

Medlemsblad

Medlemsbladet Skylleporten samler informationer om træf og andre aktiviteter. Redaktionen er konstant på jagt efter gode historier med fokus på den danske DKW-historie.

Har du en god historie, gamle billeder eller et tip, er vi taknemmelige for et praj.

Redaktion: Inge Pedersen, Tlf 24830532 .
mail: ingeped30@gmail.com

Eksempel på en artikel fra Skylleporten:

DKW F89 Meisterklasse

Maj 1950. I Ingolstadt får journalisterne en fyrstelig modtagelse, få måneder forinden har de fået en indbydelse fra Auto Union GmbH, som på ny er blevet grundlagt efter Anden Verdenskrig.

At DKW er vendt tilbage, har journalisterne vidst allerede året før. Da har fabrikken i Ingolstadt, som de første efterkrigsprodukter med fire ringe på, fremstillet DKW-varevognen F89 L og DKW-motorcyklen RT 125 W. Det, de stadig mangler, er en personbil. Tiden tilskynder det, og derfor er flere tidligere kunder gået over til konkurrenterne. "Det lønner sig at vente", lyder reaktionen fra Ingolstadt for at holde fast i den trofaste to-takts-"menighed".

Men for ikke helt at miste de udenlandske kontakter, har Auto Union GmbH allerede i februar 1950 i samarbejde med karrosserifirmaet Baur i Stuttgart fremstillet en personbil på basis af et DKW F8-førkrigsschassis, som med DKWs navnebetegnelse får betegnelsen F10. Det er slet og ret en foreløbig betegnelse, så eksportørerne i hvert fald har noget.

For i udlandet er kundeloyaliteten ikke så udpræget som hos de tyske købere. Tilsvarende bliver der kun gjort lidt reklame for DKW F10 i Tyskland, for ikke at bortlede opmærksomheden fra den egentlige første efterkrigs-personbil fra Auto Union, som skal præsenteres for journalisterne den 17. maj 1950.

Selv August Horch, den gamle bil-pioner, lader sig ikke mærke med sine 81 år og rejser fra Munchberg til Ingolstadt for at opleve denne begivenhed.

Denne nye personbil er i mange henseender et gammelt bekendtskab. Teknikken – chassis, tretrins-gearkasse, forhjulstræk og to-cylindret totaktsmotor stammer fra DKW F8 fra før Anden Verdenskrig.

Røntgentegning af F89 3gears

Ganske vist er motoren blevet drejet 180 grader og placeret foran forakselen. Ved hjælp af en faldstrømskarburator, og en noget højere kompression yder den 700 ccm store motor 23 hestekræfter i stedet for F8erens 20 hestekræfter. Desuden har man forsynet chassiset med et hydraulisk bremsesystem.

Karrosseriet svarer i større udstrækning til det, der er på F9-prototypen fra 1939. Som svar på den ventede konkurrence fra den statsstøttede KdF-vogn (Folkevognen), skulle denne nyudvikling fra Auto Union AG i Chemnitz have været præsenteret som "Høj-klasse" med en nyudviklet tre-cylindret motor på IAA i Berlin i foråret 1940. Som bekendt forhindrede krigen dette forehavende.

Hvorom alting er, havde Auto Union allerede bestilt karrosseriværktøj hos firmaet Allgaier i Uhingen, for at man efter krigen kunne komme i gang igen.

Blandingen af F8 og F9 forklarer også typebetegnelsen på den nye DKW-personbil: F89. De velklingende tilnavne vil man

imidlertid, ifølge gammel DKW-tradition, ikke give afkald på. Som erindring om de succesrige førkrigsmodeller får F89 P ligeledes betegnelsen "Meisterklasse".

Også da den nye Meisterklasse bliver præsenteret i Ingolstadt, byder byen ved Donau ikke på tilstrækkelig plads, til at personbilproduktionen kan udvides. Langt borte i Düsseldorf ved Rhinen, finder Auto Union sit andet domicil i det tidligere Reinmetall- Borsig Werkes voldsomt ødelagte fabrikshaller.

Der var stadig genopbygnings arbejde i gang, da de første biler bliver udleveret i august 1950

Mellem den 13. marts 1950, dagen for kontraktunderskrivelsen mellem Auto Union GmbH og landsdelen Nordrhein-Westfalen, og de første dage i august 1950, hvor serieproduktionen på fabrikken begynder, sker noget, som næsten synes umuligt.

Efter oprydningsarbejdet af det totalt ødelagte ruingrundstykke, bliver en moderne produktionshal på 10.000 kvadratmeter "stampet" op af jorden inden for kort tid. Endnu før transportbåndet er bygget færdigt, bliver tilsammen håndbygget 17 limousiner og 8 cabrioletter. Den første serieproducerede F89er kører ud i det frankiske landskab og er stjerne ved indvielsen af den nye Shell-station på Auto Union-filialens grund i Nürnberg.

F89 Prototype, Læg især mærke til: Kølergitter, visker og hjulkapsler

Hvad prototypen i øvrigt angår, så bliver denne opgave udført for Auto Union af Karmann i Osnabrück. Den kendte karrosserifabrikant leverer også seriebyggede karrosserier til den firepersoners cabriolet. I begyndelsen kan man vælge limousinen, som koster 5.830 DM og den firepersoners cabriolet, som koster 7.585 DM. Endelig bliver disse, indtil 1952 også serieproduceret i vidunderligt afstemte to-farvelakeringer.

Allerede den 28. november 1950 forlader den nye Meisterklasse nr. 1.000, en limousine, fabrikken i Düsseldorf.

Interessant er også den kendsgerning, at samtlige to-cylindrede motorer til F89 bliver produceret i Ingolstadt.

F89 Universal med det synlige træ karrosseri (bindingsværk)

Endvidere produceres også DKW Universal (F89S), som har et karrosseri i en blanding af stål og træ med den bagerste del bygget i træ og med akselafstanden forlænget med 10 cm. Denne model sælges til 6.350 DM. Desuden produceres også limousinen med skydetag og den syndigt dyre topersoners personbil som cabriolet og coupé med karrosseri fra firmaet Hebmüller i Wuppertal. For disse to særmodeller må man betale 8.950 DM, hvilket næsten er Opel Kaptajn-niveau.

Den 2 personers Cabriolet fra Hebmüller i Wuppertal

Luksus-topersoneren er udstyret med et, dengang endnu sjældent blinklyssystem og en enkelt stoplygte over den bagerste nummerplade.

Særligt den topersoners coupé virker med sin bagerste panorama-rude overordentlig elegant.

F89 – F91 2 personers Coupé

Serieproduktionen af de nye modeller finder dog først steder fra henholdsvis august 1951 (de to typer luksus-personbiler) og september 1951 (Universal og limousinen med skydetag). I juni 1952 kommer som den sidste variant af F89 på markedet, det er DKW varevognen, som er blevet præsenteret to måneder tidligere. Dens karrosseri er sammenligneligt med det, der er på Universalen, men denne bil har en træ- og kunstlæderkonstruktion og ingen vinduer i bagenden.

Allerede den 30. april 1952 bliver den nye Meisterklasse nr. 25.000 produceret. I begyndelsen af juli samme år følger omstillingen fra 16" fælge til 15". I februar 1953 kommer

større og også særdeles synlige ændringer. En ny firetrinsgearkasse med en-plade tørkobling, erstatter den indtil da anvendte tretrinsgearkasse med fler-plade oliebadskobling, som har været næsten uændret siden tiden før krigen.

Det er dog ikke alle versioner af F89, der indeholder den nye firetrinsgearkasse. Grunden: kun en måned senere præsenterer Auto Union på IAA i Frankfurt den nye DKW 3=6 Sonderklasse (F91) med den længe ventede trecylindrede totaktsmotor. De to cylindrede F89-modeller bliver dermed automatisk en billig model i DKW-paletten.

Begge luksus-topersoners bliver fra nu af også tilbudt som trecylindrede F91ere, nu med et karrosseri fra Karmann. Hebmüller har allerede i sommeren 1952 måttet melde konkurs (På grund af en brand), og dermed er produktionen af de topersoners F89ere blevet indstillet.

Ved den firepersoners cabriolet iværksættes forandringen til F91 kun trinvis fra marts 1953, så der af denne model kun bliver bygget få firegearsudgaver og den i dag kendes som F89/F91-krydsninger.

I to cylindres- firegears-programmet forbliver limousinen og Universalen samt varevognen. Begge modeller har man optisk revideret.

F89 4 gears med det nye kølergitter og den større bagrude

Den model, der nu officielt bliver udbudt som DKW Meisterklasse, genkender man ved første blik på den nye inddelte kølergrill og de forstørrede kofangerhorn samt den kraftigere bagkofanger.

I kabinen sørger en bedre polstring og et større fjedrende toegeret rat for mere kørekomfort.

Limousinen får en større bagrude, som får bilen til at syne

brede.

Universalen bliver nu forsynet med en metalopbygning, uden på en træramme, som også var blevet udbygget. Forgangsmodellens kunstlædertag bliver dog til at begynde med bibeholdt. Fra juli 1953 bliver dog også kunstlædertaget erstattet med et bliktag.

I september 1953 bliver slutningen på DKW Meisterklasse indledt: limousinen og Universalen kan nu begge fås med trecylindret motor som F91ere.

Prisen på den firegears limousine bliver nu reduceret til 5.585 DM for at understrege dens betydning som begyndermodel.

Også Universalen bliver endnu bygget i enkelte eksemplarer som F89er med to-cylindret motor ved siden af F91eren, også selv den i prislister fra september 1953 stadig kun dukker op som varevogn.

I april 1954 kommer så den endegyldige slutning for DKW Meisterklasse, hvis succes har været af afgørende betydning for Auto Unions nyopstart i Vesttyskland efter krigen, også selv den med sin to-cylindrede motor fra starten har været undermotoriseret.

Fagfolkenes kritik er da heller ikke udeblevet. I en personlig skrivelse fra november 1952 til Werner Zentzytski, den daværende pressechef hos Auto Union, ytrer den kendte fagjournalist Werner Oswald sig:

Først og fremmest ville De vide, hvorfor jeg i tvivlstilfælde ville foretrække VW. For mig er der, ved sammenligning, flere nyttige bilmodeller indenfor det afgørende kriterium. Og de er hos VW utvivlsomt større. Den er af prioritet, trods bedre ydelse, billigere i anskaffelse og, hvad der er endnu vigtigere, billigere i drift, og når alt kommer til alt, opnår den en bedre videresalgspris.

Afgiftsbesparelsen ved DKW (90 DM om året) i forhold til de noget højere driftsomkostninger er absolut uden betydning. Det hele falder på det højere forbrug (ved ringere ydelse!) i tyngde, som med min kørestil ved VW var omkring 7, og ved Meisterklasse var omkring 9 liter/100km. De opstående omkostninger for reparationer og eftersyn er normalt ved VW betydelig ringere. Det bygger på større effektivitet, større pålidelighed og levetid, samt på de betragteligt billigere reservedelspriser og den naturligt større kundetjenesteorganisation.

Jeg griber enhver given lejlighed til at tale om bilkørsel (især med fremmede, som ikke kender mig). Procentandelen af meget tilfredse VW-kørere er usædvanligt stor, imens DKW-kørere ofte ytrer mere eller mindre kritik om deres bil. I hvert fald falder det mig ind, at tidligere ejere af gamle DKW-biler ikke er lige så tilfredse, som de åbenbart var før.

Jeg kender absolut også til VW's mangler, men kender på den anden side også til Meisterklassens særlige fortrin. Den var i hvert fald uden tvivl overlegen, når det gjaldt køreegenskaber, men for min købebeslutning var de øverst anførte punkter vigtigere.

Så vidt de uofficielle ord fra Werner Oswald.

Først i 1953, med markedsføringen af den trecylindrede DKW, kan Auto Union gå i offensiven, sådan som det egentlig var tænkt i 1939, som et svar på Folkevognen. Men da har Folkevognsboblen for længst afgjort løbet.

F89 Cabriolet ved Nymphenburg slot i nærheden af München (1951)

Produktionstidsrum og styk tal

F89 3 gears

Linousine

Aug. 1950 – April 1953

35.960

Cabriolet 4 personers

Aug. 1950 – Feb. 1953

4.943

Cabriolet 2 personers

Aug. 1951 – Sept.1952

85

Coupé 2 personers

Aug. 1951 – Sept.1952

65

Universal

Sept.1951 – Mar. 1953

4.285

Varevogn

Juni 1952 – Jan. 1953

13

F 89 4 gears

Limousine

Feb. 1953 – April 1954

11.755

Cabriolet 4 personers

Feb. 1953 – Maj 1953

102

Universal

Feb. 1953 – April 1954

1938

Varevogn

Mar. 1953 – Nov. 1953

169

DKW F89 i alt

59.315

Italien rejse med 2 og 4 personers Meisterklasse-Cabriolet

Fra AUVK Club-Nachrichten nr. 97 □ Thomas Erdmann & Jörg
Lindner □ Oversat af Lis Boel