

Poseben test

MuZ 125 SAXON SPORTSTAR

Pomembna je širina zornega kota. Nerazumljivo je namreč, kako so tisti mimoidoči, ki jim korak tudi za hip ni zastal, neprizanesljivo dajali v nič motocikel.

Precej krivično, si upam trditi.

MuZ 125 seveda ni nikakršno posebljenje lepote, pa mu tako mesta v Newyorškem muzeju modernih umetnosti resda ne kaže odkazovati.

Vendar grdoba tudi ni.



Pravzaprav je težko povsem pošteno raztegniti meter na pravo mero, upoštevaje konkurenco, ceno in namen motocikla. Novi časi so prinesli zelo dodelane motocikle, postavili ostreje kriterije, toda tudi občutno napihnilo cene. Slednjega ne kaže prezreti. In dejstvo, da se kupci ozirajo po cenejših, bolj retro motociklih, tudi ne.

Tri nemške tisočake in pol je treba odšteti za MuZ 125 in priložiti še nekaj malega za stroške registrske tablice (v Nemčiji ga cenijo na pet tisočakov). Najmanj po tej plati boljšega nakupa pod našim soncem ni pričakovati.

Vzeti za mero šarmantno



DOLŽINA METRA

aprilo ali cagivo s 125-kubičnim motorjem, postaviti na drugo stran tehtnice nemško togi MuZ 125, zanemariti cene, primerjati obliko, tehnične prijeme in zmogljivosti - ni resno početje.

MuZ 125 je za dobro polovico cenejši od italijanskih lepotcev. Kar pa ne pomeni, da je tudi za toliko slabši. Nемец pač ne meri v njuno mondeno, dirkaško obarvano družbo. Je zgolj dovolj

soliden motocikel, ki že želi loviti čas in je namenjen življenju. Kupec zagotovo dobi več, kot je plačal.

Okolje meni, da je imidž problematičen, danes še bolj kot včeraj. Ni pa vračunan v ceno. MuZ si krčevito prizadeva, da bi se otresel prizvoka zatohlosti Vzhoda. Toda minulih desetletij radiranje ne izbriše čez noč. Stara slava v javnosti ne šteje več veliko.

Da so Japonci šele s kopiranjem znanja MZ-jevih tehnikov doumeli skrivnosti dvotaktnega motorja, danes ne zanima nikogar več. Da so yamahe na hitrostnih dirkah, tam med leti '70 in '80, pogosto gledale MZ v zadnje kolo, ostaja zapisano le še v arhivih.

Danes MuZ, včeraj MZ: lepota je bila vedno potisnjena v ozadje, podrejena funkcionalnosti in količinam in šele zadnja leta



MuZ 125: odličen prehod z mopeda v zahtevni svet motociklizma



Kupljeno v Italiji: stikala, ročice, ogledalo

kažejo, da so se začeli zavedati podobe. MuZ 125 ni izjema. Na plečih nosi breme preteklosti, kajti osnovna konstrukcija (enojni cevni okvir s parom blažilnikov zadaj, enovaljni dvotaktni stroj, zadnje 16-colsko kolo) motocikla je enaka že vrsto let, nekateri detajli so znani tudi dalj kot desetletje (zadnja bobnasta zavora, oba blažilnika). Oblikovalci so, močno vpeti v stroškovne meje, skušali osnovo motocikla odeti v ličnejšo opravo; znebili so se socialistično bledečih barv, preprostosti in grobosti; tekoče z rušenjem berlinskega zidu so kupovali najnujnejše komponente v »objubljenem« svetu. In leteli na cesto, ko je socialo pričel izrivati duh podjetništva.

V saxon se nismo zaljubili na prvi pogled. Toda iz velike zvedavosti, kaj kupi zahtevani denar, je vzklila ideja, da testni motocikel obdržimo pri hiši leto dni, zato: poseben test. Nismo si prizadevali navrteti čim več kilometrov, saj 125 kubikov ni najbolj prava velikost za dolga potovanja. So se pa menjavali vozniki. Pozornost je bolj veljala uporabnosti, priročnosti, tudi splošni trpežnosti. Tudi čim širši oceni. Še izpred dveh desetletij ostaja hvaležen spomin, da MZ ni nikoli resno odpovedal. Ta spomin se je skazil, ko je testni motocikel, takrat jo je umirjeni kolega Krbavčič brisal na Jezersko, izdajalsko umolknil. No ja, dogaja se tudi boljšim družinam, smo rekli,

Sodobno: lična in bogata armaturna plošča



V korak s časom: aluminijasto kolo, kolutna zavora, všečen oklep s solidnim žarometom

ko je Krbavič umazanih rok prisopihal nazaj. Motocikel so solidno oskrbeli na Panigazovem servisu v Kranju. Diagnoza: elektrika je potovala tja, kamor ni treba.

Potem je minilo poletje, jesen, domala tudi zima. Garaže MuZ ni videl niti za hip. In ko je motocikel prekrilo za dve pedi snega, smo odnehali. Dolgi meseci sonca, dežja in na koncu snega motociklu niso pustili trajnih sledi. Plastični deli in lak niso obledeli. Krom je le tu in tam obarval nadih rje, ki jo je odstranila naoljena krpa. Trpinčenje je motocikel dobro prestal, kar daje slutiti, da v tovarni še niso prišli do besede inovatorji, racionalizatorji proizvajalcev. To so, recimo, tisti inženirji, ki v prej odlične in poceni klobase prično tlačiti cenene odpadke in tako izdelajo drag, a ničvreden gnoj.

Splošna ocena je zato motociklu v prid. Tudi preštevaje opremo se nikakor ne kaže pritoževati: aluminijasti kolesi; spredaj kolutna zavora z dragocenimi, z jeklom opletenimi hidravličnimi cevmi; ličen in soliden žaromet v dovolj simpatičnem oklepku; solidna druga svetila; bogata in moderna armaturna plošča z dvema merilnikoma in serijo lučk; en ključ za vse ključavnice; kontaktna ključavnica zaklepa tudi krmilo;

solidne ročice in časom primerna stikala; par vzvratnih ogledal; zaklenjena posoda za gorivo; zaklenjen predal za orodje (le-to je neznošno potopljeno v mast); ročaj za prostornim in barvno usklajenim sedežem; avtomatska črpalka za motorno olje; zanesljiva sredinska parkirna opora; pred vibracijami izolirane stopalke.

Pogledi v detajle razkrivajo ne dovolj točne stike plastičnih elementov karoserije, ki pa ne vibrirajo in tudi s časom ne ležejo narazen. Posoda za gorivo je neobičajno potegnjena v nos motocikla. In to tako brez občutka da hodi v napoto prednjim viličam, pa ima zato motocikel zoprno velik rajdni krog. Prednjim viličam zamerim mehko. Resda zagotavljajo udobje, toda ob grobem zaviranju se pretirano sesedejo. No, problem je rešljiv v kakšni uri dela s podlaganjem vzmeti in ustrežno količino gostejšega hidravličnega olja.

Kolegi so menili, da je prednja kolutna zavora preostra. Nujen je občutek v prstih, poudarjam.

Pri vsakem motociklu je občutek pomemben. Toda pri MuZ 125 se nikakor ne morem znebiti vtisa, da nekaj reči ni na svojem mestu. Za moj okus so stopalke pomaknjene preveč turistično naprej in tako ročica menjalnika kot pedal zadnje zavore nista najbolj pod nogo. Tudi motor je v starih časih bolj živahno pel in sedanjo umirjenost

Muze se zanimajo za MuZ

Nič nisem kriv, da berete o saxonu. Pred Delovo stolpnico je imel AVTO MAGAZIN parkiranih šopek motociklov in MuZ 125 je bil tisti hip prost.

Sedel sem na čisto zaresen, dobro opremljen motocikel, ki zbujajo občutek večje prostornine. Plastična obleka je kakovostno narejena. Toda oblikovalec posode za gorivo ni bil motociklist: kriva je prevelikega rajdnega kroga. In da pri toliko pokrovih in pod takim sedežem ni prostora niti za denarnico, je malo žalostno.

MuZ je izjemno udoben. Najbrž ga ni motocikla te prostornine, ki bi tudi sopotniku ponujal toliko dobrega počutja. Sedež je prostoren in stopalke so udobne; vzmetenje je mehko in

vibracije duši guma, v katero je vpet motor. Hvalim redko solidnost: odlično zaprta veriga zahteva malo vzdrževanja in ima dolgo življenjsko dobo.

Hvalim ogledala, funkcionalne merilnike in stikala. Tudi zelo solidne opore stopalk, zavorni pedal pa je malomarno izdelan. Motor, z »nedokončano« glavo valja je ostuden. In zvok motorja je smešen.

Če se želiš kolikor toliko hitro voziti, je treba veliko pretikati in skrbeti, da ostane igla merilnika vrtljajev med 5 in 6 tisočaki.

»Motocikel za začetnika«, je menil Gustinčič. Pa sem za krmilo posadil 16-letno začetnico, ki je prve ure vožnje opravila na 125-kubičnem benelliju iz leta 1970 (kar je



zame še vedno skoraj nov motor, ko se večinoma vozim s predvojnimi škatlami). Hvali preprosto in zanesljivo zaganjanje motorja, mehko ročico sklopke, lučko, ki opozarja na prosti tek, dober stik kolen s posodo za gorivo in mehko vzmetenje. Ko želi na domačem dvorišču obrniti, je grdo presenečena nad majhnim kotom, ki ga zmore krmilo, in skaklja po eni nogi, da ubeži padcu. Zgrožena je nad prednjo zavoro, ki te pri majhni hitrosti zabije v tla.

Greva na vožnjo po strmi, ovinkasti makadamski poti. Lepo, lukenj ni čutiti. Nekaj težav ji dela motor, ki v nizkih vrtljajih ne izvleče tekoče iz ozkih in strmih ovinkov. Glavni štos pride dol grede. Dogovorila sva se, da bo s prednjo zavoro nežna. Nekaj ovinkov gre kar dobro. Potem pride tisti, ki se še bolj zapira in

pripisujem zahtevnim določilom o dovoljenem hrupu in čistosti izpuha. Izpušna cev? Čista zgodovina, čeprav je tih zvok ušesom prijeten.

Enovaljni dvotaktni motor z nevsakdanjo arhitekturo hladilnih reber je že preživel kopico let. In ostal pri življenju. Kaže celo, da umirjene zmogljivosti, ki jih ponuja, postajajo zahteva Evrope, ki si prizadeva omejiti moč motorja prostornini primerno. V prenekateri evropski deželi motorje z radikalno omejeno močjo zahtevajo že dolga leta. Razlogi, ki jih navajajo birokrati, seveda ne vzdržijo pretresanja.

Motocikel smo zapeljali do Igorja Akrapoviča. Izkušen mož je zvedavo pogljal Dynojetovo mašinerijo in odčital na zadnji gumi 8,8 KM. Tovarna navaja 10 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Priznati moram, da ne lažejo.

Meritev potrjuje občutke s ceste. Motor se razmeroma leno zavrti, pri nižjih vrtljajih ne da veliko od sebe, od treh tisočakov navzgor pa prebujeno vleče in nad mejo največje moči zadrhti. Čezno noče.

Vtis s ceste: lahkotna vožnja, veliko udobja, še povsem sprejemljive zmogljivosti in dober vtis. Menim, da je motocikel kar prijetno uporaben in primerna stopnica med mopedom in zahtevnejšim železjem.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: TOMI LOMBAR

je izredno strm. Opozorim: »Pazi na zav...« in že leživa na cesti. Hitrosti ni bilo nobene, nama ni bilo nič, le moje hlače so dobile luknjo na kolenu.

Bi kazalo zamenjati zavorne ploščice? Poskusite upravljati zavoro z enim prstom in čim bližje vrtilišča ročice. Roke stran na makadamu in mokrih zebrah. Saj ne rečem, z vožnjo se zavori privadiš.

Je že tako, kot je rekel Ježek: na eno stran je sreča, na drugo plat gorje. Dejstvo je, da za tako malo denarja ne dobite boljšega motocikla - cena ni več tako smešna kot nekoč, toda tudi MuZ ni več smešen. In res se mi zdi primeren tudi za »avto Šole«.

ANDREJ KRBAVČIČ

Tehnični podatki



Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni - vrtna in gib 52 x 58 mm - prostornina 123 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 7kW (10 KM) pri 5800/min - največji navor 12 Nm pri 5700/min - uplinjač Bing 53/24/202 - neosvinčeni bencin - mazanje motorja z dvotaktnim oljem, ki ga v razmerju 50:1 dovaja avtomatska črpalka - elektronski vžig - dinamo 14V/180 W - akumulator 12V/5,5 Ah - svečka Isolator ZM 14-260 - močni zaganjalnik.

Prenos moči: večploščna sklopka v oljni kopeli - primarni prenos z verigo, razmerje 2,055 - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 3,833; II. 2,345; III. 1,567; IV. 1,191; V. 1,000 - veriga na zadnje kolo, razmerje 3,20 - veriga 12,7x7,75xR, zaprta v ohišju Okvir: enojna odprta konstrukcija iz jeklenih profilov pravokotnega preseka z obešenim motorjem - kot glave okvira 27° stopinj - predtek 105 mm - medosna razdalja 1322 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetno teleskopske vilice s hodom 165 mm - zadaj nihajne vilice, par oljno vzmetnih blažilnikov, nastavljava prednapetost vzmeti, hod kolesa 135 mm

Kolesa in gume: kolesa iz lahke litine, spredaj kolo 1,85x18 z gumo 90/90-18 51S - zadaj kolo 2,50x16 z gumo 110/80-16 55S

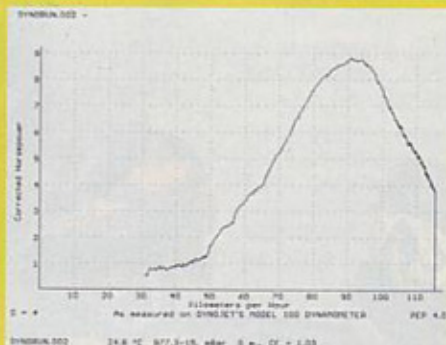
Zavore: spredaj fiksni kolut s 280 mm s plavajočo čeljustjo - zadaj bobnasta zavora splex s 150 mm

Mere in teža: dolžina 1996 mm - širina z ogledali 925 mm - višina 1230 mm - višina sedeža od tal 790 mm - najmanjša razdalja od tal 125 mm - teža z gorivom in orodjem 133 kg - posoda za gorivo 19 litrov (rezerva 1,5 litra) olje v menjalniku 0,5 litra - posoda za olje za mešanico 1,3 litra

Cena: DEM 3.500*

Zastopnik: DKS, Strossmayerjeva 30, Maribor

Naše meritve



Moč motorja, izmerjena na kolesu: 8,8 KM pri 6000/min

Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 134 kg

Poraba goriva: testno povprečje 3,6 l/100 km

Največja hitrost: 106 km/h

Pospešek:

100 m z mesta: 9,4 sek

400 m z mesta: 23 sek

Nadomestni deli

Cene izbora nadomestnih delov (v DEM):

1. Ročica zavore, komplet	29,30
2. Ročica sklopke	26,00
3. Stopalka	29,30
4. Vzvrtno ogledalo	41,10
5. Krmilo	67,00
6. Prednje vilice	584,30
7. Pletenica plina	22,40
8. Pletenica merilnika hitrosti	25,00
9. Pogonska veriga	41,10
10. Zadnji verižnik	78,80
11. Posoda za gorivo	476,90
12. Izpušna cev	356,20
13. Prednji blatnik	145,80
14. Utripalka	28,60
15. Akumulator	32,40
16. Bat in valj motorja, komplet	372,10
17. Ročična gred	294,50