

NDB-Artikel

Küchen, Richard Motoren- und Fahrzeugkonstrukteur, Fabrikant, * 15.3.1897 Bielefeld, † 5.10.1974 Ingolstadt. (katholisch)

Genealogie

V →Joh. Leopold (1840–1912), Maschinenfabr. in B., *S* d. Hubert Maximilian u. d. Ludovica Christine Nellesen;

M →Katharina (1868–1956), Geschäftsführerin u. Patentbearbeiterin, *T* d. Clemens Kroth u. d. Margaretha Mittler;

B Robert (1889–1952), Xaver (1893–1936), beide techn. Kaufm., Mitgründer u. Mitinh. d. Gebr. Küchen GmbH in I.;

- • 1) Karlsruhe 1923 Joh. Maria Victoria Eder (1889–1934), 2) Nürnberg 1937 Frieda-Emma (* 1910), *T* d. Rudolf Gebhard u. d. Pauline Pfeffer;

1 *S*, 2 *T* aus 1), u. a. →Richard (1921–74), Cründer u. Inh. d. Fa. Rich. Küchen Jun., Kurbelwellen- u. Motorenfabrik, Ingolstadt.

Leben

K. erhielt erste technische Anregungen in der väterlichen Dampfmaschinenfabrik in Bielefeld. Während seiner praktischen Ausbildung zum Mechaniker ergänzte er sein theoretisches Wissen in Abendkursen. Nach der Meisterprüfung bildete er sich zum Konstrukteur weiter. Mit 17 Jahren machte er bereits eigene Versuche zur Vergasung von Schwerekraftstoffen. 1917 kam K. in die Werkstätten der Fliegertruppe und wurde bald Fluglehrer. Nachdem sein Vater die Maschinenfabrik an Dürkopp verkauft hatte, pachtete K. 1918 eine kleine Landmaschinenfabrik in Bergzabern (Pfalz) und begann hier mit dem Bau selbstkonstruierter Motorradmotoren für kleine Motorradhersteller, die damals zahlreich ins Geschäft gingen. Es waren die ersten luftgekühlten Viertaktmotoren der Welt, deren geschmierte Ventilsteuerung sich im gekapselten Zylinderkopf befand (350 und 500 ccm Hubraum). Dachte man damals beim leichten Zweitaktmotor meist nur an stationäre Verwendung, so baute ihn K., neben Hugo Ruppe (1879–1949) in Zschopau und Albert Roder (1896–1970) in Forchheim, auch als einfachen Motor für den Zweiradeinbau. K. hatte Erfolg mit seinem Programm und mußte wegen großer Nachfrage die Fabrikation an die Schiele-Bruchsaler Industriewerke nach Baden-Baden vergeben. Seit 1924 lieferte er 350 bis 600 ccm-Motoren als Sportmotoren für schwere Dauerbeanspruchung mit Königswellenantrieb von Kurvenscheiben oder -nuten bzw. Steuertrommel der Ventile im Zylinderkopf, seit 1926 mit drei Ventilen (1931 von Elite-Opel in Lizenz gebaut). 1926 stellte ein solcher Motor (500 ccm) auf der Opelbahn

einen 24-Stunden-Weltrekord mit 76,4 km/h auf. In den 20er Jahren erreichte K. mit seinen Motorenlieferungen für den deutschen Motorradbau bis zu 50% Marktanteil. Daher mußte 1927 die Maschinenbau-GmbH Heilbronn (gegr. 1857) die Fabrikation von K.s Motoren in einer neueingerichteten Werksabteilung in Lahr (Baden) fortsetzen, wobei sie auch Motoren für Kleinwagen und stationäre Motoren für Landwirtschaft und Industrie hinzunahm. Während der Weltwirtschaftskrise wurde K. in der Motorradindustrie selbst tätig. 1931 konstruierte er bei den Triumph-Werken in Nürnberg eine preisgünstige 200-ccm-Maschine. 1932 plante Hans Friedrich Neumeyer für die Nürnberger Zündapp-Werke ein gänzlich neuartiges Motorrad-Programm aus fünf Typen, zu dessen Verwirklichung er K. als Chefkonstrukteur, seinen Bruder Xaver als Designer und Erich Zipprich als Produktionsleiter verpflichtete. Es fand auf der Internat. Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1933 in Berlin wegen seiner glattflächigen und schwungvollen Linienführung Anklang. Mit Kardanantrieb, Kettengetriebe und Kugelschaltung, Preßstahlrahmen und Boxermotoren von 400 ccm bis zur 800 ccm-Vierzylinder verwirklichte K. das geräuscharme Motorrad. Ferner schuf er ein Zweitakt-Motorrad der unteren Preisklasse, das bis 1954 gebaut wurde, und 1933 einen Lieferwagen mit 500-ccm-Motor. Sein Einfluß auf den wirtschaftlichen Erfolg der deutschen Motorradbranche war erheblich, stieg doch allein der Marktanteil von Zündapp im Inland von 10,6 auf 17, 9 % (1937). Der Export der deutschen Motorradindustrie verdreifachte sich bis 1938 auf 42 000 Maschinen. Nach kurzer Tätigkeit 1935 als Motoren-Chefkonstrukteur bei DKW in Zschopau ging K. 1936 als Chefkonstrukteur zu den Victoria-Werken nach Nürnberg zurück und entwickelte hier das Programm der „Lux“- und „Aero“-Zweitakt-Modelle mit stromlinienförmiger Gestaltung vom Tank über den Motorblock bis zur vorderen Rahmenstrebe. 1938 brachte er die formvollendete Sportmaschine „Pionier“ mit 350-ccm-Viertaktmotor heraus, den auch Fritz Kleemann in den Horex-Werken, Bad Homburg, bis 1955 baute. Beim Nürnberger Ardie-Werk führte K. den quergestellten Motorradmotor in V-Form ein, der 1953 bei Victoria wiederkam. 1938 kehrte er zu Zündapp zurück, um hier das 750-ccm-Zweizylinder-Motorrad mit Beiwagenantrieb für das Heer in die Serie zu bringen, ein Parallelmodell zu BMW. Im 2. Weltkrieg arbeitete er an den leichten, unbemannten, funkgelenkten Sprengstoffträgern „Goliath“ für die Pioniertuppe nach der Konstruktion von Carl Borgward, die die Zündapp-Werke in Serie bauten.

1938-44 fertigte K. in einem eigenen Betrieb in Nürnberg, seit 1940 auch in Berlin, Konstruktionsteile für den Fahrzeug- und Flugmotorenbau. 1946 richtete er in Ingolstadt Kraftfahrzeug-Instandsetzungs-Werkstätten ein und übernahm die Kurbelwellen-Produktion für die DKW-Motoren, 1948-64 war er VW-Vertreter. 1951 stellte K. auf der Internat. Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Frankfurt/M. einen Zweiliter-V 8-Zylinder-Rennmotor zu 200 PS vor, den Hans Stuck 1950-52 fuhr. Er entwickelte weiter Motorradmotoren, 1953 die „Gouverneur“ mit Boxermotor und Kardanantrieb für J. O. Hoffmann in Lintorf. In der deutschen Motorrad-Industrie behielt K. seinen Ruf als einer der anregendsten Konstrukteure. Er war immer dabei, wenn irgendwo neue Kfz-Technik geschaffen werden sollte. Seit 1961 arbeitete er in der Motomak GmbH Ingolstadt an der Entwicklung und Serienherstellung hydraulischer

Ventilstößel für Automotoren und leitete deren Versuchsläufe bei Daimler-Benz, Porsche und Volkswagen ein.]

Auszeichnungen

Ehrenmitgl. ADAC Südbayern (1970).

Werke

Moderne Spezialmotoren, in: Motor u. Sport 4, 1927, H. 29, S. 18 f.;

Einzweck-Motorräder, in: Motor-Kritik 24, 1944, Nr. 9-12, S. 104;

DRP 419 740, 426 804 und 435 112 v. 1924 (Ventilsteuerung e. Motors durch Nockenscheibe m. deren Schmierung u. Kühlung), 429 579, 449 336 u. 472 886 v. 1925 (Ventilsteuerung durch Steuertrömmel od. gabelförm. Kipphebel), 575 163 v. 1932 (Kegelradantrieb f. Motorräder);

Dt. Auslageschr (selbsttätig hydraul. einstellbare Ventilstößel f. Verbrennungsmotoren).

Literatur

Motor u. Sport 6, 1929, H. 27, S. 54 (P);

A. Thusius, Neues v. K-Motor, in: ADAC-Motorwelt 27, 1930, Nr. 27, S. 33 f.;

ebd. 28, 1931, Nr. 4, S. 22-24;

M. J. Riedl, in: ADAC-Mitt. Südbayern welt 27, 1930, Nr. 27, S. 33 f.;

ebd. 28, 1931, Nr. 4, (P);

Das Motorrad 10, 1930, Nr. 31, S. 1447;

ebd. 1974, H. 23, S. 24-26 (P);

A. H. Flücht, in: Motorboot 17, 1972, Nr. 3, S. 192 (P);

ders., ebd. 19, 1974, Nr. 11, S. 799;

J. Wachtel, 50 J. Zündapp, 1967, S. 40.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Küchen, Richard“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 178-180
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
