

PRESENTE

LA MZ 250 ETS



DOSSIER ETS 250

La 250 ETS une baroudeuse sportive

Durant la décennie 50 MZ n'a produit en série que des modèles utilitaires correspondant à un besoin de déplacement moins cher que la voiture.

Ors au cours des années soixante la moto devient un objet de loisir et le côté 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 Thaïlandais.

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 conférant 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 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 nombreuses reprises avec leurs modèles usine, les ETS reçurent rapidement, comme leurs devancières, l'appellation Trophy sport en référence à ces victoires.

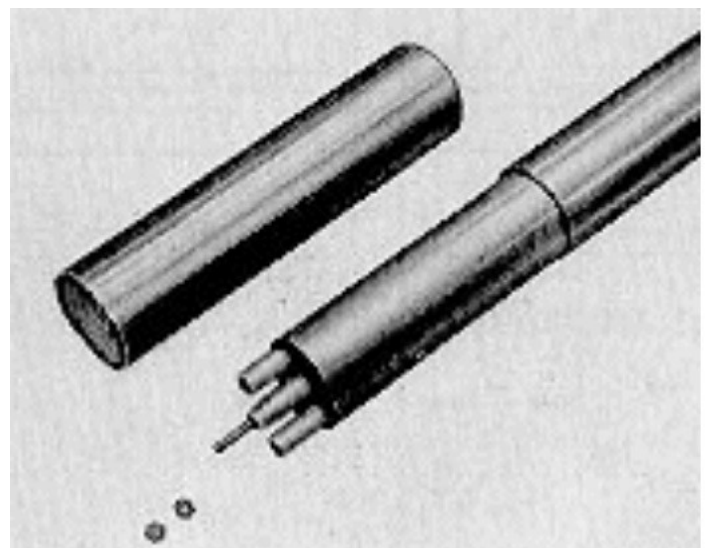
Bien que plus agile que ses devancières grâce à sa fourche et une roue avant désormais en 18 pouces, dotée d'un bon freinage, tenant bien la route et d'une puissance supérieure de 10 % par rapport aux ES, ses 21 cv ne suffirent pas, de l'autre côté du rideau de fer, à la classer parmi les sportives,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

Elle a cependant réussi à 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 des baroudeurs au long cour.



De plus son réservoir lui confère une autonomie d'un peu plus de 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 »

Techniquement, elle garde ce qui fait des MZ des montures infatigables, le monocylindre 2T à boîte 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.



DOSSIER ETS 250

Elle est dotée d'une longue selle qui possède à l'arrière 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. RAL 3001 et RAL 3011. 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.

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 définit les caractéristiques généraux des clignotants moto. Il est donc recommandé d'en équiper les ETS, à l'époque il était possible de les faire installer le système en bout de guidon qui équipe d'origine les MZ ES. A noter que la cocotte au guidon 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 son 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.



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	

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

