



Freitag, 25. Oktober 2013, BCM_25_10_147_Motorrad/ cg

Pressemitteilung

Mopeds in der Zeit des Wirtschaftswunders

Geschichte pur – die zeigt sich in der Sonderschau „Mopeds in der Zeit des Wirtschaftswunders“ der Bremen Classic Motorshow 2014, die von Freitag, 31. Januar bis Sonntag, 2. Februar in der Messe Bremen an den Start geht. „Wir freuen uns auf die neue Zusammenarbeit mit dem PS.Speicher, der unsere Sonderschauen bestücken. Die 24 Motorräder, die wir in der Sonderschau in der ÖVB-Arena zeigen, sind Exponate, die unsere Besucher erfreuen werden – ganz besondere und wirklich selten gesehene Mopeds und Kleinkrafträder“, sagt Frank Ruge, Projektleiter der Bremen Classic Motorshow. Die Sonderschau spannt den Bogen von den Fahrrädern mit Hilfsmotor aus der Gründungszeit der beiden deutschen Staaten nach dem zweiten Weltkrieg bis zu den motorradschnellen Kleinkrafträdern in der Mitte der 1960er Jahre. Gezeigt werden nicht nur Mopeds, sondern auch kleinere Maschinen der Adenauer-Zeit.

Hier einige der Highlights: Nach dem zweiten Weltkrieg machten die Besatzungsmächte genaue Vorgaben: Deutsche Zweiräder durften nur einen Hubraum bis 60 cm³ haben. 1947 entwarf der Konstrukteur Otto Lutz einen 58 cm³-Zweitaktmotor. Dieser leistete zwar nur ein PS, war aber so durchzugstark, dass er ohne Getriebe auskam. Gebaut wurde der Lutz-Motor bis 1954.

Kurze Zeit später - 1953 - entstand als Ergebnis eines Preisausschreibens der Name Moped aus MOTO und PEDale. Industrie und Gesetzgeber legten die technischen Rahmenbedingungen für Mopeds fest und bald stiegen die Verkaufszahlen für diese neue Zweiradgattung. Die meisten Kunden waren Radfahrer, die durch die Mopeds von der Mühsal des Tretens erlöst werden wollten. Sachs und ILO lieferten passende Moped-Motoren. So konnten auch Fahrradproduzenten schnell Mopeds liefern. Entsprechend baute auch das angesehene Fahrradwerk Heidemann in Einbeck ab dem Jahr 1955 Mopeds.

Nachdem 1956 die Gewichtsbeschränkung von 33 Kilogramm für Mopeds aufgehoben wurde, konnten diese stabiler und technisch und optisch ansprechender gebaut werden. Es entstanden Mopeds wie die Monza Supersport mit drei Gängen und zwei Sitzplätzen. Mit Sportmopeds im Stil italienischer Sportmotorräder konnten betuchte junge Moped-Freunde vor den Milchbars Eindruck schinden. Der Trendsetter war die Mars Monza Super Sport, deren Produktion 1958 von der Traditionsmarke Gritznier übernommen wurde. Die Monza war zwar mit 40 km/h nicht schneller als andere Mopeds, erfüllte aber im Fahrverhalten und im Design die Träume junger Männer besser als alle anderen Mopeds, die damals angeboten wurden.

Mit wachsendem Wohlstand kauften immer mehr Menschen Automobile statt Mopeds oder Motorräder. Zweirad-Hersteller hofften vergeblich, ihre Kunden mit zweirädrigen „Straßenkreuzern“ zu behalten. So entstanden bei der Zweirad Union, unter deren Dach seit



1958 DKW, Express und Victoria firmierten, 40 km/h schnelle Mokicks und Kleinkrafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Mit reichlich Blech, viel Chrom und schnittigen Kanten versuchte die Zweirad-Industrie, die Formensprache damals aktueller Autos zu kopieren. Dieser Aufwand erhöhte die Preise und die gekaufte Prächtigkeit konnten die stolzen Besitzer im Alltag nur mit viel Pflege erhalten. Die elegante Hummel Super belegt diesen Trend und auch sein Scheitern – nur wenige Exemplare wurden damals verkauft. So ist dieses luxuriöse Modell heute eine Sammlerrarität – zu sehen auf der Bremen Classic Motorshow. Das gleiche Fahrzeug gab es nicht nur in zwei Leistungsklassen, es wurde auch weitgehend identisch unter den jeweiligen Labels der drei Marken der Zweirad Union gebaut.

Ab Ende der 1950er Jahre entschieden sich fast nur noch ganz junge Fahrer für neue Motorräder. So waren damals die ungedrosselten 50 cm³ Motorräder – im Amtsdeutsch lieblos Kleinkrafträder – der Rettungsanker für die Industrie. Bei der Zweirad Union in Nürnberg entwickelte der ehemalige DKW-Entwickler Franz Ischinger mit der Victoria TS159 für viele Kenner eines der formschönsten Kleinkrafträder. Mit fünf Gängen und Doppelschleifenrahmen fuhr die über 80 km/h schnelle TS 159 vielen Konkurrenten davon. Mit einem Einschlüssel-System, dem großem Tank und einem Kettenkasten bot sie auch Komfort. Doch das Rennen bei den Kunden machten Hercules, Kreidler und Zündapp.

Die Bremen Classic Motorshow öffnet vom Freitag, 31. Januar bis Sonntag, 2. Februar in allen Hallen der Messe Bremen von 9 bis 18 Uhr. Die Tageskarte kostet 15 Euro. Mehr Infos auch unter www.classicmotorshow.de.

(4.448 Zeichen inklusive Leerzeichen)

Weitere Informationen für die Redaktionen:

MESSE BREMEN

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Christine Glander, Tel. 04 21 / 35 05 - 2 69, Fax 04 21 / 35 05 – 4 45

E-Mail: glander@messe-bremen.de; Internet: www.messe-bremen.de