

1921 - 1954



500000

ZÜNDAPP - MOTORRÄDER



Unser Vater

UND GRÜNDER DER ZÜNDAPP - WERKE

Unser Vater Fritz Neumeyer wurde am 10. 9. 1875 als Förstersohn in Egloffstein geboren. Seine kaufmännische und technische Ausbildung genoß er bei der Firma Amag-Hilpert, deren Filiale in Zürich er bereits mit 20 Jahren übernahm. Dort gründete er schon 1896 sein erstes Unternehmen, das sich mit dem Bau von Hygienischen- und Wasserreinigungs-Anlagen befaßte. Weitere Firmengründungen, die er allein oder mit anderen Industriellen vornahm, folgten in den späteren Jahren. Sie gipfelten in der Fritz Neumeyer AG, die Weltgeltung erlangte und Betriebe in Nürnberg — München und Gotha unterhielt. Als reines Familienunternehmen hinterließ er uns die Zündapp-Werke in Nürnberg.

Fritz Neumeyer war einer der namhaften Pioniere in der bayerischen, insbesondere der fränkischen Wirtschaft, ein Mann mit tiefem Verständnis für wirtschaftliche Zusammenhänge wie für die Sorgen und Nöte seiner Mitarbeiter. Unermüdlich setzte er die reichen Gaben seines Geistes und all seine Fähigkeiten zum Wohle seiner Unternehmen, zur Förderung kultureller Einrichtungen und für Maßnahmen ein, deren Nutzen oft erst später in Erscheinung trat. So sei nur am Rande erwähnt, daß Fritz Neumeyer mit Porsche den heutigen »Volkswagen« in seinen Grundzügen in der Zündapp entwickelte.

Seine persönlichen Leistungen fanden in der Verleihung des Titels »Geheimer Landesbaurat« durch die Bayerische Landesregierung, des Ehrendoktorats der Technischen Hochschule München und des Ehrenbürgerrechts der Universität Erlangen Würdigung und Anerkennung.

Eine Gedenktafel wird wohl dem Wesen und der Persönlichkeit Fritz Neumeyers am meisten gerecht. Sie trägt den schlichten Satz: **»In unseren Werken leben wir fort.«**

F. Neumeyer

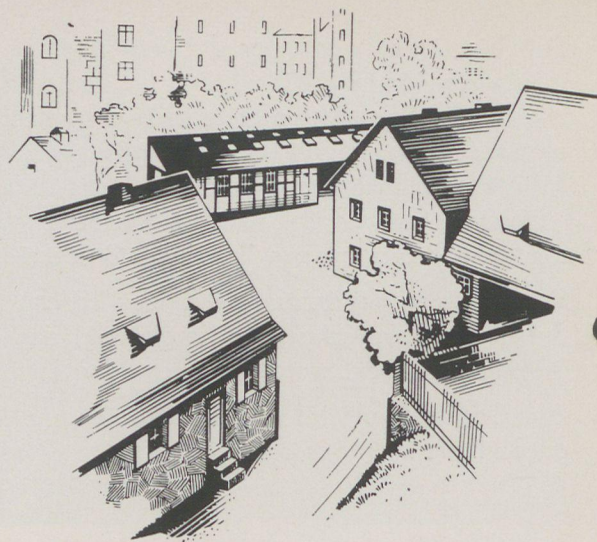
Elisabeth Mann



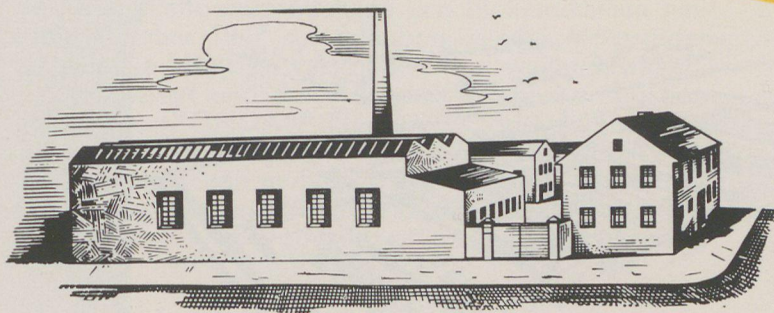


NÜRNBERG

Hasslerstrasse

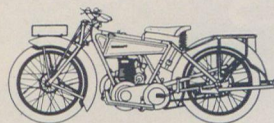
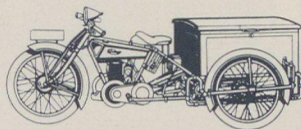
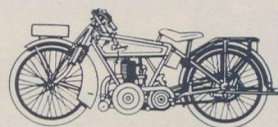


in Name, kurz und einprägsam, gilt seit Jahren als Gütezeichen für solide deutsche Wertarbeit — ZÜNDAPP. Entstanden aus »Zünder- und Apparatebau-Gesellschaft m.b.H.«, einer 1917 erfolgten Firmengründung zur Herstellung von Geräten für die Landesverteidigung, verbindet sich dieser Name heute in der ganzen Welt mit den Begriffen »Qualität« und »Zuverlässigkeit.« Unter der Devise, dem Kunden für sein gutes Geld stets nur das Beste zu bieten, entstand schon das erste Modell mit 211 ccm Zylinderinhalt als »Motorrad für Jedermann.« Es wurde zum großen Wurf, denn 1921 war die heute so beliebte Mittelklasse nahezu unbekannt. Das anfängliche Werk in der Hasslerstraße mußte bald um die Betriebe Moltke- und Siegfriedstraße erweitert werden.



Moltkestrasse **Z Ü N D A P P**

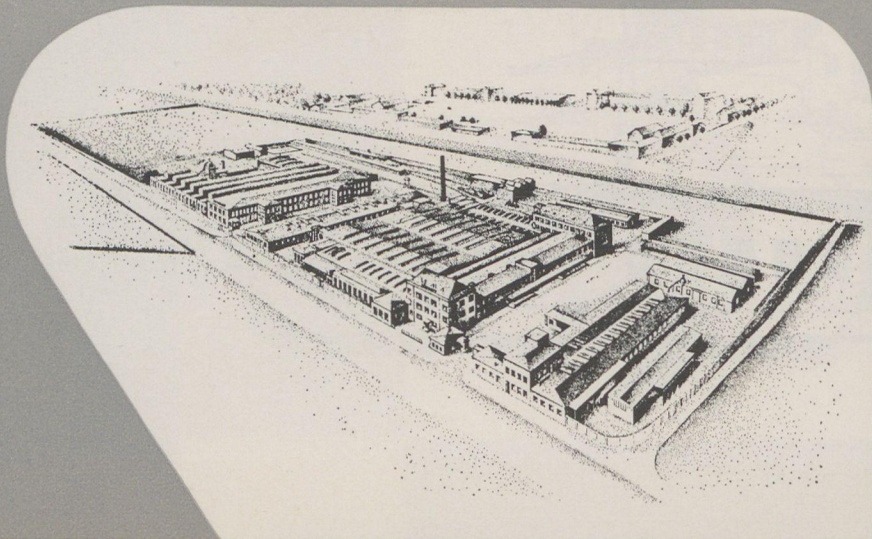
Es folgten weitere Typen wie die K und NK Modelle, das Einheitsmodell oder die Z und S 300, deren Nennung noch heute ein zufriedenes Schmunzeln auf die Gesichter damaliger Fahrer zaubert. Der ZÜNDAPP-Dreiradlieferwagen rundete das Programm ab, das, mittlerweile außerordentlich umfangreich, zu Neubauten zwang.



N Ü R N B E R G



Dieselstrasse



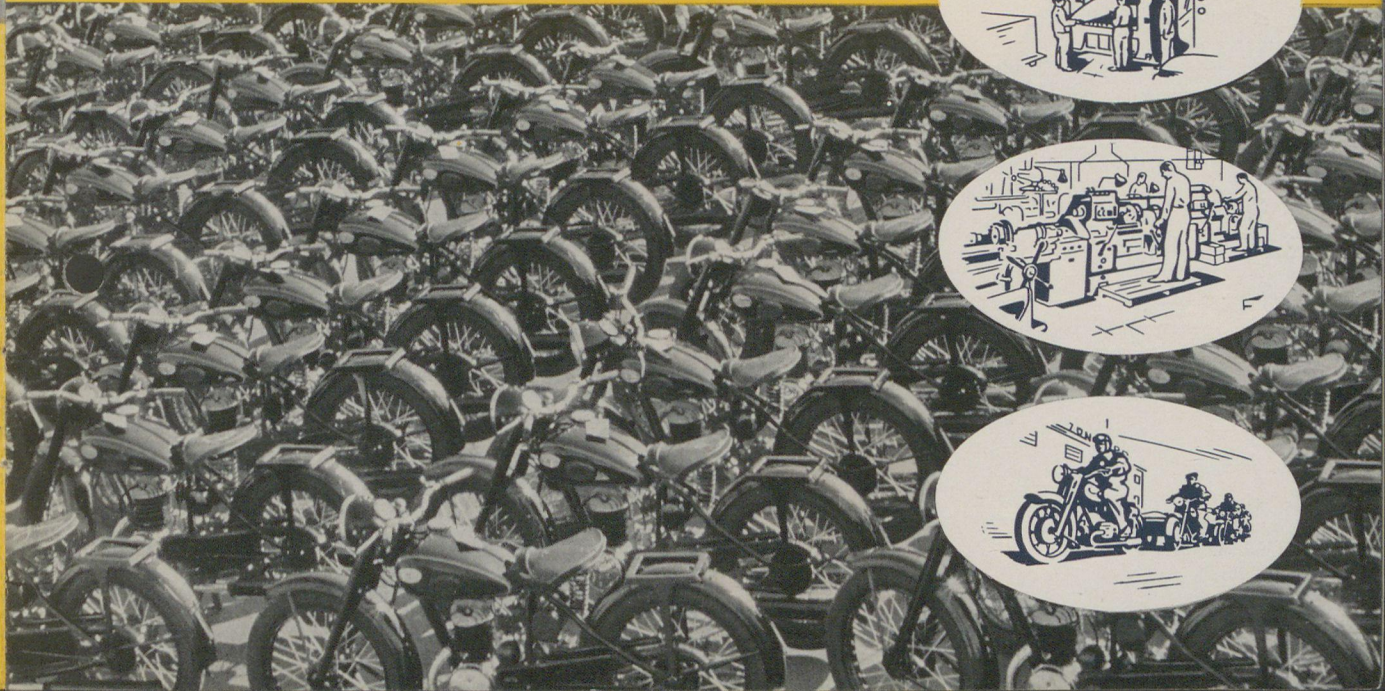
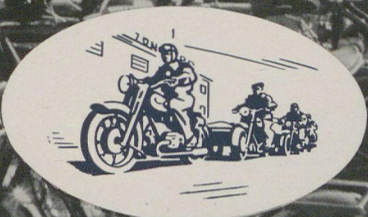
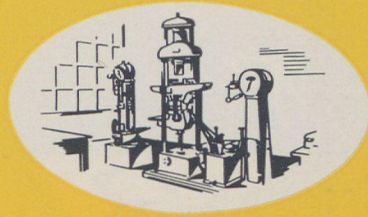
A

ls modernste Motorradfabrik zu dieser Zeit, wurden Ende 1928 noch unter dem damaligen Direktor Wilhelm Wittig die neu-erbauten, weitgestreckten Anlagen in Betrieb genommen. Uner-schütterlicher Unternehmergeist Fritz Neumeyers hatte diesen Schritt gewagt zu einem Zeitpunkt, als sich bereits eine wirtschaftliche Krise abzuzeichnen begann. Unter schweren Verhältnissen der Jahre 1930–32 übernahm der Sohn des Gründers und heutige Generaldirektor der Zündapp-Werke GmbH, Nürnberg-München, Hans-Friedrich Neumeyer, die Leitung.

Es entstand die »Derby« als eines der meistgekauften 200er Modelle. Des weiteren verschiedene Kardantypen mit Preßstahlrahmen, die richtungweisend in ihrer Konstruktion waren und an äußerer Schönheit ihresgleichen suchten.

Der zweite Weltkrieg brachte neue Aufgaben für das Werk. Eines Tages jedoch stand man vor Trümmern und einem Verbot, das die Fertigung von Motorrädern untersagte. Mit wenigen Leuten,

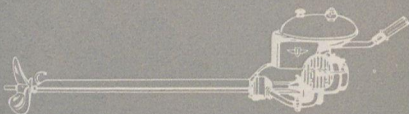
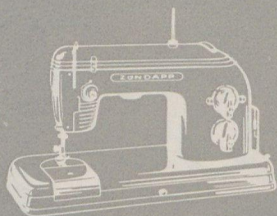
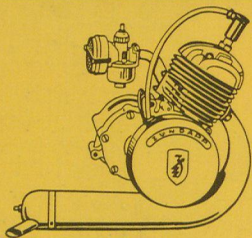
aber in altgewohntem Vertrauen zwischen Geschäftsführung und Belegschaft, wurde Stück für Stück den Trümmern entrissen und ein neues Programm aufgestellt – Müllereimaschinen. Bald kam die Fließbandproduktion von Nähmaschinen hinzu, besonders aber 1947 die Erlaubnis, wieder Motorräder herzustellen. Die »Derby«, verschönert und weiterentwickelt, war wieder Trumpf und stand als meisterliche Konstruktion bei allen 200er ZUNDAPP-Nachkriegsmodellen, ja selbst bei dem inzwischen weitverbreiteten Motorroller »BELLA«, Pate. Müllereimaschinen mußten zu Gunsten der Motorradfertigung aufgegeben und für den ständig wachsenden Nähmaschinenbau eine neue Produktionsstätte geschaffen werden.





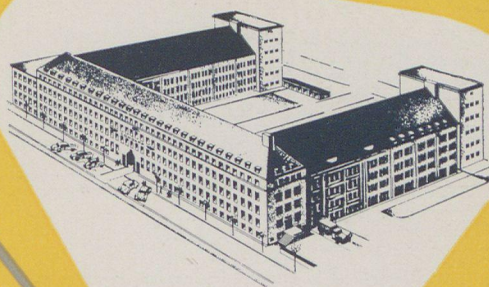
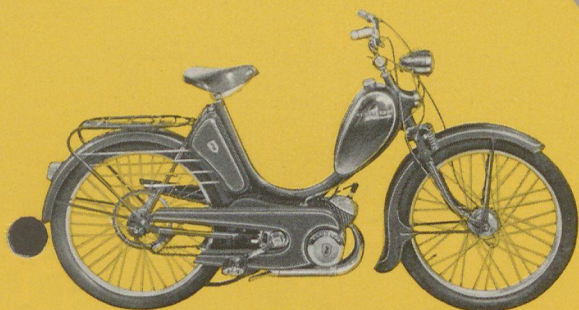
ZUNDAPP

Werk München



A

nfang 1951 entstand das Werk München in der Anzinger Straße 1. In wenigen Jahren intensiver Entwicklungsarbeit konnte ein vollständiges Programm modernster Haushalt Nähmaschinen auf den Markt gebracht werden. Eleganz und Harmonie in Form und Bauweise haben einen neuen Stil eingeleitet, der für die gesamte Nähmaschine Industrie richtungweisend geworden ist. Ein umfangreicher, moderner Maschinenpark gestattete die Ausweitung des Fabrikationsprogramms. Gegen Ende 1952 wurde mit dem Bau von Kleinmotoren begonnen. Heute fertigt das Werk München unter der Leitung von Direktor Dr. Eitel Friedrich Mann, dem Gatten der Tochter des Gründers, mit einer Belegschaft von

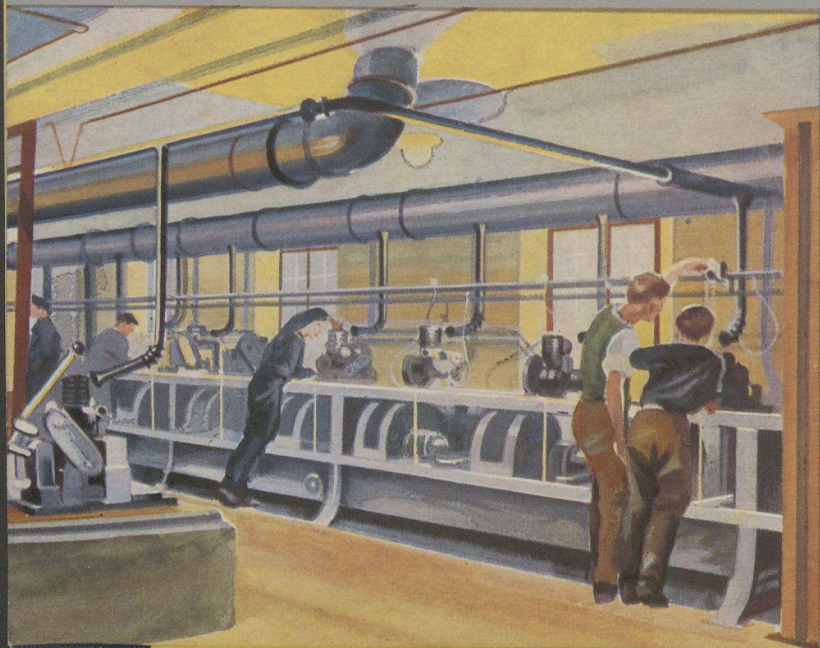
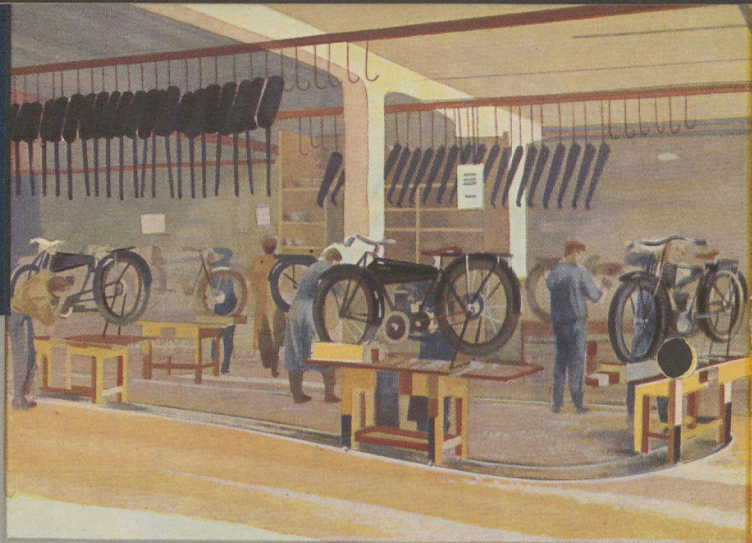


über 1200 Mitarbeitern neben Nähmaschinen den inzwischen bekannt u. beliebt gewordenen ZÜNDAPP-Combimot, von dem schon im 1. Fertigungsjahr üb. 100.000 Stück das Band verließen. Vielseitig – wie der Name sagt – finden die verschiedenen Combimot-Typen Verwendung im eleganten Moped ZÜNDAPP-Combinette, im Bootsmotor ZÜNDAPP-Delphin, im ZÜNDAPP-Stromerzeuger und im Fertigungsweig der stationären Motoren.



Wo Zünder zunächst . . .

gedreht worden waren, wurden bald Motorräder gebaut. 5 Stück 1921, 1567 Einheiten bereits im nächsten und 4210 im darauffolgenden Jahr deuten den schnellen Aufschwung an, den das noch junge Unternehmen in diesen schweren Jahren

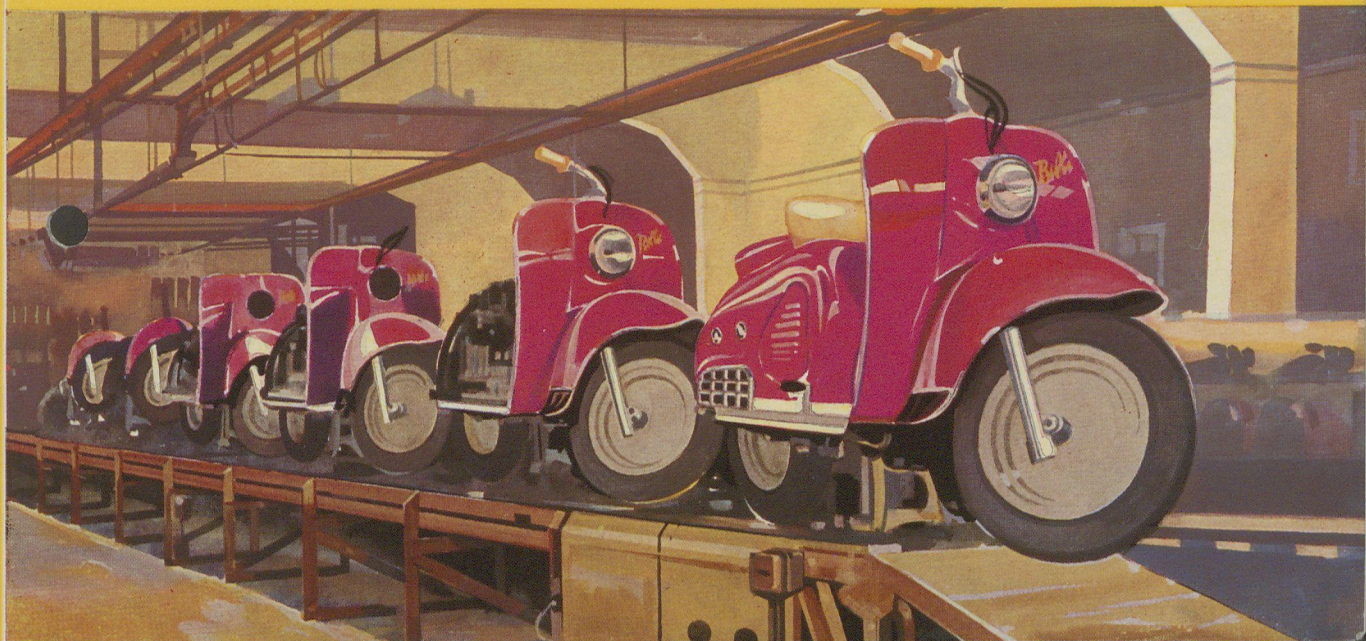


nahm. Bedenkt man dabei, daß zu dieser Zeit Steuerköpfe, Bremstrommeln, Gabelköpfe aus dem vollen Material gedreht und vieles andere ausschließlich von Hand gearbeitet wurde, das komplette Motorrad also eher einer Einzelfertigung als der heutigen Fließbandarbeit nahekam, so war dies nur in unermüdlichem Fleiß und mit hohem handwerklichen Können aller Betriebsangehörigen möglich.

und später Schrauben . . .

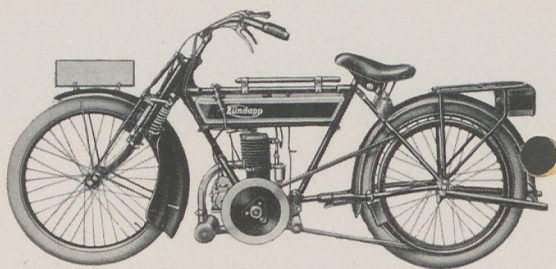
Als „Motorrad für jedermann“ zeigten sich die ersten Modelle den damaligen unvorstellbaren Straßenverhältnissen glänzend gewachsen und begründeten den bis heute gültigen Ruf: „ZÜNDAPP = zuverlässig“. Wenn auch nunmehr rationeller, mit modernen Maschinen und in

großen Serien gearbeitet wird, wenn auch zu Motorradmodellen noch Motorroller und Mopeds hinzugekommen sind, so entspricht doch jedes der 75 000 Fahrzeuge, die in diesem Jubiläumsjahr das Werk verlassen, dieser alten ZÜNDAPP-Tradition.



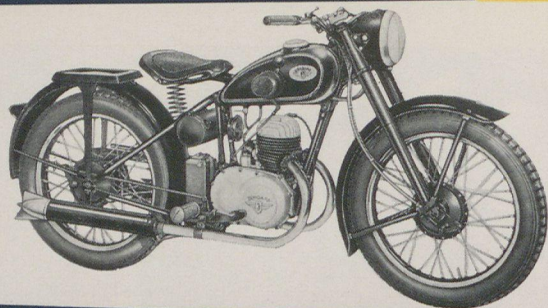
Querschnitt

durch die Entwicklung der ZÜNDAPP-Motorräder



Die Erste

ZÜNDAPP. Im Oktober 1921 wurde mit dem Modell Z 22 die Motorrad-Produktion erfolgreich aufgenommen. Es war mit 211 ccm 2 1/2 PS Zweitakt-Motor, Riemenantrieb, 24 x 2 1/4" Hochdruckreifen und Felgenbremsen ausgerüstet, aber noch getriebeles. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit betrug 57 km/Std.

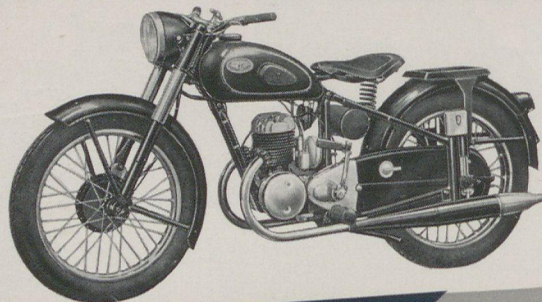


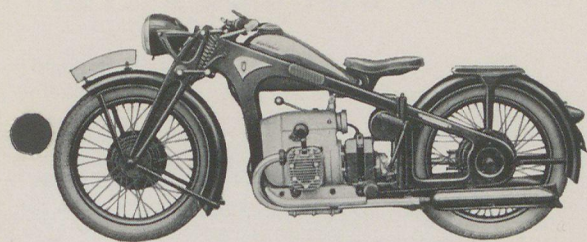
Die 300 000.

ZÜNDAPP wurde als Modell „DB 201“ im Juli 1950 fertiggestellt. Im Grundprinzip eine der berühmten Derbys und damit „Zündapp zuverlässig“ hatte sie doch eine langhubige Teleskopgabel, Doppelrohrrahmen, Schwingsattel und den 198 ccm Zweitakt-Motor mit 7,5 PS, Dreigang-Getriebe und Handschaltung, Höchstgeschwindigkeit 85 km /Std.

Die 400 000.

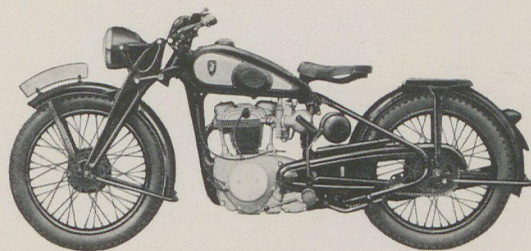
ZÜNDAPP, eine Derby nunmehr mit Hinterradfederung, Viergang-Ziehkeil-Getriebe mit Fußschaltung und einer auf 8,3 PS gesteigerten Leistung für den 198 ccm Zweitakt-Motor, verließ als Modell „Comfort“ im Mai 1953 das Band. Höchstgeschwindigkeit 86 km/Std. Sie war die meistverkaufte 200er Maschine in Deutschland.





Die 100 000.

ZÜNDAPP - eine K 500 - verließ im September 1933 das laufende Band. Sie war mit 500 ccm 12,5 PS Zweizylinder-Viertakt-Motor, angeblocktem Viergang-Duplexketten-Getriebe mit Kugelschaltung, Kardanantrieb sowie Preßstahl-Rahmen u. Preßstahl-Vordergabel, Steckachsen usw. ausgestattet. Höchstgeschwindigkeit weit über 100 km/Std.

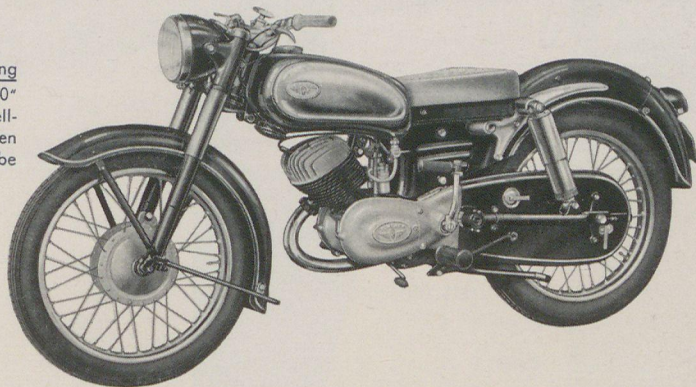


Die 200 000.

ZÜNDAPP, Modell „DS 350“, eine schnelle und zuverlässige Sportmaschine der Mittelklasse, wurde im Oktober 1938 geliefert. Ausgerüstet war die Maschine mit einem 17,5 PS OHV -Viertakt-Motor, Viergang-Getriebe, Fußschaltung, Kettenantrieb, Schwingsattel, Steckachsen usw. Höchstgeschwindigkeit 110 km/Std.

Die 500 000.

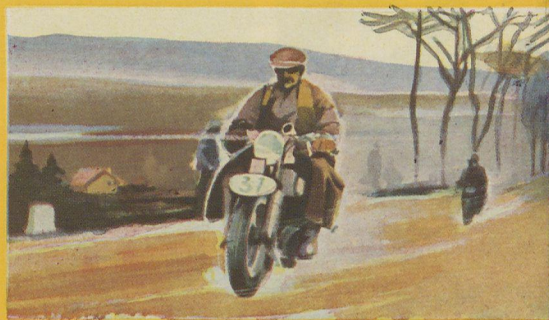
ZÜNDAPP - das Motorrad mit Kultur - verläßt nun Anfang Dezember 1954 das Werk. Es stellt das Modell „Elastic 250“ mit Rohrbrückenrahmen, Hinterradschwinge mit verstellbaren Federbeinen und Vollnabenbremsen dar, dessen 248 ccm Zweitakt-Motor mit Viergang-Ziehkeil-Getriebe und Fußschaltung eine Leistung von 13 PS aufweist.



VON ANFANG AN ERFOLGREICH

Wo gleichgesinnte Sportsleute sich trafen, um mit Gebrauchsmaschinen ihr Können und das Fahrzeugmaterial zu messen, waren von jeher auch ZÜNDAPP-Fahrer zu treffen.

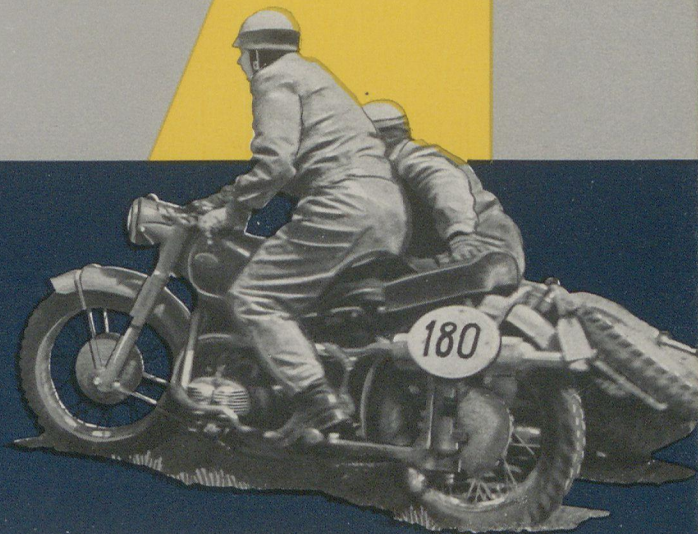
Schon die ersten beiden ZÜNDAPP-Motorräder mit 211 ccm Zweitaktmotor, noch ohne Getriebe, stellten sich mit ihren Fahrern beim »Würgauer Bergrennen« der damals schon starken Konkurrenz . . . und gewannen!



So fielen 1922 bei 19 großen in- und ausländischen Wettbewerben 19 erste und 10 zweite Preise auf ZÜNDAPP. Dies war ein vielverheißender Anfang, der sich durch all die Jahre fortsetzte. Mochten sich die Prüfungen auf Geschwindigkeit im Flachland oder am Berg, auf Beschleunigung oder gar auf Verbraucherstrecken, ZÜNDAPP galt weithin als ernst zu nehmender Gegner und bewahrte sich diesen Ruf durch die hohe Zahl seiner Erfolge.



Sind die Wettbewerbsbedingungen heute auch anders und das Maschinenmaterial dem letzten Stand der Technik angepaßt, geblieben sind die hohen Erfolgsaussichten für ZÜNDAPP-Fahrer, mögen sie nun auf einer 200er, einer Bella oder gar einem KS 601-Gespann dem Ziele zustreben.



Stolz blickt das Werk auf eine sportliche Bilanz zurück, deren knappe Zahlen zwar viel Mühe, Opfer und Schweiß verbergen, bestimmt aber eindrucksvoll Güte, Ausdauer und Zuverlässigkeit des Materials zeigen.

ZÜNDAPP-Sporterfolge von 1922 bis 1954

1408	Goldmedaillen
630	Silbermedaillen
136	Bronzemedaillen
83	Mannschaftspreise
482	1. Preise
223	2. Preise
116	3. Preise
166	Ehrenpreise



ZÜNDAPP - WERKE GMBH NÜRNBERG - MÜNCHEN

