

DER LETZTE KOMPRESSOR-ZWEITAKTER MIT DKW-GENEN

von Clara Schwarzenwald - erschienen in der Litterata am Samstag, Februar 06, 2021

<https://www.mironde.com/litterata/9256/rezension/der-letzte-kompressor-zweitakter-mit-dkw-genen>

Frieder Bach und Heiner Jakob erzählen eine Geschichte vom sächsischen Ingenieurgeist, so wie wir es von ihnen gewohnt sind. Zahlreiche Porträts der beteiligten Menschen machen diese Erzählung vom Schicksal des letzten Kompressor-Zweitakters mit DKW-Genen lebendig und verstehbar.



68-69 Im Sommer 1993 organisierte einer der bekanntesten österreichischen Sammler und Kenner historischer Motorräder, Dr. Helmut Krackowizer, eine Großveranstaltung für historische Rennmotorräder auf dem damaligen »Österreichring« (heute Red-Bull-Ring) bei Zellweg. Hier hatte Frieder Bach die Gelegenheit, die neu aufgebaute »Kuhle Sport 1« zu fotografieren und in Aktion zu erleben.



70 Zur Probefahrt (Seite 38, Bild 28) wurde Siegfried Wünsche von seinem ehemaligen Chef August Prüßing »aufgestöbert«, nach dem er aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft zurück war: Kluge und Winkler, die beiden DKW-Rennfahrer, die näher an Zschopau wohnten, waren zu der Zeit noch in sowjetischer Gefangenschaft. 43 Jahre später wird er von Hermann Herz zur Probefahrt der restaurierten K51 auf die Isle of Man geholt. (Bild 64). Beide Male wollte man nicht auf die riesige Erfahrung verzichten, die der Weltklassefahrer Wünsche im Umgang mit Zweitaktrennmaschinen gesammelt hatte. Der Einsatz historischer Rennmaschinen auf berühmten Rennstrecken wie hier im Jahr 1984 auf der TT, als Wünsche die eingende Säge (Dreizylinder-DKW aus Ingolstadt) von Karl Zimmermann fuhr, ist den privaten Sammlern und Restauratoren zu verdanken. Erst danach stieg die Firma mit den vier Ringen allmählich in die Pflege ihrer eigenen Historie ein.

72

73

Die Geschichte geht so: In den 1920er und 1930er Jahren dominierten die leistungsfähigen Maschinen der weltgrößten Motorradfabrik DKW in Zschopau die Rennentwicklung. 1936 entwarf das Konstruktionsbüro einen Motor der Bauart »Gegenkolben mit Aufladung«. Der Chef der Rennabteilung, August Prüßing, räumte dem Entwurf keine Priorität ein. Der 1939 begonnene Zweite Weltkrieg brachte den Rennsport zum Erliegen und dieser Entwurf wurde fast vergessen. 1945 beanspruchte die Siegermacht UdSSR in Gestalt der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) für erlittene Kriegsverluste Reparationen. Die sowjetischen Fachleute hatten vor den Leistungen der Firma DKW und dem Leiter der Rennsportabteilung August Prüßing solchen Respekt, dass sie ihn und seine Mitarbeiter nicht zur Reparationsleistungen in die UdSSR deportierten, sondern die Leistungserbringung in einem Sonderkonstruktionsbüro in Chemnitz (STKB 10) gestatteten. Zwischen 1945 und 1947 entwickelte Prüßing mit Kurt Bang, Herbert Friedrich, Erich Bergauer u.a. die letzte DKW-

Rennmotorengeneration auf dem Reißbrett. Fünf Rennmotorräder mit diesem Motor wurden unter kaum vorstellbaren Bedingungen hergestellt und nach Serpuchow, dem Standort des zentralen Motorradentwicklungsinstitutes der UdSSR verbracht. Dort nutzte man den neuen technologischen Ansatz noch längere Zeit.



53 Dieses historische Foto stammt aus Kurt Kuhnkes Rennsport-Album, verwahrt von seinem Sohn, dem Physiker Dr. Falko Kuhnke. Es entstand beim ersten öffentlichen Auftritt der KS 1 anlässlich des 3. Braunschweiger Prinzenerk-Rennens am 20. September 1950.

KS 1-Kuhnke-Spezial Nr. 1 fertiggestellt am 19. August 1950. (Das war am Tag vor der Präsentation der KS 1 im Prinzenerpark!) Leider ist das zugehörige Foto verschollen. (Bild 53)

Kuhnkes Gegenläufer fand im modifizierten Fahrgestell einer 1939er DKW SS250 mit der Fahrgestellnummer 260722 Platz, das mit einer Matchless-Telegabel bestückt wurde. Der Radstand betrug 1350 mm, das Trockengewicht 145 kg. Der Motor leistete 45,5 PS bei 8000 Touren. Kuhnke startete damit am 17. September 1950 im Regen auf dem Grenzlandring sein erstes Rennen – und fiel mit Elektrikproblemen aus.

Am 1. Oktober 1950 beim 2. Dessauer Motorrad- und Autorennen siegte Kuhnke überlegen im 5. Lauf über 6 Runden/50 km.

Ergebnisse: Motorräder Klasse A bis 250 ccm mit Kompressor, Lizenzfahrer

1. Platz Startnummer 106; Kuhnke, Kurt, Braunschweig, DKW-Kompressor-Eigenbau, 119,72 km/h

2. Platz Startnummer 100; Winkler, Walfried, Chemnitz, DKW-Kompr., 114,74 km/h

3. Platz Startnummer 108; Dätmar, Alfred, Weissenfels, Benelli, 114,73 km/h

Dann griffen das Verbot von Alkoholkraftstoffen und das Kompressorverbot. Nur in der DDR galt es vorerst noch nicht und Kuhnke konnte dort 1951 noch bei einigen Rennen starten: Mehr als ein dritter Rang in Dresden kam dabei nicht heraus.

Kuhnke verwahrte seine KS 1 nach dem endgültigen Kompressorverbot bis zu seinem frühen Tod in einem jederzeit einsatzbereiten, gepflegten Zustand. Danach ging die KS 1 zunächst an den Braunschweiger Autohändler Walter Becker, der sie an Andreas Schmalbach durchreichte. Schließlich landete die Maschine bei Gerhard Schöneberg in Asbach im Westerwald, der sie sorgsam und originalgetreu restaurierte. Als Leihgabe stand sie dann längere Zeit im Deutschen Zweiradmuseum in Neckarulm, bis der Lampertheimer Juwelier und Edelrestaurierer Hermann Herz die KS 1 kaufte und den Motor an der TH in Darmstadt gemäß dem technischen Stand der 1990er Jahre modernisieren ließ. Wesentliche Teile des Motors wurden umkonstruiert und neu angefertigt. Au-

ßerlich gestaltete Herz die KS 1 nach dem Vorbild der US250 Weksrenner zum »DKW-Gegenläufer« um. Damit war die Originalsubstanz der »Kuhnke-Sport 1« unwiederbringlich zerstört. (Bild 54)

Mit dem Umbau durch Hermann Herz ging die KS 1 fälschlicherweise als »DKW-Gegenläufer« in die Motorradgeschichte ein. Was die Audi Tradition GmbH heute besitzt, hat mit Kurt Kuhnkes Original nur noch wenig gemein. Zum Glück blieben zahlreiche Fotos erhalten, die den Lebensweg des Motorrades nach seiner aktiven Zeit als Rennmaschine dokumentieren. (Bild 55–65)

Bevor die nun optisch zur DKW-Weksrennmaschine mutierte KS 1 auf der Idee of Man der Öffentlichkeit präsentiert werden konnte, war der Maschine der Preis für das am besten restaurierte Motorrad verliehen worden. Offensichtlich hatte die Jury keinen blassen Schimmer von der Historie des Motorrades und ließ sich von der Perfektion, in der sich die Maschine präsentierte, blenden. Siegfried Wünsche fuhr eine Proberunde, aber für die »Lap of honor« hätte er ein Amphibienfahrzeug benötigt. (Bild 66)

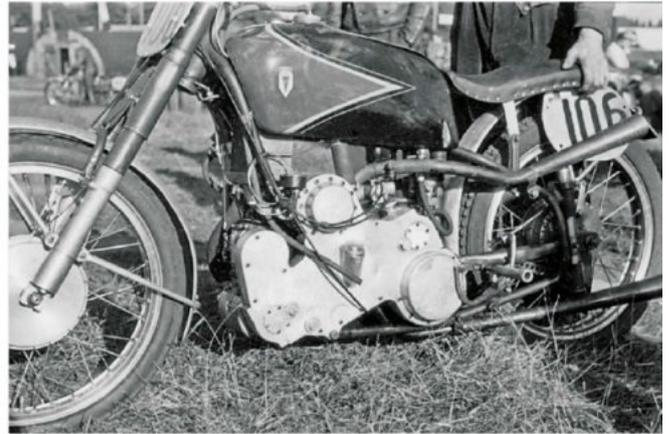
Nach der 1948 erfolgten Auflösung des Chemnitzer SKTB 10 baute der Rennsportenthusiast Kurt Kuhnke in Braunschweig eine Rennmaschine ähnlicher Bauart unter Mitwirkung Chemnitzer Konstrukteure.

Das Schicksal wollte es, dass in Zschopau, im ehemaligen DKW-Werk, nach dem Kriegsende und nach der Erbringung der Reparationsleistungen an dem Kompressor-Motor nicht weitergearbeitet werden konnte, weil die Internationale Rennsportförderung 1950 diese Bauart verbot.



54 Die heute im Besitz der Audi Tradition befindliche Maschine basiert zweifelsfrei auf der »Kuhns-Sport 1«. Das ist historisch belegt. Der Lampenbaker Sammler und Restaurierer Hermann Herz ließ aber den Motor an der TH Darmstadt im Rahmen einer Schularbeit 1990 umkonstruieren und gestaltete das Motorrad nach dem Vorbild der DKW US 250 Vorkriegs-Werkrennmaschine neu. Was dabei herauskam ist zwar eine Augenweide, hat aber mit dem Original nicht

mehr allzu viel gemeinsam. Seitdem ist in der FadsWelt auch kaum noch von der K51 die Rede. Dass dies so kam, war auf die damals dominierende Vorstellung des Begriffs »Restaurierung« zurückzuführen: Funktion und Optik besser als werkneu – waren damals die Ziele. Die Erhaltung von Originalsubstanz und Patina waren zu dieser Zeit für die meisten Oldtimerbesitzer Fremdwörter. Erst mit der »Charta von Turin« von 2013 wurde diese Auffassung überwunden.



55 Glücklichweise blieben Fotos von der K51 erhalten, die die unterschiedlichen Zustände des Motorrades dokumentieren. Auf allen ist aber zu erkennen, um welches Fahrzeug es sich handelt. Rennmaschinen, die viele Jahre im Einsatz waren, mussten da viel mehr an Modifikationen über sich ergehen lassen, denn die Privathalter waren ja immer bestrebt, die Maschine in puncto Leistung und Optik den Werksmaschinen nahezubringen. Die Fotos aus den

Lebensabschnitten der K51 vor der letzten Restaurierung zeigen nur geringfügige Veränderungen, die zumeist durch Kurt Kuhns selbst vorgenommen wurden. Die Auswechslung der Telegabel wurde gleich zu Anfang der aktiven Zeit des Motorrades vorgenommen, denn es gibt das Foto, auf dem die Maschine noch die DKW-typische Tanklackierung hat in schwarz und rot, wie sie die privat gefahrenen DKW-Renner hatten.

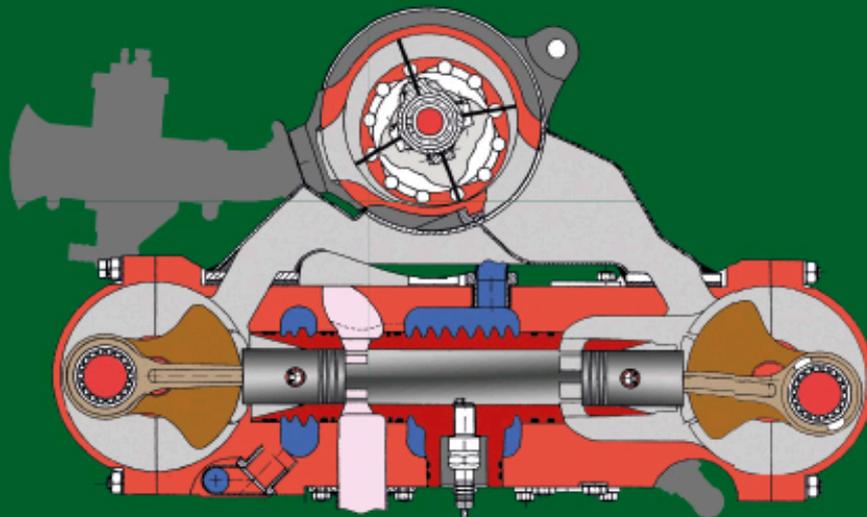
60

61

Die beiden Autoren haben viel Zeit und Mühe verwendet, um die Geschichte präzise zu recherchieren. Dabei ging es ihnen nicht um Nostalgie. Der heutige Fortschritt in der Motorentwicklung, batteriebelastete Elektromotoren, können eben nicht die Breite früherer Lösungen abdecken, sondern stellen nur eine eingeeengte Spezialisierung dar. Keine der bisherigen Ideen geht verloren. Unter bestimmten Umständen und in bestimmten Zusammenhängen können einst verworfene Lösungen eine völlig neue Bedeutung erhalten. Für die Entwicklung wirklich zukunftsfähiger Antriebsmöglichkeiten müssen deshalb alle bisherigen Ideen der Fahrzeugentwicklung neu untersucht werden.

Insofern ist den beiden Autoren nicht nur für ihre gründliche Recherche und anschauliche Darstellung zu danken. Darüber hinaus demonstrierten der Rüsselsheimer Jakob und der Chemnitzer Bach mit der Wahl ihres Themas eine strategische Weitsicht, die dem Anspruch der Fahrzeugentwicklung gerecht wird, heute jedoch außerordentlich selten ist.

Clara Schwarzenwald



August Prüßing entwickelte ab 1945 in Chemnitz im Auftrag der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) einen Zweitakt-Gegenkolbenmotor mit zwei Zylindern und Centrix-Kompressor. Die Grundkonstruktion war für Hubräume von 250, 350 und 500 cm konzipiert. Dieser Motor war die letzte Neukonstruktion eines aufgeladenen Zweitakters und damit der Endpunkt einer glanzvollen Epoche, in der DKW seit den 1920er und 1930er Jahren eine herausragende Rolle im internationalen Motorradrennsport gespielt hatte. Der gesamte Erfahrungsschatz aus nahezu zwei Jahrzehnten DKW-Rennentwicklung fand seinen Niederschlag in einer außergewöhnlichen Konstruktion, die in der UdSSR noch weit in die 1950er Jahre hinein das Rennsportgeschehen bestimmte. In abgewandelter Form lebte die Bauart noch kurz in einem Eigenbau des Braunschweiger Privatfahrers Kurt Kuhnke auf, um mit dem internationalen Kompressorverbot der FIM 1950 ihre Daseinsberechtigung zu verlieren. Die vorliegende Dokumentation will die Erinnerung an einen Meilenstein des Motorradrennsports wachhalten, über den bisher nur wenig bekannt geworden ist.

MIRONDE



ISBN 978-3-96063-035-7



Die Autoren



Frieder Bach, »Baujahr 1943« aufgewachsen zwischen den Autos und deren Ersatzteilen des großväterlichen Fuhrbetriebes sowie noch vom Großvater angeschafften (nach dem Krieg lebenswichtigen) Tieren im grünen Vorort Rabenstein bei Chemnitz. Er erwarb gleichzeitig den Beruf »Landwirt« und die Hochschulreife. Einer intensiven sportlichen Freizeit folgte nach dem Abi ein Sportstudium, das durch Unfallfolgen endete. Nach längerem Krankenhausaufenthalt folgte Arbeit und Lehre gleichzeitig in einer kleinen Autoreparaturwerkstatt, wo noch täglich Vorkriegsfahrzeuge instand gesetzt wurden. Eine Planstelle als Ingenieur in den Barkas-Werken brachte ein Abendstudium im Maschinenbau mit sich. Als der Fahrzeugbau der DDR vom Weltniveau abgekoppelt wurde, folgte ein Wechsel zum Fahrradbauer Elite-Diamant. Nach Feierabend wurden die eigenen und auch die Oldtimer anderer Sammler restauriert. Die Ingolstädter Firma mit den »Vier Ringen« gab den Anstoß, dies zum Beruf zu machen. Daraus entstanden der »Oldtimerdienst Chemnitz« und das Fahrzeugmuseum. Ein Ende der 1980er Jahre verfasstes Buch über DKW-Motorräder setzte den Grundstein für eine intensive Rentnerbeschäftigung.



Heiner Jakob, Jahrgang 1947, geboren in der Rennstadt Schotten, wuchs auf zwei Rädern auf. Für sein Hobby lernte er Werkzeugmacher, gewann während der Lehrzeit einen Designwettbewerb für Zukunftsautos, arbeitete in den 1970er Jahren in der Opel-Motorsportabteilung, wechselte in die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Dort war er für Drucksachen, Fotografie und Filme verantwortlich, baute das historische Archiv auf, zeichnete für alle Opel-Exponate im Deutschen Museum verantwortlich, wechselte als Marketingchef in die Computerindustrie und gründete eine eigene Beratungsfirma. In seiner Hobbywerkstatt baute er Rennmotoren, restaurierte Motorräder und spezialisierte sich auf Kurbelwellen. Beim VFV und in der Oldtimerpresse erschienen zahlreiche Fachartikel von ihm und er wirkte bei der Charta von Turin mit.



Das Buch

Frieder Bach/Heiner Jakob: Der letzte Kompressor-Zweitakter mit DKW-Genen. Glanzstück sächsischer Ingenieure

23,0 × 23,0 cm, Brosch., 112 Seiten, 125 z.T. farbige Abbildungen und Fotos

VP 14,50 Euro

ISBN 978-3-96063-035-7

Ab 4. März 2021 über den Buchhandel oder direkt beim Verlag beziehbar:

https://buchversand.mironde.com/epages/es919510.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/es919510/Products/9783960630357

Alle Rechte bei Litterata.com