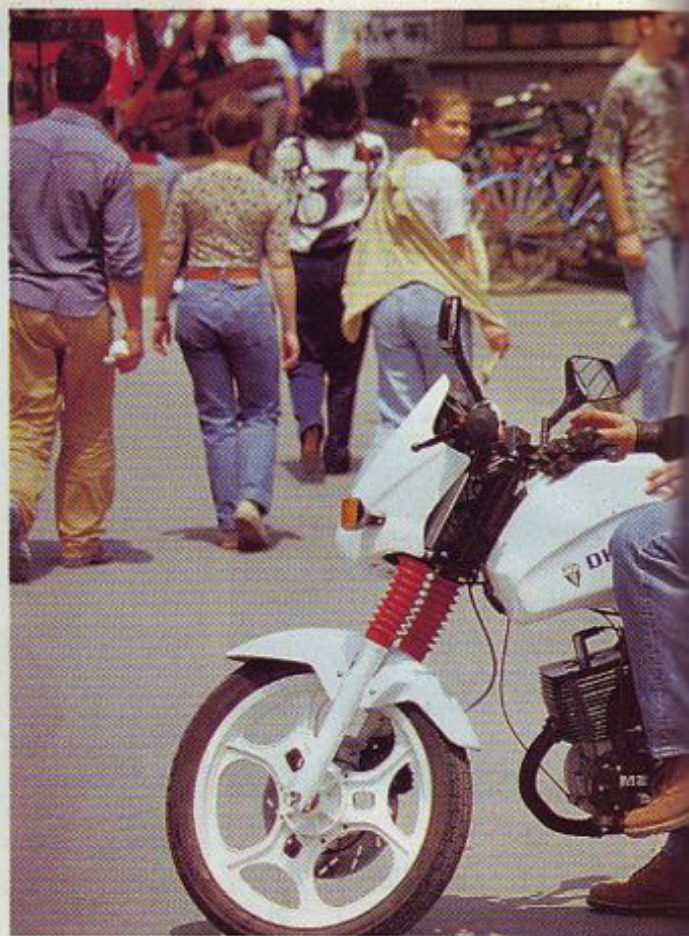


Vozili smo

MZ ETZ 125 S saxon sportstar

ZDRUŽENI SO LEPŠI

Časi, ko so v izložbah naših trgovin stali le MZ-ji in jave, so že precej odmaknjeni, nekako dve desetletji. Nesramnejši bodo celo rekli, da jih v teh letih niso prav nič pogrešali. Prepričan pa sem, da se bo zdaj marsikdo pošteno zazrl v MZ in ugotovil, da ga je prav prijetno presenetil.



Ne zgodi se prav pogosto, da bi me kdo na cesti pocukal za rokav in vprašal, kaj vozim. Pri motociklu MZ se mi je.

Ravno sem si pripenjal čelado, ko sta se mladeniča - takole na oko bi jima prisodil največ 16 ali 17 let, ravno prava za tega konjička - opogumila - kaj vozim?

Pa sem ju malce preskusil in rekel, da sakson. Sledil je dolg in globok "aja". Opazoval sem, koliko časa bosta še skakala z očmi po motociklu, preden bosta ugledala manjši znak MZ na posodi za gorivo. Ni bilo treba dolgo čakati. "Hej, pa to je MZ", se je brez vidnega navdušenja zaletelo prvemu. Še nista odšla! Ju je MZ torej še zanimal?

Pohodim zaganjalnik in ob zvenu značilnega glasu pričakujem podobno reakcijo kot prej. Nisem se uštel. Z mešanimi občutki se poslovimo.

Razumem ju, mladeniča in njune vrstnike, ki se navdušujejo nad motocikli. Moti izpušna cev, ki ostaja še vedno taka kot nekoč, torej odločno

predolga. Zvok, ki prihaja iz nje, pa je tako značilen za MZ, da jima je gotovo paral srce.

Vendar bodimo odkriti. So to lahko tako tehtni argumenti, da človek zaradi njih ne bi kupil motocikla? Prepričan sem, da ne. Hkrati kaže upoštevati tudi, da je MZ 125 saxon sportstar motocikel s kakovostno in dolgo preteklostjo. Žalostna plat njegove zgodovine pa je ta, da je do nedavnega prihajal iz napačnega dela Nemčije, da bi zmožgel ugajati. In ker je danes Nemčija drugačna, je tudi MZ lepši, kot je bil.

MZ 125 saxon sportstar je namenjen voznikom, ki si želijo nekaj klasične preverjene in morda nekoliko bolj preproste motociklistične tehnologije. Še več: zaradi svojega preskušene dvotaktnega zračno hlajenega agregata, ki uspešno kljubuje času in prevoženim kilometrom, ima voznik razmeroma majhne stroške servisiranja, hkrati pa lahko veliko vzdrževalnih del opravi tudi sam. Koristno tudi



za mlajše voznike!

Agregat ostaja v osnovi skoraj enak predhodniku, torej dvotaktni in zračno hlajeni, prostornine 123 kubikov in zmora moč 7 kW (10 KM) pri 5800 vrtljajih/min. Mazanju motorja služi Mikunijeva črpalka, ki črpa olje za dvotaktne motorje iz posode za olje v karter motorja. Tam nastaja zmes goriva in olja v razmerju 50:1, kar nekoliko izboljšuje tudi njegovo ekološko naravnost. Posoda za olje ima prostornino 1,3 l, kar naj bi zadoščalo za približno 1600 km vožnje.

Okvir ohranja videz klasičnega enojnega cevnega okvirja in na sebi nosi vpet agregat. Z novimi oblikovalskimi prijemi, ki so posodobili predvsem posodo za gorivo in sprednji oklep, pa so ga uspeli tudi izjemno lepo skriti očem. Izpod oklepa se stegujejo sprednje teleskopske hidravlične vilice s hodom 165 mm, ki skupaj s sprednjim litim platiščem in zavornim kolutom učinkujejo dovolj privla-

Vozili smo

čno. Tudi zadnje platišče je lito. Zavora zadaj je bobnasta, hod zadnjega kolesa pa je 135 mm. Dimenzije gum so spredaj 90/90-18 51S, zadaj pa 110/80-16 55S. Gume nekako ne vlivajo pravega zaupanja, zato jih kaže ob prvi zamenjavi nadomestiti z bolj preverjenimi.

Verjetno pa je največ novosti vozniku ves čas na očeh, saj so se pri MZ tokrat zelo potrudili in izdelali prav čedno armaturno ploščo. Za prednjim oklepom se skrivata dva pregledna merilnika: za merjenje hitrosti in števila vrtljajev. Tudi kontrolnih lučk ne primanjkuje: ob luči za prosti tek, utripalke in dolgo luč se je znašla tudi kontrolna luč za polnjenje akumulatorja. V sredini armature je še kontaktna ključavnica. Ob funkciona-



lnih in dovolj všečnih stikalih na krmilu človek za hip pomisli, da je kje tudi gumb za zagon

agregata. Pa ga še ni. Pri zagonu nekoliko moti lega zadnje stopalke za sopotnika,

ki je, kadar je spuščena, v napoto zaganjalniku.

Med vožnjo ponuja MZ saxon sportstar dovolj zmernih motociklističnih užitek, ki jim je agregat z 10 KM zlahka kos. Upoštevati je treba, da je v spodnjem območju vrtljajev precej zaspan in ga je zato treba za nekoliko živahnjšo vožnjo kar nekoliko priganjati v višje vrtljaje. Vendar pa agregatu to ne povzroča večjih težav. Mu pa uporabne moči hitro zmanjka.

Položaj voznika je dovolj neutrudljiv in naraven tako, da omogoča lahkotno obvladovanje motocikla. Poleg estetskega videza armaturne plošče in stikal na krmilu moramo pohvaliti tudi njihovo uporabnost, saj so za rabo preprosti in na pravih mestih. Z zavorami je treba ravnati, vsaj v začetku, nekoliko bolj pazljivo, saj čisto primejo pregrobo. Tudi na velik rajdni krog ne kaže pozabiti, saj se hitro zgodi, da pri obračanju zmanjka prostora.

Vendar ne pozabite - govori-mo o kar čednem 125-kubičnem motociklu za 3.890 DEM (dodatno je treba še stroške registracije), ki z majhnimi stroški vzdrževanja ponuja dovolj motociklističnih užitek. Pa pretehtajte sami.

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni - vrtina in gib 52 x 58 mm - prostornina 123 cm³, največja moč 7 kW (10 KM) pri 5800/min - največji navor 12 Nm pri 5700/min - samodejno mazanje z oljem za dvotaktni motorje v razmerju 50:1 z gorivom - nožni zaganjalnik

Prenos moči: zobniški primarni prenos - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okvir: enojni cevni, odprta konstrukcija

Vzmetenje: spredaj teleskopske hidravlične vilice s hodom 165 mm - zadaj par blažilnikov, hod kolesa 135 mm

Kolesa in gume: spredaj kolo 1,85 x 18 z gumo 90/90-18 51S - zadaj kolo 2,50 x 16 z gumo 110/80-16 55S

Zavore: spredaj kolut - zadaj boben

Mere in teža: dolžina 1996 mm - širina 680 mm - višina 1230 mm (z ogledali) - višina sedeža od tal 790 - posoda za gorivo 19 litrov - teža 133 kg

Cena: DEM 3890*

Zastopnik: OKS, Strassmayerjeva 30, Maribor

