



Neues MZ-Motorrad RT 125: Liebe zur „Zonen-Harley“

MOTORRÄDER

Kult und Kummer

Beim ostdeutschen Zweiradhersteller MZ herrscht ein bizarrer Führungsstil. Konflikte wurden bereits mit der Pistole ausgetragen.

In voller Motorradmontur besuchte der Handelsvertreter seinen Chef. Als Ron van Wely, Exportleiter des Zweiradherstellers MZ, kürzlich die Tür seines Mailänder Hotelzimmers öffnete, erblickte er einen Mann mit Helm und verdunkeltem Visier.

Nur an der Stimme erkannte van Wely den Maskierten. „Ich habe nichts mehr zu verlieren“, sagte der ergrimmt Vertriebspartner. Wegen der anhaltenden Absatzkrise total verzweifelt, schickte der sich an, eine zuvor entbrannte Meinungsverschiedenheit mit Waffengewalt zu beenden. Unversehens blickte der Exportchef in die Mündung eines Pistolenlaufs.

Der Zwischenfall in Mailand bildet den bisherigen Höhepunkt in der tragikomischen Dramaturgie der jüngeren MZ-Geschichte – bei dem ostdeutschen Unternehmen regiert das Chaos.

Noch vor dem Mauerfall rangierte MZ, eine Perle der Planwirtschaft, unter den größten Motorradherstellern der Welt. 3000 Beschäftigte produzierten in Zschopau nahe Karl-Marx-Stadt in guten Jahren an die 100 000 Motorräder. Im Westen zählten die billigen und robusten Zweitakter zu den gefragtesten DDR-Exportgütern. Liebhaber gaben den etwas grobschlächtig gestylten Ost-Feuerstühlen den Kosenamen „Zonen-Harley“.

Als einziger ehemals volkseigener deutscher Fahrzeughersteller konnte MZ bis heute überleben – wenn auch in beklagenswertem Zustand. Nach einer Liquidation und einem Beinahe-Konkurs gehört das Unternehmen nun dem malaysischen Mischkonzern Hong Leong und arbeitet fern jeglicher Rentabilität: Ganze 689 MZ-Motorräder wurden im vergangenen Jahr in Deutschland neu zugelassen.

Das Siechtum des erzgebirgischen Motorradbaus ist nicht zuletzt eine persönliche Niederlage des eigenwilligen Geschäftsführers Petr-Karel Korous, der nun schon



MZ-Chef Korous: „Nicht nett und demokratisch“

seit acht Jahren die Geschicke von MZ lenkt. In autoritärer Selbstgefälligkeit („Ich muss ein Unternehmen sanieren, das geht nicht nett und demokratisch“) etablierte der ehemalige Siemens-Nixdorf-Manager einen brachialen Führungsstil, der in Zschopau zunehmend für Verdross sorgt.

Während Korous gern mit Riesenzigarette, Mercedes und Chauffeur auftritt, wurde das Gehalt vieler seiner Mitarbeiter seit Jahren eingefroren und entscheidende Entwicklungen wurden nicht angepackt. Die Produktpalette bestand bisher aus nur einem Kernmodell in verschiedenen Design-

Variationen mit einem mittelschweren Einzylinder-Viertakt-Motor.

Statt eine klassische MZ-Stärke neu zu beleben und ein preiswerteres Einstiegsmodell ins Programm aufzunehmen, träumte Korous zunächst vom Vorstoß in die Big-Bike-Klasse und ließ eine 850-Kubikzentimeter-Maschine entwickeln, die nach inneren Querelen und Konflikten mit dem potenziellen Motorenlieferanten Yamaha nie die Serienfertigung erreichte.

Von ähnlicher Großmannssucht zeugt das jüngere Rennsport-Engagement von MZ. Den preiswerten Gelände-Wettbewerb (Enduro-Maschinen von MZ errangen zu DDR-Zeiten mehrere Weltmeistertitel) verwarf Korous und setzte stattdessen auf die Formel 1 des Motorradsports: Mit Jahresetats von über fünf Millionen Mark verschleißt sich das winzige Unternehmen erfolglos im internationalen Grand-Prix-Zirkus der Halbbliterklasse.

Als erste Eigenentwicklung seit der Privatisierung bringt MZ in diesem Jahr nun doch ein kleines 125-Kubikzentimeter-Motorrad zum Grundpreis von 6490 Mark auf den Markt. Zur Einführung verweist die MZ-Werbung seit Monaten auf ein „Kultbuch“, das sich die jungen Interessenten kostenlos bestellen sollen, um sich mit der bewegten MZ-Historie vertraut zu machen, die bis in die Gründerjahre der Vorkriegsmarken der Auto Union zurückreicht. Die Anrufer werden derzeit indes getröstet, denn das Buch ist noch gar nicht gedruckt.

Nicht nur der literarische Engpass bereitet dem MZ-Handel Kummer. Nach

Qualitätsproblemen mit einigen Zulieferern bekamen die Vertragspartner erst dieser Tage die ersten der neuen Maschinen ausgeliefert – zwei Monate zu spät, denn die stärkste Verkaufssphase des Motorradgeschäfts beginnt traditionell im März.

Die Spannungen zwischen Handel und Hersteller gipfelten in der Gewalttat des italienischen Vertriebspartners, der von Exportchef van Wely letztlich überwältigt

wurde. Nach einem längeren Ringkampf entwarfnete der MZ-Manager den Aggressor im Bad des Hotelzimmers. Gerüchten zufolge endete die Auseinandersetzung mit dem Versuch van Welys, der sofortigen Kündigung des erzürnten Kollegen mit einem zünftigen Tritt Nachdruck zu verleihen. Doch statt des Gesäßes traf der Exportleiter das Bidet und brach sich den großen Zeh.

Van Wely erinnert sich anders an die Ereignisse. Die Fraktur sei ihm im Zuge der Kampfhandlungen zugefügt worden.

CHRISTIAN WÜST

