



4|2016 DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e.V. 32. (56.) Jahrgang · Preis: 5,00 €

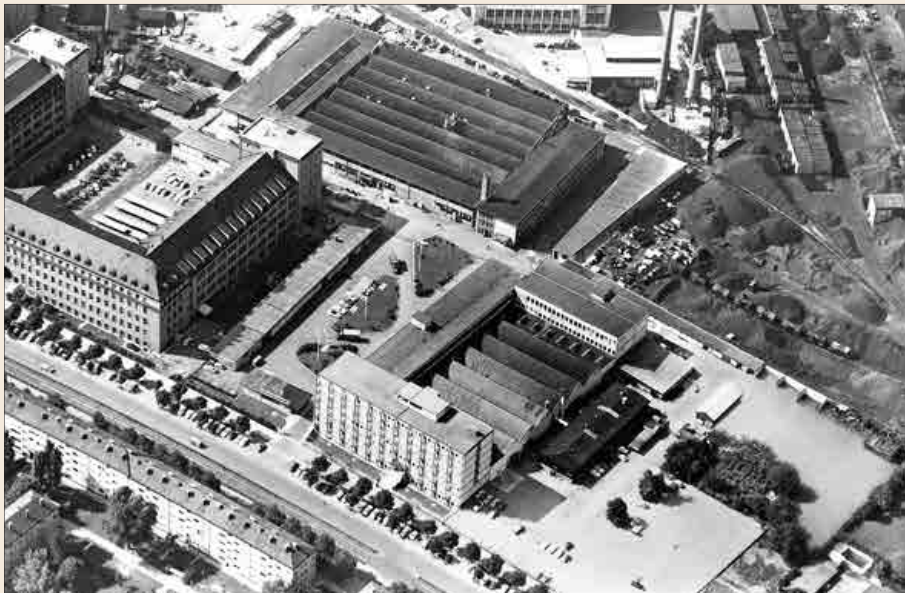


**Die Anfänge der Industriekultur – Ein Rückblick von Hermann Glaser
Zündapp und das DTM – Erinnerungen von Ulrich Kubisch
Rätselhafte schwarze Linien – Auf den Spuren Joseph Fraunhofers
Bronzebären, Drache und Kaiserkrone – Schmuck Berliner Brücken**



Zündapp und das Deutsche Technikmuseum

Ein persönlicher Rückblick des ehemaligen Sammlungsleiters Ulrich Kubisch



▲ Ende der 1960er Jahre arbeiteten im Münchner Zündapp-Werk noch 1700 Menschen. 1984 konnten hier Mitarbeiter des heutigen Deutschen Technikmuseums das Werksarchiv des insolventen Unternehmens sichern. © SDTB/Foto: Historisches Archiv

Im August 1984 war die Fahrt für den Münchener Motorradhersteller Zündapp zu Ende. Das traditionsreiche Zweiradunternehmen saß auf einem Schuldenberg von 34 Millionen DM, einer Halde von 11 000 Kleinkrafträdern – und musste Konkurs anmelden. Nie mehr entstand ein Motorrad in der Anzinger Straße. Die Produktionsanlagen wurden für 16 Millionen DM in die Volksrepublik China verkauft, nachdem die Asiaten einer zum

Zündapp-Kauf entschlossenen Käufergruppe aus dem Iran in allerletzter Minute mit einem erhöhten Kaufpreis zugekommen waren.

Eine Sammlung, die Erinnerungen wach hält

Das noch ganz junge Deutsche Technikmuseum in Berlin (damals noch Museum für Verkehr und Technik) erwarb die vom Ausverkauf bedrohte Fahrzeugsammlung der

Firma Zündapp mitsamt einem gewaltigen Archiv. Allein dieses füllte zwei Möbelwagen mit Anhänger. Damit blieb wenigstens die Vergangenheit des bayerischen Familienunternehmens, nahezu lückenlos archiviert, in Deutschland erhalten.

Stars der Sammlung sind bis heute das erste Zündapp-Motorrad vom Typ Z 22 (Baujahr 1922), das 750er Wehrmachtsgespann mit angetriebenem Beiwagen, die vollverkleidete Zündapp-Maschine KS 50, die 1965 in Monza sechs Weltrekorde aufstellte, sowie ein fabrikneuer Zündapp Janus – das einzige serienmäßige Vierrad in der wechselvollen Werks-geschichte.

Der Anblick stimmte mich traurig, als ich im September 1984 erstmals das Zündapp-Werks-gelände betreten konnte: Die Produktionsbänder standen still, die Werkstraßen waren wie ausgestorben, die Schreibtische ausgeräumt. Das Gros der ehemals 730 Zündapp-Mitarbeiter musste den Arbeitsplatz räumen. Viele waren über ein Vierteljahrhundert in der Anzinger Straße beschäftigt gewesen, jetzt gingen sie stempeln. Neue Jobs sollte es nur für die Jüngeren geben – die Lehrlinge kamen alle bei BMW unter.

Profiteure des Ausverkaufs

Dennoch herrschte bei Zündapp in jenen Tagen Hochbetrieb. Hundert Chinesen (darunter fünf Frauen, die das Öl aus den demontierten Maschinen abpumpten) zerlegten die Galvanik, die Lackiererei, die Drehbänke und die Druckgussanlage. 1 200 Stücke mussten sie auf die Reise ins Reich der Mitte schicken, genauer: nach Tianjin, 120 Kilometer südlich von Peking. In der dortigen Fahrradfabrik sollten später die ersten Motorräder der Tianjin-Zündapp vom Band rollen – jährlich 200 000 Stück.

Beim Aufbau der neuen Zweiradschmiede in Fernost halfen zwölf gestandene Zündapp-



▲ Motorrad Z 22 in der Ausstellung „Zündapp – Aufstieg und Niedergang“ im Jahr 1986. Bild daneben: Die Ausstellung thematisierte auch die Rolle des Unternehmens in der Rüstungsindustrie, hinten das Wehrmachtsgespann KS 750. © SDTB/Fotos: C. Kirchner



▲ Die Zündapp-Ausstellung gehörte 1986 zu den ersten des 1983 eröffneten Museums für Verkehr und Technik. Die Präsentation erfolgte im 1985 vollendeten Anbau der Eingangshalle in der Trebbiner Straße. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Selbst nach der Pleite fuhren die Zündapp-Maschinen noch Titel ein: Rennfahrer Hubert Abold im Jahr 1984 auf der GP-Maschine in Jarama/Spain. © SDTB/Foto: Historisches Archiv

Mitarbeiter, die von den Chinesen mit gut dotierten Zeitverträgen als Berater gleich mit angeheuert worden waren. Der 60jährige Ingenieur Armin Debes lernte „schon intensiv chinesisches“. Der 50jährige Meister Erwin Eder beurteilte seine Lage deprimiert-realistisch: „31 Jahre kümmerge ich mich um die Verchromung. Dass jetzt alles vorbei sein soll, kann ich immer noch nicht fassen. Aber bevor ich arbeitslos bin, gehe ich lieber nach

Tianjin“. Schweren Herzens half Eder beim fachgerechten Zerlegen seiner Anlage – bis April 1985 waren alle Maschinen auf den 12000 Kilometer langen Schienenweg der Transsibirischen Eisenbahn gebracht.

Ende der Kandidatensuche

Auch das firmeninterne Zündapp-Museum verschwand mit vier doppelstöckigen Autotransportern, die BMW mitsamt dem

Verpackungsmaterial zur Verfügung stellte, jedoch nicht nach China, sondern an die Spree. Dem war ein heftiges Bietergefecht zwischen dem Deutschen Museum München und dem Berliner Technikmuseum vorausgegangen. Das Zweiradmuseum Neckarsulm und ein betuchter Privatsammler wollten sich ebenfalls zwei Scheiben von der großen Zweiradsammlung mit über achtzig Zweirädern abschneiden.



▲ Parallel zur Bergung des Zündapp-Archivs durch das Museum erfolgte die Demontage der Produktionsanlagen durch chinesische Arbeiter. Ein Jahr später wurden die Maschinen in China wieder aufgebaut. © Fotos: C. Schütte



▲ Ein Erfolg für das noch junge Museum: Historische Fahrzeuge aus dem Münchner Zündapp-Werk treffen 1985, als Beiladung eines BMW-Transports, in der Trebbiner Straße ein. Bild daneben: Zu den eigentümlichsten Fahrzeugen des Motorradbauers gehörte der Kleinwagen Janus, bei dem Fahrer und Beifahrer Rücken an Rücken saßen. © SDTB/Fotos: C. Kirchner

Die Einwerbung einer derart großen und bedeutenden Sammlung erlebt man als Museumskustos nur einmal in seinem Berufsleben. Es wurde weithin beachtet, dass das so junge Museum für Verkehr und Technik aus West-Berlin den Zündapp-Motorrädern ein neues Obdach bot. Schon 1986 präsentierte es die Ausstellung „Zündapp – Aufstieg und Niedergang“ mitsamt reich illustriertem Begleitkatalog. Erstmals seit langem wurde das bis dahin firmeninterne Zündapp-Motormuseum

wieder in großen Teilen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Nach Berlin wanderte die Ausstellung weiter nach Wolfsburg, Amerang, Oldenburg i.Old., Hannover und Sinsheim. Im Ausland waren die Stationen Prag (Technisches Nationalmuseum), Brünn (Technisches Museum) und Budapest (Verkehrsmuseum). Gezeigt wurden nicht nur die Motorräder, sondern die ganze Palette von Zündapp-Produkten, darunter das legendär-scurrile Rollermobil Janus, Bj. 1958. Es war eigentlich nie konkurrenzfähig.

Die Neuvermessung der Auto-Welt

Zweimal wagte Zündapp den Ausflug in die Autoproduktion. 1931 baute das Unternehmen zusammen mit dem Käfer-Erfinder Ferdinand Porsche drei Prototypen des Volkswagen-Vorläufers. Unter dem Eindruck der Weltwirtschaftskrise kam man jedoch zur Überzeugung, eine Serienfertigung des Zündapp-Porsche-Käfers nicht finanzieren zu können und gab den Plan auf. Eines der erfolgreichsten Autos aller



▲ Der Janus fand 2011 einen dauerhaften Platz in der Ausstellung „Mensch in Fahrt“. Dort steht er für die beginnende Massenmotorisierung der 1950er Jahre, aber auch für geflopte Fahrzeugkonzepte – der Wagen verkaufte sich nur schlecht. © SDTB/Foto: C. Kirchner

Zeiten rollte so an Zündapp vorbei. Der Käfer-Prototyp ging in den Wirren des Zweiten Weltkriegs verloren, aber das Archiv der Stiftung Deutsches Technikmuseums Berlin bewahrt bis heute den Originalvertrag zwischen Ferdinand Porsche und der Firma Zündapp, ein automobilhistorisches Juwel!

Vergleichsweise skurril mutet Zündapps zweiter Versuch an: Der Kleinwagen Janus zielte 1957 auf Kunden, die mit Mobilität ein Dach über dem Kopf verbanden. Sie wollten nicht mehr als Motorradfahrer Wind und Wetter ausgesetzt sein sondern träumten von einem Sitz im Trockenen. Doch das „Geisterfahrer“-Auto, das vorne wie hinten gleich aussah und in dem die Insassen Rücken an Rücken saßen, setzte sich niemals gegen Konkurrenten wie den quirligen hanseatischen „Leukoplastbomber“ Lloyd LP 600 und schon gar nicht gegen den allmächtigen „Allerweltswagen“ vom Mittellandkanal durch. Eines der 6900 Janus-Exemplare ist ein Schmuckstück der Zündapp-Sammlung und erfreut sich reichlicher Beachtung in der Dauerausstellung des Deutschen Technikmuseums „Mensch in Fahrt“.

Mit diesem Janus verbinde ich ganz besondere Erinnerungen. Der Wagen, wun-

derschön im Zweifarbenkleid lackiert, stand auf dem Dachboden der Zündapp-Fabrik. Normalerweise hätte man das gute Stück im Warenaufzug nach unten expediert, aber im Werk herrschte, gelinde gesagt, Chaos. Teilweise gab es keinen Strom mehr. Wir mussten also den Janus mit Bienenfließ aus dem vierten Stock über das Treppenhaus ins Freie tragen. Die Verladung fand nachts bei schneidender Kälte statt – es war die Pionierzeit des Museums!

„Zündapp ist das kleine Wunder, fährt bergauf wie andre runter!“

Das Unternehmen Zündapp baute im Laufe seiner Existenz neben Zweirädern auch Boots- und Flugmotoren, Müllereimaschinen und Rasenmäher, Nähmaschinen und Notstromaggregate. Begonnen hatte der Betrieb im Kriegsjahr 1917 als Zünder- und Apparatebau-GmbH in Nürnberg. Es handelte sich um eine Gründung des Rüstungsindustriellen Fritz Neumeyer und der Essener Friedrich Krupp AG. Nach Kriegsende stellte sich Zündapp auf die Herstellung von Schreibmaschinen und Autoteilen um, 1921 begann Zündapp mit dem „Motorrad für jedermann“. In dessen Fahrwerk hing als Kraftquelle ein Einzylin-

der-Zweitaktmotor, mit Nasenkolben aus Grauguss, der 211 ccm Hubraum aufwies und eine Höchstleistung von 2,5 PS abgab. Die Z 22 war auf Anhieb ein Renner. Mit ihr begann die Zündapp-Motorrad-Geschichte! Im Oktober 1922 verließ schon das 1 000ste Motorrad das Werk. Es folgten immer stärkere Zweiräder mit immer mehr PS und Hubraum. Im November 1924 war es eine K 249, die als 10 000stes Zündapp-Motorrad vom Band lief – nachdem im Laufe dieses Jahres die Fließbandfertigung eingerichtet worden war.

„Lokomotive“ im Motorradsektor

Wohl das Schönste, was in den 1930er Jahren auf deutschen Straßen rollte, waren die Zündapp-Kardan-Maschinen. Die K 800 war das hubraumgrößte Motorrad, das Zündapp je baute. Ganz unverhüllt beteiligte sich Zündapp auch an der vom nationalsozialistischen Regime betriebenen Aufrüstung des Deutschen Reichs, speziell mit überschweren Wehrmachts-Gespanssen. Die Werbung versprach „Zündapp – zuverlässig an allen Fronten“. Im April 1945 wurden die Zündapp-Werke mit Sitz in Nürnberg von amerikanischen



▲ Führend in der 50-ccm-Klasse: Es gelang Zündapp, zahlreiche Weltrekorde zu brechen.

© SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Der Motorroller Bella orientierte sich formal an italienischen Vorbildern, war technisch ausgereift und ein Verkaufsschlager. Die Werbefotografie von 1954 bedient Wunschbilder modernen Lebens im beginnenden Wirtschaftswunder. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Der legendäre „Grüne Elefant“ KS 601 kam 1950 auf den Markt – die Werbung dafür orientiert sich grafisch noch an den 1930er Jahren. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Zwischen 1917 und 1984 prangte das Zündapp-Logo an Motorrädern, Mofas und Kleinkrafträdern: Gründung, Aufstieg und Niedergang des Unternehmens spiegeln deutsche Wirtschaftsgeschichte vom I. Weltkrieg bis zur Globalisierung. Dieser Aufkleber stammt aus der Endzeit, um 1980. © SDTB/Foto: Historisches Archiv

Treppen eingenommen. Das Werk war stark zerstört.

1951 gingen die „Grünen Elefanten“ KS 601 in Serie. Sie genießen heute „Kult-Status“, auch angesichts der Spitzengeschwindigkeit von 155 km/h. Für den US-Markt wurde eine leistungsgesteigerte KS 601 Elastic gefertigt. Die KS 601 mit Seitenwagen im „Behördenschwarz“ waren in vielen deutschen und anderen europäischen Staaten anzutreffen, sogar zu Titos Zeiten in Jugoslawien. Als weitere Schlager der 1950er Jahre erwiesen sich

der Motorroller Bella und das Moped Combinette.

Von München nach Tianjin

Nach dem wirtschaftlichen Debakel mit dem Kleinwagen Janus im Werk Nürnberg – das Rollermobil war ein Flop, da die Verbraucher lieber gleich ein „richtiges“ Auto wie den VW Käfer oder einen Lloyd Alexander S wollten – konzentrierte Zündapp seine gesamte Fertigung ab den 1960er Jahren im Werk München. Die Mofas, Mopeds und Mokicks präsentierten sich immer ausge-

reifter. Im Motorsport gewann Zündapp Preise am laufenden Band. Noch 1984 holten die Fahrer die Markenweltmeisterschaft der Grand-Prix-Klasse bis 80 ccm Hubraum. In den 67 Jahren seiner Zweiradfertigung produzierte Zündapp knapp drei Millionen motorisierte Zweiräder!

Nach dem Konkurs 1984 in Deutschland war den Zündapp-Motorrädern im fernen China letztlich doch keine Wiedergeburt vergönnt. Nach dem Abbau in München, wo nur leere Hallen zurückblieben, und dem Zugtransport bei minus 30 Grad durch Sibirien folgte der Wiederaufbau in der Achtmillionen-Industriestadt Tianjin. Sechs Zweirad-Modelltypen hatten die Chinesen mit dem Werk gekauft. Anfangs sollte von der Firma Tianjiner Motorradwerke Xunda nur das Leichtkraftrad K 80 gebaut werden. Es kam unter dem Markennamen „Xunda-Tianjin“ auf den Markt. „Xunda“ bedeutet „Schnell am Ziel“ und klingt fast wie „Zündapp“.

Schrumpfprozess und Untergang

Die Fertigung erfolgte in zwei Werkskomplexen. In den Motorenwerken erfolgte der Bau des Motors. Im zweiten Werk auf dem Gelände der Tianjiner Fahrradfabrik wurde sodann das komplette Motorrad zusammengebaut. Die Serienproduktion lief zwar 1987 an, die Zweiteilung in Produktion und Montage brachte aber in der Praxis große Probleme mit sich. Letztlich übernahmen die Japaner die Motorradproduktion. Das Werk hieß nun Honda Motors Tianjing und fertigte das Zwischenmodell Honda TH 90, das einer Zündapp K 80 mit Honda-Viertakt-Motor entsprach.

Somit ist die Marke „Zündapp“ zwei Mal untergegangen. Während in Deutschland Zündapp mit seinem „Keksdosendesign“ die Antwort auf die japanische Motorrad-Herausforderung schuldig blieb (die Zündapp-Maschinen waren zwar technisch top, erschienen aber den jungen Kunden nicht länger schick!), konnten die chinesischen Zweiradbauer nicht die logistischen, qualitativen wie auch arbeitsteiligen Probleme in den Griff bekommen.

Dr. Dieter Neumeyer, letzter geschäftsführender Gesellschafter der Zündapp-Werke GmbH und Enkel des Unternehmensgründers, 1931 in Nürnberg geboren, erschoss sich 1989.

ULRICH KUBISCH

Sonderausstellung „100 Jahre Zündapp“ im Deutschen Technikmuseum ab 19. 04. 2017