

De opkomst en ondergang van Zündapp

Treurig en wat jaloers kijkt een fietsertje naar een glanzende Zündapp.



BERLIJN — Zündapp zal voor velen hier associaties oproepen met bulkschulvers, brylcreem, Dijkers en Pleiners en nog meer recente nostalgia. In Duitsland is het niet anders geweest, alleen waren het daar Raudi's, Rotzjungen en Raufbolde die met hun Mofa' menige binnenstad in de jaren zestig onveilig maakten.

Maar Zündapp is meer dan dat en in het Verkehrsmuseum in Berlijn is nog tot eind november een speciale tentoonstelling ingericht over de opkomst en ondergang van wat ooit de grootste motorfabrikant van Duitsland is geweest.

Voor de fabriek zelf was 1984 het einde van de rit en werden de machines voor 16 miljoen DM verkocht aan de Volksrepubliek China. Het perfect bijgehouden archief ging richting Berlijn en aan de hand van die gegevens heeft het museum een overzicht kunnen maken van de 67 jaar die de fabriek heeft gewerkt.

boess en Hans-Jürgen Felmy. Hele families verplaatsten zich per motorfiets naar de nieuwe ontdekte toeristische trekpleisters tussen Sylt en het Bodensee.

Op het motorcircuit haalde Zündapp vele wereldrecords en prijzen binnen zoals met de befaamde KS 50 uit het jaar 1964. Zelfs in het jaar van het faillissement in 1984 werd de Zündappmachine wereldkampioen in de motorklasse tot 80 cc.

In totaal heeft Zündapp drie miljoen tweewielers geproduceerd. Een paar keer heeft de motorfietsfabrikant gewaagd om zich op de automarkt te storten. De eerste keer was in 1931 toen de fabriek samen met de uitvinder van de Kever, Ferdinand Porsche, drie prototypes van de voorloper van de Volkswagen ontwikkelde. Neumeyer besloot echter onder druk van de wereldwijde economische crisis om de auto's niet in productie te nemen, waarna het succesvolste auto-

Behalve 40 motorfietsen en andere zaken is er ook nog de Janus te zien, het waarschijnlijk meest vreemde automobiel wat ooit geproduceerd is.

In 1917, met het einde van de Eerste Wereldoorlog in zicht, besloot de wapenindustriële Fritz Neumeyer samen met de Friedrich Krupp AG uit Essen de „Zünder- und Apparatenbau GmbH“ in Neurenberg op te richten. Aanvankelijk werden nog vooral ontstekingsmechanismen en slaghoedjes voor munitie gemaakt. Daarna volgden typemachines en auto-onderdelen.

In 1921 begon de firma met de bouw van het „Motorrad für Jedermann“ en de robuuste en goedkope motorfiets sloeg ook in als een bom. Vanaf dat moment besloot Zündapp zich voornamelijk toe te leggen op de productie van tweewielige motorvoertuigen. De wat duurdere K 800 en de KS 750 (met de aangedreven zijspan) werden eveneens succesvol.

Populariteit

Maar de echte grote populariteit van Zündapp brak aan in de jaren 50 toen in Duitsland de zon weer voor eeuwig leek te schijnen. De Groene Olifant werd in productie genomen, evenals de scooter Bella en de bromfiets Combinette die werden aangeprezen door jonge film- en schlagersterren als Peter Alexander, Connie Fro-

mobiel aller tijden aan zijn neus voorbij reed.

Enigszins potsierlijk was de tweede poging met de Janus. De motorfietsen raakten een beetje uit de mode omdat de zon in het na-oorlogse Duitsland niet altijd scheen en de regen er voor zorgde dat de bestuurder wel eens droog wilde reizen.

Het zou de ideale auto zijn geweest voor spookrijders omdat zowel de voor- als achterkant er hetzelfde uitzagen en de vier inzittenden met de rug tegen elkaar zaten. Na 6.900 exemplaren werd de productie gestaakt.

Zündapp heeft zich na de Tweede Wereldoorlog snel moeten omschakelen op de „vredesindustrie“ om de gedwongen afbraak te voorkomen. Het bleef daarbij niet beperkt tot motorfietsen en andere voertuigen. Grasmaaiers, bootmotoren en bovenal de naaimachine die aan de man werd gebracht met de spreuk „een kledingfabriek voor iedereen.“

De klap kwam echter in de jaren 70. Het ontwerp van de brom- en motorfietsen viel niet meer in de smaak en Zündapp vergat op te boksen tegen de modellen van de Japanse concurrentie die moderner en veel goedkoper waren. In 1984 bleef de fabriek zitten met een voorraad van 11.000 motorrijwielen en een schuld van 35 miljoen DM.