

Kurzer Boom und lange Krise

Die Deutsche Motorradindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg (1940er bis 1970er Jahre)

von REINHOLD BAUER

Überblick

Dem im Vergleich zum Automobil deutlich preiswerteren Krautftrad kam und kommt als „Pionierfahrzeug der Motorisierung“ eine besondere Bedeutung zu. In Deutschland spielte das Motorrad diese Sonderrolle bei der Erschließung eines Massenmarktes für Kraftfahrzeuge bereits in der Zwischenkriegszeit und auch nach 1945 hieß neu beginnende Motorisierung zunächst Motorrad-Motorisierung. Der deutschen Motorradindustrie bescherte dieser Nachkriegsboom eine kurze Phase enormer Prosperität, bevor der rasch einsetzende Umstieg der Kunden aufs Automobil die Branche ab Mitte der 1950er Jahre in eine tiefe Krise stürzte. Der folgende Beitrag bietet einen Überblick über die Entwicklung der west- und der ostdeutschen Motorradindustrie sowie der Motorradnutzung zwischen Neuanfang nach 1945 und Wiederaufstieg des Motorrads in den 1970er Jahren.

Abstract

The fact that motorcycles are distinctly cheaper than automobiles has given them a special importance as „pioneering vehicles of motorization.“ In Germany, the motorbike had already played a role in opening up a mass market for motor vehicles in the interwar era. After 1945, the beginning of a new era in mass motorization began, once again, with motorbike-motorization. In this environment the German motorcycle industry experienced a short period of enormous prosperity before its customers began to switch to the automobile, plunging the motorcycle business into a deep crisis. This paper provides an overview of the development of the West- and East-German motorcycle industries, as well as an overview of the use of motorcycles in Germany between 1945 and the „rebirth“ of the motorbike in the 1970s.

Die erste Abbildung dieses Beitrags zeigt Dr. Dietmar Bauer – den Vater des Verfassers – im Jahre 1953. Als damals junger Assistenzarzt hatte er sich nach Kriegsdienst und Medizinstudium ein erstes eigenes Kraftfahrzeug gekauft, eben das abgebildete Motorrad, bei dem es sich der Familienüber-



Abb. 1: Motorradfahrer um 1953. Quelle: Foto im Besitz des Verfassers.

lieferung nach um eine Tornax T 175 handelte. Nur ein Jahr nachdem die Aufnahme entstanden ist, nämlich 1954, heirateten die Eltern des Verfassers, wobei am Rande erwähnt sei, dass ihre Hochzeitsreise die beiden auf dem Rücken der nur gut acht PS starken und maximal 85 km/h schnellen Tornax¹ von Münster nach Paris führte.

Nach heutigen Maßstäben handelte es sich bei dieser Tour eher um eine Tortour als um eine romantische Urlaubsreise. 1957, nachdem inzwischen die ersten zwei Kinder geboren waren, wurde das Motorrad verkauft und stattdessen ein Volkswagen Käfer angeschafft. In ihrem ganzen Leben haben die Eltern des Verfassers nie wieder auf einem Motorrad gesessen und lediglich ein alter Ledermantel zeugte im Garderobenschrank der beiden noch Jahrzehnte später von deren Zweiradabenteuern in den 1950er Jahren.

Dieser familiengeschichtliche Einstieg ins Thema sei erlaubt, weil er im Grunde schon einiges über den Boom, den die deutsche Motorradindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg erlebt hat, und die bald darauf einsetzende tiefe Krise auszusagen vermag. Dietmar Bauer repräsentiert dabei den bundesdeutschen „Normalverbraucher“, der bei noch knapper Kasse zunächst mit Hilfe des vergleichsweise preiswerten Motorrads seine Karriere als motorisierter Verkehrsteilnehmer begann. Das Motorrad selbst war nicht Zweifahrzeug für genussreiche Wochenendausflüge, nicht Hobbygefäßt oder gar

1 Frank Rönicke, Deutsche Motorräder 1945-1960, Stuttgart 2005, S. 266.

Lifestyle-Accessoire, sondern in erster Linie Transportmittel und alleiniges Gebrauchsfahrzeug zur alltäglichen Nutzung.² Als Folge des in den 1950er Jahren rasch steigenden Wohlstands war es für viele aber bald nicht mehr nötig, die Nachteile des relativ preiswerten aber eben auch vergleichsweise unpraktischen Motorrads, auf dem man ungeschützt Wind und Wetter ausgesetzt war, in Kauf zu nehmen. Für einen jungen und beruflich durchaus erfolgreichen Familievater erschien es schon bald nicht mehr schicklich, auf einem Kraftrad durch die Gegend zu fahren. Das Automobil entwickelte sich zunehmend zum Sparziel Nummer Eins und diente nicht zuletzt als sichtbarer Ausweis des eigenen ökonomischen und sozialen Aufstiegs. Das Motorrad erinnerte hingegen an den eben erst absolvierten mühsamen Einstieg in die Wohlstandsgesellschaft und ihm haftete zunehmend das Image des „Arme-Leute-Verkehrsmittels“ an.³ Nachdem dieser Bedeutungswandel des Kraftrads erst einmal vollzogen war, geriet die deutsche Motorradbranche nicht trotz sondern gerade wegen des steigenden gesamtgesellschaftlichen Wohlstands in die Krise.

Doch zunächst soll nun nicht mehr vom scheinbar Individuellen, sondern vom Allgemeinen und nicht mehr von der Krise, sondern vom vorangehenden Erfolg der deutschen Motorradindustrie die Rede sein. Offenbar spielen Krafträder eine besondere Rolle für den Motorisierungsprozess, insofern als der Einstieg in die individuelle Motorisierung geradezu klassischerweise über das motorisierte Zweirad erfolgt. In Gesellschaften mit vergleichsweise niedrigen Einkommen und in Relation zu diesen Einkommen hohen Haltungs- und Nutzungskosten für Kraftfahrzeuge ist das Motorrad für viele die erschwinglichere Alternative zum Automobil. Dieses Phänomen ist noch heute ganz ausgeprägt in wirtschaftlichen Schwellenländern zu beobachten, aber auch in Teilen Mittel- und Westeuropas hieß beginnende Motorisierung häufig zunächst Motorrad-Motorisierung.⁴

Obwohl das Motorrad also, was die Erschließung eines Massenmarktes für Kraftfahrzeuge anbelangt eine ganz zentrale Rolle spielte, ist der Forschungsstand zur Geschichte des motorisierten Zweirades und zur Geschichte

-
- 2 Zur Nutzung von Motorrädern in den 1950er Jahren vgl. u.a. Martin Limpf, Das Motorrad. Seine technische und geschichtliche Entwicklung (Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte 51, H. 1), München 1983, S. 37; Ingo Stüben, Born to be Free. Motorradfahren zwischen Zeitgeist, Freizeit und Mobilität, Hamburg 2003, S. 16; Kurt Bauer, Fahren als Befreiung – Inszenierung und Paradox, in: ders. (Hg.), Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil, Wien u.a. 2003, S. 211-220, hier S. 214; Ernst Leverkus, Die tollen Motorräder der 50er Jahre, Stuttgart 1993, S. 25f.
 - 3 Vgl. dazu Dietmar Klenke, Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung, Stuttgart 1993, S. 111 u. 118; Horst Mönnich, BMW. Eine deutsche Geschichte, München u. Zürich 1991, S. 560; Rönicke (wie Anm. 1), S. 10.
 - 4 Siehe u.a. Rainer Gömmel u. Helmut Braun, Aufstieg und Niedergang der deutschen Motorradindustrie, in: Hans-Jürgen Gerhard (Hg.), Struktur und Dimension. Festschrift für Karl Heinrich Kaufhold zum 65. Geburtstag, Stuttgart 1997, S. 167-194, hier S. 168f. u. 173ff.; vgl. a. Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt a.M. u. New York 1997, S. 159.

der deutschen Motorradindustrie als vergleichsweise schlecht zu bezeichnen. Es finden sich zwar eine ganze Reihe von mehr oder minder überzeugenden Firmengeschichten⁵ und natürlich eine geradezu unüberschaubare Vielfalt populär-nostalgischer oder aber auf technische Details kaprizierter „Motorrad-Bilderbücher“,⁶ eine wissenschaftlichen Ansprüchen genügende

- 5 Siehe etwa W.A. Fritz, Kreidler Werke GmbH zum 75-Jährigen Bestehen, 1903-1978, Stuttgart o.J. (1978); Ulrich Kubisch, Zündapp. Aufstieg und Niedergang, Berlin 1986; Ralph Plagmann, Peter Kirchberg u. Thomas Erdmann, Im Rückspiegel. 125 Jahre NSU, Neckarsulm 1998; Siegfried Rauch, DKW. Geschichte einer Weltmarke, Sonderausgabe Stuttgart 2007; ders. u. Günter Sengfelder, Zündapp (1922-1984), Sonderausgabe Stuttgart 2006; Thomas Reinwald, Victoria. Die Geschichte einer großen Motorradmarke, Brilon 2001; Hanns-Peter Rosellen, Das weiß-blaue Wunder: BMW. Geschichte und Typen, Stuttgart 1983; Peter Schneider, Die NSU-Story. Die Chronik einer Weltmarke (Jubiläumsausgabe 125 Jahre NSU), Stuttgart 1997; Christian Steiner, Motorradbau in Zschopau, Sutton 2005.
- 6 Hier kann bestenfalls eine kleine Auswahl entsprechender Veröffentlichungen genannt werden. Beispiele für nicht markenspezifische Darstellungen: Hans G. Isenberg, Die Super-Motorräder der Welt. Das Motorrad ist 100 Jahre alt, an Faszination hat es nie gemangelt, Niedernhausen 1985 (der Textteil dieses Buches ist besser, als der etwas sperrige Titel vermuten lässt); Udo Bols u. Reinhard Lintelmann, Die berühmtesten deutschen Motorräder aller Zeiten, Brilon 1993; Alan Cathcart, Klassische Motorräder aus 8 Jahrzehnten, München 1987; Jürgen Gaßebner, Deutsche Motorrad-Klassiker der 50er Jahre, Stuttgart 2001; Carsten Heil, 1000 Motorräder. Geschichte, Klassiker, Technik, Köln o.J. (ca. 2005); Stefan Knittel, Motorrad-Lexikon. Geschichte, Marken, Technik von A-Z, München u.a. 1983; Helmut Krackowizer, Meilensteine der Motorrad-Geschichte von 1885 bis heute, Stuttgart 1987; Ulrich Kubisch, Deutsche Motorroller von Achilles und Dürkopp bis Victoria und Zündapp, 1949-1973, Suderburg-Hösseringen 1992; Ernst Leverkus, Die schönsten Motorräder des Jahrhunderts, Stuttgart 1996; Brigitte Podszun, Die deutschen Motorräder der Wirtschaftswunderzeit. Typen, Technik, Marken, Brilon 1986; Halwart Schrader, Kleine deutschen Motorradmarken von Alba und Anker bis Tornax und Windhoff, Stuttgart 1999; Erwin Tragatsch, Berühmte Motorräder, Spezialausgabe Stuttgart 2000. Als Beispiele für markenspezifische Darstellungen: Norbert Daum, Hercules. Motorräder, Motorfahrräder, Mopeds 1904-1996, Stuttgart 1997; Jürgen Gaßebner, Typenkompass Triumph. Motorräder seit 1945, Stuttgart 1999; ders. u. Alan Cathcart, BMW. Meilensteine der Motorradgeschichte, Stuttgart 2000; Frank O. Hrachowy, Maico Motorräder. Geschichte, Typen, Technik, Lemgo 2005; Stefan Knittel, BMW-Motorräder. 75 Jahre Tradition und Innovation, Stuttgart 1997; ders., BMW-Motorräder. Zweizylinder R 51/2 – R 75/5, 1950-1973, München 1989; ders., DKW-Motorräder RT 125, RT 175, RT 250, RT 350, Hobby, Hummel, 1949-58, München 1988; ders., NSU-Motorräder 1947-1959, München 1987; ders., Triumph Motorräder 1903-1957, Suderburg-Hösseringen 1991; ders., Victoria-Motorräder 1901-1968, Stuttgart 1995; Peter Kurze u. Christian Steiner, Motorräder aus Zschopau. DKW, IFA, MZ, Kiel 1999; Jan Leek, BMW-Motorräder seit 1970. Singles, Boxer- und K-Modelle, Stuttgart 2000; ders., Maico Motorräder 1934-1987, Stuttgart 2002; ders., Typenkompaß BMW. Motorräder seit 1946, Stuttgart 1999; Jürgen Nöll, Im Schatten des Automobils. Opel-Motorräder aus drei Jahrzehnten, Königswinter 2001; Frank Rönneke, Typenkompass DKW. Motorräder 1920-1979, Stuttgart 2002; Peter Schneider, Typenkompass NSU. Motorräder 1900-1966, Stuttgart 2003; Halwart Schrader, Motorräder aus der DDR, Stuttgart 2001; Andy Schwietzer, Eisernen aus Eisenach. Die BMW- und EMW-R35-Geschichte, Wallmoden 2002; ders., Typenkompass Kreidler. Mofas, Mokicks, Kleinkrafträder, Stuttgart 2000; ders., Typenkompass MZ. Motorräder seit 1950, Stuttgart 2001; ders., Typenkompass Zündapp 1922-1984, Stuttgart 2001; Walter Zeichner, Zündapp-Motorräder, 1947-1984, München 1988.

Gesamtgeschichte des Motorrads und der Motorradindustrie liegt aber bisher nicht vor. Das hat einerseits ohne Frage damit zu tun, dass das Motorrad rein quantitativ über viele Jahre im Schatten der Ausbreitung des Automobils stand. Andererseits spielt für diese partielle Ignoranz sicher auch das spezifische Image des Motorrades eine gewisse Rolle sowie die Tatsache, dass Motorisierung häufig schlicht unreflektiert mit Automobilisierung gleichgesetzt wird.⁷ Das ist schon insofern schade, als am Beispiel der Motorradindustrie sehr gut anschaulich gemacht werden kann, wie sehr die Entwicklung einer Branche von wirtschaftlichen Faktoren, aber eben auch von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Leitbildern sowie von politischen und wirtschaftspolitischen Vorgaben geprägt werden kann. Dieser Beitrag will im Wesentlichen auf Basis der vorliegenden Literatur einen ersten Überblick über die Entwicklung der Branche bieten.

Die Geschichte der Motorradindustrie im Nachkriegsdeutschland ist nicht zu verstehen, ohne zunächst einen Blick auf die Entwicklung der Branche in der Zwischenkriegszeit zu werfen. Bekanntlich stieg Deutschland seit den 1920er Jahren zum „Motorradland par excellence“ auf. Noch in den 1930er Jahren, als etwa in Großbritannien und Frankreich der Motorradbestand zugunsten des Automobils bereits zurückzugehen begann, bildete das motorisierte Krautf in Deutschland die unangefochtene Basis der Breitenmotorisierung. Die außergewöhnliche deutsche Motorradwelle der Zwischenkriegszeit war dabei letztlich ein Zeichen relativer Rückständigkeit: Während in Deutschland im Vergleich zu anderen Industrienationen die Einkommen deutlich niedriger waren, lagen die Haltungs- und Nutzungskosten für Kraftfahrzeuge über denen im westlichen Ausland. Auch nach 1933 änderte sich daran trotz der nationalsozialistischen Motorisierungspolitik wenig, auch wenn die Motorisierungspropaganda anderes suggerierte. Die Mehrzahl der deutschen Motorradfahrer wäre allerdings lieber heute als morgen aufs Automobil umgestiegen, wenn dies für sie erschwinglich gewesen wäre.⁸

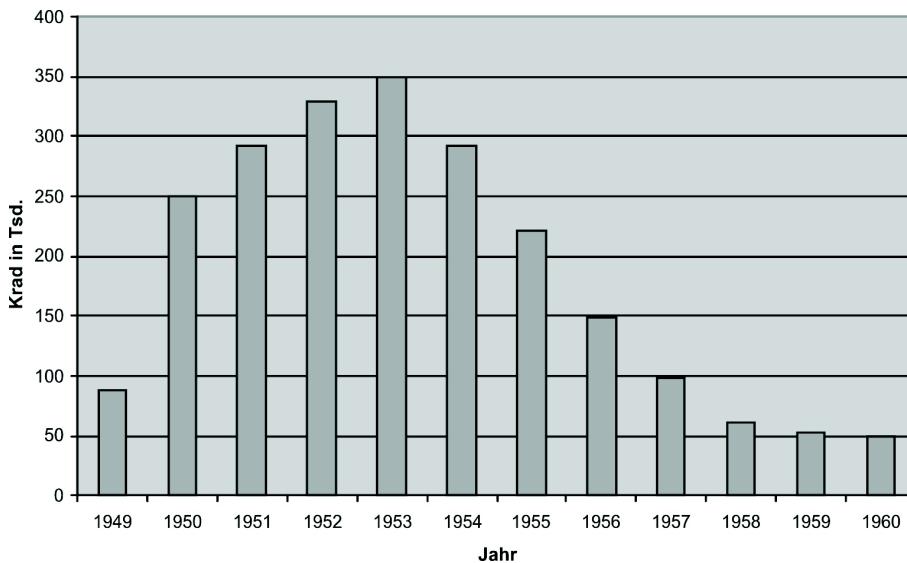
Der deutschen Motorradindustrie boten sich in der Zwischenkriegszeit freilich gute Wachstumschancen und Deutschland stieg zum weltweit wich-

7 Vgl. dazu Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 167.

8 Siehe u.a. Wolfgang König, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volksprodukte“ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn, München u.a. 2004, S. 189f.; Thomas Südeck, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre, Stuttgart 1994, S. 28; Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien u.a. 2002, S. 120ff.; Reiner Flik, Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933, Wien u.a. 2001, S. 80ff.; Peter Kirchberg, Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg, in: Harry Niemann u. Armin Hermann (Hg.), Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart 1995, S. 9-22, hier S. 15f.; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 173ff.

tigsten Produktionsstandort für Motorräder auf. Etwa zwei Drittel des Marktes teilten sich dabei die Firmen DKW – seit 1928 größter Motorradhersteller der Welt – NSU und Zündapp. BMW spielte mit seinen viertaktgetriebenen Motorrädern vor allem im Bereich der Großkrafträder mit über 500 ccm Hubraum eine bedeutende Rolle und erreichte hier Ende der 1930er Jahre Marktanteile von knapp 50 Prozent. Die vergleichsweise hohen Stückzahlen erlaubten es den großen deutschen Motorradherstellern, neue Produktionsmethoden einzuführen, die sich an der fordistischen Produktionsorganisation und -technik orientierten. Auch was Produktionskosten anbelangte war daher die deutsche Motorradindustrie am Vorabend des Zweiten Weltkriegs international führend.⁹

Nach Beginn des Krieges war es mit der zivilen Motorradnutzung und -produktion in Deutschland zunächst vorbei. BMW und Zündapp lieferten nun schwere Motorradgespanne an die Wehrmacht und auch NSU und DKW gelang es auf der Basis von Heeresaufträgen, ihre Motorradproduktion bis Kriegsende aufrecht zu erhalten. Die technische Weiterentwicklung der Räder stagnierte allerdings während der sechs Kriegsjahre im Großen und Ganzen. Vor allem gegen Ende des Krieges wurden zudem die vorhandenen Produktionsanlagen zunehmend zum Ziel alliierter Luftangriffe.¹⁰



Graf. 1: Motorrad-Neuzulassungen in Westdeutschland 1949 bis 1960. Quelle: Bundesministerium für Verkehr (Hg.), Verkehr in Zahlen 1991, Berlin 1991, S. 220.

9 O.V. (Pseudonym: Maxim X), Alles über Motorräder, Hamburg u. Wien 2003, S. 217; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 176f.

10 Ebd., S. 178ff. Zum Zerstörungsgrad der Motorradindustrie infolge von Luftangriffen siehe u.a. Rönicke (wie Anm. 1), S. 13, 146, 188, 218, 294 u. 305.

Wie kaum anders zu erwarten, gestaltete sich die Wiederaufnahme einer zivilen Motorradproduktion nach 1945 schwierig. Eine Reihe von Problemen stand einer raschen Produktionsaufnahme im Wege: sei es die nach wie vor bestehende Rohstoffrationierung, seien es fehlende Produktionskapazitäten aufgrund von Kriegszerstörungen oder wegen umfangreicher Demontagen, seien es unklare oder sich ändernde Eigentumsverhältnisse der Werke, seien es alliierte Produktions- oder auch -verbote oder sei es schließlich einfach die zunächst noch fehlende zivile Nachfrage. Die überwiegende Mehrheit der westdeutschen Hersteller nahm erst nach der Währungsreform im Juni 1948, in deren Folge auch die bis dato anhaltende Kontingentierung wichtiger Rohstoffe rasch aufgehoben wurde, den Motorradbau wieder auf. Mit der neuen Währung lohnte sich einerseits der Verkauf von Gütern wieder, andererseits setzte die Abschaffung des bis dahin bestehenden Zuteilungssystems auf Bezugsscheinbasis nahezu schlagartig die seit inzwischen fast zehn Jahren aufgestaute zivile Nachfrage nach Kraftfahrzeugen frei, d.h. aus potentiellen Motorradkunden wurden nun innerhalb kürzester Zeit tatsächliche Käufer. Damit setzte ein spektakulärer Motorradboom ein, der auch die alteingesessenen Hersteller regelrecht überrumpelte. Entsprechend stürmisch entwickelten sich seit den späten 1940er Jahren die Motorrad-Neuzulassungen (vgl. Grafik 1).¹¹

Trotz erheblicher Anstrengungen ließen sich in den frühen 1950er Jahren die Produktionskapazitäten nicht so schnell wiederauf- und -ausbauen als dass die Motorradindustrie mit der steigenden Nachfrage hätte mithalten können. Das hing nicht zuletzt auch mit noch fehlenden Produktionskapazitäten bei der Zulieferindustrie zusammen. Innerhalb kürzester Zeit entwickelte sich der Motorradmarkt in der Bundesrepublik daher zu einem ausgesprochenen Verkäufermarkt, so dass die Kunden z.T. mehrere Monate auf die Auslieferung der von ihnen bestellten Maschinen warten mussten.¹² Seinen Höhepunkt erreichte der Motorradboom der Nachkriegszeit bereits im Jahre 1952, als in der Bundesrepublik insgesamt knapp 340.000 Motorräder hergestellt wurden. Den Markt beherrschten dabei die schon in der

11 Horst Hamann, Zweiradindustrie, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 3, Stuttgart u.a. 1961, S. 450-457, hier S. 451; Christian Bartsch, Ein Jahrhundert Motorradtechnik, Düsseldorf 1987, S. 46; Moritz Holfelder, Das Buch vom Motorrad, Husum 1998, S. 71ff.; Limpf (wie Anm. 2), S. 37; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 180ff.; Maxim (wie Anm. 9), S. 44.

12 In Reaktion auf die rasant steigende Nachfrage begannen alle deutschen Hersteller ihre Produktionskapazitäten stark auszubauen und zwar in aller Regel deutlich über das zur Befriedigung der aktuellen Nachfrage erforderliche Maß hinaus. Nur wenige setzten primär auf Rationalisierungsinvestitionen. Das Ausmaß der später einsetzenden Krise war wesentlich auch auf diese umfangreichen und letztlich übertriebenen Erweiterungsinvestitionen zurückzuführen. Hamann (wie Anm. 11), S. 452. Ansonsten s. Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 182; Hamann (wie Anm. 11), S. 455; vgl. a. Mönnich (wie Anm. 3), S. 522; Rönnecke (wie Anm. 1), S. 7.

Zwischenkriegszeit dominierenden Hersteller NSU, DKW und Zündapp sowie im Bereich der mittelschweren und schweren Maschinen BMW, wobei sich in diesem Marktsegment auch der neue Konkurrent Horex hatte etablieren können. Zu DKW ist noch zu bemerken, dass die zweitaktgetriebenen Krafträder der traditionsreichen Firma nun nicht mehr aus dem sächsischen Zschopau, sondern aus deren neuer Produktionsstätte im bayrischen Ingolstadt kamen.¹³

Nicht eben verwunderlich ist, dass die Firmen auch was die produzierten Modelle anbelangte in aller Regel da weitermachten, wo sie bei Beginn des Krieges aufgehört hatten. Die Wiederaufnahme der Motorradproduktion erfolgte zumeist auf Basis bestenfalls geringfügig modifizierter Vorkriegsmodelle. Das galt etwa bei NSU für das Motorfahrrad Quick ebenso wie für das bereits ab 1947 wieder gebaute Motorrad 251 OSL, auch Zündapp knüpfte nach 1945 sowohl mit der Derby DB 200 wie mit der KS 600 an Vorkriegsentwicklungen an. Bei der ab 1948 gebauten BMW R 24 handelte es sich de facto um das nur wenig veränderte Vorkriegsmodell R 23 und selbst DKW startete 1949 die Produktion in Westdeutschland, d.h. an einem neuen Standort mit gänzlich neuen Produktionsmitteln, mit der im Vergleich zum Vorkriegs-Erfolgsmodell nahezu unveränderten RT 125 W (W stand dabei für West).¹⁴

Ab den frühen 1950er Jahren kamen dann allerdings deutlich weiterentwickelte Krafträder auf den Markt, wobei die wichtigsten Veränderungen die Fahrgestelle betrafen. Vorne setzte sich die Teleskopgabel allgemein durch, die die vor dem Krieg übliche Parallelogrammgabel ablöste. Hinterradfedernsysteme wurden zunehmend Standard, womit sich Fahrkomfort und auch Fahrsicherheit im Vergleich zu den bis dato in der Regel noch gänzlich ungefederten Hinterrädern wesentlich erhöhten. Bis Mitte der 1950er Jahre dominierten die vergleichsweise einfach zu fertigenden Geradeweg-Hinterradfederungen, während in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts immer häufiger Schwinggabeln zum Einsatz kamen. Mit Blick auf die Triebwerke ist vor allem zu erwähnen, dass sich in den 1950er Jahren Vierganggetriebe mit Fußschaltung weitgehend durchsetzten.¹⁵ Ein Schlaglicht auf die übliche Motorradnutzung in dieser Zeit wirft die Tatsache, dass schon bei den mittelgroßen Maschinen bis 250 ccm Hubraum die Beiwagentauglichkeit ein wichtiges Erfolgskriterium war. Bei den größeren Maschinen wurde die Möglichkeit des Beiwagenbetriebs zu einer unabdingbaren Voraussetzung für den Markterfolg. Das unterstreicht nochmals den Charakter des Motorrads als Familienfahrzeug aber durchaus auch als Transportfahrzeug für die gewerbliche Nutzung.¹⁶

13 Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 183; Maxim (wie Anm. 9), S. 217; Rönische (wie Anm. 1), S. 7, 85 u. 165; Hamann (wie Anm. 11), S. 454; vgl. a. Helmut Krackowizer u. Klaus Vollmar, Horex. Regina – Imperator 1950-1956, München 1986.

14 Siehe u.a. Rönische (wie Anm. 1), S. 64ff., 85, 218ff. u. 305ff.

15 Friedrich Ehn, Auf Zweirädern ins Wirtschaftswunder. Mopeds und Motorräder der Nachkriegszeit, München 2006, S. 96f.; Rönische (wie Anm. 1), *passim*.

16 Ehn (wie Anm. 15), S. 97f.

Das rasche Wachstum und die hohe Profitabilität des Motorradgeschäfts lockten verständlicherweise auch neue Anbieter auf den Markt, wobei diese sich vor allem als Konfektionäre betätigten, d.h. ohne großen Kapitalbedarf damit begannen, auf Basis extern bezogener Teile – vor allem Fremdmotoren¹⁷ – Motorräder zusammenzubauen.¹⁸ Am Rande sei angemerkt, dass zur Gruppe der Konfektionäre auch die Wuppertaler Firma Tornax gehörte, die schon vor dem Zweiten Weltkrieg mit dem Motorradbau begonnen hatte.¹⁹

Man darf sich keine Illusionen über die tieferen Ursachen des Nachkriegsbooms machen. Im Grunde knüpfte die westdeutsche Motorradindustrie nach 1948 unmittelbar an die Entwicklung in den 1930er Jahren an. Erneut bzw. nach wie vor spielte das Motorrad als „Pionierfahrzeug“ der Motorisierung seine spezielle Rolle. Ähnliche Rahmenbedingungen führten zu einem ähnlichen Käuferverhalten, so dass für den Motorradmarkt eine starke Kontinuität über die Epochenzäsur des Zweiten Weltkriegs hinaus diagnostiziert werden kann.²⁰

Der eigentliche Kontinuitätsbruch kam Mitte der 1950er Jahre deutlich und hart (vgl. Grafik 1). Schon 1954 begannen die Motorrad-Zulassungszahlen wieder zu sinken, um bis zum Ende des Jahrzehnts sogar unter den 1949 erreichten Wert zurückzufallen. Was sich hier manifestierte, war der beginnende Umstieg der bundesdeutschen Verkehrsteilnehmer aufs Automobil. Parallel zu den sinkenden Zulassungszahlen bei Motorrädern stiegen entsprechend die Zahlen für Personenkraftwagen. Ein Blick auf die Bestandsentwicklung (vgl. Grafik 2) zeigt, dass 1957 in der Bundesrepublik erstmals mehr Personenkraftwagen als Motorräder zugelassen waren und dass sich die Schere zwischen Pkw- und Motorradbestand bis zum Ende des Jahrzehnts weit öffnete. Anders ausgedrückt: Das ehemalige Motorradland Deutschland hatte, zumindest was die Bundesrepublik anbelangte, Anschluss an die west-europäische Entwicklung gefunden.²¹ In Reaktion auf diese Situation stellte ein Mann vom Fach, nämlich Ernst Wilhelm Sachs, Chef des bekannten Schweinfurter Zweitaktmotorenherstellers Fichtel & Sachs, 1959 fest: „Das Motorrad ist tot.“²²

Zu den Hintergründen: Natürlich war es in erster Linie der steigende gesamtgesellschaftliche Wohlstand, der sich in den rückläufigen Zulassungs-

17 Die beiden wichtigsten Anbieter von Motorradmotoren waren die Schweinfurter Firma Fichtel & Sachs sowie der Pinneberger Hersteller Ilo. Beide boten eine breite Palette von Zweitaktmotoren unterschiedlicher Leistungs- und Hubraumklassen an. Siehe u.a. Rönicke (wie Anm. 1), S. 7f.

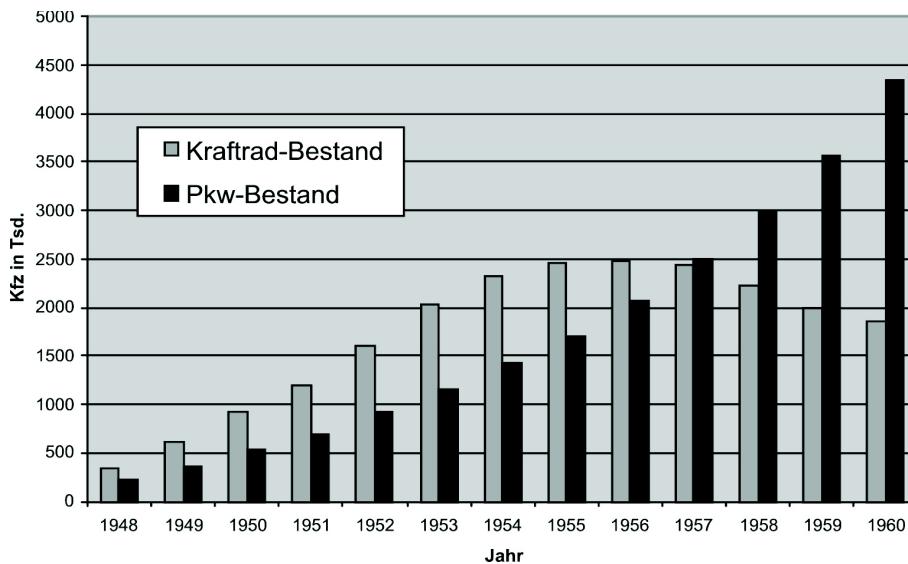
18 Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 183; Hamann (wie Anm. 11), S. 451 u. 453.

19 Rönicke (wie Anm. 1), S. 264ff.

20 Andersen (wie Anm. 4), S. 159; Klenke (wie Anm. 3), S. 119.

21 Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 184ff.; Maxim (wie Anm. 9), S. 45f.; Stüben (wie Anm. 2), S. 16; Hamann (wie Anm. 11), S. 452; vgl. a. Paul Simsa, In den Klammern der Physik. Zweiräder und Kleinfahrzeuge, in: Niemann/Hermann (wie Anm. 8), S. 97-103.

22 Dpa-Meldung vom 15.12.1959, zit. nach: Holfelder (wie Anm. 11), S. 84.



Graf. 2: Kfz-Bestand in Westdeutschland 1948 bis 1960. Quelle: Dietmar Klenke, Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung, Stuttgart 1993, S. 353, Tab. 1.

zahlen für Motorräder und den gleichzeitig steigenden für Automobile niederschlug. Ab Mitte der 1950er Jahre ermöglichte zudem ein breites Angebot an vergleichsweise preiswerten Klein- und Kleinstwagen den als Aufstieg empfundenen Umstieg vom Motorrad zum Automobil oder doch zumindest zum automobilähnlichen Gefährt. Man muss sich dabei vergegenwärtigen, dass Fahrzeuge wie der Messerschmidt-Kabinenroller, die BMW-Isetta, das Goggomobil oder der legendäre „Leukoplastbomber“ Lloyd 300 nur noch wenig teurer waren als ein schweres Motorrad und z.T. sogar preiswerter als manch ein Motorradgespann.²³

Darüber hinaus stieg die Förderung der Breitenmotorisierung – und zwar der Breitenmotorisierung auf der Basis des Automobils – in der noch jungen Bundesrepublik zu einem Staatsziel erster Ordnung auf. Schon 1950 erklärte Wirtschaftsminister Ludwig Erhard das „Auto für jedermann“ zum Ziel des eben erst aufkeimenden Wohlstands. Das Auto verlor in den 1950er Jahren seinen Charakter als Luxusgegenstand für wenige Reiche bzw. als Geschäftsfahrzeug für Selbständige. Zum neuen Leitbild stieg der Familien- bzw. Privatwagen auf, auch wenn dieser noch bei weitem nicht wirklich für „jedermann“ erschwinglich war. Das Automobil wurde geradezu zum Repräsentanten der neuen Zeit überhöht und stand für westliche Modernität, für individualistische Persönlichkeitsentfaltung, für den wirtschaftlichen Wiederaufstieg, ja für Frei-

23 Südbeck (wie Anm. 8), S. 31; Limpf (wie Anm. 2), S. 42f.; Maxim (wie Anm. 9), S. 46; Holfelder (wie Anm. 11), S. 78 u. 82; Mönnich (wie Anm. 3), S. 569; vgl. a. Walter Zeichner, BMW Isetta und ihre Konkurrenten 1955-1962, München 1986.

heit und Wohlstand insgesamt. Der Pkw wurde mithin zum Schlüsselsymbol des Wirtschaftswunders und der idealtypische bundesrepublikanische Wohlstandsbürger war der Pkw-Besitzer.²⁴ Um es nochmals zu betonen: De facto blieb Automobilbesitz für die allermeisten Bundesbürger auch in den 1950er Jahren ein noch ferner Wunschtraum, aber immerhin waren 1960 erstmals mehr als die Hälfte aller Pkw-Halter nicht mehr Selbständige bzw. Freiberufler, sondern abhängig Beschäftigte.²⁵ Was sich in den 1950er Jahren ohne Zweifel vollendete, war die „Automobilisierung des kollektiven Bewusstseins“.²⁶

Nahezu selbstverständlich ging mit dem Aufstieg des Automobils zum neudeutschen Leistungs- und Wohlstandssymbol ein Imagewandel des Motorrades einher. Aus dem eben noch begehrten Alltagstransportmittel wurde ein mit Geringschätzung betrachtetes, altmodisches „Arme-Leute-Verkehrsmittel“. Das galt insbesondere für die kleineren und preiswerteren Maschinen zwischen 98 und 250 ccm Hubraum, die häufig auch als „Brot- und Butter-Motorräder“ bezeichnet wurden.²⁷ Im öffentlichen Diskurs wurde die Substitution des nun als überholt und gefährlich apostrophierten Motorrades durch das Automobil allgemein begrüßt und spätestens seit den frühen 1960er Jahren gerieten diejenigen, die dem Motorrad nach wie vor die Treue hielten, unter Rechtfertigungsdruck.²⁸

Was Absatzeinbruch und Imagewandel für die deutsche Motorradindustrie bedeuteten, liegt auf der Hand. Der plötzliche Abbruch der bis dato guten Motorradkonjunktur trieb ab Mitte der 1950er Jahre zunächst die zahlreichen Konfektionäre, also die kleinen Anbieter, die mit zugekauften Teilen in geringen Stückzahlen und zu relativ hohen Kosten Motorräder produzierten, in die Pleite. Die Firma Tornax zum Beispiel musste bereits 1954 den Bau von Mo-

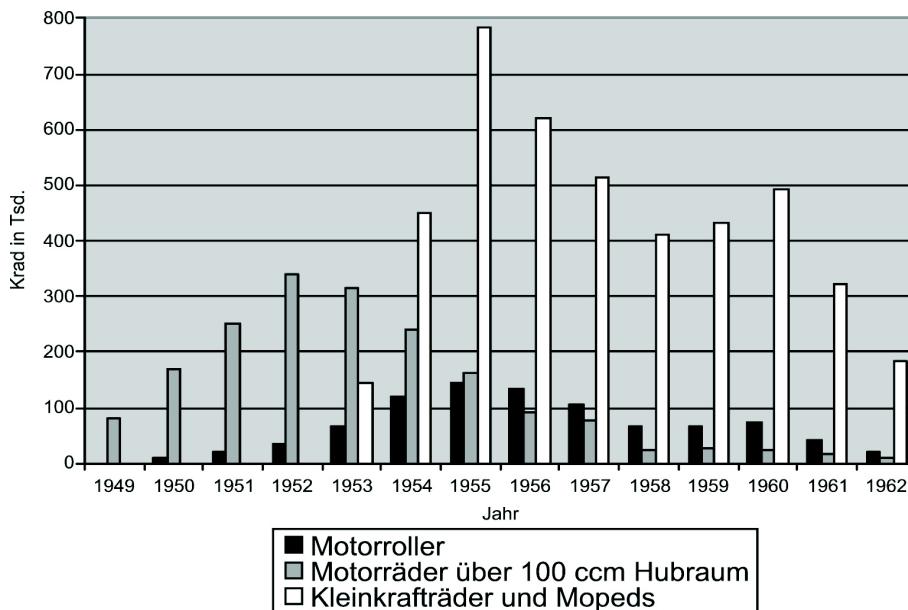
24 Andersen (wie Anm. 4), S. 158; Klenke (wie Anm. 3), S. 117f. Ausführlich dazu Dietmar Klenke, „Freier Stau für Freie Bürger“. Die Geschichte der Bundesdeutschen Verkehrspolitik, Darmstadt 1995, S. 35ff.; Südbeck (wie Anm. 8), S. 32 u. 77ff.

25 Klenke (wie Anm. 3), S. 119.

26 Thomas Südbeck spricht schon im Zusammenhang mit der nationalsozialistischen Motorisierungspropaganda, die das eigene Auto in den Erfahrungshorizont breiter Bevölkerungskreise rückte, von der „Automobilisierung des kollektiven Bewusstseins“. Diese „mentale Motorisierung“, die dem tatsächlichen Automobilkauf zeitlich weit voraus gehen konnte, wurde bei veränderten Rahmenbedingungen in den 1950er Jahren ganz ohne Zweifel weiter vorangetrieben. Thomas Südbeck, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 50er Jahren, in: Axel Schildt u. Arnold Sywottek (Hg.), Modernisierung und Wiederaufbau. Die Westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1993, S. 170-187, hier S. 171; vgl. a.: Sandra Schürmann, Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentation am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930-1960), Paderborn u.a. 2005, S. 175.

27 Vgl. z.B. Ehn (wie Anm. 15), S. 95.

28 Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 188; Maxim (wie Anm. 9), S. 46 u. 49; Holfelder (wie Anm. 11), S. 76. Ausführlich zum Imageproblem des Motorrades in den 1960er Jahren Ernst Leverkus, Die rasanten Motorräder der 60er Jahre, Sonderausgabe Stuttgart 2003, S. 9 u. 11ff.



Graf. 3: Kraftfahradproduktion in Westdeutschland 1949 bis 1962. Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart u. Mainz 1953, S. 255; 1957, S. 229; 1962, S. 249; 1963, S. 244.

torräder mangels Nachfrage einstellen.²⁹ Nur wenig später gerieten aber auch die etablierteren deutschen Hersteller in den Sog der Krise. So endete 1956 die Motorradproduktion bei der zeitweilig sehr erfolgreichen Firma Horex.³⁰ 1957 folgten Adler, Triumph Nürnberg und Mars und im Jahr darauf erwischte es Ardie sowie 1959 Dürkopp. Insgesamt gaben bis 1960 von den 39 deutschen Herstellern, die 1951 am Markt präsent gewesen sind, 31 die Motorradproduktion auf, so dass im Grunde nicht nur von einer tiefen Krise, sondern von einem regelrechten Zusammenbruch der Branche die Rede sein muss.³¹

Überleben konnten nur diejenigen, die auf Nischenprodukte setzten, die sich zu Vertriebsgemeinschaften zusammenschlossen oder die zumindest mittelfristig sinkende Einnahmen im Motorradsegment durch Erfolge im Automobilbau kompensieren konnten. Am erfolgreichsten auf Nischenprodukte setzten die Firmen Hercules, Kreidler und Zündapp, die sich allesamt auf die Her-

29 Rönische (wie Anm. 1), S. 270.

30 Für die Firma Horex findet sich in der Literatur z.T. auch 1959 als Jahr der Produktionseinstellung. Das mag darauf zurückzuführen sein, dass die Firma auch nach 1956 noch aus Restteilen einzelne Motorräder zusammengebaut haben könnte. Das Unternehmen selbst existierte jedenfalls als Zulieferer der Daimler Benz AG weiter, bis es 1960 von dieser aufgekauft wurde und im Mutterkonzern aufging. Siehe u.a. Rönische (wie Anm. 1), S. 173.

31 Limpf (wie Anm. 2), S. 43; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 188; Bartsch (wie Anm. 11), S. 356; Maxim (wie Anm. 9), S. 47, 204, 208, 232, 252 u. 263; Rönische (wie Anm. 1), S. 7, 23, 38 u. 100; Hamann (wie Anm. 11), S. 452; Leverkus (wie Anm. 2), S. 24.

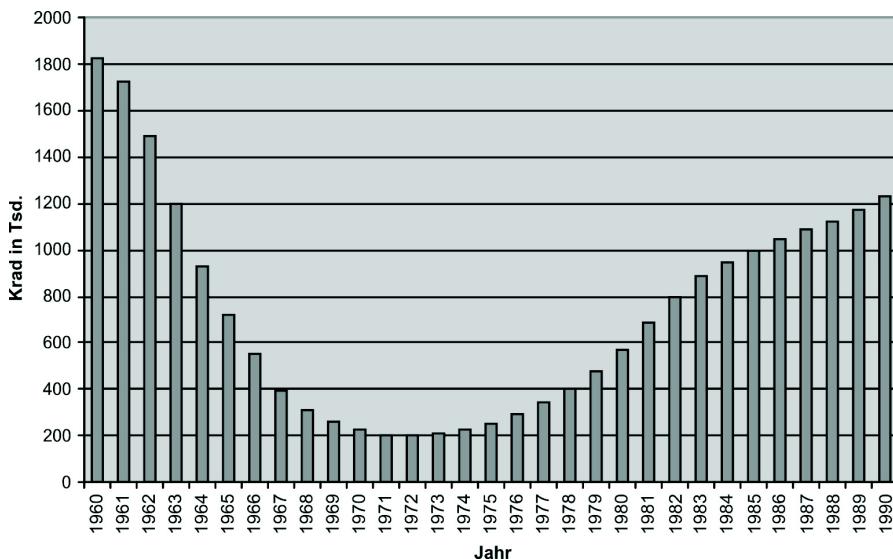
stellung von Kleinkrafträdern, Mopeds und Mofas spezialisierten. Die Nischenstrategie konnte funktionieren, weil Kleinkrafträder und Mopeds in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre gleichsam einen „Boom nach dem Boom“ erlebten (vgl. Grafik 3). Während sich also die Absatz- und Produktionszahlen bei Motorrädern schon ab 1952/53 rückläufig entwickelten, kam der Einbruch bei den hubraumschwächeren Krafträdern erst einige Jahre später und von einem höheren Niveau aus einsetzend. Eine etwas andere Nischenstrategie verfolgte die Pfäffinger Firma Maico, die Geländemaschinen u.a. auch für die Bundeswehr produzierte. DKW, Victoria und Express hingegen schlossen sich 1958 zur „Zweirad-Union“ zusammen und blieben auf dieser Basis immerhin bis Mitte der 1960er Jahre mit ebenfalls überwiegend leichten Krafträdern am Markt präsent.³² BMW bot als einziger westdeutscher Hersteller für einen kleinen Kreis von treuen Kunden weiterhin hubraumschwere und vergleichsweise teure Maschinen an, wobei hier zunächst das Exportgeschäft und Behördenaufträge, dann ab etwa Mitte der 1960er Jahre die Automobilproduktion für die überlebensnotwendigen Einnahmen sorgten.³³

Der bundesdeutsche Motorradmarkt wurde in den 1960er Jahren ausgesprochen eng (vgl. Grafik 4). Der Mitte der 1950er Jahre beginnende Bestandsrückgang setzte sich im folgenden Jahrzehnt ungebrochen fort und mündete in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Bestandszahlen, die deutlich unter denen der späten 1940er Jahre lagen.³⁴ In der Tat schien der Gedanke nicht eben abwegig, dass die endgültige Todesstunde des Motorrads in absehbarer Zeit schlagen könnte. Die „alte Welt“ des Motorradfahrens als mehr oder minder selbstverständliche Art der täglichen Fortbewegung war definitiv untergegangen und eine neue, sehr viel kleinere und gänzlich andersartige Motorradfahrergesellschaft hatte sich herausgebildet. Motorradfahren konnte nun das Gefühl der Zugehörigkeit zu einer kleinen ja elitären Gruppe von Nonkonformisten vermitteln, die mit Hilfe ihrer Maschinen aus den als beengend empfundenen gesellschaftlichen Strukturen auszubrechen versuchten. Am einen Ende der „Nonkonformisten Skala“ waren dabei die damals so genannten „Halbstarken“ angesiedelt, die – wenn sie nicht gerade auf dem Weg zur Schule oder Lehrstelle waren – auf ihren in der Regel hubraumschwachen Kleinkrafträdern die Nachbarschaft unsicher machten.

32 1966 wurde die Zweirad-Union von der Firma Fichtel & Sachs gekauft, der es dabei vor allem darum ging, verbliebene Konkurrenten ihres Tochterunternehmens Hercules auszuschalten. Tilman Werner, Motorrad-Klassiker aus Nürnberg. Von Ardie bis Zündapp, Stuttgart 1989, S. 151; Rönneke (wie Anm. 1), S. 323.

33 Fred Jakobs, BMW Motorrad. Leidenschaft seit 1923, in: Mobile Tradition live. Fakten und Hintergründe 5, 2007, S. 24-33, hier S. 29; Werner (wie Anm. 32), S. 172ff.; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 189; Bartsch (wie Anm. 11), S. 356f.; Maxim (wie Anm. 9), S. 218, 220, 227, 238, 240, 267 u. 270; Rönneke (wie Anm. 1), S. 146. Zur Nischenstrategie der deutschen Hersteller siehe a. Leverkus (wie Anm. 28), S. 36ff.; zum Exportgeschäft siehe a. Hamann (wie Anm. 11), S. 457, Tabelle 2.

34 Vgl. dazu a. Holfelder (wie Anm. 11), S. 88.



Graf. 4: Motorradbestand in der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1990. Quelle: Bundesministerium für Verkehr (Hg.), Verkehr in Zahlen 1991, Berlin 1991, S. 216-219.

Am anderen Ende der Skala befanden sich die veritablen „Rocker“, die als gemeingefährliche Bürgerschrecks wenn schon nicht die Straße, dann doch zumindest die Boulevardpresse beherrschten. In jedem Fall war das Motorrad aus dem Zentrum der Gesellschaft verschwunden und diente das Motorradfahren nun eher dem Ausdruck des „Andersseins“. Bei der Mehrheit der Bevölkerung war dieses „Anderssein“ dabei in den 1960er Jahren noch alles andere als positiv konnotiert.³⁵

Erweitert man allerdings den Blick über die deutschen Grenzen hinaus, so wird deutlich, dass sich in anderen Teilen der Welt bereits in den 1960er Jahren ein Wiederaufstieg des Motorrades ankündigte. Diese Renaissance des Motorrads unter neuen Vorzeichen begann in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre zunächst in den USA, wo das motorisierte Zweirad als Sport-, Hobby- und Freizeitgefährt aber durchaus auch als Prestigeobjekt neu entdeckt wurde.³⁶

35 Maxim (wie Anm. 9), S. 53ff.; Holfelder (wie Anm. 11), S. 79 u. 90ff.; Stüben (wie Anm. 2), S. 17.

36 Nicht von ungefähr kam 1969 gleichsam als Illustration bzw. Kommentar auf die veränderte Motorradkultur der Erfolgsfilm *Easy Rider* in die amerikanischen Kinos. Sicher konnte sich der durchschnittliche Motorradfahrer nur bedingt mit den von Dennis Hopper, Peter Fonda und Jack Nicholson verkörperten und letztlich ja tragisch endenden Hauptfiguren identifizieren, doch der Film präsentierte erstmals eine völlig neue Wahrnehmung des Motorrads. Anders als in allen früheren „Bikerfilmen“ wird hier nicht das Klischee vom brutalen Rocker bedient, der auf seiner „Höllemaschine“ die rechtschaffenen Bürger terrorisiert, sondern das Motorrad erscheint nun als Instrument der Befreiung sowie der Welt- und Selbsterfahrung. Vgl. dazu Alles über Motorräder (wie Anm. 9), S. 100ff.; Lexikon des Internationalen Films, Bd. 2, Reinbek b. Hamburg 1995, S. 1263.

Beliebt waren vor allem vergleichsweise schwere, hubraumstarke Maschinen, wie sie etwa der US-amerikanische Hersteller Harley Davidson oder die britischen Marken Triumph, Norton oder BSA anboten. Wichtige Voraussetzung für diesen Wiederaufstieg des Motorrads war freilich ein hohes Wohlstands niveau, das es erlaubte, das Motorrad neben dem Automobil als Zweit- oder gar Dritt Fahrzeug zu halten. Das Motorrad wandelte sich vom Gebrauchs- bzw. Randgruppenfahrzeug zu einem integralen Bestandteil der neuen westlichen Freizeitgesellschaft, in der man es sich erlauben konnte, eine Fahrspaßmaschine auch als „imagebildende Besonderheit“ anzuschaffen und zu nutzen.³⁷ An Erklärungsversuchen für den neuen Motorradboom mangelt es nicht. Das Motorrad wird dabei in der Regel als die ideale „Selbstmaschine“ charakterisiert, die der Selbstfindung, Selbsterfahrung und Selbstverwirklichung diene. Mit dem Motorrad, so der Tenor, werde es möglich, Autonomie- und Individualitäts-wünsche aber auch Virilitäts- und Jugendlichkeitsphantasien auszuleben.³⁸

Einher ging die neue Zweiradwelle mit dem Markteintritt der zuvor international unbedeutenden, ja der Öffentlichkeit in der Regel gänzlich unbekannten japanischen Motorradhersteller, denen es rasch gelang, eine marktbeherrschende Stellung zu erreichen. Die neue japanische Konkurrenz begann in den 1960er Jahren massiv auf den US-amerikanischen und bald darauf auch auf den europäischen Motorradmarkt zu drängen. Die japanischen Hersteller, d.h. zunächst einmal die Firma Honda, die hier eine Vorreiterrolle spielte, dann zunehmend auch die Firmen Kawasaki, Suzuki und Yamaha, boten nicht nur hubraum- und PS-starke Maschinen zu ungewöhnlich günstigen Preisen an, sondern heizten die neue Motorradbegeisterung durch offensives Marketing auch sehr geschickt weiter an. Sie verkauften damit eben nicht nur Maschinen, sondern Träume, die sich um Kraft, Freiheit und Abenteuer drehten. Die Japaner produzierten also nicht nur Motorräder, sondern auch deren Kunden.³⁹

Wie die Bestandszahlen dokumentieren (vgl. Grafik 4), griff die neue Motorradwelle ab Mitte der 1970er Jahre auf Westdeutschland über. Auch in der zunehmend reglementierten, saturierten und wohlorganisierten Bundesrepublik erlebte das Motorrad als „Freiheitsmaschine“ ein Comeback. Andere Motivkomplexe kamen hinzu: In den 1970er Jahren regte sich erstmals massive Kritik an der bisherigen Automobilisierung mit all ihren negativen

37 Limpf (wie Anm. 2), S. 44 u. 63f.; Maxim (wie Anm. 9), S. 51 u. 56f.; Holfelder (wie Anm. 11), S. 88 u. 108; Stüben (wie Anm. 2), S. 18f.; Jakobs (wie Anm. 33), S. 30; Ernst Leverkus, Die faszinierenden Motorräder der 70er Jahre, Sonderausgabe Stuttgart 2003, S. 9.

38 Ausführlich dazu Stüben (wie Anm. 2), *passim*. Siehe a. Maxim (wie Anm. 9), S. 61f.; Holfelder (wie Anm. 11), S. 107ff.

39 Limpf (wie Anm. 2), S. 43f., 63f. u. 67; Bartsch (wie Anm. 11), S. 48; Maxim (wie Anm. 9), S. 50 u. 56f.; Holfelder (wie Anm. 11), S. 88; Stüben (wie Anm. 2), S. 18. Zum Aufstieg der japanischen Motorradindustrie siehe a. Leverkus (wie Anm. 28), S. 35f. u. 65ff.; ders. (wie Anm. 37), S. 10.

Folgen und die erste Ölpreiskrise ab Ende 1973 trug das ihrige dazu bei, das Image des Motorrads als Alternative zum Pkw aufzuwerten.⁴⁰

Festzuhalten bleibt, dass das Motorrad in den 1970er Jahren einen Imagewandel vom Nutz- zum Freizeitfahrzeug durchgemacht hat und damit aus dem Fortbewegungsmittel Kraftrad letztlich eine Art Hightech-Sportgerät bzw. Spielzeug⁴¹ geworden ist. Insgesamt waren es dabei gerade die vermeintlichen Defizite des Fahrzeugs, d.h. seine Unbequemlichkeit, seine Dysfunktionalität als Transportmittel, seine relative Gefährlichkeit oder – anders ausgedrückt – die Tatsache, dass Motorradfahren eben alles andere als „vernünftig“ ist, die nun den Reiz des Fahrzeugs ausmachten.⁴² Hinzu kam und kommt das Vergnügen, das daraus resultiert, das Hightech-Spielzeug Motorrad zu beherrschen und diese Fähigkeit in der Öffentlichkeit zu demonstrieren. Die „technisch bewirkte Herauslösung des eigenen Körpers aus normalen Zuständen“,⁴³ wie sie der Motorradfahrer insbesondere beim schnellen Durchfahren von Kurven erlebt, wird dabei als lustvoll empfunden, zumal sie zuvor die Überwindung „instinktartiger Widerstände“ erfordert.⁴⁴ Die Technik ermöglicht es, Erfahrungen zu machen, ja Emotionen zu erleben, die weder das Alltags- noch das Arbeitsleben zu bieten haben.⁴⁵

Kaum zu übersehen sind hier Parallelen zu einigen vergleichsweise risikanten neuen Sportarten, die ebenfalls in den 1970er Jahren zunehmend in Mode kamen. Zunächst ist vor allem an das Drachenfliegen, Windsurfen und Skateboardfahren zu denken, nur wenig später begannen sich Snowboards und BMX-Räder zu verbreiten, inzwischen ist noch das Paragliden und in jüngster Zeit das Kitesurfen hinzu gekommen. Gemeinsam ist diesen so genannten Trendsportarten und dem Motorradfahren nicht nur, dass ein gewisses Verletzungsrisiko in Kauf genommen wird, ja für das imagebildende Potential dieser Sportpraktiken sogar unverzichtbar ist. Auch spielen jeweils die Hightech-Sportgeräte selbst, zu denen die Akteure häufig eine intensiv affektive Beziehung herstellen,⁴⁶ eine zentrale Rolle. Diese Geräte ermöglichen

40 Limpf (wie Anm. 2), S. 63; Holfelder (wie Anm. 11), S. 105.

41 Vgl. dazu Thomas Alkemeyer, Mensch-Maschine mit zwei Rädern. (Praxis-)Soziologische Betrachtungen zur Aussöhnung von Körper, Technik und Umgebung, in: *SportZeiten* 4, 2004, S. 27-39, hier S. 30. Zum Spiel mit Technik bzw. zu technischen Spielzeugen insgesamt s. Stefan Poser, Die Maschinerie des Spiels. Technik und Spiel als Thema der Technikgeschichte, in: ders. u. Karin Zachmann (Hg.), *Homo faber ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel*, Frankfurt a.M. u.a. 2003, S. 19-35.

42 Vgl. dazu: Moritz Holfelder, Motorrad fahren. Kleine Philosophie der Passionen, München 2000, S. 14f.

43 Alkemeyer (wie Anm. 41), S. 37.

44 Zum „Erlebnis Motorradfahren“ s. Alkemeyer (wie Anm. 41), passim; Holfelder (wie Anm. 12), S. 32ff.

45 Poser (wie Anm. 41), S. 28.

46 Eindrücklich schildert Moritz Holfelder die affektive Bindung des Motorradfahrers an seine Maschine, die soweit geht, dass diese als beseelt und zu Emotionen fähig wahrgenommen wird, s. Holfelder (wie Anm. 42), S. 24. Vgl. a. Alkemeyer (wie Anm. 41), S. 34.

einerseits ungewöhnliche Bewegungen, die von den Nutzern als der Schwerpunkt eigentlich widersprechend wahrgenommen werden und diese mit Gefühlen des „Gleitens, Schwebens und Fliegens“⁴⁷ belohnen. Andererseits avancieren die Sportgeräte für ihre Besitzer zu Kultobjekten, die ihre Zugehörigkeit zu einer bestimmten Lebensstilgemeinschaft symbolisieren.⁴⁸ Ganz offensichtlich passt das Motorrad und die Motorradnutzung in vielerlei Hinsicht in diese Gruppe von Trendsportarten und Trendsportgeräten hinein.

Was die vorherrschende Nutzung anbelangt, so knüpfte das Motorrad in den westlichen Industrieländern seit den 1970er Jahren im Grunde an die Frühzeit des Kraftfahrzeugs an, in der motorisierte Fahrzeuge ja zunächst als imagebildende Sportgeräte und Repräsentationsobjekte Erfolg hatten.⁴⁹ Eine wesentliche Bedingung für den Wiederaufstieg des Kraftrads war gerade, dass es als Verkehrsmittel im Grunde überholt war. Seine Neuinterpretation als Sportgerät oder – anders ausgedrückt – als Abenteuermaschine⁵⁰ bewahrte es nicht nur davor, völlig aus dem Straßenbild zu verschwinden, sondern führte sogar nach einer längeren Zeit relativen konstruktiven Stillstands zu einer beschleunigten Weiterentwicklung der Maschinen.⁵¹ Bezeichnend ist dabei, dass sich durchaus sinnvolle Neuerungen, die aber den Charakter des Motorrades als Abenteuermaschine gefährdeten, bei den Nutzern nicht haben durchsetzen können. Paradebeispiel dafür ist sicherlich das automatische Kraftradgetriebe, das als ausgereifte Technologie heute zwar bei Motorrollern selbstverständlich ist, von der Motorradfahrergemeinde jedoch ganz überwiegend abgelehnt wird.⁵²

-
- 47 Thomas Alkemeyer, Sport-Spiele, in: Stefan Poser, Joseph Hoppe u. Bernd Lüke (Hg.), Spiel mit Technik. Katalog zur Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin, Leipzig 2006, S. 147-154, hier S. 150.
- 48 Ebd., S. 150f.
- 49 Siehe u.a. Wolfgang König, Massenproduktion und Technikkonsum. Entwicklungslinien und Triebkräfte der Technik zwischen 1880 und 1914, in: ders. (Hg.), Netzwerke, Stahl und Strom. Propyläen Technikgeschichte Bd. 4, Berlin 1990, S. 265-552, hier insbes. S. 471ff.; Ruud Filarski, Langfristige Veränderungsprozesse des Verkehrssystems im historischen Kontext, in: Bettina Gundler, Michael Hascher u. Helmuth Trischler (Hg.), Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum, Frankfurt a.M. 2005, S. 91-107, hier insbes. S. 97; Gijs Mom, The Electric Vehicle. Technology and Expectation in the Automobile Age, Baltimore u. London 2004, insbes. S. 39ff.
- 50 Zum Begriff der Abenteuermaschine s. Mom (wie Anm. 49), insbes. S. 39; ders., Das „Scheitern“ des frühen Elektromobils (1895-1925). Versuch einer Neubewertung, in: Technikgeschichte 64, 1997, S. 269-285, hier insbes. S. 274f. Der Charakter des Motorrades als Abenteuermaschine des späten 20. Jahrhunderts manifestiert sich auch darin, dass für viele Motorradfahrer das Basteln an der eigenen Maschine integraler Bestandteil des „Motorradfahrens“ ist und von zentraler Bedeutung sowohl für die Inbesitznahme wie für die Nutzung ihres Kraftrads. Vgl. Hoffelder (wie Anm. 42), S. 19ff.
- 51 Zum Phänomen des Übergangs eigentlich überholter Techniken der Fortbewegung in den „Sonderraum des Sportes“ und die daran anschließende Weiterentwicklung siehe a. Poser (wie Anm. 41), S. 23ff. u. 32; Alkemeyer (wie Anm. 41), S. 29.
- 52 In einem Testbericht zur neuen Aprilia NA 850 mit stufenlosem Variomatik-Getriebe findet sich beispielsweise die Aussage: „Ein Motorrad mit Vollautomatik? [...] Das ist doch

Wiederaufstieg des Motorrades seit den 1970er Jahren hieß im Übrigen keineswegs auch Wiederaufstieg der deutschen Motorradindustrie. Ganz im Gegenteil wurde auch der bundesrepublikanische Motorradmarkt zunehmend von japanischen Herstellern dominiert.⁵³ Zwar gelang es zumindest BMW, mit hoher Fertigungsqualität und im Vergleich zur neuen Konkurrenz „erwachsenerem“ Markenimage einen festen Kundenstamm zu binden, doch sackte der BMW-Marktanteil von immerhin noch gut 20 Prozent Anfang der 1970er Jahre auf unter acht Prozent im Jahre 1980. Parallel dazu stieg der Anteil japanischer Hersteller am bundesdeutschen Motorradmarkt auf über 85 Prozent.⁵⁴ Die meisten deutschen Nischenhersteller konnten gegen die japanische Konkurrenz, die in großen Stückzahlen und daher weit kostengünstiger produzierte, dauerhaft nicht bestehen. Ihre Maschinen waren nicht nur vergleichsweise teuer, sondern erschienen neben den japanischen Modellen auch deutlich biederer und damit zunehmend weniger attraktiv. Hinzu kam, dass man dem nur noch wenig gefragten Zweitaktmotor treu blieb, was die Marktgängigkeit der gebauten Maschinen weiter verringerte. Die Firmen Kreidler, Zündapp und Maico gerieten trotz steigender Kraftradnachfrage in den 1970er Jahren in eine zunehmende ökonomische Schieflage und mussten schließlich 1982 und 1984 bzw. – was Maico anbelangt – 1987 die Produktion einstellen.⁵⁵

Aufgrund ihrer Sonderstellung sei hier noch die hessische Firma Münch erwähnt, die erst 1966 mit dem Bau von Motorrädern begonnen hatte. Bei Münch entstanden in reiner Handarbeit und ausschließlich auf Bestellung

„nur etwas für Warmduscher!“ Jürgen Ress, Der Test. Aprilia NA 850, in: *Wirtschaftswoche*, Nr. 24, 9.6.2008, S. 99.

- 53 Hier sei angemerkt, dass der Siegeszug der japanischen Motorradhersteller nicht nur der bundesrepublikanischen Konkurrenz schwer zu schaffen machte, sondern dass der Erfolg der Japaner auf dem europäischen und insbesondere auf dem US-amerikanischen Markt auch wesentlich zum Niedergang der traditionsreichen britischen Motorradindustrie beitrug. Ähnlich wie die deutschen gerieten auch die britischen Motorradhersteller ab Ende der 1950er Jahre in eine tiefe Krise, wobei sich allerdings in den 1960er Jahren vor allem die hubraumstärkeren Modelle von Triumph, Norton oder BSA in den USA noch recht erfolgreich verkaufen ließen. Ab Ende der 1960er Jahre drängten jedoch die Japaner mit preiswerteren, zuverlässigeren und deutlich innovativeren Maschinen genau in dieses Marktsegment hinein. Die noch existierenden britischen Hersteller konnten daraufhin vom Motorradboom der 1970er Jahre kaum mehr profitieren, so dass die Branche trotz verschiedener Firmenzusammenschlüsse und anderer Rettungsversuche Anfang der 1980er Jahre de facto tot war. Siehe u.a. Ian Chadwick, *An Overview of the British Motorcycle Industry and Its Collapse*, <http://www.ianchadwick.com/motorcycles/britbikes/overview.html> [Stand: 22.10.2008]; Harald Hagenberg, *Strategisches Management in Unternehmen. Ziele, Prozesse, Verfahren*, Wiesbaden 2004, S. 194; Jan Leek, *Norton Motorräder 1902-1998*, Stuttgart 2000, S. 28 u. 57.
- 54 Frank Röncke, *Deutsche Motorräder seit 1960*, Stuttgart 2006, insbes. S. 8f.; Bartsch (wie Anm. 11), S. 165f.; Limpf (wie Anm. 2), S. 78ff.; Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 189; Maxim (wie Anm. 9), S. 211; Werner (wie Anm. 32), S. 173f.
- 55 Bartsch (wie Anm. 11), S. 165; Maxim (wie Anm. 9), S. 238, 240 u. S. 270; Holfelder (wie Anm. 11), S. 110.

schwere und für ihre Zeit ungewöhnlich leistungsstarke Krafträder, die von Vierzylinder-Viertaktmotoren angetrieben wurden. Bevor es den Begriff überhaupt gab, baute Münch also die ersten so genannten „Superbikes“. In diesem Marktsegment war die Firma in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre zunächst konkurrenzlos und trotz hoher Preise durchaus erfolgreich. Da die japanischen Anbieter aber sehr bald gerade im Bereich der „Superbikes“ besonders stark wurden, geriet die Firma Münch schon Anfang der 1970er Jahre zunehmend unter Druck. Trotz zweier Konkurse konnte die Firma mit Hilfe verschiedener Geldgeber zwar bis 1983 überleben, produzierte aber in den letzten Jahren nicht mehr als drei bis vier Maschinen pro Jahr. In den 1990er Jahren scheiterte dann ein letzter Versuch, das Unternehmen wiederzubeleben. Insgesamt entstanden bei Münch nicht mehr als etwa 500 Motorräder.⁵⁶

Die Entwicklung des Motorradbestands in den 1970er Jahren entpuppte sich bald als nur ein Vorgeschmack dessen, was sich im kommenden Jahrzehnt abspielen sollte (vgl. Grafik 4). Im Laufe der 1980er Jahre wurden die Bestandszahlen der frühen 1960er Jahre annähernd wieder erreicht, in den 1990er Jahren wurden sie sogar bei weitem übertroffen. 1999 waren 3,2 Mio. Motorräder in Deutschland zugelassen, d.h. deutlich mehr als auf dem Höhepunkt des Motorradbooms der 1950er Jahre, freilich bei einer insgesamt unvergleichlich viel höheren Kraftfahrzeugdichte, einer ebenfalls deutlich gestiegenen Gesamtbevölkerung und – nicht zu vergessen – in einem nun vereinigten Deutschland.⁵⁷

Damit zu einem abschließenden Blick auf die Entwicklung in der DDR: Da hier von der deutschen und nicht etwa nur von der westdeutschen Motorradindustrie die Rede sein soll, muss schon der Vollständigkeit halber noch ein knapper Überblick über die Entwicklung in Ostdeutschland gegeben werden. Wichtigster Produktionsstandort der Motorradindustrie auf dem Gebiet der späteren DDR war in der Zwischenkriegszeit das bereits erwähnte DKW-Werk im sächsischen Zschopau. Dieses Werk überstand zwar den Zweiten Weltkrieg ohne nennenswerte Zerstörungen, wurde aber nach 1945 nahezu vollständig demontiert. Entsprechend schwierig gestaltete sich die Wiederaufnahme der Produktion, nachdem das inzwischen in so genanntes „Volks-eigentum“ überführte Motorradwerk Zschopau 1949 wieder für die Motorradproduktion freigegeben worden war. 1950 begann auf niedrigem Niveau die Fertigung von DKW-Vorkriegsmodellen, zunächst unter dem Markenzeichen IFA, das für „Industrievereinigung Fahrzeugbau“ stand, ab 1956 dann unter dem Markenzeichen MZ (für „Motorradwerk Zschopau“).⁵⁸ Bereits Ende der

56 Siehe u.a. Frank Rönicke, Deutsche Motorräder seit 1960, Stuttgart 2006, S. 188ff.; Roger Hicks, Die internationale Enzyklopädie – Motorräder, Stuttgart 2006, S. 363f.

57 Maxim (wie Anm. 9), S. 62. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hg.), Verkehr in Zahlen 2007/2008, Hamburg 2007, S. 137.

58 Wolfgang Schröder, AWO, MZ, Trabant und Wartburg. Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, Bremen 1995; S. 26f.; Andy Schwietzer, MZ, IFA, Simson, AWO, EMW

1950er Jahre erreichten die Zschopauer Motorradbauer wieder jährliche Produktionsstückzahlen von über 60.000 Maschinen, im Rekordjahr 1975 wurden sogar über 92.000 Einheiten hergestellt. In der Folgezeit pendelte sich die Produktion auf Werte zwischen 75 und 85.000 Motorräder im Jahr ein, wobei ab Mitte der 1970er Jahre davon kontinuierlich mindestens 50 Prozent in den Export gingen.⁵⁹

MZ war zwar der mit Abstand wichtigste, nicht aber der einzige Motorradhersteller in der DDR. Bis 1955 stellte man im ehemaligen BMW-Werk in Eisenach unter dem Markenzeichen EMW, also Eisenacher Motorenwerke, Krafträder her⁶⁰ und zwischen 1948 und 1961 produzierte das Fahrzeug und Gerätewerk Simson Suhl Motorräder, bevor sich die Suhler gänzlich auf die Herstellung von Mopeds konzentrierten mussten. Nach Einstellung der Motorradproduktion in Suhl wurden im Übrigen in der DDR auch keine Krafträder mit Viertaktmotoren mehr hergestellt, da man bei MZ ausschließlich Maschinen mit Zweitaktantrieb baute.⁶¹

Anders als im Westen blieb das Motorrad in der DDR bis zu deren Ende primär ein Gebrauchsfahrzeug für den Alltagsbetrieb. Das hatte schlicht damit zu tun, dass in Ostdeutschland Automobile stets ein knappes Gut waren, auf dessen Auslieferung man bekanntlich bis zu anderthalb Jahrzehnte zu warten hatte. Die Motorräder aus Zschopau waren hingegen seit Mitte der 1960er Jahre relativ problemlos zu bekommen und wurden in der Regel so lange gefahren, bis sich der Traum vom eigenen Trabant oder Wartburg erfüllte.⁶² Entsprechend kontinuierlich entwickelte sich der Motorradbestand in der DDR (vgl. Grafik 5). Nach einem raschen Zuwachs in den 1950er und 60er Jahren stabilisierte sich der Bestand auf hohem Niveau und ging als Folge der auch in der DDR zunehmenden Pkw-Motorisierung ab Mitte der 1970er Jahre allenfalls leicht zurück. Schwankungen, wie sie für die westdeutsche Entwicklung typisch waren, finden sich in der DDR also nicht.

Die Entwicklung des deutschen Motorradbaus nach 1945 vermag zu verdeutlichen, wie sehr die Entwicklung einer Branche von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen bestimmt werden kann. Diese Rahmenbedingungen schlugen sich in einem spezifischen Verbraucher- bzw. Kundenverhalten nieder, auf das die Hersteller nur bedingt einwirken konnten. So ließen sich die vermeintlichen „Launen“ des

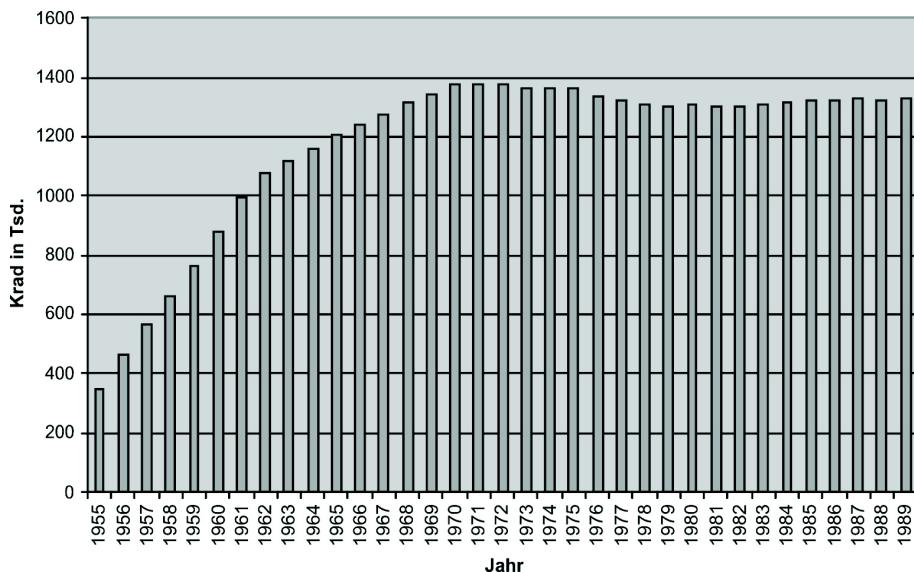
und andere. Zweiradfahrzeuge aus Ostdeutschland 1945-1994, Stuttgart 1995, S. 8; Rönicke (wie Anm. 1), S. 12 u. 176ff.

59 Schröder (wie Anm. 58), S. 135.

60 BMW hatte seine Motorradproduktion für die Wehrmacht 1942 von München nach Eisenach verlagert und schuf damit die Voraussetzungen für die dortige Motorradproduktion nach 1945. Rönicke (wie Anm. 1), S. 10f. u. 74ff.

61 Frank Rönicke, Typenkompass DDR-Motorräder seit 1945, Stuttgart 2004, S. 8; Rönicke (wie Anm. 1), S. 11 u. 45ff.; Schröder (wie Anm. 58), S. 22f., 44f. u. 66f.

62 Stüben (wie Anm. 2), S. 21; Schröder (wie Anm. 58), S. 81 u. 116.



Graf. 5: Motorradbestand in der DDR 1955 bis 1989. Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes 1990, H. 9, S. 6.

Publikums, die zum Niedergang der Branche in Westdeutschland seit Mitte der 1950er Jahre führten, weder durch erhöhte Innovativität noch durch eine Diversifizierung des Angebots oder gezieltes Marketing wirksam beeinflussten.⁶³

Unabhängig davon erwies sich die deutsche Motorradindustrie, was ihre Anpassungsfähigkeit an veränderte Marktbedingungen anbelangt, als durchaus flexibel, wie etwa der schnelle Markteintritt neuer Anbieter in den späten 1940er und frühen 1950er Jahren oder die ab Mitte der 1950er Jahre verfolgten Anpassungs- und Nischenstrategien verschiedener Hersteller dokumentieren. Nicht zu übersehen ist allerdings auch, dass das Comeback des Motorrads regelrecht verschlafen wurde und die meisten deutschen Hersteller die Chancen, die dieses Comeback möglicherweise geboten hätte, nicht zu nutzen vermochten. Insgesamt spiegeln sich in der Entwicklung der bundesdeutschen Motorradindustrie die grundlegenden ökonomischen und gesellschaftlichen Umbrüche in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Blieben diese, wie im Falle der DDR, lange Zeit weitgehend aus, so konnte das Motorrad seine Funktion als alltagstaugliches Massenverkehrsmittel auch über Jahrzehnte erfüllen. In Westdeutschland erlebte die Industrie allerdings zunächst als Folge des schrumpfenden Marktes, dann auch als Folge des Markteintritts der japanischen Konkurrenz einen Niedergang. Lediglich BMW konnte als Hersteller für hubraumstarke Maschinen langfristig überleben und

63 Vgl. Gömmel/Braun (wie Anm. 4), S. 190.

das sogar mit seit den 1980er Jahren gegenüber der japanischen Konkurrenz wieder steigenden Marktanteilen.

Anschrift des Verfassers: PD Dr. Reinhold Bauer, Helmut Schmidt Universität, Universität der Bundeswehr Hamburg, Seminar für Geschichtswissenschaft, Lehrstuhl für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte, Holstenhofweg 85, 22043 Hamburg, E-Mail: rbauer@hsu-hh.de