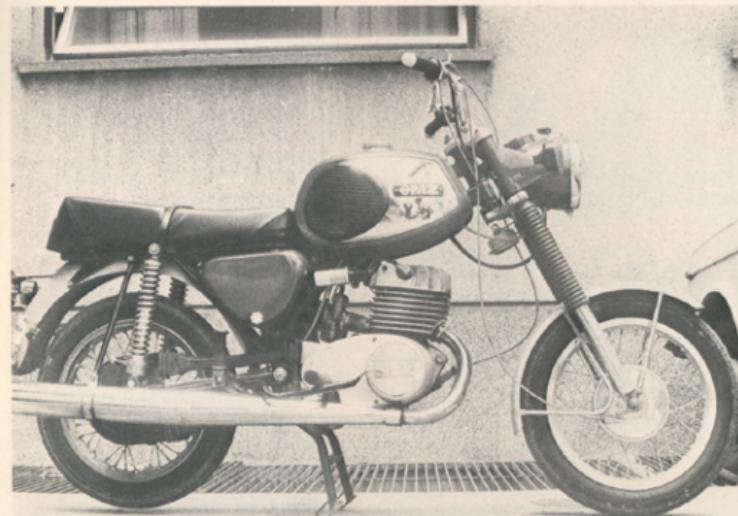
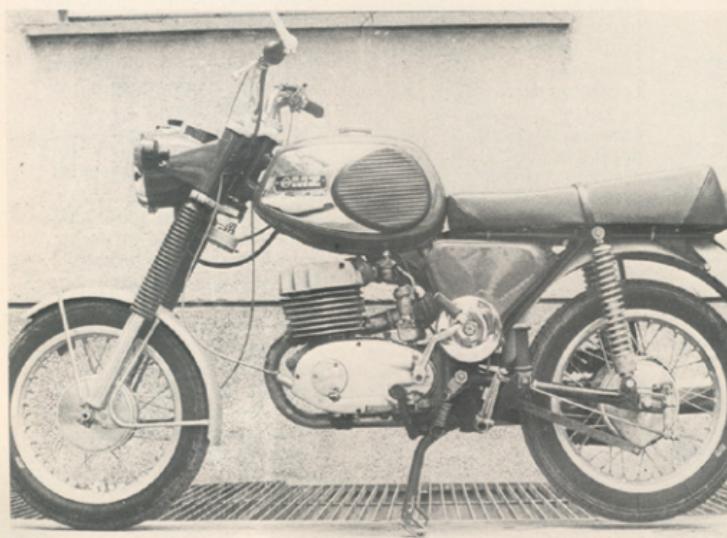


MZ



Motorno kolo MZ 250 TS je na oko veliko lepše od svojih prednikov. Motijo le premajhna kolesa in zelo velika izpušna cev. Na dolgem sedežu je dovolj prostora za dve odrasli osebi. Ugaja tudi zelo velika posoda za gorivo, kar še posebej spoznamo na dolgih potovanjih. Veliko pohvale zasluži varovalno ohišje pogonske verige, ki jih zagotavlja zelo dolgo življenje. Tako ohišje je serijsko le pri malokaterem motorju, zadnja veriga je pa šibka točka. Zlasti še pri najtežjih motorjih. Vso povalno zaslužijo tudi prednje teleskopske vilice in zadnje nihejke, saj je motor dovolj udoben na dobrini in na slabih cesti.



250 TS



Motorno kolo, ki ni za začetnike

V svetu motorizacije postajajo motorna kolesa spet močno priljubljena. Standard je tolikšen, da marsikomu ni treba odsteti zadnjega cvenka za avtomobil in si za razvedriло lahko omisli še motorno kolo. Z njim bo marsikomu vožnja po mestu in med dopustniškim „preseljevanjem narodov“ pravi užitek. Motorno kolo lahko služi lastniku tudi kot prijetno sredstvo za izkorisčanje prostega časa, pa še okolje bo manj zastrupljal kot bi ga z avtomobilom. V tujini je mogoč kupiti različna motorna kolesa pod ugodnimi pogoji. Pri nas je pa to področje motorizacije spet zavito v plenice. Razen jav, MZ, BMW in tomosovih mopedov ni mogoč kupiti nobenega drugega motornega kolesa.

Uvoznik in zastopnik tovarne MZ iz NDR, ljubljanski Hermes, nam je tokrat dal na test najnovnejšega vzhodnonemškega dvo-kolesnika „žrebc“, motorno kolo 250 TS.

V tovarni v Zschopau, ki sodi v kombinat IFA, so že pred leti razmišljali o sodobnem motorinem kolesu, ki naj bi bilo športnik z dolgim življenjem in hkrati primerno za dolga potovanja. Svoj najnowejši program so Nemci predstavili na lanskem Leipzigškem jesenskem sejmu.

LEPŠI OD PREDNIKOV

MZ 250 TS je po konstrukciji possem novo motorno kolo in se močno razlikuje od predhodnika 250 ETS. Bistvena novost je cevasti okvir, ki je odprt kot pri mopedih. Motor je elastično privit na dveh mestih zadaj, na „glavi“ pa s posebnim elastičnim členom. Tako privitje zagotavlja mirno vožnjo brez tresjaev, čeprav se motorno kolo v prostem teku močno trese. Na novo so oblikovali tudi posodo za gorivo in žaromet, ki je klasičen in ne iz enega kosa z rezervoarjem kot pri predhodnikih. Sedež niso spremnili, ujuga pa tudi velika odprtina za orodje na njegovem zadnjem delu.

Sestrajst-colska kolesa so osnovna napaka MZ 250 TS. Lepši bi bil in vožnja z njim bi bila še prijetnejša in varnejša, če bi bile kolesa osemnajst-colska. Taka kolesa ima namreč njegov „brat“ TS 150. Od gum so proizvajalci zahtevali predvsem vzdržljivost. Zato so trde, kar še posebej občutimo na gladkih ovinkih in na sveže obavaranih prehodih za pešce.

DOVOLJ MOČI IN TEMPERAMENTA

Motorju se pozna, da se njegovi konstruktorji že dolga leta ukvarjajo z motornimi kolesi. Narejen je preprosto in je dovolj močan, vzdržljiv in trpezen. Blok motorja je aluminijast. Motorna gred se vrta v treh ležajih, dveh krogličnih in enim igličastem. Bat je spojen z ovojnico s pomočjo sornika, ki se ne vrte v ojnični puši, ampak v igličastem ležaju; zato motor žene le dvozdružno mešanica. Bat ima dva navadna obročka in celo polkroglaste oblike. Valj in glava sta narejena iz lahke Kovine, bat pa teče v železni puši, zaprešani v valj. Izgovorevalni prostor ima obliko dveh polkrogel, svečica je pa privita s strani. Na levih strani motorne gredi je pet-lamelna oljna sklopka, preko katere se prenasa moč na štiristopenjski menjalnik. Zobniki premikata dve vilici. Krmilila ju čepa, ki teče v utorih na menjalnem bobnu. Pri menjalni moti trdo pretikanje, da rade „meče“ iz prestave, oziroma se jo spoloh težko ujame. Vzrok je prešibka varovalka, ki jo sestavlja jeklenava kroglica in vzmet (tako varovalko imajo honde za prosti tek, za prestave pa mnoga močnejo).

Motor teče dovolj mirno, moti le rožljjanje sklopke, ki od začetka vzbuja strah, vendar se rožljjanje hitro prividamo. Sklopko in menjalnik maže isto olje, ki ga nalijavamo v ohije motorja. Na desni strani motorna greda so dinamo in platine, vžigalna tuljava je pa pod sedežem. Motor zmore največjo moč – 21 SAE KM pri 5700–5900 vr/min in največji navor – 2,5 kpm pri 4800–5000 vr/min.

Zadnje kolo poganja veriga, ki teče v plastičnem ohišju, in ji zato zagotavlja daljšo življenjsko dobo.

Prednje teleskopske vilice se podajo kar za 185 mm, zadnje nihajo – optre so na vzmeti z blažilniki, ki se jih da nastavljati trdoto – pa za 105 mm. Podvozje je dobro in uglešeno; povsem je kos z možljivostim MZ 250. Spredaj in zadaj sta enojni, 160 mm bobnasti zavori,

V ZAČETKU DIVJAK

Ko sem prvič sedel na MZ 250 TS, se mi je zdel vozni-

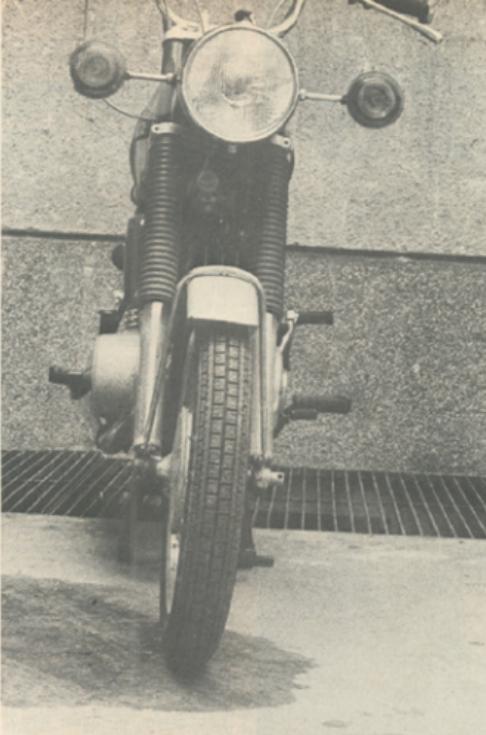
kov položaj nenanaven. Dokaj visoko krmilo in nizek sedež narekuje pokončno držo. Voznik sedež je postavljen tako, da je težišče motorja precej zadaj. Pri hitrejšem speljavanju se zato nepazljivemu vozniku ta konjiček rad postavi na „zadnje noge“, večkrat tudi s sopotnikom.

Ko obrnemo ključ, se v merilniku hitrosti prižge rdeča lučka (desno), ugasne takoj, ko zaženemo motor. Predno pritisnemo na zaganjalnik, se še prepričajmo, če gori tudi zelena luč (levo): dokaz da je motor v prostem teku. Če je motor hladen, ne vžiga rad, pa četudi potegnemo ročico čoka do konca. Pri vžiganju moramo paziti, da pritisnemo zaganjalnik čim močnejše, sicer kaj rad udari po nogi. Ko motor vžge, stisnemo sklopko – zelo mehika je – in pretaknemo v „prvo“. Motor zaškrta, kar je hiba vseh MZ. Sklopko moramo spustiti zelo previdno, sicer pa motorno kolo odpeljalo brez nas. Po nekaj prevočenih metrih lahko brez strahu dodamo plin in pretaknemo v „drugo“. Ovinke moramo voziti sprva previdno; majhna kolesa in trde gume nam ne dopuščajo takojšnjega dirkanja. Če bi bila kolesa večja, teh težav ne bi bilo. MZ 250 TS odlično potegne, saj porabi le dobrih sedem sekund in že drvi z 80 kilometri na uro. Ugaja tudi dolga tretja, ki sega skoraj do sto kilometrov na uro. Ta hitrost je tudi najprimernejša, saj so pri večji kolesa prehitro vrtijo in nas bo na valovitem asfaltu premetavalo. Zavore so kos motorjevim lastnostim, moti le cviljenje prednje gume.



V posebnem prostoru na zadnji strani sedeža je spravljeno zelo veliko orodja.

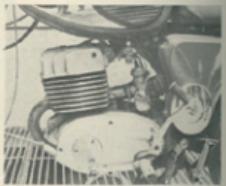
V zadnji, 160 milimetrski bobnasti zavori je zraven zavornih čeličnosti varno spravljeno še stikalo za stop luč.



Vozniku povzroča varljiv občutek pri zavirjanju. To prevaro spoznamo žal šele takrat, ko se je treba hitro ustaviti, pa guma civili, motorno kolo se pa ne ustavlja tako hitro kot bi hoteli. Če hočemo voziti zelo hitro, moramo pogosto prestavljati. Velika posoda za gorivo zagotavlja dolgo vožnjo. Veliki (170 mm) žaromet daje dovolj svetlobe za varno vožnjo ponosni. Dobri so tudi smerni kazalci, čeprav je stikalo na desni strani balance dokaj nerodno narejeno. Posebno težko smerner kazalce izklapljo. Hupa je dovolj glasna. Odlična je tudi svetlobna hupa, kar je skoraj redkost pri motornih kolesih. Motor pri velikih hitrostih ni preglašen; to so v tovarni dosegli z dolgo izpušno cevjo, ki ni lepa za oko. MZ 250 TS doseže največjo hitrost 119 km/h če voznik leži, in 115 km/h če sedi. To je za ta razred motornih koles malo. Vendar je pa MZ namenjen predvsem tistim, ki si želijo motorno kolo z dolgo življenjsko dobo.

MZ 250 TS si je zavoljo tega utri pot na vzhodne in zahodne trge. Čeprav ima tu za tekmece nas stane 9357,95 dinarjev, ki jih je MZ 250 TS vreden. Čeprav 120 km/h ni posebno velika hitrost, pa nas stane 9357,95 dinarjev, ki jih je MZ 250 TS vrven. Čeprav 120 km/h ni posebno velik ahtrost, pa vseeno odsvetujemo nakup tega motocikla tistim, ki bi jim bil MZ 250 prvo motorno kolo. 21 KM ali 84 KM na liter je preveč za začetnika, pa tudi 130 kg ni pravščina teža, kadar začne motorno kolo v ovinku peljati po svoje.

Nadalejvanje na strani 10



Na lev strani je zaganjalnik, ki pa kaj rad udari po nogi, če voznik pri vžiganju motorja ni dovolj odločen.

Akumulator je ravno takto kotačiščnik za zrak pod sedežom, vendar veliko laže dostopen.





TEHNIŠKI PODATKI

Motor:

Enovalejni, dvotaktni, zračno hlajen, elastično vpet v okvir – uravnaljivo s 60–80 km/h. Vrednost obroča 9,5–10:1, največja moč 21 KM (SAE) pri 5700–5900 rpm. Vrednost momenta 2,5 kpm pri 4000–5000 rpm/vr./min. glavna prečka v treh delih, bet je pritet na ojinlico s sornikom, ki se vrni v ojinčnem iglicastem ležaju. 30 mm startni uplinjanje z vložkom v plavicum, dinamo 6 V 60/90 W, prednje luči 40/45 W asimetrične, svetlobni snop Ø 170 mm.

Prenos moći:

Sklaplerna oljna sklopka na motorini gredi, 4-stopenjski menjalnik, prestavna razmerja 1:2,77; 1:1,8; 1:1,23; 1:0,82, menjalnik ročno na lev strani motorja, nočni zaganjalnik, ognjeniški ročni vod na desni strani motorja, desni strani motorja, prestavno razmerje 1:2,14, v zadnjem kolesu med zorbinkom in kolesom gumijasti blažilnik.

Kolesa:

10x3,50, prednja guma dimenzije 3,00 x 16, zadnja 3,50 x 16.

Zavora:

Robobrake, 160 mm, z enojnim odmakcem.

Oprema:

Sezet za dve osebi, utripalke, svetlobe hupa, zadnjim blazilnikom, se zavarijava vrtalo.

Okriv, prednje in zadnje obesce:

Okriv odprt, cevast, sprejet teleskopske vilice z gibom 195 mm, zadaj nihajne, oprite na dve vzmeti in blažilniku, ki se podmeta za 195 mm.

Motor in telo:

Dolžina vzdolga v širino 2050 x 1180 x 860 mm, teža praznega vozila 130 kg, največja obremenitev 320 kg.

Vzdrževanje:

Posoda za gorivo 16 litrov, 2-odstotna mešanica, v mešalniku 0,75 l olja.



Enovaljni, dvotaktni, zračno hlajeni motor je elastično vpet v odprt cevast okvir.



Akumulator in ostali „električni“ deli so varno spravljeni v okvirju pod sedežem.

Na desni strani motorne gredi je dinamo s platinami, zadaj je pogonski verižnik.



NAŠE MERITVE

Testno motorno kolo je imelo pred meritvami prevoženih 1121 km

Meritev z eno osebo

Največja hitrost 119 km/h (leže), 115 km/h (sede)

(zalet 3 km poprečje treh meritev v obe strani)

POSPEŠKI

0–40 km na uro	2 sek
0–60 km na uro	4,4 sek
0–80 km na uro	7,6 sek
0–100 km na uro	14,1 sek

400 metrov brez zaleta 17,5 sek, končna hitrost 112 km na uro

1000 metrov brez zaleta 42 sek, končna hitrost 118 km na uro

PROŽNOST:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi 53,9 sek

PORABA GORIVA:

Na običajni cesti najmanj 3,5 litrov, nikoli hitreje kot 80 km na uro, največ 5,6 lista, ostra vožnja s pogostim prestavljanjem v nižje prestave.

Ne avtomobilski cesti 5 litrov, nikoli počasnejše od 100 km na uro. Po mestu 5,2 litra, poprečna poraba na testu 5,4 litra.



Čistilnik za zrak je pod pokrovom na lev strani motorja. Vlijak za pritrivitev pokrova je kljub priročnemu položaju zelo težko priviti nazaj.



HVALIMO

Dober, dovolj močan in dovolj prožen motor

Zelo dobro uglaseno „podvozje“

Velika posoda za gorivo

Obilica orodja, ki je spravljeno na zelo izvirnem mestu

Neobčutljivo motorno kolo, ki ne zahteva pretirane pozornosti

GRAJAMO

Premajhna kolesa in zelo trde gume

Težišče je postavljenico preveč nazaj

Ropotanje raznih delov motorja in trdo ter nenatančno prestavljanje

Slabi blažilnik, posebno prednji. Če se vozimo po dežju ali po mokri cesti smo zelo hitro do kolen mokri

Zelo neroden vlijak čistilnika za zrak

Predolga in preveč v stran štrelča izpušna cev

Cena: 9357,95 dinarjev

Obvezno zavarovanje: 1330,00 + 2,50 din

Cestina: 70,00 din

Proizvajalec: IFA-Kombinat zweiraeder VEB Motorradwerk Zschopau, Zschopau/Erzgebirge, Demokratična republika Nemačija

Generalni zastopnik: Hermes, zastopstvo inozemskih firm, Moše Pijadejeva 27, Ljubljana



V žarometu je poleg merilnika hitrosti, v katerem sta dve kontrolni lučki, še stikalo za kontakt in za luči.

Sklopko nastavljamo z vlijakom ki je pod malim pokrovčkom na lev strani motorja.

