

NEUES AUS



ZSCHOPAU

Von Ing. Herbert Friedrich,
Leiter der Forschungs- und Entwicklungsstelle
des VEB Motorradwerk Zschopau

Nachdem im ersten beziehungsweise zweiten Quartal dieses Jahres im VEB Motorradwerk Zschopau die verbesserten Typen ES 175/1 und ES 250/1 und der neue Typ ES 300 der großen ES-Typenreihe in Serie gingen, ist jetzt als Abrundung des neuen Fertigungsprogramms von MZ die kleine ES-Typenreihe mit den Typen ES 125 und ES 150 in der Großserie angelaufen. Damit wurde die Fertigung der MZ 125/3, die aus der RT 125 über die RT 125/1 und RT 125/2 in steter Weiterentwicklung entstanden war, eingestellt. Diese hunderttausendfach bewährte Konstruktion, die nach 1945 auch in vielen motorradbauenden Ländern nachgebaut wurde und den Motorradbau insgesamt stark befruchtet hat, war konstruktiv restlos ausgeschöpft, und es mußten neue Wege beschritten werden.

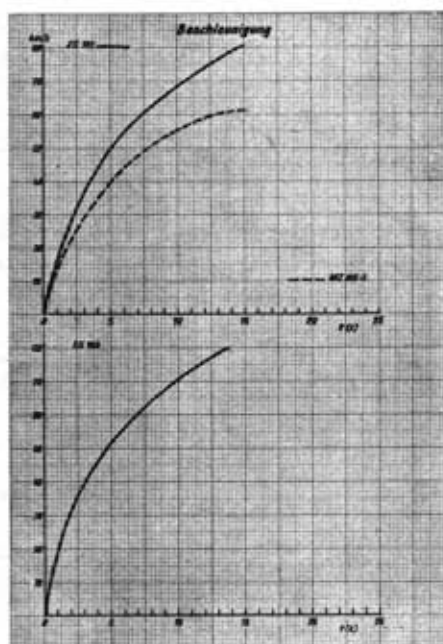
Für den Nachfolgetyp der MZ 125/3 ergab sich die Grundkonzeption einerseits aus den Forderungen des immer dichter werdenden Straßenverkehrs beispielsweise nach Verbesserung der Beschleunigung, Steigerung der Fahrsicherheit, Verringerung der Abgasfahne und Senkung des Geräuschpegels und andererseits aus den Zielstellungen des Werkes nach größerem Fahrkomfort, Erhöhung der Laufzeit bis zur Generalreparatur und Senkung der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Gleichzeitig sollte die bei MZ schon sehr weit fortgeschrittene Standardisierung, die sowohl eine Steigerung der Arbeitsproduktivität als auch ein breites Verkaufssortiment garantiert, weitergeführt werden.

Da der Motor MM 125 für die MZ 125/3 und der Rollermotor RM 150 für den Motorroller Berlin bereits als Einheitsmotor ausgebildet waren, wobei Unterschiede nur in der Zylinderbohrung und im zusätzlichen Gebläse des Rollermotors bestanden, wurde bei der Weiterentwicklung dieses Einheitsmotors nur durch einen zusätzlichen Zylinderkopf auch die Voraussetzung für einen Motorradmotor mit 150 ccm geschaffen. Dadurch entstand die kleine ES-Typenreihe mit den Typenvarianten ES 125 und ES 150, die sich bei gleichem Fahrgestell nur durch das Hubvolumen des Einheitsmotors unterscheiden.

DAS FAHRGESTELL

Aufbauend auf den Erfahrungen und Erfolgen mit dem Vollschrwingen-Fahrgestell der großen ES-Typenreihe wurde diese Fahrwerkskonstruktion auch für die kleine ES-Typenreihe gewählt. Die Trennung von Radführung und Federung mit Dämpfung ergibt die Voraussetzung für den auch beim Motorrad zu fordernden Fahrkomfort, wobei die Lenkprobleme der Langschwingen durch exakte Untersuchungen einwandfrei zu beherrschen sind.

Die durchgeführten Ermittlungen ergaben bei den hohen Stückzahlen von etwa 40 000 Stück pro Jahr wesentlich günstigere Fertigungszeiten für einen Preßstahlrahmen gegenüber dem Rohrrahmen. Da außerdem der Preßstahlrahmen bei gleicher Formsteifigkeit gegenüber dem Rohrrahmen um etwa acht Prozent leichter ausfiel, wurde diese Rahmenkonstruktion gewählt. Im Gegensatz zur sonst üblichen Punktschweißung erfolgt die Verbindung der beiden Rahmenhälften nur durch Fal-



zung ohne jeden Schweißpunkt, wodurch die Verwindungsfestigkeit noch um etwa 20 Prozent gesteigert werden konnte. Der Import der sehr teuren Vielpunktschweiß-einrichtung erübrigt sich dadurch ebenfalls.

Da die geschweißte Blechkonstruktion der Vorder- und Sattelträger der großen ES-Typenreihe hohen Fertigungsaufwand und eine verhältnismäßig hohe Masse bedingen, wurden bei der ES 125/150 neue Wege beschritten und sowohl der Vorder-träger mit den Federbeinanlenkungen und der Schwingenlagerung als auch der Sattelträger mit den Federbeinanlenkungen aus Elektron-Kokillenguß vergütet (Gk - Mg - Al 9 Zn 1) hergestellt, desgleichen der Kippständer. Durch die geringe Masse des Vorderträgers aus Elektronenguß konnte die Masse um die Lenkachse niedrig gehalten werden, wodurch außerordentlich günstige Lenkeigenschaften erzielt wurden. Bevor die Elektron-Vorderträger als lebenswichtiges Teil in die Fahr-erprobung gehen konnten, waren umfangreiche Prüfstandserprobungen nötig, die wertvolle Erkenntnisse brachten.

Der Sattelträger bildet gleichzeitig das Hauptteil des Hinterradkotflügels; an ihn ist das Kotflügelendstück mit der großen Bremslicht-Kennzeichenleuchte angeschraubt.

Das Vorderrad wird durch die beiden vorderen Federbeine der großen ES-Typen-reihe abgedeckt und doppeltwirkend hydraulisch gedämpft; Federweg 150 mm. Für das Hinterrad mit einem Federweg von 100 mm werden die beiden hinteren Feder-beine der großen ES-Maschinen, selbstverständlich mit Solo- und Sozias-Einstellung, jedoch in gekürzter Ausführung, verwendet. Die Bereifung beträgt 3,00-18".

Vorder- und Hinterradbremse weisen vollgekapselte Betätigungselemente auf, so daß die Bowdenzüge und Bremshebel nicht mehr verschmutzen oder einfrieren können.

Der Kettenkasten aus Kunststoff ist einteilig ausgeführt und geht bei einem Ketten-riß zu Bruch, um ein Blockieren des Hinterrads in jedem Fall zu vermeiden. Selbst-verständlich werden auch wieder die hunderttausendfach bewährten MZ-Ketten-führungsschläuche verwendet.

Unter der linken Verkleidung ist, sehr gut zugänglich, die Elektrik mit Zündspule, Regler, Sicherung und Langbaubatterie (Bleibatterie) mit einer Kapazität von 12 Ah zusammengefaßt. Außerdem ist dort der Platz und die Befestigung für einen Ersatz-schlauch in einem Plastikbeutel vorgesehen.

Die rechte Verkleidung ist als Ansauggeräuschdämpfer ausgebildet und nimmt gleichzeitig das Werkzeug auf. Die Frischluft wird von oben angesaugt und über eine austauschbare Filterpatrone, wahlweise Naßluft- oder Trockenluftfilter, ge-leitet. Der Ansauggeräuschdämpfer ist mit dem Vergaser durch einen Gummi-krümmer verbunden, in den auch der Lichtmaschinenbelüftungsschlauch mündet.

Der Scheinwerfer stellt zusammen mit dem Kraftstofftank formenmäßig eine Ein-heit dar; beide Teile treffen in der Ebene des Steuerkopfes zusammen. Der Stoß wird durch ein Gummiformstück abgedeckt. Der Kraftstofftank ist vorn und hinten in Gummi gelagert. Die gestreckte Linie Scheinwerfer-Tank wird durch die wahl-weise verwendete Sitzbank beziehungsweise die beiden Einzelsitze nach hinten fort-gesetzt und ergibt mit den Verkleidungen, den Kotflügeln und dem gestreckten Schalldämpfer die neue ES-Linie. Als Zubehör ist ein rollerähnlicher Schmutz-schutz vorgesehen, der saubere Hosenbeine und Schuhe auch bei schlechten Witte-rungsverhältnissen garantiert.

Mit der ES 125/150 erhält erstmalig ein Motorrad asymmetrisches Abblendlicht, und mit 40/45 W Bestückung bietet der Scheinwerfer von 136 mm Durchmesser hervor-ragende Lichtverhältnisse. Er verbessert damit ganz entscheidend die Fahr-sicherheit. Dem gleichen Ziel dienen die eingebaute Lichtlupe und die an den Lenker-enden angebrachten Blinkleuchten, die beste Sichtbarkeit ergeben, ohne bei einem Rutscher extrem empfindlich zu sein.

Da das linke Lenkerende jetzt besetzt ist, wurde der Rückblickspiegel außen auf den Lenker geklemmt und hat dadurch einen kurzen, sehr steifen Arm.

Im eckigen Scheinwerfergehäuse ist das große, beleuchtete Tachometer im Anschluß an die elegante Zündschloßabdeckung angeordnet. Außerdem ist innen der Blink-geber elastisch aufgehängt. Der Lenker ist als echter Blechpräge-Lenker ausgeführt und nimmt sämtliche Kabel, Bowdenzüge und auch die hier sehr bequem an den Handhebeln angebrachten Verstellungen für Kupplung und Vorderbremse unsicht-bar auf. Er trägt außerdem die Betätigung für die jetzt verwendeten Vergaser mit Luftschieber, die den Kaltstart vereinfachen.

DIE MOTOREN

Wie bereits festgestellt, unterscheiden sich die ES 125 und ES 150 nur im Hub-volumen der Motoren. Der Einheitsmotor erhält dabei nur einen unterschiedlichen Zylinder, Kolben, Zylinderkopf und Vergaser sowie ein anderes Getrieberitzel. Dieser Einheitsmotor hat gegenüber dem Motor für die MZ 125/3 eine grundsätzliche Wandlung und Weiterentwicklung erfahren. Folgende Verbesserungen sollten er-reicht werden:

höheres Drehmoment,
höhere Leistung,
größere Standfestigkeit,
geringerer Verschleiß,
geringerer Kraftstoff- und Ölverbrauch,
verringertes Ansaug- und Auslaßgeräusch.

Dazu wurden im einzelnen folgende Maßnahmen durchgeführt:

Eine vollkommene Neugestaltung erfuhr die Pleuellager. Sie erhielt als Pleuellager ein käfiggeführtes Nadellager, das zwar bei der Entwicklung besondere Schwierig-keiten bereitete, dafür aber jetzt Laufzeiten von 50 000 km garantiert. Die Haupt-lager werden nun vom Getriebeöl aus dem Kupplungsraum fremdgeschmiert, ar-beiten also nicht mehr mit Gemischschmierung. Die Pleuellagerdichtungen sitzen dabei direkt an den Hubscheiben, auf der Lichtmaschinenseite selbstverständlich

Technische Daten:

Klammerwerte für ES 150

Motor:

Arbeitsverfahren	Zweitakt
Bohrung	52 (56) mm
Hub	58 mm
Hubraum	123 (143) ccm
Verdichtung	9 : 1
Leistung	8,5 (10,0) PS bei 5500 U/min
max. Drehmoment	1,10 (1,35) mkg bei 4000 U/min
Vergaser	Zweihebel-Rundschieber-Nadel-düsen-Vergaser
Typ	BVF 22 KNB 1-3 (24 KN 1-2)
Luftfilter	Durchlaß 22 (24) mm ϕ Naßluft- oder Trockenluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfer
Zündkerze	Isolator M 14/240
Vorzündung	4,5 (4,0) mm v. o. T.

Getriebe und Kraftübertragung:

Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	vier Gänge

Übersetzung:

Motor/Getriebe	2,313 : 1
im Getriebe	3,05 : 1; 1,805 : 1; 1,285 : 1; 1 : 1
Getriebe/Hinterrad	3,20 : 1 (3,0 : 1)

Kraftübertragung:

Motor/Getriebe	Hülisenkette 9,5x7,5 mm, DIN 73 232
Getriebe/Hinterrad	Rollenkette 12,7x6,4x8,5 mm, DIN 8187

Bremsen:

Fußbremse	Betätigung durch Seilzug
Handbremse	Betätigung durch Seilzug
Art der Bremsen	Vollnabenbremsen, 150 mm ϕ

Räder:

Achsen	Steckachsen vorn und hinten
Bereifung	3,00-18"
Luftdruck	vorn: 1,4 atü hinten: 1,8 atü Solo; 2,0 atü mit Sozias

Federung:

Vorn	Langschwinge mit Federbein mit doppeltwirkender hydraulischer Dämpfung, Federweg 150 mm
hinten	Langschwinge mit Federbein, verstellbar, mit doppeltwirkender hydraulischer Dämpfung, Federweg 100 mm

Elektrische Anlage:

Lichtmaschine	Gleichstrom, spannungsregelmäßig
Typ	LMZR 6/60 (Kurzleistung bis 90 W)
Batterie	Langbau-Bleibatterie 6 V, 12 Ah

Rahmen:

Preßstahlrahmen, gefalzt

Allgemeine Daten:

Länge	1990 mm
Breite	750 mm mit Blinkleuchten
Höhe	1150 mm unbelastet mit Rück-blickspiegel
Leergewicht	112 kg
zul. Belastung	158 kg
zul. Gesamtgewicht	270 kg
Kraftstoffverbrauch	2,3-3,8 (2,4-4,0) l/100 km
Höchstgeschwindigkeit	90 (95) km/h

Kraft- und Schmierstoffe:

Kraftstoff	VK „Extra“
Schmierstoff	Zweitakt-Motorenöl „Hyzet“
Mischungsverhältnis	33 : 1

eine zweite außen. Die Hubscheiben sind als volle Scheiben ausgebildet, wobei die Ausgleichsbohrungen zur Erhöhung des Vorverdichtungsverhältnisses durch Kunststoffstopfen verschlossen werden. Um die einwandfreie Übertragung der größeren Drehmomente und Leistungen zu sichern, wurde die Primärübersetzung geändert und die Standfestigkeit der Hülseketten wesentlich erhöht.

Die mit den großen ES-Motoren erzielten ausgezeichneten Ergebnisse der thermischen Standfestigkeit durch die Verwendung von Verbundgußzylindern war Anlaß, auch die kleinen ES-Motoren damit auszurüsten. Bei den Verbundgußzylindern werden die GG-Zylinderlaufbüchsen nicht nur mit dem Zylinderkörper aus Aluminium umgossen, sondern beide Teile gehen durch ein besonderes Verfahren eine metallische Verbindung ein, wodurch eine sehr gute Wärmeabführung gewährleistet und das Kolbenspiel auf 0,03 mm reduziert werden konnte.

Durch die Verwendung von VK „Extra“ (OZ 78) und den weiter verbesserten, konzentrisch eingezogenen Verbrennungsraum konnte das Verdichtungsverhältnis auf 9:1 erhöht werden, ohne die Klopfneigung zu vergrößern.

Außer den bereits angeführten Maßnahmen wurden durch eine sehr exakte Abstimmung der Ansaug- und Auslaßseite, wobei neben dem neuartig innerhalb der schallgedämmten Gestaltung des Ansauggeräuschdämpfers insbesondere der Auslaßschalldämpfer mit seinem sehr langen Eingangskonus von entscheidender Bedeutung ist, die hohen Leistungen und Drehmomente der ES 125 (Motor MM 125/1) mit 8,5 PS bei 5500 U/min und 1,10 mkgp bei 4000 U/min gegenüber 6,5 PS und 0,95 mkgp der MZ 125/3 und 10,0 PS bei 5500 U/min und 1,35 mkgp bei 4000 U/min der ES 150 (Motor MM 150) erreicht. Dabei blieb beim kleineren Motor der Vergaser mit 22 mm Durchlaß, während der größere Motor einen Vergaser mit 24 mm Durchlaß erhielt. Beide Vergaser haben zur Starterleichterung Luftschieber. Vergaser und Ansaugstutzen sind durch eine zweiteilige Kappe abgedeckt.

Um den Zugang zum Unterbrecher und zur 60-W-Lichtmaschine zu verbessern, wurde der Lichtmaschinendeckel noch einmal unterteilt. Durch den zusätzlichen Deckel, der nur mit einer Schraube befestigt wird, ist gleichzeitig die Kupplungs- betätigung voll gekapselt. Der Lichtmaschinenraum wird über den Ansaugstutzen entlüftet.

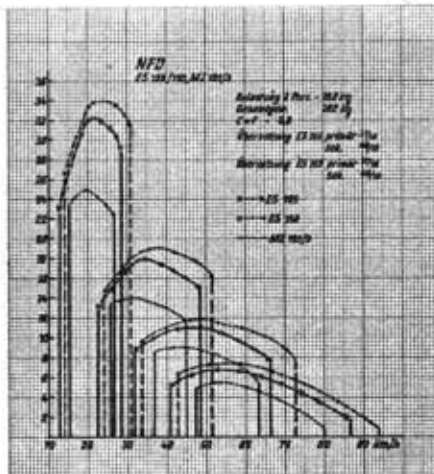
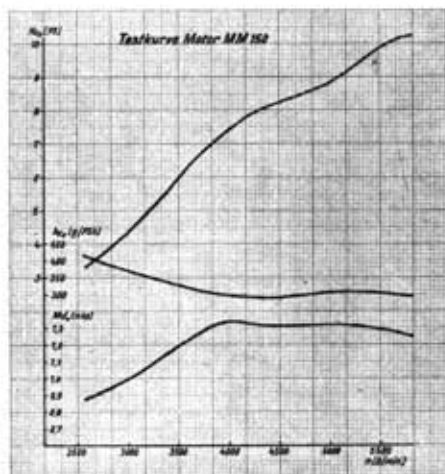
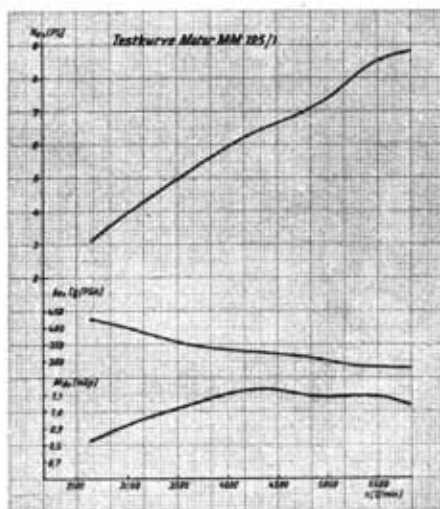
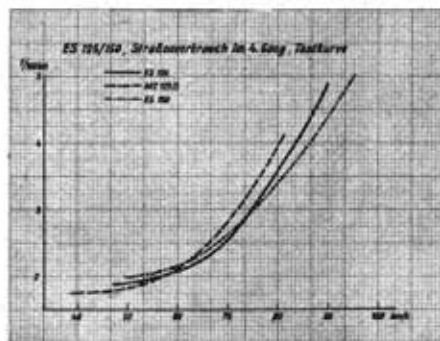
Durch das niedrige Leistungsgewicht von 13,2 beziehungsweise 11,2 kg/PS ergeben sich für die ES 125 und ES 150 hervorragende Fahrleistungen, die aus dem Normalfahrzustands-Diagramm (NFD) und dem Beschleunigungs-Diagramm hervorgehen.

Die mit normal sitzendem Fahrer gestoppten Höchstgeschwindigkeiten betragen 90 beziehungsweise 95 km/h. Damit stößt die ES 125/150 schon stark in die Hubraumklasse bis 175 ccm vor. Neben den Fahrleistungswerten wurden auch die Straßenverbrauchswerte gegenüber der MZ 125/3 im Hauptfahrbereich gesenkt.

Die ES 125/150 hat eine sehr harte Entwicklung und Erprobung hinter sich, vielleicht die härteste, die bisher bei MZ durchgeführt wurde. Es waren neue Erprobungsmethoden erforderlich, um die schwachen Stellen klar und eindeutig zu erkennen, da insbesondere beim Fahrgestell viele neue Wege beschritten wurden. Demzufolge wurde dann auch so lange umkonstruiert und geändert, bis selbst der hartnäckigste Versuchsingenieur und Versuchsfahrer zufrieden waren.

Die Versuchsfahrzeuge wurden in drei Schichten, Tag und Nacht, über die Versuchsstrecke im Erzgebirge gejagt und mußten das auch zwei Winter hindurch über sich ergehen lassen. Dadurch haben fast alle Versuchsmaschinen weit über 100 000 km hinter sich gebracht. Die Erprobungen, selbst bei ungünstigsten Witterungsverhältnissen, haben Fahreigenschaften der ES 125/150 gezeigt, die weit über den bisher in dieser Klasse üblichen liegen.

Außerdem wurden parallel zur Versuchserprobung seit der Sportsaison 1960 laufend mehrere Geländesportausführungen der ES 125 zu nationalen und internationalen Geländesportveranstaltungen eingesetzt, die neben den Deutschen Meisterschaften und den Klassensiegen bei ausländischen Veranstaltungen (Internationale Alpenfahrt und andere) weitere wichtige Erprobungsergebnisse bringen konnten.



WIR FUHREN DIE MZ ES 175/1



Als uns Ing. Friedrich, Leiter der MZ-Forschungs- und Entwicklungsstelle, nun auch die ES 175/1 für runde 2000 Fahrkilometer übergab, erschien er etwas skeptisch. „Sicher wäre es besser gewesen“, sagte er, „Sie hätten zunächst die kleinere und dann erst die 250er gefahren; nun werden Sie womöglich etwas voreingenommen sein.“

Wir waren es nicht; denn erstens hatten wir inzwischen wieder 2000 km mit der MZ 125/3 zurückgelegt, mit diesem zwar nahezu unverwundlichen und quicklebendigen, aber für Fahrten außerhalb des Nah- und Berufsverkehrs etwas unbequemen Fahrzeug, und zweitens ist es nun einmal nicht anders, als daß sich fehlende oder zusätzliche 75 ccm irgendwie bemerkbar machen müssen, das allerdings sowohl mit Vor- als auch mit Nachteilen.

Mit 12 PS leistet die verbesserte 175er aus Zschopau immerhin vier „Pferdchen“ weniger als ihre nächstgrößere Schwester. Das hat sich dann auch bald erwiesen, jedoch lediglich auf der Autobahn, wo wir zwar bei normalen Voraussetzungen immer unmittelbar an der gesetzlich zulässigen Höchstgrenze von 100 km/h blieben, doch ohne jegliche Reserve. Starker Gegenwind (Sturm) und große Steigungen drückten die Höchstgrenze teilweise um 10, und wenn es ganz schlimm wurde um 15 km/h, herunter. Das ist aber im Grunde der einzige deutlich bemerkbare Nachteil, andere Auswirkungen der etwas geringeren Leistung lassen sich höchstens mit der Stoppuhr feststellen, wogegen die Vorteile sehr deutlich in gesparten DM der Deutschen Notenbank zum Ausdruck kommen, und das nicht nur, weil die kleine mit 2875,- DM schon in der Anschaffung um 325,- DM billiger ist als die verbesserte 250er.

Minimal ist beispielsweise der Unterschied beider Maschinen in der Beschleunigung. Aus dem Stand bis 50 km/h sind das Bruchteile von Sekunden; bis zu 80 km/h mag die stärkere Maschine etwa 2 Sekunden schneller sein. Aber auch die 175er schafft beispielsweise, wenn man es darauf ankommen läßt, beim Anfahren die 50 km/h in drei bis vier Sekunden, und das dürfte im allgemeinen genügen, wenn man nach dem Halt auf der Kreuzung die Mehrspurigen aus der ersten Reihe nur noch im Rückspiegel zu sehen wünscht. Dazu hatten wir den Eindruck, als fühlte sich die kleinere bei 50 km/h auch im direkten Gang ausgezeichnet, so daß sie im Stadtverkehr meist kaum hörbar dahinschnurte. Auf Landstraßen konnten wir selbst in hügeligem Gelände (beispielsweise im Fläming) die erlaubten 90 km/h voll ausnützen, und das auch bei der höchsten zulässigen Belastung (aber wer macht denn das schon...?).

Wie sich das im praktischen Fahrbetrieb auswirkt, dafür ein Beispiel, das vor

allem Touristen interessieren mag. Ab Berlin-Karlshorst war Freienhufen (123 km) bei starkem Gegenwind, mit Sozias und Koffer, nach 100 Minuten erreicht, die Strecke also mit einem Durchschnitt von knapp 74 km/h durchfahren worden. Mit 90 km/h kamen wir 40 Minuten später in Dresden, bekanntlich dem Ausgangsort für schöne Fahrten in das Elbsandsteingebirge, an. Das war nun aber keineswegs eine Gewalttour, sondern die Strecke ist auf den ES-Typen ohne jede körperliche Strapaze in Nonstopfahrt zurückzulegen.

Die Maschine war bei der Übernahme nicht neu. Das Tacho zeigte damals 2342 km, doch waren mit ihr bereits mindestens 4000 km gefahren worden. Sie ging auch bei stundenlangem Dauervollgasfahrt (VK Extra zu Hyzet = 33:1) nicht ein einziges Mal fest. Sie zeigte sich — wie auch ihre größere Schwester — außerordentlich bergfreudig, zog zwei Personen beharrlich auch durch tiefsten Sand und ließ uns nie im Stich, weder bei extremer Hitze noch in (oder nach) dem dicksten Wolkenbruch mit kaum mehr als fünf Meter Sicht. Ein einziges Mal fing sie nach einer Stunde Vollgasfahrt an zu stottern und sprang dann nach dem Halt nicht mehr an. An den Kerzenpolen hatte sich eine Brücke gebildet.

Über die Fahreigenschaften des ES-Fahrgestells war bereits im Heft 14 in dem Fahrbericht über die 250er ausführlich geschrieben worden. Diesmal hatten wir jedoch keine Sitzbank, sondern zwei Einzelsättel zur Verfügung, die sich hervorragend bewährt haben (nie wieder Sitzbank!). Der recht labile Haltegriff wurde zwar vom Fahrer bemängelt, die Sozia aber fand ihn ausgezeichnet und zum Beispiel wesentlich besser als den festen Griff bei der 125/3. „bei dem man sich immerfort blaue Flecken holt“. Die Soziavertstellung der Hinterschwingen konnte nicht gebraucht werden, weil dann die Federung trotz 140 kg Last unerwünscht hart wurde.

Bezüglich des Verbrauchs haben wir keine Unterlagen für ein Diagramm gesammelt, weil unseres Erachtens die Mehrzahl der Fahrer nur wenig Nutzen davon hat, zu wissen, bei welcher Drehzahl der höchste oder der geringste Verbrauch ist. Wir haben mit 93 Litern (plus knapp 3 Liter Öl) 2825 km zurückgelegt, und das größtenteils bei sogenannter sportlicher Fahrweise. Das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 3,3 (3,4) Litern für 100 Kilometer, also immerhin einem halben Liter weniger, als wir bei der 250er verbuchten. Selbstverständlich gab es an der uns zur Verfügung gestellten 175/1 auch einiges zu bemängeln, schon insbesondere dadurch, daß sie ja bereits vor uns allerlei Experimente über sich ergehen lassen mußte. Was uns am meisten störte, war verhältnismäßig starker Ölaustritt an der Schalthebelwelle. Sie

„saute“ ungewöhnlich stark, doch das wahrscheinlich infolge eines Sturzes eines unserer Vorgänger. Dabei soll auch die Schalthebelwelle einen Schlag abbekommen haben.

Die gleiche Ursache machten wir dafür verantwortlich, daß sich das Tacho im Scheinwerfer durch Vibration drehte, also seine Lage veränderte.

Schweren Ärgers hatten wir mit der Kraftstoffreserveschaltung. Sie war „außer Betrieb“, und das bemerkten wir leider erst genau in der Mitte zwischen zwei Tankstellen. Unsere Unwissenheit bezahlten wir mit drei Kilometer Schieben bei dreißig Grad Hitze. Erwähnen wollen wir außerdem, daß uns auch bei dieser Maschine ein Kettenspanner, wieder auf der Kettenseite, brach, doch diesmal ohne daß die Maschine bei uns vorher blockiert hätte.

Wenn von anderen Fahrern der ES 175/1 festgestellt wurde, daß sich Eigenschwingungen des Motors über die Fußrasten auf Fahrer und Sozias übertragen, so daß bei längeren Fahrten sogar die Füße einschlafen sollen, so können wir das für den Fahrer auf keinen Fall bestätigen; und die Sozia klagte nur solange darüber, bis sie es gelernt hatte, die Füßchen fest auf die Rasten zu setzen.

Dagegen machte uns die verlogene Leerlaufanzeige Kummer, insbesondere zu Anfang, als wir ihr noch glaubten und bei „Grün“ die Kupplung losließen. Daß uns auch das Fahren der 175/1 eine neue Schuhsohle kostete (wegen der Soziaraste beim Anwerfen) sei nur am Rande erwähnt.

Das letzte Wort sei jedoch den Schlüsseln und Schössern gewidmet: Bei einer Maschine mit zwei Sätteln hat man drei Sicherheitsschlüssel, zwei für die Sattelschlösser und einen für das Lenkerschloß. Das ist zuviel. Dazu kommt, daß das Lenkerschloß in dieser Ausführung wertlos, ja ärgernisierend ist. Einmal haben wir zehn Minuten gebraucht, um es zu öffnen. Es ist völlig unzuverlässig, und wir sagen das auf Grund unserer Erfahrung mit Lenkerschlössern auch an anderen MZ-Maschinen.

Zum Abschluß sei festgestellt, daß uns alle diese letzten Bemerkungen über die kleinen Mängel nur deshalb möglich waren, weil wir sie im Laufe der Zeit sorgfältig aufgezeichnet hatten. Heute aus der Erinnerung darüber zu schreiben, wäre uns nur sehr schwer möglich, weil wir uns schon bald daran gewöhnt hatten und uns auch die MZ ES 175/1 wegen ihrer unbedingten Zuverlässigkeit am Ende samt ihren geringfügigen Schwächen zu einem treuen und geschätzten Weggenossen geworden war. Sie ist eine Maschine, die innerhalb der in unserer DDR bestehenden Straßenverkehrs-Gesetzgebung den Ansprüchen der überwiegenden Zahl der Freunde des Motorrads völlig gerecht wird.

Erwin Riefke