

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

Teil 2 Text | Fotos: Jürgen Kießlich



D – Rad Luxus R9 von 1929

Im Anschluss folgte eine Kleinserie „D – Rad R8“ als Rennmodell, der SV-Motor war leistungsgesteigert und hatte einen leicht nach vorn geneigten Zylinder. Das Motorrad war vom äußeren Erscheinungsbild entgegen ihren Vorgängern

Die Maschine, R0/6, mit der Motorleistung von 12 PS kam 1928 auf den Markt, 10.000 Exemplare sollen davon verkauft worden sein. Wenn man davon ausgeht, dass es in und um Berlin zu jener Zeit etwa 100 Motorradfirmen gab, war das ein gewaltiger Umsatz und „D – Rad“ stand mit seinen Verkaufszahlen im oberen Bereich. Die Klotzbremse am Hinterrad musste einer moderneren Trommelbremse weichen.

wesentlich „abgespeckt“ und als Rennmaschine zu erkennen. Gefahren wurden die Maschinen von Franz Selos, Franz Ischinger, dem späteren Chef für Geländesport bei DKW, sowie von Max Polster und Hans Prybylski. Nennenswerte Rennerfolge blieben aus.

Das folgende Modell war 1929 das „D – Rad R9“. Der noch seitengesteuerte Motor erfuhr eine deutliche Überarbeitung, er war optisch wesentlich schöner geworden. Stol-

le neigte den Motor leicht nach vorn, 12 PS waren keine Steigerung, besonders nutzerfreundlich war die Tatsache, dass der Motor weniger Vibrationen erzeugte. Zu Beginn kam noch der Einstecktank zur Verwendung, es wurde auch ein Luxusmodell in der Folge angeboten und dieses trug einen sehr schön geformten Satteltank. Die Absatzzahlen sollten angehoben werden, die 9.000 verkauften Exemplare waren keine Befriedigung.

1930 erfolgte mit dem komplett neu konstruierten „D – Rad R10“ die „Initialzündung“ der bisherigen Serie. Es wurde die totale Neuausarbeitung präsentiert. Endlich war der OHV-Motor mit Doppelporntausführung da, 20 PS Motorleistung bei 4.800 U/min wurden nachgewiesen. Eine weitere Besonderheit war auch das externe Getriebe. Nun hatte auch der Drehgasgriff seinen Einzug gefunden. Die gesamte Linie sah prächtig aus, es gab verschiedene Lackfarben und die Kulissenschaltung erinnerte wieder an den Urahn „D – Rad 04“. In der gleichen Serie wurden ein Luxusmodell, sowie eine Super Sport in besonders detailverbesselter Ausführung für 1.250 Reichsmark angeboten. Das Hub/Bohrungsverhältnis war noch als Langhuber mit 94/82 ausgelegt. Bemerkenswert war die veränderte

Vorderradgabel, die alte Blattfeder-gabel wurde von einer modernen Rohr-Trapezgabel mit zwei zentralen Druckfedern vor dem Steuerrohr ersetzt. Das Leergewicht lag bei 145 kg und die V/max bei 125 km/h. Die Verkaufszahlen waren wider Erwarten in zwei Jahren lediglich mit nur 3.500 Exemplaren an die Kundschaft gegangen. Ein Versuchsmodell mit Rossmair-Zylinder blieb als Prototyp in der Fabrikhalle stehen, evtl. wären die Entwicklungskosten zu hoch geworden. Die Weltwirtschaftskrise warf ihre Schatten voraus.

Als letztes Modell dieser speziellen D – Rad-Serie soll das Exemplar „D – Rad R11“ von 1931 genannt sein. Auch optisch sehr schön, aber wenn man es sagen darf, war es ein technischer Rückschritt, wohl aus finanziellen Gründen. Die Linie der R10 ließ sich nicht leugnen, aber der OHV-Motor musste wieder dem antiquierten SV-Blockmotor mit integriertem Getriebe weichen, zumindest konnte dieser noch 16 PS Leistung bringen. Leider gingen die Produktionszahlen trotz der relativ modern wirkenden Maschine laufend zurück. Insgesamt wurden nur noch 2.000 Maschinen verkauft.

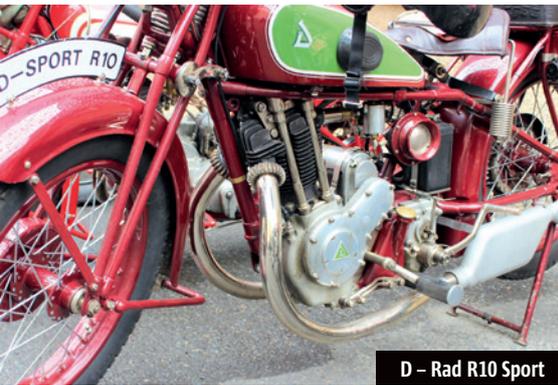
Ein letzter Versuch zur Rettung des Sektors Motorrad war ein totaler Wechsel mit leichten Zweitaktmo-



D – Rad R9 Standardausführung



D – Rad R10, OHV-Motor von 1930



D – Rad R10 Sport



D – Rad R11 mit SV-Motor



Uwe Brückner links und Harald Kettmann am Modell R10

torrädern. Mit Sicherheit waren die Gründe dafür wirtschaftlicher Natur, die Fertigung war wesentlich weniger aufwendig. Für den Halter waren die gesetzlichen Bedingungen sehr entscheidend, denn diese Art von Fahrzeugen war zu jener Zeit noch führerscheinfrei und es wurden auch keine Steuer und Haftpflichtversicherung erhoben. Die bekannte Dresdner Firma Bark bot seit Jahren gut funktionierende Einbaumotoren an, die Firmenchef Otto Bark selbst konstruierte. Vorgänger Kühne hatte eine gute Basis bereits geschaffen. Die Wahl fiel auf einen Motor mit 200 ccm Hubraum mit 6 PS Leistung; damit erreichte das Maschinchen 70 km/h Höchstgeschwindigkeit. Unter der Bezeichnung R20 wurde das Modell für 795 Reichsmark verkauft und konnte auch mit einem Stoye-Seitenwagen aus Leipzig bestückt werden. Da in Österreich die gleichen Konditionen für die Halter wie in Deutschland galten, nur mit dem kleinen Unterschied, dass da sogar bis 250 ccm die „Freiheiten“ möglich waren, wurde ein Exportmodell unter der Bezeichnung R21 produziert. Insgesamt wurden von 1923 bis 1932 etwa 60.000 Motorräder produziert. Es sei noch einmal die gesamte Modellpalette aufgeführt:

Star, DEERAD, M23, M24, R0/4, R1/4, R0/5, R 0/6, R8, R9, R9 Luxus, R10, R11, R20 und R21. Die Motorradproduktion wurde im Juli 1932 komplett beendet, somit wurde aus „Deutsche Industriewerke AG“ bis 1938 der Firmenname „NSU D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke AG Neckarsulm“. Es war die Zeit für Motorradfahrer, als man sie noch als „Maschinist“ auf der Maschine bezeichnen konnte. Für Laien ist der Anblick auf die Bedienelemente am Lenker schon verwirrend. Da muss vor dem Start erst einmal Öl vorgepumpt werden, den Drehgasgriff sucht man vergebens, dafür ist ein Hebel da zur Betätigung des Vergasers, dieser wird mit dem Daumen der rechten Hand betätigt, sowie der Hebel für die Vorderadbremse. Ein Dekompressionshebel, oder auch Ventilausheber genannt wird, zum Starten und Abstellen des Motors benötigt. Außer dem Kupplungshebel wird mit der linken Hand der Hebel für die Zündverstellung auf früh oder spät gewählt. Den kompletten Startvorgang hier zu erläutern müssen wir aus Platzgründen sparen. Ein paar bemerkenswerte Gedanken zu Fahrten mit dem „Spandauer Springbock“ müssen noch erwähnt werden. Eigentlich soll-

te der vorliegende Bericht einem 100-jährigen Jubiläum gewidmet sein, denn 1922 wurde das Modell „Präzision“ in den Handel gebracht. Zu jener Zeit begannen sich „Motorfahrer“ zu Clubs zusammenschließen, so auch in Freital. Man traf sich unter Gleichgesinnten, es wurde gefachsimpelt und in Gruppen gefahren. Acht Motorradfahrer aus Freital gingen 1929 auf eine weite Reise per Achse über die Alpen, ihr Ziel war Venedig, vor ihnen lagen 2.800 Kilometer, und das schafften sie auch hin und zurück. Die Traditionen werden noch heute, nicht nur in Freital, gepflegt. Es gibt eine stabile Gruppe von Anhängern des „Spandauer Springbock“ in Deutschland, alljährlich findet ein Treffen mit Standortwechsel statt. So auch 2022 in Beiersdorf in der Oberlausitz, auf einer Rundfahrt wurde das Motorrad- und Technikmuseum in Großschönau besucht und da standen tatsächlich 80 Motorräder der Marke „D – Rad“ vereint auf dem Platz. Die Organisation lag in den Händen von Harald Kettmann von den „D – Radlern“ und Uwe Brückner als Chef des Museums. Auffällig waren ein paar Maschinen mit gelben Schildern einer Gedenkwanderfahrt Freital – Venedig 1929 – 2021 geschmückt. Im Gespräch mit Gunter Schmelzer vom Oldtimer Stammtisch Freital wurde die Geschichte geschildert, er selbst war begeisterter Teilnehmer dieser Tour. Es war wie 1929, als acht Motorradfahrer vom „Motorrad-Klub-Freital D.M.V.“ in 15 Tagen über Bayreuth, Ulm, Bodensee, Reschenpass, Gardasee bis nach Venedig fuhren. Die Rückfahrt führte über die Dolomiten, Meran, Innsbruck, Salzburg, Chiemsee, Tegernsee, Ingolstadt und Hof zurück nach Freital. Bereits weiter zurückliegend gab es eine Gedenkwanderfahrt nach Marokko, es ist nicht abwertend ge-

meint, dass zu bedenken ist, dass die Fahrbahnverhältnisse wesentlich beschwerlicher auf Geröll und Kopfsteinpflaster waren.

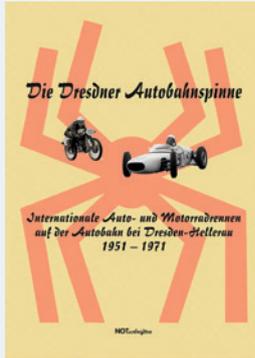


Venedigfahrer Gunter Schmelzer mit R0/4

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. Bezirkshauptstadt, 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