

10

ZÜNDAPP-
WERKE GMBH.
VERWALTUNG

Dieselstraße



Vater und Gründer der Zündapp-Werke ist Fritz Neumeyer, der am 10. 9. 1875 als Förstersohn in Egloffstein geboren wurde. Als einer der namhaften Pioniere in der deutschen Wirtschaft hinterließ er die Zündapp-Werke in Nürnberg als reines Familienunternehmen. Der schlichte Satz einer Gedenktafel anlässlich seines Todes am 10. 9. 1935 wird wohl der Persönlichkeit Fritz Neumeyers am meisten gerecht: „In unseren Werken leben wir fort.“

WERK NÜRNBERG

WAS SIE VON ZÜNDAPP WISSEN SOLLTEN:

1917 wird die Firma von Geheimrat Dr.-Ing. e. h. Fritz Neumeyer und der Friedrich Krupp A.-G., Essen, unter dem Namen „Zünder- und Apparatebau-Gesellschaft m. b. H. Nürnberg“ gegründet. Bis Kriegsende 1918 werden Zünder für die Deutsche Heeresverwaltung hergestellt. 1919 Umstellung auf Friedensproduktion. Die Firma Krupp A.-G. scheidet aus der Firma aus, die ihren Namen in „Zündapp-Gesellschaft für den Bau von Spezialmaschinen m. b. H.“ ändert. **1921** „Zündapp“ beginnt mit dem Bau von Motorrädern! Modell Z 22. **1922** Das „Motorrad für jedermann“ setzt sich in ganz Deutschland durch. Im Oktober Fertigstellung der 1000. Maschine. Die Produktionszahlen führen in steiler Kurve aufwärts. **1924** Bandfabrikation wird eingeführt. Das 10 000. Motorrad verläßt das Werk. **1925** der zweite große Schlager: das „Einheitsmodell“ kommt in Zehntausenden von Maschinen auf den Markt. **1928** Mit dem Bau einer neuen Fabrik in der Dieselstraße wird „Zündapp“ eines der modernsten Motorradwerke.

1929 übernahm der Sohn des Gründers und heutige Generaldirektor der Zündapp-Werke G. m. b. H. Nürnberg-München, Hans-Friedrich Neumeyer, die Leitung. **1933** das 100 000. Motorrad rollt vom Band. Große Motorrad- und Automobil-Ausstellung in Berlin. „Zündapp“ bringt lückenloses Programm von 200–800 ccm – 7 neue Typen. Die neuen „Zündapp-Modelle“ werden von der Fachwelt und Publikum als „Meisterwerke der Technik“ bezeichnet. **1936** das 150 000. Motorrad wird fertiggestellt. **1938** die 200 000. „Zündapp“, eine DS 350 ist da – Zündapp erlangt Weltruf! Die Firma ändert den Namen in „Zündapp-Werke G. m. b. H.“ **1939** das Werk baut seinen ersten Sport-Flugmotor mit 50 PS und stellt damit in den ersten 8 Monaten 7 neue Weltrekorde auf! **1941** geht Modell „KS 750“ – die überschwere Geländemaschine in Serie.



GENERALDIREKTOR H. F. NEUMEYER

1942 am 13. März ist eine „KS 750“ die 250 000. Maschine. 1945 der Wiederaufbau des Werkes wird mit 170 Mann Belegschaft begonnen. Man baut Müllereimaschinen, da an Motorradfertigung vorerst nicht zu denken ist. 1948 „Zündapp“ nimmt die Fabrikation von Nähmaschinen auf. Gleichzeitig läuft die Fabrikation von Motorrädern wieder an. 1950 ständig anwachsende Monatsfabrikation übersteigt bereits 2500 Maschinen. Am 13. Juli feiert man die Fertigstellung der 300 000. „Zündapp“, eine DB 201. 1951 Werk München entstanden. Bau von Haushaltsnähmaschinen. Zündapp-Modelle richtungweisend für die gesamte Nähmaschinenindustrie. Werk Nürnberg gibt „KS 601“ in Serie. 1951/52 wächst die Belegschaft auf 2300 Arbeiter und Angestellte an. Die Monatsproduktion beträgt bereits rund 3000 Motorräder.

1952 wurde im Werk München mit dem Bau von Kleinmotoren begonnen. Heute fertigt dieses Werk unter Leitung von Direktor Dr. Eitel Friedrich Mann, dem Gatten der Tochter des Gründers, mit einer Belegschaft von fast 2000 Mitarbeitern neben den formschönen Zündapp-Nähmaschinen den inzwischen mehr als 100 000fach bewährten Zündapp-Combimot. Dieser Kleinmotor findet Verwendung im eleganten Moped Zündapp-Combinette, im Bootsmotor Delphin, im Zündapp-Stromerzeuger und im Fertigungszweig der stationären Motoren. 1953 wird der Motorroller „Bella“ in Produktion gegeben, der inzwischen „der meistgekauftete Roller seiner Klasse in der Welt“ wurde. 1954 feiert Generaldirektor H. F. Neumeyer sein 25jähriges Dienstjubiläum. Anfang Dezember verläßt das 500 000. Motorrad, eine Elastic, das Werk. 1955 erscheinen die sportlichen Typen 200 und 175 S. Rekordumsatz beider Werke beträgt in diesem Jahr DM 100 Millionen. Das Werk München baut eine neue und nach den modernsten Erkenntnissen eingerichtete Fertigungshalle. Ende 1955 betrug die Gesamtbelegschaft beider Werke bereits fast 4000 Mitarbeiter.



FRAU ELISABETH MANN



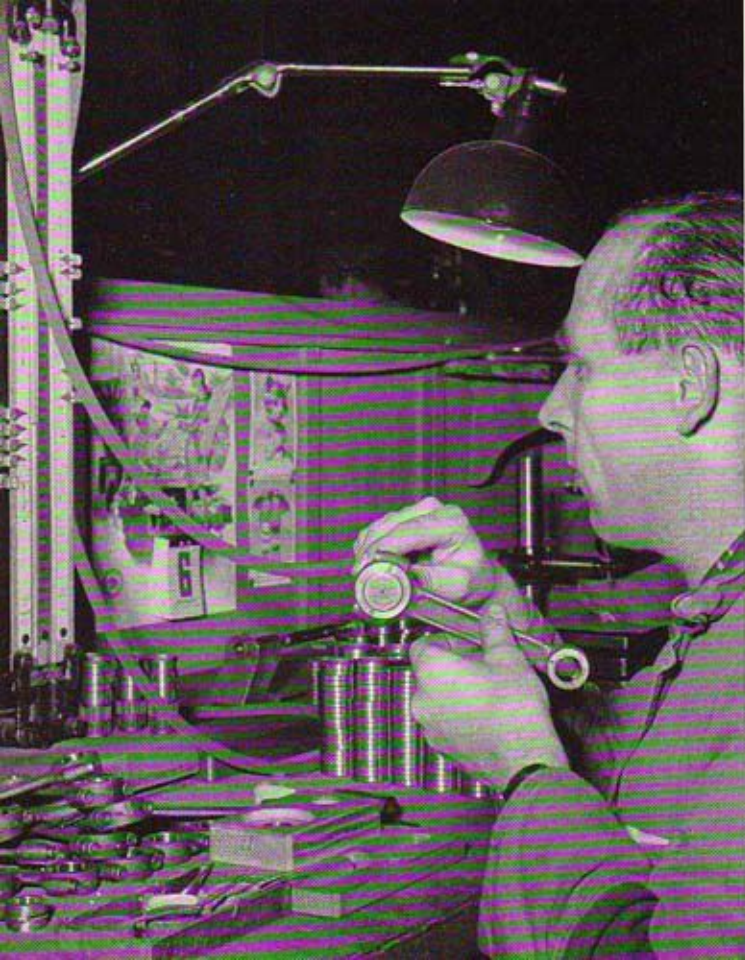
DR. EITEL FRIEDRICH MANN



ZÜNDAPP

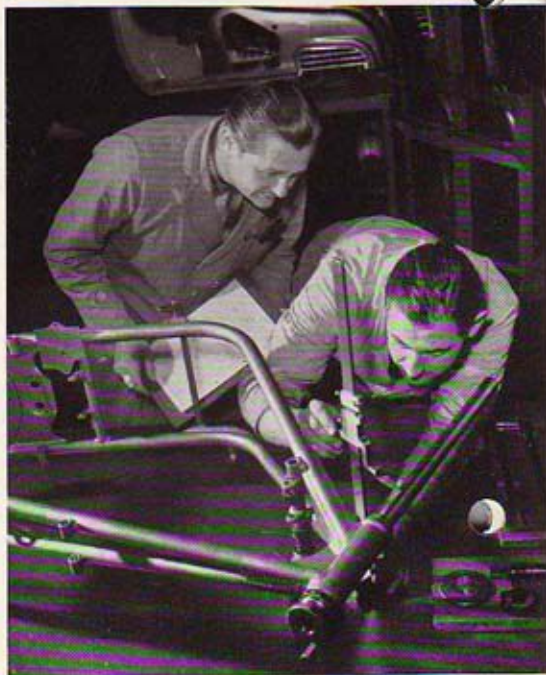
ZÜNDAPP

WERK MÜNCHEN



Eine Vielzahl von Solex-Geräten und ein Stab geschulter Kontrolleure sorgen für eine unbestechliche Aufdeckung auch der kleinsten Fehler. Genauigkeiten von 1 My (eintausendstel Millimeter) sind an der Tagesordnung. Zum Vergleich: ein Menschenhaar ist 60mal stärker!

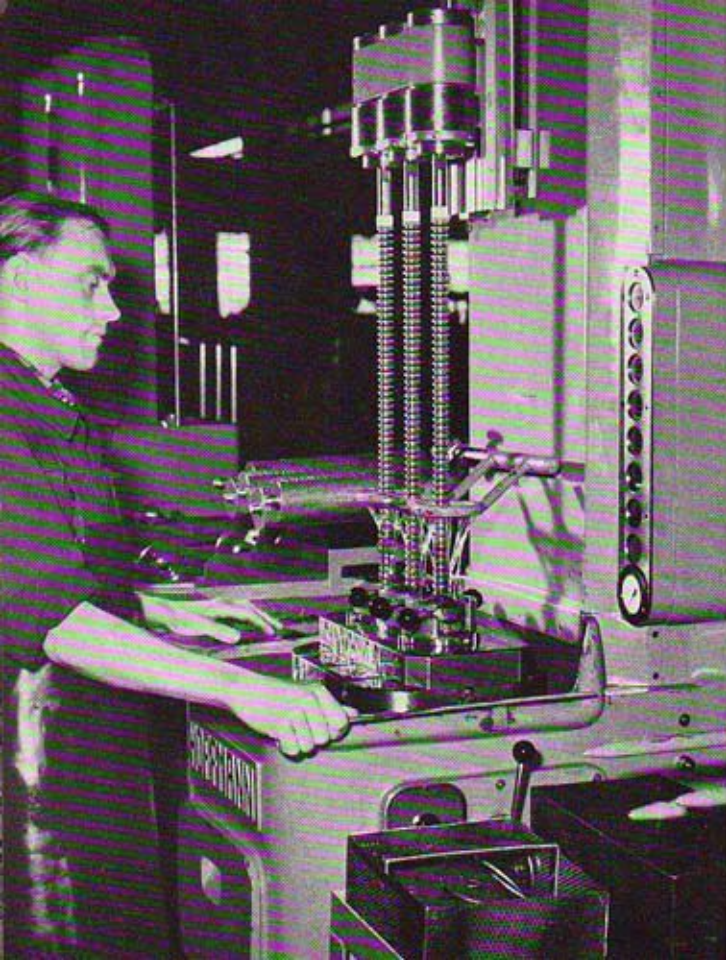
Mit dem abgebildeten Solex-Gerät wird im Pleuel die Bohrung für den Hubzapfen gemessen.



In einem Zug werden auf der 400 to 8l-
hydraulisch gesteuerten Ziehpresse die
hintere Karosse, die Vorderradschutz-
bleche und die Beinschilder der „Bella“
gefertigt.

Kontrollstelle der KS 601-Rahmen. Jeder
Rahmen wird auf Spur und Vorlauf mit
Lehren geprüft.





Die Räummaschine, die ebenfalls ölhdraulisch gesteuert wird, räumt gleichzeitig mit 3 Nadeln 15 Kupplungslamellen.



Zwei Teile der Vorderradschutzbleche, vorher durch Punktschweißen nur geheftet, werden auf der Rollnaht-Schweißmaschine zu einer völlig glatten Oberfläche verzugfrei zusammengeschweißt.



In der **Lehrlingsabteilung** werden unter bester Leitung erfahrener Meister und Ausbilder die jungen Lehrlinge in mehrjähriger Lehrzeit zu hochqualifizierten Facharbeitern ausgebildet, aus denen sich später die technischen Führungskräfte zusammensetzen.

Auf unserem Bild sehen wir den Lehrmeister im Kreis seiner Lehrlinge beim Studium einer komplizierten Zeichnung, aus welcher die vorteilhafte Bearbeitung eines Aluminiumstückes aus der Serie erläutert wird.





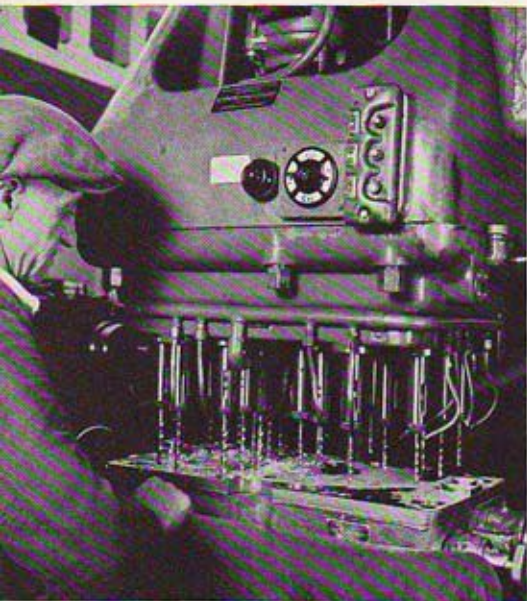
Übersichtlich, durch Fahrwege unterbrochen, stehen dicht beieinander die Bearbeitungsmaschinen. Um unnötige Transporte zu vermeiden und einen Fluß in der Arbeit bei gleichbleibenden Teilen zu erreichen, sind Fertigungsreihen angelegt, zum Beispiel Schwungscheiben-, Gehäuse- und Zylinderreihen.

In der Kundendienstschule werden jeweils in den Monaten September bis März die Zündapp-Händler des In- und Auslandes sowie deren Werkstattpersonal mit den neuesten technischen Erkenntnissen vertraut gemacht und in der Reparatur unserer Fahrzeuge geschult.

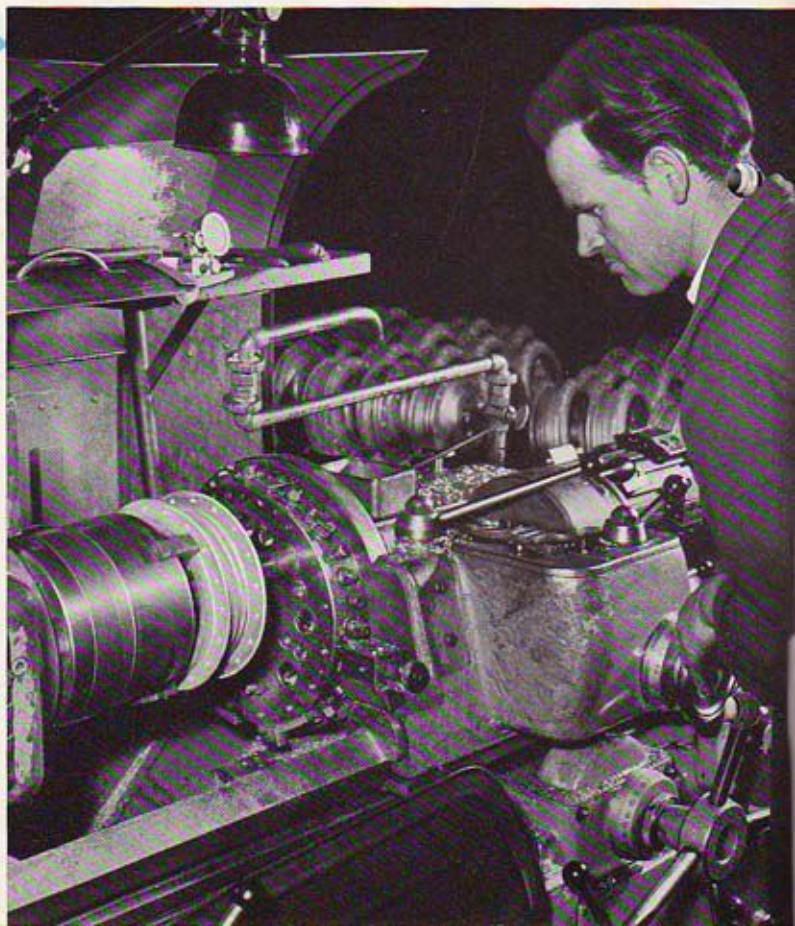
In freier Aussprache werden uns dabei die Wünsche der Händler und der Verbraucherschaft nahegebracht, die bei der Konstruktion neuer Typen nach Möglichkeit ihre Berücksichtigung finden.

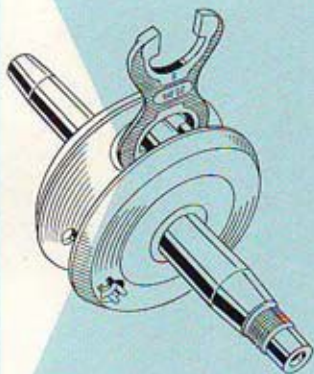


Auf der **Pirex-Revolver-Drehbank** wird die Achsbohrung der Motorrad-Bremstrommeln bearbeitet.

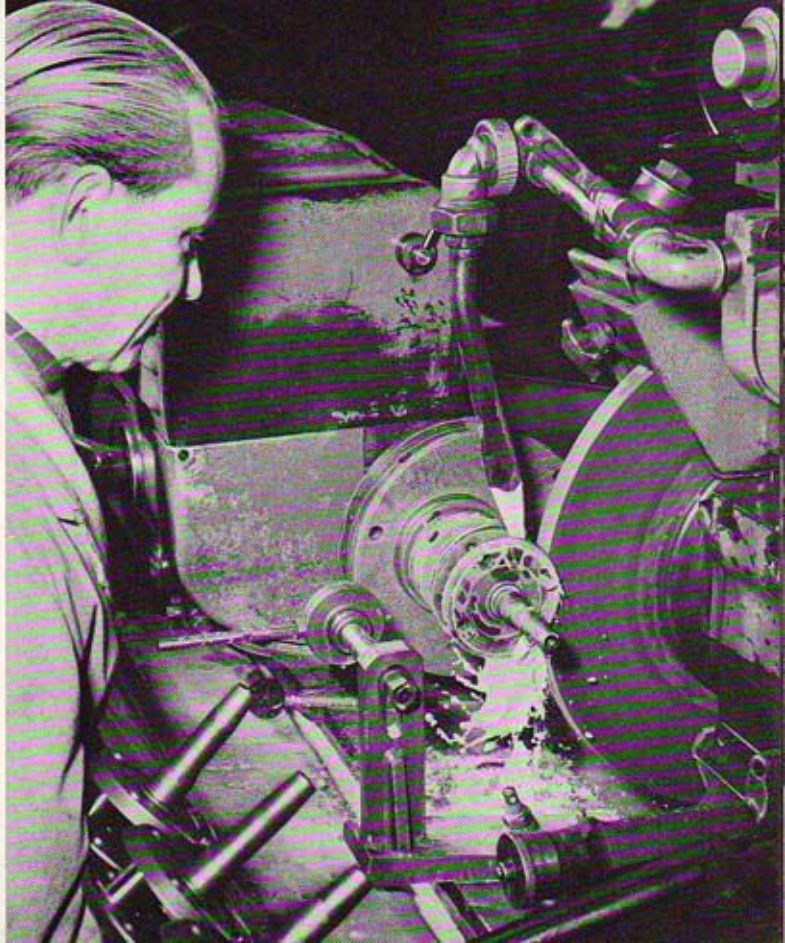


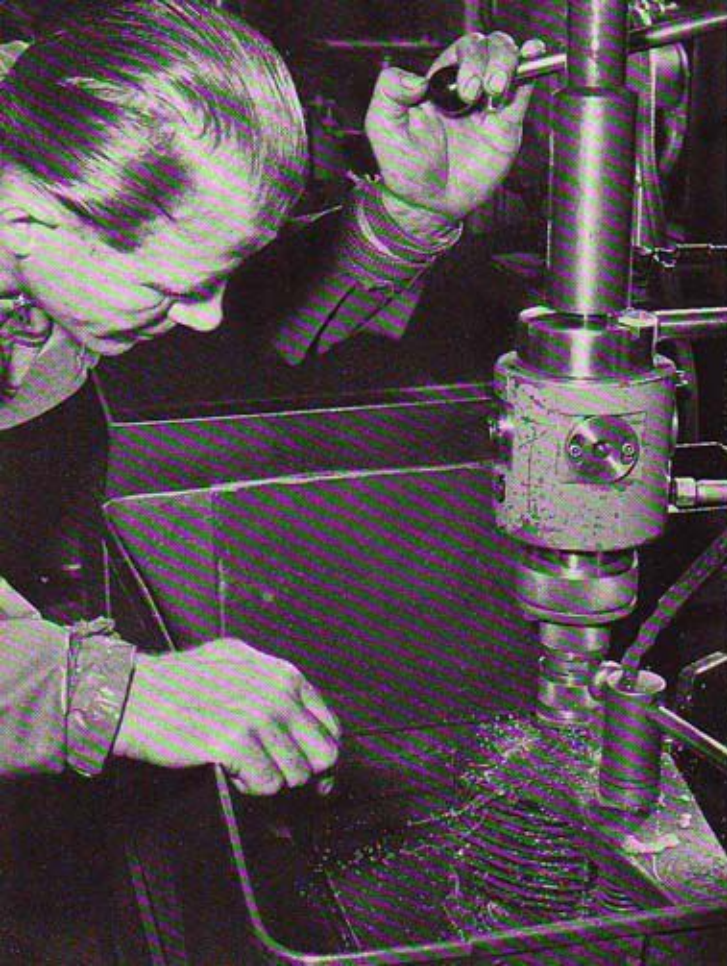
Hier die **Habersang-Zinzen-Mehrspindel-Bohrmaschine**, wo 20 Bohrungen gleichzeitig auf Maß gebracht werden.





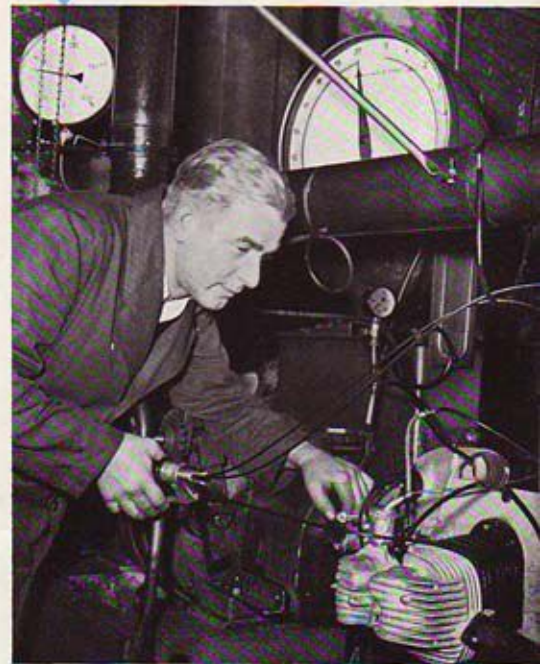
Es ist ein langer Bearbeitungsweg, bis die angelieferten Kurbelwellen fertig geschliffen werden. Unser Bild zeigt das Schleifen der Hubzapfen der **Kurbelwelle**, wobei Kurbelwelle und Schleifscheibe rotieren.



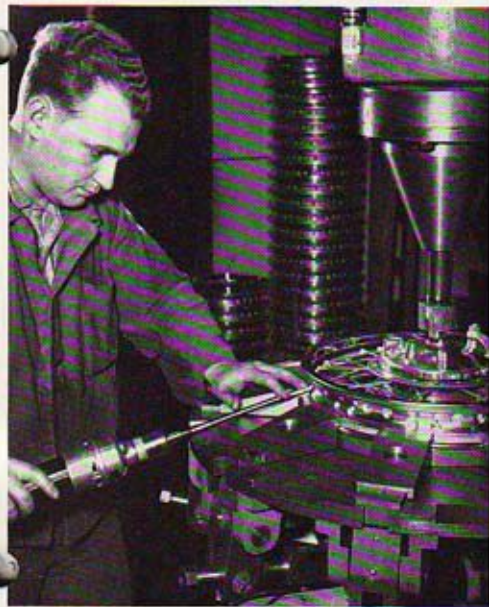


Hohnen der Zylinder: Die Hohnnähle arbeitet in oszillierender Bewegung. Am Ende der Hohnnähle befinden sich verstellbare Hohnsteine, die mit Petroleum benetzt werden. Dieser Hohnvorgang bringt die Zylinder auf genauestes Endmaß.

Auf dem Bremsstand wird ein Serienmotor, in diesem Fall eine KS 601, geprüft. (Drehmoment, Leistung, Benzinverbrauch.)

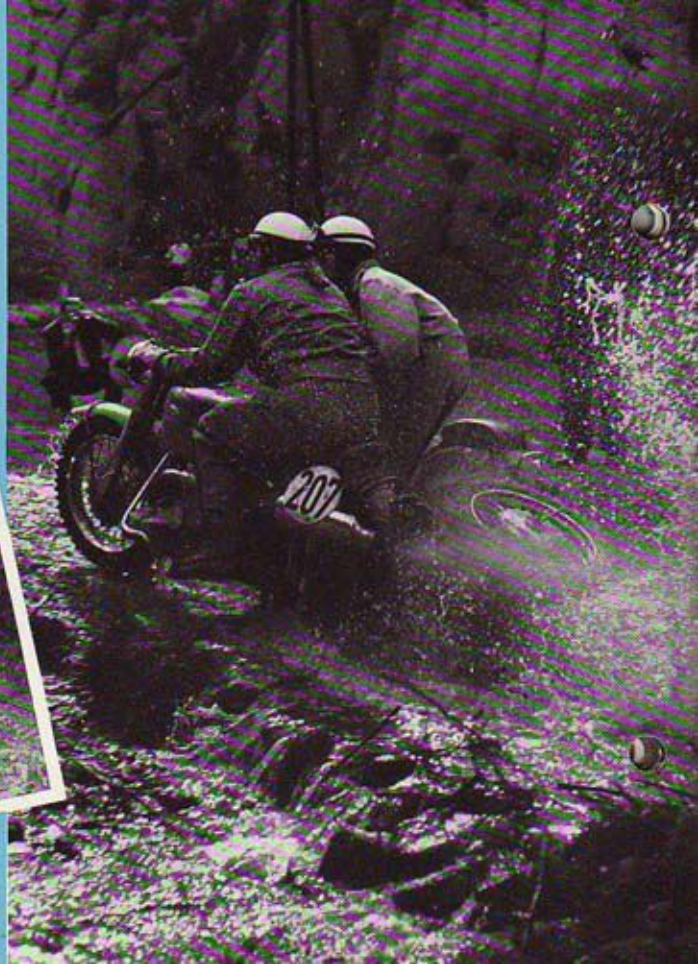
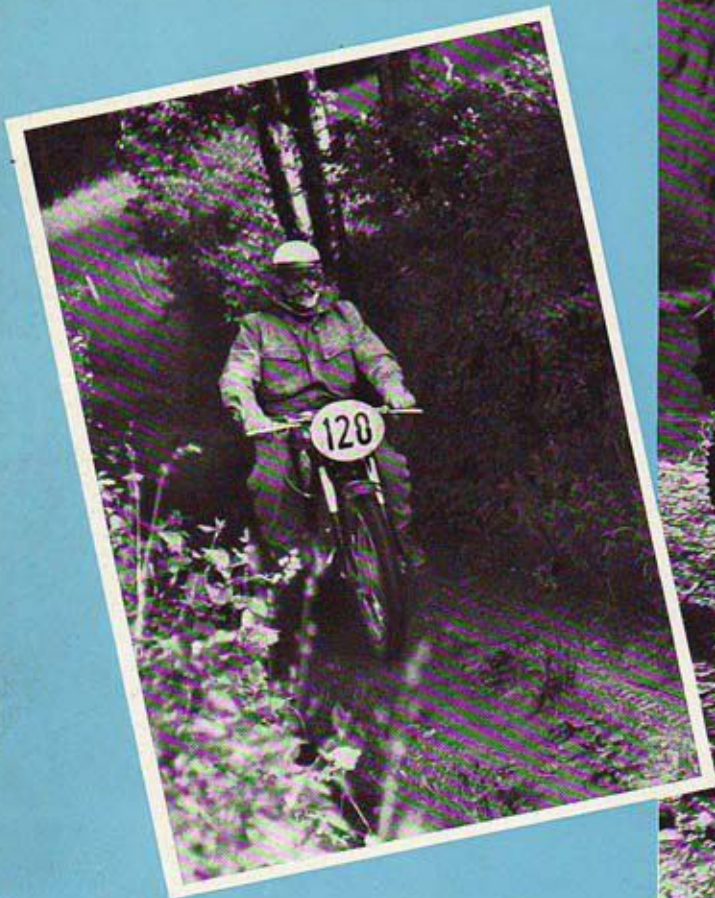


Ein vorher lose eingespeichertes Rad wird auf dieser äußerst rationellen Spezialmaschine auf einen rotierenden Tisch „zentriert“.



Die letzten Handgriffe am „Band“, dann geht „die schöne Bella“ auf die Rolle, wo sie vor dem Versand nochmals auf Herz und Nieren geprüft wird.







Eine erfolgreiche Bilanz

des Geländesports können die Zündapp-Werke aufstellen, die schon im Jahre 1922 bei 19 großen in- und ausländischen Wettbewerben 19 erste und 10 zweite Preise erringen konnten.

Gerade heute, nachdem die Anforderungen an Fahrer und Maschine erhöht wurden, rechtfertigen diese Leistungen besonders die Güte, Zuverlässigkeit und enorme Lebensdauer der Zündapp-Maschinen.

Zündapp - Sporterfolge von 1922 - März 1956

1637 Goldmedaillen

709 Silbermedaillen

184 Bronzemedailles

und andere hohe Auszeichnungen.



Der Deutsche Geländemeister 1955 in der Seitenwagenklasse über 350 ccm, Werner Ritter, Heilbronn, mit seinem Schmiermaxe A. Opel auf der „KS 601“.



Wir danken für Ihren Besuch

