

Niets uit onderstaande tekst mag worden veeelvoudigd in enige vorm of enige wijze hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

## Van ontstekers tot motoren

Op het einde van de eerste wereldoorlog, om precies te zijn op 17 september 1917, werd de "Zünder-und apparatebau Gesellschaft m.b.H." in het handelsregister van Nürnberg ingeschreven. Dit nieuwe bedrijf dat ontstekingen voor munitie vervaardigde werd opgericht door:

- Gebr. Thiel / Ruhla : Klokken en gereedschapsfabriek.
- Friedrich Krupp A.G. een munitiefabrikant uit Essen.
- Dr. h. c. Neumeyer. zaakvoerder van een radiatorenfabriek.

Het ging het nieuwe bedrijf duidelijk voor de wind, de machines draaiden dag en nacht en op het einde van de oorlog op 11 november 1918 waren er al zo'n 1800 arbeiders tewerkgesteld waaronder diverse krijgsgevangenen. Na de oorlog was er geen vraag meer naar ontstekers en diende men dus over te schakelen op iets vredelievender producten zoals dynamo's en startmotoren. Maar de zaken gingen slecht. Het aantal arbeiders daalde tot zo'n honderdtal en voor de eerste maal maar zeker niet de laatste stond men aan de rand van het failliet.

Dr. h. c. Neumeyer welke op dat ogenblik nog twee andere grote bedrijven bezat, kocht zijn partners uit en veranderde op 30 september 1919 de naam van het bedrijf in het ons meer gekende "Zündapp Gesellschaft für den Bau von specialmaschinen m.b.H. Nürnberg". Tevens schakelde men over op de productie van bouten, moeren en productvormen. Ondanks deze wijzigingen ging het nog steeds niet goed met het bedrijf, maar daar kwam spoedig verandering in. Neumeyer was door zijn persoonlijke interesse maar ook door z'n zakelijke contacten nauw verbonden met de voertuigsector. In 1921, na een bezoek aan de Berlijnse autobeurs besloot Neumeyer om motorfietsen te gaan bouwen. Er was namelijk een groot mobiliteitsprobleem en alles wat er op dat ogenblik te koop was, waren ofwel dure, zware, onbetrouwbare viertakten, ofwel een soort lichte breekbare fiets met hulpmotor. Een nieuw motorfietsfabriekje oprichten was toen niet zo ongewoon. Ze schoten als het ware als paddestoelen uit de grond, bijvoorbeeld in Nürnberg alleen al waren er ongeveer zo'n zesentwintig. Neumeyer had echter een ruime voorsprong door z'n kennis van het voertuiggebeuren in het algemeen en omdat hij iets wilde bouwen wat anderen niet bouwden, namelijk: het motorrijwiel voor iedereen.

### "DAS MOTORRAD FÜR JEDERMANN"

Deze nieuwe motor moest niet enkel goedkoop zijn in aanschaf en onderhoud, maar tevens zuinig en bovenal zeer betrouwbaar en degelijk. Neumeyer paste een systeem toe dat de Japanners vele jaren later ook zouden toepassen, hij kopieerde een bestaande motorfiets. Als voorbeeld diende de in Engeland zeer populaire "LEWIS" of "LEVIS" met een cilinderinhoud van 211 of 246 cc. Het geheel werd echter duchtig onder handen genomen. Het frame en de voorvork werden steviger uitgevoerd, de ontsteking gemoderniseerd en een nieuwe carburator gemonteerd. Deze carburator werd ontwikkeld door de toenmalige bedrijfsleider bij Zündapp, Fritz Hintermayer, welke later de nu nog bestaande BING carburatorenfabriek zou oprichten. Alle onderdelen werden met een hogere kwaliteitsstandaard en precisie vervaardigd en in elkaar geschroefd. De allereerste Zündapp, de Z 22 was geboren. Het was een 211 cc metende, 2-takt éencilinder waarvan de krukas mits een groot buitenliggend vliegwiel via een riem en riemschijven het achterwiel aandreef. Met de 2.25 pk bij 2.600 omw/min was men ruim 57 km/u snel. Neumeyer was zo overtuigd van de kwaliteit van zijn product dat hij twee Z 22's inzette bij de bekende Würgau Bergrennen, resultaat een eerste en tweede plaats! Met kerstmis 1921 waren er reeds vijf grijsgroene Z 22's gereed en één daarvan stond als kerstgeschenk voor zoon Hans-Friedrich onder de kerstboom. In de loop van 1922 nam Zündapp met standaard machines deel aan liefst 19 wedstrijden en 19 maal was het resultaat een eerste plaats. Het was complete waanzin, de naam van dit nieuwe merk verspreidde zich als een lopend vuurtje en iedereen wilde zich zo'n Z 22 aanschaffen. Overal in Duitsland ontstonden spontaan Zündapp clubs die rondritten organiseerden. Door de lichte bediening en betrouwbaarheid reden ook vele vrouwen op een Z 22. Het was een enorm verkoopssucces en eind 1922 waren er al 1564 stuks geproduceerd waarvan de meeste reeds maanden op voorhand verkocht waren. (Het aantal bestellingen beliep toen ong. 5.000 stuks). Eveneens kwam eind 1922 de Z 2 G in productie. Het was in principe dezelfde motorfiets als de Z 22, maar hij was met het oog op steile berghellingen voorzien van een



tweeversnellingsbak en een vrijloop. Voor eigenaars van een Z 22 was het mogelijk nadien zo'n versnellingsbak te laten inbouwen. Dankzij het succes van dit model overleefde Zündapp de crisis die begin 1923 de kop opstak. Na deze crisis in mei en juni was de vraag zo schrikbarend hoog gestegen dat de directie d.m.v. een rondschrijven potentiële kopers probeerde op andere gedachten te brengen. Op 24 juni vestigde men met een standaard Z 22 een zuinigheidsrecord van 132,320 km met 1 liter benzine. De concurrentie en de vakpers vonden dit zo'n ongeloofwaardige prestatie dat op 29 juni op de Avus in Berlijn een nieuwe poging moest ondernomen worden, ditmaal in het bijzijn van een notaris. De talrijk opgekomen aanwezigen waren met stomheid geslagen toen bleek dat men geen 132,320 maar liefst 135,514 km met één liter benzine haalde! Een verbruik van nog geen 0,74 liter / 100 km (of 1 op 135) werd toen nog voor onmogelijk gehouden.

De vraag naar een krachtiger model werd steeds groter en daarom werd door de slaglengte te vergroten de cilinderinhoud op 249 cc gebracht waardoor het vermogen tot 2,75 pk steeg. Deze modellen kregen de toevoeging "SPORT". 1924, Het jaar dat men de lopende band invoerde werkte men koortsachtig aan een opvolger en op 1 mei werd de K 249 (Kette 249) voorgesteld. Deze had de 249 cc motor van zijn voorganger geërfd, gekoppeld aan een 3-versnellingsbak met kickstarter welke via een ketting het achterwiel aandreef. Ook het frame en tank ondergingen enkele wijzigingen. In november verliet een K 249 als 10.000 ste Zündapp de fabriek. Ook een goedkopere versie met de vroegere 211 cc motor was als K 211 verkrijgbaar.

De fabriek draaide op volle toeren, de verkoopcijfers gingen in steeds stijgende lijn en men dacht alweer aan een opvolger. Om alle tot dan toe opgedane ervaringen en knowhow in één model te combineren werd in '25 het beroemde Einheits Model in 250 en later ook in 300 cc versie uitgebracht. Buiten trommelremmen, kettingaandrijving en ballonbanden, had deze nog steeds de beproefde onverwoestbare motor die middels een grotere boring op 300 cc en 8 pk kwam. Het E.M. waarvan er ongeveer 28.000 gebouwd werden bleef nagenoeg drie 3 jaar onveranderd in productie. In juni 1927 verliet zo'n EM 250 als 25.000 ste Zündapp de fabriek. Intussen werd eind 1926 na diverse proeven met drie- en vierwielige voertuigen op basis van het E.M. een driewielig transportvoertuig uitgebracht. Deze "Dreirad Lieferwagen" in zowel 200 als 250 cc versie kon vanaf 1927 zowel voor personen als voor goederenvervoer geleverd worden. Na een korte onderbreking werd in 1933 de productie verder gezet. Alles samen werden er ongeveer 2.500 stuks van gebouwd. Reeds in 1924 had Neumeyer pogingen ondernomen om de kleine Engelse Rover "Scarab" in licentie te gaan bouwen en men kan deze driewieler dus best beschouwen als de eerste geslaagde poging die hij ondernam om buiten motorfietsen ook andere voertuigen zoals auto's te gaan bouwen.

Omdat in Duitsland vanaf 1 april 1928 een vrijstelling van rijbewijs gold voor voertuigen onder de 200 cc werd het leveringsprogramma aangepast. Als eerste nieuw model waarvoor geen rijbewijs vereist was, kwam Juli '28 de Z 200 met 4,5 pk uit. Op het einde van het jaar werd voor hen die wel een rijbewijs bezaten de dubbel zo sterke Z 300 uitgebracht. Begin 1929 verliet een Z 300 als 50.000 ste Zündapp de fabriek. Beide motoren waren in twee uitvoeringen leverbaar, ofwel met insteek- ofwel met opzettank. De motor van deze types was compleet vernieuwd en bezat voor het eerst geen zuiger meer van gietijzer, doch van aluminium.

Het ging steeds beter met Zündapp zodat besloten werd om alle intussen opgerichte vier afzonderlijke werkhuizen te verenigen in één grote nieuwe fabriek. Zodoende werd in Januari 1929 in de Dieselstrasse in Nürnberg-Schweinau de modernste motorfietsfabriek ter wereld door Zündapp officieel in gebruik genomen. Motorfietsen werden verkocht als warme broodjes, bijvoorbeeld alleen in de maand april al werden er 4.000 stuks geleverd. In juli, net op het moment dat de zoon van Neumeyer, Hans-friedrich als assistent bedrijfsleider in dienst kwam, bleek er een ommekeer te komen in de steeds stijgende verkoop. De motorverkoop in Duitsland daalde maand na maand, een nieuwe crisis tekende zich af. Om deze tendens het hoofd te bieden trachtte Zündapp z'n marktaandeel te vergroten door het uitbrengen van steeds meer nieuwe modellen.

Om te beginnen bracht men begin 1930 de Rekord I uit welke voor het eerst over een vliegwielmagneetontsteking kon beschikken. De Rekord II welke een jaar later het levenslicht zag, had dan weer batterijontsteking.

Vervolgens kwam de nieuwe S-serie uit. Buiten de S 200 was er de S 300 welke goed voor zijspangebruik geschikt was. Beide types hadden standaard elektrische verlichting. Bij de strijd om te overleven trachtte men de handelaars te verplichten enkel nog Zündapp motorfietsen te verdelen. Struikelblok daarbij was dat vele kopers ook een viertakt machine wensten en die kon Zündapp niet leveren zodat de verdelers noodgedwongen bij andere merken te rade gingen. Buiten twee prototypes waarvan één met een JAP-motor en één met een door Richard Küchen gebouwde 500 cc zijklepmotor had de fabriek totaal geen ervaring met de ontwikkeling en productie van zulke motoren zodat men voor het uitbrengen van een viertaktmodel op korte termijn te rade ging bij een andere constructeur. Wegens de bekende degelijkheid werd gekozen voor de Engelse Python/Rudge vierklep

inbouwmotor. Deze motor werd toegevoegd aan de S-serie en onder de benaming S 500 TOUREN op de markt gebracht. Met zijn 18 pk was deze 125 km/u snel. Een 22 pk versie, de SS 500 SPORT haalde zelfs 130 km/u. Beide modellen waren uitgerust met een voetbediende gecombineerde voor- en achterrem. Tegen meerprijs was voor het eerst ook een verchroomde benzinetank leverbaar. De S-serie werd vervolledigd met de introductie van de S 350 AVUS, één van de zwaarste tweetakt seriemotoren ooit door Zündapp gebouwd, en leverde 11 pk waarmee de 100 km/u grens kon bereikt worden.

In 1932 was het de beurt aan de B 170 om het leveringsprogramma te komen vervoegen. Deze goedkope motorfiets was de eerste Zündapp met motor en versnellingsbak in één behuizing. De "B" stond overigens voor "BLOCKMOTOR". Een zwaardere B 200 met iets gewijzigde motor maakte tot slot het gamma compleet.

Ondertussen had Neumeyer in 1931 opnieuw een poging ondernomen om "een auto voor iedereen" of "volkswagen" te bouwen. Hiertoe sloot hij op 28 september een ontwikkelingsverdrag af met het constructiebureau van ingenieur Ferdinand Porsche. Over de carrosserie was men het vlug eens maar waar Porsche opteerde voor een luchtgekoelde viercilinder boxer viertakt, kozen de Zündapp techniekers resoluut voor een vijfcilinder watergekoelde stermotor. Reeds begin 1932 werden drie prototypes van het type "12" in Nürnberg geleverd. Door de slechte economische situatie alsook door de onenigheid over de motor werd uiteindelijk het hele 80.000 R.M. kostende project dan maar afgeblazen en ging Porsche met andere mensen in zee. Jaren later ontwikkelde hij op basis van dit "type 12" de ons zo bekende Volkswagen Kever. Dat Neumeyer deze beslissing ongetwijfeld nog zwaar heeft betreurt staat vrijwel vast gezien de latere verkoopsuccessen van Volkswagen. Of wat dacht U van een "Zündapp Passat tdi", een "Zündapp Golf GTI" of zelfs een "Zündapp 911 turbo" ?

## Zware brokken

---

1932 Was een moeilijk jaar voor de Zündapp fabriek, toch waren er tekenen dat de crisis vlug voorbij zou zijn. Samen met z'n vader trof Hans-Friedrich voorbereidingen om het gehele gamma motorfietsen te vernieuwen. Het zouden de beste en modernste motorfietsen moeten worden die er op dat ogenblik te koop waren. In het voorjaar van 1933 was het dan eindelijk zover, op de auto- en motorbeurs in Berlijn werden onder de bewonderende blikkende van de verzamelde vakpers de DB 175, K 200, K 400, K 500, K 600 en K 800 voorgesteld. De "DB" Wat stond voor "Derby" zou zoals later zou blijken in al z'n verschillende uitvoeringen één der grootste verkoopsuccessen uit de geschiedenis van Zündapp worden. In het nieuwe gamma bezat enkel de DB 175, welke een soort overgangsmoedel was, kettingaandrijving. De K-reeks daarentegen waarvan de "K" stond voor "Kardan" hadden een vierversnellingsbak type auto waarvan de versnellingspook naast het frame uitkwam en verder een volledig gesloten aandrijfsysteem d.w.z. de motor was direct met de versnellingsbak verbonden en de aandrijving naar het achterwiel gebeurde d.m.v. een gesloten elastische kardanaandrijving. Buiten de K 200 welke een éencilinder tweetaktmotor meekreeg hadden de zwaardere types een tweecilinder (K 400 & K 500) of viercilinder (K 600 & K 800) viertakt boxerblok. Het prachtige frame dat grote gelijkenis vertoonde met de hedendaagse moderne "Deltabox" frames was uit plaatstaal vervaardigd en zo goed als onverwoestbaar. Met recht werden deze kolossen ook wel "zware brokken" of "olifanten" genoemd. Zündapp deed met het uitbrengen van deze types een enorme sprong voorwaarts t.o.v. de concurrentie en het marktaandeel in 1933 steeg dan ook tot 12,8 %. Zowel de K 500 als de K 800 bleken regelrechte verkoopssuccessen te zijn waardoor de fabriek besloot hun lichtere broertjes de 400 en 600 uit het leveringsprogramma te schrappen. Beide types zijn slechts in kleine hoeveelheden gemaakt waardoor ze zeer zeldzaam en daardoor gewilde collectoritems zijn. Begin september verliet zo een populaire K 500 als 100.000 ste Zündapp de fabriek.

Vanaf juli werd ook de DB 175 uit het programma geschrapt en zou een jaar later afgelost worden door de iets zwaardere DB 200. Zoals gemeld werd in 1933 eveneens de bouw van de "Lieferwagen" terug opgenomen en er werd zelfs een "Vierrad Schnellelieferwagen" voor productie vrijgegeven. Als aandrijving kreeg deze de tot waterkoeling omgebouwde 400cc (10 pk) en later de 500 cc (12,5 pk) mee. Het woord "Schnell" was hier in feite iets misplaatst omdat de topsnelheid amper 50 km/u bedroeg. Op het einde van het jaar werd er alweer een nieuwe Zündapp geboren, de OK 200. Hij had alle troeven van de overige K-modellen en het was de eerste door Zündapp zelf ontworpen en in serie gebouwde viertakt kopklepper. De 200 cc éencilinder leverde een forse 8,5 pk welke toeliet een topsnelheid van 90 km/u te bereiken. Spijtig genoeg werd de productie van deze prachtige machine het volgende jaar reeds gestaakt wegens gebrek aan belangstelling.

In januari '34 introduceerde men het nieuwe revolutionaire driestroom spoelsysteem voor de tweetaktmodellen. Hierdoor werd de betrouwbaarheid, het verbruik en de prestaties belangrijk verbeterd. Er was reeds een vergelijkbaar systeem namelijk: de "Schnürle omkeerspoeling" waardoor een ingewikkelde juridische procedure startte. Na uitgebreide vergelijkingen en onderzoeken kwam men tot het besluit dat het Zündapp systeem toch anders was en de weg tot commercialisering voor Zündapp open lag. In de loop van de jaren zestig zou blijken dat het Zündapp systeem bij tweetaktracers veruit het beste resultaat gaf.

Op 10 september '35 overleed Fritz Neumeyer, de oprichter van de Zundapp fabriek. Vanaf dan lag de toekomst in de handen van z'n zoon Hans-Friedrich. In 1935 kregen de DB 200, K 200, K 500 en K 800 er weer een broertje bij in de vorm van de K 350. Deze 12 pk sterke tweetakt was 95 km/ snel. Later werden er zelfs plannen gesmeed om deze motor met de het huidige moderne 2-takt "schijfsturingsysteem" uit te rusten, maar zover kwam het nooit. Toch bleken de oerdegelijke "Kastenrahmen" frames te zwaar voor de relatief lichte tweetaktmotoren waardoor besloten werd een speciaal "Kleiner Rahmen" te bouwen. Dit frame werd iets lichter maar daarom niet minder solide. De types die voorzien werden van dit frame kregen er in hun typeaanduiding een "K" bij. Zo ontstonden achtereenvolgens de DK 200, KK 200 en KK 350. Het verschil tussen beide types frames kan de leek onmiddellijk opmerken aan de achterzijde. Waar dit bij het lichte frame uitloopt in een punt is dit bij de zware modellen afgerond. Later zouden nog meerdere types met dit frame uitgerust worden, waarvan de belangrijkste wel de KKS 500 was. In een iets gewijzigde versie werd onder de benaming "KKS 500 R" met deze ruim 140 km/u snelle sportmachine succesvol deelgenomen aan snelheidswedstrijden. Als basis voor deze motor diende de in 1936 uitgebrachte KS 500 kopklep tweecilinder boxer motor. De steeds stijgende verkoopcijfers vertaalden zich in het uitbrengen van alweer nieuwe types. Vooreerst kreeg de succesrijke DB 200 er enkele familieleden bij, namelijk de DBT 200, waarbij de "T" staat voor "tachometer", de DBL 200, waarin de "L" staat voor "Luxus" en tot slot de DBK 200 welke met de toevoeging "K" voortaan over een "Kleiner-Kastenrahmen" kon beschikken. Deze types waren zo populair dat men niet aan de vraag kon voldoen. De DBK 200 had door het gebruik van dat zware plaatstalen frame toch wat gewichtsproblemen en werd vanaf begin 1938 dan ook leverbaar als 250 cc in DBK 250 uitvoering. Door de boring en slag van de KS 500 te vergroten ontstond eind 1938, de KS 600. Net als de uitgebreide DB- en K-serie was deze "600" één van Zündapp's toenmalige grootste verkoopsuccessen. Met z'n bullige 28 PK was hij vooral als snelle zijspanmachine geliefd. Als afgeleide van de in '38 in serie gegane vliegtuigmotor ontstond tot slot de DS 350. Van de 4-cilinder vliegtuigmotor werd als het ware één cilinder afgehaald en in een motorfietsframe geplaatst. Ruim 110 km/u kon deze 17.5 pk sterke motor bereiken waardoor hij meermaals succesvol werd ingezet bij wedstrijden.

In datzelfde jaar besloot men nogmaals de firmanaam te veranderen, ditmaal in "Zündapp Werke G.m.b.H. Nürnberg". Wellicht had dit te maken met de komst van het nieuwe regime, waar men overigens goede contacten mee onderhield. Vanaf 2 maart '39 werd het zogenaamde "Schell" plan van kracht welk een soort typebegrenzing voor motorfietsfabrikanten inhield. Dit plan schreef voor dat er met het oog op de uniformiteit en efficiënt voorraadbeheer maar bepaalde motorfietsypes meer mochten geproduceerd worden. Dit alles als voorbereiding voor de komende oorlog. Zündapp viel hierbij duidelijk in de smaak bij de nieuwe bevelhebbers want men kon de bestellingen amper aan. In 1939 alleen al werden 22.766 motoren aan de strijdkrachten geleverd. Vanaf 15 maart '40 werden zelfs geen motoren meer aan particulieren geleverd. De oorlogsjaren waren aangebroken.

## Vliegtuigmotoren

---

Op 10 september 1935 overleed op 60 jarige leeftijd Fritz Neumeyer, stichter van de Zündapp fabriek, waardoor zijn zoon Hans-Friedrich alleen aan het hoofd van de fabriek kwam te staan. Spijtig genoeg kon Fritz Neumeyer hierdoor geen getuige meer zijn van een nieuwe zijsprong van zijn motorenfabriek waar trouwens heel de familie Neumeyer zo lang van gedroomde.

In 1937 immers gaf het Duitse Reichslufffahrtministeriums (R.L.M.) aan Zündapp de opdracht een vliegtuigmotor te ontwerpen. Er was een groot gebrek aan lichte motoren voor sport-, reis- en lesvliegtuigen. Merkwaardig genoeg ging men daarvoor niet aankloppen bij de gevestigde vliegtuigconstructeurs maar deed men beroep op de kennis van Zündapp welke bekend was om z'n betrouwbare motorfietsen. Buiten het sleutelwoord "betrouwbaar" in de opdracht diende de nieuwe motor ook licht en eenvoudig te zijn.

De Zündapp ingenieurs ontwierpen een ondersteboven hangende, luchtgekoelde 2-liter, 4-cilinder, 4-takt lijnmotor met een vermogen van 50 pk bij 2.300 omwentelingen per minuut. Zij besteedden zeer veel aandacht aan het ontwerp zodat het uiteindelijke product een waar juweeltje, de naam Zündapp

waardig was. Na de eerste proefvluchten waarbij de motor zwaar op de proef werd gesteld bleek dat het R.L.M. op het juiste paard had gewed. Met deze motor gemonteerd in diverse types vliegtuigen werden vele hoogte-, afstand- en snelheidsrecords gebroken. Spijtig genoeg kende deze vliegtuigmotor een onverdiend einde en werden de succesrijke eerste stappen van Zündapp op luchtvaartgebied teniet gedaan door de naderende oorlog. Op bevel van het R.L.M. werd in 1940 na een productie van amper 200 stuks de fabricage stopgezet. De fabriek had trouwens ook geen tijd meer om de vereiste aandacht aan de vliegtuigmotor te geven omdat men zich volledig geconcentreerd had op de productie van legermotorfietsen. Toch ging het contact met de vliegtuigindustrie niet geheel verloren want na de oorlog op 30 november 1957 werd op de luchthaven van Nürnberg nog een reparatiewerkplaats geopend. Men kon er terecht voor de meest ingewikkelde herstellingen, vliegtuigmotoren echter zou Zündapp zelf nooit meer bouwen. Op dit ogenblik herinneren de vleugeltjes aan beide zijden van het Zündapp embleem ons nog aan deze stap in de luchtvaartindustrie.

## Oorlogsolifanten

---

Ondanks dat het zogenaamde "Schell -Plan" in Duitsland uitgevaardigd was mocht Zündapp door de op z'n zachtst gezegd uitstekende betrekkingen met de toenmalige machtshebbers nog een ruim motorfietsgamma behouden

In 1937 werd de fabriek in de Dieselstrasse speciaal voor het vervaardigen van oorlogstuig uitgebreid. Deze fabriek kreeg de benaming "Werk II". Ondanks dat, moest het "Werk I" steeds meer bijspringen om aan de vraag te kunnen voldoen en dit ging vooral ten koste van de levering van motoren aan particulieren.

Zündapp was reeds een belangrijke motorfietsleverancier voor de Duitse strijdkrachten, eerst door de levering van de K 500 W maar later kwam daar ook de DB 200 W en de K 800 W (5000 stuks) bij. Vooral de in 1938 uitgebrachte KS 600 viel bij de legertop in de smaak. Dit mag duidelijk zijn als men weet dat er tussen '38 en '41 meer dan 18.000 stuks met zijspan van werden aangekocht. In totaal leverde Zündapp in die periode 67.346 militaire motoren aan de strijdkrachten. Men ondervond dat de bestaande tot militaire types omgebouwde motorfietsen (K 500 en K 800) toch niet volledig beantwoorden aan de gestelde eisen. Vooral de spaken, banden en remmen waren niet volledig tegen de zware mishandelingen van de militairen bestand. Men was wel blij met de komst van de KS 600, maar zelfs in aangepaste versie was deze niet opgewassen tegen zwaar terreingebruik met zijspan. Zo ontstond bij de strijdkrachten het idee om samen met de firma's BMW en Zündapp een speciaal voor dit doel ontworpen motorfiets te bouwen. Men wierp daarom even een blik naar de militaire terreinmotorfietsen van vreemde mogendheden. Vooral België met de FN's, Sarolea's en Gillet's had al aardig wat ervaring. Frankrijk bouwde in beperkte oplage de Gnôme & Rhône AX2 en in Groot Britannië deden Norton met de 600 "big four" en BSA met een prototype ook hun best. Zelfs in Amerika trachtte Harley Davidson een boxermotorfiets met zijspanaandrijving in elkaar te knutselen maar deze werd nooit in serie geproduceerd en volgens ingewijden zouden er maar twee exemplaren bestaan of bestaan hebben. Zündapp kon enkele van deze buitenlandse oorlogsmachines bemachtigen en grondig testen. Hiermee deden ze ervaring op en kon men vaststellen wat de negatieve of positieve punten van deze vehikels waren.

Tijdens een in december 1937 door de strijdkrachten, BMW en Zündapp gehouden vergadering werden dan de volgende criteria vastgelegd waaraan de Duitse "super terreinmotor" moest voldoen:

- Een nuttige belasting van 500 kg, dit wil zeggen 250 kg op de motor en 250 kg in het zijspan.
- Bandenmaat 4.5 X 16" net als bij de "Volkswagen"
- Spatborden dienden toe te laten dat om de banden ook nog eens extra sneeuwkettingen konden gelegd worden.
- Bodemspeling minimaal 150 mm.
- Topsnelheid bij volle belasting 95 km/u en een kruissnelheid op snelwegen van 80 km/u.
- Actieradius 350 km.

Met deze gegevens gingen zowel de Zündapp als BMW ingenieurs afzonderlijk aan de slag. Zündapp nam als basis de KS 600 die in de meest moeilijke omstandigheden aan de tand werd gevoeld en waarna volgende verbeteringen werden aangebracht: Sterker frame, motor, versnellingsbak, koppeling, voorvork, wielen, remmen, zijspanframe en lagers. Verder dienden alle onderdelen perfect afgeschermd te worden tegen vochtigheid, stof en vuil en moesten de uitlaat en het luchtfilter zo hoog mogelijk geplaatst worden. De aldus ontstane motorfiets werd omstreeks juli 1938 zowel door de Zündapp ingenieurs als door de strijdkrachten getest. In augustus tijdens een tweede vergadering

bleek overduidelijk dat omwille van het terreinwerk ook het zijspanwiel aandrijving moest krijgen en dat een achteruitversnelling zijn diensten kon bewijzen, een 3 X 2 uitvoering als het ware. De cilinderinhoud moest vergroten met het oog op een hoger koppel om door de modder te kunnen ploegen. Weerom ging men aan de slag. De Zündapp ingenieurs wisten, door elke cilinder onder een hoek van 5° te plaatsen, de zijdelingse bodemspeling belangrijk te vergroten. De kettingen in de versnellingsbak dienden wegens de optredende grotere krachten te wijken voor zwaar overgedimensioneerde tandwielen en de massief uitziende voorvork kreeg een oliedemper. Er kwam ook een mechanische vrijloopaanduiding en zoals gezegd monteerde men een sperbaar differentieel, achteruitversnelling en veldversnellingen. In december was de aangepaste motorfiets na uitgebreide proeven eindelijk klaar. Nogmaals werden zowel de BMW als de Zündapp door de strijdkrachten aan een grondig onderzoek onderworpen en in het terrein zwaar mishandeld. Hun besluit was dat van deze twee motorfietsen Zündapp overduidelijk de meerdere was en bijgevolg BMW de Zündapp moest nabouwen. Neumeyer had reeds zijn toestemming gegeven om dit "überschwere Wehrmachts-Gespann" door BMW in licentie te laten bouwen. BMW weigerde echter met klem en werd vervolgens verplicht om op z'n minst de bij de testen superieur gebleken constructieve elementen van Zündapp over te nemen zoals daar zijn: sperdifferentieel en aandrijving, motor met kopkleppen en de hydraulische remmen. Als typeaanduiding van deze nieuwigheid koos Zündapp voor KS 750 en BMW voor R 75. De periode tussen januari 1940 en mei 1941 werden dan de laatste kleine veranderingen aangebracht om de motorfietsen klaar te stomen voor de serieproductie. Omdat BMW geen Zündapp wilde bouwen en de R 75 dus constructief iets anders in elkaar zat dienden wegens de mogelijke onderlinge uitwisselbaarheid van sommige onderdelen nog een hele reeks zaken aangepast te worden. Zo waren bijvoorbeeld de motor, wielen en zijspan uitwisselbaar. Als optie voorzag men voor het gebruik in zware winterse omstandigheden nog wel handvat- en zijspanverwarming maar deze bleken volgens verschillende getuigen toch niet zo goed te werken.

Nog een laatste maal werden dan de machines door de leerlingen van een speciale motorfietsrijkschool getest en volledig klaar en inzetbaar bevonden. Vervolgens werd zowel door BMW als door Zündapp in een persmededeling de nieuwe motorfiets voorgesteld. Voor hun tijd waren deze motorfietsen hypermodern en zouden voor de gewone burger praktisch onbetaalbaar zijn geweest. Gezien hun nochtans enorm gewicht en mogelijkheden overstegen zij alle voorgaande gelijkaardige motoren in stijgvormogen, beweeglijkheid, motorvermogen en verbruik. In geval van nood konden zelfs in zwaar terrein acht soldaten op deze machine vervoerd worden! Hun uitgesproken kwaliteiten kwamen voornamelijk aan het licht in de zandvlaktes van Noord Afrika en de modder van het oostfront. Tot op dit moment is er nog geen enkel voertuig uitgebracht dat met deze motoren kan wedijveren. Toch was hun succes niet totaal. In de handen van speciaal opgeleide en getrainde bestuurders waren deze motoren nochtans het beste wat men zich voor terreingebruik kon voorstellen. De creatie die roet in het eten kwam strooien was de VW "Kübel". Bij een ongeveer gelijk aantal benodigde materialen, waren ca. 2,5 maal minder werkuren vereist om zo'n "Kübel" te vervaardigen. Bovendien kon die door praktisch iedereen bestuurd worden, kon hij meer materiaal en gewicht vervoeren en zat men aangenaam droog.

Dat deze superuitgekiende motoren desondanks speciaal waren, daarvan getuigen de grote schare liefhebbers van dit type waarvan ook vele oorlogsveteranen die ondanks de slechte herinneringen aan de wrede oorlog toch goede memorabele ogenblikken aan hun praktisch onverwoestbare oorlogsolifant bewaren. Er was zelfs een bepaald gezegde dat zei: "Wie op een Zündapp zit gebeurt geen sikkepit". Dat gold spijtig genoeg enkel voor de motorfietsen maar niet voor de fabriek die op het einde van de oorlog grondig vernietigd werd. Alles bij elkaar produceerde Zündapp ongeveer 18.630 KS 750's terwijl BMW met de R 75 het bij 16.510 stuks hield.

Na de oorlog werden uit nog niet verwoestte onderdelen 450 KS 750's gebouwd en in civiele uitvoering aan de bezetters en Duitse overheidsdiensten geleverd. Vooral in Griekenland werden na de oorlog vele honderden oorlogsolifanten door gespecialiseerde bedrijfjes tot driewieler omgebouwd en tot op dit ogenblik nog door burgers op moeilijk bereikbare plaatsen ingezet.

Met het openstellen van de Oost-Europese grenzen kwamen en komen nog steeds zulke kolossen boven water die gedurende al die tijd trouw hun dienst hebben bewezen of die nog ergens uit de Russische modder gesleurd zijn. De liefhebber kan zich gelukkig prijzen met het bezit van zo'n unieke machine want zulke dingen bouwt men nooit meer.

## De naoorlogse periode

---

De ganse oorlog lang legde de fabriek zich hoofdzakelijk toe op productie van militaire motorfietsen. Onder licentie van BOSCH bouwde men ook nog startmotoren voor vliegtuigen. Maar ook een ander

eveneens weinig vredelievend product rolde bijna letterlijk door de fabriekspoorten naar buiten. Van deze producten zijn er helaas voor de verzamelaar maar weinig meer overgebleven omdat ze meestal na het eerste gebruik onherstelbaar beschadigd waren. Beantwoorden deze dingen dan niet aan de reeds legendarisch geworden Zündapp kwaliteit? Toch wel, maar het ging hier namelijk om het "Sprengranzer". Dit was een minitank op rupsen die gevuld was met explosieven en d.m.v. een elektrische kabel op afstand bestuurd en tot ontploffing gebracht kon worden. De oorspronkelijke versie vervaardigd door de firma Borgward, de "Sd.Kfz.302." bezat voor zijn aandrijving een elektrische motor met batterijen. Omdat de dure batterijen bij de explosie verloren gingen ontwierp Zündapp speciaal voor dit apparaat een "low-cost" benzinemotor. Het was een tweecilinder, tweetakt 700 cc lijnmotor die een bescheiden 12,5 pk leverde. Onder de benaming Sd.Kfz.303. verlieten er gedurende de oorlog zo'n 5.000 de fabriek.

In de namiddag van 17 april 1945 werd het westelijk gedeelte van Nürnberg waaronder de Zündapp fabriek door oprukkende Amerikaanse troepen bezet. Op dat ogenblik waren er nog zo'n 4.000 arbeiders tewerkgesteld waaronder ook vele krijgsgevangenen. Deze werden bevrijdt en de rest van de arbeiders werkloos naar huis gestuurd. In de ochtend van 20 april capituleerde Nürnberg dan uiteindelijk toch. Tot op het laatste ogenblik was de stad met hand en tand verdedigd. Mede door dit gegeven, maar ook door het feit dat de geallieerden nu de kans hadden definitief af te rekenen met de fabriek die voor de tweede maal zeer nauw betrokken was bij het oorlogsgebeuren, zagen ze de kans schoon om alles grondig te verwoesten. Op dat ogenblik was reeds zo'n 40% van de gebouwen verwoest en 1/3 van inrichting en machines vernietigd. De totale schade bedroeg ongeveer 7 miljoen Mark. Alsof dat alles nog niet voldoende was werd als een soort van genadeschot eveneens op 20 april nog een bijzonder waardevol motorfietsonderdelenmagazijn met behulp van brandgranaten in vuur en vlam gezet. De bedrijfsbrandweer trachtte dit magazijn dat een totale waarde van 1,5 miljoen Mark vertegenwoordigde, met alle middelen te blussen maar dit werd zowel door de Amerikanen als door de krijgsgevangenen verhinderd. Als de bevelhebbers van de stad Nürnberg niet nutteloos de oorlog waren blijven verder zetten, dan had dit magazijn wellicht nog gered kunnen worden. De eerstvolgende dagen werd de onbewaakte fabriek nog grondig geplunderd door allerlei duistere figuren waaronder ook vele krijgsgevangenen die wraak wilden nemen voor het hun aangedane leed. Op 23 april reeds kwamen zo'n 170 arbeiders terug samen in de fabriek om te beraadslagen wat er nu verder nog kon gedaan worden. Men was het erover eens dat de eerste prioriteit was om het geheel voor verder verval en plunderingen te behoeden. Toch konden zij niet verhinderen dat er nog voor ongeveer 1 miljoen Mark werd gestolen. Hun baas, Hans Friedrich Neumeyer, kon zich op dat ogenblik niet in hun midden vertonen wegens de medewerking die hij verleent had aan het pas verslagen regime. Hij verbleef in zijn landhuis in Egloffstein bij Nürnberg waar hij wegens gewrichtsreuma z'n bed maar moeilijk kon verlaten. Hij liet zich echter door enkele medewerkers uitgebreid informeren en hield ook de touwtjes nog stevig in handen. Om hun broodwinning, maar vooral de vele goedgeschoolde vakmensen niet te verliezen moest er stilaan gedacht worden aan één of andere vorm van noodproductie. Aan motorfietsen hoefde men daarbij geenszins te denken omdat de bezetters besloten hadden om de totale jaarproductie voor de vier bezettingszones tot 10.000 eenheden te beperken. Ter informatie, voor de oorlog produceerde Zündapp alleen al het viervoudige. Bovendien mocht de cilinderinhoud van deze voertuigen de 60cc niet overschrijden, later werd dit wel opgetrokken tot 100cc. Zulke lichte motorfietsen had Zündapp nog nooit gebouwd en men wenste evenmin in de ontwikkeling van deze dingen te investeren omdat het over kleine hoeveelheden ging en deze markt bovendien nog werd afgeschuimd door de concurrentie. Het was dus noodzakelijk uit te kijken naar producten waar een grote vraag naar was, die konden vervaardigd worden met onderdelen die nog voorradig waren en die om de geallieerden gunstig te stemmen het liefst ook nog een vredelievend karakter hadden. In een poging om de fabriek definitief te kelderen hadden de bezetters intussen besloten dat Zündapp geen motorfietsen meer mocht produceren. Gelukkig voor ons mocht dit niet baten en al spoedig verlieten de eerste niet-motorfiets creaties de fabriek. Het waren vooral assen en onderdelen voor wagens, aardappelpersen, kerstboomstandaards, vensterbanken, ladderwagens en verder op basis van het tot 16 pk teruggetuneerde 600 cc boxer blok, mobiele pompen en aggregaten voor de stroomvoorziening in ziekenhuizen, bouwerven en werkplaatsen. Kort samengevat kunnen we stellen dat tweede helft van 1945 benut werd om de fabriek op te ruimen, machines terug bedrijfsklaar te maken en de noodproductie op te starten om een zo groot mogelijke financiële armslag te hebben. Toch werden er in die periode nog motorfietsen en motorfietsonderdelen vervaardigd! Motoren welke nog in dienst waren moesten immers van de nodige wisselstukken voorzien worden. Een onbekend aantal KS 600's en 450 KS 750's werden toen nog gebouwd. Niet enkel particulieren maar ook overheidsinstellingen en de bezettingsmacht plaatsten hun bestellingen. Om aan de vraag te kunnen voldoen dienden zelfs nog een honderdtal extra

arbeiders te worden aangeworven. Toch bleef de toekomst nog steeds onzeker omdat de naam "Zündapp" nog niet van de zo gevreesde "demontagelijst" verdwenen was.

## Maalderij- en naaimachines

---

Reeds in het begin van juni 1945 had een zekere Karl-Heinz Wiegand zich op de kantoren van Zündapp aangeboden. Hij was de vroegere eigenaar van de in 1873 opgerichte en intussen wereldwijd bekende "HIPKOW & co" molenbouwfirma. In zijn tas zaten de constructietekeningen en plannen van allerlei maalderijmachines. Het kostte Wiegand en Neumeyer weinig moeite om tot een overeenkomst te komen en een nieuwe molenbouw afdeling op te richten. De machines werden naar goede aloude traditie grondig bestudeerd en reeds in de herfst van '45 kon gestart worden met de productie van de hoogstnoodzakelijke machines voor de maalderij, zoals walsen, ventilatoren en machines voor het reinigen en malen van graan en koren. In het voorjaar van '46 werden de eerste van die machines geleverd. Amper drie jaar later was Zündapp reeds maatgevend in de molenbouwsector in Duitsland. Het personeelsbestand liep daardoor op tot zo'n 450 arbeiders en 140 bedienden. Het verhaal van de Zündapp molenbouw afdeling eindigt in 1952 toen door enerzijds een crisis in de molenbouwsector en anderzijds door plaatsgebrek de firma verplicht werd de afdeling te sluiten en aan een Zwitsers bedrijf te verkopen.

In de tweede helft van 1946 stelden de bezetters de bedrijfsleiding er van in kennis dat de mogelijkheid overwogen werd om het ganse interieur en machinepark in beslag te nemen als een soort van oorlogsbuit. Gelukkig kwam het echter niet zo ver.

2 November 1946 was zoals later zou blijken een zeer belangrijke dag in de Zündapp geschiedenis. Op die dag kwam de toen 36-jarige Eitel-Friedrich Mann als bedrijfsleider in dienst. Hij was de echtgenoot van Elisabeth Mann, de zuster van Neumeyer. Zijn werk en beslissingen zouden doorslaggevend zijn in de latere Zündapp geschiedenis. Deze man die de fabriek een zeer warm hart toedroeg zag hoe gemotiveerd de arbeiders waren en hoe ze ondanks alles hun uiterste best deden om in deze moeilijke tijden de fabriek er bovenop te helpen. Hij onderkende de noodzaak om op dat ogenblik een product te kunnen produceren waaraan een zeer grote behoefte was. En deze producten waren ... naaimachines. In het naoorlogse Duitsland bezat praktisch niemand het geld om zich nieuwe kleding aan te schaffen en bovendien was zulke fabrieksnieuwe kleding niet of nauwelijks te koop. Men was op het verstellen of vermaken van oude kleding aangewezen. Maar naaimachines waren niet of nauwelijks te koop, omdat de grote naaimachinefabrieken aan de andere kant van de grens lagen. Dr Mann besloot dus naaimachines te gaan bouwen. Hij ondervond al spoedig dat dit niet zo eenvoudig was. In de traditionele naaimachinebouw steden Bielefeld en Karlsruhe werden met veel moeite gekwalificeerde arbeiders en ingenieurs geronseld. Met de nodige problemen werden deze mensen gehuisvest en de oude werkplaatsen verbouwd. Al spoedig was het eerste ontwerp en de naaimachineafdeling klaar en kon de eerste Zündapp naaimachine, de "Zeta", voorgesteld worden. Deze "Zeta" was toen de enige transportabele naaimachine in West-Duitsland en kostte de niet onaardige som van 510 DM. Ze verbruikte ongeveer evenveel als een gloeilamp en kon in het kleinste huisje een plekje vinden. Menig uit de oorlog overgebleven parachute werd in die tijd door ijverige handige huisvrouwen omgetoverd tot een prachtige bruidsjurk. Op de ZETA volgden steeds meer, betere en uitgebreidere modellen die niet enkel elektrisch maar ook met de voeten konden aangedreven worden. Toen in oktober 1947 de naam "Zündapp" van de "demontagelijst" verdwenen was en men opnieuw motorfietsen mocht produceren bracht men onmiddellijk de vooroorlogse betrouwbare DB 200 motorfiets uit. Hiermee werd in 1949 de grens van de capaciteit van de fabriek bereikt waarbij besloten werd een nieuwe fabriek in München te bouwen. Neumeyer zou de leiding over de oude afdeling in Nürnberg krijgen en Mann kreeg de afdeling München toegewezen. Toen in 1950 de nieuwe fabriek klaar was werd de naaimachineafdeling overgebracht naar deze nieuwe vestiging. In december '50 werd de allernieuwste koffernaaimachine "Elcona" op de markt gebracht welke bepalend was voor de huidige moderne vormgeving van onze naaimachines. Bijzonder populair waren ook de meubelnaaimachines waarin de machine na gebruik automatisch kon opgeborgen worden. Deze werden vervaardigd in de dochteronderneming "Hohenlinden". Het complete gamma naaimachines dat Zündapp ooit produceerde was zo uitgebreid, modern en van zulkdanig hoogstaande kwaliteit dat de meeste van deze machines tot op heden nog in dienst zijn. Of wat te denken van het model Elcona 2a met 156 verschillende steken! Toch werd het steeds moeilijker voor deze afdeling om het hoofd boven water te houden. Door de stijgende levensstandaard maakten steeds minder mensen hun kleding zelf maar kochten ze kant en klaar in de winkel. Ook omwille van een constant personeelstekort diende men gastarbeiders uit Oost-Duitsland te halen maar door de bouw van de Berlijnse muur kon men ook op deze mensen niet meer rekenen. Deze situatie maakte



het Zündapp praktisch onmogelijk de naaimachineafdeling nog de vereiste aandacht te geven en men besloot in januari 1961 het productierecht en de patenten te verkopen aan de Spaanse firma "Estaro Y Ecenarro" uit Elgoibar (Guipuzcoa). Deze firma bracht haar producten op de markt onder de naam "Sigma". Zij produceerden naai- en breimachines voor het huishouden en de industrie. Voortaan breidden zij dus hun programma uit met de Zündapp naaimachines en exporteerden ze door heel Duitsland. Het leveren van onderdelen gebeurde nog lange tijd parallel door beide firma's. Ook naaimachines zou Zündapp nooit meer bouwen.

## En dan, ... terug motorfietsen

---

Zoals vermeld verdween in oktober 1947 de naam "Zündapp" van de zo gevreesde "demontagelijst" en was het sinds kort ook toegelaten om terug motorfietsen tot 250 cc in ongelimiteerde oplages te produceren. Op 12 augustus had de eerste naoorlogse motor, een DB 200, de fabriek reeds verlaten. De keuze om net deze motorfiets terug uit te brengen was vrij logisch. Ten eerste kon hij zonder noemenswaardige kosten opnieuw in productie gebracht worden en ten tweede kende het publiek dit populaire type nog van voor de oorlog als een zuinige, robuuste en betrouwbare motor. Praktisch vanaf het begin was deze motor een echte verkoopsknaller waardoor Zündapp onmiddellijk leider werd in de 200 cc klasse, een titel die ze tot ver in de jaren vijftig zouden behouden. Slechts met de grootste moeite kon men aan de gigantische bestellingen voldoen. De kopers verdrongen elkaar om zich een nieuwe motorfiets aan te schaffen, een motorfiets die ze pas na betaling in baar geld mee naar huis mochten nemen. Alhoewel het model stilaan verouderd was bleven de verkoopcijfers stijgen. In 1949 was het aantal verkochte eenheden gestegen tot 15.000 stuks. Om het concept aan te passen aan de toenmalige stand der techniek werd vanaf 1950 de voorvork vervangen door een telescopisch exemplaar en steeg het vermogen van 7 naar 7.5 PK. In 1950 verliet zo'n nieuwigeling welke logischerwijze DB 201 gedoopt werd als 300.000 ste Zündapp de fabriek. De "201" bleef amper één jaar in productie en werd in 1951 al afgelost door de DB 202 welke een compleet nieuwe motor met vier voetgeschakelde versnellingen en een grotere carburator kreeg. Als optie kon voor het eerst ook een "Jurisch" plunjer achtervering gemonteerd worden maar dit was eerder uitzondering dan de regel. De concurrentie was bikkelhard en alhoewel de DB's in de 200 cc klasse niet de snelste motorfietsen waren, lagen hun kwaliteiten eerder op het vlak van de hoge trekkracht wat vooral tot uiting kwam in bergachtig gebied en op het vlak van betrouwbaarheid waar Zündapp de absolute leider was. De DB's mogen daarom beslist gezien worden als de "Volkswagens" onder de motorfietsen.

Vanaf 1952 kwam er alweer een opvolger in de vorm van de DB 203. Deze kreeg de bijnaam "Comfort" toebedeeld omdat hij standaard uitgerust was met plunjer achtervering. De voornaamste vernieuwing was een door de BING carburatorenfabriek speciaal ontworpen dubbele carburator welke een beter mengsel bij ieder toerental garandeerde. Het vermogen steeg tot 8.7 pk wat toeliet een topsnelheid van 90 km/u te bereiken. Alhoewel op papier de latere opvolgers bijna over hetzelfde vermogen beschikten, blijkt in praktijk dat de 203 toch de krachtigste en snelste is. Vermits door de stagnerende motormarkt de concurrentie steeds scherper werd, bracht men naast de 203 ook een DB 204 uit. Deze gestripte 203 die de bijnaam "NORMA" kreeg kon goedkoper geleverd worden omdat alle chroomdelen vervangen werden door gewoon gelakte onderdelen en geen achtervering bezat. Daarenboven monteerde men een nieuwe cilinder met een ander spoelsysteem en slechts één uitlaatpoort waardoor eveneens één uitlaat kwam te vervallen. De laatste opleving in de DB-reeks kwam er in 1953 met het uitbrengen van de DB 234 "Norma-Luxus". Door de 203 en 204 te kruisen bekwam men deze creatie. Hij bezat de motor van de 204 en het frame van de 203. Het lijkt wel of er van dit type tienduizenden verkocht zijn te oordelen aan de aantallen waarin men deze tot op heden nog aantreft.

Ofschoon de "234" nog tot 1955 in productie bleef, achtte men de tijd rijp om de DB's een compleet ander uitzicht te geven. De "Elastic 200" of DB 205 werd met de nodige trots voorgesteld. Voor die tijd had het model door zijn eerder hoekige tank een te modern uitzicht. Maar nog moderner was de vering die voor een ongekend comfort zorgde. De motor was eveneens duchtig onder handen genomen en leverde met z'n 30° schuin naar voren hellende cilinder vanaf nu een stevige 9.5 pk wat de topsnelheid op ruim 95 km/u bracht. Sedert 1954 was ook een 13 pk, 250 cc, DB 255 versie beschikbaar welke gemakkelijk de magische 100 km/u grens kon doorbreken. Beide modellen waren door hun relatief stijf frame uitermate geschikt voor zijspangebruik. In 1954 was zo'n Elastic de 500.000 ste geproduceerde Zündapp. Ondanks de lovende kritieken in de vakpers liep het publiek niet echt warm voor dit model waardoor men naarstig aan een opvolger ging bouwen. Het was tijd om het roer compleet om te gooien ook wat de naamgeving betrof. De DB's werden afgevoerd en de SPORT

of "S-serie" ten tonele gevoerd. De volgende modellen droegen vanaf dan de letter "S" in hun typeaanduiding. De eerste telg die in 1955 het levenslicht zag was de 200 S gevolgd door de 201 S. Ze hadden het iets gewijzigde frame van de Elastics, nog krachtigere motoren van 12 pk en benzinetanks met een iets minder futuristisch uiterlijk. De 201 S had bovendien een compleet nieuw ontworpen zachte schommel voorvork met oliegedempte schokbrekers welke ook standaard werd ingebouwd bij de vanaf 1956 uitgebrachte top van het gamma, de 250 S. Die leverde 14.5 pk wat toeliet een topsnelheid van ruim 110 km/u te bereiken. Eveneens in 1956 werd kleine broer de 175 S geboren. Ondanks zijn kleine cilinderinhoud was deze met z'n 10.5 pk toch nog 95 km/u snel. Deze ganse S-serie was ondanks de motorcrisis toch enorm populair. Vooral in wedstrijden verzamelde men overwinningen zoals andere postzegels en bovendien legde men hiermee de basis voor de latere successen van brom- en lichte motorfietsen in terreinwedstrijden. Het S-type frame is ook de oervader van het ons zo gekende onverwoestbare bromfietsframe.

Na het sluiten van de fabriek in Nürnberg verdwenen de 200 S en 201 S uit het leveringsprogramma. Daar men in 1957 de felbegeerde "Trophy" had gewonnen bij de "Internationale Sechstagesfahrt" kregen de overblijvende 175 S en 250 S in de toekomst de toevoeging "Trophy" in hun naam. Beide types hadden voortaan een telescoopvoorvork met 18" wielen en konden op verzoek net zoals de Bella scooter met een elektrische starter geleverd worden.

## Olifanten, ... groene olifanten

---

Wanneer in 1949 de geallieerden besloten om de zogenaamde "cilinderinhoudbegrenzing" tot 200 cc op te heffen besloot Zündapp ondanks de productielimiet die de fabriek toen bereikt had de eveneens vooroorlogse tweecilinder boxer KS 600 in 1950 terug in productie te nemen. De verkoopcijfers schoten de hoogte in en men overwoog om een nieuw viertaktmodel uit te brengen. Op basis van de vooroorlogse éencilinder viertakt DS 350 (afgeleid van de vliegtuigmotor) had men het idee opgevat om een 250 cc te ontwikkelen. In tegenstelling tot de DS 350 bezat deze nieuwigheid achteraan plunjer vering en vooraan een telescoopvork. Het verhaal doet de ronde dat er in die tijd een man op de productieafdeling werkzaam was die een enorme voorliefde voor boxer motoren had. Hij kleefde de afbeelding van een KS 600 motor in deze van het nieuwe model. Chef constructeur Ernst Schmidt vond dit zo prachtig dat men snel zo eenzelfde motor van een stationaire aggregaat inbouwde in het frame om te kijken hoe het er in werkelijkheid uitzag. Toen Dr. Neumeyer en Dr. Mann deze nieuwe creatie zagen waren ze zo enthousiast dat men besloot dat dit de nieuwe motorfiets zou worden en men onmiddellijk een lijst opstelde van criteria waaraan deze moest voldoen. Het nieuwe type de "KS 601" zou de opvolger worden van de KS 600. Ondanks dat, zoals gezegd de fabriek op volle toeren draaide, leek het een prachtig idee om concurrent BMW het vuur aan de schenen te leggen. Zündapp verkocht wel meer motoren dan BMW maar men wilde ze op eigen terrein verslagen, kortom men wilde een betere BMW boxer bouwen. Het begon al met het frame en de vering die met het oog op de zware motor flink onder handen werden genomen. Voor de eerste maal kreeg de telescoopvoorvork ook een schokdemper die net zoals bij de modernere BMW's R 1100 niet in de telescoop ingebouwd was maar centraal tussen beide voorvorkbenen werd geplaatst. Als remmen voorzag men, zoals nu nog op de meeste folders te zien is, de halfnaafremmen van het 750 cc "Wehrmachtsgespann". Later werden deze na uitgebreide testen net voor de serieproductie vervangen door volnaaf remmen.

Als motor werd het beproefde blok van de KS 600 overgenomen. De centrale carburator werd echter vervangen door twee rechtstreeks op de cilinder geplaatste BING's van dezelfde diameter. Luidens de fabrieksopgave bleef het vermogen behouden op 28 pk bij 4.700 omw/min. Over de vraag in welke kleuren de nieuwigheid zou geleverd worden had Neumeyer het antwoord reeds klaar. Zijn lievelingskleur was lindengroen, dus ... lindengroen zou het worden. Ook de Zündapp naaimachines werden veelvuldig in deze kleur gespoten. Dit lindengroen was trouwens de enige kleur waarin de 601 voor particulieren in Duitsland te koop was. Voor douane en politie in binnen- en buitenland was hij ook leverbaar in donkergroen. Het leger kon dan weer beschikken over een zwarte uitvoering voorzien van de onveranderde KS 600 motor, af en toe geleverd met de vroegere enkele carburateur. Voor de latere Amerikaanse markt was vooral voor de kleur wijnrood gekozen, doch er zijn geruchten dat er toch ook enkele originele exemplaren in metaalblauw en ivoorkleur bestaan hebben.

Het idee om de naam "Zündapp" naar Engels voorbeeld in grote letters op de tank te plaatsen werd door Neumeyer onmiddellijk van tafel geveegd. De Zündapp stijl moest behouden blijven. De KS 601 werd tot in de kleinste details afgewerkt en vooral op het gebruik van kwaliteitsmateriaal en onderdelen werd niet bespaard om tot een schitterend resultaat te komen. In februari 1950 was het eerste prototype klaar. Na enkele detailwijzigingen en proeven stond in de herfst van '50 dan eindelijk de nieuwe Zündapp KS 601 voor uitgebreide testritten voor de verzamelde vakpers klaar. Wegens de

in geringe hoeveelheden verkrijgbare materialen duurde het toch nog tot de zomer van '51 eer de eerste 601's konden geleverd worden. Ze werden over de hele wereld verspreid, ja zelfs het Joegoslavische leger & politie en de postdiensten in Turkije reden erop.

Alhoewel op papier de Zündapp KS 601 en concurrent BMW R 67 dezelfde prestaties moesten bieden bleek in de praktijk de Zündapp duidelijk de meerdere te zijn. Het rijwielgedeelte was stijver en de motor bleek vooral bij lage toerentallen over een pak meer trekkracht te beschikken, bovendien was de topsnelheid net iets hoger. De KS 601 had onmiddellijk succes en niet enkel door zijn prijs van 2.550 Mark die duidelijk lager was dan de 2.875 Mark die voor de BMW R 67 moest betaald worden.

Ene journalist Carl Hertweck van het Duitse tijdschrift "Motorrad" voelde gedurende langere tijd een 601 voorzien van een Steib TR 500 zijspan grondig aan de tand. Hij gebruikte deze combinatie niet enkel op de openbare weg maar deed ook mee aan betrouwbaarheidsritten in het terrein en stelde de machine daarbij danig op de proef. In december 1951 schreef hij in het "Motorrad" een artikel hierover onder de titel "Grüner Elefant". De journalist was zo onder de indruk van de trekkracht, topsnelheid, robuustheid en betrouwbaarheid van deze machine dat hij deze vergeleek met een olifant en omdat de kleur overwegend groen was ontstond dus de naam "groene olifant". Een naam die kort en bondig de kwaliteiten van deze machine weergaf en een naam die men terecht nooit meer zou vergeten. Hertweck vond ook dat een machine met meer trekkracht of hogere topsnelheid absoluut niet meer nodig was.

In 1952 werden er verschillende kleine detailveranderingen aangebracht vooral om de 601 klaar te stomen voor de export. Buiten een nieuwe kickstarter en een automatische centrifugaal verstelling monteerde men een compleet nieuwe hoofdstandaard. Bij het opboksen moest men voordien telkens het gigantische drooggewicht van 224 kg volledig over z'n dode punt trekken. Een karwei waarbij menigeen het zweet letterlijk en figuurlijk in de handen stond. De nieuwe standaard kreeg daarom een soort van ratelmechanisme waardoor men de motor niet helemaal hoefde op te bokken. Daarbij verscheen vanonder de linker voetsteun een extra pedaaltje. Nadat de motor gestart was kon men dus rustig plaatsnemen en door middel van een nonchalante druk met de hiel op het pedaaltje klikte de standaard terug in.

Intussen was in Amerika de BMW R68 verkrijgbaar die door z'n forse 35 pk de magische 100 Mijl per uur grens kon bereiken. Om hiermee te kunnen concurreren stelde Zündapp een speciale 32 pk versie voor. De vermogenstoename bekwam men door de vroegere compressieverhouding van 6,4/1 à 6,7/1 tot 8/1 te verhogen. Volgens de Amerikaanse invoerder van Zündapp, Joe Berliner, was deze 601 eveneens ruim 160 km/u snel. Deze zogenaamde "Sport" types waren herkenbaar aan de verchromde tankflanken. Deze Joe Berliner bestelde in 1956 speciaal voor Amerika 2.000, KS 601 Elastics. Deze hadden niet de bekende pluiger achtervering maar de van de Elastic tweetaktmodellen overgenomen achtervering. Uiteindelijk zijn er wegens de teruglopende motormarkt in Amerika slechts 200 exemplaren in de kleur wijnrood geleverd. Deze types zijn echte collector items en bijgevolg zeer duur. Dat men desondanks niet dezelfde hoeveelheden motoren verkocht was toe te schrijven aan het feit dat BMW een grotere naambekendheid genoot in de USA. In navolging van de Amerikaanse markt werd ook voor de Duitse markt een sportversie voorbereid die in oktober 1953 uitkwam. De compressie werd daartoe terug verlaagd maar in de plaats kwam wel een sportnokkenas. Het steeds maar verhogen van het vermogen was een gevolg van het constant streven naar een motor die sneller was dan de BMW. Verhoogde BMW het vermogen, dan werd dit bij Zündapp onmiddellijk beantwoord. Op dit ogenblik worden door de KS 601 club in Duitsland zelfs 9.5/1 sportzuigers geleverd die in combinatie met de sportnokkenas een vermogen van ver boven de 40 PK geven. Alhoewel qua verkoopcijfers BMW eens fijntjes glimlachte met de Zündapp "olifant" kreeg hun imago toch een flinke deuk omdat zij niet meer de snelste motor hadden. Reeds vanaf het uitbrengen van de groene olifant bleek deze vooral bij terreinwedstrijden zo goed als onoverwinnelijk maar ook in snelheidswedstrijden kon hij perfect z'n mannetje staan. Zowel het Zündapp fabrieksteam maar ook diverse privé rijders zorgden ervoor dat vanaf 1951 tot 1960 in binnen- en buitenland de 601 dominant was in terreinwedstrijden. In '55 '56 '57 won Zündapp het Duitse "Seitenwagen Gelandemeister". Toen in 1957 bij gebrek aan belangstelling de productie van de "groene olifant" was gestopt en het fabrieksteam zich uit het wedstrijdgebeuren terugtrok dacht BMW, die intussen op papier over een krachtigere machine konden beschikken, dat de terreinoverwinningen eindelijk hun deel waren. Maar men had buiten de Zündapp privé rijders gerekend die nog tot 1960 de boot konden afhouden en overwinning na overwinning in de wacht bleven slepen. Zoals gezegd ging de motormarkt vanaf halverwege de '50 er jaren sterk achteruit. Na de sluiting van de fabriek in Nürnberg besliste men om bij gebrek aan belangstelling het niet meer te wagen om in München terug olifanten te bouwen. Vele "olifantendrijvers" smeekten de fabriek om toch de productie van een gemoderniseerde versie terug op te starten maar men hield het been stijf. Vele echte motorfanaten bleven zich per motor, liefst een boxer voorzien van een zijspan, verplaatsen. Op een bepaald ogenblik besloten zij ieder jaar in de

winter bij barre omstandigheden (om de "watjes" te weren) een bijeenkomst van echte motorrijders te houden. Buiten BMW's waren hier voornamelijk "groene olifanten" te zien, reden waarom het treffen de voor de hand liggende naam "Elefantentreffen" kreeg. Tot op dit ogenblik wordt dit wereldwijd gekende treffen nog jaarlijks georganiseerd.

In de loop van 1974 besloten enkele 601 liefhebbers een KS 601 club op te richten om gezamenlijk op zoek te gaan naar de steeds schaarser wordende onderdelen of om deze laten na te maken. Tot op dit ogenblik leveren zij nog onderdelen voor deze motorfiets die zeker beschouwd mag worden als één van 's werelds meest legendarische motorfietsen ooit gebouwd.

## Bella scooter

---

Door de enorm stijgende levensstandaard in Duitsland na de tweede wereldoorlog kwam de motorfiets terug binnen het financiële bereik van vele families. Ideaal was dit vervoermiddel echter niet omdat men compleet overgeleverd was aan de grillen van moeder natuur. Daarom stond een auto meestal bovenaan op het verlanglijstje van vele families als favoriet vervoermiddel, doch er was ook een goedkoper alternatief. In de jaren '49-'50 kwam immers de scooterrage vanuit Italië overgewaaid en daarop zat men, bij gebruik van de juiste kledij toch nog enigszins beschut. Bij Zündapp nam men tegenover dit nieuwe fenomeen een eerder afwachtende houding aan. Men verwachtte dat die scooterrage van korte duur zou zijn, maar toen echter ook Duitse merken zoals NSU die gekke dingen begon te maken bleef men bij Zündapp niet bij de pakken zitten. Dat de zaken andermaal grondig werden aangepakt bewijst het volgende verhaal.

Reeds begin 1951 had men enkele ontwerpen gemaakt van een scooter met een geforceerde luchtgekoelde 2-cilinder tweetakt boxer en kardan aandrijving. Als alternatief voorzag men ook een motor met liggende éencilinder. Nadat ze gebouwd waren bleken het beide technische pareltjes te zijn maar werden wegens "te duur" vlug weer afgevoerd. Het boxerblok was bovendien te breed om elegant een plaatsje te vinden onder de fraaie scootervormen. Om zich toch een grondig beeld te kunnen vormen van wat de markt aan scooters te bieden had, kocht Zündapp zowat alle beschikbare exemplaren. Deze werden grondig getest en mishandeld om de zwakke punten van zo'n ding te leren kennen. Hierna kon een lastenboek opgesteld worden waaraan de te bouwen scooter diende te voldoen. In tegenstelling tot de Italiaanse concurrentie (Vespa) moest vooral de baanvastheid die van een motorfiets zo veel mogelijk benaderen en een zo goed mogelijke bescherming bieden tegen weer en wind en dit alles dan nog liefst verpakt in een mooi kleedje. De ingenieurs gingen vol enthousiasme aan de slag.

Intussen had men tijdens een motorbeurs in Zwitserland kennis gemaakt met de Italiaanse "Moto Parilla" scooter welke praktisch aan alle gestelde eisen voldeed. Ook hoorde men zeer lovende woorden over de rij- en stureigenschappen van dit verhikel. Vooreerst was dit een prachtig gelijnd Italiaans model wat door zijn tunnelvormige opbouw geen geforceerde koeling noodzakelijk maakte. Het van een gewone motorfiets afkomstige aandrijfaggregaat was net voor het achterwiel geplaatst waardoor een zeer gunstige gewichtsverdeling ontstond en de ontwikkelingskosten bovendien gedrukt werden. De in verhouding grote 12" wielen zorgden voor een voor dit type voertuig tot dan toe ongekende wegligging. Men kocht zulk een exemplaar en bouwde daarin bij wijze van proef het gekende Zündapp Derby motorblok. Het resultaat was ronduit schitterend. De bedrijfsleiding onderhandelde daarom met Moto Parilla om dit juweeltje in licentie te mogen bouwen doch dit draaide spijtig genoeg op niets uit. Omdat men koste wat kost deze scooter wilde bouwen ging men midden 1952 aan de slag om een model te ontwerpen dat rechtstreeks van de Parilla was afgeleid. Men trachtte daarbij het uiterlijk nog mooier en degelijker te maken, er angstvallig over wakend dat men hen geen proces kon aandoen. Het aan het oog onttrokken frame was zo sterk gebouwd dat de nieuwe creatie zonder moeite zwaar terreinwerk aankon en zelfs uitermate geschikt was voor de montage van een zijspan. Om de enorme stevigheid van het frame te bewijzen vatte men later zelfs het plan op om zo'n frame van de "Empire State Building" in New York te werpen. Na de nodige berekeningen in de ontwerp-afdeling stapte men toch in alle stilte van dit voornemen af. De baanvastheid en de stureigenschappen van de nieuwkomer overtroffen ruim die van de concurrentie. Hier droegen de volle aluminium velgen in niet geringe mate toe bij. Aluminium werd overigens in overvloed gebruikt om het geheel lichter en vooral ook fraaier te maken. Als motor monteerde men zoals gezegd een tot 150 cc verkleind oerdegelijk vierversnellings Derby-blok. Naar scooternormen was die 150 cc een grote cilinderinhoud, daar maximaal 125 cc eerder de regel was. Het blok leverde een forse 7,3 pk bij 4.700 omw/min waarmee men een topsnelheid van 80 km/u kon bereiken. Een topsnelheid die trouwens ook de kruissnelheid was. Het verbruik bedroeg amper 2,2 l per 100 km (1 op 45). Door de vlak verlopende koppelkromme was deze scooter ook uitermate elastisch. Voor dat dit

nieuwe product uiteindelijk op de markt kwam werd het nog uitgebreid getest in Nepal en ook op de Großglockner waarbij men zoals men nu nog in publicitaire uitgave's kan zien vele promotiefoto's werden gemaakt.

Het meest elegante aan deze Rolls Royce onder de scooters was ongetwijfeld de perfect gekozen naam "BELLA". Bij deze naam dacht men onmiddellijk aan een scooter uit het zonnige Italië. Zelfs op dit ogenblik zijn er nog vele mensen die niet weten dat dit een onvervalst Duits Zündapp product is!

Voordat midden 1953 de Bella in serie ging stelde men in het voorjaar nog enkele voorserie modellen ter beschikking van bekende vakjournalisten. Deze waren unaniem dat dit de beste scooter was ooit gebouwd, doch er was ook één puntje van kritiek. Namelijk de remmen, deze werkten te goed. Met geringe handkracht konden de remmen perfect gedoseerd, maar ook te gemakkelijk geblokkeerd worden. De ontwerpers gingen dus aan de slag om de remmen minder krachtig te maken! Het uiteindelijke model was tot in de kleinste details fijn afgewerkt en getest. Ondanks al dat werk en moeite bleek er toch nog een foutje in te zijn geslopen. Voor het demonteren van de bougie moest namelijk bijna de gehele framebekleding gedemonteerd worden. Om dit probleem te omzeilen ontwierp men een compleet nieuwe cilinderkop met grote waaivormige koelribben voor nog betere koeling, een ontwerp dat vooral bij de S-motorfietsypes maar ook op de latere bromfietsen veelvuldig werd toegepast. De bougie verhuisde dan van de zijkant van de kop naar de voorkant en in de framebekleding vooraan net onder het zadel kwam een fraai aluminium klapdeurtje met embleem om de bougie te kunnen bereiken.

Al vanaf begin bleek de Bella een enorme verkoopssucces. Ondanks de steeds teruglopende motorfiets verkoop gingen de Bella's als warme broodjes over (of naast) de toonbank. Vooral vele motorfietsrijders stapten over op dit meer weerbestendige vervoermiddel. Diverse kleine en grote veranderingen werden in de loop der jaren aangebracht. De meeste modellen waren voorzien van een elektrische starter en als optie kon men bijvoorbeeld een extra kinderzitje, knipperlichten een stuurtas en andere specifieke opties verkrijgen. Ook de telescoopvoorvork werd later vervangen door een minder vlug doorslaand schommelarm exemplaar. Men moet al een echte kenner zijn om al deze detailverschillen en diverse types uit elkaar te kunnen houden. Gedurende de ganse productietijd werden diverse uitvoeringen van zowel de 150 cc als van de in april 1954 verschenen 200 cc versie gebouwd. Vanaf het uitbrengen tot de productiestop in 1964 werden er niet minder dan zo'n 130.000 Bella's geproduceerd en over de ganse wereld verspreid. Dit maakt de Bella één van de succesvolste scooters uit de geschiedenis. In 1958, na het verdwijnen van de fabriek in Nürnberg door het failliet van de Janus dwergauto werden in München nog vele "175 S" en "200" Bella's gebouwd. De motor van de "175" kwam rechtstreeks van de 175 S motorfiets en de "200" was met zijn 13,4 pk de krachtigste en snelste Bella ooit gebouwd. Praktisch van in het begin stond het frisse margrietvormige bloempje op het linker beenschild als teken van de Bella.

Een apart verhaal vormt de "Suburbanette". Eén van de Amerikaanse invoerders voor Zündapp, Joe Berliner, die ook de diverse KS 601's, Challengers (20 S) en Super Sabres (Trophy 250 S) invoerde had blijkbaar één en ander te zeggen bij Zündapp. Reeds in de herfst van '53 kort na het uitbrengen van de Bella voerde hij een scheepslading R 150's in. Om te kunnen concurreren met andere scooters, die vooral in de voorsteden (suburbs) als tweede voertuig gebruikt werden, bestelde hij een type Bella dat iets goedkoper zou zijn. Daarom liet men op de beenschilden na de volledige framebekleding weg en monteerde bijvoorbeeld andere voor- en achterspatborden, zijstandaard alsook het stuur van de KS 601. Dit had tot gevolg dat de Suburbanette 24 kg lichter en dus ook een stuk goedkoper en concurrentiëler was dan de Bella. Ook de topsnelheid steeg hierdoor naar 88 km/u. Toch werden er van deze uitsluitend in rode kleur leverbare types slechts 370 stuks gebouwd. Vanaf het voorjaar '54 was men na het neertellen van 369 Dollar eigenaar van zo'n Suburbanette. Ook al de latere 200 cc uitvoeringen waren regelrechte verkoopsuccessen in de VS. Op dit ogenblik is er in Noord Amerika nog een zeer actieve zusterclub van de Duitse Bella I.G. actief.

In 1964 werd wegens de teruglopende belangstelling de productie van de Bella stopgezet. Buiten de 50 cc-tjes zou Zündapp nooit meer scooters bouwen. Mede door hun hoge duurzaamheid bleven de Bella's wel nog vele jaren trouw hun dienst bewijzen en zelfs op dit ogenblik nog door velen dagelijks als woon-werk vervoermiddel gebruikt. Talrijk zijn ook de verhalen en anekdotes van hen die tijdens hun uitgangsleven van deze scooter gebruik maakten of van families die dit voertuig als vakantievervoermiddel gebruikten. De successtory van de Bella is ongetwijfeld nog niet ten einde, steeds meer liefhebbers wensen immers zo'n pronkstuk aan hun verzameling toe te voegen.

## **Van dwergauto tot flop**

---

Langzaam maar zeker verschenen de eerste dwergauto's in het straatbeeld. Dat deze betaalbare auto's op een bepaald ogenblik goed in de markt lagen had diverse redenen. Vooreerst was er de sterk stijgende levensstandaard met als gevolg dat steeds meer mensen een dak boven hun rijdende hoofd wensten. De regenachtige zomers van '53 en '54 droegen daar in niet geringe mate toe bij. Dit deed menig motorfietsrijder de overstap naar een auto maken. Verder werd op 1 december 1954 in Duitsland een wet ingevoerd die berijders van tweewielers met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc verplichtte een rijbewijs klasse 1 te hebben waardoor gemotoriseerde tweewielers weerom minder populair werden. Al deze zaken zorgden voor een zware crisis in de tweewieler branche. Van de in 1953 in Duitsland bestaande vijftig bedrijven bleven er twee jaar later nog slechts dertig over.

Alhoewel de machines bij Zündapp toen nog op volle toeren draaiden mede door de succesvolle "Bella" scooter en men amper aan de bestellingen kon voldoen, volgden de bedrijfsleiders Mann en Neumeyer deze evolutie met argusogen. Gezien de vroegere negatieve ervaringen op autobebied wensten beiden niet meer overhaast te werk gaan. Op dit ogenblik kan men zeggen dat ze dat toen misschien beter wel hadden gedaan want vele andere concurrenten waren reeds op de dwergautotrein gesprongen en palmden hun deel van de markt in. Bijvoorbeeld concurrent BMW had door het uitbrengen van de "Isetta" het pad geëffend voor hun latere succesvolle autocarrière. Uiteindelijk besloot Zündapp om toch ook een dwergauto te gaan produceren. Omdat er geen tijd genoeg was om er zelf één te ontwikkelen ging men op zoek naar een type dat men in licentie kon bouwen. Allereerst lieten ze hun oog vallen op de "Alwetterroller" van ingenieur Gustav Kroboth. Omdat deze te primitief was werd vervolgens onderhandeld met Fulda over de "Fuldamobil". Deze was reeds drie jaar op de markt en kon blijkbaar goedkoop gebouwd worden. Alhoewel Neumeyer gewonnen was voor dit project en fabrikant Karl Schmitt alles in het werk stelde om zijn oogappel te verbeteren en aan te passen aan de wensen van zo'n gereputeerde fabriek als Zündapp, kon dit alles geen genade vinden in de ogen van de technische medewerkers van Neumeyer. Men rekende hem voor dat ondanks alles deze wagen allesbehalve goedkoop te fabriceren zou zijn. Tot slot liet hij zich overhalen, betaalde 40.000 Mark aan Fulda om onder de licentieovereenkomst onderuit te komen en liet de overgenomen gereedschappen en machines vernietigen. Vervolgens zocht men toenadering tot de firma Alzmetall die de "Spatz" wilde bouwen. Deze kleine tweezitter was goedkoop te fabriceren door z'n polyestercarrosserie, maar toen men te weten kwam dat dit polyester uiterst brandbaar was stapten de bedrijfsleiders ook vlug van dit idee af. Omdat de tijd begon te dringen gingen Neumeyer en Mann nogmaals op zoek en stootten daarbij op de Dornier "Delta" van de gelijknamige vliegtuigbouwer. Dornier junior had in 1939 reeds automobielervaring opgedaan bij General Motors in Detroit. Nog ver voor er sprake was van de BMW Isetta ontwierp hij een eerste vier persoons prototype welke later "Delta" gedoopt werd en een merkwaardige voor- en achterdeur had. Alhoewel dit een aardig autootje was stonden beide bedrijfsleiders enigszins huiverachtig tegenover de ongewone zitpositie. De passagiers achteraan zaten namelijk met hun rug naar voren en men meende dat dit eventuele kopers zou afschrikken. Daarom raadpleegden ze enkele gerenommeerde autojournalisten en vroegen hun mening. Deze veronderstelden dat dit concept wel eens een complete revolutie in autoland zou kunnen betekenen. Hiermee was de knoop definitief doorgehakt. Dr Mann die de fabriek in München leidde nam dus contact op met de eveneens in München gelegen "Dornier Werke". In januari 1956 tekende men het licentieoverdrag en werd het enige bestaande exemplaar per spoor in de fabriek afgeleverd. Ontwikkelingsleider Doering en zijn team gingen met volle enthousiasme aan de slag, dit moest de beste dwergauto worden ooit gebouwd. De ganse zomer lang werkte de ontwerp-afdeling aan de ombouw van de Delta.

Het grootste discussiepunt daarbij was de motor die men wilde vervangen door een exemplaar van eigen fabrikaat. Doering was voorstander van het beresterke 600 cc blok van de KS 601 (groene olifant) dat perfect geschikt zou zijn voor flitsende acceleraties en een hoge topsnelheid. Maar met deze motor werd het geheel te duur, daarom besloot Neumeyer een 250 cc tweetaktblok te gebruiken. Hierdoor werden enerzijds de productiekosten gedrukt en anderzijds was het toegelaten dat men reeds met een rijbewijs "IV" (minder dan 250 cc) de Delta mocht besturen. Vooral dit laatste was een zeer belangrijke troef. De te lichte motor echter bleek later het enige grote minpunt wat waarschijnlijk het succes in de weg stond en tot de ondergang zou leiden. Het concept van de motor leunde, in tegenstelling tot wat meestal beweerd wordt, het meest aan bij de toenmalige 250 S motorfiets, maar het drijfwerk werd wel compleet hertekent. Het schakelen gebeurde net als bij een motorfiets door een links naast de bestuurder geplaatste versnellingspook die door trekken of duwen telkens een versnelling hoger of lager schakelde. Boven de kilometerteller op het dashboard(je) was een wijzer aangebracht die aanduidde welke versnelling was ingeschakeld. Het blok leverde een bescheiden 14 pk, paardekrachten die enkel bij hoge toerentallen wilden galopperen. Op deze hoge toerentallen was het blok perfect berekend getuige de soms hoge kilometerstanden die bereikt konden worden maar

het gillende motorgehuil moest men erbij nemen. De topsnelheid bedroeg overigens slechts een 80 à 85 km/u welke na ongeveer 38 seconden kon bereikt worden. Maar gelukkig was dit het enige minpunt of kinderziekte aan deze auto want de rest was superieur. Er werd bijvoorbeeld ene ingenieur Helmut Werner Bönsch aangeworven die een uitgebreide studie maakte van de veringen van alle na de oorlog gebouwde dwergauto's. Op basis van de opgedane ervaringen berekende hij de vering voor de Delta. In combinatie met de tussen de zetels geplaatste middenmotor, het brede spoor en de eigenaardige zitpositie welke een haast ideaal zwaartepunt verzekerde en de onafhankelijke wielophanging bezat de Delta een ongekend zachte vering en welhaast perfecte baanvastheid. Deze wegligging en comfort was bij de toenmalige dwergauto's ongekend, ja zelfs het overgrote deel van de middenklasse wagens kon hieraan een voorbeeld nemen! Deze ingenieur Bönsch kwam eveneens met de gedachte om het wagentje "JANUS" te noemen naar de gelijknamige Romeinse god van de in- en de uitgang. Zoals men op het logo van de Janus kan zien had deze 2 gezichten. Hierbij kwam tevens een einde aan een interne wedstrijd die de bedrijfsleiding had uitgeschreven om een passende naam voor de Zündapp auto te vinden. Ook aan de remmen werd meer dan normale aandacht besteed. Met een remoppervlak van bijna 0,5 m<sup>2</sup> kon het maximale totaalgewicht van 725 kg eenvoudig tot staan gebracht worden. De remtrommels waren voorzien van ribben die de aanstromende lucht via openingen in de wieldeksels over de trommels leidde, een systeem dat toen vooral bij race- en sportwagens werd toegepast. Het geheel werd hydraulisch bediend, een gegeven dat toen ook al niet zo evident was. Waarschijnlijk is het te danken aan de voortreffelijke remmen en wegligging dat de Janus toch nog een prijs bij een wedstrijd heeft gewonnen. Na de langeafstandsrit Lüttlich-Brescia-Lüttlich (3.300 km) mocht men de hoogste en enige "Coupe des Constructeurs" in ontvangst nemen. Bij de voorbereidingen voor de seriebouw vroeg men zich af of men de plaatstalen framedelen niet beter door de firma STEIB, een zijspan fabrikant, kon laten vervaardigen. De aanschaf van een nieuwe pers zou een te grote financiële belasting zijn maar gelukkig kon men een 400 ton pers tweedehands aanschaffen en dus zelf de carrosseriedelen maken. Tot slot werd met de installatie van een lakkerij de moderne productiestraat vervolledigd.

Alles was dus klaar voor de serieproductie en deze ving in juni 1957 aan. Aan het door de ontwikkelingsafdeling afgeleverde prototype werd voor de serieproductie nog enkele kleine details veranderd. Zo moesten de zijdelingse schuiframen wijken voor vaste ramen gecombineerd met klappramen en werd de geluidsisolatie nog verbeterd. Het uiteindelijke resultaat mocht best gezien worden. Het was een prachtig gelijnd autootje met plaats voor vier personen op amper 4 m<sup>2</sup>. In tegenstelling tot alle andere dwergauto's en vele middenklassewagens konden de inzittenden hier hun benen wél volledig strekken en hadden ze voldoende hoofdruimte. Met een simpele handeling kon de voor- en achterbank worden platgelegd en omgevormd tot een tweepersoonsbed. Door bijvoorbeeld enkel de achterbank plat te leggen, of beter nog ze volledig te demonteren, ontstond er een riante laadruimte waar een koelkast of televisietoestel gemakkelijk in kon opgeborgen worden. In feite was deze voorloper van de huidige monovolumewagens zowel een familiewagen als een camper of een bestelwagen. Leuk detail was dat als optie voor de kinderen ook achteraan een stuurtje leverbaar was. Toch vroeg menigeen zich af: "Rijd deze auto nu voor- of achteruit?"

Bijna gelijktijdig met de ontwikkeling van de Janus werkte Doering in Nürnberg aan een ander project. Het idee om een sportwagen te bouwen liet de bedrijfsleiders niet los. Bij de Italiaanse koetswerkbouwer Pinninfarina bestelde men een tweezits coupé. Als motor voorzag Doering andermaal het meer dan 34 pk sterke blok van de KS 601 waarmee deze sportwagen 140 km/u snel zou zijn. Weerom besloot men een andere motor te gebruiken en ditmaal niet uit eigen huis. Men bestelde in Engeland een 1,2 liter en een 1,6 liter Coventry Climax viercilinder sportmotor. Toen bleek dat deze prachtige sportwagen uiteindelijk 7.000 DM zou moeten kosten blies men het hele project af. De carrosserie van de fraaie sportwagen werd veilig onder een doek opzij gezet doch met de motoren was men op de ontwikkelingsafdeling heel wat anders van plan. Men bouwde een 80 pk exemplaar in de Janus en 's avonds als iedereen al lang naar huis was scheurde men ermee over de fabrieksterreinen teneinde ervaring op te doen voor detailverbeteringen aan de productie Janus. Gezien de pk/gewicht verhouding moet deze "sport Janus" ongeveer de prestaties hebben gehad van huidige bescheiden sportwagens.

Om het enige nadeel namelijk het motorvermogen uit de wereld te helpen kwam nog een andere motor in aanmerking voor montage in de Janus. Uit een andere dwergauto, de Fiat 500, haalde men het viercilinder watergekoelde blok en monteerde dit in de Janus. Het resultaat was bevredigend en men nam contact op met Fiat die hun fiat gaven en bereid waren om losse motorblokken te leveren. Daar de uiteindelijke kostprijs te hoog zou worden en de kwaliteit van het Fiat blok niet was wat het moest zijn, stapte men ook van dit idee af.

Intussen was de productie gestart en ondanks de overwegend lovende kritieken in de vakpers, behalve over het motorvermogen dan, lagen de verkoopcijfers ver beneden alle peil. In 1957 verlieten

amper 1731 stuks de fabriek wat maar 1/4 was van wat men gehoopt had. Om enigszins uit de kosten te komen dienden er toch minimum 12.000 exemplaren verkocht te worden. Toen in 1958 ondanks de gevoerde reclame geen verbetering kwam lanceerde de concurrentie het gerucht dat Zündapp te koop stond omdat het falliet was. Erasmus Grüttefien, de toenmalige perschef bij Zündapp, betifelde dit als roofmoord en bewoog hemel en aarde aan om iedereen van het tegendeel te overtuigen. Ondanks alles was het in juli 1958 toch bijna zover. Na iets meer dan één jaar en een gezamenlijke productie van 6900 stuks waaronder 2 prototypes viel het doek over de Janus. Een tijdlang deed het gerucht de ronde dat de Belgische wapenfabrikant FN de Janus in licentie zou bouwen maar zover kwam het niet. Om Zündapp niet te verliezen besloten Neumeyer en Mann om de fabriek in Nürnberg, het levenswerk van hun vader en schoonvader Fritz Neumeyer, te verkopen aan de bekende firma Bosch. Er werd nog een kleine voorraad reserveonderdelen aangelegd en de 400 ton pers verkocht aan concurrent Glas. Tot 1 oktober '58 werden met nog resterende onderdelen de laatste auto's in elkaar geschroefd waarna de vestiging zijn deuren sloot. Net zoals de vroegere vliegtuigmotoren zou Zündapp ook nooit meer auto's bouwen.

## De eerste bromfietsen

---

11 September 1950 is ongetwijfeld een belangrijke datum voor de vele bromfietsliefhebbers onder ons. Op die dag werd de nieuwe fabriek waar Dr. Mann zaakvoerder zou worden in München geopend. Aanvankelijk werden in deze vestiging met slechts vier arbeiders enkel naaimachines van het type Elcona geproduceerd. Net zoals bij het ontstaan van de Zündapp fabriek in 1921 was er eveneens in deze naoorlogse jaren een gebrek aan gemotoriseerde vervoermiddelen. Ook de minder kapitaalkrachtigen wilden zich gemotoriseerd verplaatsen. Daarom werd er koortsachtig gewerkt aan de ontwikkeling van een klein, licht en betrouwbaar motortje dat verschillende toepassingsmogelijkheden kon hebben. Eind '52 was deze zogenaamde "Combimot KM 48" productieklaar. Het motortje dat 1.5 PK leverde en 6.3 kg woog, kon op diverse wijzen op een fiets of ander rijwiel gemonteerd worden. Op het stuur waarbij het voorwiel werd aangedreven zoals bij een Solex, onder de trapas of in het achterwiel waarbij zowel een ketting als een riem werd toegepast. Als alternatief kon Zündapp ook een complete bromfiets leveren waarbij men een frame gebruikte dat bij TWN (Triumph Werke Nürnberg) of Hercules gebouwd werd. Deze eerste Zündapp bromfiets ging als Combinette 1b de geschiedenis in. Men kon niet vermoeden dat deze bromfiets de voorloper was van een zodanig uitgebreid gamma dat men vandaag al een echte bromfietspecialist moet zijn om buiten alle kleine detailveranderingen de diverse geproduceerde modellen, types en "liste's" uit elkaar te kunnen houden. Ten tweede male had Zündapp dus het gezegde "Das Motorrad für Jedermann" waargemaakt, temeer daar er voor voertuigen onder de 50 cc geen rijbewijs nodig was. Eind 1954 waren er al 150.000 van die Combimots geproduceerd. Iedere 38 seconden liep er ééntje van de band. Zündapp was ondertussen de belangrijkste bromfietsfabrikant van Duitsland geworden terwijl het aantal medewerkers was gestegen tot 1.200. Maar het Combimot motortje hoefde niet enkel voor de aandrijving van een voertuig te dienen. Het werd ook geleverd als stationaire motor voor het opwekken van bijvoorbeeld elektriciteit (SE 70) of (SM 70) als aandrijving voor boor- en zaagmachines, waterpompen, compressoren, enz. ...

Maar nieuwe toekomstperspectieven openden zich toen Zündapp de buitenboordmotormarkt aanboorde. Eerst in 2.3 en later ook in 3 PK, 70 cc uitvoering bewees de Combimot als BM 70 of beter nog als "Delphin" buitenboordmotor goede diensten. Vooral het feit dat hij zeewaterbestendig en dus corrosievast was maakte hem populair. Deze 13,2 kg wegende, gemakkelijk transporteerbare buitenboord hulpmotor bleef niet minder dan 11 jaar in productie. Vanaf 1968 nam z'n opvolger het type 304 het vaandel over. Deze slechts 15 kg wegende, eerst 5 en later 6 PK sterke motor was eveneens zeewaterbestendig en kon d.m.v. een afstandsbediening bestuurd worden. Op bestelling kon hij ook van een alternator voorzien worden om de verplichtte bootverlichting te kunnen voeden. Tot op de dag van vandaag nog worden zulke buitenboordmotoren tot volle tevredenheid van vele eigenaars dagelijks gebruikt.

Vanaf 1955 kon de oorspronkelijke Combimot met één versnelling, die een helling van 12% aankon, ook geleverd worden met twee versnellingen (Combimot KM 50) om het stijgvormogen nog te verhogen. De eerste Combinette die de typeaanduiding "400" meekreeg werd steeds maar verbeterd en veranderd. Benzinetanks voor- en/of achter, wel of geen voorvering, grote wielen kleine wielen, er werd steeds maar doorgenummerd. Zo was het type "407" een speciaal voor de postdiensten ontwikkeld knalgeel model dat een zeer klein voorwiel had om plaats te maken voor een boodschappenmandje aan het stuur. Tot eind de jaren '60 bleef de benaming "Combinette of Super Combinette" een begrip in het modellengamma van Zündapp.



1956 Was de volgende mijlpaal in de bromfietsgeschiedenis. Zündapp had sinds kort de grote voordelen van het gebruik van aluminium ontdekt. Steeds meer ging men dit materiaal bij hun motorfietsen, buitenboordmotoren en Bella scooters gebruiken. Het was licht, sterk, corrosiebestendig en bovendien bijzonder fraai. Het nieuwe type 422 had voor het eerst een stalen ruggengraatframe, waarvan het achterste deel omgeven was door een onder druk gegoten aluminium achterframe dat model stond voor praktisch alle latere bromfietsen. Voorzien van voor- en achtervering was dit vrijwel de beste bromfiets die in het toenmalige Duitsland te koop was. In een vakblad sprak men zelfs over de "Mercedes" onder de bromfietsen. Misschien is dit een reden waarom men een reclamefolder uitbracht met daarop de 422 naast een Mercedes. Vanaf 1958 kregen de types 428 en 429 een nieuw motorblok dat voor het eerst de later zo degelijk gebleken trekspieschakeling bezat. De afzet van bromfietsen en binnen- en buitenland steeg zo schrikbarend dat de bedrijfsgebouwen steeds maar uitgebreid moesten worden. Gelukkig maar want in de zustervestiging in Nürnberg ging het tezelfdertijd minder goed. Door het falliet van de Janus diende deze zijn deuren te sluiten, reden waarom de vestiging in München uitgebreid gereorganiseerd werd.

## Nog meer bromfietsen

---

Steeds meer ging het feit dat in Duitsland voor het rijbewijs "4" enkel een cilinderinhoudsbegrenzing van 50cc maar geen vermogen- of topsnelheidsbeperking bestond in het voordeel van Zündapp spelen. Zo'n klein motortje moest wel zeer degelijk geconstrueerd zijn om gedurende langere tijd een relatief hoog vermogen te kunnen leveren en daar had Zündapp ervaring mee. Als het op kwaliteitsmaterialen en nieuwe technieken aankwam werd er allerm minst bespaard. Zelfs voor de kleinste onderdelen die bij toeleveringsbedrijven dienden ingekocht te worden, kwamen enkel bedrijven in aanmerking die bekend stonden voor hun topkwaliteitsproducten. Mahle, Magura, Ribe, Berg Union, Kaco, Kamax, Metzler, Kolbenschmidt, Koni, Bosch enz. .. zijn namen die de echte liefhebber zeker bekend in de oren zullen klinken. De cilinderwand bijvoorbeeld kreeg steeds een dure chroombehandeling waardoor deze zo goed als onverslijtbaar was. Bij deze, zeg maar hoog technologische wedstrijd die er toen woedde, kwam Zündapp steeds als winnaar uit de bus. Als basis voor de krachtiger worden bromfietsen diende de tijdens de IFMA van '56 uitgebrachte Falconette. Het vermogen steeg daarbij gestaag van 2.3 tot 4.2 pk bij het KS 50 type 510 waarbij een top- en tevens kruissnelheid van 75 km/u hoorde, voorwaar geen slechte waarde voor die tijd. Tijdens de IFMA motorbeurs van Keulen in 1960 werd voor de veeleisende liefhebber zelfs een 75 cc (KS 75 type 511) exemplaar voorgesteld dat met z'n 5.6 pk, 85 km/u snel was. Om de degelijkheid te bewijzen begon men vanaf toen ook met fabrieksrijders deel te nemen aan trialwedstrijden. Het resultaat was dat men in '62 de zilveren vaas bij de Internationale Zesdaagse won. Spijtig genoeg overleed op 11 augustus 1960 de grote drijvende kracht achter dit alles, Dr. Mann. Het jaar daarop mocht Zündapp zich de titel "grootste gemotoriseerde tweewieler fabrikant van Duitsland" noemen. De grootste successen van zijn ideeën mocht Dr. Mann daarom niet meer meemaken. Vooral zijn weduwe, Elisabeth Mann, bleef de gehele wedstrijdgeschiedenis van Zündapp echter nadrukkelijk aanwezig.

In '62 kon men als opvolger van de KS 75, een KS 100 type 514 met 4 versnellingen bestellen die vanaf '67 alweer vervangen werd door het type 518 met 5 versnellingen. Bovendien werd de Falconette 50 vervangen door het type 515. Hiermee begon Zündapp zich steeds meer te distantiëren van andere bromfietsmerken. Terwijl op enkele merken na, alle anderen lichte bromfietsen bleven bouwen, gingen de Zündapp's steeds meer op kleine motorfietsen gelijken en dit niet enkel qua uitzicht maar ook qua prestaties en robuustheid. Dat het met die robuustheid wel snor zat bewijst het feit dat men in '63 met een 50cc gedurende 144 uur aan één stuk een gemiddelde snelheid van 70 km/u haalde. Het volgende jaar was bij een gelijkaardige poging de gemiddelde snelheid reeds gestegen tot 85 km/u. Maar de recordpoging bij uitstek kwam er in '65 toen er op 13, 14 en 15 mei in de Autodrom van Monza met een 50 cc-tje (het ei) liefst veertien wereldrecords sneuvelden in de klassen 50, 75, 100 en 125 cc, wereldrecords waarvan velen heden ten dag nog niet gebroken zijn. Of wat dacht je van een vol uur aan meer dan 160 km/u of 1.000 km aan 146 km/u om er maar enkele te noemen.

Omdat vanaf '64 de productie van de Bella scooter stopgezet was, bracht men ondertussen een goedkopere 50 cc versie uit onder de benaming R 50. Alhoewel dit leuk ogende scootertje eveneens de reeds beproefde bromfietsmotor als aandrijving meekreeg en dus even degelijk was als zijn broers of zusjes is hij zijn ganse carrière niet erg succesvol geweest. Toegegeven, hij bleef een respectabel aantal jaren in productie maar was nooit echt een succes.

Was het door de opgedane ervaringen met de recordmachine, wie zal het zeggen, alleszins won Zündapp in 1966 bij de Duitse "Motorradgeländemeisterschaften" de titels in de 50, 75, 100 en 125 cc

klassen. Steeds meer begon Zündapp de overwinningen op te stapelen. In het verleden was dit merk ook niet weg te slaan als er bekeraars mee naar huis moesten gesleurd worden. Ditmaal begon men het bijna als iets vanzelfsprekends te beschouwen. Zelfs tot ver na het falliet van de fabriek bleven deze overwinningen duren.

In 1967 werd het 50 jarig jubileum gevierd, gelegenheid waarbij eveneens het boek 50 Jahre "Zündapp Technik", collectors item bij uitstek, werd uitgegeven. Maar de evolutie stond niet stil en bromfietsland vroeg alweer om een opvolger. De 517, volgens vele liefhebbers **DE** bromfiets onder de bromfietsen loste de 515 af. Vooral in België waar op de naleving van de 40 km/u wet niet nauw werd toegekeken, onttaarde menig café of kermisbezoek in een rasechte racepartij tussen de Kreidlers, Royal Nords, Flandria's en Zündapp's. Zoals er tegenwoordig door de jeugd over muziek, uitgaan en kleding gediscussieerd wordt, zo was toen de bromfiets aan de orde van de dag. Als je er geen had hoorde je er gewoon niet bij. Maar ook in Nederland behoorde de 517 tot de meest verkochte bromfietsen en tot op heden zijn ze een vertrouwde verschijning in het straatbeeld. Het succes van de 517 zou in zijn talloze variaties tot 1976 blijven duren. Intussen won men de internationale zesdaagse "Weltrophy" van '68 op 50, 75, 100 en 125cc machines waarna de GS 125 als replica werd uitgebracht.

Op de internationale huishoudbeurs van september '70 in Keulen begaf Zündapp zich opnieuw op onbekend terrein. Terrein, in de vorm van een grasmat ditmaal omdat men een compleet nieuw gamma van vijf grasmaaiers voorstelde. Tot 1982 werd dit voortdurend verbeterd en uitgebreid. Zo waren er de normale tweetakt benzinemaaiers, al dan niet gecombineerd met elektrische starter en zelfrijdend of de elektrische maaiers waaronder zelfs een model met een batterij. De meeste modellen waren bovendien voorzien van een corrosiebestendig aluminium frame. Goedkoop waren ze allerminst maar boden daarentegen een tot dan toe ongekenne degelijkheid en betrouwbaarheid en bovendien waren ze fluisterstil en hadden een vooruitstrevend design. Kortom ze waren technisch het beste product op de markt. Al vlug verwierven deze machines dan ook de naam "Rolls Royce" onder de grasmaaiers. Vele winkels van tuinartikelen wilden deze machines verdelen, maar Zündapp hield het been stijf en verdeelde de maaiers enkel onder zijn erkende verdelers. Maar wie ging er nu een grasmaaier bij een brom- of motorfietszaak kopen? Ongetwijfeld ligt hierin weerom een grote gemiste kans voor Zündapp.

1971, Het jaar dat de kleinzoon van de stichter, Dieter Neumeyer, als bedrijfsleider bij Zündapp in dienst kwam, werd op de jaarlijkse IFMA motorbeurs het zwaardere broertje van de KS 100, de nieuwe KS 125, 15 PK voorgesteld. Eén jaar later verving men de cilinder door een verbeterd model van 17 PK. Tot '76 zou dit "duiveltje uit het doosje" in al zijn verschillende uitvoeringen in het gamma blijven. De motor bleef echter steeds hetzelfde. Zelfs tot op dit ogenblik is zo'n 125 een ideale stadsmotor waar menig zwaardere concurrent zich aardig kan aan verkijken. De IFMA van '72 bracht buiten een prototype van een elektrische bromfiets waarvan enkele jaren later alweer een opvolger te zien was ook de allereerste seriegebouwde watergekoelde 50 cc. Om bij de steeds stijgende vermogens het motortje ook thermisch heel te houden werden de koelribben steeds maar vergroot. Dat kan niet ongestraft blijven gebeuren en die dingen gaan dan ook resoneren wat een hels kabaal maakt. Natuurlijk kunnen ze met rubbers worden gedempt maar veel beter is het om de cilinder met vloeistof te koelen. Dat vormde een extra financiële belasting op een motor die toch al niet goedkoop was, maar daar zat Zündapp niet mee, het moest goed zijn.

Op 24 juli 1973 overlijdt Hans-Friedrich Neumeyer waardoor zijn zoon alleen aan het hoofd van het bedrijf komt te staan. Ook trekt men zich dat jaar uit de trialsport terug omdat men hierin niets meer te bewijzen heeft om zich vervolgens volledig op het crossgebeuren te concentreren. Op de IFMA '74 stelde men zelfs een prototype 250 cross voor ten teken dat men ook in de hogere regionen een woordje mee wilden spreken. Helaas is het nooit zover gekomen zodat grote namen noodgedwongen overstapten naar andere merken om daar de kroon op hun carrière bijeen te rijden. Zündapp bleef dus dominant in de lagere klassen en won twee jaar achter elkaar, in '75 en '76, de internationale zesdaagse "Weltrophy".

En opnieuw zijn er grootse veranderingen in het gamma te zien op IFMA '76. Het laatste model van de 517 wordt vervangen door het type KS 50 type 530 dat een vernieuwd rijwielgedeelte krijgt en een uitwendig vernieuwde motor. Verder doen de lichtmetalen velgen en hydraulisch bediende schijfremmen hun intrede. De KS 125 die een jaar later uit productie zal worden genomen wordt vervangen door de KS 175. Deze 175 leverde evenveel vermogen als de 125 en was speciaal bedoeld voor de in Duitsland geldende 17 PK klasse. Voordeel is dat de 175 z'n vermogen reeds op een lager toerental begint af te geven. Jaren achter elkaar zou dit model bij vergelijkende testen in vakbladen als beste uit de bus komen. Tot slot stelde men een prototype van wat de nieuwe zware Zündapp moest worden, de KS 350, voor. De 175 was al een verschrikkelijke dure machine, maar de 350 zou werkelijk te gek worden. Je had al een leuke zware Japanner voor de prijs van een KS 175,

dus wie zat er te wachten op een KS 350? Dan kocht je voor die prijs beter een superzwaar Japans racekanon. De KS 350 ging dus nooit in productie, en dat was voor de fabriek ook niet echt nodig want de zaken liepen grandioos. In 1977 was Zündapp tot de tweede grootste tweewielerproducent in Europa uitgegroeid. Er was zelfs twee maal reden tot feesten want het 60-jarig jubileum moest gevierd worden. Eén jaar later kregen de modellen een face-lift om de gangbare mode in motorland te volgen. De zadels kregen bijvoorbeeld een "kontje", er kwamen vierkante koplampen, verstelbare vering, nieuwe cockpit met grotere instrumenten enz. ... Concurrenten Kreidler en Hercules konden niet verhinderen dat de KS 50's ondanks het hoge prijskaartje de best verkochte tweewieler in Duitsland bleef. Misschien heeft dat te maken met het feit dat deze modellen bij vergelijkende testen in vakbladen praktisch altijd als beste tevoorschijn komen. Op wedstrijdgebied worden de nieuwe GS 125, GS 175 en MC 125 voorgesteld maar er is te weinig geïnvesteerd om de machines aan de concurrentie aan te passen. Zündapp teert als het ware op z'n vroegere onoverwinnelijkheid en dit doet zich in wedstrijden voelen door de steeds maar beter wordende Japanners, de overwinningen zijn niet meer éézijdig.

Door het invoeren van een nieuwe wet in 1980 komt er een nieuwe 80 cc klasse. Zündapp heeft hiervoor onmiddellijk een nieuw motorblok klaar met een totaal nieuw schakelsysteem. Zündapp stelt zich praktisch ogenblikkelijk aan de kop qua verkoop in Duitsland en Europa in deze 80 cc klasse. De verkoop blijft mede hierdoor stijgen en men bereikt de tweede beste verkoopcijfers sinds het bestaan van de firma. Op de IFMA stelt men een aantal nieuwe lichte modellen voor welke later dat jaar nog worden aangevuld met de KS 80 Touring. Mede door de slechtere economische situatie maar ook door enkele nieuwe wetten krijgen de verkoopcijfers rake klappen en zakt de verkoop in '81 met 4% terug. Het 65-jarig jubileum in 1982 wordt daarom met iets minder enthousiasme gevierd. Zündapp doet krampachtig moeite om het tij te doen keren door het uitbrengen van de luchtgekoelde K 80. Deze wordt door de vakpers als de meest ideale motorfiets bevonden en z'n broertje de KS 80 komt er met zijn halogeenlicht en monoschock achtervering als allerbeste uit. Maar de motormarkt stort in waardoor Zündapp verplicht is personeel te ontslaan en de productie van hun enige nevenproduct, de grasmaaiers, te stoppen. Voor het jaar '83 stelt men nog wel de nieuwe SX 80 off-road voor maar de verkoop valt vooral in de 80 cc klasse steeds verder terug. Het tragische einde is in zicht.

## Het bittere einde

---

De man die algemeen met de vinger wordt gewezen als hoofdoorzaak voor het tragische einde van Zündapp is de kleinzoon van de oprichter, Dieter Neumeyer. Natuurlijk kan hij niet volledig aansprakelijk gesteld worden maar is het eerder een samenloop van omstandigheden geweest. Toen hij op veertigjarige leeftijd, in 1971, zijn taak als zaakvoerder aanvatte, was dit het begin van een succesvolle periode. Gedurende tien jaar lang werden er bijna enkel stijgende verkoopcijfers genoteerd. In 1977, wanneer de fabriek haar 60-jarig jubileum vierde was de omzet gestegen tot ongeveer 180 miljoen Duitse Markten. Dit werd gerealiseerd door een tweeduizendtal medewerkers die dat jaar in totaal 115.000 voertuigen produceerden. Maar vanaf 1981 begon het tij te keren en liep de verkoop met 4% terug. Misschien zag Neumeyer hierin een teken aan de wand, feit is dat hij dat jaar Zündapp opsplijste in twee delen, een volledig wettelijke handeling overigens. Hiermee verzekerde hij er zich van dat het familiekapitaal in veiligheid was. In 1982 daalde de verkoop andermaal met 18% en toen het jaar daarop de verkoop andermaal drastisch bleef dalen stond het zo goed als vast dat de ondergang niet veraf meer was. Als laatste feit dat doet vermoeden dat Neumeyer niet zomaar liet betijen, gaf hij in januari 1983 aan de firma "Target Design" de opdracht een nieuw model te ontwerpen. Zes maanden later was het project klaar onder de codenaam K 543 en zou als 50, 80 en 125 cc op de markt gebracht kunnen worden. Bij het zien van dit ontwerp moeten we toegeven dat dit zeker en vast een succes had kunnen worden. Het bleef echter bij dit ene enkele exemplaar want tot serieproductie kwam het nooit. Buiten het feit dat de bedrijfsleider, waarvan tussen haakjes beweerd wordt dat hij ongeneselijk ziek was, geen zin meer had om nog verder te vechten was er ten eerste de kritiek uit vakpers over het oubollig uitzicht van de toenmalige Zündapp's. Qua modellenpolitiek was men de laatste jaren niet erg inventief geweest. De ontwerp afdeling had wel briljante ideeën maar was door de bedrijfsleiding aan handen en voeten gebonden. Volgens hen moest een Zündapp bijvoorbeeld op z'n minst een verchromde tank hebben. Een gegeven dat niet enkel duur en tijdrovend was maar bovendien hopeloos voorbijgestreefd. Ten tweede was er de moordende concurrentie uit Japan waartegen in tegenstelling tot andere industrietakken geen invoerbepanking kwam. Ten derde was in tegenstelling tot die Japanse producten alles zo precies en oerdegelijk gemaakt dat het een mensenleven meeinging. Welke vader schafte zich voor zijn zoontje een dure onverwoestbare Zündapp bromfiets aan, die enkel de periode van 16 tot 18 jaar moest overbruggen

tot wanneer het autorijbewijs was gehaald, terwijl zo'n Japans exemplaar het met een beetje geluk ook wel die periode uithield. Aan lovende kritieken over de degelijkheid ontbrak het zeker niet in de vakpers want Zündapp kwam er in vergelijkende tests meestal wel als beste koop uit. Over deze degelijkheid die vooral in wedstrijden tot uiting kwam werd trouwens veel te weinig reclame gemaakt. In tegenstelling tot de Japanners buitte men de successen niet uit om bijvoorbeeld een replica in het gamma aan te bieden. Ten vierde was er de toenemende jeugdwerkloosheid waardoor deze ook op de kleintjes gingen letten en dus minder brom- en motorfietsen kochten. Tel daarbij tot slot nog een staking in de Duitse metaalindustrie en het slechte zomerweer in 1984 en het was definitief afgelopen met de fabriek die op de valreep nog net 80 cc wereldkampioen werd. De gehele raceafdeling werd opgekocht door Mike Krauser die eerder al het wedstrijd materiaal van Kreidler bij Zündapp had ondergebracht. Neumeyer trachtte nog tevergeefs zijn bedrijf voor de symbolische prijs van één Mark aan de concurrentie te verkopen maar die bedankten feestelijk. Met één Mark kocht men immers een schuld van om en bij de 35 miljoen Mark. Er waren te grote investeringen nodig om het bedrijf terug gezond te maken. Op 10 augustus 1984, tijdens de vakantieperiode, werd de vereffening voor de "Zündapp Betriebsgesellschaft" aangevraagd. Zoals vermeld had Neumeyer door het opsplitsen van de firma het familiekapitaal reeds veiliggesteld in de "Zündapp Verwaltungsgesellschaft" en kon het komend definitieve faillissement hem weinig meer schelen. Vijf jaar later stierf Dieter Neumeyer na een ernstige ziekte. Op Dinsdag 4 September kregen de 730 arbeiders het bericht dat Zündapp failliet was. De nog voorradige machines werden aan lichtjes verminderde prijzen uitverkocht en de belangstelling daarvoor was zelfs zo groot dat men niet aan de vraag kon voldoen. Het definitieve Failliet kwam er op 19 september 1984. Als eventuele overnemer had men vooreerst gedacht aan BMW of Hercules-Werke (uit de Sachs groep) of zelfs aan een Japans merk maar uit die hoek kwam helemaal geen reactie. Wel geïnteresseerd was Steyr-Daimler-Puch en de Indische Enfield groep uit Madras die reeds Zündapp's in licentie bouwden. Ook een Iraanse regeringsdelegatie kwam met een bod van 12 miljoen DM maar de uiteindelijke koop werd begin oktober na één dag onderhandelen gesloten met de Chinezen. Voor de belachelijke som van 15 miljoen DM kochten zij dit legendarische merk. Gelukkig kon het Museum für Verkehr und Technik uit Berlijn het privé fabrieksmuseum bemachtigen. Tot april 1985 werkten 105 Chinezen onafgebroken om de in totaal 1.200 machines te demonteren en te verpakken. Daarna werden ze vooral per trein, maar ook per boot en vliegtuig 12.000 km verder in TianJin, 120 km ten zuiden van Peking, in twee fabrieken weer opgebouwd. Dit opbouwen gebeurde met de hulp van twee voormalige arbeiders uit de fabriek. Eind 1986 rolde de eerste niet Duitse Zündapp er van de band.

Toch is Zündapp nog niet dood, er zijn immers nog de vele duizenden liefhebbers over heel de wereld die vooral omwille van de bekende betrouwbaarheid en degelijkheid aan dit merk verknocht blijven. Want, een fabriek die op de eerste plaats streefde naar de hoogste kwaliteit van haar producten eerder dan te kijken of dat product uiteindelijk voor de consument wel betaalbaar was, die komt er waarschijnlijk nooit meer. Dat zulke consumenten nog wel degelijk bestaan bewijzen wij als Zündapp liefhebbers nog iedere dag.

Patrick Wargée