

UNSER TEST

MZ ES 250/2

GESPANN



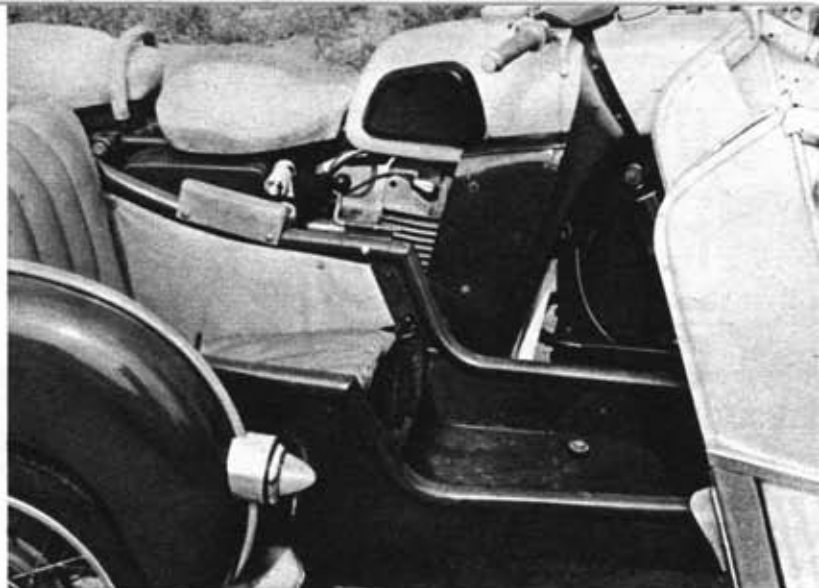
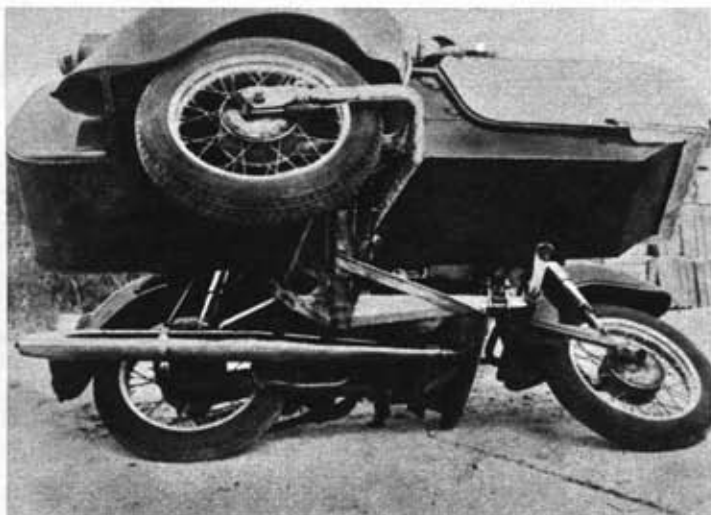
MZ ES 250/2 GESPANN

VOM VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU

Zwei Anlässe gab es für uns, mit einem MZ-Gespann Erfahrungen zu sammeln. Der erste waren die begeisternden Fahrleistungen, die wir mit der ES 250/2 als Solomaschine erreichten (unser Testbericht erschien in Heft 10/1967), und schließlich hatten wir seit rund zehn Jahren keine 250er MZ mehr im Gespannbetrieb erlebt. Im Mai dieses Jahres konnten wir das Gespann in Zschopau übernehmen. Zum Zeitpunkt der Übernahme zeigte das Tachometer rund 5500 km. Wir bestiegen also kein brandneues Fahrzeug, und Felgen, Bremsstrommeln, Zylinder usw. zeigten deutliche Spuren vom Fahren auf gelaugten und „gesalzene“ winterlichen Straßen. Maschine und Seitenwagen hatten also schon einige Torturen hinter sich.

Sechs Monate stand uns das blauweiße Testgespann TT 30-36 zur Verfügung. Wir haben mit ihm weitere 6000 km zurückgelegt und dabei Gelegenheit gehabt, das Fahrzeug gut kennenzulernen.

Ein Gespann – ist das überhaupt noch ein zeitgemäßes Fahrzeug? Wir meinen – nicht mehr und nicht weniger als jede Solomaschine auch, und wenn Gespanne jemals geringschätzig von der Seite angesehen wurden, dann lag das wohl zuerst an der unzureichenden Fahrwerkstechnik und der wenig begeisternden Formgebung des Seitenwagens, der in manchen Fällen wohl auch besser als Gondel an einer Luftschaukel getaucht haben würde. Derartige Vorwürfe brauchen die Schöpfer des MZ-ES-Gespanns aber wahrlich nicht zu befürchten. Diese Kombination, dieses „Zusammenpassen“ von ES 250/2 und Superelastic-Seitenwagen (Fahrzeugbau KG Stoye) ist wohl einmalig. Beides wirkt wie aus einem Guß, und das wird mit ein Grund dafür sein, daß sich das nicht gerade billige MZ-Gespann auch angesichts des gegenwärtigen Trends zum Kleinwagen nicht nur sehen lassen, sondern sogar recht gut behaupten kann. Hier und da begegneten wir der bildschönen „Trophy de luxe“ als Gespannmaschine, nur leider gibt es noch keine farblich auf die rote „Trophy“ abgestimmten Seitenwagen. Man hätte in Zschopau und bei Stoye in Leipzig schneller schalten sollen, denn wie wir im Berliner Zweiradsalon hörten, gibt es durchaus Kunden, die ein „de luxe“-Gespann haben möchten.



Bequemere Einstiegsmöglichkeiten findet man an keinem anderen Seitenwagen. Auf dem 450 mm breiten, angenehm weichen Sitz haben auch beleibtere Personen ausreichend Platz. Durch Lösen zweier Schrauben an der Rückenlehne und Aushaken des Sitzpolsters läßt sich der gesamte Sitz leicht entfernen (eventuelle Reinigung).

Wer kauft ein MZ-Gespann? Die Verkäufer im IFA-Zweiradsalon können sich ein Urteil über die Beweggründe der Käufer erlauben. Wir fragten: „Sind Ihre Gespannkäufer ‚verhinderte Trabantbesitzer‘?“ – und ernteten Protest. Keineswegs, die Interessenten an einem Motorrad mit Seitenwagen kaufen aus Liebe zum Motorrad, meistens ist die Vergrößerung der Familie Anlaß, einen Seitenwagen zur schon vorhandenen Maschine oder aber gleich ein komplettes Gespann zu erwerben. Mit einem Pkw zu vergleichen ist ein Gespann nicht; nicht nur wegen des fehlenden vierten Rades. Ja selbst für den versierten Fahrer eines Solomotorrades stellt das Gespann etwas völlig Neues dar, an dessen Eigenheiten er sich erst gewöhnen muß. Ein Gespann erfordert eine grundsätzlich andere Fahrweise und kann – wenn das nicht ernst genommen wird, den Mann im Sattel in arge Bedrängnis bringen. Es ist keine Übertreibung, daß ein auf Solomaschinen absolut sicherer Fahrer auf einem Gespann wieder zum blutigen Anfänger wird. Daß man sich mit dem MZ-ES-Gespann schneller als mit anderen „Dreibeinern“ anfreunden kann, liegt unserer Meinung nach an der vorzüglichen Fahrwerksabstimmung von Maschine und Seitenwagen.

Das hinreichend bekannte Vollschrägenfahrwerk der MZ ES erfuhr in dem formschönen Superelastic-Seitenwagen eine gelungene Ergänzung. Auch der Seitenwagen wird von einer Schwingen mit hydraulisch gedämpftem Federbein abgestützt. Das allein genügt den Schöpfern des ES-Gespanns aber noch nicht. Sie verbanden die Hinterradschwinge der Maschine durch einen Querstabilisator mit der Seitenwagenschwinge und erreichten damit, daß die Bewegungen beider Schwingen „synchronisiert“ werden – ein Vorteil, den man beim Kurvenfahren schätzen lernt, weil abenteuerliche Neigungen des ja überdurchschnittlich weich gefederten Gespanns ausbleiben. Selbstverständlich wird die Federverspannung der hinteren Federbeine an der ES auch im Gespannbetrieb mittels der Verstellhebel der Belastung angepaßt. Es dient nicht dem Fahrkomfort, bei leerem Seitenwagen den Sozius zusätzlich zu belasten, ohne die Federbeinhärte zu erhöhen. Dieser Griff lohnt sich auf jeden Fall.

Übrigens – die Einzelsitze unserer Maschine erwiesen sich als herrlich breit und weich, nur leider begann sich der Gummi aufzulösen. Fahrer

Ohne Anstrengung kann der Fahrer das Gespann so auf die Seite legen, wenn beispielsweise eine Reifenpanne zu beheben ist. Auf dem Foto ist deutlich der Schwingenarm, der geschweißte Blechpreßrahmen des Seitenwagens und der schräg zur Hinterradschwinge verlaufende Stabilisator zu sehen.

UNSER TEST

MZ ES 250/2

GESPANN

und Mitfahrer „freuten“ sich vor allem nachdem die Sitze naß geworden waren über ihr weißes Hinterteil.

Anfangs glaubt man, das Gespann sei aus Gummi, und man bekommt bei jedem Einfedern einen Schreck. Doch der Blechpreßrahmen, der den eigentlichen Seitenwagenkörper aufnimmt, und die Schnellverschlüsse der Dreipunktbefestigung an der Maschine sind steif und stabil genug. Man sitzt eben auf einem Gespann, das hinsichtlich des Federungskomforts nicht wenige Pkw in den Schatten stellt. ES-Fahrer erwarten das zwar, aber der „superelastisch“ gefederte Seitenwagen verstärkt diesen Eindruck unserer Meinung nach noch.

Nicht unwesentlich für den Käufer eines ES-Gespans dürften praktische Erwägungen sein. Abgesehen davon, daß das „Schiff“ neben der Maschine möglichst wartungsarm sein soll, interessieren auch Platzverhältnisse, Bequemlichkeit beim Einsteigen, Wetterschutz usw.

Die „Superelastisch“-Schwinge ist wartungsfrei gelagert, der Seitenwagen kann binnen weniger Minuten an- oder abgebaut werden und bietet im Vergleich zu anderen Fabrikaten geradezu verschwenderisch viel Platz. Das größte Plus aber ist neben der verwöhnenden Federung das bequeme Ein- und Aussteigen dank der Tatsache, daß sich das Oberteil mit der (selbstverständlich abnehmbaren) Windschutzscheibe nach vorn wegklappen läßt. Unser Foto zeigt das deutlich. Vor allem

Kinder sitzen noch geschützter im Seitenwagen als Erwachsene. Für die Schlechtwetterperiode kann man ein faltverdeck erwerben, das den Seitenwagen in eine geschlossene Kabine verwandelt. Allerdings würden wir uns eine attraktivere Lösung wünschen – vielleicht eine ganze Kanzel aus Plexiglas oder auch Kunststoff – denn das derzeitige Schlechtwetterverdeck aus grünem Zeltgewebe entstellt das sonst so moderne Gespann förmlich.



von Frauen und älteren Personen wird diese konstruktive Lösung geschätzt. Die Sitzposition des Seitenwagenpassagiers ist, wie uns selbst von autoverwöhnten Mitfahrern bestätigt wurde, auch für relativ große „Ausgaben“ bequem. Dafür sorgt nicht nur der sehr breite, ausreichend lange Fußraum. Der gut gepolsterte Sitz und die Armaturen haben ebenfalls ihren Anteil daran. Zwischen Haltegriff und Rückenlehne ist so reichlich Platz, daß sowohl eine vollschlanke Figur als auch zusätzlich ein Kind (bis zu 7 Jahren) mitgenommen werden kann.

Hinter der hohen Windschutzscheibe, die an drei Punkten mit Flügelmuttern gehalten wird und bei leerem Seitenwagen nach hinten oder nach vorn geklappt werden kann (leider fehlt für letztere Variante serienmäßig die Befestigungslasche auf dem Oberteil des Seitenwagens), zeigen sich aber nicht immer fröhliche Gesichter. Wir haben bei unterschiedlichen Windverhältnissen, Außentemperaturen und Geschwindigkeiten Versuche gemacht – selbst mit völlig unvoreingenommenen Personen –, aber das Ergebnis war immer wieder eine Bestätigung für unsere Behauptung, daß sich gelegentlich Wirbel von Auspuffgasen der Maschine hinter der Scheibe bilden. Blicke es nur bei der zeitweisen Belästigung des Seitenwagenpassagiers, könnte man diese Eigenheit noch hinnehmen. Aber wir erlebten Schlimmeres. Als wir einmal bei hochsommerlichen Temperaturen mit etwa 85 km/h über die Autobahn rollten und zwei Kinder (4 und 7 Jahre alt) im Seitenwagen mitnahmen, bemerkten wir schon nach rund 10 km Fahrt, daß das Vierjährige, das auf der Maschinenseite saß, „eingenickt“ war. Wir stoppten sofort, es bedurfte aber einiger Mühe, das Kind munter zu machen. Kommentar der Siebenjährigen: „Hier riecht's so nach Benzin“. Auf der einige Stunden später erfolgten Rückfahrt erlebten wir das gleiche wiederum schon nach wenigen Minuten Fahrt im 80er Tempo.

Wir haben keine Möglichkeit, die Abgaskonzentration hinter der Scheibe exakt zu messen, hielten es aber für angebracht, wenn sich MZ dieser Sache noch mehr annähme. Uns ist bekannt, daß seit geraumer Zeit Test-Gespans im Versuch laufen, bei denen die Auspuffaustrittsöffnung mit einem zusätzlich angeschweißten Rohrstück nach der Seite (links) verlegt wurde. Damit ist aber dem Käufer eines MZ-Gespans noch nicht gedient.

Anfang nächsten Jahres sollen nach Mitteilung von MZ zusätzliche Seitenscheiben für den „Superelastisch“ in den Zubehörhandel kommen, die den Stau von Auspuffgasen vermeiden.

Gepäckstücke lassen sich nicht nur auf den beiden Befestigungsschienen des Seitenwagenhecks festschnallen. Hinter der Rückenlehne des Sitzes – von außen durch eine verschließbare Klappe zugänglich – findet man noch einen erstaunlich großen Stauraum, in dem zwar keine Koffer, dafür aber all die vielen Kleinigkeiten untergebracht werden können, die man gern unter Verschuß hat. Mehrere Taschen, das Werkzeug, Ersatzteile und Ersatzschläuche, Regenbekleidung usw. – das alles ist unter der Klappe gut aufgehoben. Unter dem Sitz lassen sich weitere Reiseutensilien verstauen, und für den Autoatlas, die Ersatzbrille oder den Reiseproviant bieten sich die beiden seitlichen Ablagefächer im Fußraum an. Ist der Seitenwagen nicht besetzt, läßt sich der Einstieg mit einer Schutzplane abdecken.

Maximal 140 kg kann man dem Seitenwagen aufbürden. Der Feder-

weg des Rades am Seitenwagen ist mit 115 mm der gleiche wie am Hinterrad der Maschine. Selbst wenn wir das Gas auf buckligen Feldwegen „stehen“ ließen, haben wir bei besetztem Seitenwagen (90) kg nicht feststellen müssen, daß die Dämpfung des „dritten Beines“ nicht ausreichte. Es kommt einfach kein harter Schlag durch.

Zu einem guten Gespann gehört aber in erster Linie wohl auch ein geeignetes Motorrad. Die MZ ES 250/2 hatte bei uns bereits als Solo-Testmaschine ihre Qualitäten bewiesen. Wir haben die Besonderheiten der MZ ES 250/2 in unserem Bericht über die Erfahrungen mit der Solomaschine ausführlich beschrieben und wollen sie hier nicht wiederholen. Die Gespannmaschine unterstrich die Zuverlässigkeit der MZ-Motorräder, ihre Fahrleistung ist auch im Gespannbetrieb beeindruckend. Ausfälle, die uns unterwegs zum Reparieren gezwungen hätten, gab es auf der gesamten 6000-km-Distanz nicht. Die Batterie mußte aufgeladen werden, nachdem das Gespann im Freien gestanden und dabei einen Wolkenbruch abbekommen hatte. Offenbar war Wasser in das Zündschloß eingedrungen und hatte für einen Kurzschluß gesorgt. Die hochbeanspruchte Hinterradkette hielt. Nicht ganz so glücklich wurden wir mit dem Motor. Einige Male meldete sich bei Vollgasfahrt auf der Autobahn ein Kolbenklemmer an. Wir konnten zwar immer durch rechtzeitiges Auskuppeln Schlimmeres verhüten, aber Klemmer kannten wir bei MZ-Motorrädern bisher nie, und das gab uns Rätsel auf. Der Vergaser, bei dem wir schließlich den Fehler vermuteten, wurde in der Berliner Vergaserfabrik demontiert und kontrolliert. Es schien alles in Ordnung zu sein. Scharfe Fahrt über Fernverkehrsstraßen machte dem Motor absolut nichts aus – auch mit besetztem Seitenwagen nicht. Aber auf der Autobahn gab es irgendwann doch wieder Veranlassung, nach dem Kupplungshebel zu greifen. MZ machte uns darauf aufmerksam, daß die Gummidichtung im Kraftstoffhahn öfter quillt und den Durchlauf beeinträchtigt. Dadurch könnte es gegebenenfalls zu Kraftstoffmangel kommen. Diese Ursache halten wir aber in unserem Falle nicht für zutreffend, da ein Versuch ergab, daß dem Vergaser ausreichend Kraftstoff zugeführt wurde. Nach etwa 6000 bis 7000 km sprang der Motor in warmem Zustand immer schlechter an. Wir forschten lange nach der Ursache. Schließlich schraubten wir eine neue Zündkerze ein – ein Tritt genügte, der Motor lief. Die zweite Kerze tauschten wir schon nach 3500 km aus, weil wir den Kickstarter erneut strapazieren mußten, ehe der Motor einen Ton von sich gab. Und wieder vollbrachte die neue Zündkerze Wunder, obwohl wir die Isolator-Kerzen angesichts dieser Erfahrungen nicht unbedingt für Wunderkerzen halten können.

Wie nicht anders zu erwarten, lagen die Fahrleistungen des Gespanns deutlich unter denen der Solomaschine. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit (besetzt mit einer Person; 80 kg) lag bei 96 km/h. In geduckter Haltung erbeutete der Fahrer vielleicht noch zwei, drei Kilometer mehr, aber die waren dann regelrecht ergeizt. Wurde die Windschutzscheibe aufgestellt, so verringerte sich das mögliche Tempo um rund 6 km/h. Aus der Sicht eines Solofahrers mag die Höchstgeschwindigkeit des Gespanns gering erscheinen. Man darf jedoch nicht vergessen, daß die Seitenwagenübersetzung (kleineres Kettenritzel am Getriebeausgang – 17 statt 21 Zähne) von vornherein keine so hohe Endgeschwindigkeit zuläßt und daß mit dem Seitenwagen schon 85 kg mehr an der Maschine hängen, die sich hinsichtlich des

TECHNISCHE DATEN

Motor: MZ ES 250/2

Arbeitsverfahren: Einzylinder-Zweitakt

Hubraum: 246 cm³

Verdichtung: 8,5 : 1

Leistung: 17,5 PS bei 5500–5600 U/min

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

(Weitere Daten siehe Testbericht der Solomaschine, Heft 10/67)

Seitenwagen:

Typ: „Superelastic“

Hersteller: Fahrzeugbau Stoye KG, Leipzig

Rahmen: geschweißter Blechpreßrahmen

Anschluß: 3 Schnellanschlüsse

Federweg: 115 mm

Rad/Bereifung: 16 × 3.50 (mit Hinterrad der Maschine austauschbar)

Bremse: hydraulisch, vom Fußbremshebel betätigt

Einstiegbreite: 400 mm

Sitzbreite: 450 mm

Fußraumbreite: 370 mm

Fußraumhöhe: 380 mm

Sitzraumlänge: 1100 mm

Größte Länge der Maschine mit Seitenwagen: 2100 mm

Größte Breite der Maschine mit Seitenwagen: 1650 mm

Eigenmasse des kompletten „Superelastic“-Seitenwagens: 85 kg

Nutzmasse: 140 kg

Reifenluftdruck:

Seitenwagenrad: 1,4 at Überdruck

Maschine vorn: 1,4 at Überdruck

hinten: 2,1 at Überdruck (mit besetztem SW)

hinten: 2,6 at Überdruck (mit Sozius und besetztem SW)

Vorspur: 20 ... 35 mm

Vorlauf: 150 mm

Sturz: 5 ... 10 mm (an Hinter- und Seitenwagenrad)

Höchstgeschwindigkeit: 96 km/h (gestoppt, Belastung: 80 kg)

Verbrauch: 5,6–7,2 l/100 km (je nach Fahrleistung, Testwerte)

Kfz.-Haftplicht: DDR 34 M, Berlin 42 M

Kfz.-Steuer: 36 M

Preis: MZ ES 250/2 3215 M (3190 M mit Einzelsitzen)

„Superelastic“-SW 1200 M

Umbauteile: ca. 76 M

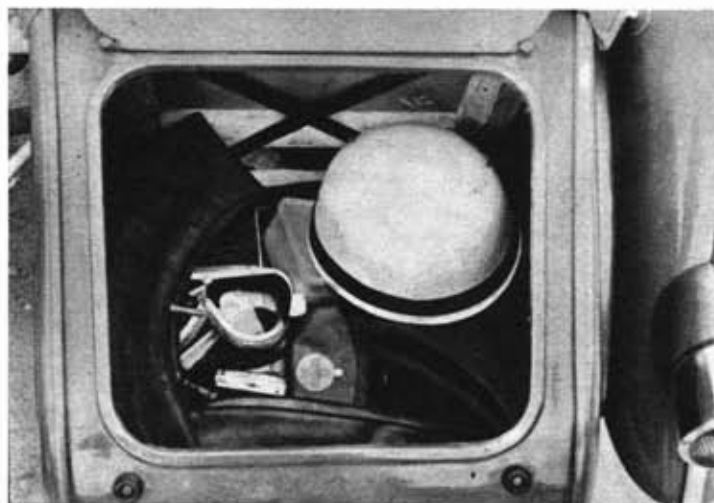
UNSER TEST

MZ ES 250/2

GESPANN

Fahrwiderstandes (größere Stirnfläche und Rollwiderstand des dritten Rades) ganz anders auswirken als eine 85 kg schwere Sozia auf dem Solokrad, die hinter dem Fahrer sitzt. Trotz geringerer Endgeschwindigkeit ist aber eine frisch gefahrene MZ ES 250/2 mit Superelastic-Seitenwagen auf Landstraßen und im Stadtverkehr erheblich flinker als beispielsweise ein Trabant. Der zweite Gang reicht bis 60, der dritte bis 80, und wenn man den Motor hochdrehen läßt, sieht selbst ein Wartburg- oder Škoda 1000 MB-Fahrer beim Beschleunigungsvergleich sehr schnell und lange das Gespann von hinten. Unser Gespann benötigte 7,6 s, um aus dem Stand heraus auf Tempo 60 zu kommen. Nur 13,6 s vergingen, um Tempo 80 zu erreichen. Vergleichszahlen von Pkw sind hier wohl am aufschlußreichsten (0–80 km/h: Saporoshez: 23,5 s; Trabant 601: 20,5 s; Škoda 1000 MB: 16,5 s; Moskwitsch 408: 16 s; Wartburg 353: 15 s, Meßwerte der Redaktion). Keine Frage – das Gespann mit der ES 250/2 läuft allen in der DDR bekannten Wagen beim Beschleunigen davon, und das ist unserer Meinung nach auch seine größte Stärke – sein Spurtvermögen und die von Pkw wohl nie erreichbare sichere Straßenlage. Die drei Räder unseres Gespanns hielten exakt die Spur, selbst wenn es über noch so schmierige Straßen ging, von Löchern, Kanten und Schienenrillen ganz zu schweigen. Natürlich drehte das Hinterrad durch, wenn wir auf nassem Pflaster scharf beschleunigten – selbst noch im zweiten und dritten Gang –, auch schob es das Vorderrad mitunter kurzzeitig ein wenig zur Seite, wenn mit großem Lenkereinschlag nach links eine blitzschnelle Richtungsänderung gefordert wurde – aber zu be-

Das ist der abschließbare Gepäckraum (485 × 400 × 500 mm). Wer gut packen kann, bekommt in ihm eine Menge unter. Falls doch einmal Regenwasser in ihn eindringen sollte, sorgt ein Loch im Boden für den Abfluß. Wir konnten aber feststellen, daß es auch nach stundenlangem wolkenbruchartigem Regen trocken im Gepäckraum war.

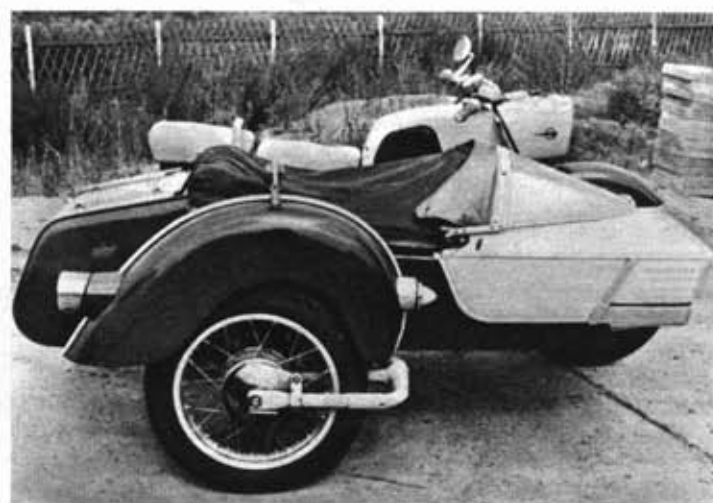


herrschen blieb das Ganze auch dann noch zuverlässig. Wie gesagt, wir haben solche Situationen interessehalber provoziert, im normalen Fahrbetrieb bleiben derartige Überraschungen aus. Ein wenig Vorsicht ist allerdings am Platze, wenn man sich mit dem Gespann in sandiges Gelände begeben will. Während selbst der holprigste Waldpfad mit erstaunlichem Tempo befahren werden kann – die drei Schwingen schlucken nahezu alles, was unter die Räder kommt – ist bei Wegen mit tiefem losem Sand das schnell gefahrene Gespann nicht immer bereit, dem Lenkereinschlag exakt zu folgen. Wir machten bei dieser Gelegenheit manchen „Schlenker“, der aber harmlos blieb, weil wir damit rechneten.

An dieser Stelle ein Wort zu den Reifen und Bremsen. Wie gut das neue Reifenprofil K 27 ist, von dem wir schon im Testbericht der Solomachine schrieben, haben wir nun selbst feststellen können. Das feinere Profil stellt einen besseren Bodenkontakt her und wird bei weitem nicht so rasch abgefahren wie das grobstollige Profil K 5. Am hinteren Reifen der Maschine sahen wir das ganz deutlich. Erst nach 10 000 km erreichte die Mittelrinne die Mindesttiefe von 1 mm, obwohl wir beim Bremsen und Beschleunigen bestimmt nicht auf die Schonung der Reifen achteten. Vorder- und Seitenwagenreifen waren nach fast 12 000 km Laufleistung noch tadellos in Ordnung.

Die Bremsanlage des MZ-Gespanns sorgt für eine Verzögerung, die weit über den in der StVZO geforderten Werten liegt. Aus einer Geschwindigkeit von 40 km/h heraus stand das Gespann bei Einsatz aller drei Bremsen nach 6,50 m. Das entspricht einer Bremsverzögerung von 0,8 m/s².

Leider kann man beim serienmäßig ausgerüsteten „Superelastic“ die Windschutzscheibe nicht nach vorn klappen, weil sie sich dann nicht arretieren läßt. Warum zieht man auf dem Oberteil keine entsprechende Hartgumminase vor, die wir für besser hielten als die von MZ an unserem Testgespann angebrachte und als Zubehör erhältliche Metallasche (hervorstehendes scharfkantiges Teil – Verletzungsgefahr).



UNSER TEST

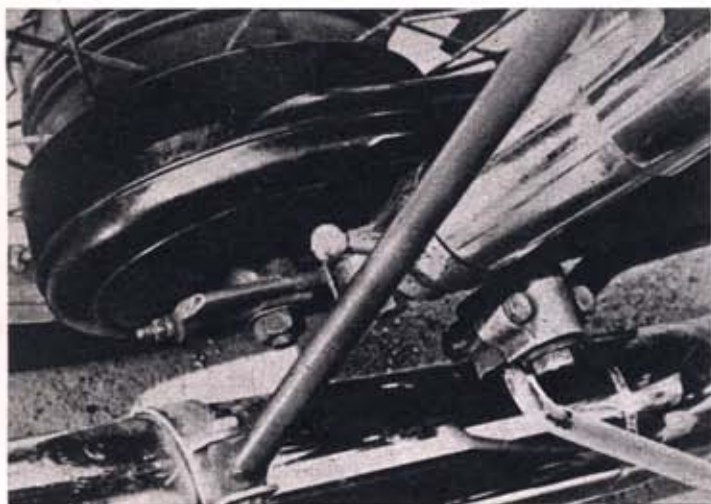
MZ ES 250/2

GESPANN

nung von fast 9 m/s^2 . Das Abbremsen über Hinterrad- und Seitenwagenbremse brachte $4,9 \text{ m/s}^2$, und die Vorderradbremse allein schaffte $4,6 \text{ m/s}^2$. Die Wirksamkeit der Vorderradbremse überraschte uns besonders, denn bei der Solomaschine waren wir durchaus nicht mit ihr zufrieden. Unsere damalige Vermutung, daß die Bremse an sich in Ordnung ist, die Qualität des Bremsbelages aber unterschiedlich ausfallen muß, scheinen die Erfahrungen mit der Gespannbremse zu bestätigen. Ganz hervorragend bewährt sich die hydraulisch betätigte Seitenwagenbremse. Beim Tritt auf den Fußbremshebel wird der unmittelbar unter ihm liegende Hebel der Seitenwagenbremse mit herabgedrückt und die Bewegung auf den Kolben des Hauptbremszylinders übertragen. Zwischen diesem ventillosen Zweikammer-Druckzylinder und dem außerhalb der Bremstrommel des Seitenwagenrades angeordneten Radbremszylinder stellen eine Stahlrohrdruckleitung und ein Stück Bremschlauch die Verbindung her. An Stelle eines Ausgleichsbehälters mit Bremsflüssigkeit wird lediglich ein Ausgleichsschlauch mit Verschlußstopfen verwendet, da ja nur eine einzige Druckleitung versorgt werden muß. Nachstellen läßt sich die Seitenwagenbremse sehr leicht. Die empfehlenswerte Abstimmung der Hinterradbremse mit der Seitenwagenbremse entsprechend der jeweiligen Belastung des Gespanns erfolgt mit einem Handgriff an der Flügelmutter des Bremsgestänges.

Wir sind der Meinung, wenn schon zwei gleiche Heckleuchten verwendet werden, dann sollte man sie auch in gleicher Weise anschließen, selbst wenn die StVZO beim Gespann nicht ausdrücklich

Anfangs ärgerten wir uns sehr über die Strebe, die den Schalldämpfer hält, weil sich das rechte Federbein der Maschine nur unter großer Kraftanstrengung verstellen ließ (Verstellknebel ist schlecht anzufassen). Dann hoben wir die Maschine auf den Kippständer, entlasteten dadurch das Federbein und kamen fortan mit dem Verstellen gut zurecht. Im rechten unteren Bildviertel ist die Befestigung des Stabilisators zu sehen.



zwei Bremsleuchten fordert. Das schloße Mißverständnisse aus und verminderte – vor allem angesichts der außergewöhnlich guten Bremsen – die Gefahr von Auffahrunfällen. Die entsprechende Steckerkupplung für den erweiterten Kabelstrang müßte doch zu beschaffen sein.

Angehende Gespannfahrer interessieren sich zweifellos für den Kraftstoffverbrauch. Wer mit den Werten der Solomaschine rechnet, muß sich enttäuscht sehen, denn immerhin bewegt der Motor bei voller Belastung des Fahrzeuges mehr als 500 kg. Einfluß haben ferner der größere Rollwiderstand durch das dritte Rad, die größere Stirnfläche (Luftwiderstand!) und die Tatsache, daß der Motor meist mit höheren Drehzahlen läuft (Übersetzungsänderung). Wir registrierten einen Verbrauch von $5,6 \text{ l/100 km}$ bei etwa 60 Prozent Stadtfahrt und 40 Prozent Langstreckenfahrt auf Autobahn und Fernstraßen. Der Spitzenverbrauch ergab sich bei voller Fahrt (Autobahn) und besetztem Seitenwagen mit $7,2 \text{ l/100 km}$, wobei das Gespann teilweise erheblich gegen Wind zu kämpfen hatte. Unter günstigeren Bedingungen lag der Verbrauch um 6 l/100 km , wenn die Leistung der Maschine ausgenutzt wurde.

Das MZ-ES-Gespann mit dem Superelastic-Seitenwagen ist ein spurtstarkes Fahrzeug, das demjenigen, der die ganze Familie am Motorrad erleben lassen möchte, unbedingt Freude bereitet. Wir jedenfalls haben dieses wirklich schöne Gespann sehr gern bestiegen und können uns gut vorstellen, daß das viele Motorradliebhaber auch in Zukunft tun werden.

—rie.

Die rechte Blinkleuchte ist bei besetztem Seitenwagen vom Fahrer nicht zu sehen. Er hat zumindest bei Tage keine Kontrolle über ihre einwandfreie Funktion. Die Besitzer eines MZ-Gespanns sollten an geeigneter Stelle eine Kontrollleuchte anbringen, wenn hier serienmäßig keine günstigere Lösung gefunden wird.

