

MOTORRÄDER

# Nerven im Bratrohr

Die neue Münch, 260 PS stark und acht Zentner schwer, ist fertig. Finanziell allerdings endete der Traum von der Urgewalt auf zwei Rädern im Fiasko.

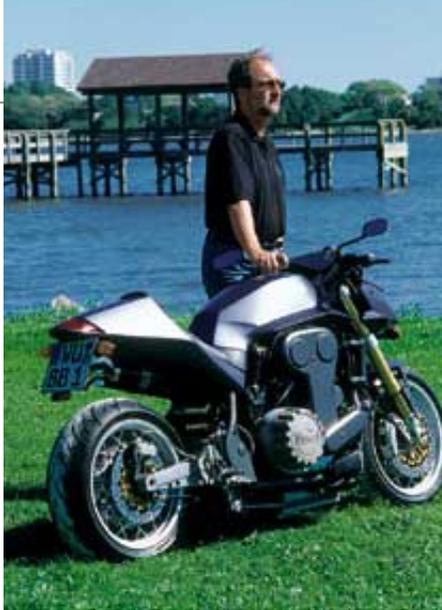
**D**er Motor ist deutlich zu spüren, besonders deutlich am rechten Knie. Es ist viel Platz für die Antriebstechnik auf der Münch Mammut 2000, und wenig für den Fahrer.

Relativ unspektakulär surrt der Vierzylinder, der durchaus dazu taugen würde, einen Porsche anzutreiben. Dank Turbo-Aufladung leistet die Zwei-Liter-Maschine 260 PS. „Eine solche Kraft“, sagt Geschäftsführer Ralf Ernst, 46, „müssen Sie erst mal verwalten als Konstrukteur.“

Dass er und sein Team diese Aufgabe technisch gemeistert haben, beglaubigt inzwischen ein TÜV-Gutachten. Dass sie betriebswirtschaftlich an ihr scheiterten, wird auf dem Gelände der Würzburger Münch Motorrad Technik GmbH offenbar.

Geplant war eine Kleinserie von 250 Exemplaren. Fertigen ließ Firmengründer Thomas Petsch, 43, nur 15 Stück. Sechs ausgewählte Kunden wurden mit je einer Maschine bedacht, zum Preis von je 86 000 Euro. Die restlichen neun bleiben in Würzburg; geparkt auf Terrakottaböden in Petschs Luxusgarage zeugen sie von einer Niederlage auf höchstem Niveau – und stehen somit in guter Münch-Tradition.

Vater der mythischen Marke ist der hesische Mechanikermeister Friedel Münch, 76. Ohne industrielle Rückendeckung schuf



**Ingenieur Petsch, Münch Mammut 2000**  
*Niederlage auf höchstem Niveau*

er zwischen 1966 und 1980 knapp 500 urgewaltige Krafträder. Aus NSU-Triebwerken bezogen die Münch Mammut bis zu 150 PS und schlugen damit nahezu alles, was sonst auf zwei Rädern fuhr. Illustre Kunden wie Gunter Sachs und der US-Krösus Malcolm Forbes wurden von Münch persönlich betreut. Zum Pannendienst flog der Meister auch am Oster-sonntag ein.

Nach zwei Konkursen erlitt Münch einen Schlaganfall und zog sich ins Privatleben zurück. Es blieb eine Legende der Fahrzeugtechnik. Deutschlands prominenter Motorradtester Ernst Leverkus attestierte dem Rüsseltier eine „ungeheure moralische Wirkung“.

Vor allem einen zog diese Wirkung in ihren Bann: den hochsolventen Ingenieur und Münch-Fahrer Thomas Petsch. Mit Gießereien und Maschinenbau-Betrieben in Polen war der Unterfranke zum Multimillionär geworden. Vor sechs Jahren legte er den Grundstock zur Vernichtung seines Vermögens – als er dem betagten Pleitier

Münch die Namensrechte und ein unvollendetes Motorradkonzept abkaufte.

Zwanzig Ingenieure, vorwiegend aus Petschs Maschinenbau-Imperium und deshalb wenig erfahren in den Feinheiten der Zweiradmontage, entwickelten darauf im polnischen Breslau die neue Mammut. Einziges angekauft Teil war ein Cosworth-Zylinderkopf aus einer Rennversion des Opel Calibra. Der Rest entstand in Eigenregie.

Das branchenfremde Team – Chefkonstrukteur war ein ehemaliger Unfallgutachter – verhedderte sich zunächst in den Grundlagen der Motorradtechnik: Die Entwickler protzten beim ersten Prototyp derart mit den Federbeinen für die Hinterradschwinge, dass diese schon in der kleinsten Kurve über den Asphalt schrammten. Bekümmert mussten sie zusehen, wie sich die Gabel unter der Urgewalt der Bremse krümmte und das Vorderrad den dahinter liegenden Kühler verbeulte. Und die Elektronik hatten die Ingenieure so dicht am Auspuffrohr platziert, dass das Nervensystem ihres Konstrukts schmutzte wie in einem Bratrohr.

Schließlich aber galt es nur noch eine Hürde zu nehmen: die Geräuschmessung beim TÜV. Kläglich versagte dabei die Mammut – denn aus 50 km/h voll zu beschleunigen, wie gefordert, erwies sich als schlicht unmöglich. Jaulend drehte das Hinterrad durch.

Die Ingenieure mogelten sich mit einem Trick durch die Prüfung. Sie programmierten die Elektronik so, dass sie schon beim Heranfahen mit 50 km/h die Prüfsituation erahnt und automatisch die Leistung drosselt.

Die ständigen Anpassungen und Korrekturen sprengten das Budget. Zehn Millionen Mark wollte Petsch bis zur Auslieferung der ersten Maschine investiert haben, nun sind es weit über zehn Millionen Euro.

Petschs Vermögen ist damit weitgehend erschöpft. Den Plan, 250 Exemplare des Extremgefährts zu bauen, hat er schon aus Haftungsgründen aufgegeben. Denn um sich nicht in heikle Schadensersatzklagen zu verstricken, wären noch aufwendigere Tests und Dokumentationen nötig. Nur auf die TÜV-Zulassung will sich Petsch in einem möglichen Prozess nicht berufen.

Die sechs auserwählten Käufer der Einzelstücke – fünf leben in Deutschland, einer in Japan – hält er für hinreichend vernünftig, um ihn nicht in die Bredouille zu bringen: „Da können wir ruhig schlafen.“

Der Motorradführerschein allein allerdings bürgt nicht für die sichere Handhabung einer Münch Mammut 2000. Sie wiegt voll getankt acht Zentner, könnte spielend weit über 300 km/h fahren, würde sie nicht bei 250 abgeregelt, und beschleunigt etwa in der Zeit von null auf 100, die man braucht, um einmal andachtsvoll „Münch“ zu sagen.

CHRISTIAN WÜST



**Versuchsfahrer beim Test eines Prototyps (1966):** „Ungeheure moralische Wirkung“