Sønner af en god familie:

Den lille vilde.

Den 29. juli 1960 sprang champagnepropperne hos Auto Union i Düsseldorf i anledning af, at bil nr. 500.000 i efterkrigs-produktionen løb af båndet. En væsentlig del af disse udgjorde den nye DKW Junior, bygget siden august 1959. Alene i rekordåret 1960 satte man 61.938 eksemplarer på hjul, og i alt 1.262.376 stykker blev fremstillet. Kompliment!



Junioren avancerede hurtigt til den mest solgte personbil i Tyskland op til 1.000 ccm. Denne succes tilskrev man udelukkende, at den lille totakter teknisk set var på toppen af sin tid, i det mindste i starten af 60'erne. Set i bakspejlet var det jo lidt svært at forestille sig, idet den engelske Mini debuterede samtidigt. Og med dens layout – den tværstillede motor, forhjulstræk, det selvbærende karosseri med et hjul i hvert hjørne – faktisk havde taget forskud på fremtidens småbilstype, medens Junioren ganske vist med forhjulstræk, men også med den allerede dengang omdiskuterede totaktsmotor, stilistisk orienterede sig imod middelklassen. Den første prototype på DKW Junior optrådte første gang på IAA i Frankfurt i september 1959, dengang med en to-cylindret 660 ccm motor på 30 PS ved 4.200 o/m. samt med et karosseri, som på få detaljer nær modsvarede den senere serie-model. Den lille bil slog godt an. Auto Motor und Sport jublede i sit hæfte nr. 20/1957 "DKW sørgede for udstillingens clou med sin

fire-sædede prototype, som utvivlsomt er et af de flotteste køretøjer på udstillingen". Under alle omstændigheder skulle det tage knapt to år, før produktionen begyndte i august 1959. På dette tidspunkt havde Auto Union undergået omfattende organisationsændringer. Sådanne edsvorne tilhængere af totakts-religionen som Dr. Richard Bruhn og Dr. Carl Hahn, begge i ledende stillinger, var trådt tilbage i slutningen af 1956 henholdsvis juni 1957. Som nye ledere var Dr. Werner Henze og Dr. William Werner blevet ansat. Kun kort tid derefter overtog Daimler-Benz 88 % af aktierne. De interesserede, som i september 1959 faldt i svime over IAA Frankfurt og specielt beundrede Ingolstadts DKW Junior, var alle forduftet. For dem var det vigtigere, at deres drømmes mål nu rådede over en kvadratisk trecylindret motor (boring/slaglængde 68×68 mm.) som udviklede 34 PS ved 4.300 o/m. fodret af en faldstrøms-karburator fra Solex.

Naturligvis handlede det dengang om en totakter med alle dens typiske fordele og ulemper: Den enkelte opbygning "ventilløs med kun syv bevægelige dele" (krumtappen med fire hovedlejer, de tre stempler og tre plejlstænger) udviste stadig graverende mangler, såsom det under visse driftsbetingelser høje benzinforbrug, den stinkende røg-fane og den problematiske smøring. Motoren, som var lydsvag og smidig ved høje omdrejninger og ukultiveret og larmende ved lave, skilte vandene. En anden egenskab var termosifon-kølingen. I stedet for en vandpumpe cirkulerede kølevandet kun drevet af motorens opvarmning, som får det varme vand til at stige op og efter af-køling ned igen. Dette køle-system fra bilernes barndom stod overfor et forbilledligt hjulophæng med uafhængigt affjedrede forhjul i dobbelte triangelarme og langsliggende trosionsfjedre. Centralt placerede tromlebremser medvirkede til reduktion af den uaffjedrede masse, medens drivakslerne var ud-styrede med homokinetiske led. Bagakslen udgjorde en "teknisk delikatesse", der som selvstabiliserende aksel med stift på langs opsplittet rør kunne optage vridninger og overflødiggøre krængningsstabilisator. Værd at nævne er også,

at Junioren kun skulle smøres for hver 7.500 km. Fælgene var 3,5 x 12” og dækkene 5,20. Elanlægget 6v. At DKW-ingeniørerne havde forsynet bilen med helsvejset stålkarosseri skruet (ikke svejset) på en chassisramme med kasse-profiler, glæder nutidige ejere sig over ved restauration af disse biler. Hvem som dengang anså DKW’en for storartet, fed og lækker, måtte derefter kigge på prisen. Med 4.950 DM inkl. varme (altså netop under den magiske 5.000-grænse) var man på punktet. Dertil lå Junioren godt på motorbanerne, hvor den ofte indtog førstepladsen. Man så også den spritnye BMW 700 Limousine, som kostede 4.760 DM (luxusudgaven for 4.995 DM) og Lloyd Arabella, som i hast blev kastet på markedet af Borgward, efter at man havde set DKW Junior på IAA Frankfurt i 1957. Men denne smukke dame fra Bremen med sin 38 hestes motor rangerede allerede en klasse højere med en pris på 5.250 DM. Og så var der naturligvis Export VW’en med en pris af 4.600 DM, som med sine salgstal var så overmægtig, at det aldrig kunne overgås.



Lyst til en prøvetur? Enhver, som tager plads bag Juniorens æggeskalsfarvede rat, føler sig straks godt tilpas. Det indre præsenterer sig lyst, venligt og helt sikkert rummelig, der var et enkelt, stødelastisk instrumentbræt med et tidssvarende

bredt speedometer samt ratgear. Når man starter motoren, bliver man hilst af totakterens markante ”ring-ding-ding”, som dog kun fornemmes i tomgang eller ved meget lave omdrejninger. Med sin 34 PS motorisering vejede bilen fuldtanket kun 690 kg. Topfartenvar 120 km/t, og den accelererede til 80 km/t på 17 sek. Men den sparsommelige køber afstod fra høje omdrejninger, da forbruget derved steg uforholdsmæssigt. Et trin i speederen, før denne når bunden, skulle hjælpe til at tøjle førerens lyster i den retning. Men den lille totakter indbød konstant til sportslig kørsel: Tandstangsstyringen fungerede let og præcist, den fuldsynkroniserede firetrins gearkasse fra ZF efterlod et godt indtryk, og køreegenskaberne var et kapitel for sig: ”Vej- og kurveegenskaber fortjener den højeste ros… Junioren overtræffer alt, hvad der byder sig i denne klasse”. Det kunne man læse i FAZ Autotester i 1960. Konkret betyder dette, at Junioren under alle forhold optrådte godmodigt neutral og tillidsvækkende, og i sving, som blev angrebet lidt for aggressivt, skred den behersket over forhjulene. Det velkonstruerede understel høstede altså i forbindelse med forhjulstrækket stor anerkendelse. Også tromlebremserne klarede det godt. For endnu en gang at citere FAZ-tester: ”Naturligvis accelerere sådan en totakter ligesom den bremser. Hvem der fra en firetakter er vant til, at køre ned ad bjerget uden at bremse, når man blot vælger samme gear nedad, som man brugte opad, må skifte stil. Bremserne spiller her en væsentlig rolle. Juniorens bremser har bestået prøven med glans”. I øvrigt kunne man også for-syne Junioren med friløb, som kunne kobles fra eller til efter ønske. Mod en merpris af 275 DM kunne man få automatisk kobling af typen Saxomat. Systemet blev leveret af Fichtel & Sachs, og det var en kobling med en elektrisk-pneumatisk udrykningsmekanisme, som overflødiggjorde koblingspedalen. Til de gentagne kritikpunkter hørte den manglende affjedringskomfort, sæderne, som ikke havde nogen sidestøtte, det miserable varmesystem, som larmede og alligevel var ineffektivt såvel som den utilstrækkelige ventilation i kabinen. Og fagfolk klagede over det høje olieforbrug på to liter pr. 1000 km, så der var altså

plads til forbedringer over en bred front.



Med DKW Junior de Luxe, som debuterede i sommeren 1961, blev mange af kritikpunkterne elimineret. Det løftede frontparti med ny kølergrill, andre blinklys og de bedre placerede forlygter bemærkede man straks. Desuden tilbød man nu en klædelig to-farvet lakering og trækruder i dørene. Prisen blev 5.150 DM, altså 200 DM dyrere end forhenværende ”normale” Junior. For denne beskedne merpris fik kunden langt mere end et opfrisket udseende, eftersom de vigtigste modifikationer for Junior de Luxe skjulte sig indvendigt. Således havde Auto Unions konstruktører udvidet trecylinderens slagvolumen til 996 ccm ved at udvide boringen fra 68 til 70,5 mm samtidig med, at man havde sænket kompressionsforholdet fra 8,25 til 7,25:1. Resultatet var, at effekten forblev uændret 34 PS, medens drejningsmomentet var steget fra 6,5 til 7,25 ligeledes ved 2.500 o/m. Måske forekom Junior de Luxe derfor en smule mere elastisk, men disse tiltag ændrede næppe meget ved bilens temperament, da den nu udviste en nettovægt på 712 kg. Fuldlastet. Desuden kørte bilen nu på 13” hjul af dimensionen 4×13 med 5,50 dæk. Den altaf-gørende fornyelse viste sig i den nye friskolieautomatik, som her tilhørte standardudstyret, medens det kunne indbygges i den gamle Junior mod betaling.

Det bestod af en fødepumpe drevet af en ekstra kilerem, som transporterede olien til karburatoren fra en 3,8 liters oliebeholder. Der blev olien via en dyse blandet med benzinen og indsuget i forbrændingskammeret. Fordelen ved dette tiltag var, at doseringen nu fulgte omdrejninger og belastning af motoren, hvilket medførte et gennemsnitligt blandingsforhold på 1:100. Tidligere tankede Junior-kørerne olieblandet benzin i forholdet 1:40, altså en reduktion i olieforbruget på ca. 1 l/1000 km. Således udrustet syntes DKW forberedt for fremtiden.



Og måske alligevel ikke? I en sammenligning med BMW 700, NSU Prinz 4 og NSU-Fiat Jagst landede totakteren trediebedst bagved Prinz og BMW, selvom Prinz kostede 700 DM mindre. Bedømmelsen for Junior de Luxe lød: ” Gode køreegenskaber, god ydelse, god komfort, men forbrug, købspris og vedligeholdelsesomkostninger uforholdsmæssig høje”. Ikke desto mindre optrådte Junior og Junior de Luxe, såvel som de øvrige DKW-modeller, på førstepladserne i bane- og rallysport. Sat i drift af først og fremmest ”husfrisøren” A. W. Mantzel, var bilerne dominerende i touringklassen op til 850 ccm. Dertil kunne Mantzel Tuning levere tuningsudstyr i flere klasser også



egnet for hverdagskørsel. Den lille DKW blev ikke forundt et langt liv, for i 1963 introducerede Auto Union GmbH et nyt program: Fremstillingen af Junior var ophørt i 1962, da DKW F12, efterfølgeren til DKW Junior de Luxe, blev præsenteret i starten af 1963. Den mere enkelt udstyrede F11 gik i serieproduktion i september 1963 efter DKW Junior de Luxe's sidste krampetrækninger i august. I marts 1966 udrangerede chefetagen hos Auto Union DKW F102, som blev introduceret knapt tre år før, og dermed var Auto Unions totakts-æra uigenkaldeligt slut. Tilhængerne af denne motorkonstruktion har endnu i dag ikke helt forstået hvorfor.

Frit Oversat af Hans Lindegaard fra Oldtimer-Markt 4/99.