

MZ- viesti 2/2013





MZ-Viesti

vaivatta eteenpäin:
Suomen MZ-ajajien jäsenlehti
kaikki vähässä
kestävä & asiallinen,
kallistetaan hyvin valittuun
suuntaan. Aineisto:
K. Virtanen Pitkäkatu 32-34 C
42 40700 Jyväskylä

keiyyo.keio@gmail.com

**Suomen MZ-ajajat
jäsenmaksu vuodelle 2014
E 13 tilille:**

Lohtajan OP 523700-210330

Laittakaa tiedotusosaan jäsenen
nimi & osoite näkyviin
(huom, myös jos maksaja olisi
toinen)

Talous& jäsenrekisteri.

**Veijo kinnunen
Sainsalontie 57
68230 Lohtaja
numa@nic.fi**

***MZ-FAHREN ALLEN
LÄNDEN, VEREINIGT EUCH!***

Kansikuva: Seppo Turunen ja MZ
Enduro special.

Takakansi: MZ-Skorpion 660

MZ - Viestin tekeminen!

Lehdessä 1/2013 Keijo kirjoitti, että "Lehdentekeminen on muuttunut hankalaksi. Nyt jos koskaan on aika vaihtaa MZ-viestin toimittajaa" ... ja niin edelleen...

Kevällä käytiin seuraavanlainen keskustelu sähköpostissa!

"Kyselet uutta päätömittajaa lehden tekoon? Jos vapaaehtisia ei löydy niin voitaisiin järjestellä niin, että otan vastuun taitosta toistaiseksi. Mulla on pakemaker taitto ohjelma ja jonkin verran taitto kokemusta. Voitaisiin jakaa homma niin, että sinä kirjoittelet entiseen malliin ja tarkastelet jutut, sitten tehtäisiin seema, josta taittaisın lehden.

Mut kuunnellaan ensin mitä kentätä löytyy?" t,kalle

"Tuo ehdotus on varsin toteuttamiskelpoinen. Voisi vähän "tuoreuttaakin" sanotaan, uudistaa, lehteä.....

Katsotaan eteen päin!"

Keijo

Aikaa on vierähtänyt ja "kentältä" ei ole paljon ääntä kuulunut. Joten on menty eteenpäin, että Keijo on oikolukenut ja korjaillut juttuja ja lähettänyt ne edelleen minulle taittoon.

Tämän lehden taitossa olen huomannut kuinka suuri homma tämä on amatöörille, joka samalla joutuu opettelemaan uusia systeemejä taiton yhteydessä.

Kuvat ovat olleet tähän asti varsinainen koettelemus ja voi vielä tuoda ongelmia kun sähköistä siirtoa tehdään painoon. Perästä kuuluu sanoi torventekijä?

Jutut tulisi toimittaa normaalina tekstinä ilman mitään ylimääräisiä merkkejä ja aluevarauksia. Myös automaatiotavutusta tulisi käyttää. Käsın tehdyt tavutukset joutuu poistamaa manuaalisesti, joka on taittopöydällä verrat hankalaa. Ylimääräiset tyhjät välit tuottavat myös runsaasti töitä, joten vain perustekstiä.

Kirjoitukset toimitetaan edelleen Keijolle. Kuvat minulle joko paperina tai sähköisesti JGP muodossa. Näillä eväillä mennään. Ei muuta kuin kirjoittamaan kaikesta mikä koskee Mztaa taikka laajemmin omista tekemisistään, ja kuvia sieltä missä pyörällä liikkuu, ne ovat enemmän kuin puoliruokaa.

Talous näyttää siltä, että ainakin sen puolesta tätä numeroa paksumpiakin on varaa valmistaa, jos tulee aineistoa mistä tehdä.

terveisin Keijo ja Kalle

Takaisin kotiin



Vierähti vuodet nopeasti (ilman MZ:iä) 5 v..... siitä asti kun möin ETZan. Olen koko ajan pitänyt silmällä Nettimotoa josko sieltä löytyisi sopivanhintaista TSSää. Mulla on siitä mallista niin mukavia muistoja lapsuudestani, kun asuin Porvoossa Thorolf Bärlundin naapurina 20 vuotta.

Olin 5-vuotias, kun muutimme Porvooseen, ja isälläni oli kolmivuorotyötä Pekemalla (nyk. Borealis) Sköldvikissä. Ja kun isä tuli kotiin, hän lähinnä nukkui, kun me oltiin hereillä. Mutta naapuri-sedällä oli aikaa meille ja kertoi mulle MZan salat jo lapsena. Aina kun oli jotain uusia säätöjä tehty, niin Thorolf sanoi mulle ”tässä kypärä sulle ja nyt testiajelulle”. Ja sehän vasta pienelle pojalle oli jännää. Äiti tietysti oli kauhuissaan, koska moottoripyöräily oli kuulemma vaarallista. Mutta aina kun kuulin MZan sirkuttelevan



naapurin pihalla, niin oitis sinne tietysti, ja monet testiajot ja säädöt olen ollut mukana ”valvomassa”, että kaikki tulisi oikeen tehtyä.

Ja joka kesä kun Thorolf oli menossa lomalle (usein Italiaan) hän pyysi minut mukaan, mutta äiti ei päästänyt. Joten päätin, että kun minusta tulee iso, niin ajan omalla moottoripyörällä, ja monet reissut ollaan tehty Thorolfin kanssa.



Tumppi Grönqvist ja Thorolf Bärlund

Tässä on nyt pieni juttu mun neljänestä Mitsistä. Ensin oli ETZ -91 ja sitten ES/2 -67, ETZ -84, jolla olin mm. Norjassa lomalla 2000-luvun alussa.

Nyt uusin MZ on TS 250 1976, ajettu 20 tkm. Tosin moottori puuttui siitä, kun ostin sen, mutta Karri hommasi mulle käyttämättömän moottorin, siihen malliin sopivan. Joten nyt on asennushommat vielä vähän kesken. Sähköhommat ei ole mun vahva ala, joten maltilla tässä yritän parhaani.

Tavoitteena on PALJON kilometrejä TSällä ensi kesänä... joten ehkä nähdään jossain tienpäällä tai Tapaamisajossa Huopanankoskella, jos keikoiltani vain kerkeän. Hyvää kevättä ja kesää teille ja turvallisia kilometrejä.

*Terveisiä Koskenkylästä toivottaa
Tumppi Grönqvist*

21. MZ-tapaamisajo Viitasaari, Huopanankoski 14.-16.6.2013.



Ajelin Italian-pyörällä torstai-illaksi Jyväskylään. MZ-Kanuni ei ollut laittanut itseään lähtökuntoon poissa ollessani, ja vaikka perjantai oli niin sateinen, etten saanut houkutteluksi itseäni tielle, en silti kajonnut Kanuniin, vaan lastasin tavarani samaan ajoneuvoon jolla olin liikkeellä. Lauantai valkeni kuivana ja kirkkaana.

Nelostie veti niin hyvin että päätin pysyä sillä Vaasan-tielle saakka. Hiukan ennen Viitasaarta tuli vastaan punainen MZ, jonka ehdin tunnistaa TS:ksi. Koski-Market löytyi virtaavan veden viereltä, tulin sopivasti aamiaiselle, ja kuulin että vastaan tullut MZ-ajaja oli Tomppa Grönqvist, jonka oli oltava tänään

takaisin Koskenkylällä, joten hän oli tullut jo torstaina.

Wanhat Parrat olivat järjestäneet tämänkertaisen ajon mukavalle paikalle, ja pääsin luksusmajoitukseen muutaman sadan metrin päähän – kokonainen talo oli käytössä, kosken puolella oli pitkä parvekekin.

Aika kului aivan liian nopeasti rupallessa, mutta ehdin sentään kiertää Alangon Pasiin kanssa kosken reunoja siltojen väliseltä matkalta. Ajelu jäi väliin, koska se aika oli järkevää käyttää palkintojen jaon järjestelyyn. Järjestäjät olivat hyvillä suhteillaan hankkineet mukavankokoiset pokaalit vakioansioihin.

Jatkuu sivulla 6

Palkinnot menivät seuraaville henkilöille:

Pisin matka: **Jens Feuerpfeil** MZ 500 Rotax
noin 1 300 km



Pisin matka Suomesta nainen: **Vappu Laita-
harju** MZ ETZ 250 Jyväskylä.

Pisin matka Suomesta mies: **Esa Jokinen**
Vantaa, noin 440 km.

Sabinelle Saksasta luovutettiin metalli-
merkki, koska hän toi perille sähkövikojen
riivaaman Simsonin.



Iäkkäin kuski: **Pertti Kaipainen** MZ Red
Star

Sivuvaununpalkinto: **Arja ja Seppo Aaltonen**

*Aktiivisesta ja sitkeästä MZ-harrastuksesta
ja ajamisesta:* **Arto Hirvonen**, Varkaus.

Nuorin MZ-ajaja: **Ilkka Lehtonen**, Vaaja-
koski.



Bachira vaati huoltoa, **Ilkka** taustalla

Entistys/rakentajan palkinto: **Seppo Turu-
nen**, Hyvinkää. MZ Enduro special.



*Aikaa, vaivaa ja taitoja säästelemättömällä
avuliaisuudella poisti ongelmia epäonnisten
pyörien parissa:* **Matti Ampio**, Nakkilan kir-
kon vaiheilta.

Epäonninen Suomesta: **Pekka Kyrö**.

*Erikoispalkinto uhrautuvasta työskentelystä
MZ-ajajien hyväksi:* **Olli Niinikangas**, Jyväskylä.

Vanhin pyörä: **Vesa Jokinen**, MZ ES175,
1960.

Palkintosade jatkuu

Vieraamme Norjasta: Stein Jörgensen



Norjalaista kalustoa näkee harvemmin

*Iloksemme tänäkin vuonna saimme tukea tapahtumallemme arvostetuilta, vaikutusvaltaisilta, huomattavilta ja ennalta arvaamattomilta tahoilta, kuten **Nano-Grönberg** –konsernilta, jonka superpokaalin saivat: **Sillmannit** Tampere.*



Sillmannit ovat siirtyneet uudenpaan kalustoon
js tankki kiiltää

*Arvonnan pääpalkinto: **Osmo Rajalin***

*Kiertopalkinto I: Jaettiin tällä kertaa perusteena juttujen kirjoittaminen MZ-veistiin: **K. Virtanen** (tämä oli niin yllättävä veto, että menin sen verran vähäsanaiseksi, että nyt Mitzi-veisti tulee sitten vasta tässä...)*

*Kiertopalkinto II: **Viitasaaren Wanhat Parrrat**, jotka järjestivät mallikkaasti viihtyisän ja mieleenpainuvan MZ-ajon 2013.*



Wanhat Parrrat oliivat toneet myös kalustoaan
kaiken kansan katseltaviksi

.....
• Suomen MZ-ajajat kiittävät Wanhojen Partojen kollektiivia: **Pauli Pajumäki, Matti Tammisaari, Lauri Rajalin, Osmo Rajalin, Ilpo Liimatainen, Alpo Sääksjärvi, Eero Anttila, Seppo Niskanen, Matti Varis, Matti Hyvärinen, Raimo Lipponen & Co.**
.....

21. MZ-tapaamisajo

Jatkoa sivulta 3.

Myöhemmin illalla hanurimusiikki veti tanssijoita lavalle. Kun menin hakemaan huppua päähäni pyörän sivulaukusta, en ollut uskoa korviani, kun kuulin kuin Viron Matti kertoisi: ”kun tulemme Budapestiin, etsimme



Kertoja itse: Kokon Paavo ajeli “putaalta” ja toi edellisenä yönä pyydystettyjä ja savustettujavielä lämpöisiä siikoja maistiaisiksi

moottoripyöräliikkeen ja kysymme paljonko maksavat ketjut ajonevoihimme. Sitten kysymme, mikä on hinta, mikäli ostamme kahdet. Sen jälkeen kysymme millä hinnalla saamme tusinan ketjuja. Veikkaanpa, että sii-

nä vaiheessa, kun kysymme paljonko kaksi tusinaa ketjuja maksaa, yksikköhinta tulee olemaan jo hyvin edullinen...

” Osoittautui, että jutun kertoja oli asunut Pihtiputaalla tämän nimeltä mainitun matkamotorismin, trial-kilpailulajin, ja yleensä moottoripyöräkulttuurin kaikinpuolisen kehittäjän naapurina. Niinpä tarinointi oli äänenpainoja myöten niin tutunoloista että aluksi kylmät väreet kulkivat pitkin selkärankaani – sen olen tullut tuntemaan suuren taiteen tunnusmerkkinä. Matti Virolle aikoinaan yksi ilta oli moottoripyörätarinoille vasta alkulämmittelyä, ja vastaavasti tuntui perinne olevan hallussa tälläkin kertojalla. Mutta tuli aika lähteä kortteeriin, sillä olin havainnut siellä Landola-kitaran, ja kun tanssilava-estradi oli paikallisen hanuristin hallussa, Kuitusen Matti toi hanurinsa ”meille” ja aloin etsiä sointuja humpan, tangon, ja masurkankin säestykseen (hiukan vaivalloista oli, viimeksi sellaisia olin säestänyt nelisenkymmentä vuotta sitten, mutta löytyihän ”Partisaanivalssi”....).

Keijo



Huom! Seuraava, 22. MZ-tapaamisajo (2014) järjestetään Savonlinnan alueelle.

Kesärientoihin Huopanankoskelle.

Mitsi oli saanut levätä tallissa 2012 Pystymettä-ajon jäljiltä aina kesäkuun alkuun, jolloin työnsin pelin mäkeen. Kurkistus tankkiin – polttoainetta näytti olevan. Hana auki, ryyppy päälle, pari potkua kiksistä, virta päälle ja potkuja. Ei minkäänlaista henkeä! Missä vika? Välähti, että olen rakentanut ”tappokatkaisijan”, joka on ilmeisesti väärässä asennossa. Naps ja potkaisu, iloinen sirkutus alkoi.



Suojassa sateelta

Siitä paikasta pyörän selkään ja parin kilometrin lenkki kotipolulla, kaikki toimi moitteettomasti. Siitä ajovehkeet päälle ja noin 70 km lenkki nastarenkain, jotka olivat alla edelliseltä reissulta, eli pystiksestä.

Sitten aloitin valmistelut MZ tapaamisajoon Huopanankoskelle. Suvigummit alle, pientä huoltoa. Kaikkiaan noin 200 km ”koeajoa” ja sitten oltiinkin valmiit lähtemään kohti Viita-saarta.

Keskiviikkona laitettiin keula kohti pohjoista aurinkoisen sään valitessa. Päivän tavoite oli Ruoveden Viirtalanniemi, jossa on tuttavalla mökki.

Matka sujui mukavasti, mutta perillä ei löytynyt vaunun boksen avainta, joten pientä väkivaltaa käyttäen istuimen selkänoja irti ja sitä kautta tavaratilaan. Sieltä se avainkin löytyi, kun oli liukunut penkinalusjemmasta sinne. Pari yötä mökkeiltiin ja perjantai-aamupäivällä matka jatkui. ”Kaivattu” vesisade alkoi

juuri kun lähdimme ja sitähan sitten riitti koko päivälle.

Perjantain kylmä ja sateinen sää varmaa vaikutti monen mitsimiehen ja -naisen kotiin jäämiseen. Iltaan mennessä vain noin 25



Kuivaamo toimi

urhoollista oli uhmannut säätä ja saapui kylmissään ja märkänä paikalle. Pian alueella ollut kota täyttyi naruilla roikkuvista märistä ajovarusteista. Nuotion loimussa varusteet kuivuivat odottamaan seuraavia koitoksia.

Kaikkiaan lauantai-iltaan mennessä oli noin 50 MZ harrastajaa saapunut paikalle. Kaukaisimmat Saksasta ja Norjasta.

Viikonloppu vietettiin perinteisen kaavan mukaisesti, kaikilla oli mukavaa, tanssittiin Kuitusen Matin hanurin ja paikalla olleen orkan tahdittamana.



Huopanankoskelta löytyy myös Juhani Aho museo!

Sunnuntai valkeni aurinkoisena, joka lupaili mukavaa kotimatkaa. Aamupäivän auringossa lähdettiin kohti Keuruuta ja Jämsää. Mäntän jälkeen matka kohti Jämsää päättyi, kun



Maesro itse

armeijan liikenteenohjaajat pysäyttivät ja ohjasivat liikenteen Kuoreveden Hallin kautta kohti Jämsää, johtuen alueella tapahtuvasta Jukolan-suunnistusviestistä.

Oli muuten toinen kerta, kun vastaavaa tapahtui. Kun palasin Möhkön tapaamisajosta, niin Sippolassa jouduin harhailemaan metsäautoteitä, kun maantie oli em. viestin takia poikki.

Hallista poikkesin valtatie ysilke kohti Orivettä. Mitsi lauloi mukavasti myötätuulussa ja sopivaa vauhtia soljuvan liikenteen imussa. Lähestyessämme Orivettä pitkässä nousussa poljin pienempää vaihdetta, niin jalka tapasi vain tyhjää? Poljin oli tipahtanut jos sain matkalla?

Onnuimme vitonen päällä melkein työntäen Oriveden keskustaan, jossa sain tongeilla kakkosen päälle. Sillä ajeltiin kylää ristiin rastiin etsien lukkotonkeja. Työkaluja kyllä oli myynnissä, mutta lukkotonkeja ei löytynyt.

Nesteen huoltamalla sitten onnisti, kun satumalta eräs huollon työntekijöistä sattui paikalle ja myi pakistaan lukkotongit, joilla korvasin tippuneen polkimen. Tongit vielä lukitsin sähköjohdon pätkällä runkoon



Tangon taikaa

varmistukseksi, etteivät tee samaa tempua kuin poljin.

Matka jatkui auringon paisteessa. Hämeenlinnaa lähestyessämme alkoi pilvistyä ja ensimmäiset vesipisarot tippuivat Hattelmalan risteyksen kohdilla. Näytti, että pilvet ovat niin hajanaiset, etteivät varmaan pahempaa sadetta aiheuta, ja oli "vain" noin 70 kilsaa kotiin, niin eihän tässä sadevehkeitä enää tarvitse. Riihimäkeä lähestyttäessä sitten taivas putosi niskaan, ei ollut enää tehtävissä mitään muuta kuin hanaa, ja kohti kotia. Siinä sitten kylvettiin oikein kunnolla, kun viimeiset noin 45 – 50 kilsaa tuli vettä kaatamalla. **Mitsi pelasi muuten varmasti ja muutamaa kokemusta rikkaanpanon on hyvä jatkaa MZ-harrastusta.**

Kalle



Kotipihalle päästiin kun tongit tippuivat

Zschopaun moottoripyörätehtaan tuotanto lopussa



Dresden / Hohndorf (AP)

Maksukyvyttömän Hohndorf-Zschopaun MZ-moottoripyörätehtaan uudelleenjärjestely epäonnistui. Huolimatta yli 30:n kotimaisen ja ulkomaisen sijoittajien haastatteluista ja vierailuista – mukana joitakin hyvin tunnettuja ulkomaisia firmoja – saneeraukseen mahdollisuuksia antavaa ratkaisua ei löytynyt, sanoi pesänhoitaja Christoph Junker tiistaina Dresdenissä.

Uuteen alkuun tarvittavia miljoonia ei kukaan halunnut sijoittaa – kun näköpiirissä vain epävarma tulevaisuus. “Siihen yksikään osapuolista ei ollut valmis”, Junker sanoi.

DDR-kaudella MZ oli aikoinaan yksi suurimmista moottoripyörävalmistajista; moottoripyöriä toimitettiin vuosittain 85 000 yli 100:aan maahan. Syksyllä 2008 silloinen omistaja, malesialainen Hong Leong Industries, lopetti valmistuksen taloudellisten vaikeuksien vuoksi.

Keväällä 2009 entinen kilpa-ajaja Martin Wimmer osti yhdessä kollegansa Ralf Waldmann MZ:n tuotantolaitokset ja tuotemerkin. 2011 yksin omistajaksi ja johtajaksi jäänyt Wimmer joutui tehtaan kanssa konkurssiin syyskuussa 2012.

Selvittäjä Junkerin mukaan useimmat jäljellä olevista 20:stä työntekijästä ovat saaneet lopetusilmoituksen. Muutama heistä jää hoitamaan varaosaliiketoimintaa.

Tällä hetkellä on vielä kesken Sveitsin postin tilaamien 35:n sähkötoimisen kolmipyöräisen kokoonpano.

Mitteldeutsche Zeitung 30.04.2013.

MZ-yhtiön toimitusjohtaja Martin Wimmer, nostaa syytteitä Junkeria ja pankkia (Merkur) vastaan. Selvitysmies on määritellyt MZ:n velat liian korkeiksi ja tuoton liian alhaiseksi ja vahingoittanut hänen mainettaan liikemiehenä.

Tammikuun lopun velkojainkokouksessa “paljon meni pieleen” Wimmerin mukaan ja sen päätökset ovat kyseenalaisia. Pankki petti Wimmerin, lopetti yllättäen muun muassa saadun lainan käytön, mikä pakotti lopettamaan syyskuun alussa 2012 yhtiön toiminnan. Sen vuoksi hän ryhtyi oikeustoimiin Junkeria ja pankkia vastaan.

Nyttemmin on myös kiistaa perinteisen tuotemerkin “MZ”:n käytöstä. Junkerin mukaan Wimmer on käytännössä jakanut tehtaan kahdella – ”alkuperäinen” MZ Hohndorf ja MZ Racing Company Hong Kongissa. Epäselvää on, saako ”hongkongilaistettu” yhtiö käyttää tuotemerkkiä, vai katoaako se lopetetun tehtaan mukaan.



Tuotantolinjat ovat hiljentyneet ja ammattimiehet siinä samassa häviävät

Emmenrausch revisited, 6 - 8.9.2013

Tammikuussa osui käteeni flyeri Emmenrauschista ja idea alkoi kypsyä aikaa edellisestä visiitistä oli vierähtänyt tovi (8v) ja paikkakin oli toinen eli Kelbra (Kyffhäuser) Hallen lähetyvillä. Niskasta oli poistunut työkytkentä eli tarvitsi olla vain. Tallikaveri ilmoittautui mukaan siltä istumalta ja miehekkäästi päätettiin laivamatkailun olevan nössöilyä – via Balticaa siis... Viikkoa ennen laskettua lähtöä kaverini joutui – sattuneesta syystä – ottamaan lusikan kauliiseen käteen ja jättäytymään pois.

Harmi, mutta satulassa ollaan aina omillaan kuitenkin. Mietintä uusiksi (+ machoilu pois) ja alkukilometrien matkavälineeksi valikoitui Finnlinesin autolautta. Lähtö ti 3.9. klo 18 ja perillä ke 4.9. klo 22 eli lähes 30 tuntia joutenoloa. Tylsä mutta kustannustehokas lautta saattoi matkan mielekkääseen alkupisteeseen eli Travemünden. (Mies+ prätkä 125•; vrt. Tanska- Ruotsilautat-yöpymiset-bensat n. 300•) Keskiviikkoiltana olo oli levännyt ja teki mieli tien päälle vaikka sitten yön selkään. Läheisellä bensiksellä heitin jäähyväiset laivajuttukaverilleni Ilarille joka suuntasi Rötkö Bemarilla vuodeksi Marokkoon...(!) Siis tile: hämärtyvään iltaan pitkin puiden reunustamia upeita pikkuteitä – ja kylläpä

ajo maistui! Otin karkean suuntiman kaakkoon (mukanani vain ylimalkainen turistikartta eikä mitään navigaattoreita – old school -meininkiin) ja enempiä suunnittelematta eteenpäin. Yöllä ajelussa on se mukavuus että on rauhallista ja itsekin ajaa rauhallisesti. Tarkkana sai tosin olla monestakin syystä ja yksi niistä selvisi minulle reilun parin tunnin ajelun jälkeen; olin ollut suunnistavinani Wittenberge´en (ei Wittenberg) mutta löysinkin itseni Wittenburg´ista, jota en löy-



Tien päällä, lähellä Erfurtia.

tänyt koko kartaltani! Saattoipa siinä jokin muukin W-alkuinen sana karata huuliltani... Päätin antaa huutia periaatteelleni vältellä Autobahneja, sillä nyt oli matkan eteneminen pääosassa. Eikä se baana nyt sen pahempi ollut ja pysyipä



suuntima selvillä. Ostin kuitenkin asiallisen karttakirjankin. Yön koleus alkoi tuntua luissa ja paikoin sankka sumu teki ajamisesta aika skarppausta.

Parit kahvi/lämmittelytauot rytmittivät yötä eikä mitään yllättävää onneksi tullut vastaan. Aamun sarastaessa jossakin Potsdamin lähetyvillä pidin tauon ja hiipivä päivän lämpö teki tepposen; oikaisin tankkipaikan penkille potkaisten saappaat jalastani ja uni tuli kuin lekalla! Heräsin reilun tunnin tirsojen päälle minulle (hyväntahtoisesti) naureskeleviin natiiveihin...

Torstiaamu siis käsillä ja Saksi edessä. Slörbä & borkka lärviin ja etelää kohti tarkemmin Colditzia. Joku muukin saattaa muistaa 70-luvun samannimisen TV-sarjan jossa liittoutuneiden sotavangit juonivat kekseliäitä pakosuunnitelmia natsien jyhkeästä vankileiristä Colditzin linnassa. Itse linnan (n.1000v vanha alkupe- rältään) olin nähnyt ohimennen aiemminkin, mutta vasta nyt oli aika ja hetki kohdallaan. Saapuessani oli opastettu kierros juuri alkanut ja liityin porukkaan. Mahtavia paikkoja, tarinoita ja esineistöä – historia elää aina parhaiten paikan päällä!

Menkää katsomaan itse!

Lopulta paraskin viihde päättyy mutta matka jatkuu. Suuntaan kohti Karl-Marx-Stadtia (jokin muukin nimi kylällä on, en vain muista mikä) jossa en malta pysähtyä vaan jatkan kohti Zschopauta. Saavun tuttuun kylään jossa tunnelma on muuttunut. Moottoripyöräkaupunki elää muistoillaan, tehtaot ovat hiljenneet ja Hohndorfin tehdaspiha (jossa Emmenrauschit pidettiin 2008 asti) on ruohottunut ja ankea...

Tehdashallissa pari entistä MuZ-työntekijää pyörittää varaosapalvelua 4T-Mitzeille ja yrittävät antaa

toiveikkaan vaikutelman ”On vielä täysin mahdollista palata tuotantoon...” Olisi mukava uskoa niin, mutta monen kuulemani puheenvuoron jälkeen väitän että Herra Wimmer teki sen vihonviimeisen kusetuksen jonka jälkeen kukaan ei enää tule investoimaan MZaan euroakaan.

Kolmessa vuodessa Wimmerin firma poltti 12



ETZ125-moottori, hilpeä sivari jakkarana kaljakori ja rutkasti leikkimieltä.

miljoonaa euroa maksamatta ainuttakaan tavarantoimittajien laskua ja tuottamatta mitään uutta. Charly-mopoja ja teipattuja kiinanmopoja kolme vuotta... Korostan tämän olevan kuulopuheiden summa, miten turistina voisinkaan mitään juridisesti varmentaa. Mutta yhtä vahvasti kuin Wimmer tuomitaan, itse EmZetoihin luotetaan. Kylän kujilla kakstahtinen tuoksu yhä..

Koska vanhaa majapaikkaamme Pension Böhmiä ei enää löytynyt, päätin ajaa yöksi Karl-Marx-Stadtiin.

Hotel Elisenhof tarjosi tilaisuuden virkistäytyä ja suihkun päälle ajattelin oikais-ta toviksi.. Tovi venähti 12 tuntiin eli heräsin perjantaiamuun klo 7 todeten 24 h aiemmin syömäni makkaran tehneen jo työnsä ja nä-län olevan j ä r k y t t ä v ä n. Perjantaiamu käynnistyi hyvällä aamiaisella ja koko reissun ainoalla rempalla; kiristin hieman pako-

putken turpamutteria... Mahtava lämmin aamu ja suunta länteen kohti Thüringeniä/ Erfurtia. Kumpuilevat maisemat saivat mie-len iloiseksi, ajaessa alkoi ihan laulattamaan ja ajattelin ainakin kypärän sisällä olevan tyytyväisen yleisön... Erfurtista otin suunnan pohjoiseen kohti Bad Frankenhausenia ja tiet pienenevät huomattavasti. ”Spurinnen” eli

”uria”-merkinnät lähinnä naurattivat – saksalaisten käsitys uraisesta tiestä vastaa meikälaista käsitystä priimakuntoisesta tiestä. Vaikka opasteet Saksassa ovat yleisesti huipputasoa, aiheutti eräs tietyömaa Umleitungeinen hieman päänvaivaa mutta tulipa nähtyä taas jotain mitä ei taatus-ti ollut suunnitellut...

Tankaustauko Bad Frankenhausenissa ja viimeinen pätkä kohti Kelbraa. Pieni yllätys olikin se, että

Kyffhäuser tarkoitti aikamoista vuorijonoa jonka yli oli mentävä matkalla pohjoiseen. Tiukkaa nousua ja mutkaa leppoisaan tahtiin, sitten tasaantui ja – tietysti – alkoi alamäki vastaavaan tyyliin. Aikani alaspäin mentyäni tuli kyltti ”Edessä 45 jyrkkää mutkaa” ja totta oli: ihan kuin S-kirjaimia olisi ollut peräk-käin. Kapea tie, tiukat mutkat eikä lainkaan piennarta. Jarrut olivat keskeisessä roolissa ja alamäen jälkeen jarrulevy naksuikin mojavasti jäähtyessään.

Kieli keskellä suuta sai mennä ja kiltisti antaa tietä muovikykyille joilla tuntui olevan himona saada jalkatappeihin asfaltin jälkeä... Kuulin myöhemmin ”taas” jonkun kuolleen kyseisellä tieosuudella enkä ihmettele asiaa. Saavuun Kelbran kylään ja onnistuin suunnistamaan ”vain 8km” hukkakierroksen ennen kuin oivalsin paikallisen kaupan jonka

pihassa joukoittain teutoneja lastasi sivuvaunu- Mitseihin elintarvikejuomia. Itselleni mahtui vain 6x0,5L juomia jotka maksoivat yhteensä huimaavat 1,59• - vesi olisi ollut kalliimpaa joten jätin ne ostamatta...

Rallipaikan sisääntulon läpi päästyäni aloin tähyillä oletettua teltpaikkaani kun kesäisen MZ-ajajien kokoontumisen vieraamme Sabine, Henry ja Jens huikkasivat minulle. Eikun paikoille ja rojut levälleen. Hanurille huilia ja huulille mallasta – perillä.

Ilta kului einestäen (kiitos isännille siitäkin) ja mallastaen. Musiikki soi, moottorit rämpätti ja tarinat kulkivat monella kielellä.



Aika paha panna paremmaksi tästä TS-tankista. Arvaus; 35-40 litraa?

Kaiken taustalla, vuoren juurella ja järven rannalla, leijui lempeä sininen aromi...

Lauantaihin oli mukava herätä, kotoinen rämpätys ympärillä. Tai noh, yksi hahmo räökkäsi suoraputkista nelarikustomia pitkin valtavaa ruohokenttää ja kuulin aika

monenkin suunnittelevan laitteen polttohautausta. Saksalaiset tuntuivat ottavan yllättävän rennosti; kaiken näköistä hassutteluhäksätintä viipotti ympäriinsä ja vetelipä joku ETZ250:n perässä kelkkaakin jossa oli Joulupukki. Myöhemmin samaan oli lisätty toinen kelkka jossa oli Joulumuori. Eräs virtuoosi ajeli sivari-ESällä ympäriinsä ruoho sinkoillen ja lullan pyörä ilmassa, oli pa joku kyydissä tai ei. Hyvin pysyi lapasessa. Entisöityjä laitteita oli toki riittävästi mutta rakenneltujen laitteiden kirjo oli valtava; rottapyöristä raasereihin ja jaloraudasta aina todella hämmentäviin teknisiin ratkaisuihin.

Iloista meininkiä ympäriinsä; lapsia ajelutettiin ympäri aluetta ja rannan hiekalla pojankoltiaiset pöllyttivät hiekkaa kaikennäköisillä päristimillä. Käsittelytaidon pohjia siellä luotiin ilman byrokratiaa. Asiaa!

Me ollaan varmaan sankareita kaikki, mutta tuskin kukaan paikalla nokitti australialais Phil Krix'ia joka laivattuaan ETZ250:n Australista Siperian itärannikolle, ajoi 12000 km Siperian läpi kohti Lontoota!

Hurjia selviytymistarinoita ja vankkumatonta luottamusta ajoneuvoonsa. Ja tämä vielä pikkupoikamaisen innostuksen vallassa. Voittaja kaikissa kategorioissa, ainakin minun mielestäni.

Ruokakioskeja oli riittävästi eikä mallastakaan tarvinnut kovin kaukaa hakea, joten alueen kiertelyyn ja rupatteluun jäi aikaa reilusti.

Osamyyjiä oli paikalla vain pari ja tarjonta aika yllätyksetöntä joten pienen kiertelyn saalis oli aika laiha. Pari pikku käkänää kumminkin...

Juurilleen sitä aina palaa ja tässä hengessä pulahdin järveen saadakseni raikkaan olon iltaa kohti. Kaipasin kyllä tovin Viitasen Eeron sauna-MZ:ia, semmoinen pitäisi olla... Köyhien ja nälkiintyneiden tyttölasten



Vuoroin vieraisissa eli Jens, Karri, Sabine ja Henry

prätikäpesuun isäntämme minua kovin maanittelivat mutta olin jo itse peseytynyt ja nähtyäni työn laadun päätin pitäytyä katselussa. Onhan se niin hauskaa, kuten klišeet aina ovat.

Musiikin suhteen olin hieman skeptinen; Bellbreaker ja Stahlzeit, mitähän nääkin on..? Mutta Bellbreaker oli AC/DC -Tribute ja Stahlzeit taas Rammstein -Tribute ja show't, pakko myöntää. Korkealta ja kovaa, mukana kunnan pyrotekniikka.

(välillä tuntui että otsanahka kärehtää kun lieskat löivät) Porukat meni ihan sekaisin joka hetken väärtejä molemmat showt! Yhden ainoan tosi kannisen hemmon näin koko iltana 2000-3000 ihmisen joukossa (ja se en ollut minä) joten puheet siitä että viina pilaa kemut on kyllä tuulesta temmattu. Tappiin asti ei sentään setä jaksu heilua, joten teltaan ja unta palloon taas.

Sunnuntai toi tullessaan lämpimän aamun ja kylmän faktan; kotiinlähdön aika oli käsillä. Suihku ja pari päivää tuulettuneet ajovermeet niskaan. Reissussa pakkaamisen hassu havainto on että tavarat tuntuvat jotenkin turpoavan. Likimain sama määrä tavaraa pitää sulloa paljon tiukempaan kuin lähtiessä.

Onnistuipa kuitenkin ja jäähyväisten jälkeen liikkeelle kohti pohjoista. Kotimatkan mystiikkaa on siinäkin että se tuntuu aina kuitenkin ihan kuin alamäkeen tai myötätuuleen ajaisi.

Sunnuntaisin koko Saksa tuntuu olevan kiinni eikä saanut ostettua mistään etsimääni Rotkäppchen -viiniä. Matka taittui (kun ei muutakaan oikein voinut tehdä) joutuisasti kylästä toiseen ja sunnuntain tavoitteeni olikin vain kohtuullisesti Lübeck, jonne saavuinkin jo

pian viiden jälkeen. Majoittuminen Alt Stadiin ja hyvä ateria ravintolassa (ensimmäinen koko reissussa) sekä pieni jaloittelu. Siinä ainekset sikeään yöuneen.

Maanantai ja sade. Plääh. Sadevermeet päälle ja kohti Puttgardenia, ei siinä muu auta. Aika kivasti vesi tunkeutuu läpi, vaikka miten olisi pukeutunut, kun sitä vettä kunnolla tulee, meinaan. Lautalla ei kauan nokka tuhise kun Tanskan maalla ollaan ja siitä edelleen kohti yösjääni Malmössa. Juutinrauman silta on kyllä juuttaan komea.

Tiistai ja E4 eli pahanmakuisin kakku mitä tiedän, ja olen sitä 20 v vältellyt. Nyt ei auta, tää kakku on lusikoitava. Ruotsi on kiva maa mutta sitä ei juuri moottoritiltä näe. Pari vuotta sitten ajamani itärannikon reitti on jostain aivan muuta. Yö Tukholmassa tutun luona on kyllä mukava mutta nyt sitä haluaa jo päästä kotiin.

Keskiviikkoiltana lähtee Vikingin lautta Tukholmasta Turkuun ja hinta ei huimaa: prätikä ja äijä (hytissä) 59• Muutama tapas iltapalaksi ja aamu tulee nopeasti.

Torstiaamuna Turuus, puolilta päivin kotona.

Kuvia kesäntapahtumista



Etelän itäpyöräilijät koontuivat kesä maanantaisin Vantaalle Martinlaakson "Heselle".

Tämä yksilö on juuri palannut kotimaahan Venäjältä Laatokan kierrokselta.

Pientä huoltoa matkalla joutui tekemään kun kaasarin uimuri oli tippunut kesken ajon mutta hätä keinot keksii ja varaosat olivat pakaaseissa, joten matka jatkui.

Hyvin tehtyä remonttia ei heti kannata purkaa, että vinkiksi, näinkin asian voi hoitaa..

Noin 9 vuorokautta meni reissussa ja paljon tiiviimmäksi sitä tuskin kannattaa pakata.

Lauttamatka Saksan suuntaan vei siis reilun vuorokauden ja sama matka Tanskan/Ruotsin kautta yli kolme vuorokautta. Jos Ruotsi ei ole kohde, on selvää että lauttamatkaa ei hinnassa ja ajassa voi voittaa.

Kilometrejä kertyi kokonaisuudessaan n. 2500. Kilometrit ovat "noin" koska ratsussani ei ole mittaria po tarkoitukseen.

Saksalaiset ihmettelivät kovin vilkkujen ja nopeusmittarin puuttumista johon kerroin omistavani vilkun virkaa toimittamaan run-

saasti raajoja ja poliisin kyllä kertovan laadukkaiden mittalaitteiden tukemana jos intouduin ajamaan liian lujaa.

Taakse jääneet kilometrit ovat taaksejäänyttä elämää ja jos vaikka olisi mittari kertomaan edessä olevien kilometrien määrän, en taitaisi haluta sitä tietääkään.

Kerrottuaani edelleen ettei meillä (ainakaan vielä) ole katsastusta moottoripyörille, aika moni teutoni ilmoitti muuttavansa Suomeen. Niin tai noin, ei tää Suomi ole ollenkaan pöllömpi maa meille suomalaisille..

Uskoo vahvasti, Karri

Kuvia kesäntapahtumista

Itäpyöräralliin Särkilammella osallistui myös muutama MZ ajuri.



Syksyn Pystymettä kokoontumisessa bongattiin muutama Mitsi. Mutta kamera oli visusti teltalla, joten kuvaan sain vain tämän yksilön.

Pystymettä vietettiin hyvässä lokakuun säässä Iso-Äiniöllä.



Rauta ja Petrooli tapahtuma siirtyi Hyvinkäältä Riihimäelle. Paikka ja tapahtuma olivat onnistuneet. Kun saapui museoikäisellä ajoneuvolla paikalle niin perinteisesti oli ilmainen sisäänpääsy ja hernerokatkat päälle kahvien kera.

Kuvia kesäntapahtumista

Veteraani ralli järjestettiin tänä vuonna Stadin pärtäreiden toimesta Korpilammella Espoossa.

Mitsejä ja muita DDR tuotteita oli paikalla jonkin verran. mm, mitsejäkin oli hiukan enemmän kuin järjestäjien laskuissa (oli 1,MZ) eikä näissä kuvissa ole kaikki, jotka olivat paikalla.



Pyörät olivat vuosikymmenten mukaan riveissä, joka järjestely toi mukavan lisän tapahtumaan.

Kolmas tukijalka

L. Rosenbrock; Oldtimer Praxis 8/2013 s. 26-30

Ajat muuttuvat – usein nopeammin kuin huomaammekaan. Juuri vielä eilen oli moottori-pyöräilijöitä, jotka nauttivat ajamisesta läpi talven, mieluummin kolmella pyörällä. Ja sivuvaunu-MZ ETZ oli ennen kaikkea halpa talviajokki, josta ei saanut olla vaivaa, ruostua se kylläkin sai.

Ja nyt? Entiset motoristit kytkevät 17 asteen ulkoilman lämmössä peltipurkkiensa istuinlämmityksen päälle. Ja ensimmäisiä ETZ-kolmipyöräisiä entisöidään. Onko tuosta kaikesta tosiaan jo kolmekymmentä vuotta?

Elefanti-tapaaminen Salzburgringillä: Teltta ja makuupussi sivuvaunuun, lisäksi lämpimät kampeet ja vielä sukset, koska tapaamisen jälkeen mennään vielä pariiksi päiväksi rinteeseen. Thermoboy? Se on tarkoitettu varhaiseläkeläisille, paksu villapaita Belstaff-takin alla ajaa saman asian, matkaahan on edestakaisin vain 1800 kilometriä suolatulla moottoritieillä.

Sivuvaunu-ETZ:n ennakovalmistelu matkaa varten tulee mieleen yhtä vähän kuin sen puhdistaminen jälkeensä. Kaksi polkaisua vain, ja kaksitahtinen toimii, ihan sama miten kylmää on. Ja aamulla ylhäällä solatiella matkalla laskettelualueelle minusta otetaan kuvia vähän väliä, kun painelen vastasataneessa lumessa henkilöautoruuhkan ohi.

Kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin seison Alex Thumen hienon ”Emmin” ja kahden sivuvaunun edessä. MZ:lla ei ole edes 20 000 km mittarissa, mutta se oli jo kerran kokonaan purettu osiinsa. ”Jo siksi, että tehtaalla ei tehty minkäänlaista ruosteenestoa ja maalikerros oli monin paikoin äärimmäisen ohut”, selittää MZ-harrastaja. Huomaa: Halvimmasta mahdollisuudesta ajaa moottoripyörällä kurasäällä, lumessa ja jäällä, on tullut tavoittelemisen arvoista!

Ajopeli tuli Thumelle ilman kolmatta pyörää, vaikka ETZ oli ensimmäinen sivuvaunu-MZ, jonka soolo- ja sivuvaunumallien rungot olivat erilaiset, tarkemmin sanottuna, jossa kaksi sivuvaunun kolmesta kiinnityskohdasta oli hitsattu runkoon, ei ruuvattu.

Pyörä oli palvellut maatalouden tuotantoyhteisössä, mittarissa ei ollut juurikaan kilometrejä, ja saattoi olettaa, että siihen kuulunut sivuvaunu oli joskus vain unohtunut jonnekin.

”Ajoin pyörällä jonkun aikaa silloin tällöin soolona.



Siinä ei ole mitään ongelmaa, sillä rungon ja jousituksen osat ja geometria ovat samat. Purin sen sitten kuitenkin osiin, koska se ruostui sieltä täältä.

Moottorin osien hopeaväri oli kellastunut ja ruuvit kuluneet – kaiken kaikkiaan ei mitään dramaattista, mutta kokonaisvaikutelma vain häiritsi”, selittää Thume, nykyään 34-vuotias, ja avaa entisöintityön kuvien kansion läppärissään. ”ETZ:n täydellinen purkaminen on periaatteessa yhden päivän työ. Korkeintaan joku kiinniruostunut keinuhaarukan pultti voi aiheuttaa hankaluuksia”, hän kommentoi kuvia. Muutamissa kuvissa näkyy pyörän paljas keskuskotelorunko, joka ottaa edessä vastaan ohjauspään ja päättyy takana putkirakenteiseen perään ja keinuhaarukan kiinnityskohtiin. Jäykistyksiä, tukia, ohjauspään tai keinuhaarukan laakeroinnin lisävahvistuksia? Turha luulo.

Tällaiseltako näyttää sivuvaunupyörän runko? ”Ei oikeastaan, edeltäjän TS 250:n selkäranka oli selvästi tukevampi”, sanoo MZ-harrastaja, jonka antoi hiekkapuhaltaa rungon ja kaikki siihen liittyvät osat. Bensiinitankki, sivukannet, lokasuojat – nämä kaikki on ETZ 250:ssä vielä tehty tukevasti metallista ja

on vähemmän sopivaa. On olemassa erilaisia suosituja mahdollisuuksia nostaa tilavuutta 300 kuutioon, alkaen yksinkertaisesta männän vaihdosta ja sylinterin poraamisesta aina tehtaan 301-kuutioisen moottorin asentamiseen.

Thume on tähän saakka vastustanut kaikkia näitä houkutusia, vaikka varsinkin viimeksi mainittu optio kiinnostaakin. ”Koska alkuperäinen moottori toimii täydellisesti”, sanoo hän ja lisää muista MZ-pyöristä saamansa kokemuksen perusteella, että pitkällekin edennyt kuluminen aiheuttaa vain kohtuullisia kustannuksia. ”Uudistettu kampiakseli, uusi mäntä ja sylinterin hionta, lisäksi tiivistesarja, pari laakeria ja muutama pikkuosa – jos hoitaa ruuvailun itse, moottorin huoltaa alle 500 eurolla.

Korjaamoissa oli tosin koko joukko erikoistyökaluja, mutta hyvällä kytkimen ulosvetäjällä ja keittolevyllä selviää, lopun voi improvisoida. Jos vielä näkee hie-man vaivaa kanavien viimeistelyllä ja kokoaa kai-ken huolella, löytää ehkä puolisen lisähevosvoimaa tai hiukan enemmänkin.”

Sivuvaunun kiinnityskohdat olivat valmiina, joten talousinformatikko Thume etsiskeli hinnaltaan edul-lista sivuvaunua. Kun kohdalle sitten muutama vuosi sitten sattui hyvä 500 euron yksilö ja lisäksi vielä sopivan värinen, hän ei pystynyt kieltäytymään.

Hämmästyttävän moni Superelastic-sivuvaunun osa on alumiinia,” Thume selittää. ”Se tuo mukanaan kaksi ongelmaa: Siellä missä alumiini ja teräsvahvikkeet kohtaavat, syntyy korroosiota. Ja missä useampia peltikerroksia on päällekkäin, ei ker-rosten välillä usein ollut lainkaan maalia. Lisäksi alumiiniosiin tulee pian isoja kuhmuja, lommoja ja aaltoilua, ennen kaikkea ylös nostettavaan etuosaan. Alumiinin oikaisu vaatii asiantuntemusta, ja hyvät käytetyt etuosat ovat harvinaisia.

Myös minun osassani on muotovikoja, joten aloitin yhdessä veljeni kanssa lasikuituosien piensarjan valmistuksen. Yhden näistä aion pian asentaa käyttöön.”

Tämän lisäksi Thume joutui huoltamaan sivuvaunun pyörän nestejarrun. Suljetun paineentasausäiliön si-jasta tehtaan jäljiltä on vain pystysuora letkunpätkä, jonka pää on tosin suljettu, mutta joka silti lähes aina päästää sisään kosteutta, joka johtaa korroosioon anto- ja otosylinterissä. Thume asensi huollettuja osia ja muunsi järjestelmän suljetuksi tasaussäiliöksi.

Istuimen ja käsinojien päällysteet uusittiin, pyörä pinnattiin uudelleen, ja sitten oli aika valmistaa ETZ ”uutta vanhaa” työtänsä varten vetokoneena – ohjausvaimentimella, sivuvaunukäyttöön tarkoitettul-

la jousituksella ja 16 hampaan eturattaalla. ”Tärkeintä oli kuitenkin muutos 2,25 tuuman levyisille 16-tuumaisille vanteille 3.50:n sivuvaunurenkailla sekä uudelleen käyttöön otetun etuhaarukan Tarozzi-jäykistäjän asentaminen. Kapealla 18 tuuman eturenkaalla ja ilman jäykistäjää ETZ-etupää on sivuvaunukäytössä liian epävaka”, sanoo Thume.

MZ-mies on tällä välin joutunut vaikeaan valintati-lanteeseen kolmannen pyörän suhteen., sillä kun hän kompastui tehdasuuteen (!) 750 euron hintaiseen tavarasivuvaunuun, hän ei kerta kaikkiaan voinut sanoa ei. Täysi jarruhuolto oli tarpeen nytkin, sen lisäksi joitakin sovitustöitä johdotuksessa, eikä sitten muuta. ”Kuormavaunulla on aitoa jokapäiväistä käyt-töä. Mieluimmin ajan sillä rautakauppaan. Väki kas-salla ihmettelee aina kovasti, kun joku ostaa moottori-pyöräkampeissa säkkikaupalla sementtiä.”



Tarpeen tullen normaali sivuvaunu on 20 minuutin kuluttua kiinni pyörässä – kaksi itse kehitettyä ja rakennettua asennusalusosaa mahdollistavat sen – ja pyörä on valmis perheretkelle. Kolmipyöräinen tarjoaa siten valinnaisesti isolle tavaramäärälle tai pienelle perheelle – mutta kieltämätön käyttöarvo ei tietysti ole (ainoa) syy, miksi Alex Thume niin mielellään ajaa ETZ-sivuvaunupyörällään. ”Ajonautinto on val-

tava. Kun sivuvaunulla ajoon on kerran päässyt sisälle, sillä liikkuu sujakasti. Lumella ja jäällä nautinto vain kasvaa. Mutta olkaamme rehellisiä: Sellaiseen ETZ-sivuvaununpyörää ei oikein raski käyttää, vai kuinka?



Yksi sivuvaunun kolmesta kiinnityskohdasta: Sivuvaunun vaihto hoituu alle 20 minuutissa. Sooloajo ei luonnistu 16-tuumaisten pyörien vuoksi.

Mainio laite! Tuskin yksikään sivuvaunu loistaa niin monilla hyvillä ratkaisuilla kuin entisen Stoya-teen Superelastic Leipzigista. Se tarjoaa mitä mukavimman sisäänmenon, paljon tilaa ja aidon takakontin. Lisäksi tulee vielä jarrutettu ja jousitettu pyörä (jousitusvara 10 cm!) sekä vääntövarsi sivuvaunun ja takakeinuhaarukan välillä.

85 kiloa kevyen kylkiäisen mukavuus ja ajo-ominaisuudet vakuuttavat vielä tänäänkin pyörissä aina 500 kuutiota ja 30 hv saakka. 1000 euron tienoilla löytyy käyttökelpoisia yksilöitä, varaosien saatavuus on hyvä.

Varovaisuutta MZ-kumiosien suhteen. Halpajäljitelmät ovat kelvottomia!

Jalkasuojien esikuva on peräisin pienempien MZ-mallien lisävarusteista. Entisöijä pani alulle pienen sarjan ETZ:lle. Tietysti valettu: Mittarien kannatin. Nopeusmittarin neula kiipeää täydellä kaasulla lähelle 110:n viivaa.



Pikkukuvien tekstit 1. Tämä kaikki oli silloin vielä peltiä:Muoviosia ei juuri ole. 2. Sivuvaunulle ei paras mahdollinen: lisävahvistamaton keskuskotelorunko Entisöijä maalasi sen uudelleen.. 3. ... ja vei melkoisen määrän osia sinkittäväksi. ”Teh-taan työn jälki oli enemmänkin keskinkertaista,” hän sanoo. 4. Avaamaton: Kaksitahtinen 12-Voltin laturilla ja elektronisella sytytyksellä. 309 kuutiota ja 27 hv ovat mahdollisia. 5. Onnekas tapaus: Sivuvaunut ilman pintakorroosiota ovat harvinaisia 6. Töitä timpurille: Tuliteränä löytyneen (!) kuorma-vaunun pohja on puuta. 7. Hoitamattomissa sivuvaunuissa aina vuorossa: hydraulisen sivuvaunujarrun 8.Työlistalla: Seuraavaksi Alex Thume aikoo asentaa omavalmisteisen lasikuitu-etuosan

Omistaja **Alex Thume** Nordhausenista Harz-vuoriston reunamilta. Kaarstissa asuvaa talousinformaattikka vanhojen pyörien kanssa puuhailu auttaa ottamaan etäisyyttä bittimaailmaan. Asianharrastajat tapaavat Internetissä osoitteissa kuten mz-forum.de ja ddrmpod.de . Eri kauppiat pitävät huolta ETZ:sta ja Superelastikista, hyvän käsityksen varaosien saatavuudesta ja hinnoista antavat sivut brockolow.de ja mzsimson.de . Osa Thumen aloittamista jälki- valmisteista on saatavilla osoitteesta oldtimerteile-nordhausen.

Suomentanut **Erkki Vaihtola**

Tanskanmaalle ralleilemaan

GRENZ RALLY (RAJA-RALLI) 2014

2. – 4. toukokuuta 2014

Ajoneuvot ulos ja etupyörät suuntaan Etelä-Jyllanti.

Osoite: Kolonisthusevej 19 , DK-6330 Padborg (Vain Saksan rajalle.)

Perjantai 2.5.:

klo 15:00 Paikka avautuu

n. klo 18.00 tilatut iltateriat kaupungin grillillä. Loppuilta kuuluu charmikkaasti...

Lauantai 3.5. :

7.30 -10.00 Yhdistys tarjoaa aamupalan

12:00 Kiertoaajelu

19.00 Iltateria

Lihaa, salaattia, Dame Evan kotona valmistettua perunasalaattia. Loppuilta kaikkea hauskaa, tai aikaisin nukkumaan

Sunnuntai 4.5.:

7.30 -10.00 Yhdistys tarjoaa aamupalan

Sitten saadaan nähdä, ketkä ajavat kotiin, ketkä jonnekin toisaalle, ja kenen kanssa

Vkonloppu-hinta 100 Dkr (Myös eurot kelpaavat.)

Ilmoittautuminen: Tel: 0045-20492002 E-Mail: h.mail@bbsyd.dk

ØSTTRÆF 2014

pe-la-su 15.-16.-17. elokuuta

Falsterhus, Bregningevej 37, DK-4871 Horbelev

Bregningen vanha koulu, jossa muutamia huoneita vuoteineen, kahvi/tee-keittomahdoll., pesutiloja, terrassi, myös mahdollisuus teltailla

Hinta 115 Dkr (16 Euro) /Yö talossa (vain 5 – 6 paikkaa "first come first served" -periaatteella)

50 DKK (7 Euro) /Camping

Kuten tavallista, maksuton aamiainen La & Su

Pe-iltapäivä/ilta: saapuminen jännittävässä tunnelmassa

La 8:00 bis 10:00 kahvi- ym. aamiainen

11:00 Kiertoaajelu, 17:30 Monenlaisia kilpailuja

Sen jälkeen Suuri Grilli: makkaraa ja lihapalaa 50 DKK yhdistyksen perunasalaattia lisukkeineen, salaatteineen ym., olutta ja alkoholittomia juomia sopuhinnoilla jännittävässä tunnelmassa

Su 8:00 -10:00 Kahviaamiainen

N. 1200-1300 metriä Supermark Horbelev'lle ja 300 m zum Camping Bregninge'lle

Pro Person telta: 50 Dkk/yö

Pro Person talon sängyssä 115 Dkk/yö

Grilli-Paketti 50 Dkk (kannattaa tilata)

HUOM. on tärkeää varata elintarvikkeita etukäteen

Ilmoittautuminen: Poul tel 0045-54445500 tai Gustav Hansen, 0045-40863405 mzgustav@gmail.com

International Rally 2014

MZ-Club DK kutsuu 19. International Ralliin

Mc-Camp Fyn, Rudmevej 3A, 5750 Ringe, Fyn, Denmark

Pe 20.6.: 16.00 Ralli alkaa virallisesti, ilmoittautuminen ja maksut camping-henkilökunnalle

19.00 iltateria, yhteistilaus paikallisesta pizzeriasta tuotuna alueelle

Su 21.6.: 8:30-10:00 aamiainen, MZ-klub-DK tarjoaa

13.00 - 17.00 Ajelu kauniita tanskalaisia teitä, sisältää kahvituksen

18.00 Illallinen, camp-site (varattava ja maksettava viimeistään la-aamuna camp-site henkilökunnalle)

20:00 palkintoseremonia, palkinnot sarjoissa:

pisin matka, nainen " mies

nuorin pyörällä itse ajaen saapunut iäkkäin "

lukumäärältään suurin ulkomaalainen klubi

ja muita.

Su 22.6.: 8:30-10:00 aamiainen, MZ-klub-DK tarjoaa

Mahdollista ostaa jäätelöä, soodat ja oluet camp-site'lla

Kauppoja lähistöllä ja paikka sijaitsee Tanskanmaan hienoimpien teiden lähistöllä

Camping toimii myös B&B, jos haluat käyttää tätä mahdollisuutta, varaa suoraan:

bb@baumann-tk.dk.

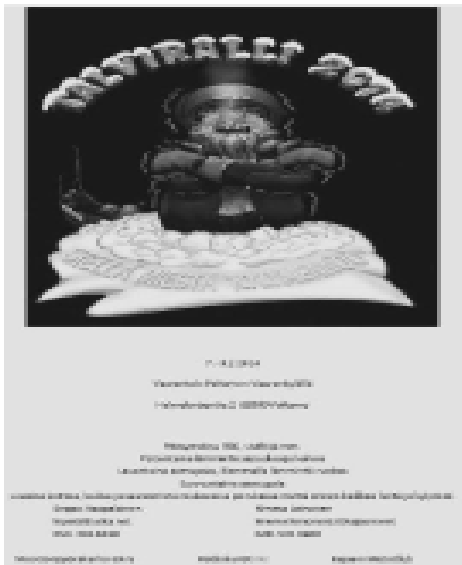
viissatanen MZ rotaksi vesistä kyytiä.

Huom! Seuraava, 22. MZ-tapaamisajo (2014) järjestetään Savonlinnan alueelle.

Laittakaapa tietoa liikkeelle. Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa 2014, että ainakin siihen lehteen ilmoitus.

Tämä viissatanen MZ rotaksi sai vetistä kyytiä Savonlinnan ja Viitasaaren välillä. Toivotaan, että ensi kesänä olisi paremmat kelit.

Kuva: Viitasaaren MZ kokoontumisesta



Kuvassa: Ala-Mattila ja MZ Kanuni Vammalan talvirallissa 2010



Reksiviittaa Itäpyörärlissä 2007 Viljakkalassa Toivolan lavalla

Itäpyöräralli pidetään tukokuussa Helsingin Työväen Moottoripyöräilijöiden majalla Nurmijärven Rökässä.



Seuraava MZ-viesti ilmestyy toukokuussa. Aineistot huhtikuun loppuun, kirjoitukset Keijolle ja kuvat Seppo Aaltonen Vuohikkaantie 69 04300 Tuusula seppo.aaltonen@hotmail.com

2



Palautus, jos vastaanottajaa ei tavoiteta:
Veijo Kinnunen, Sainsalontie 57, 68230 Lohtaja