

DKW

RT 200 S



Des Knaben Wunsch

Die Geschichte der DKW-Motorräder und Autos ist wechselvoll. Angefangen hatte es mit Dampfkraftwagen, die der Däne Rasmussen in Zschopau um 1916 für die Militärs entwickelte, die aber nicht gefertigt wurden. Große Erfolge erzielte Rasmussen nach dem ersten Weltkrieg mit einem weiterentwickelten und vergrößerten Spielzeugmotor (Des Knaben Wunsch), der in Fahrräder eingebaut wurde. Als Motorrad- und Autofabrik schuf sich DKW einen guten Namen. 1932 ging DKW, Wanderer, Horch und Audi in der Auto Union AG, Zwickau, auf. Nach dem zweiten Weltkrieg begannen ehemalige Zschopauer Mitarbeiter in Ingolstadt eine Motorradproduktionsstätte hochzuziehen. Im Zschopauer Werk, das in der sowjetisch besetzten Zone lag, produzierte man die DKW RT 125 unter dem Namen IFA, später MZ (Motorradwerke Zschopau). Die neugegründete Ingolstädter Auto Union GmbH verkaufte die Autos und Motorräder unter dem Markennamen DKW.

1958 kaufte Daimler-Benz die Auto Union GmbH. Im Autobereich wurde kräftig weiter produziert. 1965 erwarb VW das Autowerk und verschmolz es 1969 zur Audi NSU Auto Union AG, seit 1.1.85 kurz AUDI AG genannt.

Den Motorradsektor gliederten die Daimler-Leute aus und er wurde Bestandteil der neu gegründeten Zweirad-Union in Nürnberg, die die Marken DKW, Victoria und Express vereinte. Das war quasi das Ende eigenständiger DKW Motorräder. 1966 übernahm die Fichtel und Sachs-Gruppe, zu der schon die Nürnberger Hercules Werke

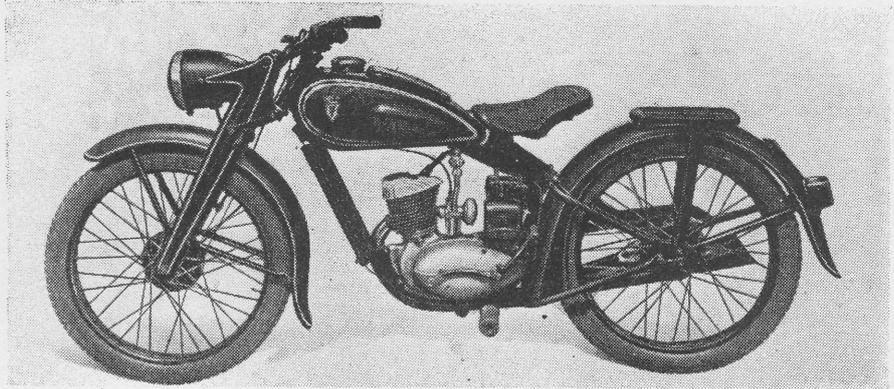


Foto oben: RT 125 W mit Parallelogrammgabel

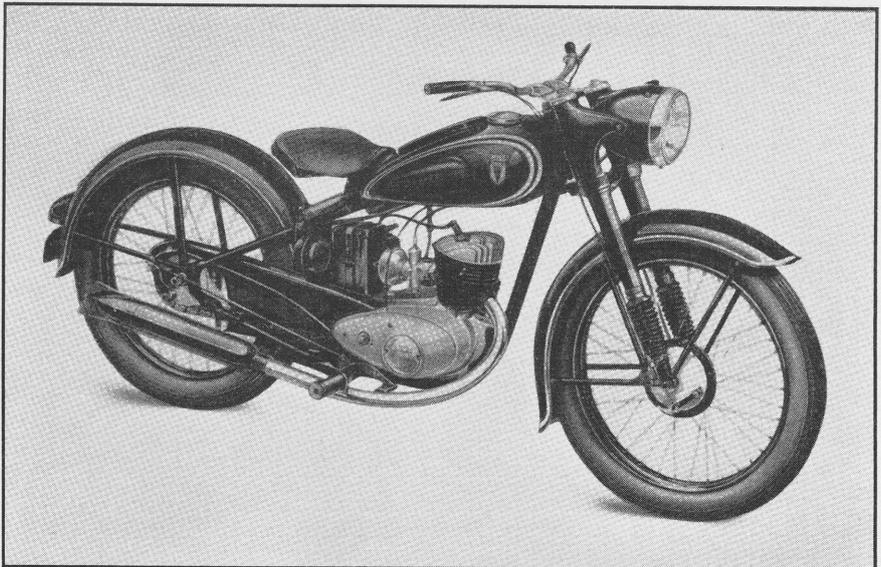
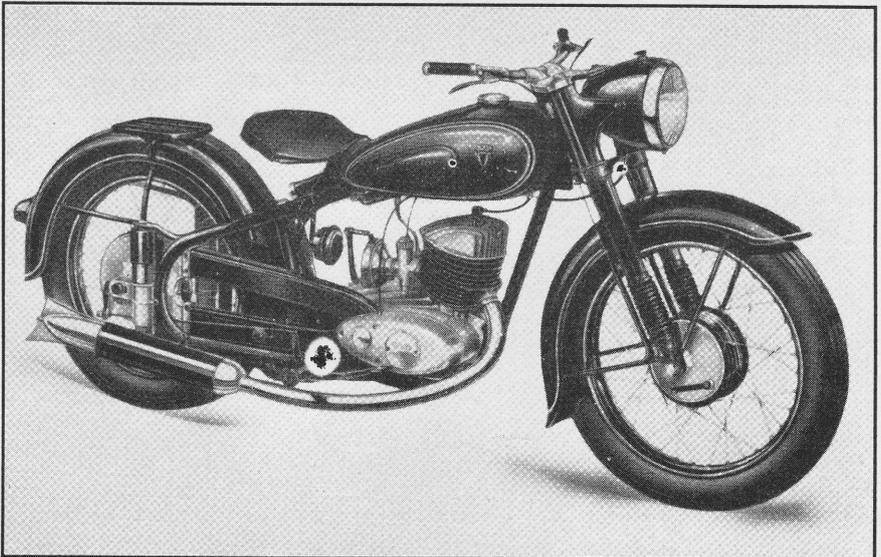


Foto oben: RT 125 mit Telegabel Foto unten: RT 200 noch ohne hintere Federung



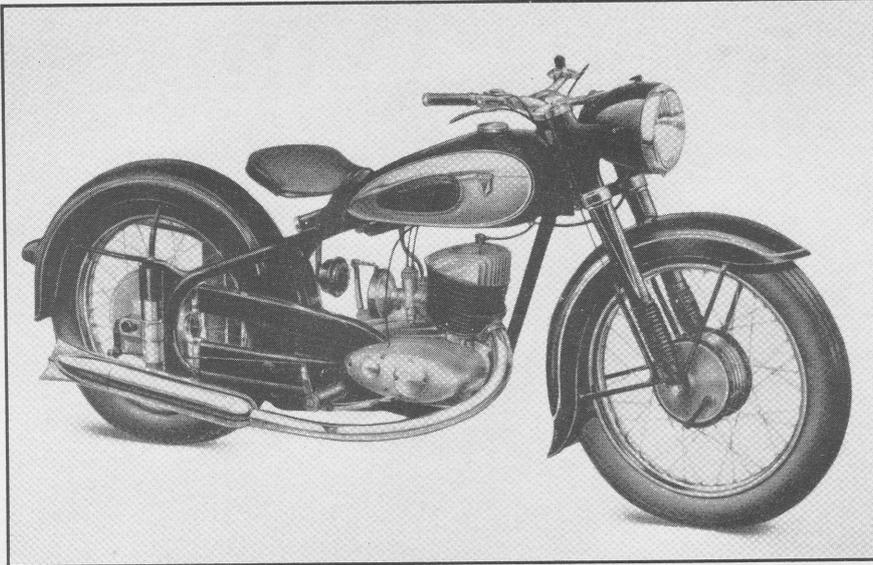


Foto oben: RT 250, Baujahr 1952

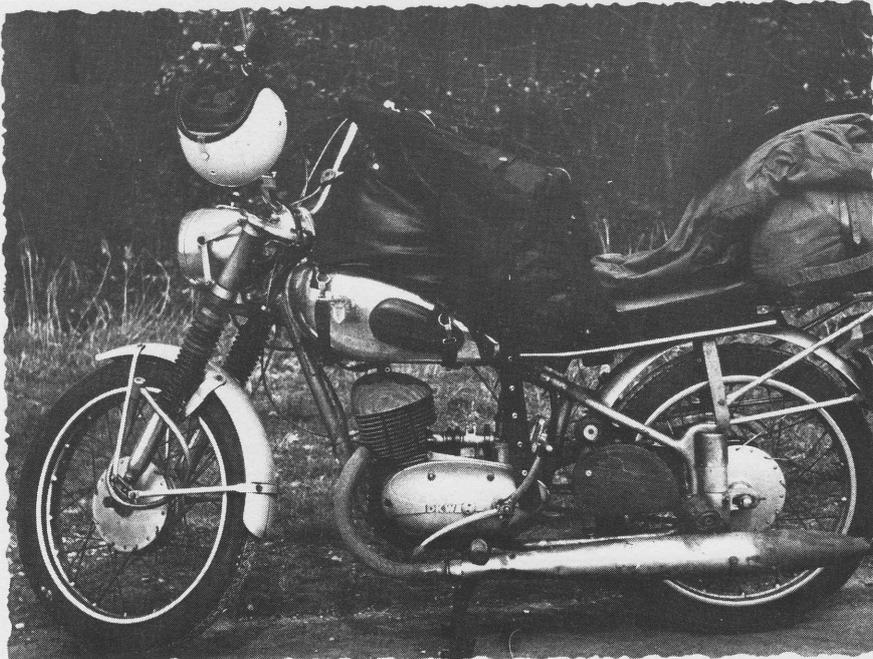
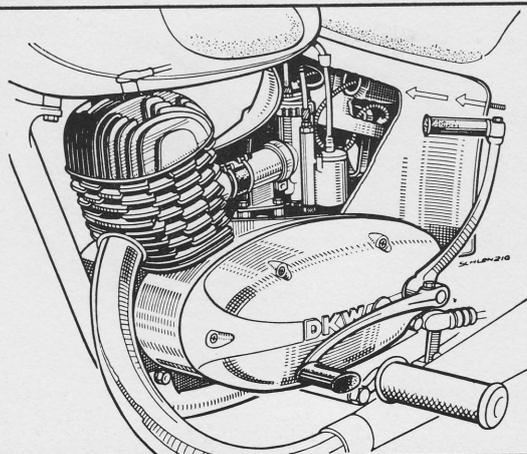


Foto oben: Typischer "Easy Rider"-Umbau der frühen 70er Jahre (RT 250 um 54)

Auszug aus dem RT 200 S-Prospekt: "Der Vorteil des Stachelrippel-Windtaschenzylinders liegt in seiner hohen thermischen Belastbarkeit, so daß vor allem im Gelände kein spürbarer Leistungsabfall wegen Überhitzung eintreten kann. Die Bedingung, wonach die Kühlrippen um so weiter auseinanderstehen müssen, je geringer die Kühlgeschwindigkeit ist, wird von diesem Zylinder weitgehend erfüllt."



gehörten, die Zweirad Union.

Zurück zur Geschichte der Motorräder. DKW produzierte in Ingolstadt 10 Jahre lang neben Mopeds und Rollern, Motorräder mit 125 bis 350 ccm. Über 350.000 Motorräder verließen die Bänder. Damit gehörte DKW hinter NSU zu den Großen der Branche. Obwohl im Rennsport äußerst erfolgreich, waren die serienmäßigen DKW Maschinen nicht besonders hochgezüchtet. Sie zeichneten sich eher durch elegantes Aussehen und Zuverlässigkeit aus. Auf der Exportmesse 1949 zeigten die Ingolstädter ihre fast unveränderte Vorkriegs-125er mit Parallelogrammgabel und Gummifederung. Über 25.000 dieser Maschinen mit ihren knappen 5 PS konnten 1949/50 abgesetzt werden. Ende 1950 spendierte man diesem Volksmotorrad eine Telegabel und erhöhte 1952 die Motorleistung auf 5,7 PS (Bezeichnung: RT 125/2). Die dritte und letzte 125er Generation, gebaut von 54 bis 57, hatte endlich die Hinterradfederung.

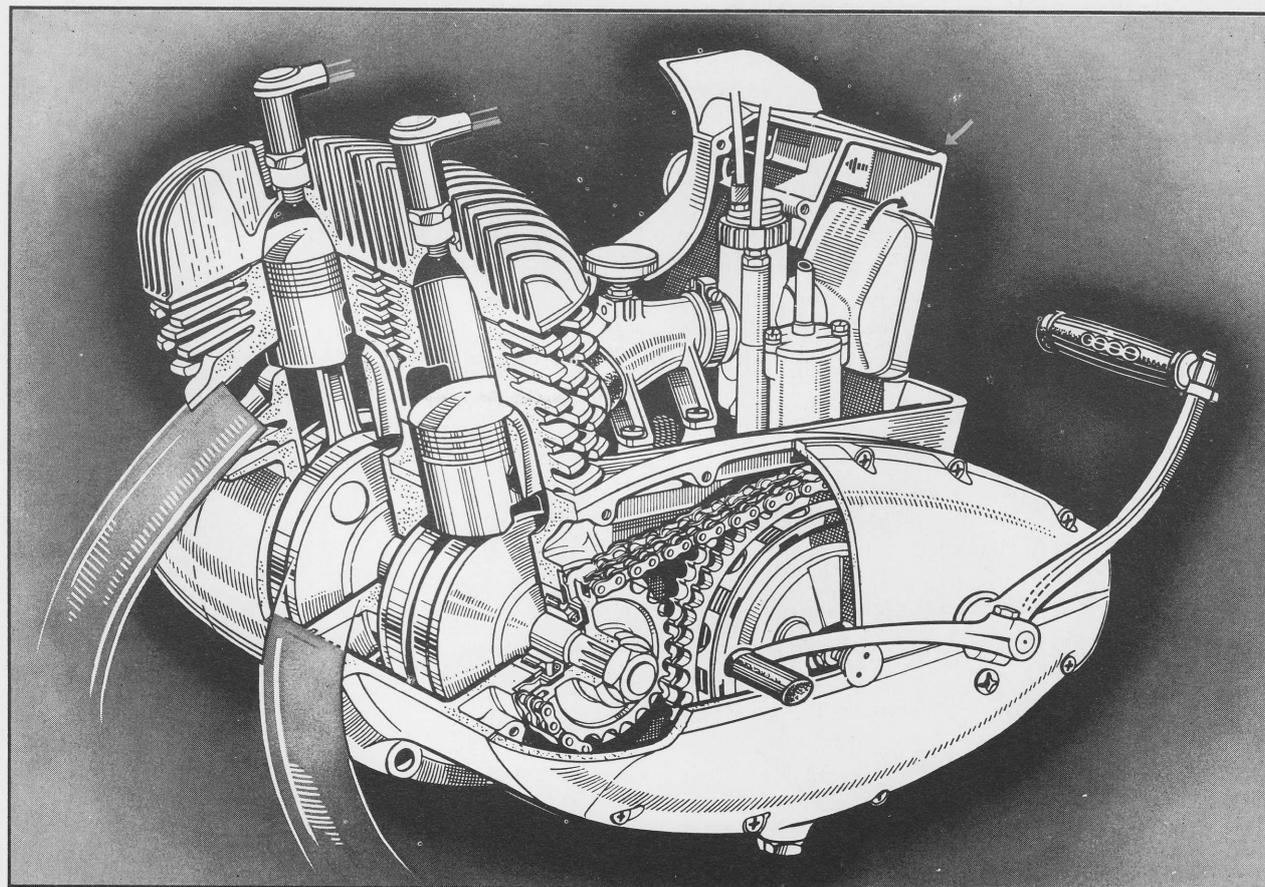
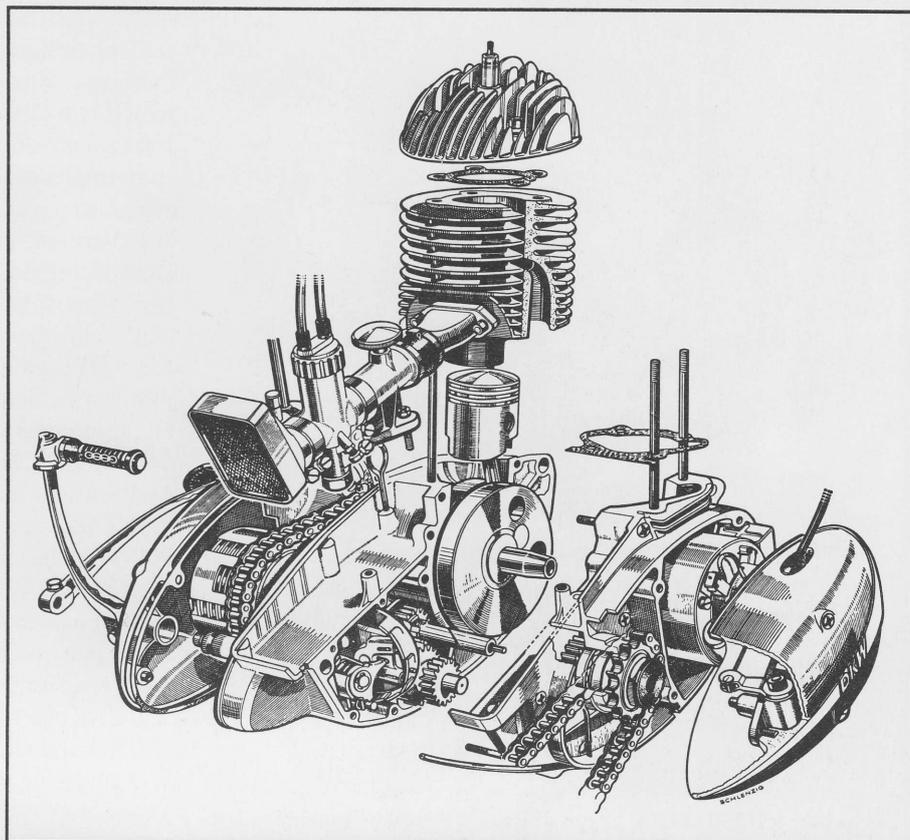
Der größte geschäftliche Erfolg war der Auto Union GmbH in der 175/200er Klasse beschieden. Diese Klasse hatte einen Anteil von 40% am Motorradprogramm. Kein Wunder, denn der Trend ging zu leistungsfähigeren Maschinen, die sich unterhaltmäßig allerdings deutlich vom Kleinwagen unterscheiden mußten. Ein richtiges Auto, zum Beispiel einen Lloyd LP 300, gab es 1951 schon für 3334 DM. Die ersten 200er, noch ohne hintere Federung, kamen 1951 als RT 200 heraus. 8,5 PS waren für eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von etwas über 90 km/h gut. Die 200er Baureihe war bis 1957 im Programm und erlebte die gleichen Verbesserungen, wie die 250er. Es begann mit einem Dreigang-Getriebe, Auf Seite 60 geht es weiter!

Zwei prachtvolle Triebwerke:

Rechts: Explosionsdarstellung der ähnlichen Motoren der RT 175, 200 und 250 (noch ohne Stachelzylinder. Die Kraftübertragung erfolgt von der Kurbelwelle zum Getriebe mit einer einfachen Hülsenkette.

unten: Der Parallel-2-Zylindermotor der RT 350 mit Stachelzylinder. Eine Duplex-Kette besorgt den Primärtrieb.

Hub 58mm
 Bohrung 62mm
 Hubraum 348ccm
 Verdichtung 1 : 6,3
 Leistung 18,3 PS
 bei 5000 U/min
 Vergaser Bing
 Schrägdüsen-
 1/26/37
 Spülung Umkehrv.



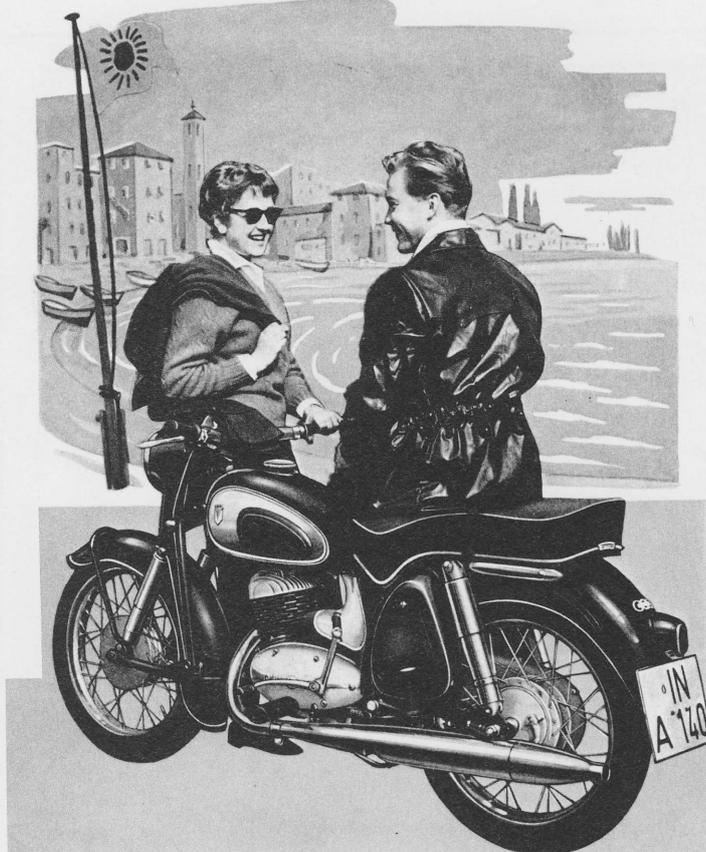


Foto unten: RT 350 (1955) Foto oben: VS /Vollschwingen)Modell

später Vier-, und endete mit dem Vollschwingenfahrwerk und dem bekannten Stachelrippen-Zylinder. Um konkurrenzfähig zu bleiben, schloß man 1954 die Lücke zwischen 125 und 200 ccm mit der RT 175, die von vornherein mit Hinterradfederung und dem Viergang-Getriebe ausgerüstet war. Neu war auch der völlig verkleidete Vergaser mit seinem langen Ansaugkanal. Glatflächig und elegant zeigte sich der Motor. Der Auspuff bekam die modische Eistütenform und wanderte von der rechten auf die linke Seite. Mit 9,6 PS ging die 175er besser zur Sache, als ihre "große Schwester", RT 200 H (H steht für Hinterradfederung) mit 8,5 PS. Doch auch das 54er Modell der 200er erhielt eine Kraftspritze. 11 PS waren angesagt und auch wohl nötig, da die Konkurrenz schon seit fast zwei Jahren 11 PS 200er anbot. Die 200er Serie lief 1957 aus. Die RT 175 VS (V = Schwinge vorn / S = Schwinge hinten) bauten die Ingolstädter bis zur Werksübernahme durch Daimler-Benz 1958.

1952 rundete DKW das Sortiment durch die RT 250 nach oben ab. Äußerlich war sie von der RT 200 nur von einem Fachmann zu unterscheiden. Der langsame Reifungsprozeß der viertel-Literklasse zog sich über vier Entwicklungsstufen



hin. Das 52er Modell (Bauzeit 1952 bis 54), RT 250 H genannt, hatte die von den anderen Typen her bekannte Geradwegfederung hinten, die Standardtelegabel vorn und das Dreigang-Getriebe. Anfang 54 waren tatsächlich drei verschiedene 250er auf dem Markt: die oben beschriebene RT 250 zu 1585 DM, die RT 250/1 zu 1645 DM und die RT 250/2 zu 1895 DM. Die RT 250/1 und /2 unterschieden sich von der "Urfassung" durch ein Viergang-Getriebe. Die /2 brachte es auf 14,1 PS, statt der 12,5 PS der beiden Sparversionen. Ende 54 gab es nur noch die 250/2, jetzt für nur 1810 DM in der verchromten Ausführung. Die einfachere schwarze Ausführung war schon für 1750 DM zu haben. Dem nicht liquiden Interessenten bot die Auto Union günstige Ratenverträge an. Bei einer Anzahlung von 1006 DM verteilte sich der Rest auf 6 Monatsraten a 145 DM. Auch dem, der nur eine Anzahlung von etwa 450 DM leisten konnte, wurde geholfen. Mit der Verpflichtung 18 Monatsraten a 90 DM zu zahlen, nannte er eine RT 250/2 sein



Eigen. Dem Baukastenprinzip gehorchend, entwickelte man diese Baureihe weiter. Die Motorräder erhielten 1955 die hintere Schwinge und 56 die vordere Langschwinge, von der die Tester schwärmten. Weicheres ansprechen und bessere Straßenlage gegenüber der bisherigen Telegabel waren die Pluspunkte. Die gesamte 250er Baureihe, man

baute sie bis 1957, hatte einen Anteil von 20 %, entsprechend etwas über 70.000 Einheiten, am DKW-Motorradprogramm.

Nach heutigen Maßstäben stellte die zweizylindrige RT 350 die Krönung dar. Von ihr baute man lediglich knapp 5300 Maschinen in den Jahren 55 und 56. Der Motorradboom der Jahre 52 bis 54 war beendet. Massenhaft flüchtete man unter ein Dach mit Rädern. So gesehen, kam die 350er zu spät. Mit 18 PS war sie nicht gerade sportlich motorisiert, bot aber dem Auge etwas: Bulliger Zweitakt-Twin mit Stachelzylindern und zwei elegant verlegten Auspuffrohren.

In der heutigen Veteranenszene ist neben BMW und NSU, DKW stark vertreten. Unkomplette und restaurierungsbedürftige 125, 175, 200 und 250 RTs bekommt man mit etwas Glück noch für 500 DM. Für eine schlechte RT 350 muß man schon mehr als einen Tausender hinlegen. Spitzenexemplare der 125/175 liegen um 3000 DM, 200/250 bei knapp 4000 DM und 350er bei mittlerweile 6500 DM. ©

Foto rechts: 1949 begann die Produktion in Ingolstadt. Im Bild das Werkstor der Auto Union in ehemaligen, umgebauten Kasernen
GUMMIKH 1989

