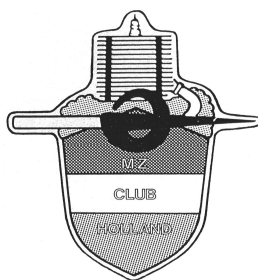


Afzender: Secretaris MZ Club Holland;



TNT Post

Port betaald

De Pruttelpot



Een uitgave van
MZ CLUB HOLLAND
ISSN 1876-178X



MZ CLUB HOLLAND

Internet-adres: www.mzch.nl

Voorzitter <i>voorzitter@mzch.nl</i>	Rene Willemsen	☎
Secretaris <i>secretaris@mzch.nl</i>	Marcus Boerdijk	☎
Penningmeester <i>penningmeester@mzch.nl</i>	Jan den Biggelaar	☎
Technische commissie <i>probleem@mzch.nl</i>	Leo Steenks	☎
	Robert Leverington	☎
Fehac contactpersoon <i>fehac@mzch.nl</i>	Leo Steenks	☎
Evenementen commissie <i>evenementen@mzch.nl</i>	Jan Laurant Egbert Zwart	
Erelid MZCH	Jan van Klaveren	(postuum)
Redactie Internetsite	Edgar Spruijt Frank Bleeker	☎

Redactie Pruttelpot; Frank Stoffer

Redactie adres;



Emailadres redactie: pruttelpot@mzch.nl

Artikelen aanleveren middels e-mail, bij voorkeur in Word

Teksten op papier zijn ook welkom, mits duidelijk leesbaar aangeboden

Sluitingsdata

Eind januari, maart, mei,
juli, september, november

Verschijningsdata

Begin februari, april, juni,
augustus,
oktober, december

Opzeggen lidmaatschap en aanmelden nieuwe leden via de secretaris.

De contributie bedraagt per jaar € 21 De rekening van de club is;

IBAN: NL49INGB0006259518, BIC: INGBNL2A t.n.v.

MZ Club Holland

Deelname aan activiteiten van de vereniging is geheel voor eigen risico. Deelnemende motorvoertuigen dienen tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd te zijn.

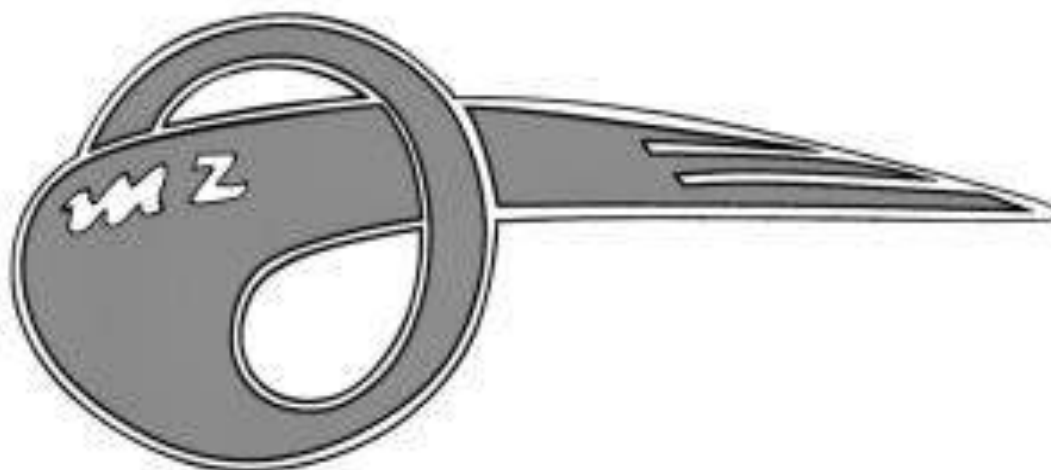
De vereniging, haar bestuur, haar hulppersonen of vrijwilligers zijn niet aansprakelijk voor enigerlei schade ontstaan bij deelnemers of anderen

De MZ Club Holland is ingeschreven bij de KvK te Utrecht onder nr. 40479802

Voorzijde: MuZ Country

Achterzijde: Zouden ze bij het Motorpaleis nog Guldens accepteren?

Van uw club metselaar	4
Van de redactie	5
Handelsorganisation (handel)	7
Vooraankondiging nieuwjaarstreffen	12
Test MZ ETS 250	13
Olie doseer systeem	16
Eigenwijs zijn kost geld of	21
Bockhorn 2017	22
Sleutelweekend 2017 in Leerdam	24
OMMMA	27
Jubileumtreffen van de JAWA club	29
Het Oostbloktreffen	30
Pruttelen op de RT	32
Nationaal Veteranen Treffen	35
50cc	37
Print Sc	39
BMW/EMW	41
IWL Treffen in Dortmund	42
Vallende blaadjes treffen	43
Oost-Europa Dag	44
Deutsche Freiheit	45



Van uw club metselaar

Normaal gesproken schrijf ik een voorwoord voor het echte clubblad. Maar deze is speciaal voor dit voorbeeld van ons clubblad De Pruttelpot op deze website. Het is binnen de MZ club een goede gewoonte dat de voorzitters een bijnaam hebben. Ik heb gekozen voor “de Metselaar”. Een echte metselaar maakt van losse stenen een stevig bouwwerk en een voorzitter moet er voor zorgen dat de leden samen een mooie club blijven vormen.



De MZ club is een stevige club van ongeveer 40 jaar oud.

Wat in die 40 jaar is gebleven is de gedachte dat gewoon doen goed genoeg is en gezelligheid belangrijker dan strakke regels. Dat vind je ook terug bij onze bijeenkomsten. Een eenvoudige camping met dito sanitaire voorzieningen waar de motor bij de tent kan staan is voldoende. Een plek om een kampvuur te maken mag natuurlijk niet ontbreken. De mensen zelf zorgen voor de sfeer.

De mentaliteit van de bezoeker van een evenement is belangrijker dan de motor waar de persoon mee komt. Die motor mag namelijk ook van een ander merk zijn zolang de berijder maar iets positiefs bijdraagt.

Ons clubblad, De Pruttelpot waarin je nu zit te lezen, is sinds de oprichting een succes. De nietjes en de drukkosten bepalen sinds de start de maximale dikte van het blad. Binnen de club zitten getalenteerde schrijvers zodat de redacteur altijd kopij over kan houden voor het volgende nummer.

De verhalen kunnen technisch zijn, over evenementen en vakantie-reizen gaan of ze worden gewoon uit de dikke duim gezogen.

Wat wel aan het veranderen is, is de manier waarmee de leden met de motoren om gaan. In de beginjaren was het belangrijk dat MZ een goedkope motor was en ging het er om zo snel mogelijk de 100.000 kilometer op de teller van de MZ te zetten. Het uiterlijk van de motor deed er niet toe. Nu zie je dat mensen een MZ aanschaffen en liefdevol restaureren. En ze worden lid om zo toegang tot gelijkgestemden en tot informatie te krijgen. Tussen de huidige leden zitten nog mensen die al sinds de oprichting lid zijn en hun eerste motoren nog bezitten.

De MZ club bestaat, zoals iedere vereniging, uit gewone leden en leden die iets voor de club terug doen. Dat kan in de vorm van een functie binnen het bestuur zijn want een bestuur is verplicht wanneer je een officiële vereniging bent met gedeponeerde statuten.

Maar belangrijker zijn de leden die iets organiseren. Mensen die op zoek gaan naar een leuke route om te rijden inclusief een startlocatie en pauzeplek, die een leuke kampeerplek voor een weekend zoeken en reserveren, iedere 2 maanden van de berg kopij een mooi clubblad maken, op een treffen voor een grote groep mensen een maaltijd koken, of die leden met een probleem aan hun motor met raad en soms ook daad bijstaan. Zonder die mensen heb je als bestuur een lege club.

Deze voorbeeld Pruttelpot is op dit voorwoord na gelijk aan het originele exemplaar. Zoals begrijpelijk zijn overal de adressen en telefoonnummers verwijderd en bij de advertenties ook de namen.

Het gaat tenslotte om een indruk van de Pruttelpot. Ik wens je veel leesplezier toe en misschien kunnen we je verwelkomen bij de club, een inschrijfformulier staat op de website.

Groeten uit Leerdam van de club metselaar René Willemsen

Van de redactie

Deze keer in de serie; 'andere motoren van achter het IJzeren gordijn' een kleine thuiswedstrijd. We blijven in de DDR en gaan kennismaken met het merk BMW/EMW. Het toeval wil dat ik dit jaar in de zomervakantie met het gezin op vakantie was in de buurt bij de fabriek in Eisenach. Het stadje is absoluut een bezoekje waard, de beroemde Wartbrug kijkt uit over de stad en ziet dat de oude BMW/EMW/Wartburgfabriek in verval raakt (het museum floreert) en het nieuwe Opelimperium floreert als nooit tevoren.

In de afgelopen Pruttelpotten staan steeds vaker onzalige ideeën van politici om het rijden met tweetakten in te perken. Iedereen met gezond verstand weet dat dit 0 milieu effect heeft. In de Nederlandse media krijgen kritische geluiden nauwelijks ruimte, bij de Zuiderburen kom ik regelmatig wat genuanceerder geluid tegen. Een quote uit een column uit de Tijd;

‘Als Tesla-stichter Elon Musk écht een milieuvriendelijke wagen had willen bouwen, dan had dat geen elektrische sportwagen moeten zijn, maar een tegenhanger van de Fiat 500.’

Voor het hele artikel; kijk eens op

<https://www.tijd.be/opinie/column/Hernieuwbare-energie-zal-het-klimaat-niet-redden/9928216>



DÉ STELLING

Ook reageren? Mail ons op redactie@moto73.nl.

Het enige wat BMW kon doen om de an sich al moderne HP4 nog bijzonderder te maken, was een carbon frame toevoegen. En zo nog veel meer, want het prijskaartje weegt uiteindelijk het meest van de gehele motor...

Met de € 80.000 kostende HP4 Race zet BMW zichzelf voor schut



'Honda's NR750 en Ducati's Desmosedici waren ook zogenaamd pure waanzin. Had ik toen het geld maar gehad. Die dingen zijn alleen maar meer waard geworden.' **Ad**

'Dat moet BMW toch allemaal lekker zelf weten. Je hoeft hem niet te kopen hoor, dus wat een gezeur.' **Marlen**



'Zeg, het is geen \$1000RR! De allernieuwste technologie, met SBK- en MotoGP-genen, kost nu eenmaal meer dan in massa-productie goedkoop geworden techniek.' **Eddie**

'Voor € 80.000 kan ik heel wat leuke dingen bedenken om te kopen. Het hele bedrag aan een motor uitgeven die je niet eens op straat kunt rijden, vind ik gewoon zonde.' **Karin**



'Je koopt met de HP4 Race in felte gewoon een volwaardige superbike; een BMW-superbike van Jordi Torres heeft niet eens een carbon frame. Voor schut zetten? Allesbehalve!' **Nick**

'Op mijn MZ, die de waarde heeft bijna nul, vermaak ik me al kostelijk. Kan me niet voorstellen dat een prestigepaardje als de HP4 en zijn prijskaartje daar ooit aan kan tippen. Grote onzin!' **Tom**



Van onze penningmeester kreeg de redactie dit stuk uit de moto73. Ik ben benieuwd naar jullie mening. Een nieuwe motorfiets van €80.000? Ik ben het eens met de mening van Tom.



Handelsorganisation (handel)

Via de email kreeg de voorzitter en daarna ook de redactie, deze mooie ETZ 250 aangeboden;

Deze leuke motorfiets uit 1984 is van een (oude) vriend van mij, Xxx Xxxx. Hij is 74 jaar en wil en kan niet meer op z'n MZ rijden helaas.

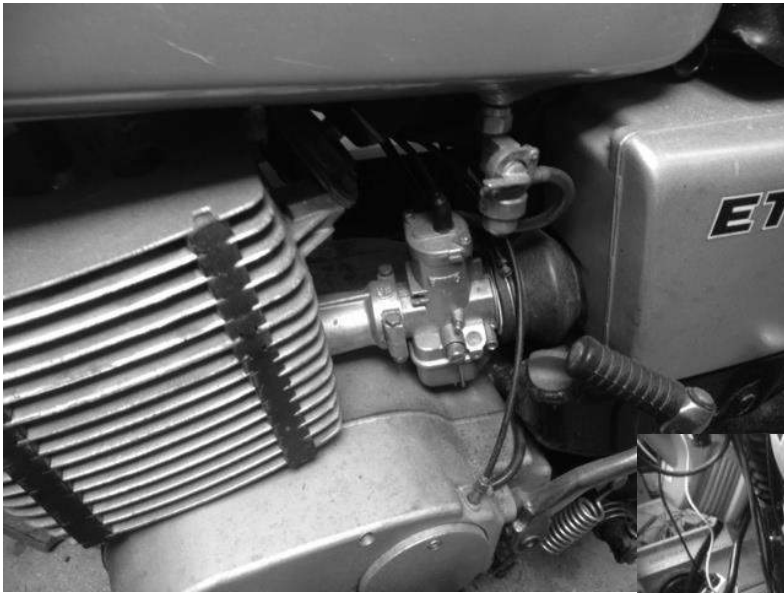
Tegen elk aannemelijk bod, als het maar een liefhebber is.
Dat is belangrijker voor hem.

XXX woont in XXXXX

Hij kan zijn MZ ook eventueel brengen op een aanhanger.

Als u vragen heeft mag u mij ook bellen XXXX.





Ik ben al een tijdje opzoek naar een rekje van de legermotoren waar ze de koffers aan deden hangen. Heeft er iemand er nog eentje die hij niet gebruikt? Mij maak je er erg blij! XXXXX



Te koop: een MZ ES250 met Zijspan Bouwjaar 1961

Motor is gereviseerd en bedrading vernieuwd voor mijn aankoop in 2016.

Ik zelf heb de rest gereviseerd en geheel overgespoten.

Diversen delen zijn vernieuwd.

Er zijn ook nog div, reserve onderdelen bij, o.a. tank , motor ,
3x wielen en banden , voorvork , koplamphuis.

Gegroet. XXXX

De prijs in overleg, elk aannemelijk bod.

Tel. XXXX





Beste MZ-ers,

Deze bak heeft aan mijn MZ TS gehangen en ik hoop op een nieuwe eigenaar hiervoor te vinden met hart voor het oude bakkie. Ik denk aan 200 euro maar onderhandelen altijd mogelijk want bestemming belangrijker. De bak staat in Rotterdam.

groeten en hoop tzt toch weer te gaan rijden"

Dank alvast en groeten, XXXXX



te koop wegens omstandigheden!

Iemand nog interesse in een ETZ 250 Luxus '85 geheel compleet in onderdelen d.w.z. Alle framedelen poedergecoat in zwart, wielen nieuw gespaakt, alle aluminium zichtdelen gepolijst, nieuw verchromde spatborden, gave buddy, nieuwe kettingtunnels, nieuwe achterband, nieuwe verchromde (sport)uitlaat, enz. Tank en zijdeksels moeten nog worden gespoten, nieuwe complete stickerset aanwezig. Schokdempers nog te voorzien van nieuwe veren. Met kenteken. Geheel compleet t.e.a.b.

Weg wegens ontbreken tijd en gezondheidsredenen.

Groet,

XXXXX

Vooraankondiging nieuwjaarsreffen

Ook nu weer een Nieuwjaarsreffen. XXX heeft de contacten gelegd en geregeld zodat het ook nu weer kan plaats vinden op de Vinkenkamp in Lieren. Ook onze clubchefkok XXX (CCK of CCKC, maar CCK bekt beter en daar gaat het om bij een kok) is van de partij dus mis dit niet.

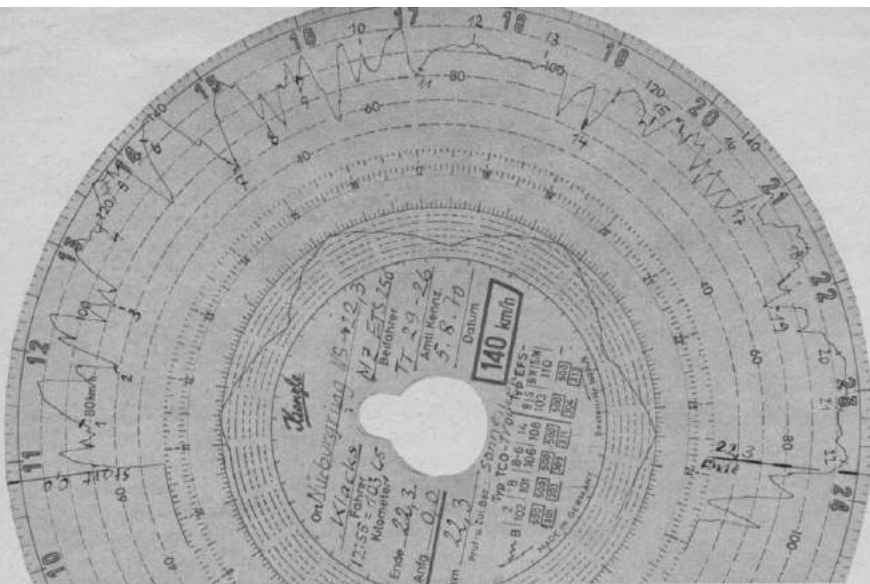
Met een beetje geluk kunnen we er komen en aldaar rond het kampvuur proberen warm te blijven en in de tentjes hopen dat deze niet bezwijken onder de sneeuw. Er is ook nog wel eens een kofferbak verkoop geweest bij het nieuwjaarsreffen en wie dat wil kan dat natuurlijk nu ook weer doen.

En wie weet of er ook nog weer iemand olieballen komt bakken aan het eind van de avond..

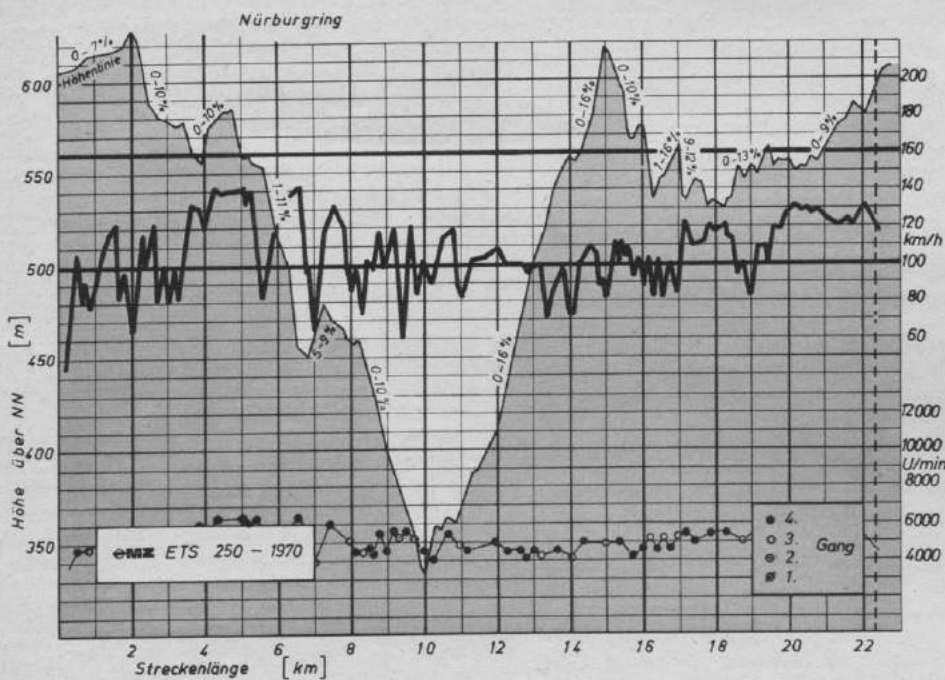
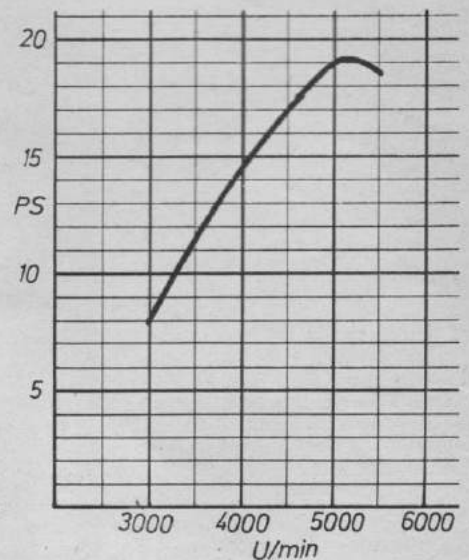
Camping De Vinkenkamp, Vinkenkamp 10, 7364 CD Lieren.

Meer info in de volgende Pruttelpot .





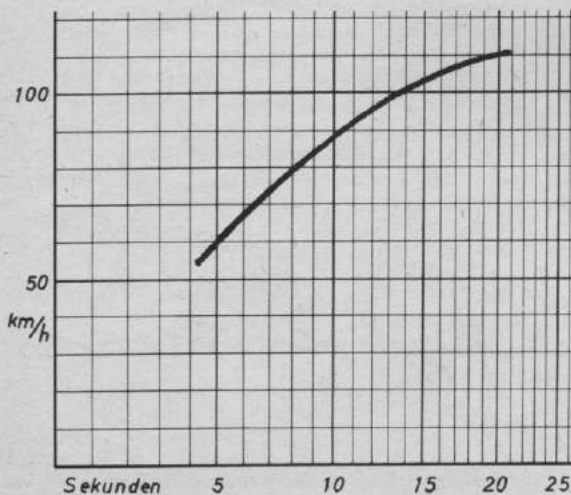
Kienzie-Fahrtsschreiberblatt einer Runde mit der MZ ETS 250 um die Nordschleife des Nürburgringes. Beginn der Messung bei Kilometer 0, Start und Ziel. Ende der



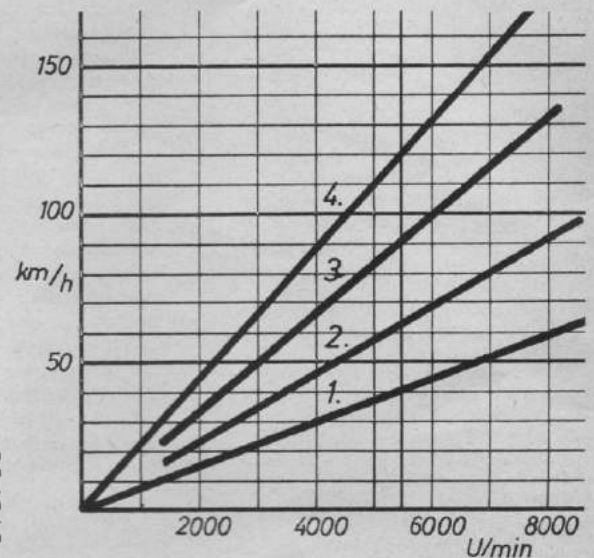
Mitte links: Höhendigramm der Nordschleife des Nürnbergringes mit eingezeichnetem Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. Die Drehzahlangaben (untere Meßlinie) sind mit Gang-Angaben kombiniert. Daraus geht hervor, daß man um den ganzen Nürnbergring nur den vierten und dritten Gang benötigt. Eine Runde nur im vierten

Gang (I) ergab eine Zeit von 13:15 gegenüber einer „Räuber“-Runde mit allen Tricks in 12:32. Verhältnis zwischen Endgeschwindigkeit und gefährlichem Durchschnitt: 130 km/h zu 106,8 km/h = der Durchschnitt ist rund 82% der Endgeschwindigkeit, das ist ein enorm guter Wert, der mit dem Fahrwerk, der Handlichkeit und der Elastizität des Motors erreicht wurde. Damit ist die ETS 250 schon ausreichend charakterisiert – wir haben kaum Maschinen, die diese Prozentzahl bisher erreicht haben! Und deswegen unser Glückwunsch an die Entwicklungsleute in Zschopau.

Unten links: Dies ist die Beschleunigung mit einer Person 72 kg aufrecht sitzend; ausführliche Fahrerbekleidung zusätzlich. Dem normalen Alltags-Fahrstil entsprechend. Übrigens müßte diese Maschine mit einem



25 PS-Supersport-Motor bei Serienmaschinenrennen ganz schön mitmischen können!

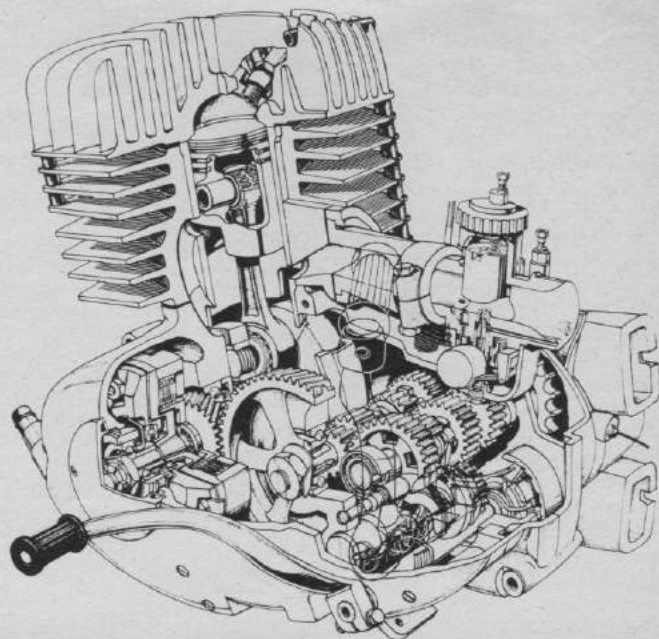


Rechts: Das Gangdiagramm zeigt gleichmäßige Stufen zwischen den vier Gängen. Bis knapp über 6500 U/min ließ sich der Motor im Gefälle überdrehen. Das nahm er übrigens nicht krumm.

Die mehr als 6000 Landstraßen-km, die mit diesem Modell aus dem Motorradwerk Zschopau von uns gefahren worden sind — unter wirklich härtesten Bedingungen —, waren sehr befriedigend, aber die am Ende des Tests durchgeführten Meßfahrten auf der Nordschleife des Nürburgringes waren das Tüpfelchen auf dem i: spontan haben wir gesagt, daß die Leute, die für die Entwicklung dieser Maschine verantwortlich sind, den Eindruck hinterlassen haben, als sei diese MZ am Ring und für den Ring passend gemacht und ihre Väter am Ring geboren worden. Sie sind es nicht, denn der Ring ist für die Zschopauer weiter entfernt als für uns New York, Tokio oder der Südpol. Dem Versuchsleiter, Ing. Herbert Friedrich, einem Motorradnarren und -fahrer par Excellence, der für die Entwicklung verantwortlich ist, wollen wir zu diesem Motorrad gratulieren.

Der Motor der Schwingen-MZ ES 250 wurde von 17,5 PS auf gute 19 DIN-PS gebracht. Im Reigen der sportlichen japanischen Konkurrenz, deren Motoren Leistungen bis zu 30 PS in dieser Klasse aufweisen, mutet das nicht viel an. Aber die 19 PS werden zwischen nur 5000 und

Dies ist eine Schnittzeichnung des ES 250-Motors. Kolbenbolzen-Lagerung: doppelreihiges Nadellager!



DAS MOTORRAD testet MZ ES 250



5500 U/min erreicht, das maximale Drehmoment von 2,7 mkg liegt bei 4500 bis 5000 U/min; bei 3000 U/min sind 2,0 mkg vorhanden. Verdichtung 9,3. Kolbengeschwindigkeit bei 5500 U/min = 11,9 m/sec. Bohrung 69 mm, Hub 65 mm, Hubraum 244 ccm, Hubraumleistung = 78 PS/Liter. Gewicht mit vollem Tank 151 kg = 7,95 kg/PS Leistungsgewicht. Letzteres sind etwa die Leistungsdaten der früheren NSU-Supermax 250 ccm, mit der man auf dem Ring Durchschnitt um 95 km/h herum fuhr. Unsere beste Fahrtschreiberzeit mit der MZ war 12:55 für die 22,3 km lange Meßstrecke der Nordschleife = 103,65 km/h Durchschnitt. Die beste Zeit ohne Fahrtschreiber war 12:32 = 106,8 km/h. Erreichte Endgeschwindigkeiten in den Gefällen am Schwedenkreuz 141 km/h und in der Fuchsröhre 143 km/h, in der langen Steigung am Kesselchen bei Kilometer 12 bis 108 km/h (im vierten Gang) und auf der Geraden zwischen Kilometer 20 und 21 gut 130 km/h (mit langliegendem Fahrer in engem Lederzeug); die Arembergkurve durchfuhr man mit 80 bis 85 km/h, Bergwerkcurve mit 80 km/h, die Curve an der Hohen Acht mit 82 km/h, die Eschbachcurve mit 110 km/h, die Curve im Pflanzgarten bei Kilometer 17,2 mit 110 km/h. Im Abschnitt zwischen Kilometer 12 und Kilometer 13 nahm man bei über 100 km/h an dem Sprunghügel mit Linksbiegung nicht das Gas weg. Die Handlichkeit, Spursicherheit, das Durchzugsvermögen des Motors sind Garantien für eine Fahrleistung, die an die stärkeren Maschinen heranreicht.

Warum bei diesem Fahrwerk und der sportlichen Konzeption nicht mehr PS? Weil man — grob gesagt — der Meinung ist, daß das Sportinstrument zum Spaß und nicht zum Schrauben da ist. Das Motorrad entstand in einer Umwelt, in der unbedingte Zuverlässigkeit und Zweckmäßigkeit den Vorrang hat. Beste Federung und Spurhaltung sind dort auf den Straßen kein Luxus, sondern einfache Notwen-

spritztes Wasser nicht in die Trommeln eindringt. Der Abrieb der Beläge war minimal — die Wirkung ließ nicht nach. Weiches Ansprechen bis zum Schreien des Vorderradreifens. Sehr fein ist die Mehrscheiben-Kupplung nicht dosierbar — aber sie rupft auch nicht. Da sie auf dem linken Kurbelwellenzapfen sitzt, muß sie — ohne Untersetzung wie auf der Getriebewelle — höhere Drehzahlen verkraften. Allerdings — schon mit geringer Drehzahl kann man anfahren, da der Motor gleichmäßig durchläuft. Der mit schrägverzahnten Rädern arbeitende Primärtrieb heult nicht.

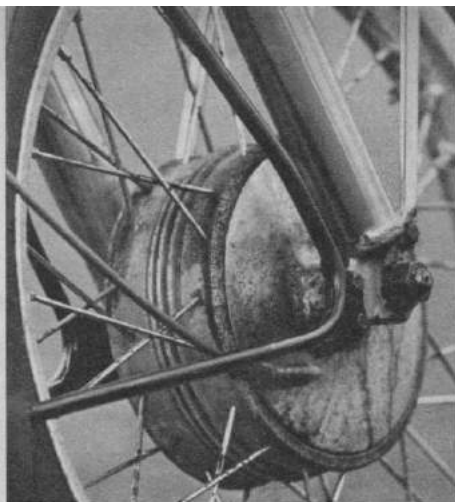
Gegenüber den früheren MZ-Modellen hat das Motorrad jetzt mit der Telegabel, dem vorderen 18"-Rad (Bereifung 2.75—18), dem Scheinwerfer, dem Tank und der Sitzbank ein besseres und mehr „klassisches“ Aussehen erhalten. Die Telegabel ist ein Optimum dessen, was wir an derartigen Gabeln kennen, und man merkt, daß darin viele Erprobungskilometer und Entwicklungsjahre stecken, die nicht umsonst waren. Die Gabel spricht sehr leicht an, federt progressiv ein, die Dämpfung läßt ein Springen des Rades nicht zu. Die Entwicklung geht auf die MZ-Geländemaschinen zurück. Die Gabelenden flattern nicht, auch bei hartem Bremsen bleibt die Stabilität erhalten. Der Federweg beträgt 145 mm.

Ganz hervorragend ist die Fahrerhaltung. Der Supertank (22 Liter Inhalt!) läßt trotz seiner Ausmaße einen engen Knieschluß zu, die Oberschenkel können bei entsprechendem Zurückrutschen auf der Sitzbankkante auf- und am Tank fest anliegen. Die Lenkerform entspricht einer sportlichen „gesammelten“ Fahrweise, es ist keine Segelrahe. Der Kniewinkel stimmt. Allerdings läßt die hohe Form des Tanks keinen Raum für einen Mollen-Friedhof, auch ist die Mitnahme eines Tankrucksacks mit Problemen verbunden. 22 Liter sind eine herrliche Menge Sprit (das reicht bei einem Verbrauch von 6 Litern auf 100 km bis zur Reserveumschaltung schon mal für 300 km, mit geringerem Verbrauch kann man auf einen Radius von 400 km kommen!), aber vielleicht fällt den Stilisten fürs nächste Modell seitlich des oberen Rahmenrohres weiter nach unten gezogene Tankhälften mit nicht so hohem Rücken ein. Vielleicht kann man dann die Sitzbank oben etwas breiter mit nicht so scharfen Kanten machen — das könnte sie auch im Styling durchaus vertragen.

Die Maschine läßt sich unheimlich frech fahren. Man hat sie wirklich großartig in der Hand, kann sie in schnellen Kurvenfolgen prima von der einen Seite zur anderen werfen und mit dem Metzeler-Reifen auch ungewöhnliche Schräglagen demonstrieren. Selten gibt es Motorräder, auf denen man als Fahrer mit dem Untersatz so eng verbunden ist, und auf denen man sich vom ersten Kilometer an so zu Hause fühlt und anfängt, Sachen zu riskieren, bei denen mit anderen Maschinen erst mal einige 100 Kilometer Eingewöhnung notwendig wären.

Man läßt das Gas länger stehen, man flitzt um die Ecken schneller herum, man freut sich schon auf die nächste Kurve — nach den ersten hundert Kilometern ist man mit dem Motorrad verwachsen.

Der Rahmen ist bis auf Kleinigkeiten der gleiche wie bei der Vollschwingen-MZ. Kein Doppelschleifenrahmen, aber für die Fahrbereiche unbedingt stabil genug. Seine Lackierung litt unter dem Wintersalz erheblich, wir denken, daß keine Grundierung vorhanden ist. Auch der Chrom und die polierten Gehäuseteile wurden vom Wintersalz sehr heftig angegriffen. Die obere Gabelbrücke aus Leichtmetallguß ist



Vorderradbremse: Der Bremshebel liegt hinter der Ankerplatte.

Oben rechts: Der Motor steht sozusagen auf dem unteren Rahmenteil in Gummipolstern.

Rechts: Federbeine zweifach verstellbar, Bremslichtschalter unter der Ankerplatte, das Rad ist durch stoßdämpfende Mitnehmer mit dem Antriebszahnkranz verbunden.

Mitte: Übersichtlicher, einfacher Tachometer, narrensicheres Zündschloß.

Unten rechts: Der MZ-Kettenschutz ist das Beste, was wir auf diesem Gebiet kennen. Die Kette läuft in Profil-Gummischienen. (Fotos: Klacks)

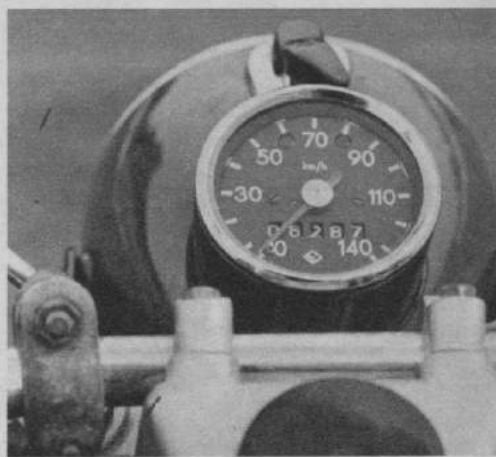
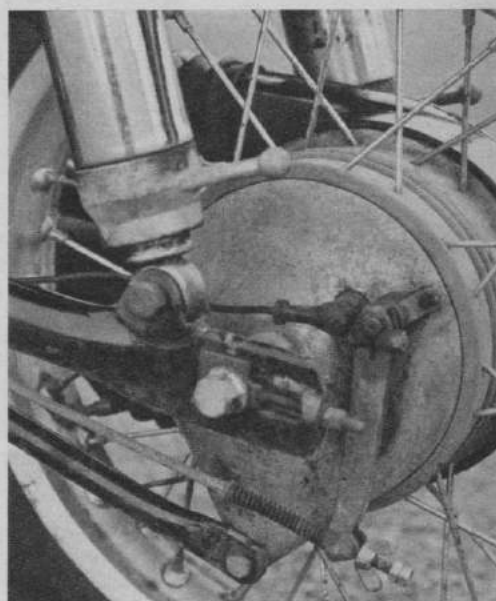
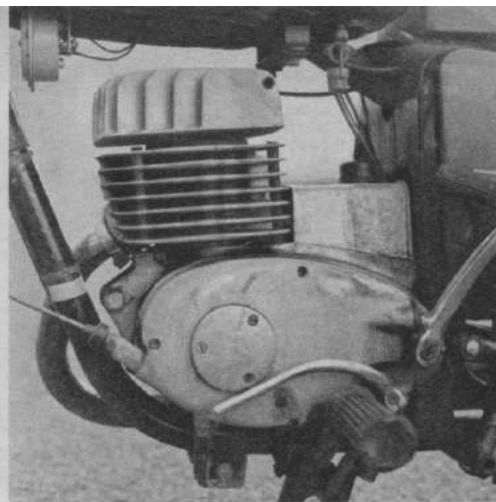
nicht poliert und hat eine raue Oberfläche. Die Räder haben Felgen ohne hochgebördelten Rand, so daß Wasser und Dreck ablaufen können und keine Unwucht bei Dreckrückständen entsteht, außerdem werden Geradwegspeichen benutzt. Das E-Werk hat eine Lichtmaschine von 6 Volt und 60 Watt, die Batterie hat 12 Ah. Der Scheinwerfer hat einen Durchmesser von 160 mm, es wird eine Biluxlampe 35/35 Watt verwendet. Mehr Lichtausbeute wäre angebracht. Serienmäßig gibt es eine Lichthupe, außerdem gibt es eine Schaltung im Zündschloß, mit der man die Maschine anschließen kann, wenn die Batterie einmal leer sein sollte.

Es ist eine sehr aufwendige Ansauggeräuschdämpfung und Luftfilterung vorgesehen, mit dem sehr langen Schalldämpfer — dessen Befestigungsschelle am Auspuffrohr immer wieder angezogen und nach vorn geschoben werden mußte (setzte in Schräglage leicht auf) — war das Motorrad wirklich nicht laut, aber es kommt niemand auf den Gedanken, hier etwas zu ändern: die Motorleistung wäre sofort dahin.

Gegen Ende der Testfahrten wurde der Vergaser ausgetauscht, weil doch immer wieder einmal Schwierigkeiten beim Anwerfen des Motors auftraten. Danach gab es damit dann endgültig keinen Ärger mehr, den Startvergaser benutzten wir nicht, der Motor sprang auch kalt ohne Starthilfe an. Da ein Gemisch von 1:33 oder ähnlich dünn vorgeschrieben ist, tankten wir immer auf 8 Liter Benzin eine Dose Zweitakt-Öl. Der Motor wurde im Winter zu Anfang zwar nicht so voll herangenommen auf glatten Straßen wie später im Frühjahr — aber irgendeine besondere Einfahrtvorschrift haben wir nicht eingehalten. Und wie der Schlußtest auf dem Nürburgring zeigte, war er in gutem Zustand.

Wer hohen Drehzahlen nichts abgewinnt, wer ein sportliches und solides Motorrad möchte, dessen Unterhalt sparsam ist, dessen Anspruchslosigkeit im Pflegeaufwand sprichwörtlich und dessen Zuverlässigkeit und Fahrleistung erwähnenswert ist, der findet bei der MZ ETS 250 genau das Richtige. Es ist ein „Fahr“-Motorrad, kein „Schraub“-Motorrad — und wessen Zeit für so ein Hobby gering ist, der kommt mit dieser Maschine gut aus.

Klacks





Olie doseer systeem

Door: René Willemsen

De ETZ serie is bij de Luxus modellen voorzien van een oliedoseringspomp. Deze pomp zorgt ervoor dat er olie in de krukkast komt zodat je zelf niet hoeft te mengen en gewone benzine kan tanken.

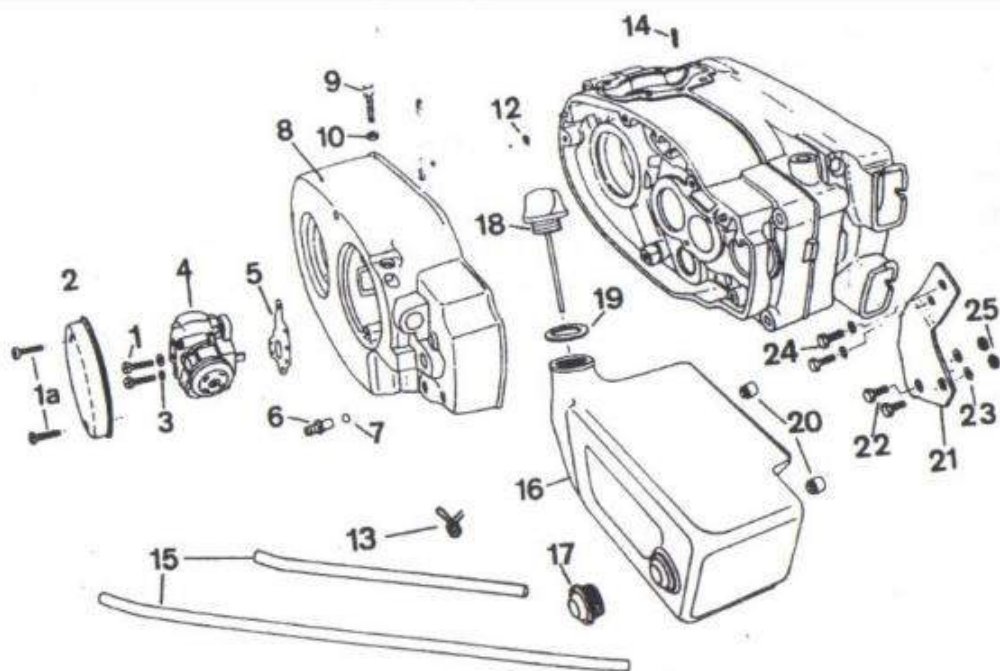
MZ heeft gekozen voor de pompen van Mikuni, een merk die al jaren zeer betrouwbare pompen levert. De oliepompen gaan zelden of nooit kapot en problemen met het olie doseer systeem zijn eigenlijk altijd terug te herleiden op kapotte bowdenkabels, slangen of lege olietankjes.

In het Reparatuurhandbuch van de MZ-fabriek is weinig opgenomen over de oliedoseringspomp vandaar dat ik onderstaande informatie bij elkaar heb gezocht via Leo Steenks, het Duitse MZ-forum en leveranciers van onderdelen voor onze MZ.

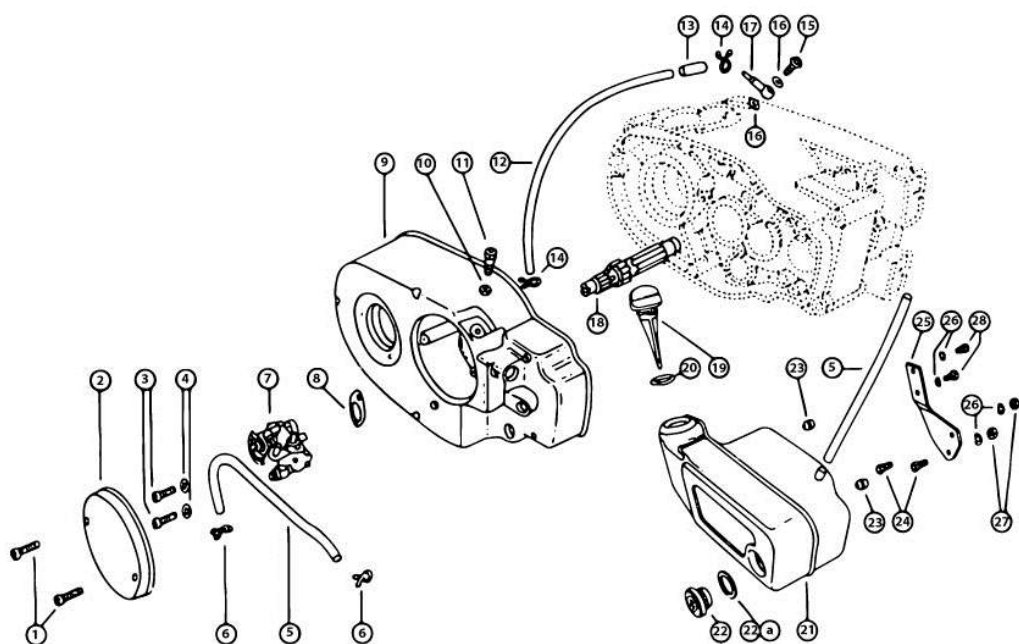
Opbouw van het systeem.

Het systeem van een oliedosering pomp bestaat uit de volgende onderdelen: olievoorraad tank van 1,3 liter met kijkglas, vulopening met oliepeilstok en een ontluchtingsslang. De olietank wordt met een 6 mm slang aangesloten op de oliedoseringspomp. De uitgaande slang van de pomp wordt op een keerklepje aangesloten en spuit de olie bij de krukas.

MZ heeft 2 varianten oliedoseringspompen gebruikt voor de ETZ serie: in het begin met een uitgaande slang van 6 mm die op een keerklep in de oliepompruimte wordt aangesloten en later met een uitgaande slang van 3 mm die op een keerklep aan de voet van de cilinder wordt aangesloten.



Olie slang binnendoor naar cilinder



Olie slang buiten om naar cilinder

De oliepomp wordt bediend door een bowdenkabel die bij de gashandle als tweede kabel is aangesloten. Hoe meer gas je geeft, hoe verder je de pomp opent en hoe meer olie er bij komt.

Het afstellen van de oliepomp.

- Op de carburateur de stelschroef voor het stationaire toerental uit draaien
- Met de gashandle een toerental van 1200 – 1500 rpm aanhouden
- De stelschroef van de bowdenkabel bij de oliepomp verdraaien tot beide merktekens op de oliepomp met elkaar gelijk staan. De pomp is nu goed afgesteld
- Op de carburateur het stationair toerental met de stelschroef weer instellen.

Reparatie van de oliepomp.

De olie pomp is volgens MZ niet te repareren en moet in zo'n geval vervangen worden maar dat komt eigenlijk nooit voor. Het risico op een vastgelopen motor door te weinig olie is groter bij het zelf mengen van benzine en olie dan het risico op een kapotte pomp.

Controle van de onderdelen van het systeem en op het functioneren van de oliepomp.

- Is alle schoon?
- Zit er voldoende olie in het tankje? Controle via peilstok en kijkglasje.
- Is de ontluchtingsslang open? Anders trek je een vacuüm in de tank.
- Zijn de olieslangen niet geknikt? Daardoor kan de doorstroomhoeveelheid te klein worden.
- Zit er lucht in de aanvoerslang? Ontluchten doe je door de schroef op de pomp 3 a 4 slagen los te draaien en er olie uit te laten lopen tot de luchtbel weg is.
- Zit er lucht in de uitgaande slang? Als dat zo is heb je waarschijnlijk een kapotte keerklep waardoor er via de overdruk in de cilinder lucht in de slang komt en moet je de keerklep vervangen.
- Werkt de pomp? Trek bij stationair toerental met je hand de bowdenkabel er even uit zodat je bij stationair toerental de maximale olie dosering krijgt. Na een tijdje zal de motor meer gaan roken en weet je dat de pomp werkt.

Rijden in de bergen.

Wanneer je in de bergen rijdt zal de MZ bergafwaarts wel toeren maken maar zal je gashandle bijna gesloten zijn. Daardoor krijgt hij weinig brandstof en olie. Hoewel de oliehoeveelheid bij gesloten gashandle redelijk veel is, is het verstandig om toch af en toe even wat meer gas bij te geven.

Wanneer je na een restauratie een compleet leeg systeem in gebruik gaat nemen:

- Vul de olie tank
- Draai de ontluchtingsschroef 3 a 4 slagen open en laat de olie doorlopen tot er geen luchtbelllen in de olie zichtbaar zijn
- De lege benzine tank vullen met 2 liter mengsmering en een proefrit van 5 KM maken
- De bowdenkabel van de olie pomp afstellen volgens de eerder beschreven methode.
- De tank bijvullen met gewone benzine en rijden maar.

Tip uit Duitsland.

- Koop een langere ontluchtingsslang en zet een benzineslangfilter vlak bij het uiteinde. De slang haal je onder het zadel over het achterspatbord heen en het uiteinde steek je onder de bobine
- Wanneer je de olietank gaat vullen moet je eerst de rommel rond de opening wegvegen VOORDAT je de peilstok er uit schroeft

Wat zit er in de pomp?

Op het Duitse MZ-forum vond ik de volgende foto's





Afwatering oliepomp ruimte

Bij de eerste ETZ modellen werd het afsluitdeksel van de oliepomp ruimte met 2 verticaal boven elkaar staande schroeven vastgezet. Bij het gat voor de onderste schroef zaten er 2 sleuven in het deksel om water af te kunnen voeren wat eventueel via de bowdenkabel naar binnen kwam. Bij de latere ETZ modellen zitten de schroeven horizontaal maar is men hetzelfde deksel blijven gebruiken. De groeven zitten daardoor op de verkeerde plek en voor de afwatering zal je nieuwe groeven moeten vijlen.

Wil je nog meer over de pomp lezen?

In PP185 vanaf pagina 29 staat een artikel door Egbert Zwart over wat er gebeurt wanneer je bij de versie met de uitgaande olieslang buiten om een te wijde slang monteert

In PP 192 vanaf pagina 14 staat nog een artikel door Egbert Zwart over weggesleten nokjes op de afdekplaat van de oliepomp waardoor een winding van de veer klem kwam en de pomp in de maximaal open stand hield

In PP193 vanaf pagina 22 staat nog een artikel door Egbert Zwart geschreven artikel over de olie pomp waarin de werking van de pomp wordt uitgelegd.

Eigenwijs zijn kost geld of hoe het fout ging bij met monteren van lagers

Door: René Willemsen

Ik wilde bij mijn ETZ de ketting en tandwielen vervangen. Als originele onderdelen zijn die niet meer te koop maar er is een fabrikant die ze nu namaakt.

Het achter tandwiel, of in mooi Duits “Dampfungskorper 48 Zahne – Mitnehmer mitt Zahnkranz” kun je via verschillende leveranciers in Nederland en daarbuiten bestellen.

Het achter tandwiel ziet er bijna hetzelfde uit, enkel de sparingen waarmee het tandwiel op het gietstuk vast zit zijn anders en hij is gladder afgewerkt.

Verder is het gaatje waarmee je de tandkrans van de kilometerteller vast zet iets te ver naar buiten geboord. Ik heb hem op een andere plek opnieuw geboord.

Er moeten natuurlijk nog lagers, een seeger-ring en het verlengstuk van de steek-as in en daar gaat dit stuk over.

Ik wil nog wel eens lomp zijn en ik had de lagers een week in de vriezer gelegd met de gedachte dat ze dan krimpen en gemakkelijker er in schuiven.

De eerste millimeter klopte dat wel maar daarna moest ik met een hamer en een oud lager stevige klappen geven om het lager er in te krijgen. Tja en toen ging het fout en scheurde de ring voor de kilometer tandkrans er af doordat ik het lager er te diep in sloeg..

Nieuw tandwiel en nieuwe poving. Nu zou ik het voorzichtiger doen en ik mocht bij iemand de pers gebruiken. Ik legde het eerste lager erop en toen die er een stukje in was geperst de seeger-ring met het tweede lager. Daarna zachtjes persen tot ik de seeger-ring hoorde die in de groef kwam. Ha dat ging een stuk beter maar toen ik goed naar het achter tandwiel keek ik zag een haarscheurtje aan de voet van de ring voor de tandkrans dus ik was alweer net te ver gegaan.

Aangezien driemaal scheepsrecht is heb ik maar opnieuw een tandwiel besteld. Bij deze poving heb ik geen hamer gebruikt maar 2 bakstenen een tang en een gasbrander.

Het tandwiel lag netjes op de bakstenen en met de gasbrander heb ik het gelijkmatig verwarmd tot het moment dat een erop gevallen druppel water ging sissen. Het lager gleed er nu moeiteloos in. Daarna even de seeger-ring plaatsen en het tweede lager er in laten glijden en even aandrukken.

Tot slot de binnenring van de lagers even verwarmen zodat het verlengstuk van de steek-as er soepel in kon glijden.

Het kostte me ene paar centen en ergernis maar ik weet nu echt zeker dat ik bij de montage van lagers niet meer lomp moet zijn en dat de krimp van staal bij koude een stuk kleiner is dan de uitzetting van aluminium bij hitte.

In plaats van een gasbrander kun je ook het achter tandwiel in de oven leggen of op de elektrische BBQ of een elektrische föhn. Als het maar warm word.

En er zijn natuurlijk meer situaties waarbij onderdelen door krimp vast komen te zitten en door warmte moeten worden verwijderd. Voor mijzelf was het een dure maar wijze les.

Bockhorn 2017

Door: Egbert Zwart



Het Bockhorn treffen op 9, 10 en 11 juni liep dit jaar anders dan de vorige keer. Eigenlijk is het al de derde keer want enkele jaren geleden had ik het al eens in en bij een jeugdherberg vlakbij Bockhorn georganiseerd.

Maar dit jaar was het net als vorig jaar op het mooie terrein naast en aansluitend bij het zwembad. Mooiere plek is haast niet voor te stellen. Ook dit jaar weer samen met de Duitse MZ club.

Ik vertrok donderdag al en was eerste en enige. Tussen de buien door was ik redelijk droog overgekomen. Op vrijdag kwamen nog een aantal maar doordat het die dag ook erg regende waren velen kennelijk thuis gebleven. De bezetting was dan ook gering. Iedereen kwam doorweekt aan.

Gelukkig was het zaterdag mooi weer zodat de onderdelen markt wederom onder fraaie omstandigheden bezocht kon worden. Er kwamen nog enkele MZ-ers



langs de camping op weg naar de markt maar die bleven vanwege hun korte verblijf niet kamperen. Ook op zondag zijn er nog weer bezoeken afgelegd. Dat gold trouwens niet voor vier van ons: Jan Schut, Jan Luran, Marcus Boerdijk en ik. Wij vertrokken zondag naar Geyer in de buurt van Chemnitz waar we ons zouden aansluiten bij de overige deelnemers van het Henk& Henk treffen.



Marcus was met het span en vertrok voor ons zodat we hem tijdens de tocht zouden inhalen. Dat liep een beetje anders want ergens na zo'n 150 km kreeg Jan Luran een vastloper. Zijn TS 150 had aldoor aan kop gelegen en knorde moeiteloos met zo'n 100 per uur zuidwaarts tot het gebeurd was.

Redelijk spectaculair: Jan was juist een vrachtauto aan het inhalen en vlak voor de kop daarvan sloeg het vast. Wij reden daar vlak achter. Dank zij de attente vrachtwagenchauffeur zijn we alle drie op de vluchtstrook gekomen. Het lot had tevens bepaald dat dit 200m van een parkeerplaats was.

Zodat Jan in een stalende zon en 25 graden wandelend in motorpak met motor+ bagage nogal verhit daar aankwam. Big end zat muurvast en uiteindelijk werd de ANWB gebeld waarna na de nodige discussie via de ADAC Jan en motor werden opgehaald. Jan naar een treinstation en motor gerepatrieerd. s' Avonds kregen we bericht dat hij al in Hengelo was.

Jan S en ik hebben Marcus niet meer ingehaald. Toen wij in Geyer aankwamen had die al lang zijn potje bier op.



Sleutelweekend 2017 in Leerdam en hoe het met mijn ETZ is afgelopen

Door: René Willemsen

Vrijdagochtend 18 augustus, er stopt een wagen van de firma Boels bij mij voor de deur.

Keurig volgens afspraak wordt er weer een Biobox bij mij neergezet voor de deelnemers van het sleutelweekend

Vooral s 'nachts zal het een uitkomst zijn want wanneer iemand in de nacht bij ons binnen naar het toilet zou gaan weet ik zeker dat onze hond iedereen wakker zal grommen en blaffen want hij is goed waaks.

Met het plaatsen van de Biobox start ook het sleutelweekend. Op de vrijdag komen de 3 slapers ook aan die in de tuin hun tent opzetten. Plek genoeg bij dat aantal.

Ook komen er nog even twee kijkers langs die aangeven dat ze er helaas niet op de zaterdag bij komen zijn.

Peter Reijerkerk was vanuit Reeuwijk helemaal op de snorfiets naar Leerdam gekomen en zijn zoon had voor hem bij een B&B een slaapplek geregeld. Alleen moest hij met zijn 80 jaar wel om 21.00 uur al binnen zijn. Maar het sliep daar wel lekker en in de ochtend kwam hij daarom weer vrolijk langs.

Die vrijdagavond hebben we overigens al kletsend, foto's en filmpjes kijkend onder het genot van drinken beneden in de schuur doorgebracht waarbij het



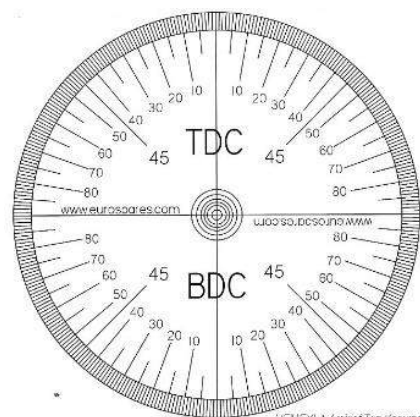
behoorlijk laat werd.

Maar op de zaterdag ochtend rond half elf kon Leo dan voor de garage onder een grote partytent met zijn verhaal beginnen. Er lag een compleet blok voor hem klaar en ook nog enkele losse cilinders en zuigers die ik nog had liggen. Enkele bezoekers hadden hun eigen cilinders, zuigers en krukassen meegenomen. Overigens het blok had voor Leo nog een leuke verrassing want toen hij het bovenste

dode punt zocht bleek dat ik er geen zuiger in had gezet.

Al met al was er materiaal genoeg en met 15 toehoorders ook genoeg luisterende oren.

En luisteren dat moesten ze. Iedereen weet dat Leo als hij eenmaal over de technische materie begint niet meer te stoppen is en ook over de zuiger en cilinder bleek hij meer dan genoeg te



kunnen vertellen. Bij voorbeeld waar je op moet letten wanneer je het demonteert en wat de zuiger en cilinder je dan proberen te vertellen wanneer je er goed naar kijkt of, beter nog, nauwkeurig aan meet.

Hij liet duidelijk zien dat een zuiger niet cilindrisch is en dat dit met de temperaturen heeft te maken.

Ook de materiaaldiktes zijn over de volledige hoogte verschillend.

Op een ander moment liet Leo zien hoe je zelf een poortendiagram kon maken met een schuifmaat en een gradenschijf.

Uiteindelijk kwamen er nog veel meer onderwerpen voorbij waarbij hij met behulp van meetinstrumenten liet zien wat hij bedoelde maar ik moet eerlijk zeggen dat ik niet alles heb gevolgd. Koffie zetten, opruimen, bijkletsen met een aantal van de bezoekers etc zorgden er voor dat ik wel een aantal dingen

heb gemist.

Wat ik daardoor weer wel mee kreeg was hoe het op de bezoekers overkwam.

Gezien de geïnteresseerde gezichten heeft Leo ook dit keer weer een leuk sleutelweekend mogelijk gemaakt.

Wanneer er iemand vertrok werd hij ook telkens daarvoor besteld.

De zaterdag avond was wederom lekker kletsen in de schuur en op de zondag was het na het ontbijt tenten inpakken.



We zijn op het einde van de zaterdag en ook de zondag nog even bezig geweest met mijn ETZ want die wilde maar niet starten. Ik had dat zelf al heel wat uurtjes geprobeerd, met wisselende bougies maar geen resultaat. Er was telkens een vonk en ook benzine maar geen lopende motor.

Andere bobine, condensator, bougiedop etc gaven telkens geen verbetering.

Die zondagmiddag heeft Leo de cilinder nog even gelicht en de krukruimte stond vol benzine. Nadat we die hadden weggepompt en alles weer was gemonteerd wilde de MZ weer lopen. Niet echt netjes maar hij deed het.

Ik ben er later die week nog een behoorlijke tijd mee bezig geweest want hij wilde alweer niet aanslaan. Zo heb ik nog de choke kabel vervangen want er was geen 2 mm speling in te stellen op het exemplaar wat er in zat. Ik heb ook verschillende BVF 30N2-5 carburateurs uitgetest maar uiteindelijk met een BVF 30N3-1



deed hij het. Flink rokend en met een zwart oliespoor in het gras wat uit de uitlaat kwam liet hij zich weer horen.

Alleen bleef het pus/laadstroom lampje geniepig branden. Het kostte me wat glas zekeringen maar met het volgen van de verschillende controle punten volgens een “storing zoek lijst in het 12V systeem” kwam ik er achter dat het probleem in de rotor zat, met een andere erin was het lampje weer uit.

Daarna natuurlijk rijden. Zolang ik onder de 5000 toeren bleef ging dat goed maar zodra ik daar boven kwam ging het fout.

Ik denk dat de vlotternaald de oorzaak van alle problemen is geweest. Want nadat ik alles nogmaals uit elkaar had gehaald, schoongemaakt, opgemeten en ook via een fles met slang en gedemonteerde vlotterbak en een doorzichtige bak waar de carburateur op stond kon controleren of de vlotternaald nu echt afsloot etc ging het goed. Maar ik zal de andere carburateurs ook een keer op die manier controleren.

Ik kan nu gewoon over de 6000 toeren trekken zonder dat het gedonder begint.

Terugkijkend heb ik weer een heel gezellig weekend gehad met de MZ club, mensen gezien die ik al een tijd niet meer had gezien (“hallo René je zult we wel niet meer herkennen want er zijn wat kilootjes bij gekomen”) en van Piet en Jan Schut weer een aantal foto's gekregen van treffens uit de jaren tachtig. Een van de foto's bij dit artikel was een idee van Egbert: zullen we een groepsfoto maken voor onze sponsor?



De bezoekers van de zaterdag staan daarom allemaal bij de Biobox van Boels want die hebben we voor de derde keer gratis gekregen. Dat mag ook wel eens gezegd worden.

Kort samengevat: het was weer fantastisch.

OMMMA

Door: Jan Stenveld

Maagdenburg 26-8-2017

Het zag er blauw van de rook, het stonk en dan nog het oorverdovende lawaai van 2 takt en 4 takt motoren. Met andere woorden het was fantastisch in het Elbauwenpark op de 19^e OMMMA.

Het was voor het eerst dat wij (mijn vrouw en ik) op dit oldtimer evenement aanwezig waren. De sfeer was er gemütlich en er was zeer veel te zien, bij binnenkomst op het terrein liep er voor ons een man in Russisch-uniform en zijn vrouw had een rood CCCP trainingspak aan. Je begrijpt, de toon was dus gelijk al gezet.



Bijna alles wat er vroeger in de DDR rond reed was in het park te vinden.

Het merendeel waren wel personen auto's die in lange rijen in diverse kleuren (zie foto ☺) stonden opgesteld, wat een zeer fleurige aanblik gaf en je er zelfs vrolijk van werd (als je tegenwoordig op een parkeerplaats kijkt denk je toch op welke begrafenis ben ik nu beland).



Ooit hebben we zelf nog een paar jaar in een Skoda 105s gereden. Dat was een leuke ervaring, Skoda rijders groeten elkaar toen nog. Nu denk ik: hadden we die maar nooit weg gedaan. Maarrr het is beter iets moois te verliezen dan het nooit te hebben gehad (tekst: Rowenheze). Wat motoren betreft was naast Jawa en CZ het meest van Oostduitse

makelarij Ewm, AWO/ Simson, en natuurlijk diverse modellen van MZ. Zo waren er een aantal zeer mooie MZ Gelände Sport motoren van verschillende bouwjaren te bewonderen. Ook was ik verbaast hoeveel BK-350 er nog rond

reden in het park. Er was dus genoeg te zien, sterker nog te veel om alles goed te kunnen bekijken.



Daarnaast had je er nog een grote onderdelenmarkt, met heel veel gebruikte maar ook nieuwe onderdelen. Hier heb ik nog een bagagedrager en een pompje voor onder de tank van de ES150 kunnen scoren. Na nog wat verder gestruin, kwam ik een mooi gaaf voorspatbord tegen. Maar ja, we waren op de motor en zouden de volgende dag doorrijden naar Dresden en de Saksische-Schweiz. Maar het geluk zat ons mee, de goede man M de B kwam uit Joure, waarschijnlijk bij de meeste MZ-rijders wel bekend (maar ja, ik ben nog een groentje in de MZ wereld) heeft het spatbord voor mij bewaard zodat ik het in Joure kon afhalen.

Toen werd het tijd voor een bakje koffie, en nemen plaats tussen de Ossies. Er werd veel geklaagd over de consumptie prijzen. "Mann mann 2 kaffee kosten gleich wie eine simsonvergaser". Nog hilarischer werd het toen er een kleine helikopter laag overvloog. Een Ossie maakte lollige opmerking dat je met deze helikopter mee kon overvliegen naar het westen. Waar een felle reactie op kwam "dann schieße ich ihn persönlich aus der Luft". Twee mensen stonden op en liepen weg. Ik wist niet dat het allemaal nog zo diep zat. De man die de opmerking maakte zal wel een oude Stasi geweest zijn.

Er was dus genoeg te zien en te beleven op de OMMMA. Een echte aanrader voor wie er nog niet geweest is!

Volgend jaar is de 20^e editie op 25 en 26 augustus.

Groet
Jan

Jubileumtreffen van de JAWA club

Door: Wietze Veninga

Ik ben begin juni naar het jubileumtreffen van de JAWA club geweest. Dit was ter ere van het 25 jarige jubileum van de club. De JAWA club had de zaken groots aangepakt op het terrein van de rugbyclub Tilburg.



Er was een budget beschikbaar waar wij als eenvoudige MZ'ers slechts van kunnen dromen.. Alles werkte mee, prima weer, een geschikte locatie en een grote opkomst. Hoe veel aanmeldingen er waren weet ik niet precies, maar er waren honderden deelnemers uit verscheidene landen, waaronder Litouwen,

Polen, Noorwegen, Finland en Engeland.

Er was zelfs een Turkse deelnemer die met een zijspan uit Ankara was gekomen..

Het Oostbloktreffen was het weekeinde voor het JAWA treffen geweest en we waren met ongeveer 12 Oostbloktreffengangers aanwezig, een soort mini reünie.

Op en rond het treffen werd van alles georganiseerd, bands, BBQ en diverse wedstrijden en verkiezingen. Er waren meerdere toertochten, zo zijn we naar een lokaal motor museum geweest waar ze ook de nodige MZ's en ander Oostblokspul hadden. Ook werd het DAF museum in Eindhoven aangedaan met ruim 150 man.

Al met al was het een zeer geslaagd en goed georganiseerd treffen.



Veel leden van de JAWA club die ik sprak hadden het over meer samenwerking met de MZ club. De JAWA club kampt net als de MZ club met vergrijzing en een teruglopend aantal actieve leden.

Eigenlijk is het best wel jammer dat we niet met meer MZ'ers aanwezig waren, we waren namelijk van harte welkom geweest.

Wietze Veninga



Het Oostbloktreffen

Door: Egbert Zwart



Op het Oostbloktreffen dit jaar eind mei was de opkomst weer groot.

Voor mij was het zelfs wel bijzonder ondanks dat ik het al vele, zo niet alle, keren heb meegemaakt.

Het was prachtig weer en erg warm. Er werd een trip naar Ameland gemaakt; voor liefhebbers zelfs met een soort race boot.

Die tocht heb ik niet meegemaakt

Op de ochtend dat we massaal naar Dokkum reden was het nog niet zo warm maar ook prachtig weer voor het ondertussen befaamde ontbijt in de Hema.

Omdat Wietse een paar verdwaalde Britten en Duitsers uit een winkelcentrum moest halen was het voor de Hema bemanning niet direct duidelijk wat voor groep er voor de deur stond. Dat kwam later weer goed maar niet nadat de lokale bloemist had verteld dat hij toch wel hinder voor zijn klanten ondervond. Dat was onzin want hij was zelf nog bezig zijn winkel te bevoorraden en het was veel te vroeg voor klanten. Dat vond hij toen ook wel en toen we de Hema binnengingen waren we al bijna vriendjes. In de Hema maken ze de koffie per

kopje zodat we langdurig gezellig pratend met elkaar in de rij hebben gestaan. Vervolgens hebben we de historische voertuigen waaronder natuurlijk die van ons zelf uitgebreid op het plein bekeken. Ik ging eerder weg en op de terugreis naar Marrum had ik een interessante storing. Nooit eerder vertoond: mijn bougiekabel verbrande vlak achter de bougiedop. Ik kwam tot stilstand in de wijde Fries vlakte in de ondertussen brandende zon en waar de historische optocht, waar ik in meereed op dat moment, elkaar voortdurend helpt bij pech was dat voor een niet deelnemer als ik, niet het geval.

De bougiekabel hing los van de -dop en toen ik de dop eraf trok zat het verbrande deel kabel met gesmolten koper er nog in. Het stonk flink naar verbrande kunststof. Tja dat krijg je als je een super ontsteking bouwt. Nooit iets beters gehad trouwens maar deze hoeveelheid energie bleek toch wat te veel. Afijn met een stukje draad van een proeflampje de verbinding hersteld en daarmee toch rijdend in Marrum gekomen. Maar het reed helemaal niet goed; veel gesputter en overslaan.

Ton Wals was de redder of beter zijn vrouw want die vond met Google waar de dichtstbijzijnde bromfietszaak was. Dat was trouwens best ver en daar hebben we nieuwe bougiekabel en dop gekocht. Eeuwige roem en dank aan Ton!

Helaas was dat niet de oplossing want de bobine was ook kapot gegaan. En zo kwam Greta de volgende dag niet op haar mooie Guzzi maar met de Berlingo waarmee ze mij heeft gerepatrieerd. Allemaal heel geslaagd dus.



Pruttelen op de RT

Door: Krijn Heerschap

Rond 13:00 uur vanmiddag keek ik nog even of er nieuwe mailtjes waren, ja hoor ik zag nieuwe, maar een trok mijn aandacht, die van mijn maat Ferry dat hij naar een toerrit ging van MCO, Motorclub Oudenhorn voor de zomeravondrit. 14:00 uur verzamelen en 15:00 uur rijden.

Kreeg plots veel zin om mee te rijden, telefoon gepakt en Ferry gebeld, over een half uur ben ik bij je kreeg ik te horen. Even naar de lucht gekeken en regenpak maar in de rugzak gestopt, zag er niet goed uit. RT125 uit de schuur, had ik eergister nog nagekeken, toch even een snelle inspectie en een blik in de tank die half leeg was. Ferry kwam er al aan en samen op naar de pomp.

Als ik ergens een hekel aan heb bij de door mij georganiseerde ritten dan is dat als er nog getankt moet worden, zonde van de tijd en sneu voor de mensen die de boel wel voor elkaar hebben als ze dan allemaal moeten wachten. Nog even een discussie met Ferry over hoe vet ik de RT zal smeren.

Ik smeer de 251 1op100 zei hij en die kleine RT kan makkelijk 1op50. An me nooit niet Roken moet hij! dus 1op30 erin gekieperd 😊 en verder naar het vertrekpunt in Oudenhorn Café Ververs. RT had de wind mee en liep als een kogel met dik 80km pu over de Haringvlietsluizen, hele stevige bries en ik dacht meteen als ze nou maar niet teruggaan over die sluizen om over Flakkee te rijden want dan word het een ander verhaal...



Mooi op tijd bij het café waar al een prachtige verzameling oud ijzer stond te wachten. Koffie, sjekkie, handen schudden en bijkletsen, mooi werk is dat en meteen lid geworden van die club, organiseren best veel leuke ritjes en na al een paar van die ritjes vond ik het tijd worden me aan te sluiten.

Kreeg te horen dat ik het jongste lid ben, best maf als je reeds 55 bent?!

15:00 uur en rijden maar, het follow-up systeem werkte zoals altijd weer erg goed, snelheid rond de 50 a 60 ging prima met de RT die snorde als een kater voor de kachel. Donders het ging richting Flakkee en ja hoor na heel wat fijne dijkjes en heerlijke binnen weggetjes op Voorne Putten draaiden we toch de snelweg op om de oversteek te kunnen maken naar Flakkee. Als ik alleen ben ga ik altijd stiekem over de parallel weg, dat mag niet maar is wel effe 100 keer veiliger op je pruttelmaschine, ook met de ETZ doe ik dat en rijdt dan netjes even bromfietssnelheid. Ben daar ooit een keer aangehouden, vriendelijk gesprek met de Politie en die gaf me gelijk.

Maar nu ging die sliert van 23 motoren over de snelweg, Ferry had hem door en ging pal voor me rijden en ik daar zo plat en dicht mogelijk achteraan met die stevige wind. Dat ging heel mooi en ik had zelfs wat gas over zodat ik dat dappere 125 kubieke centimeter blokje niet hoefde uit te persen. Café de Stelle was de rook/plas/drink plaats, voor de bekenden van de Flakkeese 2taktrit dat is dezelfde plaats waar we de laatste paar jaar vertrekken.

Pauze van een half uurtje vloog om, regenpakken aan en weer verder ☺. Toen we de polder indoken stopte het met zachtjes regenen, het werd nu serieuze regen die zeer deed aan mijn bakkes, staat wel leuk zo'n oldtimerpotje, voor de rest is het niks !

Dit was de eerste rit die ik met regen reed op de RT, nou regen heb ik gehad, het viel met bakken!!! De RT trok zich er niets van aan en gaf de gehele reis geen verkeerde klap. De polders werden glibbiger, door de oogst van de bloembollen geeft dat altijd flink wat aarde op de weg, samen met die regen is dat een mooie pap om eens flink op uit te glijden, ging allemaal prima met dat maffe RTtje. Na heel veel regen kwamen we aan in Nieuwe Tonge op 25 mtr van mijn werk, das niet best natuurlijk als je nog vakantie hebt ☺. Wat wel heel best is dat is dat café daar, prima keuken en we mochten zelfs binnen zitten terwijl we allemaal dropen alsof we zo uit een sloot waren gekropen. Heb mezelf maar eens verwend met een Ribeye en een pot bier, welverdiend na zo'n monsterrit op de RT. Terwijl ik naar buiten keek zag ik dat de plas regenwater onder de RT zo'n mooie blauwe waas kreeg van een paar druppies olie die er door de overvloedige regen afspoelden, vind ik altijd mooi zo'n waas en is ook een

teken dat er nog voldoende olie inzit. Tijdens het eten werd het alsmaar gekker met die regen , er werd besloten om niet meer door de polder te gaan dus de rit zou verder gaan over hoofdweg van Flakkee weer richting het eiland Voorne. Tijdens het verorberen van die zeer smakelijke veel te grote ribeye had ik al doorgegeven dat ik niet mee terugging naar het eindpunt vanwaar we ook gestart waren, het was beestenweer en aangezien ik vlak langs mijn woonplaats kwam vond ik het wel mooi geweest. Nog zo'n 20 km te gaan naar huis ben ik toch weer afgeslagen de polder in, de snelheid werd me te hoog om bij te benen , ik houdt er niet van dat RTtje helemaal uit te persen.

Werd flink gezwaaid en ik de polder in met nog steeds die harde regen in het gezicht bovenop het ongeloofelijk goed lopende en grappigste motorfietsje wat ik ooit heb bezeten, zo leuk !!! Bij thuiskomst even dankbaar op de tank geklopt met een doorweekte hand, die machine in de schuur, natte zooi uit en lekker een poosje onder de douche, zalig is dat om dan onder die dampende douchekop zo'n dag nog even voorbij te laten rollen, het was weer geweldig!

Morgen toch maar even de carburateur schoonmaken, na zo'n extreme rit met bakken regen heb ik al veel meegemaakt dat er dan onderin het vlotterbakje wel een paar druppies water zitten, dan gaat dat zitten rotten en etteren bij de volgende rit en dat moet je voor zijn. Ontstekingsdeksel ook maar even los zodat het daar ook kan drogen en dan de fiets even helemaal nazien/smeren en gereed zetten voor de volgende rit, nu al zin in want dat is al volgende week zaterdag.

Er is dan in Goedereede de Trekkertjesdag. Een behoorlijk groot weiland vol met oude Tractoren, oude auto's ,stationaire motoren etc etc, geweldig daar ieder jaar en voor de club waar ik vandaag lid van werd is daar een stuk weiland gereserveerd met een lintje eromheen zodat een ieder zich kan vergapen aan al dat nostalgische oude ijzer, leuk 😊

Groeten Krijn.



Nationaal Veteranen Treffen te Woerden

Door: René Willemsen

Zaterdag 23 september was er in Woerden weer het 27^e Nationale Veteranen Treffen. Tijdens de bestuursvergadering had ik aangegeven om langs te komen en even op de stand van onze club te staan. Het is iets meer geworden dan even. Enkele weken ervoor had ik even met Nico gebeld om te vragen wat er bij een stand komt kijken zodat ik een boodschappen lijstje had. In de week ervoor had ik op mijn werk een aantal A3 en A4 vellen vol MZ gerelateerde zaken geprint en gelamineerd en samen met de clubvlag, een halve cilinder, enkele zuigers en een versnellingsbak tussen 2 plaatjes multiplex en nog wat kleine dingetjes kon ik de inrichting van de marktkraam op mijn motor vervoeren.

Keurig om 8 uur kwam ik bij de stand aan en kon ik uitpakken en niet veel later stond alles gereed. Met een bakkie uit de thermoskan even kijken naar de standjes die naast die van ons stonden. Daar was wel iets meer werk van gemaakt want de Honda Four club had bijvoorbeeld een heel opengewerkt blok staan en de hulpmotoren club had een heel rijtje gemonteerd op al dan niet versterkte frames staan. Gelukkig kwamen er in de loop van de dag nog enkele clubleden langs die hun MZ bij de marktkraam parkeerden.

Leo en Nico kwamen zoals afgesproken ook bij de kraam staan en zo konden we met zijn drieën de belangstellenden te woord staan. En belangstelling was er. In eerste instantie kwamen de mensen voor de gouden tip van Nico. Hij had tegen mij gezegd om een pot met snoep prominent op de kraam te zetten want dat trekt mensen. En inderdaad die paar euro snoep leverde leuke gespreksstof op. Of dat ook tot nieuwe leden lijkt is afwachten.

Natuurlijk hebben we om de beurt ook even over het terrein gelopen. Het NVT is een absolute aanrader want je kijkt je ogen uit. Het stond zo vol met motoren en brommers dat de deelnemers aan de Kaasrit (een toertocht) na afloop hun motoren buiten het terrein moesten parkeren omdat ze er niet meer bij konden.

Aan de randen van het terrein stonden de kramen van de mensen die wat te verkopen hadden zoals ledverlichting, boeken, schaalmodellen, geëmailleerde reclame borden en gereedschap. Er stond zelfs een vereniging van mensen die postzegels met motoren verzamelden. Ik denk dat 1 dag te weinig zal zijn om alles wat er op het hele terrein staat eens goed te bekijken.

Aan het einde van de middag was het weer inpakken geblazen om daarna terug naar huis te rijden. Terugkijkend kan ik alleen maar zeggen dat het, mede door het mooie zonnige weer, in 1 woord fantastisch was.



50cc

Door: Frank Stoffer

brom·mer (de; m; meervoud: brommers)

1 rijwiel met hulpmotor; = bromfiets

Weet je nog? Je werd 16, en je stond te popelen om brommer te mogen gaan rijden. En het mooiste was natuurlijk zo'n schakelbrommer. Gezien de demografische opbouw van de MZ club hebben vele van jullie rond gescheurd op Kreidlertjes, Zündappen, Puchjes en Tomos'en.

In de jaren '80 en '90 was de verzekeringspremie voor schakelbrommers enorm omhoog geschroefd. Veel jongeren konden en wilden dit niet betalen en dit verklaard dan ook een groot deel van het succes van de scooters.

Twee jaar geleden heeft mijn schoonvader de tweede auto de deur uit gedaan. Voor het woon/werkverkeer wilde hij weer een echte 'herenbrommer'. Geen scooter, geen Tomosje met een handig mandje, en eentje die onderhoudsvriendelijk was. Een oude Zündapp is mooi, maar veertigjaar oude techniek vraagt gewoon om regelmatig onderhoud. Dus een oldtimer viel ook af. Als ideale schoonzoon ga je natuurlijk mee opzoek naar een voertuig.

De eerste verbazing kwam op moment dat er bij de verzekering gekeken werd. Een schakelbrommer is tegenwoordig niet meer duurder dan een willekeurige andere brommer. Eindelijk gezond verstand bij de verzekeraars. Opvoeren kan bij alle voertuigen en is niet gebonden aan een bepaald type versnellingsbak. Dan zie je de jeugd van tegenwoordig nog wel eens rondscheuren op van die 'schreeuwerige' (overigens erg bij de leeftijd passende) schakelbrommers in de vorm van racers en crossers. Ik geloof niet dat iemand van eind 50 daar erg gelukkig van word. Maar blijkbaar zijn er meer mannen in Nederland die graag een schakelbrommer willen en inmiddels leveren er drie producenten al heel mooie brommertjes. Net als eigenlijk alle goedkopere tweewielers komen ze uit het verre oosten, wat niet altijd iets over de kwaliteit zal af doen.

AGM (Chinees) levert voor geen €1700,- het basis model brommertje. *De rebel uit de AGM collectie, de Caferacer50. Een bromfiets zoals de bromfiets ooit bedacht is. De grote tank in combinatie met de moderne 4-takt techniek is goed voor heerlijk cruisen en maakt ook lange ritten mogelijk. Dus pak je leren jack van de kapstok en enjoy the ride!* Aldus de folder.



Mash. Een opkomend Frans motormerk dat zijn productie ook in China doet heeft naast een inmiddels uitgebreide serie lichte motorfietsen ook een ontzettend mooie schakelbrommer voor nog geen €2000,-



Brommer rijden wordt weer leuk met de Fifty! Geschikt voor jong & oud en voorzien van een krachtige 4-taktmotor. Die is niet alleen goed voor een vlotte acceleratie maar gaat ook nog eens spaarzaam met de brandstof om. Het rijdend gedeelte van de Fifty deelt hij met zijn grotere broers en dat zorgt niet alleen voor een volwassen rijgedrag maar maakt het ook mogelijk om diverse accessoires te monteren. Deze features zorgen ervoor dat de Fifty met kop en schouders boven de rest uitsteekt! Als wij de

producent mogen geloven.

Maar de keus viel op Kymco K-Pipe. Kymco is een Taiwanees bedrijf (het afvallige Chinese republikeinse eiland) en in Azië een van de grootste producenten van tweewielers. *De K-pipe is een innovatieve leuke motorfiets gewijd aan jonge mensen, hij is heel bijzonder in ontwerp en design. Hij wordt gekenmerkt door een zichtbaar buizen frame hetgeen opgebouwd is met een sportieve dirtbike look. Hij is leuk en gemakkelijk te hanteren, en voldoet aan de meest recente behoefte van mobiliteit en veiligheid voor de jonge rijders. Hij beschikt over 17" lichtmetalen wielen met on-road banden, welke zorgen voor een goede wegligging, de grote remschijf voor en trommel achter resulteert in een daadkrachtig rem vermogen. De motor is een*



eencilinder 50cc 4 takt met 2 kleppen, met een respectabel vermogen die zijn strepen qua betrouwbaarheid al jaren heeft bewezen. Dankzij deze motor met 4 versnellingen en automatische koppeling is een laag benzine verbruik gegarandeerd. De berijder wordt van alle info voorzien door een zeer stijlvol digitaal instrumentatie display, hetgeen geheel in lijn is met deze fun-bike. Dat het een funbike is, klopt helemaal. Hij rijdt super, halfautomaat (wel voet schakelen, maar niet koppelen), mooie looks een prima afwerking. Ondanks enige scepsis tegen het rijden, is dit een echte winnaar gebleken bij mijn schoonvader.

Dus beste MZ clubleden, als die BMW of Honda in de schuur gewoon te zwaar begint te worden, er zijn echt nog gewoon hele leuke schakelbrommers (helaas wel 4 takt) te koop.

Print Sc

Door: René Willemsen

Het is maar een van de vele toetsen op een toetsenbord maar soms is het de enige manier.

Bij mijn speurtocht om de digitale MZ verzameling te laten groeien kijk ik onder andere op de Duitse Ebay site.



Wanneer iemand van zijn motor of onderdelen af wil worden er meestal ook foto's bij de advertentie gezet. Vaak zijn dat ook mooie foto's want die trekken natuurlijk meer kijkers. De motor wordt dan van alle kanten op de foto gezet. En om die foto's gaat het bij mij. Zo zocht ik onlangs naar de Gelandesport modellen van MZ.

In Nederland kom je ze niet zo veel tegen maar in Duitsland wordt hij soms te koop aangeboden.

De foto's op Ebay, en soms ook op andere websites, kun je niet door een simpele druk op de rechter muis knop opslaan.

Dan is de print screen knop een uitkomst. Een afdruk van alles wat je op je beeldscherm ziet. Ik plak het plaatje daarna altijd in een Word-document zodat ik hem daarna kan bewerken door weg te halen wat overbodig is.

Wanneer je dan op de foto klikt verschijnt er een extra menu bovenaan in beeld: Opmaak.

Via dat menu kom je bij de knop "bijsnijden" waarmee je de overbodige randen weg kunt snijden. Daarna moet je via het opmaak menu de weggesneden randen definitief verwijderen. Dat doe je via "afbeeldingen comprimeren" en in

dat menu “bijgesneden gebieden van de afbeelding verwijderen” en document resolutie gebruiken” te kiezen eventueel op alle foto’s tegelijk. Nu heb ik eindelijk de foto netjes in een Word-document staan en hoef ik hem alleen nog maar als afbeelding op te slaan.

Dat doe je door op de afbeelding te staan via de rechtermuisknop en “opslaan als afbeelding”.

Let er op bij het opslaan dat je even de extensie wijzigt van “Portable Network Graphics” in .JPEG indeling.

Anders opent het zo slecht. De laatste tijd probeer ik de foto op te slaan met een naam waarbij ik het bouwjaar en type gebruik gevolgd door een nummering want ik wil natuurlijk alle foto’s die bij de advertentie staan.

Als voorbeeld van het resultaat en bestandsnaam de foto in dit stukje die is opgeslagen als 1978 ETS 250G5 foto 01.jpg

Ik zou zeggen: in de donkere winteravonden lekker surfen op internet en stuur de foto’s maar in voor het archief.



Andere motoren van achter het IJzeren gordijn: BMW/EMW

Door: Frank Stoffer



Ondanks dat het merk uit Beieren komt, heeft BMW voor de Tweede Wereldoorlog op een aantal plaatsen in Duitsland een fabriek. In Eisenach werden auto's en heel veel motorfietsen geproduceerd. Voor de oorlogsindustrie kwamen veel motorfietsen met zijspannen van de lopende band. In de oorlog raakte de fabriek door bombardementen zwaar beschadigd en liep de productie van voertuigen ernstig terug.

Na de oorlog lag Eisenach plotseling in de Sovjet bezettingszone. Om sluiting door de Sovjet opperbevelhebber te voorkomen, gaan een aantal werknemers snel aan de slag om nog iets van hun fabriek te maken. Tussen de puinhopen lukt het ze om van bij elkaar gesprokkelde onderdelen een nieuwe auto te maken. Deze wordt aangeboden aan de Sovjet bevelhebber. Deze is dusdanig onder de indruk dat de productie van voertuigen in Eisenach weer mag worden opgestart. Op 31 oktober 1945 wordt bevel nummer 93 uitgevaardigd waarbij het aantal te produceren voertuigen en de modellen wordt vastgesteld. Nog de eerste maand lopen de eerste 23 motorfietsen van het type BMW R35 van de lopende band. De eerste R35's waren gelijk aan hun vooroorlogse typegenoten.

Uiteraard gingen, zoals zoveel in het door de Sovjet-Unie bezette Duitsland, meteen door naar de Sovjet administratie en kwamen ze niet ten goede van de ontwikkeling van Oost-Duitsland. Tot de productiestop in 1952 zijn 17.000 motoren van het type R35 uit de BMW fabriek in Eisenach gerold.



In 1951 verloor BMW Eisenach een rechtszaak over het merkenrecht van BMW München. Men moest opzoek naar een nieuwe merknaam. De Eisenacher Motorenwerk is geboren. Het logo is voortaan niet wit-blauw, maar wit-rood. In 1952 wordt het model R35 volledig herzien. Hydraulisch gedempte teleskoopvoorvork en ook een nieuwe versnellingsbak met voetschakeling. Een

jaar later werd deze R35/2 opnieuw aangepakt en kwam als EMW R35/3 op de markt. De R35/3 had een iets langer frame en schokdemping achter. In 1955 liep de productie van motorfietsen in Eisenach op z'n einde. Dit betekende niet het einde van de voertuigproductie. Want de productie van automobielen gaat gewoon door. Eerst nog onder de naam IFA, daarna tot 1991 als Wartburg.



IWL Treffen in Dortmund

Wir veranstalten zum 8. mal unser erfolgreiches IWL Treffen in Dortmund. Hiermit sind alle OSTZWEIRADFAHRER mit Fahrzeugen ab 125cm³ herzlich zur gemeinsamen Ausfahrt am 7.10.2017 ab 10:00 Uhr eingeladen.

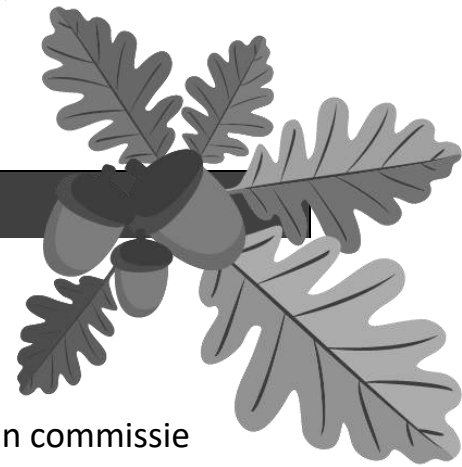
Treffpunkt: KFZ Meisterwerkstatt BOXENGASSE, Hohe Straße 52 in 44139 Dortmund. Die Tagestour beläuft sich auf ca. 120 km durch das schöne Ruhrgebiet.

Wir freuen uns auf jedes neue Gesicht!!!



Vallende blaadjes treffen

met toertocht door landelijk Salland,
op 3-4-5 november



Dit jaar is er geen ZPTT, maar in overleg met de evenementen commissie organiseren we voor leden van MZ Club Holland: het VALLENDE BLAADJES TREFFEN!

Salland, je vraagt je misschien af waar ligt dat. Je moet het niet verwarren met het Duitse Sauerland. Het is gewoon een wat onbekende landstreek in Nederland tussen Deventer en Zwolle aan de oostkant van de IJssel. Een mooi, groen en landelijk gebied.

Onze kampeerplek bevindt zich centraal in Salland, vlak bij Raalte. Vanaf deze plek is er op zaterdag een toertocht over landelijke weggetjes en langs de IJssel, over verharde weg. Nou vooruit, er zitten enkele honderden meters zandpad in, maar het is geen ZPTT. Normale wegbanden zijn dus prima.

DATUM: 3-4-5 november. Vanaf vrijdag 13:00 uur zijn we welkom op de camping.

PLAATS van het treffen is minicamping De Zwerver, Nieuwe Deventerweg 32, 8101 PL Raalte. Let op de MZ-vlag bij de toegang tot het terrein.

De camping ligt een eindje van de weg af, last van de weg hebben we niet. Voor een indruk van de camping kun je kijken op www.zwerver-raalte.nl. Het is een kleinschalige camping met voldoende bosjes en dergelijke.

Er is ruim sanitair met warme douches. Ook staan tot onze beschikking: elektriciteit, koelkast, vriezer, waterkoker, koffiezetapparaat, en zelfs een wasmachine en droger. Plus er staan een aantal picknick-tafels.

Het gebruikelijke vreugdevuur zal niet ontbreken. We zetten enkele vuurkorven bij elkaar en er is genoeg hout beschikbaar. Ook zorgen we voor een partytent. Voor mensen die liever niet zelf willen koken zijn er diverse eetgelegenheden in de buurt. Op een kilometer van de camping is er een wegrestaurant. Maar lekkerder eten kun je in het centrum van het dorp Raalte. Er is onder andere een prima Turks en een prima Chinees restaurant. Ondergetekende kan je er meer over vertellen.

De kosten van de camping zijn Euro 8,50 per persoon per nacht.





De TOERTOCHT start zaterdag om 11:30 uur, zoals boven vermeld over verharde weg, geen ZPTT.

Rond 13:00 uur is er een koffie- of lunchstop. Misschien zijn er mensen die niet kamperen maar wel aan de toertocht willen meedoen, zij zijn van harte welkom.

Tip is nog: het Motormuseum in Raalte, veel Indian en Harley-Davidson, zie www.ammh.nl, in het weekend open op de middagen tot 17:00 uur.

Voor meer informatie kun je bij mij terecht, 06 4472 4083 of jdenbiggelaar@gmail.com.

Kijk voor vertrek nog even op de facebookpagina voor eventuele wijzigingen. Of stuur mij een mail, dan houd ik je op de hoogte.

Jan den Biggelaar

Oost-Europa Dag

Škodamuseum Nederland
Krakkelel 54, 6686 MB Doornenburg

14 oktober 10.00u - 17.00u

Middels dit bericht wil ik een ieder laten weten dat het plan is opgevat -en gaat door- om elke 2e zaterdag van oktober (min of meer als afsluiting van het oldtimerseizoen) een Oost Europadag (OED) te houden, nieuwe stijl weliswaar. Dat 'nieuwe stijl' duidt er op dat het anders gaat dan de eerste jaren van dit evenement. Eenvoudig omschreven gaat het om een samenzijn van Oost-Europese voertuigen-liefhebbers met mogelijkheid van kofferbakverkoop en een fraaie tourrit, niet al te lang, in de Over Betuwe (De toerit zal 15.00u van start gaan en zo'n 45 minuten duren (28 km)).

Dit evenement vindt plaats op het terrein van Škodamuseum Nederland, Krakkelel 54, Doornenburg, waar uiteraard een bezichtiging mogelijk is. Deelname 14 oktober 2017 kan natuurlijk in clubverband maar ook als dit niet op die manier gebeurt, is iedereen welkom. Een kleine vergoeding van €2,- p.p. zal niet het struikelblok zijn. Ter plaatse is natuurlijk een hapje en een drankje verkrijgbaar tegen voormalige) Oost-Europese prijzen.

MOTORENWERKE ZSCHOPAU GMBH



**DEUTSCHE
FREIHEIT**



Moderne Zwei- und Viertaktmotoren • vollwertige Zweisitzer



emmely ^{50-4T} ^{125-4T} Anthony ^{50-2T}

MZ Emmely/Anthony: Technische Daten¹⁾

	Modelle		
	50-4T ²⁾	125-4T	Anthony 50-2T ²⁾
Antrieb	Einzylinder-Viertaktmotor	Einzylinder-Viertaktmotor	Einzylinder-Zweitaktmotor
Kühlung	Luft	Luft	Luft
Hubraum	49,6 cm ³	124,6 cm ³	49,3 cm ³
Bohrung/Hub	39/41,5 mm	52,4/57,8 mm	40,0/39,2 mm
Leistung	2,1 kW (2,85 PS) bei 6500/min	5,15 kW (7,0 PS) bei 7500/min	2,6 kW (3,6 PS) bei 7400/min
Drehmoment	3,3 Nm bei 5500/min	7,1 Nm bei 5500/min	k. A.
Verdichtung	10:1	9,2:1	7,6:1
Gemischaufbereitung	Vergaser	Vergaser	Vergaser
Zündanlage	CDI	CDI	CDI
Abgasnorm	Euro 3	Euro 3	Euro 2
Starter	Kick- und Elektrostarter	Elektrostarter	Kick- und Elektrostarter
Getriebe	Variomatic	Variomatic	Variomatic
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h ²⁾	82 km/h	45 km/h ²⁾
Rahmenbauart	Stahlrohrrahmen	Stahlrohrrahmen	Stahlrohrrahmen
Radstand/Sitzhöhe	1290/780 mm	1290/780 mm	1290/800 mm
Batterie	12 V/9 AH	12 V/9 AH	12 V/7 AH
Tankinhalt	5,4 l	5,4 l	6,0 l
Zulassung	Versicherungskennzeichen	Kleinkraftroller	Versicherungskennzeichen
Gewicht/Zuladung	93/150 kg	105/150 kg	83/150 kg
Ausstattung	Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Staufach für Sturzhelm	Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Staufach für Sturzhelm	Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Staufach für Sturzhelm

¹⁾ Stand Oktober 2010, Änderungen vorbehalten; ²⁾ 25-km/h-Version in Vorbereitung



Viertakt-Emmely:
mit 50- oder 125-cm³-
Einzylindermotor



Scheibenbremse:
sicherer Halt auch
bei voller Zuladung

- ☛ **Viertakt-Emmely**
mit bis zu 5,15 kW
(7 PS) Motorleistung
und 82 km/h Spitze
Zulassung mit
Versicherungskennzeichen
(50-4T/50-2T) möglich
- ☛ **Zweitakt-Anthony**
(rechts) im sportlichen
MZ-Racing-Design
Alle Modelle
mit **Elektrostarter**



Das Traditionsunternehmen MZ verfügt als einziger Rolleranbieter über eine **Fabrikationsanlage in Deutschland**, in der zukünftig auch die Modelle der Emmely-Baureihe sowie der Anthony montiert werden. Die **MZ-Fachleute im Werk Hohndorf** bei Zschopau kennen Emmely und Anthony auch deshalb genau, weil sie für die **Erprobung der Fahrzeuge im Alltagsbetrieb** verantwortlich sind und **Erkenntnisse aus den Testfahrten** ebenso wie **Rückmeldungen von Händlern und Kunden** ohne Umwege direkt in Produktverbesserungen einfließen lassen.



Zweitakt-Anthony:
der Sportflitzer im
neuen MZ-Programm

ZESDAAGSE

GROOT SUCCES

VOOR



HET OOSTDUITSE LANDENTEAM MET ALLE RIJDERS OP MZ WON STRAFPUNTLOOS EN MET RUIME VOORSPRONG VAN WINSTPUNTEN DE

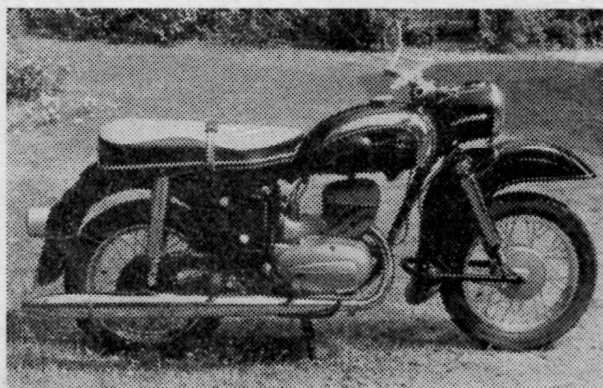
INTERNATIONALE TROPHY

BOVENDIEN WONNEN MZ-RIJDERS

14 GOUDEN MEDAILLES

1 ZILVEREN MEDAILLE (Henk Wendelgelst)

2 GOUDEN MERKENTEAMPRIJZEN



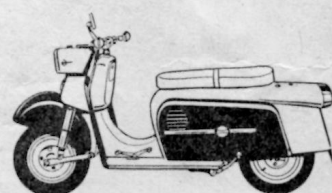
MZ type ES. 250/1 - 250 cc. 2-tact, 16 p.k., 4-versnellingen, voetschak., geheel compl. f 1645.—

**DE MEEST AANTREKKELIJKE EN
WAARDEVOLLE AANBIEDING
IN DEZE KLASSE**

IMPORTEURS:

HET MOTORPALEIS
ROTTERDAM, Mariniersweg 2, tel. 117460

Motorrijwiel type ES. 150, 150 cc, 2-tact, 4-versn. voetschak., 10 pk. geheel compleet ... f 1395.—



Scooter MZ type „Berlin S“, 150 cc. 2-tact met geforc. koeling, 9,5 pk., voetschakeling, 12 x 3.50 banden, geheel compleet met teller, buddy-seat, clignoteurs f 1395.—

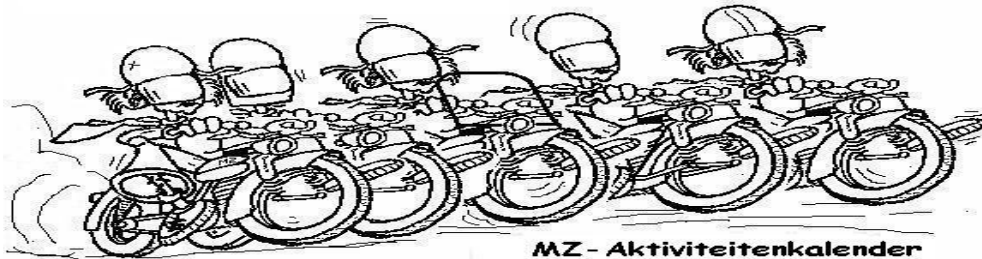
Voor diverse districten nog agentschappen beschikbaar. H.H. Handelaren schrijf even een kaartje; wij komen gaarne eens met u praten.

R.A.M.O.

EINDHOVEN, Grote Berg 30, tel. 63513

MZCH Aktiviteitenkalender

evenementen@mzch.nl



Treffenkalender MZCH 2017/2018

&

andere ronkende tweetakttreffens!

- 14 oktober; Oost-Europadag
- 3-4-5 november; Vallende blaadjes treffen in Raalte, met toertocht op zaterdag

2018

- 19-20-21 januari; Nieuwjaarstreffen (zie elders in deze PP)
- April; Voorjaarstreffen (nadere datering volgt nog)
- 10-13 mei; Oostbloktreffen
- Mei/juni; Henk en Henk treffen (nadere datering volgt nog)
- 7-10 juni; Bockhorntreffen samen met MZCD
- 20-22 juli; Graanrepubliektreffen
- Augustus; Sleuteltreffen (nadere datering volgt nog)
- 14-16 september; Ameland treffen

Wijzigingen onder voorbehoud! Voor vragen; evenementen@mzch.nl



**Kijk ook eens op onze Facebookpagina
(MZ Club Holland) voor meer info over de treffens!**