

Szászországi

Az MZ talán jobban hozzátartozott a néhai NDK utcaképehez, mint a lakótelep vagy a Trabant. Nálunk a szögletes ES/2 sorozattal lett igazán népszerű az „emcett”, de már korábban is készültek jó típusok. Egy első szénás ES175 kapcsán az egész típuscsalád történetét felidézi Ocskay Zoltán.

Luxusjármű a Trabant? Nagyon is. Persze, megfelelően kell számolni, és jó alaposan visszatekerni a naptárt. Mondjuk, 1961-be. Nézzük csak. Egy új Trabant ára 7843 márka, egy oldalkocsis motorkerékpárt, legyen MZ ES250, már 4460-ért megvehetünk. Feleakkora hengerűrtartalom, majdnem fele ár. A kétajtós csoda 7,8 liter keveréket pusztít száz kilométerenként, a Stoye oldalkocsis ES 6 literrel is beéri. Ha az adót, biztosítást, szervizköltségeket összesítjük, évi 617 márka áll szemben 994 már-

kával. Amennyiben évi 15 ezer kilométert teszünk meg kedvenc járművünkkel, egy Trabant 3145 márkával terheli a családi kasszát, az ES250 viszont már 2357 márkából teljesíti kívánságainkat. Hogyan lehet még jobban spórolni? Ne gondoljon autóra, felejtse el az oldalkocsit, és érje be 250-es helyett 175-össel. Kívülről senki sem veszi észre a motorkerékpárok közötti különbséget, az oldalkocsis meg csak nyűg,



variabútor



Kollekció. A Nemzetközi Hatnapos versenyeken aratott győzelemre emlékeztet a tanksapkák feiirata

különben is, ha már két méter széles a járművünk, legyen fedél a fejünk felett. Az ES175 valóban olcsó jószág, 2500 márkáért megvehető, s amennyiből a Trabanttal 10 ezer kilométert avtózunk, ZL otóáYnocsis 250-esse'i *i ö ezer Kilométert motorozunk, a 175-össel közel 22 ezer kilométert hajthatunk le utasunkkal.

Az egykori keletnémet munkásállamban sokan gondolkodtak így, ennek is köszönhető, hogy a gyártás mindössze öt éve alatt több mint 43 ezer darabot készítettek az ES 175-ösből. A 10 (más források szerint 11) lóerős teljesítmény komoly különbség volt a még a DKW-időket idéző RT125 alig több mint 6 lóerejéhez képest, és csak szerény elégtétel lehetett egy 14,5 lóerős ES250-es gazdájának,* hogy kigyorsításkor vagy az autóúton finoman elhúzhat a külsőre színje ugyanolyan motorkerékpárt vezető ES175-tulajdonos mellett. Magyarországon az MZ ES kezdeti

szériái szinte ismeretlenek. Nem importálták őket, elsősorban mert versenytársak lettek volna a hazai gyártású Pannóniákkal, Danuviákkal szemben. A ma fellelhető példányok többsége a lietvenes években az NDK-ban dolgozó, tanuló diákok révén jutott az országba, a céltudatos magánimport az utóbbi években kezdődött, jobbra Romániából származó darabokkal.

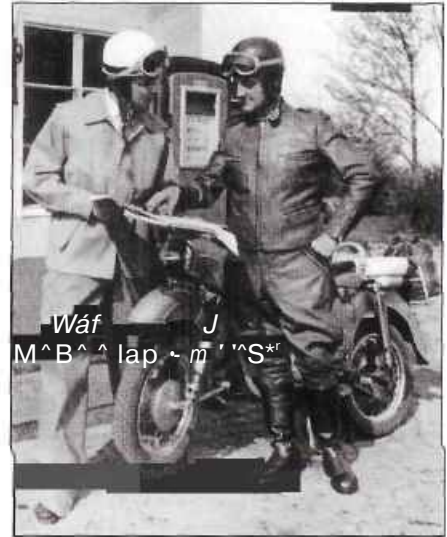
Emint egyhengeres

Amikor a második világháború véget ért a német földön, a motorkerékpár-gyártás jövője nem tűnt túl biztatónak. Aztán lassan kisimultak a ráncok, főleg az atlanti hatalmak által megszállt zónákban. A „keleti” szektorban maradt DKW-gyárat a megszállók leszerelték, és az Uraiba szállították, ami pedig megmaradt, hadi üzemként kényszerült működni. Csak nagy nehezen tudta elérni az IFA fejlesztési főnöke, Siegfried Rausch = a szász iparügyi miniszter, Setaanri erőteljes támogatásával -, hogy ismét kétkerekűek készülhessenek Zschopauban.

1950-ben az IFA-DKW RT 125-tel kezdődött újra a gyártás, a háború előtti DKW alig módosított változatával, DKW emblémával a tankon. A kis járművet már az első évben exportálták Hollandiába és Norvégiába, ami értékes devizát jelentett. Ezernyi bajjal és nehézséggel küzdöttek a gyárban, nagyjából ugyanaz volt a helyzet, mint nálunk, Csepelen. Szinte minden anyag és alkatrész hiánycikknek számított, volt idő, ami-



Ilyen volt az első ES 250. Szériatartozék a hátsó csomagdoboz



Nemcsak motort, motorosruhát is gyártottak az NDK-ban



Széles sárvédők, igényes kidolgozás jellemzi az ötvenes évek végén gyártott MZ-ke, Ez itt a 175-ös

kor a láncot hátizsákokban, illegálisan szállították át Nyugat-Berlinből, mivel az NDK-ban nem volt láncgyár, és ez a termék nyugati tiltólistán volt (közben ugyanis dúlt a hidegháború). 1953-ban már havi ezer IFA RT 125 készült, 1952-ben programba vették a BK350-est, amelyről a Veterán 2005/4. számában írtunk részletesen. Egy 250-est gyártott a Simson gyár Suhlban, AWO 425 néven (Veterán 2001/6.), de az AWO gyártási darabszáma nem volt jelentős a kereslethez képest. Időközben a német

Szászországi variabútor



Nálunk az 1959-es BNV-n mutatták be az ES175-öst, de az import elmaradt

ipari minisztériumban felismerték a motorkerékpárak devizatermelő képességét, ami sokat segített ahhoz, hogy 1955-ben Zschopauban elkészülhessen egy új 250-es első mintadarabja. A kísérleti üzem vezetője, Herbert Friedrich és a főkonstruktor Kürt Bang magasra tette a lécet, úgy döntöttek, hogy korszerű konstrukcióra van szükség. A külső az időközben létrejött szövetségi köztársaság divatos gyártmányait - Adler, NSU - követte.

1956-ban az addig IFA néven futó motorkerékpár-program az MZ márkanevet kapta, így az új gép neve MZ ES250 lett - E mint egyhengeres (Einzyylinder), S mint lengővilla (Schwinge). Erről a gépről az *Autó-Motor* (1956/15) is beszámolt, feltehetően egy kereskedelmi mintapéldány kapcsán. Figyelemre méltó a rövid híradás két részlete. Rózsa György kiemelte a teljesen tokozott, műanyag csőben futó láncot, és a tankkal egységet képező fényszórót, amely „tehát nem fordul el a kormányjal együtt”. Ennél az utóbbi részletnél félkezzünk is egy kicsit, mert kiderül, hogy mindenről lehet optimistán és pesszimizmistán beszélni. A gyár magyarázata a tankhoz



Csak az újragyártás **segített. A sárvédőhöz** nasznait gumiprouít már nem arúják

Spagettis verzió

rögzített házba helyezett fényszóróval kapcsolatban a kormányzott tömeg csökkentése. Erről a szempontból korábban nem sokat hallottunk, amúgy azóta sem, de tetszetős, meg kell hagyni. A lengővillás konstrukció ugyancsak szembeötlő, a gazdag burkolás abban az időszakban nagy divat volt, elsősorban azért, mert így akarták jelezni a motorkerékpár és az autó közötti egyre kisebb különbséget.

Hegesztett, egycsőes váz jelentette az alapot, amelyre a kormánytöket muffal forrasztották. Az első villa tartóját és a váz hátsó részét hegesztett, sajtolt lemezből alakították ki, a hímák acélcsőből készültek, mindkettő 4-4 bronzperselyen volt csapágyazva. A lengéscsillapítóval egybeépített rugóstagok saját fejlesztésűek, elől-hátul kézzel állítható rugókkal. Az első hímabartó csapágyazása a kormánytöketben golyóscsapágyval volt megoldva, és hegesztett darabokból készült. A gyújtáskapcsolóval és sebességmérővel ellátott fényszóróházban lévő 160 mm-es fényszóróba 35/35 W-os izzó került, a reflektort egy karral a különböző terheléseknek megfelelően lehetett állítani. Műbőr

Leopoldo Tartarini az MZ 1959-es, sikeres monzai szereplését látva határozta el, hogy importálni fogja a Zschopauban gyártott motorokat, és saját konstrukciójú vázba építi őket bolognai üzemében. Ifjú korától motorbolond lévén jól tudta, hogy a nehézkes, túlméretezett lemezfelületekkel borított német gép nem lehet versenyképes az olasz piacon, a motorja viszont tökéletes. Hamarosan megalapította az Italemmezeta nevű vállalkozást, és elkezdte a gyártást. A Sport Junior 125-ös, amelyről az interneten színes képet is találhat képet az érdeklődő a digilander.libero.it oldalon, 14 lóerős volt, saját tömege mindössze 75 kg, és bár a végsebességét nem ismerjük,



nyilván alaposan felülmúlta a német változatét. Tartarini 175-ös és 250-es MZ motorokat is importált, az üzleti sikerek azonban elmaradtak, ezért más irányban kezdett próbálkozni, Minarelli 50-eseket épített be. 1966-ban az Italemmezeta név Italtjetre változott - ma is létezik ez a márka -, s még próbáltak keleti kooperációval, 350-es Jawa motorokat építettek saját vázba.

táskákat adtak a motorhoz, a felhajtható ülések alatt zárható szerszámtartót talált a motoros. A rugókkal szerelt, habgumiból lévő ülések szuper kényelmet nyújtanak, a nagyméretű, lehajtható oldalsó burkolólemezek alatt légszűrő, gyújtókeres, akkumulátor, és feszültség szabályozó rejlik. Burkolat alatt van a síklatytyús, külön úszóházas karburátor is. A könnyűfém

fékdobokat egyenes, különösen jól terhelhető küllők kötik össze a krómozott acélfelnikkel.

A könnyűfém házas motor és a henger szintén új fejlesztés volt. Az első ES hengereknél még levehető fedél volt az átömlő csatornákon, mint a DKW NZ típusoknál, a szériagyártásban ez elűnt, és az aluhengerek öntöttvas persellyel készültek. A főtengely három csapágyon forog, a



Talán két-három ES175-ös van az országban

Szászországi variabútor



A hátsó láncvédőház öntött alumínium, később módosították, hogy a lánc beszorulása esetén ne törjön

hajtókar alul tégőrgős csapágyazást, felül bronzperselyt kapott. A könnyűfém hengerfejben közepén helyezték el a gyertyát, az égéstér félgömbölyű. A jobb oldali főtengelycsomón 60 W-os dinamó és röpszerűs elögyújtás-szabályozó dolgozik. A feszültségszabályozó az ülés alatt, a légszűrő mellett van, míg a gyújtótekerceszt és a kürtöt a benzintartály alá helyezték. A többlamelés, olajban futó kuplung a főtengely bal oldali végére került, a ferde fogazású primer fogaskeréken kívül. A láncot a gumicső nemcsak védi, vezeti is.

Nyugaton is népszerűek

Az 1956 ősztől gyártott halványzöld MZ ES-t elismeréssel fogadta a közönség, csak a szerény 12,5 lóerős teljesítmény keltett csalódást még az NDK-ban is. Valamit tenni kellett, és a beavatkozás fájdalmas volt, mert a bal oldali kipufogócső elvesztésével járt. Eredetileg a harmonikus külső érdekében ragaszkodtak a két kipufogóhoz - mint a Pannónia TL/TLF sorozatnál is -, bár közismert volt ennek a megoldásnak a hátránya. A két leömlőcső nemcsak termikus zavarokat okozott, többletköltséggel és fölös tömeggel is járt. Hosszú kísérletek eredményeként készült el az a henger, amelyben az egyetlen kipufogónylás is életben hagyta a gyűrűket. Egyúttal más lett a forgattyústengely, szélesebb sonkákkal, egyszerűbb, könnyebben gyártható a váz, és persze, nagyobb az egyetlen, megmaradt hangtompító. Az új modell a levegőt az első nyereg alatti edényen keresztül kapta, az összes módosítás pedig bő 2 lóerős teljesítménynövelést - 12-ről 14,25-re - eredményezett. Állítólag további erőttöbbletet jelentett volna, ha



Sokan irigylik az eredeti visszapillantótükört, amely igazi ritkaság

nem a gyenge, 72 oktános üzemanyagot és a száználmas olajat kell használni.

Témánk szempontjából fontosabb, hogy az új ES250-essel együtt 1957-ben megjelent az ES175 jelzésű modell is. Ez gyakorlatilag egy 250-es volt, egyszerűbb külsővel. A hengerfurat 5 mm-rel kisebb lett, 25,5 mm-es síktolattyús karburátor váltotta fel a 27 mm-est, a teljesítmény 10,25 lóerős 5100/min. fordulaton. Csökkent az oldalfedelek mérete, a végáttételhez az időközben megszületett oldalkocsis 250-es fogaskerekeit használták.

Az MZ-ek időközben nagyon népszerűek lettek a skandináv országokban, valamint a szocialista táboron belül Bulgáriában, Romániában és Lengyelországban. Sok NDK-s egyhengereszt szállítottak a harmadik világ országaiba is,



Tipikus kétüteműs szokás - ujjak a kuplungkaron

Egyiptom, Kuba, Thaiföld vagy Guinea egyaránt a vevők közé tartozott. A szövetségi köztársaságban a bremerhaveni Wilhelm Berding árult MZ gépeket, de az 1954-től drámaian szűkülő piacon a kiváló teszteredmények ellenére sem alakult ki komoly kereslet. Egészen más volt a helyzet Németország keleti felében, ahol a személyautó-gyártás elmaradt az igényektől, és a jármű iránt érdeklődőknek meg kellett elégedniük a motorkerékpárral.

Az előregedett BK350-es gyártásának leállítása miatt keletkezett űr betöltése érdekében kezdtek készíteni az ES300-ast, főleg az oldalkocsit kedvelők számára. Motorja a henger, a forgattyústengely, a dugattyú, a szűrő és a karburátor kivételével azonos az ESI 75/1 és az ES250/1 típusokéval. Legnagyobb teljesítménye 18,5 LE



**Ajánlott honlap:
www.ostmotorrad.de**

5200/min. fordulaton, s 2,7 mkp legnagyobb nyomatékot mérhettek rajta. A gép külsőre, tekintve az időközben megjelent, opcióként rendelhető duplaüléstől, keveset változott. Az ES300/1 modell után, 1962 első félévében jelent meg az új, elől-hátul lengőkaros modell, az ES125, illetve az ESI 50, a jó öreg RT125 utódai. A teljesen lengővillás futómű alapja egy sajtolt acélváz, amely könnyebb és csavarodásra kevésbé hajlamos, mint csőből készült elődei. Az elsővilla-tartó elektronötvözetből kokillaöntéssel készült. A rugóstagok a nagy sorozat rövidített példányai voltak, kerekei 18 colosak, s itt alkalmaztak először alumínium abroncsot. Minden korábbiánál határozottabb volt a tank és a lámpa



Csak szakértők veszik észre az ESI 75 és az ES250 közötti különbséget

Szászországi variabútor



Új is kapható a legendásan kényelmes, kerek ülésekből



Gyári a hátsó lábtartó gumija, sajnos az első még hiányzik



Sikerült eredeti pumpát szerezni



A korai ES-ek hátsó sárvédőjére még nem szerelték fel a jellegzetes kis táblát, amely a /1-es modelleken jelent meg



Egyszerűen állítható a rugóstag, de a /2-es sorozaté jobb volt



Finom részlet: minden ES modell kormányszorítóval készült



Ez már a módosított kuplungbóvden-bevezetés



A nyereg alatti doboz hátulján sorakozó furatokon keresztül szívja a levegőt a motor

Mhűszakiadatok

MZ ES175

Motor. Egyhengeres, levegőhűtéses, kétütemű. Furat 58 mm, löket 65 mm, összlökettérfogat 172 cm³. Legnagyobb teljesítmény 11 LE 5000/min. Legnagyobb nyomaték 1,58 mkg 3600/min. Előgyújtásszabályzás, 60 W dinamó. BVFN261/0 karburátor.

Erőátvitel. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, négyfokozatú, lábkapcsolású váltómű. Primer hajtás fogaskerékkel, szekunderhajtás tokozott láncsal.

Felépítés. Acélcsövekből hegesztett bölcsováz, két, külön üléssel. Elöl-hátul lengőkaros kerékfelfüggesztés rugóstagokkal, rugóút elöl 160 mm, hátul 130 mm. 160 mm-es dobfékek. Gumiméret 3,25-16. A benzintartály befogadóképessége 16 liter. Saját tömeg 146 kg. Menettulajdonságok. Legnagyobb sebesség 95 km/h.

Gyártott darabszám 43222.

Gyártási idő: 1957-1962

összekapcsolása, ami sajátos arcot kölcsönzött a gépnek. Az ESI 25/150 volt világ első motorke-rek-párja, amely fénykürttel és aszimmetrikus tompított fényvel rendelkezett.

1962-ben az ESI 75-öst is átdolgozták kissé, a változást legjobban talán a nagy, krómozott, kerek hátsó lámpa jelzi, amely ettől az évtől az ES300-ast kivéve valamennyi MZ-moddellen fel-váltotta a régi, mondjuk így, Danuvia-típusút. További külső eltérés az irányjelző szériaszertű megjelenése és a módosított rugóállítás. A mo-torteljesítmény 10-ről 12 lóerőre nőtt, a karbu-rátor is más lett, s bár a saját tömeg 3 kilogram-mal **gyarapodott**, a végsebesség végre elérte az áhított 100 km/h-t. Ezt a modellt 175/1 jelzés-sel látták el.

Érdekes fordulat, hogy 1963-ban az ES **mo-dellsorból** törölték a 175/1-est, de a nagy ke-reslet miatt 1964-től ismét szállították. A kímé-let közel hárommévi ráadást engedélyezett ezek-nek a gömbölyded formákkal hódító gépeknek, s összesen 46086 darab készülhetett a 175/1-ből. Az 1967 tavaszán bemutatott ES 175/2 az elődök lágy, tetszetős vonalvezetése helyett az érzelemmentes működést és az egyszerű díszte-lenséget helyezte előtérbe. Ennek ellenére ezek a motorkerékpárok - ideértve az ES125-öst és az ES250-est - talán a legjobb MZ-ek voltak,

kiforrott, célszerű, és így lassan negyven év táv-latából még szerethető gépek is. Mint az egyko-ri variabútorok.

Lakásdísz lett

Kis ES-történelmünk illusztrációjaként egy 1962-es ESI 75-ös bemutatására nyílt lehetősé-günk, amely jellegzetes fekete fényezéssel és szin-te makulátlan külsővel szolgál. Nem sok időt tölt közutakon egy lakás díszé, de időnként azért meg-jelenik a nagyközönség előtt is, így bukkantunk rá egy Campona-kiállításon. Már akkor megbeszél-tük a tulajdonossal, Csányi Józseffel, **hogy** alkalo-madtán bemutatjuk a Veterán olvasóinak, de saj-nos, hol ő, hol mi voltunk túlságosan elfoglaltak, így egy évnél is tovább húzódott a dolog. Ez, per-sze, nem túl jelentős idő ahhoz képest, hogy a res-taurálás több mint két esztendőbe tellett „kisebb megszakításokkal”, ahogy Jóska mondta.

Amint lenni szokott, itt is egy átmeneti model-lel van dolgunk, amely nem illeszkedik tökélete-sen a gyári besorolásokba, mert már irányjelzős, pedig 1962-es „sima” ESI 75, n e m a / 1 széria. Módosított a kuplungbevezetés, a kuplungház forgácsolt, a hátsó kerék „menesztése” még acélcsövekkel történt, nem **alumíniumtuskókkal**, mint a későbbiekben. Az első kerék új korában külső fékkulcsos lehetett, nem a képünkön látha-tó belső kulcsos/1-es rendszer. Feltehetően egy karambolban tört szét az eredeti kerék, amelyet eddig nem sikerült pótolni. Az alkatrész-ellátás egyébként nem olyan gondtalan, mint sejteth-nénk, emiatt aztán két motort kellett elhasználni, mire egy tökéletes összejött. Fő hiánycikk a lám-pabetét és a sárvédő-rögzítés gumicsikja, ezeket szinte lehetetlen beszerezni. Németországban le-het ugyan bizonyos ES alkatrészeket vásárolni, de nagyon drágán, így megfontolandó, hogy vá-sároljunk, vagy egy kurrens elem áráért a hajda-ni ES-export fő területeiről, Lengyelországból, Romániából hozzunk egy komplett motorkerék-párt. Csak sajnálni lehet, hogy a **Magyarorszá-gon** kereslet hiányában „beragadt” alkatrész-készletet fillérekért visszaküldték Németország keleti felébe. A kereskedők ott most busás ha-szonnal értékesítik a keresett elemeket.