

Oft hat MZ in den vergangenen 20 Jahren auf der Kippe gestanden. Und doch immer wieder die Kurve gekriegt. Jetzt allerdings sieht es so aus, als käme im Erzgebirge nicht wieder eine Wende. Immer noch aber will man die Hoffnung in Zschopau nicht sinken lassen.

Von Jörn Ebberg und Michael Orth; Fotos: Daams, Künstle, Moebius, Mutschler, MZ, Orth, Schumann, Wolf

Sachliches

Mitte 2008 hat der Besitzer von MZ, die malaysische Holding Hong Leong, angekündigt, das Werk zum 31. Dezember 2008 zu schließen.

Den letzten 38 Mitarbeitern wurde gekündigt. Die Ersatzteilversorgung läuft mit ein paar befristet Angestellten unterdessen weiter. Wie die Gespräche mit Investoren. Heißt es. Lange schon werde hinter verschlossenen Türen mit den unterschiedlichsten Interessenten verhandelt. Bisher wollte niemand die angesagten fünf Millionen für die Zschopauer Liegenschaften, internationale Marken- und Vertriebsrechte – das ganze Paket also – ausgeben.



Bald leer? Das Werk in Hohndorf, hoch über dem Zschopautal

Maschinelles

RT 125: das erste in Eigenregie entwickelte Nachwendemodell – ein Hit



Simpel waren die Zweitakter aus Sachsen, funktional und robust. Aber begehrenswert eher, weil anderes Begehren im Osten Deutschlands lange ins Leere lief. Erst heute fährt man wieder Emme, weil man's will. Bei MZ knattert es nicht mehr. Und gebrummt hat es nie so richtig in den letzten 20 Jahren. Was an den Maschinen am wenigsten lag. Gut, zum Ende der DDR-Zeit ließ die Verchromung ziemlich zu wünschen übrig, und kurz danach gab es ein paar krumme Gurken mit Rotax-Einzyylinder. Was aber sind das für Einwände angesichts der Qualitäten, die Motor-

räder aus dem Erzgebirge auszeichnen? In den 1960ern gab es – nur ein Beispiel – im Geländesport so gut wie kein Vorbei an den Enduros, deren Erfolgsgeschichte bis in die 1980er reicht. Das zeigt, welches Potenzial in den Motorrädern – und den Entwicklern – steckte. Wie ES, ETS, TS und ETZ immer noch mit Hammer und Hand am Arm wieder flott zu kriegen sind, macht unterdessen einen ihrer besonderen Reize aus.

Die Viertakter demgegenüber sind erst gar nicht kaputt zu kriegen, gleichsam die VW Käfer unter den Motorrädern: Sie laufen und laufen und laufen. Und haben eine Fangemeinde, die zwar nicht riesig ist, aber treu. Auch das spricht für die Maschinen. Deren Problem war oft nur, dass sie in den Ohren vieler nicht aufhörten zu knattern, obwohl die Motoren längst brummen.

Historisches zur Marke

1906 kauft Jörgen Skaft Rasmussen, ein Däne, im Zschopautal eine leer stehende Tuchfabrik. Der Ingenieur lässt dort in den Anfangsjahren unter anderem erstes Autozubehör und Haushaltsgeräte produzieren.

1917 Rasmussen setzt auf Dampfkraftwagen. Vergeblich zwar, aber das Kürzel DKW wird in der Folgezeit zum Markennamen.

1922 ist Rasmussen über Umwege – etwa die Produktion von

Spielzeugmotoren – aufs Motorrad gekommen. Als erstes Motorrad verlässt ein 2,5 PS starker 148-Kubik-Zweitakter das Werk.

1926 beginnt in Zschopau die eigentliche Motorradproduktion am Fließband, damals ein echtes Novum. Der erste Zweizylinder wird gebaut.

1928 übernimmt DKW die Audi-Werke AG Zwickau.

1929 Der Konzern wächst mit 60 000 Maschinen pro Jahr und fast



IST HEUTE VORBEI



Menschliches

Es passierte, als die Treuhand Ende 1991 verkündete: „Die Motorradwerke Zschopau werden liquidiert.“ Die damals 650 Mitarbeiter taten sich zusammen und kamen überein, ihrem Unternehmen ein halbes Jahr lang zehn Prozent ihres Lohns zu pumpen, zinslos. Sie vermochten so die zwischenzeitliche Pleite zwar nicht zu verhindern. Doch die Aktion zeigt die besondere Verbundenheit der Arbeiter mit MZ. Diese Art von Nibelungentreue geht aktuell so weit, dass sich einige der zuletzt entlassenen Mitarbeiter zunächst nicht um einen neuen Job kümmern, im festen Glauben, zu MZ zurückkehren zu können. Einer sagt, er befinde sich im neuen Arbeitsverhältnis nur „in einer Umlaufbahn“, ein anderer wähnt sich „in Parkposition“. „Die Leute“, sagt einer, der es wissen muss, einer der letzten Angestellten, „leben MZ.“

Als vor 20 Jahren die ersten Entlassungswellen durch das Werk schwappten, blieben von gut 3500 noch rund 300 Angestellte. Dann 250, 170, 90, 40. Zehn. Und doch klingt in jedem Gespräch mit ehemaligen Mitarbeitern durch, dass vielleicht ihre Stelle verloren gegangen ist, nicht aber ihre Identifikation mit dem Werk, nicht die sentimentale, wenn man so will, betriebsblinde Bindung an die ehemalige Größe und Bedeutung der Marke. Anders ausgedrückt: Wer bei MZ war, 30 Jahre lang oder schon in der dritten Generation, hat keinen Job verloren. Er hat ein Stück seiner selbst verloren. Einmal MZ, immer MZ. Nicht immer MZ, das folgt aus so einer Geisteshaltung, die letztlich doch mehr Herzensangelegenheit ist – gar nicht denkbar.

Und diesem Undenkbaren wird, wenn es denn doch eingetreten und also nicht mehr auszu-blenden ist, begegnet mit Unrealistischem, mit Fantastereien. Weil nicht sein kann, was nicht sein darf. Vorschläge machen die Runde von einer zu gründenden Beteiligungsgesellschaft, von einem Einstieg Audis oder – selbst dieser Wunsch kommt wieder über die Lippen eines Ehemaligen – von Verstaatlichung.

Stets war es eine besondere Verbundenheit, die das Verhältnis der Mitarbeiter zu MZ prägte. MZ, das war immer mehr als nur ein Job



2500 Beschäftigten zum größten Motorradproduzenten weltweit.

1930 bringt die Weltwirtschaftskrise auch im Mittleren Erzgebirge Verluste und Entlassungen: nur noch 850 Mitarbeiter.

1932 entsteht aus dem Zusammenschluss der Marken Audi,

Horch, Wanderer und DKW die Auto Union. Markenzeichen: vier ineinander greifende Ringe.

1936 unterhält DKW ein weltweites Netz von 5000 Händlern.

1945 demontieren die Sowjets die gesamten Produktionsanlagen in allen Werken.

1948 wird die IFA gegründet, der Industrieverband Fahrzeugbau, ihm gehören auch die 445 Mitarbeiter von DKW an, als sie im Folgejahr mit der RT 125 das erste Nachkriegsmodell bauen.

1952 Das Unternehmen heißt nun „VEB Motorradwerk Zschopau“, doch erst vier Jahre später gehen

die ersten Maschinen unter dem Label MZ vom Band.

1968 beginnt das Versandhaus Neckermann, MZ nach Westdeutschland zu importieren.

1971 In der zurückliegenden Dekade hat MZ fast 260 000 Motorräder in 65 Länder exportiert, bei

Geschäftliches



Eberhard Bredel



Wolfram Sauerbrey

Seit der Wende hat MZ kein Geld verdient. MZ hat Geld gekostet. Das Geld der Treuhand, das Geld des Freistaats Sachsen, das mehrerer Investorengruppen und das Geld von Hong Leong Industries Berhad, der malaysischen Holding, die MZ 1996 kaufte. Dass der Betrieb immer wieder in die roten Zahlen rutschte, liege, so hat das der 2006 eingesetzte Geschäftsführer Steve Yap knapp und unumwunden eingestanden, an „falschen Investitionsstrategien“. Das meint sicherlich nicht, dass zu wenig investiert worden sei. Es heißt jedoch, dass diese Investitionen nicht dazu führen konnten, MZ in Deutschland als Produzent großer Motorräder profitabel aufzustellen. Weil sie in falsche Projekte flossen und weil sich Falsches kaum richtig vermarkten lässt. Auch waren die Maschinen – wie gesagt – nicht schlecht.

Aber sie erreichten die Käufer nicht. In Deutschland haben sich vergangenes Jahr keine 700 Menschen mehr zu einer neuen MZ hinreißen lassen. Der Absatz konnte das, was in die Entwicklung der 660er-Modelle, der 1000er und der 125er gesteckt worden war, nicht auffangen. Allein die große Zweizylindermaschine soll ein Budget von annähernd 20 Millionen Euro verschlungen haben, noch bevor das erste Exemplar für den Verkauf produziert worden war. Keine exorbitant hohen Entwicklungskosten. Doch auch international blieben die Verkaufszahlen hinter den Erwartungen zurück. Profite sollten nach Meinung des Konzerns vor allem mit kleinen Motorrädern gemacht werden, die sich zahlreich in Schwellenländern absetzen lassen würden.

Die Klasse, die man in Europa machte, sollte mit dem guten Namen hauptsächlich die Masse in Asien fördern. „Heute fährt die sächsische Polizei bayerische Motorräder“, entrüstet sich ein Händler aus dem Erzgebirge, „das müssen Sie sich mal vorstellen.“ Hong Leong hat die malaysische MZ-Gesellschaft schon im Frühjahr 2008 liquidiert. Die Bindefrist für Investitionszuschüsse, die vom Land an MZ Deutschland gegangen waren, endete am 31. Dezember 2008.



Petr-Karel Korous



Ramasamy Vasuthewan

Einige Manager versuchten sich seit der Wende an MZ. An Geld und Einsatzwille hat es nicht wirklich gefehlt, aber an einer Linie, die von Motorradsachverständigen und Kontinuität geprägt gewesen wäre. Einschätzung mehrerer Händler: Mit Baumgärtner hätte es klappen können



Dr. Christoph Baumgärtner



Steve Yap Peng Leong

den Six-Days-Wettbewerben ist an den Maschinen kaum ein Vorbeikommen, auch im Straßensport etabliert man sich mit einigen Rennerfolgen als feste Größe.

1974 werden 3000 Maschinen in die USA exportiert, im Jahr darauf erreicht die Produktion mit über 92.000 Einheiten Rekord.

1979 wird beschlossen, das Hauptwerk im Zschopautal zu schließen und den Firmensitz nach Hohndorf zu verlagern.

1980er Hein Gericke sichert dem Außenhandelsministerium der DDR zu, mindestens 4000 Maschinen pro Jahr in den Westen zu importieren.

1983 läuft das zweimillionste Motorrad vom Band.

1989 fürchten 3200 Angestellte um ihren Arbeitsplatz, als der Markt im Osten einbricht.

1990 MZ verkauft im Nachwendejahr 70.000 Maschinen, 1991 nur noch 15.000. 1950 Mitarbeiter.

1991 geht das Unternehmen, ein Jahr zuvor erst privatisiert, das erste Mal in die Pleite.

1992 wird die MuZ GmbH gegründet, da die MZ-Namensrechte verkauft worden waren. Geschäftsführer Wolfram Sauerbrey, Petr-Karel Korous. Vorstellung einiger Modelle mit Rotax-Einzyylinder.



Symbolisches

Fast leer wären die riesigen Hallen, die hoch über dem Zschopautal in Hohndorf stehen, wenn sie nicht so voller Traurigkeit wären. Motorräder werden dort seit Mitte des vergangenen Jahres nicht mehr gebaut, und nicht erst seit dem Ende der Produktion umgibt das Werk Museales. Es ist groß, von Größe allerdings hat es nichts mehr, länger schon wirkt dieser Ort, als sei er unter einer Glocke aus Gestern konserviert. Und mit ihm seine Bedeutung für die ganze Region. Die der Markt nach der Wende indes nie widergespiegelt hat. Als Firma mag MZ inzwischen klein sein, als Phänomen ist MZ nach wie vor riesig, ja geradezu übergroß. „Man kann ein Werk zumachen, aber nicht das, was die Leute von MZ im Herzen tragen“, heißt es in Zschopau. Schon vor 17 Jahren bezeichnete der Spiegel (Ausgabe 5/1992) das betriebswirtschaftliche Aus als „längst überfällig“. Aber das Aus kam nicht, und mit jedem Jahr, das der Hersteller weiterkämpfte, wuchs seine Symbolkraft. MZ in jüngerer Zeit, das ist das Prinzip Underdog, das ist wie Rocky Balboa: Man sieht ihm dabei zu, wie er sich verhalten lässt, wie er immer wieder aufsteht, und man wünscht ihm einfach, dass er am Ende stehen bleibt.

Groß, erfolgreich, profitabel, weltbekannt und mit einer irren Marktdurchdringung – nichts hat das mit der aktuellen Situation des Unternehmens zu tun. Und doch so viel. Denn so erdrückend die Gegenwart, sie kann diese Ver-

gangenheit nicht verdrängen. Man hat immer wieder neu angefangen, sich im Neubeginn aber nie vom belastenden Alten lösen können. Drückender als finanzielle Lasten wog stets die Hypothek der Vergangenheit, wog ein Image voller DDR und billigem Zweitakt. Und wenn das auch kein gerechtfertigtes Image sein mag, so ist es doch ein nachhaltig schädigendes Vorurteil geblieben.

Die Wahrheit wird nicht gerne gehört, denn die Wahrheit zu hören tut weh. Niemand sieht MZ gerne als ruinösen Kleinbetrieb, niemand sieht MZ gerne als Unternehmen, in dem über die vergangenen 20 Jahre schätzungsweise annähernd 100 Millionen Euro versenkt wurden, niemand sieht MZ gerne als Hersteller ohne konkurrenzfähige Modellpalette. Niemand. Vielleicht gerade deshalb ist MZ nicht mehr nicht-symbolisch zu verstehen. „Wenn diese Flamme erlischt“, ließ der sächsische Wirtschaftsminister Thomas Jurk (CDU) im Juni 2008 nach einem Werksbesuch vermelden, „stirbt ein Stück Identität Sachsens.“ Seit beinahe zehn Jahren pfeifen die Scorpions ihren „Wind of Change“ in die Warteschleife der MZ-Telefonanlage.



Im Dreck war MZ mal eine Macht und auch auf der Straße stark. Heute wird's dem MZ-Männchen schwer ums Herz. Denn MZ ist Herzensangelegenheit

Betagt, aber bestens in Schuss zeigt sich dieses Gespann beim Emmenrausch 2008 – die Fans halten die Treue



1994 zieht der Hersteller ins neue Werk, die Skorpion mit 660er-Einzyliner von Yamaha kommt auf den Markt, die Studie Kobra mit TDM-Motor, gleichsam Urahn des 1000er-Modells, wird präsentiert.

1995 verkauft die Treuhand die Produktionsanlagen zur Fertigung der Zweitakter in die Türkei.

1996 steigt der malaysische Mischkonzern Hong Leong Industries Berhad, ein Finanzinvestor, zu 100 Prozent bei MZ ein.

1998 versucht sich MZ in der 500er-WM und erzielt einzelne Achtungserfolge. Die Maschine allerdings kommt nicht originär von MZ, sondern von Swiss-Auto.

1999 heißt MZ wieder MZ und nicht mehr, wie seit 1992, MuZ.

2000 zeigt MZ die RT 125, die erste in Eigenregie entwickelte Nachwende-Maschine.

2001 Ausbau der 125er-Modellreihe um die Supermoto SM und die Enduro SX.

2003 werden die ersten 1000er verkauft, deren Prototyp schon Jahre zuvor gezeigt wurde.

2004 verschwindet Kororus von MZ. Vorstellung der 1000 SF.

Schluss bei MZ?



Denkbar ist vieles: SK-Bikes verbaute den 125er-Motor im Cagiva-Mito-Chassis



Die Tausender ist robust wie ein Panzer. Da liegt eine Enduro-Version doch nahe

der sächsische Kleinbetrieb durch ein Raster, in dem er gleichwohl bereits des Öfteren hängen geblieben war.

Trotzdem ist nicht ausgeschlossen, dass sich nach langem Niedergang das endgültige Aus doch noch abwenden lässt. Vielleicht. Eventuell. Zumindest möchte man das in Zschopau gerne so sehen. Nach wie vor sei man mit Investoren im Gespräch, wer das allerdings sein sollte, dringt nicht durch. Bei ihm seien in letzter Zeit dunkle Autos vorgefahren, aus denen Männer in dunklen Anzügen stiegen, um sich zu informieren. Über MZ. „Wollen Sie eine MZ kaufen, oder wollen Sie MZ kaufen?“ habe er dann irgendwann die Schlipsmänner nur noch gefragt, sagt ein Händler der Marke. Immer noch stehen fünf Millionen Euro als Kaufpreis im Raum, doch bislang hat niemand gezahlt. Entweder, weil die ominösen Käufer Hong Leong hinhalten wollen, um den Preis zu drücken. Oder weil sie momentan von den Banken nicht das Geld bekommen, das über den Kaufpreis hinaus nötig ist, um aus MZ ein überlebensfähiges Unternehmen zu machen – es werden um die 35 Millionen Euro kalkuliert. Oder – was schlecht wäre – weil sie nicht einmal über die aufgerufene Kaufsumme verfügen. Möglich ist aber ebenso gut, dass Hong Leong von Verhandlungen sprechen lässt, um einen tatsächlichen Interessenten aus der Reserve zu locken. Steve Yap jedenfalls bekundete, den Laden lieber heute als morgen verkaufen zu wollen. Und wenn dieses Vorhaben komplett aussichtslos wäre, wieso belässt ihn der Gesellschafter dann noch in Zschopau? ■

Mögliches

Man hätte sich keinen schlechteren Zeitpunkt aussuchen können als diesen, um – noch einmal – mit dem Rücken zur Wand zu stehen.

Und um – wieder einmal – auf eine Wende zu hoffen. Die Wende. Vier Milliarden Euro setzte die Deutsche Bank 2008 in den Sand. Mit einem „Konjunkturpaket“ für 50 Milliarden will der Staat die schlimmsten Folgen der Finanzkrise abschwächen und eine ohnehin bereits auf Pump gegründete Nachfrage ankurbeln. Dennoch prognostiziert der Wirtschaftsexperte Ferdinand Dudenhöfer der heimischen Fahrzeugindustrie, eigentlich Deutschlands Vorzeigebbranche, das Jahr 2009 werde „sehr grausam“.

Beim Vorzeigen war MZ ja schon lange kein Thema mehr. Jetzt, da sich die Republik darauf konzentriert, Global Player unter den staatlichen Rettungsschirm zu ziehen, fällt

Kompakt und bullig. Die SFX entstand bei SK-Bikes nach Entwurf von Jens vom Brauck



2005 kommt im Januar Dr. Christoph Baumgärtner als Geschäftsführer zu MZ, am Ende desselben Jahres endet seine Zeit in der Geschäftsführung. 80 von 170 Beschäftigten werden entlassen.

2006 wird die Entwicklungsabteilung MZ-Engineering geschlossen, Hong Leong kann sich

mit mehreren Co-Investoren nicht einigen, MZ bleibt beteiligungslos.

2007 11,6 Prozent plus bedeuten 221 verkaufte Motorräder statt 198 wie 2006. Bei den Leichtkraftträdern reduziert sich das Geschäft um fast ein Drittel, nicht mehr 1182 125er lassen sich absetzen, es sind nur noch 883. Der

Umsatz beläuft sich laut Handelsblatt auf 4,8 Millionen Euro.

2008 Im Juni erreicht ein Rundschreiben die Händler: Ende des Jahres werde das Werk ge-

schlossen. 70 Millionen Euro Verluste werden als Grund genannt. Mitte November entsteht die letzte auf Anfrage gefertigte 1000er. Am 31. Dezember des Jahres läuft eine Bindefrist des Landes Sachsen für Investitionszuschüsse aus. Seitdem betreuen nur noch wenige Mitarbeiter auf der Basis befristeter Verträge das Ersatzteilgeschäft.

