



„Münch Mammut“

Friedel Münch und sein beachtliches Lebenswerk Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), Archiv Jürgen Kießlich (2)



Friedel Münch – der Chef, Konstrukteur und Erbauer

Der Hesse Friedel Münch aus Nieder-Florstadt war nicht nur ein äußerst begabter Kraftfahrzeugmechaniker, er war ein von ständiger Leistungsbesessenheit mit hohen technischen Fachwissen und Ideenvielfalt ausgestatteter Tüftler und Erfinder. Er war der Konstrukteur, Mechaniker und Erbauer der noch heute gesuchten und begehrten Münch-Mammut-Maschinen.



Das Urmodell der Münch im Frühjahr 1966

Motor des NSU „Prinz“ 998 cm³ 55 PS

Die Ur-Münch von 1966

Am 6. Februar 1927 wurde er in Dorn-Assenheim geboren. Noch während des Zweiten Weltkrieges brachte er seinen Schulabschluss unter Dach und Fach. Im Anschluss erfüllte er mit Bravour seine Lehrzeit als Kraftfahrzeugschlosser mit Auszeichnungen. Noch vor Kriegsende wurde er, 18-jährig, zur Luftwaffe in den technischen Bereich eingezogen. Danach machte er sich sofort selbstständig, die Gelegenheit bot sich auf dem Betriebsgelände des Vaters in Nieder-Florstadt.

Sein Vater betrieb als Meister eine Horex-Vertretung, klar, dass hier die Gene ihren Niederschlag fanden und der Heranwachsende sich

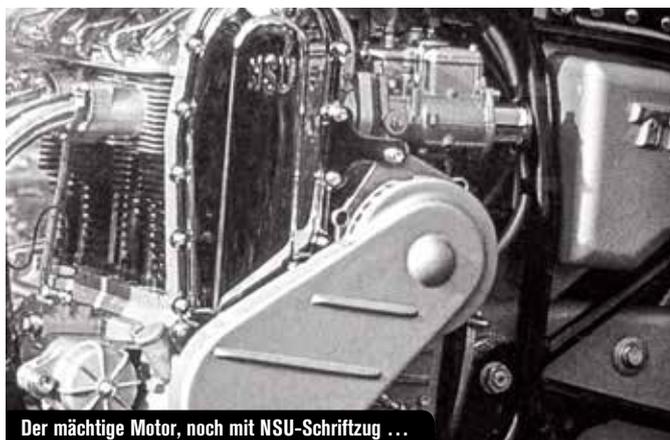
selbst mit der Marke Horex eng identifizierte.

So hart wie die Startzeit auch zu jener Zeit war, aber so gut lernte er, aufgrund der totalen Mangelwirtschaft in den ersten Nachkriegsjahren auch das perfekte Improvisieren. An einer Horex S 5 mit 500 cm³ begann er „zu üben“ und zu frisieren. Tatsächlich stand er 1948 mit seiner Horex in Hockenheim am Start, mit einem sensationellen Rundenschnitt von 148 km/h erregte er viel Aufsehen. Der Stoßstangenmotor war mit Friedels Tuning absolut überfordert und kollabierte. Trotzdem versuchte und frisierte er fleißig weiter. Lehrgeld bezahlte er dabei genügend, aber auf der Habenseite standen gesammelte Erfahrungen. Diese waren ihm bis an sein Lebensende am 27. April 2014 von großem Nutzen.

Da mit dem Stoßstangenmotor die Leistungsgrenze erreicht war, konstruierte und fertigte er einen Doppelnockenkopf mit dem Antrieb über eine Königswelle. Nicht nur dass mit der „Münch Spezial“ Erfolge erreicht wurden, im nahen Bad Homburg, dem Stammsitz von Horex, wurde man auf den jungen Techniker und Heißsporn aufmerksam. Da er wegen eines Rennunfalls diese Ambitionen einstellen musste, heuerte er bei Horex in der Versuchs- und Rennabteilung an. Dort war er maßgeblich an der Entwicklung erfolgreicher Modelle beteiligt. Der Viertakt-Twin der Horex Imperator mit einer obenliegenden Nockenwelle bot sich als Basis für einen gut gehenden Rennmotor an. Den Hubraum auf 500 cm³ erweitert und gängige Tuningtricks angewendet machten aus dem sportli-



So sahen wir die 1200 TTS 1972 in Melnik



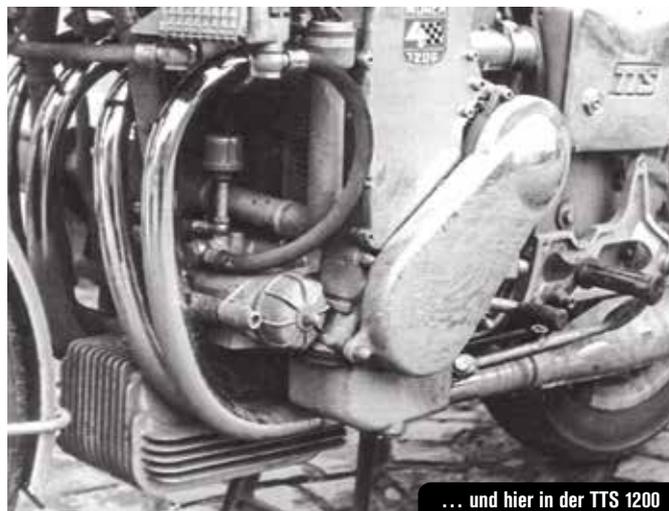
Der mächtige Motor, noch mit NSU-Schriftzug ...

chen Serienmotor einen schnellen Horex-Rennmotor. Als das Stammhaus 1956 die Tore schloss, kaufte Friedel Münch die komplette Fertigungseinrichtung für die Motoren sowie einen noch vorhandenen Ersatzteilstock auf und war nun selbst bestens für die Ausführung der eigenen Ideen gerüstet. Seine Ambitionen, einen eigenen Vierzylindermotor zu entwickeln, konnte er jetzt störungsfrei in die Tat umsetzen. In Friedberg-Ossenheim betrieb er später eine Werkstatt mit Verkauf. In Bad Homburg gab es vor Jahren bereits ein angedachtes Projekt für einen Vierzylinder, der findige Tüftler kombinierte Teile zweier Aggregate der Imperator zu einem Reihenvierzylinder mit Erfolg. Einen neuen Motorblock entwarf er selbst. Aus ohc wurde dohc und weitere erfolgreiche Veränderungen ließen einen leistungsstarken neuen Motor entstehen. Kein geringerer als der spätere Weltmeister Klaus Enders fuhr erfolgreich mit dem Aggregat im Gespannrennsport, auch Helmut Fath experimentierte damit. Letztendlich setzte Horst Owesle auf der „Münch-4“ mit dem Sieg in der WM 1971 dem Schaffen des begnadeten Technikers die Krone auf. Zwischendurch erreichte er 1964 mit der Konstruktion einer hervorragend funktionierenden Duplexbremse für den Einsatz im Rennsport ebenso für großes Aufsehen.

Die Auftragslage für den emsigen Unternehmer war gut, viel besser als im Allgemeinen auf dem deutschen Motorradsektor. International waren die Japaner stark im Kommen. In Deutschland setzte BMW die Boxer ab. Trotzdem fehlte die Auswahl für interessierte Abnehmer, nicht jeder wollte sich mit dem bajuwarischen Boxer in der Freizeit vergnügen. Friedel Münch sann nach einem außergewöhnlichen Motorrad seiner Wünsche. An seinem Vierzylinder hatte er ja

stets weiterentwickelt, aber er wollte mehr. Größer, stärker, schneller, gespanntauglich und eben etwas ganz Besonderes sollte „sein“ Motorrad werden.

Automotoren in ein Motorrad einzubauen war schon lange nichts Neues mehr, auch er wollte aus verschiedenen Gründen diesen Weg gehen. Da er von Beginn auf mindestens 1.000 cm³ ambitioniert war, fiel sein Augenmerk auf das Aggregat aus dem NSU „Prinz“. Der noch „taurische“ luftgekühlte 1.000-Kubiker-Vierzylinder-Reihenmotor brachte 50 PS Leistung an die Räder, und das sollte (vorerst) für den emsigen Tüftler ausreichend sein. Dass Münch auf keinen Rahmen eines fertigen Produktes der vorhandenen Firmen für seine Neuentwicklung Zugriff nahm, entsprach seinem Ehrgeiz und natürlich auch seiner hervorragenden technischen Begabung und Erfahrung. Getreu seinem Ego „nichts ist unmöglich“ konstruierte und fertigte er seinen Rahmen für seine Entwicklung. Eigentlich sollte und musste es der klassische und unterdessen bewährte Doppelschleifenrahmen werden. Aus Edelstahlrohren fertigte er die Rah-



menkonstruktion. Natürlich griff er auf keine Fertigteile für Schwinge, Gabelrohre und -brillen, Stoßdämpfer etc. zurück – selbst ist der Mann. Alle Teile mussten neu gefertigt werden. Um bereits in der Entstehung einem möglichst optimalen Gewicht des entstehenden Brockens Rechnung zu tragen, ließ er einen beträchtlichen Anteil der benötigten Rohlinge aus Elektron gießen.

Aufgrund freundschaftlicher Kontakte zu „Klacks“, die beiden Experten trafen sich gelegentlich bei Rennveranstaltungen, rief er diesen im Februar 1966 an und teilte ihm mit, das Motorrad ist fertig. Du kannst kommen und das Motorrad fahren. Am 28. Februar war Ernst Leverkus der erste Fahrer des gewaltigen Vierzylinders. Er erzählte zuhause von dem Erlebnis, er schilderte es als gewaltig. Inge, Klackses Frau, sagte, das ist mehr als ein Elefant, das ist ein Saurier, die anwesende Oma ergänzte mit der Bemerkung, das ist ein Mammut. Somit war ein Name gefunden worden, allerdings war diese Bezeichnung bereits markengeschützt, und Münch nannte sein Werk „Münch-4“. Trotzdem hat die Maschine bis heute diesen Namen, wenn auch inoffiziell, behalten. Endlich, am 3. März 1966, fand die erste öffentliche Präsentation statt. Der Erbauer wählte aus Gründen der Ehre den Geburtsort des eigentlichen Motors, das Stammhaus von NSU in Neckarsulm aus. Unter Anwesenheit von Mitgliedern des Direktorenkollegiums. Werksangehörigen und Sportprominenz wurde das Geheimnis gelüftet. Dabei war auch der mehrfache Deutsche Meister im Gelände-Gespannsport Werner Sautter.

Fortsetzung folgt

Bücher

AWO – Die Geschichte einer Legende



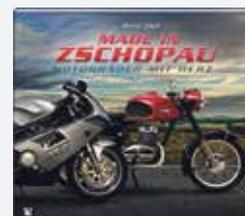
34,- Euro

DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info