



VIESTI

1-2015





MZ-Viesti

vaivatta eteen päin:
Suomen MZ-ajajien
jäsenlehti kaikki
vähässä, kestävä &
asiallinen, kallistetaan
hyvin valittuun
suuntaan.

AINEISTO:
K. Virtanen
Pitkäkatu 32-34 C
40700 JYVÄSKYLÄ
keiyyo.keio@gmail.com

Suomen MZ-ajajat
Jäsenmaksu
vuodelle 2014
E 13 tilille

Lohtajan OP
FI0352370020010330

Laittakaa tiedotus-
osaan jäsenen nimi &
osoite näkyviin
(varsinkin jos maksaja
on toinen).

**TALOUS &
JÄSENREKISTERI:**
Veijo Kinnunen
Sainsalontie 57
68230 LOHTAJA
numa@nic.fi

**MZ-FAHRER
ALLER LÄNDER,
VEREINIGT EUCH!**

PÄÄKIRJOITUS



Keijo kertoo:

Laitoin tammikuun alkupuolella Lehtosen Timolle viestin nettisivulle laitettavaksi, tietoa 2015 tapaamisajasta (ks. tämän lehden ilmoitukset). Samalla ennakoin MZ-viestin ilmentyvän maaliskuunssa. Lehden aikataulu perustui siihen mitä tiesin Kallen matkailusta ulkomailla – mutta sitä ei kukaan voinut tietää, että joudun sairaalaan tammikuun lopulla. Sairaalassa naputtelen näitäkin rivejä vielä huhtikuun lopulla. Bakteeritulehduksen jäljiltä selkärankani jää käyräksi, mutta käsissä puristukset tallella, joten kahvoista en helleitä, harjoittelua on tullut erilaisilla rollaattoreilla, fillareilla ja kylmiä tyypejä varsinaisilla voi-

ma-ajoneuvoilla. Tässä kertomuksessa on jotakin tutun sointista aihepiiriä MZ-viestin sivuilta jo vuosien takaa. Ja nyt vasta lauluun tuleekin tuttu nuotti: ei tämän lehden teko saa jäädä siitä kiinni että yksi (1) henkilö joutuu toimintakyvyttömäksi.

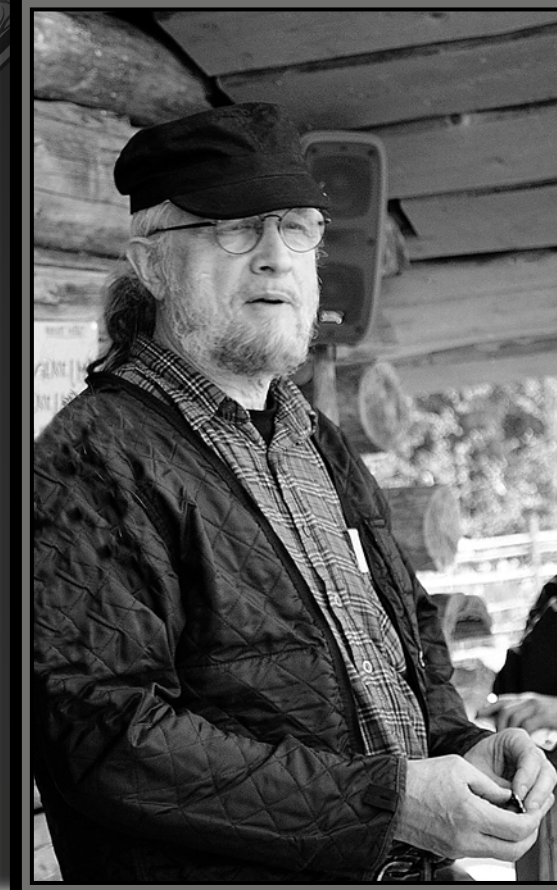
Tapaamisajasta tiedottaminen on riittävä aihe toimittaa edes yksiinkin lehti vuodessa MZ-ajajille. Tosin kannattaa pitää mielessä, että painatus- ja postituskulut ja muu toteutukseen sattava voimavara liikuttaa samalla jaettavaksi kaikkea muutakin mahdollista mitä rajattomalle MZ-kulttuurialueelle kuuluu. Aina kannattaa kirjoittaa ja toimittaa

juttuja julkaistavaksi, sillä kunhan niitä vain tulee, aina lopulta lehtiinkin valmistuu.

Vaihtolan Eki on pitänyt yllä ansiokasta MZ-valistusta alkuperämaan lähteistä. Tällaisesta saadaan koheesiota jolla koostetaan jonkinlainen kokonaisuus. ■

Lähetäkää kirjoitukset mieluummin pelkkänä tekstinä ilman mitään muotoilua. Jos mahdollista, tallentakaa ne RTF- muotoon. Kuvat omalta koneelta tai kameralta suoraan eikä minkään palvelun kautta, eikä liitettyinä tekstiin. Kuvat olisi hyvä tallentaa JPEG- tai TIFF- muotoon ennen lähettämistä.

MUISTOKIRJOITUS



*Eivät enää soi
MZ:n sylinterinrivat
ruuvimeisseleillä:
Timo on poissa.*

Timo Grönberg

Timo Grönberg tuli minulle tutuksi vuodesta 1993, kun MZ-viesti alkoi ilmestyä. Me jaoimme samaa kiinnostusta näihin hyödyllisiin ajoneuvoihin – 2-tahtiin, MZ, Wartburg – samoin musiikkiin. Yritän yhä soittaa samaa Washburn-bassoa, joka tuli Timolta syntikan mukana.

Jaoin myös mielihyvällä sitä ilmapiiriä, jonka Timo sai aikaan rauhallisella, asian ytimeen osoittavalla sanailullaan. Siinä oli aina mukana sellainen pilke silmissä, että tulikos nyt samalla

otetuksi huomioon myös oleellisesti sitä mitä ei suoraan sanottu.

Timolla oli luontainen ote paneutua asioihin, ja ilman mitään kiirettä. Eikä tämä ollut mitenkään ristiriidassa sen kanssa, että hän ilmoittautui heti toisen MZ-tapaamisajon järjestäjäksi. Timo hoiti myös Multialla 17. tapaamisajon vuonna 2009.

Timo tuli tunnetuksi myös siitä, että sai MZ:n kulkemaan millä tahansa sytytystulpalla. MZ:n tekniikkaan perehtymisen toi asiaankuuluvana

optionaalisena ekstrana taidon löytää ja osoittaa meille MZ-mootorin musiikki-instrumentaalisia ominaisuuksia. Jawa, Pannonia ja IC-Sport oli myös valmistettu moottoripyöräksi, joten Timo laittoi ne myös täyttämään tätä tarkoitusta.

Timosta henki luotamus maailmanjärjestyksen – jos jotain järjestystä ylipäätään voidaan pitää mahdollisena – eteenpäin vieviin voimiin. Tällainen asenne vie aina perille. Jatkamme tätä tietä. ■



MZ ETS 125-150.

*Sallittu jo
16-vuotiaille
– eikä vain sen
takia harkinnan
arvoisia.
Vilkaistaanpa
MZ:n pieniä ES,
ETS- ja TS-malleja.*

HYVÄ ALOITTA – MZ:n 125–150-kuutioiset

Lars Rosenbrock; Oldtimer Praxis 3/2015

Etisikö jotain verstaaspuuhailua, rentoutumista sateisiksi viikonlopuiksi? Tai haluaisit johdattaa jälkikasvua vähän vanhempien moottoripyörien pariin, tai haluaisit vain itse ensimmäistä kertaa entisöidä moottoripyörän, mutta se ei saisi maksaa maltaita? Vihjeemme: Harkitse – ajokortista riippuen – MZ:n 125- tai 150-kuutioista.

Mikä on Saksan 90-luvun yleisimmin pois heitetty moottoripyörä? Vaihteeksi kerrankin kysymys, johon ei vastaa mikään tilasto, mutta on hyvin mahdollista, että tällöin on kyseessä 125- tai 150-kuutioinen MZ,



Gekauft wie gesehen.

oletettavasti sadantuhannen kappaleen paikkeilla valmistettu ”pieni” TS-malli.

Claus Uhlmann ei kuulunut romuttajiin, päinvastoin. Hän haki ensimmäisen TS 125-mallinsa, ensimmäisen

moottoripyöränsä ylipäänsä, ajoissa sukulaisten piiristä turvaan omaan autotalliinsa. Ja vaikka 55-vuotias Uhlmann on vuosikymmeniä oikeastaan omistautunut ennen kaikkea edeltäjälle, IFA RT 125:lle, on hän pannut ajoissa talteen se-

kä vuoden 1964 ES-täyskeinuharukkamallin että urheilullisen ES 125:n vuodelta 1970. Miksi näin? ”No, siinä on luonnollisesti minun kohdallani mukana myös paljon nostalgiaa”, sanoo Erzgebirgen seudulta kotoisin oleva Uhlmann, mutta lisää heti, että on kaksi asiaa, jotka tekevät Zschopaun pienimoottoroista pyöristä nykyään taas mielenkiintoisia.

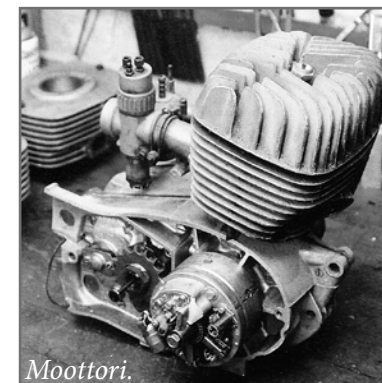
Ne ovat juuri aloitajille monistakin syistä ihanteellisia. Jos haluaa kokeilla moottoripyörän entisöintiä ensimmäistä kertaa, pääsee muutamalla sadalla eurolla käsiksi sopivaan työkohteeseen ja yhtä edullisesti

Harvinaisin pieni MZ.



käytännössä lähes kaikkiin varaosiin – näinä aikoina, jolloin monista pienistä ”kulttipyöristä” pyydetään 5000 euroa ja enemmänkin. Jos haluaa tehdä työt itse, voi oppia paljon tekniikasta ja rakentaa keskikomean polkupyörän hinnalla klassikko-moottoripyörän.

Sitä paitsi kaikki kolme MZ:n pientä 125-kuutioista vientimallia sopivat Saksan nykyisiin ajokorttiluokkiin. 16-vuotiaat saavat ajaa sillä A-1 –ajokortilla, samoin vanhemmat ikäluokat, jotka ovat saaneet henkilöautokorttinsa ennen huhtikuuta 1980. Eivätkä nämä pyörät ole sen paremmin haitaita kuin ikävyyttä-



Moottori.

viäkään. 150-kuutioisilla pääsee 11,5 hevosvoimalla 110 km/t huippunopeuteen – ja 150-kuutioisen mäntä-sylinterisarja sekä 24 –millimetrinen BVF-kaasutin sopivat 125-kuutioiseen... Varsinkin ES-täyskeinuharukkamalli – mahdollisesti vielä polvisuojilla varustettuna – on varsinainen katseiden kiinnittäjä, teleskoop-

pihaarukainen matalalla ohjaustangolla, klassikko-urheilupyörä kuusikymmenluvun tyyliin. Ja jos sitten tarvitaan jotain erikoista: ES 125:tä valmistettiin pieni sarja maastoversiona, ja MZ-harrastajat ovat saaneet aikaiseksi koko joukon hienoja replikoita.

125-kuutioisen MZ-ES-Geländesportin rakentaminen on erittäin kiinnostava ajatus – juuri sen vuoksi, että pientä sarja, joka syntyi muutamaa moottoriurheilijan aloitteesta Zschopaun tehtaalla kuusikymmen-

luvulla, pysytteli hyvin lähellä vakiopyörää. Isompi etupyörä – 19- tai 21-tuumainen vanne – , runkoon alaosan rasituskohdian vahvistet, erilaisen lokasuojat, yhden hengen satula ja GS-ohjauksankko, kevyet vinyylisuojat painavien sivukansien sijaan, lisäksi vielä tyypillinen pieni tankkilauku – kaikki tämä on nykyään aikaansaavissa. Hienosäätö, jonka moottorit saivat, on myöskin toistettavissa – vain alkuperäispyörien ”kaksitulppainen” kansi ei ole saatavilla. Kiinnostaako? Mm. sivulla <http://www.trophy-sport.de/www.trophy-sport.de> on joitakin kauniita kuvia esimerkinä! ■



Kuva 1. Nastat ja nappulat jättivät



Kuva 2. ETZ:n takanapa sorvattuna ja 2CV:n vanne työstettynä. Vanteen peltisaumoja vahvistettiin hitsaamalla varmuuden vuoksi. Kuvassa erottuu myös mankeloitu lattarauta ja top-ruuvien reiät.



Kuva 3. Vanne sovitettuna pyörään. Kohdalleen tuli.



Kuva 4. Peräkärry sovituksessa

T. Lehtonen

Auton vanteille

Sivuvaunullisen moottoripyörän epäkeskeinen vetotapa ja vaunun auraus rasittavat voimakkaasti moottoripyörän vetävää rengasta, varsinkin kun rengas useimmiten on suunniteltu soolo-ajon pitovälikkeiksi varten. Pahimmillaan takarengas ei ole kesällä kestänyt 3-4 tkm pidempään. Kulumiseen vaikuttaa varsin moni seikka, ja tuntuukin mzuvaunuilijoiden keskuudessa vallitsevan varsin laaja käsitys vaunun optimisäädöistä.

Kulumisen vähentämiseksi moni vaunuaajuri on siirtynyt käyttämään auton rengasta ainakin veturin takarengasna. Tähän tarkoitukseen löytyy tehdasvalmisteisia

vaunusarjoja (myös MZ), mutta moni on askarrellut itse auton renkaalle sopivan vanteen pyöräänsä.

Jos kesällä vaunurenkas kestää 3-4 tonnia, niin omassa yhdistelmässäni renkaan kesto talvella oli n. 30-40 km! Yksin ajaessa rengas ei juurikaan kulunut, mutta ottaessani aikuisen miehen päiväretkelle vaunuun hävisivät nastat ja nappulat päivälleen aikana (kuva1). Ajossa nastojen lähtemistä ei huomannut muuten, kuin loppumatkasta näyttävimpinä sivuluistoina ja pidentyneinä jarrutusmatkoina.

Harmittamaanhan se väkisinkin rupesi! Kun samaan miinaan oli astu-

nut kolmena perättäisenä talvena ja aina ostanut uuden nastarengas heinä väkisinkin ajatus tehdä asialle oikeasti jotakin. Silloin mieleen palautui Tamperelaisen sivuvaunuvelho V.Soinisen MZ-pyöriin 90-luvulla rakentamat auton vanteet. Ville oli rakentanut räätisitikan vanteen TS:n ja käynyt sillä talvirallissakin itäsuomessa. Myöhemmin hän lisäsi pyörään vielä sivuvaunucrossin keinuhaarukka-keulankin.

Soitto aina avulialle Villelle ja muutaman päivän kuluttua Ville olikin jo oven takana 2CV vanteineen ja vanhoine valokuvineen. Hassua kuinka Villen 2CV harrastajaystävä oli juuri ollut vieräksässä 2kpl vanteita me-

tallinkeräykseen!

Ohjeistus oli yksinkertainen; sorvataan ETZ:n keskiö ulkopuolelta osan matkaa tasaiseksi. Hitsataan 2CV:n vanteeseen mankelissa pyörästetty lattarauta (hitusen pienempi halkaisijaltaan kuin sorvattu keskiö). Sorvataan ETZ:n keskiön ulkohalkaisijan kokoinen reikä 2cv:n vanteen ja lattaraudan läpi (ymmärsiköhän tuosta kukaan muu kuin kirjoittaja?)

Työ alkoi vanhan ETZ-vanteen pintojen katkomisella ja tasaiseksi sorvattavan alueen mittaamisella. Koko takanavan ulkopintaahan ei sorvata, koska vanne tarvitsee oikealle paikalle

tullakseen olkapään keskiöstä. Oleellistahan olisi, että vanne myös mahtuisi pyörimään ETZ:n haarukassa. Tätä vanteen oikean paikan ja sorvauksen syvyyden mitoittamista alkoi onneksi järjestellä useimpien tuntema metallurgian erikoismies Hannu Lahtinen. Hän myös mankeloi vahvasta 50 mm leveästä lattaraudasta osamillin tarkasti kehät (sisähalkaisija 187mm) hitsattavaksi 2cv:n vanteisiin. Hannu itse asiassa kehitteli koko lattarautakiinnityksen toimivaksi...toiset osaa...

Hitsauksen teki konepajalla työskentelevän hitsari "ruokatunnilla" ja sorvaustyö ostettiin alan autotalliyrittäjältä. Sor-

veja, joiden kitaan autonpyörä sopii, ei muuten ole kaikkialla. Sorvari teki vielä lattaraudasta ja keskiöön reiät top-ruuveja varten osien lukittumisen varmistamiseksi.

Lopuksi osat väriin ja sovittamaan luomusta pyörään (kuva 3).

Koska 2CV: vanteella käytettävät rengaskoot ovat ymmärtääkseni n. 130-135/85/15 ei haarukkaan jää montaa ylimääräistä senttiä renkaan reunoille. Tämän johdosta mitoitus tulee olla tarkka.

Jarrukilven asennus tuotti aluksi mietintää. "CV:n vanteessa on olake, joka osuu jarrukilven kiinnikkeen tielle. Niin-

pä kilvestä joutuu poistamaan kiinnikkeen ja korvaamaan sen esim. läpipultilla. Muussa tapauksessa jarrut eivät ylety oikeaan syvyyteen jarrurumpuun eivätkä jarrut toimi. Tämän olisi voinut ratkaista käyttämällä monissa autoissa vararengasna toimivaa 15-tuumaista vannetta. Niissä vanteen profiili ei ole yhtä kurvikas kuin 2CV:n vastaava. Vanteita pitäisi löytyä autohajottamoilta kohtuurahalla.

Ensi talveksi vanne on tarkoitus ottaa käyttöön. Servitettäväksi jää vielä nopeusmittarin näytön todellisuus. ETZ:n alkuperäinen 18 tuumainen on varmasti isompi-kehäinen kuin 2CV. Ainanahan voi tietysti vaihtaa

251 mittarin pyöräjän, joka on tehty 16 tuuman pyörälle. Toisaalta talvella ajetaan sitä nopeutta mitä ylipäänsä uskalletaan, eikä näillä hangessa pääse juurikaan yli 80 km/h, ehkä hyvä niin. Myös välitysten sopivuus kiinnostaa.

Seuraavaksi pyörään on vielä suunnitteilla isompi "perälaukku". Sen koukun osat on jo hankittu ja syksyn tullen alkanee kasaus (kuva 5). Jotenkin sitä on aina arvostanut noita isojen yhdistelmien kuljettajia. Ja pitäähän pystymättään ja hallakeliin muihin kokoontumisiin saada kuljetettua kaikki aggregaatista kumiveneeseen. Eihän sitä viileässä pohjolan yössä muutoin selviä. ■

*Ensimmäiset
”isot” kokonaan
keinuvarsijousitetut ES-
sarjan MZ:t kiinnostavat
nimenomaan
sivuvaunupyörinä
ja ovat kiitollisia
kunnostamiskohteita.
Kunhan ei vain jouduta
tekemisiin nimenomaan
harvinaisten versioiden
kanssa!*



L. Rosenbrock; Oldtimter Praxis 9/2014

MZ ES 250/0 ja ES 300 – Kaksi tietä, yksi päämäärä

Ei epäilystäkään, mies on perfektionisti: ”Vuoteen 1958 saakka ES 250:n bensiinihanan valurungossa oli tyyli- telty tyyppikilpi tekstillä Förderbau Falkensee. Se oli siinä valettuna. Myö- hemmin se jäi pois”, se- littää Peter Pinnau va- kavuudella, joka ei jätä tilaa arveluille, etteivät- kö sellaiset yksityiskoh- dat olisi hänelle tärkeitä. ”Tai takaistuimen kah- van kiinnitystapa. Sitä käytettiin vain vuoden 1957 loppuun saakka – yksityiskohta, joka löy- tyy vain hyvin harvoista pyöristä.”

Siis perfektionisti, mutta erikoislaatuinen, kuten vuoden 1956 kak- siputkinen MZ ES-250 Stoyen Elastik-sivuvaunulla paljastaa ensisilmä- yksellä: mikään pyöräs- sä ei vaikuta uudistetulta, jokainen osa näyttää ole- van peräisin pyörän syn- tymävuodelta. Monin paikoin pahasti kärsinyt maali on ilmeisesti al- kuperäistä, eikä yhdes- täkään kromatusta osas- ta puutu ruostetta, paitsi käynnistinpolkimesta. ” Kun ostin pyörän, se tuli kaupan yhteydessä tuli- teränä alkuperäispakka- uksessa, mukana mak-

sukuitti 28. toukokuulta 1964. Hinta: 16,45 mk. Se on muuten kerras- saan harvinainen osa. Kaksiputkisessa on eri- lainen käynnistinpol- jin kuin muissa ES-mal- leissa, lukuun ottamatta ensimmäisiä yksiputki- sia sekä 175-kuutioisia”, naurahtaa Pinnau, joka alun perin aikoi ostettu- aan sivuvaunupyöränsä vuonna 2008 palauttaa siihen alkuperäisen kiil- lon. ”Sitten minulle selvi- si MZ-piirissä käymieni lukuisten keskustelujen kautta, että olin saanut käsiini yhden harvoista lähes täysin alkuperäisis-

tä kaksiputkisista pyöris- tä. Sen jälkeen päätin säi- lyttää mahdollisimman paljon alkuperäisestä.”

Kaksiputkistenerikoi- suuksista myöhemmin lisää, mutta sitä ennen tulevat kuvaan Daniel Schulz ja musta vuoden 1962 ES 300 Superelastic-sivuvaunuineen. ”Siinä ei ollut enää paljonkaan al- kuperäistä pelastettavis- sa”, hän nauraa ja kaivaa sivuvaunun matkatava- ratilasta pari valokuvaa. Niissä näkyy kasa erittäin ruosteisia osia, moot- tori, jonka mäntä oli ri- kottava vasaralla, ennen

kuin brandenburgilainen pystyi irrottamaan sylin- terin, sekä möykyn ro- murautaa, jonka tarkem- min katsottuna tunnistaa kampaiksi. Ensimmäiset valokuvat on päi- vätty vuodelle 2005, vii- meiset 2010. Näiden vuosien välillä Schulz ke- räsi kaiken, minkä pystyi hankkimaan kohtuulli- seen hintaan. ”Siinä syn- tyi sitten lukemattomi- en rompetorien jälkeen rungosta sivuvaunukin. Kolmesatasten osia ei ole järin tiheässä, mikä vai- keutti asiaa melkoisesti.”

Kaksiputkinen ja 300 ovat ne tärkeät sanat. Kumpikin tarkoittaa en- simmäisen ”suuren ES- mallisarjan” erikoislaa- tuisia edustajia.

Kaksiputkista 250/0- mallia valmistettiin vain kesäkuusta 1956 heinä- kuuhun 1957, tarkka val- mistusmäärä ei ole tie- dossa. Se eroaa muista /0 ja /1-malleista (joi- ta valmistettiin yhteen- sä yli 200 000 kappalet- ta) lukuisissa pienissä ja suurissa yksityiskoh- dissa, joista Pinnau osaa kertoa osuvasti. Yksi- tyiskohdat, joista ei voi erehtyä: sylinteri kahdel- la pakokanavalla ja ”kak- sinkertainen” pakoput- kisto. Jos katsoo tarkasti, näkee, että erittäin mo- net osat, myös pienet, ei- vät ole samanlaisia kun myöhemmissä pyörissä. Täydellinen lista käsittää toistasataa kohtaa, kaa- sukahvasta jousituksen kromattuihin hylsyihin

ja kaarevamuotoiseen etulokasuojaan saakka.

Vain 7786 kpl valmis- tetun ES 300:n erikoi- suus: sen iskuilavuus ja siten useimmat suurem- mat moottorin sisuska- lut. Tehdas muutti sekä sylinterin halkaisijaa et- tä iskun pituutta saadak- seen aikaan 300-kuuti- oisen mallin, jolla olisi reservejä sivuvaunukäyt-

soitteita. Niiden joukos- sa esimerkiksi erikoisfir- ma Erfutissa, joka ei tar- vitse tosiaankaan muuta kuin pari ruosteista kam- piakselin ”limppua” val- mistaakseen hyvän kam- piakselin. Sillä lailla syntyi lopulta uudenve- roinen moottori.”

Mitä vihreästä kak- siputki-ES:stä ei heti huomaakaan: Myös sen



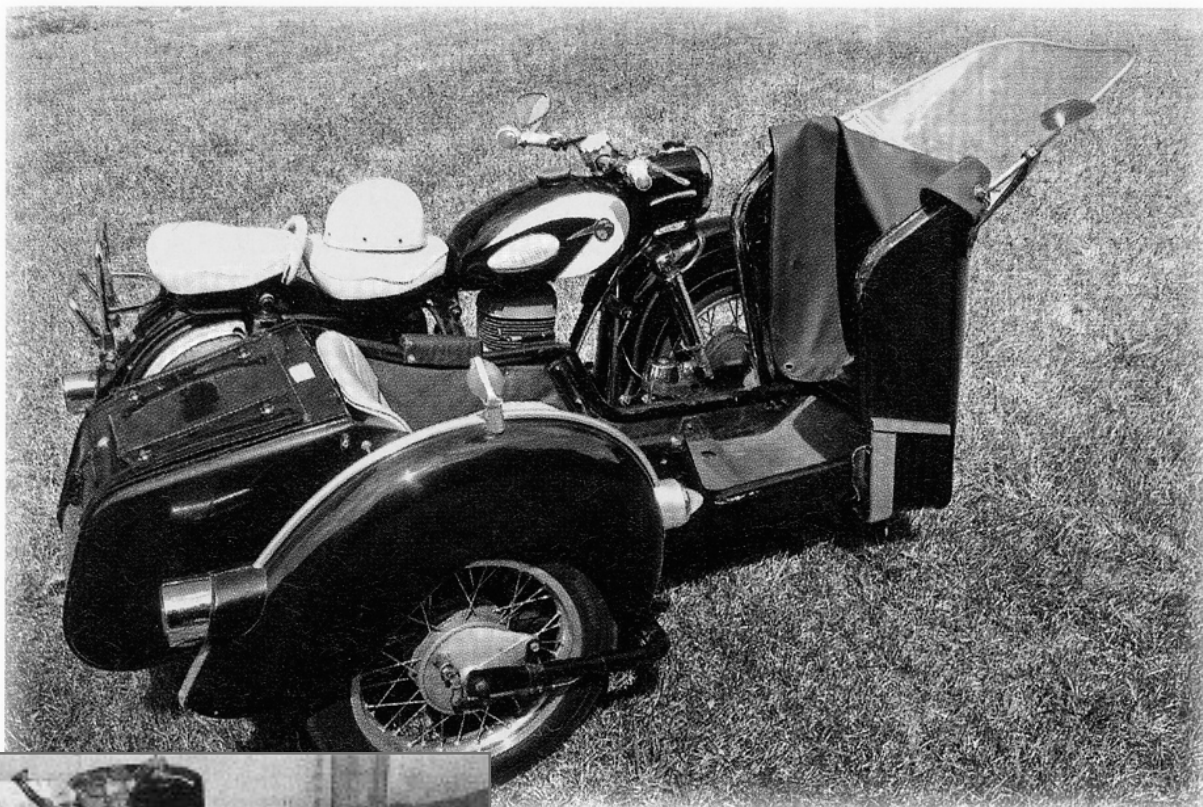
töön. Daniel Schulz: ”Kampiakseli, sylinteri, mäntä ja kansi eroavat kaikista muista ES-mal- leista. Se ei ollut jo tuo- tantoteknisesti aikoinaan mitenkään ihanteellis- ta ja tekee nykyään osi- en etsinnästä hyvin han- kalaa. Kerään vuodesta 2005 lähtien kolmesata- sen osia, jopa käytettyjä männänrenkaita, ja olen tähän mennessä saanut kootuksi useita hyviä

moottori on ollut puret- tuna osiinsa, kuten Pe- ter Pinnau selittää. ”Tar- kastin kaikki osat, mutta vaihdoin vain laakerit, stefat ja tiivisteet. Kam- piakseli ja mäntä sekä sylinteri olivat käyttö- kelpoiset. Pyörälläni piti voida ajaa kaikesta pati- nasta huolimatta. Silloin on välttämätöntä tar- kistaa moottori, joka on seisonut 20n vuotta tai enemmänkin.” Daniel

Schulz on ydinasiasta eh- dottomasti samaa miel- tä: ”Pääongelmana ovat yleensä kampiakselin stefat. Ne eivät vain me- netä pitemmän seisokin aikana tiiviyttään, vaan jopa kovettuvat jopa niin pitkälle, että ne hiertyvät käytössä akselin laakeri- pintoihin ja pilaavat ne.”

Ja tämä olisi melkoi- nen vahinko, sillä kaksi- putkisten pyörien (ja en- simmäisten noin 1500:n yksiputkisten) mootto- ri on lähes täysin erilai- nen kuin myöhempien ES-pyörien. Tämä alka- en kytkimestä ja päätt- y- en moottorin lohkoihin ja sivukoppiin. Mikä tar- koittaa sitä, että pilalle mennyttä osaa ei vaihde- takaan äkkiä, vaan joudu- taan työstämään vaurioi- tunutta. Ja jos tämäkään ei onnistu, tulee etsinnäs- tä usein hankalaa.

ES 300:n ja sivu- vaunun restaurointi oli moottorin valmistumi- sen jälkeen lopulta tut- tua työtä, vaivannäköä ja tarkkuutta – maalin ja ruosteen poistossa, maa- lauksessa ja kokoamises- sa. Jokainen kuluva osa rungossa ja jousituksessa on uusittu, samoin mo- nia muitakin osia. Schulz löysi esimerkiksi käyt- tämättömiä satuloita al- kuperäispakkauksessa Ruppinin rompetorilta - ”erikoinen onnenpotku”, hän muistelee. Kaksiput- kisen uudelleen rakenta- minen sitä vastoin koos- tui lähinnä käsillä olevan säästävästä laittamis-



Yksi ES300:n osien luovuttajista. Tämä oli todella projekti "parhaista paloista".



Vaikeimman kautta: mäntä oli hajotettava, että sylinteri saatiin irti.

ta ja konservoinnista – ja siitä, että puuttuvaa täydennettiin "tyylivarmasti". Jos viet rompetorilta mukaasi käytettyjä, epätäydellisiä katkojan kärkien osia, näyttää tarjoaja useimmiten hieman huvittuneelta – ja lähes aina onnelliselta, virnistää Pinnau.

Molemmat pyörät dokumentoivat erikoisella tavalla osaa DDR-moottoripyörähistoriasta. Se mitä 300-kuutioisella on yksiselitteisesti enemmän kuin kaksiputkisella: kuusi hevosvoimaa, mikä tulee vaikuttamaan erityisesti sivuvaunukäytössä, mihin se olikin tarkoitettu. Kiitos 18,5 hevosvoiman se yltää myös sivuvaunun kanssa lähes 100

km:iin tunnissa. Paljonkaan yli 80 km/h ei kolmipyöräisellä kaksiputkisella 250-kuutioisella pääse, vaikka sillä onkin muutama pitempi reissu takanaan. MZ-mallihistoriassa ovat molemmat pyörät historiallisesti "erikoisen arvokkaita" – sen tietävät myös niiden omistajat. Molemmat ovat muuten yksimielisiä siitä, mikä varhainen ES-malli olisi ihanteellinen aloittelevalle harrastajalle: myöhempi yksiputkinen 250/0 tai 250/1. Yksinkertainen rakenne, hyvällä varaosatilanteella siunattu – ei edes kallis. Nimenomaan, jos halutaan pientä sivuvaunupyörää, ne ovat enemmän kuin pelkän harrastajan arvoisia!

Linierung der zahllosen Blechteile

verpackt, die Seitentaschen sind Repros



„Ab Tempo 80 kribbelt's ordentlich“, bestätigt Schulz die einst

Kaksiputkisen historiasta

Se oli 1956 MZ:n ensimmäinen 250-kuutioinen, ja jopa sen fanit pitävät sitä usein kehitykseltään keskentekoisena. Heikkolaturi, lähes tehottomat iskunvaimentimet, heikko moottoriteho – tähän kaikkeen toivat parannuksen n. 6500 valmistetun pyörän jälkeen seuraajat 17. kesäkuuta 1957 lähtien. Miksi sitten toinen pakoputki jäi pois, siitä riitelevät historioitsijat. Joskus puhutaan lämpöön liittyvistä ongelmista, joskus taas kulujen vähentämisestä.

ES 300 oli tehtaalla ajateltu sivuvaunupyö-

räksi. Enemmän kuutioita, enemmän hevosvoimia, enemmän vääntöä – suunnitelma oli hyvä, toteutuksessa vain oli puutteita varsinkin moottorin tasapainotuksen suhteen. ES 250/1:een verrattuna 40 grammaa painavampi mäntä aiheutti 300-kuutioiselle kiivaita värinöitä, lisäksi tulivat vielä lämpöongelmat. Molemmat vaikuttivat osaltaan siihen, että 1961 esitelty "iso MZ" poistettiin ohjelmasta jo 1964. ■

Suomennos: Erkki Vaihtola



Eleganssia tehtaalta: lukemattomien peltiosien maalausta ja raidoitusta.



Ruuvari löysi istuimet alkuperäispakkauksissa, sivulaukut ovat jälkituotantoa.



FJR nastarenkailla!...ei ihan tyypillisimpiä talvipyöriä.



Tuore HD.

Elastic istutettuna Hondaan.

Kuvat & tekstit T. Lehtonen

Talvirallissa 2015 koettua

Helmikuun 13-15 pidettiin Vihtijärvellä, Two Pistons MC:n isännöimä mp69:n perinteinen talviralli. Viikonlopun aikana paikalla kävi 115 pääsymaksun maksanutta 97:llä moottoripyörällä, liekö sijaini ja miedohko pakkanen houkuttanut väkeä. Järjestelyt olivat erinomaiset, olihan kerholla aiempaa kokemusta vastaavasta tapahtumasta muutaman vuoden takaa.

Moni paikalle perjantaina saapunut yllättyi sunnuntaina kun pe iltana satanut märkä lumi jäätyessään hyydytti pyörien sähköiset hallintalaitteet ja virtalukot (ei koske MZ). Ehkä jatkossa nähdään täälläkin enemmän pressutettuja ja pyöriä kuin tähän asti. Onneksi järjestäjillä oli upeat lämpöiset puitteet pyörien sulatukseen. Ohessa jotain otoksia paikalta ■

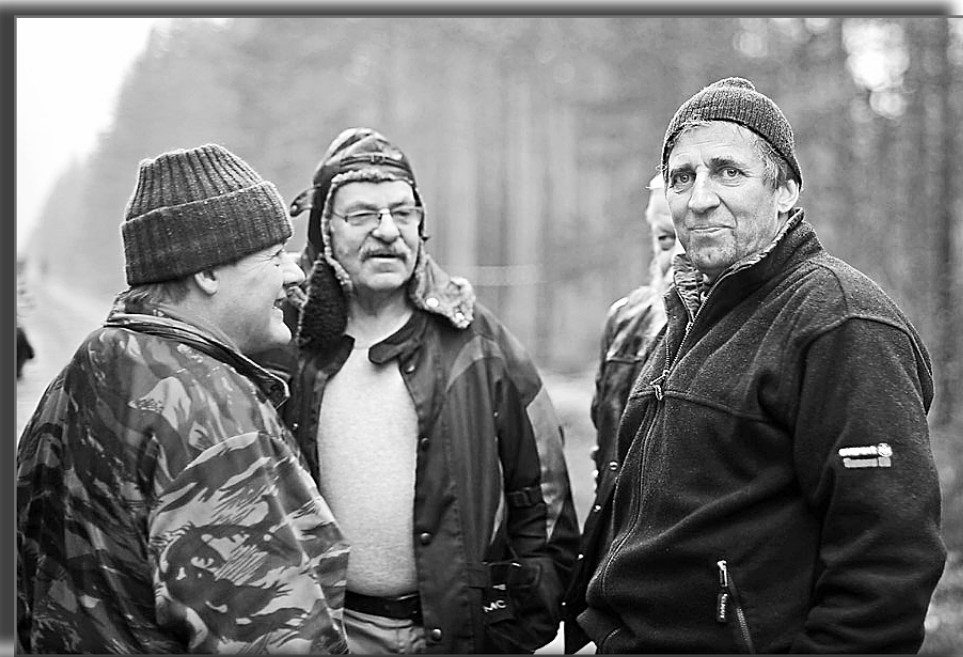
Saksalainen näkemys itse rakennetusta vaunuvedosta 100% lukolla sekä paineilmakytkentäinen joka otti voimansa vararenkaasta. Kulkee omistajan mukaan vaivatta 40cm hangessa.

Omistaja on muuten ikänsä asunut MZ-tehtaan kupeessa, oli paljon tarinaa hyvistä vanhoista ajoista keväisine uutuusmallien bongailuineen. Pitänee ensi talveksi opetella saksan alkeet!

Upea suksi-Jawa.



Toinen paikalla olleista mitseistä. Joku muu oli laskenut oluttölkin kuvaan...



Pystymettä

Perinteinen Pystymettäralli pidettiin lokakuun viimeisenä viikonloppuna Isojoella.

Etelästä saapuvat saivat ajella ralliin perjantaina kuivassa pakkassäässä, joillakin kohdin pientä lumituiskua kyllä esiintyi joka ei haitannut menoa. Pohjosen pojille ja tytöille kyyti oli kylmää, jo Kurikasta pohjoiseen oli tienpinnat jääkaljamalla, lunta ja räntää riitti.

Itse rallipaikalla ilma oli mukavan syksyinen. Runsaslukuinen rallikansa nautti olostaan perinteisin menoin ja kiittävät järjestäjiä hyvin hoidetusta tapahtumasta. ■

Syksyllä tavataan, toivottaa Kalle

Vuoden 2014 MZ tapaamisajo pidettiin Punkaharjulla Maatilamatkailu Mannisella. Osallistujia oli kiitettävästi ja järjestelyt olivat Savonlinnan pojilla hanskassa, joten suuret kiitokset heille.

Tapahtumat etenivät perinteisesti rutiinilla. Kiertoajelu suoritettiin kauniilla Punkaharjun maisematiellä, josta poikettiin metsämuseoon. Museon alueella oli pie-

nimuotoinen vanhojen ajoneuvojen ja koneiden näyttely, sekä metsurien SM kilpailut.

Tapaamisajon huipputietä lukeutuu myös "MZ elää" -filmin ensi-ilta. Filmin oli koonnut Timo Lehtonen vanhoista DDR uutisfilmeistä ja omista nauhoituksistaan.

Kuvat puhukoot puolestaan tapaamisajon tunnelmista! ■



MZ tapaaminen 2014





MZ 175g

Poikettiin morjenstamaan naapurikerhon Jawasakin pitkäaikaista vetäjää ja aktiivia Veikko Koskea Keravalle.

Tallin uumenista paljastui vielä pientä vii-

meistelyä kaipaava MZ 175g. Veka on talven mittaan rakennellut pyörää, joka on jo museokatsastettu.

On aina lämmittävää kun näkee uutta voimaa

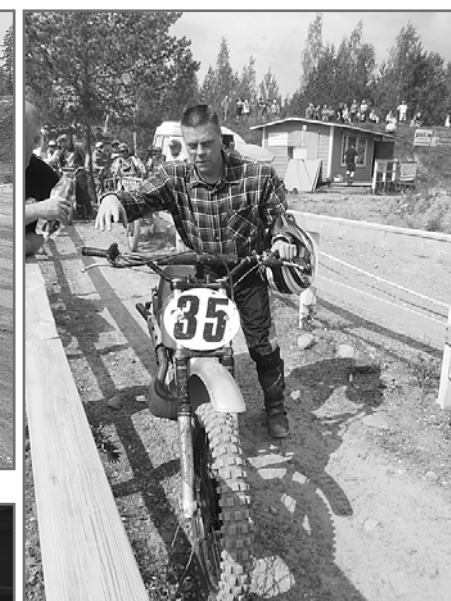
MZ harrastuksen piirissä. Toivotetaan ”uusi” gelanden tervetulleeksi joukkoomme, toivottavasti myös näemme pyörän kokoontumisissamme. Tervetuloa! ■

Classic Grossia Ohkolassa

Classic Grossin 2014 SM osakilpailu ajettiin Tuusulan Moottorikerhon järjestämänä Ohkolan radalla Mäntsälässä. Veteraani Moottori Pyörä Clubin Stadion pärtsarit suuntasivat kevätajonsa myös sinne. Ajoon osallistui lähes sata veteraania pyörineen.

Veteraanigrossit ovat saaneet vankan jalansijan vanhojen pyörien harrastajien piirissä, joten osanottajia on runsaasti kaikissa luokissa ja kilpailu oli kovaa, eikä armoa annettu. Voitoista ja pisteistä ajettiin toissaan.

Varikolla kierrellessä näkyi myös tuttuja MZ-harrastajia kisailemassa pisteistä. Salosen Kalle kilpaili viissatasissa Husella ja Lahden Jukka 250 Mitsillä. ■



MZ 2015 tapaamisajo

Kuluvan vuoden tärkein kokoontumisaajo pidetään 5-7. kesäkuuta Valkeakosken Haukilan kylässä Kariniemen leirikeskuksessa osoitteessa Kariniementie 143 37740 Haukila.

Portit aukeavat perjantaina klo 14.00 ja koko leirikeskus on viikonlopun vain MZ-ajajien käytössä. Alueella on yli 50 sisämaajoituspaikkaa ja riittävästi telttailutilaa sekä 30 hengen sauna, joka pidetään enimmäkseen lämpimänä.

Sisämaajoitustilat ovat pääosin 8h huoneita, joista makuupaikkoja voi varata vasta paikan päällä. Tiedossa mukavaa yhdessäoloa eri ohjelmien parissa. Lauantaina perinteinen päiväretki.

Lisätietoja:
T. Lehtonen 040 801 2697
E. Mäkinen 040 543 5836

**Viikonlopun hinta on
40 e/aikuinen
(alle 15-vuotiaat ilmaiseksi)
sisältäen:**

- Telta- tai sisämaajoitus vapaavalintaisesti (omat liinavaatteet)
- Saunan
- Perjantaina iltapala
- Lauantaina aamupala, päivällinen ja iltapala
- Sunnuntaina aamupala

(Huom. Alueella ei palveluita, lähimpään kauppaan n. 20 km).

Ajo-ohjeet kartassa, opastus perille.

Tervetuloa

**yli 50
sisämaajoitus-
paikkaa**

**30 hengen
sauna**

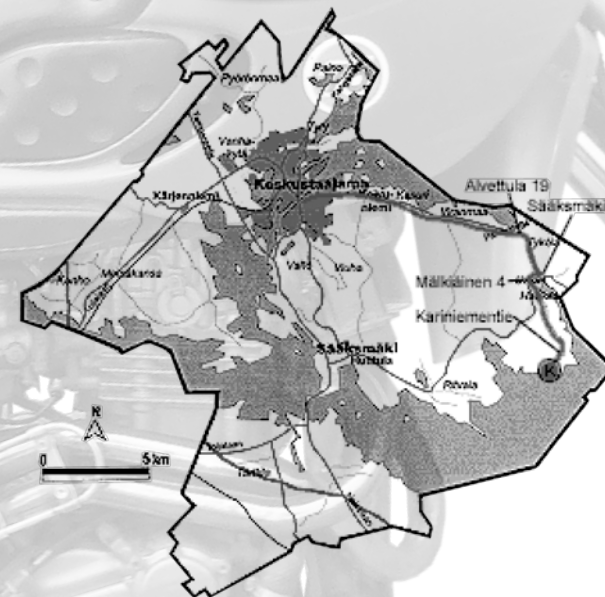


Kariniemen leirikeskus

Kariniementie 143, 37740 Haukila

**Älkää käyttäkö gps-laitetta,
kun tulette Kariniemeen.**

1. Valkeakoskelta Pälkäneen suuntaan 11 km. Käännyttään oikealle: viitta Alvettula 19.
2. Uskilantietä Uskilaan 3 km. Käännyttään oikealle asfalttitieltä: viitta Sääksmäki 14.
3. Koivukujaa vajaa kilometri Haukilan koululle. Käännyttään vasemmalle: viitta Mälkiäinen 4.
4. Mälkiäisten tietä 4 km. Käännyttään oikealle: Kariniementie.
5. Kariniementietä noin 1,5 km. Olet perillä!



Linkki Kariniemen sivuille:

http://www.valkeakoski.fi/portal/suomi/kulttuuri_ja_vapaa-aika/nuoret/nuorten_vapaa-aika/kariniemen_leirikeskus/

2

Jos vastaanottajaa ei tavoiteta, palautus osoitteeseen: VEIJO KINNUNEN, SAINSAALONTIE 57, 68230 LOHTAJA

