

1. Del

DKW Hvad der gik forud. Historien om en Dansker.

v/Arne A. Jørgensen

Jørgen Skaft Rasmussen ca. 1930

Jørgen Skaft Rasmussen (JSR) blev født den 30. juli 1878 i Nakskov, som det andet barn i ægteskabet mellem partsredder og skibsfører Hans Peder Rasmussen født d. 22. februar 1834 og Maren Johanne Skaft født d. 13. august 1841, deraf mellemnavnet Skaft, som hans storesøster Kirstine født den 20. oktober 1875 ikke fik.

Hans Peter Rasmussen havde været gift tidligere og i dette ægteskab med Frederikke Rasmussen, født Nielsen var der også to børn, datteren Frederikke født 26. december 1862 i Helsingør og sønnen Jørgen Frederik, som imidlertid døde som spæd.

Halvsøsteren Frederikke blev som voksen gift med købmanden Lorenz Benson Freuchen, født d. 19. august 1859 i Nakskov og døde d. 16. maj 1927 i Nykøbing F. de blev forældre til den senere polarforsker Peder Freuchen.

Kirstine giftede sig med præsten Axel Bergh, som fik embede i Pedersborg Sogn ved Sorø, han døde under et ophold på de vestindiske øer i 1916.

Jørgen Skaft Rasmussens forfædre på faderens side var landarbejdere, hans fader var den første i slægten der skiftede profession, da han blev navigations uddannet ved skibsførerskolen i København, som han bestod og fik skibsførercertifikat nr. 13734.

På mødrene side var forfædrene godsbesiddere, Godset Krageskov ved Sandby, nord for Nakskov var fra 1764 til 1993 uafbrudt i slægten Skaft,s eje.

Faderen Hans Peder Rasmussen var i den driftige søfartsby Nakskov en kendt og respekteret skibsfører, under hvis kommando den senere etatsråd og grundlægger af Østasiatisk Kompagni H.N. Andersen, på briggen ”Mars” fik sin første undervisning i den svære kunst, skib at føre.

På den tid var det ikke nok at kunne navigere, det påhvilede også kaptajnen at skaffe fragt til skibet, så han skulle faktisk være lige så meget Købmand som Navigator.

Som partsredder og kaptajn var Hans Peter Rasmussen så succesrig, at rederiet i 1878 besluttede at bygge endnu et nyt og større skib ”Storebælt” på det engelske skibsværft Osbourne, Graham & Co. North Hylton i grevskabet Sunderland, så det var i sin egenskab af kaptajn, Rasmussen i 1879 var i Newcastle for at føre tilsyn med nybygningen. Da han om aftenen den 18. december gik hjem fra værftet, faldt han om på gaden i byen Renstrew ramt af et hjerte anfald, tililende fik ham bragt ind i huset hos familien Lund i Fernwood Road 6, hvor han kort efter døde, kun 45 år gammel.

Trods faderens tidlige død var familien ikke helt uden midler og den blev også understøttet af familien Skaft, som sikrede den lille familie en rimelig borgerlig tilværelse.

Som tidligere nævnt gifter storesøsteren Frederikke sig med Lorenz B. Freuchen, formodentlig i begyndelsen af firserne, for fra 1883 til 1900 er købmanden formynder for drengen og dette slægtskab med familien Freuchen, som var en højt anset og velhavende købmandsfamilie i Nakskov, fik stor betydning for JSR i årene fremover.

Sine første barneår boede han sammen med moderen og sine søskende på adressen Vejlegade 39 i Nakskov frem til februar 1895, hvor fru Rasmussen sælger huset til Vinhandler Frederik Cornelius Hansen for 10.000 kr. med 1000 kr. i udbetaling.

Det havde flere ejere de følgende år, til det i trediveerne bliver købt af den Polske Forening og anvendt til dens forskellige arrangementer helt frem til årtusindskiftet, mange Nakskovitter har gennem tiderne været til bal i huset, uden at vide det var fødestedet for én af byens berømte sønner.

På grund af manglende vedligeholdelse gennem mange år, var det i så dårlig stand, at det blev nedrevet i 2005.

Årsagen til salget skal nok ses i lyset af, at sønnen havde fået en læreplads som maskinsmed i det dengang kendte og store maskinfirma Smith, Mygind & Hüttemeier på Nørrebrogade i København som bl.a. fremstillede dampmaskiner og Maren Johanne Rasmussen skulle ikke nyde noget af, at slippe sin eventyrlystne søn løs alene i hovedstaden uden opsyn, så hun flyttede sammen med Kirstine og Jørgen til Frederiksberg og slog sig ned på adressen Mariendalsvej 17.

Det er sandsynligvis hans svoger Lorenz Freuchen der skaffer JSR denne læreplads gennem sine forretningsforbindelser og ansættelsen hos Smith, Mygind & Hüttemeier har været stærkt medvirkende til JSR's livslange interesse for mekanik, og i firmaet var der også ansat flere tyske ingeniører, som kan have tilskyndet den unge mand til at videreudanne sig i udlandet.

I 1897 blev den nu 19 årige unge mand igen ramt af skæbnen, da moderen pludseligt dør den 4. oktober. Hun bliver bisat den 11. oktober på Assistens kirkegård på Nørrebro i København.

Moderen havde ved ankomsten til København d. 14. februar 1895 oprettet et testamente, hvor alle tre børn bliver ligeligt tilgodeset, det er ikke nogen større formue hun efterlader sig, men stor nok til at Jørgen kan gøre sin uddannelse færdig.

Dødsfaldet får også en anden konsekvens for JSR som sammen med søsteren Kirstine nu flytter tilbage til sydhavsøerne, denne gang til Nykøbing Falster hvor deres storesøster Frederikke nu bor, årsagen er at JSR ikke er fyldt 23 år og dermed myndig, derfor skal han bo i nærheden af sin værge som jo var svogeren Lorenz Freuchen, der formodentlig også skaffer ham ansættelse på maskinfabrikken "Guldborg" så han kan færdiggøre det sidste år af sin smedeuddannelse, den 22. august 1898 er han udlært og kan kalde sig smedesvend.

Den 1. september 1898 indskrives JSR sig som elev på "Maschinen-Ingenieur-Schule" linien på "Technikum Mittweida" i den tyske delstat Sachsen.

Hvorfor han valgte denne læreanstalt til sin videre uddannelse kan man kun gisne om, for ingen i hans nære familie og vennekreds havde besøgt dette teknikum, som først var grundlagt i 1867, men selv om det kun var 20 år gammelt havde det et godt ry og havde fostret mange begavelse, som inden for automobil konstruktion senere blev verdenskendte, f.eks. navne som August Horch, Fritz Opel og Carl Slevogt.

En mulighed er også, at de tyske ingeniører på hans læreplads hos Smith, Mygind & Hüttemeier, kan have fortalt ham om læreanstalten, men det er rent gætterier.

JSR faldt, trods sit mangelfulde tysk, hurtigt til blandt studiekammeraterne, hvor det i de år gik særdeles muntert for sig i Mittweida, så muntert at direktionen for teknikum så sig tvunget til at reagere og gribe ind med trusler om hårde straffe.

Det vilde studenterliv gjorde et stort indtryk på den unge dansker, som for første gang ikke var under opsyn af sin familie og da han var et selskabeligt menneske faldt det ham ikke svært at deltage i løjerne og det gjorde han i sådan en grad, at læreanstaltens ledelse skrev til hans værge og brokkede sig over at JSR i det første semester forsømt ikke mindre end 56 gange og ofte uden begrundelse, hvad Lorenz Freuchen har svaret skolen foreligger der intet om.

Men det andet semester i 1899 blev ikke bedre for JSR festede videre for fuld tryk og nu gjorde han sig ikke engang den ulejlighed at meddele lærerne hvorfor han ikke kom.

Selv ved det meget tolerante Teknikum var man ved at få nok, elevens præstationer var ganske enkelt for sløje, så ledelsen måtte igen have fat værgen Lorenz Freuchen som formodentlig har sendt sin svoger en skriftlig irettesættelse, hvad der tilsyneladende ikke har haft den store effekt.

Den tilsyneladende liberale indstilling i hans familie til hans studieophold fik den unge mand til at overspænde buen, i det tredje semester 1899/1900 blev han væk så tit, at skolen simpelthen truede med at bortvise ham, dette alene havde måske ikke haft disse konsekvenser, hvis den skolemæssige flid havde været passende. Enkelte fag som

Maskinbygning og Hydraulik havde hans interesse og her fik han særdeles gode karakterer, medens f.eks. faget tysk ikke interesserede ham særligt, noget som gav bagslag senere i forretningslivet. Ved semester afslutningsprøven i april 1900 dumpede JSR med et brag og skoleledelsen informerede hans værge om, at han skulle gå et semester om, selv den såkaldte ”Æresrunde” bragte ikke et væsentlig bedre resultat, selvom der i enkelte fag var fremgang, så var det samlede resultat ikke godt nok.

I oktober 1900 forlod han Teknikum i Mittweida.

Kort tid efter indskrev han sig på ingeniør skolen i Zwickau, denne skole var forholdsvis ny, grundlagt i 1897, så hans matrikelnummer var 306, der er ikke andre beretninger fra hans studietid i Zwickau end han først boede i forhuset til Römerstrasse 21 og senere Moritzstrasse 43. Det ser ud til at knægten havde taget sig sammen, for der er ingen meldinger om disciplinære sager i tiden i Zwickau.

Han bruger kun tre semestre til at bestå i fagene matematik, teknologi, mekanik, statik, hydraulik, varmelære, elektricitet, kemi, dampkedler, dampmaskiner, hæve og transportmaskiner, jernkonstruktioner, byggekonstruktioner og kalkulationer, det har nok også været en fordel for JSR, at det var rent tekniske fag han var oppe i, de bedste resultater opnåede han i faget kemi. Den 30. marts 1902 bestod JSR hovedprøven som ingeniør med resultatet ”befriedigend” (tilfredsstillende)

Selvom han i Zwickau havde lagt al sin flid i sine studier, blev der dog også tid til tant og fjas, det var således ved et maskebal han lærte sin senere hustru, købmandsdatteren Clementine Johanne Therese Liebe at kende.

Efter at have afsluttet sine ingeniørstudier, besluttede han at blive i Tyskland i bevidstheden om, at der i det langt større land også var bedre muligheder for en energisk ung mand.

Først arbejdede den unge ingeniør en kort tid ved “Rheinischen Metallwaren & Maschinenfabrik” i Düsseldorf inden han atter vendte tilbage til Sachsen, for sammen med den fra Köln stammende købmand Carl Ernst, den 15. december 1902, at grundlægge firmaet Rasmussen & Ernst OHG. Formålet med interessentselskabet var forhandling af maskiner og apparater af alle arter. Firmaets første adresse var am Markt 15 i en forretningsbygning som tilhørte avisen Chemnitzer Neuesten Nachrichten.

Arbejdsfordelingen i det lille firma gav sig selv, efter de to kompagnoners uddannelse, JSR var den kreative ingeniør og Ernst den forvaltende købmand, og allerede på dette tidspunkt viser de afgørende træk sig i JSR’s væsen på det forretningsmæssige område, de hurtige beslutninger, samt hans ubetingede vilje til selvstændighed og uafhængighed. Men også den dermed forbundne risiko, hvor for hurtige beslutninger ofte førte til fejlkalkulationer, dertil kom også, at han ikke anede hvad bogholderi var og derfor måtte have fremmed kontorhjelpe til dette og det skriftlige arbejde på kontoret, besværligheder som senere fik fatale konsekvenser for ham.

Allerede i marts 1904 forlader Carl Ernst firmaet og JSR forsætter selskabet alene, det betød at han også måtte tage sig af det forretningsmæssige, hvilket ofte medførte lange forretningsrejser, bl.a. til Rusland, hvor han havde gode handelspartnere.

Samme år den 10. september gifter han sig i Zwickau med Johanna Clementine Therese Liebe, født den 29. april 1884 i Stolberg, de havde som nævnt lært hinanden at kende, medens JSR studerede i Zwickau.

Det nygifte par boede først i Zschopauer Strasse 100 i Chemnitz hvor deres første barn, datteren Hildegard Ilse den 21. august 1905 kommer til verdenen.

Da pladsen på am Markt bliver for trang, flytter firmaet til Alte Kunsthütte som lå på Annaberger Strasse 25, hvor familiens privatbolig lå på øverste etage, i midteretagen var kontor-lokalerne for Rasmussen & Ernst og i stueetagen var der indrettet værksteder, portnerens lejlighed samt garager.

Selvom firmaet ekspanderede i disse år, vedblev det at være et familieføretagende og Fru Rasmussen var der ikke kun til pynt, hun førte al firmaets korrespondance de år og hendes tante Martha Helene Grosse, født den 17. maj 1867 i Liechtenstein, trådte i 1905 ind i firmaet Rasmussen & Ernst Apparatebau G.m.b.H. hvor Skafte i 1909 udnævnte

hende til prokurist, denne stilling beholdt hun i Zschopauer Motorenwerken og i Auto-Union AG. helt frem til sin pension i 1938, hvor Byen Zschopau hædrede hende.

På adressen Annaberger Strasse 25 blev den ældste søn Hans Werner født den 8. september i 1906, den 28. maj 1909 så Ove for første gang dagens lys i Zschopau og deres sidste barn, Arne blev født den 13. maj 1913 i Chemnitz. Kun de tre sønner får mellemnavnet Skafe.

Omkring 1880 begyndte industrialiseringen i Europa for alvor og hoveddrivmidlet til fabrikernes maskiner var dampkraft, så det var ikke så mærkeligt at den unge initiativrige maskiningeniør så sit firmas fremtid ligge inden for dette gebet.

Så udover sine agenturer for bl.a. dampkedelamaturer beskæftigede firmaet sig også med konstruktion og fabrikation af egne produkter hovedsagelig til dampmaskiner, såsom haner og ventiler, specielle sikkerhedsventiler der øgede sikkerheden for de folk som skulle rense og rengøre dampkedler, en trecylindret højtrykskedelfødepumpe, et aggregat til at lette rengøringen af kedelrør var også på programmet, ligesom kondensatorer og beholdere til dampmaskiner hørte til firmaet sortiment de første år.

Pladsen i Annaberger Strasse blev hurtig for trang, så Skafe Rasmussen så sig om efter større lokaliteter, det fandt han i 1906 ved byen Zschopau i Erzgebirge, her erhvervede han den 14. oktober i Dischautal et lille stille liggende spinderi "Finkenburg" som var opført i 1835 på et betragteligt grundstykke som strakte sig fra byen Zschopau og op gennem den smalle dal, i hvis bund den lille bæk eller å Dischau snoede sig til sit udløb i floden Zschopau.

Prisen var 10 pfennig pr. m³ og totalt 55.000 Mark var billigt, men også en ordentlig mundfuld for en ny etableret fabrikant, men Skafe Rasmussen troede på sig selv og sin formåen, det var der åbenbart også andre der gjorde, for personligt erlagde han kun de 1.000 mark selv.

Nu havde han pladsen til den udvikling han havde planlagt, men før man rigtig kunne tage fat var en grundig renovering af den trods alt 70 år gamle bygning nødvendig, energiforsyningen til fabrikken leverede en vandturbine som hentede vandkraften gennem en stikkanal fra Dischau, en anden energikilde var en urgammel dampmaskine som arbejderne kaldte "Quarkquetsche" og det var ikke ment som ros.

Fabrikken var indvendig oplyst af petroleumslamper, men Skafe Rasmussen var af den overbevisning at kvalitetsarbejde kun kan udføres med en ordentlig belysning, så derfor blev der anskaffet et nyt Acetylenanlæg som sørgede for gassen til belysningen i huset, yderligere tre sådanne anlæg blev installeret de følgende år, inden Rasmussen i 1915 installerede elektrisk lys i hele anlægget, dampmaskinen var skiftet ud med en ny i 1912.

Den 13. april 1907 var man så langt, at firmaet Rasmussen & Ernst blev optaget i byen Zschopau's handelsregister, som indehaver stod Maskinfabrikant Jørgen Skafe Rasmussen, som forretningsområde angives: Fabrikation af Maskiner, Metalvarer og Armaturer.

Senere på året fandt JSR en investor i diplomingeniør Dilger, som ved kontrakt af 19. juni skyder 30.000 mark ind i foretagendet, hvis hovedkontor forbliver i Chemnitz.

Ved produktionsstarten i Zschopau var der ansat 20 medarbejdere, et tal som hurtigt steg efterhånden som efterspørgslen på R&E produkterne steg, udover det tidligere nævnte sortiment fremstillede man nu også Sprøjtelakeringsanlæg, Svejseapparater, Husholdningsapparater, Automobiltilbehør og sågar apparater og instrumenter til Elektroterapi.

Den øgede produktion krævede selvfølgelig også mere plads, så den ene bygningsmæssige udvidelse fulgtes af den næste og sådan blev det ved de følgende 20 år.

Med udvidelserne fulgte også ændringer i firmanavnet, i 1909 stod der R & E. Zschopau - Chemnitz. Maschinen und Amaturenfabrik, Apparatebauanstalt på brevhovedet.

I 1912 blev det ændret til Zschopauer Maschinenfabrik J.S. Rasmussen, først i december 1913 fulgte der en juridisk deling af handelsfirmaet Rasmussen & Ernst OHG og produktionsselskabet Zschopauer Maschinenfabrik. Skaft Rasmussen grundlagde med Otto Lambertz, som ny medindehaver, Rasmussen & Ernst GmbH med sæde i Chemnitz. Dette G.m.b.H. skulle videreføre de forretninger som R & E OHG hidtil havde varetaget. Zschopauer Maschinenfabrik J.S. Rasmussen var dermed blevet selvstændigt.

Udbruddet af første verdenskrig betød en ordentlig begmand til Skaft Rasmussen, og i efteråret 1914 var hele fabrikkens produktion næsten gået i stå, det ville JSR ikke affinde sig med, så han gik til myndighederne og bad om at få opgaver for hæren, som argument for sit ønske fremførte han firmaets betydning for hele arbejdsmarkeds-situationen i det i forvejen struktursvage Erzgebirge, dette overbeviste myndighederne og firmaet fik kontrakt på at fremstille granattændere og granathylstre til hæren.

Dette engagement medførte yderligere fabriksbyggeri i dalen, selvom nybyggeri ved lov var blevet forbudt ved krigsudbrudet, men da firmaet nu fremstillede krigsvigtige varer, fik JSR den ønskede tilladelse, at han så også byggede sin egen private bolig "Villa Rasmussen" højt oppe i dalen og med udsigt nedover fabriksanlægget, har næppe været helt efter bogen. Familien flytter ind i det nye hus i 1917.

Da Skaft Rasmussen efterhånden var blevet en særdeles travl herre og for at nå hurtigt rundt til sine mange gøremål, havde han allerede i 1904 anskaffet sig et automobil og under krigen betjente han sig af en lille Wanderer 5/15 den såkaldte puppchen, men benzin bliver jo som bekendt knap og derfor rationeret under krigsforhold, så han filosoferede over hvordan man kunne finde et alternativ til benzinmotoren. Han erindrede så, at han i København havde mødt en ingeniør Mathiesen som havde en fortid inden for gebetet dampdrevne køretøjer, idet han havde været ansat som konstruktør hos brødrene F.E & F.O. Stanley i USA som fremstillede de dengang nok mest kendte og succesrige Stanley dampdrevne biler. Og da JSR alligevel skulle til staden kiggede han indenfor hos ingeniør Mathiesen, som han overtalte til at komme til Tyskland, det var i 1916, for at lede udviklingen af en person- og lastvogns prototype drevet ved damp.

Skaft Rasmussen havde også fået gjort hærens materielkommando interesseret i projektet og opnåede derved økonomisk støtte fra statens side.

Projektet gik internt på fabrikken under navnet DKW, Dampf - Kraft - Wagen, hvor de senere verdensberømte tre bogstaver første gang blev anvendt.

Mathiesen gik til opgaven med stor ildhu og fik hurtigt konstrueret og bygget i hvert fald en køreklar personvognsprototype og maskineriet var en tocylindret dampmaskine anbragt vandret under chassiset og den trak direkte på bagakslen, selve kedlen var monteret forrest i chassiset og gemt under "motorhjælmen", for lastvognenes vedkommende drejede det sig, efter sigende, om 4 til 5 prototyper hvor røredlen var anbragt vandret bag førerhuset, opvarmningen foregik ved hjælp af dieselolie brændere efter nogenlunde samme system som kendes fra en bageovn.

Når damptrykket havde nået 100 atü var vognen køreklar, men det normale arbejdstryk var 300 atü som via en ventil, anbragt i førerhuset regulerede trykket til dampmaskinen og dermed køretøjets trækraft og hastighed.

Konstruktøren lænede sig selvfølgelig op af de erfaringer han havde gjort sig i USA under opholdet hos brødrene Stanley og DKW konstruktionen bar også præg af brødrenes ideer, dog uden den med rette kan kaldes en kopi, der findes i dag ingen optegnelser om maskinens ydelser, men i en sammenligning med Stanleys ydelser har DKW'en formodentlig haft en effekt på mellem 30 og 50 HK.

De første prøvekørsler med vognene forløb nu ikke særligt succesfuldt, i kedlen medførtes 500 liter vand og det viste sig hurtigt opbrugt, så aktionsradiusen var meget begrænset, en anden kalamitet viste sig at være kedlens vægt, man havde af samme årsag monteret den så lavt i chassiset at vognens frihøjde kun var 28 cm. Men under køreforsøgene måtte man konstatere at kedlen slog mod kørebanen på datidens dårlige

veje. Det første problem forsøgte man at overvinde ved at montere en kondensator for afkøling af den forbrugte damp og derved at genvinde den som kondensvand, dette sænkede vandforbruget drastisk og ødede aktionsradiusen til 90 Km. pr. påfyldning.

Prøvebanen Mathiesen anvendte under prøvekørslen må siges at være ekstrem, det var landevejene omkring Zschopau som ligger i hjertet af Erzgebirge, det navn har området ikke fået fordi det er fladt som en pandekage, tværtimod.

Vognens vægt har tilsyneladende også spillet en rolle og det fortælles, at når man under prøvekørslerne fik et mekanisk nedbræk, skulle der seks store arbejdsheste til at slæbe ekvipagen tilbage til fabrikken.

Med afslutningen af den første verdenskrig og våbenstilstanden den 11. november 1918 blev fabrikkens militære produktion kort efter standset og samtidig bortfaldt den statslige støtte til dampprojektet, også til civil brug faldt interessen for dampdrevne landevejskøretøjer, så Skaft Rasmussen standsede omkring 1920/21 også den videre udvikling af det dampdrevne køretøj, men helt frem til 1923 fandtes i fabrikkens bøger stadig en konto for dampbilerne.

Dette betød dog ikke, at han havde opgivet tanken om at fremstille sit eget køretøj, for han havde under krigen gennem udviklingsarbejdet fået kontakter inden for automobilindustrien, ikke mindst med direktør Georg Günther fra "Presto Werke" i Chemnitz, med hvem han i 1914 grundlagde Elitewerke AG. i Brand Erbsdorf, hvor man indtil midten af tyverne fremstillede personvogne under mærket "Elite". Men her var Skaft Rasmussen kun økonomisk involveret.

I de første efterkrigsår så Skaft Rasmussen ingen mulighed for at realisere sine bilplaner på fabrikken i Zschopau og nu, hvor krigsproduktionen var ophørt var han simpelthen nødt til at omstille produktionen og finde ny beskæftigelse til sine efterhånden 500 ansatte, den civile produktion fra før krigen blev genoptaget og udvidet med bl.a. centrifuger, autogensvejseværker samt dreje og facondele etc. $\frac{3}{4}$ del af de ansatte var beskæftiget på det område

Afslutningen på krigen kom ikke helt bag på JSR for allerede i sommeren 1918, altså medens krigsproduktionen og udviklingen af DKW'en stadig kørte for fulde omdrejninger var han på udkig efter nye produkter til fabrikken.

Under krigen havde JSR ansat en ingeniør Emil Fischer, som tidligere havde arbejdet for firmaet MAF i Markrastädt ved Leipzig, denne Fischer gjorde JSR opmærksom på sin tidligere arbejdsgiver som havde udviklet nogle ekseptionelle luftkølede motorer, både to og firetakts, så med JSR's sædvanlige spontanitet kontaktede han omgående opfinderen Hugo Ruppe.

Denne mand var søn af en automobilfabrikant i Apolda/Thüringen, der fremstillede de dengang kendte Piccolo biler og som konstruktør, først i faderens, senere i sit eget automobil- og motorunderleverandørfirma MAF havde skabt sig et navn.

Hugo Ruppe forlod faderens firma i 1908 og grundlagde sin egen fabrik Markranstädter Automobilfabrik forkortet til MAF, her beskæftigede han sig med udviklingen af en lille bil forsynet med en firecylindret, luftkølet rækkemotor, men i 1911 løb han ind i finansielle vanskeligheder. En finansgruppe overtog fabrikken men beholdt Ruppe som teknisk direktør frem til 1914.

JSR tog kontakt til Hugo Ruppe som det tidspunkt levede i Holtenau, i dag en forstad til Kiel, denne første kontakt, førte den 22. september 1918 til en licensaftale mellem Ruppe og Rasmussen, i kontrakten stod følgende:

Hr. Ruppe har konstrueret en lille motor på 0,1 HK. Hr. Ruppe overdrager eneretten til fabrikation af denne motor, ligesom han overlader alle modeller og tegninger til Hr. Rasmussen. For hver færdigfremstillet og solgte motor modtager Hr. Ruppe et licensgebyr på 2 Mark.

Hr. Ruppe er for tiden beskæftiget med konstruktionen af flere motorer med en effekt fra $\frac{1}{4}$ til 1 HK. Samt en cykelhjælpemotor. Disse konstruktioner overlades ligeledes til Hr. Rasmussen, ligesom alle Patent og Mønsterbeskyttelses anmeldelser indgives i Hr. Rasmussens navn.

Samtidig med licensaftalen, underskrev Rasmussen en kontrakt med Ruppe, hvorefter denne overtog ledelsen og udviklingen af motorafdelingen i Zschopauer Maschinenfabrik. Hugo Ruppe's månedsløn var på 1000 Mark.

Ruppe kom til Zschopau med sin nære medarbejder Heinrich Riesner, den senere mangeårige Obermeister ved DKW, samt sine konstruktionstegninger og prototyper der som nævnt arbejdede efter både to og firetakts princippet, alle var luftkølede.

JSR var især fascineret af den enkle totaktsmotor med dens kun tre bevægelige dele pr. cylinder og med hans usædvanlige sans for at se mulighederne i en konstruktion og ikke mindst dens forretningsmæssige udviklings muligheder, valgte han den, til trods for at totaktsmotoren var meget primitiv på det tidspunkt i forhold til firetaktsmotoren.

Hugo Ruppe's første konstruktion i Zschopau var en konkurrent til drengenes elskede lille legetøjsdampmaskine, en lille blæserkølet legetøjsmotor på 18 cm³ med en ydelse på 0,25 HK.

I legetøjsforretningerne blev den lille motor tilbudt under navnet DKW. Det var anden gang logoet blev brugt, denne gang indprentet som Des Knabens Wunsch.(drengets ønske) om det også var hans moders ønske er nok en anden sag, for sådan en larmende og osende tingest anbragt på spisebordet har afgjort ført til hævede øjenbryn al den stund at benzin/olie blandingsforholdet dengang har været 10 til 1, så den har oset fælt i de små stuer. Personligt tror jeg hovedparten af kunderne har været de tekniske skoler, som har anvendt den som demonstrationsmodel for eleverne, det lyder mere sandsynligt.

Der blev dog solgt ca. 1000 stk. af den, som JSR kun anså for et forsøg, i løbet af 1919. For naturligvis var Skaft Rasmussen fuldstændig klar over, at legetøjsmotoren ikke kunne danne grundlag for nogen større udvidelse af fabrikken og da denne udvidelse lå ham stærkt på sinde, måtte man hurtigt i gang med det næste udviklingstrin og i 1919 opstod så på Hugo Ruppe's tegnebræt atter en totakter. Type M men denne gang på 118 cm³ og en ydelse på 1 HK. Denne var tænkt som hjælpemotor til cykler, samtidig konstruerede han en stationær motor med større slagvolumen og en ydelse på 5 HK, denne var tænkt som drivkraft inden for industrien, håndværket samt landbruget og kom senere til at være trinbrætmotor i det næste bilforsøg fra Zschopau.

Med disse to motorkonstruktioner kunne Skaft Rasmussen nu afstikke marchretningen for to parallelle salgsveje, der i de kommende år skulle give navnet DKW verdensry.

Begge motorer, hjælpemotoren monteret over baghjulet på en cykel og den stationære motor monteret på et pumpeaggregat, blev første gang udstillet på Leipziger Messen i 1919, begge typer med meget stor succes og ordrerne væltede ind.

Den første hjælpemotor blev i 1920 leveret til en kunde i Nürnberg.

På messen knyttede Skaft Rasmussen også den første eksportforbindelse på motor området, Bruno Cavani i Bologna var den første udenlandske DKW importør og det italienske firma bevarede forbindelsen med Zschopauer fabrikken helt frem til 1960'erne, altså til MZ og DDR-tiden.

Den 14. april 1919 grundlægger og indregistrerer Skaft Rasmussen sit eget danske importfirma "Asra" (Aktieselskabet Rasmussen) i aktieselskabsregisteret i København, hans fætter ingeniør Edgar Rosing og en Anders Th. Jensen udgør sammen med JSR den første bestyrelse, Rosing er daglig leder af "Asra" som importerer alt hvad JSR koncernen producerede. Derom senere!

Nu var Skaft Rasmussen ikke den eneste der havde fået denne gode idé, med at sætte en hjælpemotor på et letforstærket cykelstel. Der fandtes alene i Tyskland tyve andre fabrikater, både to og firetakterne, sågar også en 2 cylindret, med Hugo Ruppe's motor havde tre store fordele frem for konkurrenterne:

Des Knaben Wunsch.

1.

Det høje kvalitetsniveau, der herskede ved fremstillingen på fabrikken.

2.

Primær udvekslingen i krumtaphuset gennem tandhjul mellem krumtap og den udgående drivaksel var på 1:3, dette bevirkede at den havde et meget fint drejningsmoment, modsat de fleste andre motorer, som havde remskiven monteret direkte på krumtappen og som følge heraf, var nød til at montere en remskive med lille diameter, for at få den nødvendige nedgearing.

Smøring af tandhjulene i primærdrevet foregik simpelthen ved den normale blandingsmøring i forholdet 1 til 10.

3.

På DKW'en kunne Hugo Ruppe montere en forholdsvis stor remskive, og det forlængede kileremmens levetid ganske væsentligt.

Svinghjulsmagneten til tændingsanlægget var også en Ruppe konstruktion, som blev produceret i den såkaldte "Kaisersaal" på fabrikken, af firmaet "Rota Magnet-Apparatebau G.m.b.H." som Rasmussen og Ruppe ejede i fællesskab.

Da man således havde skabt et meget "bakkevenligt" køretøj retfærdiggjorde, at man for 3. gang kunne bruge navnet DKW og det nok mest berømte slogan "Das Kleine Wunder, Läuft bergauf wie viele runter".

Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen

Hvordan man så kom ned af bjerget igen, kan nok undre, når man ser de primitive stel og ikke mindst de lige så primitive bremsere (friktionsbremse) i bagnarvet, men det var jo stort set fælles for samtlige fabrikater.

Men en ting er helt sikkert, det har givet godt med skræbete knæ og buler i hovedet, at være knallert pioner dengang, det gjorde det i hvert fald her i landet, da man 25 år senere genopfandt aggregatet hos Diessella, BFC og hvad de nu hed dengang.

Allerede den 13. september 1921, knap et år efter motorproduktionens start, forlod DKW motor nr. 10,000 fabrikken, som i den anledning endnu engang skiftede navn, denne gang til "Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen"

Ved denne mærke dag havde Hugo Ruppe forladt Zschopau, årsagen til dette brud med Rasmussen var Ruppe's nyeste konstruktion, hvor han havde anbragt en stempelladepumpe i krumtaphuset for at forøge cylinderens fyldningsgrad og dermed effekten.

Ruppe udtalte senere om JSR: Hr. Rasmussen var svær at arbejde sammen med, han var for lidt fagmand? og ville medbestemme, jeg skulle overbevise ham 100 % om en idé, før han gav grønt lys. Det var opfinderen og konstruktøren der her talte!

Omvendt er det, når man ser det fra JSR's side: Han var om nogen fabrikanten og på nudansk iværksætteren, der kunne se idéer i andres forslag, her træder fagmanden ind, og når de først havde fået JSR's accept, så stod han også 100 % bag dem, også når det viste sig, at idéen var mindre god i praksis, det er der talrige eksempler på, når man ser tilbage på hans livsforløb.

Men Ruppe's problem var som så mange andre opfinderes, de fokuserer på idéens fordele uden at spekulere på økonomien og det er her JSR og Ruppe løber hovederne sammen. For som Ruppe formodentligt har påpeget, har hans ladepumpe i motoren forøget effekten mærkbart! Ja, har JSR formodentligt svaret, men den vil også forøge fremstillingsomkostningerne så uforholdsmæssigt, at vi ikke længere kan konkurrere.

For det, der få år tidligere havde fascineret Skaft Rasmussen ved Ruppe's konstruktioner, var netop det enkle arbejdsprincip i totaktsmotoren med dens tre bevægelige dele, nu kommer han så med sin ladepumpe, som i hvert fald forøger antallet af bevægelige dele til fem og samtidig bliver fremstillingen af krumtappen væsentlig mere kompliceret og dermed også dyrere.

Skaft Rasmussens forretningsfilosofi for sine produkter havde fra starten været, høj

kvalitet og akkuratelse i produktion, enkelthed i konstruktion og prisbillighed i det færdige produkt. Disse tre ting var noget JSR holdt sig for øje gennem hele sit liv, de var også hjørnesteenene for hans forretningsmæssige succes indenfor gebetet motoriseringen af menigmand og samtidig en filosofi DKW ikke bare i Skaftes Rasmussens tid, men også senere fulgte, med en enkelt undtagelse.

Hugo Ruppe, der sammen med Hans Grade, med rette er nævnt som pionererne i udviklingen af totaktsmotoren i Tyskland, rejste efter bruddet med Rasmussen til Berlin hvor han byggede sin ladepumpemotor på 129 cm³ for firmaet Bekamo. Maskinen, som for øvrigt var forsynet med et stel af træ, vandt mange motorløb i årene 1922 til 1925 hvor firmaet, som så mange andre i højinflations årene, gik konkurs.

Hugo Ruppe faldt om i en sporvogn, ramt af et hjerteslag, i Chemnitz 1949.

En ting Skaftes Rasmussen hurtigt fandt ud af var, at det ikke var cyklen han skulle motorisere, men cyklisten, så man begyndte at fremstille specielle forstærkede stel til motorerne og i 1921 kom så modellen Golem der havde et let lavt stel med små hjul, det forreste ophængt i en kort svinggaffel og det bagerste stift, midt imellem akslerne var Hugo Ruppe's motor så anbragt, denne gang vandret og stadig kølet af fartvinden, ovenpå hele herligheden anbragte man på to bladfedre en kæmpemæssig agestol, så rytteren sad godt og komfortabelt, faktisk en regulær sofacykel.

Allerede året efter kom afløseren for Golem, Lomos, det var også en fremragende konstruktion af Ernst Eichler/Berlin. Skåret over den samme læst som Golem.

*Das Kleine Wunder Hugo Ruppe's type M med Slagvolumen 118 cm³ Boring 50 mm.
Slaglængde 60 mm. Effekt ca. 1 HK. Modellen her fra ca. 1920.*

*Lomos Sesselrad 1922.
Slagvolumen 142 cm³ effekt 1,5 HK.
Konstruktør Ernst Eichler Berlin.*

Men meget mere forfinet, først og fremmest havde Ernst Eichler konstrueret et nyt stel med svinggaffelaffjedring både for og bag, hjul med større diameter, motoren der var anbragt lige foran baghjulet og under sædet, havde fået flere ccm, 142 og en ydelse på 1.5 HK samt forsynet med blæserkøling, brede fodbrædder og et skjold foran motoren gjorde, at rytteren sad komfortabelt og godt beskyttet mod vejsnavs og oliestænk.

Lomos var faktisk forløberen for vore dages scooter.

Omkring dette tidspunkt løb Skaftes Rasmussen ind i problemet med sit logo DKW, for Deutsche Kabel Werke havde i lang tid brugt forkortelsen DeKaWe for deres produkter, der blandt andet omfattede dæk, da det trak op til en retssag om dette, benyttede man en kort tid navnet DGW (Das Grosse Wunder) indtil der blev indgået et forlig mellem firmaerne, hvor Zschopau fabrikken fik retten til navnet DKW, mod at kabelfabrikken fik leveringen af dæk til denne. Danskeren var ikke tabt bag en vogn.

Samtidig med Hugo Ruppe's afgang, ansatte Skaftes Rasmussen i 1922 to nye medarbejdere, der kom til at betyde enormt meget for DKW i årene fremover.

Det var den 28 årlige østriger Carl Hahn som Skaftes Rasmussen havde hentet hos sin gode ven og kunde, pumpefabrikanten Max Flader i Jöhstadt, Hahn blev Skaftes Rasmussens højre hånd og fik ansvaret for salg og service. Hahn var udstyret med en utrolig arbejdsevne og fanatisk tro på totaktsmotorens fremtid, dette var parret med sjældne overtalelses evner, som han satte ind for firmaet lige til sin død.

Den anden var en hel grøn og nyudklækket ingeniør fra statslærestalten i Chemnitz ved navn Hermann Weber, ham anbragte Skaftes Rasmussen som chef for konstruktionsafdelingen, så var de i alt tre mand der.

De andre to var fabrikschefen Ricard Blau og Hans Spung, mester i indkøringsafdelingen.

Hermann Weber's første arbejde, var konstruktionen af en let motorcykel med Hugo Ruppe's 1.5 HK motor anbragt i stelrammens trekant bag kronhovedet, uden gearkasse men med den interessante "Lomos" kobling, der bestod af to mod hinanden forskydelige remskivehalvparter, disse kunne fjerne sig så langt fra hinanden, at kileremmen kom til at ligge løst på det roterende remskive nav og som følge deraf heller ingen kraftoverføring til baghjulet, ved tilkobling trak man i et håndtag, der via en arm på en stejlgevindsbøsning pressede skivehalvparterne mod hinanden således at remmen kom i "klemme" og derved overførte motorkraften til baghjulet.

Maskinen kunne leveres med eller uden trædepedaler.

Med de første eksemplarer af maskinen startede blandt andet Weber, Blau og Sprung i en række større væddeløb og pålidelighedsløb, blandt andet også i den tyske automobilklub ADAC's Reichfahrt, hvor de løb med de tre første pladser, og det i konkurrence med maskiner på op til 8 HK.

Da maskinen gik i produktion fik den derfor det slagkraftige navn "DKW Reichfahrtmodell" med denne betegnelse var den sportslige tendens med mærket DKW lagt.

Skaft Rasmussen var overbevist om værdien af deltagelse i motorsport, både for den tekniske videreudvikling og ikke mindst reklameværdien ved sejre på væddeløbsbanen. Dette med DKW i motorsporten på to, tre og fire hjul samt de konstruktører, tunere, ryttere og køreere der gjorde mærket DKW berømt både nationalt og internationalt, vil jeg behandle særskilt senere.

Skaft Rasmussen og hans medarbejdere var ikke kun stolte over deres sportslige succes, men nok så meget over den stadig stigende produktion, som tidligere nævnt, kunne man i september 1921 fejre fremstillingen af DKW motor nr. 10.000 og i juli 1922 af nr. 20.000 og dertil kom 2.000 komplette DKW maskiner, det betød igen som forholdene udviklede sig, at vægten blev lagt mere og mere over på produktion af komplette motorcykler og mindre på salg af motorer ud af huset til andre MC fabrikker, hvor der i tyverne var mere end 30 fabrikker som anvendte DKW motorer, stationærmotorerne bevarede stadig en høj status på fabrikken.

De første modeller Hermann Weber havde i ovnen, som afløser for Reichfahrtmodellen, var "ZM" (Zschopauer Motorrad) med rørstel og "SM" (Stahlmodell) med et presset pladestel. Den nye motor var en lodretstående én cyl. 175 cm³ på 2.5 HK, med eller uden 2 trinsgearkasse og senere med kickstart, med disse modeller passerede man i 1924 DKW nr. 50.000, de sidste af dem monteret på det nye samleband, som i øvrigt var verdens første for motorcykler.

Det er klart, at dette menageri ikke kunne foregå i det lille spinderi Skaft Rasmussen købte i 1906, så op gennem tierne og tyverne byggede man på livet løs i den smalle dal hvor åen Dischau løb i bunden men udløb i floden Zschopau. Man byggede både haller med shedtage og især etagebyggeri, der flere steder er bygget ind i bjergsiden, dette gælder også administrationsbygningen, der fra vejen til Marienberg ser ud som et to etagers hus med et flot karakteristisk tysk skiffertag, men set fra fabrikssiden er det et syvetagers højhus, i det hele taget byggede man så tæt, at enhver nutidig brandchef ville få onde drømme om natten, ved tanken brand i hele herligheden.

I dette kæmpe anlæg bearbejdede man råmaterialerne til motorerne, samlede samtlige motorer, både til motorcyklerne, til industriserien, og senere også de 2 og 4 cyl. bilmotorer samt hele forhjulsdrevet til Front modellerne, ligeledes blev motorcyklerne færdigmonteret her og som kronen på værket havde konstruktionen og den selvstændige

væddeløbsafdelingen også til huse her.

Den sidst nævnte afd. blev startet fordi JSR indså det uholdbare i, at hans fabriksdirektør Richard Blau og ikke mindst hans chefkonstruktør Hermann Weber hver søndag i sæsonen satte liv og lemmer på spil på væddeløbsbanen, godt nok i firmaets reklamemæssige interesse, men alligevel, risikoen var for stor, så JSR forbød det.

Rennabteilung DKW oprettede JSR i 1926 hvor han ansatte ingeniøren August Prüssing som chef, afdelingen tog sig af alle DKW's motorsportslige aktiviteter på to, tre og fire hjul, det lige fra konstruktion og fremstilling af de specielle fabriksracere, til engagering af fabrikskørerne og styring af deres deltagelse i motorløbene over hele Europa.

DKW's racermotorer adskilte sig grundlæggende fra fabrikkens touringmotorer ved at være tvangsladede, enten ved hjælp af ladepumper eller kompressorer, altså aggregater som 5 år tidligere, paradoksalt nok, havde sendt Hugo Ruppe ud af klappen.

Rennabteilung DKW's konstruktioner, personale og øvrige meriter, behandler jeg senere i et særskilt afsnit.

At udviklingen gik stærkt viser salgstallene tydeligt, for i 1927 solgte DKW 27.000 motorcykler, i 1928 43.000 og i 1929 nåede man 55.535 eksemplarer og overhalede dermed den verdenskendte amerikanske motorcykelproducent "Indian", som verdens største motorcykelproducent.

På dette tidspunkt kom så krakket i Wall Street og den deraf følgende krise, som ramte hele verden og specielt Tyskland hårdt. DKW's salgstal faldt hurtigt, i 1930 solgtes kun 36.000 motorcykler, i 1931 16.278 og bunden nåede DKW i 1932 med kun 11.000 stk.

I disse år producerede Skaft Rasmussen mange motorcykler til lager, for at holde sine ansatte beskæftiget, det siges at samtlige ledige haller og lader i hele Erzgebirge var fyldt op med nye DKW motorcykler og så sendt, som i 1935 kunne man købe fabriksnye maskiner, som faktisk 5 år tidligere havde forladt samlebåndet i Zschopau.

Samtidig med udviklingen i Skaft Rasmussens DKW stamfabrik i Zschopau, grundlagde eller opkøbte han en række satellit fabrikker, hovedsagelig i Sachsen, men også i Berlin og Stuttgart, allerede i 1920 begyndte han, sammen med Hugo Ruppe, med Rota Werke G.m.b.H. i den såkaldt "Kaisersaal" i Zschopau fremstillingen af svinghjulsmagnetter og det var også her man senere byggede forsøgsvoغن "Der Kleine Bergsteiger" med trinbræt motor og selvbærende krydsfiner karrosse, det var den første DKW bil, konstrueret af den tidligere omtalte Ing. Emil Fischer. Det blev kun til dette ene eksemplar, som i mange år forrettede tjeneste internt på fabrikken, bl.a. fortalte Ove Skaft Rasmussen mig, at hans moder i tyverne tit anvendte det lille køretøj som indkøbsvogn i Zschopau, behørigt ført af overmester Riesner.

I 1922 grundlagde JSR også Metalværket i Zöblitz, der leverede dreje og facondele, armaturer, bremsenav samt bolte og møtrikker til koncernen.

Udviklingen af firmaet gik nu ved afslutningen af højinflationen stærkt, så stærkt, at Skaft Rasmussen for at skaffe kapital, den 22. december 1923 omdannede firmaet til et aktieselskab med navnet "Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG".

Hele aktiekapitalen var i Jørgen Skaft Rasmussens besiddelse og dermed var hele grundlaget for en koncern, nu til stede.

Firmaets første fem mand store bestyrelse var som følger: Formand Fru Therese Rasmussen, Dr. Carl Hahn, JSR selv og hans to direktører Richard Blau og Max Ramberg.

Den hurtige udbygning af firmaet til en koncern var i meget høj grad begunstiget af den samfundsmæssige udvikling i begyndelsen af tyverne i Tyskland.

Trods finansreformen i 1919 kunne Tyskland ikke efterkomme de forpligtelser som landet havde indgået under fredsforhandlingerne i Versailles. Sejrsmagterne lagde et meget stort økonomisk pres på den nye Weimar republik, hvilket bevirkede at inflationen steg til uanede højder, som først blev bremset ved oprettelsen af den tyske rentebank og indførelsen af rentemarken.

Rentemarkens værdi var funderet på jord og fast ejendom, og det var en kæmpe fordel for JSR som i 1906 havde købt hele grundarealet i Dischautal meget billigt og nu var værdien blevet mange dobbelt. Bankerne og mange privatmennesker kæmpede i de år med arme og ben for at sikre deres formue mod at blive udhulet, bl.a. ved køb af jord og fast ejendom.

For at holde liv i samfundet grundlagte delstaten Sachsen den ”Sächsische Staatsbank” dens opgave var, at udlåne de indkomne skatter, som delstaten ikke øjeblikkelig skulle bruge, ud som kortfristede krediter til firmaer i delstaten, for dermed kunne holde hjulene i gang.

Som en af de få, så JSR værdien af dette og udnyttede det til fulde, han havde tæt kontakt til bankens tre direktører, først og fremmest til hans personlige ven Carl G. Degenhardt, men også til de to andre Dr. Alfred Bleicher og Dr. Herbert Müller, de gav gerne og velvilligt krediter til den i hele delstaten meget beundrede iværksætter JSR som om nogen, havde ry for at skaffe folk i arbejde, som hans søn Ove Skaft Rasmussen 60 år senere fortalte mig, når min fader gik til bankerne for at låne et bestemt beløb, kom han som regel altid hjem med det dobbelte, så stor tillid havde han i finansverdenen dengang.

JSR udnyttede sit gode forhold til dem som sad på pengene, og det var ikke kun ”Statsbanken” andre storudlåne var også de store private banker Commerzbank og Dresdner Bank, til at udbygge sin koncern og til fornyelse af maskinparken på fabrikkerne.

Bagsiden af medaljen var desværre også, at JSR blev afhængig af kapitalen og ikke længere kunne handle helt så frit som tidligere, en problematik hans barnebarn af samme navn, 75 år senere kunne nikke genkendende til, da samtalen kom ind på temaet, teknikeren kontra finansmanden.

Denne afhængighed overså JSR og hans højre hånd Carl Hahn til dels i starten, hvad der fik uoverskuelige følger for deres indbyrdes forhold siden hen.

I 1924 gik firmaet ”Slaby & Beringer” i Spandau, som Skaft Rasmussen havde økonomisk interesse i konkurs, hvorefter han overtog fabrikken som DKW’s filial med Dr. Rudolf Slaby, søn af en af grundlæggerne af radiofabrikken ”Telefunken” som teknisk direktør, her fremstillede man elektrodroscher og varevogne under navnet ”DEW”, det var en samproduktion mellem DKW, som byggede vognene og leverede alt det mekaniske, Allgemeinen Elektrizitäts Gesellschaft (AEG) som leverede motorene og alt det elektriske, samt akkumulatorfabrikken AFA (i dag Varta) der leverede batterierne, ved siden af eksperimenterede man videre med små biler, med selvbærende krydsfiner karrosser.

*DKW Reichfahrtmodell 1922/23.
Slagvolum: 142 cm³ Effekt 1.5 HK.
Denne maskine var den første DKW motorcykel.*

*DKW SM Stahlmodell 1924/26.
Slagvolumen 175 cm³ Effekt 2.5 HK.
Konstruktør Hermann Weber.*

I 1927 forpagtede Skaft Rasmussen de tomme fabrikshaller fra det nedlagte Deutsche Industriwerke AG (D-Rad & D-Wagen) i Spandau for at bruge dem som karosseriværk og montageværk for P15 modellerne og senere for de 4. cyl. Baghjulstrukne modeller. Spandau Fabrikken blev købt af Auto-Union AG i 1933.

I 1925 overtog Skaft Rasmussen fabrikken i Scharfenstein der havde huset en afdeling af bilfabrikken ”Moll-Werke AG” i Chemnitz. Her begyndte man så fremstillingen af presse og standsedele, såsom benzintanke, nummerplader, steldele og fra 1927/28

køleskabe, 6 & 8 cyl. motorer til Audi samt diesel flymotorer for Hugo Junkers i Dessau.

I 1927 fik Skaft Rasmussen også tid til en studietur til guds eget land sammen med sin søn Ove, det resulterede i indkøb af værktøjerne til fremstillingen af de 6 & 8 cyl. motorer fra den konkursramte Rickenbacker Bilfabrik plus en del andre amerikanske værktøjsmaskiner og for resten også en komplet køleskabsfabrik, der som ovenfor nævnt, blev anbragt i Scharfenstein.

1928 overtog Skaft Rasmussen ”Schüttoff” motorcykelfabrikken i Rösslerstrasse i Chemnitz hvortil man flyttede ”Rota Werke” som senere også fremstillede Dynastartere og lysanlæg.

Samme år overtog Skaft Rasmussen også ”Audi Werke AG” som kørte på fallittens rand, det var den ”Sachsische Staatsbank” der tilbød Skaft Rasmussen aktiemarioteten på grund af hans ry som igangsætter, samtidig startede Skaft Rasmussen sammen med sine medarbejdere Ricard Blau og Paul Figura ”Frankenberger Motorenwerke” i Frankenberg, som senere flyttede til Hainichen, hvor man byggede tre og firehulede Framo varevogne med DKW motorer og hvor man bl.a. fabrikerede sadler, karburatorer og armaturer til bl.a. DKW.

Udover disse fabrikker havde man letmetal, tempergods, jernstøberier og sænksmedie i koncernernes egne værker i Annaberg, Erla og Wittigsthal samt Erfenschlag hvor man samlede industriaggregater og bådmotorer.

DKW LM 1925/26 Slagvolumen 205 cm³. Effekt 2.5 HK.

Konstruktør Hermann Weber.

Kunne senere leveres med 198 cm³ motor så den var kørekortfri.

Dr. Carl Hahn ansat i 1922 som Jørgen Skaft Rasmussens højre hånd med ansvar for salg og service.

Medlem af bestyrelsen i Zschopauer Motorenwerke, bestyrelsen i Auto Union AG og der chef for DKW werke.

2. Del

DKW Historien om en Dansker

DKW's og senere Auto-Unions 7 etagers administrationsbygning til 1936 i Zschopau.

I midten af 1929 stod Jørgen Skaft Rasmussen på toppen af sin karriere som industrimand med en koncern der beskæftigede 15.000 mennesker, men også med en koncern der havde et mægtigt kapitalbehov, ikke primært på grund af verdenskrisen, men nok så meget på grund af Skaft Rasmussens hurtige udbygning af satellitfabrikkerne, og bl.a. Rickenbakerprojektet i Scharfenstein hvor hans tanke var, at fabrikere store 6 og 8 cylindrene motorer i store serier til små og middelstore bilfabrikanter som på denne måde kunne erhverve en ”konfektionsmotor” med en høj ydelse og til konkuranceløs lav pris, men de potentielle kunder var temmelig træge i det, for at sige det pænt. Så derfor greb Skaft Rasmussen tilbudet fra Statsbanken vedrørende Audi Werke AG, hvor han overtog aktiemarioteten i august 1928, det følgende år blev aktiekapitalen udvidet og de nye aktier blev overtaget af DKW. Audi var dermed fuldstændig integreret i J.S. Rasmussen koncernen.

I sin beretning for 1929 skrev formanden for bestyrelsen i Zschopauer Motorenwerke

J.S. Rasmussen AG. Bl.a. følgende, for at støtteafsætningen og samtidig bevise hvor gode vore motorer er, har vi overtaget "Audi Werke AG" og de, med disse motorer udrustede "Audi" vogne har fundet genklang på markedet. Dette var nu en sandhed med modifikationer, for ved første blik så det ud til at kabalen gik op, men ser man på Audi's produktionstal, var det faldet til 109 vogne i 1927, men steget i 1929 til 310, så skulle alt jo være godt, det var det nu ikke, for da man stoppede produktionen af den 8 cylindrene type R, som var den sidste med regulær Audi motor, i slutningen af 1929 for at give plads til den 8 cylindrene Rickenbacker 5,1 liters type SS stod der et halvt hundrede usolgte type R på fabrikken og så sent som den 30. december 1931, altså to år efter produktionen var standset, stod der endnu 38 på lager, samtidig viste det sig at type SS "Zwickau" og den 6 cylindrene type T "Dresden" var behæftede med en mængde fejl, først og fremmest ved motorerne. I maj 1930 lavede man en liste over hovedmanglerne: Det klappede fra stempler og plejlstænger når maskinen havde løbet 2.000 km. Ovale cylinderboringer, der forårsagede at tændrørene sodede til, ødelagde ventiler og sæder på grund af overophedning og ved bestemte omdrejningstal alt for megen motorstøj og som kronen på værket, holdt motorerne ikke den lovede ydelse. Havde Skaft Rasmussen ikke været klar over sit fejlgreb før, så var han det i hvert tilfælde nu, da det væltede ind med kostbare garantireparationer, i sommeren 1930 kom ikke en eneste Audi fra fabrikken uden reklamationer, det skulle være en modig fabrikant der ville lægge sådan en konfektionsmotor i sine køretøjer, men også andre kvalitetsmangler ødelagde Audi's ry totalt, i sommeren 1930 blev alle 312 af modellen Zwickau kaldt tilbage til fabrikken da det viste sig at bagakslerne ikke kunne holde, de blev monteret med nye chrom-nikkelstål aksler og selvfølgelig på fabrikkens regning. Først nu begyndte overvejelserne om hvordan man kunne afhjælpe diverse fejl, i det mindst for motorernes vedkommende.

I det andet halvår af 1926 beskæftigede Skaft Rasmussen på DKW Værket i Zschopau 1600 mennesker, det var også året hvor man selv optog produktionen af rullelejer og man startede fabrikationen af en lille transport trehjuller som blev begyndelsen til de senere Framo vogne. 1926 var også året hvor Skaft Rasmussen traditionen tro overværede Marienberger Dreieckrennen, dels for at se sine egne maskiner i aktion og dels for at se hvad konkurrenterne havde at byde på, i klassen indtil 1.000 cm³ solo, leverede Kølner rytteren Alfred Pätzold en indtryksfuld opvisning på en engelsk Scott, en maskine Skaft Rasmussen første gang havde stiftet bekendtskab med under sit besøg hos Ingeniør Mathiesen i København, denne 2 cylindrene vandkølede 600 cm³ totakter, bankede det sejrsvandte BMW fabrikshold, som startede på de splinternye kompressor-forsynede 750 cm³ racere eftertrykkeligt. Efter løbet købte Skaft Rasmussen maskinen og fabriksdirektøren Richard Blau kørte den egenhændigt tilbage til Zschopau, hvor den indgik som studieobjekt til den igangværende udvikling af DKW's første 2 cylindrene, luftkølede 500 cm³ motorcykel model Z 500 der fik en ydelse på 12 HK v. 4.000 omdr./min. Denne gik i produktion i 1927. Motoren var nu ikke særlig vellykket, for selv om man havde udformet benskjøldene så de førte fartvinden forbi cylindrene, havde man store varmemproblemer, ikke mindst på grund af defektor stemplerne (næsestempler) som ved højere ydelser, termisk var vanskelige at beherske med luftkøling, man forsøgte sig også med en håndbetjent oliepumpe så rytteren kunne give motoren en ekstra sjat olie når den begyndte at gå lidt trægt. Dette havde nu ikke den store effekt, så Weber tog tyren ved hornene og lavede samme år en vandkølet variant i det samme stel, med to balonkølere monteret på hver side af det forreste stelrør, på denne måde kom han udover varmemproblemet og kunne samtidig hæve effekten til 15 HK v. 4.000 omdr./min. Samtidigt lavede man en opboret version på 600 cm³ og en effekt på 18 HK. Denne motor blev stamfaderen til den første rigtige DKW bilmotor.

Skaft Rasmussen havde nu forudsætningen for at få realiseret sin gamle drøm om at bygge en rigtig bil i den mindste klasse og da den tekniske chef for filialen i

Berlin/Spandau Dr. Slaby op gennem tyverne havde skaffet sig store erfaringer og mange patenter med hensyn til selvbærende trækarrosserier, kom der hurtigt skub i projektet og allerede den 7. maj 1928 var vognen klar med type-betegnelsen P 15. Rudolf Slaby havde konstrueret en to sædet roadster og en to sædet cabriolet med plads til to, i en såkaldt svigermorklap bag førersædet og senere også som fire sædet limousine, alle udført med selvbærende karrosser af krydsfiner på træspander og bespændt med kunstlæder, den 2 cylindrene totakter var anbragt på langs foran i vognen, på krumtappens forreste ende var strømfordeleren og dynamoen monteret, kraften overførtes via en flerpladet oliebadskobling, i 1928 og i 1929 ændret til en enkeltpladet tørkobling til en 3 trins Prometheus gearkasse og over en kardanaksel til den stive bagaksel der var forsynet med et differantiale af samme fabrikat som gearkassen. Vognvægten var fra 530 til 600 kg. Alt efter

*DKW type P 15 1928/29 tosædet roadster
Konstruktør Rudolf Slaby, Karrosseri Hermann Weber, Motor Fabrikationssted
Berlin/Spandau.*

*DKW - Framo 1926.
Trehjulet transporter fra den korte tid, hvor det trak op til retssag om navnet DKW,
derfor blev den leveret som DGW (Das Grosse Wunder)*

*DKW elektrisk drosche 1927.
Disse vogne var en samproduktion af, DKW - AEG - AFA.
Med denne konstruktion gjorde Dr. Rudolf Slaby sine erfaringer, med hensyn til
selvbærende karrosserier op gennem tyverne.
Fremstillet i Berlin/Spandau.*

*DKW type P 15 1928.
Her på snittet ses tydeligt hele vognens opbygning.*

*Det fra motorcyklen, udviklede 600 cm³ drivaggregat til DKW P 15 med den 3 trins
"Prometheus" gearkasse.*

Karrosseritype. Tophastigheden var 80 km/t. og prisen var 2300 RM for den billigste udgave.

Da P 15 blev fremvist for fagpressen, stillede denne sig noget kritisk an, man mente DKW'en med sin primitive opbygning, enkle udstyr var relativt dyr og at den havde for højt brændstofforbrug, samt motorens gang var larmende og ukultiveret med et enormt tændrørs-forbrug og den blev ikke spået nogen lang levetid, trods denne kritik fandt vognen mange købere, flertallet var tidligere motorcyklister som var fortrolige med særhederne og unoderne ved totaktsmotoren. Der blev i alt fremstillet ca. 2.000 af P 15 modellen i 1928/29 og der blev i 1930/31 bygget en lille serie sportsvogne type PS 600 med et smukt to personers karosseri lakeret i de sachsiske farver grøn og hvid. Vognene var forsynet med en 18 HK motor med forstærket krumtap og en speciel Amal Karburator, tophastigheden var 100 km/t. og den var også baghjulstrukket.

Skaftede Rasmussen var ikke helt tilfreds med motorerne i sine P 15-modeller, derfor arbejdede man i Zschopau på en større bilmotor den stammede fra den dengang kendte, konstruktør Poul Paffrath's tegnebord, Skaftede Rasmussen havde købt konstruktionen samt ansat Paffrath's medarbejder Friedrich Gehle til at udvikle denne, det handlede om en firecylindret 90° V motor med dobbeltvirkende, krumtaphus uafhængige ladepumper,

der vekselvis med den ene eller anden stempelside tvangsladede arbejdscylindrene, det vandretdelte krumtaphus (Paffrath's patent) var trykfrit og som følge heraf smurte man ikke motoren med blandingsmøring men med separat oliepumpe til smøring af samtlige lejer.

Slagvolumen var på 980 cm³ effekten 25 HK ved 3200 omdr./min. Denne motor var undtagelsen jeg nævnte i første afsnit. Karrosseriet var en to dørs limousine efter samme selvbærende system som P 15 blot med større akselafstand. DKW 4=8 type P 25 som blev vognens navn, blev første gang præsenteret på biludstillingen i Berlin november 1928 hvor modtagelsen var blandet, for selvom motoren var mindre larmende end P 15, var forbruget stadigvæk alt for højt både i benzin og tændrør, blev den presset lidt, kom den nemt til at koge, der blev kun bygget ganske få eksemplarer af typen og først med type V 800 der havde mindre slagvolumen 782 cm³ kom modellen i 1930 rigtig i serie, den mindre motor skulle have et mindre benzinformbrug, hvad der også var tilfældet, men da man samtidig havde mistet 5 HK fik vognen et sløvt temperament. V 800 blev i 1931 afløst af V 1000 med en motor på 990 cm³ og en ydelse på 25 HK ved 3200 omdr./min. Med denne motor fik Zschopau en overgang leveringsvanskeligheder dette klarede Skafte Rasmussen ved at lægge en 4 cylindret firetakt Peugeot motor på 1122 cm³ og 30 HK i vognen, de 327 der blev fremstillet blev solgt som Audi type P.

V 1000 var for øvrigt den første DKW med hydrauliske bremses. Der blev fremstillet ca. 3000 af 4=8 modellen frem til 1932, men ladepumpemotoren var og blev DKW's problembarn lige til den sidste løb af båndet i oktober 1939.

*DKW 4=8 type P 25 1928.
Spandau fabrikkens første 4 cylindrede vogn.*

*DKW type ZE 200 1929/30.
Tysklands populæreste maskine med kælenavnet "Blutblase"*

På motorcykelsiden havde DKW væsentlig mere vind i sejlene, i 1929 kom tre nye typer på markedet, E 250 og E 300 der var forsynet med en blæserkølet 1 cylindret motor på henholdsvis 5 og 8 HK en 3 trins gearkasse, med kædetræk og et rørstel, begge modeller kunne også fås i en sportsudgave, den tredje type var ZE 200 med en 198 cm³ motor og en ydelse på 4 HK ved 3000 omdr./min. samt en 2 trins gearkasse, kickstart og kileremtræk til baghjulet. Stellet og den nye trapez forgaffel var fremstillet i presset plade og elektrosvest sammen, denne detalje medførte i øvrigt at man kun kunne producere stel om natten, når den sidste Zschopauer havde slukket lampen på natbordet, så overbelastet var byens elværk. ZE 200 Luksus havde samme motor, men med 4,5 HK og kædetræk, ZE var den første DKW med sadeltank, rødleret, hvilket gav modellen kælenavnet "Blutblase" (bloddråben) maskinen blev den populæreste lille motorcykel i Tyskland 1929/30 dels fordi den var kørekort og skattefri, men også fordi den var robust og pålidelig, det eneste på cyklen der ikke var det, var kickstarteren, som var lovlig klein i sin opbygning og derfor hurtigt blev defekt, et andet kuriosum ved maskinen, var kuglegearskiftet hvor håndtaget sad betænkelig nær tændrøret, så når drengene rigtig skulle accelerere med lynskift og det hele, fik de af og til et rap over fingrene, med venlig hilsen fra magneten.

I midten af 1930 kom grundet de stadig dårligere samfundsforhold og den stadig faldende købekraft to nye varianter, modellerne ZIS og Volksrad, begge havde det samme stel, forgaffel samt E 200 motoren, dog uden blæser, men med remtræk til baghjulet, hvor man havde monteret en klodsbremse virkende på remskiven.

ZIS modellen havde 2 trins gearkasse og kickstarter til en pris af 485 RM.. Volksrad havde hverken det ene eller det andet og må vel nærmest betegnes som et motoriseret løbehjul, ingen af billigtyperne slog rigtig an.

Så i slutningen af 1930 satte Hermann Weber's folk nyt papir på tegnebrættet og

konstruerede modellerne, Luksus Special 200 og 300, begge med nye luftkølede 1 cylindrene motorer uden blæsere, et køleprincip DKW hermed forlod for stedse på motorcyklerne, den lille motor havde 192 cm³ og 4,5 HK ved 3500 omdr./min. Den store havde 292 cm³ og 8 HK ved 4000 omdr./min. Begge forsynet med separat 3 trins gearkasse, en forbedret kickstarter og kæde-træk til baghjulet.

DKW fabrikken i Zschopau.

DKW type Z 500 1927.

497 cm³, boring og slaglængde 68 mm.

12 HK ved 4000 omdr./min. Separat 3 trins gearkasse.

Konstruktør: Hermann Weber.

Men krisen kradsede fælt dette år, DKW's motorcykel produktion faldt til 36.000 enheder og med bilerne gik det som nævnt heller ikke for strålende og store tekniske problemer tårnede sig op for motorernes vedkommende på grund af tværskylningen som er betinget af næsestempel, der grundet sin udformning har to store ulemper, dels har det svært ved at komme af med varmen og den deraf følgende tendens til at sætte sig, samt princippet dårlige fyldning af cylinderen ved lave omdrejningstal dels stemplets relative høje vægt, der sætter en grænse for omdrejningstallet og derved også for ydelsen, der igen påvirker forbruget hvor totakteren var klart underlegen i forhold til firetaktsmotoren, disse ulemper kunne man efterhånden ikke kompensere for, gennem totakterens mekaniske enkelthed (motoren med de tre bevægelige dele).

Så Skaft Rasmussen måtte overvinde sin uvilje mod det komplicerede og ansætte den schweiziske konstruktør Arnold Zoller, der havde skabt sig et navn ved sine konstruktioner inden for kompressorer og dobbelt stemplede totaktere, til sammen med Weber at konstruerer nye længdeskyllede dobbelt stemplede motorer ikke blot til motorcyklerne men også til bilerne, de første forsøg med motorerne kørte allerede i 1930 og forløb tilfredsstillende så man var klar til indfører dem trinvis fra 1932, om Skaft Rasmussen så har været lykkelig ved den udvikling, er nok et spørgsmål, for udover at være mere kompliceret, var de jo væsentlig dyrere at fremstille. Årsagen til at DKW ikke gik over til Zoller's motorkonstruktioner for touring maskinernes vedkommende vil jeg vende tilbage til senere.

Da man som sagt havde konstateret de faldende salgstal på motorcykelsiden, vendte DKW sin salgsstrategi 180° fra at være overvejende billige maskiner, til Hermann Weber's nykonstruerede "Block" serie, hvor man satsede mere på avanceret teknik og højere kvalitet frem for kun på billige cykler, således at kunne man ikke holde de høje salgstal, kunne man sørge for en mere lønsom produktion via den større pris man kunne forlange for et bedre produkt. DKW lagde ud i 1931 med modellen Block 200 der havde en 1 cylindret tværskyllet motor med karburatoren anbragt på siden af cylinderen og en effekt på 6,5 HK ved 4000 omdr./min. krumtaphus og gearkasse var støbt i letmetal, primærdrevet mellem motor og den 3 trins gearkasse blev overført gennem tandhjul, (hvorved motoren nødvendigvis måtte løbe baglæns) maskinen var forsynet med batteritænding og var den første DKW med elektrisk lysanlæg som standard, både stel, forgaffel og styr var udført i presset stålplade, håndgearskiftet var et såkaldt kugleskifte der fungerede som i en bil med gulvgear, altså uden kulisser på siden af tanken, bremsene var simplex tromlebremser for og bag, den sidste betjent med hælen.

DKW "Block 350" 1931.

342 cm³ 1 cylindret tværskyllet motor med membranstyret indsugning.

Boring og slaglængde 76 mm. Effekt 11 HK.

De næste modeller blev lanceret kort efter, begyndende med "Block 300" med en ydelse på 8,5 HK ved 3500 omdr./min. På grund af den større cylinderbrede var karburatoren monteret bagved denne og forbundet til indsugningsporten ved hjælp af en svanehals, næste var "Block 350" der med sine 342 cm³ afgav 11 HK, denne motor adskilte sig fra de to andre ved at indsugningen ikke blev styret af stemplets underkant, men af en membranventil anordning mellem cylinder og karburator, dette bevirkede at denne motor havde et virkeligt godt drejningsmoment ved lave omdrejningstal, alle tre modeller var forsynet med dobbeltport udstødning.

Som de næste typer genoptog DKW den to cylindrene model række, med nye motorer med sammenbygget krumtaphus og gearkasse, altså efter samme recept som de mindre maskiner. Den første var "Luksus 500" med luftkølet motor og en effekt på 14 HK, det specielle ved motoren var, at der i højre side var monteret en svinghjulsmagnet til tændingen og i venstre side en jævnstrømsdynamo der sørgede for strømforsyningen til batteriet, en variant af denne var "Sport 500" med vandkøling og 4 HK mere, ballonkøleren var ikke todelt som tidligere og dertil mere elegant end forgængerne, den tredje model "Super Sport 600" havde yderligere 2 HK at gøre godt med, denne var forsynet med normal batteritænding, begge de væskekølede motortyper var monteret i rørrammer.

DKW havde ikke glemt sine kunder indenfor de små og prisbillige klasser, derfor sluttede Weber sin modelpalette for 1931 med "KM 125" på 3 HK og "KM 175" på 4 HK begge med den tidligere separate 2 trins gearkasse, kun KM 175 havde den gamle vakkelvorne kickstarter type, den lille måtte kunden simpelthen løbe i gang, hvad indehaveren af den store også kom til før eller siden, begge maskiner var forsynet med en let ramme udført i rør.

Med denne serie sluttede den første epoke af DKW's motorcykelhistorie der startede med en hjælpemotor og en udvikling der trin for trin blev til rigtige motorcykler, først med 1 cylindrene motorer med 2 trins gearkasse i krumtaphuset, med separat 2 og 3 trins gearkasse og til sidst med sammenbygget gearkasse, køling med og uden blæser og 2 cylindrene med luft og væskekøling, i denne epoke kom overgangen fra rem til kædetræk, fra højtryks til lavtryks ballondæk, fra rør til profilståls stel, fra den under det øverste rammerør hængende benzintank til sadeltank, fra svinghjulsmagnet til batteri/spoletænding og alle motorer var tværskyllede totaktere med næsestempler.

Det var nu ikke kun teknikken der gjorde DKW til verdens største motorcykelproducent, det var også i denne periode Carl Hahn opbyggede DKW's salgsorganisation og servicenet der var vidt forgrenet med 1500 skolede forhandlere og værksteder i næsten alle tyske byer, disse handlede ikke kun med motorcykler og reservedele, men også med motorcykel beklædning, briller, plejemidler, trædecykler, bølgebliksgarager, børnebiler og køleskabe, alt sammen Skafte Rasmussen produkter og Hahn havde i 1924 indført afbetalingssystemet med rater på 10 RM finansieret gennem J.S. Rasmussen koncernen.

Reklamer og debatter i pressen var også noget Carl Hahn tog sig af, disse gik på den tid, mest på temaet totakt kontra firetakt og indlæggene kunne være særdeles krasse, samt ikke altid ført med hvide handsker, hovedmodstanderen var en overgang en fabrik "Rhein Motorenwerke" i Düsseldorf/Oberkassel som fremstillede en maskine ved navn "Snob" og hvis fabriksryttere søndag efter søndag sloges med rytterne fra Zschopau om laurbærrerne, under et af de dengang så populære flerdages løb over lange distancer havde "Snob" folkene en motordefekt som bevirkede, at de snød sig til at sende maskinen et par hundrede kilometer med jernbanen, hvad DKW – Hahn opdagede og bemærkede med skadefryd, ugen efter kundgjorde han for al folket gennem dagspressen, at "Snob fährt Eisenbahn - auf der strasse siegt DKW" (Snob kører med jernbanen - på landevejen sejre DKW) enden på polemikken blev, at "Snob" gik konkurs i 1925.

Var året 1930 som nævnt sløjt salgsmæssig for DKW motorcyklerne, med stopfyldte lagre, var den helt gal hos Audi, i juli måned blev der i Tyskland indregistreret 541 vogne i luksusklassen over 75 HK deraf 170 Horch, 75 Mercedes Benz, 76 Buick, men kun 20 Audi, hvis markedsandel hermed var faldet til 3,7 %, dette medførte at Skaft Rasmussen fyrede salgsdirektøren, samt at den ansvarlige for teknik og teknologi hos Audi, Heinrich Schuh kom til at lede fabrikken alene, dermed var kvalerne selvfølgelig ikke overstået.

Forholdene i Tyskland blev ringere og ringere og i løbet af 1931 steg arbejdsløsheden til over 4 millioner og den samlede bilproduktion som i rekord året 1928 var på 101.701 stk. faldt til 1932, året hvor bøtten endelig vendte, til 41.727 enheder

I sin månedlige rapport for september 1930 skrev Schuh følgende: Denne måned er indtil nu, årets dårligste, grundet den stadig lavere omsætning er vort finansielle leje blevet yderligere forringet og leverandørerne blevet mere skeptiske over for os. Hvis vi vil beholde vort renommé og stadig gøre vore indkøb til gunstige priser, må vi så hurtigt som muligt have en kredit på 200.000 RM og slutter, alle ansatte med lange opsigelser, vil få disse i slutningen af september.

Da rapporten landede på Skaft Rasmussens skrivebord i Zschopau, var den intet mindre end katastrofealarm og han reagerede på en måde, som gjorde ham til en ener blandt industrifolk, få dage senere arriverede han i selskab med Heinrich Schuh på Audi's tegnestue, hvor han for de to tilbageblevne konstruktører, Oskar Arlt og Walter Haustein skitserede sine tanker om en fuldstændig ny lille bil, hans krav var følgende: Motor 350 cm³, senere 500 cm³, tværstillet 2 cylindret DKW motor, forhjulstræk med de, af den franske ingeniør Jean-Albert Gregoire konstruerede og patenterede "Tracta" kardanled, uafhængige hjulophæng med tværfjedre for og bag, DKW snekkestyretøj, et smalt chassis med lavt tyngdepunkt.

For den samlede konstruktion stillede han velvilligt 6 uger til rådighed, heri indgik selvfølgelig også bygningen af tre prototyper, hvoraf den ene skulle være rullende indenfor fristen, som Skaft Rasmussen under ingen omstændigheder ville se overskredet.

Hvem var så disse mænd, der fik denne, set med vore dages øjne, umulige opgave? Oskar Arlt, født i 1889, havde lært sin profession som maskinarbejder og arbejdede som sådan i 7 år på en maskinfabrik i Berlin, inden han frekventerede ingeniørskolen i Zwickau, som han forlod med prædikatet "sehr gut" derefter var han ansat som konstruktør i automobilfirmaet "Protos" i Berlin, senere kom han til "Hansa - Lloyd" i Bremen, inden August Horch ansatte ham i 1920 ved Audi værket i Zwickau.

Walter Haustein, født i 1903, havde fra 1918 til 1921 lært som teknisk tegner på Horch Werke, hvor han arbejdede til 1925, herefter blev han ansat hos naboen Audi, han var autodidakt (selvlært) og arbejdede fra 1926 som konstruktør. De to konstruktører klarede opgaven, ved at springe de normale formaliteter ved bilfremstilling over, således forlangte værkmesteren i forsøgsværkstedet kun nogle provisoriske tegninger at arbejde efter, når disse kom, havde man en kort diskussion mellem konstruktører, mesteren og hans svende omkring de enkelte detaljer, sådan gik det slag i slag, en regulær arbejdsplanlægning manglede totalt.

Og dog, for hele drivaggregatet kom næsten fiks og færdigt fra Zschopau, hvor Hermann Weber og ingeniør Jung, chef for afdelingen: Gearkasser og Transmission, siden 1928, på Skaftes opfordring, periodisk havde eksperimenteret frem og tilbage med JSR's idé om en lille forhjulstrækker. Så det var ikke alle streger og tiltag der udviklede sig gennem de 6 hektiske uger, i 1930.

På Automobiludstillingen i Paris 1928 fandt det første møde sted mellem JSR og den franske konstruktør af Tracta kardanledet A.J. Gregoire sted, formidlet af den Bøhmiske tekstil og porcelæns fabrikat Schmieger, som et år tidligere havde erhvervet de tyske rettigheder til Gregoires Tracta patent.

*DKW "Frontwagen" 1930.
Den første prototype med "Schneider & Korb stålkarrosseri.
(Let kendelig på den lodrette kølerkappe).
Konstruktører: Oskar Arlt & Walter Haustein.*

Audi havde til de fik Skaft Rasmussens skitse hovedsagelig beskæftiget sig med store og stærke personvogne og enkelte lastvognstyper på indtil 3 tons, Audi var faktisk det mest solgte omnibus mærke i Danmark i tyverne, så derfor var konstruktionen af den lille vogn fuldstændig nyt land for Arlt og Haustein, dette havde dog den fordel at de heller ikke var belastet af tidligere konstruktionspraksis, derfor blev resultatet måske så godt, som det blev.

Den 29. november kort før tidsfristen udløb, kørte den første prototype ud af værkstedet med Skaft Rasmussen ved rattet og hans forsøgsleder, formodentligt Hermann Weber, som passager med kurs mod "Hohen Strasse" mellem Bockau og Jägerhaus hvor der var en længere stigning på 24 % som vognen overvandt let og elegant, på turen afprøvede de også køreegenskaberne og vognens tophastighed, som blev målt til 85 km/t efter tilbagekomsten til Zwickau, var det Schuh og Arlt tur til prøvekørsel, derefter kørte alle der havde deltaget i projektet i vognen, ved et efterfølgende kritikmøde var man enige om vognens fremragende gode køreegenskaber og gode ydelse, men at den var for hårdt affjedret, prototyperne var forsynet med et tresædet roadster karrosseri udført i stål af karrosserifirmaet "Schneider & Korb" i Bernsbach. Vognens vægt var køreklar og fuldtanket 450 kg.

Efter prøvekørslerne traf Skaft Rasmussen beslutning om at sætte vognen, med de nødvendige ændringer i serieproduktion, så den kunne blive præsenteret på forårs biludstillingen i Berlin 1931, ændringerne bestod i for drivaggregates vedkommende af følgende "motoren blev boret op fra 68 mm til 74 mm, slaglængden stadig 68 mm, slagvolumen 584 cm³, effekten var 15 HK ved 3500 omdr./min. 3 trins gearkassen blev ændret så den også kom til at indeholde et bakgear samt et differantiale hvor man anvendte differantialehjule fra Audi type G, den videre kraftoverføring foregik via 2 hardyskiver, 2 kardanakslar og 2 af de specielle Tracta kardanled ved forhjulene, snekkestyretøjet kom fra DKW P 15 modellen chassiset som bestod af to langsgående U formede dragere ganske tæt sammen og kryds afstivet af pånittede fladjern og bæringer til karrosseriet, dette måtte yderligere afstives, da det på prototyperne havde vist sig at flere blikdele, specielt skærmene revnede under daglig brug, disse ændringer betød at vognvægten steg med 50 kg.

Denne gang gik Skaft Rasmussens kabale op, da den lille vogn, hvor det nye emblem i de sachsiske farver grøn og hvid for første gang prydede kølerkappen, blev præsenteret under navnet DKW Frontwagen på Berlin udstillingen, stjal den fuldstændig billedet og bestillingerne væltede ind, ikke kun på grund af dens avantgardistiske teknik men også på grund af den lave pris 1750 RM (1685 RM for 500 cm³ modellen der aldrig kom i produktion, men som var rar at have i prislisten, som reklame) med den store efterspørgsel kom den første serie på 165 stk. med "Schneider & Korb" stålkarrosseri hurtig i gang, fra de 8 stk. man fremstillede i marts, steg produktionen i juli til 701 stk. plus 20 chassis.

DKW type F 1 chassis:

*DKW Block 350 motor 1931.
Hvor man benyttede skyllekanalen som indsugningskanal ved hjælp af den viste membranventil*

Snit af den 4 cylindrede DKW totaktsmotor med dobbelt virkende ladepumpe som man

benyttede i typerne: P 25 - V 800 - V 1000.

*Herunder arbejdsprincippet i den tværskyllede totaktsmotor med deflektorstempel
(næsestempel)*

E = Indsugningsport.

K = Krumtaphus.

Ū = Skyllekanal.

V = Forbrændingsrum.

A = Udstødningsport.

Funktionskema af ladepumpemotoren til DKW P 25 med deflektorstempler og trykfrit krumtaphus.

3. Del

DKW

Historien om en Dansker.
På vej mod AUTO- UNION

Dr. Richard Bruhn.

I maj 1931 var DKW gået over til egne karrosserier fra værket i Spandau, disse der kom pr. jernbane fra Berlin til Zwickau, var som sædvanlig DKW praksis udført i kunstlæder bespændt krydsfiner og i fire udgaver, 2 og 3 personers roadster, 2 og 4 sædet cabrioletter til den sidste var chassiset forlænget med 300 mm fra 2100 til 2400 mm årsagen til overgangen til krydsfiner karrossen var, at den var billigere at fremstille og samtidig stærkt lyddæpende i forhold til stålkarrosseriet.

Imidlertid var det nu ikke kun den finansielle misere ved Audi der trængte sig på, men også den stadig mere prekære afsætnings og likviditets situation ved DKW. I sin koncernberetning for 1930 skrev formanden for bestyrelsen Dr. Richard Bruhn den 11. marts 1931 følgende: Motor produktionen har i beretningsåret taget en ugunstig retning og udsigterne for det kommende år er ikke gode. Vort fabrikationsprogram må derfor udvides. Denne udvidelse må ske gennem bygningen af folkevognen (DKW Frontwagen) det tidligere produktprogram vil gennem fremstillingen af den lille vogn som bindeled, mellem motorcyklerne og Spandauvognen, blive organisk fornyet, motoraggregatet vil blive fabrikeret i Zschopau, karrosseriet hovedsageligt bygget i Spandau, den største del af den øvrige levering af dele vil komme fra underleverandører i Sachsen, montagen af vognen skal hovedsageligt ske i Zwickau.

Salget skal ske gennem motorcykel organisationen og i større byer gennem potente autoforhandlere, vi sigter i starten på en dagsproduktion af 20 stk. der hurtigt skal bringes op på 50, dette vil skaffe øget beskæftigelse til vore egne fabrikker og den sachsiske industri overhovedet.

DKW type F var i produktion i mere end et år, til april 1932 blev der fremstillet 4353 stk. deraf 200 stk. 4 personers Limousiner i stål, leveret af Europas største karrosseriværk Amdt Budd i Berlin.

De samfundsmæssige forhold i Tyskland forværredes på dette tidspunkt, dag for dag til næsten det totale kaos med millioner af arbejdsløse og store som små industri foretagender gik konkurs næsten på samlebånd, velrenommerede bilfabrikker som "Brennabor" i Brandenburg an der Havel, NAG i Berlin og Röhr ved Köln, fik i disse år dødsstødet og i Sachsen kørte "Horch Werke AG" på fallittens rand.

I J.S. Rasmussen koncernen var man økonomisk væsentlig stærkere, selv om man også var trængt af krisen. Men hos koncernens hovedbank den Sachsiske Statsbank var man

begyndt at få klamme hænder over sit store engagement i firmaet, hvor den nu havde 25 % af aktiekapitalen og yderligere havde givet en kredit på 11,5 millioner RM, så totalt var man ude og svømme med ca. 20 millioner Reichs Mark.

DKW F 1 under montage på samlebåndet hos Audi i Zwickau.

Dr. Richard Bruhn som banken i 1929 havde indsat i bestyrelsen for Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG og som i 1930 blev formand for denne (hans hovedopgave var, at sanere de dele fra, som ikke var rentable, hvilket han gjorde med hård hånd) gjorde sig sammen med Jørgen Skaft Rasmussen og Statsbankens Præsident Carl G. Degenhardt, sine overvejelser om hvordan, man skulde tackle problemerne. Bankens hovedproblem var det håbløst forgældede "Horch Werke AG." i Zwickau. Situationen ved Sachsens største personvogns fabrik, var så fortvivlet, at hvis man ikke hurtigt fandt en udvej for "Horch" frygtede banken, at den ikke kunne forhindre en konkurs, der ville starte en lavine af konkurser blandt underleverandørerne og måske, i sidste ende, også ramme Sachsens største arbejdsplads J. S. Rasmussen koncernen.

I forsommeren 1931 gik statsbanken til Skaft Rasmussen med et forslag, som gik ud på at man standsede "Horch" fabrikken "til det blev bedre tider" og at Zschopauer Motorenwerke AG overtog vedligeholdelsen af fabriksanlægget, samt sørgede for reservedelsforsyningen til Horch kunderne. Både Skaft Rasmussen og Dr. Richard Bruhn havde store betænkeligheder ved dette forslag, som de mente, ville blive afslutningen for det traditionsrige mærke "Horch" og samtidig få uoverskuelige konsekvenser for byen Zwickau, hvis man sendte fabrikkens 2.000 ansatte ud i arbejdsløshed.

Under de videre forhandlinger kom så idéen om at danne en sammenslutning af de betrængte tyske personbilfabrikker "Audi" "Brennabor" "DKW" "Hanomag" "Horch". For at få dette op at stå, måtte man have en garanti på 6 millioner Reichs Mark fra Statsbanken til saneringen, og her havde man to store problemer.

1:

Statsbanken kunne ikke uden videre give denne garanti, dette skulle til afstemning i den Sachsiske Landdag og her var det nødvendigt, at nationalsocialisterne (der på dette tidspunkt endnu ikke var kommet til magten) opgav deres obstruktions politik. Nogen må have trukket i trådene, for NS Gauleiteren Martin Mutschmann modtog udførlige anvisninger fra München og så blev det vedtaget at yde garantien, dog med den tilføjelse, at den kun gjaldt fabrikkerne i Sachsen, hermed røg "Brennabor" og "Hanomag" ud.

2:

Man skulle også have tilladelse fra rigsregeringen i Berlin, da det også var de tre virksomheders betydelige skatterestancer, der bl.a. skulle eftergives, men efter lange og seje forhandlinger lykkedes dette også.

Horch Werke AG. var i mellemtiden blevet optaget i J.S. Rasmussen koncernen

Nu var man klar til fusionen, af de tre vigtigste fabrikker, for motorkøretøjer i Sachsen, dette var for så vidt enkelt nok med Audi og Horch, der var racerene bilfabrikker, anderledes var det med DKW, som var meget andet end motorcykler og biler. Derfor grundlagde Skaft Rasmussen et nyt selskab "Industri Verwaltung und Treuhand G.m.b.H" for de dele af hans industriimperium, der ikke umiddelbart passede ind i det planlagte AUTO UNION program. Formand for bestyrelsen i det nye selskab, blev hans næstældste søn Dr. Ove Skaft Rasmussen (OSR) der hidtil havde ledet metalværket i Zöblitz, af de 19 virksomheder i Skaft Rasmussen koncernen, blev de 6 skilt ud til AUTO UNION AG. Det var DKW's stamværk i Zschopau, karrosseriværket i Spandau, Letmetalstøberiet i Annaberg, Luma Werke i Chemnitz samt "Audi" og "Horch"

Værkerne i Zwickau.

Den 29. juni 1932 blev, med tilbagevirkende kraft til den 1. november 1931 "Auto-Union AG" grundlagt og indregistreret i Chemnitz og pr. 1. januar 1932 blev automobil afdelingen af "Wanderer Werke AG." købt af den vaklende "Dresdener Bank", i handlen indgik firmanavnet og logoet, det flyvende "W", alle lagre, modeller, patenter, kontrakter samt at Auto Union forpagtede fabriksanlæggene i Siegmars og Schönau, begge bydele i Chemnitz.

Hermed var hele den sachsiske personvognsindustri og verdens største motorcykelproducent samlet under de fire sammenslyngede ringe med hovedkvarter i Zschopau.

I øvrigt må denne salgsaftale mellem Wanderer Werke AG og Auto-Union AG have været noget uklar i sin formulering, for op gennem trediverne mødtes de to koncerner jævnligt i retten i Chemnitz, for at få afgjort tvistigheder.

"Auto Union AG" var fra starten et statsforetagende, 75 % af aktiekapitalen på 14,5 millioner RM, var i hænderne på den "Sachsiske Statsbank", en andel som i løbet af de følgende år blev hævet til over 90 %. Men det var uden tvivl, ikke Skaftes Rasmussens hensigt at ende sine dage som generaldirektør for et statsdrevet firma, efter hans forestillinger var det kun en overgangsløsning, for ham stod det fast at "Auto Union", før eller siden skulle reprivatiseres efter saneringen, med statshjælp var blevet gennemført. Sådan kom det som bekendt ikke til at gå.

Auto Union AG's første direktion bestod af Jørgen Skaftes Rasmussen fra DKW med ansvar for den samlede teknik. Medens Dr. Richard Bruhn fra DKW havde ansvaret for det handelsmæssige og finanspolitiske område, disse to var ligestillede chefer, medens de øvrige medlemmer var Friherre Klaus Ditlef von Oertzen (Wanderer Werke) for firetaktsområdet, Dr. Carl Hahn for DKW og totaktområdet og Ingeniør William Werner (Horch Werke).

Samarbejdet i grundlæggelsesfasen af Auto-Union mellem Skaftes og Dr. Bruhn var perfekt, men efter bestyrelsen havde konstitueret sig forandrede forholdets sig væsentligt. Specielt var det personalepolitikken i det nye selskab som gav anledning til spektakler. Skaftes kunne ikke lancere sin gode ven Dr. Herbert Müller fra Statsbanken i bestyrelsen, hvorimod Dr. Bruhn, efter Skaftes mening, besatte alle vigtige poster i direktionen med sine egne folk, der i blandt var en vis Hr. Hahnemann, som ifølge en tidligere direktionsbeslutning ikke var godkendt til ansættelse. Men da Skaftes efter sin tredje rejse til Amerika kom tilbage i slutningen af 1933, måtte han konstatere, han alligevel var ansat.

Også den private omgang mellem de enkelte medlemmer af bestyrelsen havde taget en vending, det tidligere så venskabelige og næsten familiære forhold mellem JSR og Carl Hahn blev reduceret til det rent forretningsmæssige.

Denne vending i forholdet havde flere årsager, en af dem var at JSR omkring 1930-31 offentligt erklærede "at han skulle have haft Dr. Bruhn ind i sin koncern 10 år tidligere, Hahn når ham ikke knæene, sådan en som Bruhn har jeg hele tiden manglet, først nu kan jeg sove roligt om natten".

Denne udhængning af sin nærmeste, mest erfarne, mest engagerede og loyale direktionsskollega, var fuldstændig uforståelig. Årsagen til udtalelsen var den, at Carl Hahn efter JSR's mening ikke havde holdt ham ordentlig orienteret om koncernens finansielle situation, hvad der ikke var helt rigtigt, for Carl Hahn havde tidligt advaret mod den hastige låntagning, da han kunne se at JSR mistede sin handlefrihed efterhånden som bankerne, gennem lånene, fik større og større økonomisk indflydelse på koncernen og som tidlige nævnt endte det med, at Statsbanken anbragte Dr. Richard Bruhn i Bestyrelsen.

Uoverensstemmelsen mellem JSR og Hahn er også symptomatisk for JSR's situation i 1930-31, han havde ikke blot mistet overblikket og sin handlefrihed, men tilsyneladende også sin legendariske evne som menneskekender, til at udse hvilke personer han kunne stole på og have fortrolighed til.

Carl Hahn var om nogen 100 % loyal JSR og DKW mand, og han var den der bedst kendte og var inde i koncernens forretningsmæssige sammenhæng, derfor må det have smertet ham dybt, at se sig selv udhængt som en finansiell klovn, af en person han selv satte meget højt.

Senere har der været spekulationer om der var andre og private ting som har ført til de dårlige relationer mellem JSR og Hahn, en af dem stammer fra et interview som Thomas Erdmann havde den 29. september 1987 med sønnen OSR, hvor denne kommer med en formodning om, at en forbindelse mellem hans søster Ilse Rasmussen og Carl Hahn også kunne være baggrunden for det nedkølede forhold, JSR skulle efter sigende være blevet splitter tosset over forbindelsen. Jørgen Skaft Rasmussen jr. genfortalte historien for mig i november 2005.

Carl Hahn blev med rette så forbitret over dette nakkeslag, at han en kort tid søgte nye græsgange i et branchefremmed firma. Men så var der pludselig en anden der vågnede op og det fra en helt uventet kant, det var såmænd Dr. Richard Bruhn der kunne se det potentiale Hahn udgjorde og det han havde tænkt sig udnytte i opbygningen af Auto-Union, han så ikke helt forkert, for var der nogen der efter JSR's afgang der tegnede Auto-Union AG var det makkerparret Bruhn og Hahn og det både før og efter anden verdenskrig.

Et interview med Dr. Carl G. Hahn, den tidligere Generaldirektør for Dækfabrikanten Contintal og Volkswagenwerke og dertil DKW-Hahn's søn, den 17. januar 2001 erindrer han en samtale med sin fader, hvor denne fortæller, at DKW faktisk kunne have overlevet alene, men Dr. Richard Bruhn havde gennemtvunget grundlæggelsen af Auto-Union AG. Dr. Bruhn var bankens mand og gjorde loyalt hvad der var bedst for den.

Da Carl Hahn var halet tilbage til folden, forsøgte han at arrangere sig med de nye realiteter og havde i vidst omfang også privat omgang med de øvrige medlemmer af direktionen, som Richard Bruhn og de øvrige medlemmer, specielt med Baron von Oertzen i spidsen blev der plejet en helt anderledes (high society) selskabelighed som passede den lystige østriger særdeles godt, medens JSR ikke var videre opsat på dette leben, han følte sig hverken hjemme eller accepteret i denne kreds.

At denne afgrænsning af JSR's domæne i direktionen gik ham på, er der ingen tvivl om, hans søn Ove fortalte mig, at faderen havde det svært med ikke længere at være enerådende, at han nu havde ligeværdige kollegaer var for ham noget ganske nyt, og selvom han ikke var diktator, var han dog patriarkalsk, som hovedparten af datidens erhvervs ledere var, i sin ledelsesstil.

JSR reagerede på denne afgrænsning ved stadig hyppigere fravær fra sin direktørpost og da han også skrantede helbredsmæssig på dette tidspunkt, hvilket medførte at han i længere perioder lod sig indlægge på sanatorier for at blive behandlet.

Samtidig udnyttede han tiden til at forsøge at reprivatiserer DKW og derfor rejste han for tredje gang til USA ledsaget af sin søn OSR, formålet med rejsen var at rejse kapital til et tilbagekøb af Zschopau fabrikken, finansieret gennem salg af nogle af hans mange patenter.

Dette fortvivlede forsøg kom til at skade JSR's renommé voldsomt i det Tyskland, hvor nationalsocialisterne netop var kommet til magten, bl.a. ved løfter om ikke igen at gældsætte nationen til udlandet.

I begyndelsen af 1934 fandt der et bestyrelsesmøde sted med det formål at få talt ud om de stridigheder der var mellem medlemmerne, hvilket til dels lykkedes, åbent forblev kun spørgsmålet om ejendomsretten til firmaet "Rota Werke G.m.b.H." Det spørgsmål ville man lade retten afgøre. (Det faldt senere ud til JSR's fordel)

Mødet bevirkede også at JSR for en kort tid atter vendte tilbage til sit arbejde, men allerede i april måtte han af helbredsmæssige grunde igen tage på et 2 måneders langt kurophold på et sanatorium i Bad Wildungen.

Men forinden, den 17. april havde Gauleiteren Martin Mutschmann indkaldt til et møde på DKW værket i Zschopau med deltagelse af de offentlige myndigheder og ledelsen af Auto-Union AG. udover Mutschmann deltog også delstatens indenrigsminister Georg

Lenk, den nye Statsbank direktør Kurt Nebelung, Ministerialdirektør Dr. Hörig og fra Auto Union AG. Dr. Bruhn, Baron von Oertzen, Dr. Hahn, William Werner og Skaft Rasmussen.

Dette møde, som blev det sidste hvor alle involverede parter deltog, skulle være et forsoningsmøde, men endte som en fuser, hvor Bruhn og Oertzen på den ene side og JSR på den anden side gensidigt beskyldte hinanden for at eskalere spektaklerne, efter mødet stod det klart for de politisk ansvarlige, at en mindelig bilæggelse af stridighederne ikke var mulig.

Hvorefter Gauleiteren den 14. juli 1934 meddelte samtlige bestyrelses medlemmer skriftligt, at man ville forelægge sagen til afgørelse for Rigsledelsen af NSDAP's afdeling til beskyttelse af forretningsmoralen, hvis chef var Rudolf Hess.

Dette skridt, og ikke mindst at JSR var indforstået med det, var overraskende, for han var ikke partimedlem, selvom han og også andre familiemedlemmer fra starten var meget positivt stemt for den nye politiske system.

Da Jørgen Skaft Rasmussen vender hjem fra sit kurophold i Bad Wildungen midt på sommeren, blev han stillet over for det faktum, at hans kontrakt med Auto-Union AG. uden nærmere begrundelse var ophævet med virkning fra den 31. december 1934.

Samtidig fik de 3 sønner Hans Werner, Ove og Arne Skaft Rasmussen et skriftligt forbud mod at betræde Auto-Union AG's områder, hvad det forbud skulle gøre godt for, må guderne vide.

Tragisk var det, at han måtte forlade sit hjerte barn "DKW" der, som det også senere vidste sig, var hele rygraden i "Auto-Union AG".

Den ved "Auto Union AG's" grundlæggelse medvirkende direktion i Statsbanken, blev skiftet ud ved regeringsskiftet, så Skaft Rasmussen kunne ikke længere gennemtrumfe sin vilje vedrørende den mundtlige aftale om reprivatiseringen.

Denne mundtlige aftale mellem statsbanken og JSR om reprivatisering af koncernen når tiderne blev bedre, som Skaft Rasmussen påberåbte sig, ser i mine øjne noget ulden ud, al den stund vi taler om offentlige midler og et privat firma.

I den forbindelse skal man også holde sig for øje, at selve magtskiftet gjorde, at virksomheden nu udgjorde en vigtig del af den nye rustningsindustri, så rent politisk var en reprivatisering umulig.

Dette havde ikke noget at gøre med, at JSR stadig var dansk statsborger, som jeg tidligere har set anført som grund til JSR's exit, i så fald skulle det samme jo være tilfældet med de øvrige firmaer som han ejede 100% eller havde aktiemarioteten i f.eks. Framo Werke G.m.b.H. og en af tysklands største gearkassefabriker Prometheus Maschinenfabrik G.m.b.H. i Berlin, som begge var vigtige rustningsfirmaer som han styrede lige til det tredje riges endelige sammenbrud i maj 1945.

Skaft Rasmussen anlagde senere sag mod "Auto Union AG" for at få erstatning for de værdier han mente han havde mistet. Sagen fik et underligt forløb, for der kom ikke en eksakt afgørelse eller erstatning ud af det, udover at forholdet til det lokale politiske regime blev forbedret, årsagen til det var blevet forringet var, at Gauleiter Münchmann fejlagtigt mente at JSR havde sat rygter om nogle ureelle vognhandler i omløb, den rette sammenhæng blev klarlagt under sagen.

Men på Automobil Udstillingen 1935 i Berlin sker der noget igen, for Rudolf Hess besøger Framo's messestand på udstillingen, det bliver til en halv time lang samtale, hvor JSR fortæller Hess om sit syn på sagen, han lytter og til afskeden med Rasmussen lover hans at se på sagen. Rudolf Hess var på det tidspunkt ikke en Hr. hvem som helst, han var rigsminister og under hans resor var også afdelingen til "beskyttelse af forretningsmoralen" yderlig var han stedfortræder for Rigskansler Adolf Hitler, så det var nummer to i det tredje riges hierarki, der nu tog fat i sagen.

Via Hitlers adjutant kaptajn Fritz Wiedemann (som under første verdenskrig var kompanichef for Adolf Hitler) blev der nedsat en voldgiftsdomstol til fornyet behandling af sagen, som trak ud i flere år, det må have været en indviklet affære, for

heller ikke denne domstol kom frem til en klar kendelse og så var man lige vidt.

I 1938 kom der imidlertid en afgørelse på sagen, ikke fra domstolene, men direkte fra Rigskanselieret og dermed fra Adolf Hitler, den indebar en rehabilitering af Jørgen Skaft Rasmussen og en erstatning på 1,6 million Guld Mark (en møntfod jeg troede, var afskaffet omkring den første verdenskrig, men som Jørgen Skaft Rasmussens barnebarn af samme navn, i efteråret 2005 belærte mig om, også eksisterede i trediverne, og en Guld Marks værdig var bare fire gange højere end en Reich Marks) så erstatningen var reelt på 6,4 million Reich Mark.

At der var nogen der havde en fæl smag i munden er givet, for i anledning af hans 60 års fødselsdag den 30. juli 1938 blev han hædret til Æres Dr.ing.h.c. ved den Tekniske Højskole i Dresden, for sine fortjenester for den tyske automobil og motorcykelindustri i almindelighed og i særdeleshed for sin indsats for den øvrige industri i Sachsen.

Den 28. august 1939 blev han hædret af sit fædreland, da Kong Christian d. X slog ham til Ridder af Dannebrog.

Men som hans søn Dr. Ove Skaft Rasmussen engang fortalte mig, er det umuligt i dag at sige om erstatningen var korrekt eller ej, men fakta var, at min fader ved dannelsen af Auto Union AG fik aktier i firmaet for de værdier han tilførte den nye koncern, at A-U aktien så ikke var meget værd på det tidspunkt, er en helt anden sag, men det var den heller ikke for de øvrige aktionærer (Delstaten Sachsen). OSR fortalte ved samme lejlighed at hans fader havde det lidt svært med sine nye kollegaer på direktionsgangen, man må holde sig for øje, at JSR gennem hele sin karrierer havde været ene rådende, hans ord var ganske enkelt lov i hans koncern, nu havde han fået sin tidligere bestyrelsesformand Dr. Richard Bruhn som ligeværdig kollega og med hovedansvaret for økonomien, da Skaft var kendt for sin store spontanitet og iderigdom, er det muligvis her vi skal finde årsagen til bruddet, når iværksætteren og bankmanden løb hovederne sammen.

Dr. Bruhn bliver omtalt som hovedmanden bag JSR,s exit, men fakta er at der var flere i direktionen som ikke var JSR venligt stemt, bl.a. Friherre Klaus Ditlef von Oertzen som kom fra Wanderer, jeg har læst at den gode Baron anså Skaft Rasmussen for at være en opkomling og spekulant, hvad han absolut ikke var.

Paradoksalt nok røg Baron, der var glødende nationalsocialist, godt et år senere selv ud af direktionen, her var årsagen, at fruens næse ikke overholdt den foreskrevne vinkel, familien emigrerede til Sydafrika, hvor von Oertzen fra Sydafrika varetog Auto Union's interesser i hele fjernøsten frem til 1939, hvor ægteparret blev interneret.

Det kan vel ikke undgås, at en mand af Skaft Rasmussens format får nogle modstandere, for ikke at sige fjender hen ad vejen, men ved hans afgang fra Auto Union var der rigtig mange industri og for øvrigt også partifolk der forudså koncernens kollaps uden JSR's personlige inspiration. Så galt gik det som bekendt ikke, og årsagen til det var nok, at selvom mester selv ikke var der mere, så var hans udvalgte svende der stadig og de arbejdede videre i hans ånd, jeg tænker på Hahn, Weber, Jung, Venediger, Slaby, Prüssing etc.

Selv under de vanskelige fusions forhandlinger, tog Skaft Rasmussen sig tid til at følge den tekniske udvikling, således læste han i slutningen af 1930 en doktor afhandling som Diplom ingeniør Herbert Venediger / Würzburg havde forsvaret ved den Tekniske Højskole i München, med titlen "Steigerung der Leistung und Wirtschaftlichkeit von Zweitakt Vergaser Fahrzeugmotoren" i denne analyserede Venediger det tekniske stade for den hurtigløbene karburator totaktmotor.

Skaft Rasmussen erkendte hurtigt, at her havde han manden, der efter de mere eller mindre tilfældige udviklingstrin de foregående år, var i den position, at han videnskabeligt kunne anvise løsninger på de påtrængende problemer ved de daværende totaktmotorer. Allerede i slutningen af året fandt de første samtaler sted og pr. 1. januar 1932 tiltrådte Dr. Herbert Venediger, som nu var professor, stillingen som udviklings-

chef i Zschopau og direkte underlagt Skaft Rasmussen.

Et kapitel i Venedigers afhandling, var en meget præcis undersøgelse af de forskellige skyllemetoder i totaktsmotorer, såsom Ligestrøms, Hvirvelstrømsskylning med ventiler, Fontæne, Stejlstrøms og Tværstrømsskylning med næsestempler samt det vendeskyllende system, som man allerede anvendte ved totakts Diesel motorer, men som også var mulig med små benzinmotorer til motorcykler og biler og som uden tvivl var fordelagtig, men som ingen, mærkværdigvis havde forsøgt sig med.

I Zschopau tog man hurtigt idéen op og parallelt med konstruktions og prøvestands forsøg med nye DKW motorer med vendeskylning, optog man forhandlinger med opfinderen af systemet, Professor Adolf Schnürle som havde udtaget patentet i 1924/25. Firmaet "Klöckner-Humboldt-Deutz AG" besad allerede en generallicens, men var ikke interesseret i at bygge mindre hurtigløbene motorer, derfor kunne Schnürle forhandle med Skaft Rasmussen for denne sektors vedkommende, resultatet blev at DKW, som nu var en del af Auto Union AG. erhvervede en alene licens for benyttelsen af Schnürle's vendeskylle princip, begrænset til totakts ottomotorer.

Dr. Venediger havde gennem sine forsøg, fastlagt fordelene ved vendeskylning kontra tværskylning med næsestempler som følger:

1:

Væsentlig stigning af effekten ved en given slagvolum.

2:

Betragtelig sænkning af det specifikke brændstofforbrug som følge af den bedre skyllevirkning og ladegrad.

3:

Muligheden for at hæve kompressionsforholdet som følge af et mere gunstigt forbrændingsrum, en formindskelse af den varmeoptagende stempelflade og den bedre cylinderskylning.

4:

Vægtreduktion af stemplet, der muliggjorde en stigning af omdrejningstallet.

Forskellige skyllemetoder som man anvendte i tyverne og trediverne:

*A = Ligestrøms. B = Fontæne. C = Stejlsstrøms. D = Virvelstrøms.
E = Tværstrøms. F = Vendeskylning.*

5:

Mindre stempelspilderum, gennem det lavere varmeniveau og dermed mindre mekanisk støj.

6:

Forlængelse af tiden, inden renovering af motoren, med den mindre tendens til fastkoksede stempelringe.

7:

Nedsættelse af accelerationstiden i selve motoren, gennem det væsentligt lettere stempel, som også medførte en gunstigere leje belastning.

8:

Væsentligt bedre drejningsmoment som medfører, at man bedre kan afstemme udvekslingen i gearkassen.

9:

Forbedring af motorens gang ved langsom kørsel og ved tomgang.

10:

Mulighed for at øge slagvolumen pr. cylinder som følge af punkt 4 og 7.

Af speciel betydning, understregede han: Det væsentligt gunstigere termiske forhold i motoren, der ikke kun kom spidsbelastningen til gode, men også drejningsmomentet og som et væsentligt faktum ved Schnürles system, fastslog Dr. Venediger også, at gennem

alle fire vendinger af skyllestrømmen ved cylindervægen og stemplet, ville de have en fast føring af skylleluften.

Med "Schnürle" systemet havde Auto Union / DKW med et slag, bragt sig milevidt foran konkurrenterne og man var igen, jævnbyrdig med firetakterne i brændstofforbrug.

Til venstre: Professor Adolf Schnürle's oprindelig patent fra 1924/25.

Til højre: Professor Herbert Venediger's forbedrede Auto Union patent fra 1935, hvormed han umuliggjorde, at andre fabrikanter kunne omgå DKW's licensrettigheder.

"RT 100" 1934.

98 cm³. 3 HK.

Pris ab Werk: 345 RM.

Håndgearskift med kulisse på tanken. Ny forgaffel affjedret med "Neimann" gummibånd.

Type "RT 100" var i produktion til 1937.

De første DKW motorer med vendeskylning, blev motorcykel modellerne "Block 350" og nykonstruktionen (Reichstyp) "RT 100" på 98 cm³ med en boring og slaglængde på 50 mm og en effekt på 2,5 HK, tre trinsgearkasse med kugleskift samt en let rørramme, ophængt i en parallelogram forgaffel med skruefjeder, prisen var 333 RM, disse to typer kom på markedet i oktober 1932.

Af Arnold Zoller's dobbelstemplede konstruktioner blev der kun racermotorerne tilbage, efter Dr. Venediger's argumenter var blevet anerkendt og man samtidig havde konstateret at "Zoller" motoren, kun var "Schnürle" systemet mærkbar overlegent, hvis den blev forsynet med et ladeaggregat, så man kunne opnå en form for tvangsladning og sågar en overladning af cylinderen.

Som konsekvens af denne konstatering, konstruerede Zoller, i samarbejde med Dr. Venediger en forsøgsmotor, som var tænkt som afløser for den gamle tværskyllede V 4 motor, Zoller's motor var også en V 4, men længdeskyllet (Doppelstemplet) på 1160 cm³, forsynet med en "Zoller" rotationskompressor, der arbejdede med 1,9 liters fødevolume, maskinen afgav en effekt på 50 HK, altså en liter effekt på 43 HK og det var meget på dette tidspunkt, motoren var, indtil man afbrød forsøget indbygget i et "Audi UW" chassis, årsagen til at DKW standsede forsøgene, var formodentlig, at motoren var alt for kompliceret og for dyr at fremstille til en standardvogn.

En fire cylindret vendeskyllet rækkemotor eksperimenterede man også med i Zschopau, men her havde man så store problemer med afbalanceringen, at man opgav den som afløser for ladepumpe motoren, denne motor kom dog i produktion, men som industrimotor med 29 HK og typebetegnelsen RW 1200.

Omstille den gamle V 4 motor, til vendeskylning, kunne man ikke, da systemet fordrerede symmetriske skyllekanaler mellem ladepumperne og arbejdscylindrene og da DKW åbenbart ikke ville ud i flere nye forsøg, bibeholdt man det gamle V 4 princip frem til 1940.

Arnold Zoller forlod Zschopau i 1932 for at starte sit eget konstruktionsfirma, hvor han videreudviklede sine kompressorer. Arnold Zoller døde to år senere i Damstadt.

DKW F 2 gik i produktion i april 1932, med navnet "Meisterklasse 601" stadig med den tværskyllede motor, primærdrevet fra motor til gearkasse ændredes fra den hylende ligeskårne tandhjulstransmission i prototypen og F1, til en dobbelt rullekæde i oliebad.

Udefra var modellen let kendelig, på den nye spidskøler, det skråtstillede "Sekurit" vindspejl, forkromede lygtekranse og navkapsler, samt en mere afrundet bagende. Indvendigt var der et nyt, mere righoldigt instrumentbræt med bl.a. en benzinmåler, hornkontakten var nu anbragt i ratnarvet og benzinhanen betjenes fra førersædet, askebægre og kabinelys fuldstændiggjorde interiøret i "Meisterklasse" bremserne fik en

større diameter, fra 180 mm til 210 mm, prisen var 2495 Reichs Mark af fabrik.

DKW F 2 "Meisterklasse 601" Cabriocoach 1932/33.

I 1932, leveret med tværskyllet motor. Type "601" 584 cm³ og 15 HK, ved 3500 omdr./min.

Fra maj 1933 med "Schnürle" motor. Type "701" på 692 cm³ og 20 HK ved 3500 omdr./min.

Det af ingeniør "Jung" konstruerede kardanled som "Auto Union" anvendte, helt frem til de sidste af modellen "Auto Union 1000" 1963 løb af båndet.

I slutningen af året, blev akselafstanden øget til 2610 mm og man gik samtidig bort fra de hidtil anvendte "Tracta" kardanled og over til DKW's eget kardanled, konstrueret af ingeniør Jung i forsøgsafdelingen i Zschopau, det blev i øvrigt også, i en kraftigere udgave anvendt i "Audi UW" og senere på licens i "Adler's" forhjulstrukne modeller. Indvendig ved gearkassen forlod man samtidigt de hidtil anvendte "Hardyskiver" og gik over til et gummikardanled af egen konstruktion. Motortidskriftet "Motor und Sport" skrev i en prøvekørsel bl.a. den længere akselafstand og højere vægt (690 kg) er kommet køreegenskaberne og især kørekomforten til gode, men der var også kritik at hente, det var stadig motoren, man var utilfreds med (af de grunde jeg før har beskrevet) man skrev videre: "Der er ingen tvivl om, at den med den videre og meget intensive udvikling, den lille "DKW" forhjulstrækker i øjeblikket gennemgår, vil den snart overgå sine mere ortodokse konkurrenter i enhver henseende, som f.eks. den brede sporvidde og det lave tyngdepunkt, som opfordrede til frisk kørsel, typisk er det da også, at de fleste købere er yngre, sportsligt indstillede folk.

Tryksværten var dårlig blevet tør før Zschopau var der igen, denne gang var det den kritiserede motor, Hermann Weber havde ændret til vendeskylning, ydelsen steg som følge heraf, ved uforandret slagvolumen og omdrejningstal til 18 HK, en stigning på 20 % og samtidig var de væsentligste ulemper ved den tidligere motor, (udsættelse og firetakten) fjernet, oveni faldt brændstofforbruget med 1 liter, til 7 liter pr. 100 km. Standard udgaven af "Meisterklasse" havde nu også fået hydrauliske støddæmpere ved alle fire hjul, samt stålrørsrammer til forsæderne, som gav bedre pladsforhold i vognen, til kultivering og overvindelse af den rykagtige motorgang ved påløb, kunne vognen efter ønske og mod merpris, leveres med et spærbart friløb, senere på året blev dette standard udrustning.

Også de tidligere producerede motorer, tilbød DKW at ændre til vendeskylning, hvad der var relativt enkelt, stempler og cylinder, prisen pr. motor var 47,10 Reichs Mark.

Den 27. december 1932 løb den første af forseriens 500 stk. "Meisterklasse 601" med den nye "Schnürle" motor af samlebåndet hos "Audi" i Zwickau og den 25. januar 1933 begyndte leveringen til kunderne.

Automobiludstillingen i Berlin blev afholdt i marts måned og på "Auto Union's" stand, kunne man se det nye "DKW" program, hvor en billedskøn to personers cabriolet med en større motor på 692 cm³ og 20 HK ved 3500 omdr./min. Stålkarosseriet som var fremstillet på "Horch" blev fremvist under navnet "Sportmeister" vognen kom aldrig rigtig i produktion, først og fremmest fordi Zschopau endnu ikke kunne levere den nye motor seriemæssigt.

DKW "Sportmeister" 1933.

Karosseri: "Horch"

Denne model, var den første med den nye "701" motor.

2 cylindret vendeskyllet totakts motor på 692 cm³.

Boring & Slaglængde 76 mm. 20 HK ved 3500 omdr./min.

Den nye forbedrede krumtap, hvor man tydeligt kan se de 6 rullelejer af "DKW" fabrikat.

På udstillingen blev standard udgaven af DKW F 2 første gang fremvist under navnet "Reichsklasse" som Auto Union benyttede på de billigste DKW modeller frem til den sidste, løb af båndet i Zwickau, oktober 1942. "Reichsklasse" var Auto Union's reaktion på "Opels" nye billige 1 liters model, som kostede 1990 RM som Sedan.

"Reichsklasse" blev tilbudt til samme pris og lå dermed 505 RM under prisen for "Meisterklasse", denne billigørelse kunne selvfølgelig også spores i vognens udstyr, bl.a. var vindspejlet af normalt spejlglas, de bagerste støddæmpere forsvandt sammen med friløbet og centralsmøringen, sæderne var en billigere type og "Reichsklasse" ejeren måtte også undvære kabinebelysningen, benzinmåleren, de forkromede lygtekranse samt navkapslerne. Modellens modtagelse i fagpressen var god, man skrev bl.a. "En cabriocoach med udvendig bagagekuffert, for 1990 RM er et fremskridt, som ikke er uden betydning for masse motoriseringen af Tyskland".

Fra den 7. Maj 1933 begyndte den regelmæssige levering af den nye 20 HK's motor, type "701" fra DKW stamværket i Zschopau til samlefabrikken i Zwickau til montage i alle vogne af type "Meisterklasse" samtidig byggede man en begrænset serie "Meisterklasse Extraklasse" betrukket med hvidt kunstlæder og lysebrun lakering af skærme og tag, en flot vogn.

Reklamationerne på DKW F 2 koncentrerede sig først og fremmest om "Dynastarteren" som var upålidelig i sin funktion bl.a. grundet dårlige relæer, derudover var der klager over vibrationer og motorlarm i kabinen, dette gjaldt overvejende "Meisterklasse", hvor den nye 700 motor gik meget hårdt og ved kritiske omdrejning vibrerede den, så gearstang, friløb, koblingspedal klirrede, ved "Reichsklasse" var det de bagerste fjederbolte, der blev slidt for hurtigt og for begge motorens vedkommende klagede man over for uensartet ydelse fra motor til motor. Til afhjælpning af disse fejl, kom der nye cylindre, med inspektionslemme til skyllekanalerne, dette bevirkede, at man via den bedre kontrolmulighed, fik en virksom udligning af effekten, midterlejet i krumtappen blev også forbedret, "Luma" værket i Chemnitz leverede fra midten af december 1933 Dynastart anlægget statisk og dynamisk afbalanceret og med nye relæer, motoren og udstødningssystemet blev ophængt i gummi fra februar 1934, hermed ar man udover de værste skavanker og kritikpunkter.

Den nye motor med inspektionslemme ved skyllekanalerne, aluminiumsdækslet over "Dynastarteren" samt de gummipolstrede kardankryds.

For at holde reklamationerne under kontrol, værne mærkets image og for at udbygge sin monopolstilling, besluttede Auto Union samtidigt at man ikke længere ville levere DKW motorer over 400 cm³ til indbygning i fremmede fabrikater, dette gik især ud over "Tornax" som byggede en hurtig lille sportsvogn "Rex" baseret på DKW's Meisterklasse motor, boret op til 760 cm³ og tunet til 23 HK, bremses og styretøj samt for og baghjulsophæng kom også fra F 2, men med større sporvidde og eget centralrørs chassis. En anden årsag, har vel også været, at DKW F 5 K var på trapperne, denne var nu mere tam i præstationerne og kunne efter min mening godt have løbet parallelt med "Tornax'en" som var en regulær sportsvogn i ordets egentlige og bedste betydning (denne bommert gentog Auto Union 20 år senere, med "DKW Monza" kontra "Auto Union 1000 SP").

På motorcykelsiden præsenterede DKW i 1933 de første modeller i "KS" og "SB" serien. "KS 200" med en enkelt portet 1 cylindret motor, boring 63 mm, slaglængde 64 mm. Effekt: 6 HK ved 3500 omdr./min. Svinghjulsmagnet til lys og tænding, stavbatteri for parkeringslys, 3 trinsgearkasse, håndskiftet med kulisser på tanken, samt et kort presset pladestel.

“SB 200” med 1 cylindret motor med dobbeltportet udblæsning, boring 60 mm, slaglængde 68 mm. Effekt: 7 HK motoren var modsat “KS 200” forsynet med transmissions støddæmper, monteret forenden af krumtapakslen, samt forsynet med klapbar kickstarter.

“Tornax Rex” 1934.

*Hvor det meste af undervognen, samt motor aggregatet stammede fra DKW
“Meisterklasse”*

Batteritænding med spolen anbragt under sadlen, i den såkaldte “Spolekasse” som dog også indeholdt tændingslås, lyskontakt, og laderelæet. Denne maskine kom kort efter i endnu en variant, “SB 200 A” med de samme data, men forsynet med “Dynastarter”, vel nok den første serie maskine, der for alvor gik produktion med elstarter.

Og som rosinen i pølseenden “SB 300” med samme motorkonstruktion, boring og slaglængde 68 mm, effekten var 9 HK ved 3500 omdr./min. Og kunne efter ønske levers med kombineret hånd og fod gearskifte, anbragt i højre side, hvor også den ulyksalige hælbetjente bremsepedal sad (så var man da fritaget for at skifte gear og bremse samtidigt).

Et andet interessant eksperiment som blev afsluttet sidst i 1933, var tre strømliniede hækmotorvogne med 2 cylindrede motorer på 600 cm³, disse blev bygget hos “Audi” i Zwickau, forsøgene har nok været delvis inspireret af Professor Ferdinand Porsche’s idéer, selv om han ikke havde noget med prototyperne at gøre (på samme tidspunkt var man hos naboen “Horch” i fuld gang med at bygge “Auto Union’s” hækmotor Grand Prix racer, som jo var en Porsche konstruktion) projektet blev opgivet af konstruktørerne, med den begrundelse, at karrosseriet var for tungt og at motorerne var termisk vanskelige at beherske, de har sikkert også haft nogle yndige køreegenskaber sammenlignet med F typen.

Som mellem type i Spandau serien, løb fra marts til oktober 1932 den første DKW “Sonderklasse” type 432 med 4 cylindret ladepumpe motor, at båndet i Berlin, til forskel fra type V 1000 var akselafstanden øget med 60 mm til 2760 mm, kompressionsforholdet var hævet fra 1: 5,2 til 1: 5,9 samt monteret med en firetrins “Prometheus” gearkasse, hvor fjerde gear var et overgear (0,79).

I oktober blev den afløst af “Sonderklasse 1001” vor akselafstanden fik endnu en tand, til 2850 mm. Gearkassen fik et spærbart friløb og udvekslingen i fjerde gearret blev ændret til 1:1. Karrosserimæssig blev kølerhjelm forlænget med 100 mm, dette sammen med de flot svungne forskærme gav vognen et mere elegant udseende, i hvert fald så længe den var ny, for som de foregående modeller var det kunstlæder bespændte trækarrosseri selvbærende og havde som disse, en gevaldig tendens, til at blive et “Hængeparti” og med “Sonderklasse 1001” havde DKW overspændt buen, bogstaveligt talt, for før eller siden brasede karrossen sammen, dette var specielt slemt når det førte til alvorlige trafikulykker, i øvrigt var det denne model der gav onde tunger, lejlighed til at bruge ”DKW” logoet negativt, nemlig som “Das Krankenhaus Wartet” (Sygehuset venter) vognen var i produktion til februar 1934 og der blev fremstillet ca.. 7.000 af de to “Sonderklasse” modeller på fabrikken i Berlin/Spandau.

Oven på den forskrækkelse kom så i februar 1934 den fuldstændig nykonstruerede “Schwebeklasse” hvor kun motor og transmissionen var bibeholdt fra “Sonderklasse” vognen var stadig selvbærende i træ og udformet som et monstrøst “Strømliniekarrosseri” som hjulophæng anvendte man for første gang, Auto Unions patenterede “Schwebeachse” (Svæveaksel) ikke kun på bagakselen, men også foran. I januar 1935 blev motoren monteret med 2 faldstrøms karburatorer, som øgede effekten til 30 HK ved 3500 omdr./min. I juni 1935 blev maskinen boret op fra 68 mm til 70 mm og der gav en slagvolumen på 1054 cm³, effekten blev herved hævet til 32 HK ved 3800 omdr./min med et kompressions forhold på 1: 6,0.

Selv om “Schwebeklasse”, som var i produktion til april 1937 og kom i et styktal på ca.

6.000, var væsentlig mere stabil i sin konstruktion end sine forgængere, forfaldt den stadig, meget tidligere end andre biler.

*DKW "KS 200" 1933
Kort Presset pladestel.
Bemærk: Stavbatteri holderen under sadlen.*

*DKW "SB 200" 1933/34.
Bemærk "Spolekassen" ved siden af batteriet, denne indeholdt, foruden tændspolen, også laderelæ, tændingslås og lyskontakten.*

Snit af "KS 200" motor.

Til venstre: Et snit af "SB 200" motoren, her ses tydeligt Transmissions støddæmperen forenden af krumtappen i træksiden, bemærk også inspektionslemmene ved skyllekanalerne.

Herunder: DKW's prototype med 2 cylindret hækmotor fra 1933.

*DKW "Sonderklasse" Type "432" 1932.
Bygget i Spandau.
Man kan tydeligt se kunstlæderet folder på siderne, senere kom Spandau værket til at beherske denne bespændings teknik til fuldkommenhed.*

*DKW "Sonderklasse" Type "1001" 1932/34.
Bygget i Spandau.
Det var denne model, der fik øgenavnet. "Das Krankenhaus Wartet" og som uden tvivl var DKW's største fiasko på fire hjul.*

*DKW "Schwebeklasse" 1934/37.
Bygget i Spandau.
Modellen var mere stabil, end forgængerne, men ikke specielt køn.
På tegningen overfor ses tydelig de to "Schwebeachse" som var et "Auto Union" patent.*

4. Del

DKW
Historien om en Dansker
og hans livsværk.

I januar 1933 fik "DKW" til opgave at konstruere et lille forhjulstrukket chassis til Rigsværnet, som skulle bruge en let jeep artig vogn, men da karrosseriet ikke var medbærende, var F 2 chassiset for vridningslapt til formålet, for at råde bod på dette, svejste man tre stålrør med stor diameter, imellem de to langsgående U profiler, men selv om det nye chassis var 3,7 gang mere vridningsstift end det hidtil anvendte fra F 2, var det stadig kun en hjælperamme og derfor ikke særlig velegnet til sit militære formål. Der blev kun bygget 183 af disse chassis i Zwickau i 1933/34 under betegnelsen F 3, som derfor ikke blev en selvstændig vogntype.

"Auto Union AG" Chemnitz 1936.

Indgangsportalen til de nye Hovedkontor i Scheffelstrasse, omdøbt i 1938, til Bernd Rosemeyer strasse, efter at han dengang Tyskland største sportsidol, var kommet ulykkeligt af dage, under et rekord forsøg på autobanen ved Damstadt.

Den oprindelige beboer på "Audi Werke" i Dorothenstrasse i Zwickau fremstillede på denne tid, den første forhjulstrukne "Audi" type UW (omvendt Wanderer) som var den første egentlige "Auto Union" konstruktion, signeret af Oskar Arlt og Walter Haustein, fædrene til "DKW's" F typer, hvis næsten raketagtige salgsmæssige fremskridt, bevirkede at "Audi" produktionen pladsmæssig blev mere og mere trængt, fra juni 1933 blev alle "Audi" karrosserier bygget hos naboen "Horch Werke", men monteret ved "Audi", i begyndelsen af 1934 blev efterspørgslen så voldsom på den "Erzgebirgische Aschenputtel" at gøgeungen pressede "Audi" helt ud af reden og ind igennem hækken til "Horch Werke", fra april 1934 var "Audi Werke" en ren "DKW" samlefabrik for "Front" modellerne.

"DKW" F 4 kom på markedet i marts 1934 som komplet ny model og kun solgt som "Meisterklasse" forsynet med 690 cm³ motor. Chassiset var identisk med F 3, blot forsynet med centralsmøring, bredere sporvidde bagtil, 1130 mm og en akselafstand på 2610 mm større hjul og dæk (450 + 17") samt stivere bagfjedre, alt i alt ting, der gav vognen væsentligt bedre køreegenskaber.

Med det nykonstruerede cabriocoach karrosseri, forlod man den mere kantede facon og gik over til en mere formskøn linieføring, med en bredere kølerkappe, elegantere for og bagskærme samt "Retvendte" døre, hvilket gav en bekvem indstigning (i de dage kunne folk åbenbart finde ud af, at man skulle lukke dørene forsvarligt efter sig, men da havde man jo også selv ansvar for, hvad man foretog sig). Indvendig fik F 4 et nyt instrumentbræt, udført i det nye materiale "Bakelit" med speedometer, ur, amperemeter og benzinmåler anbragt i vognmidten og med et stort handskerum i hver side, gearstangen fik sig en belægning af hårdt gummi, friløbshåndtaget var flyttet fra den venstre karrosseriside, og ind på ratstammen hvor det blev, så længe "DKW" fremstillede F typerne. Derudover fik F 4 et forbedret udstødningssystem med en ekstra lydæmper, samt nyt gummiophæng af motor/gearkasse, begge dele medvirkende til den lydsvage komfort vognen bød på.

I fagpressen tog man vældigt godt imod den nye model, bl.a. skrev det ansete tidsskrift "Motor und Sport" nr. 31 1934, om det udvendige kan man sige, at karrosseriet med sit skrånede vindspejl og kølerkappe samt den brede velformede hæk, giver et indtryk af strømlinie, stor længde og elegance, om det indvendige "den til overflod grænsende luksus" en kendsgerning er det i hvert fald, at karrosseriformen blev retningsgivende i årene op til den anden verdenskrig, for de forhjulstrukne vognens vedkommende.

"DKW" F 4. Cabriocoach 1934/35.

"DKW F 4" "Meisterklasse" var kun i produktion i godt et år, til april 1935 og blev fremstillet i 7.876 eksemplarer, produktionen af F 2 "Meister" og "Reichsklasse" der løb parallelt med F4, blev standset samtidigt, på dette tidspunkt, var der fremstillet 27.101 F 2 modeller.

I 1934 skiftede "Auto Union" importør i Danmark, den hidtidige, firmaet "Asra" i Toldbodgade fortsatte dog som forhandler. Bohnstedt Petersen fik generalagenturet, hvilket betød, at især "DKW" for alvor kom ind på markedet herhjemme i de følgende år. Chr. Bohnstedt Petersen tog også initiativ til at "DKW" fik sin første samlefabrik uden for Tyskland, den lå i Sundkrogsgade på Østerbro lige op til Frihavnen. Firmaet leverede i årene op til 1940 7.500 nye DKW'er af typerne F 4, F 5, F 7 og F 8, dels færdige vogne fra Tyskland, dels vogne samlet i den såkaldte "Riddersal" på fabrikkens første sal, topproduktionen af danskbyggede "DKW'er" lå på 20 stykker pr. dag. Det øvrige "Auto Union" program kom færdigsamlet til Københavns Frihavn.

Den efterfølgende model F 5, kom i januar 1935 med 2 vogne, i februar med 20 stk. deraf de tre første varevogne og i marts måned kom det ene samleband op på fuld kapacitet med 1.333 stk. i maj hvor man kun producerede F 5 typen, kom der af begge samleband 2.410 enheder.

Den væsentligste nyhed ved F 5, var et fuldstændigt nyt chassis, man forlod de to langsgående U profiler og det akselløse baghjulsophæng, for at gå over til en firkantet svejst kassedrager, der bagtil var ført op til en konsol, som bar tværfjedren i den nu anvendte "Schwebebeche" konstruktion, den nye ramme var mere end tyve gange så vridningsstiv, som den "DKW" anvendte i F 2 typen.

De to motorvarianter blev uforandret bibeholdt i F 5, men i midten af september kom der en modifikation af kardankrydset ved forhjulene, hvor man gik bort fra den støbte metalklokke og over til en manchete af materialet "Buna", årsagen var nogle patent stridigheder mellem "DKW" og indehaveren af "Tracta/Voran" patentet, som mente at "DKW" omgik deres patent, ved at den omtalte klokke støttede kardanleddet, ved at gå over til "Buna" mancheten, påviste August Horch, som "Auto Union" havde ansat til, bl.a. at tage sig af patentsager, at "Jung/DKW" patentet, var et støttefrit kardanled og derfor ikke kom i karambolage med "Tracta/Voran" patentet.

Denne F 5 blev "DKW Front" nummer 50.000.

Hermann Weber's Mesterstykke.

"DKW TR 125", her i gennemskåret model, hvor man kan se den enkle og robuste konstruktion.

Fortøjet på de første af F 5 typen, med den i teksten omtalte klokke, man anvendte i "Jung/DKW" patentet.

Det nye chassis i "DKW F 5" med "Svæveakslen" som var hemmeligheden bag denne og senere typers fremragende køreegenskaber, den blev anvendt fra 1935 til 1964, hvor "Auto Union 1000" var den sidste med denne bagakselttype.

"DKW" F 5 1935/36.

Tosædet Luksus Cabriolet.

Karrosseri: Heinrich Gläser. G.m.b.H. i Dresden.

Så flot kunne man lave Kalecher i trediveerne modsat i dag, hvor de fleste ser ud som de var fremstillet af en markisefabrikant og ikke af en saddelmager.

Indvendigt var der kun få ændringer i forhold til F4 typen, den vigtigste var, at håndbremsen nu var anbragt mellem forsæderne, således at man nu havde frit fodrum foran i vognen.

Med F5 tilbød "Auto Union" nu også vognene i flere varianter, udover den billigste, såkaldte enheds tosædet, en firesædet cabriocoach og en firesædet sedan, begge også i luksus varianter og både i "Reich" og "Meisterklasse" udgaver, der udover tilbød "DKW" den sidste type, i en meget smuk og elegant luksus cabriolet, først i en tosædet udgave, senere også som firesædet, samt en tosædet roadster type F5K, de tre sidst nævnte karrosser var alle konstrueret af "Horch Werke".

Som et kuriosum til disse førkrigs DKW cabrioletterne skal det med, at når de efter krigen blev annonceret til salg her i Danmark foregik det som regel som DKW Gläser cabriolet, underforstået at karrossen var bygget hos firmaet Heinrich Gläser i Dresden som ganske rigtig nok byggede mange cabrioletter for Auto-Union, men kun til de tre øvrige mærker i koncernen, ikke til DKW. Gläser fremstillede godt nok ganske få DKW'er, men det var opgaver for private kunder og sandsynligvis er der aldrig kommet nogen af disse til Danmark.

Auto-Union byggede selv DKW's Luksus Cabriolet karrosserne på Horch's Karrosseri afdeling i Zwickau, men de blev også bygget hos karrosserifirmaerne Baur i Stuttgart og Karmann i Osnabrück, med små variationer i udseendet, men alle af en meget høj håndværksmæssig kvalitet, derimod blev roadsteren F5K, som havde 100mm. kortere akselafstand, kun blev bygget hos Horch og karrosserifirmaet Gustav Hornig i Meerane. Som afslutning på karrosseripaletten kom som nævnt varevognsudgaven, baseret på et "Meisterklasse" chassis, men med det mere enkle instrumentbræt fra "Reichsklasse".

Den tidligere pressekritik, angående kultivering af maskineriet, kunne Zwickau med glæde konstatere, nu var forsvundet, i 1935 fikserede reklamationerne sig kun på småting, såsom utætte tregangs benzinhaner, små defekter ved dynastarteren klirren fra motorerne og for "Reichsklasse's" vedkommende, afskallende lak på rattet. Ved anvendelse af bedre tætningsmateriale, bedre kul i dynastarteren, indbrændt harzlak i rattet, samt rette materialefejlene ved motorernes gummiophæng og til sidst en kraftigere dynastarter, fik "DKW" disse ting afhjulpet.

Som følge af den stærkt stigende efterspørgsel på DKW vognene og den begrænsede pladsmæssige kapacitet på "Audi" værket i Zwickau, begyndte man også at samle F typerne på værket i Spandau/Berlin, samtidig fik "Auto Union" samlet standard "DKW'er" hos karrosserifabrikken "Hornig", som havde en uge fra de modtog det færdige chassis, til de returnerede den færdige vogn til Zwickau, det kneb for "Hornig" i starten, til dels på grund af overbelastning, som selvfølgelig også gik udover kvaliteten, reklamationerne omfattede, dårlig lakering, upræcise tilpasninger af motorhjelme og utætte bagruder, dette førte til at "DKW" skærpede materiale kontrollen og sendte en mand til Meerane, for at kontrollere det færdige produkt, inden det forlod "Hornig", dermed var den sag klaret.

Som før nævnt, begyndte "DKW" også at få deres vogne samlet i udlandet, hos importørerne, først i Danmark hos "Bohnstedt Petersen" og senere hos den Schweiziske importør "Holka AG" i St. Galler Rheintal og så langt væk som i Melbourne i Australien, i alle tre lande var hovedårsagen, at man kunne opnå store besparelser i import told, hvis over 50 % af materialerne kom fra det pågældende land.

I de to først nævnte lande, var karrosserierne man fremstillede fuldstændig identiske med det originale, anderledes var det med de australske karrosserier, som var bygget efter engelsk mønster, d.v.s. højt, om det så var, fordi australierne også har haft hang til, at rende med "Bowler" skal være usagt.

I midten af 1935 tog montagefabrikken i Zwickau et nyt lakeringsanlæg i brug, hvilket bl.a. medførte, at man ikke længere kunne sende hele kølerkappen med den forkromede rand igennem, derfor blev denne fra september måned pånittet. I slutningen af året fik "Reichsklasse" modellen, de bagerste vingestøddæmpere tilbage, hvilket kostede "Auto Union" 11 RM pr. vogn.

Montage linierne på "Audi" Værket i Zwickau.

Afsætningen steg rask, pålideligheden, køreegenskaberne og den gode motorydelse i den lille forhjulstrækker var et virksomt salgsargument, men da DKW's hovedkonkurrent på hjemmemarkedet "General Motors" kom med den nye "Opel P 4" på 1100 cm³, til en pris af 1650 RM, altså en prisdifferance på 340 RM op til "Reichsklasse" begyndte kunderne at vende næsen mod Rüsselsheim. "DKW's" kunder og forhandlere forventede en modoffensiv fra "Auto Union" den kom da også, men der var ikke basis for, at sænke prisen de ca. 300 RM for at komme på linie med "Opel" og da "Auto Union" ikke mente de kunne beskære forhandleravancen yderligere, sænkede man prisen ab. Værk, med 150 RM begrundelsen var, at Carl Hahn kalkulerede med, at materialepriserne kunne sænkes yderligere, når leverandørerne fik større bestillinger så stykprisen blev lavere, hvilket kom til at passe.

Kapacitetsgrænsen hos "Audi" lå i 1935, hvor "DKW Front" nr. 50.000, en F5 Sedan løb af samlebåndet, på ca. 100 vogne pr. arbejdsdag, hvilket betød en månedlig produktion på godt 2.400 enheder, men da efterspørgslen stadig steg og for, at retfærdiggøre den ovennævnte prisnedsættelse, fik Carl Hahn i bestyrelsen gennemført, at "DKW" investerede 350.000 RM i nye højtlydende værktøjsmaskiner og man begyndte samtidig også store bygningsmæssige udvidelser, dog kun hos "Audi" karrosseriværket i Spandau, havde plads nok, det samme gjaldt motorfabrikken i Zschopau og elektroværket i Rösslerstrasse/Chemnitz.

Med disse udvidelser, kom "Audi" i maj 1936 op på en produktion af 200 vogne om dagen, Carl Hahn skrev i sin månedlige rapport for marts, til "Auto Union's" bestyrelse bl.a. "Efterspørgslen på vore "DKW" vogne er meget stærkt stigende, "Reichsklasse" typen vinder stærkt terræn, trods prisdifferancen, over for "Opel" P 4, som den er overlegen, også "Meisterklasse" hamler fint op med "Opel Olympia". I juni lavede "DKW" en analyse over de tre vigtigste, tendenser i afsætningen af F typerne, den vidste en forlægning af kunderne, fra byboerne til landbo befolkningen, en større interesse for sedan modellerne, samt en stigende efterspørgsel fra flådeejere, først og fremmest det tyske postvæsen.

Forsendelses terræn, et i Zwickau.

Reservedækkene blev først monteret ude hos den enkelte forhandler.

I løbet af 1936 udvikledes en almindelig matrialeknaphed, især på gummi og metal dette ramte "DKW" hårdest, af storfabrikkerne af mindre biler, hovedsagelig fordi mærket var inde i en voldsom ekspansion, så fabrikken kørte i konstant fare for produktionsstop på grund af materialeangel.

DKW" SB 500 A 1936/39.

2 cylindret 494 cm³.

Effekt: 15 HK.

3 trinsgearkasse.

Dynastarter.

2 Forlygter.

Pris i 1939: 995 RM.

Hermann Webers motorcykelfolk i Zschopau lå heller ikke på den lade side, i 1935 præsenterede de, den "SB 500" med en luftkølet 2 cylindret, vendeskyttet motor på 494 cm³, boring og slaglængde 68 mm og en effekt på 15 HK. Primærdrevet til gearkassen via tandhjul og monteret med transmissions støddæmper på krumtappen, som på de mindre "SB" modeller, 3 trins gearkasse med håndskrift i en kulisser på højre side af benzintanken og hele herligheden monteret i en kort helsvejst pladeprofil ramme og forsynet med svingsadel, på Luksus udgaven omfattede udstyret bl.a. dynastarter og 2

forlygter. Med "SB 500" var alle DKW's motorcykel motorer omstillet til "Schnürle" systemet.

Denne model var kun i produktion et år, hvorefter den blev afløst af en ny "SB 500 A" hvor A'et står for Anlasser (elstarter), motormæssig var der kun få detail ændringer, men rammen var forlænget og forgaflen havde fået et større efterløb, hvilket kom køreegenskaberne mærkbart til gode, en ny smukkere benzintank og et speedometerkonsol, presset op i plade, fuldendte det elegante indtryk, personligt syntes jeg det er en af de kønneste førkrigs "DKW" maskiner.

Afløseren for "SB" serien kom i 1936/37 med "NZ" serien, hvor den dygtige konstruktør Richard Küchen, havde en meget stor finger med i spillet, den første var "NZ 250" med en 1 cylindre toportet motor på 247 cm³, med boring og slaglængde på 68 mm og en effekt på 9 HK ved 4500 omdr./min. Med "NZ" modellerne forlod "DKW" tandhjulstransmissionen i primærdrevet og gik over til den langt mere lydsvage og bløde kædetransmission, endvidere var "NZ" serien, den første "DKW" maskine der var forsynet med 4 trinsgearkasse som standard og hvor man anvendte "Auto Union/DKW" patentet, med den hule kickstarteraksel, som leje for gearskifteakslen og som mulighjorde, at fodgearskiftet kom om på motorens venstre side, (idéen til patentet kom ikke fra tegnestuen, men fra en værkemester i indkøringsafdelingen) nu var der ikke længere nogen undskyldning for ikke at montere en anstændig fodbrems pedal i højre side, håndgearskiftet i samme side blev bibeholdt, ikke ud fra noget ønske om at køre med livrem og seler, men nok så meget fordi fodgearskiftet ikke var meget hurtigere og bekvemmere end håndskiftet, på grund af den lange pedalvandring.

"DKW" NZ 500 1939/40.

2 cylindret, 489 cm³.

Effekt: 18,5 HK

4 trinsgearkasse med hånd og fodskifte.

Baghjulsaffjedring.

"DKW" NZ 350 1936/45.

Konstruktører: Richard Küchen/Hermann Weber.

Det var dette formskønne motor aggregat, man under krigen, grundet den aktuelle materiale mangel i Tyskland, fremstillede helt i støbejern.

Konstruktionen blev efter krigen slæbt østpå, hvor den genopstod, i forskellige russiske og polske maskiner.

Det er i øvrigt et af livets paradokser, at tyskerne aldrig, har kunnet lave en ordentlig funktionerende motorcykelgearkasse, noget englænderne forstod sig på, medens det er lige omvendt for bilernes vedkommende. August Prüssing anvendte i flere tilfælde engelske gearkasser i "DKW" racermaskinerne.

Den næste i serien blev "NZ 350" som var næsten identisk i udseende og konstruktion med den mindre type, men med 72 mm i boring og 85 mm i slaglængde, hvilket gav en Slagvolumen på 343 cm³. Effekten var på 11,5 HK ved 4000 omdr./min hverken "NZ 250" eller "NZ 350" var højtlydende sportsmodeller, men de var robuste, pålidelige og elegante brugsmaskiner, fremstillet med lang levetid for øje.

Som den sidste i denne serie, kom så "NZ 500" i forsommeren 1939, med en helt nykonstrueret 2 cylindret, underkvardratisk motor, med en boring på 64 mm og en slaglængde på 76 mm, det gav en slagvolumen på 489 cm³, kompressionsforholdet var 6:1 og en effekt på 18,5 HK. Selve motorens opbygning fulde nøje de mindre modeller, dog monteret med en duplekskæde i primærdrevet, den kunne heller ikke leveres med dynastarter. Tændings og lyskontakter var anbragt oveni benzintanken, side om side med tankdækslet, styrlåsen sad i kronrøret, et system "DKW" havde indført på "SB" serien. "NZ 500" var den første "DKW" motorcykel med baghjulsaffjedring og her gik man direkte over til det rigtige system, udført som en svinggaffel af pressede sammensvejste stålprofiler og med stilbare teleskopcylindre, med fjeder og

dæmperelementerne. Systemet man anvendte, var et italiensk "Benelli" patent, som Prüssing i flere år, havde brugt og afprøvet på sine væddeløbere. Trapezforgafflen havde et efterløb på 120 mm. "NZ 500" fremstod som en meget smuk og komfortabel motorcykel, med fremragende køreegenskaber, desværre kom den praktisk talt ikke på gaden i sit hjemland til civilt brug,

Om den er blevet importeret hertil, ved jeg ikke med sikkerhed, jeg har i hvert fald aldrig set den på danske nummerplader, men det er jo ikke i sig selv noget bevis for den ikke er importeret, men efter anden verdenskrig har der kørt i hvert fald et eksemplar på de danske landeveje, den har i dag hjemsted i Jelling og er et efterladenskab fra den tyske værnemagt. Derimod har de kørt i Sverige ved jeg, dengang var "DKW" et meget populært motorcykelmærke hinsides, hvad det først for alvor blev her i landet efter krigen.

Det spanske færdselspoliti fik leveret 1.500 stk. "NZ 500" i 1939/40, en ordre "Auto Union" vandt i hård konkurrence med de italienske "Moto Guzzi" og de amerikanske "Harley Davidson" fabrikker.

Samtidig med de gode spaniere tog for sig af retterne, fik den svenske hær også leveret et stort antal NZ 500 som supplement til deres store beholdning af SB 500, de to DKW modeller var standard køretøj for armeens ordonnanser hinsidens dengang.

Medens den tyske værnemagt ikke ville have DKW biler med trækarrosseri, var den svenske hær ikke kostforagtere, men modtog et rimeligt antal DKW F8 som tjeneste vogne.

DKW NZ 500.

Så enkelt og funktionelt var greb, kontakten og speedometer anbragt helt igennem sobert arbejde.

I 1939, kort før "NZ 500" skulle præsenteres på Kaiserdamm udstillingen i Berlin, kom der forbud mod at anvende, chrom til benzintankens sider. Derfor sprøjtede man, ved en speciel metode, letmetal på, som derefter blev høj glanspoleret, resultatet blev godt og det holdt også til dagligt brug.

"DKW" RT 125 1939.

Det er uhyre sjældent en motorcykelmodel går hen og bliver en legende. Når det sker, er det som regel store kraftige og dyre maskiner, som f.eks. "Brough Superior", "HRD Vincent", "Scott" og "Zündapp's" grønne elefant, som alle havde deres meget specielle egenart, men det er endnu sjældnere det er en lille bitte hverdags knokler, som alle med almindelig indtægt havde råd til at købe og frem for alt, at vedligeholde, men sådan en blev Hermann Weber's sidste motorcykelkonstruktion, et mesterværk i sin enkle, robuste og velgennemtænkt konstruktion som blev retningsgivende, for alle efterkrigstidens små maskiner og som man 50 år senere, for motorens vedkommende, i detaljer, kan nikke genkendende til, blot i andre mærker, den blev simpelthen verdens mest kopierede.

DKW RT 125 som typebetegnelsen var, havde en 1 cylindret motor med en boring på 52 mm og en slaglængde på 58 mm. Slagvolumen var 122,2 cm³. Effekten var 4,5 HK ved 4600 omdr./min. Primærdrev via en endeløs rullekæde i oliebad, til en 3 trins gearkasse med fodskifte i venstre side og den havde batteritænding.

Motoren var indbygget i et let, men robust rørstel, forhjulet ar ophængt i en trapezgauffel, efter sædvanlig "DKW" praksis, udført i presset plade, egenvægten var 70 kg. Brændstofforbruget var 44,5 km pr. liter og tophastigheden var 75 km/t. Dækstørrelsen var 2,50 + 19". Benzintanken rummede 8 liter.

Maskinen gik i produktion i sommeren 1939, men kun i kort tid, da værnemagten ikke mente de kunne bruge den, de foretrak "NZ 350" hvor krumtaphuset med tilhørende dæksler, grundet den akutte martriale mangel sidst på krigen, blev udført i støbejern i

stedet for det oprindelige aluminium, vægten kom derved op i nærheden af 200 kg. Da Ivan jo som bekendt havde glemt at bygge autobaner, havde de tyske ordonnanser fået noget at kæmpe med, da de blev sendt østpå til næsten bundløse jordveje, med store klodsede maskiner, der har nok været en skrækkelig svovlen og banden når sådant et aggregat var gået til bunds i ælte, den slags lyde har jeg selv udstødt i rigelig mængde, under min egen værnepligt ved husarerne, når den udleverede "Fladjernsrakket" fra Peter Bangsvej forsvandt i pladder til sadlen.

"Nimbusen" var lige som "NZ 350" yderst robust og pålidelig, men det var ikke det bare skæg, at spadsere rundt i terrænet bærende på en motorcykel på flere hundrede kilo.

Værnemagten fandt da også hurtigt udad, at den lille "RT 125" var så robust og frem for alt, nok så anvendelig til formålet, derfor genoptog "DKW" produktionen i slutningen af 1941 og "RT 125" blev fremstillet i store mængder, helt frem til april 1945. De nåede da også herop, for jeg kan huske fra mine drengeår under krigen at jeg hver dag på vej til skole på Vejlesøvej i Holte mødte en SS Officer, som kom kørerne på sådan lille "DKW", det var nemlig noget man lagde mærke til på den tid, hvor motorcykler var en stor sjældenhed på vejene.

Noget af det første den nye nationalsocialistiske regering fortog sig i 1933, var at fjerne skatten på nye motorkøretøjer, hvilket omgående førte til et stejlt stigende salg, som "Auto Union" stod godt rustet til, da spektret gik fra de helt små kørekortfri 1 cylindrede motorcykler, til de største repræsentative 12 cylindrede personvogne, så der var noget for enhver smag og især for enhver pengepung. Det smittede da også af på antallet af medarbejdere i den nye koncern, som steg fra 4.359 ved sammenslutningen, til 7.371 i oktober 1933, et år senere var der 12.256 ansatte og i foråret 1936 havde "Auto Union" 20.154 mennesker i sit brød, på dette tidspunkt var 23,9 % af den samlede nyindregistrering af biler i Tyskland, "Auto Union" produkter med hovedvægten på "DKW" vognene, som stod for de 18,8 % nyregistreringerne, medens "Wanderer" med 3,8 %, "Horch" med 0,9 % og Audi" med 0,4 % stod for resten.

"Horch's" andel i markedets dyreste prisklasse, biler over 7.000 RM var 55 % medens resten var fordelt over mærker, som bl.a. "Mercedes Benz", "Maybach" m.fl.

For motorcyklernes vedkommende, var 36 % af samtlige nye maskiner af mærket "DKW" og tager man markedet for kørekortfri maskiner op til 200 cm³ var "DKW's" andel 38,6 %. Koncernens omsætning var steget fra 40 millioner RM i 1931/32 til 181 millioner RM i 1934/35. På dette tidspunkt rådede salgsorganisationen over 1.500 selvstændige automobilforhandlere og over 3.000 motorcykelforhandlere, alene i Tyskland, disse tal var i 1939 steget til henholdsvis 1.700 og 5.000 automobil og motorcykelforhandlere. Hvad eksporten angik, er det ikke uinteressant at "Auto Union AG" i sit første regnskabsår 1931/32 eksporterede 1.428 "DKW" motorcykler og dertil 480 personvogne, af alle fire mærker, men allerede i 1934/35 havde man kunnet fordoble eksporttallene for motorcyklerne og tidoble det, for bilernes vedkommende. I 1936/37 steg eksporten af "DKW" maskiner med 93 % i forhold til det foregående år.

Med undtagelse af de to første krigsmåneder, blev der i det sidste freds år 1938/39 eksporteret 14.142 "DKW" motorcykler, 2.895 "DKW" stationære motorer og 15.581 automobiler af alle fire mærker til udlandet.

Medvirkende til den store eksport fremgang, var uden tvivl også den succes, racerafdelingerne i Zschopau og Zwickau havde på væddeløbsbanerne over det meste af verdenen, her kunne publikum ved selvsyn konstatere hvad August Prüssing's hylende totaktere fra Erzgebirge kunne præstere med ryttere af verdensklasse, som Geiss, Winkler, Kluge, Sundqvist og Stanley Wood i sadlerne, det samme gjaldt Bernd Rosemeyers legendariske optræden med den Porsche konstruktionen "Auto Union type C" i automobil Grand Prix'erne.

I 1936 flyttede "Auto Union AG" sine hovedkontorer fra Zschopau til komplekset i Scheffelstrasse (senere efter hans død, omdøbt til Bernd Rosemeyer strasse) i Chemnitz,

der tidligere havde huset den nu nedlagte automobil og cykelfabrik "Presto Werke", her fik man efter store om og tilbygninger, plads til hele hovedforvaltningen, kundetjenesten for "DKW" og "Wanderer" med tilhørende centralt reservedellager, værkstedsskolen, som mange danske mekanikere før krigen frekventerede, samt de nyoprettede, centrale forsøgs (ZVA) og konstruktions (ZKB) afdelinger.

5. Del

DKW Historien om en Dansker Og hans livsværk

Den centrale konstruktionsafdeling (ZKB) fik som en af sine første opgaver, at konstruerer den næste "DKW" personvogn, type F6, som skulle være bedre og frem for alt billigere, at fremstille end F5, prototypens vigtigste konstruktions punkter var: 2 cylindret totaktsmotor, anbragt på langs i chassiset og med gearkassen i forlængelse af denne, friløbet monteret i gearkassen i stedet for som hidtil på krumtappen, tandstangs styretøj, gummiaffjedring og en ny chassisramme, svejset op af lukkede kasseprofiler med stor vridningsstivhed.

Prøvekørslerne med forsøgsmodellen faldt nu ikke så tilfredsstillende ud, at den centrale forsøgsafdeling (ZVA) kunne anbefale den til produktion, trods de enkelte, meget fremsynede elementer i vognen. Noget af det ZVA ikke var tilfreds med, var bl.a. motorens gangkultur og at, gearkassen var alt andet end lydløs. Gummiaffjedringen af bagakslen var nok den mest vidtrækkende nyhed, man eksperimenterede med tre forskellige typer, med saksefjedre fra firmaerne, "Getefo" og "Continental" samt med gummibånds-fjedre efter Abraham Neimann's patenter, hovedanken ved alle tre systemer var, at vognen krængede voldsomt i kurver, i forhold til den hidtil anvendte svæveaksel med stålfjedre, den store fordel, ved at bruge gummi som affjedringsmiddel er, at gummi besidder en så kraftig egendæmpning, at støddæmpere overflødiggøres, men ZVA konstaterede under forsøgene, at de anvendte gummimaterialer strakte sig i tidens løb, så de mistede noget af dæmpervirkningen og så var man jo lige vidt, en tredje ting var, at bl.a. gummi blev rationeret på dette tidspunkt, alt sammen medvirkende til, at projektet F6, blev skrinlagt i Chemnitz og videreudviklingen af F typen igen, blev lagt i hænderne på DKW's egen bilkonstruktionsafdeling i Zwickau.

Her gik man så i sommeren 1936 i gang med afløseren for F5, hvor hovedmålet stadig var en betydelig nedsættelse af fremstillingsomkostningerne og samtidig forbedre vognens mekaniske gangkultur og pladsforholdene. Det nye karrosseri, blev nu fældes for både "Reichsklasse" og "Meisterklasse" hvad der var en betydelig forbedring, for den billige types vedkommende. Torpedoen, adskillelsen mellem motorrum og kabinen var nu udført i stålplade i stedet for træ og var samtidigt rykket 50 mm frem, hvilket gav en lettere forbedring af fodpladsen foran, skærmene og kølerkappen fik en lidt ændret form, den forkromede rand på køleren blev forbeholdt "Meisterklasse", motorhjælmen fik flere, men mindre gæller i pileform omsluttet af en vulst, hjelmholderne var formindsket i forhold til F5, på "Reichsklasse" sorte med forkromede greb, på "Meisterklasse" helforkromede, dørene på den nye type var lige, hvor forkanten på F5 var skrå, "Meisterklasse" var over vindspejlet, forsynet med et stilbart luftindtag, afviservingerne var nu på begge modeller indbygget i sidemidtersprossen, kofangerne havde fået en ny facon og hævet 25 mm i forhold til F5. "Meisterklasse" fik også stødhjørner bagpå, dette havde forgængeren ikke, "Reichsklasse" normal typen havde slet ingen kofangere.

DKW F 7 "Meisterklasse" 1937/39.

Indvendig på "Meisterklasse" var forstolene forskydelige, uden brug af værktøj og instrumentbordet var gennemgående, udført i Bakelit og med en instrument diameter på 80 mm på "Reichsklasse" var det presset op i stålplade med 60 mm Ø ure. Benzintanken var ændret fra F5's flade firkantede, som rummede 28 liter, til en rund cylindrisk tank, med et volumen på 32 liter, stadig anbragt i motorrummet. Motormæssigt var der følgende forbedringer på motortyperne C 600 og CA 701, som blev anvendt i vogntypen F7: Nye motor/gearkasse ophæng og ny karburator, nye cylindre, med ændret indsugningskanal og manifold på CA 701 og på C 600 ændrede skyllekanaler, hvorved man opnåede en gunstigere momentkurve og et lavere brændstofforbrug, gennem de ændrede skylletider, koblingsudløseren blev ændret og udført i et andet materiale, bl.a. for at sænke lydniveauet på denne støjkilde. Chassiset forblev næsten uændret, dog blev sporvidden foran øget med 50 mm til 1150 mm og bagtil med 30 mm til 1250 mm i forhold til F 5.

Produktionen af DKW F7 startede i december 1936 med 1 stk. "Meisterklasse" og 850 stk. "Reichsklasse", i januar 1937 var tallene henholdsvis 7 og 2.624, og i marts måned, hvor Zwickau kun fremstillede F7 typen, kom man op på 1.171 og 2.285, altså en månedsproduktion på 3.456 vogne og 92 chassier.

I februar 1937 løb de sidste af F5 typen i normal udgaverne af båndet i Zwickau, medens Luksus Cabrioleterne og Roadsteren F5 K fortsatte i produktion til maj 1938, da var der i alt fremstillet 74.990 DKW F5.

En ny model i F7 programmet 1937, var "Reichsklasse Spezial" som teknisk var identisk med normaludgaven, men med ændret udstyr som bl.a. omfattede Bakelit instrumentbord med benzinmåler, forskydelige forskole, udvendig fik kølerkappen den forkromede rand fra "Meisterklasse" og dennes blanke lister på motorhjelmen samt de forkromede kofangere foran, modellen kunne fås i både Sedan og Cabriocoach, i november 1937 kom endnu en variant, "Reichsklasse" 700 Export Spezial" hvor man som navnet antyder, anvendte CA 701 motoren, i maj 1938 påbegyndte man for første gang i DKW's historie, fremstillingen af en firedørs Sedan udgave af "Meisterklasse" med det sædvanlige kunstlæder bespændte trækarrosseri, antallet androg 310 stk. frem til marts 1939, den gik kun til eksport, i efteråret 1938 kom endnu en eksportudgave af "Meisterklasse" med et todørs stålkarrosseri, fremstillet hos "Horch" hvor hækken mindede om den, "Auto Union" anvendte på den sidste DKW Sonderklasse og Wanderer W 24, den blev så vidt vides kun eksporteret til to lande, Spanien og Danmark, herhjemme solgt under navnet "Meister Super.

DKW "Meisterklasse" 4 dørs.

Modellen blev fremstillet i perioden fra maj 1938 til april 1940 i 839 eksemplarer, som alle gik til eksport, deraf 310 st. på F7 og 529 stk. på F8 chassier.

"DKW F7 Meisterklasse" 1939.

Det todørs stålkarrosseri blev bygget af "Horch" i to udgaver, Sedan og Cabriocoach og kun eksporteret til to land, Spanien og Danmark.

DKW var i begyndelsen af 1937 kommet i den ubehagelige situation, at efterspørgslen på F7, langt oversteg produktionsmulighederne, hovedårsagen var den stadig stigende matrialeknaphed på næsten alt hvad man skulle bruge til bilproduktion, f.eks. ståltildelingen hvor der til sidst kun stod 4000 tons til rådighed pr. måned for DKW. De samme problemer havde man hos underleverandørerne, som naturligvis først og fremmest sørgede for, at deres egen eksport gik forud, for f.eks. leveringerne til DKW, som derfor måtte se sig om efter nye leverandører, dette betød bl.a. at man i produktionsplanlægningen måtte regne med, at fra det tidspunkt, man bestilte varerne og til de ankom til fabrikken, gik der 5 måneder, den samme procedure, klarede man to år tidligere med en leveringstid på blot 8 uger.

Carl Hahn fastslog i sin månedlige beretning for oktober 1937, at DKW var bagud med leveringen af 9.050 stk. bestilte F7 vogne og at forhandlerne samtidig manglede 3.538 stk. udstillings og demonstrationsvogne, hermed er vor vinter produktion besat, uden vi kan opbygge noget nævneværdigt lager, den nuværende efterspørgsel er relativ høj og bedre, end alle andre fabrikater på markedet, men vor leveringstid har siden i sommer ligget på 3 til 4 måneder, hvilket er helt uantageligt, da vore konkuranter, (Opel, Ford og Adler), kan levere omgående fra lager, af næsten alle modeller og nu forsøger sig med prissænkninger og forstærket propaganda (Opel). At man var på den ved Auto Union ser man af, at DKW i 1937 kunne have solgt 60.000 vogne af Front typen, det var det dobbelte af hvad man blot to år tidligere, havde drømt om, medens den totale produktion af F5 og F7 i 1937 kun nåede op på 45.682 færdige vogne, af alle 12 varianter og dertil 1.230 chassier, de samme tal for 1938 var henholdsvis 48.039 og 760 enheder som forlod Zwickau, heri er ikke medregnet de vogne der i dele blev samlet i udlandet.

“Auto Union’s” (ZVA) Zentralen Versuchsabteilung i Chemnitz, gennemført fra 1934 løbende forsøg med alle koncernens bilmodeller og protyper, ikke blot kørselstest, men også sikkerhedsforsøg.

Her undersøges en “DKW” F 7 “Reichsklasse” efter en sådan provokeret “kolbøtte”.

“DKW” Sonderklasse.

Byggeår: 1937/40.

Modellen var den sidste DKW med baghjulstræk og med den ulyksalige V 4 ladepumpe motor.

Fra DKW værket i Berlin/Spandau sendte man i februar 1937 afløseren for Schwebeklasse på markedet og anvendte for tredje gang, typebetegnelsen Sonderklasse vognen var en fuldstændig nykonstruktion, hvor kun den 4 cylindrede V ladepumpe motor var bibeholdt. Det nye karrosseri, med samme linieføring som Wanderer W 24 var udført, helt i stål og monteret på et chassis a la Wanderer med en akselafstand på 2600 mm. “Prometheus” gearkassen var udskiftet med en firetrins “Hürth” gearkasse, også med spærbart friløb, men med ændret udveksling i de tre laveste gear. Prisen for en todørs Sedan: 3.100 RM og 100 RM mere, for en Cabriocoach. Ellers er der kun det, at sige om den nye Sonderklasse som blev fremstillet i ca. 8.000 eksemplarer frem til 1940, den var køn, den var hurtig, den ville have noget for ulejligheden (knap 8 km pr. liter) og maskinen var lige så upålidelig som forgængerne, det påstås, at hidsige kunder efter det tredje motorskift, blev tilbudt en ny Wanderer W 24 i bytte, mod en lille merpris. At der var noget om snakken med de sensible V 4 motorer ses f.eks. af, at reklamationerne i oktober 1934, samlet lå på 550 stk. (af et månedligt produktionstal på 100 vogne) deraf var de 183 stk. på motor, kobling og friløb, heraf over 70 Kolbenfressere (sammenbrændte stempler) og krumtap skader, samt 115 på undervognen, såsom uro i fortøjet og kvaler med befæsttigelsen af bagakslens reaktionsarme. V4 motorens forbrug var som nævnt ikke beskedent, fabrikken gennemførte i efteråret 1934 på “Avus” banen ved Berlin, nogle forbrugsforsøg med en F4 “Meisterklasse” og en “Schwebeklasse”, under ens betingelser, her kørte Fronttypen mellem 12,5 km/liter og 15,4 km/liter medens den store type kørte 7,7 km/liter så der var en “lille” forskel.

I 1937 blev materiale kontingentet, yderligere reduceret med 20 % hvad der fik Oskar Siebler og hans folk i konstruktionsafdelingen i Zwickau til at intensivere udviklingen af F typen, som basis for eksperimenterne, brugtes både F5 og F7 samt fra det mislykkede ZKB F6 projekt, chassiset og styretøjet som havde vist sig, at være de

tidligere konstruktioner overlegne. På dette grundlag opstod der i sommeren 1937 to prototyper, med den interne betegnelse F8 V (forsøg) med disse vogne, gennemførte Auto Union for første gang i koncernens historie, systematiske prøvekørsler med et mandskab på 20, ingeniører og erfarende mekanikere som nøje førte logbog over deres observationer med den enkelte vogn, ved eventuelle konstaterede svagheder, underrettede Zwickau omgående de berørte værker, Zschopau (drivaggregatet), Chemnitz (elektro), Spandau (karrosseri) for at få tingene rettet. I forsøgsstrækningerne man anvendte, indgik bl.a. Skafte Rasmussens gamle bjergprøve, vejen mellem Bockau og Jägerhaus, med dens stigning på 24 % og til kølerforsøg brugte man en vej i Erzgebirge mellem Pfannenstiel og Spiegelwald, hvor stigningen var 28 % over en distance på 3,5 km.

*“DKW” F8.
1938/42.*

Da de to F8 V hver havde tilbagelagt godt 10.000 km landevejsforsøg, kørte man dem til Nürburgring hvor de fra den 20. oktober til den 9. november 1937 på nordsløjfen kørte uafbrudt 20.000 km. for fuldt tryk, mandskabet kørte i et fireholdsskift af 6 timer, hvilket svarede til en tankfuld benzin. Forsøgslederen Oskar Arlt havde beregnet belastningen i denne nonstop prøve til 7 gange normal landevejskørsel (det var før man ændrede Nürburgring til noget i retning af en plan golfbane).

Ved tilbagekomsten til Zwickau blev vognene adskilt totalt og eventuelt slid opmålt. Derefter fremstillede DKW, for første gang i sin historie en 0 serie, på 50 vogne med typebetegnelsen F8, denne forserie blev monteret af de folk, som normalt var beskæftiget ved samlebandet og med det værktøj og grej, som normalt blev anvendt her, derved fik manden på gulvet, lejlighed til kommentarer og evt. ændringsforslag, så man fik rettet alt til inden serieproduktionen for alvor gik i gang, dette virkede befordrende på arbejdsklimaet og sparede både tid og penge for fabrikken, som undgik de værste, af de sædvanlige bagslag, ved opstarten af en ny serie. 0 serien som var forsynet med forskellige karrosseri varianter, blev ikke anvendt som egentlige forsøgskøretøjer, men sendt ud til DKW filialer og forhandlere i både ind og udland, så disse kunne lære vognen at kende, fremvise den for kunderne, samt komme med forslag til mindre ændringer inden den gik i serie fabrikation.

Den nye DKW F8 var teknisk, kronen på værket for de to cylindrede førkrigs Front modeller, da den kom på markedet i november 1938, var det med følgende ændringer i forhold til F7. I Reichsklasse motoren var slaglænden forøget med 0,5 mm til 68,5 mm, hvilket gav et slagvolumer på 590 cm³, denne ændring havde nu ikke nogen teknisk begrundelse, men var en følge af det såkaldte “Schell” program, udfærdiget af Oberst von Schell i Trafikministeriet, hvorefter der kun måtte være et spring på 100 cm³, mellem hoved og bitypen. Det nye chassis var næsten identisk med det på F6 anvendte, d.v.s. svejst op i dobbelte lukkede kasseprofiler med stor vridningsstivhed, men med et Schwebeachse baghjulsophæng og en akselafstand på 2.600 mm. Motorophænget var nu efter de årelange forsøg, væsentligt forbedret, motoren hvilede nu for og bag på brede firkantede gummi svingningsdæmpere, dette var nu fælles for begge typer. Koblingsbetjeningen var ændret, fra det hidtidige raslende stangtræk til et bowden kabel, også skiftearmen til gearkassen blev modificeret, så forbindelsen mellem denne og gearstangen nu foregik gennem en oliebestandig “Buna” gummirulle.

Fabrikken havde i tæt samarbejde med specialfirmaerne “Eberspächer” og “Leitritz” eksperimenteret med det nye udstødningssystem, hvor modtrykket i udblæsningen maksimalt måtte være 60 mm. vandsøjle ved fuld belastning. For at få den største mulige frihøjde under vognen, var lyddæmperen fremstillet så flad som muligt og sammen med udstødningsrøret ophængt i gummi. Alle disse anstrengelser førte til, at lydniveauet fra motor og gearkasse var dæmpet med hele 40 % i forhold til DKW F7, som absolut ikke var et specielt støjende køretøj.

F8 var den første DKW forsynet med tandstangsstyretøj, hvis store fordel er, at det er enkelt (få forbindelser) og derved mere direkte i sin virkemåde, bagdelen er den ringe dæmpning af stød fra kørebanen, noget man til dels klarede ved at indbygge en stilbar dæmper med en kunststofskive, som pressede mod selve tandstangen. Bremserne var også en nykonstruktion af typen Perrot dupleks, med to påløbende selvforstærkende bremsesko pr. hjul, bremsetromlerne havde en diameter på 200 mm, men selv om det var 10 mm mindre end forgængerens, var bremsearealet 130 cm² mod F7's simpleksbremser på 110 cm², den lavere specifikke belastning på bremsebelægningen, bevirkede at fabrikken angav en gennemsnitlig levetid for disse, på 48.000 km og samtidig var bremseeffekten øget med 50 % i forhold til F 7.

DKW F8, 1939. Meisterklasse

Til venstre: den billigste udgave, tosædet Cabriocoach.

Til højre: den dyreste udgave, firesædet Luksus Cabriolet.

Forhjulsophænget var også nyt på F8 i stedet for de hidtidige to tværbladfedre, anvendte man nu kun den øverste tværfjeder og forneden to kraftige triangler, derved opnåede man en mere eksakt hjulføring og kunne samtidigt gøre affjedringen blødere, både foran og bagtil var der nu monteret enkelt virekende hydrauliske vingestøddæmpere. Sporvidden foran var øget med 40 mm til 1190 mm, bagtil bibeholdt man den hidtidige på 1250 mm.

Karosseriet var kun lidt ændret, til forbedring af indstigningsforholdene, var dørene større og igen med skrå forkant, plus monteret med svingbar trækrude, kølerkappen havde fået lodrette stave á la Horch med signalhornet anbragt bag dette, motorhjælmen var forsynet med to rækker gæller i hver side og endelig var forskærmene let modificeret og på Meisterklasse nye elegante forlygter, indvendig havde Meisterklasse et nyt instrumentbord i Bakelit med instrumenter på 100 mm i diameter, sæderne var ligeledes forbedrede.

Reichsklasse bibeholdt sine 19" hjul med 400 + 19" dæk, medens Meisterklasse nu var monteret med 500 + 16" i stedet for F7's 450 + 17". Totallængden var 4000 mm. mod F7's 3900 mm. Vægten køreklar, var sænket med 30 kg til 750 kg for Meisterklasse i Cabriocoach, prisen var for samme type, men i Sedan, 2.350 RM.

DKW F8, 1939. Meisterklasse.

Firesædet Cabriocoach.

En køn og harmonisk vogn, der som alle de øvrige modeller i Meisterklasse serien, blev leveret i afstemt tofarvet lakering.

Den sidste DKW F7 løb af samlebåndet i Zwickau i marts 1939, dermed var typen fremstillet i 97.860 komplette eksemplarer og 1.861 chassier, plus det antal vogne som var samlet i udlandet og som jeg ikke kender tallet på, DKW F7 blev den første Auto Union type, som blev solgt i mere end 100.000 eksemplarer, dette i tidsrummet fra 1937 til 1939.

Paul Jaray bag sin private Auto Union/DKW, 1935.

Selvbærende stålkarrosseri udformet efter hans egne strømningstekniske idéer, mekanisk anvendtes DKW's Schwebeklasse teknik.

Egenvægt: 1000 kg.

Tophastighed: 120 km/t.

Man genkender tydeligt flere karrosseri detaljer, som senere blev anvendt i Horch 930 S og DKW F9.

Fra DKW F8 som nævnt, gik i produktion i november/december 1938 med 17 stykker, var den en drønende succes, men allerede i juni 1939, toppede produktionen med 4.410

stykker og selv om F8'en i 1939 blev fremstillet med 30.593 stykker færdige vogne og 876 chassier, var det i realiteten kun i 4 måneder, fra maj til august, at båndet kørte maximalt, i september faldt produktionen med 45 %, i denne måned havde Tyskland påbegyndt helt andre udvidelser som gik i retning østpå.

Da Værnemagten ikke ville have køretøjer med trækarrosserier (det var i øvrigt ikke kun DKW som havde dette) kunne DKW på grund af sine meget store lagre ikke mindst af træ fortsætte F8 produktionen, om end for nedsat blus, for selv om det halve af nationen rendte rundt på stepperne, var der stadig god brug for civile køretøjer hjemme i riget. DKW F8 var den sidste tyske personvognsmodel som forblev i produktion under krigen, indtil november 1942, hvor de sidste 76 F8 varevogne løb af samlebåndet, hermed var der i alt fremstillet 47.247 stykker og 1.341 chassier af typen, det udenlandske antal kender jeg ikke, men Bohnstedt Petersen havde stumper til ca. 200 efter krigen var afsluttet i 1945.

Den bølge af interesse for strømlinie karrosserier, som i trediverne gik gennem automobilindustrien, især i Europa gik naturligvis ikke uden om Auto Union tværtimod, ZKB i Chemnitz eksperimenterede i 1936/37 med et projekt, efter den østrigske professor Paul Jaray's patenter, denne havde en fortid som konstruktør af luftskibe og flyvemaskiner, fra 1914 til 1923 ved Zeppelin værkerne i Friedrichshafen. Vognen var baseret på et normalt DKW F5 Meisterklasse Chassis, forsøgene bragte i august 1937 et billede af hvad man kunne opnå ad denne vej, på autobanen opnåede vognen en tophastighed på 108 km/t og hvad der var nok så bemærkelsesværdigt med et brændstofforbrug som svarede til det, den seriemæssige F5 forbrugte ved 85 km/t. Til en praktisk udnyttelse af disse eksperimenter, kom det dog ikke, formodentligt fordi karrosseriet var for dyrt at fremstille og samtidigt for upraktisk til normal anvendelse.

Dette betød dog ikke, at Auto Union totalt skrinlagde strømlinie karrosseriet, tværtimod gik ZKB i gang med to parallelle projekter, stadig efter Jaray's patent, det ene var Horch 930 S med en 3,8 liters V 8 motor på 92 HK, med en speciel Autobahn Ferngang gearkasse (overgear) det firedørs strømlinie karrosseri, udmærkede sig også ved, at der ikke var nogen midtersprosse mellem dørene og ved, at der i højre forskærm var indbygget en håndvask, med varmt og koldt vand, Horch'en blev fremvist på forårsudstillingen i Berlin 1939.

Det andet projekt var efterfølgeren for DKW Sonderklasse, som især salgsorganisationen var godt og grundigt træt af og DKW F8, men her var det helt andre ting som gjorde sig gældende, nemlig de truende skyer, der viste sig i horisonten mod nord, nærmere betegnet i Fallersleben, hvor man netop havde nedlagt grundstenen til en fabrik, som skulle fremstille en firepersoners bil og på Führer befaling, til en pris på 990 RM (Dr. Porsche anså 1.550 RM for mere realistisk) dette var rundt regnet det samme som en DKW SB 500A motorcykel kostede og 660 RM mindre end den billigste DKW Reichsklasse, dette har nok foranlediget hævdede øjenbryn, på direktionsetagen i Chemnitz og man har i hvert fald ikke haft fantasi til at forestille sig, at dette misfoster af en bil, som havde flere køretekniske fejl, end et gadekryds har lus, skulle komme til at rulle af et DKW samlebånd, hvad den faktisk kom til, om end først 37 år senere.

*DKW F9 Hohen Klasse, 1940.
Prototypen blev fremstillet i Berlin/Spandau.*

For at hamle op med dette Apparat, var Auto Union fuldstændig på det rene med, at DKW F9 Hohen Klasse som blev typebetegnelsen, skulle være KdF vognen (VW) overlegen på alle punkter, undtagen prisen, som man på forhånd opgave at konkurrerer på, den skulle have bedre passagerplads, bedre komfort samt bedre bagageplads i et strømningsgunstigt karrosseri, højere motorydelse, forhjulstræk samt bedre køreegenskaber, de to sidste ting var nu ikke så svært, med det erfaringsgrundlag DKW besad.

Chassiset og forhjulsophænget overtog man fra F8 med mindre ændringer,

motormæssigt eksperimenterede Zschopau med flere typer, både tre og firecylindrede, men bestemte sig for den trecylindrede rækkemotor, som var enklere at afbalancere derefter gennemførtes forsøg med motoren på tværs i chassiset og med maskinen anbragt på langs, her valgte man den sidste løsning, anbragt foran forakslen, af to årsager, den første var, at man fik det størst mulig anlægstryk på forhjulene og samtidig fik man gjort vognen retningsstabil, også i kraftig sidevind, noget som kan være et problem med strømlinekarrosserier. Den anden årsag var, at man bedre kunne tumle køleproblemet, ved det anvendte Thermosyphon princip. Den trecylindrede motor havde en boring/slaglængde på 70 mm. + 78 mm. som gav 900 cm³ og en effekt på 30 HK ved 3600 omdr./min. Cylinderblokken var udført i specialstøbejern og støbt i et med den øverste halvdel af krumtaphuset, vandkammeret nåede helt ned til overkanten af krumtappens hovedrullejer, krumtaphusets underpart var ligeledes af støbejern, topstykket var udført i aluminium og todelt vandret, ventilatorakslen gik igennem midterlinien, mellem selve topstykket og det overliggende vandkammer, tændrørene var monteret skråt ind i forbrændingskamrene, tændingssystemet var udformet med en tændspole og en normal strømfordeler, monteret lodret foran på motoren og trukket via et vinkeldrev, fra den forreste ende af krumtappen som også var forsynet med en knast, som drev den mekaniske benzinpumpe. Starteren var monteret på motorens højre side, var af den gængse type, som via et Bendix drev gik i indgreb, med den udvendige fortandning på svinghjulet, på venstre side, under udstødningsmanifolden, var en 6 Volt dynamo anbragt og drevet af en kilerem, som dannede en trekant via remskiver på krumtappen, dynamoen og ventilatorakslen, der som nævnt var anbragt på langs i topstykket og som i den anden ende, bar en firebladet aluminiumsvinge, som trykkede køleluften igennem, den bag motoren, ovenpå forfjedren stående, meget store køler. Motoreffekten overførtes via en firetrins usynkroniseret gearkasse, sammenbygget med differentialet, til kardanakslar af samme konstruktion, men forstærket, som hidtil anvendt på F8 modellen, gearskiftet foregik via et paraplyhåndtag på instrumentbordet.

DKW F9's opbygning og indretning Snitte tegningen stammer fra IFA F9 type EMW 309/1, 1955.

Benzintanken som rummede 33 liter, var anbragt bag bagakslen, under bagagerummet. Styretøjet var af tandstangstypen med todelt sporestang og med styrehuset anbragt bagpå konsollen til forfjedren, på de første prototyper havde ZKB en del "teater" med at opnå den korrekte styregeometri på grund af pladsmangel, det vidste sig nemlig, at slidbanerne på fordækkene blev kørt af på kun 8.000 km, dette problem overvandt man nu senere.

Egenvægten var 870 kg og tophastigheden var 110 km/t. Brændstofforbruget var som følge af karrosseriets gode strømningsgunstige form lavere end F 8's, trods de 130 kg højere egenvægt.

Karrosseriet var epokegørende på flere områder, dels ved sin strømlinie form, som nu også var praktisk anvendelig til dagligt brug og ikke så outreret i sin form, at man på forhånd kunne sige, at kunderne ikke ville have den. Dels ved det påtænkte materialevalg, til seriefremstillingen af vognens karrosseri.

Auto Union havde i sidste halvdel af trediverne, i nært samarbejde med firmaet Nobel Dynamit AG i Troisdorf ved Köln, et datterselskab af kemigiganten IG Farben eksperimenteret med et kunststof, til brug ved fremstillingen af karrosseridele, dette bestod af phenolharz med papirindlæg, der under meget høje tryk kunne presses til karrosseridele, som havde en hidtil ukendt styrke og lav vægt.

DKW havde under konstruktionen af F8'en i 1937/38, bygget et forsøgsvogn hvor hele karrosseriet var fremstillet af kunststof og bagefter gjort sig nogle beregninger over hvad prisforskellen var, på et Meisterklasse karrosseri udført i træ og et i kunststof, det

sidste angivet i parentes. Materialer: 266,61 RM (380,72). Arbejds løn: 84,61 RM (54,42). Dækningsomkostninger: (bygninger, værktøjer, etc.) 99,70 RM (75,45) den samlede pris blev: 450,92 RM kontra (510,59 RM).

*Til dette drømmebillede af den almindelige velstand i Tyskland 1939. Anvendte Auto Union i sine salg fremstød dette slogan:
In die Berge, am die See: DeKaWe.*

På grund af prisdifferencen opgav man foreløbigt kunststofkarrossen i F8, men fortsatte forsøgene i flere år efter krigsudbrudet. Man konstaterede bl.a. med en 10 kg's stålkugle, kastet fra 3 meters højde mod en dør lagt på gulvet, opstod der ingen varige deformationer på døren, selv efter gentagne forsøg. Det var da også planlagt, at flere karrosseridele i F9 seriemodellen, efterhånden skulle fremstilles i dette materiale, når det var færdigudviklet, døre, skærme etc.

Auto Union fremstillede i 1939 på værket i Spandau, 10 DKW F9 prototyper med karrosseriet udført helt i stål, serieproduktionen var planlagt til at starte hos Audi i Zwickau i slutningen af 1940, alle værktøjer, deriblandt en 15.000 tons presse, var bestilt i 1939 hos værktøjsfirmaer som hovedsagelig lå i den vestlige del af Tyskland, hvad der senere skulle få stor betydning.

Det formodes, at alle DKW F9 prototyperne blev ødelagt på værkstederne i Saupersdorf, under krigshandlingerne i foråret 1945, det er ikke helt korrekt, for mindst 2 overlevede dette ragnarok, den ene fik briterne slæbt over på øen som studieobjekt for deres konstruktører, den anden havde A-U direktionen åbenbart i tide fået anbragt så langt vestpå, at den dukker på billeder i Ingolstadt, ved introduktionen af DKW F10 i 1949. Det påstås også, at en af dem befinder sig i Australien, hvordan den så er landet der? men det kan være den fra England, hvem ved. Samtidig har DDR folkene nok også haft en at se efter, da de gik i gang med IFA F9 projektet efter krigen.

Fra 1931 til 1942 var der i alt rullet ca. 267.350 komplette vogne og chassier, i Front serien, af DKW samlebandene hos Audi i Zwickau og i perioden fra 1928 til 1940, fremstillede værket i Spandau ca. 26.000 baghjulstrukne DKW'er, dermed kom DKW's samlede førkrigsproduktion op på knap 300.000 enheder og kun materiale rationeringen fra 1936, forhindrede et langt højere produktionstal.

På kun 10 år var det lykkedes "Das Kleine Wunder", at blive Tysklands næststørste personvogns producent, kun overgået af Opel. I klassen under 1000 cm³, havde DKW med F typen en markedsandel på ikke mindre end 70 %.

Snit af DKW F8's drivaggregat.

God plads og en solid forarbejdning, prægede F8, både i Reichs og Meisterklasse udgaverne.

Med DKW F8 afsluttede Auto Union sin stolte før krigs DKW Frontwagen epoke, som ikke mindst Jørgen Skafte Rasmussen, havde sin meget store andel i, selv om han **ikke** opfandt totaktsmotoren, ej heller forhjulstrækket, men han var manden, der i kraft af sin idérigdom, risikovillighed og seje vilje, skabte grundlaget for verdens første seriefremstillede forhjulstrukne vogn, DKW F1 og ved sin fabelagtige evne til, at knytte de rigtige folk til sig og sine virksomheder og samtidigt indgyde disse mennesker, sin egen urokkelige tro på den dengang alt andet end perfekte totaktsmotors fremtid, man kan nævne navne som: Hugo Ruppe, Hermann Weber, Carl Hahn, Herbert Venediger, August Prüssing, Oskar Arlt, Walter Haustein, Oskar Siebler, Arnold Zoller og Rudolf Slaby, som nogle af de mest fremtrædende, han var også vellidt af sine arbejdere, når

han iført stiv hat og cigar gik gennem fabrikken i Zschopau, gav han sig altid tid til at tale med de folk han kendte og det var de fleste, om hvordan det gik dem og deres familier, det var ikke noget en tysk industriarbejder var forventet med og slet ikke fra en mand med den status som Jørgen Skaft Rasmussen indtog. Det var i øvrigt noget man ved selvsyn kunne konstatere ved et besøg på totakts museet Augustusburg i det daværende DDR, hvor man ellers sjældent roser en kapitalist.

Det var også et typisk træk for Skaft Rasmussen, at da det gik skidt for Audi startede han produktionen af noget så uortodokst som DKW F1 som dengang, nærmest gjorde vold på menigmands opfattelse af hvordan en bil skulle se ud og især lyde, men som ved sine fine køreegenskaber, robuste og økonomiske motorer, gode pladsforhold, lave pris og som ved den stadige, intensive udvikling op gennem trediverne, tiltvang sig respekt, i tørre tal kan man se forbedringerne ved f.eks. at tage omkostningerne ved fabriksgarantien, som var 6 måneder/10.000 km hvor disse i september 1936 androg 13,88 RM pr. vogn, var de faldet til 5,36 RM i august 1939, som er den sidste civile produktionsmåned inden krigen.

Det kendetegner også hele DKW's historie, at man aldrig hvilede på laurbærrene, men eksperimenterede og regerede med en entusiasme og begejstring der grænsede til fanatisme og som smittede af på medarbejderne på alle trin, ja helt ud til den enkelte kunde, derfor der det ikke helt ved siden af når Skaft Rasmussen og senere Carl Hahn omtalte sine folk og kunder som deres **DKW Familie**, for når DKW folk mødtes faldt man i snak om køretøjerne, mødtes man på landevejen så hilste man og det uanset om man var græker, tysker eller dansker, noget jeg aldrig har set praktiseret blandt andre masseproducerede bilmærker.

Danske DKW Importører:

Motorcykler fra 1919 til 1945: Aktieselskabet ASRA er frem til 1934 Generalagenter for hele Skandinavien, firmaets første adresse var Frederiksberggade 27 København B. frem til midten af tyverne, hvor hovedkontoret nu er på adressen Bredgade 58 (1926) medens lageradressen er Fredericiagade 17, derefter er adressen Gylfegade 2 og Strandboulevarden 2 på Østerbro frem til ca. 1930 hvor adressen bliver Toldbodgade (nuværende Espanaden) efter firmaet mister generalagenturet i 1934 flytter man til en mindre butik i Rosenørns Allé 10 Kbhn. V. medens Værkstedsadressen nu er Nørrebrogade 215 Kbhn. N.

Fra 1949 til 1958: Bohnstedt Petersen A/S. Sundkrogsgade 3 Kbhn. Ø.

Det sidste firma som sælger A-U DKW motorcykler og reservedele er firmaet Carl Reinhardt på Gl. Kongevej ? Kbhn. V. Firmaet køber de sidste DKW maskiner og reservedelslageret af Bohnstedt Petersen, efter DKW nedlægger MC produktionen i 1958.

Industrimotorer: i tyverne og frem til 1934 formodentlig Aktieselskabet ASRA.

Fra 1934 og frem til 1945: Grossistfirmaet "Jernholmen", Vesterfælledvej på Nørrebro.

Biler fra 1928 til 1934: Aktieselskabet ASRA derefter Forhandler.

Fra 1934 til 1969: Bohnstedt Petersen A/S. Sundkrogsgade 1-3 Kbhn. Ø.

DKW i Danmark!

Da Bohnstedt Petersen A/S. overtager Auto-Union Generalagenturet fra Aktieselskabet ASRA. i september 1934, forblev Generalagenturet for DKW motorcyklerne hos ASRA medens agenturet for DKW's industrimotorprogram blev overtaget af jerngrossistfirmaet

”Jernholmen”.

Med Christian Bohnstedt-Petersen's overtagelse af bilagenturet kom der virkelig gang i salget og det var der flere årsager til, en af dem var, at han sidst i tyverne erhvervede det tidligere maskinsnedkeri ”Silvan” på adressen Sundkrogsgade 1 – 3 i Kalkbrænderihavnen på det Københavnske Østerbro, efter forhandlinger med ejeren af grunden Københavns Havnevæsen, blev der oprettet en lejekontrakt for arealet.

Årsagen til Bohnstedt's udflytning af hovedparten af sin gesjæft fra city, skal ses i lyset af hans overtagelse generalagenturet for Chrysler koncernen, som også omfattede bilmærkerne Plymouth og De Soto, samt Dodge og Fargo, som dog forsat blev importeret af Axel Semler, Skandinavisk Motor Co.

For at kunne konkurrere med de to andre amerikanske firmaer Ford og General Motors var Bohnstedt af den overbevisning at han skulle samle bilerne i Danmark, således at han også kunne opnå de samme toldlempelser som de to konkuranter, derfor indrettede han Dansk Chrysler Samlefabrik i Sundkrogsgade med en samle kapacitet på 20 til 25 vogne pr. dag.

I begyndelsen af trediverne er depressionen efter krakket i Wall Street oktober 1929 på sit højeste her i Danmark med en uhyggelig stor arbejdsløshed, til tider helt oppe på 50 %, så for at få styr på økonomien fik ministeriet Stauning vedtaget valutaloven den 30. januar 1932, formålet med loven var at koncentrere importen af udenlandske varer omkring lande, som var villige til at aftage danske varer.

Nationalbankens Valutacentral blev den instans som skulle overvåge og regulere den danske import, følgen heraf var stærkt begrænset import fra visse lande, der iblandt U.S.A.

Bohnstedt indså hurtigt det vil blive vanskeligt at holde produktions og salgshallene, med den begrænsede tildeling af dollars han kunne få, så han så sig om efter nogle europæiske bilmærker, der ikke skulle afregnes i hård valuta, som han kunne repræsentere i Danmark.

I 1934 lykkedes det Bohnstedt Petersen at få general agenturet for franske Renault, og pr. 4. september for de to tyske producenter Daimler-Benz A/G i Stuttgart og den nye koncern Auto-Union A/G i Zschopau med de fire bilmærker Audi – DKW – Horch og Wanderer, dermed repræsenterede firmaet et meget bredt spekter af store og små biler for en hver smag og pengepung.

Især DKW fik stor betydning for Bohnstedt Petersen i trediverne, han havde simpelthen ramt en salgsmæssig guldåre med den lille robuste forhjulstrukne totakter, som i disse år drønedede frem på salgs statistikkerne ikke bare i Danmark, men over hele Europa.

Arbejdsløsheden i Danmark lå fra midt i trediverne og årtiet ud stabilt omkring de 20 %, og køberne af billige små biler lå i segmentet fra kontorchefer og opefter, så det var ikke arbejderklassen der skulle bringes på firehjul de år, den kørte i bedste fald på motorcykel, ellers på trædecykel.

Bohnstedt skulle også holde liv i sin samlefabrik, så han fik forhandlet sig frem til en aftale med Auto-Union om at samle DKW biler i Sundkrogsgade, i øvrigt den første DKW samlefabrik etableret uden for Tyskland, senere kom Schweiz og Australien til.

Det blev en aftale som begge firmaer fik stor gavn af, Auto-Union AG. fordi de fik frigivet produktions kapacitet og Bohnstedt-Petersen A/S. fik store afgift lettelser ved at 50 % af delene til bilerne blev fremstillet i Danmark, det var selvsagt karrosserne og apteringen, man kunde fremstille her i landet.

Min kollega i ”Skylleporten”s redaktion Hans Henrik Pedersen (hep-) borede for år tilbage i emnet, de dansk byggede karrosserier og hvilke firmaer der fremstillede dem, det blev en sej affære, men lykkedes rimeligt for varevognskarrossernes vedkommende, men for personvognskarrosseriets producent ”Hou Savværk og Træindustri” kneb det fælt, hep- borede i lokalarkiverne for at finde ud af hvad der var fakta desangående, og fik også kopieret og affotograferet det stof som arkiverne lå inde med, det var materialet vedrørende kalkulering af priserne af de enkelte dele til det færdige karrosseri, samt enkelte fotos, men et samlet nøjagtigt overblik over produktionen, som strakte sig fra

1935/36 og frem til 1940 kan man ikke med sikkerhed danne sig.

hep- fik i forbindelse med efterforskningen kontakt til Erik S. Kjærsgaard fra Odders lokalhistoriske arkiv, som kunne fortælle lidt om savværkets omtumlede historie.

Det blev etableret sidst i tyverne af fiskeeksportør C.P. Færgemand / Hou og Direktør Carl Jensen / Odder som var Ford forhandler og indehaver af Odder Automobilhandel, til en produktion af trædele til karrosserier, der blev leveret til Fords samlefabrik i Københavns Sydhavn, endvidere opbyggede firmaet nogle komplette kran og servicevogne på Ford AA chassiser til Ford forhandlere i hele Skandinavien.

Det var et ret anseligt fabriksanlæg med 4000 m³ under tag, heraf udgjorde maskinsnedkeriet med sine 625 m³ den største afdeling og i travle perioder var hen ved et par hundrede mand beskæftiget i firmaet, som må have fyldt godt op i det lille fiskerleje, som Hou var på dette tidspunkt.

Både Savværket og Automobilhandelen går konkurs i begyndelsen af trediverne og savværket har flere ejere, inden en fabrikant Bonde overtager det i 1935 og kort tid efter påbegyndes karrosseri produktionen til Bohnstedt Petersen i København, med 20 stk. om ugen. Karrosserierne var fuldstændig identiske med de originale fra DKW karrosseri-værket i Spandau / Berlin som sandsynligvis også har leveret tegninger og skabeloner til Hou virksomheden, som kun leverede det rå karrosseri, udført med Ask og Bøgetræs spanter beklædt med vandfaste krydsfinérplader, selve kunstlæder-bespændingen og apteringen blev udført hos B-P i København.

Den gamle væddeløbskører Erhardt Fisker, som før krigen monterede DKW chassier hos Bohnstedt Petersen fortalte mig, at der også kom en hel del originale rå karrosserier fra Berlin til færdig aptering her i København, derom senere!

Vedrørende antallet af dansk fremstillede karrosser hersker der en del forvirring mellem de tilgængelige kilder, idet Erik S. Kjærsgaard / Odder skriver ca. 20 stk. om ugen, medens Jørgen Helme, forfatter til bogen om Bohnstedt-Petersen A/S. ”75 år til lands & i luften” skriver ca. 20 stk. om dagen, hvilket han får til 5000 stk. over en 5 årig periode, jeg får det nu til 30 000 stk. og det tal er bestemt helt ved siden af.

Når Jørgen Helme skriver 20 stk. om dagen, er det nok når produktionen har toppet i højsæsonen og ikke den gennemsnitlige dagsproduktion året rundt.

Når man ikke kender de eksakte produktionstal for de dansk byggede DKW'er og antallet af de færdig importerede DKW'er i Danmark, skyldes det hovedsageligt, at importøren Bohnstedt-Petersen's arkiv gik til under en brand i kontorbygningen i Sundkrogsgade midt i halvtredserne, én ting som min fader fik redet ved den brand, var et DKW askebæger med ganske få skrammer, som efter 50 års brug stadig er intakt og stadig i familiens eje.

Der var i 1945 ca. 7500 DKW biler registreret i Danmark, så tallet ca. 5000 stk. er nok det nærmeste vi kommer det reelle antal dansk samlede DKW'er af typerne F5, F7 og F8, dertil kommer så de ca. 2500 importerede færdige biler, tysk samlede 2 & 4 dørs sedaner, cabriolet'er, originale varevogne og F7 & F8 Super personvogne med stålkarrosseri etc.

De Danske Lillebiler:

I december 1939 kunne den interesserede læser af det anerkendte tyske fagtidsskrift, motormagasinet ”Motorschau” på side 828 læse at den danske DKW importør agtede at bygge nogle droscher (Lillebiler) som konkuranter til de store og benzinslugende amerikanske biler som ellers var meget anvendt inden for det gebet. I spalten ved siden af kunne Ivan på russisk læse, den samme melding.

Inden jeg går videre med dette tema, er det måske på sin plads kort, at definere hvad der var forskellen på en ”Taxa” og en ”Lillebil” i København dengang:

En ”Taxa” var en koncessioneret drosche, som ifølge et reglement skulle overholde nogle bestemte mål med hensyn til indretning og antal af passagerer, hvilket medførte at karrosseriet var specielt bygget for bl.a. at overholde lofthøjden og kunne transportere 7

personer af gangen, derfor var der indbygget 2 klapsæder, så der bag føreren var plads til 5 personer, derudover havde "Taxa" offentlige holdepladser rundt omkring i staden bl.a. ved Hovedbanegården, Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, samtidig havde Taxa ret til at optage kunder, som prægede dem fra kantstenen.

En "Lillebil" var som regel ikke så lille endda, tværtimod, som dreng har jeg med mine forældre kørt i en "Lillebil" i form af en fornem Packard, som i størrelse mindede mere om en rutebil end en lillebil, det var den onde lyneme en Herre model.

Kort sagt var en "Lillebil" en standard bil, som ikke kunne opfylde lovens krav som Taxa, de fleste var store amerikanske biler, Ford V8, Chevrolet, Chrysler etc. men der var også små europæiske som Citroën af typerne 7 og 11.

Samtidig måtte "Lillebiler" ikke optage kunder på gader og stræder som "Taxa", men kun telefonisk bestilles via deres faste standpladser.

For læseren af "Motorschau" var notitsen interessant, for Europa havde på dette tidspunkt været i krig nogle måneder og selvom den endnu ikke var kommet til Danmark, havde knapheden på brændstof allerede meldt sig i form af rationering, som for drosche branchen betød det, at den enkelte vognmand fik et antal liter pr. måned og pr. bil stillet til rådighed.

Når noget skal rationeres, kan man være evigt forvisset om, at tildelingen hverken rækker helt eller halvt, sådan var det også dengang.

Det var her Bohnstedt Petersen satte sin idé rigdom ind ved, at bygge de små lillebiler, et voveligt forsøg med så lille en motor, skulle man synes, men den gamle Bohnstedt viste godt hvad han gjorde, for i de år han havde haft DKW importen havde han også haft fingeren på pulsen rent reservedelsmæssigt, og der kunne han konstatere den lille totakters legendariske robusthed.

Fidusen var ganske enkel for vognmanden, der skulle leve af kørslen med hyrevognen, for DKW'en kørte 14 km. på literen, medens "amerikaneren" i bedste fald kunne klare det halve, havde vognmanden én af hver, lod han den store stå og med begge vognes tildeling, kunne DKW'en køre hele måneden og prisen for turene var jo den samme.

Den samme metode anvendte dyrlægerne, ved siden af deres Buick eller Ford V8'er, havde de DKW'en og kørte med den, men brugte benzinen fra den store, alle de rævestreger der er til, bliver afprøvet under sådanne forhold.

Under efterforskningen af DKW'erne og deres karrosserier, havde Hans Henrik Pedersen (hep-) et interview med Aage Lourcing, indehaveren af Jysk Automobil Museum i Gjern, hvor han bl.a. udtaler:

De små DKW lillebiler, der futede rundt i København før, under og efter krigen, var højst sandsynligt et rent københavner-fænomen.

Selvom enkelte af de interessante DKW lillebiler i 1950'erne kørte deres sidste kilometre som privatbiler i provinsen, anser Lourcing det for tvivlsomt, at der skulle have været kørt hyrekørsel med DKW biler udenfor København og omegn, vejene herovre var jo væsentligt dårligere, ofte rene grusveje, så det var faktisk udelukkende store biler man anvendte.

Af andre årsager til de små DKW lillebilers popularitet, nævner Lourcing, deres gode optræk og mekanikkens legendariske sejlivethed. "Jeg har haft virkelig mange DKW'er, som jeg renoverede efter krigen. De var billige at sætte i stand. Der var få bevægelige dele og en knippelgod gearkasse, som holdt til op imod 250.000 km. inden den skulle laves. Når motoren var renoveret virkelig godt, så kørte den over 100.000 km."

Så mange kilometre mellem hovedreparationerne var ifølge Lourcing usædvanligt i en tid, hvor levetiden for motoren i en Morris 8 eller en lille Ford var ca. 25-30.000 km. Så skulle den hovedrepareres. Opel's motorer var lidt bedre, men DKW-motoren var den mest robuste.

Trods DKW lillebilernes mekaniske robusthed er der næppe en eneste, der har overlevet og det er der ikke noget at sige til. slutter Aage Lourcing. De har givet været kørt godt ned.

”De kan have kørt både 700.000 og 800.000 km, og så har der ikke været meget tilbage”

Da vi, og når jeg skriver vi, er det den daværende (midt-halvfemsererne) redaktion på ”Skylleporten”, Dansk DKW Club’s medlemsblad, som dengang bestod af nu afdøde Egon Nikolaisen, Hans Henrik Pedersen (hep-), min hustru Jytte og undertegnede, begyndte at efterspore de specielle dansk byggede karrosseri varianter til DKW.

Som jeg nu erindre det, begyndte det sidst i firserne og lokaliteten var eksakt den grønne skov nord for København, hvor brødrene Kim & Jan Polte arrangerede de første af de nu legendariske ”Copenhagen Classic Autojumble” på Klampenborg Galopbane, i 1988 var Dansk DKW Club indbudt til at lave en stand, hvor klubben kunne fremvise sine køretøjer, både to, tre og firehjuledehjulede, samt et udvalg af diverse industrimotorer.

Klubstanden var meget besøgt og nostalgien blomstre, når folk pludselig står over for noget de selv har ejet engang eller har haft oplevelser med, mange besøgende fortalte om deres familiemæssige relationer og oplevelser med en DKW bil eller motorcykel, det var gevaldigt hyggeligt, især én herre fik jeg en meget lang sluder med om DKW, hans navn var Finn Guldborg og han fortalte at han havde haft en DKW stationcar, én Auto-Union F94U, videre under samtalen fortæller Finn, at hans onkel i en lang årrække havde ernæret sig som lillebil-vognmand i København, det var jo en interessant oplysning især da Guldborg trækker et sæt spillekort med DKW ”Lillebiler” op af lommen og forærer mig det! Samtidig fortæller han en noget skeptisk tilhører, at spillekortene stammer fra en lillebilcentral som i slutningen af trediverne og i fyrrerne lå på Gammel Kongevej nummer 15 overfor søerne og hed ”DKW Bilen”, senere blev navnet ændret til ”Ringbilen”.

Det bliver værre og værre tænkte jeg, medens Finn Guldborg videre fortalte, at han også var i besiddelse af et foto fra omkring 1940, som viste en hel flok DKW lillebiler og det kunne jeg godt låne, hvis det havde interesse og han ellers kunne finde det. Som afslutning på samtalen fik jeg Guldborgs visitkort til senere brug.

Det kom til at ligge i min skrivebordsskuffe i rigtig mange år inden vi for alvor gik i gang med kulegravningen og afdækningen af Lillebil historien.

Det første jeg foretog mig var at finde Guldborgs visitkort frem og med bævende hjerte ringede jeg nummeret op, det viste sig at firmaet i mellemtiden var flyttet uden for byen, men stadig eksisterede under et nyt nummer, her talte jeg med en venlig dame som fortalte at Finn Guldborg nu var pensioneret, men gud ske lov stadig i fuld vigør.

En opringning: billedet med DKW Lillebiler? Ja selvfølgelig! Bare kom, så vi aftalte et møde. En aftenstund masede jeg op til familien Guldborg på fjerde sal i hjørne ejendommen Rådmandsgade og Tagensvej, hvor man havde udsigt op og ned ad Tagensvej. I københavner-videt kaldt ”Livets Vej” som Finn selvfølgelig også kunne en anekdote om: Den starter ved Blegdamsvej hvor Fødselsstiftelsen, det nuværende Rigshospital ligger og her har utrolig mange københavnere, der i blandt min egen fader, set dagens lys for første gang, i den anden ende ligger Bispebjerg Kirkegård, hvor mange at disse københavnere senere fandt deres sidste hvilested.

Medens Finn leder efter lillebil-billedet kigger jeg i familiealbummet og finder et par godbidder i form af en DKW F5 i en fægekø i Korsør sidst i trediverne, samt Finns egen Auto-Union 1000 Universal med en Elefant på taget og hvor begge bliver serviceret hos Shell tanken på Tagensvej.

Så kom Finn tilbage med en papkasse og der lå beviset, vær så god, 12 små nye DKW F8 Lillebiler fotograferet på rad og række på Gl. Kongevej med gavltreklame for DKW-Bilen og das ganze molovitten.

Se nu stod vi billedlig talt midt på DKW-lillebilernes ”Livets Vej” for nu havde beviset på hyrevognscentralen ”DKW Bilen”s eksistens, og imellem tiden havde Hep- fået kontakt med en Leo Rasmussen i Galten ved Århus, som i halvtresserne kørte nogle af de aller sidste kilometer i formodentlig, én af de tolv lillebiler fra Gl. Kongevej.

Men hvem havde fremstillet karrosserierne? Forslagene var mange, nogle af dem gik på Kronborg Karrosserifabrik i Helsingør og karrosserifirmaerne i Asnæs. Via Ole Emil

Riisager fra Dansk Veteranbil Klub (DVK), der kender gud og hver mand, fik vi kontakt til Uffe Mortensen som tidligere havde skrevet om Helsingør firmaet, det spor løb ud i sandet, da Mortensen fortalte, at han ikke var stødt på DKW karrosserier, da han i sin tid havde studeret fabrikkens materiale.

Eksperten inden for Odsherred firmaerne, som i trediverne byggede mange af de københavnske Taxa'er, var DVK medlemmet Peter Bering i Præstø, som også meldte hus forbi, dog fortalte Bering, at den ene fabrik sidst i trediverne havde lavet tegninger til et DKW lillebil karrosseri, men dette projekt blev så vidt han vidste, ikke til noget.

En opringning til Nørrebro Karrosseri Fabrik, som havde arbejdet nært sammen med Bohnstedt-Petersen både før og efter krigen, bl.a. med opbygningen Taxa'er og Ambulancer på Mercedes-Benz 170 V og S chassiser, var også negativ, i dette firmas arkiver var der tegninger til Mercedes karrosser helt tilbage til 1936, men intet om DKW overhovedet.

Hvor blev de så lavet?

Da jeg tidligere i tide og utide, og fra mange forskellige mennesker, havde fået tudet ørene fulde om, at de dansk byggede personvogns karrosser var fremstillet på Højer Karrosserifabrik i Sønderjylland, kom jeg nu til at spekulere på om lillebilernes også var fremstillet der. Firmaet eksisterer ikke mere, men via O.E. Riisager fik jeg forbindelse til DVK's nyttekøretøjsekspert Poul Erik Hansen i Horsens, som havde gransket dette firmas historie indgående, og han gav mig noget af et granatchok, ved frejdigt at forkynde, at han på intet tidspunkt under studierne af papirer og de samlede arkivalier fra Højer fabrikken, var stødt på bilmærket DKW og det kunne jo nok undre, al den stund der skulle være bygget flere hundrede, for ikke at sige tusind karrosser, men som P.E. Hansen fortalte mig, firmaet kaldte sig godt nok karrosserifabrik, men i realiteten var det kun et stort værksted, som godt nok fremstillede fine cabrioletkarrosserier, men det var enkel styks. Så var den myte skudt effektivt ned.

Men kunne vi ikke finde DKW lillebilernes fødselsstiftelse, kunne vi forsøge at hitte rede i lillebilcentralens videre skæbne. Og igen var det Finn Guldborg jeg måtte ty til, han havde tidligere fortalt, at "DKW-Bilen" senere blev til "Ringbilen" som i min grønne ungdom var blevet byens største lillebilscentral og den eksisterede stadig, nu fusioneret sammen med Taxa under navnet "Københavns Taxa / Ringbilen", i daglig tale 4 + 35, så det var nærliggende at begynde der.

Ved en telefonopringning til centralen, kom jeg til at tale med sammenslutningens daværende næstformand Ib Svenningsen, som var yderst imødekommende da jeg fortalte om mit ærende, selvom han aldrig havde hørt om DKW i forbindelse med selskabet.

Vi fik aftalt et møde, hvor vi sammen kunne gennemgå de effekter som selskabet var i besiddelse af. Mødet blev både positivt og negativt, forstået på den måde, at Svenningsen velvilligt viste mig alle de historiske ting man var i besiddelse af.

Det meste var om Taxa's historie, som starter ved forrige århundredeskifte, og som tydelig bærer præg af, at være en fasttømret organisation allerede fra starten, hvorimod lillebilerne var mere løst knyttet til deres centraler. Derfor var billedmaterialet fra Ringbilen mest fra slutningen af halvtresserne og fremover, så den vej rundt var der ikke noget at hente, og dog, for under samtalen fortalte Svenningsen, at han bestemt mente, at Ringbilen i sin tid startede på adressen Gl. Kongevej nummer 15 og det var eksakt den samme som DKW-Bilen havde!

Ved mødets afslutning lovede IB Svenningsen mig, at han i sammenslutningens næste blad ville skrive en notits til seniormedlemmerne, med opfordring til at komme frem med de oplysninger de måtte ligge inde med, angående Ringbilen's allertidligste barndom.

En måneds tid senere fik jeg en opringning fra en ældre pensioneret lillebil-vognmand som nu boede i Allerød nord for København og han kunne bekræfte, at det nogenlunde var sådan historien hang sammen, han havde været med i Ringbilen omtrent fra starten og erindrede fra ældre kollegaer, at centralen var startet på Gl. Kongevej 15 som DKW-

Bilen før krigen.

På vejen hjem fra mødet med Københavns Taxa fik jeg den indskydelse, at køre omkring Erhardt Fisker på Åboulevarden for at høre om han vidste noget om lillebilerne. Erhardt var som nævnt i 1938/39 ansat hos Bohnstedt Petersen som værkfører på DKW samlelinien, hvor hans sjak samlede de rullende chassiser af dele som kom fra Zwickau.

Da jeg viste ham fotoet, kom det prompte fra Fisker. ”Dem husker jeg godt, de karrosser blev fremstillet hos Dansk Karrosseri Fabrik som dengang lå i Drejøgade på Østerbro.

”Hvor mange der blev lavet husker jeg ikke, men det var få, måske 20 stk. måske kun de tolv på billedet”. ”Lillebilerne blev færdig samlet hos DKF, så vi havde ikke noget at gøre med dem, udover at vognene blev udleveret til kunderne fra Sundkrogsgade”.

Dermed havde vi fundet Rigshospitalet, vogntypens fødested.

I det samme interview fra 1995 med Erhardt Fisker stillede jeg også spørgsmålet: hvor kom så personvognskarrosserierne fra?

Erhardt så først helt desorienteret ud ved spørgsmålet, ”De blev da færdig monteret ovenpå i ”Riddersalen”, det ved du sku da godt?” Ja det vidste jeg godt, men hvor fik Bohnstedt de rå karrosser fra? Blev de også fremstillet i Sundkrogsgade eller hvilke danske karrosserifabrikker leverede dem ?

”De blev slet ikke lavet i Danmark, lød svaret. De rå trækarrosserier blev færdig samlet på DKW værket i Spandau og kom pr. jernbane fra Berlin til Københavns Frihavn. Oppe i ”Riddersalen” blev selve karrossen så betrukket og monteret færdig med ruder, indtræk, instrumentbræt o.s.v. Inden det blev monteret på de chassiser, som mit sjak samlede komplet med motor/gearkasse, hjulophæng o.lign. i hallen i stueetagen.

Sådan var arbejdsgangen dengang”.

”Om der er fremstillet komplette danske karrosser, skal jeg ikke kunne sige, men i så fald er det ganske få”, mente Erhardt Fisker. Han hælder mere til den teori, at det man i almindelighed kalder dansk byggede karrosserier, er det originale tyske, som i stedet for det normale ”klude betræk” er forsynet med stålplade, sådanne fabriksnye karrosserier blev der også lavet og leveret fra Sundkrogsgade, mange DKW ejere fik senere beklædt deres karrosserier med stålplade hos deres lokale karetmager, når ”klude” karrossen begyndte at hænge lidt for meget i laser, slutter Erhardt Fisker interviewet i 1995.

Som det ses af ovenstående, om de danske personvognskarrosseriers fremstillere, er det en særdeles speget affære med hensyn til det eksakte producerede antal, fordi der ikke foreligger noget skriftligt, hverken fra Bohnstedt eller fabrikken i Hou, men personligt mener jeg, det er sandsynligt at hovedparten af karrosserne kom fra Hou virksomheden. Det baserer jeg på den meget grundige efterforskning som Hans Henrik Pedersen / Hornslet gennemførte i sidste halvdel af halvfemserne.

FRAMO:

Metallwerke Frankenberg G.m.b.H. blev grundlagt den 26. april 1923 af Jørgen Skafte Rasmussen og hans to direktører Richard Gustav Blau og Paul Figura.

Firmaets grundkapital var på 2 millioner papirmark og var fordelt som følger:

JSR 1 million, medens Blau og Figura hver indskyder 500.000 PM.

Den 3. april 1925 blev grundkapitalen omregnet til den nye Rentemark (RDM) og fastsat til 20.000 RDM. Hvorefter andelene var fordelt som følger:

JSR 10.000 RDM, medens Blau og Figuras andele er 5.000 RDM. hver.

Som Forretningsfører blev medgrundlæggeren Ingeniør Paul Figura indsat.

Hos Rigsværnet lejede det nye firma et mindre værksted i den tidligere Trainkaserne i

byen Frankenberg og der begyndte den første produktion med 30 ansatte og med maskiner hentet hos Zschopauer Motorenwerk, i første omgang var det motorcykelsadler, karburatorer, koblinger og kickstartere der stod på repertoire, alt sammen blev leveret til motorcykel produktionen på DKW stamværket i Zschopau.

I 1926 begyndte man konstruktionen og produktionen af de første trehjulede Framo varevogne som passede fortrinligt ind i forretningslivets behov i disse krisetider.

Framo TV 300 med en 1 cylindret luftkølet, 7 HK. DKW motor anbragt over forhjulet, og med en lasteevne på en ½ tons, passede som hånd i handske til den lille forretningsdrivende og til håndværkeren, det var fra dette segment kunderne kom.

Den lille trehjuler solgte godt, så ledelsen måtte leje flere og flere lokaler på kasernen for at få plads til fabrikationen, som nu også omfattede reservedele til køretøjerne, men også som noget nyt, kabinetter til køleskabe.

Type TV 300 blev fremstillet i et ret stort antal frem til 1930 hvor den blev afløst af de nykonstruerede LT typer 200 og 300 som begge var afgiftsfri, årsagen til det lille spring i motorstørrelse var, at LT 200 tillige måtte køres uden kørekort.

På grund af de to nye modellers høje brugsværdi, minimale vedligeholdelses omkostninger og den enkle mekaniske opbygning, havde Framo næsen foran konkurrenterne, men for at holde sig der, var man også nød til hele tiden at forbedre produktet teknisk og ydelsesmæssigt, af den grund byggede man de nye typer LTH 200 og 300 hvor motorerne blev indkapslet under en hjelm, der kom førerhus på og et snekkestyretøj med et rigtigt rat, fuldendte køretøjerne.

I begyndelsen af trediverne begyndte Framo at få pladsproblemer, så ledelsen måtte se sig om efter egnede lokaliteter i delstaten. I nabobyen Hainichen blev man opmærksom på et lukket Karteri og Spinderi som kunne være egnet til formålet.

Fabriksanlægget tilhørte Tekstilkoncernen Nordwolle som var under konkursbehandling.(Nordwolle var den første store tyske Koncern der i 1930 kollapsede efter krakket i Wall Street, et kollaps, der startede den lavine af konkurser over hele Tyskland, der i sidste ende førte til nationalsocialisternes magtovertagelse i 1933)

I oktober 1932 bliver fabriksanlægget købt for 225.000 Reichmark gennem den daværende konkursforvalter, en sagfører og notar ved navn Heinemann bosat i Bremen, hvor Nordwolle også havde sit hovedsæde.

Flytningen af fabrikken fra Frankenberg til Hainichen blev gennemført i løbet af 1933 og produktionen kunne nu med 600 – 700 ansatte forsætte i egne lokaler, hvor man nu også havde plads til fremstillingen af de nyudviklede, men væsensforskellige personvogns typer, den trehjulede FP ”Stromer” på 200 cm³ og den firehjulede VH ”Piccolo” på 200 og 300 cm³.

Framo Stromer var forsynet med en 1 cylindret luftkølet DKW totaktsmotor på 200 cm³ som via en tretrins gearkasse trak på forhjulene, der var plads til to personer i vognen.

Framo Piccolo var det diametrale modstykke til Stromer, ikke blot havde den et hjul mere, den blæserkølede DKW motor på 7 henholdsvis 9 HK. var anbragt i hækken og trak på baghjulene.

For at komme ind på markedet og slå mærket fast, måtte der tages ekstraordinære midler i brug for at bevise disse små bilers berettigelse med hensyn til ydelse, sparsomme benzinforgbrug og køretøjets pålidelighed i al almindelighed.

Derfor blev en Stromer sendt til Berlin, for på den berømte Avus (Automobil-Verkehrs und Übung-Strasse) bane at køre en pålideligheds test. På 306 timer tilbagelagde den lille totakter nonstop dag og nat en strækning på 14.000 kilometer. Men det var ikke nok, for en Hr. Busch forsatte direkte fra Avus, med den samme vogn, til England for at besøge Tourist Trophy på Isle of Man, den grønne ø mellem England og Irland, hvor verdens hårdeste motorcykelløb også dengang blev kørt, alt i alt kørte den lille bil 21.000 km inden den var tilbage i Hainichen.

Piccolo'en med sin hækmotor blev sendt på en kontrolleret nonstop tur til Paris og tilbage til Berlin, en tur på 1.275 km som blev gennemført uden mekaniske problemer.

Trods disse beviser på ydelser og pålidelighed blev Framo Stromer og Piccolo de eneste

personvogne i Framo produktionen.

Den 1. januar 1934 skifter firmaet navn til Framo-werke G.m.b.H. og pr. 3. juni 1936 udtræder de to medindehavere Paul Figura og Richard Blau af firmaet, som derefter bliver et rent familie foretagende, hvor de fire børn med et indskud hver på 5.000 RM indtræder i firmaregistret. Som forretningsfører bliver Hans Werner Rasmussen indsat.

Som firmaet vokser, må likviditeten også øges, så pr. 24. juli 1937 bliver grundkapitalen hævet til 250.000 RM. hvoraf majoritetsindehaveren Jørgen Skaft Rasmussen indskyder 230.000 RM. medens de sidste 20.000 RM. kom fra børnenes indskud, som tidligere nævnt.

Fabrikationen løb som på skinner med den for firmaets størrelse ret brede palet af modeller, som igen i 1937 blev udvidet med de firehjulede små lastvogns typer HT 1200 og V 1200 som lastede 1,1 Tons, begge typer var forsynet med en firecylindret Ford motor, den sideventilede firetakter på 1172 cm³ var kendt fra Ford modellerne Y, Eifel, Anglia, Prefekt, Popular, Taunus og hvad de ellers hed.

Samme år gik den trehjulede varevogns type LTG 200 og LTG 500 i produktion med henholdsvis en og to cylindrede DKW totaktsmotorer og en nyttelast på 600 til 750 kg.

Året efter kom den firehjulede varevogn type LTV 500 og den identiske lastvogn V 500 forsynet med 2 cylindrede, luftkølede DKW totaktsmotorer på 500 cm³ på 15 HK og en nyttelast på 750 kg. Disse typer blev fremstillet fra 1938 til 40 hvor de blev afløst af type V 501/1 med en 2 cylindret, vendeskyllet og vandkølet DKW motor af typen TW 500, denne motor blev senere afløst i type 501/2 af Framos egen 2 cylindrede motorkonstruktion U 500 der også var vandkølet, men længdeskyllet, i dette tilfælde dobbeltstemplet på 496 cm³ med en boring på 2 gange 45 mm. og en slaglængde på 78 mm. Ved et omdrejningstal på 3400 Omdr/min. ydede maskinen 17 HK. som blev afleveret via Fichtel & Sachs enkeltpladet tørkobling og en firetrins Prometheus gearkasse til en stiv bagaksel, hvor differantialet også kom fra Prometheus i Berlin.

Framo 501/2 var en lille fiks lastvogn med en tophastighed på 60 km/t. en egenvægt på 790 kg. og en lasteevne på 750 kg. produktionen startede i 1941 og sluttede 10. oktober 1943, hvorefter hele produktionen blev omlagt til militære formål.

De vigtigste typer Framo producerede mellem 1934 og 1943 var FPT 300, HT 600, HT 1200, LTG 200, LTV 500 og V 501/1.

De mangesidede anvendelses muligheder for disse typer gjorde dem uhyre populære, ikke bare i Tyskland, også udlandet satte stor pris på køretøjerne, det ses på eksport-listerne hvor lande som Danmark, Bulgarien, Holland, Indien, Jugoslavien, Norge, Rusland, Rumænien, Schweiz, Spanien, Sverige, Sydamerika, Tjekkoslaviet og Ungarn var kunderne.

Derfor kunne Framo gennemsnitlig producere 3000 køretøjer om året, og man skal også holde sig for øje at det ikke kun var en dans på roser for fabrikkens ledelse, i det tredje rige var der også begrænsninger, bl.a. Schell programmet, som samfundsmæssigt og økonomisk var ganske logisk, men som også spændte ben for de enkelte firmaer, hos DKW gik det udover industrimotor programmet og hos Framo gik det udover de trehjulede, som de ikke længere måtte fremstille.

Schell programmet gik i al sin enkelthed ud på at kontigere de enkelte køretøjs typer, så ikke alle firmaer producerede det samme.

I trediverne var der tre rimeligt store tyske producenter af trehjulede varevogne, det var Vidal & Sohne i Hamburg-Harburg som fremstillede den også her i landet meget kendte Tempo, det var Carl F. Borgward i Bremen der fremstillede Goliath og så Framo i Hainichen. De to første blev udset til fremover at stå for produktionen af trehjulede varevogne, det var årsagen til at Framo nedlagde deres produktion og koncentrerede sig om de firehjulede, samt ikke at forglemme tilbehørs produktionen til motorcyklerne, som i slutningen af trediverne omfattede et stort sortiment af sadler og andet tilbehør bl.a. motorcykel ski, som kunne monteres på enhver motorcykel og som øgede køre sikkerheden på glat underlag, når de ikke var i brug, blev de klappet op og fungerede nu som benskjolde.

Efter krigsudbrudet i september 1939 begynder produktion af militærudrustning til værnemagten parallelt med Framo V 501 fremstillingen, som først bliver standset den 1. oktober 1943.

De militære leverancer til Værnemagten omfattede bl.a. følgende produkter:

Side og højde sigteapparater til Panserkanonerne model Pak 38 og Pak 40.

N.B.W. 15: Nebelwerfer. (Granatkaster) 6 rørs 15 cm.

Apparat 7: Til 37 mm automatisk maskinkanon, samt beskyttelseskappen til piben på maskingeværet MG 42.

Samtidig med krigsproduktionen steg og mange af de mandlige ansatte blev indkaldt til Værnemagten, steg også antallet af medarbejdere til over 1000, deraf var der nu rigtig mange kvinder, men også udenlandske arbejdere og politiske fanger beskæftigede man.

At det er en god forretning at fremstille krigsmateriel er almen viden for de fleste, det var det også for familien Rasmussen og når man ser lidt på lønninger og kapitalafkast i form af overskud i de år, får man et lille indblik i forholdene dengang

I 1940, det sidste civile forretnings år, fik chefen og forretningsføreren Hans Werner Skaft Rasmussen en års løn på 36.500 RM. Medens hans meddirektør Richard Schulz fik udbetalt 25.900 RM.

I 1944 fik Rasmussen og Schulz hver 80.000 RM. udbetalt, medens hovedaktionæren Jørgen Skaft Rasmussen i 1942 fik 69.000 RM. i afkast, medens han i 1943 fik udbetalt 82.000 RM. (De ovenstående oplysninger har jeg fra DDR tidens publikationer, hvor man havde en meget stor interesse i, at fremstille kapitalen (Rasmussen) i så dårligt lys som muligt, og da der ikke foreligger noget om omsætning e.t.c. har jeg ingen ide om de stemmer)

I maj 1945 marcherede den Røde Hær ind i Hainichen og dermed standsede maskinerne på fabrikkerne, byen havde nået det tidspunkt som tyskerne selv kalder Stunde Null.

Hans Werner Skaft Rasmussen, hans højgravide hustru Klara og deres 4 børn havde få dage tidligere forladt byen med kurs mod vest, men under flugten lod han uheldigvis overtale til at vende tilbage og det blev fatalt.

Midt om natten den 2. juni bankede det på døren i familiens villa og uden for stod 2 russiske soldater og 2 civilklædte NKVD betjente som bad Rasmussen følge med, hans søn Hans Peter fortalte mig under et besøg i Maintal, at sidste gang han så sin fader var, da denne kravlede op i en russisk militærlastbil og blev kørt bort, 10 dage senere blev Klara Rasmussen og hendes 4 børn uden videre smidt ud af deres hus, men fik i en lang periode tag over hovedet hos gode lokale venner, inden hun om efteråret fødte familiens femte barn, som faderen Hans Werner Rasmussen aldrig fik at se.

Hans Werner Skaft Rasmussen blev først ført til militærfængslet i Bautzen og senere, den 17. juli overført til en sovjetiske koncentrationslejr i byen Tost i Oberschlesien, i dag en del af Polen, hvor han sammen 5.500 andre tyskere i alderen fra 14 til 77 år blev interneret, de var en del af de omkring 180.000 tyskere, nazister, Hitler-jugend drenge, medløbere, socialdemokrater og fuldstændig uskyldige som der efter krigen i en stor pærevælling blev gjort kål på. Lejren i Tost var kun i drift i et halvt år inden den blev overdraget til polakkerne, på det tidspunkt var der kun 2000 af de internerede i live.

Hans Werner Skaft Rasmussen var formodentlig den eneste i familien som var medlem N.S.D.A.P. uden han af den grund var politisk aktiv, men formentlig har det været nok til, at kommunisterne har anset ham som krigsforbryder. Rasmussen døde som 39 årig den 21. september 1945, efter kun 3½ måneds ophold i lejren.

Overstående har jeg fra Sybille Krägel f. Rasmussen, ældste datter af Hans Werner og Klara Rasmussen, som i 1945 var otte år gammel. da hun for sidste gang så sin Far.

Sybille Krägel som nu bor i Hamborg og er indehaver af et rejseburo, har efter murens fald næsten viet sit liv til at finde ud af faderens skæbne, et arbejde som sammen med andre efterlodte, har ført til et arkiv på over 4000 af de indsatte fra dengang.

Kort efter besættelsen begyndte efter SMA befaling nr. 124 demontagen af fabrikken da Framo-Werke G.m.b.H. var katalogiseret som gruppe C virksomhed, som under ingen omstændighed skulle gives tilbage til de tidligere ejere, for at komme i gruppe C, skulle firmaet enten en 100 % rustningsvirksomhed, statsvirksomhed eller udenlandsk ejet, det var det sidste der gjorde sig gældende for Framo's vedkommende.

JSR ejede 92 % af Framo's grundkapital.

Den 2. april 1946 frigav russerne fabrikken til produktion og som leder indsatte delstats regeringen i Sachsen den tidligere Værkmester Emil Haubold, fra starten af blev der ansat 50 medarbejdere, et antal som i løbet af året steg til 150 personer.

I 1947 var antallet af ansatte steget til 235 mand og produkterne var trækvogne, påhængsvogne til landbruget, reservedelsproduktion til Framo vogne, samt reparationsværksted for disse.

Den 1. juli 1949 bliver Framo-Werke G.m.b.H. opløst og afløst IFA Vereinigung volkseigener Fahrzeugwerk. "Werk Framo" Hainichen.

1949 var også året hvor man igen begyndte at fremstille den lette $\frac{3}{4}$ tons lastvogn Framo V 501/2 lastvogne af det lager som var tilbage, det blev til 65 stk. med Framos egen dobbelt stemplede motor og samtidig optog man parallelt produktionen af jordfræsere som løb helt frem til 1952, hvor fabrikken blev omstillet til kun at fabrikere nyttekøretøjer og det var den nye model Framo V 901/1 som nu var forsynet med den trecylindrede IFA F9 motor på 28 HK.

Vognen var en ganske køn og fiks lille lastbil med en forrygende acceleration efter datidens forhold og stor lasteevne i forhold til sin egenvægt, typen blev fremstillet i flere varianter, som lukket og kombivarevogn, som ambulance og som 8 pers. minibus. Det første år producerede man 1302 enheder og man begyndte også at eksportere til vesten, hvor Holland og specielt Belgien de næste 30 år var storaftagere af Framo/Barkas varevogne, i Danmark importerede Bohnstedt-Petersen i første halvdel af halvtredserne IFA produkterne gennem sit firma "Baltic Motor Import" som igen havde en ret stor reeksport til Finland af IFA typerne F8 og F9.

I østblokken var Ungarn den store kunde, bl.a. kørte landets postvæsen med Framo vogne. I 1957 skifter firmaet igen navn, denne gang til "VEB Barkas-Werke Hainichen" og det beholdte man til firmaet lukkede i begyndelsen af halvfemserne, efter murens fald.

Tiden i Sacrow, Flugten fra Russerne, tiden i Flensburg og DISA

Efter at have forladt "Auto Union" beskæftigede Jørgen Skafte Rasmussen sig med sine øvrige industriforetagende og sit konstruktionsburo, hvor der var mange projekter på repertoire, bl.a. udtog JSR i 1933 patent på et Rundhus, som blev anerkendt den 12. september 1936, så det var ikke kun mekanik der interesserede og beskæftigede ham i de år.

Familiemedlemmerne var tidligt blevet indsat i ledelsen af hans forskellige foretagender, i "Framo Werke G.m.b.H." var hans ældste søn Hans Werner chef og forretningsfører, medens lillebroderen Arne som konstruktør var ansat i firmaets konstruktions afdeling.

I "Metallwerke Zöblitz G.m.b.H." var sønnen Ove chef og forretningsfører, samt bestyrelsesformand for "Industrie Verwaltungs und Treuhand G.m.b.H." i Marienberg som var det overordnede selskab for alle JSR's industri aktiviteter.

Tidligere var han (fra 1936) også chef for "Eisen und Flugzeugwerke Erla KG" og fra 1940 den samme position ved "Rota Werken G.m.b.H." i Zschopau.

I "Maschinenfabrik Prometheus G.m.b.H." i Berlin, som var en af de meget store

gearkasseproducenter i Tyskland, var chefen JSR's svigersøn Gustav Adolf Max Hennig lige til krigen sluttede den 8. maj 1945.

I 1938 bryder familien Rasmussen op fra Zschopau og flytter til Sacrow ved Potsdam lige uden for Berlin, årsagen til flytningen var formodentlig den, at JSR ikke hver dag ville ærgre sig, når han passerer forbi sit livsværk, som han ikke længere havde nogen indflydelse på, når han forlod sin bolig Villa Rasmussen.

En anden ting som kan have spillet ind og haft indflydelse på beslutningen kan være, at datteren Ilse i sit andet ægteskab fra 1932 med Kaptajn i hæren Gustav Adolf Max Hennig havde bosat sig i Berlin. Villa Rasmussen i Zschopau forbliver i familiens eje.

Den ny indkøbte Villa var beliggende på Kladower Strasse 11, grundstykket var på 4000 m² og lå lige ned til Sacrower Lanke, en bugt i floden Havel, til villaen hørte endnu et areal på samme størrelse med væksthuse og beplantet med frugttræer. Udover det landfaste havde JSR også overtaget en Yacht fra den tidligere ejer, denne lå forankret direkte neden for Villaen.

Årsagen til den tidligere ejer ville sælge var, at han ville emigrere fra Tyskland efter at have fået konstateret en forkert vinkel på sin næse.

Året efter ægteparret Rasmussen var flyttet til Sacrow blev de ramt af en stor sorg, da deres datter Ilse fik konstateret cancer og døde kort efter den 20. oktober 1939 i Berlin, kun 34 år gammel. Hendes grav befinder sig i nærheden af villaen i Sacrow.

I Sacrow, hvor Skaft Rasmussen i øvrigt yndede at udgive sig som saksisk immigrant, fandt han nu tid til beskæftige sig med tekniske konstruktioner i sin tegnestue i villaen hvor han sammen med en ingeniør Petersen, som havde en fortid hos Prüssing i DKW væddeløbsafdelingen i Zschopau og en mekaniker Neumann udviklede nye ideer. Fra denne tid stammer en mynsterbeskyttelse ansøgning til en indkapslet let motorcykel som blev bygget i mindst et eksemplar, som der eksisterer foto af.

Det er også fra den periode de tegninger stammer, som Ib Leon Hansen fra Disa for nogle år siden fandt under oprydning i Industri Syndikatets arkiver og som i dag, via Poul Jørss og undertegnede, befinder sig i familien Rasmussens arkiver i Tyskland.

Disse tegninger var særdeles interessante, fordi de viste konstruktions detaljer som førte direkte videre til JSR's senere konstruktions arbejde for Dansk Industri Syndikat.

Anden verdenskrig var nu i fuld gang og rigshovedstaden havde efterhånden besøg af de allieredes luftvåben et par gange i døgnet, hvor de med rund hånd læssede alskens død og ødelæggelse af, hovedsagelig over Berlins arbejderkvarterer, hvor der var flest at slå ihjel på færrest mulige kvadratmetre, i de mere mondæne kvarterer som Sacrow, var der længere mellem beboerne, så de var ikke et tillokkende mål, så kynisk planlagde luftstrategerne på begge sider krigsførelsen.

I foråret 1945 var det tydeligt, også for den menige tyske borger, at den tyske hær mildest talt var på tilbagetog, på østfronten var hæren blevet delt i to, da det nordligste afsnit var blevet afskåret af russerne i Kurland, at det lykkedes krigsmarinen at evakuerer de indesluttede enheder, deriblandt også de danske, og samtidigt få hovedparten af de civile flygtninge med ud lommen, var et maritimt mesterværk.

I marts/april var russerne ved at omringe Berlin og familien Rasmussen havde, som hundredetusind andre tyskere ikke den store lyst til at komme under det regime, så den eneste løsning de kunne få øje på var flugt mod vest og for Rasmussens vedkommende mod Flensborg i Slesvig, hvor også dele af den tyske regering havde søgt tilflugt.

Selve flugten ved vi ikke meget om, men Jørgen og Therese Rasmussen var jo ældre mennesker, sidst i tresserne på det tidspunkt og flugten kan ikke have foregået til fods, al den stund at JSR fik en stor del af sine tegninger og optegnelser med, også personlige ting som havde stor betydning for ham og familien blev bragt med, bl.a. motorcyklemodellen fra 1922, en gave JSR fik af sine nærmeste medarbejdere ved et jubilæum og som var fremstillet af lærlingene på DKW's lærlinge værksted i Zschopau, jeg har personligt holdt modellen i hånden, den vejer mellem 10 og 15 kg. så den har

absolut ikke været første valg til rygsækken, på en gåtur fra Berlin til Flensborg.

Jeg har hørt om at JSR havde 3 biler med til Flensborg, det tvivler jeg stærkt på, men han har sandsynligvis haft en bil og evt. en anhænger til rådighed ved flugten, som har været fulgt legitimt, d.v.s. papirer og den slags har været i orden, ellers har det ikke uantastet kunnet lade sig gøre at passere de utallige vejspærringer og kontroller, som det tyske Militærpoliti havde opstillet.

Da ægteparret Rasmussen i april kom til Flensborg var 3/4 af indbyggerne flygtninge fra østområderne og i Flensborgs opland var mere end halvdelen flygtninge, så der var trængsel. Men under disse katastrofale omstændigheder var det et lykkeligt tilfælde at Rasmussens hos familien Stuth Ostseebadweg 55 fandt en halvanden værelses lejlighed som de næste tre år blev deres beskedne hjem.

Selvom Skattevæsenet i deres tidligere hjemby Potsdam pr. 2. december 1943 havde opgjort JSR's personlige formue til omkring 10 millioner RM. Var formuen efter flugten, som for de fleste andre tyskere gået tabt, det man ejede var det man stod og gik i, eller havde fået slæbt med sig.

Det tredje Rige brasede som bekendt endegyldigt sammen der 8. maj 1945 og dermed var man ved stunde null, som tyskerne selv kalder det.

Skaftede Rasmussen har sandsynligvis regnet med, at han og hustruen Therese qua hans danske statsborgerskab kunne flytte til sit fædreland Danmark, men den gik ikke i 1945.

Ved juletid 1945 modtager ægteparret et brev fra deres næstældste søn Ove, som forsat befinder sig i østzonen, hvor han meddeler forældrene sin storebroders tragiske skæbne. JSR henvender sig på det danske konsulat i Flensborg for at få bekræftet sit danske statsborgerskab og for at få tilladelse til indrejse med sin hustru i kongeriget. Det første skulle først grundigt undersøges af udenrigsministeriet i København, det tog sin tid.

I mellem tiden dør Kirstine Berg, JSR's storesøster den 27. august 1946 i Ordrup lidt nord for København, til bisættelsen af sin søster, som hele familien Rasmussen havde et meget nært forhold til, fik JSR aller nådigst bevilliget indrejsetilladelse til sig selv, ikke til hustruen Therese, så JSR måtte rejse alene.

Først den 7. november 1947 fik JSR fra det danske udenrigsministerium bekræftelse på han var dansk statsborger, men det betød ikke, han nu bare kunne rejse ind i Danmark. For at få tilladelse til det, skulle han redegøre over for myndighederne, hvordan han vil skaffe til dagen og vejen for sig selv og sin hustrus underhold, således at ægteparret Rasmussen ikke kom til at ligge den danske stat økonomisk til byrde. (det forekommer mig, at den procedure har ændret sig ganske væsentligt de forløbne 50 år)

I tre år levede Jørgen og Therese Rasmussen i Flensborg under meget beskedne forhold, trods dette understøttede de deres børn, svigerbørn og børnebørn i den sovjetiske besættelseszone med levnedsmiddelpakker, i en tid hvor Tyskland reelt kørte på kanten af hungersnød. Dette udsagn har jeg fra min gamle ven DKW Fabrikskøreren Siegfried Wunsche's hustru Ida, som i en stille stund fortalte mig om sine oplevelser som ganske ung pige under anden verdenskrig i Ruhrområdet. Hver nat kom de allierede og bombede så det hele hoppede i beskyttelsesrummene, når morgenen gryede gravede vi os ud af ruinerne, og gik i gang med at rydde op og stable mursten, rydde gaderne så trafikken atter kunne komme frem, det gentog sig nat efter nat, i dag (1996) forstår jeg det ikke, men det gjorde man lige til krigen sluttede. Da jeg spurgte hende om ernæringssituationen dengang fortalte hun, man kunne selvfølgelig ikke gå ind i enhver butik og bestille hvad man den dag ønskede, sådan var det ikke, men man kunne få mad, så vi sultede ikke, det gjorde vi først da det tredje rige kollapsede og befrielse skulle skaffe føden til os, der lærte vi sulten at kende og det helt frem til den nye Forbundsrepublik blev oprettet i 1949. Under det samme interview med Ida Wunsche kom jeg ind på hvordan hendes liv havde formet sig, hun fortalte mig at hendes drøm dengang i trediveerne var at blive modetegner, men som medlem af BDM (Bund Deutsche Mädels) den kvindelige pendant til Hitlerjugend, fik hun at vide, det var bedre hun blev teknisktegner, så det blev den vej jeg gik, fortalte hun med et smil. Dejlig dame.

Tilbage til familien Rasmussen i Flensborg, som jeg tidligere har berettet, er JSR's liv ikke det mest tilbagelænedede på denne jord, og selv i denne fortvivlede situation fornægtede hans instinkt sig ikke, trods den relative høje alder, han begynder at fremstille sko og sandaler af gamle bildæk, når man idag taler med børnebørnene, erindrer de stadig, når bedstefar havde sendt sådan et par sandaler med i hjælpepakkerne, der dengang gik østpå til det, der senere blev til Deutsche Demokratische Republik, kortsagt "DDR"

På et tidspunkt i 1946/47 kommer JSR på en eller anden måde i kontakt en Erik Jensen, en tidligere modstandsmand, som stadig havde gode kontakter til den myndighed som kontrollerede hvem der måtte komme ind og ud af Danmark. Erik Jensen, som også var frimurer, henvender sig i København til en god ven og forretningsforbindelse ingeniøren Aage R. Uth som nylig var blevet ansat hos Dansk Industri Syndikat (Disa) med henblik på at få startet en civil produktion til afløsning for den tidligere våbenproduktion.

Erik Jensen spørger Uth: Kunne du tænke dig muligheden af at skaffe JSR en ansættelse eller lignende, måske som konsulent i Disa, som kunne skabe grundlag for en tilværelse i Danmark, indtil familien kunne få reddet en smule af de på det tidspunkt sørgelige rester af hans industrielle livsværk.

Uth's svar: Jeg kan ikke gå ind for ansættelse af en 70 årig, som jo desuden må være psykisk påvirket af de rædsler han har mødt under krigen. Men måske kan jeg alligevel hjælpe JSR til en brugbar løsning af hans problem, jeg vil gerne invitere JSR til en samtale her på mit kontor om et muligt samarbejde, vedrørende en dansk produktion af totakts motorcykler hos Disa. Hvis JSR kan opfylde de betingelser som vi må stille, tror jeg, det vil være muligt for mig at opnå Disa ledelsens accept til en ordning, som kan blive af værdi for Disa og samtidig løse JSR's øjeblikkelige økonomiske og indrejsemæssige problemer. Jeg regner med, at du, EJ, med invitationen til samtalen, via dit netværk kan skaffe den nødvendige besøgs indrejsetilladelse til JSR.

Som sagt, så gjort og nu meget kort fortalt, et par uger senere kom JSR på besøg hos mig på Disa. Vi havde nogle timers interessant samtale og vi spiste frokost sammen.

I de følgende dage rapporterede jeg til direktionen. Det var mit indtryk, at man var en del positivt overrasket, det var jo en sag med en del mere substans end f.eks. børnetricykler og hængelåse. Projektet blev af direktionen vurderet som interessant og tilsyneladende velegnet. Og så ville man "se giraffen".

Ugen efter kom JSR igen herop og efter et par dage havde han den kontrakt i lommen som satte ham i stand til at købe huset på Lindevej 30 i Hareskovby og forsørge sin familie. Indrejsetilladelsen blev en ekspeditionssag.

Samtidig blev Arne Skafte Rasmussen ansat som konstruktør hos Disa og flytter med sin familie til København.

Således beretter Aage R. Uth skriftlig forløbet til Michael Thygesen den 29/1 2005.

Det lykkedes også for JSR, at få sin svigerdatter Klara Rasmussen og hendes 5 børn ud af Østtyskland og til Danmark hvor de boede i en årrække, inden hun i halvtresserne flyttede tilbage til Vesttyskland.

Som den sidste af familien Rasmussen, trækker Ove Skafte Rasmussen i 1948 teltpælene op i Zschopau og slår sig med sin familie ned i Wiesbaden i Forbundsrepublikken, herfra arbejder OSR for rede så meget som muligt fra hans faders industriimperium, bl.a. varetager han på sin faders vegne et projekt med bygning af en lille lastvogn a la Framo, OSR henvender sig til Deutsche Werke i Kiel med projektet, de var også meget interesseret, for som Disa, skulle de også finde et andet produkt at producere i stedet for den hidtidige våbenproduktion.

Forhandlingerne om en realisering af planerne strakte sig over en meget lang periode, da konstruktionsplanerne flere gange blev radikalt ændret, men den 27. oktober 1951 underskrev OSR en kontrakt på sin faders vegne, mellem JSR og Deutsche Werke Kiel, samt firmaet Brødrene Stiebling & Co om udvikling og bygning af en prototype.

Fra starten, havde man tiltænkt vognen en 2 cylindret totaktsmotor, senere var en trecylindret maskine som Richard Küchen havde konstrueret i Ingolstadt, inde i billedet,

dermed var lastvognen fra Kiel væsentlig stærkere motoriseret end dens direkte konkurrent DKW F89L Schnelllaster. Arbejdet blev flere gange forsinket, derfor foreslog OSR at man direkte importerede en Framo fra Hainichen, et forslag som fik ledelsen i Deutsche Werke til helt at gå i baglås, firmaet var politisk stærkt afhængig af den unge forbundsrepublik og der var man ikke begejstret for at hente noget i DDR, samtidig planlagde Rasmussen at erstatte Küchen motoren med et ILO aggregat og dermed mistede Deutsche Werke fuldstændig interessen for videreudviklingen.