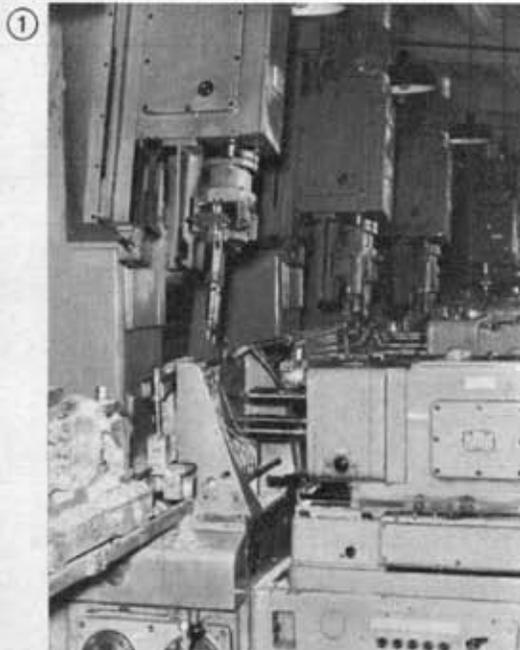


# Besuch bei MZ in Zschopau



Das Motorradwerk Zschopau, in dem die MZ-Motorräder gebaut werden, ist das ehemalige DKW-Werk, welches in einem idyllischen Erzgebirgstal eingebettet liegt — in der Mitte des Komplexes vielstöckiger Gebäude steht noch immer der bescheidene Fachwerkbau jener alten Weberei, die Rasmussen einst kaufte, um dort erst Dampfkraftwagen, dann Spielzeugmotoren — und schließlich die DKW-Motoren zu bauen. Bis Kriegsende war dieses Werk die größte Motorradfabrik der Welt — nach dem Ende des unseligen Krieges lag es, zwar von Bomben verschont, aber restlos demontiert, viele Jahre brach — mit ungewissem Schicksal.

Heute kann man sich, wenn man einen Besuch im Zschopauer Werk macht, das nun zur Geburtsstätte der MZ-Motorräder geworden ist, diese Zeit der leeren Hallen kaum mehr recht vorstellen; aber wenn man weiß, daß alles, was nun wieder an moderner Einrichtung und Ausrüstung in den noch erweiterten Konstruktionsbüros, den Fertigungshallen und den Magazinen steht, neu geschaffen wurde — dann muß man um so mehr Achtung vor der Leistung der vielen tausend Menschen haben, die hier arbeiten und Motorräder bauen, die — als Serien- sowohl wie als Sport- und Rennmaschinen — sich internationale Anerkennung verschaffen konnten. Und die bereits wieder in einer täglichen Stückzahl von den Fließbändern rollen, welche nahe an den Vorkriegszahlen liegt.

Anläßlich der letztjährigen Zschopauer Zweitagefahrt hatten wir Gelegenheit, einen Gang durch das MZ-Werk zu machen und mit Genehmigung der Werksleitung dort auch zu fotografieren. Wir glauben, daß mancher unserer Leser sich für diese Bilder aus einer deutschen Motorradfabrik interessieren wird.

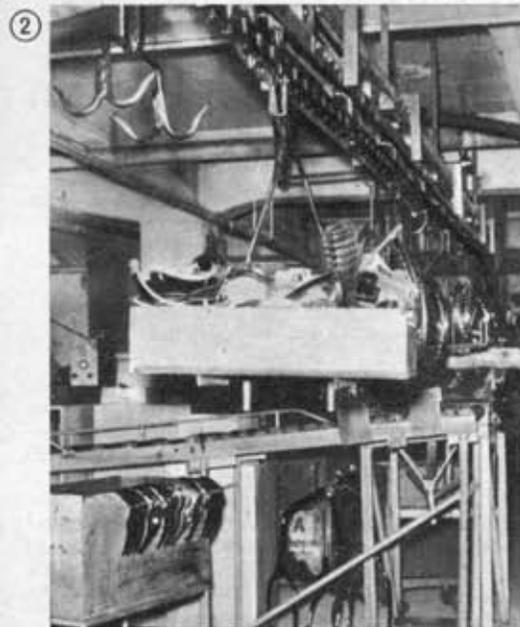


Bild 1: Auf modernen Taktstraßen erfolgt die Bearbeitung der Motorenteile (hier die Gehäuse-Straße).

Bild 2: In den Magazinen erfolgt die Zusammenstellung aller Zubehörteile für jede einzelne Maschine, die in genauem Takt der Montagestraße vollautomatisch zugeführt werden.

Bild 3: Ein täglicher Ausstoß von über 200 Maschinen erfordert erhebliche Zwischenlager für Rohmaterial und Fertigteile.

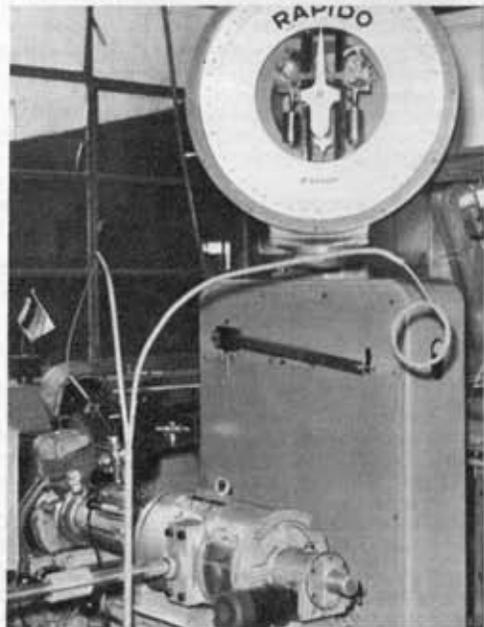
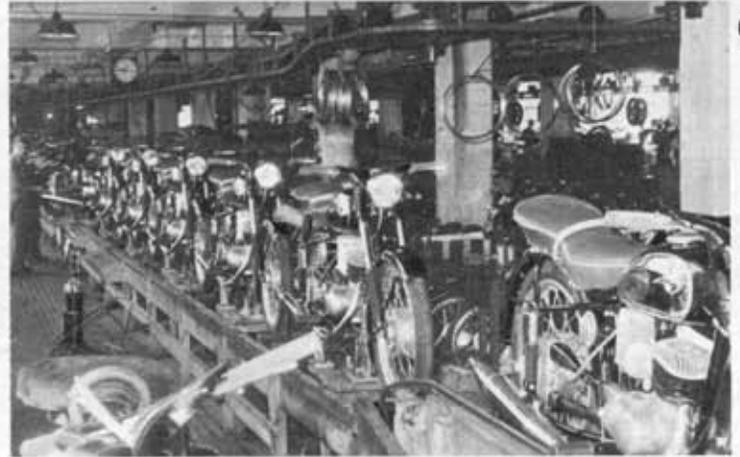
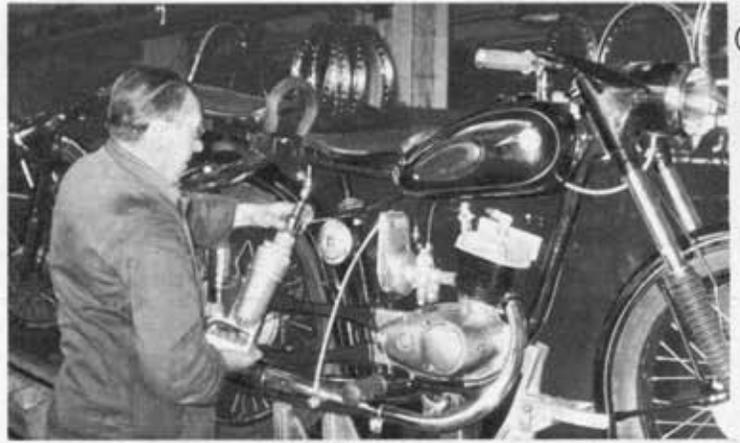
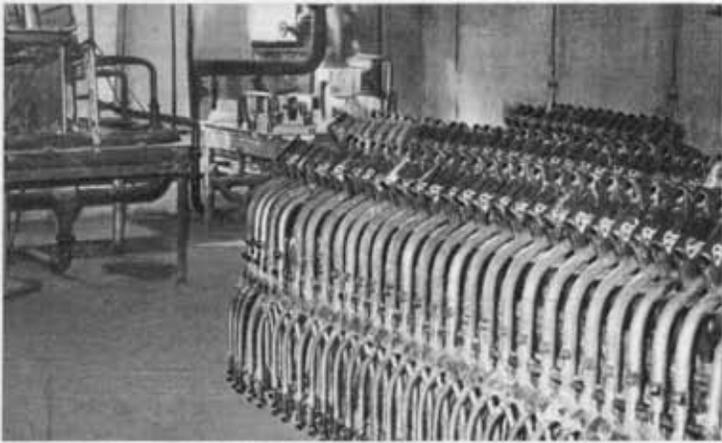


Bild 4: Motorenmontage an getrennten Bändern für die einzelnen Motortypen (125, 175 und 250 ccm).

Bild 5: Auf elektrischen Leistungswaagen erfolgt die Überprüfung jedes einzelnen Motors, ehe er —

Bild 6: — zum Einbau freigegeben und dem Pufferlager vor der Endmontage zugeführt wird.





**Bild 7:** Weitgehend automatisiert ist auch die Oberflächenbehandlung der Fahrstellteile, also das Entfetten, Rostschützen und Lackieren.

**Bild 8:** Andere Zwischenmontagen dagegen erfordern noch überwiegend handwerkliche Betätigung, wie hier das Einspeichen –

**Bild 9:** – oder hier das Vormontieren der hinteren Rohrschwingabeln für die Modelle ES 175 und 250.

**Bild 10 und 11:** Auf den Endmontagebändern ermöglichen allenthalben elektrische Hilfswerkzeuge kurze Montagezeiten und gleichmäßigen Arbeitsablauf.

**Bild 12:** Noch vor zehn Jahren standen in diesen Montagehallen nur noch die Betonsäulen ...

**Bild 13:** Auch jede fertiggestellte Maschine geht nochmal über einen Rollprüfstand, ehe sie –

**Bild 14:** – im Versandlager auf ihren Abtransport wartet.  
(Fotos: Ben)

