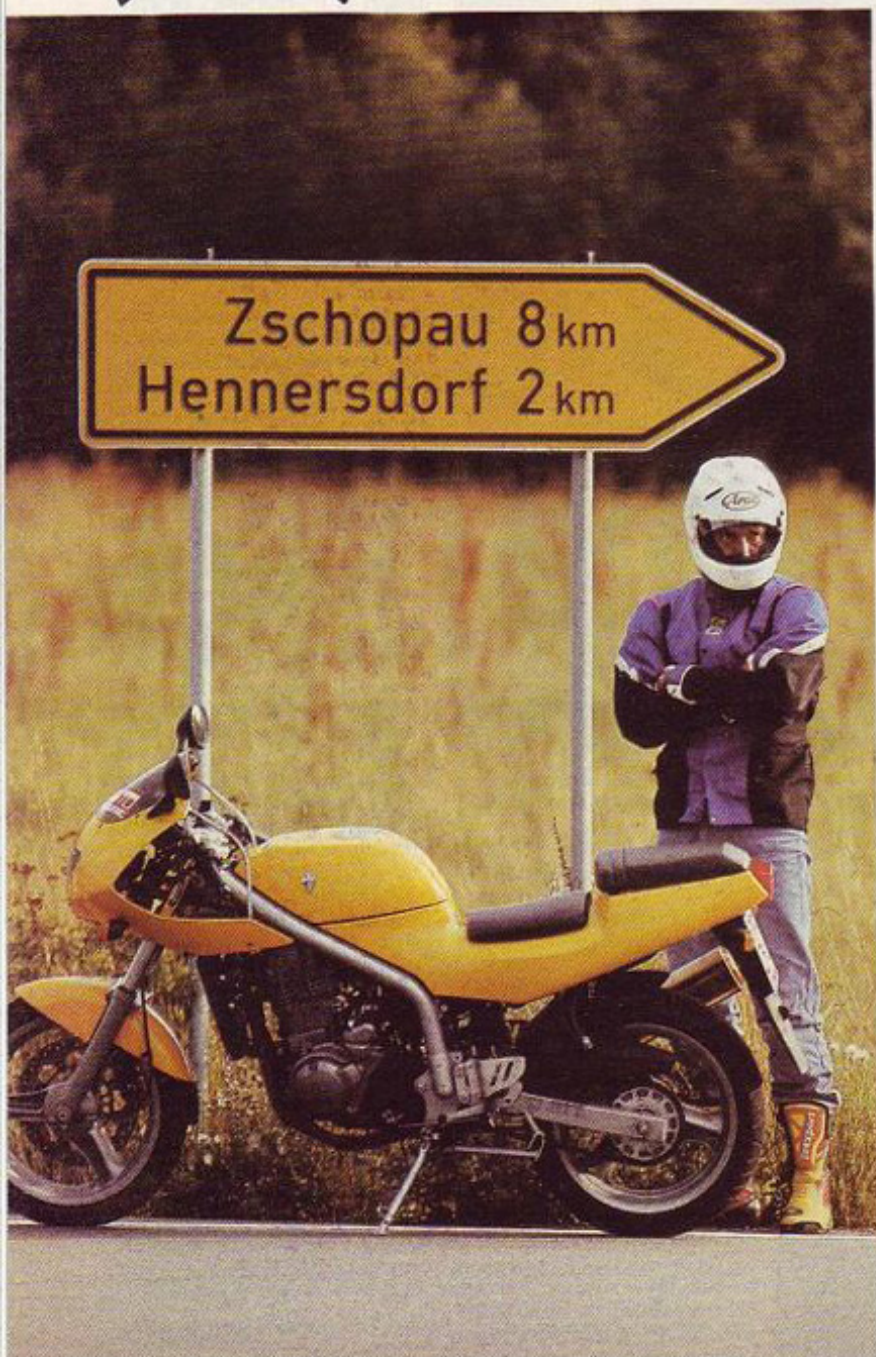


Vozili smo

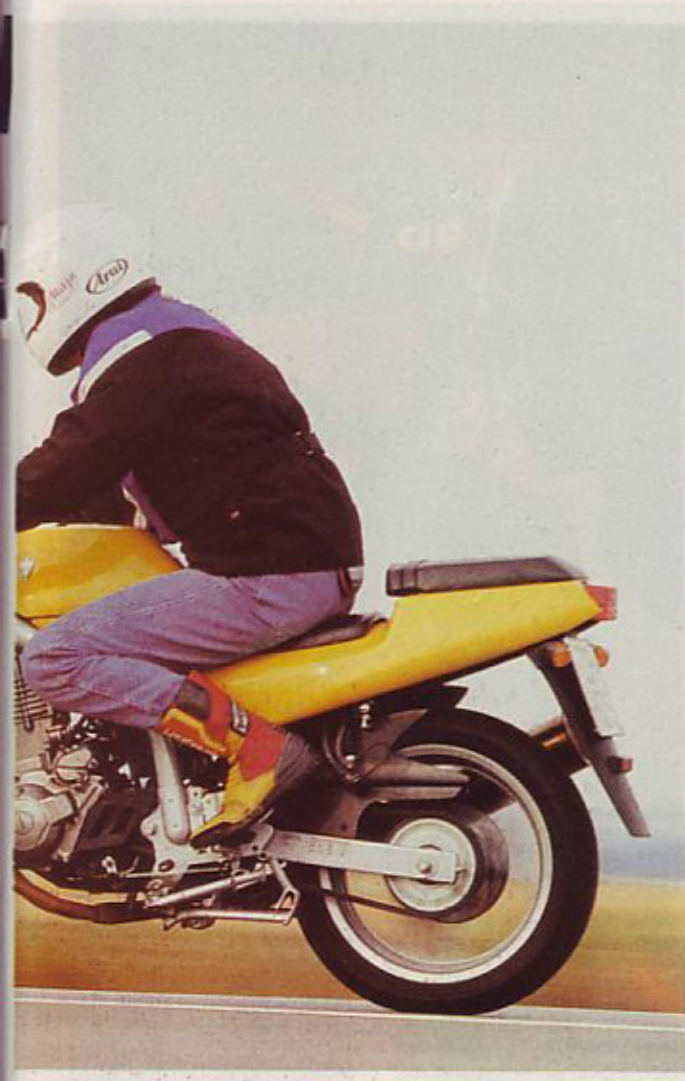
MuZ SKORPION SPORT

# (ZA)UPANJE



Odpirajo se vprašanja. Motocikli MZ so tudi na naših tleh pustili opazno sled v motociklizmu. Kakovost ni bila sporna in razmerje s ceno je bilo na moč ugodno. To so dejstva. Problematična je bila oblika. In tudi zelo umirjene zmogljivosti. Tako je bilo. In ostalo v spominu. Današnji čas: MuZ si ustvarja nov imidž. Išče prostor med odraslimi. Upanje obstaja. Vendar, kaj pa zaupanje?





Zschopau, leta 1907; danski inženir Jørgen Skaft Rasmussen je postavil na noge tovarno, v kateri so izdelali prvi avtomobil znamke DKW, gnan s parnim strojem. Dobrih 15 let kasneje mu je sledil tudi motocikel, z dvotaktnim motorjem in do druge svetovne morije se je znamka že solidno uveljavila.

Po vojni je sovjetska armada razdrila tovarno in vse, kar je bilo uporabnega, odpeljala domov. Leta 1956 so spet pričeli. Iz nič. To je bilo rojstvo znamke MZ.

Stara tovarna MZ, strateško stisnjena v nekako temačno globel in zaradi stiske s prostorom potegnjena v višino, je zaprla vrata v prvih dneh letošnjega februarja.

Vse, kar je potrebno za novo življenje tovarne in znamke MuZ, ki ima le še desetino prejšnjih zaposlenih in tudi le še desetino zmogljivosti, so preselili iz globeli na vrh hriba, v bližnjo vas Hohndorf. Na sončno stran.

MuZ gradi novo podobo. Edini od motociklističnih "vzhodnjakov" je v minulih desetletjih ohranil toliko zdravega jedra, da je ob pravem času še našel tisto uličico, ki pelje, malce negotovo sicer, v boljše nove čase.

Motocikel skorpion sport, ki so ga kot prototip razstavili decembra leta 1992 na salonu motociklov v Birminghamu,

je bil prvi znak radikalnih sprememb. In to zelo dober znak. Vse novo od A do Z. Hkrati tudi lično. In povsem v duhu časa. Da pa v MuZ živijo z visoko zavihanimi rokavi, potrjuje hitrost, s katero so uresničili idejo o izdelavi novega motocikla: januarja leta 1993 so se odločili za proizvodnjo skorpionja, sredi istega leta so zamenjali motor, Rotaxovega z Yamahinim, pripravili orodja in letos spomladi je že krenila proizvodnja. Več kot tisoč skorpionov je letos že našlo kupce. Spodbudno. Upanje, da MuZ najde svoje mesto v ostri konkurenci uveljavljenih imen, obstaja.

MuZ skorpion sport je zelo opazen znanilec sprememb. Pravzaprav je to tako radikalno drugačen MuZ, da bi bil lahko navsezadnje izdelan tudi v sami Yamahi ali Ducatiju ali pač v katerikoli od trenutno vodilnih motociklističnih hiš. Kajti vezi med starim in novim, med MZ in MuZ, iz skorpionja ni videti!

Risali so ga Britanci, oblikovalska ekipa Richarda Seymoura in Dicka Powella, ki je delala tudi za Yamaho. Dave Pearce pa je zasnoval šasijsko. V štirih mesecih je bil prototip motocikla nared. Britanski original je bil sestavljen okoli Rotaxovega štiritalnega enovaljnega motorja. Toda direktor Korous je imel dobro idejo. Zbrali so vse motocikle z enovaljnim štiritalnim motorjem, ki se prodajajo v Nemčiji in pisana skupina izbrancev, priznanih strokovnjakov, je izpeljala rigorozne teste. Izkazalo se je, da je Yamahin enovaljnik, ki poganja motocikel XTZ 660, najbolj kultiviran agregat. Šele takrat so šli do Yamahe. Mnogi niso verjeli, da bi se Yamaha odločila za sodelovanje. Vendar se je optimizem obrestoval. Celo več. Yamaha jim dobavlja motorje, ki imajo na pokrovi, ob straneh, znak MuZ.

Tako po motorni plati ni dvomov. Yamahin vodno hlajeni agregat s suhim karterjem, s petimi ventili v glavi, z gredjo za dušenje vibracij in petstopenjskim menjalnikom je sodoben, zmogljiv, brezhiben, uglajen in zelo konkurenčen. Zelo dobra odločitev, skratka. Deluje pomirjujoče, na kupca namreč, saj mu ni treba dvomiti o agregatu.

Zanimiv dvojni, spodaj odprt





## Vozili smo



okvir (kot glave 26,5 stopinje, predtek 107 mm, medosna razdalja 1420 mm), ročno zvarjen iz krom-molibdenovih cevi velikega prereza, je ukrojen po shemi, ki se je uveljavila s konstrukcijo deltabox. Torej, par glavnih nosilcev, ki v direktni liniji povezujeta glavo okvirja in vpetje nihajne vilice (tudi te so jeklene, pravokotnega prereza). Motor, obešen v okvir, je hkrati nosilni del v konstrukciji. Vse skupaj je videti rahlo nenavadno in preprosto. Toda deluje, na cesti daje soliden občutek in tudi v dirkah enovaljnikov (SOS), kjer MuZ nastopa s tovarniško ekipo, kaže obetavne rezultate.

Skorpion sport je tudi prvi MuZ, za katerega komponente kupujejo na prostem trgu. Skratka, ne odkrivajo več Amerike, ne delajo vsega sami. Večina komponent je italijanskih: plastično posodo za gorivo, sedež z bočnimi paneli, oklep in preostali plastični drobiž izdeluje Acerbis, trikraka iz aluminija lita kolesa in zavorne kolute s pritiskalnimi dobavlja Grimeca, solidna svetila in dobro znana stikala so italijanska, vzmetenje izdeluje Paioli (zanimiv je vsaj od

takrat, ko je začel dobavljati za Bimoto), brezračnične gume (tubeless) iz mehke mešanice so Metzelerjeve z oznako "racing" na bokih. Pa še kaj se najde.

Motocikel kot celota deluje

*Vilice Paioli, kolo in zavore Grimeca, gume Metzeler*

*V oklepu: lična in pregledna armaturna plošča; športno dvodelno krmilo s solidnimi ročicami in stikali*

na pogled lično, rumeno obarvan celo zelo modno. Testni motocikel je bil izdelan med prvimi, preden je stekla serijska proizvodnja. Zato naj bi jim oprostil, da sedež, sestavljen iz dveh plastičnih polovic,







na stikih malce striže in da sta zaviha iz pločevine, ki na športno nazaj pomaknjenih stopalkah preprečujeta stik nog z vrtečim se kolesom, štrleče neugledna. Si pa upam trditi, da so oblikovalci resnično risali športen motocikel današnjega časa, brez futurističnih odkrivanj. To mi je všeč.

O Yamahinem motorju ne kaže modrovati. Iz 660 kubikov iztisne moč 35 kW, vrti se uglajeno tudi preko 6250 vrtljajev v minuti, streže s 56 Nm navora pri 5250 vrtljajih v minuti. Oboje zagotavlja, da 190 kg kovine in rumene plastike živahno potegne skoraj do 180 km na uro.

Oznaka sport pomeni skorajda dirkaško držo voznika in pručko za sopotnico. To mi je všeč. Motocikel je lahкотen v rokah in tiste ovinkaste hribovske ceste med Hohndorfom in Augustusburgom (tam je v gradu odličan muzej z vso zgodovino tovarne MZ) primerne za športno preživet dan. Skorpionu živahna vožnja leži. Prav igrivo ga je mogoče poditi do ovinka, ostro zavirati, se potopiti v ovinek in spet, in spet. Premalo časa

je bilo na voljo, da bi lahko zaznal kaj več kot le bežen, tisti prvi vtis: motocikel sledi vozniku mirno, vzmetenje (zadnji blažilnik omogoča štiri stopnje nastavitve prednapetosti vzmeti) solidno pobira neravnine in še zagotavlja udobje, zavore so zmogljivostim kos in vračajo dober občutek na ročicah. Tudi vibracije enovaljnika so povsem sprejemljive in par vzratnih ogledal ostaja pregleden. Skorpion sport zadovolji.

•••

Vendar, kot črv gloda dvom. Motocikel je v vsem sodoben in solidno opremljen. Zato tudi cenovno primerljiv s konkurenco. Nič več poceni, skratka.

Toda! Je tudi primerljivo kakovosten in zanesljiv? Prvi vtis je zagotovo ugoden.

MITJA GUSTINČIČ  
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen - mazanje s suhim karterjem - ena odmična gred v glavi, gnana z verigo - pet ventilov v glavi - vrtna in gib 100 x 84 mm - prostornina 660 ccm - kompresija 9,2:1 - največja moč 35 kW (48 KM) pri 6250/min - največji navor 56 Nm pri 5250/min - uplinjač Y26/35 teikei - neosvinčeni bencin - elektronski vžig - elektronski zaganjalnik

**Prenos moči:** zobniški primarni - večploščna sklopka - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

**Okvir:** dvojen cevni, spodaj odprt, motor nosilni element, zadnji del okvirja vijachen v celoto - kot glave okvirja 26,5 stopinje - predtek 107 mm - medosna razdalja 1420 mm

**Vzmetenje:** spredaj aljno vzmetne teleskopske vilice znamke Paioli s kraki  $\varnothing$  41 mm, hod kolesa 140 mm - zadaj jeklene nihajne vilice, centralni blažilnik s štirstopenjsko nastavitvijo prednapetosti vzmeti, hod kolesa 130 mm

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,00x17 z gumo 110/70ZR17 - kolo zadaj 4,00x17 z gumo 150/60ZR17

**Zavore:** spredaj 1x fiksni kolut  $\varnothing$  316 mm s štiritaktno čeljustjo - zadaj kolut  $\varnothing$  240 mm z dvobatno čeljustjo

**Mere in teža:** dolžina 2145 mm - širina z ogledali 800 mm - širina krmila 680 mm - višina 1240 mm - višina sedeža od tal 770 mm - suha teža 189 kg

**Zmogljivosti:** največja hitrost 175 km/h

### Zastopnik:

DKS, Strossmayerjeva 30, 62000 Maribor



Čar enovaljnika - zelo vitek motocikel