

MOTORRADWERK ZSCHOPAU

1906

Der Grundstein einer langen Ära, mit vielen Höhen und Tiefen wird gelegt. Der Däne Jörgen Skaffe Rasmussen kaufte eine leerstehende Tuchfabrik in Zschopau.



1907

Der junge Ingenieur lässt seine neue Maschinenfabrik am 13. April unter dem Namen „Rasmussen & Ernst“ in das Handelsregister beim Amtsgericht in Zschopau eintragen, gefertigt werden Haushalts- und Werkstattgeräte, sowie Kfz-Zubehör.

1912

Die Fabrik wird umbenannt in „Zschopauer Maschinenfabrik J.S. Rasmussen“.

1917

Wie viele andere Fabriken auch, musste im Ersten Weltkrieg für die Rüstung produziert werden. Dabei wurde neben der Herstellung von Granatzündern versucht, dem Dampfautomobil zum Durchbruch zu verhelfen. Der Versuch schlug fehl, aber das neue Warenzeichen war geboren „DKW“ (Dampf Kraft Wagen).



1919

Ein nächster Meilenstein in der Entwicklung des Unternehmens: Der Bau von Zweitakt-Spielzeugmotoren. Auf der Leipziger Messe werden die Motoren erstmals vorgestellt. DKW stand nun für „Des Knaben Wunsch“ ... aber es blieb nicht beim Spielzeug.



©SW70

1920

Ein 1 PS Fahrrad-Hilfsmotor wird entwickelt und damit stand das Kürzel DKW für „Das kleine Wunder“. Die Fabrik erhielt den Namen: Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen.



1921

Mit den Sesselrad-Modellen Golem und Lomos wurden die ersten Vorläufer der Motorroller gebaut, was aber kein großes Geschäft für die Zschopauer war. Die ersten sportlichen Erfolge der DKW Maschinen stellten sich ein, erster, zweiter und dritter Platz bei der 800 km langen Reichsfahrt von Berlin nach Heidelberg.



1922

Die eigentliche Motorradproduktion in Zschopau beginnt. Das erste Motorrad, genannt "Reichsfahrmodell", mit einem 148 ccm Zweitaktmotor und echten 2,5 PS verlässt das Werk. Benannt wurde das Modell nach der gewonnenen "ADAC-Reichsfahrt".

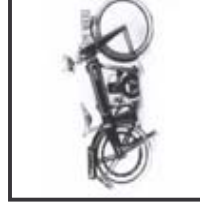


1923

Das Werk wird in eine AG umgewandelt ... der Beginn des DKW-Konzerns. In diesem Jahr werden übrigens auch die Kraftfahrzeugsteuern eingeführt.

1924

Das DKW-Stahlmodell SM war richtungweisend für die Entwicklung des Motorradbaus. Das 50.000ste DKW Motorrad wurde gebaut. Der Ratenkauf wird für die Kunden angeboten und Schulungen für die Kundendienst-Monteure.



©SW70

1926

Erstmals im Motorradbau wird ein Montage-Fließband eingeführt. Das erste Zweizylinder-Zweitakt Motorrad wird gebaut ... und die sportlichen Erfolge setzen sich fort: Sieg in der Deutschen Straßenmeisterschaft, Sieg beim Großen Preis von Deutschland ...

1927

Die Rennsportabteilung wird gegründet. Rasmussen erschließt mit der Produktion von PKW-Aggregaten und mit der Fertigung von Kühlschränken neue Märkte.

1928

Expansionen durch Firmenaufkäufe hat es schon damals gegeben, und so übernimmt DKW das gesamte Aktienpaket der Audi-Werke AG Zwickau. Zu dieser Zeit war der DKW Konzern mit einem Jahresabsatz von fast 45.000 Motorrädern und 2.357 Beschäftigten der größte Motorradproduzent der Welt.

1929

Der Höhepunkt der Motorradproduktion mit 60.000 Stück ist erreicht. In den umliegenden Orten von Zschopau entstehen zahlreiche Zweigwerke. Die DKW Motorräder dominieren die 175er und 250er Klassen im Rennsport, in der Klasse der 500er liefern sich DKW und BMW packende Duelle.

1930

Die Weltwirtschaftskrise trifft auch DKW hart. Der Motorradabsatz geht drastisch zurück, aber durch die breite Produktpalette, die unter anderem immer noch von Kfz-Zubehör bis hin zu Kühlschränken reicht, können größere Verluste aufgefangen werden. Dabei sinkt die Zahl der Beschäftigten auf 850.

1931

Auf der Berliner Automobilausstellung werden neue preiswerte DKW-Kleinwagen vorgestellt, passend zur Krisenzeit.

1932

Am 01.01. wird die AUTO UNION gegründet, bestehend aus den Unternehmen: Audi, Horch, Wanderer und DKW. Das Firmenzeichen 4 ineinander verschlungene Ringe finden bei Audi noch heute Anwendung.
Erwerb der Allein-Lizenz des von Prof. Schnürle entwickelten Umkehrspülungsverfahren.



1933

Eine Umsatzbelebung führt dazu, dass wieder Arbeitskräfte eingestellt werden.

1934

Der eigentliche DKW-Urvater wird, ohne Angaben von Gründen, aus dem Vorstand der Auto Union ausgeschlossen.

1935

Eine Weltneuheit: DKW liefert auf Wunsch seine 200er und 500er Modelle mit elektrischem Anlasser (Dynastart).

©SW70

1936

Auch in Anbetracht des Zweiten Weltkrieges muss für die Rüstung produziert werden. Zu diesem Zeitpunkt sind 34,6% aller im Deutschen Reich zugelassenen Motorräder DKW, der Erfolg ist zurückzuführen auf die Unverwüstlichkeit, geringen Anschaffungspreis, niedrige Unterhaltungskosten, Zuverlässigkeit und eine ansprechende Optik. Mit einem Marktanteil von 36% verkaufen 5000 Händler in aller Welt DKW.



1937

Das nationalsozialistische Regime verursacht Devisenmangel, DKW bekommt nur ein begrenztes Kontingent an Motorradreifen zugewiesen und so werden weniger Motorräder produziert, als verkauft werden könnten. Die Folge ist Kurzarbeit.

1938

Die NZ 350 wird abgestimmt auf die Kriegsplanung in großer Stückzahl an die Wehrmacht geliefert.

1939

Die Produktion von "zivilen Luxusfahrzeugen" wird eingestellt. Das 500.000ste Motorrad läuft vom Band und die neukonstruierte RT 125 sollte zur meistkopiertes-ten Maschine der Welt werden.



1940

Die Produktion des meistverkauften DKW Modells RT 100 wird zugunsten der neuentwickelten RT 125 und NZ 350 eingestellt. In diesem Jahr ersetzen stationäre Motoren und Löschaggregate für die Wehrmacht die stetig abnehmende Fertigung von Motorrädern. Teile für Flugzeugmotoren werden hergestellt.



1941 Die Produktion der RT 125 wird eingestellt, um der Wehrmacht größere Stückzahlen der NZ 350 liefern zu können

1942 Der Anteil der Motorräder, welche das Werk verlassen, sinkt weiter, dafür steigt der Anteil an Flugzeugmotoren.



1943 Die Materialknappheit zwingt dazu, die Motorenhäuser nicht mehr aus Leichtmetall sondern aus Grauguss zu fertigen.

1944 Der Umsatz der Auto-Union erreicht sein Maximum.



1945 Das Werk übersteht den Krieg unzerstört, sicher aus taktischen Gründen. Sowjetische Truppen besetzen Zschopau und das Werk. Dann folgt die totale Demontage, wobei eine Gruppe von MZ-Ingenieuren für den Wiederaufbau der Produktionsanlagen in der Sowjetunion verpflichtet wird.

1946 Trotz auswegloser Situation gibt es Leute, die an die Wiederaufnahme einer Motorradproduktion glauben. Und man atmet auf, als ein Umzug in die miserablen Gebäude des ebenfalls demontierten Zweigwerkes Wilschthal möglich wird. Das Werk bekommt dort zusätzliche Produktionsstätten, doch mit dem hoffnungslos veralteten Maschinenpark läuft die Produktion unter schwierigsten Bedingungen.

1947

Der Wiedereinstieg beginnt mit einer "Friedensproduktion", welche Haushaltgeräte und Stationärmotoren umfasst.

1948

Die IFA wird gegründet und die Währungsreform findet statt, was ein heftiger Schlag für den noch jungen Betrieb war, denn von nun an war der Einkauf von Material und Werkzeug in den Westzonen nicht mehr möglich. Der 05.08. ist ein Freudentag für die damals 445 Arbeiter und Angestellten von IFA-DKW. Das ursprüngliche Werk im Zschopautal wird wieder für die Motorradproduktion freigegeben.

1949

Das erste Modell der IFA-DKW RT 125 wird wieder gebaut, die erste Maschine nach dem Krieg, die erste Maschine nach totaler Demontage. Mit der daraus hervorgehenden Rennmaschine, meldeten sich die Zschopauer auch sofort auf dem Siegerpodest zurück.



1950

Die Produktionsabteilung ist nun wieder komplett nach Zschopau gezogen.

1951

Aufgrund ministerieller Weisung verschwinden die Buchstaben DKW aus dem Firmennamen. Die Produktion leidet, da in der jungen DDR die Herstellung von Motorrädern nur als zweitrangig angesehen wird, und es mangelt an Materialien.



©SW70

1952

Der erste zweizylinder-Boxer mit Kardanantrieb, die BK 350 läuft vom Band. Das Motorradwerk heißt nun VEB Motorradwerk Zschopau oder kurz MZ.

1953

Gründung des "IFA Rennkollektiv Zschopau" mit Leiter Walter Kaaden.



1954

Die Produktionsbedingungen verbessern sich zusehends. Mit der Inbetriebnahme einer vollautomatischen Taktstraße zur Bearbeitung von Motorgehäusehälften konnte die verbesserte RT 125/1 produziert werden. Ein Kettenschutz, in welchem die Kette voll gekapselt und vor Schmutz und Schmiermittelverlust geschützt ist, wird patentiert. Auf der 125er Rennmaschine werden 5 Klassensiege errungen. Der Grundstein für die wohl populärste Geländesportveranstaltung wird gelegt. Zum ersten mal wird "Rund um Zschopau" ausgetragen.



1955

Das Werk wird gründlich modernisiert und reorganisiert, ein Feinmessraum zur Erhöhung der Fertigungsqualität ist ein Höhepunkt des Jahres.

1956

Die Modellpalette wird nun um Modelle, wie ES 250, ES 175 und die wiederum verbesserte RT 125/2 erweitert. Eine MZ-Werksmannschaft für den Geländesport wird gegründet, die bereits im ersten Jahr ihres Bestehens 9 Klassensiege errang.

©SW70

1957

Die Produktionsfläche hat sich seit 1950 kontinuierlich vergrößert, auf 65.000 qm existiert ein ausbaufähige Motorradproduktion.



1958

Die junge Sportabteilung hat sich im Motorradrennsport in den Klassen 125 und 250 an die Weltspitze herangepircht, erste WM-Siege für MZ und Vizeweltmeister in der 250-er Klasse zum Abschluß.



1959

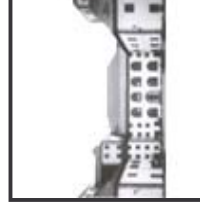
Die Modellpflege brachte die weiterentwickelte MZ 125/3 und MZ 15/4 MZ 125/3 und MZ 15/4 hervor. Auch sportlich setzen sich die Erfolge von MZ fort.

1960

Die Sportabteilung zieht nach Hohndorf, dem späteren Standort des Werkes.

1961

Ab diesem Jahr wurde die Entwicklung von Zweitakt-Motorrädern im Museum auf der Augustusburg dokumentiert.



1962

Die Produktion der RT 125 und MZ 125/3 läuft aus und wird durch die ES 125/150 ersetzt in den 12 Produktionsjahren wurden 310.800 Modelle gefertigt. RT Bau der ES 300 als Gespannmaschine.



1963

Die Fertigungsanlagen erfahren eine umfangreiche Modernisierung, unter anderem werden eine automatische Phosphatieranlage eingebaut, eine Fließstraße mit elektrostatischer Lackierung sowie Infrarot-Trockenöfen. Präsentation eines MZ- Wankeimotors. Fertigung des 500.000ste MZ-Motorrad, 1. Sieg einer MZ- Werksmannschaft bei den SIX DAYS.

1965

MZ erreicht eine Jahresproduktion, 63.700 von Motorrädern. In den zehn Jahren von 1961 bis 1971 wurden 257.000 Motorräder in 65 Länder der Welt exportiert.

1966

Die Siegesserie bei den "Six Days" setzte sich jährlich fort, die DDR Mannschaft wird auf MZ in ununterbrochener Folge zum vierten Mal Sieger, der euphorische Empfang im Werk ist obligatorisch.

1967

In diesem Jahr blickt das Werk auf eine 60jährige Firmengeschichte zurück.

1968

MZ wird in der BRD über das Versandhaus Neckermann vertrieben, der Zulassungsanteil beträgt dort beachtliche 18,5%.

1970

Magische Zahl: Mit der MZ ETS 250 Trophy Sport läuft das 1.000.000ste Motorrad seit 1950 vom Band.



©SW70

1971

Der Export-Anteil beträgt 50%. Von den 71-75 hergestellten Motorrädern wurde die Hälfte exportiert.

1972

Auf der Leipziger Herbstmesse erhält MZ für die TS 250 eine der vielbegehrten Goldmedaillen für Spitzenexponate.
Jubiläum: 50 Jahre Motorradbau in Zschopau

1973

MZ bedient sich vielerlei Zusatzgeschäfte, beispielsweise werden Wartburg-Kurbelwellen regeneriert.



1974

Trotz des kalten Krieges, ist das Geschäft mit dem Versandhaus Neckermann erfolgreich.
Beginn des Exports von 3000 MZ-Motorrädern in die USA.



1975

Die Modellpalette umfasst zahlreiche Spezialausführungen, zeitweilig gibt es 65 Modellvarianten.
Und die höchste Jahresproduktion von 92.063 Motorrädern, davon 45.400 für den Export.



1976

Nach dem dritten Produktionsjahr werden verbesserte TS-Modelle produziert. Damit ist, mit großem Aufwand, ein guter Wurf gelungen.



1977

MZ ist nicht nur ein Gebäudekomplex am südlichen Stadtrand von Zschopau, sondern besteht aus einer großen Anzahl von Zweigwerken in ganz Sachsen.

1978

Zum 25sten mal wird "Rund um Zschopau" ausgetragen, was liegt näher, wenn es hier zahlreiche Wälder, Berge, verrückte Endurofahrer und ein Motorradwerk gibt..



1979

Zu den MZ-Export-Ländern gehören auch Länder wie Ägypten, Iran und Irak. Ganz gleich ob in den Bergen Kurdistans oder in den Wüsten im Westen des Landes, überall zwischen Euphrat und Tigris machen sich MZ Motorräder einen guten Namen. Man beschließt, die Produktion in den nächsten Jahren in das 3 km entfernte Hohndorf zu verlagern, das den modernen Ansprüchen nicht mehr genügende Hauptwerk im Zschopautal soll geschlossen werden.



1981

Die ETZ 250 mit 21 PS schließt die TS Reihe ab, bis dahin war die ES 150 das meistproduzierte Motorrad. Inbetriebnahme der ersten Produktionshalle in Hohndorf.



©SW70

1983

Das 2.000.000ste Motorrad läuft vom Band.



1984

8.000 Motorräder gehen nach China und sorgen im Heer der Fahrradfahrer für ordentlich Aufregung.

1985

Eine MZ-Werksmannschaft wird erstmals Enduro-Junioren-Weltmeister.

1987

Mehr als 300 Maschinen verlassen täglich die Fertigung, aber aufgrund von Materialmangel sind die Kapazitäten noch immer nicht voll ausgelastet. Doppelsieg bei den SIX DAYS: Senioren und Junioren-Enduro-Weltmeister-Titel für MZ und Simson.



1988

Der Standort Hohndorf wird weiter ausgebaut.

1989

3.200 Beschäftigte bangen um ihren Arbeitsplatz. Die Deutsche Einheit, Einführung der DM ... schwere Zeiten für MZ. Der gesamte Ostblock-Markt bricht weg.

©SW70

1990

Die Treuhandanstalt privatisiert die volkseigenen Betriebe, so auch MZ. Aus dem VEB Motorradwerk Zschopau wurde die MZ GmbH. Der drastische Produktionsrückgang zog Massenentlassungen nach sich. Es gab nur noch 1.950 Mitarbeiter. Die Betriebsleitung wehrt sich gegen das Sanierungs-Konzept der Treuhand, das eine Motorradproduktion mit nur noch 250 Beschäftigten vorsah. Insgesamt wurden von 1950 - 1990 2.545.112 MZ Motorräder produziert.

1991

Am 18.12. lässt sich das Aus für MZ nicht aufhalten. So wie es einst bestand, sollte es nie mehr sein.

1992

Am 01.07. wird die Motorrad- und Zweiradwerk GmbH, kurz MuZ unter Petr-Karel-Korouš gegründet. Bereits im Herbst wird eine neue Modellpalette vorgestellt. Diese umfasst unter anderem die Silver Star Classic 500, die Saxon Country und das Saxon Voyager Gespann mit Motoren aus der Österreichischen Motorenschmiede Rotax.



1993

Es gab zeitweilig 250 Mitarbeiter. Der Elektroroller Charly sowie die Skorpion-Reihe werden der Öffentlichkeit vorgestellt. Anfang Oktober ist Premiere für die 67 PS starke "Renn-Skorpion".

1994

Die Verwaltung zieht nach Hohndorf um, und von nun an wird im neuen Motorradwerk gefertigt. Auszeichnung für erfolgreiches Marketing. MZ war es gelungen, in einem Zeitraum von 1,5 Jahren zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und Nischen im Motorradmarkt zu besetzen.

1995 Das erneute Ende droht! Die Fertigungseinrichtungen für die Zweitaktbaureihe werden von der Treuhandanstalt an die Türkei verkauft.

1996 Der malaisische Konzern Hong Leong übernimmt MuZ nach dem Konkurs. Seit 1993 nimmt MuZ am Supermoto Cup teil. 1996 kommt Elli Bindrum auf Platz 3 der Gesamtwertung. In diesem Jahr sorgen die MuZ Fahrer dafür, dass bei fünf von acht Rennen ein MuZ Fahrer auf dem Podest steht.

1997 Wieder 2 erste Plätze am A1 Ring für MuZ. Die Skorpion-Modellpalette wird ergänzt durch die Enduro Baghira und das Funbike Mastiff, ebenso basierend auf dem 660 ccm Motor von Yamaha. Der Roller Moskito und die MuZ 125 Sport Star ergänzen das Programm. Der Skorpion Cup findet erstmals statt und bietet ambitionierten Fahrern einen preisgünstigen Einstieg in den Rennsport.



1998 Auf der Intermot wird der erste selbstentwickelte Viertakt-Motor mit 125 ccm vorgestellt. MuZ steigt, in Zusammenarbeit mit Swiss-Auto, in die Königsklasse des Motorradrennsports, den Grand Prix der 500er Klasse, ein. Hier werden 1998 und 1999 Achtungserfolge erzielt.



1999 Im Oktober fällt endlich das "u", es konnte nun mit Fug und Recht festgestellt werden: "MZ is back!"

2000

Das erste von MZ komplett eigenentwickelte und gebaute Motorrad, die MZ RT 125, wird der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Hong Leong erhöht das Kapital, so dass eine Erweiterung der 125er Modellpalette die nötige Rückendeckung erhält. Im Herbst wird, ebenfalls auf der Intermot, der Prototyp der MZ 1000 S vorgestellt.



2001

Im März folgen die Modelle 125 SX und 125 SM, die zwei Schwestern der RT werden auf Anhieb zum Marktführer im Osten. Im August bebt das Erzgebirge: Beim „Emmenrausch“ feiern 15.000 Besucher das erste offizielle MZ-Treffen auf dem Werksgelände in Zschopau-Hohndorf!

