

DKW - Motorräder

Eine auch heute noch recht flotte Rarität aus Ingolstadt

Ein Proberitt auf der DKW RT 350 aus dem Jahr 1955

Andy Schwietzer

Die Marke DKW gilt unter Kennern noch heute als Synonym für alltagstaugliche, wirtschaftliche Zweitaktfahrzeuge. Denn vor dem Krieg in Zschopau wie auch von 1950 an in Ingolstadt sah man bei DKW auf Qualität, Kundendienst und ein pfliffiges Vertriebssystem. Nun verkauften sich Motorräder Anfang der 50er Jahre fast von selbst, 1953 über 200 000 Stück. DKW wollte in den populären kleinen Klassen präsent sein, aber auch etwas "Mittelschweres" bieten. Von 1952 an wurde an der 350er gearbeitet, sie sollte 1954 herauskommen.

Doch der Serienanlauf verzögerte sich bis 1955. Das war dumm, denn mittlerweile litten die Motorradhersteller unter einer gigantischen Absatzkrise. Auch der RT-Twin verkaufte sich schleppend, nach gut 4000 Exemplaren 1955 waren es im folgenden Jahr nur rund 1000, die Produktion wurde eingestellt.

Bekommt man heute den Ritt auf einer solchen Rarität angeboten, sollte man nicht ablehnen. Erwartet der kurzhubige Zweizylinder zum Leben, macht er keinen Hehl aus seiner Bauart: Ganz diszipliniert kommt zu jeder Kurbelwellenumdrehung eine Zündung. Aufgesessen registriert man mit Freude den Komfort, hier verbindet sich das Sitzgefühl einer Bank mit der Breite eines Schwingsattels auf das Glücklichsste. Die leichtgängige Kupplung ziehen, Gas geben, und hinein mit dem ersten Gang ... Hhmm, lange Schaltwege ... Rasch hochschalten, die wuchtige Elastizität des Twins zieht mit summendem Turbinenton in jedem Gang die Drehzahlleiter hoch. Die Komposition aus Steuerzeiten, Schwungmasse und Getriebestufung ist den Technikern gelungen.

Normalerweise lockt ein Netto-Leistungsgewicht von 9,2 Kilogramm pro PS keinen gefühlsstarken Motorradfan hinter dem Ofen hervor. Doch ein Blick auf Leistungs- und Drehmomentkurve der bayerischen Zweitakterin lässt Kennerherzen höher schlagen: Die niedrige Endleistung von "nur" 18,5 PS (13,6 kW) erreicht der Kurzhuber (62 Millimeter Bohrung, 58 Millimeter Hub) bei zivilen 5000/min. Am höchsten Punkt der flach verlaufenden Drehmomentkurve stellen sich gut 25 Newtonmeter bei 3500/min ein. Kein Wunder, dass die RT trotz der dürrtigen PS-Zahl stets das Gefühl vermittelt, flott motorisiert zu sein.

Das trägt gar nicht so sehr: In zehn Sekunden aus dem Stand auf 80 km/h, das ist für ein fünfundvierzig Jahre altes Fahrzeug nicht von Pappe. Dankbar nimmt man zur Kenntnis, dass die Fahrleistungen nicht durch Untugenden erkauf werden müssen. Vibrationen sind der DKW nahezu fremd, die Gusszylinder schlucken mechanische Geräusche gut. Oberhalb von 60 km/h geht bereits alles im Vierten. Kein Wunder, liegt doch das maximale Drehmoment bereits bei 75 km/h im größten Gang an.

Kurvige Mittelgebirgsstraßen bereiten unbändiges Vergnügen, zumal Sitzposition und Federungsgüte auch lange Fahrten nicht zur Strapaze werden lassen. Die Handlichkeit ist für eine 350er akzeptabel, die 170 Kilo sind schon zu spüren. Auf der Autobahn fühlt man sich mit der DKW weniger wohl: Hinter dem breiten Lenker wird man vom Winde verweht, von 90 km/h an sind Vibrationen spürbar, und schließlich ist der Motor nicht bedenkenlos vollgasfest.

Dem Fahrverhalten kommt der tiefe Schwerpunkt der alten Maschine zugute: Feuchte Gullydeckel in Kurven verlieren mit der ausgewogenen RT ihre Schrecken. Auch die Bremsen (hinten hydraulisch) können im hektisch gewordenen Verkehr bestehen. Die Bremskraft, die die dreieinhalb Zoll breiten Reifen übertragen können, ist in den Vollnaben allemal drin.

Eine Fahrt mit der RT 350 entspannt und rückt die Maßstäbe zurecht. Sie zeigt, dass das Motorrad bereits zu Beginn der 50er Jahre "fertig" war. Jede Verbesserung seitdem gehorcht dem Gesetz der verminderten Ertragsleistung. Braucht man einen elektrischen Anlasser, fünf Ventile pro Zylinder, acht Kontrolllampen und 82 PS? Sicherlich nicht, aber Haare lassen sich auch in der RT-350-Suppe finden: Die Sechsvolt-Elektrik, lange Schaltwege, ein hohes Gewicht und kurze Wartungsintervalle sind kein Ruhmesblatt. Was aber ein Motorrad in seiner Quintessenz wirklich sein sollte, nämlich ein ökonomisches Zweirad für den Fahrspaß junger Herzen, demonstriert die RT 350 mit lässiger Freude