

Rennlegenden von DKW und NSU

„Deutscher Meister - Europameister - Weltmeister“

Da war richtig was los an den Rennstrecken, wenn die Werksmannschaften von DKW und NSU anrückten. Hunderttausende wollten die Helden in ihren schwarzen Lederkombis um Siege und Ehre kämpfen sehen. In Deutschland befanden sich die größten Motorradfabriken der Welt, ab 1926 überflügelte DKW im sächsischen Dischautal bei Zschopau die amerikanischen Hersteller Indian und Harley-Davidson, 1953 stellte das NSU-Werk am Zusammenfluss von Neckar und Sulm den BSA-Triumph-Konzern in England in den Schatten um dann 1959 von Honda in Japan eingeholt zu werden. In jenen Epochen war Deutschland zugleich der größte Motorradmarkt der Welt. Die Hersteller konnten und wollten sich den sportlichen Wettstreit mit beträchtlichem Aufwand an Technik und Personal leisten.

Die Schwaben hatten schon in den frühen Tagen des Motorrads für Schlagzeilen gesorgt, Nachrichten über Sporterfolge prägten Plakate und Prospekte der Neckarsulmer Fahrradwerke AG von 1902 an. Bereits drei Jahre später fand sich ein „Neckarsulmer Motorrad mit Rennausstattung“ im Verkaufsprogramm. Damit nicht genug. NSU-Motorräder gingen verstärkt in den Export. Auf den bedeutendsten Märkten Großbritannien und USA überzeugten sie ebenfalls mit Erfolgen bei Langstrecken- wie Bahnrennen. In den Jahren 1919/20 nahm dann die Motorisierung breiter Gesellschaftsschichten auch in Deutschland Tempo auf. Motorräder aus Neckarsulm fanden reißenden Absatz, aber Konkurrenten schossen sprichwörtlich wie die Pilze aus dem Boden.

Nahezu jeder unternehmerisch gesinnte Werkstattbesitzer konnte sich die notwendigen Bestandteile, vom Motor bis zum Fahrgestell, bei Zulieferern und Großhändlern besorgen und als eigene Motorradfertigung zusammenfügen. Für eine Verbreitung über die heimatliche Region hinaus mangelte es in den meisten Fällen an einer geeigneten Strategie. Und genau an diesem Punkt gedachte man in Sachsen anzusetzen. Die Zschopauer Motorenwerke fertigten zunächst nur einen kleinen Zweitaktmotor zum Einbau in Fahrräder, der allerdings auch in größeren Stückzahlen in Länder wie Holland und Italien geliefert wurde. Mit dem Übergang zu kompletten Motorrädern entstand aus der scherzhaften Bezeichnung „Das Kleine Wunder“ nunmehr die Marke DKW. Es wurde ein engmaschiges Vertriebsnetz mit zahlreichen Vertragshändlern sowie zusätzlichen Servicestellen aufgebaut und schließlich erstmalig ein Finanzierungsmodell mit Ratenzahlung angeboten.

Während Hubraum-starke Serienmodelle von NSU wieder die Rennszene in Deutschland beherrschten, griff DKW sozusagen von unten an und besetzte die kleineren Klassen. Vereinheitlichte Regelungen für Deutsche Meisterschaften im Motorradrennsport sorgten für bestmögliche Werbung durch die am laufenden Band eingefahrenen Titel. 1926 wurde in Zschopau eine eigene Rennabteilung eingerichtet und auch in Neckarsulm reagierte man entsprechend. Die erfolgreichsten Fahrer wurden mit

Werkverträgen an die Fabrikate gebunden und bekamen eigens entwickelte Spezial-Rennmaschinen anvertraut.

Wenn auch diese Motorräder kaum mehr etwas mit den für jedermann käuflichen Serienmodellen gemeinsam hatten, tat dies der Begeisterung beim Publikum keinen Abbruch. Schließlich zählten Siege, Heldentaten und Meisterschaften. DKW weitete die Aktivitäten nun auch in die Klassen 250 und 500 ccm aus, NSU war mit 350, 500 und 600 ccm-Modellen vertreten. Zum direkten Duell der beiden führenden Marken wurden die Rennklassen für Motorräder mit Seitenwagen bis 600 und über 600 ccm Hubraum erkoren, wo sich bald je zwei Werksfahrer mit ihren Beifahrern gegenüberstanden.

Mit der zunehmenden Bedeutung des Exportgeschäfts richtete die Sportstrategie ihre Aufmerksamkeit auch auf internationale Einsätze. DKW sammelte bereits ab 1927 nahezu regelmäßig Europameistertitel ein und galt schließlich 1938/39 als unschlagbar in der 250er-Klasse.

Die deutschen Hersteller setzten auf Leistungssteigerung per Aufladung, entweder mittels einer Ladepumpe bei den Zweitaktmotoren oder Kompressor beim Viertakter. Eine Änderung des internationalen Reglements schob dieser Technologie 1947 einen Riegel vor. Allein in Deutschland konnte noch weitergefahren werden, da erst 1951 die Wiederezulassung zum internationalen Geschehen folgen sollte. Einer Vielzahl an Rennveranstaltungen wie nie zuvor tat diese Maßnahme keinerlei Abbruch, in Deutschland strömten Zuschauermassen wie nirgendwo anders zu den nationalen Motorradrennen: über 300 000 waren es an der Solitude bei Stuttgart und am Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal.

Und dann wurde es ab 1952 wieder international, auf der Solitude fanden die ersten deutschen Läufe zur, 1949 ins Leben gerufenen, Motorrad-Straßenweltmeisterschaft statt. Den Siegen von NSU im Rennen der 125 ccm-Klasse und DKW im 250er-Rennen sollten im Jahr darauf sogar zwei Weltmeistertitel für Werner Haas und NSU in beiden Klassen folgen. Die Neckarsulmer Werksrennmaschinen dominierten das Geschehen auch 1954. Und 1955 kam noch eine weitere Weltmeisterschaft bei den 250ern hinzu obwohl der Werksrennstall seine Aktivitäten bereits eingestellt hatte.

Die ab 1949 im bayerischen Ingolstadt angesiedelte Marke DKW blieb auch in der Saison 1956 noch dabei. Die Vize-Weltmeisterschaft in der 350 ccm-Klasse war der Lohn. Verkaufszahlen für Motorräder gingen in Deutschland drastisch zurück, allein Mopeds liefen noch gut. Die Marke DKW wurde 1958 in den Verbund Zweirad-Union-Nürnberg übergeben und später bei Sachs/ Hercules für Exportzwecke bis in die 1970er-Jahre weitergeführt. In Neckarsulm endete die Moped-Produktion 1968, die NSU-Automobilabteilung fusionierte mit dem ehemaligen Konkurrenten DKW – nunmehr Audi – zur Audi NSU Auto Union AG unter dem Konzerndach von Volkswagen.

Von: Stefan Knittel/Motobureau