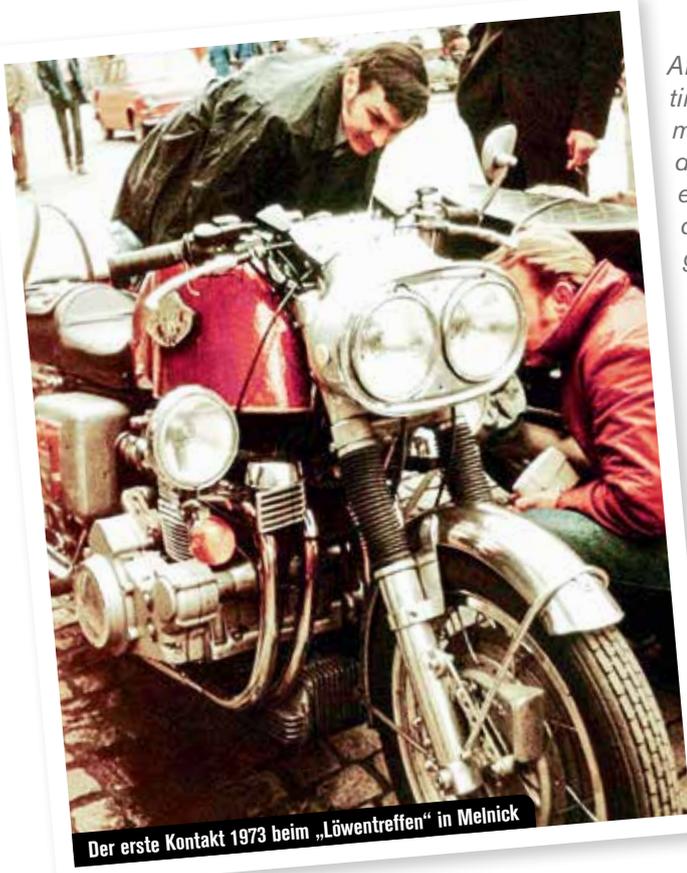


„Münch Mammut“

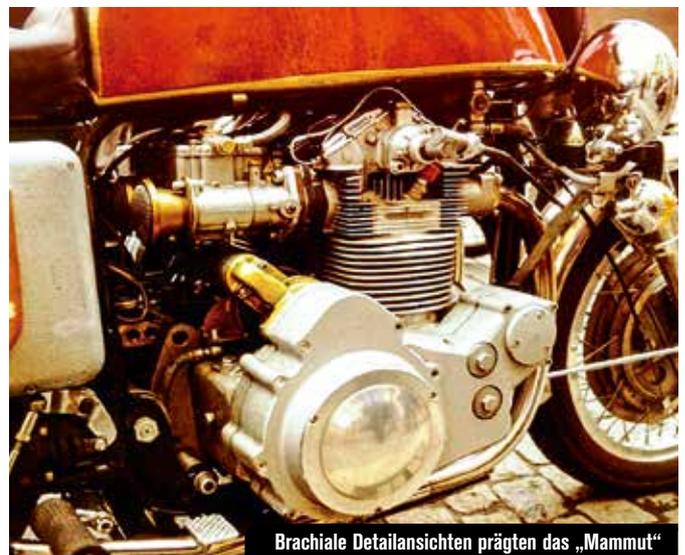


Teil 2: Friedel Münch und sein beachtliches Lebenswerk Text: Jürgen Kießlich | Fotos: JK Archiv (1), Jürgen Kießlich (5)



Der erste Kontakt 1973 beim „Löwentreffen“ in Melnick

Als wir 1992 im Kochertal in Braunsbach zum bekannten Oldtimertreffen waren, präsentierte „Klacks“ den Altmeister Sautter mit dem Meisterschafts-Gespann auf der Bühne. Später standen wir gemeinsam staunend vor einer Münch, dabei begann ein interessanter Dialog: Klacks zu Sautter: „Mööönsch, weißt du noch 1966 in Neckarsulm ...“, somit wurden wir Ohrenzeugen dieser historischen Begebenheit.



Brachiale Detailansichten prägten das „Mammut“

Dass der NSU Motor nicht „eins zu eins“ in der Münch zum Einsatz kam, ist wohl logisch. Der Meister hatte da schon kräftig Hand angelegt und vieles verändert. Nicht nur, dass er dem luftgekühlten Motor das Gebläse und die Masse der riesigen Schwungscheibe minimierte, dafür rüstete er den Ansaugtrakt mit zwei gut funktionierenden Doppelvergäsern der Firma Weber auf. Die ursprüngliche Blechölwanne wurde von einer Neuanfertigung aus Elektron ersetzt und, und, und ... Das äußere Bild der Neuschöpfung war gewaltig und respekt einflößend, aber forderte auch gleichzeitig hohe Anerkennung vor der Leistung seines Schöpfers. Dass auch hier die bereits berühmten Münchbremsen in beiden Rädern zum Einsatz kamen, allerdings spezifisch modifiziert, war nicht verwunderlich. Das Hinterrad war mit kurzen, vier Millimeter dicken

Speichen ausgestattet, das sollte sich aufgrund zu hoher Antriebsleistung nicht bewähren und wurde bereits nach 500 Kilometern auf fünf Millimeter Durchmesser geändert. Auch das blieb nicht ohne Probleme, und Münch entwickelte später ein kompaktes Rad aus Elektron mit integrierter Bremse. Die vier Endrohre der Dämpfer erinnerten noch stark an die Marke Horex und waren nur beim Urmotomodel vorbanden. Dieses war bereits vor seiner Fertigstellung an den Rennfahrer Jean Murit nach Frankreich verkauft worden. Dass Münch bereits zur Präsentation seiner Neuschöpfung Veränderungen für weitere Exponate in das Auge gefasst hatte, dürfte wohl klar sein. Es ging gleich weiter mit der Fertigung, besser mit der Einzelfertigung der Kleinserie. Der modifizierte „Prinz TT“-Motor mit 1.100 cm³ und 55 PS Leistung kam für zwei Jahre in ca. 30 Exemplaren zum Einsatz. Wie be-

reits erwähnt, war die auffälligste Veränderung am Nachfolgemodell Münch-4 das gewaltige, kompakte Hinterrad mit der integrierten Duplexbremse mit 250 mm Trommeldurchmesser. Die vier Endrohre waren auch nicht mehr vorhanden, dagegen zierten jetzt zwei gut proportionierte Endschalldämpfer der 4-in-2-Auspuffanlage die Maschine, noch nicht diese gewaltigen „LKW-Dämpfer“ heutiger Hubraumkolonnen. Eine weitere, wegweisende Neuerung zierte die Hinterpartie der Münch. Der Tüftler präsentierte erstmalig einen geschlossenen Schwingenarm, in welchem sich die Antriebskette geschützt und wartungsarm im Öl bewegte. Wesentlich verändert wirkte die Vorderpartie der Maschine aufgrund des gewaltigen Doppelscheinwerfers, natürlich waren die Einsätze im edelsten Gehäuse aus Elektroguss eingebettet. Ebenso voluminös gestaltete der Meis-

ter das gesamte Heckteil der Maschine aus Elektron. Die Einheit beherbergte nicht nur den Sitz-



Der bullige Tank passte zum Gesamtbild der Münch 4, TTS 1200

bankunterbau, sondern auch die komplette Radabdeckung mit den Seitenkästen daran, in ihnen waren die Batterie sowie Teile der Elektrik und Werkzeug untergebracht. Als man die Maschine im Herbst 1966 auf der IFMA in Köln bestaunen durfte, war auch das kompakte Gehäuse des Primärantriebs auffallend, in welchem sich die vergrößerte Kupplungseinheit und auch der dazu gekommene E-Starter verbargen. Damit war auch das Aussehen des „Mammut“ für die weiteren Jahre geprägt. Der Preis für den 260-kg-Brocken war mit 6.500 DM benannt. Aber auch die Beschleunigung war für den Muskelprotz äußerst beachtlich. In 4,5 Sekunden auf 100 km/h zu donnern lockt heute keinen mehr vom Sessel, aber vor 50 Jahren war das schon toll.

Das Jahr 1968 brachte für Friedel Münch eine völlig neue Konzeption seiner Münch-Fertigung. Er lernte den Amerikaner Floyd Clymer kennen, seines Zeichens Verleger und Motorradnarr. Clymer wurde Geschäftspartner bei Münch, und sie forcierten den Umzug der Firma nach Ossenheim in eine rekonstruierte Schmiede. Hier begann die neue Ära der überarbeiteten „Boliden“. Die Münch-Gabel wurde durch ein speziell angepasstes Produkt der Edelschmiede Rickman ersetzt. Da sowieso von Maschine zu Maschine Veränderungen erfolgten und Kundenwünsche einfließen durften, war es auch kein Problem die Kraftstofftanks in Form und Volumen diesen Wün-



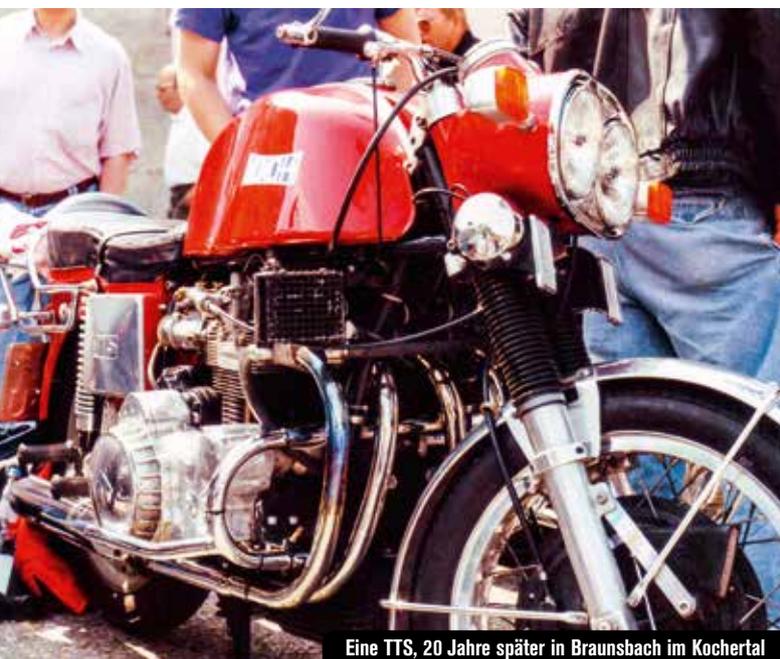
Zwei „Welten“ nebeneinander, technisch und politisch

schen anzupassen. Dafür war extra ein Spezialist von Hoske nach Ossenheim umgesiedelt und fertigte die Tanks von „Filigran“ bis „Spritfass“ mit 45 Litern. Aufgrund des kompetenten Motortunings und der Hubraumanhebung auf 1,2 Liter war auch die Leistung auf 88 PS gewachsen. Das Logo hatte sich auch geändert und lautete jetzt auf Münch 1200 sowie die Zusatzbezeichnung TT und TTS auf den Seitendeckeln. Der Absatz auf dem Markt stieg an, aber wegen einer schweren Krankheit Clymers wurde der Amerikaner Georg Bell der neue Teilhaber, und in Altenstadt wurde eine neue Münch-Fabrik errichtet. Auch hier wurde wieder modifiziert. Wesentlich war die Neuentwicklung der Kupplung. Der Verkauf begann trotz allem zu stocken, und tatsächlich musste die Firma 1971 Konkurs

anmelden. Ein schwerer Schlag für den genialen Schrauber. Bell ließ den Meister auf seinen Sorgen sitzen und trennte sich von ihm. Münch fand aber in dem Fabrikanten K. Klein (Verpackungsfirma Hassia) einen neuen Partner, und die Probleme schienen gebannt zu sein. Wieder flossen neue Ideen in die Weiterentwicklung, wesentlich verändertes Heck, auf Wunsch Einfachscheinwerfer und auf 1.300 cm³ erhöhter Hubraum. 1973 hatte die TTS 88 PS und die TTS-E (Einspritzer) knappe 100 Pferde unter der Haube. Die Boliden gingen bis 27.000 DM über den Tisch. Die Zusammenarbeit mit Hassia ging 1973 auch wieder in die Brüche, und ein neuer Partner, der Frankfurter Henke, erwarb die Konkursmasse. Friedel Münch wurde zum Geschäftsführer „degradiert“, selbst die Namensrechte nahm Henke an sich. Die Henke-Münch war nicht mehr die echte Münch, am stärksten hatte mit Sicherheit ihr Begründer darunter zu leiden. 1984 wechselte die Firma noch einmal den Besitzer, bis dato waren weit über 400 der begehrten „Brummer“ verkauft worden.

Münch selbst gründete 1977 in Nidderau-Erbstadt die Firma Motorrad-Horex-GmbH und arbeitete weiter an seinen „Träumen“. Er stockte unermüdlich auf, selbst nach der gewaltigen „Titan-1800“ setzte er einen letzten monumentalen Baustein mit der „Friedel-Münch-Titan 2000“ auf sein Lebenswerk.

Am 27.04.2014 schloss der nimmermüde Enthusiast in Florstadt seine Augen. Sein Erbe wird weiter leben, und die Herzen der Bewunderer werden beim Anblick der „Mammut“ bebem.



Eine TTS, 20 Jahre später in Braunsbach im Kochertal

MOTORSPORT unterm Weihnachtsbaum

BÜCHER

AWO

Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

DIE CECHIE – BÖHMERLAND-MOTORRÄDER

Das legendäre technische Erbe eines deutschen Kraftfahrzeugpioniers



9,90 Euro

SOWJET. MOTORRÄDER

Zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

DKW

Motorradsport 1920 - 1939



19,- Euro



Bestellung unter
www.top-speed.info