené klikové hřídeli a zvýšenému kompresnímu poměru stoupl na 19 k. Na ES 250/2 jsou dnes k dostání téměř všechny náhradní díly. Problémy se vyskytují pouze u zadního krytu řetězu a rámečku přední svítilny. Vzácností je segmentový tachometr.



U těchto modelů se vyskytují stále problémy s řadicí pružinou a pružinou kliky. Bezolnaté palivo často poškozuje vnitřní sime-rinky a musí být nahrazeny ucpávkami z VITONU. U původního motoru bude dříve nebo později nevyhnutelná výměna napadených kroužků, kterou je účelné spojit s údržbou a kompletní revizí motoru. Modely ES jsou i dnes stále spolehlivé se solidními cestovními vlastnostmi.

## Typ ETS 250

V roce byla 1969 představena sportovní ETS 250. Vysoce sportovním prvkům, jako byla teleskopická vidlice s dlouhým zdvihem, buvolí 22litrová nádrž a úzká řídítka, neodpovídal slabý motor s nominálním výkonem 19 k. Při legendárním srovnávacím testu na Nürburgringu však ETS na hlavu porazila japonskou konkurenci s motory 24 a 30 k.



Podvozek ETS byl přes všechny pochybnosti výtečný a i brzdy velmi dobře zvládaly váhu 151 kg. Výroba tohoto úspěšného modelu byla bohužel ukončena v roce 1973 po 16 266 kusech. V dnešní nabídce se objevují kompletní, originální exempláře zřídka. Avšak zásobování náhradními díly je dobré, protože podvozek a motor jsou identické s ES. Vzácné jsou nádrže, jelikož tvarově krásné palivové nádrže byly již dříve účelově „zcizovány“ pro ostatní modely MZ. Ten, kdo má dnes možnost koupě ETS, nikdy se jí nevzdá, protože s ETS může čile cestovat i v dnešních dobách.

## Typ TS 250

Nová TS byla ve srovnání s ETS rozšafnější a méně klasická. Dvojitý páteřový rám byl přímá odvozenina z terénních strojů. Motor známý z ETS byl usazen do rámu v gumových patentovaných elementech, zklamala však nádrž s obsahem pouhých 17 litrů.

Nová TS nebyla v žádném případě stavěna pro postranní vozíky.

První zkušební jízdy však umlčely všechny skeptiky. Podvozek TS byl ještě čilejší než u ETS, teleskopická vidlice, která však představovala zvýšené nároky pro mechaniky, nabízela senzačních 185 mm zdvihu. Jinak byla TS ze všech dosavadních modelů MZ nejjednodušší na údržbu. Vzduchový filtr vyměníme během 3 minut, motor rozebereme během slabé půlhodiny. Pozitivní vlastnosti učinily z TS, kterého byl vyrobeno 110 899 exemplářů, jeden z nejoblíbenějších motocyklů.

I po 30 letech je většina náhradních dílů k odebrání na skladě. Technické problémy dělají u „obyčejných čtyřrychlostních“ modelů těsnicí kroužky hřídele a pružiny převodovky. U neudržívaných motocyklů jsou často těžce zkorodované čepy kyvné vidlice. U hlavy řízení byla u modelů TS použita bezúdržbová radiální kuličková ložiska, která odstranila další problém.



Od roku 1975 podnik MZ nabídl sadu pro přestavbu na provoz s postranním vozíkem, kterou umožňovala příčná trubka v rámu. Přestavbu je však nutné velmi důkladně rozvážit, protože teleskopická vidlice byla dimenzovaná na provoz sólo, a není tedy odolná proti zkrutu. Originální díly na TS jsou vzácné a při výskytu okamžitě kupujeme. Kompletní stroje jsou nedostatkovým zbožím.

## Typ TS 250/1

Model TS/1 přinesl podstatně jednodušší konstrukci teleskopické vidlice, nahrazující komplikovanou vidlici předchozího modelu, která umožňovala každému šikovnějšímu jezdcí samostatně vyměnit těsnicí kroužky. Nová vidlice je navíc podstatně tužší na zkrut a může být za pomoci přídatného pojistného kolíčku vyzbrojena na provoz s postranním vozíkem. Zcela nový pětirychlostní motor má jednoduchý a robustní řadičí mechanismus, lépe dimenzovaná ložiska klikové hřídele a vně umístěné těsnicí kroužky ulehčují práci mechanikům. Vše je navrženo skutečně dobře.

Většímu úspěchu na Západě zabránil pouze vzhled TS/1, protože poměr cena/výkon byl absolutně v pořádku. Problémy při provozu s postranním vozíkem existují pouze u dynama. Účelné úpravy na vyšší elektrický výkon, které jdou často na úkor životnosti dynama, najdete v kapitole „Elektrická soustava“. Pro TS/1 existují ještě všechny náhradní díly, u mnohých dílů, jako např. kliková hřídel, se vyplatí náhrada lépe dimenzovanými díly z modelů MTZ. Problematiké je i zde uchycení čepů kyvné vidlice v rámu. Čep je často nemilosrdně silně zkorodován a tím se mění v drama i jinak nepatrné opotřebování zadního zavěšení motoru.

Model TS/1, kterého bylo vyrobeno 140 000 kusů, je vhodným sóloveteránem i pro denní provoz. Nabídka je zatím bohatá.



## Typ ETZ 250

Model ETZ spatřil světlo světa počátkem roku 1981. Principiálně se motor MTZ podobal pohonné jednotce TS/1. Avšak bohatě žebrovaný čtyřkanálový válec a podstatně zesílené ojnicí ložisko umožňovaly zvýšení výkonu na 21 k. Tím rychlost stoupla na 130 km/hod. Páteřový rám byl poprvé koncipován jako superlehká plechová ocelová konstrukce, která vykazovala podstatně vyšší dynamickou stabilitu než starý trubkový rám. Motocykl o váze 153 kg seděl perfektně na silnici. 18palcová kola vpředu i vzadu zajišťovala i dobrou směrovou stabilitu.



Dlouho očekávaná 12voltová elektroinstalace dávala prostřednictvím alternátoru plných 14 ampérů proudu, což postačovalo i pro různé přídatné spotřebiče. Model byl poprvé u MZ osazen sériově kotoučovými brzdami. Nejdříve od firmy Brembo a od 1983 přímo z dílen v Zschopau. Dokonce i v nejtěžším provozu souprav brzdily ETZ absolutně spolehlivě. U původních brzd Brembo věnujme bezpodmínečně pozornost dobrému stavu ovládací páky brzdy. Náhradní již nejsou k dodání. Zásobování ostatními náhradními díly pro MTZ funguje téměř perfektně. Pozor však na různé plagiáty zejména z Dálného východu, které jsou bohužel

často nabízeny jako originály, ale mají větší cenu jen šrotu.

Při koupi použité ETZ věnujeme zvláštní pozornost uchycení čepu kyvné vidlice v rámu a deformacím samotného rámu, které rám zcela znehodnocují. U soupřav nekupujeme vozidlo s dodatečně montovaným postranním vozíkem. Pravdu prozradí pohled do technického průkazu vozidla. Nabídka ojetých MTZ je obrovská. Přesto není snadné dobrý stroj nalézt. Mnohé MTZ byly často podomácku upraveny a originály se vyskytují zřídka. Dávejme přednost řádně udržovaným strojům.

Z bezpečnostních důvodů se vyhýbejme podomácku upraveným soupřavám, i když některá vylepšení jsou právě u soupřav mnohdy účelná. Pozitiva přináší 16palcové kolo vpředu a 15palcové vzadu, zesílená vidlice a účelný „šváb“, který účinně spojuje výhody teleskopické a kyvné vidlice a činí jízdu se soupřavou požitkem.

## Typ ETZ 251/301

Následovník ETZ byl kratší, nižší a hlubší než jeho předchůdce. Typ 251 připomínal vzhledem s hrbolatou nádrží velmi 150-ku. ETZ 251 však z modelu ETZ 250 nepřebírala nic známého. Menší zadní kolo teoreticky způsobovalo horší vedení v přímém směru, což vyrovnávala delší stopa předního kola. Sóloverze nepředstavovala ve srovnání s předchůdkyní žádný rozdíl v jízdních vlastnostech.

Nová konstrukce však uspořila celých 8 kilogramů váhy. Podstatně těžší vyšla zadní kyvná vidlice, což u soupřavy sériové ETZ 251 způsobovalo menší směrovou stabilitu. Proto byla prováděna různá důmyslná vylepšení (kola 15/16 palců, zadní kyvná vidlice

z ETZ 250 a přední šváb), která povýšila 251 na plně schopnou soupřavu.

Oblíbenou změnou bylo použití nádrže z modelů TS. Stačily dvě přivařené patky. Zásobování náhradními díly je zajištěno konstrukční příbuzností s MTZ. Problémy se někdy vyskytují u sériového elektronického zapalování, protože výroba vylepšených komponentů byla po roce 1990 zastavena. Je však také možná přestavba na jiný systém zapalování. V roce 1991 byl u ETZ 251 zvýšen sériový zdvihový objem na 291 cm<sup>3</sup> a model dostal označení ETZ 301. Výkon, zvýšený na 23 k, se neprojevil na maximální rychlosti, na zrychlení však ano. Proto byla většina soupřav objednáвана jako 301. Model ETZ 251 je možné výměnou válce, pístu, těsnění a hlavy válce přestavět na objem 300 cm<sup>3</sup>. Není to však žádná laciná zábava.



Téměř všechny náhradní díly dodnes vyrábí turecký koncern pod jménem Kanuni. Vyskytují se i pokusy malých asijských podniků o licenční výrobu originálních dílů, bohužel v některých případech v hrozně kvalitě. Proto pozor na skutečného výrobce!

# Nový čtyřtaktní model

Podnik MZ se snažil i o vývoj čtyřtaktních modelů. Podle vzoru československé Jawy integroval do ETZ 251 úspěšně novou pohonnou jednotku. A implantace se vskutku zdařila. Na světlo světa přišla po vzhledových úpravách nová pětistovka pod názvem Silver Star 500. Současně byla před-

stavena 500 Country. Cestovní enduro mělo skutečný ohlas především v zahraničí. Modelová řada, povzbuzena úspěchem čtyřtaktního „pokusného králíka“, se rozšiřovala a nakonec byl vyráběn sportovní motocykl poháněný motory Yamaha 660, které představovaly excelentní pohonnou jednotku. Odvaha ke změnám se projevila na všech popřevratových emzetaích. Čistě zkonstruovaný dvouvačkový čtyřtakt dodnes určuje standard ve třídě 125 cm<sup>3</sup>. A vývoj u MZ i nadále pokračuje.



*Čtyřtaktní model MZ Silver Star 500*