

## [Index](#)

**Ihr großer Wunsch** ging in Erfüllung und wir sind erfreut, auch Sie als Besitzer einer neuen MZ-ETS begrüßen zu können. Wir bemühten uns, Ihnen ein schnelles und zuverlässiges Fahrzeug in die Hände zu geben. Nun hängt es jedoch auch von Ihnen ab, ob die ETS lange leistungsfähig und zuverlässig bleibt. Bitte beachten Sie unbedingt alles, was nachstehend über Betriebsmittel, richtige Bedienung sowie Wartung und Pflege empfohlen wird. Beachten Sie es in Ihrem eigenen Interesse, bevor man Ihnen an Hand einer Werkstattrechnung nachweist, was Sie alles falsch gemacht haben!

Vielleicht ist manch alter Motorradhase der Meinung, dies oder jenes besser zu wissen - verlassen Sie sich jedoch zweckmäßigerweise auf unsere Empfehlungen. Immerhin werden in Zschopau seit 50 Jahren Motorräder gebaut und die dabei gewonnenen Kenntnisse und Erfahrungen sollen auch Ihnen nützlich sein.

Bitte lesen Sie auch das 'Garantie- und Durchprüfungsheft' aufmerksam durch. Sollten einmal irgendwelche Garantieansprüche geltend gemacht werden, dann ist der Nachweis über die ordnungsgemäße Durchführung der Pflichtdurchsichten Voraussetzung.

Und nun 'Gute Fahrt'!

**VEB Motorradwerk Zschopau**

---

## Inhaltsverzeichnis

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: [www.heydownloads.com](http://www.heydownloads.com) by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Tragfähigkeit	169 kg	169 kg
Zulässige Gesamtmasse	320 kg	320 kg

## 1.8. Füllmengen

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Typ	<i>ETS 175 Trophy-Sport</i>	<i>ETS 250 Trophy-Sport</i>
Getriebe	750 cm <sup>3</sup> Getriebeöl GL 60 (legiert) für Sommer und Winter	
Kraftstoffbehälter	etwa 22 l Kraftstoffmischung 33 : 1	
davon Reserve	etwa 1,5 l	
Teleskopgabel	215 cm <sup>3</sup> je Holm	
Federbeine hinten	je 70 cm <sup>3</sup> Stoßdämpferöl 'Globo', Viskosität 1,65 ... 1,92 °E bei 50°C = 8...11 eSt/50°C	

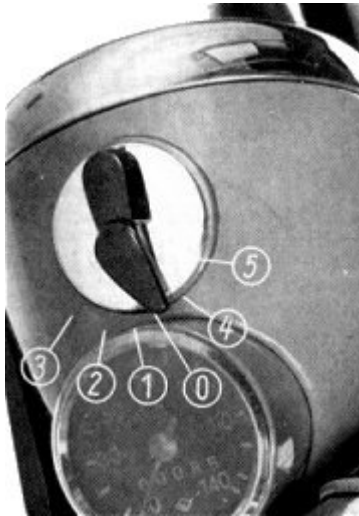


Bild 6. Schalterstellungen

Stellung 3: Zündung eingeschaltet, Haupt- und Schlußlicht brennt, Nachtfahrt, Schlüssel nicht abziehbar.

Stellung 4: Zündung ausgeschaltet (Parkstellung), Stand- und Schlußlicht brennt, Schlüssel abziehbar.

Stellung 5: Direktschaltung Lichtmaschine - Unterbrecher. Das Fahrzeug kann bei entladener Batterie im zweiten Gang angeschoben werden.

In den Parkstellungen 0 (Tag) und 4 (Nacht) sind Signalhorn und Bremslicht ohne Strom.

Jetzt wird der Kraftstoffhahn auf 'Auf' gestellt. Für den Kaltstart braucht der Motor ein angereichertes Kraftstoff-Luft-Gemisch, deshalb den Startvergaserhebel ziehen (nach dem Fahrer zu), siehe Bild [8](#)!

### **Den Gasdrehgriff auf Leerlaufstellung, sonst ist die Startvorrichtung unwirksam!**

Nun den Kickstarter kräftig durchtreten, bis der Motor läuft. Sobald dieser angesprungen ist, den Starthebel schließen, d.h. nach vorn auf Stellung (1) schieben. Bei niedrigen Außentemperaturen (im Winter) wird er erst während der Fahrt, wenn der Motor willig Gas annimmt, vollkommen geschlossen.

**Bitte beachten:** Bei extrem niedrigen Außentemperaturen und mehrmaligen, erfolglosen Startversuchen eine Minutenpause einlegen, damit der Kraftstoffstand im Startschacht (über die Startdüse) wieder auf Normalhöhe kommt.

Ist der Motor schon gelaufen und noch warm, so bleibt der Starthebel beim Antreten in Stellung (1), also geschlossen. Der Motor braucht nicht



Bild 12. Werkzeugbehälterdeckel mit Schloß und Schutzkappe

## 6.2. Getriebschmiermittel erneuern

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Erstmalig nach etwa 500 und dann weiterhin nach jeweils 20000 Fahrkilometern ist das Getriebschmiermittel zu erneuern. Dazu muß der Motor richtig warm gefahren sein, damit auch Abrieb und Ölschlamm mit ablaufen. Abgelassen wird nach Entfernen der beiden außenliegenden Schrauben links am Kupplungsdeckel (1) und rechts außen am Getriebegehäuse (2). Letztere hat einen Magnetstopfen, um metallischen Abrieb festhalten zu können. Die mittlere Schraube (3) dient zur Schaltarretierung und darf nicht herausgeschraubt werden.

Luftschraube wieder 1/4 Umdrehungen hineindrehen (das ist für den besseren Übergang mit kaltem Motor).

Eine kleine Bremsschraube (Schlitzschraube) am Drehgriffbund verhindert den selbsttätigen Rücklauf des Drehgriffes (einstellen!).

Das Leerlaufsystem ist gewissermaßen ein kleiner Vergaser für sich, der über den ganzen Drehzahlbereich zusätzlich Gemisch liefert. Deshalb kann schon eine zu fette Leerlaufeinstellung die Ursache für hohen Verbrauch sein.

Andererseits - wenn die Leerlauf-Luftschraube zu weit herausgedreht wurde - ist das Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft im Leerlaufbereich zu arm. Außer schlechtem 'Übergang' beim Beschleunigen ergeben sich auch Startschwierigkeiten.

Es geht also beim Leerlaufeinstellen um zweierlei:

- a. um die Leerlaufdrehzahl (Standgas). Sie muß so niedrig sein, daß der Motor im Stand eben noch weiterläuft, sonst gibt es Schaltgeräusche;
- b. um das richtige Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft (Stellung der Leerlauf-Luftschraube). Anderenfalls springt der Motor im warmen wie kalten Zustand schlecht an. Auch der 'Übergang' beim Beschleunigen ist nicht korrekt.

## 6.5. Luftfilter und Ansaugeräuschkämpfer

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Der Motor verbraucht zur Verbrennung erhebliche Mengen Luft. Da diese leider nicht staubfrei ist, muß sie in der Filteranlage gereinigt werden. Je nach dem Zustand der befahrenen Straßen ist das Trockenluftfilter nach 5000...8000 km zu reinigen. Der Filterpapiereinsatz darf weder ausgewaschen noch eingeeilt, sondern nur vorsichtig ausgeklopft werden!

Nach 10000...15000 km ist der Papiereinsatz zu erneuern.

Beim Einsetzen darauf achten, daß dieser einwandfrei plan und dicht aufliegt - sonst entsteht hier 'Nebenluft'. Gehäuse und Deckel müssen absolut dicht sein, deshalb die Dichtleisten nicht beschädigen. Auch nicht die federnde Aufhängung des Preßstoffgehäuses verändern, durch Risse wird die Filteranlage unwirksam.

lastung muß die Hell-Dunkel-Grenze des Lichtfeldes 25 cm unter Scheinwerfermitte ('Z'-Linie) liegen.

Zur Gegenprobe werden die hinteren Federbeine auf 'hart' gestellt und das Fahrzeug zusätzlich mit dem Soziusfahrer belastet. Dabei darf die Hell-Dunkel-Grenze nicht über dem zulässigen oberen Wert (obere Grenze) liegen. Nachgestellt wird nach dem Lockern der beiden Scheinwerferhalteschrauben: in der Höhe durch Kippen und seitlich durch Verdrehen. Dafür sind die Scheinwerferhalter mit Langlöchern versehen.

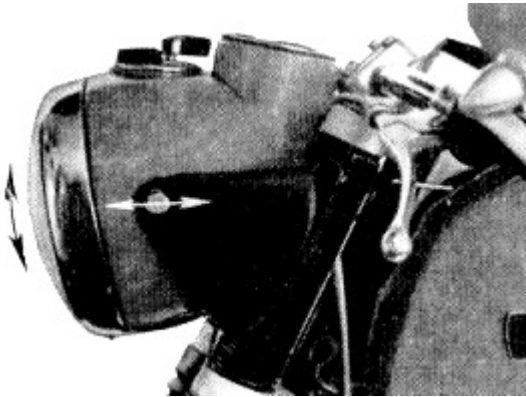


Bild 26. Scheinwerfer verstellen

## 6.13. Äußerst wichtig: das Kerzengesicht!

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Die Zündkerze ist starken thermischen Beanspruchungen ausgesetzt. Zuerst bei der Verbrennung über 2000 °C, dann die kühlen Frischgase, zugleich den Verbrennungsdruck von über 30 at - und das alles in einer Minute bis zu 5000 mal und mehr!

In dieser Stellung wird der Hebel festgehalten, und Sie verdrehen die Schlitzschraube, bis das Bremslicht aufleuchtet (Zündung einschalten!). Die Kontermutter gefühlvoll anziehen, damit die Isolierbuchse nicht beschädigt wird.

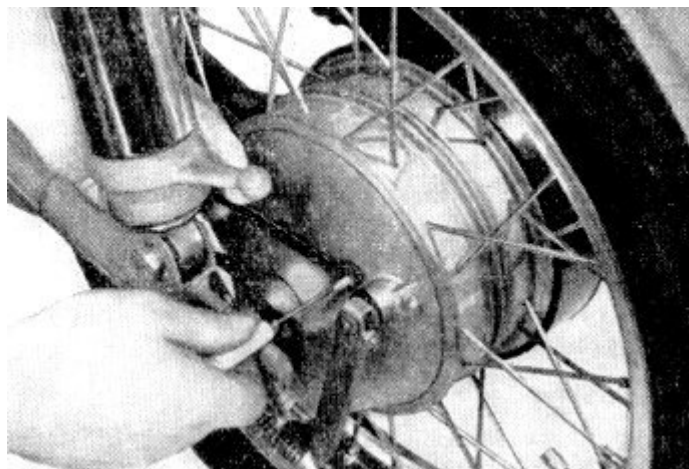


Bild 33. Bremslichtkontakt nachstellen

## 6.19. Der richtige Reifenluftdruck

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

Wenn Sie Ihren Reifen ein langes Leben wünschen, dann halten Sie sich bitte genau an unsere Angaben über den Reifenluftdruck:

Vorn, mit und ohne Sozius	1,5 at Überdruck
hinten, Solofahrt	1,9 at Überdruck
hinten, mit Sozius	2,1 at Überdruck

Wir sagten schon weiter vorn, die Schuhspitze ist kein Meßinstrument. Kaufen Sie sich einen Druckprüfer, damit wirklich nichts schiefeht. Der

Bleibt Ihre ETS einmal ohne ersichtlichen Grund stehen oder springt nicht an, dann zuerst die Zündkerze überprüfen, ob die Panne evtl. durch Kraftstoffmangel oder Kraftstoffüberschuß verursacht wurde.

Es muß mit einer gewissen Systematik vorgegangen werden - deshalb anschließend den Kraftstoffschlauch am Vergaser abziehen und durch kurzzeitiges Öffnen des Kraftstoffhahnes feststellen, ob genügend oder überhaupt Kraftstoff zuläuft. Es soll schon vorgekommen sein, daß der halbe Motor zerlegt wurde, in Wirklichkeit war das Tanken vergessen worden!

## 9.2. Motor springt nicht an

[nächster Punkt](#) ; [Index](#)

(Zündung ist eingeschaltet)

Startvergaserhebel gezogen, der kalte Motor springt aber nicht an:

- a. Kraftstoffhahn geschlossen bzw. nicht auf 'Reserve' geschaltet,
- b. Filter am Kraftstoffhahn verschmutzt,
- c. Kraftstoffzuleitung verstopft,
- d. Startdüse verstopft oder Drehgriff nicht auf Leerlaufstellung,
- e. Kerzenstecker ab oder Widerstand im Entstörsstecker defekt.

Die Zündung ist eingeschaltet, aber die rote Kontrollampe leuchtet nicht auf:

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: [www.heydownloads.com](http://www.heydownloads.com) by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL