

*„die Schöne“* - Zündapp Bella 200 1954



„Schönheit liegt im Auge des Betrachters“ – also betrachten wir die Bella (was auf italienisch ja immerhin „die Schöne“ heißt): schön? Naja, sicher irgendwie charmant, aber unbestreitbar eines : praktisch.





Wie kommt ein tiefdeutsches Fahrzeug überhaupt zu einem so luftig-leichten italienischen Namen? Dazu die Entstehungsgeschichte: gleich nach Ende des zweiten Weltkriegs kam aus Italien eine neue Fahrzeuggattung, die den damals entstehenden Bedürfnissen entsprach – wesentlich billiger in der Anschaffung und im Unterhalt als ein Auto, aber dennoch im Alltag einsetzbar und Schutz bietend gegen Regen und Kälte – der Roller. Vespa und Lambretta hießen die Vorreiter, sie verkauften sich zu tausenden in unserem südlichen Nachbarland. Nördlich der Alpen dauerte es eine Zeit, bis die Industrie wieder so weit war, darauf zu reagieren. Die Bedeutung hatte man schnell erkannt, am schnellsten dabei waren NSU und Hoffmann, denen es gelang, Lizenzen von Lambretta bzw. NSU zu ergatterten und den deutschen Markt zu bedienen. Gleiches gedachten auch die Zündapp Leute in Nürnberg zu tun, und nahmen Verhandlungen mit verschiedenen italienischen Herstellern, darunter Moto Parilla und Moto Guzzi, auf. Diese verliefen aber schlussendlich im Sande, und so dauerte es bis 1952, bis ein Auftrag an das eigene Konstruktorsbüro ging. Das Produkt sah dann der Moto Parilla äußerlich zum Verwechseln ähnlich, und auch der italienische Name (den die Werbeabteilung gewählt hatte, weil die italienischen Roller und überhaupt alles, was aus dem sonnigen Süden kam, damals bei den Kunden positive Schwingungen

erzeugte) passte zu der Vermutung, dass die Bella nichts anderes als ein Lizenzbau sei.

Die Wirklichkeit sah anders aus. Wenn man der Bella unter den Rock, pardon, unters Blechkleid guckt, findet man urdeutsche Wertarbeit. Das Triebwerk mit anfangs 150 ccm Hubraum sitzt in einem stabilen Rohrrahmen und stammt aus der braven Zündapp DB und hatte sich dort bereits wegen ihrer Wartungsarmut und Zuverlässigkeit als „Bauernmotor“ bewährt. Diese Motoren waren so robust, dass sie unter dem Blech ohne Gebläsekühlung auskamen, der aerodynamisch geformte vordere Kotflügel leitete den Fahrtwind durch einen Mitteltunnel direkt auf den Zylinderkopf. Die aufgewärmte Luft stieg dann nach hinten hoch, wo sie über Schlitze hinter der Sitzbank abgeleitet wurde. Auch andere benutzerfreundliche Details hatten sich die Macher einfallen lassen: durch ein kleines Türchen vorn am Durchstieg kann man die Zündkerze wechseln, ohne die ganze Karosserie wie bei andern aufklappen zu müssen. Links und rechts findet man zwei weitere Klappen, über die man an den Motor gelangt. Dahinter sind auf beiden Seiten Ziergitter angebracht, die man herunterklappen kann. Dabei handelt es sich nicht um Fußruhen für den/die BeifahrerIn, sondern es sind Gepäckhalter, passende Koffer boten Zuliefer-

firmen an, Ösen zum fest-schnallen waren am Roller sowieso angebracht. Die Bull-

augen sind nicht bloß Zierde, sondern Abstandhalter, damit das Gepäck den Lack nicht zerkratzt.

Diese Ziergitter offenbaren aber auch ein Manko der Bella: weil die hinten sitzende Person die Füße weit nach vorne strecken musste, um die Trittbretter zu erreichen, geriet sie dabei mit den Fußspitzen häufig unter die Absätze des Fahrers, wenn der mit einem kräftigen Tritt einen der 4 Gänge des Ziehkeilgetriebes wechselte. Die Bella hatte nämlich keine Drehgriffschaltung, wie viele andere, bei Zündapp hielt man diese für zu ungenau. Trotz dieses Mankos konnten bald 40.000 Exemplare an den Mann, bzw., die Frau gebracht werden – Zündapp wollte die Bella eigentlich als Frauenfahrzeug verstanden wissen, dem stand aber das Gewicht von immerhin ca. 140 Kg. entgegen. Noch besser verkaufte sich das Nachfolgemodell, wie wir hier eines vor der Kamera hatten. Die Bella 200 unterschied sich nur durch den auf 200ccm aufgebohrten Motor, der anstelle von 7,3 jetzt 10,5 (in den letzten Versionen bis 13,7) PS leistete. Damit konnten sich die immerhin 80.000 Bella 200 Besitzer den Fahrtwind bei 90 Km/h um die Nase wehen lassen, und das auch auf der Autobahn!

*Text und Fotos: Hannes Denzel*

