

RMZ = RADKE MZ

Zu den westdeutschen Händlerfirmen, die die mitteldeutsche Motorradmarke MZ vertreten bzw. importieren, gehört auch die von Helmut Radke in Zirndorf bei Nürnberg, dem ehemaligen, zuletzt bei Victoria aktiven Geländefahrer. Im Gegensatz zu seinen Kollegen (den Firmen Alfred Stauch in Saarbrücken und Wolfram Rüdiger Lienert in Hamburg-Harburg) beschränkt er sich aber nicht nur auf den Verkauf und die werkstattmäßige Betreuung der MZ-Motorräder aus Zschopau, sondern er baut auch in eigener Kleinserie Moto Cross-Maschinen auf MZ-Basis. Obwohl er diese auch in gar nicht unbeträchtlicher Stückzahl exportiert, gerät er mit dem Werk doch nicht in Kollision, weil man dort keine Kapazität frei hat, um außer den Straßenrenn- und Geländemaschinen auch noch reine Moto Cross-Modelle zu bauen.

Schon im vergangenen Jahr tauchten diese Radke-Spezialbauten auch bei deutschen Moto Cross-Wettbewerben auf; übrigens nicht nur dort, sondern, unter der neuen Bezeichnung RMZ, auch im Geländesport. Es gibt nämlich für die Radke-MZ-Modelle einen „Gelände-Umrüstsatz“.

Wie die Bilder zeigen, wird als Triebwerk ein im wesentlichen dem Serienmotor gleichender MZ-Motor verwendet, der bei 65 mm Hub und 69 mm Bohrung 243 ccm Hubraum hat. Die Verdichtung beträgt beim Moto Cross-Motor 10, bei der Geländeausführung 9,5:1, und damit wird eine Maximalleistung von 25 PS erreicht, die in annähernd dieser Höhe in einem ungewöhnlich breiten Drehzahlband zwischen 4800 und 6500 U/min meßbar ist. Dieser flache Verlauf der Leistungskurve ist typisch für die MZ-Motoren und nicht zuletzt die Erklärung für ihren Bullencharakter. Das Kraftstoff/Luftgemisch liefert ein BVF-Zweischieber-Vergaser mit seitlich liegender Schwimmerkammer. Die am Serienmotor verwendete Batteriezündung wurde bei der Radke-Ausführung, die eine entsprechend abgeänderte Kurbelwelle aufweist,

Der 250 ccm-Motor der Radke-Moto Cross-MZ gleicht weitgehend dem bekannten Serienmotor aus Zschopau. Das Fahrwerk mit dem Zentralrohrrahmen aber ist eine Spezialanfertigung für den Geländeeinsatz unter Verwendung von MZ-Bauteilen.

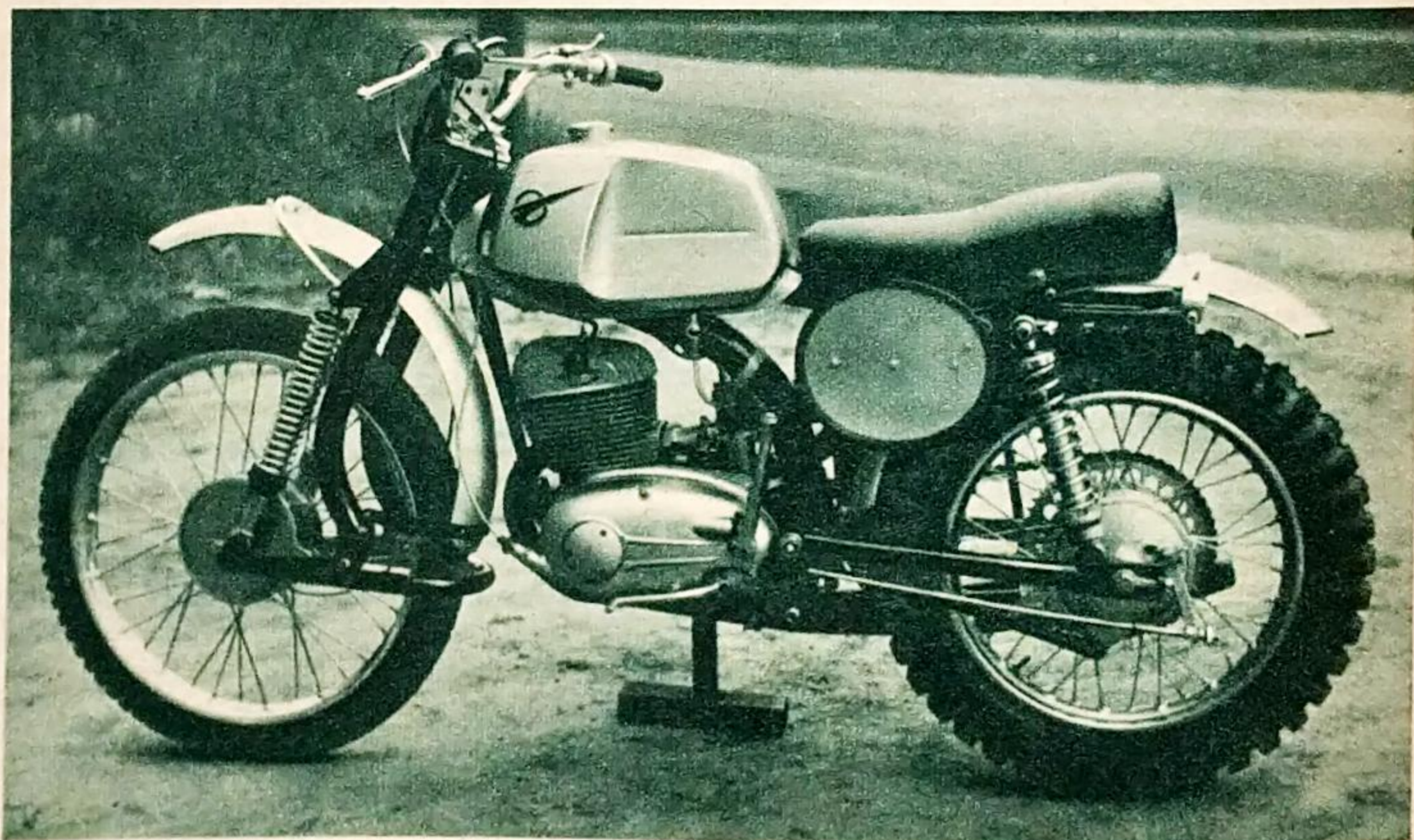
durch einen kleinen Bosch-Schwungradzünder ersetzt, der auf eine außenliegende Zündspule arbeitet. Mit diesem Magnetzünder und einem entsprechend flachen rechtsseitigen Gehäusedeckel gelang es, die Gesamtbreite des Motor/Getriebeblocks um nicht weniger als 65 mm zu reduzieren. Die Frontansicht in der Mitte der gegenüberstehenden Seite zeigt, wie schmal damit die ganze Maschine geworden ist.

Die Schmierung des Motors erfolgt mit normaler Mischungsschmierung 1:25, lediglich die Kurbelwellenhauptlager erhalten Frischöl in ständigem Umlauf aus dem Getriebe. Die Kraftübertragung zu diesem erfolgt über die auf der Kurbelwelle sitzende Mehrscheiben-Ölbakcupplung und schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 2,43:1. Die Abstufungen des klauengeschalteten Vierganggetriebes liegen im Moto Cross-Spezialgetriebe bei 2,27 — 1,67 — 1,29 — 1:1, für Geländesporteinsatz lassen sich andere Variationen (unter teilweiser Verwen-

dung der MC-Stufen) schaffen. Im Gegensatz zur Serienausführung bestehen beim MC-Motor sowohl die Primärtriebsräder als auch der Kupplungskörper nicht aus Guß, sondern aus Stahl. Die Sekundärkraftübertragung (die bei der Moto Cross-Ausführung nur eine leichte Abdeckung erhält, bei den Geländemaschinen jedoch in der bekannten MZ-Vollkapselung mit den Kettenführungsschläuchen läuft) besorgt eine Rollenkette $\frac{3}{8} \times \frac{1}{4}$. Mit 13, 14 und 15 Zähnen ist das abtreibende Kettenritzel am Getriebe ebenso variabel wie das normaler Weise mit 62 Zähnen gelieferte hintere Kettenblatt, das aus Pantal (Leichtmetall) hergestellt ist.

Aus Leichtmetall besteht im übrigen auch der großrippige Zylinder, der eine nach dem Alfer-Verfahren eingegossene Laufbuchse enthält. Die Auspuffanlage kann je nach Kundenwunsch unten- (wie auf unseren Bildern) oder obenliegend geliefert werden. Das ungewöhnlich große Micronic-Luftfilter liegt im Anschluß an ein 3 Ltr.-Ansaugvolumen bestens geschützt, aber leicht zugänglich unter der Sitzbank.

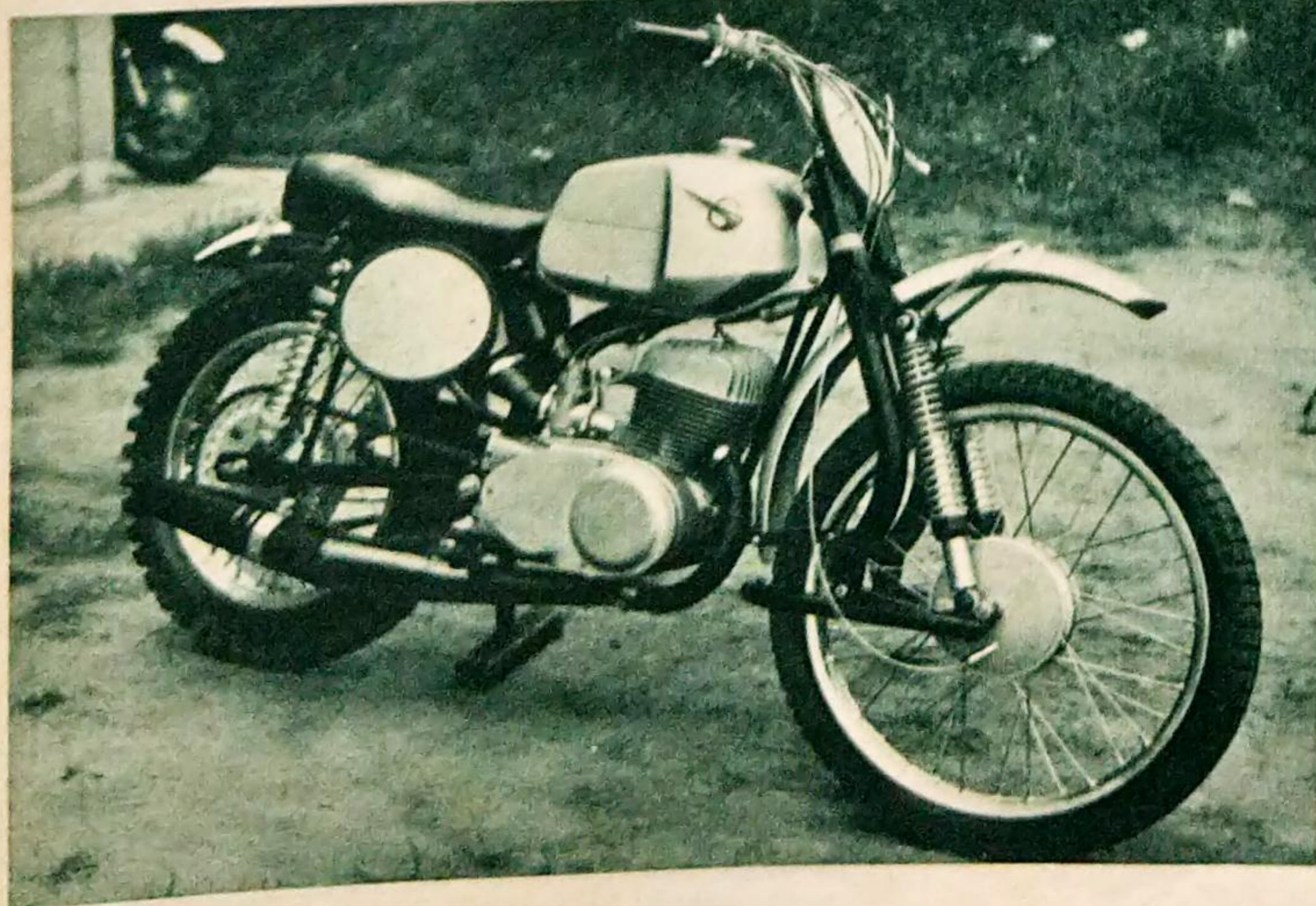
Ist so das Triebwerk bis auf die geschilderten zweckbedingten Abänderungen Original-MZ, so finden sich an dem in der Werkstatt von Radke nach dessen eigenen Entwürfen hergestellten (und von ihm selbst unentwegt erprobten) Fahrwerk nur wenige MZ-Bauteile; vornehmlich die hervorragenden Bremsnaben und die ebenso ausgezeichneten hydraulisch gedämpften Feder-

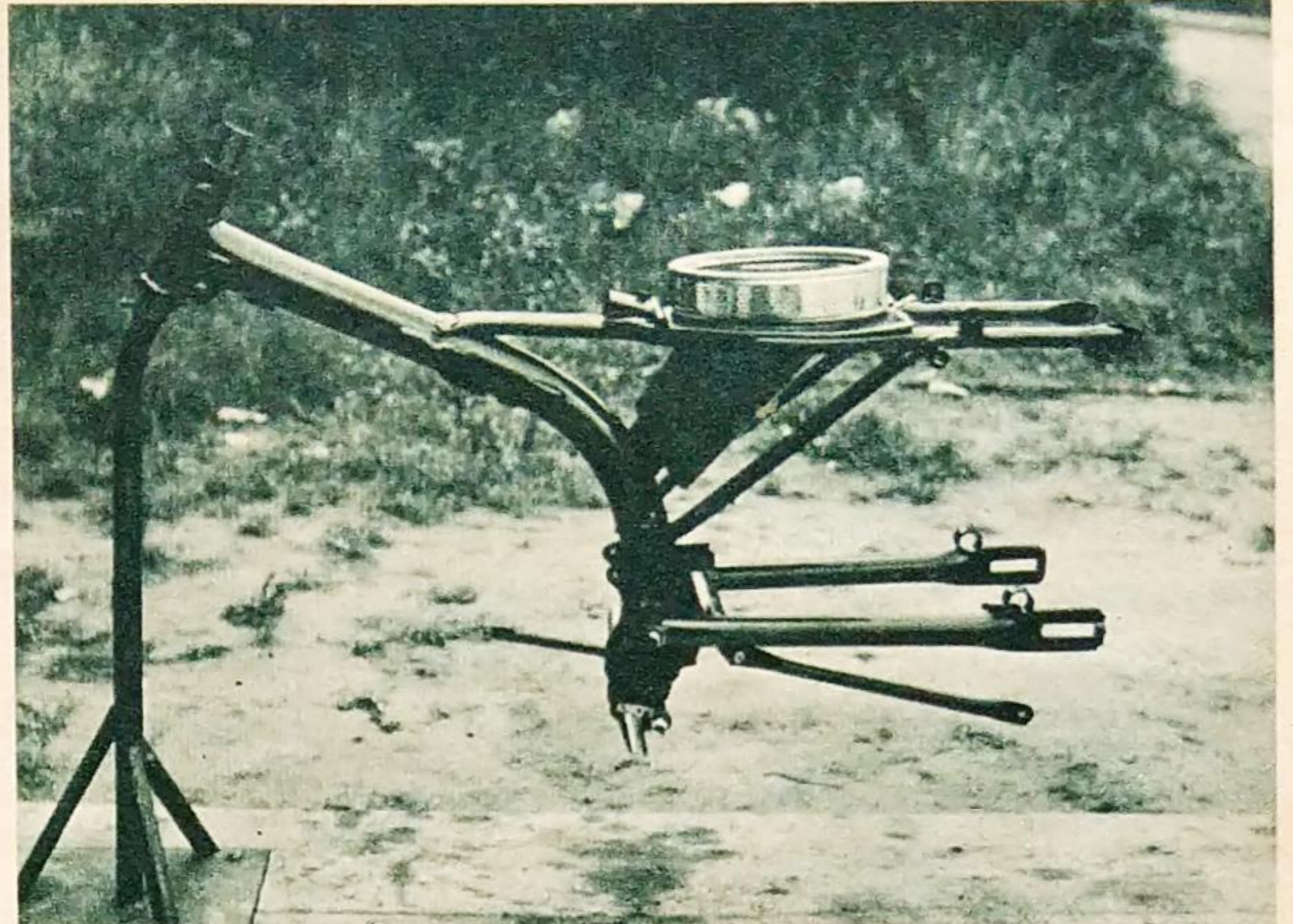
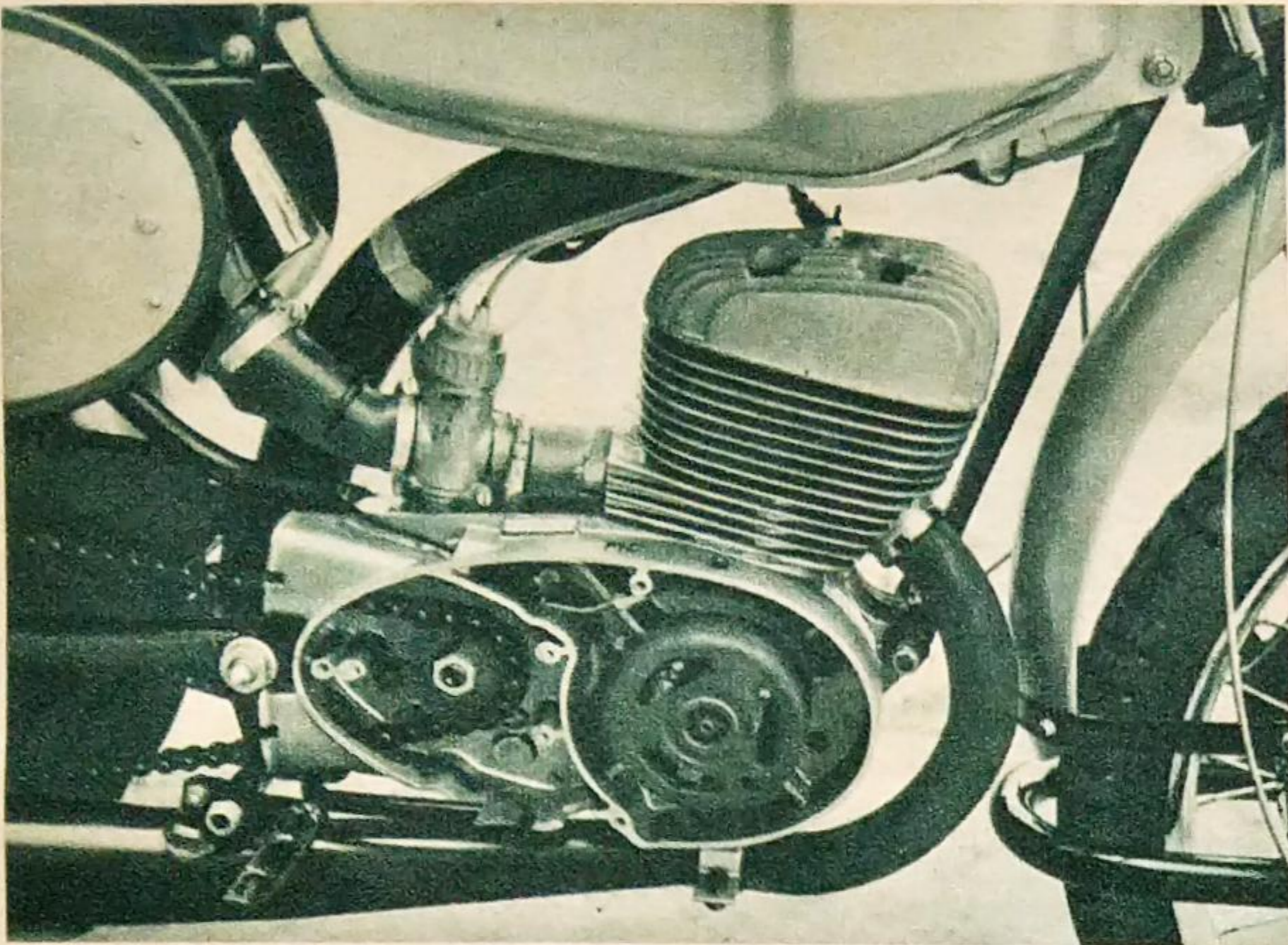


Dank der verwendeten Magnet-Zündanlage gelang es, die Gesamtbreite des Motorblocks unter Verwendung eines flachen Gehäusedeckels an der rechten Seite beträchtlich zu verringern. Die große Bodenfreiheit des Triebwerkblocks läßt zwar die untenliegende Auspuffanlage zu, diese kann jedoch auf Wunsch auch durch eine hochgezogene ersetzt werden. Für den Moto Cross-Einsatz ist die Hinterradkette, wie üblich, nur leicht gegen den Hinterreifen abgedeckt.

beine mit offenliegender Federung, außerdem einige Einzelteile wie z. B. die Hinterschwingen mit ihrer nachstellbaren Sinterbuchsen-Lagerung. Schwingen wie Lagerung sind in den Werkmaschinen von MZ seit Jahren erprobt und stellen heute völlig problemlose Bauteile dar. Der Federweg beträgt für das Hinterrad 100 mm, für das in der bügelförmig geschlossenen Halblangschwinge gehaltene Vorderrad 150 mm (auf Wunsch kann die Maschine auch mit hydraulisch gedämpfter Teleskopgabel geliefert werden, die einen Federweg von 170 mm zuläßt).

Tragendes Hauptstück des Rahmens ist das vom Lenkkopf im Bogen nach unten geführte mächtige Zentralrohr, an dem das Stahlrohrheck angeschweißt ist, das als Sitzbanklagerung, Federbeinwiderlager und Schutzblechhalterung dient. Am unteren Ende trägt das Rohr die Schwingenlagerung sowie den Hauptbefestigungsschuh für den Motor, dessen Gehäuse vorn nochmals mit einer leichten Rohrstrebe zum Lenkkopf abgefangen ist. Außerdem befindet sich unterhalb





An Stelle der serienmäßigen Gleichstromanlage ist der Spezialmotor mit einem Schwungradzünder von Bosch (mit außenliegender Zündspule) ausgerüstet. Der 30er-Vergaser sitzt am längenmäßig genau abgestimmten Ansaugstutzen.

der Schwingenlagerung die (nicht angeschweißte, sondern angeschraubte und deshalb notfalls schnell ersetzbare!) Fußrastenanlage. Auch die normalerweise gelieferte Schwingen-Vordergabel, deren Anlage deutlich aus den Bildern hervorgeht, hat den unbestreitbaren Vorteil, bei eingetretenen Sturzdeformierungen mit einfachen Mitteln zuverlässig wieder ausrichtbar zu sein. Die vordere Schwinge ist in vier Nadellagern gelagert, die Achsaufnahmen sind geschlossene Hülsen. Die verwendeten Bremsnaben (vorn mit 150, hinten 160 mm Bremsringdurchmesser und 25 mm Belagbreite) sind absolut serienmäßig, die vordere stammt aus der 125er, die hintere aus den größeren MZ-Normalmodellen. Ungekröpfte Speichen stellen die Verbindung zu den ebenso leichten wie stabilen Felgen aus vergütetem Leichtmetall dar, die Stahlfelgen bewiesenermaßen überlegen sind — übrigens auch Originalteile aus der MZ-Fertigung. Bereift sind die Laufräder vorn 21 — 3.00, hinten 18 — 4.00. Der Radstand der MC-Maschine beträgt 1335, die Sitzhöhe 790, die Bodenfreiheit 270 mm. Nur 99 kg bringt die fahrfertige Maschine (mit

Die Halblangschwinge vorn ergibt in Verbindung mit sorgsam ermittelter Lenkgeometrie und der Charakteristik der Federbeine ausgezeichnete Führungseigenschaften der Maschine; bei Beschädigungen ist sie leichter reparabel als eine Telegabel.



Der Blick von vorn auf die RMZ von Radke zeigt, wie schmal sie insbesondere auch in der Partie des Motorblocks dank der an der Zündanlage vorgenommenen Änderung geworden ist — wichtige Voraussetzung für den Geländeeinsatz.

Tragendes Rückgrat des Rahmens ist das großdimensionierte Zentralrohr, an dem der Rohrverband des Heckteils angeschweißt ist und das am unteren Ende die stabile Schwingenlagerung sowie die Motoraufnahme und die Fußrastenanlage trägt.

ungefülltem 13 Ltr.-Tank von Roth) auf die Waage. Magura-Armaturen, eine in ihrer Dimensionierung sorgfältig entwickelte Sitzbank, Schutzbleche wahlweise aus Stahl oder Leichtmetall mit soliden Halterungen sowie abschließliche Verwendung von selbstsichernden Muttern runden zusammen mit einer beinahe in jedem Bauteil festzustellenden sorgsam Handwerksarbeit das Bild einer ausgesprochenen Spezialmaschine für Moto Cross-Zwecke; bei der allenthalben auch auf einfachste Montage aller Teile, deren gelegentliche Demontage sich nun mal im schweren Geländeeinsatz nicht vermeiden läßt, gelegt wurde. Überall merkt man der Maschine an, daß ein Mann sie schuf, der sich seine Erfahrungen tatsächlich selbst jahrelang im Gelände „erfuhr“.

Bei alledem ist der Verkaufspreis erstaunlich niedrig: er beträgt DM 2750.— für die MC-Ausführung. Was beinahe noch erfreulicher für den Besitzer ist, sind die ungewöhnlich niedrigen Preise für die Ersatzteile, für deren jederzeitige Bereitstellung bei den westdeutschen MZ-Händlern gesorgt ist.

Ra.

Die hintere Bremsankerplatte ist durch eine lange Zugstrebe gegen die Schwinge abgefangen. Alle Teile der Maschine zeigen den überlegten, klaren Aufbau — und überall finden sich die selbstsichernden Nilos-Muttern als Dokumentation des „Gewußt wie“.

