

Historie

Er was eens een meneer Jorgen Skafte Rasmussen, een Deen die in Zschopau in Duitsland een fabriek had van garensnijnmachines met stoom-aandrijving. We praten dan over het begin van de vorige eeuw. Na de eerste wereldoorlog begon die meneer auto's te ontwikkelen die hij Dampf-Kraft-Wagen noemde. Beter bekend als DKW, dit was de geboorte van een nu alom bekend merk. In 1919 wordt de tweetakt-motor met omkeerspoeling geboren bij DKW. Productie van deze machientjes gebeurt in Berlijn. De 1 pk hulpmotor ziet het licht als "das kleine wunder"!

In 1922 is het dan zover. In Zschopau begint de eigenlijke motorfiets-productie: de DKW's worden dan gemaakt in de Zschopauer Motoren-werke J.S. Rasmussen Aktiengesellschaft. De eerste racemotoren worden dan ook al ontwikkeld. De successen komen ook: met een watergekoelde 142 cc. Maar we zijn dan nog lang niet toe aan de successtory van de RT 125. Nee een vreemde cilinderinhoud als 206 cc met een vermogen van 4,5 pk moet ons in die tijd verleiden. Die 206 series werden trouwens al gebouwd op een mechanisch aan-gedreven montageband.

In de raceafdeling zagen in 1926 de laadpomp DKW's het licht die de Duitse kampioenschappen wonnen. Tweecilinder DKW's, nog mooier, nog meer, nog sneller! De DKW Z500 in 1929: een tweecilinder water-gekoelde 500 cc met 14 pk aan boord. De racemachine uit dit type ontwikkeld bracht toen al 27,8 pk op de been en even later zelfs 36 pk! Maar DKW was niet alleen actief op motoreengebied: kleine personenwagens met dezelfde 500 cc tweecilinder werden gebouwd in Audi-werk Zwickau. Heeft dit te maken met MZ?

Jazeker, vlak voor de tweede wereldoorlog was er een model RT100 van waaruit de RT 125 werd ontwikkeld. Het voorbeeld voor vele andere modellen na de oorlog. Als de oorlog eenmaal voorbij is blijkt Zschopau in Oost-Duitsland te liggen en hebben de russen het voor het zeggen. Het eerste wat de Russen deden was de hele inventaris naar Minsk in Rusland slepen.

Daar werd vrolijk de RT 125 (na)gebouwd en dat doen ze nog!! De nieuwe west-Duitsers richten hun DKW weer op en startten opnieuw de productie van hun RT 125. De Engelsen hadden voor het gemak de RT 125 als voorbeeld voor hun BSA bantam genomen, terwijl ook in Polen de RT 125 kloontjes verschenen. IFA/MZ en in Zschopau dan? Tjasa, daar ontstaat IFA-motorradwerk Zschopau. Daar wordt dan de nieuwe 250 cc, later 350 cc, tweecilinder tweetakt met kardaan-aandrijving ontworpen. Waarom cardaan? Volgens kenners eenvoudig: men kon geen goede kettingen maken want het materiaal daarvoor was niet voorhanden.

In 1949 werd de productie van het goede, brave RT 125 weer ter hand genomen in Zschopau en produceerde het bedrijf eerst onder de naam IFA (afkorting van Industrie verband Fahrzeugbau) later onder de naam MZ (vanaf 1956) respectievelijk de RT 125, RT 125/1, /2 en /3 tot in 1962 toe. Het motorvermogen nam in die tijd toe van 4,25 tot 6,5 pk, geen getallen om naar huis te schrijven, maar lopen deden ze altijd! In 1952 is men dan al begonnen van de tweecilinder met cardaan. Sportsuccessen Al in 1953 is er een raceafdeling waar Ir. Walter Kaaden de scepter zwaaide. Kijken we waar de fabriek mee bezig is op wegrace gebied dan zien we in 1957 een overwinning van onze MZ in ons eigen Tubbergen met Horst Fügner aan het stuur. Meer beroemde namen duiken op: Luigi Tarverie en Mike Hailwood, bijvoorbeeld. In 1958 wordt Fügner met een MZ tweede bij de wereldkampioenschappen. Ook bij de enduro sport scoorde MZ, en hoe! De zesdaagse winst was er van 1963 tot en met 1969! Slechts onderbroken door het jaar 1968.

We mogen wel zeggen dat de periode van 1960 tot 1970 de grote bloei-periode van MZ is geweest. Bij de productiemodellen vinden we dan ES 125, ES 175, ES 250 en good old RT 125. In maart 1963 namen het motorpaleis in Rotterdam en Ramo in Eindhoven gezamenlijk de import van MZ op zich, nadat in de jaren 50 IFA in Nederland vertegenwoordigd was geweest door de Haagse firma de Binckhorst Auto-en motorimport N.V. In 1970 kan men in Zschopau uitgebreid feestvieren want de miljoenste MZ is dan van de band gelopen. In de vijf jaar erna zal men nog eens meer dan 400.000 bijmaken. De ETZ modellenreeks, laten we zeggen de moderne MZ die we nog het meest tegenkomen, startte in 1981 en was ook goed voor de Zilveren Vaas in 1982. Duistere Wolken In 1983 hebben dan al twee miljoen MZ's het levenslicht gezien. In 1988 wordt een nieuwe productiehal in bedrijf genomen, in 1990 viert men het vijftigjarig bestaan van het bedrijf, maar duistere wolken zijn over Zschopau komen

drijven. Duitsland is dan wel één, maar de treuhand besluit om na 2,5 miljoen MZ's het doek te laten vallen. De tweetakt heeft het pleidooi verloren, de gebruiksmotor die MZ vooral was, al helemaal.

Einde verhaal? Nee, nog niet, of helemaal niet, afhankelijk van de pessimistische of optimistische kijk op de gang van zaken. Na de liquidatie van MZ wordt MuZ opgericht en die neemt zijn intrek in Hohndorf. Geen productie meer van eigen motorblokken: de 500 rotax uit Oostenrijk en de Yamaha worden de krachtbronnen. De oostduitse kille nummertypen hebben plaatsgemaakt voor welluidende namen als Silverstar classic 500, Saxon Country en Skorpion, jawel de nieuwe race-klasse. Maar de ellende is nog niet voorbij. Liquiditeitsproblemen die opgelost moeten worden door de Maleisische firma Hong Leong. En zo worden naast de Skorpion (in verschillende modellen) de enduro fiets Baghira en de funbike Mastiff gemaakt. Maar MZ's, nee dat zijn het niet meer. Overigens is de naam MZ blijven voortleven (voorlopig) in de naam MZ-b, een klein bedrijfje in de voormalige MZ fabriek. Leveringsprogramma: de RT125 classic (!) maar met een kek-jasje aan. Daarnaast de Horix, oude motornaam, in twee typen met een door Jawa toegeleverde fiets en een motor uit Maleisië die verrassend veel lijkt op een Honda 125. En waar komt nu dat motortje van de RT 125 classic vandaan? Uit Minsk. Kwamen we die naam niet al eerder tegen??? Wie nog een echt rokende MZ wil hebben kan nog steeds terecht. Die worden gemaakt in 300 cc uitvoeringen in Turkije en in-gevoerd onder de naam Kanuni MZ. En eerlijk hoor ze zien er mooi en vlot uit. Tegenwoordig heeft MZ ook een RT 125 viertakt uitvoering, een MZ 1000 (tweecilinder) en de Baghira type enduro/fun fiets.