



1924 – 1932



1932 – 1934

### D-Rad 1924 – 1934

Die im Herbst 1921 gegründete Deutsche Werke A.-G., Berlin-Spandau, Freiheit 4–7, war ein Nachfolgeunternehmen der über das ganze Deutsche Reich verteilten ehemaligen staatlichen Heereswerkstätten. Laut Versailler Vertrag mussten diese reichseigenen Betriebe ihre Fertigung vom waffentechnischen auf den zivilen Sektor verlegen. Markenzeichen war ein zu einem „D“ stilisierter Löwe.

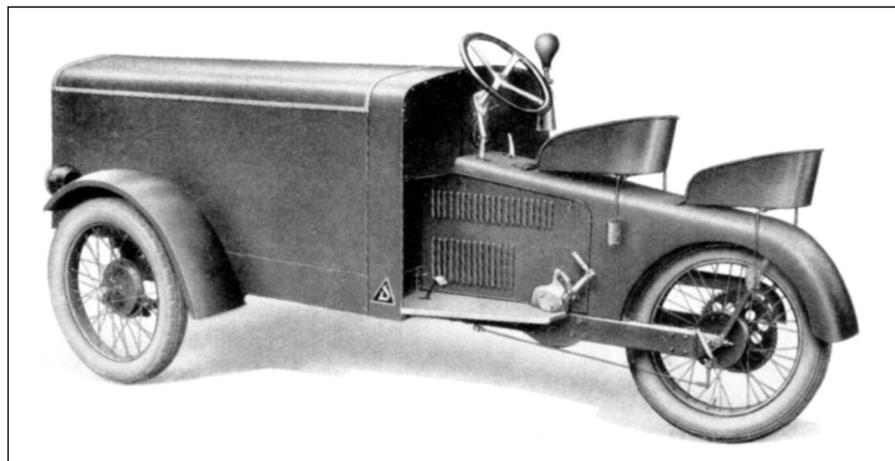
Das gemischtwirtschaftliche Unternehmen stellte unter anderem Eisenbahnwaggons und Lokomotiven sowie ab 1921 im Werk Haselhorst, Berlin-Spandau, Chausseestraße, damals recht bekannte Motorräder (D-Rad) her. Als Vertrieb der D-Räder fungierte bis 1925 die D-Rad- (auch Derad-) -Aktiengesellschaft, Berlin-Spandau, Berliner Chaussee.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 in Berlin präsentierten die D-Werke zudem einen 5/25-PS-Kleinwagen („D-Wagen“), der auch als Lieferwagen gefertigt wurde. Nach wenigen hundert Fahrzeugen stellte man die Fertigung ein.

Immense Verluste zwangen 1925 zur Liquidation bzw. Neuorganisation der Deutsche Werke A.-G., die insgesamt

etwa 40 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt hatte. Mit Wirkung zum 1. April 1925 (Gründung 22. Mai 1925) wurde das Werk Haselhorst unter der Firma Deutsche Kraftfahrzeugwerke

A.-G. verselbständigt. Die Aktien übernahm die am 1. September 1925 (ebenfals mit Wirkung zum 1. April 1925) gründete Deutsche Industrie-Werke A.-G., eine Tochtergesellschaft der Ver-

D-Rad Modell L 7, fotografiert 1946 in Berlin<sup>1</sup>D-Rad Modell L 7 1929<sup>1</sup>D-Rad bei einem frühen Straßen-Hilfsdienst<sup>1</sup>

einigte Industrie-Unternehmungen A.-G. (Viag).

Im April 1925 war die Fertigung des D-Rads aufgenommen worden, das mit Lieferseitenwagen großen Anklang fand. Nach Massenentlassungen und der fast vollständigen Produktionseinstellung ging im Juli 1926 die Fabrikation der Deutsche Kraftfahrzeugwerke A.-G. auf die Deutsche Industrie-Werke A.-G. über. Beide Unternehmen fusionierten am 20. September 1926 auf Betreiben der Viag. Die Deutsche Kraftfahrzeuge A.-G. löste man auf.

1928 verkauften die Deutschen Werke einen Teil ihrer Baulichkeiten in Haselhorst an den amerikanischen Automobilfabrikant W.C. Durant (Durant Motors Co., Marke: Star), der in Spandau bis 19xx seine importierten Modelle montierte. Weitere nichtgenutzte Gebäude, insbesondere die moderne Karosserie-Abteilung der Deutsche Industrie-Werke in Spandau, Berliner Chaussee, mietete der Industrielle J.S. Rasmussen 1928 an, da sie in unmittelbarer Nachbarschaft zu seinen Werken lagen, und nutzte sie zur Montage seiner > DKW-Wagen (Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen Akt.-Ges., Werk Spandau).

1927 nahm der Konstrukteur Martin Stolle (18xx – 19xx, u. a. Mitinhaber der Automobilfabrik Vorster & Stolle, München, die von 1924 bis 1926 bestand) seine Arbeit in Spandau auf und konstruierte ein neues D-Rad Typ R 10. Vorübergehend erholte sich das Unternehmen, und zur Deutschen Automobilausstellung 1928 in Berlin stellte man ein neukonstruiertes Lieferdreirad Typ L 7 für 0,5 t Nutzlast vor, in dem die veralteten seitengesteuerten 9/12-PS-Einzylinder-Viertakt-Motoren (496 ccm) des Vorgänger-Motorrads R 9 verbraucht werden sollten. Antriebsaggregat und Getriebe waren mit einer Haube geschützt. Je nach Untersetzung lief das Fahrzeug 48 bis 55 km/h. Fahrer und Beifahrer saßen in Tandemanordnung hinter der Ladung auf Muldensitzen. Die Serienfertigung begann 1929.

Nach einem erneuten Umsatzrückgang als Folge der Weltwirtschaftskrise und einem Brand in den Spandauer Werken legte man 1932 den Vertrieb

und die Fabrikation mit der ebenfalls angeschlagenen NSU Vereinigte Fahrzeugwerke Akt.-Ges. (> NSU) in der neuen Firma NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm, zusammen. Markenzeichen wurde eine Kombination der beiden Warenzeichen. Zusammen vertrieb man in Neckarsulm NSU-D-Rad-Gemeinschaftsmodelle an. Bis 1934 wurden die letzten D-Rad-Lieferdreiräder angeboten. Es wird geschätzt, daß etwa 1000 dieser Dreirad-Vorderlader verkauft wurden.