



▼ Derek Woodman na slici 1968. godine i MZ 350. Woodman je bio dugogodišnji tvornički vozač MZ-a zajedno s Alanom Shepherdom, Stuartom Grahamom ili Mike Hailwoodom, koji je također bio službeni vozač MZ-a



MZ 250 iz osamdesetih kakvog se sjećaju mnogi motociklisti. Kvadratni cilindar s horizontalnim rebrima i ispušna cijev duga poput dimnjaka obilježili su ovaj odličan motocikl



Motocikl generacija koje su svoju motociklističku karijeru započele u doba socijalizma. Odlikovao se jednostavnošću i malom cijenom, a prodavao se prvenstveno u zemljama pod socijalističkim režimom, ali ga se moglo kupiti i u zapadnom svijetu

Motocikl za mase

PIŠE: MIRO BARIĆ

Ova će kratica izazvati razne reakcije kod starijih i mlađih motociklista, no sigurno svi znaju da je to stara njemačka tvrtka, koja je oduvijek proizvodila isključivo motocikle za najširu populaciju. U doba sorealizma to je značilo da je motocikl prometalo koje mora biti učinkovito, jednostavno i krajnje upotrebljivo. Nije tu bilo elegancije niti visokog sjaja. Poput drugih pro-

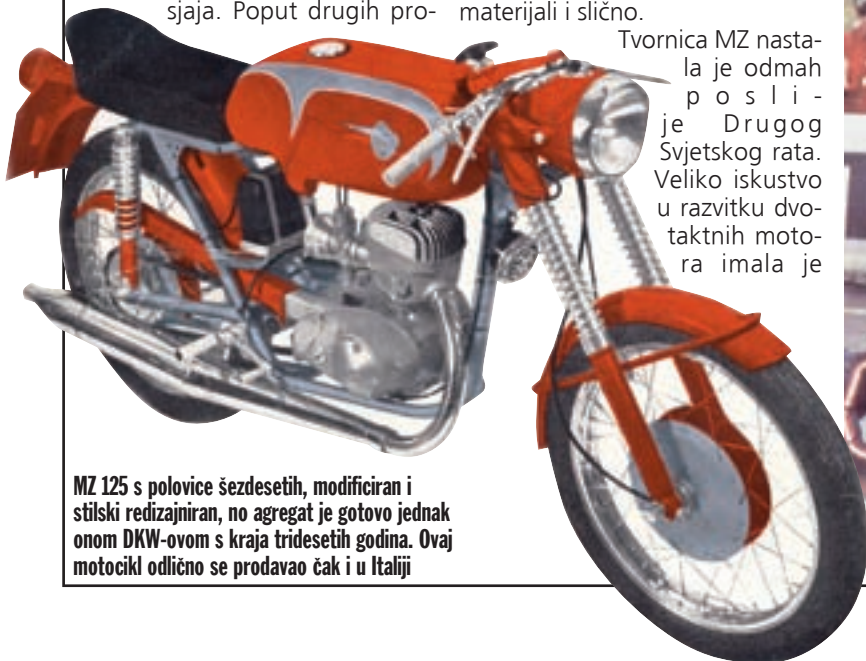
izvoda istog podrijetla, MZ-ovi motocikli su bili spartanski, obični strojevi. Proizvedeni u ondašnjoj Istočnoj Njemačkoj, na cestama te i sličnih zemalja bilo je na milijune MZ-ovih motocikala. Ali ne samo tamo - čak i na zapadnom tržištu našlo se MZ motora: osobito u Britaniji, Zapadnoj Njemačkoj, Kubi, pa čak i na dalekom Istoku. Nerijetko su se mogle vidjeti danas nezamislive slike kako se na MZ-u prevozi sijeno, cigle, građevinski materijali i slično.

Tvornica MZ nastala je odmah poslije Drugog Svjetskog rata. Veliko iskustvo u razvitku dvotaktnih motora imala je

tvrtka koja se nakon raspada DKW-a preselila u Zschopau, maleno istočnonjemačko mjesto na sjeveru zemlje. U to su doba dvotaktni motori bili vrlo popularni upravo u Istočnoj Njemačkoj, te općenito u cijelom istočno europskom bloku. Zbog jednostavnosti i niske cijene

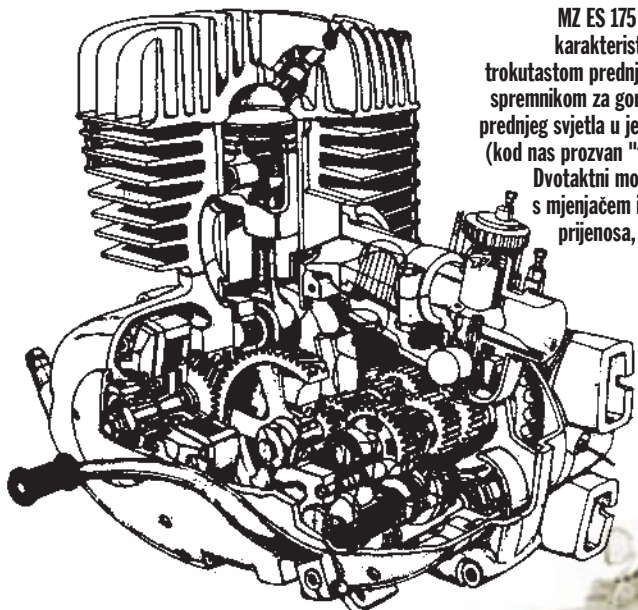
bili su dostupni masama "gladnima" motorizacije. No, nisu to bili samo motocikli. Dvotaktni motori su pokretali i automobile, primjerice Wartburga ili Trabantu, danas već zaboravljene popularne automobile. Motocikala MZ bilo je kod nas dosta. Moglo ih se kupiti u pro-

Da je MZ bio kompetitivan motocikl na prvenstvu svijeta u klasi 350 ccm 1966. godine prikazuje ova slika iz Sachsenringa, gdje Derek Woodman (70) starta s prve startne linije zajedno sa Giacomom Agostinijem na MV Agusti (61) i Mikeom Hailwoodom na Hondi 350 (60)



MZ 125 s polovice šezdesetih, modificiran i stilski redizajniran, no agregat je gotovo jednak onom DKW-ovom s kraja tridesetih godina. Ovaj motocikl odlično se prodavao čak i u Italiji



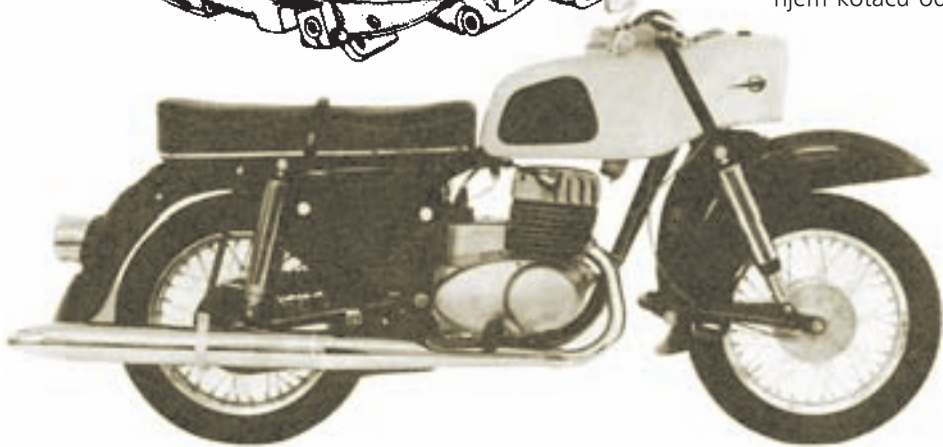


MZ ES 175 / 250 iz 1956. karakterističnog oblika s trokutastom prednjom vilicom, te spremnikom za gorivo i kucištem prednjeg svjetla u jednom komadu (kod nas prozvan "televizorom"). Dvotaktni motor u presjeku s mjenjačem i četiri stupnja prijenosa, snaga 13,5 KS

davaonicama "Auto Hrvatske", i to uglavnom modele 150, 175 i 250 ccm. Iako je motociklistička "avangarde" na njih tada gledala s dozom prezira, ovi odlični motocikli to ne zaslužuju. Iako je po svim tadašnjim standardima bio inferioran dizajnom, to je ipak bio motocikl na mjestu. To se odnosi na sve modele, a cijena im je bila možda najveći adut. Za tek nešto malo više ondašnjih Dinara mogli ste kupiti MZ-a umjesto Tomosa.

Na vibracije i "dahtanje" prilikom oduzimanja gasa nitko tada nije obraćao pozornost i sve je bilo jednostavno i prosto, od "pipaca" za benzin pa do čoka ili "kurble" za paljenje. Disk kočnice na prednjem kotaču od 18 inča došle su

tek krajem sedamdesetih, a zadnji kotač od šesnaest inča zadržao se do zadnjih modela, zajedno s bubanj kočnicom. Okvir je bio kombinacija četvrtastog profila i okruglih cijevi jednostavnog trokutastog oblika kod modela ES. Kasniji modeli ETZ imali su hvatište agregata samo na zadnjoj strani, tako da je okvir s donje strane bio otvoren, iako to nije bilo baš idealno rješenje za stabilnost. Modeli s početka šezdesetih bili su rjeđi, a danas su prava rijetkost. To se odnosi na modele 125, 175 i 250 ES, no tvornica MZ proizvodila je i neke tipove motocikala koji kod nas nisu bili u prodaji, poput MZ-a 350 boxera. Ovaj dvotaktni boxer motor bio je rijetka izvedenica u



S.P. MOTO-PROM d.o.o.

Karlovačka cesta 17 (Remetinec) • 10020 N. Zagreb - HR • Tel./fax: +385 01/6553 111
e-mail: info@spmoto-prom.hr • www.spmoto-prom.hr

LIDERI U QUAD-OVIMA

Bjelogvar	GREDA D.O.O.	043/217 400
Zadar	DORTOURS	023/309 014
Črvenica	CAR MOTO	051/785 655
Delnice	AUTOMETAL-ČOP	051/811 182
Đurđevac	MOTO MARKET S.	034/292 913
Pula	SCHIRA MOTO	082/383 308
Rijeka	MARCEL MOTO	051/621 818
Vinkovci	MARAS	032/363 920
Mali Lošinj	MARINE SERVICE	051/236 073
Vukovar	DADO MOTO	032/413 277
Sl. Brod	L&Z COMPANY	035/430 182
Trošir	CENTAR TORAJ	021/797 708
Valpovo	SCHUTTLE	031/652 966
Varaždin	TTB	042/207 767
Urag	ASTREUS	062/759 488
Zagreb	BAT	01/3013 700
Zadar	LARGA D.O.O.	023/326 419

DISTRIBUTERI

SUPER AKCIJA

do kraja zaliha

Nº1 U PRODAJI QUAD-OVA



50 CC - 2 T
KOPERI GALATIS



OD 7900 kn



ADLY

ATV - 150S

22.000 kn

P.H. U QUAD-ovima

- 1) 50 cc
- 2) 150 cc
- 2) 300 cc

CF - King

LINHA

Yamaha



ATV-500 / 4x4

ATV-300 / 4x4

46.000 kn

34.500 kn

el. vitlo - kuka - za registraciju



▲ MZ-ov model 251 ETZ s kraja osamdesetih nije se baš mnogo promijenio u odnosu na prijašnje tipove: redizajnirani spremnik goriva i nešto kraća ispušna cijev, te još nešto detalja. Motor od 17 KS bio je odličan, elastičan i pouzdan

tehničkom smislu, vrlo zanimljiva i tada avangardna.

Tvrtka MZ do šezdesete godine zvala se "IFA". Kratica MZ, koja znači Motorradwerke Zschopau, označava vrstu proizvoda i grad u kojem je bilo sjedište tvrtke. U MZ-u su mnogo ulagali u razvoj, iako se to na prvi pogled ne bi reklo. Razvoj je bio vrlo važan faktor uspjeha MZ-a. Šezdesetih godina

MZ je bio aktivan na natjecanjima svjetskog prvenstva u cestovnom motociklizmu i s velikim je uspjehom proslavio ime tvrtke po cijelom svijetu.

Kako je opadalo zanimanje za dvotaktnim motorima, a i zbog političkih promjena početkom devedesetih, došlo je i do promjena u MZ-u. Tvrtka se pod pritiskom tržišta i konkurencije preorijentirala na četverotaktne motore. Najprije su to krajem devedesetih bili hibridi s japanskim agregatima i njemačkom ciklistikom. Već početkom novog tisućljeća, MuZ, kako se sada

firma preimenovala, počela je s konstrukcijom, ali i produkcijom vlastitih agregata.

No, ovo je početak jedne nove priče. U četrdeset godina aktivnosti o kojima govorimo MZ je bio jedan od vodećih proizvođača motocikala u Europi. Zaista su rijetki motociklisti koji nisu nikada probali "Emzu", kako smo je popularno zvali. Čak i danas MZ možete vidjeti na cestama u funkciji kao nekad. Ono što je vrlo zanimljivo i nepoznato je sportska aktivnost tvrtke MZ. Iako smo se samo dotaknuli te teme, u jednom od sljedećih

▲ "Mladi brat" MZ ETZ 150, zamjena za 125 ccm, u istom je ruhu kao model 250. Ciklistika jednaka, samo je cilindar skromnijih dimenzija, kao i snaga od svega 10 KS

nastavaka pobliže ćemo vas sa time upoznati.

Tvrtka MZ je, nažalost, u mnogočemu bila limitirana, kao i sve njoj slične iza takozvane "Željezne zavjese". To zapravo još i povisuje vrijednost ove marke. Ograničeni kontakti i vrlo skroman izbor materijalnih resursa i novih tehnologija sigurno su usporili razvoj ove tvrtke. Međutim, stići će oni to u nekom novom vremenu koje je za MuZ već počelo. ■

11. GOLDEN VALLEY BIKERS MEETING

05.-08.07.
2007.

Croatia
Istra
Tar

CONTACT:

+385-98-936-8089

+385-98-873-951

fax:+385-52-621-254



Bikers Free Entry

e-mail: indians@indians-mc.com

www.indians-mc.com

INDIANS MC
CROATIA