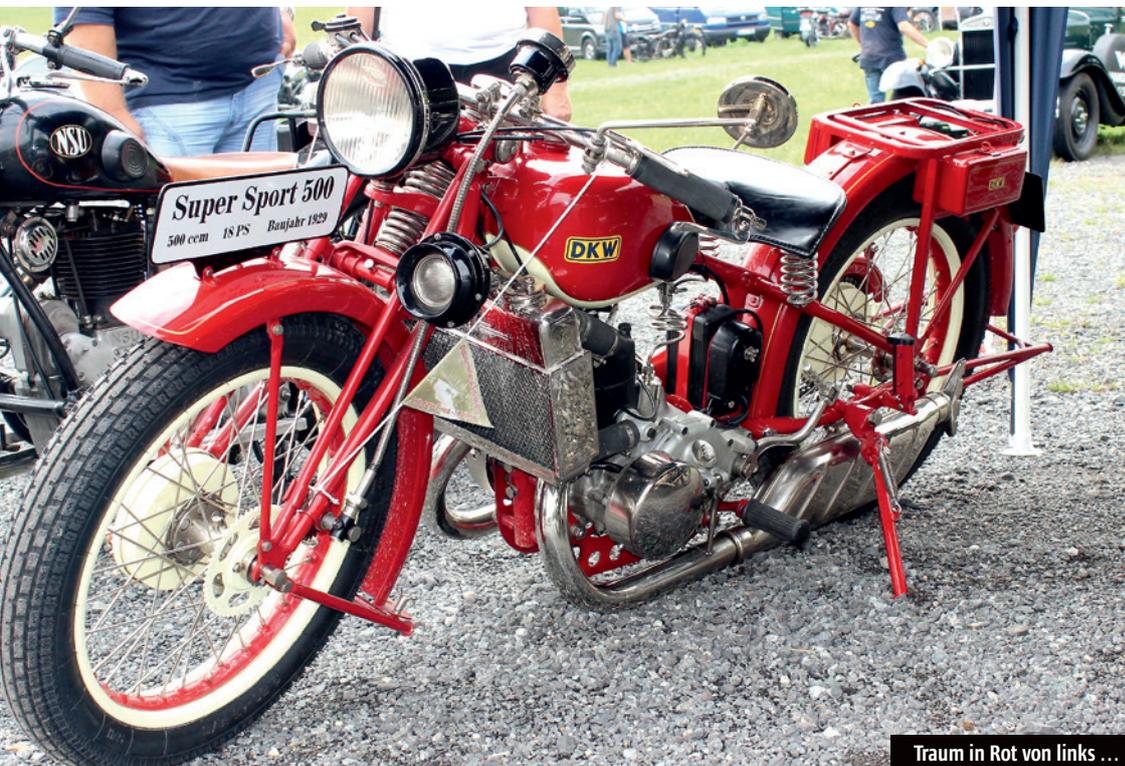


Die bemerkenswertesten Supersport Modelle von DKW



Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (alle Aufnahmen vom Lückendorfer Bergrennen)



Traum in Rot von links ...

gabel wurden bei diesen Modellen aus Stahlrohren gefertigt. Allgemein verwendeten auch andere Firmen, außer DKW, den modernen Satteltank mit 12 Liter Volumen, in welchem der Tachometer eingesetzt wurde. Allein der voluminöse Kühler vor dem Motor gibt der Maschine ein besonders kompaktes, aber positives Aussehen. Die Kühlung des Zweitakt Reihentwin erfolgt über das Termosiphonsystem.

Erstmals wird bei DKW der Primärtrieb nicht mehr per Kette sondern mit geradzahnten Stirnzahnrädern realisiert und beim Blockmotor ist das 3-Gang-Getriebe nun mit dem eigentlichen Motor in einem Gehäuse untergebracht. Der lange Schalthebel für die Kugelschaltung wird per Hand betätigt. Die Supersport 600 hat gegenüber dem Luxusmodell einen Ruckdämpfer am Ende der Kurbelwelle und

1907 begann der Däne, Ing. Jorgen Skafta Rasmussen, in Sachsen mit der Produktion von Dampfkesselarmaturen und bot 1917 in seiner Zschopauer Maschinenfabrik einen Dampfkraftwagen unter dem Kürzel „DKW“ an. Im Jahr 1919 wurde erstmalig ein Zweitakt-Fahrradhilfsmotor entworfen und im gleichen Jahr kam der legendäre Spielzeugmotor „Des Knaben Wunsch“ auf den Markt. Ab Ende 1921 wurde das Unternehmen unter „Motorenwerke Rasmussen“ umfirmiert, das war auch der Start für die Produktion kompletter Motorräder. Eine Reihe unterschiedlicher Typen wurde entwickelt, das „Reichsfahrmodell“ war der erste richtige Verkaufsschlager und mit der „E 206“ begann bei DKW die Fließbandfertigung. 1928 avancierte DKW zum weltgrößten Motorradhersteller.

Eine wesentliche Neuerung wurde 1929 bei DKW in der Produktion eingeführt, die Rahmenfertigung erfolgte mittels gepresster

Stahlprofile. Diese Modernisierung hatte erheblichen Einfluss auf die Steigerung der Großserienfertigung. Somit wurden im gleichen Jahr bei DKW 60.000 Motorräder vom Band gerollt.

Aus der Vielfalt der produzierten Modelle sollten stellvertretend für die Gesamtheit, die prächtigen Typen aus der Reihe der wassergekühlten 500- und 600-cm³-Zweizylinder-Maschinen mit Querstromspülung am Ende der 1929er und der folgenden Jahre hier vorgestellt werden. Das Vorläufermodell war die „Z 500“ 1927, aus diesem Spitzenmodell sollten zwei wesentliche Varianten entwickelt werden, luftgekühlt und wassergekühlt waren äußerlich die Unterscheidungsmerkmale. Der eigentliche Start war für die „Luxus 500“ sowie „Super Sport“ im Jahr 1929 mit dem traumhaft schönen Erscheinungsbild einer völlig neuen Generation aus der DKW Kollektion. Das Modell Super Sport 500 wurde von 1929 bis 1933 ge-



und von rechts ...

baut und das Modell Super Sport 600 von 1930 bis 1933. In diesen Zeitraum, am 29. Juni 1932, kam für Rasmussen der Zusammenschluss zur „Auto Union“, außer DKW gehörten dazu Horch, Audi und Teile von Wanderer.

Die 600er SS war über Jahre das hubraumstärkste Motorrad der gesamten Ära unter Rasmussen. Der Rahmen und die tragenden Teile der Parallelogramm-

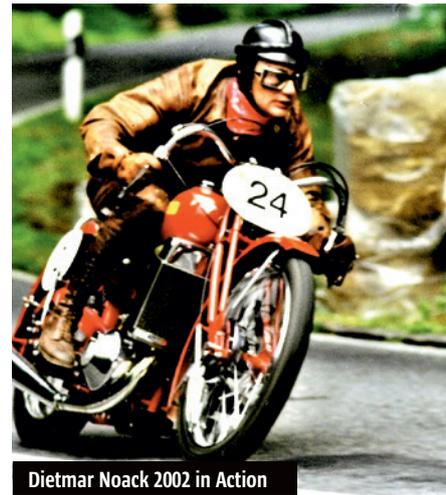
eine Fußkupplung. Der Sekundärtrieb erfolgte wie unterdessen üblich per Kette vom Getriebe zum Hinterrad. Ein besonderes Novum waren die während der Fahrt einstellbaren Stoß- und Lenkungsdämpfer. Die Hinterpartie ist ungefedert, harte Stöße werden durch den Schwingsattel etwas gedämpft. Beide Räder sind mit Halbnaben-Trommelbremsen ausgestattet. Am Gepäckträ-



Dietmar Noack, LBR 2003, SS 600 Bj. 1930



Ludwig Bosse SS 500 von 1929



Dietmar Noack 2002 in Action

ger sind sinnvoll die Behälter für das Bordwerkzeug angebracht. Die Aufnahmen zur evtl. Befestigung eines Seitenwagens sind bereits vorhanden, auf Sonderwunsch konnte der bei DKW gefertigte Seitenwagen montiert geliefert werden. Ein Zitat aus dem Verkaufsprospekt lautete: „Diese Maschine ist das vollkommenste, was auf dem Gebiete der schweren Maschinen zu haben ist. Sie ist eine ausgesprochene Hochleistungsmaschine für anspruchsvolle Fahrer und ausdauernden Seitenwagenbetrieb und erreicht damit ausgestattet eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h“. Die Leistungsdaten der 494, sowie der 584 cm³ Motoren lauten; Bohrung/Hub 68 x 68, 18 PS, 120 km/h, sowie 75 x 68, 22 PS, 130 km/h.

Von der Version 500 SS sollen nur 1500 Stück die Werkhallen verlassen haben, für die 600 SS so-

wie die Rennausführung sind keine Zahlen bekannt. Wie auch immer, bekannt oder nicht bekannt wurden aus bemerkenswerten Serienmotorrädern sogenannte Rennmodelle entwickelt, egal ob werksseitig oder in privaten Schrauberwerkstätten. Natürlich rangierte damit die SS 600 an vorderster Stelle. Für Werkseinsätze gab es ein Sondermodell, die DKW Pre 500.

Dem interessierten Kunden wurden da sogar werksseitig gefertigte Anleitungen für den Umbau zur Rennmaschine angeboten. In dieser „Richtlinie zum Herrichten der Supersport für Rennen“ waren diese detailliert erläutert. Privatfahrer waren damit im Renninsatz erfolgreich, z. B. war Engelbrecht aus Bünde (NRW) 1930 auf der Eilenriede mit der „getrimmten“ SS 500 beim Deutschen Meisterschaftslauf Dritter seiner Klasse.

In der aktuellen Klassikszene ist Oldtimerexperte Dietmar Noack seit Jahren mit seiner perfekt restaurierten SS 600 Rennmaschine bei den meisten namhaften Oldtimer Events, wie Avus, Kesselberg, Lausitzring u. a. erfolgreich unterwegs.



Volker Hensel SS 500, 1929

Vorstartatmosphäre 2008



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