

# OLDTIMER MARKT

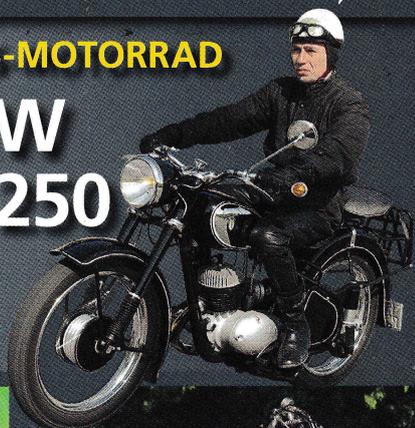
Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

Januar 1/2011

€ 3,20

VOLKS-MOTORRAD

## DKW RT 250



Superbike von 1914: NUT



Kaufberatung: Alfa Giulia



Restauriert: Lloyd Leukoplastbomber



Kaufberatung: Guzzi Le Mans

DIE MUTTER DES WILDEN QUER-TREIBENS

## 100 Jahre Rallye Monte-Carlo

SCHNELL IN SCHALE

### Alles über Sportsitze

**4** Klassiker zu gewinnen!  
Kinderkrebshilfe Spendenaktion



**SKURRIL**  
Mohs: Das  
hässlichste  
Auto der Welt

VOGEL-PERSPEKTIVEN

## Adler Autobahn



Erklärt: So läuft der Ur-Benz



A € 3,50 • CH sfr 6,20 • NL F L B € 3,90 • I € 4,10  
GR € 4,80 • P € 5,20 • H ft 1380 • E € 4,20 • FIN € 5,00 • DK drk 35,00  
N nkr 49,00 • S skr 48,00 • SLO € 4,90 • CZ czk 172,00





**Flott  
und elegant**



Erst spät stieg  
DKW in den Fünfzigern in den hart  
umkämpften Markt der Viertelliterklasse ein.  
Mit eifriger Modellpflege hielten die  
Ingolstädter dann aber die RT 250 bis zum  
Ende des Motorradbooms an der Spitze



Harmonie“ – welch ein vielstrapaziertes Wort für den Einklang von Körper und Seele, Technik und Natur. Doch genau diese Vokabel schießt mir durch den Kopf, als ich zum ersten Mal auf der DKW RT 250 S Platz nehmen darf. Von den hunderten Motorrädern, auf denen ich das Vergnügen einer Fahrt hatte, sticht diese Maschine in den ersten Sekunden durch eine perfekte Sitzposition für meine Figur heraus. Hier hätten viele Hersteller bis heute lernen können.

Es ist spürbar, dass die „S“ – eine typische DKW – mit jahrelanger Erfahrung für jede Fahrsituation perfekt hingetrimmt wurde. Die Maße zwischen Sattelfläche, Lenkergriffen und Rasten passen derart fein zu Anspruch und Leistung der Maschine, dass ich mir gut vorstellen könnte, lange, lange Strecken souverän zurückzulegen, ohne dass dabei der Clubsesselkomfort sportliches Fahren vereitelt. Doch weder häufige Langstrecken noch fußrastenkratzende Schräglagen waren einst der Anspruch vieler Kunden: Eine DKW kaufen die meisten nicht wegen sophistischer Eigenschaften, sondern weil der Händler um die Ecke gut geschult, das Motorrad gleichermaßen gut verarbeitet und zuverlässig war. Typische DKW-Kunden suchten schlicht das Optimum für den Alltag.

Dazu passt der eher unspektakuläre Motor, der mit 15 PS hinter den Klassenbesten zurückblieb, aber angenehme Leistungsentfaltung mit Durchstehvermögen ohne mechanische Achillesfersen verbindet. Kultiviert und leise zieht so eine RT 250 S ihre Bahn, und auch ein Seitenwagen bringt die Vielseitige nicht aus dem Konzept. Zum Thema harmonisches Fahren passt der Motor gleichermaßen wie die souveränen Bremsen oder die sensibel ansprechende Federung. Eifrige Modellpflege hatte die rudimentäre Erstaussgabe der RT 250 von 1951 binnen fünf Jahren zu einem Spitzenangebot auf dem bundesdeutschen Markt gemacht. Doch immer weniger Kunden wollten überhaupt noch Motorrad fahren: Als die „S“ 1956 erschien, war der Wirtschaftswunder-Zweiradboom bereits Geschichte. Auch hatte das neue Management bei DKW nicht mehr viel im Sinn mit dem aus der Vorkriegszeit übernommenem Anspruch, unbedingt Motorräder bauen zu müssen – es sollte ab 1956 schlichtweg sicherstellen, dass die großen Kapitaleigner der Auto Union AG in Ingolstadt zukünftig nicht wieder auf die jährliche Dividende verzichten mussten.

Daher ließen der Vorstandsvorsitzende William Werner und sein kaufmännischer Direktor Werner Henze den DKW-Motor-



Mit Hinterradfederung: Nach nur 23 Exemplaren löste die RT 250 H die ursprüngliche RT 250 mit Starrrahmen ab

radbau 1958 einschlafen, obwohl er drei Jahre zuvor noch die Hauptstütze der Marke gewesen war. Zum Schwanen- gang der RT-250-Reihe wurde die RT 250 VS, der man 1957 eine geschobene Vorderradschwinge anstelle der Teleskop- gabel der „S“ spendiert hatte. Die „VS“ soll- te sich aber trotz des besseren Fahrkom- forts schlechter als die „S“ verkaufen, daran änderte auch die für den Seiten- wagenbetrieb einstellbare Lenkgeometrie nichts. Die Zeiten des 250er Gespannes als Familienfahrzeug für den *kleinen Mann* waren 1957 vorüber: Isetta, Goggo und Lloyd machten das Rennen, wenn nicht bereits ein gebrauchter Volkswagen anvi- siert wurde.

Dabei hatte es so hoffnungsvoll begon- nen: Als stärkste Marke der 1932 gegrün- deten sächsischen Auto Union, unter de-

### Aus dem OLDTIMER-MARKT- Clubadressen-Verzeichnis\*

#### DKW-Motorrad-Club e.V.

Ohlacker 45  
35581 Wetzlar  
clubleitung@dkw-motorrad-club.de  
www.dkw-motorrad-club.de

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

Emsige Modellpflege hielt die Baureihe stets auf der Höhe der Zeit: Hier posieren eine RT 250/2 (v.), eine 250 H (r.) und eine 250 S

ren Dach Audi, DKW, Horch und Wande- rer zusammengekommen waren, trug DKW den Wiederaufbau der zerschla- genen und demontierten Auto Union in Ingolstadt. Ende 1949 rollten die ersten neuen Motorräder aus den umgewidme- ten Militärgebäuden in der Donaustadt. DKW-Chefkonstrukteur Nikolaus Dörner hatte sich mit der RT 125/W (W für West- deutschland) stark an die 1939 vorgestell- te DKW RT 125 gehalten. Lediglich ande- re Zulieferteile, eine bessere Sattelfede- rung und ein Werkzeugfach auf dem Tank- rücken unterschieden die Ingolstädter von der Zschopauer Ur-Konstruktion.

1951 ergänzte die RT 200 als erste Neu- konstruktion Dörners die Modellpalette. Doch viele Kunden wollten ein wenig mehr Hubraum, erlaubte doch der Führ- schein der Klasse IV, den die meisten deut- schen Motorradfahrer besaßen, Motorrä- der mit bis zu 250 Kubikzentimeter zu



bewegen. Die 250er boten bessere Fahrleistungen und auch Reserven für den Seitenwagenbetrieb, ohne in Anschaffung und Unterhalt deutlich mehr zu kosten als die populären 175er und 200er. DKW reagierte prompt, und noch vor Jahresende kam die RT 250. Sie hatte konstruktiv keine Wurzeln in den Vorkriegstypen SB und NZ 250, sondern folgte vielmehr den Spuren der RT 125 und 200. Die ursprüngliche Bedeutung der Abkürzung, „Reichs-ty“, war allerdings in jeder Hinsicht ob-



Bis einschließlich der RT 250/1 mussten schwächere Halbnapentrommeln zur Verzögerung reichen



Rund 100 km/h waren drin, damit stand der Ingolstädter Viertelliter-Einzyylinder im Vergleich gar nicht schlecht da

## Der heutige Marktwert\*

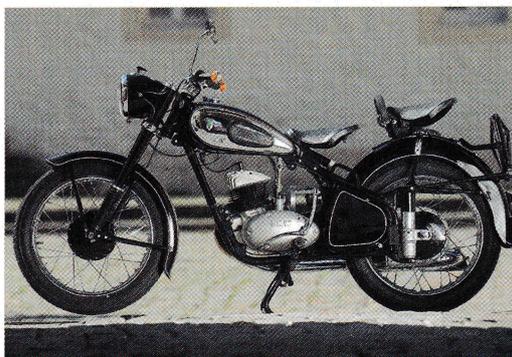


DKW RT 250	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
RT 250 H / RT 250/1	1952 bis 1954	3900 €	3100 €	2300 €	1400 €	600 €	1750 DM
RT 250/2	1953 bis 1955	4000 €	3200 €	2400 €	1500 €	700 €	1810 DM
RT 250 S / RT 250 VS	1956 bis 1957	4100 €	3300 €	2500 €	1600 €	700 €	1720 DM

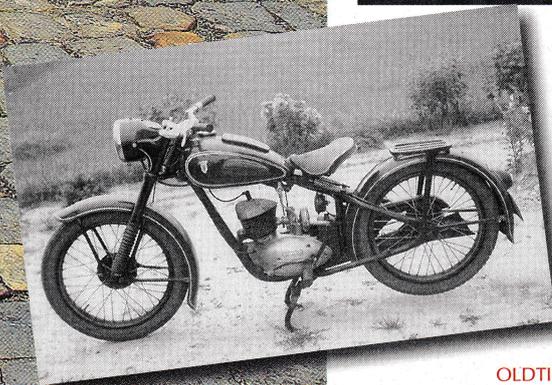
\* Ermittelt von Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co KG, Harpener Str. 56, 44791 Bochum, Tel. 0234/2395900

solet. Gestrig wirkte auch die technische Ausstattung der RT 250, die mit drei Gängen und dem starren Rahmen der Zweihunderter kaum geeignet schien, die Konkurrenten der 1952er Saison vom Platz zu fegen. Verglichen mit der wenige Monate später debütierenden NSU Max, der brandneuen BMW R 25/2 und den hinteradgedeferten Zweitakttern aus Nürnberg wirkte die starre RT 250 wenig ansprechend.

Selbst wenn die ungedämpfte Geradwegfederung bereits 1952 nicht der konstruktiven Weisheit letzter Schluss war, wollten die Kunden auf jeden Fall eine „Allradfederung“. Nach nur 23 produzierten Serienmaschinen wurde daher die Fertigung umgestellt, und die RT 250 H mit Federung am Heck erschien. Die „H“ wurde prompt zum Erfolg. 1952 schob sie sich mit einem Marktanteil von 15,1 Prozent auf dem bundesdeutschen 250er Markt vor Ardie und Victoria auf den dritten Platz. Der Name DKW klang immer noch, und die Väter der 250er hatten ein attraktives Paket geschnürt, das vom dach-



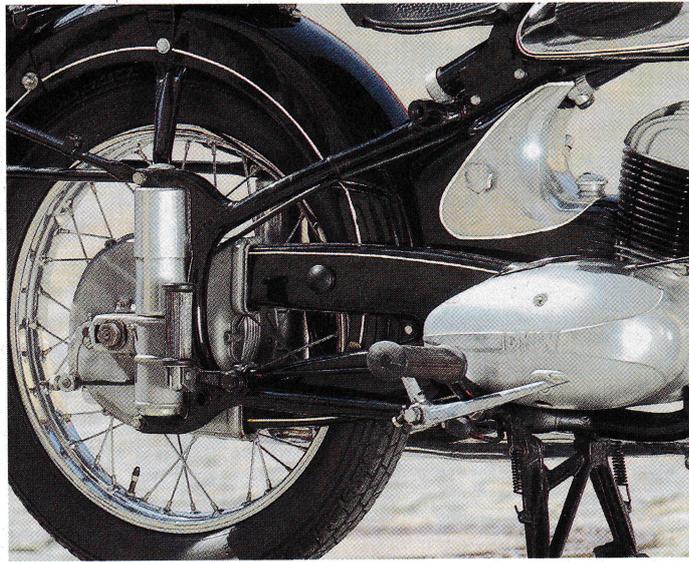
Auspuff auf der rechten Seite, keine Vergaserverkleidung: die RT 250 H steht am Anfang der Baureihe



Als erste eigenständige Konstruktion aus Ingolstadt lief die RT 200 mit starrem Rahmenheck ab 1951 vom Band



Ein DKW-Logo prangt stolz an der Gabelbrücke, der einstellbare Lenkungsdämpfer leistet vor allem beim Gespann wertvolle Dienste

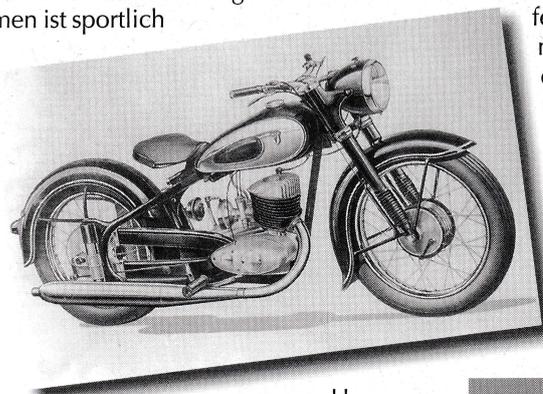


Der gekapselte Kettenkasten trug zur Alltagstauglichkeit bei, die Geradwegfederung entsprach 1955 nicht mehr dem Stand der Technik

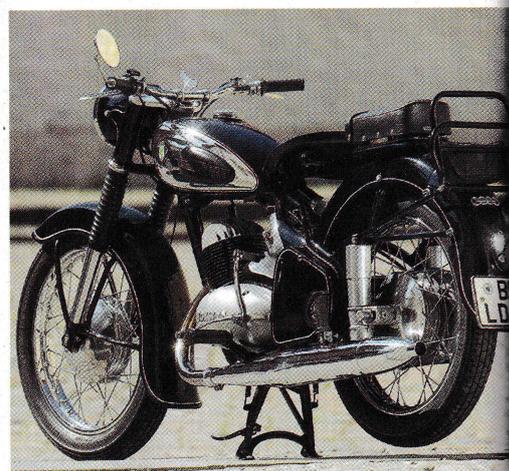
ten Kundendienstnetz und dem großen Namen profitierte.

Auch mich versetzt die Fahrt auf der RT 250 H in Erstaunen. Die zierliche Maschine zieht vom ersten Meter scharf an. Hier macht sich das geringe Gewicht von vollgetankt 126 Kilo bemerkbar. Die tiefe Sitzposition mit kaum angewinkelten Armen ist sportlich

wird bei späterer Recherche durch zeitgenössische Tests bestätigt. So schiebt der sowohl im Last- als auch Schiebetrieb akustisch an einen Steinzeit-Crosser gemahnende Motor Mann und Maschine energisch über die 100-km/h-Marke hinweg. Auch die pneumatisch gedämpfte Gabel und die ungedämpfte „Hirafe“ verlieren dank guter Abstimmung und spürbarer Progression den Ruch einer zu sparsamen Konstruktion. Das steife Fahrwerk zeigt sich von spitz angefahrenen Gassenrinnen mit Katzenkopfpflaster



Mit vier Gängen: Die RT 250/1 entspricht äußerlich der „H“, doch das neue Getriebe ist ein echter Fortschritt



Mit der RT 250/2 wanderte der Auspuff nach links und dämpfte besser – man nahm Rücksicht auf die öffentliche Meinung

und bequem, und auch außerorts bleibt die RT 250 trotz großer Sprünge zwischen den drei Gängen zäh am Ball. Im Bereich um 4000 U/min scheint das beste Drehmoment zu liegen, und mein Eindruck von mehr Leistung als den nominellen elf PS

## Technische Daten

### DKW RT 250

**Motor:** Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Kolbensteuerung

**Hubraum:** 244 cm<sup>3</sup>

**Bohrung x Hub:** 70 x 64 mm

**Leistung:** RT 250: 10 PS bei 4500 U/min;

RT 250 H und 250/1: 11 PS bei 4500 U/min;

RT 250/2: 13,5 PS bei 5000 U/min;

RT 250 S und VS: 15,1 PS bei 5000 U/min

**Vergaser:** RT 250: ein Bing AJ 2/26;

RT 250 H und 250/1: ein Bing 2/26/15;

RT 250/2: ein Bing-Zweischieber-Vergaser 26;

RT 250 S: ein Bing-Zweischieber-Vergaser 27;

RT 250 VS: ein Bing-Schrägdüsen-Vergaser 27

**Zündung:** Batteriespulenzündung

**Schmierung:** Gemisch 1:25

**Antrieb:** Primärantrieb über Kette,

Mehrscheibenkupplung im Ölbad,

fußgeschaltetes Dreiganggetriebe (ab

RT 250/2: vier Gänge), Hinterradantrieb

über gekapselte Rollenkette

**Bremsen:** RT 250: vorn und hinten je eine 150-mm-Trommel; RT 250 H und 250/1: vorn und hinten je eine 160-mm-Trommel;

RT 250/2: Vollnaben-Leichtmetalltrommeln,

vorn mit 180, hinten mit 160 mm Durchmesser;

RT 250 S und VS: vorn und hinten je eine

180-mm-Vollnaben-Leichtmetalltrommel

**Reifen:** RT 250, 250 H, 250/1 und 250/2:

vorn und hinten 3.25 - 19;

RT 250 S und VS: vorn und hinten 3.25 - 18

**Leergewicht:** RT 250: 108 kg; 250 H: 126 kg;

250/1: 134 kg; RT 250/2: 143 kg; RT 250 S und

VS: 155 kg

**Verbrauch:** RT 250, 250 H und 250/1: 3,5

l/100 km; RT 250/2, 250 S und VS: 4 l/100 km

**Höchstgeschwindigkeit:** RT 250, 250 H und

250/1: 100 km/h; RT 250/2: 110 km/h;

RT 250 S und VS: 115 km/h

**Bauzeit:** RT 250: 1951; RT 250 H:

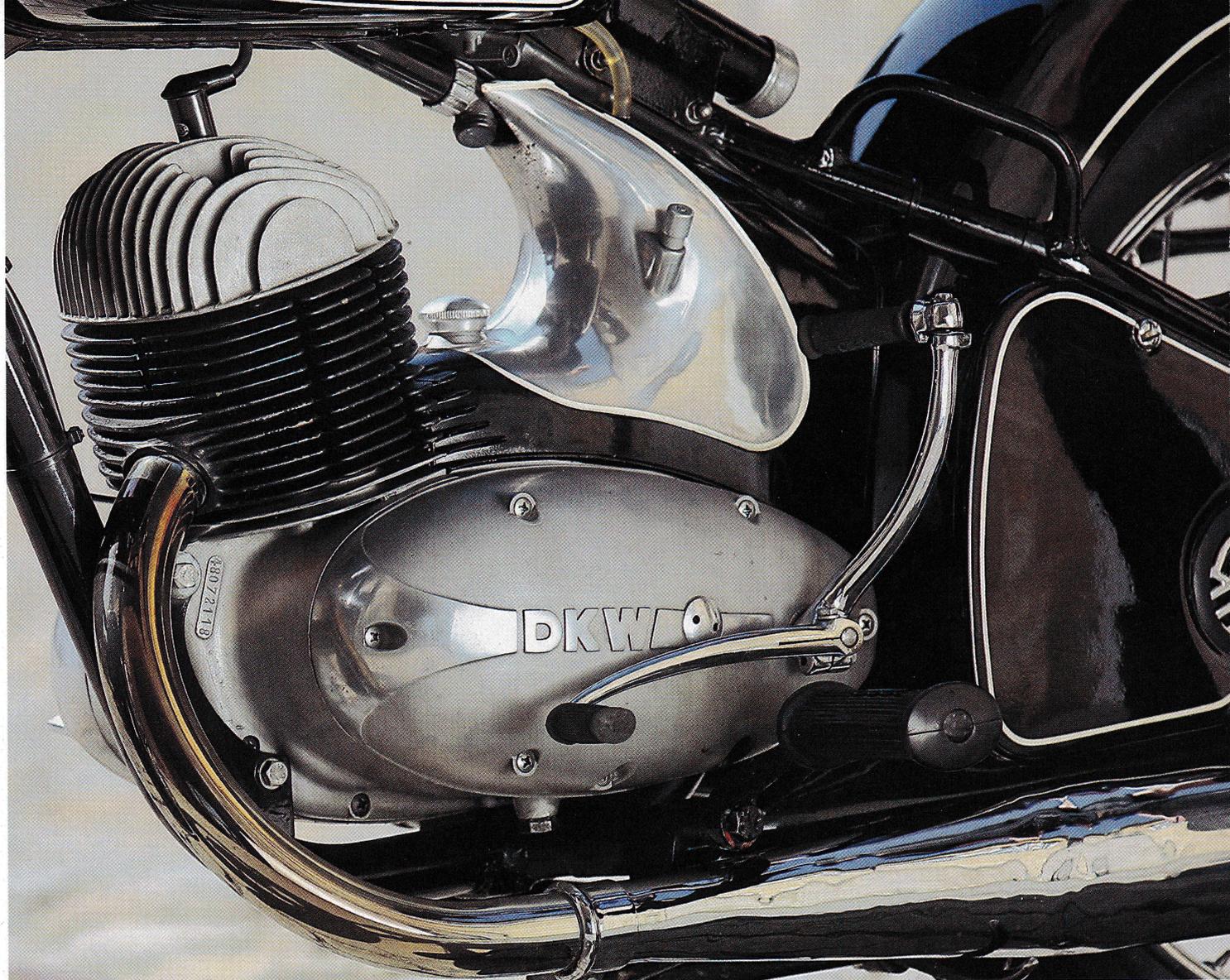
1952 bis 1953; RT 250/1: 1953 bis 1954;

RT 250/2: 1953 bis 1955; RT 250 S: 1956;

RT 250 VS: 1957



Höchstleistung: Otto Sensburg prügelt bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1951 in Italien die Dreigang-RT zur Goldmedaille



Die Leistung des Zweitakters wurde wie bei den Konkurrenzmodellen ständig erhöht, in der RT 205/2 standen 13,5 PS an

in verschlafenen anhaltinischen Dörfern unbeeindruckt. Weder diese Fahrleistungen noch den Fahrkomfort hätte ich der RT 250 H zugetraut.

Die Nehmerqualitäten der RT 250 hatten die DKW-Geländefahrer Otto Sensburg und Franz Ischinger bei der Sechstagesfahrt im September 1951 im italienischen Varese unter Beweis gestellt. Dort nahmen erstmals seit 1939 wieder deutsche Fahrer an der Sechstagesfahrt teil, die nicht umsonst als „Olympiade der Motorradfahrer“ galt. Die Strecke verlief über 1842 Kilometer überwiegend auf Straßen, aber auch alpine Ziegenpfade und Geröllwege waren zu bewältigen. DKW entsandte je drei RT 125 und RT 250 H, die hier ihre Felderprobung erhielt. Auch ein 250er-Gespann unter Herbert Kirchberg war dabei, doch jener musste wegen defekter Radlager und gebrochener Speichen bereits am ersten Tag aufgeben.

Ischinger kam trotz eines leckenden Tanks nach sechs Tagen mit nur fünf Strafpunkten ins Ziel und holte eine Silberme-



Das macht was her: Leichtmetallbremsen über die volle Nabenbreite werteten die RT 250/2 und ihre Nachfolgemodelle auf

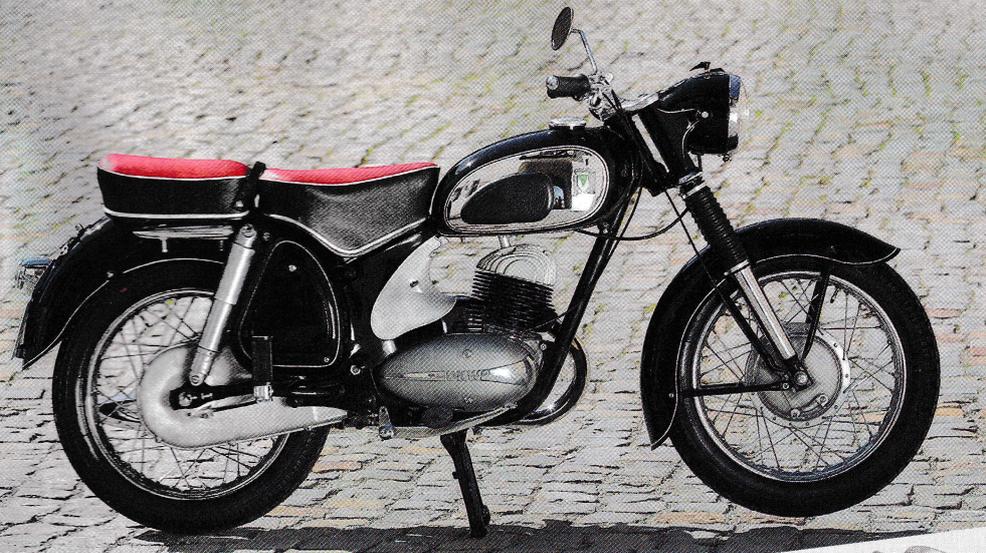
daille. Otto Sensburg, dem „Urbayern“ unter den deutschen Geländefahrern, gelang es, die Dreigang-DKW ohne Strafpunkte ins Ziel zu prügeln und eine Goldmedaille zu erringen. Mit diesem Abschneiden lag DKW innerhalb der deutschen Marken ausgesprochen gut, was auch in der Werbung betont wurde.

Das Dreiganggetriebe der RT 250 H war besonders im Seitenwagenbetrieb ein Hemmschuh, doch ab Beginn des Jahres 1953 konnten die Kunden für 100 Mark Aufpreis zur „H“ die RT 250/1 ordern, die



Standard nicht nur bei DKW: das karge Cockpit mit „Zündnagel“ und Kontrollleuchten im Scheinwerfergehäuse

vier Gänge aufwies. In den letzten Produktionsmonaten erhielt diese Maschine noch einen torpedoförmigen Auspuff anstelle des Fischeschwanz-Schalldämpfers. Er fiel zwar schwerer aus, dämpfte aber die Lebensäußerungen der DKW besser. Durch das massenhafte Auftreten von Motorrädern fanden sich die „Knatterprotze“ 1953 ständig in der öffentlichen Kritik, so dass der „Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie“ sich gezwungen sah, eine Tagung zu dem Thema einzuberufen und auf leisere Maschinen zu drängen.



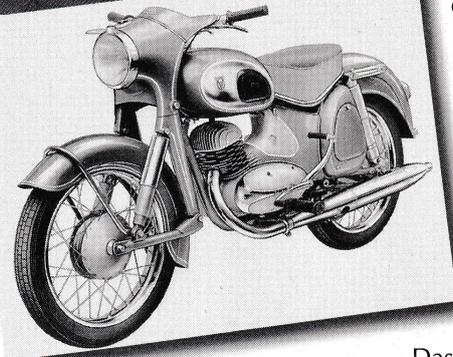
**Starker Motor, guter Fahrkomfort, im Sport bewährt: An der RT 250 S passte eigentlich alles – sie kam nur zu spät**

Den größten Schritt zur Geräuschverminderung unternahm DKW dann mit der im Herbst 1953 vorgestellten RT 250/2. Der Auspuff war auf die linke Seite gewandert, und der Vergaser, der zugunsten eines besseren Drehmomentverlaufs an einem langen Ansaugstutzen saß, verbarg sich unter einer Verkleidung. Diese Verkleidung verminderte in Verbindung mit einem Beruhigungsraum für die Ansaugluft das vorher sehr laute Ansaugeräusch. Dazu kam dank besserer Abstimmung ein Leistungszuwachs des Motors. Exzellente Vollnabenbremsen aus Leichtmetall ließen jede Kritik verstummen, und passend dazu besaß die DKW RT 250/2 nun ein Bremslicht. Auch Doppelsitzbänke von

**Das letzte Aufgebot: 1957 kam die 250 VS mit Schwinge am Vorderrad – sie wurde kein Erfolg**

Hasso oder Denfeld waren lieferbar, und die geänderte Telegabel mit Öldämpfung und verchromten Gleitrohren wirkte repräsentativer.

Nur eine Hinterradschwinge fehlte nach wie vor. Dabei waren die ersten RT 250 mit Hinterradschwinge schon 1952 im jungen Moto-Cross-Sport aufgetaucht.

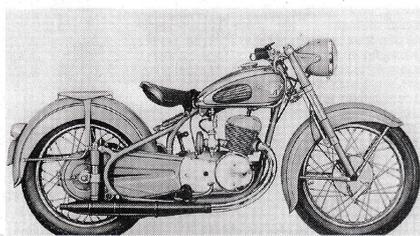


mit Öl-

Der Essener DKW-Händler Wolter hatte in Eigenregie ein entsprechendes Chassis für seinen sportbegeisterten Sohn gebaut, und DKW sollte die Konstruktion 1953 für die Werkscrosser übernehmen. Doch im Geländesport fuhr man noch bis Ende 1955 mit der „Hinterradwackelvorrichtung“, wie Spötter die ungedämpfte Geradwegfederung nannten. Der erste Auftritt des „S“-Chassis erfolgte bei der Sechstagesfahrt 1955 in Gottwaldow. Dort gewann ein kombiniertes Nationalteam mit zwei Maico (mit 250 und 175 Kubikzentimeter) und drei 175er DKW erstmals nach dem Krieg die Trophy, die höchste Auszeichnung.

Das neue Chassis hatte auf den beinhalten Geländestrecken seinen Teil zum Erfolg beigetragen und wurde zunächst für die stückzahlmäßig bedeutendere kleinere Baureihe mit 175 und 200 Kubik in die Serie übernommen. 1956 kam dann auch die RT 250 S an die Reihe. Kein Wunder, dass nach der jahrelangen

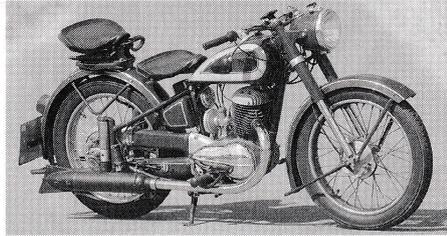
## Die Konkurrenten: Viertelliter-Zweitakter



### ARDIE B 252

**Bauzeit:** 1949 bis 1955  
**Motor:** Einzylinder-Zweitaktmotor  
**Hubraum:** 246 ccm  
**Leistung:** 14,3 PS  
**Höchstgeschwindigkeit:** 105 km/h  
**Neupreis:** 1600 DM  
**Heutiger Preis:** 2700 € in Zustand 3

Die B 250 von 1949 ging auf keine Vorkriegsmaschine zurück, stand aber technisch nie über der Konkurrenz. Teleskopgabel und Geradwegfederung (zunächst von Jurisch) erreichten die Ardie in Form der Modelle B 251 und B 252. Eine Hinterradschwinge gab es ebenso wie bei der Triumph BDG und der Victoria KR 26 nicht. Häufige Kurbelwellenprobleme bei der B 252 verdarben den soliden Ruf der Marke.

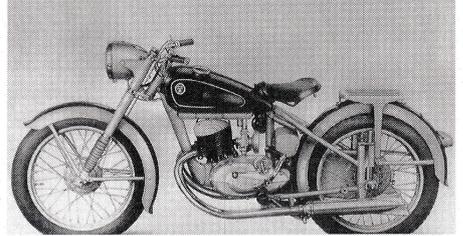


### TRIUMPH BDG 250

**Bauzeit:** 1948 bis 1956  
**Motor:** Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakter  
**Hubraum:** 248 ccm  
**Leistung:** 12,5 PS  
**Höchstgeschwindigkeit:** 105 km/h  
**Neupreis:** 1530 DM  
**Heutiger Preis:** 2700 € in Zustand 3

**OLDTIMER** zuletzt in **MARKT** 4/2010

Bulliger Durchzug, beste Laufkultur, enorme Handlichkeit und gediegene Verarbeitung sind die starken Seiten der BDG 250. Die nach dem Krieg als „entfeinerte“ Alltagsvariante der sportlichen BD 250 entwickelte Doppelkolben-Triumph dominierte bis 1950, verlor dann aber den Leistungswettlauf und damit auch Marktanteile.

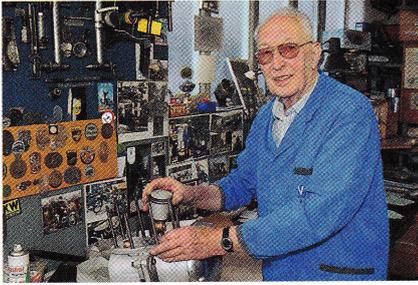


### VICTORIA KR 25/KR 26

**Bauzeit:** 1951 bis 1956  
**Motor:** Einzylinder-Zweitaktmotor  
**Hubraum:** 247 ccm  
**Leistung:** 14 PS  
**Höchstgeschwindigkeit:** 110 km/h  
**Neupreis:** 1400 DM  
**Heutiger Preis:** 2500 € in Zustand 3

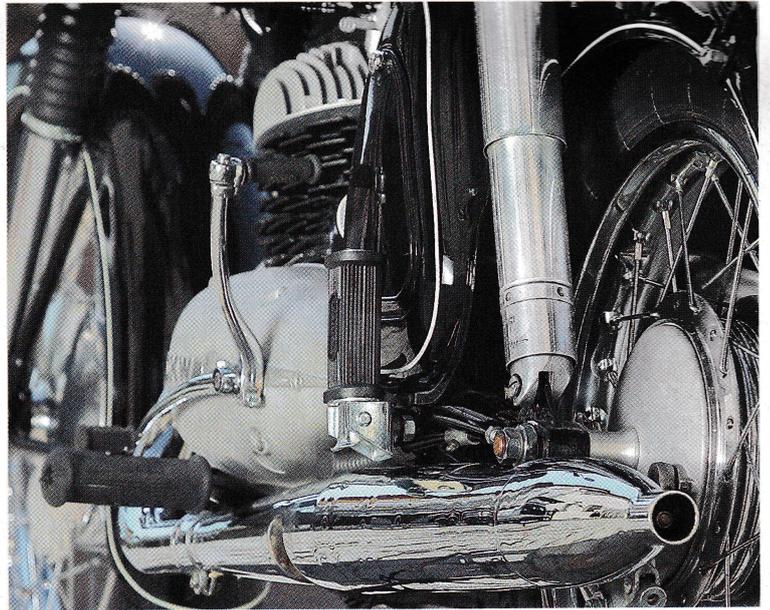
Auch die Victoria KR 25 war wie die BDG 250 eine Vorkriegsentwicklung aus Nürnberg. Richard Küchen hatte Motor und Chassis gezeichnet. Bis 1951 besaß die KR 25 Muldenspülung, wurde dann aber auf die nicht mehr patentgeschützte Umkehrspülung umgestellt. Das Vorkriegschassis wurde ebenfalls modernisiert und vorn wie hinten teleskopgedert. Die ab 1953 gebaute KR 26 war im Grunde nur eine modellgepflegte KR 25 mit Umkehrspülung.

## Der Experte



Der 82-jährige Christoph Seydel aus Schöningen steht seit 70 Jahren für die Werte, die einst auch typisch für den DKW-Kundendienst waren: Erfahrung, Kompetenz, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. Seydel wuchs in der DKW-Vertretung seines Vaters auf, heute hilft der Seniorchef eines VW-Autohauses vielen DKW-Motorradfreunden, ihre Schätzchen richtig ans Laufen zu kriegen.

Nach den kleineren Baureihen hielt die im Gelände erprobte Hinterrad-Schwinge 1956 auch in der RT 250 VS Einzug



Erprobung im Geländesport an der ebenfalls seitenwagenfesten RT 250 S auch wirklich alles passte. Der abermals erstarkte Motor hatte gegenüber den Vormodellen getriebeölgeschmierte Hauptlager erhalten, die länger halten sollten. 155 Kilo Leergewicht waren kein Pappenstiel, jedoch entsprach der Fahrkomfort dem einer größeren Maschine. Die 15 PS, die dem nun stachelverippten Zylinder entlockt wurden, nagten nicht am Lebensnerv der robusten DKW. Im Sport erzogen, stellte die RT 250 S eine perfekte Maschine für Alltag und Reise dar.

Doch es nützte nichts mehr, die produzierten Stückzahlen der RT 250 fielen und fielen. 1953 waren es 27.200 Einheiten, 1956 nur noch 3384. Auch DKWs Marktanteil in der 250er Klasse von 22 Prozent 1954 halbierte sich fast im Folgejahr und sollte noch kleiner werden. Auch die RT 250 VS wurde ein geschäftlicher Misserfolg: Ganze 1531 Exemplare im Jahre 1957 legten den Schluss nahe, mit dem Motorradbau aufzuhören. Als einziges „Ge-

brauchsmotorrad“ in der Viertelliterklasse verkaufte sich die BMW R 26 noch halbwegs, und bei den Sportfreunden schöpfte die NSU Supermax den Rahm ab.

Daher baute DKW 1958 nur noch die kleinere Baureihe mit 175 und 200 Kubikzentimeter, die primär an die Bundeswehr geliefert wurde, ehe die Ingolstädter Motorradfertigung dem Bau des Geländewagens DKW „Munga“ weichen musste.

**Text:** Andy Schwietzer

**Fotos:** Stephan Lindloff, Archiv Schwietzer  
redaktion@oldtimer-markt.de

