

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 5 (1992)

Heft: 10

Artikel: Die Zweitakter aus Zschopau blochen weiter : eine Motorradfabrik in der Ex-DDR zieht den Hals aus der Abwicklungsschlinge

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119676>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



BILDER AUF DIESER SEITE: ARCHIV GUMMIKUH

«MZ» – ein Mythos soll seine Geschichte bewahren. Hier in der Version ES 250, gebaut 1956.



«MZ TS 250» – die Volksarmee verteidigte den Sozialismus mit Tausenden von Maschinen aus Zschopau.



Die aktuelle «MZ 251/301 VE Fun» – mit westlich gestylten, aber ausserordentlich tauglichen Maschinen überleben.

Die Zweitakter aus Zschopau *block*



Dresden 1968 – «MZ ES 250/2» mit Ostblockgirls.

Designer schlagen vor, wie die Motorradfabrik in Zschopau, Ex-DDR, die Kurve nach der Wende erwischen soll. Sichtbar machen des Vorhandenen statt Abfahrt auf Freizeit&Fun.

Zschopau liegt südlich der Stadt Chemnitz in Sachsen. In Zschopau werden die «MZ», die Motorräder aus Zschopau hergestellt, fast alle mit Zweitaktmotoren. In der DDR und in den osteuropäischen Staaten prägten diese Zweiräder und die JAWA aus der CSSR das Strassenbild und waren vorab nötig im Alltag. Jahrelang dominierten MZ-Maschinen übrigens auch die internationalen Geländerenen. Nach der ökonomischen und politischen Zäsur kam MZ wie die ganze DDR in den Ausverkauf. Wo früher 3000 angestellt waren, gibt es heute noch Arbeit für fünfhundert Leute, und man kann von Glück reden, dass MZ die Kurve nach der Wende überhaupt geschafft hat. Im Januar hat die Belegschaft auf zehn Prozent des Lohns verzichtet, damit der Sprit länger reiche. Mit einer halsbrecherischen Aufholjagd ohne Kenntnis von Strecke und Verkehrsregeln hat man auf den Trend Freizeit&Fun gesetzt und eine entsprechende Linie entwickelt. Die MZ-Maschinen wurden



Prototyp 1 des Design-Konzeptes: «MZ Trans PORT». Das Nutzrad für den täglichen Bedarf.



Prototyp 2 des Design-Konzeptes: «MZ Trans ERZ». Das Rat-Bike für Highway-Punks – ein Bekennermotorrad in limitierter Edition.

hen weiter

mit Plastikverschaltungen auf westlich gestylt. Entstanden sind eigenartige Kombinationen, etwa in der Art, wie wenn Pininfarina einen Aebi Traktor verkleiden würde.

Ein Design-Konzept

Diese Sanierung ist nun ja – vom Lohnverzicht abgesehen – nicht ausserordentlich, sondern sie ist im üblichen Muster des DDR-Umbaus gestrickt. Ungewöhnlich ist dagegen, dass sich im Fall MZ eine Designergruppe in den Chor der Ökonomen einmischte und eine an Design orientierte Sanierung vorschlägt. Stiletto, ein Berliner Künstler, der in den achtziger Jahren mit einem zum Sessel umgebauten Einkaufswägelchen das «Neue Deutsche Design» populär gemacht hat, entwickelte das Konzept, zusammen mit Boris Donscheff, Andreas Kudicke und Mica Witt. Alle drei sind Absolventen des Design Labor Bremerhaven (HP 12/91). Die wichtigsten Punkte:

– Unsichtbares sichtbar machen. Mit Design-Mimikry und farbigem Plastik verliert MZ das Bild des robusten, gebrauchstüchtigen Geräts und auch den Mythos der klassischen Maschine aus dem Erzgebirge. MZ wird eine unter vielen. Dabei hat sie etli-

che, nicht sichtbare Qualitäten. Sanieren heisst, sie sichtbar machen.

- Qualitäten wie Gebrauchstüchtigkeit werden nach den Jahren des überdrehten Designs für eine wachsende Zahl von Leuten wichtig. Mit Funmaschinen blöhen die MZ einer Entwicklung hinterher, die in einer Sackgasse steckt. Statt auf den abflauenden Freizeitmarkt zu hoffen, sollen die eigenen Stärken entwickelt werden, denn Themen wie Langsamkeit, Bescheidenheit und Eigenart weisen auf einen künftig populären Lebensstil hin, zu dem MZ etwas zu sagen hat.
- Eine MZ ist technisch erprobt und zuverlässig. Sie ist leicht zu warten und günstig im Unterhalt. Sie ist so konstruiert, dass sie tatsächlich und oft eigenhändig repariert werden kann.
- Ein Motorrad der Zukunft soll nicht ein homogener Wurf sein, sondern ein Baukasten, eine vielfach kombinierbare Werkstätte, die je nach Wunsch der Fahrerin oder des Fahrers eingerichtet werden kann. Nötig wird Flexibilität und werkseitige Nutzung der einstigen Bastlerdomäne. Das erfordert Logistiker ebenso wie Ingenieure. Japanische Velofirmen machen

übrigens erfolgreich vor, was es heisst, wenn jeder sein massgeschneidertes Velo will.

- MZ kann zeigen, dass neue Produktideen oft überflüssig sind. Nötig ist, die bewährten Qualitäten auf dem «freien Markt» zu verteidigen und die Dienstleistungen wie Ersatzteile, Nachkaufgarantie, Rücknahme alter Teile, Service aber auch die Mythen- und Gruppenbildung aufzubauen. Wichtiger als technisches Wettrennen und jährliches Styling wird die kulturelle Dimension der Waren. Erfolgreich vorgemacht haben das die Harley-Davidson-Motorräder. Werte wie Individualität, Aura des Besonderen und Geschichte ergänzen die Ästhetik der Beschleunigung.
 - Eine MZ ist eine Maschine, die sich auch Leute mit einem kleinen Geldbeutel leisten können. Diese Gruppe wird wachsen und froh sein, eine MZ kaufen zu können.
- Die Designer haben ihre Studie auch handfest umgesetzt und aus den Einzelteilen von zwei alten MZ-Typen drei Prototypen zusammengebaut: Eine klassische Stadt-Landmaschine, einen robusten Töff, der sich auch für Gespanne eignet, und ein schwarzes Rat-Bike als «Bekennermotorrad in limitierter Edition».

Ja, aber...

Selbstverständlich hagelt es Einwände: Der Betriebswirtschaftler verweist auf die veralteten Produktionsanlagen und darauf, dass die MZ nie kaufmännisch gerechnet wurde, dass Fertigungs-

tiefe und Stückpreis kein Thema waren. Der Designer rümpft die Nase, weil er nicht Bestehendes umorganisieren, sondern Neues erfinden und bauen will. Zudem macht ihm die unbestreitbare Eleganz der MZ-Maschinen Mühe. Der Feuilletonist lässt es nicht zu, dass DDR-Bestände Qualitäten haben können, und er vermutet romantische Verzückung einer wenig kaufkräftigen Gruppe. Der Techniker wundert sich, wie sich die Konzeptverfasser teilweise um technische Gegebenheiten foutieren. Der Geldgeber hat Angst, dass die DDR-Erinnerung das Geschäft schädigt. Dem Verkehrsplaner fehlt das Grundsätzliche. Wenn schon von Konzept-Design die Rede ist: Welche Rolle spielt denn der Töff in einem künftigen Verkehrskonzept? Kann man ihn nicht überhaupt eliminieren? Und Petr-Karel Korous, einer der neuen Besitzer von MZ schmunzelt. MZ wird nicht abgewickelt. Die Investoren, darunter auch mit beträchtlichem Gewicht Schweizer, sind gefunden. In Zschopau entsteht eine neue Fertigung. Man wolle mit einer Gespannmaschine und einem klassischen Tourer kommen – preiswerte Motorräder, bis 40 000 Maschinen im Jahr. Das Design-Konzept findet er durchaus anregend und interessant, obschon: «Die neue Funlinie läuft auf unseren Märkten ja recht gut.» GA

An der Veranstaltung «Design Horizonte» in Frankfurt hat der Rat für Formgebung die MZ-Studie in einer Ausstellung präsentiert. In einer Sondernummer dazu hat die Zeitschrift «Gummikuh» das Designkonzept und die Geschichte und Zukunft von MZ vorgestellt. Gummikuh, Am Deich 57, D-2800 Bremen 1, 0049 421 50 16 17.