



Motorradproduktion bei MZ

Räder-Werk

Im sächsischen DDR-Städtchen
Zschopau fertigen die MZ-Werke in den
ehemaligen DKW-Hallen unter einfach-
sten Bedingungen sehr erfolgreiche
Zweitaktmotorräder. ▷



Motorradproduktion bei MZ

Geschichtsbewußtsein wird in Zschopau großgeschrieben. Was Wunder: Das unscheinbare, fast idyllische DDR-Städtchen östlich von Karl-Marx-Stadt am Fuß des Erzgebirges kann auf seine Historie stolz sein, insbesondere was den Motorradbereich angeht. Hier wurde in den Hallen einer ehemaligen Spinnerei ab 1918 mit Zweitaktmotoren experimentiert, und hier entstand Anfang der 20er Jahre die ersten motorisierten Zweiräder der einstigen Weltmarke DKW.

„Das kleine Wunder“ vergangener Tage, so die offizielle Interpretation des Firmenkürzels DKW, ist längst Forschungsobjekt für Hobby-Historiker. Die Maschinen aus der ehemaligen Massenproduktion stehen als geschätzte Sammlerstücke in den Kollektionen und Werkstätten von Oldtimer-Spezialisten.

Doch in Zschopau, der sächsischen Provinzmetropole, scheint noch alles beim alten geblieben zu sein. Im engen Tal östlich des Städtchens laufen in einem kaum überschaubaren Gewirr aus alten Backsteingebäuden, Holzhütten und Lagerhallen die Werkzeugmaschi-

Produktionshallen wie vor 50 Jahren

nen – gerade so, als hätte nie ein unseliger Krieg dem ersten Kapitel ostdeutscher Zweiradfabrikation ein abruptes Ende gesetzt.

Kenner der einstigen DKW-Fabrik können sich so auch heute noch bestens in dem düsteren, von dünnem Wald umgebenen Areal orientieren. Siegfried Rauch, einst DKW-Mitarbeiter und später MOTORRAD-Chefredakteur, berichtete nach einem Besuch überrascht: „Es ist alles noch fast so wie in den 30er und 40er Jahren.“

Nur der Firmenname hat sich geändert. MZ steht in großen

Lettern auf dem Dach einer der Fabrikhallen. Hier arbeiten heute auf historischem Boden die Motorradwerke Zschopau. Eine Produktion, die durchaus auch in geschichtlichen Zusammenhängen gesehen wird. „Motorräder seit 1922“ steht als eher biederer Werbeslogan über dem Werkstor der DDR-Firma.

Selbst das Verwaltungsgebäude steht, zumindest äußerlich, noch so da wie vor Kriegsende. Die Räume im Innern haben dazu etwas vom Charme der 50er Jahre bewahrt. An den Wänden

Handarbeit und Qualität

hängen Fotos von MZ-Maschinen in sportlicher Aktion und Porträts von Erich Honecker und Lenin.

Noch historischer sieht es in den Fertigungshallen aus. Der Besucher steigt durch lange, verwinkelte Treppenhäuser und Gänge vom Verwaltungshaus hinunter in die Tiefen des engen Tals, in dem sich die gesamte Fabrikanlage drängt. Dort öffnen sich schließlich die schweren Tore zur Montagehalle, die zum Teil noch aus dem mittlerweile 62 Jahre alten Originalgebäude bestehen.

Doch auch die Verhältnisse im Innern des engen, langgestreckten Gebäudes erinnern an Bilder aus der Gründerzeit. Auf kleinstem Raum werden an veralteten Montagebändern parallel nebeneinander Motoren, Telegabeln und Räder gefertigt. Und dies keinesfalls mit modernsten Maschinen und Werkzeugen. Hier wird noch zu einem guten Teil Handarbeit geleistet. Zwischen Zschopau und dem ultramodernen Berliner BMW-Werk scheinen Jahrzehnte zu liegen.

Und doch wird hier mit einfachen Mitteln Qualitätsarbeit in Masse geleistet. Bis zu 450 Motoren der verschiedensten Typen kann dieser Teil der MZ-Fertigung pro Tag präsentieren. Dazu kommen außerdem

noch Ersatzteile. Die computergesteuerte Großanlage in der geteilten Stadt Berlin bringt's in der gleichen Zeit auf rund die Hälfte.

Die Einzelteile der Antriebseinheiten werden von den zu MZ gehörenden Teilelieferanten bereitgestellt. Deren Produktionsstätten liegen größtenteils außerhalb des eigentlichen Werks. Im Tal selbst wäre dafür auch gewiß kein Platz mehr. MZ kann jedoch auf ehemalige Fabriken des DKW-Verbunds zurückgreifen, die meist im engeren Umland von Zschopau liegen.

„Unser beengter Raum ist ganz gewiß unser größtes Problem“, betont Kundendienstleiter Rainer Reuter. „Unter anderen Umständen könnte viel effektiver produziert werden.“

Die Notwendigkeit zur Modernisierung wird denn auch in der eigentlichen Motorradproduktion von MZ überdeutlich. Auf zwei einfachsten Fertigungsbändern werden in einer düsteren Halle die aktuellen Typen zusammengeschaubt. Genau 110 Minuten dauert es, bis ein Motorrad alle Stationen vom ersten Handgriff bis zur Endabnahme durchlaufen hat. Bei Volleistung rollt dabei alle drei Minuten eine neue MZ vom Band.

Daß diese MZ beim Abschlußtest auf dem Rollenprüfstand dann auch tatsächlich alle spontan anspringen, mutet angesichts der geradezu chaotischen Arbeitsverhältnisse am Band schon verwunderlich an. Teile, Menschen und Maschinen fügen sich zu einem zwar bunten, aber doch kaum lösbar scheinenden Wirrwarr.

Und doch herrscht im Chaos Ordnung. Die Arbeiter schrauben ruhig und mit sicheren

Handgriffen an den Motorrädern, die nun wahrlich keine Wunderwerke der Technik sind. Simple, verlässliche Maschinen werden hier verlangt – und die können mit ebensolchen Mitteln gut auf die Räder gestellt werden.

Rund 350 Zweitaktmotorräder sind das immerhin pro Tag. Die Motorradwerke Zschopau sind damit der größte Zweiradhersteller auf deutschem Boden. Dafür arbeiten in der Endfertigung 195 Personen, darunter 80 Frauen.

Dies ist wohl auch eine der auffallendsten Differenzen zur Arbeit in einer westlichen Fabrik. So viele Frauen würden andernorts gewiß nicht an wichtigen Monteursstellen am Band stehen. Ansonsten deuten allenfalls Plakate und der Hinweis auf die Arbeitsbrigaden sozialistische Verhältnisse an.

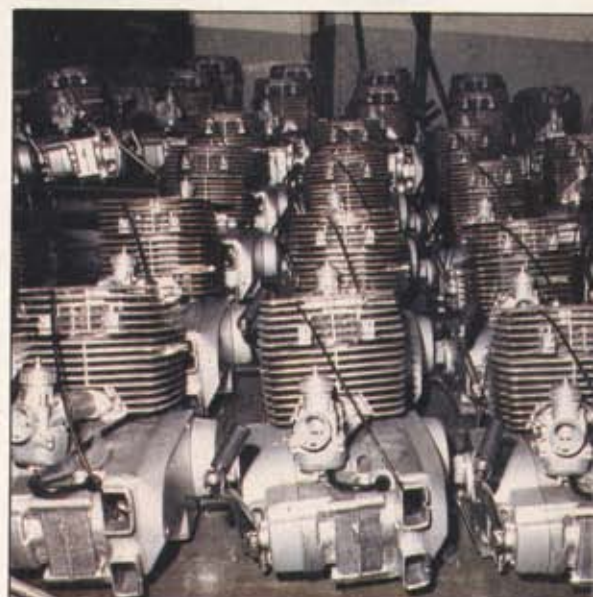
Auch im MZ-Werk herrscht nämlich das Leistungsprinzip. Die besten Arbeiter erhalten fi-

Leistung wird belohnt

nanzielle Prämien und werden außerdem in Wort und Bild am schwarzen Brett belobigt. Über die Leistung jedes einzelnen wird vom zuständigen Meister genau Buch geführt, Schlamperie wird nicht geduldet. „Nur rausschmeißen kannst du hier keenen“, zuckte einer der Herren fast ein wenig bedauernd die Schultern.

43,7 Wochenstunden ist ein durchschnittlicher Arbeiter bei MZ tätig. Dafür kann er oder sie mit rund 850 Mark Lohn rechnen, ganz nach Leistung. Ein Betrag, der nach bundesrepublikanischen Verhältnissen als extrem gering eingestuft würde. In der DDR ist das jedoch gutes ▶

Produkte und Parolen: Plakat vor den Toren des MZ-Werks (oben links), afrikanischer Gastarbeiter im Zschopauer Motorenbau (oben rechts), Maschinenlager unter freiem Himmel (Mitte), komplette Zweitakter am Ende des Motorenbaus (Mitte rechts), Test einer fertigen Maschine auf dem Rollenprüfstand und Blick aufs Werk (unten)



Motorradproduktion bei MZ

Geld. Jens Grüner, DDR-Vizemeister der Motorradgeländejunioren und MZ-Arbeiter an der Endkontrolle: „Da kannst du dir nebenher noch einiges leisten.“

Die Arbeit in der Zschopauer Fabrik ist deshalb auch vor allem bei jungen Leuten sehr gefragt. Allerdings hat die MZ-Personalabteilung große Probleme, alle nötigen Stellen in der Herstellung auch qualifiziert zu besetzen. Es mangelt in der DDR und insbesondere in der ländlichen Region des Erzgebirges an Arbeitskräften.

So stehen denn neben den zahlreichen Frauen auch eine ganze Reihe von Gastarbeitern aus afrikanischen Ländern am Band. Und draußen am Fabriktor weisen in der Bundesrepublik schon fast ungewohnte Schilder auf die Suche nach Meistern, Lackierern, Werkzeugmachern und anderen erwünschten Mitarbeitern hin.

Trotz all dieser Probleme hat sich MZ still und heimlich zu einem der größten Motorradpro-

duzenten der Welt emporgearbeitet. Bei einer maximalen Kapazität von 100 000 Zweiradeinheiten pro Jahr schrauben die Zschopauer Zweitaktspezialisten jährlich normalerweise zwischen 80 000 und 90 000 Maschinen mit 125, 150 und 250 cm³ zusammen. „Wir sind fast ein wenig froh darüber, daß wir eine Außenseiterrolle haben“, lächelt Christian Steiner, Mitarbeiter der MZ-Presseabteilung. „Wenn wir die nicht spielen würden, hätte uns die

Konkurrenz schon lange ins Fadenkreuz genommen.“

Die einfachen und wartungsarmen Zweitakter made in DDR sind nämlich gerade auf dem durchaus lukrativen Markt der Dritten Welt sehr beliebt. Ein Drittel der Jahresproduktion geht ins westliche Ausland; Hauptabnehmer ist der arabische Raum. Außerdem werden auch in Brasilien inzwischen in Lizenz MZ-Maschinen produziert.

Steiner: „Wir stellen Maschinen her, bei denen man oben Benzin reinschüttet und dann noch ab und zu die Batterie pflegt.“

Motorräder für das Volk

Ansonsten läuft das Motorrad immer problemlos. Und das ist es, was die Kunden in der Dritten Welt und vor allem auch in den sozialistischen Staaten erwarten. Solange es Leute gibt, die so was haben wollen, werden wir solche einfachen Geräte produzieren.“

Große Nachfrage nach den Einfachbikes aus der MZ-Schmiede herrscht jedoch auch in der DDR selbst. Rund ein Drittel der Jahresproduktion bleibt deshalb im eigenen Land. Umfragen haben ergeben, daß Motorräder bei jungen DDR-Bürgern zwischen 18 und 25 Jahren beliebteste Freizeitbeschäftigung sind. Autos, die natürlich auch viel schwieriger aufzutreiben sind, stehen da weit zurück.

„Bei uns muß keiner mit dem eigenen Vehikel zur Arbeit fahren“, erklärt Christian Steiner. „Der Bus ist viel billiger, und Verbindungen gibt es gerade genug. Und trotzdem kommen unheimlich viele Leute im Sommer wie im Winter mit der Maschine zur Arbeit. Das ist eben vor allem auch Hobby.“

Mit Lieferzeiten gibt es für MZ-Kunden in der DDR keine Probleme. Die Maschinen sind jederzeit bei den 495 Vertragshändlern, die zumeist private Handwerksmeister sind, zu be-



Fotos: Schwab

Arbeiterin und Arbeitsstätte: eine von 80 MZ-Frauen in der Motorenmontage und ein Teil des Werks in einem engen Tal östlich von Zschopau



Motorradproduktion bei MZ

kommen. Trotzdem gibt es bei MZ kaum Lagerbestände. Die Jahresproduktion wird immer komplett abgesetzt; für westliche Hersteller ein Traum.

Das letzte Drittel der alljährlich zusammengebauten MZ-Motorräder geht schließlich in sozialistische Staaten. „Da könnten wir jedoch weit mehr absetzen“, war sich Kundendienstchef Rainer Reuter sicher. „Allein die UdSSR könnte eine



komplette Jahresproduktion problemlos schlucken. Wir arbeiten jedoch nicht nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern nach den Vorgaben unseres Zehnjahresplans.“ Und dieser läßt nur bestimmte Produktionszahlen zu. Mehr Rohstoffe und Teile werden von den Zulieferern nicht zur Verfügung gestellt.



Menschen und Maschinen: Werkstor mit Werbespruch im Gegenlicht (ganz oben), Arbeiter am Band in der Motorenfertigung (links) und beim Zusammenbau von Motorrädern

Das enge Korsett des Plans garantiert zwar den Absatz der Gesamtproduktion und sichert die Zulieferung des benötigten Materials. Modernisierungen werden jedoch auf relativ lange Sicht unmöglich gemacht. Neubauten für das MZ-Werk sind nicht vorgesehen, obgleich sie wohl dringend nötig wären. Grundstücke und modernere Maschinen für eine neue Fabrik sind zwar vorhanden. Es hapert jedoch mit dem Bau. So werden die insgesamt 3500 MZ-Werker wohl noch über Jahre unter den gegenwärtigen Verhältnissen weiterbasteln müssen.

Und auch an den Produkten selbst wird sich kaum etwas ändern. In der Entwicklungsabteilung, deren Tore dem Besucher aus verständlichen Gründen verschlossen bleiben, wird zwar emsig an der Optimierung des Zweitaktmotors hin zu besserer Leistung und größerer Umweltfreundlichkeit gearbeitet; dort stehen auch Prototypen einer möglichen MZ-Enduro. All diese Pläne müssen jedoch voll und ganz den Erfordernissen der Produktion untergeordnet werden. Eine für die Ingenieure gewiß frustrierende Situation.

Auch beim Design ist die Lage nicht viel besser. Zwar arbeiten seit kurzer Zeit erstmals auch ausgebildete Designer im Betrieb; die Früchte dieser Tätigkeit sind zum ersten Mal bei der neuen ETZ 150 (MOTORRAD 3/1985) zu bewundern. „Wir wollen jedoch auf keinen Fall den Japanern nacheifern, sondern bewußt etwas anderes, Eigenständiges anbieten“, betont Christian Steiner. In der Zukunft sollen aber weitere modische Details an den Maschinen geändert werden. Solches ist beim brasilianischen MZ-Ableger übrigens schon geschehen (MOTORRAD Heft 7/1985, International).

Einheitsdesign für alle

„Außerdem“, so fügt Rainer Reuter an, „gibt es keinen Grund, wieso die MZ-Motorräder dramatisch verändert werden sollten. Unsere Marktforschungen ergaben, daß eine große Mehrheit der Käufer sehr zufrieden ist. Mehr Leistung wird nicht gefordert, andere Optik auch nicht. Eher schon mehr Zubehör. Weshalb sollten wir wegen eines für uns kleinen Marktes wie der Bundesrepublik spezielle Typen anbieten?“

Draußen, vor den Fabriktoren, schleppt derweil ein Traktor einen Anhänger zum großen Firmenparkplatz. Auf der Ladepritsche stehen dicht an dicht nagelneue MZ. In wenigen Minuten hat ein eingespieltes Team die Maschinen abgeladen und zu einigen Dutzend weiteren ETZ 250 gestellt, die schon auf ihren Abtransport warten.

Hier gibt es keine computergesteuerten Verpackungsmaschinen. Die neuen Motorräder müssen eben auch schlechte Witterung überstehen können. Morgen sind die Maschinen vielleicht schon auf dem Weg nach Afrika. Erfolgreiche Produkte einer sehr unscheinbaren Weltfirma.

Tilman Schäfer