N°3

Mars 2026

MZ Tuning MAG

Le journal consacré aux MZ

Trimestriel



ÉDITORIAL

Le mois de Mars est là et bientôt le printemps et les beaux jours, rien de mieux qu'une petite ballade en MZ sous le soleil.

Certaines d'entre vous auront su affronter le froid en participant à des rassemblements hivernaux d'autre ont attendu bien au chaud, le retour de la douceur printanière ou en on profité pour terminer une restauration.

Quoi qu'il en soit une petite révision s'impose avant de reprendre du service.

J'espère que ce troisième N° vous aîdra, par ses conseils techniques et vous donnera l'envie de sillonner les routes pour de longs périples ou juste pour aller chercher le pain.

Certains d'entre vous n'ont plus de MZ mais aiment à ce rappeler l'èpoque ou ils chevauchaient leur « Estoise » fumante.

Dans tous les cas vous êtes de plus en plus nombreux à vous intéresser à ce petit magazine, c'est encourageant et je vous en remercie. N'hésitez pas à le faire connaître autour de vous.

SOMMAIRE

LA PRODUCTION MZ
Production exotique **Page 4**

PORTRAIT
Walter Kaaden père du deux temps moderne **Page 10**

TECHNIQUE
Étude du circuit électrique
Partie 2 : L'allumage **Page 15**

VOYAGES ET BALLADES
Tamalou Bourgogne tour **Page 23**

LE COIN DES SPORTIFS
Des MZ sur la piste **Page 29**

DOSSIER
La MZ 250 ETS **Page 37**

LA PRODUCTION MZ

PARTIE 3 : PRODUCTION « EXOTIQUE »

Toutes les MZ n'ont pas été fabriquées en Allemagne, l'usine passait des accord avec certains industriels ou importateurs pour produire dans leur pays des modèles destinés au marché intérieur.

Ceux ci avaient parfois des caractéristiques spécifiques.

C'est le cas des industries FBM qui produisaient au Brésil la MZ 250 RS sur la base de la 250 ETZ, les transformations sont principalement d'ordre esthétique par l'adoption d'un ensemble selle réservoir tête de fourche du plus bel effet on notera également la présence de platines de repose pieds qui préfigurent celles des futures SAXON, la culasse se voit coiffée d'un dispositif de canalisation de l'air inspiré certainement par les SUZUKI GT.



Elles ne furent malheureusement pas importées en Europe.

PRODUCTION EXOTIQUE

Pour rester sur le continent Américain mais au nord cette fois, l'Usine MZ par l'intermédiaire de son importateur aux USA , produisit des machines légèrement modifiées pour répondre à la réglementation américaine.



Sur la base des TS 250/0 elles étaient équipées d'un compteur en miles, d'un phare spécifique chromé, de clignotants identiques à ceux des MOTO GUZZI montés au bout de longues tiges et d'un feu arriéré spécifique.

On sait que les bikers Américains ne sont pas réputés être de gros rouleurs c'est sûrement pour cela que le gros réservoir de 19L a laissé sa place à celui plus petit la 125 TS.

Quelques TS 150 furent également proposées avec ces équipements.



Peu de machines furent distribuées, l'arrivée des normes anti-pollution dans les années 70 et la politique protectionniste des États unis surtout envers les productions venant des pays de l'est (60 % de taxes) mettant à mal leur principal argument de vente, leur prix.

PRODUCTION EXOTIQUE



En Thailande on trouvait également des modèles qui n'étaient pas au catalogue comme cette intéressante ETS 150 à fourche type Earles.

D'autres pays ont élaborés d'une façon, beaucoup plus confidentielle, des modèles pour une utilisation spécifique, c'est le cas par exemple de L'Irak avec sa TS 250 militaire dérivée de la NVA Allemande



PRODUCTION EXOTIQUE



Merci à DO-LU l'heureux propriétaire pour le prêt de sa photo

La France n'est pas en reste, enfin si on peut dire.
Le pilote et metteur au point de talent Jacques Roca qui fabriquait des ensembles selle réservoir principalement pour SUZUKI, quand il était employé comme technicien chez Pierre Bonnet importateur Français de MZ et SUZUKI, a élaboré un ensemble pour la 125 TS, quelques moto furent construites, moins de 10 semble-t-il.
Elle ne rencontrèrent qu'un succès d'estime, on parle de 3 clients, le surcoût de cet équipement et probablement la vocation plus utilitaire que sportive de la moto de base en furent certainement la cause.

Le constructeur Anglais Rickmann a aussi apporté sa pierre à l'édifice avec cette Metisse à moteur ETS G produite en toute petite série.



PRODUCTION EXOTIQUE



Une autre production marginale et artisanale, la 250 ETZ WiKo distribuée par un accessoiriste Mexicain donnant un ensemble assez réussi. Apparemment 15 exemplaires construits.

Kanuni le chant du cygne



A l'aube des années 2000 avec l'interdiction programmée des moteurs 2T dans l'union européenne et la modernisation de sa gamme, MZ cessa de produire les ETZ et Saxon 2T et n'ayant plus l'utilité de ses outils de production, elle céda alors l'ensemble de ses machines et droits à la marque Turque KANUNI.



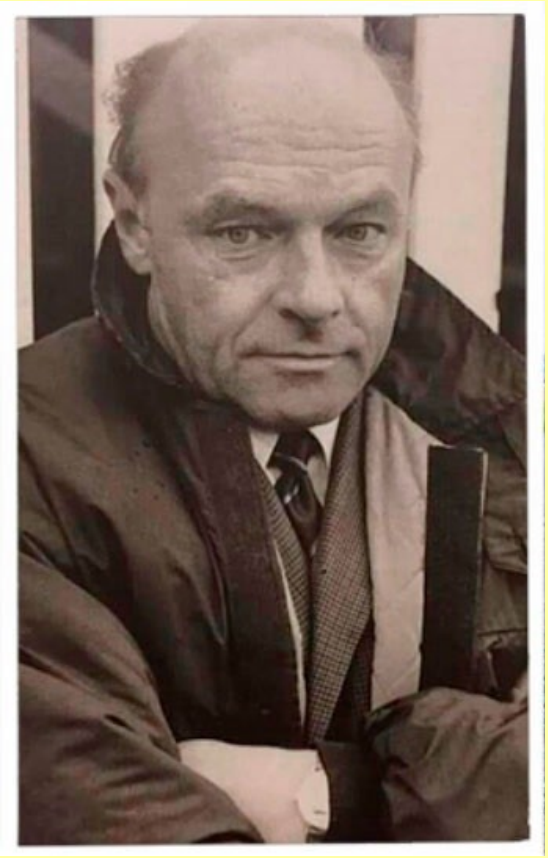
La production continua donc en Turquie sous cette marque notamment pour les 251 et 301 mais également avec une 125 sur la base de la ROADSTAR équipée cette fois d'un moteur 4T asiatique, copie conforme de celui des HONDA CG. Les KANUNI furent importée en France jusqu'à l'interdiction des 2T au début des années 2000. On peut considérer qu'elle furent l'ultime production de série des machines issues de l'ancienne RDA.


Kanuni
TECHNICAL SPECIFICATION
TECHNICAL SPECIFICATION 251 301
Engine type Two Stroke Two Stroke
Number of Cylinder 1 1
Volume of Cylinder 243 cc 291 cc
Bore of Cylinder 69 mm 75.50 mm
Stroke 65 mm 65 mm
Compression Ratio 10/1 10/1
Maximum Performance 21PS (15,4 kW) at 5500 rev/min 23 PS (17 kW) at 5500 rev/min
Rev/Min (Revolution/minute) 5500 rev/min 5500 rev/min
Lubrication Ratio Automatic 50:1 Automatic 50:1
Consumption 3,5-4,5//100 km 3,5-5,0//100 km
Gearbox 5 speed, foot operated 5 speed, foot operated
Maximum Torque 27,4 Nm at 5200 rev/min 29,5 Nm at 5200 rev/min
Alternator AC 14V,15A with diodes and regulator AC 14V,15A with diodes and regulator
Battery 12V,9 Ah 12V,9 Ah
Suspension Front Telescopic fork, hydraulically damped, 185 mm Telescopic fork, hydraulically damped, 185 mm
Suspension Rear Hydraulically damped, swinging arm 135 mm Hydraulically damped, swinging arm 135 mm
Brakes Front Hydraulic disc brake 280 mm dia. Hydraulic disc brake 280 mm dia.
Brakes Rear Drum brake 160 mm Drum brake 160 mm
Tyres front 2.75-18-42P 2.75-18-42P
Tyres Rear 110/80-16-60P 110/80-16-60P
Weight 128.5 kg (without fuel) 128.5 kg (without fuel)
Fuel Tank Capacity 22 / 22 /
Fuel Consumption 3.9-5.5//100 Km 3.9-5.5//100Km
Length x Width x Height 2005 x 915 x 1300 mm 2005 x 915 x 1300 mm
130 Km/h 135 Km/h
CDI Unit CDI Unit
Kuralkan
Kuralkan Motorlu Araçlar Üretim San. ve Dış Ticaret A.Ş.
TEL:+90 216 313 67 09(PBX)
+90 216 420 12 66(PBX)
FAX:+90 216 314 20 20
Samandıra Yolu 2. Bölge 7. Cadde No:
Kirkçeşme Cad. Y.Dudullu / Istanbul TURKEY
www.kanuni.com.tr
e-mail: tofek@kanuni.mz.com.tr
TURQUALITY
%100 QUALITY
SEYHAN
Kanuni


MZ-250 RS.
A máquina que está com a razão.
A razão está com quem possui os argumentos mais fortes. E estes a MZ 250 RS tem de sobra.
Começando pelo potência e desempenho do seu motor monocilíndrico de dois tempos com 21 HP.
Continuando com sua dustabilidade já testada e comprovada no dia-a-dia de milhares de motociclistas em mais de 40 países, com sua extrema funcionalidade e com tudo aquilo que você vive e sente quando tem nas mãos a simplicidade e a perfeição de uma máquina de verdade.
Motor.
O melhor dois tempos de todos os tempos.
A alma da máquina só chega ao Brasil depois de passar pelo controle de qualidade da IFA (Industrieverband Fahrzeugbau) Der DDR, a mesma indústria que foi pioneira mundial na fabricação de motores dois tempos com um know-how de 61 anos e grandes sucessos, como o automóvel DKW e as pequenas motos MZ.
O motor da MZ 250 RS é equipado com sistema Autolube que garante uma excelente lubrificação e evita a excessiva queima de óleo. Projetado para funcionar em baixas rotações e contando com um sistema de aletas superdimensionadas que garante, mesmo nas piores condições, uma eficiente refrigeração, ele não necessita da constantes regulagens e capaz de manter, sem desgastes, um excelente desempenho, tanto na estrada como na cidade.
Não foi à toa que um motor com essas mesmas características venceu, em várias oportunidades, a mais dura das provas de resistência do mundo: a "Corrida dos Seis Dias" e sagrou-se 13 vezes Campeão da Europa.
Resistência, segurança e conforto.
Na MZ 250 RS, o motor é montado no quadro através de suportes especiais (silent-blocks) que amortecem quase que inteiramente as suas vibrações.
A suspensão traseira, com molas helicoidais e amortecedores regulaveis em 5 pontos e a dianteira, com garfo telescópico hidráulico, garantem todo o conforto e segurança, inclusive em terrenos irregulares.
O sistema de freios é composto de disco na roda dianteira e tambor na traseira, o que permite freiagens altamente seguras em pequenos espaços.
Garantia e assistência técnica.
Uma vez mais a nossa frente. É por isso que a MZ 250 RS tem cuidos de assistência técnica e manutenção. Garantia total e uma garantia de 6 meses ou 8 mil km, o que for primeiro. Isso que ao pode dar quem tudo, os aspectos mecânicos com o mais alto grau de interesse.
Adequação e funcionalidade.
— Câmbio de 5 marchas e embreagem com multidisco banhado a óleo.
— Exclusivo sistema elétrico com alternador (12 volts e 210 Watts) mantém constante a intensidade da corrente, proporcionando maior eficiência na sinalização e iluminação.
— Tanque com capacidade para 23 litros. Autonomia com 20% de margem de segurança de 300 Km.
— Exclusivo pedetor de corrente e disco eixo que permite a fácil remoção da roda traseira.
— Alojador de fácil acesso, instalado no guidão ao lado do manete do acelerador.
— Caixa de ferramentas completa.
MZ 250 RS
E com a emoção.
Com todas as razões que tem, a MZ 250 RS não poderia esconder a emoção.
É foi o que aconteceu.
Os melhores argumentos da tecnologia alemã ganharam, no Brasil, o tratamento mais avançado em termos de design e ficaram ainda mais fortes.
O resultado é este que você está vendo: uma máquina versátil, com linhas arrojadas, pra você conquistar toda a liberdade que duas rodas podem dar.
A liberdade de ser ágil na cidade, oferecer comodidade e desempenho na estrada, ser funcional em tudo.
A liberdade que vem naturalmente com uma moto pensada para o que você pensa: usar e sentir prazer.
Sempre.
Qualidade alemã. Você pode confiar.
MZ SIMSON
Fábrica Brasileira de Motos.
Rua Quatro, 680 - Fones: (0512) 70.1844 e 70.1827
Distrito Industrial - Cachoeirinha - RS.

PORTRAIT

WALTER KAADEN LE PÈRE DU DEUX TEMPS MODERNE



Né en 1919 en Saxe le petit Walter se passionne dès son plus jeune age pour la compétition moto et la mécanique. Son père chauffeur de maître pour la direction de DKW lui permis de faire la connaissance de Jorgen Skaft Rasmussen son fondateur qui l'invite à l'inauguration du circuit du Nürburgring
Il côtoie également les pilotes d'usine DKW de l'époque, il n'en faut pas plus pour qu'il soit atteint du virus de la course.

Il termine ses études d'ingénieur à l'université de Chemnitz quand la seconde guerre mondiale éclate.
Il est alors affecté à l'usine d'avions Henschel.
Il a été dit qu'il a fait également partie de l'équipe qui travaillait sur les tristement célèbres V1 et V2 sous la direction de Von Braun ce qui n'a jamais été vérifié.

La paix revenue il crée une fabrique de charpente en bois. Toujours passionné de courses moto, au début des années 50 il construit dans son atelier un proto de course à moteur 2T sur la base d'une RT DKW 125 d'avant guerre dont la vitesse de pointe impressionne pour l'époque.



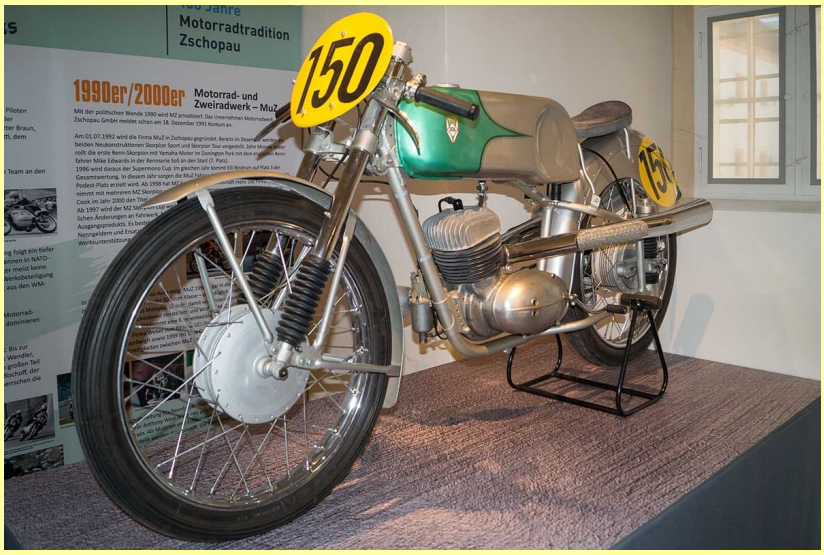
Lors des compétitions nationales, la marque d'état IFA qui deviendra MZ est régulièrement dominée par des pilotes privés et leurs prototypes.

PORTRAIT WALTER KAADEN

Contrariée par cette situation la direction de l'usine de Zschopau recrute Walter Kaaden comme ingénieur pilote en 1953 pour améliorer leurs résultats.

Il collabore alors avec l'ingénieur maison Daniel Zimmermann qui lui livre les plan de son tout dernier moteur un 125 deux temps à distributeur rotatif les deux hommes finissent de le mettre au point. A son guidon Kaaden remporte son premier succès national à Halle puis récidive une semaine plus tard à Bernau.

Le département course produira huit prototypes, cinq seront confiés aux clubs qui participent au championnat national et trois aux pilotes de l'usine avec de nombreux succès à la clé.





A partir de 1954 Walter Kaaden teste le rôle des ondes sonores à l'échappement ce qui permettra de construire un moteur 125 cc de 13 cv, le premier à dépasser la barre des 100cv/litre.
Il travaille également sur la transmission afin de réduite les frottements et sur l'efficacité de la partie cycle notamment au niveau des roues, ces améliorations feront progresser les performance de 10 à 15 %.

PORTRAIT WALTER KAADEN

Jusqu'alors l'Allemagne de l'Est est encore soumise aux restriction d'après guerre et n'était pas autorisée à produire des motos de plus de 125 cc. Mais en 1955 cet ambargot est supprimé et Walter Kaaden assemble deux moteurs pour faire un bicylindre de 250 cc de 25cv qui ne donnera pas toute satisfaction, mais en travaillant sur le refroidissement interne il parvient à en tirer 36cv ce qui permis à Fügner de gagner au Saxenring en 250 après que que Degner se soit imposé en 125.

En 1957 l'équipe de course est autorisée pour la première fois à sortir des frontières de la RDA pour participer au grand prix des nations à Monza. La 250 est largement surclassée par la concurrence, MV, HONDA…
En 125 Degner fini 7ème ce qui n'est finalement pas si mal pour une écurie plus proche des amateurs que des grandes équipes d'usine.

L'année suivante Walter Kaaden est autorisé à disputer 3 courses du championnat du monde avec, le Tourist Trophy, le grand prix d'Allemagne au Nurburgring et le grand prix de suède. Degner fini 5ème au TT, 3ème derrière deux MV au Nurbrugring et Fügner accède à la plus haut marche du podium au grand prix de Suède. Les machines ne cesserons d'évoluer en 1964 la 250 RE gagne à Daytona avec Alan Shepherd qui bat record du tour à plus de 164 km/h de moyenne.



PORTRAIT WALTER KAADEN



Parallèlement à la piste l'Équipe de Walter Kaaden développe des motos tout terrain efficaces, elles remporterons entre autre six fois le Trophée lors des ISDT dans la décennie 60



Walter Kaaden quitte le service course en 1980, il décédera le 2 mars 1996 après avoir fait évoluer la technique du moteur deux temps durant quatre décennies et inspiré la plus part des constructeurs mondiaux.

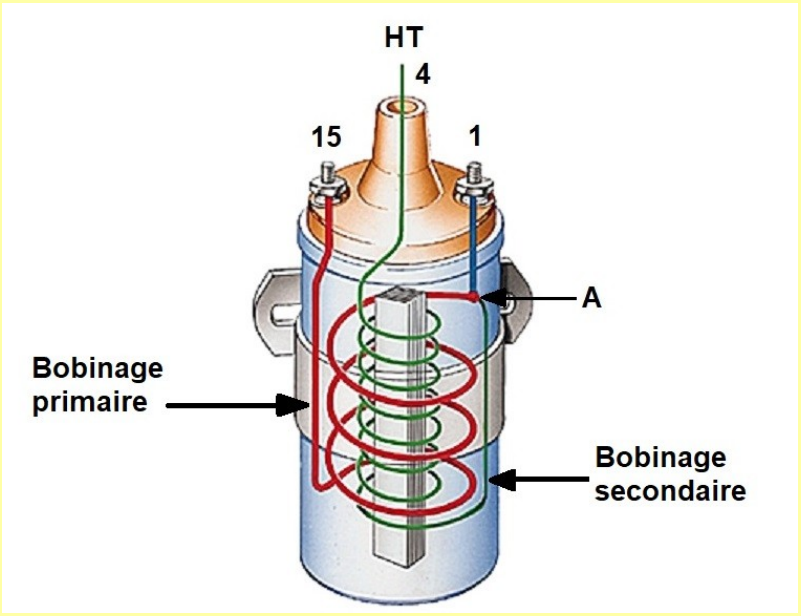

MZ

TECHNIQUE

ÉTUDE DU CIRCUIT ÉLECTRIQUE

Partie 2 : L’allumage

Principe général
Sur les MZ l’allumage est du type **batterie\bobine**.
Son rôle est de générer une étincelle de forte puissance entre les électrodes de la bougie afin d’enflammer le mélange air\essence dans la chambre à combustion.
Pour cela on utilise le courant électrique de la batterie.
Pour produire une étincelle assez puissante la tension de 6 ou 12 v de la batterie n’est pas assez élevée car elle doit être de l’ordre d’environ 15 000 v.



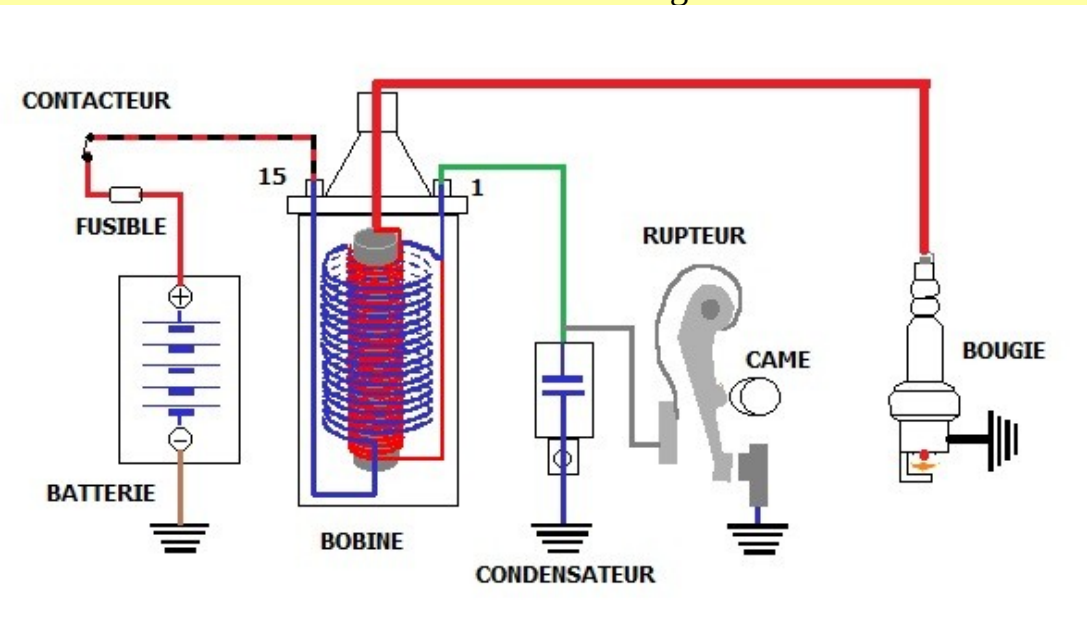
Afin d’obtenir cette valeur on utilise une **bobine** qui va agir comme un transformateur.
La bobine est constituée d’un noyau central entouré d’un bobinage relié à la bougie ou circulera le courant haute tension.
Autour de cet ensemble se trouve un autre bobinage ou circule le courant basse tension 6 ou 12V, il est relié d’un coté au positif de la batterie et de l’autre à un coupe circuit automatique commandé par une came entraînée par le moteur, **le rupteur**, le retour au négatif se faisant par la masse de la moto.


rupteur

Le circuit basse tension est aussi appelé **circuit primaire** et le circuit haute tension **circuit secondaire**.

L’ALLUMAGE

Le principe de fonctionnement est assez simple. Lorsque le rupteur est fermé, le courant basse tension circule et provoque dans le noyau une accumulation d’électrons. Lorsque le rupteur s’ouvre sous l’action de la came, le courant basse tension est interrompu un phénomène d’induction électromagnétique libère d’un seul coup les électrons accumulés dans le noyau ce qui induit, dans le circuit secondaire un courant de haute tension suffisant à créer l’étincelle à la bougie.

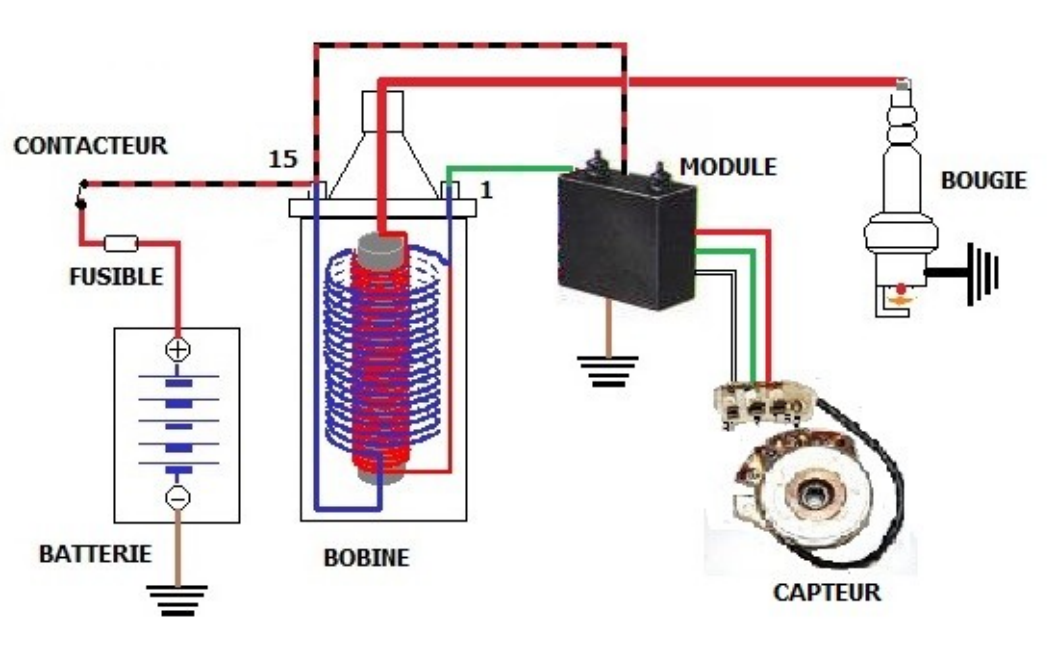


Afin que la totalité des électrons du noyau s’évacuent sous forme de courant haute tension vers la bougie, il faut que la durée d’ouverture des contacts du rupteur soit suffisante.
Cette durée est déterminée par la distance maximum d’ouverture du rupteur de l’ordre de 0,35 mm.
Ors le rupteur s’ouvre progressivement sous l’effet de la came et au début de l’ouverture les contacts sont très près l’un de l’autre et le courant basse tension peut passer tout de même créant un petit arc électrique. La coupure n’étant alors pas franche, le courant haute tension en sera affectée et l’étincelle trop faible.
Pour remédier à ce problème on intercale sur le circuit primaire un dispositif qui stockera le courant dès l’ouverture du rupteur et le restituera à sa fermeture c’est **le condensateur**.



L’ALLUMAGE

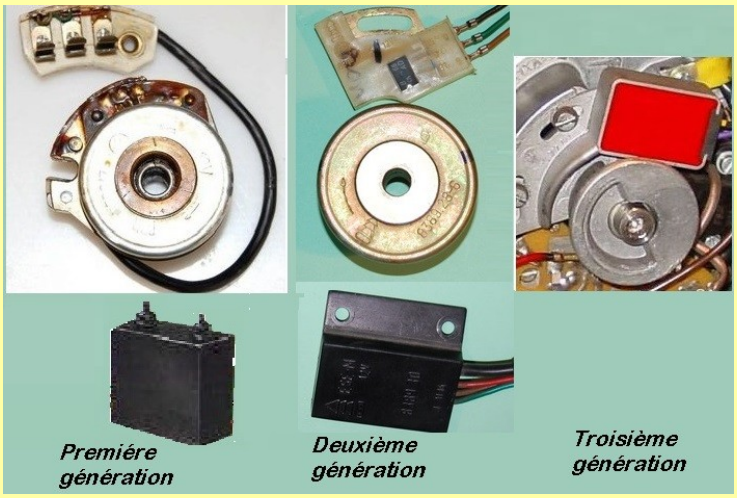
Variante de l’allumage électronique



Le principe est exactement le même, la différence est que la rupture du courant primaire n’est plus réalisée mécaniquement par un rupteur mais électroniquement.

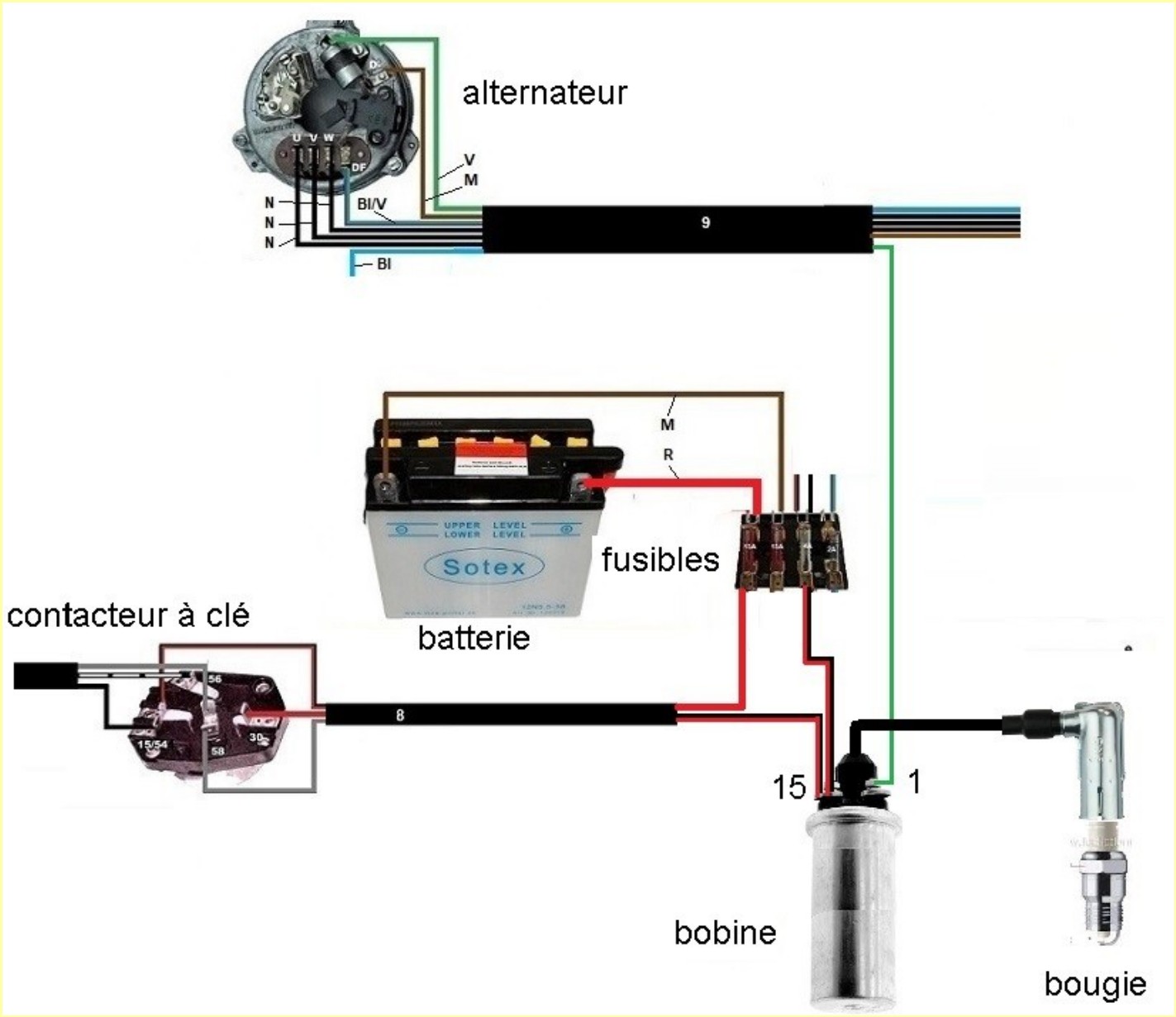
Un capteur, monté à la place de la came donc entraîné par le moteur, envoie, au moment donné, un signal électromagnétique à un module électronique qui l’amplifie et alimente un transistor déclenchant la coupure du circuit primaire de la bobine.

Les différents types d’allumages électroniques MZ



L’ALLUMAGE

Le cheminement du courant primaire de l’allumage part de la borne positive de la batterie, traverse un fusible et va alimenter le contacteur à clé par le fil rouge.
Une fois le contact mis il revient alimenter la borne 15 de la bobine par le fil noir/rouge la traverse puis ressort par la borne 1 pour rejoindre le condensateur relié au rupteur par le fil vert et retourne à la borne moins de la batterie par la masse.



L’ALLUMAGE

Pannes du circuit d’allumage

Les causes de panne sont multiples

- Batterie déchargée ou défectueuse
- Fusible grillé
- Bougie ou anti-parasite HS
- Condensateur HS
- Bobine HS
- Écartement du rupteur inapproprié
- Calage de l’avance à l’allumage non conforme

Pour tester le circuit d’allumage s’assurer en premier lieu qu’il soit bien réglé Électrodes de bougie écartées de 0,6 mm, écartement du rupteur 0,35 mm, avance à l’allumage entre 2,5 et 3 mm avant point mort haut

Pour vérifier si il y a de l’allumage déposer la bougie et munie de l’anti parasite mettre son culot à la masse contre le moteur, kicker, ou doit voir une étincelle bleutée entre ses électrodes. Une étincelle jaune et faible est souvent signe d’un condensateur fatigué. C’est pourquoi il est préférable de faire les tests avec une bougie et un condensateur neufs.

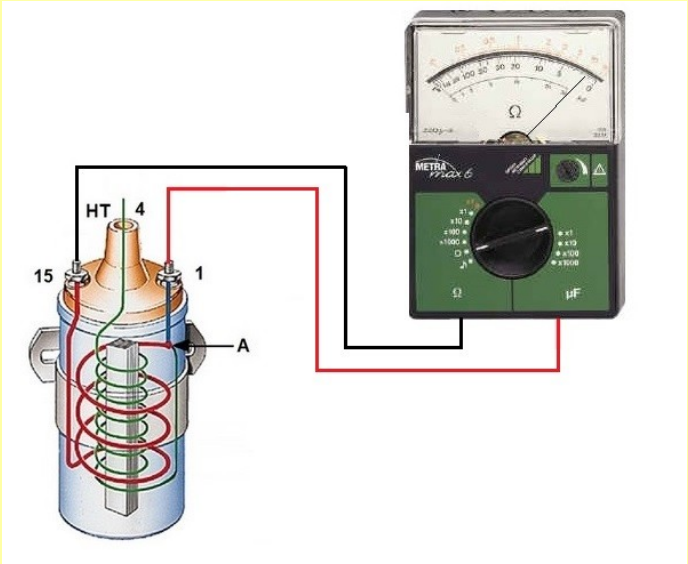
1- Mesurer la tension de la batterie on doit trouver 6 ou 12 V selon les modèles

2- Vérification de l’alimentation de la bobine

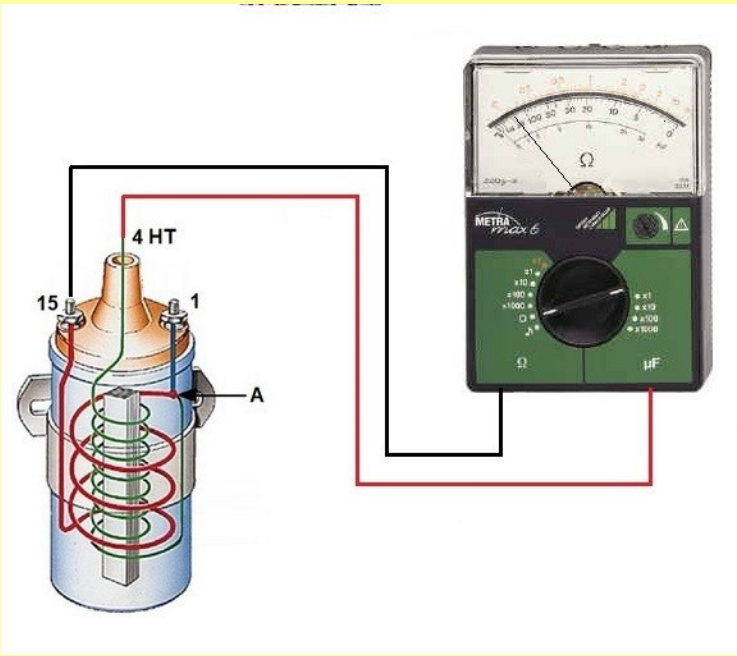
Brancher un multimètre entre la borne 15 de la bobine et la masse, mettre le contact on doit mesurer 6 ou 12 V. Dans le cas contraire vérifier les fusibles, si ils sont bons vérifier le contacteur à clé et les connections des fils.

3- Vérification de l’alimentation du rupteur

Brancher une lampe témoin entre la borne du condensateur et la masse, contact mis, la lampe doit s’allumer quand le rupteur est ouvert.



L’ALLUMAGE



Brancher ensuite l’ohmmètre entre la borne 15 et la borne 4 de la bobine, on doit mesurer entre 8000 et 10 000 Ohms pour une bobine de 6V et 10 000 à 12 000 Ohms pour une 12V.

Si ces valeurs ne sont pas atteintes, la bobine doit être remplacée.

NB : Lorsque la connexion **A** est coupée on mesure une résistance infinie, la bobine peut tout de même fournir une étincelle à froid mais cessera de fonctionner à chaud et devra également être remplacée.Si ces valeurs ne sont pas atteintes, la bobine doit être remplacée.

NB : Lorsque la connexion **A** est coupée on mesure une résistance infinie, la bobine peut tout de même fournir une étincelle à froid mais cessera de fonctionner à chaud et devra également être remplacée.

L’ALLUMAGE

Types de bougies et leurs correspondance

	CHAUDE		origine		FROIDE
INDICE THERMIQUE	220	230	240	250	260
MARQUE	REFERENCE				
AC		425Z /42F		41F	445Z
AUTOLITE/TURNER					2635
BERU		14-7A		14-5A	14-4A
BOSCH	W5A		W4A2		W3A / W3AC
CHAMPION		L85	L81		L78 / L4G
EYQUEM			755		1000
ISOLATOR			ZM 14- 225		ZM 14-260
KLG	FF70B		FF755		FF100
LODGE					3HN
MARCHAL/VALEO		35 / 36	35B	34S	2 / 33
MARELLI			CW6NP		CW9N
MOTORCRAFT					AV1X
NGK			B7H / B7HS		B8H / B8HS
NIPPON DENSO					W24FS
PRESTOLITE					14E.1
PAL					14-9




Isolator
Kombinat
VEB Keramische Werke
Hermsdorf
KWH
Isolator
SPEZIAL
die
Größte

VOYAGES ET BALLADES

LE TAMALOU BOURGOGNE TOUR



La mode est aujourd'hui au road trip au fin fond de l'Himalaya avec de gros trails aux sacoches carrées.

Mais pour des retraités qui n'ont ni le budget ni la santé, il fallait trouver une alternative. Avec trois de mes compères nous avons donc organisé le premier « MZ Tamalou Bourgogne Tour ».

L'itinéraire sera constitué de 700 km de petites routes et chemins qui suivent les canaux de Bourgogne , est-ce bien raisonnable pour nos foies fatigués ? Le tout en 5 jours, ça laisse du temps pour visiter les caves et les estaminets, et puis il y a les arrêts prostate, les pannes et les siestes. Les pilotes sont tous des sexagénaires confirmés, on cumule 252 ans à nous quatre !

VOYAGE ET BALLADES

Les machines de bonnes vielles MZ dont la plus jeune a 35 piges.



Nous partons donc de mon repaire situé au cœur du Morvan, le lundi, aux aurores (10h30), en direction de Nevers où nous serons accueillis chez des amis pour la nuit.

Ce sont 150 km qui devraient se dérouler sans encombre. Je dis bien « devraient », car après s'être arrêté dans le petit village de Lormes pour admirer le panorama, j'indique alors à mes trois compères avant de repartir qu'il y a une un poste d'essence dans le village en cas de besoin.

A priori tout le monde a du carburant, nous passons donc dédaigneusement devant la station. Au bout d' une dizaine de km la 125 de notre camarade Gilou s'arrête brusquement…Check up rapide et verdict panne sèche !!!

Notre Gilou, aussi adorable que tête en l'air, avait oublié de faire le plein. Récupération d'un litre de mélange sur l'ETZ et c'est reparti.

La pause suivante consistera en un pique-nique frugal (pâté, saucisson, camembert…) au bord des étangs de Vaux, suivi d'une courte sieste, pour repartir vers 15h.

La route se déroule alors sans encombre à 50/60 km/h de croisière jusqu'à ce que la 125 de Gilou refasse des siennes. Les symptômes sont clairs et nous connaissons ces machines par cœur : c'est le petit joint du starter qui fatigue.

Moi : « *Je t'en avais pourtant donné un neuf il y a peu* »

Gilou : « *C'est celui-là* »

On démonte : le joint est fripé comme les burnes d'un centenaire… Quel menteur ce Gilou ! On bricole comme on peut. Dans la bagarre une vis du carbu se fait la malle dans l'herbe, impossible de la retrouver. Vive le fil de fer !



Et ça repart jusqu'à l'étape où les copains Nivernais nous ont préparé un barbecue fort sympathique.

Après une bonne nuit et une séance de mécanique pour remettre la 125 à niveau, nous repartons en direction de Bonny-sur-Loire où nous avons loué un gîte très confortable. La chance est avec nous, nous passons à travers les orages.

La troisième étape Bonny-Sens nous réserve quelques surprises. Nous visitons le pont canal de Briard et Rogny les sept écluses, puis c'est Pizza party à Château Renard, et peu avant l'arrivée c'est la vielle MZ de 1973 qui s'arrête. Batterie à plat, ça ne charge plus.

Réfléchissement !!! Nous décidons de laisser Jeannot et sa moto dans un chemin creux, et nous partons à trois en direction de l'étape : environ 30 km. Une fois sur place, nous prélevons la batterie de la moto de Didier, la seule compatible, et repartons dépanner Jeannot. Gilou est fatigué et il reste au camp pour préparer la bouffe. C'est donc Didier qui m'accompagnera avec la 125 de Gilou.

Trente bornes au taquet, enfin 80/90 km/h, et la vielle TS de Jeannot retrouve du jus. Il ne reste plus qu'à refaire le chemin en sens inverse, et ça sera une bière fraîche et une bonne douche.

C'est sans compter sur les talents de Gilou en matière de préparation grand raid. Voilà t'y pas que dans un grand gauche à fond, Didier nous fait une embardée qu'il parvient miraculeusement à maîtriser : roue arrière crevée. Rien d'étonnant quand on réalise que le pneu doit dater d'avant la chute du mur de Berlin.



Qu'à cela ne tienne ! On devrait avoir tout ce qu'il faut pour réparer, vu que Gilou était chargé de convoyer les chambres à air de rechange. Mais c'est une fois le jante à nue, qu'on réalise qu'on n'a pas de chambre à air neuve pour remplacer la défaillante, certainement pour gagner du poids, Gilou les a laissées chez moi, dans sa voiture…

Heureusement Gilou est dans son fief. Il dégote une roue avec un pneu neuf, et son charmant voisin nous l'apporte. C'est reparti direction l'étape, pour des pâtes à la carbonara et diverses liqueurs. Gilou est meilleur cuisto que mécano, et en plus il met l'ambiance, grosse rigolade et une bonne nuit.

Le lendemain matin nous réparons la moto de Jeannot, une petite résistance avait cramé. Ce n'est vraiment pas solide une MZ, ça tient 45 ans, et ça lâche sans prévenir ! Heureusement on ne part pas sans biscuits. Un régulateur traînait dans une sacoche. On le monte, et c'est reparti direction Ancy-le-Franc pour la quatrième étape.

Parcours sympa : forêt d'Othe, puis vignoble du Châblisais. On évite encore les orages jusqu'à 7 km de l'arrivée où nous prenons finalement la saucée. Heureusement le gîte municipal est confortable, et les motos dormiront à l'abri.

Le dîner se fera au restaurant : côte de bœuf sauce Époisses et une petite bouteille d'Irancy.



Après l'effort, le réconfort !

Le lendemain, la dernière étape commence dans le brouillard qui laissera rapidement la place au soleil. Nous déjeunons à Alésia, et rejoignons le Morvan en louvoyant par les routes forestières.

Le bilan de ce périple est des plus positif. Au départ, des étapes de 150 km journalières peuvent paraître courtes, mais vu l'état des machines et des pilotes, c'est bien assez. Les motos « vintages » sont parfaitement adaptées à ce genre d'exercice, et les pannes rencontrées n'ont pas été rédhibitoires. Au contraire, elles ont pimenté l'histoire, et ça fait des trucs à raconter, et à déformer…Bref, que du bonheur !

LE COIN DES SPORTIFS

Des MZ sur la piste

Dans les années 60, afin de développer des technologies innovantes en matière de moteur 2T, l'usine MZ possédait un département course, dirigé par l'ingénieur Walter Kaaden, qui produisait des machines de grand prix capables de rivaliser avec les plus grandes écuries



Les motos de série à vocation plutôt utilitaire ont tout de même bénéficié de ces technologies de tel sorte que leurs performances peuvent facilement être améliorées.

Fort de ce constat un groupe d'ami a décidé, un soir de libations, de monter une petite écurie de course sans prétention, pour participer à des démonstrations, montées historiques, roulage sur piste... avec des MZ « coursifiées » et une Motobécane 125 LT3 un des compères étant un inconditionnel de la marque.

Les machines choisies sont des 125 ETZ dernières génération avant le passage au 4T.

Il fallait trouver un nom au team. Une des machine récupérée provenant de Pologne avait gardé l'autocollant de l'importateur POLMOZBYT, pourquoi ce nom attira notre attention je l'ignore encore mais le POLMOZBYT RENNFAHRER TEAM était né.

LE COIN DES SPORTIFS

Pour rester dans l'état d'esprit MZ, le budget se devait de resté contenu, la barre des 1000 € tout compris ne devant pas être franchie.
Deux machines plus très fraîches furent dégottées pour une poignée de cerises, dans un premier temps on les débarrassa de tout le superflu.



Le moteur est entièrement révisé et préparé pour délivrer le plus de watts possible tout en restant fiable, cylindrée portée à 150 cc, optimisation des passages de gaz, carburation adaptée et allumage électronique.





LE COIN DES SPORTIFS

Le reste des équipements provenant de diverses récupération.
La mécanique a été confiée à votre serviteur mais en ce qui concerne la cosmétique ce sont les pilotes qui mirent la main à la pâte pour finaliser leur machine bien souvent avec les moyens du bord. Parti d'une même base le résultat donne deux machines complètement différentes.



La première terminée a tout naturellement été baptisée
DIABOLIK MZ 1



Et la seconde vous l'aurez deviné
DIABOLIK MZ 2

LE COIN DES SPORTIFS

LES PILOTES

Amis d’enfance et passionnés d’arsouille depuis l’adolescence, Jean-Paul dit « Pome » et Thierry surnommé « 2Bel » forment le duo de départ pour le deux MZ



Didier surnommé « Didier » le frère de Thierry inconditionnel des Tobec complète le trio.



LE COIN DES SPORTIFS



Rencontré lors de la coupe Motobécane, ou nous sommes régulièrement conviés, et séduit par l'efficacité et la simplicité de nos machines, Franck ancien vainqueur de cette dite coupe et de bien d'autres compétitions, notamment le Bol d'or en 1980 a souhaité qu'on lui prépare une petite MZ pour s'amuser avec nous.



Lors de ses fréquentes visites à l'atelier pour peaufiner sa petite ETZ, il a flashé sur ma Skorpion modèle dont il avait vaguement entendu parlé mais qu'il connaissait mal. Il en trouva une qu'on remis en route et transformée pour la piste.





LE COIN DES SPORTIFS

Lors des premières sorties les petites ETZ suscitaient la curiosité et faisaient sourire certains mais une fois en piste elles étaient loin d'être ridicules et tenaient la dragée haute à des machines beaucoup plus sportives au départ.





LE COIN DES SPORTIFS

Sans se prendre au sérieux ces petites machines nous permettent, lors des différentes manifestation réservées aux motos anciennes, de retrouver l'ambiance des paddock de nos 16 ans à moindre coût.






ETZ
IFA
MZ ETZ 150

DOSSIER LA MZ 250 ETS

Une baroudeuse sportive

Durant la décennie 50 MZ n'a produit en série que des modèles utilitaires correspondants à un besoins de déplacement moins cher que la voiture.
Ors au cours des années soixante la moto devient un objet de loisir et le coté utilitaire n'est plus la priorité recherchée, principalement chez les jeunes, mais le plutôt caractère sportif.

Les ventes, surtout à l'export sont en stagnation c'est pourquoi MZ décide, à l'aube des années 70, de concevoir un modèle sportif d'autant que les motos de courses de l'usine sont assez performantes et remportent quelques succès.

Ils élaborent une 250 et une 175 en reprenant certains éléments de la partie cycle de la 250 ES/2 ainsi que son moteur retravaillé pour gagner en puissance.



MZ 250 ES/2

La 175 est vite abandonnée, seulement 113 unités furent produites principalement pour le marché Thailandais.

Son réservoir de grande capacité et la fourche télescopique d'inspiration Anglaise, la légende raconte que Walter Kaaden avait échangé des freins de MZ de grand prix contre une fourche Norton pour l'étudier, lui confèrent un look plus sportif tout comme sa roue avant désormais de 18 pouces.

DOSSIER ETS 250

Produite de 1969 à 1973 à un peu plus de 16 000 exemplaires, elle recevra l'appellation **ETS** déjà utilisée pour les modèles enduro d'usine, **E** pour Ein cylindrer (mono cylindre) **T** pour Télégabel (fourche télescopique) et **S** pour Swing (bras oscillant).

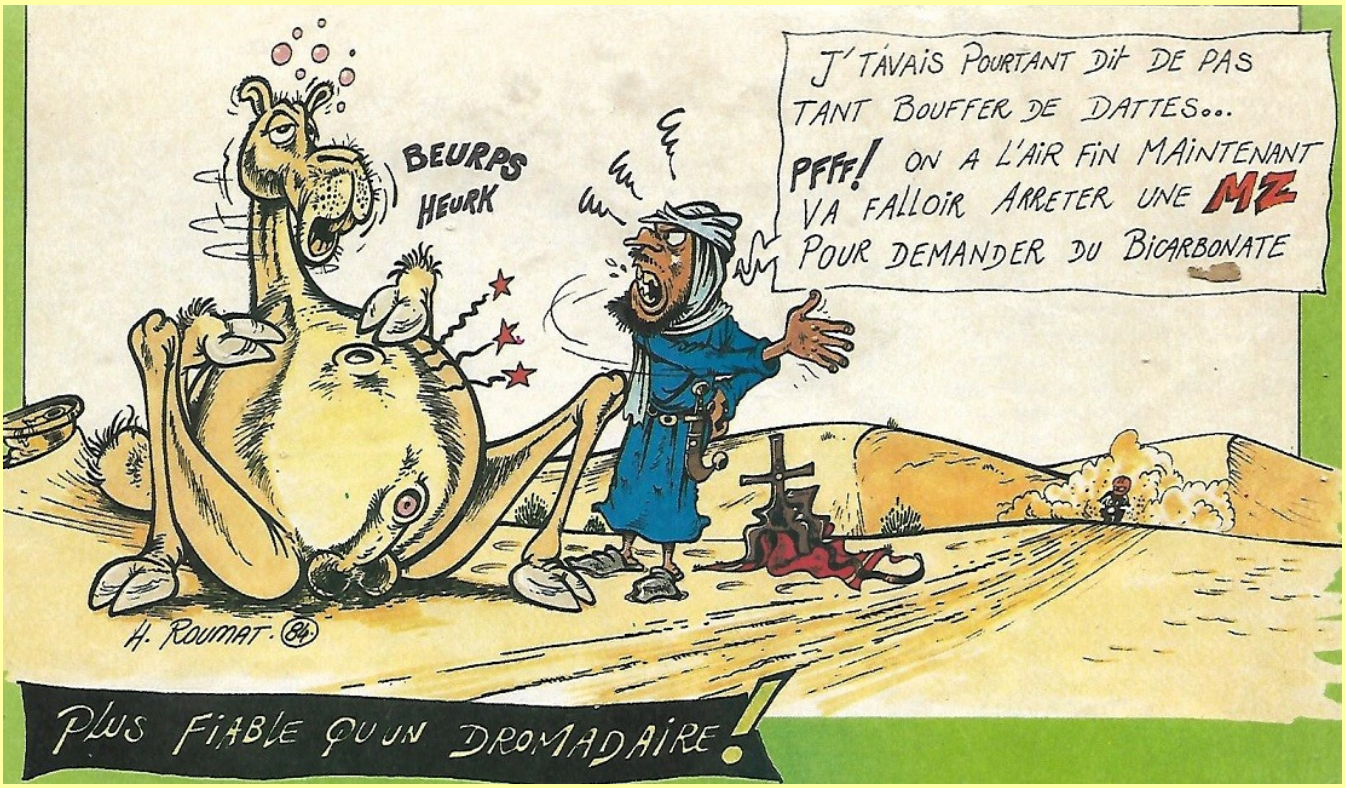


MZ ETS Trophy sport

Il est à noter que fort de ses succès lors des ISDT, ou MZ remporta durant les années 60 le Trophée à de nombreuse reprises avec leurs modèles usine, les ETS reçurent rapidement, comme avant elles les ES/2, l'appellation Trophy sport en référence à ces victoires.

Bien que plus agile que ses devancières grâce à sa fourche et une roue avant désormais en 18 pouces, dotée d'un bon freinage, tenant bien la route et d'une puissance supérieure de 10 % par rapport aux ES, ses 21 cv ne suffirent pas, de l'autre coté du rideau de fer, à la classer parmi les sportives, il faut dire qu'a l'époque la concurrence Nippone affichait parfois dans cette cylindrée des puissances supérieure de 10 cv .

Elle a cependant réussi a séduire une autre catégorie de motards que les sportifs, son confort plus que correct, sa robustesse, son entretien simple et réduit ont fait d'elle à l'époque la moto préférée des baroudeurs au long cour.

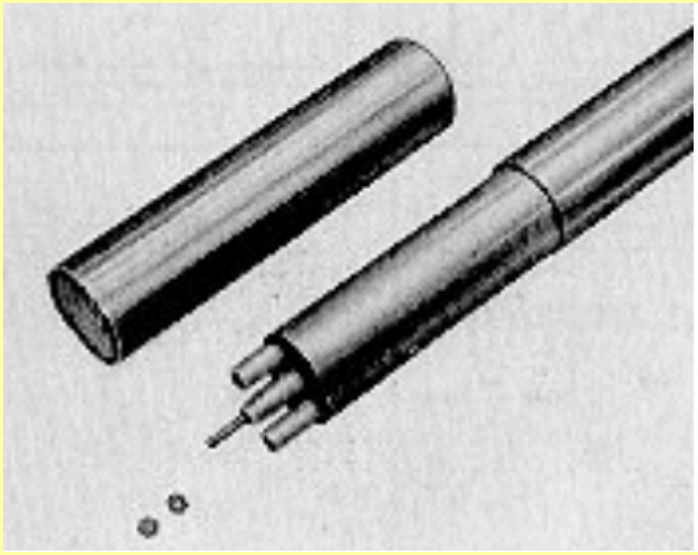


De plus son réservoir lui confère une autonomie d'environ 400 km , on ne compte plus les périples accomplis à son guidon, les pistes et les déserts traversés, d'ailleurs sa sobriété environ 4 L/ 100km et la bosse que forme son gros bidon l'ont fait surnommer
« Le chameau »

DOSSIER ETS 250

Techniquement, elle garde ce qui fait des MZ des montures infatigables, le monocylindre 2T à boite 4 vitesses monté dans le cadre sur silent bloc pour filtrer les vibrations, la chaîne sous carter étanche, le carburateur protégé par un capot, le pot d'échappement long comme un jour sans pain est démontable pour l'entretien des chicanes.







Elle est dotée d'une longue selle munie à l'arrière d'un petit compartiment bien pratique qui renferme la trousse de bord. Elle bien adaptée au duo ou à la position en « limande »,n'oublions pas qu'au départ c'est une sportive.

Le petit guidon d'origine monté sur l'avant du T de fourche renforce l'aspect sportif. Un guidon haut sera rapidement proposé avec les câbles correspondants.
Le compteur est intégré dans le phare et le rétroviseur en bout de guidon.



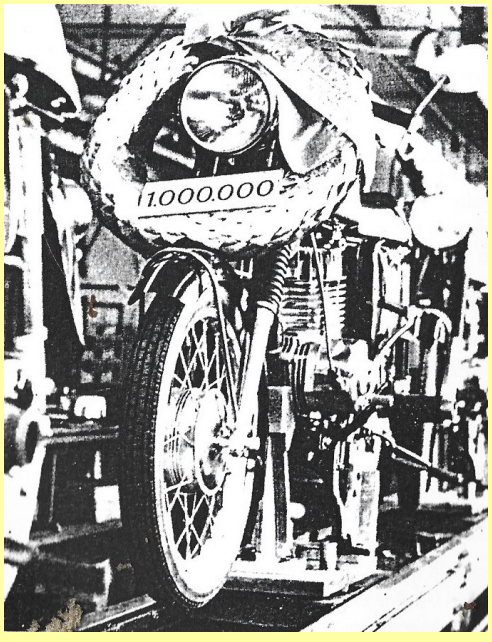
DOSSIER ETS 250

Elle est proposée à sa sortie uniquement en rouge, c'est connu les motos rouges vont plus vite, elle sera suivie d'une version en jaune dès 1971. A noter qu'il y a eu deux nuances de rouge, une claire et une plus foncée. Les flancs sont noirs, les gardes boue noirs ou gris argent.



Considérée par beaucoup comme la plus belle des MZ elle est aujourd'hui assez recherchée d'autant que le nombre importé en France est assez faible, 649 unités seulement.

Une anecdote, la millionnème MZ produite est une 250 ETS



DOSSIER ETS 250

Les clignotants

La plus part des publicités montrent des machines dépourvues de cet équipement, le barré rouge d'homologation du service des mines ne précise rien à ce sujet, cependant en France, un arrêté de 1968 défini les caractéristiques généraux des clignotants moto. Il est donc recommandé d'en équiper les ETS , à l'époque il était possible de faire installer le système en bout de guidon qui équipe d'origine les MZ ES. A noter que la cocotte coté droit est prévue pour recevoir l'inverseur.





DOSSIER ETS 250

Il existe une version spéciale non destinée au public mais à l'escorte présidentielle, la 250 ETS « ESKORT ».

En 1973 alors que la production de la 250 ETS s'arrête, l'usine consacre ses dernier modèle à la fabrication de cette ETS un peu spéciale, dotée du moteur de la 250 ETS G d'enduro à 5 vitesses développant 24 cv, elle munie d'un carénage intégral, d'un guidon spécifique et équipée d'une radio. Elle arbore une livrée noire et grise et des flancs de réservoir chromés ; 30 machines seront construites cette année là puis une trentaine d'autres en 1975 destinées au gouvernement Hongrois.





On peut regretter que son moteur n'ai pas équipé les ETS « civiles » ce qui aurait encore renforcé leur caractère sportif.

DOSSIER ETS 250

DONNÉES PRATIQUES

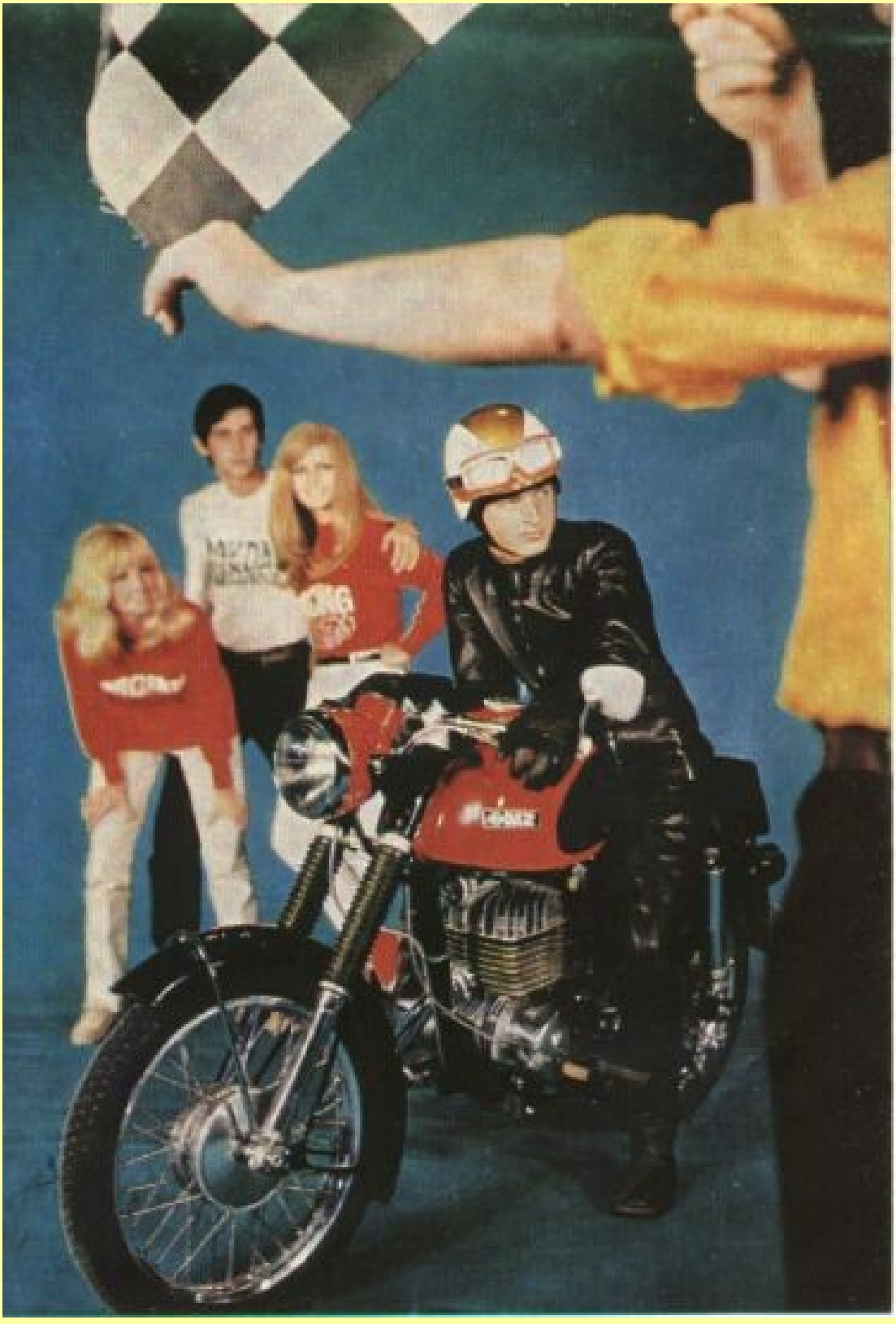
ETS 250		**ETS 175**	
Production 1969	21 unités	Protection 1969/1970	113 unités
Production 1970	2739 unités	Quantité exportée	108 unités
Production 1971	4501 unités		
Production 1972	3698 unités		
Production 1973	1013 unités		
Production totale	16 222 unités		
N° de série commence à	3500001		
Quantité exportée	3 480 unités	Dont 649 en France	

COLORIS	
Rouge clair	RAL 3001
Rouge foncé	RAL 3011
Jaune	RAL 1003
Gris argent (gardes boue)	RAL 7001
Noir (gardes boue & Flancs)	RAL 9005

DOSSIER ETS 250

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre 2T	**Électricité**	
Alésage	69 mm	Générateur	Dynamo 6 V 60/90 W
Course	65 mm	Allumage	Type batterie/bobine
Cylindrée	243 cc	Point d'allumage (avance)	3 mm -05 avant PMH 22°15 angle de rotation
Lubrification	Mélange 33:1 (3%) **	Écartement rupteur	0,30 mm
Taux de compression	10:1	Batterie	6 V 12 Ah
Puissance	21 CV SAE	Bougie	Isolator M 14/260
Boite de vitesse	À 4 rapport	Éclairage avant	40/45 W
Transmission	Chaîne sous carter	Éclairage arrière	4 W (stop 21 W)
Carburateur		**Partie cycle**	
Type	BVF 28 N 1-3	Cadre	Acier simple berceau
Passage des gaz en mm	28	Fourche	Télescopique à amortissement hydraulique
Gicleur principal	115	Suspension AR	Oscillante
Puis d'aiguille	67	Roue AV	18 pouces
Aiguille	D 1 à 7 crans	Roue AR	16 pouces
Position	3 ème cran (4 ème durant rodage)	Freins	Tambours 160 mm
Gicleur de starter	100	**Capacité et poids**	
Gicleur de ralenti	40	Réservoir essence	22 L
Gicleur de pointeau	18	Huile de boite	0,750 L
Niveau de cuve	14 mm du plan de joint	Poids à vide / tous pleins faits	134 kg / 151 kg
Vis de richesse	Ouverte de 2 à 3 tours	Charge utile	320 kg
Filtre à air	Cartouche papier	Longueur	2200 mm
	** 50:1 (2%) avec huiles semi-synthèse modernes	Hauteur avec petit guidon	750 mm



Réalisé par MZ *& CO*

https//:mz--co.webnode.fr https//.facebook.com/MZ-CO

Vente et reproduction interdites ©