

UNSER TEST

MZ ES 250/2



MZ ES 250/2

VOM VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU

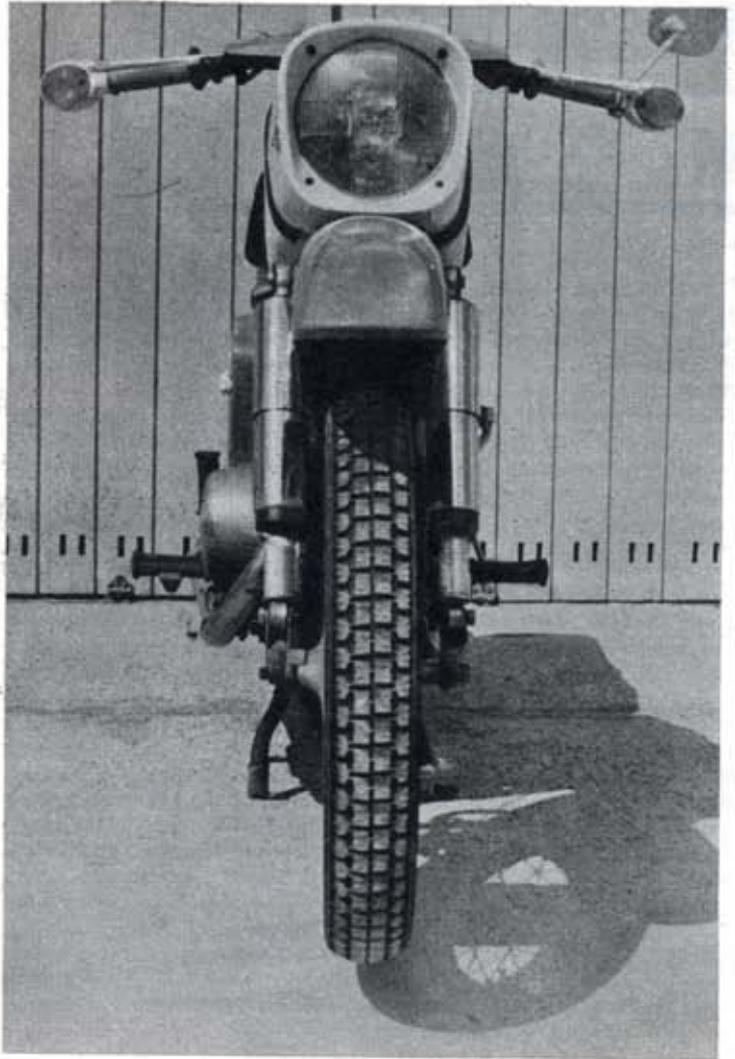
In den letzten Jahren sind die kleinen Zweiräder, etwa in der Kategorie, zu der auch unsere Simson-Fahrzeuge gehören, mit viel Entwicklungsarbeit, sportlichen Erfolgen und nicht zuletzt der Gunst des Käuferpublikums mehr oder weniger auffällig in den Mittelpunkt gerückt. Diese Entwicklung berechtigt zu der Frage: Hat das große Motorrad, die leistungsstarke schnelle Maschine heute noch eine Daseinsberechtigung? Wir möchten darauf mit einem klaren Ja antworten, und das aus gutem Grund: Wir fuhren rund 5000 km mit der neuen MZ ES 250/2.

Zugegeben, als Viertellitermaschine gehört sie sozusagen erst zur Zweirad-„Mittelklasse“, aber für die Motorradenthusiasten in der DDR stellt sie neben der zweizylindrigen 350er JAWA derzeitig das schwerste Kaliber dar.

Schon 1956 hatte die Zschopauer MZ ES 250 ihre Premiere. Damals erregte sie mit ihrem Vollschwingenfahrwerk und dem neuen 250-cm³-Motor (noch mit Doppelauspuff) beträchtliches Aufsehen. Inzwischen ist viel Wasser die Zschopau hinuntergeflossen. Der „grünen“ ES 250 folgten 1958/59 und 1962 im Detail verbesserte Modelle, die die Bezeichnung ES 250/1 erhielten. Die konstruktiven Überarbeitungen bezogen sich damals in erster Linie auf den Motor, dessen Geräuschkulisse und Leistungsausbeute. Zu jener Zeit aber schon begann man in Zschopau, wo internationale Tendenzen des Motorradbaus aufmerksam verfolgt und konstruktiv berücksichtigt werden, mit der gründlichen Überarbeitung der großen ES-Typenreihe. Zunächst auf den Reißbrettern, dann mit mancherlei Versuchsvarianten im praktischen, rauen Fahrbetrieb und schließlich – 1966 – mit Maschinen der Nullserie des Modells MZ ES 250/2.

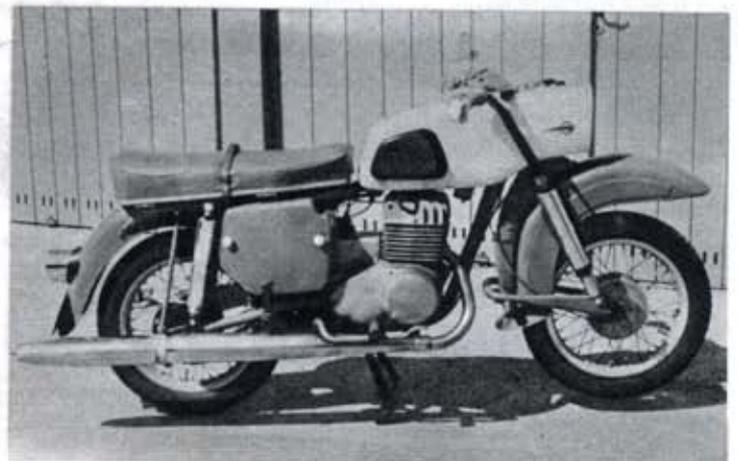
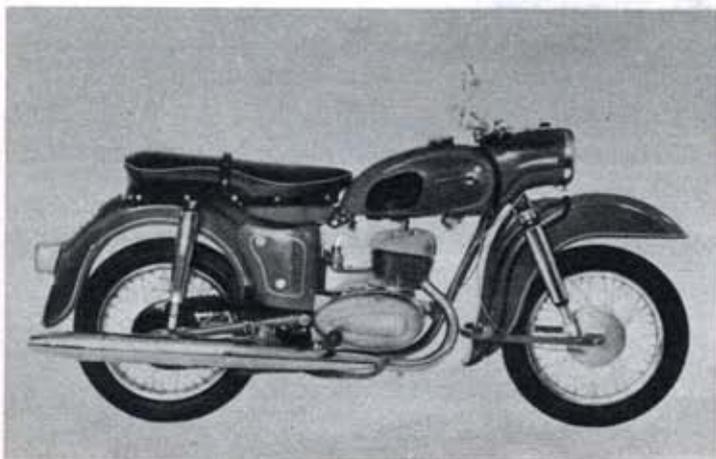
Das Besondere an den neuen großen Modellen ist zweifellos der in Gummielmenten gelagerte Motor. Die konstruktive Auslegung des alten Fahrgestells war dieser Neuerung nicht gewachsen, und so entwickelte MZ einen stabileren Rahmen, dessen Steifigkeit auch ohne den bisher mittragenden Motor gewährleistet sein mußte. Man entschied sich wiederum für einen geschweißten Einrohrrahmen, weil er sich als die ökonomischste Variante erwies, erreichte aber durch eine veränderte Konstruktion, daß der Rahmen sogar ohne Motor um etwa 15 Prozent verwindungssteifer wurde als sein Vorgänger mit Motor. Sattel- und Sitzbankträger werden nicht mehr geprägt und mit dem Rahmen verschraubt, sondern als ergänzende Rohrkonstruktion mit dem übrigen Rahmen verschweißt.

Für bedeutsam halten wir auch die Veränderungen rund um den vorderen Schwingenträger, dessen Konstruktion bekanntlich ganz entscheidend Einfluß auf das Lenk- bzw. Fahrverhalten einer Vollschwingenmaschine hat, wie das in der Vergangenheit z. B. verschiedentlich beim Motorroller Troll zu beobachten war. Handelte es sich beim Vorderträger der MZ ES 250/1 noch um einen geschweißten Blechrücken, so erhielt die neue Maschine einen Träger aus Magnesium-Kokillenguß, wie er für die kleine ES-Typenreihe Verwendung



Von vorn macht die robuste ES 250/2 sogar einen schlanken Eindruck. Der leicht nach unten abgewinkelte Lenker steht ihr recht gut. Das alte Blockprofil K 5 der Reifen unserer Testmaschine wurde inzwischen durch feineres Profil (K 27) ersetzt.

Die Neue aus Zschopau ist im Vergleich zu ihrer Vorgängerin (Bild links) glattflächiger geworden. Ihre Formgebung entspricht durchaus unseren Vorstellungen von „Linie“, die sich unserer Meinung nach aus der Zweckmäßigkeit heraus ergeben muß. An das etwas bullige Aussehen kann man sich rasch gewöhnen. Der zwischen Vorderrad und Kotflügel entstehende Schnabel mag den einen oder anderen stören, aber ein Motorrad wird ja zuerst zum Fahren gebaut...



UNSER TEST

MZ ES 250/2

findet. Dieser Träger ist in sich steifer und vor allem leichter – Vorzüge, die sich auf das Lenkverhalten der Maschine positiv auswirken. Die Schwingengabel wurde auf der rechten Seite durch ein aufgeschweißtes Blech verstärkt – eine Maßnahme, die beim Einsatz der Vorderradbremse größere Sicherheit bietet.

Die Federbeine mit Federwegen von 142 mm (vorn) und 105 mm (hinten) entsprechen in ihren Abmessungen – bis auf die Federn selbst – denen, die auch die Räder der kleinen MZ-ES-Modelle abstützen. Die hinteren Federbeine sind mit einem Griff ohne Werkzeug für Solo- bzw. Sozusbetrieb einstellbar, Räder und Bremsen wurden von der MZ ES 250/1 unverändert übernommen.

Pate für die Tank-Scheinwerferpartie stand die kleine MZ ES 125/150. Das betont kantige Scheinwerfergehäuse schließt bei der 250/2 an einen Tank an, der den Vorstellungen der Liebhaber großer Maschinen von seiner Form her schon eher nahekommt, vom Volumen her aber etwas enttäuscht. Ein paar Liter mehr könnten da schon noch reingehen. Jetzt sind es knapp 16 l Fassungsvermögen, doch unserer Meinung nach wäre ein 20-l-Tank für eine 250er Zweitaktmaschine keine unbillige Forderung.

Wie in so manchem Detail beweist auch beim Tank die MZ-Variante Weitsicht der Konstrukteure. Der Tank kann abgehoben werden, ohne daß vorher der Kraftstoff abgelassen werden müßte. An unserer Maschine schwappte der Kraftstoff zuerst trotz des fest verschlossenen Tankdeckels über, sobald der Tank annähernd randvoll war und zügig beschleunigt oder scharf gebremst wurde. Auch mit einer Gummidichtung an Stelle der Korkdichtung war dem Übel nicht abzuhelfen. Dann wechselte man im Werk den alten Deckel gegen einen neuen anderer Konstruktion aus, und siehe da – der Kraftstoff blieb im Tank. Der neue Deckel ist zusätzlich mit einem Prollblech versehen, das den sich im Tank „aufbäumenden“ Kraftstoff abfängt. Eigentlich ist das nichts Neues. In der Automobilindustrie gibt es ähnliche Tankverschlüsse schon lange ...

Wirklich dem Fahrerknie angepaßt wurden die Kniekissen am Tank. Man vergleiche sie mit denen an der ES-Vorgängerin. Dort war ihre Gestaltung der „Tropfenform“ unterworfen, sonst nichts.

Die linke Seitenschale nimmt allerhand Kleinigkeiten auf, die man im Falle einer Panne braucht. Zur Befestigung des Ersatzschlauches sind entsprechende Haken und eine Gummischnur vorgesehen. Die Verkleidung, die leider auch von Langfingern abgenommen werden kann, verdeckt und schützt Zündspule, Regler und Batterie. Auch bei der großen MZ sorgt jetzt ein Plasteschlauch für eine gute Entlüftung des Batteriegehäuses.

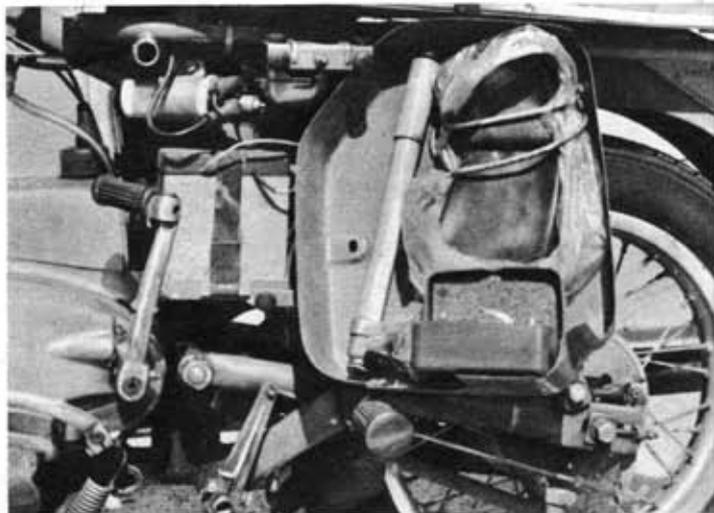
Daß die neue MZ eine Art Schalenlenker besitzen würde, der die Bowdenzüge weitgehend vor Verschmutzung schützt und der Maschine ein glatteres Aussehen gibt, stand angesichts des allgemeinen Trends zu Verkleidungen eigentlich fest. MZ aber baute sogar einen Lenker an, der nicht nach oben, sondern leicht nach unten gekröpft ist und dadurch dem Fahrer eine sehr bequeme sportliche Haltung erlaubt, ohne daß die Handgelenke nach ein, zwei Fahrstunden schmerzen. Das verdient die Anerkennung all derer, die das Motorrad nicht nur schlechthin als Transportmittel betrachten, sondern Freude an sportlicher Fahrt empfinden.

Nach wie vor liefert MZ auch die großen Maschinen wahlweise mit Einzelsitzen oder Sitzbank. Die Breite und Eigenfederung der Sitzbank unserer Testmaschine haben nie den Wunsch wach werden lassen, lieber auf Schaumgummsätteln zu sitzen. Die Bank bietet geradezu verschwenderisch viel Platz – auch bei Sozusbetrieb.

Unter der rechten Seitenverkleidung unterhalb des Fahrersitzes befindet sich die aufwendige, aber dafür auch außerordentlich wirksame Anlage zur Filterung und Beruhigung der vom Motor angesaugten Luft. Zur Luftberuhigung wird das obere Rahmenrohr, das unter dem Tank schräg nach oben zum Steuerkopf führt, mit ausgenutzt. Die in Höhe des Scheinwerfers gelegenen beiden Bohrungen im Rahmenrohr dienen als Lufteintritt in weitgehend staubfreier Zone. Von dort gelangt die angesaugte Luft hinunter in ein Duroplastgehäuse, wo sie zunächst eine Trockenfilterpatrone passieren muß, um dann durch ein Gummirohr, das in Vergasernähe gerippt ist, in den Vergaser zu gelangen. Diese ausgeklügelte Anlage dämpft nicht nur die Ansaugergeräusche, sondern hält Staubteilchen zuverlässig vom Vergasermechanismus und Zylinderraum fern. Bei unserer Testmaschine zeigten sich nach 5000 km Fahrtstrecke in dem mit einem gut abdichtenden Deckel verschlossenen Duroplastgehäuse keinerlei Staubablagerungen.

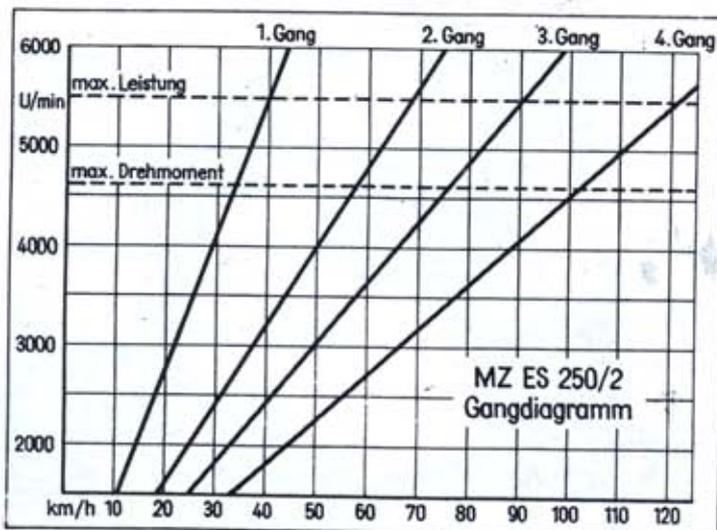
Der weniger voluminöse linke Verkleidungsdeckel, den ebenfalls zwei Rändelmuttern halten, schützt Zündspule, Regler und Batterie vor Witterungseinflüssen. Im Deckel selbst sind die serienmäßig mitgelieferte Luftpumpe, der Ersatzschlauch und das leider nicht zur

Unter der rechten Verkleidung wurde ein staubdicht abgeschlossenes Duroplastgehäuse untergebracht, das die Trockenfilterpatrone enthält und dafür sorgt, daß die Ansaugergeräusche auf ein Minimum reduziert werden. Von hier führt ein geripptes Gummirohr zum neuen Zentralschwimmervergaser BVF 28 N 1-1, der mit seinem seitlich angeblockten Startvergaser (vom Lenker aus zu bedienen) einwandfreien Kaltstart des Motors sichert.



Serienausstattung gehörende Kästchen mit Ersatzglühlampen unterzubringen. Wir sind der Ansicht, daß eine Maschine, die über 3000 MDN kostet und zu den größten in unserem Angebot zählt, mindestens den gleichen Ausstattungskomfort haben sollte wie beispielsweise die Simson-Kleinfahrzeuge.

Das Werkzeug befindet sich unter der verschließbaren Sitzbank. Blickfang für den Betrachter der Maschine ist zweifellos der bullig wirkende Motor mit seinen beinahe überdimensionalen Kühlrippen rund um den Zylinder. Die fächerartig gestaltete hohe Verrippung des Zylinderkopfes leitet den Fahrtwind jetzt wirksamer über die Kopfparte und vor allem auch an der Zündkerze vorbei, die auf Grund der Bauhöhe des Motors seitlich (rechts) eingesetzt wurde. Eingegossene Verbindungsstege zwischen den Rippen und zusätzlich in entsprechende Kerben eingepreßte Dämpfungsschläuche nehmen den weit auslegenden Kühlrippen das helle metallische Klirren, das wir bei der ES 150 mit Breitrippenzylinder feststellten und dem wir damals mit provisorisch eingepaßten Gummistücken abzuwehren versuchten. Daß ein hochverdichteter (8,5 : 1) Einzylinder-Zweitaktmotor der 250er Klasse, also mit einem Kolben, der schon beinahe Kaffeetassenformat aufweist, nicht gerade zum Flüstern neigt, bringt bestenfalls einen Viertaktfanatiker aus der Ruhe. Die 17,5 PS und die Tatsache, wie man sie auf die Straße bringen kann, lassen den in einigen Bereichen rauhen Motorlauf leicht vergessen. Die MZ ES 250/2 verleitet nämlich wie keine andere uns bekannte Maschine dazu, den Motor nicht zu schonen und beispielsweise den zweiten Gang bis 70 km/h „hochzujubeln“. Immerhin sind das rund 5600 U/min, die aber weder in den Fußrasten noch an den Lenkergriffen zu spüren sind. Hier liegt einer der markantesten Unterschiede zur alten 250/1. Obwohl der Motor – bei Leerlaufdrehzahl gut zu beobachten – erheblich auf und nieder tanzt, bleiben Füße und Hände des Fahrers absolut „kribbelfrei“. MZ hat einen Schritt gewagt, der im internationalen Motorradbau bisher einmalig ist: die elastische Motoraufhängung bei einer kettengetriebenen Maschine. Das ist einfacher geschrieben als getan. Ein Motor, der – auch wenn nur in relativ geringen Grenzen – seine Lage verändert, macht eine einwandfreie Kraftübertragung zum Hinterrad mittels Kette zum Problem. MZ löste es – so scheint es heute – auf recht unkomplizierte Art und Weise. Den Motor fangen vorn zwei auf einer Quertraverse befestigte Gummiblöcke ab, hinten ist er mit Gummibüchsen und Thermoplastbüchsen drehbar am Schwingenlagerrohr aufgehängt. Das Schwingenlagerrohr übernimmt gleichzeitig die exakte Seitenführung des Motors beim scharfen Beschleunigen. Dadurch war auch eine elastische Befestigung des Schalldämpfers erforderlich. MZ wählte eine Klemmverbindung am Auspuffkrümmer



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: MZ ES 250/2

Arbeitsverfahren: Einzylinder-Zweitakt

Zylinderbohrung: 69 mm

Kolbenhub: 65 mm

Hubraum: 246 cm³

Verdichtungsverhältnis: 8,5:1

Leistung: 17,5 PS bei 5500–5600 U/min

max. Drehmoment: 2,5 kpm bei 4500–4700 U/min

Schmierung: Gemisch (33:1), Hyzetöl MZ 22, Kurbelwellen-
hauptlager fremdgeschmiert (Getriebeöl)

Kraftstoff: VK Normal, OZ 79

ELEKTRISCHE ANLAGE:

Zündung: Batteriezündung mit Fliehkraftregler

Zündzeitpunkt: 3 mm v. OT (bei vollausgedrückten Fliehk-
gewichten)

Unterbrecherabstand: 0,3 mm

Zündkerze: Isolator M 14/260

Lichtmaschine: Gleichstrom 6 V, 60 W (kurzzeitig 90 W)

Batterie: 6 V, 12 Ah

Scheinwerfer: 170 mm Lichtaustritt, 40/45 W, asymmetri-
sches Abblendlicht

VERGASER:

BVF-Zentralschwimmervergaser 28 N 1–1 mit Startvergaser

KRAFTÜBERTRAGUNG:

Kupplung: 5-Scheiben-Ölbادهkupplung

Motor-Getriebe: schrägverzahnte Stirnräder, Abstufung:
2,43:1

Getriebe-Hinterrad: Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ Zoll, 2,14:1
(= 21:45 Zähne)

Getriebeabstufung:

1. Gang	2,77:1
2. Gang	1,63:1
3. Gang	1,23:1
4. Gang	0,92:1

Ölmenge im Getriebe: 750 cm³ Getriebeöl GH 60 (legiert)

Bereifung: 16 x 3.25 (vorn) bzw. 3.50 (hinten)

Reifenluftdruck: 1,4 at (vorn)

1,9 at (hinten) bzw. 2,1 (Soziusbetrieb)

FAHRWERK:

Federung: vorn und hinten Langschwinge mit ölgedämpften
Federbeinen

Federweg: 142 mm vorn, 115 mm hinten

Für Solo- und Soziusbetrieb von Hand verstellbar.

Leermasse: 156 kg

Zuläss. Gesamtmasse: 320 kg

Nutzmasse: 164 kg

Länge: 2090 mm

Breite: 862 mm (mit Spiegel)

Höhe: 1060 mm

Bodenfreiheit: 170 mm (belastet)

Tankinhalt: 16 l, einschließlich 1,5 l Reserve

Höchstgeschwindigkeit: 126 km/h (Fahrer geduckt, gestoppt)

Kraftstoffverbrauch der Testmaschine: 3,6–5,6 l/100 km

Kfz.-Haftpflicht: DDR 34 MDN, Berlin 42 MDN

Kfz.-Steuer: 36 MDN

Preis: 3215 MDN

UNSER TEST

MZ ES 250/2

(der sich übrigens schnell blau verfärbt), eine Befestigung am Motorgehäuse und eine mit Gummibüchsen an Rahmen und Schalldämpfer elastisch angelenkte Strebe in Höhe der Hinterachse. Es gab Zeiten, da waren derartige Auspuffhalterungen in Form solcher Streben bei unseren jungen Motorradfahrern groß in Mode. Heute, wo so etwas technisch notwendig ist, rümpfen manche „Sport“-fahrer die Nase.

Gestört hat uns eigentlich am Motorlauf nur das harte, nagelnde Geräusch beim „Drosseln“ nach flotter Fahrt, das z. B. bei knappen 50 „Sachen“ im 2. Gang auftrat, solange der Gasgriff nicht ganz bis zum Anschlag zgedreht wurde. Es verschwand sofort, wenn wir wieder beschleunigten.

Ähnliche Töne konnten wir dem Motor beim Herunterschalten vom vierten auf den dritten Gang entlocken, vorausgesetzt, daß zuvor tatsächlich zügig über eine längere Strecke gefahren wurde. Unsere Vermutung, daß der Motor bei solchem Verhalten zu Glühzündungen neigen würde, fanden wir aber nie bestätigt. Selbst nach einer für den Motor nahezu mörderischen Fahrt bei 32 °C im Schatten und pausenlosem Autobahntempo von Berlin nach Karl-Marx-Stadt lief der Motor bei ausgeschalteter Zündung nicht im geringsten nach. Auch weitere Tempotouren mit und ohne Sozia brachten uns zu der Überzeugung, daß der Motor der MZ ES 250/2 thermisch ohne jeden Makel ist.

Die von uns gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag um 126 km/h, wenn sich der Fahrer mit enganliegender Kleidung auf der Maschine duckte. Aufrecht sitzend schaffte er als Mittelwert aus beiden Richtungen 120 km/h (118,5 und 121,5 km/h). Auffällig war, daß die Maschine auch mit Sozia und bei leichtem Seitenwind im dritten Gang spielend die 100 km/h-Marke erreichte, nach dem Umschalten auf den vierten Gang verlor sie jedoch zunächst kurzzeitig an Tempo. Aus einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h heraus beschleunigte sie dann allmählich wieder auf 115 km/h, und erst bei leichtem Gefälle und Schiebewind drehte sie willig hoch, so daß auch bei Sozusbetrieb öfter gute 120 km/h gemessen werden konnten.

Das mögliche Überdrehen, das der Motor klaglos hinnimmt, war in den unteren Gängen so verlockend, daß die Maschine bei uns oft in ihren höchsten Tönen sang und wir z. B. den zweiten Gang beim Beschleunigen gern bis über die 65-km/h-Marke und den dritten Gang bis etwa 95 „drin“ ließen. Dabei fühlte sich der Motor durchaus wohl. Die Getriebestufe des 4. Ganges – 0,92 : 1 übersetzt – ist im Stadtverkehr nicht zu verwenden. Erst ab etwa 70 km/h läuft der Motor im 4. Gang einigermaßen rund, wengleich aus diesem Tempo heraus natürlich nur mit dem 3. Gang blitzschnell Beschleunigungsreserven zum Überholen geweckt werden können. Im Stadtverkehr muß häufig im zweiten und auch nicht selten im ersten Gang gefahren werden. Der 1. Gang reicht bis über 40 km/h! Ein ruckfreies Fahren ist im 2. Gang ab 35 km/h, im 3. Gang ab 50 km/h möglich.

Die „Schongang“-Übersetzung des vierten Ganges (bei serienmäßigem 21er Kettenritzel) erlaubt ausgesprochene Bummelfahrten mit nahezu fehlender Geräuschkulisse um 80 bis 90 km/h. In diesen doch schon beträchtlichen Geschwindigkeitsbereichen rollt die ES 250/2 fast laut- und mühelos wie ein Schatten über die Landstraßen.

Die „sparsamen“ 21 Zähne auf dem Kettenritzel mögen für viele ES-Fahrer genau richtig sein. Wir selbst würden zugunsten eines kräftigeren vierten Ganges, dem Sozusbelastung und Frontwind weniger ausmachen, lieber auf einige Striche der buchmäßigen Höchstgeschwindigkeit verzichten. Im Endeffekt wären wir mit einem 20er Ritzel auf Langstrecken aber dennoch schneller. (Zum Vergleich: ES 175/2 und Seitenwagenübersetzung der 250/2 – 17er Ritzel.) Es wäre zweifellos Dienst am Kunden, setzte sich MZ dafür ein, daß verschiedene Kettenritzel für die große ES-Typenreihe im Fachhandel zu haben sind.

Wer viel schaltet, wird auch das richtige Gefühl für einen sauberen, geräuscharmen Gangwechsel gewinnen. Mit einer ganz kurzen „Kunstpause“ schaltet sich das Getriebe von unten nach oben unserer Meinung nach am leisesten. Beim kräftigen Durchreißen „klatscht“ es hörbar im Schaltmechanismus.

Das Beschleunigungsvermögen der ES 250/2 in den unteren drei Gängen ist beträchtlich. In 5,6 s bis 60, in 8,7 s auf 80 und in 14,5 s bis 100 km/h – so lasen wir ihr Temperament von der Stoppuhr ab. Dank dieses rasanten Sprintvermögens sind andere Fahrzeuge im Stadt- und Fernverkehr so urplötzlich überholt, daß bei richtigem Umgang mit dem Getriebe der Gegenverkehr nie bedrohlich nahekommt. Hier liegen beruhigende Sicherheitsreserven, die jeder Fahrer der 250/2 sehr bald schätzt.

Die Straßenlage unserer Maschine wäre zwar mit einem feineren Profil auf den Reifen, so wie es inzwischen bei allen MZ-Motorrädern zu finden ist (K 27), in bestimmten Grenzfällen (Schräglagen!) noch besser gewesen, aber das Vollschwingenfahrwerk mit seiner so exakten Führung und Bodenhaftung der Räder sowie seinem beispiellosen Federungskomfort hat sich auch mit dem grobstolligen alten Reifenprofil K 5 ein Sonderlob verdient. Der Skeptiker möge mit der ES 250/2 eine schlecht verlegte Straßenbahnschiene „anscheiden“, und er wird dieses Lob teilen. Der jetzt hochgelegte Fußbremshebel erlaubt übrigens bei einwandfreier Fahrbahnbeschaffenheit abenteuerliche Schräglagen auch in Rechtskurven.

Wo viel „Dampf“ aufgemacht werden kann, muß auch ein Sicherheitsventil vorhanden sein. Bei der ES 250/2 sind das die beiden Bremsen, die unverändert von der 250/1 übernommen wurden. Der Vollständigkeit halber wollten wir noch einmal deren Verzögerungswerte ermitteln und erlebten dabei eine Überraschung. Aus einer Geschwindigkeit von 40 km/h heraus ergaben sich folgende Werte:

Einsatz beider Bremsen – 6,6 m/s² (9,30 m Bremsweg)

Einsatz der Vorderradbremse – 5,3 m/s² (11,60 m Bremsweg)

Einsatz der Hinterradbremse – 3,3 m/s² (18,60 m Bremsweg).

Bei der ES 250/1 überzeugten die an sich gleichen Bremsen mehr. Auffällig war, daß die Vorderradbremse nur mit Nachfassen, also „etappenweisem“ Abbremsen, nach 11,60 m stand. Ohne Nachfassen kam die Maschine – mit der Handbremse abgebremst – erst nach 17,10 m zum Stehen. Das ist eine Verzögerung von 3,6 m/s². Damit sind wir nicht zufrieden. Die Ursachen für diese weniger erfreulichen Eigenschaften der Bremsen können unserer Meinung nach nur beim Bremsbelag liegen.

Deutlich zu erkennen sind die Dämpfungsschläuche zwischen den Kühlrippen des Zylinders und denen des Zylinderkopfes (letzterer links neben dem Kraftstoffhahn). Der Auspuffkrümmer wird mit einer Schelle am Zylinder befestigt.



UNSER TEST

MZ ES 250/2

Anfangs rupfte die Kupplung unserer Maschine beim Anfahren recht bösartig. Die Testmaschine besaß die Kupplung noch nicht, die für den Serienanlauf vorgesehen war und inzwischen auch eingebaut wird. Als unsere Kupplung dann im Werk auf den derzeitigen Serienstand gebracht worden war, benahm sie sich fortan lammfromm. Der Umgang mit den Handhebeln ist jetzt für beide Hände fast ein Kinderspiel, denn die Kupplung läßt sich auch sehr leicht ziehen.

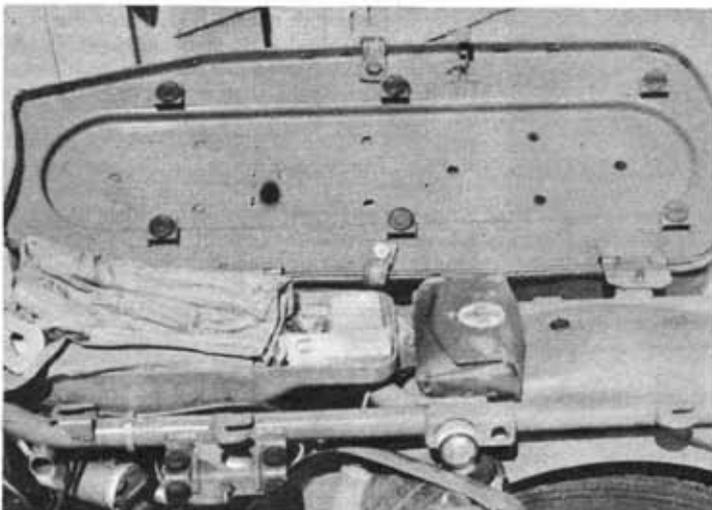
Die Lebensdauer der neuen Kupplung soll nach Werksangaben bei 50 000 km liegen. Wir haben gut ein Zehntel dieser Sollstrecke absolviert und konnten dabei lediglich feststellen, daß das Kupplungsspiel in dieser Zeit unverändert blieb.

Dem in vielen Details überarbeiteten Triebwerk – auch das Gehäuse wurde mehr dem Gesamtbild der Maschine angepaßt – bescheinigt MZ jetzt ebenfalls eine Lebensdauer von mindestens 50 000 Fahrkilometern. Die zahlreichen neuen konstruktiven Lösungen, die am Motor und Getriebe zu finden sind, lassen diesen Optimismus der Zschopauer berechtigt erscheinen. Am oberen Pleuelauge ist der Kolbenbolzen jetzt nadelgelagert. Das Axialspiel wurde hier auf maximal 0,3 mm verringert, während das untere Pleuelauge axiales Spiel von 2,45 bis 2,75 mm hat. Diese Variante, daß für die Seitenführung des Pleuels das knappe Axialspiel des oberen Pleuelauges verantwortlich ist, erwies sich bei MZ-Versuchen als geräuschärmer und standfester.

Das Getriebe, das ebenfalls eine doppelt so hohe Lebensdauer wie das des Vorgängertyps erreichen soll, da qualitativ bessere Getrieberadbuchsen eingesetzt werden, läuft jetzt in legiertem Getriebeöl (GL 60). Erst nach jeweils 20 000 km ist Ölwechsel fällig.

Ein Wort zur elektrischen Anlage der neuen 250er von MZ. Wir können ihr nur Gutes nachsagen, denn uns hat sie nicht den geringsten Streich gespielt. Unsere Versuche, die Zündkerze durch Vollgasfahrten außer Gefecht zu setzen, gelangen nie, und Kabelbrüche traten auch nicht auf. Die Flachstecker, die Kummer bereiten können, wenn sie ungeschützt der Witterung ausgesetzt sind, wie wir selbst schon erlebt haben, haben sich an unserer MZ-Testmaschine von ihrer besten Seite gezeigt. Daß der lichtstarke Scheinwerfer mit 170-mm-(Auto-)Streuscheibe (40/45 W), das asymmetrische Abblendlicht, die

In einem stabilen Behälter unter der aufklappbaren, mit einem Steckschloß gesicherten Sitzbank hat das Bordwerkzeug seinen Platz. Das laut StVO geforderte Glühlampenkästchen ist dort allerdings nicht mit unterzubringen. MZ liefert es auch nicht mit, dafür aber Flickzeug, Kettenschloß und Verbandsmaterial.



Lichtlupe und auch die neuen Blinkleuchten geradezu vorbildlich für andere Motorräder sind, können wir reinen Gewissens bestätigen. Wir wagen jedoch zu bezweifeln, daß die kleinen Kontrollämpchen im neuartigen Segmenttachometer lange elektrischen Kontakt in ihrer Fassung behalten.

Unser Tachometer war nämlich oben unzureichend abgedichtet, so daß ein kurzer Gewitterregen genügte, das Zählwerk zu baden und die Kontrollämpchen zum „Schwitzen“ zu bringen. Das einmal auf das „Zifferblatt“ des Tachometers gelangte Wasser sorgte dann tagelang dafür, daß das Zählwerk nicht mehr abgelesen und die Tachonadel schlecht erkannt werden konnte. Die Abdeckscheibe schwitzte zu. Wie wir im Werk hörten, soll die Abdichtung im allgemeinen aber in Ordnung sein.

Obwohl das Tachometer recht hübsch aussieht, zeigt es doch nur im mittleren Bereich zwischen 50 und 80 km/h annähernd genau an. Bei 40 km/h laut Nadel (die übrigens nicht pendelt!) sind es nur 37 km/h, bei 100 km/h fährt man dagegen in Wirklichkeit schon 105 km/h.

Wir sind oft mit „allen Neunen“ gefahren und erreichten auf Land- und Fernverkehrsstraßen Fahrzeiten, die von keinem PKW unterboten werden können. – Gäbe es keine Ortschaften, so wäre selbst auf kurvenreicher oder hügeliger Strecke ein 80er Reiseschnitt zu halten, ohne die StVO zu verletzen. Natürlich kostet das Sprinten Kraftstoff. Unser Maximalverbrauch lag um 5,6 l/100 km bei Ausnutzung aller Kraft- und Temporeserven. Sparsame, ruhige Fahrweise – auch in der Stadt – forderte nicht mehr als durchschnittlich 3,6 bis 3,8 l/100 km. Einen Verbrauch, der bei wechselnder Beanspruchung der Maschine im Monatsmittel bei 4 bis 4,7 l/100 km liegt, würden wir nach unseren Erfahrungen als völlig normal ansehen. Es mag sein, daß uns der eine oder andere Besitzer einer ES 250/2 beweisen möchte, daß er mit 3 l/100 km auskommt. Möglich ist das, aber für unsere Begriffe kein Fahren mehr. Wer „Sparflamme“ liebt, wäre wahrscheinlich mit einem Moped glücklicher.

Die neue MZ ES 250/2 will ein Motorrad für den strapaziösen Alltagsgebrauch, für lange Reisen und sportlichen Einsatz sein. Wir meinen, sie hat das Zeug dazu. rie.

Unterhalb des Motorblocks ist der Bügel zu sehen, der beiderseitig über ein Gummielement mit der am Rahmen verschweißten Traverse befestigt wird. Die Fußrasten sind mit einem am Rahmenunterzug verschweißtem Querrohr verschraubt und lassen sich gegebenenfalls leicht auswechseln.

