

MZ 150 TS

TUDI POČENI MUZIKA
JE LAHKO DOBRA



motorna
kolesa



TEKST:
Niko Mihelić
FOTO :
Svetozar Busić

Vzhodnonemška tovarna motor-
nih koles iz Zschopaua se nam je
tokrat predstavila že drugič. Lani
je bil na testu 250 kubični MZ,
ketos nam je pa ljubljansko pod-
jetje Hermes odstopilo motorno
kolo TS 150. Vzhodna motorna
kolesa so zanimiva po cellem
svetu zaradi nizke cene, MZ pa
slovijo tudi po svoji trpežnosti, ki
jo dokazujejo že vrsto let na
vstrajnostnih tekmovanjih, neke
vrste rallyjih, med katerimi je
najbolj znan angloški, švedski
„Six days trial“. Pri nas zavze-
maj motorna kolesa MZ še pose-
ben položaj, saj je cena 150
kubičnega motocikla konkuren-
čna Tomosovim mopedom.

12,5 KM enovaljnega dvotaktnika

MZ 150 TS poganja enovaljni,
dvotaktni, zračno hlajen motor.
Narejen je iz lahke litine. Menjal-
nik s štirimi prestavi je v istem
bloku kot motorna gred vendar
ločen s prekatom. Maže ga olje,
ki maže tudi večnameno sklopko.
Električna napeljava je šestvolt-
na, akumulator je pa spravljen v
okvirju. Motor m7 je školski
primer onostavnega dvotaktnega
motorja. Sklepamo, da je narejen
iz kvalitetni materialov, saj je
po dosedanjih izkušnjah njegova
življenska doba dolga. Zadnje
kolo poganja veriga, ki teče v
posebnem gumijastem ohišju, in
je tako varno spravljena pred
vodo in prahom. Okvir tega mo-
tocikla je narejen iz prešane plo-
čevine in je enojen, motor je vanj
privit le na spodnji strani. Spre-
dnje teleskopske vilice se podajo
za 185 mm, zadnje nihajke pa so
oprite na dve vzmeti ki jim lahko
nastavljamo trdoto. Nihajne vilice
bi bile lahko za nekaj centimet-
rov daljše, saj bi se s tem izbolj-
šala lega na cesti, ko se z motor-
jem peljete dve osebi. Pri tako
dolgih vilicah kot jih ima motor
sedal, je težišče sopotnika za osjo
zadnjega kolesa. Če je sopotnik
težak ima voznik občutek da
prednje kolo lebdi v zraku. Bob-
nasti zavori na obeh kolesih sta
povsem kos motorjevim
zmogljivostim.

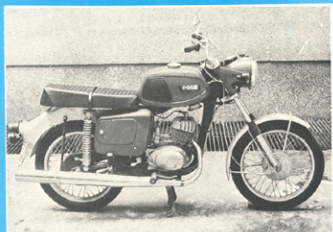
Motocikel je oblikovan v svojstven-
nem stilu, ki je skupen vsem
vzhodnim motociklom. Takoj pa-
dejo v oči veliki stranski pokrovi
in velika izpušna cev, motociklu
se pa tudi na prvi pogled pozna,
da se je pripravljen spoprijeti s
kakršnim koli cestiščem. Tudi
končna izdelava je kvalitetna in
precej natančna, kar je točka več
v prid temu motornemu kolesu.

18-palčna kolesa — nov značaj

Pri lanskem preiskuvanju večjega
brata so nas najbolj motila pre-
majhna šestnajstcokla kolesa.



MZ 150 TS je po obliki veliko lepši od svojih predhodnikov, vendar se
mi še vedno pozna „vzhodnjaški design“



MZ z desne: pod sedežem je v velikem pokrovu prostor za drobnjarije.
Veriga teče v gumijastem ohišju, ki jo ščiti pred vlago in prahom.
Izpušna cev je tudi pri tem motociklu velika.



V žarometu je merilnik hitrosti, v katerem sta dve kontrolni lučki,
pred njim je ključavnica za vžig in za prižiganje luči. Na krmilu sta dve
stikalici: na desni za utripalke, na levi za trobljo, svetlobni signal in
pretikalo za kratko in dolgo luč.

Motor je bil pri hitrosti blizu
120 kilometrov na uro nemiren,
in posebno na neravnem cestišču
nestabilen. TS 150 ima normalna,
osemnamstcokla kolesa. Razliko
sem opazil že po nekaj metrih.
Motor se mi je zdel varnejši in
prijetnejši, tako da mi je bilo
kmalu žal, da ni bil pod sedežem
250 kubični motor z 21 KM.
Podvozje je lepo ugašeno, tako
da ima voznik dober stik s cestiš-
čem. Gume so tudi na tem
motorju trde, zato motocikel v
ostrih zavojih rahlo spodnaša.
MZ 150 TS je dovolj prostoren za
dve osebi.

Največja hitrost 105 kilometrov
na uro ustreza moči motorja in
celi konstrukciji motocikla. 170
milimetrski žaromet je dovolj
močan za varno nočno vožnjo.
Štiristopenjski menjalnik ima do
bro izbrana prestava razmerja,
škoda je le, da nima še pete
prestave, tak bi bil motocikel
lahko „bolj športen“; boljši bi
bili tudi pospeški. Verižnika sta
izbrana tako, da motor z dvema
osebama zmore 95 km na uro.
Ročica menjalnika je na levi
strani. Prestavljanje je trdo, a
dovolj nastančeno. Moti pogosto
škrtnanje in pa velik gib prestave
ročice. Dobra stran menjalnika je
pa, da lahko na mestu vedno z
lahkoto najdemo prosti tek. Nož-
ni zaganjalnik je tudi na levi
strani. Vroč motor rad vžiga.
Hladen je pa muhast. Včasih je
vžgal takoj, drugikrat pa je vžgal
še po porlivanju. Voznikov polo-
žaj je precej pokončen, vendar
udoben.

Ročica sklopke je mehka, tako
da lahko lepo speljemo. Prednja
zavora (z žično vrvi) prime
mehko, kolo pa ne zablokira
nenadoma. Jeklena vrvi za plin je
pa speljana pod preostrim kotom,
zato motor teče v mirnem teku
le, če je balanca v skrajni desni
legi, takoj ko jo pa zavrnamo, ali
obrnemo v levo moramo z roko
dodati plin, since motor ugasne.
Na balanci je še ročica čoka, na
vsaki strani je pa eno stikalo. Na
desni je stikalo utripalk, ki je bilo
pri testnem motorju boljše kot
pri lanskem; bilo je mehkejše,
tako da sem jih lažje izklapljal.
Stikalo pa je zvezano nelogično.
Desna utripalka je zagorela, ko
sem stikalo obrnil narzgor, leva
pa, ko sem premaknil ro-
čico navzdol. Na levi strani
krmila je v stikalu ročica za
preklapljanje dolge in kratke lu-
či, poleg nje pa še gumba za
trobljo in svetlobni signal. V ža-
rometu je ključavnica in velik me-
rilnik hitrosti. S ključem damo
kontakt, in prižgemo najprej par-
kirne in nato dolge luči. V
merilniku hitrosti sta dve lučki.
Ena se prižge, ko je motor v
prostem teku, druga pa takrat, ko
se motor vrti počasi in dinamo ne

polni akumulatorja, ali pa, ko prižgemo utripalke. Škoda da ni v merilniku še lučke ki bi voznika opozorila da ima prižgano dolgo luč. Velika izpušna cev je grda, vendar pa dobro zaduši eksplozije v motorju, tako da je vožnja prijetna, pri večjih hitrostih pa voznik sliši le prijetno šumenje motorja, saj močan glas ostaja za njim. Pod levim pokrovom so poleg akumulatorja še varovalka in drugi električni deli. V pokrovu na desni, kjer je s ključavnico zaklenjeno orodje, je še nekaj prostora za drobnarije. Sedež na 150 kubičnem MZ je nekoliko manjši kot pri večjem bratu, pri katerem še posebno ugaja predal za orodje na zadnjem koncu. Ohišje ščitnika verige je narejeno iz pločevine in iz dveh gumastih cevi. V pločevinasto posodo za gorivo gre dvanajst litrov tridostotne mešanice. Čeprav zmora motor le 12,5 KM po SAE, in ima največji navor pri visokih vrtljajih, je vožnja z njim prijetna tudi pri majhnih hitrostih. Četrta prestava lepo potegne že od 50 kilometrov na uro. Motor teče mirno in brez sunkov, le če dodamo plin prehitro, mu zmanjka sape. Poraba goriva je zelo majhna, tako da je MZ 150 TS primeren tudi za vožnjo po mestu, kjer je popil le dobre štiri litre goriva. Odsvetujemo vožnjo v dežju: prednji blatnik je premajhen, tako da je za „dokolenško“ kopanje dovolj že ena luža. Na mokrem cestišču pokažejo zobe tudi trde gume, ki so sicer na cesti še kar dobre. Pri malo močnejšem zaviranju na mokrem kolesa zablokirajo in kaj lahko se zgodi da padete. Zadnji blatnik je večji in bolje zaščiti voznika pred vodo, zamerimo mu pa ne ravno lepo obliko. Motor postavimo na lito stojalo, škoda da ni na okvir privita še nožica na katero bi lahko naslonili motor, saj je postavljanje na stojalo zoprno, če moramo to narediti večkrat zapored.

Več kot ugoden nakup

MZ 150 TS, mi je bil ob slovesu veliko bolj všeč kot spočetka, ko ga še nisem dobro poznal. Ni ravno lepoteč in tovarna bi mu lahko še precej polepšala izgled. Vendar pa mali MZ navdušuje. Za manj denarja kot velja najmočnejši moped, se udobno vozita dve osebi. Največja hitrost je povsem zadovoljiva, poraba goriva prav majhna in pospeški so dovolj dobri, da na semaforjih zlahka uideite vsem tistim sovražnikom, ki motocikliste z užitkom stiskajo ob pločnike. Z enakim 150 kubičnim motorjem tovarna ponuja tudi model „ES“, ki je še cenejši vendar grde in zastarele oblike.

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: enovaljni — (pokančen valj) — dvotaktni — vrtna in gib 56 x 56 mm — gibna prostornina 143 kubikov — kompresija 10 : 1 največja moč 12,5 SA E KM pri 6000 do 6300 vrt/min — litrska moč 87 KM (SA E) — največji navor 1,5 kpm pri 5000—5500 vrt/min — glava iz lahke litine — uplinjač s sredinjskim plovcem — čok — mazanje glavnih ležajev z oljem v gorivu — zračno hlajenje — akumulator 6 voltov — dinamo 6 voltov 60/90 vatov.

PRENOS MOČI: primarni prenos z verigo (prestavno razmerje 2,31 : 1) — večstopenjska oljna sklopka — štiristopenjski menjalnik prestavna ročica na levi strani — prestavna razmerja (ni podatkov) — pogon zadnjega kolesa z verigo (prestavno razmerje 3 : 1)

KOLESA: jeklena pletišča — gume spredaj 2,75 x 18 — zadaj 3,00 x 18

OKVIR: enojen iz prešane pločevine — zadaj nihajne vilice opre na dva blažilnika z vzmetni (nastavljanje trdote, gib 105 mm) — spredaj teleskopske vilice (gib 185 mm)

ZAVORE: spredaj in zadaj bobnaste — spredaj 160 mm, — zadaj 150 mm — enojne

MERE IN TEŽA: dolžina 2050 mm — širina 860 mm — višina 1175 mm — teža 109 kg — dovoljena skupna teža 270 kg

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo 12 litrov — rezerva 2 litra

ZMOGLJIVOSTI: teža na KM (in voznik 75 kg) 14,7 kg — največja hitrost (tovarniški podatek) 105 km/h — pospešek z mesta do 80 km/h 11,5 sek. — poraba goriva med 2,4 do 3,8 l/100 km — gorivo: 3 odstotna mešanica benzina in olja za dvotaktni motorje

NAŠE MERITVE

Testni motor je pred meritvami prevozil 850 km
Največja hitrost: 105 km/h leže, 96 km/h sede
(zalet 22 km, poprečje treh meritve)

Pospeški:

0—40 km na uro 2,8 sek

0—60 km na uro 6,2 sek

0—80 km na uro 11 sek

400 m brez zaleta 19 sek (končna hitrost 94 km na uro)

1000 m brez zaleta 56 sek (končna hitrost 105 km na uro)

Poraba goriva:

Najmanj 2,9 litra (potovanje, nikoli hitreje od 75 km na uro)

Največ 4,6 litra (ostra vožnja, pogosto prestavljanje)

Po mestu od 3,9 do 4,2 litra

Natančnost merilnika hitrosti:

40—43

60—58

80—85

90—105

HVALIMO

nizka cena

solidna izdelava

dobre vozne lastnosti

majhna poraba

GRAJAMO

slabša lega če je sopotnik težak

merilnik hitrosti ni točen

prekratek prednji blatnik (ena luža je dovolj, da ste do kolen mokri)

ne ravno najboljše gume (dolgo zdržijo)

PROIZVAJALEC:

IFA-Kombinat zweirader VEB Motorradwerk Zschopau (Erzgebirge Demokratična republika Nemčija)

ZASTOPNIK:

Hermes, zastopnik tujih firm, Moše Pijadejeva

27, 61000 Ljubljana

CENA: 6915,10

OBVEZNO ZAVAROVANJE: 72,00

CESTNINA: 50,00