

OLTNER TAGBLATT



Kanton «Wäre Sache des Regierungsrates»
Denkmalpfleger Stefan Blank zum Thema Denkmal Kühlturm Seite 11

Freitag, 24. und Samstag, 25. Juni

auf das gesamte Migros Supermarkt- und Fachmarkt-Sortiment der Genossenschaft Migros Aargau (Kt. AG, BE, SO).
MIGROS

Boningen DDR kehrt zurück – auf Rädern
Nostalgiker mit MZ-Maschinen verqualmten die Atmosphäre. Seite 24

Begegnung mit einem Teil DDR-Geschichte

Boningen (N-)Ostalgiker trafen sich am Wochenende mit ihren MZ-Motorrädern bei Peter Ernst

Kein Feuer verursachte den Rauch über Boningen am Wochenende. Es waren die – meist mit Zweitaktmotoren ausgerüsteten – MZ-Motorräder aus der ehemaligen DDR, die sich erstmals ihr jährlich stattfindendes Stelldichein bei Peter Ernst in Boningen gaben. Nach dem Tod des früheren Importeurs, der als Hobby einzelne Exemplare in die Schweiz eingeführt hatte und auch jährliche Markentreffen veranstaltete, organisiert nun jedes Jahr ein anderer Besitzer eines Motorrads des Motorradwerks Zschopau (MZ) einen solchen Anlass.

Rekordwürdige Markentreue zeigten die rund 20 Teilnehmer, die mit ihren Motorrädern, die meist aus der Zeitepoche von 1960 bis 1990 stammen, anreisten. Die Besitzer betrachten ihre bejahrten, ja teilweise uralten Maschinen nicht als Oldtimer, sondern als treuen Gebrauchsersatz. Im Laufe der Jahre hat man die Solomaschinen und Gespanne dem eigenen Geschmack angepasst, und so glich keine Maschine der anderen. Wer sich damals eine Ostblockmaschine gekauft hat, war in der Regel ein Individualist ohne «zwei linke Hände», hatte ein schmales Budget und behielt seiner liebevoll «Emme» genannten MZ («Motorradwerk Zschopau») die Treue.

Aus Scheisse Bonbons gemacht

MZ und nicht DKW hiessen die millionenfach gebauten Motorräder, die die ehemalige DKW-Produktionsstätte in der DDR nach dem Zweiten Weltkrieg verliessen. Eigentlich hätten sie ja den damals bekannten und prestigeträchtigen Namen DKW tragen sollen, aber diese Firma hatte inzwischen eine neue Fabrik im Westen aufgebaut und setzte rechtlich durch, dass nur sie sich als «Deutsche Kraftwagen» bezeichnen durfte. So fanden die Zweiräder unter dem vollständigen Namen «Motorradwerk Zschopau» reissenden Absatz in den Ländern des ehemaligen Ostblocks, wie in der UdSSR und deren Satellitenstaaten, aber auch in Kuba und der Türkei.

«Aus Scheisse Bonbons machen.» – So drückten es die damaligen DDR-Genossen rudimentär aus, wenn sie von den Produkten ihres kommunistischen Landes sprachen. Hochwertige Materialien, wie man sie für den Bau von Viertaktmotoren gebraucht hätte, waren aus dem «Bruderland» UdSSR nicht erhältlich. Benzin und Öle waren minderer Qualität. Die Arbeitszeit aber war vergleichsweise billig. So blieb es bei den einfach zu bauenden Zweitaktmotoren, sowohl bei MZ-Motorrädern als auch bei den in der



Schmuckstücke: Auch ein paar Seitenwagen – früher als Wochenendgespanne für Familien eingesetzt – machten Halt in Boningen. **ow**

Schweiz bekannt gewordenen Autos der Marken «Trabant» und «Wartburg». An wirklichen Neuentwicklungen war die Partei wenig interessiert, Priorität hatte die Erfüllung der jeweiligen Produktionsvorgaben. So versuchten die Entwicklungsingenieure mit viel Herzblut das Optimum aus den Gegebenheiten herauszuholen.

Seitenwagen kein «Schlaglöchergerät»

MZ-Töffs sind robust gebaut, der Rahmen und die Federung entsprechen den Einsatzbedingungen auf den mit Kopfstein gepflasterten und mit Schlaglöchern übersäten Strassen hinter dem «Eisernen Vorhang». Die Antriebskette war in einem geschlossenen, mit Fett gefüllten Kasten unterhaltsfrei eingebaut, bei entladener

spannen durften Passagiere im – als Option lieferbaren – «Superelastik»-Seitenwagen dank aufklappbarer Haube und weicher Federung einen realen Komfort geniessen. Das aus Aluminium und Stahl zeitaufwendig gebaute Beiboot konnte ohne Werkzeug innert Minuten demontiert werden, sodass die Maschinen in der DDR vielfach nur über das Wochenende mit der Familie als Gespanne eingesetzt wurden. Kleinhandwerker griffen gerne auf den Lastentransportbeiwagen zurück, der wie eine frei stehende Badewanne aussah und viel Platz für Werkzeuge und Material bot.

Rennsieg trotz «Low-Tech»

Lange mischten die MZ-Motorräder, trotz unterlegender Leistung gegenüber der westeuropäischen und fernöstlichen Konkurrenz ganz erfolgreich bei internationalen Geländewettbewerben mit. Allerdings waren solche Einsätze im Ausland für die Partei ein zweischneidiges Schwert. So setzte sich der ehemalige MZ-Rennleiter bei einer solchen Gelegenheit in den Westen ab und konstruierte dann in den 1970er-Jahren für Suzuki die in der Schweiz damals beliebten rassistigen Töffmodelle 250GT, 550GT und 750 «Wasserbüffel» mit Zwei- und Dreizylinder-Zweitaktmotoren.

Mit dem Mauerfall fand auch die Zweitaktära von MZ ein Ende. Die ursprünglich bedeutende Fabrik mutier-



Dekorativ: Gespanne aus den Sechziger- bis Neunzigerjahren

te vom Grossserienhersteller zur kleinen Motorradschmiede. Mehrere Investorengruppen versuchten bis ins neue Jahrtausend die Marke weiter zu erhalten. Mittels in Italien zugekauften Plastikverschaltungen und in Österreich und Japan gebauten Viertaktmotoren versuchte man die Motorräder so «aufzupeppen», dass auch westliche Käufer daran Gefallen finden würden. Genützt hat alles nichts; 2008 hat MZ endgültig die Werkttore geschlossen. Somit reiht sich MZ ein in die Reihe der vielen anderen Zweiradherstellern aus allen Herren Län-

der, die nur noch bei Sammlern und Liebhabern bekannt sind und dafür einen Kultstatus erlangt haben. Geblieben sind die MZ-Fans, die sich, so sicher wie das Amen in der Kirche, auch nächstes Jahr irgendwo in der Schweiz zu «Benzingesprächen» treffen werden. (PEB)

Wer mehr über die MZ wissen will, findet auf der Homepage www.mz-club-schweiz.ch viele Informationen über die Geschichte und die Menschen, die sich dem Erhalt dieser geschichtsträchtigen Marke widmen.