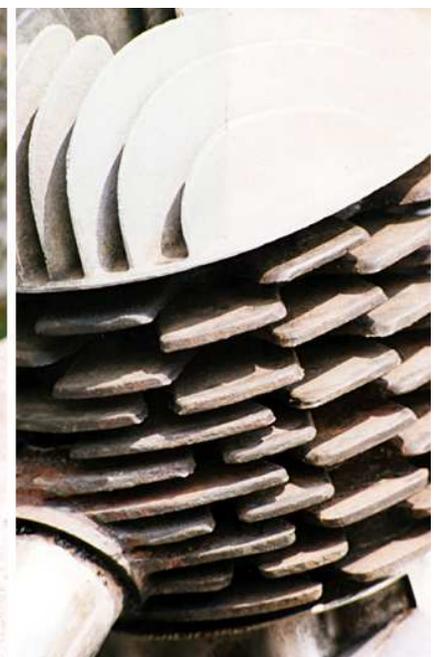




***Zweitakt-Twin aus Ingolstadt - DKW RT 350 S 1955***

DKW war tatsächlich einmal der größte Motorradhersteller der Welt, das war aber in den späten 20er Jahren. 1925 wurden nämlich in Zschopau Fließbänder aufgestellt, und als dann der einfach herzustellende Stahlprofilrahmen aufkam, verkürzte sich der Arbeitsaufwand und DKW schaffte es, 60.000 Motorräder im Jahr herzustellen und auch zu verkaufen! Bald darauf allerdings ließ die Weltwirtschaftskrise aber den Absatz von Motorrädern dramatisch zurückgehen, die sächsische Staatsbank vereinte die Hersteller DKW, Audi, Horch und

Wanderer unter dem gemeinsamen Namen Auto Union AG. Das neue Firmenzeichen zeigte dementsprechend vier ineinander verschlungene Ringe. Diese Entscheidung hatte positive Auswirkungen, die DKW Modellreihe SB wurde wieder zu einem großen Erfolg. Mit der RT (für Reichstyp) 100 wurde das erste Modell einer Baureihe vorgestellt, auf der später die Nachkriegsmodelle basieren sollten. Vorher kam aber noch die NZ Serie, der Kriegsausbruch verhinderte aber größere Stückzahlen davon.



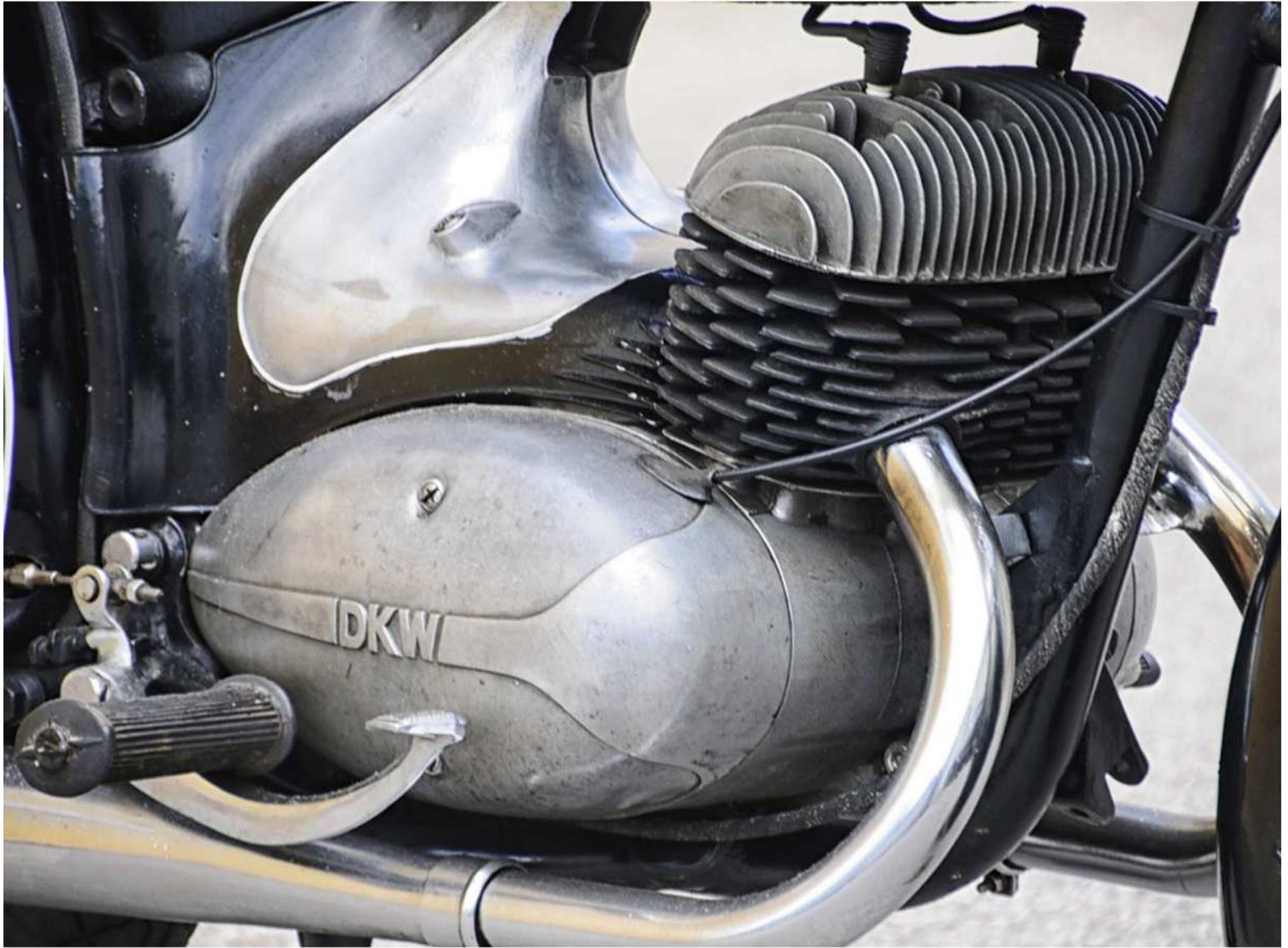


Nach dem Krieg lag Zschopau im sowjetisch besetzten Teil Deutschlands. Das Werk wurde demontiert, der Name Auto Union aus dem Handelsregister gelöscht, etliche Mitarbeiter flüchteten mit Unterlagen und Plänen in den Westen, nach Ingolstadt. Während in Zschopau unter dem Namen IFA (Industrieverwaltung Fahrzeugbau, später MZ – Motorradwerk Zschopau) die Produktion der RT 125 wieder aufgenommen wurde, gab es in Ingolstadt bei der neuen Firma „Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile“ andere Probleme: von der RT 125 existierten keine Pläne mehr, eine fertige Maschine musste zerlegt, vermessen und vollständig nachgebaut werden. Diese RT 125 W (für West) sollte in den folgenden Jahren die Vorlage für Einstiegsmodelle anderer Hersteller liefern. Bei BSA, Yamaha, sogar in den USA bei Harley Davidson entstanden unverkennbare Kopien. Der Motorradboom der frühen 50er Jahre schlug sich auch bei DKW in einer breiten Produktpalette nieder. 1953 wurde mit der RT 350 das erste Zweizylinder Modell nach dem Krieg vorgestellt, wie bei DKW üblich, ein Zweitakter. Das Stachelschwein (so wurde die 350er im Volksmund häufig wegen ihrer Zylinderverrippung genannt, nicht zu verwechseln mit der AJS Porcupine oder der TWN BD) kam allerdings erst zwei Jahre später in den Handel, zu einer Zeit also, wo die Nachfrage nach Motorrädern stark zurückgegangen war. Bei DKW selbst hatte man sich mittlerweile verstärkt auf Mopeds konzentriert, was aber den Untergang auch nicht aufhalten konnte. Zusammen mit Express und Victoria entstand 1958 die Zweirad Union, die 1966 ziemlich spurlos in der Fichtel & Sachs Gruppe verschwand.

Das hubraumstärkste DKW Modell war also der 350er Twin. Vorgestellt wurde er 1953 in Frankfurt auf der IFMA, der internationalen Messe. Die Besucher staunten über eine schicke Maschine, die ganz dem Zeitgeist entsprechend schnörkellos und glattflächig aufgebaut war. Das Fahrwerk bestand aus einem vertrauenerweckend stabil wirkenden, geschlossenen Rohrrahmen mit einer wuchtigen Geradwegfederung hinten und einer pneumatisch gedämpfte Telegabel vorn. Herzstück der Maschine war ein Aggregat in Paralleltwin-Bauweise mit einem Hubraum von exakt 348 Kubik. Wie von DKW nicht anders gewohnt ein Zweitakter mit gegenläufigen Kolben und

Umkehrspülung. Der 26“er Bing Vergaser verzichtete auf Luftschieber und Tupfer und war strömungsgünstig unter einer schickchen Verkleidung untergebracht, die aber zu Servicezwecken mit nur zwei Schrauben gelöst werden konnte. Als Leistung standen 18,5 PS bei 5000 Umdrehungen im Datenblatt, was für eine zu erreichende Geschwindigkeit von 120 Km/h gut sein sollte, solo versteht sich. Ließ man einen Passagier auf dem hinteren Sitzkissen Platz nehmen, konnte man immer noch 115 Km/h erreichen, und 90 standen im Seitenwagenbetrieb an. Der RT 350 Rahmen war nämlich standardmäßig mit Beiwagenaugen ausgestattet, und es wurde ein bei der Metallwarenfabrik Karl Binder gefertigter Seitenwagen angeboten, der vom Design an den DKW 3=6 Kleinwagen erinnern sollte. Heute ein ganz rares Stück. So eine Fuhre will natürlich gebändigt werden, dafür sorgten die 180mm Vollnabenbremsen - wobei die vordere per Seilzug, die hintere hydraulisch betätigt wurde. Zeitgemäß auch die 3,5 – 18 Räder mit Steckachsen, die einen schnellen Wechsel gewährleisteten. Geschaltet wurde mit dem Fuß über ein ins Motorgehäuse integriertes Viergang-Klauengertriebe, das sich aber separat ausbauen ließ. Ein Kind des Ingolstädter Hauses war die Elektrik mit zwei voneinander unabhängig verstellbaren Zündunterbrechern und zwei Zündspulen, der Regler saß im rechten Seitenkasten.

1954 kam die RT 350 in den Handel. Nach anfänglichem Interesse (besonders ins Auge stach ja die zwecks besserer Kühlung unterbrochene Verrippung der Zylinder, welche zu dem oben angesprochenen Spitznamen führte) sanken aber die Verkaufszahlen rasch. DKW reagierte und brachte schon im Jahr darauf ein überarbeitetes Modell, die RT 350 S. Das S gibt schon einen Hinweis auf eine der Modifikationen, es steht nämlich für die hintere Schwinge. Die hydraulisch gedämpften Federbeine konnten für Solo- bzw Gespannbetrieb auf „hart“ bzw „weich“ justiert werden. Weitere Neuheiten waren das komfortable Sitzkissen, das den vorher montierten Schwingsattel ersetzt hatte. Nennenswerte Absatzzahlen erreichte aber auch die S nicht, weshalb die Produktion schon Ende des Jahres 1955 eingestellt wurden. Nicht einmal 6000 Stück waren über die Förderbänder der DKW Werke gelaufen.



Hier auf den Fotos haben wir zwei 1955er Modelle – eine aus dem ehemaligen Oldtimermuseum Altmünster mit den standardmässig ausgelieferten Sitzkissen, die zweite aus dem Motorradmuseum Vorchdorf

([www.motorradmuseum-vorchdorf.at](http://www.motorradmuseum-vorchdorf.at)) mit Sitzbank und Gepäckträger – Teile die nur gegen Bestellung und Aufpreis montiert wurden.

