

Die Geschichte der Marke „D – Rad“, auch „Spandauer Springbock“ genannt | Teil 1

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (6), Dr. D. Berghänel (1), Archiv Jürgen Kießlich (1)



Modell „M24“ von 1924

Bereits 1722 wurde in Berlin Spandau eine Waffenschmiede gegründet, daraus entwickelte sich nach vielfältigem Produktionswechsel über die Jahre eine geänderte Firma und wurde nach 1918 unter dem Titel „Deutsche Werke AG“ im Handelsregister geführt. 1920 wurde neben unterschiedlichen Produkten mit dem Bau

von Motorrädern begonnen. Konstrukteur H. F. Günter entwickelte ein Modell unter der Bezeichnung „Star“ mit einem Zweizylinder Boxermotor. Der längs eingebaute Motor mit 398 ccm Hubraum und einer Leistung von 3 PS erinnerte stark an einen sehr ähnlichen Motor von Douglas (GBR). Die Vorderadgabel war an eine Entwicklung von Indian angelehnt. Der Motor

hing in einem Einrohrrahmen, das 3-Gang-Getriebe war dahinter montiert. Die Maschine war zu wenig ausgreift und wurde 1921/22 im Weiteren unter der Bezeichnung „Präzision“ in den Handel gebracht, bemerkenswert war die Tatsache, dass die Fertigung aller Teile in eigener Produktion entstand. Die Bezeichnung wurde später in „DERAD“ geändert, damit wurde der Bezug

auf den Hersteller „DERAD Aktiengesellschaft“ an der Berliner Charlottenstraße bekannt. Als im Jahr 1923 der Ingenieur Manfred Christian von der Firma eingestellt wurde, begann er damit, das bereits vorhandene Modell nach seinen Erfahrungen und Gedanken wesentlich neu zu konstruieren und es entstand als ak-

tuelles Produkt unter der Bezeichnung „M23“, angepasst an die Jahreszahl 1923 mit dem offiziellen Markennamen „D – Rad“. Das Modell hatte ebenfalls einen wechselgesteuerten 2-Zylinder-Boxermotor mit 3-PS-Motorleistung, wie ihre Vorgängerinnen. Die Veränderungen konnten noch nicht überzeugen und das Modell „M24“ ging in der Gesamtheit mit den verbesserten Parametern in die Serienfertigung. Der „Boxer“ hatte ein Hub/Bohrungsverhältnis von 67/61 und leistete 4 PS bei 90 kg Gesamtmasse. An der „M24“ war erstmalig das stilisierte „D“ am Tank angebracht. Gegenüber dem Modell „M23“ befand sich nicht mehr der separate Öltank über dem Kraftstofftank, sondern hatte sich nun darin „versteckt“. Der Behälter für die Werkzeuge wurde unterhalb der Gepäckträger montiert. Bedingt durch die Längslage des Boxermotors im Rahmen, ergab es nicht selten erheblich thermische Probleme. Es sollen etwa 7.500 Stück davon produziert worden sein.

Ab gleichem Datum wurde unter der Benennung „Deutsche Kraftfahrzeugwerke AG“ firmiert und später noch einmal in „Deutsche Industrierwerke AG“ abgewandelt. Seit 1923 wurden die Motorräder bis zum Ende der Motorradproduktion 1932 „D – Rad“ genannt.

Von 1925 bis 1926 wurden auch

Automobile unter „D – Wagen“ gefertigt, danach folgte die Automobilfertigung unter US-amerikanischer Flagge mit der Bezeichnung „Durant“. 1927 baute DKW im Spandauer Werk auch Automobile. Parallel zur „M24“ arbeitete Manfred Christian an der neuen Generation „D – Rad“, im Dezember 1924 wurde es auf der Berliner Automobilausstellung präsentiert. Es entstand das Modell „R0/4“ und wurde sofort auf dem Motorradmarkt zu einem guten Verkaufserfolg geführt. Ausgestattet war es mit einem seitengesteuerten Einzylindermotor von 496 ccm Hubraum bei einer Leistung von 8 PS. Der Langhuber mit 94 mm und 82 mm Bohrung verfügte über ein Verdichtungsverhältnis von 5:1. Die Höchstgeschwindigkeit wurde bis 90 km/h angegeben. Das 3-Gang-Getriebe war separat im Motorblock integriert. Die Maschine wurde in drei verschiedenen Ausführungen an den Kunden gebracht. Variante 1 wurde mit „K“ benannt und hatte noch die alte Karbidbeleuchtung und Ballhupe. Bereits wesentlich fortschrittlicher war die Variante „EZ“ ausgestattet, das Zeitalter der „Elektrifizierung“ am Motorrad begann mit einem Scheinwerfer, Zündlichtmaschine und Batterie, das abnehmbare Rücklicht konnte bei Dunkelheit als Beleuchtung bei Reparatur-



E. Fährmann mit „D – Rad R0/4“ 2007 in Zittau



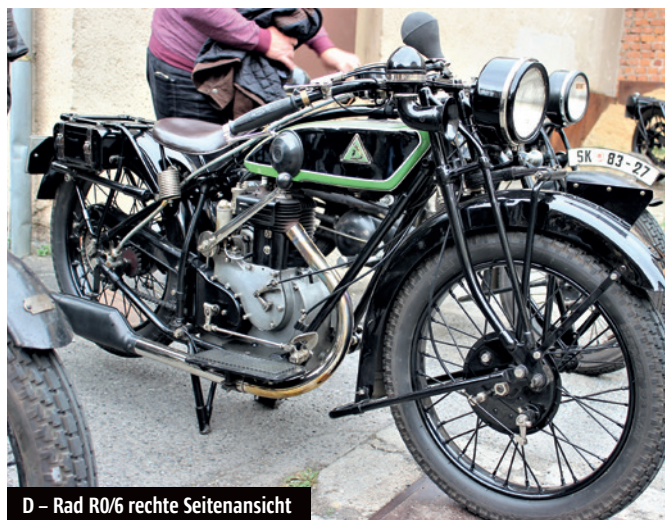
D – Rad R0/4 mit Seitenwagen



D – Rad R0/5 von 1927



D – Rad R0/6 1930, Fam. Enderlein aus Chemnitz



D – Rad R0/6 rechte Seitenansicht

ren verwendet werden. Letztlich war der Clou die Variante 3 „EZ“, das Modell konnte mit dem D – Seitenwagen mit Verdeck geliefert werden. Wesentliche Merkmale waren der seitengesteuerte Motor, die Kulissenschaltung am Tank, der Einstecktank, die gewaltige Klotzbremse am Hinterrad, der schmale vordere Kotflügel und ein Auspuffrohr rechtsseitig ohne Schalldämpfer.

Im Spandauer Werk wurde die Mehrheit aller benötigten Teile in hervorragender Qualität in eigener Produktion geschaffen. Selbst die Antriebsketten waren Eigenproduktion, jedes einzelne Glied trug das Firmenlogo. Für Gespannfreunde konnte ein „D – Rad – Seitenwagen“ aus eigener Produktion angehängt werden. Eine spezielle Auflage von 50 Stck. wurde für die Polizei entwickelt, besondere Aufmerksamkeit erhielten 180 „Motax“ Exemplare, Seitenwagengespanne mit kabinenartigem Aufbau als Motorradtaxi. Die Fertigung im Werk war für diese Zeit bereits sehr modern organisiert. Es wurde mit automatischen Werkzeugmaschinen und auch bei der Montage im Fließbandsystem gearbeitet. 1924 bis 1927 wurden 24.500 Stück an den Kunden ge-

bracht. 1925 wurde unter der Bezeichnung „Deutsche Industriewerke AG“ firmiert.

Die fertigen Maschinen fuhren Werksangehörige im hügeligen Gelände zwischen Charlottenburg und Spandau zum Testen. Aufgrund der starren „Hinterhand“ sowie der langen Blattfeder für die Vorderradgabel neigte die Maschine zu einer gewissen „Holprigkeit“ und wurde deshalb unter „Spandauer Springbock“ bekannt. Auf Basis der R0/4 wurde eine sportliche Version unter der Bezeichnung „D – Rad R1/4“ entwickelt. Diese verfügte über den modifizierten Motor der Vorgängerin und war mit einem Alukolben ausgestattet. Die Motorleistung wurde mit 12 PS beziffert und die Vmax mit 100 km/h benannt. Die Gabel war graziler gestaltet, die Fußrasten waren für den Fahrer passend verstellbar angebracht. Im Kraftstofftank war, angelehnt an die H24, ein separater Öltank installiert und der Vergaser wurde von Brown und Barlow verwendet. Die Maschine war für den gehobenen Geldbeutel und Sportfahrer für immerhin 1.300 Reichsmark zu erhalten. Markantes Merkmal war der tiefer gezogene Lenker.

Ab 1927 gab es frischen Wind in den Spandauer Werkhallen, Oberg. Manfred Solle wechselte zu D – Rad. Seine Spuren hatte er sich zuvor bei Victoria und BMW erworben und war ab sofort der neue Chefkonstrukteur. Er widmete sich zum Amtsantritt dem in der Entwicklung befindlichen Model „D – Rad R0/5“. Die Basis der R04 war vorhanden, die Blattfeder wurde tiefer gezogen, die Schutzbleche waren voluminöser gestaltet, der Tank und die Werkzeugkästen erfuhren optische Retuschen. Die Motorleistung blieb unverändert, der Auspuff erhielt den Schalldämpfer, der eigentlich in seiner Form international ein Modeobjekt war, besonders in England. Noch im gleichen Jahr ging die Maschine in den Handel. Die Kulissenschaltung am Tank war Geschichte und das „Schaltschwert“ mit dem langen Hebel kam zur Anwendung.

Stolles nächstes Werk war die Entwicklung des „D – Rad R0/6“, dem er besondere Sorgfalt widmete. Der Basismotor wurde optisch und leistungsmäßig verbessert. Um das thermische Verhalten des Motors zu verbessern, wurden die Kühlrippen vergrößert, eine moderne Druckölschmierung kam zum Ein-

satz. Montagefreundlicher wurde der Motor mit einem abnehmbaren Zylinderkopf ausgestattet. Die Klotzbremse hatte ausgedient.

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971

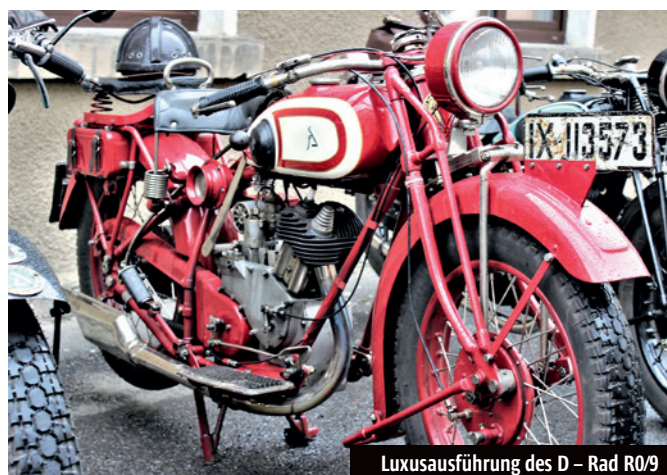


24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirksstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, fuhren gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl:
Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de



Luxusausführung des D – Rad R0/9