

Zu Freude und Erfolg – Das stand 1952 auf den Prospekten unserer DKW Motorräder aus Ingolstadt.

Wer damals eine 200er sein Eigen nennen konnte, hatte es geschafft und fuhr in der Mittelklasse wie heute im Audi A4

Motorräder besaßen vor 55 Jahren einen ganz anderen Stellenwert als heute. Statt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln ging es motorisiert auf zwei Rädern flotter und unabhängiger voran auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Dazu kam das Prestige, wenn das Ersparte für ein richtiges Motorrad und nicht nur ein Motorfahrrad gereicht hatte. An diesem Punkt setzten die Strategen der Firma DKW - damals noch im sächsischen Zschopau beheimatet - bereits 1928 mit durchschlagendem Erfolg an: Sie hatten als erster Hersteller ein engmaschiges Netz mit Verkaufsstellen und Wartungsdiensten in nahezu jedem größeren Dorf in Deutschland gespannt. Von Anfang an waren die Leichtkrafträder per Ratenzahlung zu erwerben, wodurch DKW ganz neue und wesentlich breitere Käuferschichten erschloss. Am 1. April 1928 entfiel die Führerscheinplicht für Motorräder mit weniger als 200 cm³ Hubraum, ebenso die Kfz-Steuer. Jeder 16-jährige konnte nun ganz einfach Motorrad fahren. DKW war pünktlich mit dem Modell E 200 parat - mit 63 statt 64 mm Zylinderbohrung aus der E 206 abgeleitet.

Obwohl die Konkurrenten bald nachzogen, beherrschte DKW den Markt. Es folgten laufend weitere 200er-Varianten, von den billigen Modellen DKW ZIS und Volksrad bis zur hochwertigen SB 200. Insgesamt baute DKW bis 1940 sage und schreibe 246250 Motorräder mit 200 ccm Motor.

1938 kam die neue Führerscheinklasse IV für Fahrzeuge bis 250 cm³ Hubraum, die 200 er-Regelung entfiel, doch einfache Modelle wie die DKW KS 200 fanden weiterhin ihre Käufer. Sie war auch nach dem Krieg rasch wieder gefragt, als die erste Neuproduktion anlief. Altbewährte Modelle mit bekannten Vorzügen standen im Vordergrund: ausgereift, anspruchslos und zuverlässig.

Die sowjetischen Besatzer hatten im DKW-Werk Zschopau die Fertigungseinrichtungen demontiert. Für den letzten Erfolgsschlag im DKW-Motorradprogramm, die RT 125 (RT stand für „Reichs-Typ“), richtete die Auto Union, das Nachfolgeunternehmen des sächsischen Konzerns, in Ingolstadt eine neue Produktionsstätte ein.

Die ersten Exemplare liefen im November 1949 vom Band. In Zschopau ging es im Jahr darauf ebenfalls mit der 125er neu los, unter dem Namen IFA-DKW.

Die DKW RT 125 W (für West-Ausführung) aus Ingolstadt erfreute sich als bekannte Größe entsprechender Nachfrage. 1950 rollten 24606 Motorräder vom Montageband, im Jahr darauf 30 533. Doch ähnliche Stückzahlen für die 200er-Zündapp bewogen Chefkonstrukteur Nikolaus Dörner und Produktionsleiter Franz Ischinger zu einer schnellen Programmerweiterung:

Die neue DKW 200 erschien Anfang 1951 als eine umfassende Weiterentwicklung der RT 125. Überraschend groß fiel der Leistungszuwachs von 4,75 auf 8,5 PS aus, dafür kostete die 200er mit 1285 Mark auch knapp ein Drittel mehr als die 990 Mark teure 125er.

Das Konzept blieb unverändert, doch wurde der geschweißte Einrohrrahmen stärker dimensioniert und mit zusätzlichen Knotenblechen am Lenkkopf sowie an der

Verbindung zwischen Tankrohr, Sattelstütze und Heckrahmen ausgestattet. Steifer fiel auch die Telegabel aus, die mit jeweils zwei Federn pro Holm progressiv arbeitete. Mehrfach durchbohrte Gummimanschetten in den Standrohren fungierten als pneumatische Dämpfer, eine Dämpferstange mit Ventilen am unteren Ende als hydraulische Dämpfung. Pränafa lieferte 150-mm-Halbnabenbremsen, dazu gab's breitere Felgen für 3.00 x 19-Reifen und einen von 9,5 auf 11,5 Liter vergrößerten Kraftstofftank. Der 200er-Motor fiel durch den deutlich größeren Zylinder auf. 62 mm Bohrung und 64 mm Kolbenhub ergaben 193 ccm, ein höheres Verdichtungsverhältnis und ein mit 24 mm recht groß gewählter Vergaserdurchlass führten nicht nur zu guter Spitzenleistung, sondern brachten auch verbesserten Durchzug im Vergleich zu bisherigen Motoren dieser Hubraumklasse.

Der Primärtrieb - per Hülsenkette auf eine Mehrscheiben-Ölbadkupplung - und das Dreiganggetriebe wurden gegenüber der RT 125 verstärkt. Anstelle des typischen DKW-Spulenkastens unterhalb des Sattels, der Zündspule, Lichtmaschinen-Regler und Zündschloss mit Lichtschalter aufnahm, saß bei der RT 200 die komplette Elektrik unter der rechten Motorgehäuseabdeckung und war über den Inspektionsdeckel zugänglich.



Neuanfang

Einfache Technik, Luftfilter mit Startklappe, 160-mm-Pressblech-Bremse, aber Upside-down-Gabel anno 1951. DKW-Qualität zählte auch aus Ingolstadt, die Kunden hatten die Rückkehr der DKW 200 ersehnt



Fortschritt

Die moderne RT 200/2 war 1954 ein völlig neu konstruiertes Motorrad mit kleineren, aber breiteren Bremsen. Ihr zweiter Besitzer von 1958 fährt sie nach Umwegen heute wieder, der Tachostand 42 824 ist original



Das Zündschloss kam in den Lampentopf, und der Tachometer bekam Beleuchtung. Ansehnliche Leistung und gutes Drehmoment schon aus niedrigen Drehzahlen ließen die DKW RT 200 nun auch für den Familienvater als Seitenwagenmaschine interessant erscheinen - zum Beispiel mit dem 60 Kilo schweren Beiboot Steib LS 200. Ein solches Gespann lief 1952 bei Helmut Hütten im Test für die Motor-Rundschau mit Passagier gerade 68 km/h und kam auf einen Vollast-Verbrauch von 5,3 Liter Zweitaktgemisch 1:25 auf 100 km. In den 50er-Jahren war dies eine durchaus akzeptable Art des Reisens.

Ein Jahr nach Erscheinen der ersten RT 200 ersetzte sie bereits die RT 200 H. Diese entstand parallel zur hubraumgrößerer Schwester RT 250, dem nunmehr dritten Modell im DKW-Programm, und teilte sich mit ihr das neue Fahrwerk. Der verstärkte Rahmen wartete mit einer Geradeweg-Hinterradfederung auf. Die Antriebskette lief im geschlossenen Blechkasten mit Aluguss-Abschlussstück. Auf der anderen Seite saß ein kombinierter Batterie- und Werkzeugkasten; der Tank fasste jetzt 13 Liter. Mit den so genannten Tonnennaben aus gepresstem Stahlblech imitierte DKW Vollnaben: Die Bremsen wuchsen im Durchmesser auf 160 mm, entsprachen aber in der Breite den bisherigen Halbnaben-Ausführungen. Ein breiteres, seitlich weit heruntergezogenes Hinterradschutzblech sowie der neue Schwingsattel mit Gummi-Druckfederung statt der bisherigen Zugfedern und gegen Aufpreis erhältliche verchromte Tankseiten komplettierten die Modernisierung. Der Verkaufspreis für die DKW RT 200 H stieg allerdings auch auf 1595 D-Mark an. Die RT 250 war nur 250 Mark teurer, hatte 8 mm mehr Zylinderbohrung und 2 zusätzliche PS. Der geringe Abstand zum Viertellitermodell wäre eigentlich Grund genug gewesen, die 200er einzustellen. Doch der deutsche Motorradmarkt verlangte weiterhin danach: Zündapp modernisierte ständig seine DB-Modelle, in Neckarsulm war im Herbst 1951 die NSU Lux als komplette Neukonstruktion mit 200er Zweitakt Motor im Blechschalenrahmen, Vierganggetriebe und Schwinggabelfederung für Vorder- und Hinterrad an den Start gegangen. Auch DKW verkaufte weiterhin sehr gut, 20920 Exemplaren der RT 200 im Jahr 1951 sollten 1952/53 insgesamt 29100 RT 200 H folgen. Für die weitere Entwicklung hatte man in Ingolstadt andere Pläne.



Für Selbstschrauber

An dieser RT 200 wurde der Gummifedersattel des Nachfolgemodells montiert, den Soziusplatz erhielt man gegen Aufpreis. Unter dem großen Deckel am Motor sitzen der Unterbrecherkontakt und die Lichtmaschine, der kleine Deckel verbirgt die Kupplungsbetätigung und einen Schmiernippel. Wartungsfreundlichkeit wurde vor 55 Jahren groß geschrieben



Für Ästheten

Die RT 200/2 ist mit der Hasso-Sitzbank ausgestattet, die DKW 1954 ebenso wie den Denfeld-Kofferträger ab Werk lieferte. Die Zugänglichkeit der Komponenten war zugunsten des Designs in den Hintergrund gerückt. Beibehalten blieb die Konstruktion mit Schalthebel und Kickstarter auf konzentrischen Wellen

Im Herbst 1953 erschien mit der DKW RT 175 eine Neukonstruktion, die die 200er ablösen sollte. Das Fahrwerk entsprach jenem der RT 200/250 H-Modelle, allerdings mit geringeren Dimensionen, da keine Seitenwagentauglichkeit mehr verlangt war. Neue Vollnabenbremsen aus Leichtmetall ersetzten die Tonnennaben. Das Motorgehäuse beherbergte nun ein Vierganggetriebe. In die Gestaltung der Ansaug- und Abgaswege des Kurzhubmotors hatten die Konstrukteure einigen

Entwicklungsaufwand investiert: Der Vergaser saß unter einer zweigeteilten Abdeckung aus Leichtmetallguss auf einem drastisch verlängerten Ansaugstutzen. Der Knecht-Nass-Luftfilter bezog seine Ansaugluft aus einer Vorkammer in der Abdeckung. Zur Abstimmung gehörte auch ein entsprechender Auspuff. Die große Schalldämpfer-Zigarre war mit ihrem Innenleben exakt auf die geänderten Gaswechselforgänge abgestimmt und brachte nicht nur eine Geräuschreduzierung um 40% gegenüber dem Fischeschwanz sondern erhebliche Verbesserungen in Leistungsausbeute und Drehmomentverlauf. Die RT 170 stellte die 9,5 PS starke 200er in den Schatten und ihr Preis war mit 1350 Mark (140 DM mit Chrom am Tank) attraktiv.

Nach 1 Jahr Pause liefen ab Oktober 1954 doch wieder 200er vom Ingolstädter Fließband. Für 1475 D-Mark bekamen die Käufer die direkt aus der RT 175 abgeleitet RT 200/2 mit größerem Zylinder und 66 mm Kolben bei unveränderten 58 mm Hub. Aus 198 ccm resultierten 11 PS bei nunmehr 5000 / min, was sich jedoch kaum auf die Höchstgeschwindigkeit auswirkte. In der 200er Klasse waren ein ruhiger Motorlauf und ein breites nutzbares Drehzahlband wichtiger. Am größeren Scheinwerfer und der geänderten Telegabel mit umgedrehten und verchromten Tauchrohren sowie den nach oben gerückten Faltenbälgen ließ sich die RT 200/2 zunächst von der RT 175 unterscheiden, 1955 gab es bei RT 200 S und RT 175 S keine äußerlichen Unterschiede mehr, das gemeinsame Fahrwerk hatte nun eine Hinterradschwinge mit Federbeinen. Im Jahr darauf bot DKW zusätzlich eine RT 200 VS (parallel zur 175er) an, bei der eine Schwinge das Vorderrad führte. Angesichts eines drastisch rückläufigen Motorradmarkts in Deutschland führten die 200er nur noch ein Schattendasein, blieben aber bis Ende 1959 im DKW-Programm. Beim Aufeinandertreffen der beiden DKW RT 200 wurde in jeder Hinsicht deutlich, dass die Motorräder, obwohl sie nur drei Jahrgänge auseinander liegen, Vertreter unterschiedlicher Epochen sind. Die laut röchelnde und knatternde 1951er-RT 200 von 1951 ist ein später Abkömmling eines typischen Vorkriegsmodells, während die in Technik und Formgebung erheblich aufwendiger gestaltete RT 200/2 mit ihren feinen Manieren für den großen Entwicklungsfortschritt hin zu moderner Motorradtechnik steht. Ein Ansauggeräusch ist an ihr so gut wie gar nicht mehr zu vernehmen, der gut gedämpfte Auspuffklang ist angenehm und weist trotzdem auf ein kraftvolles Antriebsaggregat hin. Die Werksangaben über Leistung und Höchstgeschwindigkeit sind eher untertrieben man wollte ja auch noch die RT 250 an den Mann bringen. Die DKW RT 200/2 ist im Alltagsbetrieb der 50er-Jahre das gewohnt zuverlässige Gefährt -wie zuvor die RT 200 -geblieben, doch im direkten Vergleich bietet sie deutlich mehr und muss sich nicht einmal hinter einer BMW R 25/3 verstecken.

Technische Daten

DKW RT 200

DKW RT 200/2

MOTOR	DKW RT 200	DKW RT 200/2
Bauart	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Schnürle-Umkehrspülung, schlitzz- und kolbengesteuert	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Schnürle-Umkehrspülung, schlitzz- und kolbengesteuert
Bohrung	62 mm	66 mm
Hub	64 mm	58 mm
Hubraum	193cm ³	198cm ³
Verdichtung	6,3:1	6,3:1
Leistung	8,5 PS bei 4200/min	11 PS bei 5000/min
Drehmoment	14,7 Nm bei 3300/min	14,7 Nm bei 3500/min
Gemischaufbereitung	Bing-Vergaser, 0 24 mm	Bing-Vergaser, 0 24 mm
ELEKTRISCHEANLAGE		
Starter	Kickstarter	Kickstarter
Batterie Zündung Lichtmaschine	6 V 7 Ah Batterie-Kontaktzündung Gleichstrom 6 V 45/60 W	6 V 7 Ah Batterie-Kontaktzündung Gleichstrom 6 V 45/60 W
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Primärtrieb Kupplung	Hülseketten 3/8 x 3/8 Mehrscheiben - Ölbadkupplung	Hülseketten 3/8 x 3/8 Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	Dreigang	Viergang
Sekundärtrieb	Rollenkette 1/2 x 5/16	Rollenkette 1/2 x 5/16
FAHRWERK		
Rahmenbauart	Einschleifenrahmen aus Stahlrohr	Einschleifenrahmen aus Stahlrohr
Radführung vorn Radführung hinten	Telegabel starr	Telegabel Geradwegfederung
Räder	Drahtspeichenräder 1.85 x 19	Drahtspeichenräder 1.85 x 19
Bereifung	3.00 x 19 vorn und hinten	300 x 19 vorn und hinten
Bremse	Halbnaben-Trommelbremsen, 0150 mm	Vollnaben-Trommelbremsen 0150 mm
MASSE UND GEWICHTE		
Länge Breite	2080 mm 680 mm	2115 mm 680 mm
Höhe	910 mm	960 mm
Radstand	1350 mm	1350 mm

Gewicht leer	116 kg	124 kg
Tankinhalt mit Reserve	11,5/1,5 l	13/ 1,5l
FAHRLEISTUNGEN		
Höchstgeschwindigkeit	94 km/h	98 km/h
PREIS	1285 D-Mark (1951)	1525 D-Mark (1954)
HERSTELLER	Auto Union GmbH, Ingolstadt	Auto Union GmbH, Ingolstadt