

## NDB-Artikel

**Kleemann, Fritz** Motoren- und Motorradfabrikant, \* 24.6.1901 Bad Homburg vor d. Höhe, † 1.1.1975 Bad Homburg von der Höhe. (evangelisch)

### Genealogie

V →Friedrich (1878–1948), KR, Fabr.;

M Maria Zeuner (1875–1959);

• Käthe Schüler (\* 1901);

1 S, 1 T, u. a. Fritz-Lothar (\* 1927), Einkaufsleiter d. Horex-Werke;

*Schwieger-S* Wolf Fischer-Jene (\* 1921), techn. Leiter d. Horex-Werke, seit 1960 Leiter d. Materialabt. bzw. Werksleiter d. Daimler-Benz-Werks Bad Homburg.

### Leben

Nach Absolvierung des Gymnasiums und längerem Auslandsaufenthalt kehrte K. 1920 nach Bad Homburg zurück. Er wurde Kaufmann, arbeitete bei Opel, Griesheim-Elektron und schließlich in der Verwaltung der Rex-Konservenglas-OHG in Bad Homburg, deren Mehrheitsbesitzer sein Vater war. Dieser hatte außerdem 1920 mehrheitlich die Columbus-Motorenbau AG im benachbarten Oberursel übernommen, die seit 1921 mit einem 68 ccm Fahrrad-Hilfsmotor „Gnom“ gut im Markt lag. K. erkannte die Absatzmöglichkeiten von Kleinmotorrädern oder motorisierten Fahrrädern. Er begann daher 1921 in der Garage des Vaters, den kleinen Motor an gekaufte Fahrräder zu montieren und diese in den Handel zu bringen. Ende 1923 gründete er zusammen mit seinem Vater die „Horex-Fahrzeugbau AG“ Bad Homburg, in der er bald Betriebsleiter von 20 Mann, Ein- und Verkäufer in einer Person war. Schon 1922 hatte er das erste Motorrad unter dem Namen „Horex“ herausgebracht, eine Wortverbindung von Homburg und Rex. Mit dieser Maschine – der 250 ccm-Motor stammte ebenfalls von Columbus – machte K. seine neue Marke durch Siege in 55 deutschen Rennen bekannt. 1925 brachte er eine 500 ccm, 1926 eine 600 ccm Einzylindermaschine heraus, die er ständig verbesserte. So kam K. zu einem kompletten Programm von sportlichen Tourenmaschinen, das ihm im deutschen Markt einen Namen machte. 1927 verlegte er die Motorenproduktion von Oberursel nach Bad Homburg, wo in einem Fabrikneubau mit 100 Mann schon 100 Maschinen pro Woche gefertigt wurden. K. erwarb 1928 die Baurechte des englischen Sturmey-Archer-Motorradspormotors, dessen 350 ccm-Ausführung er auch an die Victoria-Werke AG nach Nürnberg lieferte. 1932 entwickelte sein Konstrukteur Hermann Reeb (geborene 1901) den ersten Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor zu 600 und 800 ccm Hubraum mit Kettenantrieb

der obenliegenden Nockenwelle. Dieses Modell wurde bis 1935 geliefert, der Motor auch an die Tornax GmbH nach Wuppertal. Es errang 1935 die deutsche Straßenmeisterschaft der Beiwagenklasse unter →Karl Braun (1901–37). 1931-34 baute K. wegen der Wirtschaftskrise auch kleinere Motorentypen von 200 und 300 ccm. 1935 wurden Horex und Columbus zur „Horex-Columbus-Werk KG“ zusammengeschlossen, in der K. Komplementär und Direktor wurde. 1934 brachte er eine 350 ccm Sportmaschine mit gekapseltem Ventilmechanismus und Fußschaltung auf den Markt, die ihrer Zeit weit vorausseilte. 1938 weiter verbessert, wurde dieses Modell zur Grundlage seines Wiederbeginns 10 Jahre später.

Die Fabrik K.s in Bad Homburg überstand den 2. Weltkrieg unversehrt, so daß er 1945 die Produktion zunächst mit stationären Motoren für die Landwirtschaft und Ersatzteilen für die Eisenbahn beginnen konnte. 1948 erhielt er als einziger deutscher Motorradhersteller die alliierte Genehmigung zum Bau von Motorrädern über 250 ccm. 1950 brachte er die 350 ccm Einzylinder „Regina“ heraus, erneut ein Motorrad mit markanten Fortschritten. Neben Teleskopgabel, Hinterradfederung und besonders der Alu-|Vollnabenbremse wies es viele Teile aus geschmiedetem Dural auf, wodurch das Motorrad mit vielen blanken Flächen ein bestechendes Aussehen erhielt. Im ersten Jahr produzierte K. mit 250 Beschäftigten bereits 500 Maschinen im Monat. 1953 erzielte er mit 17 300 gefertigten Motorrädern, davon 30% für den Export, die höchste Stückzahl. Er erweiterte das Regina-Programm um eine 400 ccm- und 1954 um eine 250 ccm-Maschine. Im Motorradsport traten K.s Motorräder 1951-55 wieder auf, und er konnte 1952 die deutsche Meisterschaft (350 ccm) mit Roland Schnell gewinnen.

1955 brachte K. die 400 ccm „Imperator“ als Parallel-Zweizylinder heraus. Als er 1955/56 die 350 und 250 ccm „Resident“ zur Ablösung seiner erfolgreichen Regina auf den Markt brachte, war eine Krise in der deutschen Motorradindustrie schon stark spürbar. K. versuchte durch sie hindurchzukommen, indem er seit 1956 100 ccm-Leichtmotorräder, Mopeds sowie Kinderräder produzierte. Als das Motorradgeschäft 1959 auf ein Viertel von 1953 zurückging, verkaufte er sein Werk an die Daimler-Benz AG. 1960 baute er seine letzten Motorräder. Heute stellt das Werk Motorenteile für Daimler-Benz her.

## **Literatur**

A. Büttner, in: Motor u. Sport 3, 1926, H. 30, S. 27 f.;

Horex Hauspost 1, 1951, H. 1;

H. W. Bönsch u. W. Fischer-Jene, Gesch. d. Windsbraut, 1954;

H. Hütten, Schnelle Motoren, seziert u. frisiert, 1955, ²1963;

E. Tragatsch, Motorräder in Dtlid., 1894–1967, 1967, S. 132-35;

K. Reese, in: Automobil- u. Motorräder-Chronik, 1976, H. 10, S. 22-25.

**Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

**Empfohlene Zitierweise**

, „Kleemann, Fritz“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 729-730  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---