



VIESTI

2•2026



**MZ KUBA - VIERAILU TRABANT-MUSEOLLA
MZ-TAPAAPISAJOT RASUALLA - TÄSTÄ SYYSTÄ
ME RAKASTAMME MITSEJÄMME**



MZ-VIESTI

nro 105 | 1/2025

Vaivatta eteenpäin:
Suomen MZ-ajajien
jäsenlehti,
kaikki vähässä,
kestävä & asiallinen,
kallistetaan hyvin
valittuun suuntaan.

MZ-VIESTIN TOIMITUS
Seppo Aaltonen
p. +358 40 010 1208
kuoppaneuvos.kalle@
gmail.com

TALOUDENHOITAJA
Mika Järvenpää
p. +358 50 063 7013
mtty.jarvenpaa@gmail.com

JÄSENREKISTERI/-ASIAT
Tuula Aronen
mzjasenrekisteri@gmail.com
Kyntäjängtie 32, 33340 Tampere

Suomen MZ-Ajajat
Jäsenmaksu v. 2025
20,00 euroa tilille
FI03 5237 0020 0103 30

KANSIKUVA
Tomas Grönqvist

MZ-FAHRER
ALLER LÄNDER,
VEREINIGT EUCH!

HYVIÄ TUULIA TIELTÄ TUULEN

En koskaan uskonut päätyväni tieltä tuulen tänne MZ-Viestin toimitukseen. Mutta niin ne vaan monet mutkat ja pitkät suorat kuljettivat, vääjäämättömästi viestimestareiden Keijon ja Kallen rengasurille ja lopulta tänne sivulle kaksi.

Kyllähän tämän julkaisun sivuilla leijuu Keijon hyvä henki ja MZ-filosofian perusta: ystävällisyys, suvaitsevaisuus ja ajaminen maisemissa yhdessä muiden samanhenkisten kanssa. Vuosikymmenten aikana tämä meidän yhteisö, siksi sitä voimme hyvällä mielellä sanoa, on sitkeästi järjestänyt yhteisiä tapaamisia kesäisin ja syksyisin, ja julkaissut tätä käsissäsi olevaa mainiota lehteä. Keijon poismeno, tai siirtyminen hänen elämänfilosofian mukaan ”toiseen olemisen tasoon”, oli meille tietysti suuri menetys ja hänen taistelunsa terveytensä kanssa suuri sankaritarina. Mutta sankaritarina on ollut myös se, että Kalle on pitänyt tätä julkaisua hengissä, ja onhan siinä varmasti auttanut ”junttakin”. Kuoppaneuvos tuskin täysin vetäytyy laakereilleen, ihmettelen jos näin käy. Mutta kyllähän tämä järjestely varmasti helpottaa henkisesti, voi siirtyä vapaaksi toimittajaksi tai vaikkapa runoilijaksi.

Minun ja Arjan MZ-ura on ollut tapahtumarikas ja onnellinen. Olemme paljon velkaa tälle DDR:n kruunun jalokivelle, yksinkertaiselle, edulliselle ja luotettavalle kulkimelle, joka on vienyt meidät lukuisiin yhteisiin seikkailuihin. Nuorina opiskelijoina meillä ei ollut rahaa ostaa tai ajella millään japsipyörillä, mutta Mitsejä sai Ladan talvirenkaiden hinnalla. Siksi pystyimme hankkimaan molemmille omat! Bonuksena pääsimme mukaan radiakaaleihin ja innostaviin itäpyöräporukoihin, ja saimme joukon uusia, hauskoja ja ”vallankumouksellisia” ystäviä.

Olen viime aikoina vähän liikaakin muistellut menneitä ja hehkutellut olemattomia sankaritekoja. Näin tekevät eläkeläiset tai muuten vain itsensä vanhoiksi tuntevat. Pää on syytä kääntää vaikka väkisin tulevaan ja haaveiltava uusista matkoista, vaikka vain pienistä, mutta innostavista. Tai aloitettava jokin uusi MZ-projekti, vaikka pienoismallin rakentaminen.

MZ-TAPAAMIS-AJOT 2026



Camping Rasua 12.-14.6.2026

Jokaiselle sopivan matkan päässä – näin voidaan todeta koontumisajopaikastamme Jämsänkosken Rasua Campin-
gistä. Monen vuoden jälkeen pääsimme Arjan kanssa mukaan tapahtumaan. Keli oli vielä torstaina, päivää ennen tapahtumaa, mainio, mutta kun lähdimme matkaan Helsingistä, tuuli vei meitä lentäen kohti pohjoista. Perillä oli jo mukava meininki meneillään, ja pääsimme melkein heti syömään makkarakeittoa ja vaihtamaan ajatuksia vanhojen tuttujen kanssa.



Meidän porukassa ei olla turhan tärkeitä siitä, millä ajopelillä Tapaamisajoihin osallistuu (mekin saimme ilmeisesti anteeksi omat potkulautamme). Hyvä näin, sillä vuodet vierivät ja kalusto vaihtuu: joskus ostetaan, sitten myydään ja välillä ei ole moottoripyörää ollenkaan. Joten paikalle sopi tulla esim. retkipakulla, sivuvaunutruppalla, Vespalla tai matkailuautolla. Tärkeintä on tulla tapaamaan vanhoja ystäviä, joiden kanssa on harrastettu yhdessä MZ-moottoripyörää tavalla tai toisella.

Perjantai-ilta meni mukavissa merkeissä, ja porukan ”ikärakenteesta” ehkä johtuen menttiin kohtuullisen aikaan nukkumaan joko telttaan, mökkiin tai vaneihin. Teltassa yö tuntui aika kylmältä, piti

laittaa pipot päähän ja merinovillaa ylle.

Lauantai alkoi hyvinkin riittävällä aamupalalla, jonne porukka kerääntyi pinkeästi heti kello 9. Yhteisajelulle lähdettiin Suur-Jämsän Moottoriklupille. Siellä olikin runsaasti vanhaa tavaraa näytillä, ihan hirtti, kuka ne joskus perii...

Päivälliseksi Rasuan ystävällinen emäntä tarjosi kinkkukiusausta, hyvin se maistui. Palkintoja jaettiin tuttuun tapaan ja tutuille kavereille, kuten pitääkin. Me voitimme Arjan kanssa upean jalkapallon (vangeille tarkoitettun).

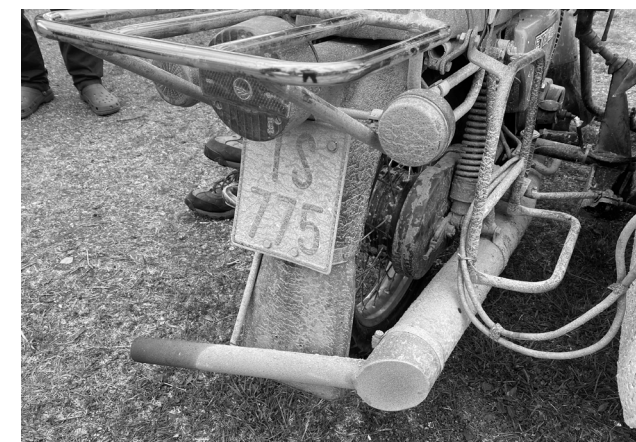
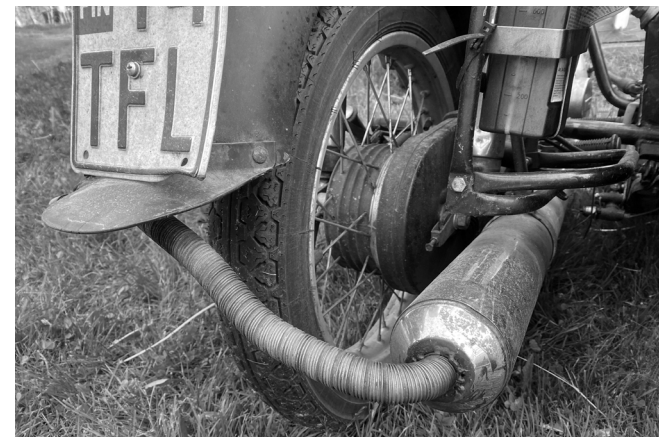
”Naiset saunaan” – kuului huuto, ja kaksi parempaa puoliskoa siellä kävikin. Miesten saunavuorolla Eesti Poika Topi toimi tutulla tavalla: ”Topi tuli saunaan – pojat lähti saunasta”.

Onneksi kiuas ei ollut kovin-kaan kuuma.

Illan suuri yllätys oli, että pääsimme kuuntelemaan Toffee-bändiä! Se soitti pitkän keikan, ja kappaleet olivat meidän mieleen ja hyvin esitettyjä. Olimme hieman ihmeissämme, että miten tuon tasoinen bändi esiintyy tällaisessa paikassa, mutta sitten muistimme, että täällähän on MZ-Tapaamisajot, ja soitto sen mukainen.

Illan hieman hämärtyessä alkoi myös sataa rankasti, ja sitä sitten riitti pitkin yötä. Aamulla ei enää satanut, ja oli mukava pistää leiri kasaan ja lähteä matkaan viimeisenä pyöräkuntana.





MZ Rasua palkitut

KIERTOPALKINNOT

Rautapyörä: Tarja ja Timo Salminen, pisin matka MZ R 500cc vm.1992 + superelastik sivuvaunu vm.1988, ajettu matka 588 km

Puupyörä ja Watburgin mittari: Jukka Lahtinen. Järjesti leiripaikan

Edelläkävijän miekka: Kari Tanskanen, MZ TS 230. Ajettu matka 130 km. Liittyi MZ- perheeseen kolmisen vuotta sitten.

MUUT PALKINNOT

Vanhin osanottaja: Matti Kuitunen. Tullut ajamalla 102 km. MZ RT 125 vm.1962.

Isolator tulppa: Mika Järvenpää. Simson 425 Sport oli polttanut pari tulppaa noin 100 kilometrin matkalla.

MZ-vyö (lahjoittanut Harri Silman): Juha Kirveslahti. MZ ES 250 Super Beeze, ajo-matka 100 km.

Nuorin osanottaja: Liisa Valkonen 12 v. Marjastajain huomiokellon (lahjoittajina Sillmannit)

Vanhimmat pyörät: Kalevi Sundqvist IFA DKW 125/0 vm1951 ja Airi Riitinki-Sundqvist MZ RT125 vm.1956. Palkittiin keittiövälineillä.

Mauri Määttä palkittiin **kerhon huomioliivillä**. Hän tuli Oulusta junalla osan matkaa, ja polkupyörällä loput noin 100 km.

PALKITUT ULKOMAALAISET OSANOTTAJAT

Kaksi puolalaista palkittiin Kerhon huomioliiveillä. Olivat Puolan MZ kerhon jäseniä.

Viron Toivo Korbelaianen sai MZ-mukin

Saksalaiset Manuela Werner, Thomas Dehnert ja Inge Ggynter saivat pokaalit

VIERAILU TRABANTMUSEOON



Isäntä

Pääsimme kokemaan aimo annoksen nostalgiaa ja ostalgiaa visiitillä hämmästyttävässä Trabi-museossa Salossa.

Kokoelman, ainakin 70 Trabia, on hankkinut Simo Soukka. Onneksi hän ymmärsi Trabien merkityksen jo niinä aikoina, kun itäsaksalaiset luopuivat pitkään odottamistaan autoista kopallisesta länsiolutta.

90-luvun alusta lähtien Simo on reissannut edestakaisin Saksan ja Suomen väliä ja tuonut lähes kaikki Trabinsa ajamalla Suomeen. Niiden suojaksi Simo suunnitteli ja rakensi kaksikerroksisen ympyrän muotoisen talon kierrätysmateriaaleista. Alakerros on rakennettu pääosin itse tehdyistä betonielementeistä ja muut osat ovat puuta. Talon nimi on Arkki. Trabeja on kahdessa tai kolmessa kerroksessa. Pieni osa talosta on Simolla asuinkäytössä. Simon juttuja Trabeista ja Saksasta olisi kyllä kuunnellut pitempäänkin, mutta illaksi oli ehdittävä Vmpk:n vuosiralliin Turun Ruissaloon.



Trabant oli Itä-Saksassa valmistettu henkilöauto, josta tuli yksi itäblokin tunnetuimmista automalleista. Sen valmistaja oli VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickausa.

Trabant ei ollut DDR:ssä vain auto, vaan eräänlainen arkielämän symboli. Se edusti sekä sosialistisen järjestelmän niukkuutta, että ihmisten kekseliäisyyttä. Nykyään Trabantilla on aivan erilainen asema: siitä on tullut kulttiauto ja nostalginen pala Itä-Euroopan historiaa.

Trabantia ei ollut huono auto, vaan yksinkertainen ja toimiva perusauto, jonka kehitys pysähtyi vuosikymmeniksi.

Miksi MZ sai kehittyä mutta Trabant ei? Tähän vaikuttaa yksi erittäin tärkeä asia: moottoripyörä oli DDR:lle vientituote. Niitä vietiin paljon ulkomaille, esimerkiksi Britanniaan, Suomeen, Yhdysvaltoihin, Australiaan ja moniin sosialistisiin maihin kuten Kuubaan. MZin oli siis pakko pysyä edes jollakin tavalla kilpailukykyisenä.

Trabantilla taas oli valtava kotimainen kysyntä ilman todellista kilpailua. DDR:n kansalaiset eivät voineet mennä Volkswagen-kauppaan ja ostaa uutta Golfia. Siksi Trabantin kehittämiseen ei ollut samanlaista markkinapainetta.

Mitsillä oli erikoinen maine lännessä, se ei ollut siellä pelkästään ”itäpyörä”. Esimerkiksi MZ:n tehdaskilpailutoiminta oli erittäin menestyksenkästä. Insinöörit kehittivät kaksitahtitekniikkaa, joka vaikutti myöhemmin myös länsimaiseen moottoripyöräteollisuuteen. Erityisen kuuluisa oli Walter Kaaden, MZ:n legendaarinen moottori-insinööri. Hän kehitti kaksitahtimoottoreihin muun muassa tehokkaampaa pakokaasun hyödyntämistä ja paisuntakammion toimintaa. Kaadenin ratkaisut olivat merkittäviä kaksitahtimoottorien kehityksessä.

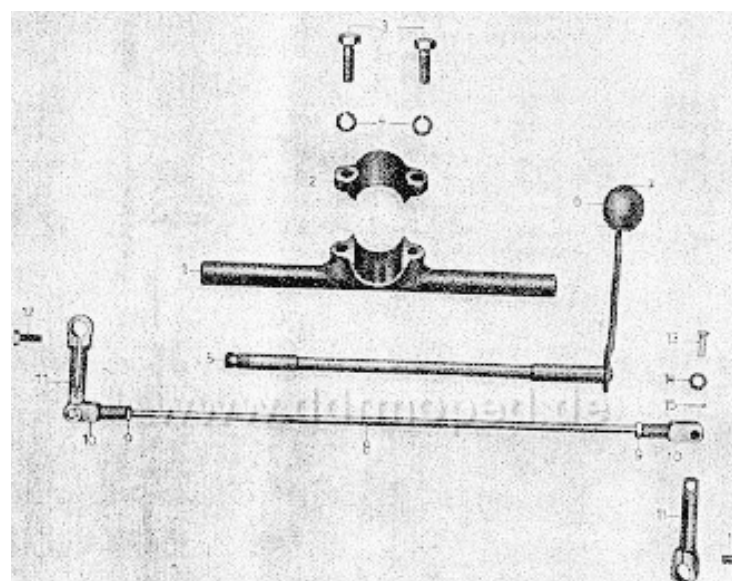
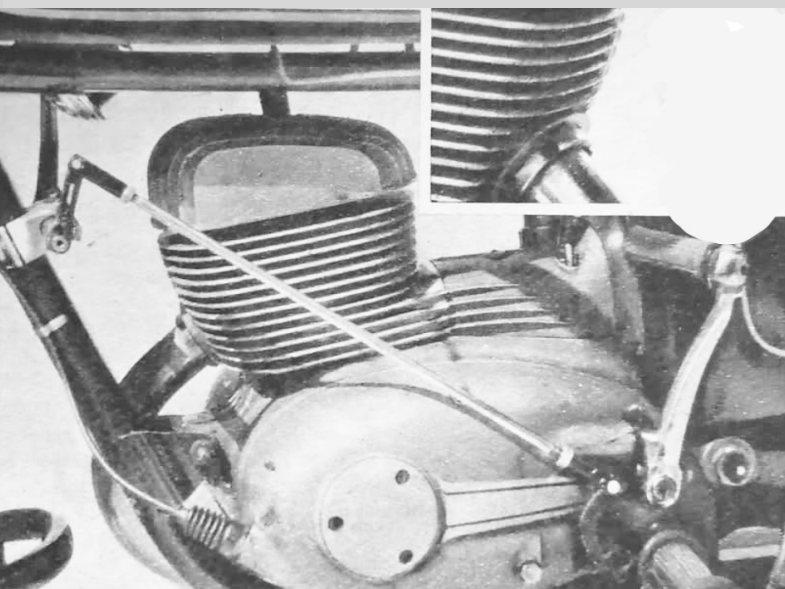


- 1957: Ensimmäinen Trabant, P50, tuli tuotantoon. Nimi Trabant tarkoittaa seuralaista tai kumppania.
- 1964: Esiteltiin Trabant 601, josta tuli ylivoimaisesti tunnetuin malli. Sen tuotanto jatkui lähes muuttumattomana yli 25 vuotta.
- Trabantin kori oli valmistettu Duroplast-muovista, koska teräksestä oli DDR:ssä pulaa. Alustassa oli kuitenkin teräsrunko.
- Moottorina oli kaksisylinterinen, kaksitahtinen noin 600 cm³:n moottori, joka tuotti vain noin 26 hevosvoimaa.
- Auto oli rakenteeltaan hyvin yksinkertainen, kevyt ja suhteellisen helposti korjattava. Toisaalta tekniikka vanheni pahasti 1970–80-luvuilla.
- Trabantin suurimpia ongelmia oli pitkä toimitusaika: uutta autoa saattoi joutua odottamaan DDR:ssä vuosia. Siksi käytetty Trabant saattoi olla jopa uuden veroinen tai kalliimpi.
- 1989: Berliinin muurin murtuminen muutti Trabantin aseman. Länsiautot tulivat nopeasti itäsaksalaisten saataville, ja Trabantin kysyntä romahti.
- 1990–1991: Viimeinen Trabant-malli oli 1.1, jossa oli Volkswagenin 1,1-litrainen nelitahtimoottori. Tuotanto päättyi lopullisesti huhtikuussa 1991.

MZ-KÄSIVAIHTEISTOLLA

Monet jalkavammaiset tai myös jalka-amputoidut ajaisivat mielellään moottoripyörällä, ellei siinä olisi jalkavaihteistoa. Jotkut ovat jo kehittäneet omia vastaavia virityksiään, mutta on kuitenkin parempi, jos valmistaja itse on asian takana.

On vain tervetullutta, että Zschopaun tehdas on tässä taas kerran näyttänyt hyvää esimerkkiä ja kehittänyt mainittuun tarkoitukseen käsivaihteistot sekä ES-malleihin että MZ 125/3 -malliin. Tarvittavat osat on tilattava VEB Motorradwerk Zschopaun sopimuskorjaamoiden kautta. Valokuvamme näyttävät selvästi, miten vaihteisto on rakennettu ja mihin se ajoneuvossa asennetaan.



ZEN JA MZ-SIVUVAUNUPYÖRÄLLÄ AJAMISEN TAITO

On myöhäissyksyn viikonloppu vuonna 1981 ja olemme päättäneet porukalla kokoon-tua muistelemaan menneen kesän yhteistä matkaa Unkariin, jossa meidän pieni joukkomme osallistui silloisen Itäblogin suurimpaan kokoon-tumisasajoon Pannoniaralliin, "Pannonia Találkozó 1982".

Yhteensä meitä taisi olla kahdeksan hullua ja seikkailumielistä nuorta aikuista. Silloisella tyttöystävälläni Arjalla on iso isäni vanha 50-luvun turkki päällään. Vaikka hän matkustaa poikkeuksellisesti sivuvaunussa (ajoi siihen aikaan jo omalla pyörällä), joka antaa matkustajalle kohtalaisen hyvän suojan syyssätä vastaan, on pukeuduttava mahdollisimman lämpimästi.

Itselläni on vuorellinen Belsaffin nailonpuku, jonka antama suoja onnettomuustilanteessa on varsin kyseenalainen. Silti se on perinteistä nahkapukua paljon lämpimämpi ja pitää myös jonkin verran sadetta.

Ajoneuvomme on varovasti sanoen hieman erikoinen. Itäksalainen 250 kuutiainen ja 21 hevosvoimainen MZ on saanut vierelleen samanmerkkisen 70 kiloa painavan sivuvaunun, jonka etukuomun voi avata sisäänastumisen helpottamiseksi (avattu kuvassa). Vaunussa on tilaa yhdelle matkustajalle ja hänen takanaan sijaitsee pieni kannellinen tavaratila. Yhdistelmän matkanopeus on vaatimattomat 60–75km/h.

Kuvan ottamisen jälkeen matka kohti Vaasaa alkaa. Illan muistelot ja kohtalaisen runsas Egri Bikavérin ja Pálinkan nauttiminen jyskyttävät päässä ja kierrättää mahaa. Silti ajaessa tuntuu voimautumista: uudet ystävät, yhteinen harrastus ja aate. Hienoa.

Kilometrit taittuvat hitaasti ja kuolemaa tehden. Ajaessa painun zen-tilaan ja tyttöystävä torkkuu sivuvaunussa; integraalikipärä peittää onnellisen hymyn, niin ainakin luulen. Kun saavumme 250 kilometrin ja kuuden tunnin ajon jälkeen Vaasaan opiskelijakämpän eteen on jo pimeää ja pakkasta. Olemme onnellisia.

TÄSTÄ SYYSTÄ ME RAKAS- TAMME MITSEJÄMME

MZin viehätys ei perustu siihen, että se olisi parempi kuin BMW. Päinvastoin. Sen puutteet kuuluvat tarinaan.

1. Mitsissä on persoonallisuutta

Nykyisin kuluttaja saattaa ostaa ajoneuvon sen ominaisuuksien perusteella. Pitää olla tehoa, kokoa, näköä ja luotettavankin sen pitäisi olla. Moottoripyörät muistuttavat muovi- ja lasikuituammuksia, tai osa myös panssarivaunuja. MZ on eri tavalla ja muilla ominaisuuksilla varustettu persoonallinen kulkupeli, jonka muut motoristit useimmiten tunnistavat. Sillä on vahva identiteetti.

2. MZ syntyi tavallisen ihmisen ajoneuvoiksi

MZ:n juuret ovat Itä-Saksassa, jossa moottoripyörän piti olla tavallisen ihmisen kohtuuhintai-

nen, käyttökelpoinen kulkuväline, eikä mikään luksustuote.

Lähtökohta oli: "Ihmisillä pitää olla mahdollisuus liikkua."

3. Mitsistä tuli enemmän kuin kulkuväline

MZ oli aluksi kulkuväline, jolla pääsi luotettavasti paikasta toiseen, vaikka koko perheen voimin. Meillä Suomessa sillä oli pitkään sama arkipäiväinen rooli. Mutta vähitellen, auton korvattua moottoripyörät kulkuvälineenä, Mitsistä tuli harrastusväline ja seikkailukaveri. Se huokui nostalgiaa ja se sai kulttipyörän maineen. Sen ajajilla syntyi voimakas tunneside ajokkiinsa, jota ei tottavie voi selittää pelkillä tekni- sillä ominaisuuksilla.

4. Mitsin kanssa joutuu olemaan empaattinen. Mitsin omistaja oppii vähitellen:

- miten käynnistys onnistuu,
- milloin kaasua pitää antaa,
- mitä erilaiset sivuäänet tarkoittavat,
- miten kone käyttäytyy kylmänä ja kuumana,
- miltä moottorin kuuluu kuulostaa.

Syntyy koneen ja ihmisen välinen suhde. Ja juuri tässä Mitsit eroavat nyky- aikaisista moottoripyöristä.

MZ pyytää: "Ymmärrä minua."

BMW: Haluan päästä pitkälle, luotan koneeseen.

MZ: Minä ja tämä kone selviämme yhdessä!

Mitsit ovat kaiken kaikkiaan aika sympaattisia vehkeitä. Niissä meitä kiehtoo usein omanlainen, mutta ymmärrettävä tekniikka, merkin ainutlaatuinen historia ja tarinat, sekä brändin sitkeys. Ainakin minä suhtauduin Mitseihini kuin vanhoihin ystäviini, joiden kanssa kuljimme moottoripyörämaailmassa vähän niin kuin vastavirtaan.

Kun toimintakulttuuri muuttuu koko ajan ympärillämme nopeammaksi, digitaalisemmaksi, sähköisemmäksi ja automaattisemmaksi, Mitsimies tuumaa siihen, että "tämä riittää minulle, en halua olla tässä mukana". Hän ei halua olla IHROP (ihmisrobotti). Hän haluaa tuntea, haistaa, maistaa, nähdä ja tietää oikeasti, mitä on tekemässä.

Mitsi on paljon enemmän kuin menestyvän, rikkaan ja vauhdikkaan kulutuselämän symboli. Päinvastoin, sen brändiin liittyy niukkuutta, kekseliäisyyttä, korjaamista ja selviytymistä. Siksi Mitsillä ajaminen on tänä päivänä paljon enemmän kuin nostalgiakylläistä moottoripyöräilyä. Se on matka toiseen maailmaan.

On ihmeellistä, että teemme koneesta osan omaa elämäämme. Mitsi sitoo meidät itseensä ymmärrettävän tekniikan, persoonallisen muotoilun ja lopulta yhteisen kokemuksen, yhdessä matkasta selviytymisen kautta.

ON OLLUT SILLOIN TÄLLÖIN PIENTÄ SÄÄTÄMISTÄ...

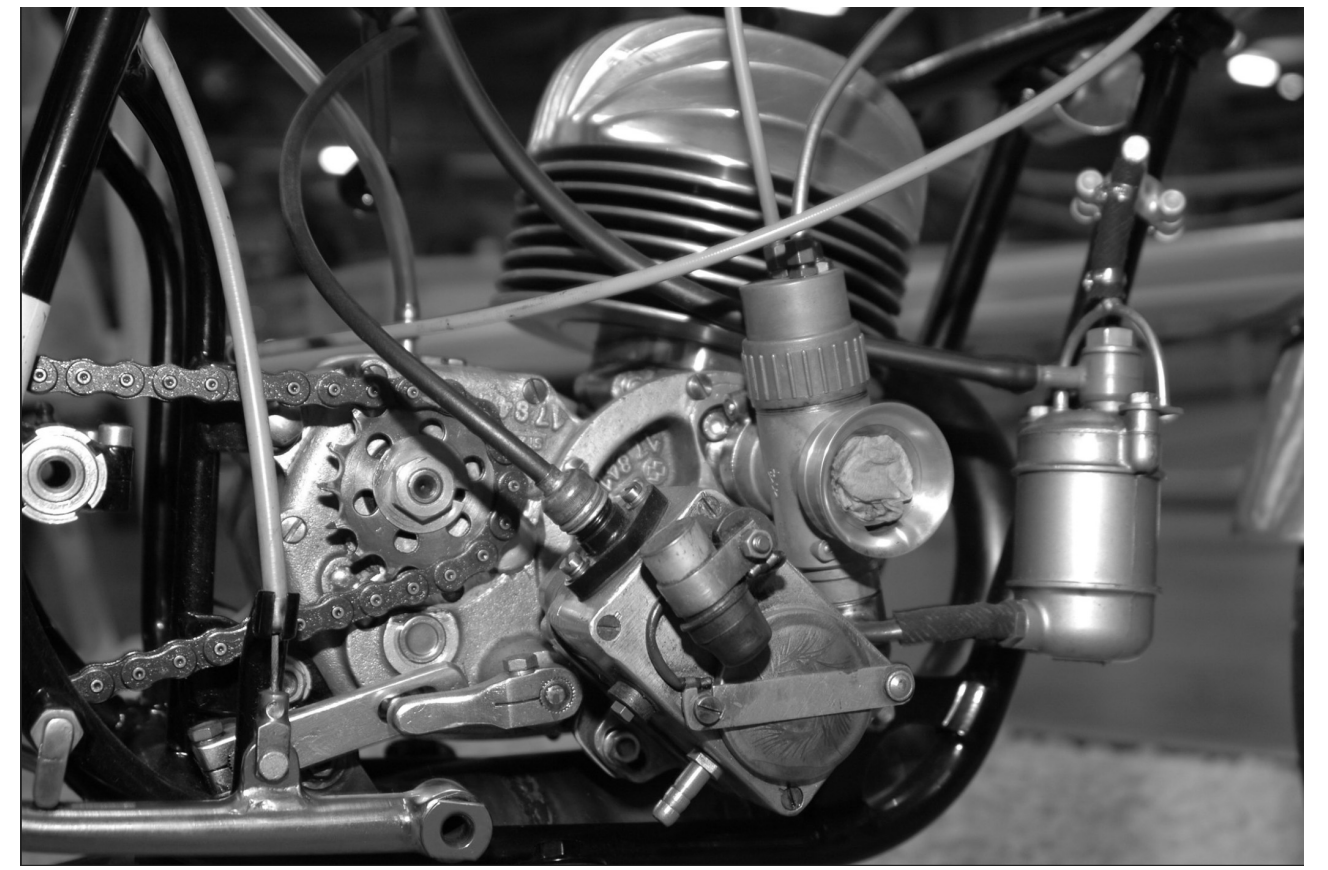
On ollut kaikenlaisia teknisiä ongelmia, joita olen kohdannut ajaessamme MZ-moottoripyörillä. Muistelen ja listaan mielessäni mielenkiintoisimmat tapaukset:

- Kahdesta Mitsistä on hajoanut kiertokangen laakeri noin 50 000 kilometrin ajon jälkeen. Niitä ei voi vaihtaa, vaan moottoriin on asennettava uusi kampiakseli. Kiertokangen laakerin vaihto ja varsinkin kampiakselin tasapainottaminen vaihdon jälkeen ovat vaikeita.
- Kaksi kertaa mäntään on palanut reikä. Ensimmäisellä kerralla sytytysketki oli väärin säädetty, toisella kerralla suutin meni tukkoon ja kone sai liian laihaa seosta.
- Monesti oikkuileva ja viallinen sytytyspuola on aiheuttanut harmaita hiuksia. Vika ei korjaantunut kuin puolaa vaihtamalla.
- Useita kertoja kampiakselin stefat ovat vioittuneet, ja bensaa on päässyt vaihdela-

tikkoon ja sotkeutunut öljyn joukkoon. Lopulta yli äyräiden täyttynyt vaihdelaatikko on sylkenyt bensa-öljyseoksen taivaan tuuliin ja ajajan saappaille.

- Kerran ensiövedon rattaat ovat kuluneet sivuvaunukäytössä niin hampaattomiksi, että veto on hävinnyt täysin. Kone käy upeasti, vaihteet menevät hyvin päälle, mutta moottoripyörä pysyy paikallaan, eikä liiku mihinkään suuntaan.
- Turvauduin kerran myös diplomi-insinöörin apuun. Matkalla erääseen kokoon- tumisajoon MZ alkoi pätkiä ja ajo muuttui todella nyki- väksi. Kun vihdoinkin pääsin perille, Veikko Luomi ryhtyi tutkimaan vikaa. Aika pian se löytyikin: sytytysjärjestelmäs- sä tärkeää tehtävää hoitava kondensaattori oli vioittunut. Koska meillä ei ollut uutta mukana, Veikko teki sellai- sen itse!

- Lataussäädin oli aikoinaan oikein murheen kryyni. Vanhetessaan sen kärjet hapettui- vat ja kuluivat siihen malliin, että akulle tuleva latausteho heikkeni merkittävästi tai sitä ei ollut ollenkaan. Koska la- turin alkuperäinen tehokin riitti juuri ja juuri valojen pi- tämiseksi ajon aikana päällä, alkoi akku hyytyä, samoin MZ. Säätimen korjaaminen kannatti ohjekirjankin mu- kaan jättää merkkihuollon tehtäväksi. Itse korjaten sai akun kiehumään tai lopulli- sesti kuolemaan.
- Olen myös kokeillut, mil- laista hommaa on ketjujen etsiminen maantienojasta. Yhdellä mökkireissulla ajoin reipasta vauhtia pitkää ylä- mäkeä, kun yhtäkkiä veto hävisi ja katkenneet ketjut lensivät ulos ketjusuojista. Onneksi oli varaketjuliitin mukana.





Kyseinen kuva liittyy International Six Days Enduroon eli ISDE -moottoripyöräkilpailuun (vuoteen 1980 asti nimeltään International Six Days Trial eli tuttavallisesti Six Days).

Kuvassa oleva tiimi on Itä-Saksan (DDR) maajoukkue, joka osallistui pääluokkaan eli World Trophyyn vuoden 1982 kilpailussa. Kilpailu (57. Internationale Sechstagesfahrt) järjestettiin tuolloin Považská Bystricassa, silloisessa Tšekkoslovakiassa. Joukkueen kuljettajat edustivat Itä-Saksan legendaarisia moottoripyörämerkkejä, Simsonia ja MZ:aa. Joukkueessa ajoivat seuraavat kilpailijat:

- Rolf Hübler (Simson)
- Bernd Lämmel (Simson)
- Jens Scheffler (MZ)
- Frank Schubert (MZ)
- Jochen Schützler (MZ)
- Harald Sturm (MZ)

Vaikka MZ jäi Grand Prix -sarjassa usein kakkosijalle, samaa ei voi sanoa tehtaan menestyksestä ISDT-kilpailuissa. Suoraan sanottuna tehdas hallitsi lajia lähes vuosikymmenen ajan. Kun tarkastelee 1970-luvun alun ES-mallien polttoainesäiliön korkkeja, huomaa MZ:n ol-

leen syystäkin ylpeä saavutuksistaan: tehdas voitti World Trophy -mestaruuden joka vuosi vuosina 1963–1967 sekä uudelleen vuonna 1969.

Sekä Saksin Erzgebirge-vuoriston nopeilla ja kuivilla osuuksilla että Mansaaren vuoden 1965 kilpailun sateen pehmittämässä, sitkeässä mudassa kurinalainen MZ:n tehdastiimi ja sen kestävät pyörät osoittivat kykynsä.

Pyörissä käytetyt moottorit eivät kuitenkaan todellisuudessa poikenneet merkittävästi tavallisista katukäyttöön tarkoitetuista sarjatuotantomalleista. Vaikka niissä saattoi olla yksi vaihde enemmän ja sylinterin kanavointi oli hieman erilainen suorituskyvyn maksimoimiseksi, ne eivät olleet kaukana niistä vakio-moottoreista, joita käytettiin 1970-luvun alun suosituissa arkikäyttöön tarkoitetuissa pyörissä.

Kysynnän vuoksi MZ:n tehdas valmisti kilpaosastollaan rajoitetun määrän ISDT-replikamalleja, joita myytiin suurelle yleisölle kilpakäyttöön. Nämä tehtaan valmistamat replikat ovat nykyään varsin harvinaisia ja erittäin haluttuja klassikko-pyörien harrastajien keskuudessa.

Itä-Saksa oli siis pitkään yksi enduron mahdimaista, ja esimerkiksi Harald Sturm ja Jens Scheffler voittivat myöhemmin urallaan kyseisen Trophy-maailmanmestaruuden vuonna 1987. Vuoden 1982 kisassa joukkueen menestys kuitenkin kariutui Bernd Lämmelin vakavaan loukkautumiseen ja keskeytykseen jo kisan alkuvaiheessa.



THE FABULOUS
6 DAY TRIAL MODEL
FIRST TIME AVAILABLE
IN THE U.S.!

- Motorcycle comes fully equipped to race any Enduro event in the U.S.
- Race ready for the most rugged motorcycle races.
- Centerline braking for straight stopping
- Extremely strong rims made of Spring Steel
- Dual ignition
- 5 speed transmission
- 250cc/105 mph
- Fully enclosed chain
- Only \$925.00 P.O.E.

DEALER'S INQUIRIES INVITED

Write to:
Competition Enterprises Distributor
1208 Sylvan Street
West Covina, Calif. 91700
Phone (213) 337-6811



