

DKW
Auto Union AG
Afslutningen i Sachsen

Diesel Klein Wunder 1931.

Motorproduktionen på værkerne i Zschopau omfattede også en meget bred palet af industri og indbygningsmotorer i et utal af varianter, både en og to cylindrede, række og boxermotorer i luft og vandkølede udgaver med og uden udveksling og sågar en lille Diesel motor i to modeller på 4 HK og 8 HK og fælleds for dem alle var, at de arbejdede efter totakts princippet.

Især i tyverne og begyndelsen af trediverne var fabrikkens udvalg meget stort, men efter nationalsocialisternes magtovertagelse kom der midt i trediverne et regeringsprogram for industrimotorer, udført af den tidligere omtalte Oberst Schell, hvorefter de tre store fabrikker på området, Fichtel & Sachs i Schweinfurt, ILO i Pinneberg/Holsten og DKW i Zschopau fik anvist hver sit område, F & S tog sig hovedsageligt af området, landbrugs- og entreprenør maskiner, I ILO overvejende inden for vare og transportkøretøjer, medens DKW leverede motorer og færdige aggregater til elgeneratorer, kompressorer og pumper en af de store kunder var den nyoprettede Værnemagt som bl.a. aftog et stort antal komplette feldgeneratorer til strømforsyning, af andre store kunder kan nævnes Jöhstädter pumpefabrikken Max Flader (firmaet hvorfra Carl Hahn i sin tid kom) som allerede i 1921 udførte en pionér gerning, ved at bygge en af de første lette bærbare motorpumper, denne var forsynet med Lomos motoren, dette firma anvendte DKW motorer i alle sine produkter, i slutningen af trediverne og under den anden verdenskrig hovedsageligt de vandkølede to cylindrede motorer ZW 600 og ZW 1100. Også firmaet Metz der allerede dengang var verdensberømt for sit brandslukningsmateriel, anvendte disse motorer (det er næsten umuligt i dag, at besøge et brandmuseum, uden at der står en Metz eller Flader pumpe med DKW motor.

For industrimotorernes vedkommende var der een cylindrede, luftkølede grundtyper på 32, 100, 300 og 460 cm³, dertil kom en luftkølet to cylindret motor TL 500 samt de ovennævnte vandkølede ZW modeller, disse grundtyper kunne leveres i et stort antal varianter, som rettede sig efter de specielle ønsker den enkelte kunde måtte have, i slutningen af trediverne var DKW oppe på 500 forskellige varianter, hvor forskellen dog kunne ligge i længden og konusens stigning på udgangsakslen.

Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen.

Leverede omkring 1930 denne to cylindrede DKW motor på 600 cm³, med væskekøling og svinghjuls magnet til indbygning i lette flyvemaskiner.

Den mindste DKW indbygningsmotor på 32 cm³ type KL 32, her monteret som feldgenerator.

Den tyske hær aftog et stort antal af denne type, som afgav 300 Watt i generator effekt.

I slutningen af tyverne fremstillede DKW disse tværskyllede boksemotorer luft og væskekølede, med og uden den vidste 1:2,4 udveksling.

Motortyperne som også blev tilbudt til indbygning i lette flyvemaskiner, blev bygget i tre

varianter:

350 cm³ med boring 59 mm slaglængde 64 mm.

412 cm³ med boring og slaglængde 64 mm.

500 cm³ med boring og slaglængde 68 mm.

Ved 3800 omdr./min var effekten:

Luftkølede 8, 10 og 13 HK.

Væskkølede: 11, 14 og 18 HK.

Herover:

To udgaver af de vandkølede ZW motorer som blev fremstillet i to typer:

ZW 600 med en effekt på 14 HK og ZW 1100 med en effekt på 30 HK.

Scheuch let traktor, forsynet med DKW type 0 Special 300 motor.

DKW havde indtil markedsdelingen haft en stor andel i sektoren, inden for land og skovbrug, hvor man i disse år motoriserede en mængde landbrugsredskaber, såsom store græsslåmaskiner, selvbindere, jordfræser og sprøjter til bekæmpelse af skadedyr. I disse år lå tyngdepunktet i motorprogrammet på type 0 Spezial 300 der som tallet angiver var en 300 cm³. 1 cylindret blæserkølet motor, som var let og med en for den tid høj effekt. Motoren var meget anvendt i selvbindere, hvor den drev selve binder mekanismen, således at trækdyrenes arbejde blev væsentligt reduceret, også inden for de små traktorer, de såkaldte enakslede slæbere, anvendte mange fabrikanter DKW motorer. DKW motorene fandt også stor udbredelse inden for vejbygningsområdet som drivkraft for f.eks. Vibratorstamper, luftkompressorer og elgeneratorer, også i motoriseringen af små køretøjer på fabrikker og i bytrafikken var Zschopau en meget brugt leverandør, f.eks. sad der en DKW motor i den såkaldte Blitzkarre (frit oversat Lyntrillebør) som var det første Borgward køretøj overhovedet, også Jørgen Skafte Rasmussens Framo Werke GmbH monterede DKW motorer i de fleste af deres køretøjer, også efter han selv havde forladt Auto Union bl.a. i den afbillede, trehjulede varevogn Framo LTG, hvor kunden kunne vælge mellem to motorvarianter, LTG 200 med en 1 cylindret 192 cm³ motor på 6 HK og LTG 500 med den 2 cylindrede DKW type TL 500 motor på 490 cm³ og en effekt på 15 HK, modellerne blev bygget fra 1936 til 1939, hvor de faldt for Schell programmets regulering af køretøjstyperne, hvorefter kun firmaerne Vidal und Söhne i Hamburg/Harburg med deres også her i landet kendte Tempo vogne og Goliath fra Carl F. Borgward i Bremen måtte fremstille trehjulede nyttekøretøjer, Framo gik herefter over til deres egen firehjulede enhedstyper, først V 500 som var monteret med DKW TL 500 motoren, som trak på baghjulene, denne type var kun i produktion i et år 1939/40, afløseren type V 501 kom på markedet i slutningen af 1939 var forsynet med Framo's egen motor, det var en to-cylindret dobbeltstemplet vandkølet totakter på 490 cm³ med en ydelse på 17 HK, den danske ingeniør Petersen som havde en fortid i DKW's væddeløbsafdeling i Zschopau, var ansvarlig for konstruktionen som var i produktion indtil september 1943. Framo var i de sidste førkrigsår oppe på en årsproduktion 5.750 køretøjer, hvoraf den stor del gik til eksport bl.a. til Balkan landene, Skandinavien, Sovjetunionen, Spanien, Schweiz, Indien og Sydamerika.

DKW, senere framo trehjulet motoriseret budcykel, på basis af Lomos Sesselrad.

Byggeår: 1923/24.

DKW TL 500 monteret i Framo LTG 500.

Framo LT 300 i spanske klæder. Byggeår: 1931/33.

Framo LTG 500 chassis. Motoren var forsynet med en firetrins gearkasse med bakgear.

Framo LTG 500 Nyttelast: 700 kg. Byggeår: 1936/39.

Framo V 500 var udgangs modellen for enhedstypen og den sidste Framo med DKW motor. Byggeår: 1939/40.

DKW's produktion af indbygningsmotorer til de såkaldte konfektions motorcykel mærker, foregik hovedsageligt fra begyndelsen til midt i tyverne, hvor højinflationen bevirkede, at de fleste små firmaer måtte dreje nøglen om, jeg har optalt, at mindst 42 forskellige tyske motorcykel mærker i den periode, anvendte DKW motorer som drivkraft, senere gjorde man ikke noget videre ved dette marked.

Allerede i 1934 modtog Auto Union AG de første ordre fra Hæren, på nye køretøjer, specielt Horch Werke var udset som leverandør, først med normale personvogne, senere konstruerede Horch en terrængående udgave af model 830 med betegnelsen 830 R (Reichwehr). I 1935 byggede Horch sit første specielle køretøj til formålet type 801, som var forsynet med en 3,5 liters V 8 motor anbragt i hækken, 8 trins gearkasse samt træk og styring på alle fire hjul, dette chassis fandt også anvendelse som basis for lette opklarings panservogne.

Den næste vogn var type 901 som Auto Union begyndte at levere i 1937, denne havde også V 8 motor, men denne gang anbragt foran, modellen fandtes i to udgaver med to og firehjulstræk, men ikke med styring på baghjulene, der er et eksemplar på museet i Ålholm. Den næste type var 108 med frontmonteret 3,8 liters V 8 motor på 92 HK, denne model havde også træk og styring på alle fire hjul.

Endvidere byggede Auto Union en 1,5 tons braksnudet lastvogn med to og firehjulstræk, drevet af en seks cylindre Wanderer motor, denne model kom dog ikke udover prototype stadiet.

Da den anden verdenskrig brød ud, standsede Auto Union sin personvogns produktion, de sidste Audi, Horch og Wanderer vogne løb af båndet i foråret 1940, meden DKW fortsatte til november 1942.

Auto Union AG's Værker blev efterhånden helt omstillet til krigsproduktion og sat op på fulde omdrejninger, hvilket bevirkede at medarbejderstaben blev udvidet fra 21.000 i august 1939 til over 34.000 i slutningen af 1944, deraf ikke mindre end 10.000 udlændinge fra de okkuperede områder, som i øvrigt levede under kummerlige forhold. Fabrikkerne i Spandau/Berlin byggede special karrosser til de tre våbenarter, bl.a. til radiovogne og feldambulancer, i Zschopau fremstillede man militær motorcyklen DKW NZ 350/1, senere også RT 125/1 samt industrimotorer til alle formål.

DKW's Elektroværk i Rösslerstrasse fabrikerede udover de sædvanlige elektriske dele til koncernens motorkøretøjer, også komplette strømgeneratorer af typerne med den militære betegnelse C med 100 cm³ og type D med 460 cm³ DKW motor. Generatorerne man i øvrigt fremstillede havde en ydelse fra 300 til 5000 Watt.

Horch Werke fremstillede udover de tidligere omtalte køretøjer, også chassier til halvbælte køretøjer med Maybach motorer, disse blev anvendt som artilleritraktorer til svært skyts.

Wanderer Werke i Chemnitz/Siegmars og Schönau blev omstillet til fremstilling af

Pansermotorer, disse var Maybach motorer som blev bygget på licens.

I Sachsen gik livet i fred og ro de første krigsår, for som Horch køreren Luftmarskal Hermann Göring pralende havde udtalt, var Fristaten Rigets luftbeskyttelsesrum, en udtalelse han kom til at æde i sig igen, for i slutningen af 1943 og i begyndelsen af 1944 blev Auto Union udsat for de første allierede luftangreb, godt nok ikke i Sachsen, men på Spandau Værket i Berlin hvor en stor del af træferrådet brændte, udover ødelæggelserne på selve fabrikken. Turen skulle dog snart komme til Sachsen, den 9. september 1944 fik Wanderer Werke i Siegmars et ordentligt pulver og i oktober var turen kommet til Zwickau'er værkerne Audi og Horch med de omliggende værksteder, som blev stærkt beskadiget, den 5. marts 1945 blev der rullet et bombetæppe ud over byen Chemnitz ved to natangreb, som medførte svære skader på elektroværket i Rösslerstrasse og på værkstederne i Kauffahrteistrasse, derimod led hovedkvarteret i Bernd Rosemeyer strasse kun ringe skade. DKW Stamværket i Zschopau blev overhovedet ikke ramt.

I begyndelsen af maj 1945 stod det ledelsen klart, at det nu kun var et spørgsmål om timer, inden Chemnitz blev besat af russerne og der var ingen i den kreds, som nærrede noget brændende ønske om at blive indkvarteret hos dem, så den 6. maj flyttede hele bestyrelsen til Zwickau, som allerede var besat af amerikanerne, ved ankomsten blev de sat fast, inden afrejsen havde man autoriseret tre stedfortrædere til at føre Auto Union AG videre, der var nu ikke meget at videreføre, for kort tid efter besættelsen påbegyndte russerne en total demontering af alle produktions fabrikker i Chemnitz, Zschopau og Zwickau og når russerne sagde totalt, så mente de det også, alle maskiner og installationer, helt ed til den sidste stikkontakt blev pillet ned og uden ordentlig emballage til beskyttelse mod vejret sendt pr. jernbane til Rusland. Selve fabriksbygningerne blev forberedt til sprængning, som heldigvis ikke kom til udførelse. Mange medarbejdere fra de tekniske afdelinger blev tvangsforflyttet til Rusland, i Zschopau gik det ud over Fabriksdirektøren Otto Hoffmann og Chefkonstruktøren Hermann Weber samt ti af deres nære medarbejdere, flertallet af værkførere og folk i ledende stillinger blev sat i spjældet, de fleste kom aldrig ud igen. Tyskland var nået til det punkt, de selv kalder Stunde 0 og Auto Union AG havde fået dødsstødet i Fristaten Sachsen.

Terrænvognen Horch 108 med V 8 motor på 92 HK.

Firetrins gearkasse med reduktionsgear. Styring og træk på alle fire hjul.

7. Del

DKW
Uden DKW
Intet Auto Union

Auto Union's første beskedne Hovedkontor i Ingolstadt.

Da de Allierede på Jalta konferencen i 1945 aftalte demarkationslinierne for Tyskland sådan, at landet blev delt i fire Besættelseszoner, hvorved Righovedstaden Berlin kom til at ligge i Russisk zone, som følge heraf blev byen opdelt i fire sektorer, hvor bydelen Spandau lå i den Amerikanske zone. Denne opdeling betød, at 30 % af personvogns og 70 % af motorcykelproduktionen i det tidligere Tyskland kom til at ligge i den Russiske zone, det senere DDR, deraf de to største producenter af personvogne, Opel i Brandenburg, som fremstillede Kadett og Blitz lastvogne og Auto Union AG i Sachsen samt last og varevogns firmaerne Vomag i Plauen/Vogtland, Phänomen i Zittau, Framo i Hänichen, Stoewer i Stettin samt et af Europas største karrosseriværker Amdi-Budd

Presswerke GmbH i Berliner bydelen Johannisthal. Disse fabrikker lå i sommeren 1945 stille på grund af krigsskader, plyndringer eller demontage, kun fabrikkerne i Thüringen Simpson i Suhl og BMW's bilfabrik i Eisenach, som i begyndelsen af krigen var omstillet til produktion af motorcyklerne BMW R 35 og Krigselefanten R 75 med sidevognstræk til Værnemagten, var funktionsdygtige og nogenlunde ubeskadiget, hvilket nok skyldtes, at de først blev besat af US tropper, som først i juni 1945 rømmede Thüringen til russerne, som i mellemtiden havde fået udskiftet de værste horder med mere normale soldater.

Sådan som delingen af landet blev gennemført betød det, at de i Sowjetzonen liggende bil og motorcykelfabrikker, var afskåret fra deres vigtigste underleverandører og hvad der var nok så vigtigt, Hoveder for de fleste som havde haft noget, at skulle have sagt inden for industrien, var stukket af til de vestlige zoner, her røg hovederne ikke af i samme tempo som i øst.

Da forholdet mellem de tidligere allierede begyndte at blive køligere og man på begge sider kom til den erkendelse, at man ikke kunne beskæftige en industri befolkning af den størrelse med at dyrke kartofler, måtte man se at få virksomhederne i gang igen, hvad der heller ikke var let, for dem havde man i kådhed selv demonteret og slæbt hjem til sig selv, som led i krigsskade erstatningerne, her var det især englænderne og russerne der havde taget for sig af retterne, de først nævnte, som jo allerede var en stor industrination, fik et tilskud af mere moderne maskineri (selv om det var noget halvt nedslidt grej), til at supplere landets i forvejen noget forældede maskinpark. Russerne derimod fik det demonterede Opel værk op at stå hjemme og påbegyndte fremstillingen af Moskvitch som jo var en kopi af førkrigs Kadetten, på motorcykelsiden fik de gang i en fabrik som producerede en maskine ISH baseret på DKW's NZ 350.

Vesteuropa blev hjulpet i gang af USA med Marchal planen, som også den nye Forbundsrepublik nød godt af, imedens sænkede det planøkonomiske mørke sig over det nyoprettede DDR, hvor der ikke var megen hjælp at hente hos vennerne i øst.

For Auto Union AG betød landets deling, at kun karrosseriværket i Spandau og filialerne i München, Nürnberg, Hannover og Freiburg lå i vest zonerne, medens de resterende produktionssteder, Hovedkontor og filialer alle lå i øst zonen.

Allerede i midten af juni 1945, altså godt en måned efter kapitulationen, havde Dr. Richard Bruhn et møde i München filialen med flere tidligere medarbejdere, for at drøfte mulighederne for en ny opstart i vesten, en genoptagelse af bil og motorcykel produktionen kunne der på dette tidspunkt ikke være tale om, da den eneste fabrik man rådede over var værket i Spandau og det var uegnet til formålet det samme gjaldt filialerne, som pladsmæssig var for små, men reservedele skulle der bruges, for Auto Union havde den fordel, frem for de øvrige bilmærker i vest zonerne, at DKW bilerne på grund af deres trækarrosseri, ikke var blevet inddraget af Værnemagten, i vest zonerne var der 65.000 Reichs og Meisterklasse vogne som havde overlevet krigen og i udlandet kørte der også mange DKW'er endnu, i Danmark alene var der knapt 6.500 i drift.

Blandt kredsen af mennesker Dr. Bruhn havde samlet om sig, var bl.a. Dipl. Ing. Schittenhelm, tidligere chef for Auto Union's samlede reservedelsvæsen, med ham havde man teknikeren til rådighed, som man behøvede for at få en planmæssig reservedelsforsyning i gang, for de overlevende DKW'er. Erhard Burghalter, tidligere leder af filialen i Stettin skulle stå for salget, Oswald Heckel, koncernens tidligere generalrepræsentant i Bulgarien, som med sin mangeårige erfaring, skulle stå for kontakten til forhandlerne, kredsen blev sluttet da Carl Hahn også kom til og med sin sædvanlige ildhu deltog i planlægningen af det, som førte til grundlæggelsen af firmaet Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH som fik sæde i en tidligere pionérkaserne i byen Ingolstadt/Donau, hvor der var tilstrækkelig plads til lager og kontorer, samtidig fik man sin første millionkredit, paradoksalt nok også i en statsbank,

denne gang den Bayerischen Staatsbank.

Omtrent samtidig blev et andet centraldepot grundlagt i Oldenburg/Holsten i den engelske zone, initiativtagerne hertil var den tidligere tekniske koncern direktør William Werner og Dr. Gerd Müller, i Chemnitz leder af direktions sekretariatet, denne tvedeling var utilsigtet, men nødvendig dengang, for zonegrænserne var lukkede, også mellem de vestlige zoner. Trods dette ville Richard Bruhn samle begge firmaer under et tag, derfor førte han forhandlinger i Oldenburg med ledelsen der, og da han nu alligevel var på de kanter besøgte han sin fødeby Fleckeby ved Eckernförde, her blev han sat fast af englænderne og blev først i begyndelsen af 1947 løsladt igen, men udstyret med et arbejdsforbud, som først blev ophævet et år senere. Fængslingen af Dr. Bruhn betød et svært tilbageslag for gruppen i Ingolstadt, Dr. Hahn mente, at uden Richard Bruhn var en ny start håbløs, så han begyndte igen at arbejde med egne planer, medens de øvrige deltagere fortsatte det påbegyndte arbejde med reservedelsforsyningen og udvidede skridt for skridt kredsen af medarbejdere, med henblik på en eventuel beskeden genoptagelse af køretøjs produktionen.

Både i Ingolstadt og Oldenburg var alle overvejelser baserede på en genoplivning af DKW; men man skal i den forbindelse ikke overse, at hovedparten af de ledende personligheder i begge selskaber, ikke i det tidligere Auto Union AG var videre fikseret, på den tekniske enkelhed i DKW's førkrigsprogram (dette skulle senere bliver katastrofalt for mærket). Specielt i Ingolstadt kom der lidt efter lidt mange tidligere medarbejdere fra de andre Auto Union mærker, alle sammen på dette tidspunkt lykkelige for den chance den tidligere Aschenputtel (Askepot) i koncernen bød på, naturligvis kom der også en del DKW specialister til Bayern, men de væsentligste tekniske kræfter manglede, de blev tilbage i deres Sachsiske hjemland, dels af familiære grunde, dels i håb om, at deres gamle arbejdsplads ville genoptage produktionen, mange var også ganske enkelt sat fast af de nye magthavere og enkelte deporteret.

Navne som DKW konstruktørerne August Prüssing, Herbert Friedrich, Siegfried Rauch fra væddeløbsafdelingen og Walter Haustein, medkonstruktør på den første DKW F 1 samt væddeløbskørerne Walfried Winkler og Bernhard Petruschke blev i Sachsen, senere blev Prüssing og Winkler ansat ved Victoria Werke AG i Nürnberg, Rauch blev senere chefredaktør ved det ansete motorcykeltidsskrift Das Motorrad i Stuttgart. Den tekniske direktør Fritz Zerbst og karrosseri konstruktøren Kurt Schwenk, begge fra Horch sidst nævnte var ansvarlig for de tidligere omtalte forsøg med anvendelse af kunststof til karrosseridele, samt de tidligere fabrikskørere Herbert Kirchberg og Franz Ischinger, begge glødende DKW folk og motorcykeleksperter fra den tidligere terrænsportsafdeling i Zschopau, sluttede sig også til Ingolstadt gruppen.

Dette var DKW's første motorcykelfabrik i Ingolstadt am Donau.

I august 1947 besøgte en gruppen af disse medarbejdere, Dr. Bruhn i hans eksil i Fleckeby for at bede ham igen stille sin arbejdskraft aktivt tilrådelighed for et nyt Auto Union, Richard Bruhn accepterede dette og efter endt afnazificering (hvordan man så bærer sig ad med det) vendte han tilbage til Ingolstadt, for sammen med den også tilbagevendte Carl Hahn og enkelt andre, at starte et Arbejdsfællesskab med det formål, at reaktivere Auto Union/DKW og genvinde firmaets tidligere anseelse og betydning.

1. september 1948 var alle retslige og samfundsmæssige forhindringer ryddet af vejen og med virkning fra 1. januar 1949 blev det nye Auto Union GmbH grundlagt. Med Dr. Richard Bruhn som Generaldirektør, Dr. Carl Hahn som Salgsdirektør, Fritz Zerbst blev Tekniskdirektør for Automobilerne, Nikolas Dörner (tidligere ZKB i Chemnitz) blev Tekniskdirektør for motorcykelfabrikken og som stedfortrædende Forretningsfører blev udset, Direktør Günther (tidligere Horch). Begge de centrale reservedelsdepoter blev lidt senere indlemmet i Auto Union GmbH og William Werner fulgte med fra det

nordtyske selskab, medens Dr. Gerd Müller sammen med andre tidligere DKW folk, flyttede til Holland, hvor de startede firmaet Pluvier som fremstillede de også her i landet kendte Berini knallerter.

Allerede inden den officielle grundlæggelse, var der fuld fart på planlægning og fabrikationsforberedelserne for den nye produktion, det første program bestod udover fremstillingen af reservedele til førkrigs typerne, fabrikationen af motorcykelmodellen DKW RT 125 W (vest) som var næsten identisk med Zschopauer originalen blot med en effekt på 5 HK, som militærmodellen RT 125/1 også havde fået under krigen, ændret saddeleophæng og en lidt større benzintank med indbygget værktøjsbeholder.

Da man ikke rådede over de originale tegninger, dem havde Yankee, briter og russere sat sig på, stillede en forhandler i Regensburg en splinter ny førkrigs maskine til rådighed som model for Herbert Kirchberg, som nu var leder af motorcykelforsøg og Franz Ischinger, der blev chef for motorcykelproduktionen i Ingolstadt.

Landet havde i den første efterkrigstid også et voldsomt behov for nyttekøretøjer, hvorfor myndighederne gav tilskud til fremstillingen af disse typer. Kurt Schwerk havde derfor tegnet en helt ny $\frac{3}{4}$ tons varevogn, som fik typebetegnelsen F89L Schnelllaster, chassiset var en ny konstruktion bestående af to langsgående kassedragere, forbundet med rørformede traverser, forhjulsophænget var udformet efter sædvanlig DKW praksis, med to triangler fornedet, forbundet med et tværfjeder foroven, baghjulsophænget var udført med to langsgående svingarme, affjedret ved hjælp af torsionstænger anbragt i det bagerste traversrør, fordelingen ved denne baghjulskonstruktion var, udover at den var enkel, at læsehøjden var ekstrem lav og at gulvet var fuldstændigt plant i hele varerummets længde. Den tocyndrede motor var nu anbragt foran forakslen, var på 700 cm³ og forsynet med en tretrinsgearkasse. Typen fik delvis succes i sit hjemland, men meget begrænset på eksportmarkerne, hovedsageligt på grund af den alt for lille motor, til det meget store karrosseri.

Man gik også og rumsterede med tanker om at genoptage personvognsproduktionen, den nye model man havde på tegnebordet var en blanding af førkrigs typerne F8 og F9, den sidste kom jo aldrig i produktion, men karrosseriværktøjet var under krigen blevet opmagasineret i den nuværende vestzonen, derfor anvendte man et modificeret F8 chassis med hydrauliske bremses, hvor den tocyndrede motor var anbragt foran forakslen, hvorpå et ligeledes modificeret F9 karrosseri blev monteret, vognen fik type betegnelsen DKW F89P.

Auto Union/DKW F10 og F89L blev præsenteret for pressen i 1950.

Nu manglede Auto Union kun en ting, nemlig et sted at producere køretøjet i, motorcykelfabrikken blev anbragt i et ombygget kornmagasin og Schnelllaster fabrikken et andet sted i Ingolstadt, idet hele taget var Auto Union spredt ud over hele byen, vittige tunger kaldte firmaet Veneinigten Hüttenwerken (Forenede Metalværker), men plads til en personvognsfabrikation kunne man ikke finde i byen, så man ledte med lys og lygte efter et sted til denne, det fandt man til sidst i Düsseldorf, hvor våbenfirmaet Rheinmetall Borsig AG tidligere havde ekseleret i krudt og kugler, værket var godt molesteret efter bombeangreb og derefter fuldstændig demonteret og klargjort til sprængning, dette anlæg forpagtede man så, med virkning fra den 13. marts 1950. Auto Union påbegyndte omgående genopbygningen af fabrikken, en stor fordel var det også, at man i Ruhr området, kunne få den fornødne kvalificerede arbejdskraft. Selv om det gik stærkt med genopbygningen og man i annoncerne reklamerede med "det lønner sig at vente" underforstået, på den nye F89P, var man ved at komme i et dilemma med konkurrenterne på hjemmemarkedet, men især overfor de tidligere Generalimportører i udlandet, som ikke vidste hvilket ben de skulle stå på, da de pludselig var agenter for to koncerner, som begge kaldte deres produkt for DKW og som havde et næsten ens

udseende og konstruktion, så for at afværge at Auto Union GmbH i udlandet mistede varemærke retten til navnet DKW måtte man til at eksportere køretøjer hurtigst mulig, så det kom derfor firmaet meget tilpas, da indehaveren af karrosserifabrikken Karl Baur i Stuttgart kom til Ingolstadt, for at præsentere et nyt karrosseri, passende til DKW's førkrigs modeller, efter en del diskussion, især om prisen, nåede man til enighed om, at Auto Union skulle levere færdige chassis til Stuttgart, disse var fuldstændig identiske med førkrigs F8'en, blot var de nu monteret med hydrauliske bremses af fabrikatet Ate, selve chassiset blev fremstillet på et fremmed smedeværksted ude i byen. Karl Baur færdigmonterede vognene, hvorefter de blev returneret til Ingolstadt og solgt under type betegnelsen DKW F10, Bohnstedt Petersen modtog to af disse F10'ere, en Sedan og en Cabriolet som blev fremvist på den første automobiludstilling i Forum efter krigen. Typen blev nu kun fremstillet i 197 eksemplarer, så var DKW F89P produktionsklar i Düsseldorf, derefter kunne Stuttgart'erne sejle i deres egen sø, hvad de også gjorde ved, at levere karosser til private kunder, som på den måde fik renoveret deres førkrigs vogne og for at gøre det hele lidt mere festligt leverede Karl Baur, som led i interzone handlen, ca. 200 Cabriolet karrosserier til IFA i Zwickau, som igen reeksporterede de færdige vogne tilbage til Forbundsrepublikken under navnet IFA/DKW F8.

Den berømte konstruktør og grundlægger af både Horch og Audi fabrikkerne, August Horch betjente sig i sine sidste år med begejstring af sådan en DKW F10 cabriolet.

Firmaer Karl Baur fremstillede også en lille serie sportsvogns karrosserier til montering på DKW chassis, men disse ville Auto Union overhovedet ikke vide af, de blev derfor senere solgt til det nystartede bilfirma Veritas GmbH som monterede det på et Panhard chassis og sendte den 2 cylindrede "flat twin" herlighed på banen, under navnet Dyna Veritas, jeg har senere talt med en tidligere mekaniker fra den danske Panhard importør som fortalte, at typen var fuldstændig umulig og komme til at skrue på, som følge af at karrosseriet var specielt bygget til en DKW, men sad på en Panhard.

*Auto Union/DKW 1950 type F89P. Meisterklasse.
2 cylindret på 688 cm³, 23 HK ved 4000 omdr./min.
3 trinsgearkasse. Tophastighed 100 km/t.*

Den øgede effekt på 3 HK, stammede hovedsaglig fra den ny faldstrømskarburator og det nøje afstemte udstødningssystem.

I Sachsen forløb det hele lidt anderledes, Zwickau blev besat i april 1945 af amerikanerne, som omgående standsede både Audi og Horch værkerne, deres første udnyttelse af anlæggene, var som opsamlingslejr for tilfangetagne tyske soldater, amerikanerne rømmede Zwickau igen den 5. juni og overlod byen til russerne i følge af Jalta aftalen. Den 22. juni blev alle Auto Union AG's anlæg beslaglagt, den 3. juli besigtigede en kommission fra besættelsesmagterne værkerne i Zwickau og befalede en demontering, som blev påbegyndt den 22. august og var afsluttet den 22. marts 1946, med undtagelse af Horch's reparationsafdeling i Doretheenstrasse. DKW værket i Zschopau fik samme tur, her blev hele produktionslinien til NZ 350 modellen ført til Sowjetunionen, medens værktøjerne til RT 125 i slutningen af 1945 blev afhentet af Briterne og sendt til England, hvor typen, dog spejlvendt, senere genopstod som BSA Bantam. Det ubeskadigede administrations og reservedelskompleks i Bernd Rosemeyer Strasse blev inddraget til hospital, hvad det er den dag i dag, samtidig fik gaden sit gamle navn tilbage. Demonteringens omfang androg 98 % eller ca. 3.800 maskiner og 90 % af fabriksindretningerne.

Den 30. juni 1946 blev der afholdt folkeafstemning i østzonen, hvor 77,6 % af de afgivne stemmer, stemte for at overgive alle firmaer, hvis ejere var krigs eller nazi forbrydere, til folkets ejendom. Besættelsesmagten havde i alt sat 4.738 firmaer under tvangsforvaltning, disse var igen inddelt i gruppe A (1.883) som var svært belastede

rustningsleverandører, gruppe B (ca. 2.200) var mindre belastede virksomheder, som måske skulle tilbagegives til de tidligere ejere, yderligere var der gruppe C (635) som foreløbigt forblev under Sowjet forvaltning, disse var hovedsagelig firmaer som enten var 100 % rustningsindustri, over 50 % statsejet eller at der var udenlandsk kapital involveret i dem, for eks. Opel (General Motors) og Amdi Budd, Framo (Skaft Rasmussen), også Auto Union AG hørte til denne gruppe, som under ingen omstændigheder ville blive givet tilbage til de tidligere ejere, men som senere blev overgivet til Volkseigenen Betrieben (VEB) = Folkejet Fabrikker.

I praksis foregik dette ved at Fristaten Sachsen, overtog et datterselskab af Auto Union AG, støberiet C.A. Richter i Chemnitz, som blev omdannet til Sächsische Aufbauwerke GmbH (SAW) dette nye firma overtog med virkning fra den 1. januar 1946 forvaltningen og udnyttelsen af Auto Union AG's bygninger og indretninger, men ikke det juridiske ansvar. Med virkning fra 1. juli 1946 blev firmaet SAW indlemmet i VEB og det nydannede Industriverwaltung 19 Fahrzeugbau, forkort til IFA.

Auto Union AG som gruppe C virksomhed, forblev under Sovjetisk tvangsforvaltning og arbejdede kun med en opgave, at likvidere sig selv, firmaet blev med virkning fra den 1. juli 1948 overført til folkeejendom og indlemmet i IFA. Auto Union AG som firma, blev slettet af Handelsregistret i Chemnitz den 17. august 1948. Efter IFA havde overtaget Audi og Horch værkerne Zwickau, hvor kun reparationsafdelingen var funktionsdygtig, modtog man et større antal lastvogne fra byen Berlin, til hovedrenovering og samtidig fik man ifølge Særbefaling nr. 44 fra den russiske militærforvaltning, forpligtigelsen til at reparere de i sektoren kørende Auto Union vogne, samt at holde disse forsynet med reservedele, for at klare dette fik man 99 nye maskiner og 31 gamle blev sat i stand, samtidig gik man i gang med at renovere de ødelagte bygninger og kedelanlægget, hjulene i Zwickau var igen begyndt at rulle, om end langsomt, fabrikernes omsætning fra den 1. juli til den 31. december androg 3,4 millioner RM.

IFA/DKW F8. Karrosser opmagasineret udenfor Karrosseriwerk Dresden (tidligere Gläser) inden forsendelse til VEB werk Audi i Zwickau.

Den første ordre på nye køretøjer kom i efteråret 1946 fra den Røde Hær, som bestilte 300 lastvogne, disse var baseret på den tidligere omtalte Auto Union lastvognsprototype fra før krigen, dog var nyttelasten hævet til 3 tons, til fremstillingen anvendte man for en stor dels vedkommende de tiloversblevne materialer, fra de under krigen producerede militære halvbelte køretøjer, motorerne man anvendte var, de tidligere af Wanderer licensbyggede 4,2 liters, 100 HK Maybach type HI 42. Lastvognen der fik typebetegnelsen H 3 (Horch) bar det kronede H på fronten, kom til verden under store kvaler, da man manglede alt muligt fra ikke længere eksistere underleverandører, man måtte ty til besættelsesmagten for at få fremskaffet stumperne, men den 30. juli 1947 var man dog kommet så langt, at fabrikken kunne levere de første 38 H 3'ere til den Sovjetiske militærforvaltning, modellen blev således det første efterkrigs køretøj fra det tidligere Auto Union AG.

Allerede i efteråret 1945, blev der nedsat en arbejdsgruppe (mage til Dr. Bruhns i vest), for at undersøge mulighederne for en genoptagelse af køretøjs produktionen ved Auto Union AG, henholdsvis dettes efterfølgere SAW og IFA i overvejelserne indgik DKW F8 og F9, Framo V 501, den før omtalte H 3 samt en saddeletrækker til sættevogne og en traktor type, idet følgende vil jeg kun beskæftige mig med motorcykel, person og varevogns typerne.

På Werk Audi beskæftigede man sig hovedsageligt med fremstillingen af reservedele og reparationer, men i slutningen af 1947 fik den russiske fabrikskommandant den udmærkede idé, at montere nogle få DKW F8, disse blev udstillet på forårs Messen i

Leipzig 1948. Men til at starte en regulær produktion, var der et næsten uoverstigeligt spring, problemerne var de samme som i vest, blot med modsat fortegn, i øst havde man montageværket Audi tilrådelighed, selv om det var delvist demonteret, medens det bygningsmæssige var nogenlunde intakt, derfor fik man ret tidligt flikket en brugbar montagelinie sammen, værre var det med karrosserier, værket i Spandau var på dette tidspunkt så småt begyndt, at fabrikere vare og personvogns karrosser, til renovering af ældre DKW typer, men fabrikken lå som bekendt i vest sektoren og da man samtidig begyndte den kolde krig for alvor, kunne der ikke være tale om leverancer derfra, man måtte altså finde en anden leverandør, valget faldt på det tidligere berømte karrosseri firma, Heinrich Gläser i Dresden, som i mellemtiden havde skiftet navn til VEB Karrosseriwerk Dresden (KWD) her påbegyndte man fremstillingen af det kendte kunstlæderbespændte trækarrosseri, KWD havde dog en meget begrænset kapacitet.

Det andet store problem var motorer, DKW stamværket i Zschopau var fuldstændigt demonteret og kunne ikke inden for en overskuelig tid, komme på tale som bilmotor leverandør, disse blev derfor fremstillet ved VEB Motorenwerk Chemnitz, det tidligere Bark Werke. Det tredje problem var næsten uovervindeligt, nemlig tilbehør, som for eks. til det elektriske system, styretøjsdele, kardankryds og aksler, kugle og rullelejer osv. Mange af de tidligere leverandører eksisterede ikke længere, eller lå i vest zonerne, hvor alle henvendelser om leverancer eller licensaftaler blev afslået, efter at vest magterne havde indført deres embargo politik (som russerne selv havde lagt op til, bl.a. ved kuppet i Prag og ved lukningen af vejene til Berlin), som gik på, når vi ikke vil levere og give licenser kan de ikke producere, da de ikke selv er i stand til at fremstille sådanne præcisionsdele, det kunne de nu godt, men det tog selvfølgelig lang tid at opbygge en ny tilbehørsindustri og meget af det leverede var da også af tvivlsom kvalitet, for at sige det mildt.

IFA/DKW F8, 1949/55.

I 1949 løb de første IFA/DKW F8 af båndet ved VEB werk Audi, de var næsten identiske med førkrigs udgaven, med enkelte virkelige forbedringer og nu kun i Meisterklasse udgaven, med 684 cm³ motor, at det gik trægt, kan aflæses af årets produktionstal 527 stk.

På Leipzig Messen 1948 leverede IFA en regulær bombe, da man for anden gang præsenterede F9'eren for offentligheden, nu under navnet IFA/DKW, stålkarrosseriet havde VEB werk Horch fremstillet, selve konstruktionen fra 1939 har jeg tidligere beskrevet, blot var effekten nu kun 28 HK ved 3600 omdr./min.

Det var i øvrigt fantastisk, at østtyskerne overhovedet var i stand til at bygge et så avanceret køretøj på dette tidspunkt af de hårde efterkrigsår, men lige så progressiv og avanceret konstruktionen var, lige så problematisk var fremstillingen af vognen, alene manglen på karrosseriplade som man ubetinget skulle bruge, forbød en produktion i større skala, kvaler med de udefra kommende komponenter hobede sig også op, nogle af leverandørerne i IFA sammenslutningen kunne ikke engang levere 40 % af den planlagte norm og meget af det leverede var af en så dårlig kvalitet, at det trods enhver beskrivelse, samtidig var det ikke alle medarbejdere som var lige begejstret for medejerskabet, hvad der gav sig udslag i dårlig og ligegyldig montering, knækkede og forvredne kardanaksler, revnede topstykker som følge af dårligt støbegods, samt defekte elektriske dele hørte til dagens orden, for ejerne af de første IFA/DKW F9'ere, samtidig lagde man her grunden til det dårlige ry, som øst køretøjer måtte slås med lige til muren væltede i 1990, men det skal medgives, at de også dengang blev solgt, til en konkuranceløs lav pris. Produktionen startede i slutningen af 1949 med 4 stk. I 1950 løb der hele 239 stk. af båndet i Zwickau, så det var små tal det handlede om i starten.

IFA/DKW F, 1949/53.

IFA/DKW RT 125, 1950.

I Zschopau begyndte man i 1947, så småt igen med at samle enkelte førkrigs modeller af de tilbageværende dele, udover de lavede de forskellige apparater til husholdningsbrug og reparere alle mulige tekniske ting.

I 1948, på den første Leipziger Messe efter krigen, udstillede VEB werk DKW to maskiner, det var IFA/DKW RT 125 hvor motoren var den tidligere beskrevne, her var effekten ligesom de på de sidste 1944/45 A-U/DKW RT 125/1 militærmodeller, hævet til 5 HK ved 4800 omdr./min. Derimod var rammen langt mere avanceret end den vesttyske, idet både for og baghjul var ophængt i en teleskopaffjedring, stellet var nu kun delvis en nykonstruktion, det stammede fra de små 125 cm³ fabriksmaskiner, som den Hollandske importør indsatte i 1939 ved det Internationale Six Days Trial som det år blev afholdt i Salzburg, men på disse maskiner var baghjulsaffjedringen udført efter patent Benelli (tidligere beskrevet).

Den anden maskine var en prototype, IFA/DKW L 60 en lille fiks letvægter med en luftkølet 1 cylindret motor på 60 cm³, forsynet med en horisontal ladepumpe og kardantræk samt affjedring på begge hjul. August Prüssing, den tidligere chef for DKW's væddeløbsafdeling havde konstrueret motoren på den, af russerne nyoprettede centrale konstruktionsafdeling, som havde til huse i det tidligere Bark Werke i Chemnitz, her var han tvangsanbragt. Det interessante stel, med pendulaffjedring af forhjulet og med svinggaffel bagtil, her anvendte man det gummitorsions system som fjeder/dæmper element, var udviklet i 1938 af ingeniør Rudy Albert, for Phänomen Werke Gustav Hiller AG i Zittau, til dette firmas 123 cm³ letvægter ved navn Ahoj.

IFA prototypen kom dog aldrig i produktion.

Det gjorde derimod IFA/DKW RT 125 efter den første femårsplan var blevet vedtaget i 1949, her stod man overfor de samme problemer som i Zwickau, med at skaffe rør, blik, kæder osv. Så serieproduktionen i Zschopau, kom derfor først rigtig i gang i 1950, med 445 ansatte/ejere. Trods store leverance vanskeligheder, for eks. blev kæder rygsækvis slæbt over sektorgrænsen fra vestzonen, kom man dog op på et produktionstal af 1.686 stk. det første år.

IFA/DKW L 60, 1947/48.

Motorkonstruktør: August Prüssing.

Stelkonstruktør: Rudy Albert.

Jørgen Skafte Rasmussens Framo Werke blev også beslaglagt af russerne og genopstartet i 1945, fabrikken blev i 1946 indlemmet i VEB med det officielle navn IFA Kraftfahrzeugwerk Framo Hainichen/Sachsen. I starten fremstillede man husholdningsartikler, træk og sidevogne, senere i 1946 påbegyndtes også en produktion af reservedele til forskellige biltyper, indtil fabrikken i 1949 genoptog fremstillingen af varevogne, først IFA Framo V 501/2 som var fuldstændig identisk med den tidligere beskrevne førkrigs type, der blev kun fremstillet 65 stk. af denne model, som i 1950 blev afløst af type 501? Denne var forsynet med den samme længdeskyllede, 2 cylindrede motor, men effekten var hævet til 17 HK v. 3400 Omdr/min. Samtidig blev akselafstanden kortet 300mm. ned, til 2700 mm og ladstørrelsen fik mere normale mål 2000 + 1500 mm (tidligere 2500 + 1500), lasteevnen sank med 20 kg. til 750 kg. Typen blev produceret i 1.300 eksemplarer frem til 1952. VEB werk Audi optog også produktionen af IFA/DKW F8 i varevogns udgaven i 1950, trækarrusserier i denne type svarede i udseende fuldstændigt til det, som Auto Union GmbH tidligere leverede fra Spandau værket til kunder med førkrigs vogne.

IFA F8 Kombi, 1950/55.
Produktionssted: VEB werk Audi, Zwickau.
Karosseriproducent: VEB Karosseriwerk Meerane.

Auto Union/DKW F89L.
Schnellaster chassis.
Produktionssted: Ingolstadt.

Auto Union/DKW F10, 1949/50.
Produktionssted: Ingolstadt.
Karosseriproducent: Karl Baur/Stuttgart.

8. Del

DKW
Auto Union GmbH
Tager for alvor fat.

DKW F89P, 1951/53.
4 personers Karmann Cabriolet

I august 1950 begyndte seriefremstillingen af den nye Meisterklasse DKW F89P på fabrikken i Düsseldorf, hvor man samtidig samlede hele den centrale forvaltning af Auto Union GmbH i et nyopført Administrationskompleks og allerede ved årsskifter 1950/51 kunne DKW fejre, at personvogn nr. 1.000 efter krigen, en Meisterklasse Sedan, løb af samlebåndet og at de 4.000 beskæftigede på værkerne i Ingolstadt dette år havde fremstillet 24.606 RT 125 motorcykler og dertil 6.800 Schnellaster varevogne, så DKW var som fugl Phønix af asken genopstået.

DKW RT 125 som i 1950 fik forhjulet ophængt i en teleskopforgaffel, erobrede fra starten pladsen som den suverænt mest solgte maskine i klassen i sit hjemland og lidt senere også her i Danmark, en plads DKW holdt, til Auto Union indstillede produktionen i 1957. Hovedårsagen hertil var selvfølgelig Hermann Webers konstruktive columbusæg, men også det meget høje kvalitetsniveau folkene i Ingolstadt, fra starten lagde for dagen i produktet og da Auto Union samtidig byggede den nye motorcykelfabrik, fik man et meget moderne og rationelt produktionsanlæg, alt sammen bevirkede at maskinerne var enkle, pålidelige og så robuste, at de bogstavelig talt ikke var til at splitte ad, trods den for klassen høje effekt samtidig med man holdt et fornemt finish niveau og kunne fremstille maskinerne til en konkuranceløs lav pris, alt sammen noget efterkrigstidens mere eller mindre forarmede motorcyklister forstod at sætte pris på.

I 1950 dækkede DKW 18,1 % af det totale indregistreringstal for nye 125 cm³ maskiner i Vesttyskland, en andel som i 1951 steg til 28,4 %, i 1952 til 36,3 % for i juni måned 1953 at toppe med 43,8 %, her skal man også holde sig for øje, at i efterkrigstidens Tyskland var der et utal af fabrikater, så udbudet af modeller, specielt i 125 cm³ klassen var enormt, så på den baggrund kunne man hos Auto Union være stolt over, at næsten hver anden maskine på dette marked, var en DKW RT 125, derfor er det en gåde, i hvert fald for mig, at DKW ikke fulgte med udviklingen inden for stelkonstruktionerne op, i mine øjne sakkede man længere og længere bagud og Webers motor havde allerede på

et tidligt tidspunkt af halvtresserne fortjent et ordentligt svingstel, i stedet for de halve løsninger Auto Union diskede op med.

Billede af nr. 1.000 DKW bil.

DKW RT 250 H.

Model: Standard. Byggeår: 1951/52.

Slagvolum: 244 cm³.

Effekt: 11 HK.

Gearkasse: 3 trins, senere også 4 trins.

I foråret 1951 udvider DKW motorcyklepaletten, først med RT 200 hvis nye 191 cm³ motor havde en boring på 62 mm og en slaglængde på 64 mm, effekten var 8,5 HK og den var forsynet med en tretrinsgearkasse samt en ramme med stift bagatel, alt i alt en bund solid konstruktion uden de store opsigtsvækkende herresving. Hen på efteråret præsenterede DKW sin første efterkrigs kvartiliter maskine RT 250 som også fulgte Webers recept, hvad motorkonstruktionen angik, med en boring på 70 mm, en slaglængde på 64 mm, der gav en slagvolum på 244 cm³, denne var også 3 gears og som noget nyt var baghjulet ophængt i en teleskopaffjedring og bagkæden var indkapslet, endvidere var begge hjul forsynet med semifuldnavsbremsere af typen simplex. Stellet til de to nye modeller var udført så kraftigt, at kunderne kunne monterer en let sidevogn på dem, noget som var meget udbredt i halvtresserne, vore dages unge mennesker ville nok korse sig, vis de blev sendt over Alperne på sådan en ekvipage, med en effekt på henholdsvis 8,5 og 11 HK, men det gjorde man gladelig dengang, for var pengene små og få, så var rejselysten og tålmodigheden til gengæld stor, det sjoveste eksempel jeg har mødt i den retning, var på familiens sommerferietur i 1952, som det år gik til Østrig i mine forældres DKW F7 fra 1938, hvor vi under passagen af Turracher Höhe (1783 m stigning 23 %) med senior ved rattet, kom op bag en lille 125 cm³ Hoffmann/Vespa scooter med sidevogn, "på stolen" sad en kæmpe Germaner og i "båden" sad hans ikke mindre voluminøse ægteviv, han kørte i første gear og med gashåndtaget i bund, så den lille totaktsmotor skreg sin diskante klagesang ud over de stille bjerge, medens den troligt slæbte sin overvægtige bryde opad den stejle snoede bjergvej med et tempo på 10 til 15 km/t. Senior bandede stygt over, han ikke kunne komme udenom dette mærkværdige optog, medens han endnu havde fart på F 7'eren, han måtte ned i første gear og så var det på grund af stigningen svært, at få så mange omdrejninger på den tocylindrede, at han igen kunne komme i andet gear, DKW'en var jo sandt at sige heller ikke nogen "Bergrenner" men over kom vi da, det gjorde Vespa'en da for resten også.

Alt i alt var de to nye DKW typer uden de helt sindsoprivende nye detaljer, men et par bund solide arbejdsheste, fremstillet med lang levetid for øje, hvad de også senere, til fulde beviste, men de hørte afgjort til den kategori af motorcykler, som tyskerne selv betegner som Westerwald motorräder, i min egen terminologi går de under navnet "Husmandsmodellerne" uden i øvrigt, at ville genere dette brave erhverv. Årets produktionsresultat på motorsiden var opmuntrende for Auto Union med 30.533 stk. RT 125, 12.555 stk. RT 200 og 58 stk. af den nye type RT 250 H, i alt et styktal på 43.146 maskiner, immervæk en stigning på knap 75 % i forhold til det foregående år.

I Danmark var Handelsministeriet i 1952/53 begyndt gradvis at åbne for motorcykel importen, således at der efterhånden løb en lind strøm af indkøbstilladelser herfra, til især bygningshåndværkere og andre med lange afstande til skiftende arbejdspladser, i slutningen af 1953 blev importen givet helt fri, dog med den tilføjelse, at nu skulle der

betales en Dollarpræmie oven i den hidtidige registreringsafgift, dette blev begyndelsen til det "Wild West" afgiftssystem vi slås med den dag i dag.

Generalrepræsentanten for Auto Union i Danmark, firmaet Bohnstedt Petersen stod godt rustet til dette salgsboom på motorcykler, firmaet som jo oprindeligt var et motorcykel importfirma, før krigen generalagent for mærker som Norton, AJS og Matchless plus tidligere, også et par amerikanske fabrikater, men ikke DKW, som stadig blev importeret af Skaft Rasmussens gamle importfirma Asra i Rosenørnsallé, DKW var ikke før anden verdenskrig det helt store nummer herhjemme.

De oversøiske mærker mistede Bohnstedt Petersen ved krigens ophør, formodentlig fordi han under krigen havde haft en anden mening end befolkningsflertallet havde efter krigen. Men som den købmand han var, skaffede han sig hurtigt nogle andre og nok så salgsbare agenturer, på motorcykelområdet importerede firmaet nu også DKW, som var det salgsmæssige slagnummer, de meget smukke og fint forarbejdede vesttyske Horex firetaktsmaskiner, som var opbygget efter de bedste engelske konstruktionsprincipper, blot i olietæt udførsel, meget fine cykler, et andet vesttysk mærke var Heinkel, som havde en fortid som flyproducent, men som efter krigen slog sig på fabrikation af lette køretøjer og fremstilling af motorer til andre fabrikater, bl.a. den tre cylindrede til Saab. Bohnstedt Petersen importerede først en scooter, Heinkel Tourist med en 150 cm³ firetaktsmotor, senere de kendte kabinescootere og til sidst en knallert ved navn Perle som var forsynet med et smukt og meget avanceret stel, støbt i aluminium, endvidere importerede man fra vesttyskland konfektionsmaskinerne fra Göricke med Sachs og ILO motorer og fra England, et sideventilet ådsel ved navn Indian Brave, som i øvrigt ikke havde noget, at gøre med det berømte amerikanske mærke, udover at have en ejer af samme navn, Brockhouse Engineering Ltd. Den cykel var et bevis på, at man kunne sælge alt på dette tidspunkt, blot det var forsynet med to hjul og gav nogle knald fra sig, engang imellem. Endelig repræsenterede Bohnstedt Petersen de østtyske mærker AWO, den senere Simpson, samt EMW og IFA, godt nok under navnet Baltic Motor Import hvis jeg ikke husker helt galt, men adressen var Sundkrogsgade 13.

Hvor spændt forholdet mellem øst og vest fabrikkerne var, overværede jeg selv som læredreng i Sundkrogsgade, da Auto-Union/DKW's motorcykel fabrikshold, med min senere ven Siegfried Wünsche i spidsen, på vej hjem efter sejren i Skåneloppet i Sverige besøgte Sundkrogsgade, blev alt hvad der stod IFA på, stuvet sammen og låst inde, så intet kunne støde de vesttyske øjne under rundvisningen, holdet var i øvrigt kørende i den længste Schnelllaster jeg nogensinde har set (ca. forlænget med 1 meter) og den var læsset til randen med racermaskiner, værktøj og andet grej, plus 3 mekanikere, det har edermame været en sej affære, at få den ekvipage over Kasseller Berge på hjemturen.

Den gamle Bohnstedt Petersen var forretningsmæssig en snu herre, som absolut ikke overså reklame værdien ved deltagelse i motorsporten, han fik derfor en fabrikstunet RT 125 til Danmark fra Ingolstadt og parkerede et af datidens kendte motorsportsnavne i sadlen på den, Erhardt Fisker som også kørte Speedway eller som det dengang hed Jordbaneløb, en disciplin han nu ikke var specielt fremragende til, men det var han til gengæld i den få år tidligere oprettede Letvægtklasse hvor han var en af pionérene, som han også sidst i halvtresserne var drivfjederen, da Roadracing sporten for alvor kom i gang herhjemme.

For selv om han var lang, var han også smal og han passede som hånd i handske til sin berømte lille røde 125 cm³ dobbeltstempelede Puch som han vandt en mængde løb på, i hård konkurrence med ryttere som Henrik Wosny, Leif Beck på den franske Motobecane og hvad de nu alle sammen hed og kørte på dengang. Skiftet til Bohnstedts lille DKW gjorde ham suveræn i letvægtsløbene og det smittede afgjort af på salget, når kunder så Fisker vinde på en maskine mage til deres egen, i hvert fald set udefra.

Automobilproduktionen i Düsseldorf var også for alvor kommet i sving, med et årsresultat på 15.000 enheder, deraf et antal meget smukke Cabrioletter, fremstillet i

samarbejde med førkrigs partneren, karrosserifirmaet Karmann i Osnabrück samt et mindre antal billedskønne 2 personers Coupéer fra karrosserifirmaet Hebmüller og ikke at forglemme den nye stationcar, som fik typebetegnelsen F89U (Universal) som var forsynet med et træ/stål karrosseri, såkaldt Bindingsværk som dengang var meget yndede og tydeligt inspireret af den amerikanske karrosseri mode, som på andre punkter allerede på det tidspunkt havde antaget helt groteske former, gudskelov var folkene i konstruktionsafdelingen hos Auto Union så meget teknikere og samtidig så stærke overfor salgsfolkene, at de ikke røg i den grøft, med elastikaffjedring uden ordentlige støddæmpere og karrosserier med en overflod af gesvejsninger og overflødige krummelurer, sovset godt ind i chrom, som så mange andre europæiske mærker havnede i, nogle endda med meget stor salgssucces til følge (GM og Ford bl.a.).

DKW F89P, 1952/53.

Snit af den i teksten omtalte nye firetrins gearkasse.

DKW RT 250 H, 1951.

Snit af den nye kortslagede baghjuls teleskopaffjedring og den nu fuldt indkapslede bagsæde.

DKW RT 125. Detaljer af de nye 1950 modeller.

T.v. Snit af den nye teleskopforgaffel og herover baghjulsmonteringen, som var udført som på en normal trædecykel, modsat Zschopauer originalen og de første rammer, som var fremstillet ved motorcykelfirmaet Hoffmann i Lintorf.

DKW F89P Coupé.

Karrosseri: Hebmüller.

Byggeår: 1951.

Denne leflen for publikums dårlige smag og manglende sans for køreteknisk kvalitet, som var inspireret af Onkel Sam fortsatte op gennem halvtresserne, tresserne og halvfjerdsene, hvor det begyndte at ebbe ud, i firserne begyndte det at være en sjældenhed at møde en bil med decideret dårlige køreegenskaber, i halvtresserne var det nærmest reglen, med en halv snes undtagelser, deriblandt DKW som mente deres kunder havde krav på at sidde komfortabelt i velpolstrede og velformede stofbetrukne sæder og ikke som mange konkuranter, langbænke betrukket med plastic, et materiale som var billigt og slidstærkt og relativt pænt at se på, men komplet uanvendeligt til formålet, af flere nok så bekendte årsager.

DKW holdt sig på den smalle sti med sit enkle funktionelle design uden svinkeærender, sin gode kvalitet og fine køreegenskaber som bevirkede, at kunderne fik et utroligt velkørende og fornuftigt køretøj, hvor den eneste alvorlige anke var den effektmæssige forholdsvis svage 2 cylindrede motor til det noget tungere stålkarrosseri.

Det var nu ikke kun vægten som var steget, det var prisen så sandelig også, væk var førkrigstidens billige hvermands DKW, den nye Meisterklasse var simpelthen rykket op i den dyre ende af mellemklassen, medens DKW's plads i den billige bil kategori, var overtaget af en helt ny type meget små biler, som skød frem efter krigen, især blev Carl F. Borgwards små Lloyd vogne (Pygmæambulancer) meget udbredt, også her i landet, disse små Lloyd'er var tydeligt DKW inspireret, med et karrosseri af træ og krydsfiner bespændt med kunstlæder, ganske som Zwickau'er vognene før og efter krigen (IFA

F8), på de første Lloyd'er var selv forskærme og motorhjelms udført efter denne metode. Et kuriosum til Lloyd'ens fremfærd i Danmark er, at Carl F. Borgwards Generalagent i Danmark på det tidspunkt var et firma ved navn Erla som lå på Gammel Køgevej i Valby, dette firma var grundlagt af Henry Erling, som udover at være en kendt motorcykelkører og hastighedsrekordholder (over 190 km/t.) i trediveerne, også var driftleder hos Bohnstedt Petersen og i DKW sammenhæng er jeg stødt på hans navn i forbindelse med Skaft Rasmussens danske firma Asra A/S. hvor Henry Erlind sidder i bestyrelsen, da firmaet opløses i 1948. Henry Erlind dør i 1949 under en forretningsrejse i Tyskland, men det af ham grundlagte firma eksisterer stadig, det er Toyota Danmark.

DKW F89U (Universal).

Byggeår: 1952/53.

DKW RT 250/2.

Model: (D) Luksus 1

(DK) Monaco de Luxe.

Byggeår: 1953/54. Slagvolumer: 244 cm³.

Effekt: 12 HK.

Gearkasse: 4 trins.

Dette med prisen blev DKW's akilleshæl i hele efterkrigstiden, som Redaktøren af Skandinavisk Motor Journal Mogens H. Damkier meget rammene udtrykte det i en prøvekørsel! Publikum har intet imod at DKW'en er rykket en klasse op, men at den koster mere end 5.000 kr. (for det kostede den før krigen) havde man svært ved at acceptere. DKW F89P Sedan kostede i 1951 11.650 kr. på indkøbstilladelse, i 1952 var den steget til 12.985 kr. alt inkl. Medens en VW type 11 A (usynkroniseret gearkasse og mekaniske bremses) kostede 10.225 kr. prisen på en Skoda Sedan vil nok overraske nogen i dag, den var på 14.360 kr. (hvabehar).

F89P var stort set uændret i produktion til slutningen af 1952 hvor der kom flere nyheder, det mest i øjenfaldene var det nye og væsentlig kønnere kølergitter samt en dobbelt så stor bagrude, som gav vognen et endnu elegantere udseende en tidligere, de største nyheder var nu at finde under motorhjelmen, især drivaggregatet havde undergået store forandringer, først og fremmest fik den en splinterny 4 trins gearkasse med enkeltpladet tørkobling, i stedet for den hidtil anvendte vådkobling, som stammede tilbage fra førkrigs konstruktionerne. Selve motoren var næsten uændret og havde samme effekt, 23 HK med den nye gearkasse blev vognens accelerationsegenskaber forbedret, men nogen Sprinter blev den nu ikke, selv om det kun var et spørgsmål om tid, før den blev det. DKW Schnellasteren fik sig samtidigt en alvorlig ansigtsløftning og fremstod nu med typebetegnelsen F30. Sporvidden blev øget en anelse og den fik udvendige skærme, det blev den afgjort kønnere af, hvis man kan sige sådan om en Schnellaster, under hjelmen var der sket ting og sager, idet både motor og gearkasse var hevet ud og erstattet med et helt nykonstrueret drivværk, den 2 cylindrede motor var anbragt på langs i chassiset, stadig foran forakslen og trak bagud via en enkeltpladet tørkobling til en 4 trins gearkasse som var betjent med et ratgear, motoren var forsynet med en normal selvstarter og dynamo, batteritændingen foregik med en almindelig strømfordeler, alle 3 dele leveret af Robert Bosch i Stuttgart. Maskinen havde en boring på 78 mm, slaglængden 83 mm og slagvolumen var på 792 cm³. Effekten var 30 HK ved 3800 omdr./min og tophastigheden var hævet til 85 km/t. fuldt lastet (800 kg).

Typen er udover den i dag er meget sjælden (der findes et enkelt eksemplar i Danmark)

uhyre interessant ved at være den første forhjulstrukne DKW som nåede udover prototypestadiet og som gik i serieproduktion, selvom den fik en meget kort levetid, siden Jørgen Skafte Rasmussen i 1930 gav anvisning på hvordan den kage skulle skæres, alt andet har stort set kun været forbedringer på grundkonstruktionen, uanset hvordan man så har vendt og drejet motoren i chassiset.

9. Del

DKW Den trecylindrede Æra

Snit i den 3 cylindrede DKW Motor.

I marts 1953 afholdt Tyskland den 36. Internationale Automobil Udstilling i Frankfurt am Main, her præsenterede Auto Union den længe ventede nye DKW Sonderklasse 3=6 med typebetegnelsen F91 som blev stamfader til DKW's senere tre cylindrede generation af biler.

Chassis, Sedan karrosseriet og øvrige undervogn var fuldstændig identisk med Meisterklasse F89, F91 var udstillet i 4 varianter, de to kendte Karmann Cabriolet'er hvoraf den 2 personers Sports Cabriolet debuterede som den første DKW type forsynet med blinklys i stedet for afviservinger, som fortsat blev anvendt på de øvrige modeller, den tredje udgave var en ny 4/5 personers vogntype Panorama Luksus Coupé med tredelt bagrude i vognens fulde brede og med fuldt nedrullelige sideruder, et meget smukt karrosseri som vakte berettiget opsigt på udstillingen, med sine bløde linier og store glasareal, senere på året i september kom der endnu en udgave, F91U (Universal) stationcar med karrosseri helt i stål.

DKW 3=6 billede af forskellige biler.

Motor og transmission på den nye F91 adskilte sig i konstruktion, væsentligt fra prototypen F9 fra 1939, hvoraf et eksemplar, som tidligere nævnt, var slæbt med til vesttyskland og de senere i østtyskland producerede IFA F9, selv om grundprincippet var bibeholdt. Den nye motor som fik den interne typebetegnelse AU 900/1 var en 3 cylindret vendeskyllt totakts rækkemotor, med en boring på 71 mm og en slaglængde på 76 mm som gav et slagvolumen på 896 cm³. Med et kompressionsforhold på 6,5:1 udviklede motoren en effekt på 34 HK ved 4000 omdr./min og et drejningsmoment på 7 kgm. ved 2000 omdr./min. Letmetaltopstykket var udelt, med ventilatorakslens tunnel, anbragt i venstre side og med tændrørene centralt placeret i forbrændingskamrene. Tændingssystemet af fabrikatet Bosch var anbragt i et letmetalhus foran på krumtaphuset, 3 sæt afbrydere (kniksere) betjent af en knast, monteret i forlængelse af krumtappen, fordelte strømmen til 3 separate tændspoler anbragt på motorrummets væg. En pneumatisk membranpumpe drevet af trykvariationerne i det forreste krumtaphus, befordrede brændstoffet fra en i bagagerummet anbragt 30 liters tank, til en 40 mm. Solex faldstrømskarburator. Effekten overførtes via en enkeltpladet F & S tørkobling til en 3 trins ZF gearkasse, som i konstruktion også adskilte sig væsentligt fra den oprindelige i F9 prototypen, ved at være forsynet med Porsche spærresynkromesh i alle 3 gear, samtidig var det spærbare friløb anbragt på højgearsakslens i stedet for bagpå gearkassen, endelig forlod DKW med F91 de hidtil anvendte gummikardanled ved gearkassen og gik over til et system hvor kardanakslernes ene spadeformede ende var

indskudt mellem to halvmåneformet glidenoter, med denne enkle konstruktion opnåede man, at kunne centrere den enkelte kardanaksel optimalt og samtidig optage kardanakslernes uundgåelige længde forskydning under affjedringsbevægelserne, oven i hatten kom så, at denne konstruktion vidste sig at være umanerlig robust og pålidelig, gearskiftet foregik ved et præcist virkende ratgear med meget korte skiftebevægelser.

I november 1953 fik alle modellerne en 4 trinsgearkasse med synkronisering af de tre højeste trin, denne gearkasse var utroligt fint afstemt til den kvikke motor, kunden kunne i en periode selv vælge alt efter temperament og tegnebog, mellem tre og firegear, sidst nævnte mod en merpris på "kun" 300 kr. her i Danmark, her vil jeg lige bemærke, at en godt betalt bygningshåndværkers apanage på dette tidspunkt ikke androg 300 kr. pr. uge.

Med det nye 3 cylindrede drivaggregat fik DKW endelig en motor, der kunne honorere den fine undervogn. Auto Union havde med DKW F91 Sonderklasse simpelthen skabt efterkrigstidens mest epokegørende DKW.

Vel fremstillede Auto Union senere kønnere modeller med bedre plads, mere komfortable med bedre varmeanlæg, bedre vejbeliggenhed, bedre accelerationsformåen og højere tophastigheder. Men ingen af dem satte som F91, en helt ny standard for sin klasse, med sin topfart på 130 km/t. som også var marchfart, rendte den suverænt fra alle andre 1 liters vogne og fra de fleste i 1,6 liters klasse og var vejen snoet skulle der mere end en almindelig sportsvogn til, bare for at følge med, det klarede 3=6'eren uden at føreren behøvede at være kamikazepilot, det bedste bevis på typens formåen kom da vognen i slutningen af 1953 blev homologiseret som standardvogn af FIA.

DKW kvitterede ved at afhente Europamesterskabet i rally to år i træk, i 1954 ved Schlüter/Eibermann og Meier/Luba i 1955. At den lille 3=6'er var en frygtet modstander hvor den kom til start i baneløb understreges af, at typen vandt ikke mindre end 19 nationale mesterskaber i Europa, Nord og Sydamerika, i Østen samt i Afrika, herhjemme ved Mogens Skarring i 1955 og 1956 ved DKW forhandleren Walter Greulich, den bedste DKW kører Danmark har fostret, i 1954 blev DM løbet kørt på Amager Travbane, hvor en efteranmeldt DKW kørt af Robert Olsen førte med en hel langside, indtil opløbssvinget, hvor motoren satte sig eftertrykkeligt, årsagen var nem at konstatere, for vognen var fabriksny og køreren havde kun nået, at køre 400 km med den natten forinden. Nu blev det i stedet en anden totakter der blev mester, nemlig Walter Krohn i en Goliath.

Samtidig med den nye Sonderklasse's fremkomst, kom Fiat med en helt ny 1100 model som, skønt vidt forskellig i konstruktion, også var lynhurtig og med fremragende køreegenskaber og i Frankrig lavede Panhard den lille forhjulstrukne Dyna med 2 cylindret firetakts motor og med en udstrakt anvendelse af letmetal, selv karrosseriet var fremstillet i aluminium, så den var let og med god vejbeliggenhed. Disse tre vogntyper udgjorde faktisk datidens GTI klasse, store ord godt nok, men de skilte sig markant ud fra den store hob ved deres livlighed, som ikke var skabt ved som nu, at lægge dobbelt så store motorer i dem, som vognstørrelsen krævede, men ved minutøst afstemt teknik.

Billede ingen tekst.

Fiat'en havde kun en ulempe, den rustede uhyggeligt hurtigt og Panhard som var en sjælden fugl på vore breddegrader led af franskmændenes uheldbedelige hang til at underdimensionere alt, i den mekaniske elegances navn og dette gjaldt efter sigende, især gearkasserne som skulle behandles med udsøgt nænsomhed, hvis ikke køreren ville have spredt indmaden ud over hele kørebanen.

DKW Sonderklasse var derimod konstrueret og fremstillet efter de gamle germanske dyder, grundighed og soliditet, der var absolut ikke sprunget over vor gæret var lavest, karrosseri kvaliteten på F89 / F91, både i materialer og forarbejdning lå på et meget højt

stade, det samme må siges om den indvendige aptering, godt håndværk, som de senere modeller aldrig kom på højde med. Mekanisk var F91 også utrolig robust og ufølsom over for selv meget hård behandling, hvad jeg selv kan bevidne, da familiens nye Sonderklasse måtte stå model til min, dengang 19 årige entusiasme for hurtig kurvekørsel, som under tiden udartede i direkte brutal behandling af mekanikken vis det kneb, ikke en gang svigtede den og da den efter 4 år og 120.000 km blev skiftet ud til fordel for en F93, havde hverken motor eller gearkasse været åbnet, der havde kun været normal vedligeholdelse, kabler, dæk, bremser etc.

Fra min tid hos Bohnstedt ved jeg, at firmaet på det tidspunkt havde procentvis færre garantireparationer på DKW end på Mercedes Benz det siger ikke så lidt om standarden dengang. Stærkt medvirkende til vognens langbenethed var afgjort karrosseriets lave luftmodstandskoefficient på 0,34 Cw, til sammenligning kan jeg nævne, at Saab 9000 årgang 1988 låg på nøjagtig samme værdi, hvad der nok vil overraske nogen, især når man betænker, at der reelt ligger godt 40 års udvikling imellem disse to konstruktioner (F9 1939) lidt beskæmmende for det svenske firma, som i fyrrene lagde så flot ud, med de meget strømningsgunstige Saab 92 modeller.

DKW F89/91 fortsatte parallelt i produktion til april 1954, hvor Auto Union standsede fremstillingen af den legendariske Meisterklasse som da var bygget i 20 år og efter krigen i 59.475 eksemplarer, medvirkende var prisen som i Danmark pr. 30. januar 1954 var, på indkøbstilladelse 11.950 kr. for Meisterklasse og 12.625 kr. for Sonderklasse de tilsvarende priser på den nyindført Dolllarpræmiering var henholdsvis 15.832 kr. og 16.472 kr. Merprisen på knap 700 kr. for den 3 cylindrede kunne ikke forskrække eventuelle kunder, der var jo væsentlig mere liv i kludene i Sonderklasse og da brændstofforbruget var nogenlunde det samme, var der såmænd ikke så meget, at betænke sig på for kunderne.

I juli 1954 fik F91 (Limousine) det samme karrosseri som Panorama Coupé dog med faste midtersprosser og uden nedrullelige bagerste sideruder, indvendigt forlod man det tidligere meget smukke instrumentbord af presset træ, det nye var presset op i stålplade med kasketskygge over urene, så man undgik de irriterende reflekser i frontruden ved nat kørsel, endelig blev gearskifte mekanismen under rattet indkapslet i en plastikkåbe og startknappen blev flyttet fra tændingslåsen op på instrumentpanelet.

Det velordnede og let tilgængelige motorrum i den nye DKW F91 (Sonderklasse) med tilnavnet 3=6 som Dr. Carl Hahn fandt på, ved et bestyrelsesmøde i 1939.

DKW RT 175/200/1. Den nye baghjulsaffjedring og bremse.

På den anden IFMA motorcykeludstilling efter krigen, som blev afholdt i oktober 1953 i Frankfurt am Main, præsenterede Auto Union tre helt nye modeller, DKW RT 175, RT 200/2 og RT 350, de to første typer var fuldstændig identiske i opbygning med undtagelse af cylinderen, motorerne var luftkølede, 1 cylindrede vendeskyllt totaktere på 174 cm³ (197 cm³) i parentes RT 200/2. Med en boring på 62 mm (66 mm) og en slaglængde på 58 mm. Kompressionsforhold 6,1:1 (6,3:1) Karburatorerne var af fabrikatet Bing forsynet med luftfilter og indsugningsdæmper. DKW Batteritændning og lysanlæg på 6 Volt 45/60 Watt.

Effekten var på 9,6 HK (11 HK) ved 5000 omdr./min. Maskinerne var forsynet med 4 trins gearkasser og bagkæden var støvtæt indkapslet. Stellet havde en væsentligt lavere byggehøjde end den tidligere RT 200H, for og baghjul var ophængt i en teleskopaffjedring og monteret med ægte letmetal fuldnavsbremser med een på og een medløbene bremsebakke, dækstørrelsen var 300 + 18". De nye DKW RT 175/RT 200/2 var små velproportionerede og elegante maskiner, der som følge af de nykonstruerede

indsugningsdæmpere og lange slanke lyddæmpere, også meget tyste, lydniveauet lå så lavt som 80 Phon. Da kvalitet og finish stadig var fremragende var det intet under, at de her i Danmark hurtigt blev de mest eftertragtede maskiner i 200 cm³ klassen.

Den tredje nye type var RT 350, som signaliserede, at DKW var på vej ind i de større klasser, motoren var en luftkølet 2 cylindret totakter med en boring på 62 mm og en slaglængde på 58 mm. Kompressionsforholdt 6,1/6,3:1. Effekten var 18 HK ved 5000 omdr./min. som gav en tophastighed på 120 km/t. Egenvægten var 162 kg. Bremserne var fuldnavs aluminium med en diameter på 180 mm på forhjulet og 160 mm på baghjulet og begge med en påløbende bremsesko, dækstørrelsen var 325 + 19" på forhjulet og 350 + 19" på baghjulet. Stellet var opbygget efter samme opskrift som de øvrige DKW modeller, så der var ikke noget at falde på halen over, især når man betænker, hvad mange af de andre tyske fabrikker diskede op med, af avancerede nyheder i de år, dette har nok også været hovedårsagen til, at Auto Union ikke satte modellen i produktion, men tog den med hjem til Ingolstadt igen for, at Nikolaus Dörner og Herbert Kirchberg kunne få yderligere lejlighed til at "dividere" på sagen, der blev kun fremstillet 4 af slagsen.

Min senere meget gode ven Siegfried Wünsche som dengang var kaptajn på DKW's motorcykelfabrikshold, fortalte mig mange år senere, at han var på Nürburgring for at teste den nye 2 cylindrede RT 350 for konstruktionsafdelingen, det var en fantastisk motor de havde konstrueret, erindrede han, en motor som var totalt vibrationsfri og gik virkeligt godt, men firmaet gjorde nok det rigtige ved ikke at sende den på markedet med et stel, som ikke længere var helt up to date.

På de øvrige DKW modeller var der små detail forbedringer, bl.a. fik RT 250/2 en ny teleskopforgaffel hvor de underste føringsrør var forkromet og gummibælgen anbragt lige under den underste gaffelbro, på udstillingen viste Auto Union i samarbejde med den kendte tyske sidevognsfabrikant Binder, en speciel DKW sidevogn med en karosse, formet som en kopi af DKW's personvogne.

Batteritændings og lysanlæg på alle DKW motorcykler, også senere modeller var i modsætning til bilerne efter F89 typen, som anvendte fremmede fabrikater (Bosch, Noris og Hella) af DKW's eget fabrikat fremstillet på det tidligere karrosseriværk i Berlin/Spandau, som efter krigen blev omstillet til elektroværk og senere til fremstilling af bil og motorcykel gearkasser.

DKW RT 350, 1953/54.

Der blev fremstillet 4 stk. af denne prototype.

IFA F9, 1954/56 blev i modsætning til DKW F91 også bygget i den her, viste Cabriocoach udgave hos EMW i Eisenach.

I 1953 flyttede østtyskerne produktionen af IFA F9 fra det tidligere Audi værk i Zwickau, til den gamle BMW automobilfabrik i Eisenach i Thüringen, hvor man samtidig stoppede fremstillingen af EMW bilerne, den første IFA F9 fra det nye hjemsted fik den interne typebetegnelse EMW 309/1, altså en videre førelse af BMW's gamle nummerering, fremkom med en del ændringer i forhold til Zwickau'er udgaven. Udvendig bemærkede man især den buede gennemgående frontrude, som var en noget fiksere løsning, end den Düsseldorferne diskede op med på F89/91, bagrudens areal var også væsentlig forøget, dog ikke så meget som på den vesttyske Standard Limousine.

Mekaniske ændringer var der også at finde på den nye IFA F9, først og fremmest et nyt topstykke, stadig i letmetal, men nu udelt og med tændrørene placeret centralt i forbrændingskamrene, brændstoftanken som nu rummede 40 liter, var flyttet ned under vognen og anbragt lige bag bagakslen, den nu nødvendige benzinpumpe var udført og anbragt som beskrevet ved DKW F91. Effekten var øget med 2 HK til 30 HK ved 3600

omdr./min. Maksimalt 32 HK ved 4300 omdr./min. Det maksimale drejningsmoment var 7,5 kgm. ved 2500 omdr./min. Og sluttelig blev modellen udrustet med ratgear.

Fra 1953 til 1956, hvor den blev afløst af Wartburg blev IFA F9 fremstillet i ca. 28.000 eksemplarer i Eisenach, hvortil kom de 1.880 vogne fra værket i Zwickau, som den danske importør Bohnstedt Petersen formodentligt aftog hovedparten af, i en byttehandel med bl.a. nedfaldsfrugt, en meget stor del af disse vogne blev reeksporteret til bl.a. Finland og Sverige.

Automobil Werk Zwickau (AWZ) som fabrikken nu hed, fortsatte produktionen af IFA F8 frem til 1955 hvor den blev afløst af AWZ P 70, F8'eren var da fremstillet i 26.267 eksemplarer i DDR.

Den nye AWZ P 70 type Zwickau var lidt klodset i sin fremtoning, men bød på væsentlig bedre indvendige pladsforhold en forgænger, karrosseriet var bygget over en træribbekonstruktion, fremstillet af Karrosseri Werk Meerane og beklædt med PVC (Duroplast) karrosseri, dette skaffede AWZ P 70 en sikker plads i automobil historien, ved at være den første af slagsen, som kom i seriefabrikation. Forhistorien til vognen var, at man tidligt i DDR som andre steder, fandt ud af, at skulle man op på virkelig masseproduktion så skulle der en helt anden og langt mere rationel fremstillingsmetode til, end den hidtidig anvendte, med kunstlæderbespændt trækarrosseri, som var langsommelig samt meget plads og personale krævende, det nemmeste var selvfølgelig at gå over til stålkarrosseri, men stål var i DDR, som i hele østblokken en mangelvare på grund af vestens embargo politik, så østtyskerne var simpelthen pisket til at finde andre udveje. Førkrigsforsøgene med kunststof blev derfor genoptaget i 1951, forsøgskollitivet som det nu hed på de kanter, løb ind i et hav af genvordigheder, både af materiale og værktøjsmæssig karakter, som det her vil føre for langt at komme ind på, men i 1953 var man dog kommet så langt, at leverancerne af det nye kunststof, som der lå over 30 internationale patenter bag, så småt begyndte, de første produkter man anvendte Duroplast til, var motorhjælme til en del af IFA F8 produktionen og døre og bagplader til lastvognsførerhuse.

Automobil Werk Zwickau fremstillede denne AWZ P 70 Zwickau fra 1955 til 1959, typen var den sidste vogntype fra det tidligere Audi værk, som kunne føre sine aner direkte tilbage til DKW's førkrigs F serie.

AWZ P 70, 1955/1959 Chassis.

Undervognen på AWZ P 70 var et ændret IFA F8 chassis, hvor akselafstanden var reduceret til 2380 mm. Drivaggregatet var en ligeledes modificeret F8 motor, som var vendt en halv omgang i chassiset, så det nu lå foran forakslen, topstykket var nu udført i letmetal og kompressionsforholdet var hævet fra 5,9:1 til 6,8:1. Karburatoren man anvendte var en 32 mm BVF af faldstrømstypen, totalgearingen blev hævet fra 6,1:1 til 5,8:1, så motorens omdrejningstal ved 80 km/t. blev sænket med 5 % i forhold til forgænger, effekten blev hævet fra 20 til 22 HK, drejningsmomentet var hævet fra 4,9 kgm til 5,4 kgm. Dynastarteren var bibeholdt, men som lysanlægget ændret til 12 Volt. Vognens egenvægt var 800 kg så på den led var der ikke hentet noget.

AWZ P 70 Zwickau som fra 1955 til 1959 blev fremstillet i 36.796 eksemplarer, var at betragte som en overgangsmodel. Hvor AWZ samlede praktiske erfaringer til afløserne, først P 50 som intet havde med DKW at gøre, udover det var to gamle ingeniører fra den tidligere DKW væddeløbsafdeling i Zschopau, Herbert Friedrich og Siegfried Rauch som stod for konstruktionen af den luftkølede, 2 cylindrede, 500 cm³ drejeventilmotor i P 50, som blev til i et samarbejde mellem VEB Sachsenring (Horch) som fremstillede platformschassiet og AWZ (Audi) som tog sig af karrosseriet og færdigmontagen. Den

7. november 1957 gik P 50 i produktion med den såkaldte 0 serie og blev frem til 1962 fremstillet i 131.495 eksemplarer. Den 1. maj 1958 blev de hidtil adskilte firmaer, sammenlagt under navnet (VEB Sachsenring) Automobilwerke Zwickau, som fra 1962 producerede Trabant P 60 og P 601 i et antal af knapt 3 millioner enheder. Ledelsen af hele udviklingen af Zwickau'er vognene i DDR, helt frem til de første Trabanter, var lagt i hænderne på den gamle DKW konstruktør Walter Haustein, samme mand som Jørgen Skafte Rasmussen satte til at være medkonstruktør på den første forhjulstrukne DKW F1 i 1931.

DKW's gamle stamværk i Zschopau ændrede i 1954 lidt på IFA RT 125 medens IFA BK 350 fortsatte uændret i produktion, på IFA RT 125/1 var bagstellet ombygget for at få plads til en ny teleskopaffjedring med større slaghøjde, samtidig blev bagkæden støvtæt indkapslet i et enkel og genialt system, vor kæden løb inde i 2 gummirør som forbandt kædehjulskassen med gearkassen.

IFA RT 125/1, 1954/56.

Når Dr. Richard Bruhn og Dr. Carl Hahn ved årsskiftet 1953/54 gjorde status over det nye Auto Union GmbH's resultater efter starten i 1949, kunne de konstatere at 300.000 DKW køretøjer havde forladt samlebåndene på de to fabrikker og at 10.600 medarbejdere, deraf 3.000 flygtninge og hjemstavnsfordrevne fra områderne øst for Oder Neisse linien, nu tjente til det daglige brød i koncernen og af disse kunne 171 familier i Ingolstadt og 355 i Düsseldorf flytte ind i nye, af firmaet ejede lejligheder, dermed nåede Auto Union op på i alt 1.874 lejligheder til deres ansatte. Koncernen havde også udbygget en intern socialtjeneste for de ansatte og deres pårørende. Den såkaldte Dr. Richard Bruhn Hilfe fond, som hjalp ved sygdom, dødsfald og lign., fonden rådede også over eget rekonvalescenshjem i Quirnbach i Pfälzer Bergland.

Produktionsresultatet for 1953 var 95.970 enheder, fordelt på 24.310 personvogne, deraf 9.545 af den nye F91, 5.380 Schnelllaster varevogne og 65.866 motorcykler, som hermed slog førkrigs produktionsrekorden, motorcykelproduktionen var fordelt på 21.534 RT 125, en tilbagegang på godt 7.000, RT 175/200 16.610 stk. en tilbagegang på 2.200, RT 250 27.720 stk. en fremgang på 13.320 samt 2 RT 350, tilbagegangen for den lille RT 125 var nu ikke udtryk for, at kunderne vendte den ryggen, for den sad stadig på 43 % af hjemmemarkedet, men udviklingen gik, efter som folk fik stadig flere penge mellem hænderne, mere i retning af kraftigere maskiner, forklaringen på RT 200 tilbagegangen, var derimod et klart udtryk for kundernes mishag overfor dette larmende og umanerlig klodsede aggregat, hvad der blev anskueliggjort ved de nye RT 175/200/2's fremkomst, de solgtes bogstaveligtalt som varmt brød, med ikke mindre end 37.000 i 1954, her i Danmark var der måneder hvor Bohnstedt Petersen solgte flere DKW maskiner end alle andre mærker og importører kunne magte til sammen.

På det tyske hjemmemarked havde Auto Union/DKW en andel af nyindregistreringer på 9 % for personvognenes vedkommende, hvilket var en lille tilbagegang, Schnelllasterne holdt anden pladsen efter VW rugbrødet, med 15,4 % i klassen op til 1 tons og sluttelig bar 22,1 % af nye motorcykler indtil 250 cm³ DKW emblemet.

I 1953 eksporterede Auto Union sine produkter til 55 lande over hele verden og til en værdig af 37,5 millioner DM, en stigning på 50 % i forhold til 1952, hovedvægten lå dog i Europa, hvor Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Schweiz var de bedste DKW aftagere, Østrig og Portugal kom også godt med, da den nye Sonderklasse gik i produktion. Oversøisk var Japan, Indonesien, Thailand, Chile og Fransk Marokko de bedste kunder. For at generobre nogle af sine tidligere meget vigtige oversøiske markeder, grundlagtes "Industria e Comercia Auto Union S.A." som senere arbejdede sammen med Vomag i Rio de Janeiro, i Syd Afrika oprettede man Auto Union Pty. Ltd. i Pretoria.

1953 var også året med mange Mærkedag og Jubilæer i DKW historien.

I midten af marts forlod en DKW RT 200H samlebåndet som nr. 150.000 efter krigen. I maj løb DKW F89 Meisterklasse nr. 50.000 af samlebåndet i Düsseldorf. I juni måned modtog Dr. Richard Bruhn Forbundsrepublikkens store fortjenstkors for sin indsats ved genopbygningen af Auto Union. I juni kørte Siegfried Wünsche i sin første efterkrigs start på Isle of Man, den nye 2 cylindrede DKW racer ind på en meget omtalt 3. Plads i Letvægts TT'et. I juli kunne Ingolstadt fejre DKW RT 125 nr. 100.000, næsten samtidig fejrede den engelske motorcykelindustri sin første model efter krigen, som var fremstillet i 100.000 eksemplarer, maskinen var udstillet på Earls Court i London og fotograferet med en smilende Anthony Eden, tydelig stolt over hvad engelsk industri formåede på dette felt, pudsigt nok var maskinen en BSA Bantam, hvor motoren som bekendt var en spejlvendt DKW RT 125 kopi.

Da årets Motorsports sæson var afsluttet, stod Siegfried Wünsche som Tyskmester i 350 cm³ klassen med den nye 3 cylindrede DKW racer, i 250 cm³ klassen blev han nr. 2 på den 2 cylindrede DKW efter at have ført hele serien, indtil det sidste løb Eilenriederennen i Hannover hvor han udgik, Mester blev Werner Haas, den nybagte Verdensmester på den berømte 2 cylindrede NSU Renn Max.

I Østrig blev Hubert Brand DKW F89 mester i klassen for standardvogne indtil 750 cm³ og mester i sportsvogns klassen indtil 750 cm³ blev Josef Schmidhofer i en noget speciel DKW baseret på et F8 chassis. Men 1953 var også året hvor Tysklands berømte Ewald Kluge, Mesternes Mester, afsluttede sin 20 årlige karriere som DKW fabrikkører, efter sit svære styrt i Eifelrennen på Nürburgring.

DKW
Motorcykel-boomet topper

Et billede uden tekst.

Da den 37. Int. Automobil Udstilling den 22. september 1955 blev åbnet i Frankfurt præsenterede Auto Union to nye Sonderklasse personvognsmodeller, DKW F93 og F94 begge med tilnavnet Der Grosse DKW 3=6 som delvis afløser for DKW F91 og store var de, for man havde simpelthen forøget sporvidden med 100 mm medens akselafstanden var bibeholdt for F93's vedkommende, på F94 var denne også øget med 100 mm til 2450 mm.

Med det nye brede karrosseri var man ikke i tvivl om, at det var en 3=6'er man havde for sig, for linieføringen var den samme som på F91, normalt vil et karrosseri komme til at se helt åndsvagt ud, hvis man "flækker" det på langs og sætter 100 mm ind på midten, alene af den grund, at resten af vognens proportioner kommer ud af trit med helheden, her var det tværtimod lige omvendt, med kunstgrebet var det lykkedes designerne, at gøre det i forvejen elegante karrosseri endnu smukkere og mere harmonisk end tidligere.

Af andre udvendige detaljer bemærkede man det nye vindspejl, let krumt og ikke som på F91 kileformet, i kølergitteret var de vandrette stave omsluttet af en bred forkromet ring. Chassiset var nu krydsafstivet for at tage den større belastning og samtidig var affjedringen gjort en anelse blødere, hvad der øgede komforten. Under motorhjelmen var der ikke sket de store forandringer, kompressionsforholdt var hævet til 1:7 og en ny Solex karburator var monteret, derved kom effekten op på 38 HK ved 4250 omdr./min. På modellen Limousine Normal som var forbeholdt hjemmemarkedet og som var ribbet for alt luksusudstyr, forkromning, lister etc. Havde man genindført den 3 trins fuldsynkroniserede gearkasse, derved kom den ned på en pris af 5.295 DM (1955) det var 400 DM lavere end Limousine Special, der ligesom Panorama Coupé og Cabriolet udgaverne bevarede 4 trins gearkassen, med spærresynkromesch på de 3 øverste gear. Dækstørrelsen 5,60 + 15" var bibeholdt men nu slangeløse. Brændstoftanken var nu forsynet Shell mixer og rummede 45 liter. Egenvægten var steget til 895 kg og tophastigheden til 125 km/t.

Indvendig var der udover den væsentlig bedre plads, kommet en ny uformning af instrumentbordet, men stadig presset op i stålplade, varmeanlægget var også væsentligt forbedret, bl.a. var reguleringen flyttet op på selve instrumentpanelet, via 3 skydearme kunne man indstille og blande friskluft og varme, med den tredje arm kunne luften blandes til henholdsvis kabine og defrostere, et fremskridt i forhold til F91 hvor det var enten eller, varmeanlægget var primitivt og med lang opvarmningstid efter nutidig målestok, men man skal holde sig øje, at selv i 1955 var der en lang række bilmærker, som slet intet varmeapparat havde som standard udstyr, andre indvendige ændringer kan nævnes, at håndbremsen var flyttet op under instrumentbrættet, i øvrigt uden nogen fornuftig grund på F93 end den modemæssige og at der nu blev anvendt plastik i indtrækket, dog ikke på siddefladerne.

DKW F94 var teknisk fuldstændig identisk med F93, dog med følgende ændringer udover den tidligere nævnte forlængelse af akselafstanden, karrosseriet var kun udført som firedørs Luksus Limousine med den buede bagrude fremstillet i et stykke, uden sprosser og de fire trekantede trækruder for og bag var oplukkelige. Forsædet var et gennemgående sofasæde, hvilket på denne type berettigede håndbremsens flytning. Vognens egenvægt var 940 kg og lasteevnen var 460 kg. Tophastigheden var på 115

km/t.

Da der ikke i det nye F93/94 program var nogen Stationcar, fortsatte DKW F91 i produktion frem til juni 1957, da var der fremstillet 15.175 stk. fra september 1953.

Billede af en dame og bil, ingen tekst.

Automobiludstillingen i Geneve hører som bekendt til en af de virkelig store og betydningsfulde Internationale Udstillinger, som specielt er kendt for sit store udvalg af specialkarrosserier, i 1955 fremviste Stuttgart firmaet Dannenhauer & Strauss et F93 chassis monteret med et nydeligt, sportsligt Coupé karrosseri, fremstillet i 2,5 mm glasfiberarmeret polyester, et materiale som er stærkt, holdbart og frem for alt let i forhold til stål, så let at Coupéen kom ned på en egenvægt af 735 kg, hvilket betød en effekt/vægt på 21,6 kg pr. HK mod serie Sedanens 910 kg og effekt/vægt på 26,8 kg pr. HK begge værdier beregnet med en 38 HK seriemotor. DKW F93 i standard udførsel var kendt for at være en relativ rap sag, så DKW 3=6 Solitude, opkaldt efter det i hjembyen beliggende slot, som også havde lagt navn til den ligeledes der, beliggende berømte væddeløbsbane, var et særdeles livligt køretøj, accelerationsmæssigt som med hensyn til tophastighed og man kan næsten ikke forestille sig folk, som rumsterer med sådanne projekter, kunne holde fingrene fra motorene, DKW 3=6 Solitude gjorde sig da også hurtigt gældende i forskellige sportsvognsløb i det sydlige udland.

I november 1956 drog et Tysk/Schweizisk privathold til Monza banen ved Milano med en Solitude for at husere lidt i rekordbøgerne for klasse G dvs. over 750 cm³ og indtil 1100 cm³, over de lange distancer. Det lykkedes dette hold at tage livet af 5 verdensrekorder, over distancerne 4.000 og 5.000 miles, 10.000 km og timerekorderne for 48 og 72 timer, gennemsnitshastigheden for de 5 rekorder var henholdsvis 140.839 km/t, 138.656 km/t, 139.463 km/t, 140.961 km/t. og for 3 døgn med 139.459 km/t. ganske flot klaret i betragtning af, at de opnåede gennemsnitshastigheder var inkl. alle depotbesøg for dæk og køerskift, samt brændstof påfyldninger.

Den ene kører i Monza firkløveret, Europamesteren Heinz Meier startede samme år også i 24 timers løbet på Le Mans, hvor holdet førte sin klasse indtil næstsidste time, hvor benzinpumpen simpelthen faldt af, grundet noget så fjollet, som en revnet flange, ak ja, sådan kan det gå, så tæt på og dog så langt fra.

Hvordan Maier har følt det, da han stående i rabatten, konstaterede årsagen til motorstoppet, melder historien intet om, udover at han senere fik den famøse pumpe forsølvet og havde den stående i sin store pokalsamling, en rolig mand, i hans sted tror jeg nok, den omgående var blevet sendt i kredsløb omkring jorden, inden mit blodtryk igen var faldet til det normale.

Rekord eksemplaret fra Monza blev senere købt af Auto Union GmbH, som anvendte den i udstillings øjemed, nu med den officielle typebetegnelse DKW 3=6 Monza.

Firmaet Dannenhauer & Strauss fremstillede, ifølge Auto Union's arkiver, i alt 23 stk. Monza'er alle med 900 cm³ motorer frem til 1957.

2 billeder uden tekst.

I 1953 var Auto Union i Ingolstadt øjensynlig blevet godt og grundigt træt af fagpressens vedvarende kritik af DKW's noget træge og konservative holdning til specielt begrebet stelkonstruktioner, om det var professor Robert Eberan von Eberhorst's tilbagevendende til Auto Union GmbH som satte skub i nykonstruktionerne skal være usagt, men det var nu påfaldende, von Eberhorst's meriter inden for det tidligere Auto Union AG hvor han blev ansat i 1932, dengang som professor Ferdinand Porsche's højre hånd, var især ved bygningen af P modellerne, de nok så berømte Auto

Union Grand Prix vogne, type A, B og C, den senere type D fra 1938/39 stod E.v.E. selv for, som konstruktør.

Efter krigen, som han tilbragte i et professorat ved universitetet i Dresden, fik englænderne i 1949, den højt begavede østriger over til øriget, i forsøget på at genoprette imperiets efterhånden noget flossede ry på væddeløbsbanerne, først som cheffingeniør ved firmaet ERA i Dunstable hvor han udviklede chassiset til Le Mans klassevinderen Jowett Jupiter, i 1950 fik han samme stilling hos traktorkongen David Brown i Felham, her leverede E.v.E. en afgørende indsats ved udviklingen af sportsvognen Aston Martin DB3.

Pr. 1. december 1953 blev Eberan von Eberhorst genansat ved Auto Union GmbH nu som koncernens tekniske chef og medlem af bestyrelsen.

Med E.v.E. på denne post skete der radikale ændringer både i Ingolstadt og Düsseldorf, et af de første ydre tegn var, at han trak motorcykel fabriksholdets anmeldelse til Tysklands Motorcykel GP tilbage, dette var absolut ikke så heldigt, set med reklameafdelingens øjne, for løbet var naturligvis hovedudstillingsvinduet for det tyske hjemmemarked og det var samtidig første gang siden 1928, DKW ikke stillede op med et fabrikshold. Årsagen til dette drastiske skridt var indirekte en følge af Ewald Kluge's fatale styrt i Eifelløbet på Nürburgring, hvor årsagen kunne føres direkte tilbage til den ustabile stelkonstruktion, nu var det naturligvis ikke sådan, at en verdens største motorcykelfabrikker ikke kunne bygge et stabilt stel, selvfølgelig kunne de det, men efter kompressorforbudet, som i Tyskland blev indført i 1951 for motorcykelsporten, gik det især ud over totakterne og specielt DKW, hvis hele erfaringsgrundlag, hovedsagelig lå på området, tvangsladede racermotorer, så man stod næsten på bar bund ved DKW, mange kompetente mennesker afsagde på den tid totakternes død, i kørt stærkt sammenhæng, det gik som bekendt meget anderledes, det er nu mange år siden en firetaktsracer, kunne smykke sig med titlen, klassevinder i et af de klassiske VM løb. Vi skal faktisk frem til årtusindskiftet før firetaktsmaskinerne igen vinder på væddeløbsbanerne, for så må firetakterne været omtrent være dobbelt så store i cm^3 som totakterne, det hjælper jo lidt på det.

Ewald Kluge på den 3 cylindrede DKW i Eilenriedeløbet.

Trods disse Odds, gik DKW ufortrødent til opgaven, man ansatte Ingeniør Erich Wolf som chef for den lille løbsafdeling han havde en fortid som DKW privatkører før krigen og efter denne, havde han skabt sig et navn som tuner for privatkørerne, det var alle i øvrigt på dette tidspunkt, Wolf konstruerede og tunedede bl.a. Carl Dörings lille 125 cm^3 DKW som blev tysk mester i 1948/49. Wolf havde da også succes med sine første DKW fabriksracere i den nye klasse indtil 125 cm^3 , her anvendte han som ved Döring en RT 125 som basis, men han indbyggede en ladepumpe i krumtaphuset og vendte en 125 cm^3 Puch cylinder 180° og monterede den på DKW'ens krumtaphus så havde man en vinder i nationale løb, internationalt fik DKW'erne bank efter noder, fordi de effektmæssigt lå langt efter de bedste firetaktere.

Erich Wolf var tidligt begyndt eksperimentere med valsedrejeventiler til styring af indsugningen og med det første famlende forsøg med de effekt givende ekspansions udstødningspotter, men efter et par år, var han ved at have udtømt sine muligheder i så henseende og da han konstruerede den 3 cylindrede 350 cm^3 racermotor, fik han kun halet 28 HK ud at den, ved det dengang afsindigt høje omdrejningstal på 12.500 omdr/min. hvilket var 4 HK mindre end NSU fik ud af deres 250 cm^3 , 2 cylindrede DOHC Rennmax som tilmed var pålideligheden selv, hvad man ikke kunne beskyldte den Syngende Sav for, så for at kompensere for de manglende hestekræfter, byggede han et ultralet stel og resten af komponenterne blev lavet så spinkelt, at det var på grænsen af det forsvarlige, men med disse kunstgreb kom maskinen ned på en vægt af

kun 85 kg, hvilket var ikke mindre end 54 kg mindre end NSU Renmaxen og hele 12 kg lettere end den lille NSU Rennfox på 125cm³. Nu kunne DKW'en følge med, i hvert fald med hensyn til effekt/vægt, men som rytter var det sikkert en blandet fornøjelse, for stelbrud og sågar matrialebrud på vitale dele som bremsenav hørte til dagens orden, man skulle være i besiddelse af et ualmindeligt godt "humør" for at sætte sig op på sådant et aggregat, men indtil det fatale Eifelrennen stred de (Kluge & Wünsche) tappert for sagen.

Kort efter dette løb, kom det til et voldsomt verbalt sammenstød mellem E.v.E. og Wolf, om den vakkelvorne racer, dette medførte at sidstnævnte forlod Auto Union.

Efter Wolfs afgang blev Helmuth Görg, tidligere ansat ved industrimotorafdelingen i Zschopau, sat til at omkonstruerer maskinen, personligt overvåget af E.v.E og så kom resultaterne også, men det skal retfærdigvis siges, at Görg fik stillet helt andre økonomiske resurser og et udvidet personel til afdelingens rådighed, betingelser som Wolf aldrig havde haft.

I sommeren 1954 fik DKW RT 125 en tiltrængt ansigtsløftning i form af et nyt stel, nu med teleskop baghjulsaffjedring af husets egen konstruktion og en lidt ændret forgaffel, samtidig med at hjulene blev forsynet med ægte fuldnavsbremses medens motoreffekten blev bragt op til 6,4 HK. Den 3. august løb den første nye model DKW RT 125/2H af samlebåndet.

*DKW RT 125/2H.
Byggeår: 1954/57.*

På efterårsudstillingen i Frankfurt præsenterede Auto Union sine tohjulede nyheder for 1955. RT 250/2 fortsatte uændret i produktion, til gengæld var bestseller serien RT 175 & 200/2 næsten nykonstrueret, motorerne var nu forsynet med de såkaldte "pindsvine" cylindre med brudte, fortsatte køleribber som sikrede en bedre og mere ensartet varmfordeling, det nye stel var udformet som en enkelt sløjfet rørrammer med baghjulet ophængt i en kraftig vridningsstiv svinggaffel, forsynet med to stilbare hydrauliske støddæmpere med progressivt virkende fjedre og en slaghøjde på 95 mm, dæmperne var monteret til stellet i silentbloc. Forgaflen som var direkte overtaget fra den sidste udgave af RT 200/2 havde en fjedervandring på 140 mm og efter DKW praksis pneumatisk dæmpet, hjulene var monteret med 300 + 18" dæk og fuldnavsbremserne blev begge aktiveret via bowdenkabler, bagkæden var indkapslet i en støvtæt helstøbt aluminiumskædekasse. De dybe velformede skærme, den bagerste todelt, beskyttede rytteren godt mod vejsnavs, benzintanken kapacitet var nu på 15 liter, deraf 2,6 liter i reserve og var, som på bilerne monteret med indbygget Shellmixer. Det nye store skjold over Bing karburatoren sikrede et meget lavt lydniveau fra indsugningsluften, maskinerne blev leveret enten med en regulær Denfeld twinsaddel eller en ny type skumgummi enkelt sadler, hvor passagersadlen var udformet sådan, at de faktisk til sammen udgjorde et twinsæde.

*DKW RT 175 S/200 S.
Byggeår: 1954 til 1958.*

Den nye DKW RT 350 fulgte i opbygning de mindre typer, med følgende ændringer i forhold til prototypen fra 1953, 18" hjul med 3,50 + 18" dæk for og bag, baghjulsbremsen havde nu også en diameter på 180 mm og nu hydraulisk aktiveret med udtag til eventuel sidevognsbremse. En forsøgsserie med 4 stk. RT 350 gennemførte i tidsrummet fra den 23. oktober til den 3. november en række testkørsler på Nürburgring, hvor det af protokollen fremgår, at forsøgsafdelingen ikke fandt nogen graverende

defekter, som evt. kunne give bagslag ved serieproduktionens opstart, alligevel måtte testkørerne (som tidligere nævnt Wünsche) konstatere, at serie maskinerne ikke havde så rolig og vibrationsfri gang som forsøgsmaskinerne havde haft, senere fastslog forsøgsafdelingen efter de førstes kunders klage over motorvibrationer, at fejlen stammede fra en manglende stivhed i krumtaphuset og det var en konstruktivt begrundet fejl, de samme kvaler havde Maico også med deres 2 cylindrede Taifun.

De nye RT 175 S/200 S og RT 350, her havde man glemt S'et, som står for Sving baggaffel, i typebetegnelsen, det kom først senere til, var DKW nu fuldt på højde med udviklingen blandt konkurrenterne, det var robuste touringcykler af meget høj kvalitet og nu med et vist sportsligt tilsnit, som med den dybsorte standard lakering med hvid staffering, det i detaljer højglanspolerede aluminium og den fine forkromning, kombineret med en moderat og dog let tilgængelig indkapsling af vitale dele gjorde, at de simpelthen var en fryd for øjet, samtidig med at priserne var en fryd for tegnebogen. I øvrigt havde DKW siden 1953, efter ønske og mod merpris, kunnet levere maskinerne i polykromat farverne rød, blå og grøn, elegant, men ikke specielt praktisk på en motorcykel.

DKW Hobby, 1954&57.

Slagvolum: 75 cm³.

Effekt: 3 HK.

Gear: trinløs variabel.

Vægt: 80 kr.

Max hastighed 60 km/t.

Fabrikationsretten til Hobby blev i 1958 solgt til det Franske firma Manurhin.

Medens man med DKW motorcyklerne ikke kunne tale om epokegørende tekniske nyheder, men blot en ajourføring, kunne man til gengæld sige dette, om det sidste skud på DKW stammen, den nye Hobby scooter som teknisk brød med megen vanetænkning om hvordan den "kage" skulle skæres. Stellet bestod groft sagt af et stort dimensioneret bukket rør, hvor kronhovedet fortil var påsvejest og i den anden ende var påsvejest nogle konsoller, som bar motoren og baghjulets svinggaffel som var affjedret ved hjælp af et gummi fjeder/dæmper element, simpelt og effektivt, forhjulet var ophængt i en teleskopgaffel og som baghjulet forsynet med fuldnavnsbremsen med en diameter på 105 mm. Dækstørrelsen var 2,50 + 16".

Motoren var 1 cylindret, blæserkølet med en boring på 45 mm og en slaglængde på 47 mm = 75 cm³ med et kompressionsforhold på 1:6 afgav motoren en maksimaleffekt på 2,8 HK ved 5000 omdr./min.. Motoren var ikke forsynet med en normal kickstarter, men startet ved hjælp af et wiretræk, en så kaldt rekylstarter, som vi kender det fra industrimotorer. Maskinens mest bemærkelsesværdige detalje var transmissionen "System Uher" efter opfinderen, hvor primærdrevet var udført som et fuldautomatisk trinløst variabelt kileremtræk, som i sin virkemåde, egentligt var gribende enkel, idet det kun bestod af 4 V formede remskive halvparter og en fortandet "Variflex" kilerem, de forreste skivehalvparter var anbragt på krumtappens forlængelse, den inderste løst, men fikseret ved hjælp af henholdsvis en glidenot og en spiralfjeder, denne halvpart var yderligere forsynet med to fjederbelastede svingklodser, som ved hjælp af centrifugalkraften regulerede skivens stilling på akslen, den yderste skivehalvpart var fastmonteret til akslen. Ved motorens start og ved tomgang, blev den inderste halvpart tvangsudløst ved hjælp af "koblingsgrebet" som var forsynet med en pal, til blokering af grebet, på den måde havde man et "frigear" når man for eks. holdt ved et trafiklys eller justerede motoren.

Billede uden tekst.

Den inderste af de bagerste remskivehalvparter var fast monteret på gearkassens udgangsaksel, medens den yderste var forskydelig i akslens længderetning, men presset mod søsterhalvparten ved hjælp af en kraftig spiralfjeder monteret udvendig.

Sekundærdrevet foregik via en uindkapslet rullekæde til baghjulet, på de første modeller, senere blev kæden indkapslet i en støbt aluminiumskasse.

Gearingen var trinløs variabel fra 1:24,4 til 1:8,33 for laveste og højeste udveksling. DKW Hobby's egenvægt var 80 kg og tophastigheden var 60 km/t. solo og 52 km/t. med passager. Prisen var i Tyskland 950 DM (1954) + 40 DM for bagsæde.

3 billeder med lidt tekst.

Lav og Høj gearing.

Da Hobby scooteren i november 1954 gik i produktion, var det også et udtryk for, at Auto Union nu for alvor ville ind på det populære scootermarked. Forsøgsafdelingen i Ingolstadt havde allerede i 1952 gjort sig overvejelser i den retning, dengang som senere blev markedet domineret af de to italienske mærker Vespa og Lambretta som i Tyskland blev licensbygget ved henholdsvis Hoffmann og NSU, da DKW gik i gang stod det klart for konstruktørerne, at køreegenskaberne skulle forbedres væsentligt, i forhold til de to ovennævnte typer som begge var forsynet 8" hjul, denne tankegang havde DKW i øvrigt tilfældes med de fleste andre regulære motorcykelfabrikanter i Europa, vi kan nævne mærker som Zündapp og Maico i Tyskland, Velocette og BSA/Triumph i England, Moto Guzzi og MV Augusta i Italien som alle fremstillede scootere, men som aldrig kom op på de salgstal som Vespa/Lambretta kunne opvise, men til gengæld var de til at køre på. Hovedårsagen til dette var nok, at det var et helt andet klientel scooteren henvendte sig til, nemlig folk som ikke kunne drømme om, at sætte sig op på en motorcykel, men som heller ikke havde råd til en lille bil.

DKW's første forsøg var en scooter med en 175 cm³ motor, der blev lavet en "Plastilin" model i størrelsesforholdet 1:5 og en træmodel i 1:1, men designarbejdet blev indstillet, da salgsfolkene ikke mente der noget større marked for en scooter i den størrelsesorden, arbejdet blev genoptaget i 1953, denne gang lød opgaven på en 2 cylindret scooter på 175 eller 200 cm³, på tegnebrættet opstod både en boxermotor og en paraleltwin med vandret liggende cylindre, som transmission havde man to forslag, en manuelt skiftet 4 trinsgearkasse og en firetrins automatisk, i begge tilfælde skulle kraftoverføringen til det svinggaffel ophængte baghjul foregå gennem en kardanaxel og en elektrisk selvstarter var forudsat på begge motortyper, altså ret avancerede konstruktioner.

Der blev fremstillet en 1:1 model i træ/glasfiber og en håndlavet køreklar model som i april 1953 blev forevist den samlede bestyrelse og et større antal funktionærer fra de involverede afdelinger, produktion og salg. Salgsfolkene skrev i deres rapport: Dette køretøj vil ikke give nogen nævneværdig forretning for Auto Union GmbH trods dette, fastholdt man frejdigt, at de måtte have en stor scooter til afrunding af det tohjulede program, åbenbart et noget vægelsindet folkefærd DKW havde i den afdeling.

Men først i oktober 1955 opgav ledelsen tanken om en 200 cm³ 2 cylindret scooter endeligt, medvirkende til beslutningen var afgjort den høje fremstillingspris, i stedet fik Konstruktionsafdelingen til opgave, at lave et nyt projekt hvor fremstillingsomkostningerne ikke måtte overstige 970 DM. Prototypen skulle være klar til 1956 udstillingen i Frankfurt og serieproduktionen skulle starte i foråret 1957.

Men hele salget inden for tohjulssektoren begyndte, som bekendt at stagnere i midten af halvtresserne, så den 1. marts 1956 fik såvel konstruktions som forsøgsafdelingerne besked på, at standse den videre udvikling af projektet.

Billede med tekst.

*DKW Prototyper:
Øverst: 1954/55.
Midten: 1953/54.
Nederst: 1952.*

Da DKW i maj 1950 fremviste den nye F89P for pressen, havde overingeniør Kurt Schwenk i mere end et halvt år arbejdet på et projekt "Fremtidens DKW" opgaven lød dengang på: udvikling af en lille 4 personers bil med tilstrækkelig indvendig plads, vægten skulle være ca. 700 kg og tophastigheden omkring 90 km/t., gode accelerationsegenskaber, et fornuftigt brændstofforbrug og lave vedligeholdelsesomkostninger.

Schwenk & Co. Valgte pontonformen for karrosseriet, det passede til datidens smag, den glatte kraftige underdel gav sammen med den lette elegante overdel, og det dengang store glasareal, vognen et solidt indtryk, alle 4 døre var forsynet med skyderuder. Allerede i februar 1950, altså 3 måneder før F89P gik i produktion i Düsseldorf var den lille udviklingsafdeling i Ingolstadt, klar med en model i målestoksforholdet 1:5 af FX (Front Xperimental) som var den interne betegnelse, i april 1951 blev en model i fuld størrelse forevist den samlede bestyrelse og den 27. november 1951 blev den første prototype sendt ud på prøvetur. Den forbedrede FX 2 var klar den 25. januar 1952 og den videreudviklede FX 3 rullede selv den 12. august samme år. Disse tre prototyper var alle udviklet og fremstillet i Ingolstadt, medens den sidste forsøgsvogn FX 4 blev bygget i Düsseldorf på DKW's nye forskningscenter.

FX 3 på et tidligt stadie.

Kurt Schwenk var i mellemtiden blevet teknisk vicedirektør på værket ved Rhinen og beskæftigede sig sideløbende FX udviklingen som også, DKW traditionen tro medførte omfattende vindtunnelforsøg, disse blev udført hos firmaet J. M. Voith i Heidenheim, strømningsteknisk kom man til næsten samme resultat for både FX 3 og FX4, værdien lå på 0,39 og det var jo ikke så ringe, til sammenligning lå F89 og VW type 1 med en værdi på 0,34 og 0,52, medens det store flertal lå på 0,60 til 0,80 i luftmodstandskoefficient.

De tekniske specifikationer for både FX og FX 2 ved man i dag ikke meget om, da Auto Union i tresserne havde nogle gevaldigt emsige chefer, som så det som deres hovedopgave at makulerer alt hvad der havde med DKW at gøre, heldigvis var der nogle få behjertede medarbejdere, der så stort på de givne ordre og de fik meget materiale flyttet til mere sikre lokaler, godt skjult for "onde" firetaktsøjne ellers havde der i dag ikke bestået et Auto Union arkiv som vi kan trække på.

Men forsøgsprotokollerne for FX 3 og FX 4 er bevaret og heraf fremgår det, at fra den første FX type havde man bestemt sig for en kasseramme svejst sammen med pontonkarrossen, men grundet det tidligere nævnte forhold kan udviklingstrinene ikke følges, men på FX 3 var bunden presset op af et stykke plade, medens bunden på FX 4 var sammensvejst af flere pladestykker. Forhjulsophænget på begge typer var udført med dobbelte triangler, affjedringen på FX 3 foregik ved hjælp af to, i vognens længdeakse anbragt torsionsstave, foran fastgjort til den øverste triangel.

FX 4 var forsynet med skruefjedre, hvori teleskopstøddæmperne var monteret.

Baghjulaffjedringen var magen til den Schwenk anvendte på Schnelllasteren, altså torsionsstave og langsvingarme, bremsetromlerne var udført i aluminium med en diameter på 200 mm, hjulstørrelsen var 5,60 + 13", men for eksportmodellernes vedkommende skulle de være 5,60 + 15". Aksleafstanden på FX 3 var 2.340 mm og på FX 4 2.400 mm. Sporvidden foran var ikke mindre end 1.300 mm, immervæk 110 mm

brede end F89 P, bagtil var den 1.250 mm med disse mål har det ikke været en ren "Mini". Begge typer havde tandstangstyretøj og der var forudsat 2 cylindrede motorer, med et Slagvolum på 600 eller 800 cm³ (det skulle ikke undre mig, om den sidst nævnte er identisk med motoren i Schnelllasteren type F30) det er også protokolført, at ved indbygning af den 3 cylindret 900 cm³ motor skal forenden forlænges med ca. 100 mm på begge typer. Ved at studere billedet af den sidst udgave af FX 3 kan noget tyde på, at 3=6 motoren er monteret i denne vogn.

FX 4.

Auto Union nedsatte en uvildig såkaldt FX kommission på fire personer, til grundigt at gennemgå begge projekter kritisk og objektivt, med hensyn til rummelighed, Indvendig aptering, undervogn og stabiliteten samt bedømme de forudsatte modelvarianter, den skulle også vurdere det forudsigelige investeringsbehov til produktionsindretningerne. Kommissionens vigtigste konklusioner med hensyn til typernes udformning, tilsluttede den sig enstemmigt til hvad chefen for vindkanalforsøgene, Dr. Ingeniør Max Schirmer havde givet udtryk for. FX 4 er en kompromisløsning uden noget specielt præg, FX 3 giver i sammenligning, et langt mere specielt indtryk og vil i videre udviklingen passe bedre til kundernes bilsmag fremover, uden at miste sit DKW særpræg og som efterskrift, samtlige typer skal være firedørs, dette kan ved eksport være af udslagsgivende betydning. Samtidig fastslog kommissionen, at FX 3 havde store produktionsmæssige fordele og at FX 4 ikke, trods højere fremstillingspris, havde nogen afgørende fordele med hensyn til holdbarhed, driftsikkerhed eller en lavere risiko for garantireklamationer.

Årsagen til den elegante FX 3 ikke kom i produktion, skal nok ses i lyset af Auto Union GmbH's mangel på egenkapital, dette var en konstant bremseklo på hele genopbygnings tempoet, samtidig havde man i 1952/53 svært ved at få langfristede kreditter, især til en koncern som i forvejen var opbygget udelukkende på lån.

For mig at se, ville FX 3 og det senere STM projekt hvis det var kommet i gang, måske have ændret historiens gang så meget, at Auto Union igen var blevet en økonomisk stærk og uafhængig koncern som ikke var landet i de panikløsninger, der ramte firmaet i slutningen af halvtresserne og frem til DKW afslutningen i 1966.

Der kan ikke herske tvivl om, at med FX 3's selv bærende karrosseri ville man have opnået så store rationaliserings gevinster, at DKW's bilpriser var blevet sænket så radikalt, at man var nået ud til de mange købere, som gerne ville køre DKW, mærket havde jo et overordentligt fint ry, men som måtte afstå på grund af prisen, som slet ikke kunne konkurrerer med det meget store udvalg af andre mærker i klassen for selvom DKW'en teknisk og materialemæssigt ragede højt op over de fleste andre i mellemklassen, så havde "Otto" normalforbruger de største besværligheder med at overbevise fru'en om DKW's notoriske fortræffeligheder, når nu hendes venindes mand lige havde anskaffet sig, for eks. En Opel Record, som så meget større ud, dette er jo noget der appellerer til mange mennesker, havde et kæmpe bagagerum, som ganske vist kun kunne fyldes fjer, hvis man ikke ville fjerne den sidste rest, af køretøjets i forvejen noget pauvre køreegenskaber og når ladyen fyrede sit sidste argument af, at for prisdifferancen mellem Düsseldorferen og Rüsselheimeren kunne de få noget, der lignede en ny spisestue, ja så skulle "Otto" jo være en noget stålsat karakter for at stå imod, derfor var en stor del af DKW's kunder totakts entusiaster som også forstod at sætte pris på de fornemme køreegenskaber, altså rene feinschmeckere, som havde tegnebogen i orden eller var kreditværdige på nudansk.

Finale versionen af forsøgsvognen FX 3.

DKW
Motorcyklen ved vejs ende

Billed af en knallert.

Motorcykelfabrikken i Ingolstadt fejrede nytåret 1956 ved at fremvise den nye DKW RT 250 S for offentligheden, maskinens opbygning fulgte stort set de øvrige S modeller i opbygning og udseende, man havde divideret lidt på motoren, bl.a. med en ny pindsvinecylinder og en ændret Bing karburator, hvorved effekten kom op på 15 HK ved 5000 omdr./min. Gearkassen fik ændret udvekslingerne som følge af, at man også her gik over til 18" hjul. Tophastigheden steg til 116 km/t.

Da RT 250 S i marts måned gik i produktion, præsenterede Auto Union samtidig en anden nyhed, som kom på markedet en måned senere, her var der tale om en fuldstændig nykonstruktion, DKW Hummel, et navn DKW tidligere havde anvendt på et motoriseret hjul, som skulle have været i produktion i 1940, men som følge af krigsudbruddet aldrig blev til noget i DKW regi, efter kapitulationen i 1945, rendte englænderne med tegningerne og Hummel genopstod senere i England under navnet Cyclemaster som også blev importeret her til landet.

Det første forslag til den nye Hummel daterer sig fra den 16/4 1951, hvor konstruktionsafdelingen fremlagde en skitse, til en knallert med 50 cm³ motor, presset pladestel og telegaffel foran og svinggaffel bagtil. Bestyrelsen afslog dengang forslaget, med henvisning til manglende produktions kapacitet.

Under MC boomet i 1953 genfremsatte afdelingen forslaget, men heller ikke denne gang blev det fulgt op, under hele denne periode havde ingeniørerne smådivideret på idéen, så tredje gang blev lykkens gang for Hummel, denne gang skete det i omvendt orden, fra direktionen til tegnestuen. Hovedårsagen til den pludselige interesse, var det stagnerende salg af motorcykler i 1954/55 hvor fabrikkerne for alvor begyndte at mærke konkurrencen fra småbilerne, for Auto Union betød det en neddrøsling af MC produktionen i 1955, hvor der kun løb 48.001 maskiner af samlebåndene i Ingolstadt, mod 66.041 i 1954, altså en tilbagegang på 18.040 enheder eller 27 %, dog kørte båndene for Hobby scooteren for fuld kraft, med et styktal på 26.289 enheder i Hobby'ens første leveår 1955, dette antal mere end opvejede MC tilbagegangen, så derfor kom Auto Union ud af året med en ny produktionsrekord på 74.290 tohjulede køretøjer mod 67.714 i 1954, til trods for det flotte resultat, var skriften på væggen tydelig. Den store brede motorcykel interesse i Midt og Nordeuropa, hørte nu fortiden til.

For at kompensere for disse tingenes tilstand, fik teknikerne i april 1955, ordre til at forcere udviklingsarbejdet med det nye projekt, den 2. August, tre måneder efter starten, havde man fastlagt konstruktionen og knallertens udseende samt fået det hele godkendt i direktionen. Til den videre udvikling og til yderligere forsøg, blev der i efteråret fremstillet en nulserie på 50 cykler, parallelt hermed bestilte man løbende maskiner og dele hos underleverandørerne til seriefabrikationen, på grund af tidspresset havde man kun efterårs og vintermånederne 1955/56 til at få kabalen til at gå op, da ledelsens (Hahns) ufravigelige krav var, produktionsstart april 1956.

DKW Hummel blev en yderst vellykket konstruktion, simpelthen markedets bedste og trods det tidspres den blev til under, undgik man nævneværdige børnesyge domme fra starten og Hummel kom, desværre, til at sætte et værdigt punktum, for den lange række af tohjulede DKW nykonstruktioner, der i tidens løb har forladt fabrikkerne i Zschopau og Ingolstadt.

Motoren var en luftkølet 1 cylindret totakter på 49 cm³, med en boring på 39 mm og en

slaglængde på 40 mm, kompressionsforholdet var 6,5:1 og effekten var på 1,35 HK ved 4400 omdr./min (DK = 0,8 HK/4000 omdr./min) den var forsynet med en flerpladet oliebadskobling og en 3 trins gearkasse, betjent via et drejhåndtag på styrets venstre side, en 17 Watts svinghjuls magnet sørgede for strøm til lys, horn og tænding.

Billed af et forhjul.

Det svejste stel var presset op i stålplade, med brændstoftanken integreret i selve stålrøret. 23" hjulene med 100 + 15 mm fuldnavsbremser fra Präfana, var ophængt i svinggafler, foran i korte svingarme affjedret og dæmpet ved hjælp af gummibånd, bagtil i en svinggaffel med teleskoper, med skruefjedre og gummirør som dæmpning, bagkæden var indkapslet i en støvtæt kædekasse, egenvægten var 44 kg og benzinforbruget var rørende, 91 km på literen. Prisen i Danmark var 1550 kr. + 60 kr. for et speedometer.

DKW Hummel var, udover den var køn med sine glatte velafstemte linier, også retningsgivende på flere punkter, inden for knallert gebetet og det fremgik tydeligt af konstruktionens enkeltheder, at det var motorcykelfolk på en regulær motorcykelfabrik, der havde haft fat i griflen og ikke en tilfældig cykelfabrikant med ambitioner på knallert området.

Der var især tre detaljer på Hummel, der gjorde maskinen unik dengang.

1:

Stellet i sig selv, var der intet mærkværdigt i, et sådant havde bl.a. Puch og NSU også, endda på deres motorcykler, men DKW gik et skridt videre ved at benytte stålrøret som regulær benzintank, dengang et voveligt eksperiment med hensyn til tætheden, skulle man synes, med de vridninger der uværgelig opstår i et sådant stel, men ved hjælp af en ny svejseteknik fik DKW løst dette problem, udover den produktionstekniske gevinst, fik man også en overmåde elegant linieføring.

2:

Hummel var også den første knallert overhovedet, med en 3 trins gearkasse, så man under alle forhold kunne udnytte den beskedne effekt optimalt, hvilket især havde betydning på hjemmemarkedet med dets, på sine steder, betydelige stigninger og hvor Hummel efter ønske, kunne levers med twinsaddel og fodhvilere.

3:

Den sidste detalje, der vidner om hvilken akkuratess der konstruktionsmæssigt blev lagt for dagen hos DKW, selv i noget så prosaisk, som en knallert med en tophastighed på 40 km/t (DK 30 km/t) var forhjulsbremsen, som tidligere nævnt, var forhjulet ophængt i korte svingarme, i sig selv en udmærket og enkel affjedringsmetode, men den stiller store krav til bremseankerpladens befæstigelse for at fungere korrekt, på de fleste knallerter og de første efterkrigs motorcykler med dette affjedringssystem, låste man simpelthen ankerpladsen til selve svingarmen, at dette mildes talt var uheldigt, oplevede jeg selv i sin tid, da jeg skulle afprøve min læresvends nyerhvervede NSU Lux, det foregik i området ved Virum på udturen, som foregik i adstadigt tempo ned over Frederiksdal mod Lyngby opførte maskinen sig perfekt i alle henseender tilbageturen mod Virum foregik til gengæld, i ungdommeligt overmod, for fuld skrue gennem svingene ved Nybro og Marienborg, ingen problemer af nogen art, ikke før indbremsningen til 90 graders svinget over slusen i Frederiksdal, idet øjeblik jeg aktiverede forhjulsbremsen optimalt, uden blokering, skete der noget hårrejsende, cyklen rejste sig i fortøjet og låste affjedringen, så forhjulet steppede fra side til side på den ujævne vejbelægning, alt imedens jeg ubønhørligt nærmede mig svinget, en overgang overvejede jeg i fuld alvor, om jeg skulle tage turen ligeud i mølleåen, men da jeg var og er en dårlig svømmer og svenden sikkert heller ikke var alt for begejstret for den løsning, valgte jeg at runde svinget med en fart som jeg aldrig ville have vovet

under normale omstændigheder, men jeg mente det kunne lade sig gøre, hvis jeg også benyttede venstre vejbane, der var kun den "abadabej" ved det foretagende, på grund af slusehuset kunne jeg ikke se, om der kom modgående trafik, to sekunder senere, kunne jeg konstatere, at det gjorde der ikke og så var den klar. Herren havde i sin uendelige godhed, igen holdt hånden over "torsken". Læren jeg drog af den oplevelse, som lige så godt kunne have endt i en trækasse var, at den pågældende fortojkonstruktion var livsfarlig ved hårde opbremsninger og at man skal sørge for at have plads til det uforudsete, når man afprøver noget i grænseregionerne.

På Hummel havde DKW løst dette problem, på den eneste rigtige måde, som NSU og Adler i øvrigt tidligere havde gjort, på Super Lux og MB serierne, nemlig at fiksere ankerpladen ved hjælp af en reaktionsarme, hængslet til det faste forgaffelen, som på den måde optog hele bremsemomentet, medens svingarmene kun havde deres egentlige opgave, hjulføring og affjedring. Fornemt på så lille en motorcykel, for det var Hummel i virkeligheden, trædepedalene, som senere forsvandt, var der kun af lovmæssige årsager, så den kunne køres uden kørekort.

Under indtryk af den stadig tiltagende krise i Motorcykelbranchen, som tvang fabrikkerne til hele tiden at være på forkant af udviklingen, hvis de ville overleve i den hårde indbyrdes konkurrence, bevirkede at man kunne se et sandt festfyrværkeri af avancerede nykonstruktioner i alle mulige variationer på udstillingerne i de år.

I Frankfurt, oktober 1956, fremviste Auto Union 1957 modellerne, bl.a. en ny serie DKW'er, RT 175 VS/200 VS og RT 250 VS, sidst nævnte model, kun 7 måneder efter introduktionen af RT 250 S.

Herunder: Indstillings muligheden af fortøjet på DKW RT 250 VS.

a: Solo = 85 mm, efterløb.

b: Sidevogn = 140 mm, efterløb.

DKW RT 250 VS. 1957.

Den største ændring var indførelsen af svingforgaflen på disse tre typer, deraf betegnelsen VS, som stod for Vollschwing Fahrgestell, den nye forgaffel var udført efter det såkaldte Earls princip d.v.s. at de faste gaffelben, på DKW'erne udført i presset stålplade og svejst sammen til rør, er bøjet bagud og forneden afsluttet i en lejubuk. Den lange svinggaffel var et rør, bukket 180 grader og påsvejst de fornødne beslag for lejer og de dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere, disse var lige som selve svinggaflen monteret i silentbloc og dermed servicefri. Foroven var kronhovedet indkapslet i et lygtehus presset op i stålplade, det samme var tilfældet med speedometerkonsollet, som også dækkede selve styret.

Fortøjet var elegant og harmonisk udført og gav maskinerne en behagelig affjedring med den 140 mm lange fjedervandring.

Fordelen ved Earls systemet var, at man opnåede 40 mm ekstra affjedringslængde og samtidig, under alle forhold, undgik de negative sider ved de korte svinggafle, selv om bremsemomentet her blev optaget af svingarmen, samt de låsningstendenser, man undertiden kom ud for, med datidens teleskopforgafler under hårde opbremsninger. Men "ingen roser uden torne" ulempen ved systemet er, en hvis styretræghed. Til sidevognskørsel med RT 250 VS, var den nye forgaffel en helt klar fordel, især da DKW på denne model havde udformet den øverste bro, så forhjulets efterløb forholdsvis hurtigt kunne ændres fra solo til sidevognskørsel.

Til det mindre fikse hørte det faste styr, som ikke længere kunne indstilles efter rytterens individuelle behov samt den konvekse speedometerform, det hører absolut heller ikke til mine livretter. **Runde ure, mange Tak!**

Men året 1956 som helhed, blev sløjt for Auto Union's tohjulsafdeling, for selvom RT 175/200 S serien var Tysklands mest solgte motorcykelmodel overhovedet måtte disse også notere en tilbagegang på 3.574 enheder, i forhold til 1955 og den samlede tilbagegang for de 5 producerede DKW modeller, var på 18.430 maskiner, overraskende nok, kunne Hobby'en heller ikke stå distancen, men indkassere et minus på 11.948 enheder i forhold til det foregående år til trods for, at scootermarkedet generelt var i svag fremgang, her må man nok konstatere et alvorligt fejlgreb fra ledelsens side bl.a. i valg af motorstørrelsen, Hobby'en var helt enkelt for tam, dens øvrig dyder ufortalt. De 19.999 Hummel knallerter kunne ikke opveje årets totale tilbageslag på 10.379 stk. til 63.911 køretøjer.

Alt i Ingolstadt 1955/56 var dog ikke negativt, væddeløbsafdelingen havde succes, det var lykkedes Helmuth Görg & Co. i løbet af disse år, at få sat så meget skik på den tidligere så problematiske 3 cylindrede racer, at effekten kom op på 45 HK ved 10500 omdr./min og med en ny 5 trins gearkasse, var tophastigheden nu oppe på 225 km/t. med strømlinekåbe, men nok så vigtigt var det, at den nu var pålideligheden selv, også i de lange Grand Prix løb.

Det amputerede, 116 cm³. Eksperiment.

Under motorforsøgene fik Görg den idé, at afmontere de to stående cylindre med tilhørende plejlstænger og kun anvende den forreste cylinder, for på den måde lettere, at kunne finde frem til de ideelle skylletider etc. i tuningsarbejdet, under dette arbejde med den kun 116 cm³ store vandretliggende cylinder nåede de op på 15/16 HK i prøvebænken, kørerne (Hobl & Hoffmann) fik hurtigt gode idéer, hvad med at bygge et let stel til den amputerede eksperimentmotor, som tænkt, så gjort, man afdækkede de to cylinderhuller i krumtaphuset med plade, anvendte 350'serens gearkasse og havde en ultraletvægts racer til lavpris, den blev anmeldt til året første tyske løb, Eilenriederennen i Hannover hvor Hobl gjorde rent bord, det samme gentog sig, ugen efter i Hamburger Stadtparkrennen, et udmærket resultat med noget, som faktisk kun var lavet for sjov, senere borede man den op til 124 cm³, lavede et nyt passende krumtaphus med tilhørende 5 trins gearkasse, så det blev en regulær selvstændig 125 cm³ maskine med en effekt på 17/18 HK ved 9000 omdr./min og en topfart på 175 km/t. Typen vandt mange nationale løb, bl.a. i Hohenstein Ernsthof i DDR, dengang var de nationale mesterskaber fælles for både øst og vesttyskland, her på Sachsenring, DKW's gamle hjemmebane, lammetævede August Hobl og Karl Hofmann det samlede MZ fabrikshold fra Zschopau eftertrykkeligt, hvorefter de gentog kunststykket i 350 cm³ klassen på de trebenede, her i hård international konkurrence.

1956 sæsonen startede DKW, med det internationale løb på Hockenheim ved Heidelberg, hvor hele den europæiske elite stillede til start, det sejrsvandte Moto Guzzi fabrikshold fik sig her, en slem forskrækkelse, da August Hobl simpelthen kørte fra dem og satte ny løbs rekord med et snit på 182,1 km/t. Da Karl Hofmann så hvor godt det gik for kollegaen, overhalede han også hele sværmen af engelske italienere og besatte anden pladsen, hvorefter der bredte sig en smitsom sygdom, på grund af overdrejning, blandt de ellers så pålidelige Guzzi'er.

*DKW TT racer, 1956.
125 cm³ 1 cylindret.
18 HK ved 9000 omdr./min.
5 trins gearkasse.
Tophastighed: 175 km/t.*

I den lille klasse vandt Hobl med et snit på 154,9 km/t og satte ny omgangsrekord med

154,8 km/t, medens han henviste verdensmesteren Ubbiali og Taveri, med deres dohc. MV Agusta'er til anden og tredje pladsen.

Hobl og DKW havde den hidtil bedste sæson det år og med to anden, en tredje, en sjette og en syvende plads i GP løbene, blev det til en samlet anden plads i verdensmesterskabets 350 cm³ klasse, efter William A. Lomas, men foran Dickie Dale begge på Moto Guzzi. Fergus K. Anderson, Guzzi's løbsleder og selv tidligere verdensmester, udtalte efter sæsonen, at havde han ikke haft den rutinerede Bill Lomas i sin stald var den unge Hobl og DKW rendt med det verdensmesterskab.

Udover viceverdensmester, kunne den 25 årlige Gustl Hobl smykke sig med titlerne, Tyskmester i 125 og 350 cm³ klasserne, med Hofmann som toer begge steder. Medens den 20 årlige Ingolstadter, Herbert Ott også blev tysk dobbelt mester i Moto Cross i 125 og 175 cm³ klasserne. De to sidste ryttere på DKW landevejshold var Hans Bartl, som tidligere havde kørt for BMW og englænderen Cecil Sandford, der kørte fabriks DKW'en som privatkører, i denne rutinerede eksverdensmester, havde Hobl en fantastisk rygdækning under VM-løbene, hvor han altid kom i mål lige efter tyskeren, at britten var en erfaren herre kan ses af, at han i købet af sin karriere på motorcykel var medlem af fabriksholdene fra AJS, Velocette, Moto Guzzi, FB Mondial og MV Agusta, hvis første verdensmester i 1952 var Cecil Sandford, dette firetakts mærke, som fra det tidspunkt, med sine 39 VM-titler, nærmest abonnerede på verdensmesterskaber i de forskellige solo klasser og som helt frem til 1974, mutters alene, holdt de vindøjede riskogere væk fra 500 tronen.

Helmuth Görg og August Hobl med den sidste udgave af DKW's berømte Syngende Sav som indbragte Gustl Hobl viceverdensmesterskabet og det tyske mesterskab i 350 cm³ klasserne i 1956.

Denne udgave er letgenkendelig, bl.a. ved, at Kåben er væsentlig lavere end tidligere og at underdelen er ændret, så den venstre expansionsspotte ligger delvis frit, alt sammen for at opnå et mindre frontareal og en større nedlægningsvinkel i kurverne.

Max. Effekten var 45 HK ved 10500 omdr./min og motorerne kunne uden fare, overdrejes til 14000, hvis chaufførerne blev hidsige.

At totakterne igen var ved at få fat i den lange ende på væddeløbsbanerne var tydelig, så tydeligt, at italienske Gilera til 56 sæsonen stillede med en 2 cylindret dohc 125 cm³ og året efter med en 350 cm³ kopi af deres dengang uovervindelige 4 cylindrede 500 cm³ GP racer, for at imødegå totakts truslen, der især kom fra Ingolstadt og Zschopau, altså fra Skaft Rasmussens gamle **mærke** og hans gamle **fabrik**, sjovt nok arbejdede Helmuth Görg og den meget talentfulde Walther Kaaden (for øvrigt søn af Skaft Rasmussens og senere Carl Hahn's gamle privatchauffør) fra MZ, med hver sin teknik ved udviklingen af deres racermotorer, DKW's var stempelstyrede, medens MZ eksperimenterede med roterende pladedrejeventiler. Ingen af de herrer kom desværre selv til at nyde sejrens frugter, i form af et VM, det gjorde derimod en klaverfabrikant fra den anden ende af den tidligere Berlin-Rom-Tokio akse. Det er i øvrigt tankevækkende, at verdens største producent af firetakts motorcykler Honda, efter en investering på 40 millioner i en firetakt racer, måtte bide i det sure æble og gå over til fjenden, for at vinde den så stærkt begærede VM-titel i 500 cm³ og det med en 3 cylindret totakts konstruktion med to vandretliggende og en stående cylinder. Det var altså ikke helt forgæves, hvad Erich Wolf og DKW satte i gang 30 år tidligere.

Efter sæsonen 1956, fortsatte arbejdet i DKW's rennkøkken ufortrødent, Hobl fortalte mig senere, at de i efterårets løb var kommet op på 50 HK og at Görg havde store muligheder for yderligere effekt forøgelse i den 3 cylindrede motor. Men sådan skulle det ikke være, ved årsskiftet 1956/57 kom meddelelsen som et bombenedslag, Rennabteilung DKW blev med omgående virkning nedlagt.

Hele personalet blev overflyttet til andre afdelinger og de fleste køere hængte lædertøjet og hjelmen op på det berømte "søm", Cecil Sandford tog dog endnu en sæson, for den italienske fabrik FB Mondial og blev 250 cm³ verdensmester, inden denne fabrik også kollapsede og sammen med Moto Guzzi og Gilera trak sig ud af motorcykelsporten. Jeg læste for år tilbage et interview i det ansete engelske magasin Motorcycle News med Cecil Sandford, hvor han blev spurgt om hvilken maskine der var den bedste han i sin lange og gloriose karriere havde kørt, så ubetinget den 3 cylindrede DKW var svaret, den var perfekt og pragtfuld at køre på.

Sparsommelighed er en god ting, men at man kan spare sig ihjel er også en kendt sag og det var det Auto Union hermed påbegyndte, for selv om der var en generel overkapacitet i den tyske motorcykelindustri og dermed også hos DKW, var der ingen grund til de drastiske panikreaktioner ledelsen foretog, for midt i halvtresserne var de to store, DKW og NSU ved at få godt fat i alternative eksport markeder bl.a. i motorcyklens hjemland England, hvor tyskerne både kvalitets og prismæssigt var ved at konkurrere bukserne ned om hælene på den britiske bil og MC industri, men nu kunne englænderne ånde lettet op, da germanerne tabte hovedet, i hvert fald til japanerne 10 år senere, endeligt lukkede luften helt ud af dem.

Men i 1956 skete der både store ledelses og ejermæssige omvæltninger i Auto Union GmbH. For at forstå dette, er jeg nød til, at gå lidt tilbage i tiden, selv om dette stof er både tørt og kedeligt, er det vigtigt for at forstå den senere katastrofale udvikling i firmaet.

Ejerforholdet i Auto Union GmbH af 3. september 1949 (produktionsselskabet), der på dette tidspunkt havde en aktiekapital på 3 millioner DM som var fordelt på Industri Auffang GmbH. (Auto Union GmbH af 25. marts 1947) med 1,2 millioner DM Arbejdsfællesskabet Auto Union. (Dr. Bruhn, Dr. Hahn og Dr. F.C. von Oppenheim) med 0,8 millioner DM Bankier Sal. Oppenheim & Cie. Med 0,9 millioner DM samt en Dr. W. Schmidt med 0,1 million DM Auto Union gruppen (Bruhn/Hahn/Oppenheim) havde fra 1950 en merstemmeret på 90 gange pr. aktie, dette som værn mod udenlands overtagelse og som garanti for videreførelse af Auto Union traditionen.

I juni 1951 blev aktiekapitalen udvidet med 1,5 million DM denne andel overtog den Schweiziske industrimand Ernst Göhner (Holka). I oktober 1954 blev stamkapitalen atter udvidet med 6,5 millioner DM til 12 millioner DM og samtidig blev merstemmeretten for Auto Union gruppen sløjft. De 12 millioner DM var nu fordelt på følgende.

32,2 %	Bankierhuset Sal. Oppenheim & Cie, Köln.
31,5 %	Ernst Göhner gruppen/Zürich.
10,0 %	Industri Auffang GmbH, Ingolstadt.
23,3 %	Auto Union gruppen/Düsseldorf.

Formand for bestyrelsen i Auto Union GmbH var Friherre F.C. von Oppenheim og Direktionen bestod i 1954 af følgende:

Dr. Richard Bruhn.	Generaldirektør
Dr. Carl Hahn.	Salg & Eksport
Fritz Zerbst.	Chef for værket i Ingolstadt
Professor Dr. Ing. Robert Eberan von Eberhorst.	Teknisk koncernchef
Paul Günther.	Administration
Dr. Hans Schüler.	Juridisk afdeling

I august 1955 blev stamkapitalen igen udvidet med 8 millioner DM til 20 millioner DM dette medførte en radikal ændring i ejerforholdet, som procentvis nu var:

5,8 %	Bankierhuset Sal. Oppenheim & Cie.
40,5 %	Göhner gruppen.
13,2 %	Auto Union gruppen.
40,5 %	Maximilianshütte mbH.

Stålværket Maximilianshütte mbH havde nu en ligeså stor andel i Auto Union som Ernst Göhner. Hovedaktionæren i stålværket var Dr. Friedrich Flick (en køn plante, som for år tilbage figurerede på alverdens avisforsider, i anledning af den såkaldte "Flick" skandale i det daværende vesttyskland). Flick var allerede i 1951, et år før han gjorde det samme i Daimler Benz, begyndt at købe aktier i Auto Union, således at han og Göhner nu havde lige store andele i stamkapitalen, men den afgørende indflydelse sad Auto Union gruppen og Bankierhuset på, sammen med Göhner.

I 1956 blev stamkapitalen yderligere udvidet med 10 millioner DM så den nu var oppe på 30 millioner DM, hvilket ikke ændrede meget på procent fordelingen, men det bevirkede, at den Schweiziske magnat Ernst Göhner nu kom på særdeles god fod med Hr. Flick og derved mistede Richard Bruhn og Carl Hahn kontrollen over selskabet, noget der senere fik alvorlige følger for Auto Union GmbH.

Den 6. november 1956 udtrådte Richard Bruhn og Carl Hahn af direktionen, men Dr. Bruhn fik fra samme dato sæde i bestyrelsen, som afløser for de udtrådte, indsatte den nu Flick dominerede bestyrelse, Werner Henze og Flick ynglingen, den åleglatte tidligere Horch chef William Werner i de ledige stole.

Men allerede inden da havde der været store uoverensstemmelser i bestyrelsen som førte til, at den fremragende tekniker, professor Eberan von Eberhorst forlod sin chefstol og selskabet den 5. september 1956, han blev afløst af Oskar Siebler, der tidligere var chef for ZKB i Chemnitz og fader til F9 modellen.

Dr. Carl Hahn var i slutningen af 1953 blevet ramt af et alvorligt hjertetilfælde, som han dog kom over, men han måtte i juni 1956 af helbredsmæssige grunde, definitivt trække sig tilbage.

Med DKW Hahn's afgang havde den sidste DKW og totaktsmand af betydning forladt Auto Union og derefter var det slut med pionerånden og de store tekniske greb i posen, desværre.

I efteråret 1957 overtog Friedrich Flick, Ernst Göhners aktieandel og sad hermed på flæsket, kort efter dette, tog Hr. Flick tegnebogen med de fire sammenslyngede ringe og satte den i samme lomme som den, med den tretakkede stjerne og voila, Auto Union var pr. 1. januar 1958 bogstaveligt talt, kommet i lommen på sin gamle ærkerival Daimler Benz hvor samme Hr. Flick også havde aktiemajoriteten, den 6. maj blev hele den gamle bestyrelse udskiftet og erstattet med Flicks Mercedes Benz folk. Hvilket fik den danske importør til at reklamere med, at nu skulle vi til at køre DKW med Mercedes kvalitet: (?) "Ja go daw do" det kan i hvert fald ikke være køreegenskaberne de har haft i tankerne, for der var forholdet nærmest lig med en Maserati kontra en trillebør.

Og så tilbage til det egentlige, nemlig køretøjerne!

I begyndelsen af 1953 udskrev det ny Tyske Forbundsværn, en konkurrence om et nyt terrængående, 4 sædet standard køretøj til de forskellige værn, de krav militæret stillede var store, bl.a. skulle vognen fuldt lastet, kunne klare stigninger på op til 60 % og det skulle have en vadeevne på 50 cm, det vil sige, at det kunne forcere vandløb med en vandstand på op til en ½ meter, uden at gå mekanisk i stå. Der meldte sig tre tyske firmaer til konkurrencen, det var Porsche i Stuttgart, Carl F.W. Borgward i Bremen samt Auto Union i Düsseldorf.

DKW's forsøgsafdeling i Ingolstadt, konstruerede en let firehjulstrukket Jeep 300 kg, lettere end det amerikanske forbillede og med udstrakt anvendelse af mekaniske standard komponenter fra personvognsproduktionen. Det separate chassis var udført

som en lukket kasseprofilramme, hvortil stålkarrosseriet var monteret ved 12 punkter, det uafhængige for og baghjulsophæng var udformet ens og indbyrdes ombytteligt, fornedet med to smedede triangler og foroven en tværliggende bladfeder, altså ganske som fortøjet på DKW's F91, akselafstanden var 2000 m/m. Motoren var en let modificeret AU 900/1 med følgende ændringer i forhold til den anvendte i F91, Solex karburatoren var udskiftet med en dobbelt Zenith/Stromberg karburator, specielt beregnet til terrænkørsel. Effekten var hævet til 38 HK ved 4200 omdr./min, med et drejningsmoment på 7,25 kgm ved 3000 omdr./min, motorens kølesystem, som indeholdt 9,5 liter vand, var udformet efter thermosyphon princippet. Transmissionen var udformet med permanent træk på forhjulene og med udkobeligt, spærbart træk til baghjulene, 4 trins gearkassen indeholdt et reduktionsgear, således at vognen i alt havde 8 fremadgående og 2 baggear.

Billed af en Jeep.

Det elektriske system var leveret af Bosch i vandtæt udførsel. Batteriet som var anbragt i motorrummet havde i civiludgaven en ydelse på 12 V. 45 Ah. Og dynamoen en effekt på 160 watt. På udgaven til Politi/Told og Brandvæsen var dynamoeffekten 300 watt, medens modellen til Grænsepolitiet og Militæret var forsynet med 24 volts anlæg med 2 stk. 12 V. 45 Ah batterier og standard, med en dynamoeffekt på 600 watt, yderligere kunne Militærtypen leveres med en 900 watts dynamo, hvilket især havde betydning for Hæren, radio og lign.

Som Dækstørrelsen valgte man terrændækket 600 + 16" ekstra M, hvilket gav vognen en frihøjde på 240 m/m. Vendediameteren var 11,7 meter og egenvægten var 950 kg.

Tophastigheden var 98 km/t. og laveste terrænhastighed var 3 km/t. Brændstofforbruget var ret "astronomisk" 7,7 km/l. på landevej og 5,9 km/l. i terræn. Benzintankens indhold på 45 liter rakte til ca. 350 kilometers kørsel.

Konkurrenten Porsche's, som jo tidligere havde beskæftiget sig med militært isenkram, bl.a. de under krigen af VW producerede Kübelwagen og Schwimmwagen, forslag lå da også meget tæt på den tidligere Kübelwagen d.v.s. 1,5 liters luftkølet, 4 cylindret boxermotor anbragt i hækken og med permanent træk på baghjulene og udkobleligt spærbart træk på forhjulene, gearkassen havde 5 trin.

På Borgward's prototype anvendte man det fra Goliath kendte drivaggregat, 2 cylindret, 886 cm³ totakts motor med direkte benzinindsprøjtning og en effekt på 40 HK ved 4000 omdr./min. Her kunne baghjulstrækket også kobles fra.

I 1954 blev de tre firmaers forslag, sendt til afprøvning ved forsvarets materielkommando i Andernach ved Rhinen, efter hærens grundige testkørsler med de tre protyper fortrak Forbundsværnet, Auto Union løsningen.

DKW F91/4 Munga som var typens officielle navn, hvor Munga er en forkortelse af **Mehr**zweck **U**niversal **G**eländefahrzeug mit **A**llradantrieb = (4WD), blev derefter fremstillet i en forserie på 12 stk. som gennem de næste 2 år blev yderligere testet og ændret i et samarbejde mellem Materielkommandoen og DKW's forsøgsafdeling.

I 1956 var man kommet så langt, at vognen nu opfyldte militærets krav, så den kunne gå i serieproduktion, dog kun med 236 eksemplarer det år, men i 1957 leverede Auto Union 6.083 stk. De vigtigste ændringer på seriemodellen i forhold til prototypen var, at effekten, parallelt med personvognsmotoren, blev hævet til 40 HK ved 4250 omdr./min. Og at den nu havde permanent træk på alle fire hjul.

Munga'ens grundkonstruktion blev bibeholdt i hovedtrækkene frem til produktionen blev stoppet i 1968. I 1958 kom der en forlænget udgave Munga/6 med plads, som cifret angiver, til 6 personer, samtidig blev den monteret med den nye 980 cm³ motor på 44 HK fra Auto Union 1000. I 1962 kom typen i endnu en udgave, Munga/8 og fra 1963 blev vognen forsynet med det separate smøresystem, Lubrimat.

Da hovedaftageren, Forbundsværnet i 1968 ikke fornyede kontrakten med Auto Union blev fabrikationen stoppet, den 5. december rullede den sidste Munga og dermed den allersidste Auto Union/DKW af samlebåndet i Ingolstadt.

I de 12 år DKW Munga var i produktion, blev der i Ingolstadt fremstillet i alt 46.750 eksemplarer af typen, som også blev samlet hos datterselskabet Vomag i Brasilien til civile formål. Hovedaftageren var som nævnt den vesttyske hær, med ca. 30.000, hvor de sidste udgik i 1980. Det Hollandske forsvar indkøbte mellem 1963 og 1966, 800 Munga'er hvoraf ca. 350 stk. i 1978 blev reeksporteret til England, da typen blev udrangeret af den Hollandske Hær. Den Portugisiske Hær aftog også et stort antal og her blev Munga'en, mig bekendt, for første og eneste gang, indsat i regulære kamp-handlinger, nemlig i kolonikrigen i Angola.

Transmissionssystemet i DKW Munga.

Sidst på året 1956 besluttede Auto Union at nedlægge produktionen af RT 350 S som det år, kun var solgt i 1.197 eksemplarer og i øvrigt aldrig rigtigt var slået igennem, i konkurrencen med Horex Resident og Maico Taifun bl.a. på grund af de tekniske mangler, jeg tidligere har redegjort for.

Året 1957's bedrøvelige resultat, blev en tilbagegang på ikke mindre end 19.199 maskiner til 10.372 motorcykler, derudover gik Hobby yderligere tilbage med over 11.000 eksemplarer til 3.000 færdige scootere, det eneste lyspunkt var Hummel som gik frem med 37.453 til 57.452 knallerter, således at den totale produktion i Ingolstadt udviste en fremgang på 6.913 enheder til i alt 74.824 køretøjer.

I slutningen af 1957 solgte Auto Union fabriksretten til Hobby til det franske firma Manufacture de Machine du Haut Rhin SA i Mulhouse/Elsas, dette firma forbedrede scooteren ved at forsyne den med en centrifugalkobling, så koblingsgrebet nu var helt overflødigt. "Træk i snoren, gi' gas" så kørte apparatet, lige noget for en franskmand. Samtidig nedlagde DKW produktionen af modellerne RT 125/2 H og RT 250 VS så i 1958 var der kun modellerne RT 175/200 VS samt Hummel i produktion, men ikke ret længe, for efter Daimler Benz overtagelsen, besluttede Bestyrelsen en fuldstændig nedlæggelse af motorcykelfabrikken i Ingolstadt og solgte alle rettigheder, tegninger, værktøjer etc. Samt reservedelsproduktionen til Victoria Werke AG i Nürnberg som under navnet Zweirad Union fortsatte produktionen af DKW Hummel og Victoria Vicky som var næsten ens.

Årets resultat for Auto Union i tohjulsbranchen blev på 6.000 RT 175/200 VS motorcykler og 40.166 Hummel knallerter, den 3. juni 1958 forlod den allersidste Auto Union/DKW maskine fabrikken i Ingolstadt. Endnu et, over hele verdenen berømt og respekteret motorcykelmærke eksisterede ikke længere.

Det eneste lyspunkt var, at det meste af arbejdsstyrken på 1.600 mand, senere kunne overføres til den nybyggede DKW Junior bilfabrik i byen.

Fremtidens DKW Prototype 1957, som aldrig blev til noget.

Pst ! Han har ikke været til at holde ud, siden nyheden om OCP-motoren slap ud !

DKW
Midt i vadestedet.

Billed af en bil.

+ *Billed af et understel.*

Da Professor Eberan von Eberhorst, 1. december 1954 overtog ledelsen af den tekniske udvikling hos Auto Union, anerkendte han hurtigt det arbejde Kurt Schwenk, bådet før og efter krigen havde udført i forsøgene med kunststofkarrossierne, forsøgene sidst i trediverne var som bekendt baseret på Phenolformaldehydharz forstærket med papirindlæg, efter krigen genoptog Schwenk disse forsøg, men nu med Polyesterharz forstærket med glasfibervæv, til karrosseridele.

I begyndelsen af 1954 påbegyndte man under E.v.E's ledelse udviklingen af en lille 3 personers bil med glasfiber karrosseri i Düsseldorf, det såkaldte STM/2 projekt. Da det lette karrosseri ikke var selvbærende, lagde man fra starten stor omhu i konstruktionen af et vridningsstift chassis, som kunne optage alle lod og vandrette kræfter samt holde en eksakt hjulføring, som jo er forudsætningen for gode køreegenskaber. Disse fordringer opfyldte det nye chassis, det bestod af to langsgående kassedragere som bagtil spidsede sammen (se skitsen) og der, sammensvejst med et stordiametret tværrør, som også indeholdt torsionsstavene til affjedring, af de i hvert hjørne lejrede svingarme, som igen fikserede den lette bagaksel. Systemet minder meget om det Schwenk, tidligere havde anvendt i Schnelllasteren. Forhjulene var ophængt i dobbelte triangler og ligeledes affjedret ved hjælp af torsionsstave, her indbygget og fikseret i de langsgående chassisvanger, til støddæmpning anvendtes skråtstillede teleskopdæmpere.

Styretøjet var af tandstangstypen, med huset anbragt midt på den tværgående chassiskonsol, som i hver ende bar de forreste støddæmpere. Følge, bremsetromler og nav var en nypatenteret konstruktion, udført i aluminium.

Karrossen var foran påskruet stålpladehulkasserne og bagtil, til påsvejst konsoller på tværrøret. Vognens egen vægt var så lav som 350 kg.

Intensive testkørsler gav ingen anledning til kritik og efter 115.000 kilometer var karrossen så god som ny, den havde holdt stand overfor alle mekaniske påvirkninger i enhver henseende. Derefter blev STM/2 videreudviklet til en regulær firepersoners vogn, med en egenvægt på 500 kg og med, hvad der var vigtigt dengang, større kabine og bagagerumsplads end i folkevognen VW.

I foråret 1956 blev denne prototype, under betegnelsen STM/3 og med en luftkølet 2 cylindret motor anbragt foran forakslen, præsenteret for direktionen og medlemmer af bestyrelsen, bl.a. formanden Dr. Oppenheim, Ernst Göhner og som repræsentant for Flick gruppen, en Dr. Schäfer. Efter præsentationen, blev det ført til protokols, "at udviklingen hurtigt skulle føres til ende, og at Dr. Oppenheim ville foreslå den samlede bestyrelse en seriefabrikation af køretøjet".

De enkelt fremstillingstrin blev fastlagt i arbejdsforberedelserne, således skulle der indrettes et nyt presseværktøj til fremstillingen af kunststofkarrossen, en formpressemaskine, verdens største af sin art, blev bestilt og opstillet i Düsseldorf og man kom så langt, at man oprettede en pilotlinie, som pressede karrosseridele i 3 minutters takt, serieproduktionens start var planlagt til midt i 1958.

STM/2 kunststofkarrossens enkelte dele.

*Prototypen STM/3 samt interiør og motoraggregatet.
(Flere billeder)*

Dette var oplægget til den mindre DKW, men ledelsen havde også planer om en større model i mellemklassen til afløsning af F91 / F93. Men i 1954/55 var DKW's forholdsvis lille konstruktionsafdeling 100 % udnyttet og så overbelastet, at den ikke kunne påtage sig opgaven, derfor så ledelsen sig om efter et firma, som ville og kunne påtage sig opgaven, blikket faldt på Italien som også dengang havde mange fine designere, i oktober 1954 tog Richard Bruhn og Carl Hahn kontakt til firmaet Pinin Farina i Torino, og da Carl Hahn sammen med von Eberhorst i begyndelsen af december, i anledning af motorcykeludstillingen i Milano, var i Italien besøgte de Torino firmaet, hvor man diskuterede oplægget til et studiekarosseri, allerede i januar 1955 var italerne Sergio Farina og hans svoger Dr. Renzo Carli på genvisit i Düsseldorf for at træffe aftale om to opgaver.

1:

Udvikling af et modelkarosseri, baseret på et forlænget prototype chassis til F93, som senere blev ændret og anvendt i F94.

2:

Et facelift af DKW's eget prototypekarosseri til den senere F93 seriemodel.

Allerede samme måned blev F93 prototypen sendt til Italien, så Farina kunne udforme det nye kølerparti. Hjulophænget for og bag på denne prototype var anderledes end det, seriemodellen F93 senere gik i produktion med, som jo i princippet var lig med F91'serens. På prototypen var forhjulene ophængt i korte og lange triangler og affjedret ved hjælp af skruefjedre, medens Schwebeakslen bagtil var udskiftet, med et ophæng a la STM med torsionsaffjedring.

Den 10. maj ankom det, til en akselafstand af 2.450 mm forlængede chassis til Torino, så det konkrete arbejde med den store prototype kunne tage sin begyndelse pilotkarrossen til Farina/DKW'en blev fremstillet i aluminium og med højre og venstre side asymmetrisk, så DKW folkene kunne studere stil og detaljer i forskellige varianter, vognens totallængde blev 4.400 mm.

Den 21. august rejste en Auto Union delegation til Torino, for at tage resultatet i øjesyn, med var bl.a. Schwenk, chefen for DKW's karosseriafdeling.

Efter indgående studie af vognen, valgte man designet, af venstre vognside og kasserede frontpartiet med de i kølergitret integrerede lygter, dette blev ændret i to udgaver, hvoraf det sidste, som mindede om første udgaven af F93'serens, blev foretrukket. I november måned rejste to DKW montører til Italien, for at gøre prototypen køreklar og den 7. januar 1956, vendte den færdige vogn tilbage til Düsseldorf, hvor Schwenk & Co. Så småt begyndte, at udarbejde en plan over de enkelte karosseridele, med henblik på den senere serieproduktion.

Pinin Farina's DKW prototypen.

Personligt er jeg ikke den store ynder af pontonkarosserier, men Pinin Farina/DKW'en er ganske elegant og var nok faldet i det bede publikums daværende smag, forudsat den var blevet forsynet med tilstrækkelig motorkraft, da karrossen afgjort ikke var så strømningsgunstig, som på F91/93 og den ville nok have fordret en ny motorkonstruktion, for det er svært af se, hvordan man ville få en så kraftig effektforøgelse ud af de forhåndenværende 3 cylindrede motorer, men den detalje har E.v.E og hans medarbejdere helt givet også haft i tankerne. Ingen af disse projekter kom dog udover prototype stadiet årsagen til dette, skal sikkert søges i en tidligere ændring af ejerforholdet og den nye direktion. Hovedaktionæren Friedrich Flick, havde som bekendt store interesser i stålindustrien og han følte absolut ingen trang til, at save den gren over, han selv sad på, så dermed var STM/3 projektet dødfødt. Flick havde på dette

tidspunkt ingen økonomiske interesser i den kemiske industri, det fik han til gengæld senere, paradoksalt nok.

Hvad der er blevet af Farina/DKW'en ved jeg ikke, men STM/3 eksisterer stadig og kan beses på museet i Ingolstadt.

Professor Eberan von Eberhorst (tv.) og Dr. Richard Bruhn.

Da Professor Eberan von Eberhorst måtte se resultatet af flere års intensivt arbejde ligge i grus, pakkede han ranslen og søgte nye græsgange, dermed mistede Auto Union sin mest fremragende tekniker og da Carl Hahn på samme tidspunkt, på grund af helbredet, trak sig tilbage og overlod stolen til en noksagt, som William Werner, var DKW's nedtur påbegyndt.

Den nye ledelse fastholdt dog, at man skulle have en ny og mindre personvogn i produktion, til afrunding af programmet nedad i småvognsklassen, som jo tidligere havde været DKW's domæne, indtil F93 hvor man både størrelses og prismæssigt var rykket op i mellemklassen og endda i den dyre ende.

På IAA i Frankfurt 1957, udstillede Auto Union så prototypen til den kommende lille nye bil, under navnet DKW 600, vognen var forsynet med en vandkølet 2 cylindret motor, anbragt på langs foran forakslen, boringen var 76 mm og slaglængden 73 mm det gav et slagvolumen på 660 cm³ og en ydelse på 30 "Din" HK ved 4200 omdr./min. Gearkassen var 4 trins og fuldsynkroniseret, hvad ikke mange vogne var dengang var, gearskiftet var ratgear og der var selvfølgelig friløb, undervognen bestod af et chassis, opbygget af sammensvejste firkantprofiler, faconen svarede i det store og hele til F 91'serens, blot var godstykkelsen væsentlig tyndere. Forhjulsophænget var direkte overtaget fra STM projektet. Baghjulene var ophængt i en stiv rørformet bagaksel, sideværts fikseret ved hjælp af en Panhardstav og affjedret ved halveleptisk bladfedre, dobbeltvirkende teleskopdæmpere var monteret hele vejen rundt. Vognen havde tandstangsstyring og som Dækstørrelsen havde man valgt 5,20 + 12".

Den ny type DKW 600.

Karrosseriet var i overensstemmelse med Hr. Flick's ønske, udført i stål og fulgte datidens dårlige amerikanske smag, forpartiet var direkte stjålet fra Ford Taunus 17 M, det såkaldte "flyvende tæppe", med kasketskygger over lygterne, så rent strømningsteknisk var karrosseriet et tilbageskridt i forhold til de øvrige vogne i DKW programmet, men det bød på gode indvendige pladsforhold efter sin vognstørrelse og med en egenvægt på 610 kg var den en relativt let sag, som man dengang påstod, havde en marchhastighed på 110 km/t. og det var ikke så ringe endda.

Denne prototype, blev igen i 1958 blev udstillet i Frankfurt uden, at den af den grund kom i produktion, var og blev en underlig sammenblanding af kompromiser, for der var tydeligvis ingen konsekvens i konstruktionen. For skulle fremstillingsprisen sænkes radikalt, som vel var målet, burde stålkarrossen have været selvbærende, i stedet bibehold man et separat chassis, der ganske vist var væsentligt lettere end tidligere, men som også var lige så tidrøvende ved færdigmonteringen, som på de større modeller. Kort sagt, hele konstruktionen bar præg af savnet af en teknisk chef, af en kaliber som E.v.E. og en topmand som Carl Hahn, med visioner og vilje til at sætte sine idéer igennem.

Billed af understellet.

I august 1959 startede, langt om længe, serieproduktionen af den lille vogn, med typebetegnelsen DKW F 11 Junior, i den nybyggede fabrik i Ingolstadt. Selve karrosseriformen var fuldstændig identisk med DKW 600, derimod var

baghjulsophænget ændret til samme system, som på STM/3, men fikseret sideværts af en Panhardstav.

Under motorhjælmen var der sket ting og sager, den 2 cylindrede motor var blevet udskiftet, med en 3 cylindret på 741 cm³, med en boring og slaglængde på 68 mm, kompressionsforholdet er så højt, efter datidens forhold, som 8,25 : 1, så Junior'en havde en fin brændstoføkonomi, den kørte 18,2 km/l. ved 60 km/t. og 11,4 km/l. ved 100 km/t. og det må siges, at være pænt. Effekten på 34 "Din" HK ved 4300 omdr./min. Lå også i overkanten for motorstørrelsen, også tophastigheden på 115 km/t. var bedre end hovedkonkurrenten VW, hvad der havde stor betydning på det tyske hjemmemarked.

Den nye Junior motor.

Desuden et billed nederst på siden.

Forhjulsbremsernes placering var også ændret, de var nu monteret inde ved gearkassen, ved denne anbringelse, slog man to fluer med et smæk, fordelene ved små hjul er som bekendt, at man nedsætter den uaffjedrede vægt og derved forbedrer hjulkontakten til kørebanen, dette har stor betydning for vognens køreegenskaber. Bagsiden ved små hjul er, udover forøget dækslid, at de sætter en begrænsning for bremsernes størrelse, ved DKW løsningen, som Citroën ivrigt også anvendte, dog af en anden årsag, kunne man gøre bremsetromlerne så store som man lystede og samtidigt, sikre rigelig køling til dem, som sidegevinst, fik man yderligere nedsat den uaffjedrede vægt.

DKW Junior var født med gode køreegenskaber, så på det punkt videreførte den de stolte traditioner, selvom jeg personligt foretrækker den lidt hårdere og næsten krængningfri affjedring i F 93 modellen, men det er en smags sag.

En ting kunne nu godt undre lidt, i forbindelse med vognens indvendige udformning, især under hensyntagen til den meget lange tid, karrossen havde været færdig, inden vognen kom i produktion, her tænkes på pladsforholdene, for ifølge målskitserne skulle der være gode pladsforhold i det todørs karrosseri og man kan da heller ikke klage over passagerens pladsforhold, men chaffutten havde det ikke alt for bekvemt, årsagerne til dette var flere, bl.a. var ratgearet, blinklys og nedblændingskontakten anbragt i en stor boks på ratstammen og den var i sig selv, i vejen for føreren og da samtidig skillevæggen til motorrummet var næsten lodret, var det vanskeligt at anbringe venstre fod i en afslappet stilling, højre fod havde det ikke eneget bedre, på grund af speederens placering og som Mogens Damkier meget rammende udtrykte det, DKW Junior er en af de få biler, man bliver træt i benene af at køre. Trods dette skud for boven, blev DKW Junior en succes fra starten, for det var lykkedes Auto Union at holde prisen under den magiske 5.000 DM grænse, prisen på hjemmemarkedet var sat til 4.950 DM, så man var særdeles konkurrencedygtig i klassen indtil 850 cm³ hvor Junioren i flere år var den mest solgte vogn.

Her i Danmark fik den også en meget fin modtagelse, selvom den prismæssigt nok lå lige i overkanten, med sine 15.855 kr. på gaden.

Et billed af en vogn.

I 1957 fortsatte DKW F93 næsten uændret i produktion, der var kun tale om detailforbedringer, i det ydre lagde man især mærke til det ny fint maskede kølergril, som var mere elegant end tidligere, indvendigt var varmen og instrumenteringen forbedret, den største nyhed var nok de to ekstra HK man havde halet ud af maskinen ved samme omdrejningstal, den beskedne effektførogelse bevirkede, at vognen nu føltes lige så kvik som den tidligere F91 og dermed var den største anke over den første

udgave af F93 fjernet, samtidigt indførte man to nye kulører på farvepaletten til luksusudgaverne, solgul og polykromatfarven sølvblå, begge med elfenbenshvidt tag, med disse farvekombinationer fremtrådte F93'eren, simpelthen som noget af det smukkeste skue på fire hjul, som tænkes kan.

I februar samme år, kom afløseren for den sidste F91 type Universal, med den nye stationcar DKW F94U var det lykkedes, at kombinere personvognens elegance med nyttekøretøjets anvendelighed, udnyttelsen af pladsforholdene var forbilledlig og typen fik da også meget stor og fortjent succes, ikke mindst her i Danmark, hvor den daværende direktør hos Bohnstedt Petersen, Nic. Christiansen (den senere BMW Importør) hurtigt fik den ændret, så en kunne indregistreres på vore specielle papegøjeplader, den solgtes som varmt brød. DKW F94U blev fra marts 1957 til juli 1959, hvor den blev afløst af Auto Union 1000 U, fremstillet i 19.526 eksemplarer, hvad der dengang var et betragteligt antal for en Kombi.

På efterårsudstillingen i Frankfurt samme år, præsenterede Auto Union sine 1958 modeller, på F93 var det igen kun detailforbedringer, dørene på de todørs udgaver, var nu hængslet foran og ved montering af en ny type indsugningsdæmper og et nyt udstødningssystem, hvor især den bagerste potte var blevet en ordentlig "basse", var det lykkedes at gøre køretøjet næsten lydløst, uden man af den grund tabte effekt, forment ingeniararbejde. Tandstangsstyretøjet var også ændret, hvad der også var tiltrængt, "de små piger sled bravt idet, ved parkeringsmanøvrer", for nogen damebil havde de store DKW'er aldrig været, ændringen bestod i en lidt lavere gearing, så det hele nu gik lidt mere lindt, uden det af den grund gik udover styretøjets eksakthed og samtidigt reducerede man de værste vejbanestød væk fra rattet. Svæveakslen bagtil var også forbedret ved hjælp af nogle ekstra, korte bladfjederlag, som nu ved fuldbelastning, forhindrede affjedringen i at slå igennem, når man røg ned i et hul på kørebanen.

Yderligere kunne F93 personvognen nu efter ønske og mod en merpris på 275 DM leveres med den af Fichtel & Sachs udviklede automatkobling Saxomat, med dette system kunne man selvsagt skifte gear uden brug af koblingspedalen, men hvorfor det lige netop skulle være Auto Union som kom først med denne nyhed, forstår jeg ikke et kuk af, for i realiteten kan man jo skifte gear i DKW'erne uden brug af koblingen, med undtagelse af første og bakgearet, fuldstændigt problemfrit, hvis man ellers bruger sit friløb, hvad de fleste formodentlig gør, derfor var Saxomat en fuldstændig overflødig merudgift, med mindre man var invalid.

Billeder af 3 forskellige biler.

På standen stod der også to nye typer udstillet, d.v.s. den ene var nu ikke specielt ny at se på, for det var en F93 Coupé de luxe, hvor der var anbragt en tværprofil i kølergitret, med de fire ringe og samtidigt var det grønne DKW emblem, erstattet af et Auto Union i skifte tegn på motorhjælmen, sikkert en William Werner opfindelse, så han kunne lufte sin aversion mod DKW navnet, hvad han derimod ikke kunne hindre var, at vognen i folkemunde til stadighed, slet og ret blev kaldt DKW 1000, det har nok naget ham, gud ske lov! Bagagerumsklappen på denne model, var helt galt og uden F93'erens fire pyntelister og kun prydet med fire store ringe samt et 1000 emblem i stedet for 3=6, samtidig var der monteret ændrede baglygter og vognen var forsynet med meget kraftige forkromede kofangere, også navkapslerne havde fået en ny form, dette var de ydre forandringer, en flot vogn.

Rent mekanisk er Auto Union 1000 fuldstændig identisk med DKW F93, med undtagelse af motoren, som var boret 3 mm op til 74 mm, så slagvolumen nu var 980 cm³. Effekten og omdrejningstallet var hævet til 44 "Din" HK ved 4500 omdr./min. Derved blev accelerationen og tophastigheden forbedret, så den nu løb 130 km/t.

Den anden nye type bar også navnet Auto Union 1000 Sp. (som ikke står for Sport, men

Special) med tilføjelse Coupé, var til gengæld helt anderledes og symboliserede de nye tider komme. Undervognen var direkte overtaget fra F93, så den ting var i orden, motoren var den nye 1000 maskine med et ændret topstykke, hvor ventilatorakslen var flyttet ned på venstre side af pladshensyn, kompressionsforholdet var hævet til 8,2:1 og den var forsynet med en dobbelt faldstrømskarburator af mærket Zenith. Med disse kunstgreb skulle effekten være på 50 "Din" HK ved 4500 omdr./min. Og topfarten 140 km/t.

Billed af en bil.

På det designmæssige område, havde Auto Union tilsyneladende på forhånd helt opgivet at tænke selv, man havde vent sig i den værst tænkelige retning efter idéer, nemlig til William Werner's fødeland, Amerika som på det tidspunkt var inde i sin værste designmæssige periode, med overdimensionerede halefinner og askens unødvendigt tingel tangler, så resultatet blev en mini Thunderbird med alt hvad det ellers indebar.

Tænk hvad en Pinin Farina eller en af de andre italienske karrosserisnedkere kunne have fået ud af sådan en opgave og så havde den forlangte pris nok også stemt lidt bedre, for Auto Union præsenterede den til den stolte pris af 11.950 DM for deres ulejlighed, til sammenligning kostede den billigste 1100 cm³ Porsche 356 kun 11.400 DM og Fritz Wenk's DKW Monza 10.390 DM. Her i Danmark blev prisen endnu mere grotesk, for Bohnstedt Petersen forlangte et par og fyretusind for herligheden, præcis det samme som kollegaen De forenede Automobilfabrikker i Odense krævede for den nu klassiske sportsvogn Austin Healey 3000 som, udover den var køn, også kunne byde på et ordentligt los i r... og en topfart på 190 km/t. Så Auto Union og William Werner skød næsten lige så langt forbi målet som man kunne, men millionærerne havde fået en gaveidé til fars pige, som havde alt, undtagen god smag.

I tilgift til dårsken fik Auto Union i starten en masse garantireklamationer på sammenbrændte Sp. motorer, årsagen var nu kun en bagatel, men en kostbar en, havarierne opstod for det meste på autobanerne når kunden efter normal DKW praksis lod vognen løbe hvad den kunne, så "satte stemplerne sig pludseligt" da fabrikken langt om længe fandt fejlen, var den såre banal, udluftningshullet i tankdækslet var for lille, dette bevirkede, at når motoren løb for fulde omdrejninger i længere tid, blev gasblandingen simpelthen for mager på grund af manglende brændstof og så satte den sig med et smæk, på grund af overophedning.

Efter fejlen var rettet, havde man ikke flere problemer i den retning, men til gengæld havde man løbende problemer med rustbehandlingen, Bauer karrosserierne var helt enkelt for dårligt bundbehandlet og lakeret.

Sp. karrossen blev fremstillet hos karrosserifirmaet Karl Bauer GmbH i Stuttgart, men færdigmonteret hos Auto Union, først i Düsseldorf og senere i Ingolstadt, i alt blev der produceret 6.644 af typen, deraf 1.640 cabrioletter, frem til september 1965.

DKW forhandleren i Heidelberg Fritz Wenk, som før krigen havde haft den største forhandling af alle fire mærker i Berlin, overtog i 1957 rettighederne til produktionen af DKW Monza som blev forhandlet gennem DKW's ordinære forhandlernet, i foråret 1959 havde Wenk ført forhandlinger med William Werner om levering af komplette chassiser til hans sportsvogn, Werner kunne ikke se nogen problemer for dette, men han ville være fritstillet hvis Auto Union selv kom med et lignende køretøj, ved fremkomsten af Auto Union 1000 Sp. mente ledelsen, at det havde man nu, så derfor kunne Fritz Wenk ikke længere få leveret chassiser fra DKW. Dermed var det slut med DKW Monza, DKW's eneste rigtige sportsvogn efter krigen.

Auto Union 1000 Sp i roadsterudgaven.

Drivaggregatet i Auto Union 1000 Sp.

DKW
Timeglasset ved at rinde ud

Billed af understel.

I august 1959 løb de sidste 3=6'ere af typen F93 af samlebandet i Düsseldorf der var da, fremstillet i alt 114.921 eksemplarer af modellens forskellige varianter og den blev samtidig Auto Union's sidste mellemklassevogn, som bar det berømte emaljeemblem med de sachsiske farver, grøn og hvid på motorhjelm.

Produktionen af den direkte efterfølger, Auto Union 1000 model "60" påbegyndtes i samme måned. Som det fremgår af navnet, var 900 cm³ motoren nu, definitivt taget ud af personvognsprogrammet, således at man nu kun anvendte 980 cm³ maskinen i alle varianter, dog i forskellige tuningsgrader.

Den mest markante ændring var selve karrosseriet, med det nye panorama frontvindspejl dengang som nu, et yderst forkættret modelune, som GM havde indført i Europa året forud og som firmaet indkasserede nogle alvorlige "hak i tuden" for, hos mange fagjournalister, som simpelthen kaldte idéen, som var amerikansk, for "knæknuseren". Hvordan indstigningen i de bemeldte Opel og Vauxhall modeller har været, skal være usagt, da jeg aldrig har ladet mig transportere i den slags "baljer". Men i de syv år, jeg selv kørte AU 1000 har jeg aldrig banket knæet op i dørkarmen, men det skyldes måske min forholdsvis korte statur. Med hensyn til udsynet gennem den nye frontrude med de tilbagetrukne hjørnestolper, er det min personlige erfaring, at det er væsentligt forbedret i forhold til F93'eren, en anden udvendig detalje man straks bemærkede, var at de øverste hjørner på den tredelte bagrude nu var afrundet, elegant.

Auto Union 1000 Coupé de luxe. Årgang 1960/62.

Indvendig i kabinen var der også en del ændringer, gode som dårlige, der var først og fremmest anvendt mere plastik i interiøret, både i loft, sidebeklædning og sæder, hvor man dog stadig anvendte stof på sidefladerne, forsæderne var ændret, med en bredere og dybere polstring, så man sad virkelig godt og komfortabelt, en fiks detalje, om end ikke særlig smart udført, var også det indvendige dørgreb, som var integreret i de bekvemme armlæn på dørene således, at man med en hånd åbnede døren og samtidig havde man et godt og solidt greb i denne, så den ikke fløj ud i yderstilling med et brag, hvis det blæste kraftigt, det er i hvert fald en detalje som jeg har savnet på samtlige biler, jeg senere har haft.

Rattet var nu igen cirkelrundt og hornknappen var ikke længere prydet med de fire ringe, de var erstattet af et stykke heraldik, af ubestemmelig herkomst (Düsseldorf's byvåben) og for rigtig at markere, at man nu var et Daimler-Benz produkt, med den deraf kommende sans for elegance, havde man udstyret den ellers elegante vogn, med et nyt instrumentbræt, fremstillet af et stykke presset pap og udskiftet de smukke, let aflæselige runde instrumenter, med et afskyelig, uaf læseligt "søjletermometer" af et speedometer med indbygget temperatur og benzinmåler, rent makværk fra en fabrik, der fra tidernes morgen, havde været kendt for sine logiske og overskuelige instrumentpaneler, selv på deres allerbilligste biler, Føj, sige jeg bare, men det var formodentlig billigt at fremstille, sådan så det i alt fald ud.

Den nye Auto Union 1000 blev fremstillet i 4 grundudgaver. Limousine i tre varianter, Normal, Special og Luksus. Coupé og Universal, alle tre typer med 44 HK motorer, samt 1000 S Coupé og den 4 dørs Limousine på det lange chassis, de to sidste typer var forsynet med 50 HK motorer, hvilket hævdede de to modelleres tophastighed til henholdsvis 135 og 130 km/t.

Coupé modellen med 44 HK motor fik en meget kort levetid, kun 4 måneder, i december 1959 løb den sidste af i alt 2.871 eksemplarer af båndet i Düsseldorf.

Den 5. juni 1961 døde Dr. Carl Hahn i sit hjem i Düsseldorf, dermed var manden som havde betydet mest for DKW, efter sammenslutningen i Auto Union, ikke mere.

1960 modellen var i produktion til juli 1961, hvor "62" modellen blev præsenteret, udvendigt var der kun tale om små detailændringer, såsom andre hjul og nye pynte ringe på disse i de Luxe udgaverne, et imiteret luftudtag var anbragt på C sidestolpen, samt nye farvekombinationer, som i mine øjne var knapt så flatterende som tidligere, hvad mener i om denne kombination, lysegul med mørkegrønt tag, rædselsfuldt ikke ?. Guderne må vide hvor Hr. Werner har løbet den student op, som fandt på dette.

Indvendigt, var fabrikken øjensynlig selv blevet træt af det kedelige instrumentpanel, men i stedet for at tage tyren ved hornene, nøjedes man med at klistre et nyt tapet på, som skulle illudere ædelt træ, det var også pænere end på forgængerens, men lignede stadig noget der var fundet i en container.

Den største nyhed fandtes under motorhjelm, den nye olieautomatik Lubrimat, med separat oliebeholder og en pumpe, som doserede olien til karburatoren, alt efter motoren øjeblikkelige omdrejningstal og belastning. Systemet havde Auto Union udviklet i samarbejde med Robert Bosch GmbH i Stuttgart, for at imødegå den stadig stigende kritik af totakterens olieforbrug og samtidig slippe af med den kendte røgfane, når skvadderhovederne hældte for megen olie i benzintanken. Med den nye Lubrimat kunne forbruget varieres helt ned til 1:100 i blandingsforhold og det var jo ikke så tosset endda. Det var det derimod, da det et halvt år senere viste sig, at systemet ikke var ordentligt gennemprøvet, under alle forekommende temperaturer. Vinteren 1961/62 blev usædvanlig hård med ekstremt lave temperaturer, hvilket gav sig udslag i et hav af garantireparationer på sammenbrændte motorer som følge af, at selv den foreskrevne tynde olie blev så stiv, at pumpen ikke magtede at trykke olien frem til karburatoren og så havde man den kostbare ballade.

Den famøse oliepumpe.

I samme moment indførte man dobbeltlukkede hovedlejer i krumtappen således, at disse nu skulle være smurt for livstid, angiveligt for at komme det gamle komplicerede totakts problem, med rustskader i lejebanerne, på vogne som fortrinsvis kun kørte korte ture eller som stod stille i længere perioder til livs. Nu er det blot sådan, at "livstid" jo er et relativt begreb og for de nye krumtaplejer var den mildt sagt begrænset, atter én idé, som ikke var tilstrækkeligt gennemprøvet, inden den slap ud til kunderne.

Nu kan vi jo passende give Daimler Benz skylden for alle DKW's fortrædeligheder, men retfærdigvis skal det fremhæves, at Stuttgarter direktionen ikke blandede sig overvældende i Auto Union's anliggender, blot påpegede man, at udover købsprisen havde man pumpet 100 millioner DM ind i datterselskabet, så man forventede dette holdt samme tekniske stade og kvalitet som tidligere, samt at man fik konstrueret nye modeller til afløsning for DKW F93, plus en mindre vogn.

Mercedes chefen Dr. Köneche udtalte ved overtagelsen, til et svensk motormagasin "Vi har ægtet en pige af en god familie, som vi har tillid til". Det skulle man nok ikke have haft, men selv haft bedre hånd i hanke med udviklingen hos DKW.

Så hovedårsagen til de begyndende salgsmæssige og mekaniske problemer bør helt og holdent lægges på Auto Union's egen direktion og dennes tekniske ledelse eller rettere, mangel på samme. Allerede i von Eberan's tid, var man begyndt at spekulere på, hvordan man kunne fjerne den "blå Røgfane" af uforbrændt olie og den deraf kommende stank, efter hans afgang, fortsatte eksperimenterne bl.a. med den 6 cylindret motor monteret med en katalysator, udviklet i samarbejde med firmaet Lurgi, sandsynligvis første gang en sådan blev anvendt på en bil, filtret fungerede sågar og

havde kun en afgørende fejl, dengang fandtes der ikke længere blyfri benzin i handlen og derved blev katalysatorens levetid begrænset, efter 30.000 km måtte den udskiftes og da dens pris var ca. 300 DM, 5 % af køretøjets pris, var det urealistisk at sætte systemet i værk (den 6 cylindrede motor, har sikkert været tiltænkt Farina/DKW'en).

Ligeledes i juli 1961 kom en ny variant af DKW Junior på markedet, modellen Junior de Luxe som udvendigt adskilte sig fra Junior, ved et delvis nyt front parti, hvor luftindtaget var mere firkantet, ligesom de forreste blinklys, samt at forlygterne var trukket frem foran forskærmens kasketskygger, derudover var sideruderne nu indrammet med blanke lister og der var monteret en blank aluminiums liste langs vognsiden på det tofarvede karrosseri. Vognen var yderligere forsynet med 13" fælge og 5,50 + 13" slangeløse dæk

DKW Junior de Luxe 1961/63.

Den kvadratiske Junior motor var boret op til 70,5 mm medens slaglængden på 68 mm var bibeholdt, derved blev slagvolumen hævet til 796 cm³, kompressionsforholdet var sænket fra 8,25 til 7,25:1. Effekten på 34 "Din" HK var uforandret, men ved et lavere omdrejningstal, 4000 omdr./min. 300 færre end i 750'eren.

Med den ændrede motor, fik vognen et væsentligt forbedret drejningsmoment, stigningen som var på 11 %, gav forbedrede accelerationstider, 0 til 80 km/t på 16 sekunder, hvad der var fint på den tid, men det blev betalt med et højere brændstofforbrug, normforbruget efter "Din" metoden var 10,5 km/l mod Junior'ens 13,3 km/l. Junior de Luxe var i lighed med den større Auto Union 1000 forsynet med Lubrimat smøring.

Selv om de to Junior modeller solgte ganske godt, var man i Stuttgart ikke tilfreds med udviklingen i Auto Union, salget af 1000 modellen skrantede fælt og afløseren var ikke i sigte. Ved overtagelsen var Junior'en færdig konstrueret og selv om Mercedes folkene ikke var vilde med den, lod de sig overtale til at sætte den i produktion. Samtidig skitserede og forsløg DB's chefkonstruktør Dr. Fritz Nallinger Auto Union, at bygge en firepersoners mellemklassevogn til en salgspris omkring 5.500/6000 DM med en 4 cylindret firetakts boxermotor på godt 1,5 liter og med forhjulstræk. Han forestillede sig, at den skulle være produktionsklar senest i 1961, men Daimler Benz ville ikke afgive nogen tekniske eller salgsmæssige fagfolk til projektet, dog ville man støtte Auto Union med råd og dåd på alle måder, som det så pænt blev udtrykt. Der blev sågar oprettet forbindelseskontorer både i Stuttgart og Ingolstadt, hvor telefonrådene glødede dagligt i flere år, uden der af den grund, kom en ny model på banen. Formodentlig var DKW's lille udviklingsafdeling allerede så overbebyrdet med de eksisterende typer, at man simpelthen ikke har haft mandskab til radikale nyskabelser.

Endelig var hele den tyske automobilindustri midt i sin første store krise efter den anden verdenskrig, med stagnerende og sågar dalende produktionstal som ramte alle producenter, men især de små og mellemstore firmaer, Auto Union hørte til de sidste, sammen med BMW og Borgward, sidstnævnte koncern kollapsede som bekendt i 1961, hovedsagelig på grund af den ikke færdig udviklede Arabella kom for tidligt på markedet, medens BMW led under en forfejlet modelpolitik, små biler som var for dyre og kunne for lidt. Da BMW i lighed med Auto Union mistede sine fabrikker i østzonen og igen måtte begynde på bar bund, var det finansielle leje næsten lige så dårligt som DKW's.

I Stuttgart gik overvejelserne derfor på, ved også at indlemme BMW i Daimler Benz koncernen, kunne man fordele opgaverne imellem de tre firmaer, således at DKW tog sig af den lille klasse, BMW af mellemklassen, medens Mercedes Benz tog sig af de dyre personvogne og lastbiler, på den måde mente man, at kunne gøre indhug i VW's markedsandele. Inden noget af dette blev til noget, klarede BMW de økonomiske skær,

ved hjælp af sine egne aktionærer og forblev selvstændig.

Da fusionen ikke lykkedes for DB ledelsen, kunne man helt og fuldt koncentrere sig om sit skrantende datterselskab i Bayern og det var efterhånden påkrævet. I maj 1961 blev det besluttet, at overføre 1000 produktionen og den samlede administration fra Düsseldorf til den udvidede fabrik i Ingolstadt, stamværket ved Rhinen overtog DB til sin lette last og varevognsproduktion, ved årsskiftet 1961/62 var hele overførslen tilendebragt og samtidig gik den billigste 1000 Limousine ud af produktion i december, der var kun fremstillet 1.603 stk. af "62" modellen i denne variant. Derved blev 1000 S Coupé billigste udgave af de store DKW'er, til gengæld kom en ny variant 1000 S Coupé de Luxe til, begge typer var mekanisk identiske bortset fra, at de Luxe nu havde skivebremses på forhjulene.

I 1962 gav det for alvor bagslag for Auto Union, at man ikke havde en afløser klar for A U 1000 S serien, for nu kneb det gevaldigt med afsætningen, først og fremmest på grund af de tidligere nævnte mekaniske problemer og at køretøjernes pris, slet ikke stod i forhold til konkurrenternes tilbud, for at bøde lidt på det sidste, satte Bohnstedt Petersen sin egen og forhandlernes avance så langt ned, som 500 kr. pr. vogn, for bare nogenlunde at kunne konkurrere.

Hvad var det så for en vogn, Auto Union's tidligere så trofaste kunder foretrak frem for de store DKW'er, en undersøgelse i Tyskland kom frem til det resultat, at de tidligere DKW kunder foretrak den nye forhjulstrukne Ford Taunus med V 4 firetaktsmotor, et dengang for mig, noget overraskende resultat, men set i bakspejlet, egentligt ganske logisk, for Taunus'en bød på god plads, et stort bagage rum, forhjulstræk og nogenlunde samme motorkraft fra den robuste V 4 motor, som A U 1000 S, men med et væsentligt lavere benzinförbrug og en meget lavere anskaffelsespris, alt dette var selvfølgelig slagkraftige argumenter for folk, der havde lært at sætte pris på forhjulstrækket, men ikke var videre fikseret på totakts motorens lyksaligheder. Hvad "overløberne" derimod ikke fik, var DKW'ens elegante udseende og fremragende køreegenskaber, efter min opfattelse var Taunus'en direkte grim og utrolig klodset, de måtte også undvære de separate velformede og stofbetrukne forsæder til fordel for en plastik beklædt langbænk, med de påfølgende kvaler, sommer som vinter, med henholdsvis overophedning og nedfrysning af passagerens popo, føreren kunne derudover "hygge" sig med et slasket og upræcist ratgearskifte, som næsten nåede britiske normer, yderligere var det lykkedes Ford folkene, at gøre en forhjulstrækker sidevindsfølsom, det var jo en præstation i sig selv. Nu har jeg hældt al min galde ud over den satans Taunus, men det korte af de lange var, at det var sådan en "balje" den brede hob ville have, for den solgtes som varme hveder.

Det samme kunne ikke siges om Auto Union 1000 S modellerne, her faldt salgstallene i en stadig stejlere kurve, i november 1962 standsede man produktionen af Universal og den 4 dørs Limousine, den sidste var kun solgt i 2.309 eksemplarer på 16 måneder, så det var ikke noget fabrikken blev tyk og fed af.

En måned senere, i december udgik også den lille 750 cm³ Junior efter der i alt var fremstillet 118.986 eksemplarer af den og den blev således den mest producerede enkelt type i hele DKW's historie.

Samtidig med Junior'ens forsvinden, gik en ny type i produktion, DKW F12 som havde et lidt ændret Junior de Luxe karrosseri, taget var hævet og mere fladt end tidligere, hvad der især kom bagsædepassagerne til gode, ligesom det øgede glasareal gav et forbedret udsyn fra alle pladser, på for og bagpartiet var der små ændringer, såsom nye større baglygter.

Indvendig havde vognen fået nye komfortable forsæder med sovebeslag og hele det øvrige interiør var ret luksuriøst, med velafstemte og behagelig farver.

Medens undervognen var så godt som uændret, var motoren endnu engang boret op med 4 mm. til 74,5 mm. det gav en slagvolumen på 889 cm³ med et uændret

kompressionsforhold var effekten hævet til 40 "Din" HK ved 4300 omdr./min. Hvilket bevirkede, at vognen accelererede som en lille raket, ligesom tophastigheden på 125 km/t. lå et godt stykke over normalen for vognstørrelsen.

DKW F 12 1963/65.

DKW F12 fik også skivebremser på forhjulene, stadig som på Junior anbragt inde ved differentialet, mindre smart var det derimod at fjerne friløbet fra gearkassen, i hvert fald var de første årgange af F12 som kom her til landet uden friløb, for Senior købte et eksemplar af typen i 1964 og ved den lejlighed forespurgte jeg forhandleren om den kunne leveres med friløb, svaret var benægtende og som begrundelse angav han, at motoren nu gik så blødt at friløbet var overflødigt, Blødt gik den, men da den stadig var forsynet med faldstrømskarburator, huggede den i påløb ved lave omdrejninger. Miseren ved denne karburator type, dens dyder ufortalt, er at karbureringen under de nævnte forhold, bliver uensartet på de forskellige cylindre, på grund af for lav lufthastighed i ind sugningen, dette bevirker at benzinen ikke bliver ordentlig forstøvet og har tendens til at slå sig ned på manifoldvæggen og løbe frem til cylindrene i dråbeform, deraf kommer huggeriet. De senere importerede vogne var atter monteret med friløb, hvad der gav gode bekvemmeligheder og ikke mindst brændstofforbruget.

I 1950 havde to spanske storbanker og et industrikonsortium samt Auto Union GmbH grundlagt firmaet Industria del Motors SA i Barcelona, som under forkortelsen IMOSA skulle importere DKW og licensbygge Schnelllasteren i Spanien.

Auto Union havde fra starten den 17. November, 25 % af aktiekapitalen i firmaet, som fik licensretten i 15 år. De første år importerede firmaet kun DKW, men i sensommeren 1955, indviede man en nybygget samlefabrik i Ali ved Vitoria, i det nordlige Spanien. Den første type man samlede her var F89L som blev lanceret under navnet IMOSA 700 P, den efterfølgende 3 cylindrede udgave fik navnet IMOSA F 800 S. Der var dynamik og fyrighed i de gode spaniere, for allerede i 1959 overhalede de moderfabrikken indenom, ved at montere 5.231 F 800 S Schnelllastere, mod germanernes produktionstal på 2.807 styks F 800/3.

I 1961 var spanierne kommet så langt, at de selv kunne fremstille alt til vognen i deres eget land, med undtagelse af blikdele i overstørrelse, såsom tag, etc.

I Ingolstadt dalede salgstallet stadig og da man i 1961 var nået ned på 935 stykker, besluttede man ved årsskiftet 61/62 at nedlægge varevognslinien i Tyskland, så i januar måned løb de sidste 74 DKW F 800/3 af båndet i Ingolstadt.

Det betød dog ikke Schnelllasteren endeligt, for sammen med de spanske IMOSA ingeniører, udviklede man en delvis ny type, DKW F 1000 L i fire udgaver, Capitone = varevogn Furgonetta med åbent lad, Microbus med plads til otte og Doble Cabina.

Undervognen var konstruktionsmæssig næsten identisk med forgængeren. Den trecylindrede motor var taget fra 1000 personvognen og droslet ned til en ydelse på 40 "Din" HK ved 4200 omdr./min. Den var forsynet med en fuldsynkroniseret 4 trins gearkasse med gearskiftet anbragt i gulvet midt i vognen. Endvidere var motoren forsynet med Lubrimat smøring og havde 12 volts elektrisk system. Dækdimensionen var 15 + 6,70 Extra Transport. Lasteevnen var hævet 200 kg til 1 tons.

DKW IMOSA F 1000 L, 1963-65.

Ingolstadt havde udviklet karrosseriet, men det blev videreudviklet af IMOSA i samarbejde med det italienske firma Carrozzeria Fissori SA. IMOSA-DKW F 1000 var en nydelig og meget moderne varevogn, som hvad konceptet og udseendet angik, var et godt stykke forud for sin tid, det bevises ved, at den faktisk forblev i produktion til ind i firserne, med løbende forbedringer gennem årene og den nye lille Mercedes Benz

varevogn MB 100, som kom hertil i 1989, er en direkte efterkommer af IMOSA'en, hvilket tydeligt ses på flere konstruktionsdetaljer, Daimler-Benz beholdt Auto Unions aktieandel i det spanske firma, da man solgte sin sidste andel i A-U til Volkswagen AG. Inden IMOSA'en gik i serie, var den til endelig afprøvning i Ingolstadt, her fandt DKW mangler ved varmesystemet og ved førerens kørestilling, efter disse ting var rettet og godkendt, startede produktionen af det 100 % spanske DKW køretøj i juli 1963 og kort efter kom den også i en Diesel version, med en spansk licensbygget Mercedes motor fra firmaet Enmasa.

Selvfølgelig slap IMOSA'en ikke for børnesygdomme, det var hovedsagelig kvaler med de spanske råmaterialer som ikke var på højde med den tyske standard, ligesom krumtappen, som DKW var nød til at ændre, så spanierne havde mulighed for at fremstille dem med den maskinpark IMOSA rådede over på det tidspunkt.

I september 1963 gik DKW Junior de luxe afløseren i serie, nu under navnet DKW F 11, slet og ret og med F12 karrosseriet i en mere enkel udførsel, medens undervogn og teknik uændret var overtaget fra Junior de luxe, som en måned senere udgik af produktionen, efter der i alt var fremstillet 118.619 stk. af typen.

DKW F11 var dengang bemærkelsesværdig for sin prisklasse ved seriemæssigt at være udrustet med fuldsynkroniseret 4 trins gearkasse, sprinkleranlæg til forruden overhalingslys og beslag for sikkerhedsseler.

DKW F11 1963-65.

Samtidig med F11 premieren løb de sidste Auto Union 1000 af typerne S og S de luxe af samlebandet i Ingolstadt, efter der var fremstillet i alt 169.033 af typerne på det korte chassis og 18.730 stk. på det lange chassis, dermed afsluttedes endnu en epoke i efterkrigshistorien, hvor DKW bilerne havde helt sin egen stil, som ikke kunne forveksles med noget andet bilmærke.

Nu var produktionen indskrænket til typerne F11, F12, Auto Union 1000 SP. og Munga i forskellige varianter, men stadig ingen afløser for de store DKW'er selvom firmaet på efterårets Frankfurter udstilling havde præsenteret den nye DKW F102 og en sportscabriolet DKW F12 R for publikum.

3 måneder senere i januar 1964 gik DKW F12 R (hvor R'et står for roadster, hvad den ikke var) i serie, den var delvis baseret på komponenter fra den normale DKW F12. Motoren havde de samme mål som i F12, men ved at ændre skyllekanalerne og skylletiderne var effekten hævet til 45 "Din" HK ved 4500 omdr./min. Hvilket især kom accelerationstiderne til gode, medens tophastigheden kun steg 3 km/t. til 128 km/t. formodentlig var den åbne version, ikke så strømningsgunstig som Sedan modellen. Kardanakslerne på F12R var forsynet med homokinetiske led i begge ender, disse Löbro led var udviklet af firmaet Löhr & Bromkamp GmbH i Offenbach. I hjulsiden var der monteret et fast sekskuglet Löbro RF led, efter Rzeppa patentet, som stammer fra 1934. I differantialesiden var der monteret et led, af typen Löbro VL som i princippet var et normalt Rzeppa led, men det var indvendig forsynet med glidenoter til at optage kardanakslens længdeforskydninger, derved undgik man Juniorens todelte kardanakslerskydemuffer. Med det nye system eliminerede man yderligere akslernes låsningstendenser i længderetningen under hård acceleration. Senere blev dette led anvendt på F12, F102 og på alle de senere Audi typer, i dag er det almindelig udbredt på forhjulstrukne køretøjer, men DKW F12R var den første bil i serieproduktion med Löbro VL systemet.

DKW F12R.

Et billet af en gennemsigtig bil.

I marts 1964 kom så den længe ventede afløser for 1000 serien langt om længe i produktion. DKW F102 var i bund og grund en nykonstruktion, selvom de gamle DKW dyder og tekniske principper var bibeholdt. Vognen var udført som en rummelig, ægte 5 personers mellemklassevogn, selvbærende med bundrammen sammensvejest med det 2 dørs karrosseri, som helt var i datidens smag, skærmene var boltet til karrosseriet og lette at udskifte ved småskader. Vognen var forsynet med et stort og regulært bagagerum på ikke mindre end 600 liter, alligevel var det lykkedes at holde egenvægten så lav, som 850 kg. Det store glasareal, gjorde kabinen lys og venlig samtidig med, at den indvendige brede, 1365 mm i albuehøjde, gav alle 5 passagerer virkelig god plads og komfort i brede velformede sæder og da lydniveauet samtidig var meget lavt fik man ægte luksus for pengene.

Fra førersædet kunne man glæde sig over, at fabrikken langt om længe havde kylet søjletermometret ud i Donau og forsynet vognen med et instrumentpanel i presset plade med polstret overkant og med, som det hør og bør i en rigtig bil, runde og let aflæselige kombiinstrumenter samt kontakter der kunne findes i blinde.

Motoren var også en nykonstruktion, selv om man her bevarede det trecylindrede princip, den havde en boring på 81 mm og en slaglængde på 76 mm, altså en overkvardratisk maskine med et slagvolumen på 1175 cm³ og med et kompressionsforhold på 7,5:1 afgav den en effekt på 60 Din HK ved 4500 omdr./min. og et drejningsmoment på 10,5 Kgm ved 2250 omdr./min. Motoren havde en litereffekt på 51,6 HK og det var i overkanten på den tid og da vægt/effekt forholdet var 14,3 kg pr. HK var vognen rigtig kvik efter sin vognstørrelse, 0 til 80 km/t på 11,5 sekund og en tophastighed på 135 km/t. (FDM måling).

F102 var selvfølgelig forsynet med Lubrimat, som nu var kommet over sine børnesygdomme, bl.a. ved at man nu forvarmede olien ved hjælp af kølesystemet, hvor DKW for første gang forlod det enkle thermosyphon princip, til fordel for et lukket, forsejlet kølesystem med vandpumpe og expantionsbeholder, i systemet var der også indbygget en varmeveksler, som via en tottrinsblæser sørgede for hurtig opvarmning af kabinen og ikke mindst frontruden under vinterforhold, noget de tidligere DKW'er i hvert fald ikke kunne prale med.

DKW F102 1964-66.

Gearkassen var en fuldsynkroniseret ZF, 4 trins med spærbart friløb, som overførte effekten til forhjulene via kardanakslers af samme type, som beskrevet under F12R, ligeledes var skivebremserne med en diameter på 280 mm. anbragt inde ved differentialet. Hjulophæng, affjedring og dæmpning fulgte de samme principper som på de mindre DKW'er. Fælgstørrelsen var 13", monteret med slangeløse 6,00 + 13" dæk.

Hvordan blev DKW F102 så modtaget?

I det store og hele godt i fagpressen, FDM skrev bl.a. i deres prøvekørsel: Overordentlig komfortabelt køretøj og et af de meget få tilfælde, hvor køreegenskaberne samtidig er i topklasse - Urokelig retningsstabil - Mellem 70 og 110 km/t. går motoren så lydløst og vibrationsfri, at man kun finder noget tilsvarende i store amerikanske V 8 maskiner med flere hundrede hestekræfter. Sådan lød bedømmelsen fra de fleste fag journalister, som ikke var forud indtaget med hensyn til totakts motoren. Jo, F102 var en fin bil, den kom blot et par år for sent på markedet og desværre kunne den ikke stoppe fabrikkens nedtur, selvom prisen var rimelig, herhjemme ca. 21.000 kr.

At DKW F102 i dag, måske er mindre populær end de øvrige store DKW'er, skal nok ses i lyset af, at F102 er mere anonym i sin ydre fremtoning end F93 og 1000

modellerne, som jo er let genkendelige på flere kilometers afstand og at der vitterlig, set i bakspejlet var nogle alvorlige minuser ved vognen.

Først og fremmest var DKW's første selvbærende karrosseri, siden P15 modellen i 1928, mindre heldigt, for det var samlet af så mange pladestumper og havde mange hulrum, hvor rusten rigtig kunne få fat, især da den stærkt opreklamerede, effektive "plast" rustbeskyttelse, nærmest viste sig at være det modsatte, med det resultat, at kunderne kom til at føre en ulige kamp mod rusten, som nærmest havde fransk/italienske dimensioner.

Med hensyn til motoren havde Auto Union også vovet sig ud på gyngende grund rent konstruktionsmæssig. For at få så kort byggelængde som mulig, havde man bevaret det samme længdemål som på 1000 motoren, dette medførte, at med en boring på 81 mm blev afstanden mellem de enkelte cylindre, minimeret så kraftigt, at der ved ufornuftig kørsel var fare for overophedning af arealet mellem cylindrene, med påfølgende risiko for stempelskader. En anden ting som kan undre var at verdens mest erfarne producent af totakts bilmotorer, konstruerede en motor hvor den enkelte cylinder havde et slagvolumer på ikke mindre end 391 cm³, da det dengang var god latin, ikke at gøre cylinderenheden større end 350 cm³, hvis ikke brændstoffet skulle fare lige gennem cylinderen uden at gøre effektivt nytte, men det så DKW åbenbart stort på, for F102 var ret forslugen, hvis den fik gas.

Derfor kan det for en udenforstående se lidt mærkeligt ud, at Auto Union ikke nappede den 6 cylindrede V motor, som den tidligere DKW ingeniør Hans Müller i den periode fæs rundt og falbød, hos de forskellige totakts bilfabrikanter. Denne prototypemotor som også var på 1200 cm³, havde på dette tidspunkt stadig en ydelse på 83 HK.

Med denne eller en lignende motor var den ellers hurtige F102 blevet en ren raket og samtidig haft et brændstofforbrug, som var til at leve med. Havde DKW købt Müllers motor og gjort den produktionsklar til F102, havde man i 1964 stået med et produkt, der fartmæssigt havde sagt spar to, til samtlige konkuranter i klassen op til 2 liter og dermed var motorens lidt højere fremstillingspris været retfærdiggjort samtidig med, at man havde lukket kæften på kritikerne et langt stykke tid og tilbageerobret de bortløbne kunder, samt skaffet sig mange nye kunder.

Den taktik anvendte det lige så kriseramte BMW senere med modellen BMW 1602 der vendte bøtten for den sydbayerske fabrik, tør det vist antydes.

Den 8. juli 1964 døde den ene af initiativtagerne til Auto Union, Dr. Richard Bruhn i en alder af 78 år og kun en måned senere døde den anden, grundlæggeren af Zschopauer Maschinenfabrik, forløberen for det senere Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG. Firmaet og dets produkt DKW, der var hovedhjørnesteinen i Auto Union AG i Sachsen. Dr. Jørgen Skaft Rasmussen døde i København den 12. august, 86 år gammel. Han blev bisat fra Brønshøj Kirke og stedt til hvile på kirkegården til Pedersborg Kirke ved Sorø. Hans hustru Therese, der døde 1978 i Hanau ved Frankfurt blev senere begravet ved hans side.

Kirken i Pedersborg havde begge ægtefællerne stærk familiemæssig tilknytning til, fordi JSR's store søster Kirstine, som var gift med kirkens tidligere præst Axel Bergh, blev ved sin død begravet ved hans side. Ove Rasmussen fortalte mig senere, at hans faster i lange perioder, efter sin mands død, opholdt sig hos sin broder og svigerinde i Zschopau og som forholdene udviklede sig efter den anden verdens krig, var det naturligt for JSR at blive begravet ved siden af sin søster og svoger på den i øvrigt meget smukt beliggende kirkegård i Pedersborg.

DKW
Den bitre ende.

Billed af en motor.

I november 1964 gik en revideret udgave af DKW F12 i seriefabrikation under den interne typebetegnelse F12/45. Karrosseriet og interiørmæssigt var vognen næsten uændret, men chassiset var overtaget fra F12R, dette var i konstruktion identisk med F12's, men havde forrest, dybere udpresninger i chassisvangerne, for at få plads til de nye Löbro VL kardanled. Motoren var ligeledes overtaget fra sportscabrioleten, deraf betegnelsen F12/45 hvor 45 stod for 45 HK men den havde et nyt topstykke hvori en vandpumpe var integreret, hermed forlod også denne vogntype det simple Thermosyphon kølesystem og fik dermed et langt bedre varmeanlæg end tidligere.

De sidste F12'ere af 40 HK modellen, som forlod samlebåndet i december 1964 efter et produktionstal på 69.030 stk. var i øvrigt også forsynet med F12R chassiset og de nye drivakser. Samtidig med F12, forsvandt også F12R som i sin 1 årlige levetid kun var fremstillet i 2.794 eksemplarer.

Ved årsskiftet 1964/65 var der således kun to personvognstyper tilbage på DKW paletten, F12/45 og F102 som nu fik en ny variant, en 4 dørs Limousine, F12/45 forblev nu kun i produktion få måneder, i april løb den sidste af båndet og typen nåede kun at blive produceret i 10.692 eksemplarer.

Årsagen til den hurtige afgang var de tørre kendsgerninger, salgstallene var raslet ned, så der nu stod 30.000 usolgte vogne på oplagspladsen op til den nærliggende autobane, hvor de forbi kørende kunne studere fiaskoen. På fabrikken bredte håbløsheden sig også blandt medarbejderne, som nu kunne se faren for lukning af virksomheden, uden de kunne gøre hverken fra eller til. Vognene var åbenbart for dyre for profilløse og nu kom regningen for at lade stå til og for, at man havde kastet sig fuldstændigt hovedløst ud i nye tekniske løsninger, uden at have fået fod på de tidligere problemer samtidig med, at disse løsninger blev lanceret som epokegørende, uden de af den grund var ordentlig gennemprøvet under alle tænkelige kørsels og temperaturforhold, med påfølgende katastrofale økonomiske bagslag som blev ødelæggende for mærkets image og gode rygter.

I september startede seriefremstillingen af den nye F103 med den såkaldte Mexiko firetaks motor og dermed genoplivede Auto Union sit førkrigs bilmærke Audi igen. Audi F103 blev som DKW F102 en succes fra starten, men modsat denne forblev Audi'en en blivende succes, men det er en helt anden historie.

I maj 1965 startede en helt bagvendt model på det ledige F12 samlebånd, nemlig VW type 1, denne "Billeplage" huserede i Ingolstadt helt frem til den 7. juli 1969. Da den sidste Folkevogn af i alt 347.869 eksemplarer forlod fabrikken ved Donau, var dennes fortsatte eksistens sikret og paradoksalt nok, kunne Auto Union 3 år senere sige pænt tak for hjælpen fra VW ved at overlade moderselskabet en fiks og færdig Audi 80 med skråhæk, der som bekendt kom på banen under navnet VW Passat som afløser for Wolfburgernes egne kluntede og økonomisk katastrofale forsøg i mellemklassen.

2 år senere var den gal igen, da publikum langt om længe ikke syntes "Avneblæseren" længere var drømmen på fire hjul.

Atter kom redningen sydfra, i form af den lille Audi 50 som dengang blev betegnet som verdens bedste Mini, den fik lynhurtigt nogle andre emblemer på og fremstod nu som VW Polo. Auto Union blev således igen redningsplanken for det vaklende moderselskab Volkswagen AG.

I marts 1966 rullede den foreløbigt sidste DKW personvogn af samlebåndet i Ingolstadt,

der var dermed fremstillet i alt 53.053 eksemplarer af typen DKW F102. Dog forblev DKW Munga F91 som, bekendt i produktion frem til december 1969, for at opfylde kontrakten med den vesttyske hær.

Den grundlæggende årsag til fortrædelighederne, skal ses i lyset af det tredje riges sammenbrud i 1945, hvor Auto Union fra at være landets næststørste bilproducent blev reduceret til ingenting. Ved genfødslen i 1948 kom Auto Union igang igen for ganske små midler, men med megen entusiasme, anført af Richard Bruhn og ikke mindst Carl Hahn, som besad den samme evne som Jørgen Skafte Rasmussen til at kigge de rette folk ud og frasortere dem, der kun betjente sig af store armsving, uden rigtig noget at have dem i.

Derfor gik det til stadighed fremad for DKW, selv om økonomien konstant var en hæmsko for udviklingen. Da begge de herrer trak sig tilbage og blev afløst af parret Werner Henze og William Werner som blev indsat af Friedrich Flick, da han tvangsmæssig indlemmede Auto Union i Daimler-Benz efter han først havde tilbudt Ford i Köln sin aktiemajoritet. At komme under det kapitalstærke schwäbiske firmas vinger burde have været en fordel for DKW, for Mercedes havde vel nok en af datidens mest erfarne tekniske stabe, ikke indenfor totaktsmotorer og forhjulstræk, men inden for alle andre automobiltekniske områder, ikke mindst bygning af selv bærende karrosserier, men det kom nu aldrig til udtryk i tilfældet DKW og det var måske ikke kun Stuttgarternes skyld.

Det nye makkerpar Werner & Co. Overså også, modsat både Rasmussen og Hahn, fuldstændig den reklamemæssige værdi ved deltagelse i motorsporten. I de år huserede en kæmpe af en svensker ved navn Carlsson i en lille totakter, rundt omkring ved de internationale rallyløb. Man sagde om ekvipagen, "Han er stor og tavs og hans bil er lille og larmende", men de utallige SAAB sejre, både i rally og baneløb, gav genlyd over hele verden og var hovedårsag til, at den lille svenske fabrik bl.a. fik fodfæste på det lukrative USA marked, hvad DKW aldrig fik.

Hos Auto Union kunne man ikke se skoven for bare træer, selv om der vel næppe var noget andet fabrikat der kunne rose sig af så mange entusiastiske private tunere og kørere inden for europæisk motorsport, som netop DKW. Men William Werner havde kun nedladende smil og en hovedrysten tilovers for folk, som Fritz Wenk/Heidelberg med Monza projektet, Gerhard Mitter/Leonberg som udover at være en af Europas bedste Formel Junior kørere, også var en stor begavelse inden for totaktstuning, han fik bl.a. halet 102 HK ud af en 1000 motor til sin egen Lotus/DKW FJ racer og han var stor leverandør af tunede DKW motorer til den dengang mest solgte Formel Junior i 1960, den britisk byggede Elva.

Da han i 1962 lammede hele eliten i den østrigske afdeling af bjerg EM på Gaisberg, bad han om økonomisk støtte til indkøb af en Lotus 23 racersportsvogn som han ville lægge 2 tunede DKW Junior motorer i, med henblik på deltagelse i hele EM serien i bjergløb for racersportsvogne i 1963. Werner mødte også Mitter med en hovedrysten og et træk på skulderen. Men i nabobyen til Gerhard Mitters hjemby lå en lille fabrik, hvis fabrikshold sammen med Ferrari's var blevet sat grundigt til vægs i Gaisberg af den unge Leonberger og hans hylende totakter og det havde forårsaget dybe panderynker i fabrikkens løbsafdeling.

Da de hørte om Auto Union's afslag, var de ikke sene til at tilbyde ham et sæde i en af deres racersportsvogne som fabrikkørere, han kvitterede for tilliden, ved at vinde en lang række langdistance løb for sportsvogne, samt blive europamester i bjergløb for Porsche fabrikken, for det er nemlig den der er tale om, det mesterskab kunne der med lidt held, ligeså godt have stået Gerhard Mitter auf Lotus/DKW på, hvis ellers Werner havde evnet at se udover sin egen næsetip.

Den mest kendte DKW tuner på vore breddegrader, er vel nok Alfred Manzel som specialiserede sig i Junior sportsmotorer i forskellige tuningsgrader til anvendelse i løb

for standardvogne, de fleste F11 og F12 banevogne der kørte på den nu hedengangne Roskilde Ring inkl. Palle Anchers, var trimmet af Alfred Manzel, hans egen søn, Wolf Dieter, gav et par gange opvisning på den svære bane, så bane og omgangsrekorderne fløj om ørene på konkurrenterne. Om Alfred Manzel siges det i øvrigt, at han blev helt "katolsk" af raseri, blot navnet William Werner blev nævnt i hans nærhed, så horribel en behandling fik han af Auto Union.

I sommeren 1963, havde Daimler-Benz omsider fået nok af sit skrantende datterselskab ved Donaus bredder, nu ville man om end alt for sent, have en hurtig løsning på de tårnhøje problemer. William Werner blev pr. 30. september sendt på pension og den 8. oktober ankom den nye tekniske chef, Ludwig Kraus fra Daimler-Benz til Ingolstadt i et forsøg på, at redde hvad reddes kunne. Med sig havde han en håndfuld Mercedes teknikere, der iblandt motorspecialisten Franz Hauk og chassisseksperter Franz Behles, begge gjorde senere en strålende karrierer i Auto Union. Behles kultiverede forhjulstrækket og Hauk udviklede de motorer, som senere produceres i millioental og anvendtes i hele VW koncernen, med i bagagen havde Stuttgarterne også planerne til en halvfærdig firetakt motor, med kode navnet Mexiko.

Ludwig Kraus erindre i dag tydeligt sin første arbejdsdag hos Auto Union. Motorprøvestandene var anbragt i en tidligere hestestald og at mandskabets moral var ualmindelig sløj. Jeg kunne tælle de gode og intelligente folk der, på to hænder. I hele udviklingsafdelingen hos DKW, var der kun ansat 423 mand og hovedparten af disse var kun lønmodtagere, uden interesse for det de havde med at gøre. Til sammenligning, havde VW til samme opgave ansat 3.500 mand og hos Mercedes var der alene i lastvognsafdelingen ansat 4.800 mand, så der var ikke noget at sige til, at det gik på "jåklavis" i Ingolstadt.

Da Kraus & Co. kom til, stod DKW F102 for at skulle gå i produktion, men de konstaterede til deres bestyrelse, at vognen absolut ikke var serieklar, tværtimod, derfor måtte de kaste sig over F102'eren med al deres energi for at rette de værste kiks, inden den kunne gå i serie.

Derefter gik Kraus og Hauk i gang med videreudviklingen af Mexiko motoren, selvom resten af ledelsen **nu** var mere indstillet på udvikling af Hans Müllers totakts V 6'er.

Ludwig Kraus.

Godt et år efter Kraus var tiltrådt hos Auto Union fik han en ny arbejdsgiver da firmaet udvidede sin stamkapital med 80 millioner DM til 160 millioner DM, denne andel på 80 millioner DM overtog Volkswagen AG fra Daimler-Benz for 452 millioner DM dermed havde Auto Union GmbH nu to ejere, hvoraf VW besad 50,28 % af stamkapitalen. I denne periode var det, at man besluttede at lægge Mexiko motoren i F102 modellen, dette var nu ikke så enkelt som det lyder, for firetaktsmotoren var større og betydelig tungere end totakteren, så den samlede forvogn måtte ombygges. På samme tid besluttede Daimler-Benz sig for at udvide deres lastvognsproduktion med en ny fabrik i Würth og da man manglede likvid kapital til denne, solgte DB resten af sine Ingolstadt aktier til VW og dermed blev Auto Union GmbH et 100 % datterselskab af Volkswagen AG.

Daimler-Benz beholdt dog mærkerettighederne til navnet Horch, som DB så sent som i 1986 forlængede ophavsretten til i endnu 20 år og det viser, at det ikke er de rene tumber som regerer i Stuttgart, for der kunne man endnu erindre en tid, da den tretakkede stjerne stod i skyggen af det kronede "H", noget man absolut ikke ønskede gentaget. Og jeg vil æde min gamle kasket, med samtlige emblemer på, at den nye Audi V8 var blevet til en genopstanden Horch V8, hvis ikke man havde været så forudseende hos Daimler-Benz i Stuttgart.

Ved overtagelsen udtalte VW chefen Professor Heinz Nordhoff til pressen: "Vi vil give

totaktsmotoren fortrin, hvis den har fordele frem for firetakteren og omvendt nu vil vi koldt og sagligt, som sælgere og ingeniører, vurderer hvilken slags vogn vi vil bygge, som er den bedste og som kan få succes". Det var skriften på væggen 4 måneder senere udtalte han: Udviklingen i Auto Union giver mig store kvaler, firmaet var, da vi overtog det en synkende skude, med en massiv underbalance i regnskabet, som følge af en elendig ledelse og at der bliver anvendt forkerte metoder på alle områder. Vi kan i dette år 1965 imødesee et underskud på 100 millioner DM og dette vil vi radikalt gøre noget ved.

Internt sagde Nordhoff: Efter min mening, er der kun en mand i vores organisation der kan komme på tale som leder i Ingolstadt og det er chefen for VW Transporter fabrikken i Kassel, Rudolf Leiding.

Denne tidligere Panserpionér officer, som havde startet sin civile karriere den 1. August 1945 hos VW i Wolfsburg og der tjent sig op gennem graderne til direktør, blev sendt til Ingolstadt med den klare ordre, at få solgt alle 30.000 lagervogne, at stramme den løbende produktion kraftigt op og forberede en produktion af VW type 1.

Rudolf Leiding.

Da han den 29. juli overtog chefstolen efter Werner Henze der blev sendt på pension, fandt han en fabrik, hvor skrot, skidt og møg flød overalt, så noget af det første han foretog sig var, at lade 2 godstog rulle ind på fabrikken, de blev fyldt til randen ved den efterfølgende oprydning, derved blev desværre en stor del af DKW's historie skrottet. Dernæst tog han fat på at hæve arbejdsmoralen hos medarbejderne og det var tiltrængt. Ældre medarbejdere erindre i dag tydelig, Leiding stående om morgenen ved portnerhuset og på slaget for arbejdstidens begyndelse, beordrede han bommene ned og alle der kom for sent, kunne afhente apanagen på personalekontoret, det var hårde midler men han kom lynhurtigt den herskende slendrian til livs, selv hans direktionens kollegaer gik ikke ram forbi.

Ludwig Kraus erindre, at han en dag blev ringet op af Leiding, som brokkede sig over, at han først mødte kvart over otte, hvortil Kraus svarede "Siden de er så godt underrettet, ved de sikkert også, at jeg tit først kommer tyve minutter over otte og det har jeg gjort hele mit liv ved Mercedes og det agter jeg ikke at ændre på Basta!".

Det var en offentlig hemmelighed, at den nye Auto Union chef og hans næstkommanderende, de første år omgikkes som hund og kat. Senere blev de nære venner.

Medarbejderne kan takke de to kampaner for, at de ved deres viden, saglighed og skabertrang samt deres formåen til at gennemtrumfe deres viljer, at der i dag overhovedet er en automobilfabrik i Ingolstadt, ved navn Audi AG.

Som en sidste lille sløjfe på DKW's til tider turbulente historie, var Generaldirektøren for Volkswagen AG Carl G. Hahn, i øvrigt en søn af DKW's legendariske Carl Hahn, i foråret 1990 i Karl-Marx-Stadt/Chemnitz for at afslutte en aftale med IFA, om produktion af VW Polo på det tidligere Audi/DKW og nuværende Trabant Værk i Zwickau, med opstart om sommeren.

Så ved skæbnens lunefulde spil, var "Ringene" igen sluttet.

Det var mit håb og mine intentioner med denne beretning på dansk, at give de historisk interesserede, en reel og saglig indsigt, fraset de værste "røverhistorier", om et engang berømt og respekteret totakts motorcykel og automobilmærke, som har stået mig nært siden mine drengeår. Om dets storhedstid og dets fald, dets danske grundlægger og mændene omkring ham, de senere ledende personligheder og ikke mindst den lange række fremragende konstruktører, der gjorde navnet DKW til synonym for totakts

brugskøretøjer af så høj karat, at man i dag ikke kan snakke totakts historie, uden navnet DKW indtager en fremtrædende plads i denne.

Jeg vil her takke, for den hjælpsomhed der er blevet mig til del, fra mennesker med stor teknisk indsigt og historisk viden omkring DKW og Auto Union, uden deres beredvillighed og hjælp, var jeg ikke nået ud i historiens snørklede kroge.

I alfabetisk orden:

Knud Ågesen/Virum
Auto Union GmbH/Ingolstadt
Jørgen Banke/Rødovre
Steen A. Banke/Rødovre
Albert Jørgensen/Søborg
Laust Chr. Larsen/Randers
Egon Nikolajsen/Snoldelev
Dr. Ove Skafte Rasmussen/Maintal-Hochstadt.
Hans Henrik Pedersen/Hornslet

Søborg i maj 1990