



WAT GEVEN WE VOOR DE MZ VAN HENK?

■ **Zittend in het schuttersputje kijk je langs je geweer. Aan de horizon doemt een blauwe rookpluim op. Nerveus gaat je wijsvinger naar de trekker. Is het een tank? Dan wordt het tijd om de cavalerie in te schakelen. Een geleideprojectiel kan niet, daarvoor gaat het teveel heen en weer en het is bovendien te langzaam. Het doelwit is nu binnen schootsafstand. In perfecte camouflage komt een MZ ETZ250 aangereiden: de blauwe tweetakt walm zorgt dat motor en berijder nauwelijks te zien zijn.**

Tekst **Eric van Lent** foto's **Allart Blaauboer**

► **Genoeg gedroomd.** Ik sta ook in werkelijkheid oog in oog met zo'n ex-militaire MZ ETZ250 uit de DDR. En ik kan je verzekeren dat daar totaal geen dreiging vanuit gaat. Zelfs de tot de uitrusting behorende schep met kartelrand boezemt geen angst in. Wel ontzag: het was een hele prestatie dat het voormalig Oostblok in staat was om redelijk betrouwbare motorfietsen te kunnen produceren, terwijl het Kremlin de vazalstaten uitkneep tot op het bot. De relatief simpele tweetakt-techniek genoot daarom de voorkeur, ook al om zijn sleutelvriendelijkheid.

VERNUFT ►

Om de levensduur van de motor te verlengen zijn er op de MZ vernuftige toepassingen te vinden. Wat te denken van een smeernippel voor het remasje van de remtrommel, zodat deze niet vastrot in de ankerplaat. Of anders wel de aandrijving van de kilometerteller, door het

achterwiel. Nog zo'n vinding is de door een rubberen hoes ingesloten ketting en tandwielen. De Westerse industrie heeft deze vondsten nooit overgenomen, omdat dan de omzetsnelheid van vervangingsonderdelen drastisch zou gaan dalen.

De bedrading verdient, qua een-

diep kunt 'waden'. De eenvoud maakt het makkelijk om zelf eventuele storingen te verhelpen. En die storingen komen, dat staat vast.

TIEL ►

Voor iemand die niet al teveel eisen stelt en zelf sleutelt, vormt de MZ een uitstekende keuze. En dat is nu

KOP EN CILINDER HEBBEN DE UITSTRALING VAN EEN BIJLMERFLAT...

voud, een apart hoofdstuk. Je kunt de stroom bijna door de draden zien gaan, zo open is alles gemaakt. Om toch door een kniediepe plas water te kunnen rijden, bedachten de MZ-ingenieurs het volgende: de bedrading vanuit het motorblok ligt de eerste 30cm in een stuk slang, dat waterdicht aan het motorblok vast zit. Samen met een licht naar boven gebogen uitlaat zorgt dit ervoor dat je door plassen tot een halve meter

precies waarvoor Henk hem heeft gekocht. Hij zocht een leuke winterbezigheid. Een kennis uit Tiel moest zijn collectie motoren noodgedwongen verkopen, omdat hij werd onteigend in verband met de Betuwe-route. In het Gelderse viel Henks timmermansoog meteen op een tweetal MZ's, waarvan één in legeruitvoering. Helaas zat daar geen Nederlands kentekenbewijs op, zodat hij er een gekentekend wrak

bij kocht.

Henk's vorstverlet was gevuld. Uit zijn brommertijd wist hij nog hoe een tweetakt motor in elkaar zit. Hij begon het wrak te ontleden als een visboer. Om vervolgens de ruggengraat, lees het frame, over te houden. Dit zou de nieuwe basis worden voor de legeruitvoering.

Voor het overzetten van de onderdelen, inspecteerde hij ze op slijtage. Alleen de beste gingen door, waar nodig opnieuw gespoten. Het resultaat mag er zijn. Enige ervaring met het verbouwen van een motorfiets is Henk overigens niet vreemd. Zijn eerste motor heeft hij op die manier al eens van een wisse dood gered. Na het behalen van het rijbewijs kocht Henk een BMW R100RS. Een fijne motor waar hij veel plezier aan beleefde, tot hij 's ochtends een keer tegen een auto, die door de file heen stak, opknalde. Een donorfiets bood uitkomst. Daarna kwam er een K75, die al snel het veld ruimde voor een R 100 GS. Daar rijdt hij al drie jaar dagelijks op.

VOLGEND PROJECT ►

Hij begint de smaak te pakken te krijgen. Zo wil hij graag een BMW R65 tot café racer gaan ombouwen en daarvoor heeft hij ruimte nodig in zijn garage. Na de MZ tweeënehalf jaar onderdak te hebben gegeven, is het tijd om een nieuwe baasje te zoeken. Laten we dus maar snel naar de ETZ250 gaan kijken.

Controle van de eenvoudige techniek is een fluitje van een cent. Cilinder en kop vallen meteen op. Die hebben de uitstraling van de Bijlmermeer. De ontwerper leefde



■ Zie je Erik van Lent, dan zie je zijn remvloeistofmeter...

■ Smeernippel voor het asje van de trommelrem



■ De tellerkabel zit op het achterwiel. Wheelies hebben geen zin meer...

■ Pas op! Hoogspanning!



natuurlijk ook in zo'n afzichtelijke betonnen doos die men flatgebouw noemt... Ter camouflage heeft hij de cilinder en kop een zelfde aanblik gegeven. Ik weet nog van toen ik een klein jongetje was, dat er bij mij in het dorp ook een MZ ETZ met zijspan rond reed. Als ik het ding geparkeerd zag staan, dacht ik altijd dat de eigenaar de cilinderkop eraf had gehaald. Technisch gezien is er een heel goede verklaring voor de vorm van de cilinderkop te geven: omdat

de kop het heetst wordt van alles, moet je daar het meest koelen.

Ring-ting-ting-ting

Het motorblok zelf is mooi glad van vorm, zoals dit een tijd lang de mode is geweest in de motorbouw. Lekker makkelijk om schoon te houden. Van de twee zijpanelen kan alleen de rechter er af. Dat is van aluminium en er kunnen dus geen ophangpikjes vanaf breken. Ze zijn wel een stuk zwaarder dan hun plastic soortgenoten. Erachter zitten de accu en een

deel van de bedrading. En daar weer achter het luchtfilter.

Uiteraard is de eenvoud ook in het instrumentarium terug te vinden. Twee heerlijke analoge tellers met de Oostblokvariant van een spijkersleutel er tussenin. Kickstarter aan de linkerzijde uitklappen, chokehevel rechts op het stuur verdraaien en trappen maar. Na een paar schoppen slaat de motor aan: een gedempt "ring-ting-ting-ting" en enige rookwolven. Henk vertelt mij

dat dit niets voorstelt. De eerste keer dat hij ermee ging rijden stond de hele straat blauw... Hij draait namelijk nog op oude vertrouwde mengsmering. Het oliepompje om de broodnodige smeerolie bij de brandstof te mengen heeft Henk niet omgezet van de civiele versie. Het is wel aanwezig en de koper krijgt het er gewoon bij. En je kan – in plaats kant en klare mengsmering - natuurlijk ook zelf de benzine en tweetaktolie mengen, dat is nog nauwkeuri-

■ Dokter Erik luistert naar geruis van de zuiger

WAT MANKEERT ER NU AAN DE MOTOR?

Carburateur dient afgesteld te worden.

Remvloeistof lekkage van de hoofdremcilinder, aan hendelzijde.

WAT ZIT ERAAN TE KOMEN?

Niets

WELKE ACCESSOIRES ZITTEN EROP OF ERBIJ?

Oliepompje t.b.v. tweetaktolie, Hoge uitlaat, Zijtas, Jerrycan, Looplamp, 12V plug, Schep, Fietspomp, Waterdichte bedrading

De technische gegevens van deze MZ ETZ250 staan op

www.promotor.nl ► motoren ► occasions

INTERESSANTE INTERNET ADRESSEN

www.muz.de

www.welcome.to/mzch

www.mz-museum.de

www.mz.cx

www.vandekuinder.nl





■ Voorpoten
prima...

■ Is het nu een
Oostduitse
Nederlander of een
Nederlandse
Oostduitser!



ger ook. Over afstellen gesproken: aan de carburateur moet nog wat stelwerk gebeuren, want stationair draait de MZ niet lekker.

TWEETAKTROOK SNUIVEN ►

Bij het wegrijden valt meteen het late aangrijpen van de koppeling op. Van slippen is echter geen sprake, kan ook niet met het maximale vermogen van 21 pk. Het maakt de ETZ250 meteen geschikt voor

iedereen met een klein motorrijbewijs. De acceleratie is zodanig, dat je de eerste kilometer de tweetaktrook in je helm zit op te snuiven. Intussen vraag ik mezelf af hoe je met zo'n ding door het mulle zand heen moet komen, laat staan over een heuvel van de zesde categorie. Vertragen doet de MZ vooral met de achterrem. De schijfrem in het voorwiel doet niet zoveel en dat is normaal voor motoren op deze leeftijd. Dat de hoofdremcilinder wat lekt doet niet ter zake, de remdruk is immers goed. Grappig om te zien is

uitlaat is nagenoeg nihil geworden omdat de zuiger op bedrijfstemperatuur is gekomen.

HISTORIE ►

MZ begint zijn historie onder een andere naam, namelijk als het befaamde DKW. In 1907 koopt de Deen Jorgen Skafte Rasmussen een leegstaande fabriek in de Dischauvallei in Zschopau. Hij begint daar met de productie van stoommachines. Aan het einde van de eerste wereldoorlog bouwt hij een door stoom aangedreven auto, de

verandert de officiële bedrijfsnaam in 'Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen'. De rijdende stoel krijgt een continu variabele transmissie, ver voor Van Doorne hiermee in de DAF begon.

DKW kwam in 1922 voor het eerst op een motorfiets te staan. Het 148cc grote motorblok weet 2,5 paard te mobiliseren. Dit model pakt meteen de eerste vier plaatsen in de AVUS-race van 1922. Twee jaar later groeit het ééncilinder motorblok naar 170 cc met 3 pk. Nog een jaar later komt er een 206cc model met 4pk bij.

De ééncilinder krachtbron groeit verder naar 250cc, en die komt in het E250 model. Bovendien komt de fabriek nu ook met een tweecilinder 500cc metende krachtbron uit: de Z500, en die levert wel 12 pk. Wegens koelingsproblemen wordt het motorblok omgebouwd naar waterkoeling. De racemachine van dit type bracht in het begin maar liefst 27,8 pk op de wielen. En de laatste versie zelfs 36 pk.

ZELFS MIKE 'THE BIKE' HAILWOOD HEEFT NOG OP EEN MZ GERACET!

het oranje neutraal lampje, zeker als je groen bent gewend. Hierdoor duurt het even voordat je door hebt, dat het hier om de vrijstand gaat. Tevreden breng ik de MZ weer naar zijn baasje terug. Het roken uit de

DampfKraftWagen, oftewel DKW. Twee jaar later, we noteren 1919, komt het bedrijf met zijn eerste 2-takt motor. Het 118 cc 1 pk sterke motorblokje wordt in een 'Sesselrad', een stoelfiets, ingebouwd. In 1922



■ Een Oostduitse
massasleutel

■ Schijfdikte goed



DE RT 125 ►

Vlak voor de tweede wereldoorlog werden de RT100 en RT125 ontwikkeld. Die laatste stond model voor vele naoorlogse machines, en niet alleen van Duitse bodem. Na de oorlog pikken de Russen de inventaris in van de in het Oost-Duitsland gelegen DKW. De hele boel gaat naar Minsk, waar ze heden ten dagen nog steeds een kopie van de

RT125 maken (zie het verhaal over Vietnam, elders in dit nummer). In West-Duitsland richt men DKW weer op en wordt de productie van de RT125 weer hervat. Maar ook in Polen worden er RT125 kopieën gemaakt en zelfs in Engeland: de RT125 staat model voor de BSA Bantam. Hoe zit het dan met de oorspronkelijke fabriek? Ook daar pakt men de draad weer op met de

RT125. Eerst nog onder de naam IFA-DKW maar al spoedig als IFA-MZ, om nog later gewoon MZ te gaan heten. Ook de ontwikkeling van nieuwe modellen gaat door. Zo verbaast MZ iedereen door in 1953 een 350cc tweecilinder tweetakt boxermotor met cardan aandrijving te introduceren.

In datzelfde jaar begint het werk in de raceafdeling zijn vruchten af te werpen. Hoogtepunt: een tweede plaats in het wereldkampioenschap wegrace van 1958. Zelfs Mike Hailwood racete op een MZ. De

1970 de verkoop van de één-miljoenste motor. In 1981 komt de ETZ reeks, waarmee in de enduro nog een Zilveren Vaas wordt gewonnen, maar voor de, dan weer in een herenigd Duitsland liggende, fabriek valt het doek in 1990. 2,5 miljoen MZ's zijn er verkocht, terwijl de fabriek het 50 jarige jubileum nog net heeft kunnen vieren.

DE HERSTART ►

Nog steeds is het verhaal niet ten einde. Zo wordt in Duitsland onder de naam MuZ een lijn gestart met

WAT GEVEN WIJ VOOR DE ETZ250?

Hoewel er van twee motoren één is gemaakt, wil ik daar in dit geval zeker geen minpunten voor geven. Henk is zeer netjes te werk gegaan. Alle gekleurde onderdelen zijn door hemzelf met een spuitbus overgespoten, met als resultaat een origineel ogende motor. De kwaliteit van een kleurtje uit een spuitbus is altijd minder, maar ik vind dat nu geen ramp. In de fabriek ging het er niet veel beter aan toe... De legeruitvoering verkeert in een welhaast originele en complete staat, inclusief DDR bordje en zwarte zadels. Veel vaker voorkomend zijn namelijk de witte zitgedeeltes. Het motorblok draait stationair niet geheel lekker rond, maar wel, en dat is veel belangrijker, zonder enig mechanisch lawaai. Met name de zuiger doet zijn werk stilletjes.

Tijdens het rijden met de MZ valt het op dat de remschijf in het voorwiel nauwelijks enige vertraging oplevert. Meer stopkracht komt er uit het getrommelde achterwiel. Dit beeld hoort bij dit type en bouwjaar. Stationair draaiend is het motorblok voelbaar aanwezig. Zodra de wat laat aangrijpende koppeling er in komt, is het zaak om een straal gas te geven om het geheel in beweging te brengen. De vijf versnellingen zijn soepel en zonder bijgeluid te vinden. Hard gaat het allemaal niet, maar daar is het dan ook de motor niet voor.

De MZ geeft je veel lol voor weinig centen. Je kunt er af en toe mee de buurt verkennen of mee doen aan een bijeenkomst voor ex-militaire voertuigen. Gegarandeerd dat je vrienden maakt! Met de complete legeruitrusting erbij staat de ETZ 250 van Henk te koop voor een kleine 750 euro. Je moet er snel bij zijn, want ik verwacht dat de '85-er MZ als een raket verkocht gaat worden. Met 15.289 kilometers op de teller kan hij nog wel even mee. Bel dus snel met Henk op (0172) 537500.

OP EEN BIJEENKOMST VOOR EX-MILITAIRE VOERTUIGEN MAAK JE ZEKER VRIENDEN...

meeste successen boeken ze echter in de enduro. Vanaf 1963 tot en met 1969 is MZ heer en meester bij de Zesdaagse. Jammer genoeg stopt de ontwikkeling van nieuwe modellen, waardoor het modellengamma verouderd en versobert en op de lange duur gedoemd is uit te sterven. Een mijlpaal vormt nog in

500cc viertakt krachtbronnen van het merk Rotax. Later zijn er ook Yamaha 660cc motorblokken tussen de framebuizen te vinden. En tegenwoordig is er zelfs een eigen 1000cc tellende V-twin op de markt, die er erg goed uitziet. De liefhebber van de oude ETZ150, 251 en 301 modellen hoeft niet te treuren, want ze worden nog steeds gebouwd in Turkije, waar de Kanuni Motorlu Araclar A.S. fabriek te Istanbul de machines en rechten heeft overgenomen van het oude, failliete MZ. ■

