



Voll aufgerüstetes KS Gespann eines Zittauer Sammlers



BMW R 75 ,Großschönau 2008

Die schweren deutschen „Wehrmachtsboxer“

Teil 1 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich Archiv (1), Wieland Fischer privat (1)



1970 in Meerane, BMW R 75



Zündapp K 750 bei der Wehrmacht

Die großen Seitenwagenspanne von BMW und Zündapp sind nicht nur in Oldtimerkreisen bereits seit Jahrzehnten zu raren und teuren Sammlerstücken und auch nicht nur in der originalen „zivilen“ Ausführung, sondern eher noch unter den Militaria-Freunden zu Legenden avanciert.

Ein paar Gedanken zur Historie; das deutsche Heereswaffenamt erließ 1937 einen Entwicklungsauf-

trag zur Vorstellung eines über-schweren Seitenwagenspannes. Daran beteiligten sich die Firmen BMW und Zündapp an dieser Ausschreibung, beide Hersteller hatten bereits auf dem Gebiet Erfahrungen gesammelt. In München wurde das Modell R12 als Grundlage zur Erweiterung mit dem Motor der R 71 gewählt. In Nürnberg hatte die Firma langjährige Erfahrungen bei

der Produktion gesammelt und bereitete für die Ausschreibung das Modell K 750 vor. Beide Fahrzeuge wurden getrennt entwickelt und getestet. Bei BMW wurde am Motor aus der Reihe R 71 gearbeitet, es gab erhebliche Überhitzungsprobleme, so dass ein neues Konzept entwickelt werden musste. Im Ergebnis erfüllte dieser Motor nicht den Qualitätsstand des Nürnberger Produktes. Die Heeresführung wollte die Übernahme des Motors von Zündapp für BMW offerieren, stieß aber damit auf Widerstand der Bayern. Ergo wurden beide Varianten in Auftrag zur Entwicklung gegeben, aus wirtschaftlichen, wie auch militärstrategischen Gründen wurde die Weisung erteilt, dass bei beiden Produkten ab April 1940 zumindest ein Anteil von 70% an gleichen Einzelteilen bei beiden Modellen hergestellt werden musste. Betrachten wir erst einmal die Grundparameter der BMW R 75 wie folgend dargestellt:

Der Motor mit der Bezeichnung 275/2 war als luftgekühlter Viertakt-Zweizylinder-Boxer mit 745 cm³ Hubraum, bei quadratischem Hub von 78 mm und einer Leistung von 26 PS bei 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle ausgelegt, er wurde oben gesteuert (ohv). Der Drehmomentverlauf wurde auf den Betrieb mit Beiwagen abgestimmt. Die Verdichtung wurde mit 5,8:1 angegeben, dadurch bedingt kann der Motor auch mit minderwertigeren oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Die Kraft-

stoffgemisch Versorgung erfolgte mit 2 Graetzin Vergasern des Typ SA 24/1+2. Über einen Noris Magnetzünder ZGa2 wurden die W 225 T1 Bosch Zündkerzen versorgt. Während in Eisenach die Kurbelwelle mit robusten Kugellagern ausgestattet war nutzte man bei Zündapp Nadellager, bevor später auf Gleitlager umgerüstet wurde. Das Schaltgetriebe verfügte über vier Vorwärtsgänge, sowie einen Rückwärtsgang, geschaltet wurde wahlweise per Hand bzw. Fuß. Der erste bis dritte Gang konnte separat zusätzlich für das Gelände untersetzt geschaltet werden. Die Kraftübertragung zum Hinterrad erfolgte ebenso wie zum Seitenwagenrad per Kardanwelle. Außerdem bestand die Möglichkeit über die Differenzialsperre, um weitere Verbesserung der Fahreigenschaften im Gelände zu ermöglichen. Die maximale Geschwindigkeit wurde im Test zwischen 90 und 100 km/h benannt, sowie die minimale Geschwindigkeit mit 4 km/h. Der Kraftstofftank beinhaltet ein Volumen von 24 Litern. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch auf der Straße wurde mit 6,3 l pro 100 km ermittelt und im Gelände mit 8,5 l beziffert.

Das Vorderrad verfügte über eine Teleskopgabel, der hintere Rahmenteil war ungefedert und der Seitenwagen besaß eine Schwingachse, sowie Blattfederung. Das Vorderrad wurde per Seilzug und das Hinterrad hydraulisch abgebremst. Für den speziellen Einsatz war der Austausch der Laufräder mit 250 mm Trommeldurchmesser und der Reifendimension 4.50 x 16 Zoll untereinander sehr güns-



2007 Großschönau, aus „Böhmen“ Zündapp K 750

tig. Modern gestaltet war die automatische Zündverstellung. Die hohe Zuladmöglichkeit der Maschine, einschließlich drei Soldaten mit Bewaffnung, war für den militärischen Einsatz sehr wertvoll, die Gesamtmasse ging über das Gewicht einer halben Tonne hinaus, 400 kg Masse des Gespanns sowie eine Tragfähigkeit von 270 kg. Stauraum gab es im Seitenwagen, das Ersatzrad befand sich am Heck und am Bug eine Lafette für das Maschinengewehr MG 42, bzw. MG 35. Beim Vergleich der technischen Daten sind beide Maschinen relativ gleichwertig. Auch besteht die Möglichkeit verschiedene Bauteile untereinander auszutauschen, was insbesondere im militärischen Einsatz sehr wertvoll ist. Die Spurweite von 1.118 mm war der guten Geländegängigkeit angemessen. Der wohl wesentliche Unterschied, vom Motor erst einmal abgesehen, ist die Rahmenkonstruktion. BMW verwendet die bewährte mehrteilige, geschraubte Rohrrahmenvariante mit einer zusätzlichen Stütze bis zur Oberseite des Getriebes. Zündapp verwendete bei der KS 750 den erprobten Kastenrahmen. Bei der Betrachtung der Kraftübertragung besitzt die KS nur einen

zusätzlichen Geländegang. Beide Modelle verfügten über einen Einheitsprotzhaken zur Mitführung eines Anhängers bzw. einer leichten, gezogenen Waffe. Wie bereits erwähnt, verfügten beide Firmen über umfangreiche Erfahrungen im Beiwagenbetrieb. So fiel die Wahl für beide Modellvarianten auf das bewährte Steib Produkt, da die „Boote“ baugleich sein sollten, wurde ab 1943 der blattgefederte BMW-Steib-Beiwagen BW 286/1 auch bei Zündapp unter der Bezeichnung BW 43 angehängt. Wesentlich ist der Radantrieb durch das Sperrdifferential. Durch ein geringeres Drehmoment am Seitenwagenrad von nur 30 % gegenüber dem Hinterrad der Maschine von 70 % ergibt sich ein einwandfreier Geradauslauf ohne zusätzlichen Kraftaufwand für den Fahrer. Die eigentliche harte Bewährungsprobe für die Gespanne erfolgte im „Russlandfeldzug“, hier wurden sogar für den eiskalten Winter Handwärmer angebaut. Um den häufig auftretenden Motorschäden 1941/42 entgegen zu wirken, wurde der Luftfilter nach oben unter eine helmartige Abdeckung auf den Tank verlegt, denn dieser

wurde im harten Geländeeinsatz mit Schlamm und Dreck gefüllt, somit war die Motorschmierung nicht mehr gewährleistet.

Anfangs war eine produzierte Stückzahl von 18.000 Stück für BMW benannt worden, nach Einstellung der Produktion im Jahr 1944 waren letztlich 16.510 Stück zum Preis von 2.630 Reichsmark für die Wehrmacht ausgeliefert worden. Der Produktionsanlauf war im Juni 1941 und wurde im Oktober 1942 in das Werk Eisenach umgelagert.

Wer hätte wohl geglaubt dass 1951 noch einmal in der DDR an diese „Legende“ erinnert werden sollte?

Der Generalinspekteur Heinz Hoffmann, Chef der Kasernierten Volkspolizei der DDR, sie war der Vorläufer der Nationalen Volksarmee, diese wurde am 1. März 1956 gegründet, erteilte seinem Stellvertreter für Technik 1951 die Weisung einen Befehl an die Industrie zu formulieren um ein schweres Seitenwagenspann für den Einsatz bei den Streitkräften zu entwickeln. Bis dahin kamen zeitlich zurückliegend noch einzelne Fahrzeuge der deutschen Wehrmacht bei der KVP zum Einsatz, die schnellstmöglich durch Technik der Sowjetarmee in Form der „Molotow“ ausgewechselt wurden. Der Befehl das „Geheimprojekt“ zu realisieren ging 1951 über die Zentrale Entwicklungsstelle für Militärtechnik der DDR nach Eisenach an das ehemalige BMW Werk, wohl schon unter Betracht der Tatsache, dass da bis 1944 die BMW R 75 für den militärischen Zweck in der deutschen Wehrmacht gefertigt worden war. Selbst aus Restbeständen an Teilen wurden nach der Übernahme des Werkes durch die Sowjets für deren Armee noch einige Exemplare der legendären BMW R 75 zusammengebaut.

In speziell für diese Neuentwicklung ausgestatteten und hochgesicherten Räumen wurde 1952 hinter verschlossenen Türen im VEB Eisenacher Motorenwerk EMW mit dem Projekt begonnen. An dem Geheimstart durften nur streng ausgewählte und insbesondere auch politisch zuverlässige Kader mitarbeiten, die betreffenden Ingenieure, Techniker, Meister sowie ausgezeichnete Facharbeiter wurden alle als Geheimnisträger ver-gattert. Selbstverständlich wurden auch sämtliche Tätigkeiten für das Projekt in besonders gesicherten Räumen durchgeführt.

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971

24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, fuhrten gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl: Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de



Wieland Fischer, Freude am Fahren



Zündapp Parade Strahwalde 2012