Die Ossi-BMW – IFA BK 350 1955

Ossi BMW: Der Zweizylinder Boxermotor und der Kardantrieb genügen für diese klischeehafte Einordnung dieser Maschine, auf deren Tank aber ein ebenfalls dreistelliges Kürzel steht: IFA - die Abkürzung für Industrieverwaltung Fahrzeugbau mit Sitz in Zschopau. Die mit BMW rein gar nichts zu tun hat, umso mehr aber mit DKW und MZ. Aber der Reihe nach:

Zschopau ist eine Industriestadt im Erzgebirge südlich von Chemnitz und gehörte wie diese nach Kriegsende zur russischen Besatzungszone. Die dort ansässige Firma DKW – früher einmal einer der weltweit führenden Motorradhersteller, speziell was die Zweitakttechnologie betrifft – hatte während des Krieges Rüstungsgüter produziert, während Teile der Marke in die Auto Union mit Standort im westlichen Ingolstadt eingegliedert worden waren. Das Zschopauer Werk war kurze Zeit in Gefahr, von den Russen aufgelöst und demontiert zu werden, wurde dann aber doch in den Zusammenschluss aller Kfz-Produktionsbetriebe innerhalb der sowjetischen Besatzungszone eingegliedert, welche eben „Industrieverwaltung Fahrzeugbau“ genannt wurde, oder kurz IFA. Und dort entstanden ab 1949 auch wieder Motorräder, die – ebenso wie die erste Nachkriegs-DKW aus Ingolstadt – auf der RT 125 basierten, der „Reichstype“ aus dem Jahr 1939. Im Gegensatz zur DKW hatte diese IFA aber ein modernisiertes Fahrwerk mit Telegabel und Geradeweg-Hinterradfederung zu bieten.

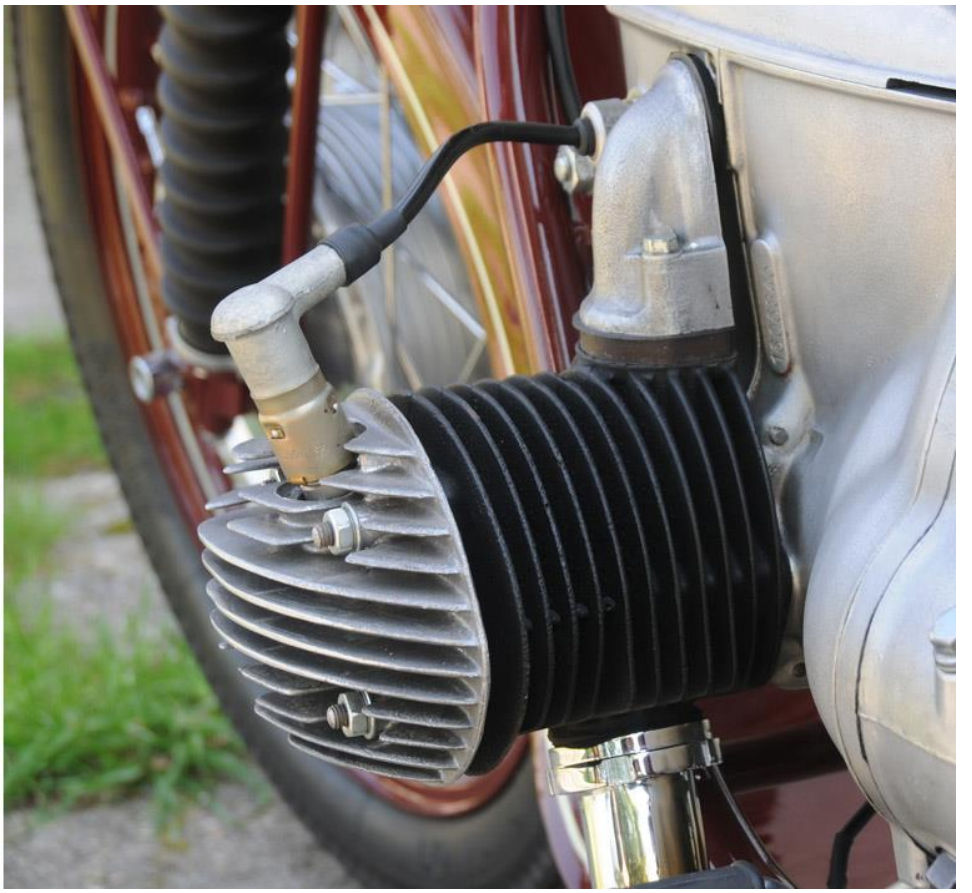
Die Produktpalette nach oben auf 250 Kubik zu erweitern war die Aufgabe des von DKW in die IFA (zwangs)übernommenen Konstrukteurs Kurt Bang, der sich dazu aber nicht ans Reißbrett setzte, sondern im Lager stöberte – und dort auf einen Zweizylinder-Boxermotor stieß, der wiederum eine Weiterentwicklung eines von Norbert Riedel (der Erfinder des Leichtmotorrads „Imme“) erdachten Anlassermotors war, der zum Starten von Messerschmitt Kampfflugzeugen verwendet wurde. Bang nahm diesen Zweitakt-Boxer als Basis für eine Motorradneukonstruktion, die jetzt allerdings nicht mehr 250, sondern 350 Kubik haben sollte. Einerseits um als Zugmaschine für einen Seitenwagen zu dienen, und andererseits weil Liebhaber der Viertelliterklasse von AWO in Thüringen ohnehin mit einer Viertaktmaschine bestens bedient wurden.

Bangs neue Maschine hieß BK 350, was für Boxer-Kardan steht. Der aufwändig herzustellende Kardan entsprang nicht der Absicht, es BMW gleichtun zu wollen, sondern hatte andere Hintergründe: nirgendwo innerhalb der IFA wurden Ketten produziert, und Importe aus dem Westen waren wegen des Handelsembargos unmöglich. Wenn man den Motor der BK anschaut, denkt man ohnehin weniger an BMW, als vielmehr an Zündapp - noch mehr aber an Richard Küchen, dessen Aggregate ebenso glattflächig, aufgeräumt wirken. Die IFA versteckt sämtliche schmutzanfälligen Teile wie die Zündspulen oder die 22mm BVF Flachschiebervergaser unter Abdeckungen, lediglich die Tupfer der Schwimmer lugen vorwitzig aus zwei Öffnungen hervor. In den Block integriert wurde selbstverständlich auch das Viergang-Getriebe, das samt Schaltautomat von der Vorkriegs-DKW NZ übernommen wurde.

Die BK sollte also beiwagentauglich sein, weshalb ihr Doppelschleifenrahmen elektrisch, an neuralgischen Stellen aber autogen geschweißt wurde. Die Leistung von 15 PS (bei späteren Versionen 17) stehen bei 5000 U/Min an und reichen für gut 90 Kmh. Im Gespannbetrieb, Solo ist sie um 10, 20 Kmh flinker, aber noch lange keine Rennmaschine. Dennoch hat sie sich bei DDR-Geländewettbewerben in der Seitenwagenklasse bewährt, wozu auch ihr geringes Trockengewicht von unter 200 Kilo hilfreich war.

1956 wurde die Industrieverwaltung Fahrzeugbau aufgelöst, aus den DKW/IFA`s entstand MZ, oder im vollen Wortlaut die „VEB Motorradwerke Zschopau“. Unter diesem Kürzel wurde die BK bis 1959 weitergebaut, dann aber zugunsten der ES eingestellt. Diese wesentlich kostengünstiger herzustellende Baureihe gab es von 175 bis 300 Kubik Hubraum, und die DDR-Wirtschaftspolitiker waren die Meinung, eine hubraumstarkes Motorradtype im Land würde genügen. Gut 410.000 BK`s hatten die Förderbänder in Zschopau verlassen, ca 6000 davon sind über die Grenzen in den Export gerollt. In Japan wurden in den späten 50er, frühen 60er Jahren Kopien der BK unter dem Namen „*Olympus* (der Kamerahersteller??) *Crown Type H*“ gebaut, eine Großserie dürfte daraus aber nicht entstanden sein.

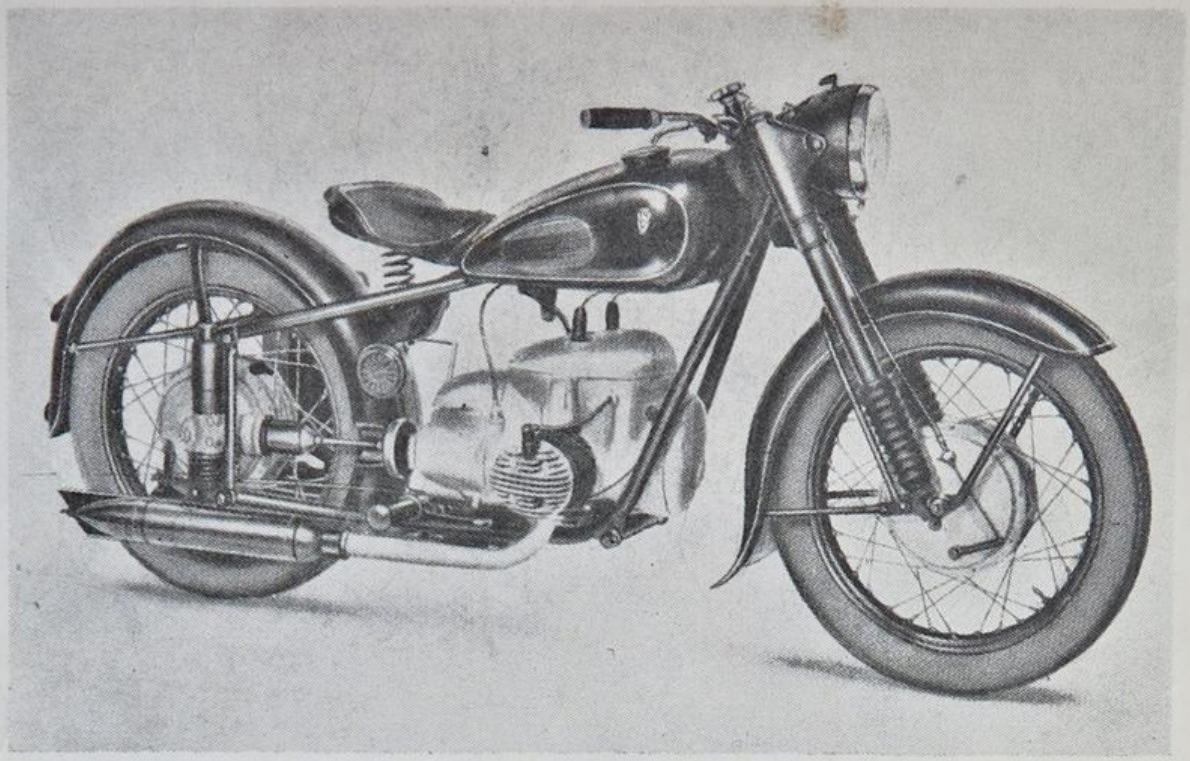
In Österreich ist eine ostdeutsche BK jedenfalls exotischer als jede Honda, Yamaha, Suzuki oder Kawasaki. Ein Modell – bereits mit dem MZ Logo am Tank und einem Schnittmodell des Motors als Zugabe – steht im Motorradmuseum Vorchdorf, eine IFA in der Privatsammlung des Innviertlers Thomas Schlager. Thomas hat ein Faible für technische Außenseiter, nach diesem Gesichtspunkt ist die rare BK bei ihm also genau richtig.



DKW
IFA

IFA

IFA



IFA BK 350

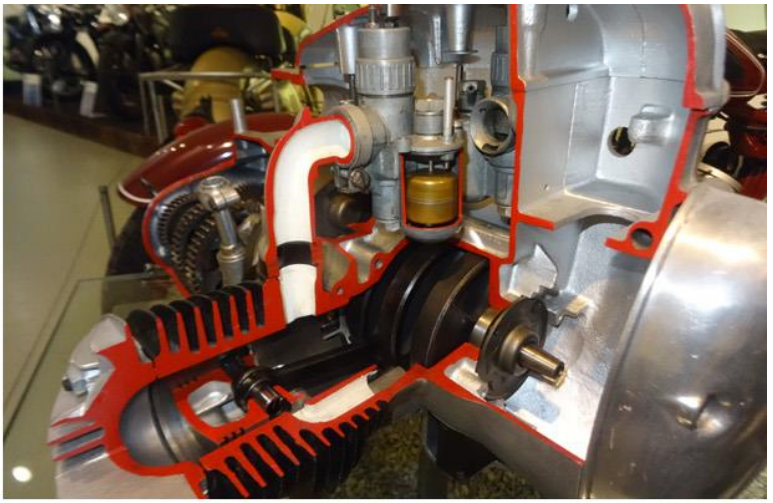
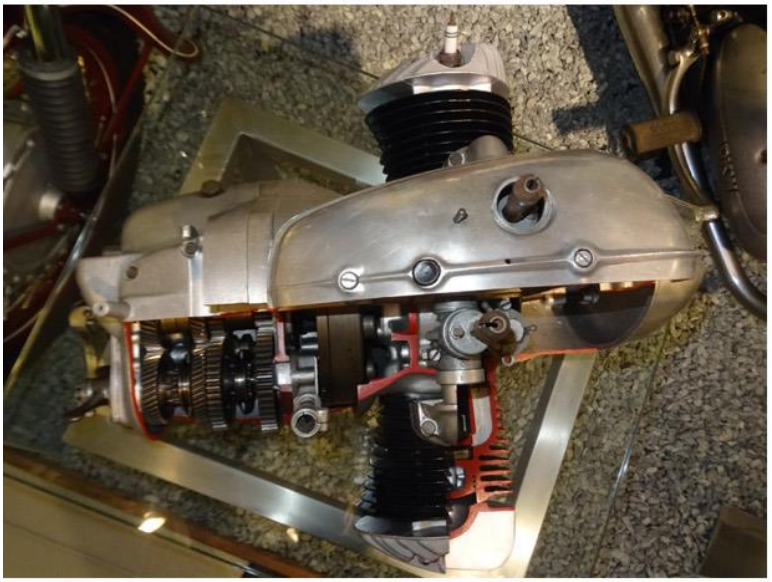
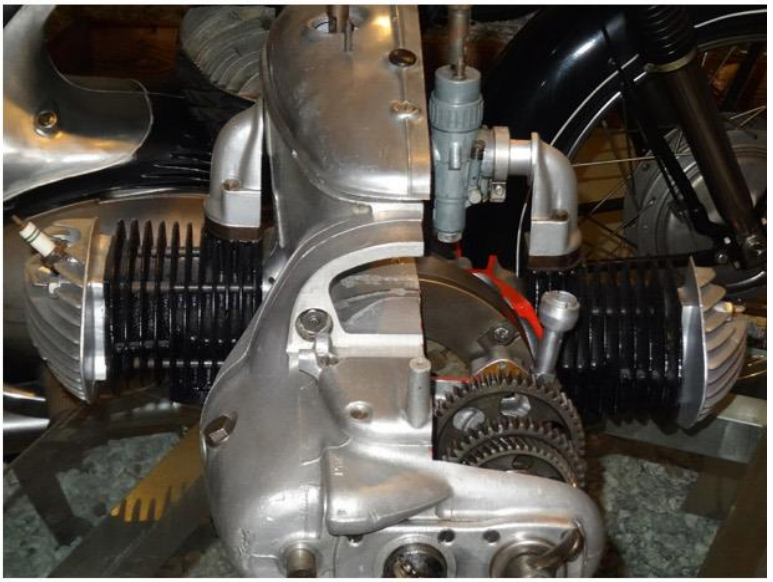
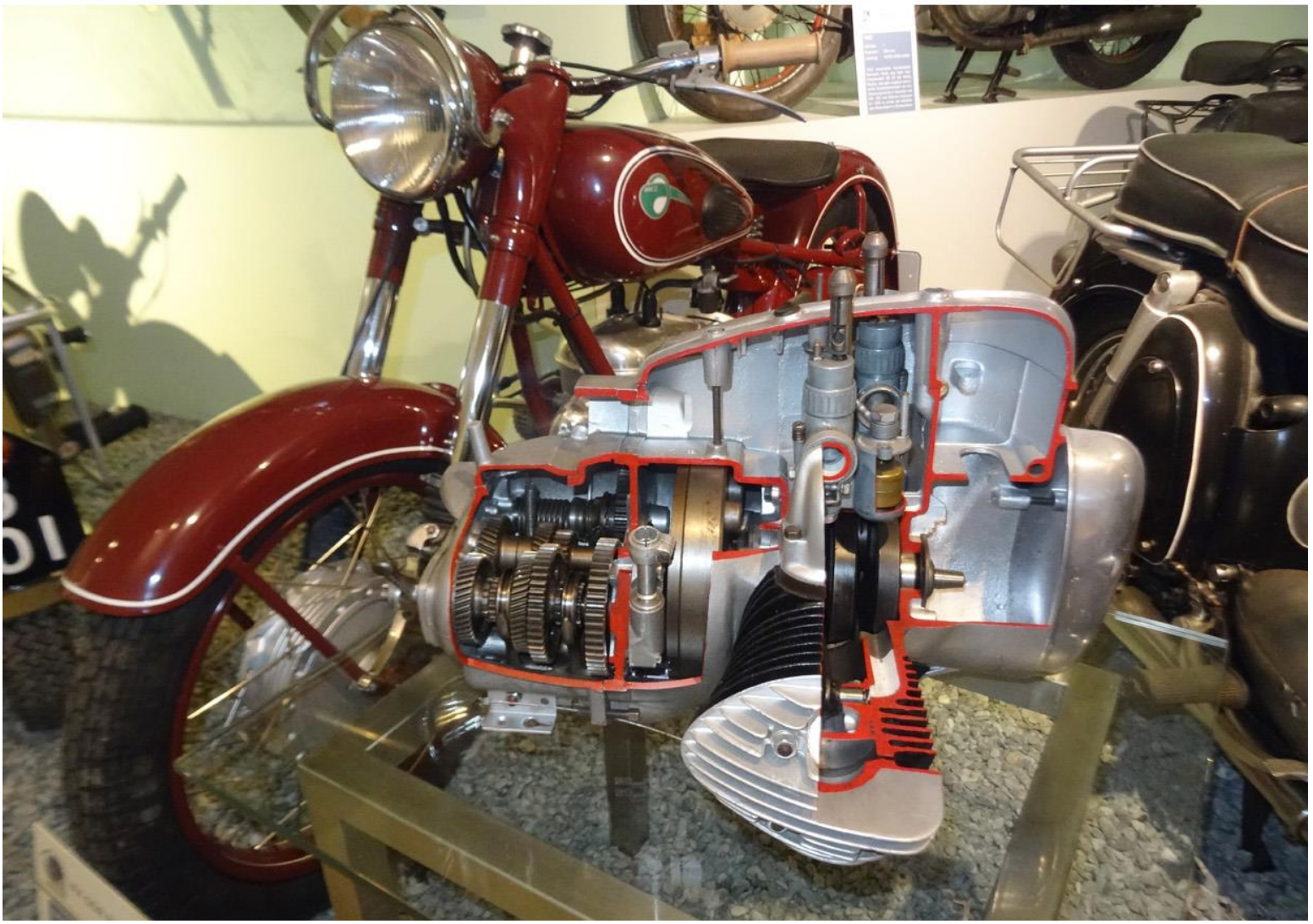
Die neueste Motorradschöpfung
mit Zweitakt-Boxermotor

Kardanantrieb AUCH FÜR BEIWAGENBETRIEB GEEIGNET
100 Kilometer Autobahnfest

Preis S 16.250.—

inklusive Zoll ab Grenze, 1/3 Anzahlung, Rest bis 24 Monate

Motor:	Zweitakt-Boxermotor
Zylinder	2 waagrecht
Hubraum:	2×171.1 — 342.4 cm³
Leistung:	15 PS
Kupplung:	Einscheiben, trocken
Getriebe:	4 Gänge, schrägverzahnt
Leerlaufanzeige:	Kontrollampe
Kraftübertragung:	Gummigelenk-Kardan-Kreuzgelenk
Vergaser:	2 IFA-Vergaser
Teleskopgabel:	150-mm-Federweg
Bremsen:	200-mm-Vollnaben
Reifen:	3.25×19
Gewicht:	142 kg
Tankinhalt:	17 Liter
Verbrauch:	3.2 Liter
Geschwindigkeit:	115 km/h

H. J. CHRISTOFORETTI
KRAFTFAHRZEUGE REIFEN
ERSATZTEILE & ZUBEHÖR
LINZ/D., DAMETZSTR. 1
TEL. 2-78-46

JW - H 5321 53