

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich interessiere mich sehr für klassische Motorräder und war sehr froh, einen interessanten Website über die DKW-Motorräder im Internet zu entdecken. Jedoch muß ich eine Bemerkung zum Inhalt des Abschnitts "Technik & Infos" machen.

In Ihrem Artikel über die DKW-Abkömmlinge haben Sie ganz ausführlich die amerikanischen und englischen Kopien der berühmten RT-125 beschrieben. Und dabei nur ein kurzer Absatz über eine DKW-Kopie aus der Sowjetunion: die Moskwa M1A. Haben Sie so wenig aus Platzmangel geschrieben, oder haben Sie wirklich keine ausreichenden Informationen? Im letzteren Falle erlaube ich mir, Ihnen einen kurzen Überblick zu diesem Thema beizutragen:

Die M1A war zwar tatsächlich die erste "russische" DKW, doch bei weitem nicht die letzte und nicht die einzige. Wenn wir schon mal über die RT-125 sprechen, dann soll zuerst erwähnt werden, daß dieses, ähnlich wie in England und Amerika, als Kriegsbeute erworbenes Leichtkrad nur kurzfristig in einem der Moskauer Automobilwerke produziert wurde. Schon im Jahre 1948 wurde die Produktion, samt den aus Deutschland gebrachten Produktionsanlagen nach Minsk (heute Hauptstadt von Weißrussland) verlegt. Dort hat man auf der Basis einer ehemaligen Fahrradfabrik die Minsker Motorrad- und Fahrradwerke gegründet, die die RT-125 noch bis heute als Ausgangspunkt aller Modellen-Evolution bewährt. Die heutigen Minsker Motorräder (die unter der Marke Motovelo auch in Deutschland vermarktet werden) sind immer noch 125-er, deren Motor zwar stark modifiziert, doch im Grundaufbau (Bohrung/Hub- und Kurbelwellenabmessungen) dem Vorkriegsprototyp identisch ist.



Die MMWZ-3.112, der weissrussische Ur-Enkel der RT-125

Gleichzeitig mit dem Beginn der Produktion der Moskwa M1A, also im Jahre 1946, hatte sich die sowjetsche Regierung entschlossen, die Maschinengewehrfabrik in Kowrow (Vladimirer Gebiet) auf Zivilproduktion umzurüsten. Waffen und Motorräder passen schon überall irgendwie zueinander (z.B. die BSA war ursprünglich auch eine Waffenfabrik), so nahm man auch dort die bewährte RT-125 in die Produktion. Das erste Modell, die K-125 war eine exakte DKW-Kopie und wurde bis 1952 unverändert produziert. 1952 bekam die K-125 eine Teleskopgabel, 1956 wich der Starrahmen einem mit Hinterradschwinge, 1957



Heutiger Kowrower 175-er

tauchte das erste 175-er Modell mit stark überarbeitetem, 8 PS leistendem Motor, Vierganngetriebe und 16-Zoll-Rädern auf. Die 125-er Modell K-58 wurde noch bis 1960 produziert. Insgesamt wurden in Kowrow zwischen 1946 und 1960 über 950.000 direkter RT-Abkömmlinge hergestellt. Ab 1960 werden in Kowrow nur 175-er produziert, deren Konstruktion sich immer noch auf die Grundlagen der DKW-Zweitakterschule stützt. Nur in den letzten Jahren zeigt sich bei den Kowrower Motorradherstellern ein Trend zur

Abweichung von der veralteten Bauweise der Einfach-Zweitakter. Aber es scheint, daß die DKW-Nachfahren noch einige Zeit in Russland als Brot-und-Butter-Fahrzeuge eine bestimmte Anfrage genießen werden.

Die RT-125 ist ohne Zweifel ein bedeutender Teil der Motorradgeschichte der Welt. Aber die DKW-Geschichte in Russland ist nicht von den Leichtkrafträdern geprägt. Der Ruhm der deutschen Maschine, die Russland erobert hat, gehört einem ganz anderen DKW-Modell – der NZ-350! Dieses Motorrad und seine Nachkommen spielen in der russischen Motorradgeschichte eine Rolle, die nur mit der von Harley-Davidson in Amerika vergleichbar ist. Die IZH-Planeta, das meistverbreitete Motorrad in Russland, das nicht nur ein Fahrzeug, sondern schon ein Teil der russischen Volkskultur geworden ist, ist eine Entwicklung der Mittelklasse-Maschine von DKW des Jahres 1937! Übrigens kennt man in Westeuropa von den russischen Motorrädern gewöhnlich nur die Ural und Dnepr. Aber im Vergleich mit den Produktionsstückzahlen und der Produktionsqualität der Ischewsker Motorradwerke sind die BMW-Bastarde eigentlich der schlechteste Beispiel des russischen Motorradbaus.

Die Geschichte der IZH-Planeta beginnt folgendermaßen: Die ganze Produktionsanlage für die NZ-350 in Zschopau wurde 1946 demontiert und nach Ischewsk transportiert, wo die schon seit 1929 bestehende Motorradfabrik aus den Ruinen gehoben werden sollte. Und so entstand im Jahre 1947 die IZH-350, eine Kopie der DKW NZ-350, die über die nachfolgenden 50 Jahre evolutionierend, glänzend die Richtigkeit des DKW-Zweitakterkonzepts bewiesen hat.



IZH-350 (leider unrestauriert)

Die vorbildliche Einfachheit, Zuverlässigkeit und Haltbarkeit des 350-er Einzylinder-Zweitakters ist in der russischen Volkssprache oft mit denen der Kalaschnikow-Sturmgewehre (die auch in Ischewsk produziert sind) verglichen. Die IZH-350 mit Starrahmen aus gepressten Stahlprofilen und Trapezgabel wurde bis 1951 produziert. Dann kam das Modell IZH-49, mit Teleskopgabel vorn und Geradewegfederung hinten, das sich bis 1956 im Programm hielt. Dieses legendäre Modell ist oft bis heute, und nicht nur bei Oldtimer-Spezialisten ständig im Einsatz, so zuverlässig ist es. Im Jahre 1956 wurde ein komplett neues Fahrwerk (Modell IZH-56) in Serie gelassen: ein Rohrrahmen mit doppeltem Unterzug und Federbeinschwinge, der bis heute an IZH-Motorrädern verwendet wird. Nach der Einführung vom neuen 350-er Zweizylindermotor war die Geschichte der Singles keineswegs beendet. Neben der schnelleren "Jupiter"-Zweizylinder hatten die drehmomentorientierten Einzylindermodelle, die den Namen "Planeta" tragen, immer einen Marktanteil, meistens am Lande und meistens mit Seitenwagen. Die Produktionsmenge betrug in den besten Zeiten bis 400.000 Stück pro Jahr. Alle Modelle bis 1985 (es waren ihrer über die ganze Dauer nur vier)



IZH-Planeta 5, das, was schliesslich aus der DKW NZ-350 geworden ist.

hatten die gleiche Motorkonstruktion, langhubig, mit zwei Auspuffschlitzen und zwei Auspuffanlagen. Nur die Verdichtung und die Form der Kanäle im Zylinder änderten sich, zuzunutzen einer besseren Leistung. Kupplung, Primärtrieb und Vierganggetriebe (ausgenommen die Gangübersetzungen) bleiben schon 50 Jahre unverändert. Erst 1985 hat man dem Motor ins Innere gegriffen: das Modell Planeta-5 hat nur einen Auspuff, leistet 22 PS und hat eine noch bessere Drehmomentcharakteristik als die Vorfahren. Geänderte Kupplung, elektronische Zündanlage und Getrenntschmierung, sowie Alu-Räder und Scheibenbremsen lassen jedoch die wahre Identität des alten guten DKW-Zweitakters nicht verleugnen. Veraltet ist es ja schon, nach den Ansichten der heutigen verwöhnten Motorradkenner. Aber für die russischen Verhältnisse, Niveau der Produktionstechnologie, Straßenqualität, Benzin- und Ölqualität, Serviceniveau usw. bleibt die Planeta das einzige

Motorrad, bei dem man ohne großen Aufwand und ohne ständige Sorgen um Wartung, Ersatzteile und (sehr wichtig!) Diebstahlgefahr, sich Freude am Motorradfahren sichern kann.

Ich hoffe dass Sie diese Information nicht uninteressant finden und mir meine Kritik und mein Deutsch verzeihen. Ich werde versuchen, noch einige Fotos und genauere Modell-Liste aufzutreiben, um die Geschichte der russischen DKW's weiter zu illustrieren.

Mit freundlichsten Grüßen

Juri Szadsky, Krasnodar, Russland