



Bruno Coga, Codelli klub Ljubljana

»Audi!«, je najbolj običajna reakcija mimoidočih, ko zagledajo štiri sklenjene kroge na nosu in zadku mojega rumenega starodobca. Včasih si vzamem čas in skušam tistim, ki so me sploh voljni poslušati, razložiti, kako je s temi štirimi krogi. Včasih pa se mi tudi ne ljubi in rečem le »kakopak, seveda to je audi!«.



Sicer pa to, da ljudje povezujejo štiri sklenjene kroge samo z znamko Audi niti ni čudno, saj se ta logotip zadnjih petinpetdeset ali nekaj več let pojavlja izključno v konotaciji z audiji. No, in z olimpijskimi igrami tudi. Sicer petimi olimpijskimi krogi je namreč povezana tale posrečena anekdota:

V svojem profesionalnem življenju sem se kar precej časa ukvarjal z javnimi naročili. In tako je naneslo, da mi je pod roke prišla razpisna dokumentacija proračunskega uporabnika, ki je želel nabaviti nove službene avtomobile. V tehnično specifikacijo je vpisal vse minimalne zahteve - od prostornine in moči motorja, vrste menjalnika, velikosti koles in ostalih gabaritov, na koncu pa je še pripisal, da morajo avtomobili imeti »olimpijske kroge«. Seveda je bilo vsem takoj jasno, da si želijo audije. Kar pa je pri javnih naročilih teoretično smrtni greh. Ta naj bi bila namreč absolutno transparentna in konkurenčna ter posledično seveda brez kakršnegakoli omenjanja blagovnih znamk.

Resnici na ljubo pa je Audijeva le četrtnina logotipa, oziroma en sam krog. To in še kakšno drugo zanimivost vam bom skušal razkriti v pričujočem prispevku ...

Inž. Jörgen Skafte Ramussen je bil rojen v zadnji četrtini 19. stoletja na Danskem. Vsa

šolanja in študije pa je opravil v Nemčiji, kjer se je končno ustalil in sčasoma postal eden pomembnejših nemških industrialcev. Na začetku preteklega stoletja je v vzhodnem delu države (Zschopau) ustanovil tovarno za izdelavo komponent parnih strojev. Po izbruhu 1. svetovne vojne, ko je začelo primanjkovati vsega, še posebej pa energentov – seveda tudi bencina (kako aktualno, a ne?!), je začel razmišljati o avtomobilih, gnanih na parni pogon. Tako so leta 1917 v tovarni res izdelali nekaj prototipov parnih avtomobilov s tovarniško oznako D.K.W. (Dampf-Kraft-Wagen = vozilo na parni pogon). Po koncu vojne, ko se je oskrba z gorivi spet normalizirala, je ideja za proizvodnjo parno gnanih avtomobilov nekako zamrla, ni pa zamrlo Ramussenovo zanimanje za motorje in motorna vozila nasploh. Še posebej ne po srečanju z inž. Hugom Ruppejem, konstruktorjem avtomobilov v Apoldi (v muzeju v Bistri imamo piccola, ki je izdelek Ruppejeve tovarne), ki ga je navdušil za izdelavo bencinskih dvotaktnih motorjev. Sprva le stabilnih motorjev s prostornino 18 ccm, s približno $\frac{1}{4}$ konja moči, ki so služili predvsem kot delujoči modeli/igrače za sinove petičnejših staršev. Tako se je tista s paro povezana kratica D.K.W. prelevila v akronim za »Des Knaben Wunsch = fantovska želja, ali bolje, fantovske sanje«. Ampak prav dolgo ni ostalo le pri igračah. Leta 1919 so razvili nekoliko večji motor s prostornino 118 ccm in močjo enega konja, ki so ga kot agregat s pogonom na klinasti jermen med ostalim vgradili na bicikel. Akronim D.K.W. je odtlej veljal za »Das Kleine Wunder = mali čudež«.



DKW LOMOS, 1922

Sledila je paleta motociklov z vse večjo prostornino in močjo, recimo »Golem« in »Lomos«, ki sta bila konceptualno že prava skuterja ter »Reichsfahrtmodell«, klasični motocikel, ki je na krožni vožnji po Nemčiji zmagal v kategoriji motociklov z močjo do 8 konjev. Do poletja leta 1921 so izdelali že 10 tisoč bencinskih agregatov, leto pozneje pa so dosegli številko 20 tisoč agregatov in 2 tisoč kompletnih motociklov. Številke so odtlej le še strmo naraščale, tako da je DKW v 30-ih letih prejšnjega stoletja (zdaj že brez pik za črkami akronima) postal vodilni proizvajalec motociklov na svetu. Po koncu 2. svetovne vojne se je masovna proizvodnja motociklov znamke DKW nadaljevala še tja do sredine 50-ih let prejšnjega stoletja, od takrat dalje pa se je vse skupaj skrčilo le še na mopede blagovnih znamk Victoria in Sachs.



DKW REICHSFAHRT, 1922

Kaj pa avtomobili?

Že leta 1919 je Ramussen eksperimentiral z dvosedežnim avtomobilom s samonosno karoserijo iz lesene vezane plošče, ki je imel enovaljni (seveda dvotaktni) agregat, nameščen na levem boku in je preko verižnega prenosa poganjal zadnje levo kolo. Avto so pogumno poimenovali »Der kleine Bergsteiger = mali hribolazec«. Kakšnega posebnega komercialnega uspeha pa ta avtič ni dosegel. Za razliko od električnega avtomobila firme Slaby & Beringer, ki ga je Ramussen istega leta razstavil na svojem štantu na Leipziškem sejmu in zanj zbral kar tisoč prednaročil. Posel se je zdel tako obetaven, da je Ramussen kapitalsko vstopil v tovarno električnih avtomobilov, a kaj, ko

se je vse to dogajalo v hiperinflatornih časih in se je na začetku obetavna zadeva konec koncev sfizila. Firma Slaby & Beringer je leta 1924 bankrotirala, Ramussenu pa so ostali vsaj proizvodni prostori.



DKW BERGSTEIGER, 1919

Po vseh teh neuspešnih poskusih je leta 1927 končno napočil trenutek za predstavitev prvega, tudi na oko pravega avta. To je bil spet dvosed s samonosno karoserijo iz lesene vezane plošče, tokrat prevlečene z umetnim usnjem. Avto se je imenoval DKW P 15, zadnja kolesa pa je preko 3-stopenjskega menjalnika in kardana gnal 2-valjni 600-kubični vodno hlajeni dvotaktnik. Na osnovi tega avta so v naslednjem desetletju nastajali različni, na zadnji par koles gnani modeli s podobnim 600-kubičnim agregatom (PS 600 Sport 1930/31), pa tudi večji avtomobili, ki so bili opremljeni celo s štirimi valji, razporejenimi v 90° »V«. Od modela 4=8 z 980-kubičnim motorjem in 25 konji (1929/30), modela V 800 s 780-kubičnim motorjem in 20 konji, oziroma modela V 1000 z enakim motorjem kot 4=8 (1930/32), do modela »Schwebeklasse«, spet z enakim motorjem, le da tokrat s 30 konji (1934/37) in končno do modela »Sonderklasse« s 1.054-kubičnim motorjem in 32 konji.



DKW P15, 1927

Novejši avtomobili so imeli že 4-stopenjske menjalnike s t.im. »prostim tekom«. To je z značilno lastnostjo vseh nadaljnjih modelov DKW-jev, ki je tehnično delovala po principu »račne«. Podobno kot pri biciklih: »Muss-« in »Freilauf«. Ta pripomoček (ki ga je bilo mogoče po potrebi tudi izklopiti) je tako voznikom DKW-jev tudi med hitro vožnjo omogočal prestavljanje v nižje prestave brez izključevanja sklopke. Hkrati pa je pripomogel k nekoliko manjšemu onesnaževanju svečk in končno še k nižji porabi goriva.

Vendar pa vsi ti modeli, ki so nastajali v Spandau/Berlinu, niso bili »pravi« DKW-ji, saj jih niso gnala prednja kolesa! Pravi DKW-ji so nastajali v Zwickau. In sicer šele od leta 1931 dalje.



DKW 4=8, 1929-32

Prvi DKW s prednjim pogonom je bil model F1. Dvosedeznik s karoserijo iz lesene vezane plošče, prekrite z umetnim usnjem in s centralno šasijo iz železnih profilov. Avto je gnal 494- ali pa 584-kubični vodnohlajeni, povprek postavljeni 2-valjni dvotaktnik s 15 konji in tremi prestavami.



DKW F1, 1931

Leto pozneje je sledil model F2 s podobnim motorjem, kot ga je imel predhodnik, le da z nekaj večjo močjo (18 konjev). Imel pa je nekoliko večjo karoserijo in drugačno šasijo, tokrat v obliki črke »U«. Preden pa nadaljujem z opisom tega avtomobila, ki je pomenil tudi pomemben premik na področju avtomobilizma na Slovenskem, moram za trenutek skočiti k našim uvodnim štirim »olimpijskim« krogom.

Auto Union

Torej, istega leta 1932, ko je bil rojen DKW F2, se je zgodila še ena pomembna stvar: tovarne Audi, DKW, Horch in Wanderer so se združile v koncern »Auto Union«.

Najstarejša avtomobilska tovarna med njimi je bila tovarna August Horch & Cie, ki sta jo leta 1899 v Kölnu ustanovila August Horch, kot konstruktor in njegov partner Salli Herz, kot pretežno komercialist. Prvi avto znamke Horch sta trgu ponudila že leta 1900. Stvari so se lepo razvijale, avtomobili so bili vedno bolj dodelani, tako da je August Horch z njimi vse bolj pogosto tekmoval na takratnih vztrajnostnih preizkušnjah. Prav take preizkušnje so bile v tistem času glavni poligon za ugotavljanje tehničnih pomanjkljivosti avtomobilov in posledično odlična priložnost za testiranje tehničnih izboljšav, oziroma inovacij. Kar je bila pravzaprav tudi Horchova primarna naloga. Zataknilo pa se je seveda pri denarju. Partnerju so se namreč izboljšave zdele nepotrebne in potratne, tako da je August leta 1909 izstopil iz španovije in v neposredni bližini obstoječe tovarne (ki se je medtem preselila v Zwickau na Saškem) ustanovil firmo August Horch Automobil Werke GmbH. Sočasno z nastankom nove tovarne pa se je zapletlo s pravico uporabe blagovne znamke Horch. Saj iz konkurenčnih tovarn vendar ne morejo prihajati avtomobili z istim imenom?!

To zagato je August Horch rešil na nenavadno duhovit način. Nemški glagol »hören« (poslušati) se namreč v velelniku preoblikuje v »horch!« (poslušaj!) – torej v Augustov priimek. Istopomenka v latinščini pa se glasi »audi!« (poslušaj!). August Horch je tako od leta 1909 naprej razvijal vedno

zmogljivejše in zanesljivejše audije, ki so se redno in praviloma zmagovito udeleževali vseh pomembnejših rallyjev v letih pred 1. svetovno vojno – vključno z nam bližnjim Alpenfahrtom.

Po koncu 1. svetovne vojne so audiji postajali vse večji, z vse večjimi, tudi 8-valjnimi motorji (pri nabavi teh motorjev - tudi ameriškega porekla - je sodeloval stari znanec Ramussen). Gospodarska kriza na začetku 30-ih let prejšnjega stoletja pa je ves ta prestiž temeljito prizemljila. Audijeve bilance so leta 1930 kazale 5 milijonov mark izgube in bankirji so si pulili lase. Podobno je bilo s firmo Horch, ki jo je Saška državna banka zaradi nastalih dolgov nameravala likvidirati. Kaj pa Wanderer? Glede na letnico nastanka je bila tovarna sicer med vsemi štirimi partnerji najstarejša (1885), vendar pasosprva izdelovali le pisalne stroje (Continental) in bicikle. Leta 1902 so začeli s proizvodnjo motociklov, leta 1911 pa so zagnali še proizvodnjo avtomobilov. Najbolj znan model - ki ga hranijo tudi v muzeju v Bistri - je bil popularni »Puppchen« (»dekletce«), z 1,1-litrskim motorjem in z močjo 12-ih konjev. Wanderer se je tudi po koncu 1. svetovne vojne držal proizvodnje malolitražnih avtomobilov, kar ga je najbrž rešilo sicer skoraj nepremostljivih težav ob izbruhu gospodarske krize. Podobno je bilo tudi z DKW-jem.

Skratka, dva bolnika in dve čvrsti korenini so si leta 1932 s štirimi prepletenimi prstani in z žegnom saških bankirjev zaobljubili večno zvestobo. Pri tem so se dotedanji programski koncepti posamičnih tovarn nekoliko obrnili: Horch se je lotil prestižnih avtomobilov, Audi in Wanderer sta se lotila avtomobilov višjega ranga (v nekaterih primerih je prišlo tudi do poenotenja modelov, kjer so se avtomobili ločili le po načinu pogona: Audi spredaj, Wanderer zadaj), DKW pa je ostal pri bolj ljudskih vozilih - vključno z motocikli (proizvodnjo teh je Wanderer takrat opustil). Vsi pa so odtlej nosili emblem štirih povezanih krogov ...

Triglav

Kot piše Miroslav Milutinović, sicer član Zveze srbskih zgodovinarjev avtomobilizma,

se je zgodba s triglavom - prvim serijskim avtom slovenskega porekla - začela v zgodnjih 30-ih letih prejšnjega stoletja, ko so na tedanjem ministrstvu za trgovino in industrijo pod patronatom inšpektorja za obrambo objavili vest, da bodo v kratkem objavili natečaj za izgradnjo avtomobilske tovarne za potrebe vojske. Nekaj let pozneje, leta 1934, je v presojo natečajne komisije res prišlo 15 ponudb s strani avstrijskih Austro-Fiata, Steyrja in Gräf & Stifta, švicarskega Saurerja, čeških Walterja, Škode in Prage, nemških Opla in Mercedesa, ameriških Chevroleta, Forda in Dodga, francoskega Renaulta ter italijanskega Fiata. Od »naših« se je s triglavom prijavila Automontaža (nekaj let pozneje Avtomontaža) iz Šiške v Ljubljani. Po zamisli vsestranskega inž. Stanka Bloudka so takrat sestavili manjšo serijo triglavov, avtomobilov s šasijo in z motorjem nemškega DKW-ja F2 in s karoserijo, pri kateri sta sodelovala še kolar Fajfar s Trnovega in šišenski tapetnik in ličar Belantič. Kot pri nemškem originalu je bila tudi pri triglavu karoserija iz lesene vezane plošče oblečena v umetno usnje. Triglavi so imeli tri tipe karoserij – limuzina, poltovornjak in zaprt dostavnik. Za promocijo avta je Bloudek poskrbel za tri testne vožnje: v Dresden (s porabo slabih 6,5 litra mešanice na 100 km so skušali dokazati izjemno varčnost teh avtov), na Šmarno goro (z vzponom so želeli potrditi robustnost) in v Beograd. Tja so peljali kar štiri avtomobile. Potovali pa so čez Karlovac, Banja Luko, Zvornik in Obrenovac. Na cilju so se vzpeli še na Avalo, kjer je Radovan Savatić, takratni šampion našega avtošporta, s triglavom podrl motociklista, ki se je pri tem dodobra potolkel. Ob tem je bilo rečeno, da so prodali 16 triglavov, in da imajo še celo vrsto naročil.

Vendar pa vse to očitno ni prepričalo članov natečajne komisije, ki so se nazadnje odločili za češko Prago. Proizvodnja licenčnih tovornjakov je stekla leta 1939 v tovarni IMAD (Industrija motorjev a.d.) v Rakovici pri Beogradu. Po koncu 2. svetovne vojne pa so jo preselili v Maribor. Saj se še spomnite Tamovih »Pionirjev«?

Čeprav me že od malega zanimajo avtomobili, še posebej pa DKW-ji (saj smo ga imeli tudi

doma), se ne spomnim, da bi kdajkoli naletel na kakšnega triglava. Če ne kaj drugega, jih je najbrž pokončala 2. svetovna vojna?

Sem pa nedolgo nazaj v knjigi, ki opisuje razvoj avtomobilizma v Gorskem Kotarju naletel na edino meni znano fotografijo triglava, ki ni bila posneta na ljubljanskem velesejmu v izključno promocijske namene. Gre za avto gospoda Lončarića iz Skrada v Gorskem Kotarju z registrsko oznako Savske banovine.



TRIGLAV V GORSKEM KOTARJU, 1934

Zdaj si pa še preberimo, kaj so aprila leta 1934 ob rojstvu triglava zapisali v Slovenskem narodu:

»Po Ljubljani so se že nekaj časa razširjale vesti o skrivnostnem Bolgaru in tudi v strokovni literaturi evropsko znanem reklamnem strokovnjaku ter podjetniku, ki se je zatekel k nam in tu z našimi gospodarstveniki ustanovil avtomobilsko tovarno. Ljudje sprva niso hoteli verjeti, a ko so čuli, da je na čelu tvrdke »Avtomontaža« delavnica d.d. naš popularni strokovnjak ing. Bloudek, so se takoj z največjim zaupanjem zanesli, da bo s pomočjo ing. Bloudka gotovo ustvarjeno solidno delo, saj bi se izkušeni inž. Bloudek nikdar ne lotil nerealnega ali fantastičnega podjetja.

Pravkar so se novinarji vrnili s poskusne vožnje z novim avtomobilom očarani, da je domače delo spet tako sijajno uspelo, v resnici smo izdelali s pomočjo naših domačih preprostih obrtnikov tak avtomobil, da je Jugoslavija faktično dobila najcenejši voz sveta.

Pred kratkim ustanovljena »Avtomontaža« si je nadela nalogo izdelovati avtomobile z domačimi močmi iz domačih surovin in takoj se je pojavilo najvažnejše vprašanje, kateri tip bi bil za naše razmere najbolj primeren. Izbrati je bilo treba tip, ki bi imel nizko ceno, visoko gospodarsko vrednost, združene najmodernejše tehnične pridobitve ter glede na slabe ceste trdno in elastično konstrukcijo. Vsem tem zahtevam ustreza v največji meri voz tipa DKW, ki jih Nemčija vsak dan izdela 200 komadov in so na licu mesta po 2500.– mark, s prevozom in carino ter drugimi stroški pa velja tak avtomobil pri nas dosti preko 60.000 Din.

Na podlagi presojanja so strokovnjaki ugotovili, da so glede na Nemčijo v naši državi cene materiala in mezde skoraj polovične in bi zato doma izdelan avtomobil veljal le polovico cene iz Nemčije uvoženega voza. Pri tem pa nastanejo težkoče. Pri vsakem avtomobilu je 50% strojnega in 50% ročnega dela. Ker se pa strojno delo rentira samo pri visoki produkciji, pri nas ne pride v poštev in zato so ustanovitelji tovarne sklenili, da prevzemo vse izdelke strojnega dela iz tvornice DKW, a kar je ročnega dela, naj se izdela pri nas v Ljubljani.

Tako smo iz originalnih delov in z izdelki naših obrtnikov napravili avtomobil, ki velja samo 35.500.– Din, z luksuznim in obratnim davkom pa 39.800.– Din, torej za 35% manj, kakor uvoženi voz. Firma dobavlja tudi same šasije po 32.000 Din, kjer je všteti tudi luksuzni davek, da lahko vsak napravi karoserijo po lastnem okusu.

Tip DKW je izbran tudi zaradi izredno nizkih obratnih stroškov. Najnovejši patent »Umkehrspülung« omogoča dvakratno izrabo bencinskih plinov, s tem pa se zniža poraba bencina skoro na polovico, da avto porabi za 100 km vožnje le 6 do 6.50 l bencina.

Pri vožnji Ljubljana–Dresden je porabil avto s tremi osebami in prtljago ob neugodnem

vremenu pri novem, dokaj visokem snegu za 1100 km 70 l benzina, torej spet samo 6.35 l za 100 km. Po ravnih cestah na Češkem je pri tej vožnji vozila komisija z brzino 105 km na uro. Defekti so redki, ker so posamezni deli grajeni kompaktno in močno glede na najslabše ceste. Ker togih osi ta voz nima, je prelom osi nemogoč, zato se pa znižajo tudi vzdrževalni in obratni stroški. Ker je pogon na sprednjih kolesih, odpade podolžna toga os in se prostornina karoserije zato poveča. To novost uvajajo vse velike avtomobilske tvornice.

Razen drugih prednosti je karoserija preoblečena s specialnim usnjem, ki duši ropot, a vsi kovinski deli z okovjem vrat vred so pokromani, pri nemškem vozu pa le lakirani. Avtomobil ima štiri udobne sedeže in novinarji so se preverili, da je vožnja z njim pravo razkošje.

Karoserija ne počiva na oseh, ker jih sploh nima, temveč je vse vezano samo s prožnimi in močnimi vzmetmi, ki sunke do skrajnosti izravnavajo, da karoserija takorekoč kar plava, če je cesta še tako slaba. Vse je močno in solidno, saj je konstrukcija namenjena za Sirijo, kjer sploh nimajo cest v našem smislu. Posebno pa moramo še poudariti, da domače delo celo nadkriljuje tuje. Naši delavci in obrtniki delajo z ljubeznijo in ambicijo, saj se slovenski mojstri in delavci po solidnosti, znanju in vestnosti lahko kosajo z vsemi drugimi, in strokovnjaki, ki so videli naš izdelek, se čudijo, da že prej ni prišlo do realizacije teh idej.

Mojster Fajfar v Trnovem izdeluje iz samega izbranega domačega lesa na roko karoserije, mojster Bruno Belantič v Šiški pa tapetniško in ličarsko delo, a oba sta se izkazala za prava umetnika, ki s presenetljivim uspehom lahko ponosno konkurirata z inozemstvom.

Enako so se odlikovale tudi druge delavnice, saj so vse podrobnosti razen stroja izdelane z večino na roko pri nas doma. Učinek domačega ročnega dela je boljša izvedba in zaposlitev domačih moči, da denar ostane doma pri 35% znižanih nabavnih cen. Sedaj je domačega dela polovica, preverjeni smo pa, da ga bo v nekaj letih pri vsakem avtomobilu že 90%. Nemški strokovnjaki so izjavili, da bi se naše avtomobile izplačalo izvažati v Nemčijo in jih prodajati po konkurenčnih

cenah, če bi ne imela tako visokih uvoznih carin.

Plod naših spretnih in marljivih obrtniških rok, prvi jugoslovenski avtomobil bo krščen na ime prvaka naših planin »Triglav«.

Uspeh je velik, a dosegli smo ga prav samoniklo, ko smo ameriški princip delitve strojnega dela pri nas uporabili tako, da smo ročno delo razdelili na več slovenskih malih obrtnikov.

Po prvi vožnji s ponosom čestitamo tvrdki z ing. Bloudkom na čelu in pa našemu vzornemu obrtništvu! ».

Predstavljam si, da so triglave sestavljali na podoben način, kot je to prikazano v danskem 16-minutnem dokumentarcu na spodnji povezavi (kjer gre sicer za nekaj novejši DKW-jev model F5):

http://euscreen.eu/item.html?id=EUS_FC56C7F937234D20B01907CF3A3EC26D

DKW Reichsklasse in Meisterklasse



DKW F7 V MARIBORU



DKW F7, TT RALLY VETERAN, NA PTUJU, 1968

V DKW-jevih proizvodnih obratih v Zwickau so v letih od 1934 do 1940 nadaljevali z razvojem in proizvodnjo avtomobilov serij F

4, F 5, F 7 in F 8 (pri tem je »F« pomenil front = spredaj), ki so imeli komercialni imeni Reichsklasse - za tiste s 600-kubičnimi motorji in Meisterklasse - za tiste s 700-kubičnimi motorji. Seveda so bili ti motorji v vseh primerih že dodobra poznani in preizkušeni vodno hlajeni (brez vodne črpalke in ventilatorja!) dvovaljni dvotaktniki z 18 ali 20 konji. Tudi dinamo in zaganjač sta bila nekaj posebnega. Združena sta bila v enotno napravo, t.i.m. »Dynastartanlage«. Karoserije so se od modela do modela minimalno razlikovale, na primer pri režah na maski hladilnika, ki so bile sprva vrezane prečno, pozneje pa navpično. V vseh primerih pa so bile karoserije izdelane iz lesenih vezanih plošč in prekrte z umetnim usnjem (razen pri kabrioletih serij F 7 in F 8, ki so imeli pločevinaste karoserije). Menjalniki so imeli tri stopnje z možnostjo vključevanja t.i.m. prostega teka, ročica menjalnika pa je kot nekakšna rogovila štrlela s sredine armaturne plošče. Podobno kot pozneje pri spačkih in katrcih. Reichsklasse in Meisterklasse so bili zaradi enostavnega vzdrževanja, robustnosti in varnejše vožnje zaradi sprednjega pogona sila priljubljeni praktično po vsem svetu. Tudi pri nas. Zato si preberimo članek, ki je spomladi leta 1939 izšel v reviji Ljubljanske in Mariborske sekcije Avtomobilskega kluba kraljevine Jugoslavije kot ponatis intervjuja iz zagrebške revije Motor – Sport:



DKW F8, ALPSKA VOŽNJA, 1954

Razgovor z zastopnikom DKW avtomobilov

Udeležba mariborskega vozača g. Stojnška na mednarodni dirki Rallye Monte Carlo z DKW avtomobilom nam je dala povod, da ponatiskujemo zanimiv članek iz zagrebške

revije »Motor-Sport«, ki je izšel v števil. 12 z dne 25. decembra 1938 in vsebuje poučen razgovor z zastopnikom DKW avtomobilov. Tako približno sta govorila:

Mnogi nas naprošajo za pojasnila o DKW avtomobilih in zato vas prosimo, da nam kot njihov zastopnik daste nekaj podrobnih pojasnil o njih. Recimo na primer:

Kako more relativno mali DKW motor s cilindrom 350 cm odnosno z dvema cilindroma skupnih 700 cm imeti večji učinek kakor štiritahtni motor s štirimi cilindri enake skupne vsebine?

Razlika je v tem, da se pri štiritahtnem motorju vsesava, komprimira in užiga bencinska zmes ter iztiravajo zgoreli plini skozi komplicirani in precizni mehanizem s pomočjo ventilov, pri dvotaktnih motorjih pa se vse to vrši enostavno po vodih, ki so vlti v samem cilindrskem bloku, katerih odprtine odkriva in pokriva bat v cilindru, ki je z ojnico vezan z motorno gredjo. Če vzamete torej štiritahtni motor z enim cilindrom, boste videli, da mu je treba, ker se vse delo opravlja v samem cilindru nad batom, pol okreta motorne gredi, kar pomeni kretanje bata od zgornje do spodnje mrtve točke za sesalni takt, prav toliko za kompresijo, enako za eksplozijo in slednjič spet toliko za iztiravanje zgorelih plinov. Potrebna sta torej dva okreta motorne gredi po 360 stopinj za eno eksplozijo – ali kakor je to pri današnjih modernih motorjih 3800 okretov motorne gredi v minuti za 1900 delovnih taktov, kar pomeni, da se polovica okretov porabi za prazne takte. Dvotaktni motor pa ima zaradi svoje posebne konstrukcije pri 3500 okretih v minuti tudi toliko delovnih taktov, torej dvojni učinek.



DKW F8 V DRAVOGRADU, 1956

Toda, kako je vendar to?

To pride odtod, ker vrši dvotaktni motor sesanje in komprimiranje plinske zmesi v spodnjem okrovu motorja, kjer sta ojnica in motorna gred, torej pod batom, medtem, ko se vžiga zmes in iztirava zgorela plinska zmes istočasno v gornjem delu valja, to je iznad bata. Zato opravlja dvotaktni motor to delo v enem okretu motorne gredi za 360 stopinj, za kar potrebuje štiritahtni motor dva okreta te gredi po 360 stopinj, iz česar izvira, da mora biti učinek dvotaktnega motorja iste cilindrske vsebine skoraj dvakrat večji od učinka štiritahtnega. Glede na gornje more biti dvotaktni motor s 700 cm cilindrske vsebine po konjskih silah približno enak štiritahtnemu s 1400 cm. Kako vam ugaja vse to?

To je vsekakor odlično. Kako pa je to, da se DKW odlikuje s tako hitrostjo in izredno silo pri vožnji navkreber, pri tem pa troši, kakor je splošno znano, razmerno malo bencina. Govori se celo o potrošnji, manjši od sedem litrov na 100 km.

Na to vprašanje je odgovor zelo enostaven. Dvotakten motor omogočuje s svojimi prostranimi plinskimi vodi in velikimi odprtinami dovod in izpuh bencinske zmesi v valj in iz njega z veliko brzino, s čemer se doseže naravnost fantastično velik pospešek motorjevih okretov, razen tega pa nastajajo s primerno obliko valja in podaljšanjem eksplozije zelo povoljni termični momenti ali z drugimi besedami, potrošeno gorivo je vse bolj izkoriščeno kakor pri štiritahtnih motorjih.

Kakšna je razlika v ustroju med normalnim ventilskim štiritahtnim motorjem in dvotaktnim DKW?

Vaše vprašanje je zelo resno, toda svojemu odgovoru se moram smejati že vnaprej. Toda skušal bom, da vam to razliko predložim kar se da nazorno.

Če odvzamete normalnemu štiri-cilindrschemu motorju vseh osem ventilov z vsem priborom, odstranite črpalko za olje z vsemi njenimi bakrenimi cevmi, odnesete nato črpalko za vodo in ventilator z jermenom, pa še pogon dinam, pa še sam dinam ter

nadalje zamašnjak z zobnikom in slednjič še zaganjač ter dve svečici od štirih, pa potem še dva cilindra in pripadajočo polovico motorne gredi in še naprej ...



DKW F8, TT RALLY VETERAN, NA PTUJU, 1968

Počakajte vendar, kaj bo pa potem ostalo na tem ubogem motorju?

Ne bojte se, ostalo bo prav toliko, kolikor je treba. Pustite temu motorju polovico vžigalne naprave in razplinjač, toda sesalni vod morate vsekakor prej odvzeti. Priklopите razplinjač neposredno k bloku ter razdelite motorjev okrov na dva posebna dela, to je potem DKW motor. Seveda ne smete pozabiti montirati na motorno gred še »Dynastart«, ki je obenem dinamo, zaganjač in zamašnjak DKW motorja.

Toda, saj ste od premičnih delov v tem motorju pustili samo še bat in motorno gred in nič več, kako pa se maže ta motor? Zdaj postaja stvar res že zanimiva.

Odgovor je zelo enostaven. V bencin se neposredno vliva olje, in sicer na 25 do 30 litrov bencina en liter olja, katero razmerje zadostuje za mazanje vsega motorja, in sicer zato, ker prihaja olje s plinsko zmesjo v spodnji in zgornji del motorja in tako je najbolj enostavno rešeno vprašanje mazanja.

To pomeni, da v spodnjem delu motorja nimate 4 do 6 litrov olja, kolikor ga morajo imeti ostali motorji za mazanje.

Ne, tam sploh ni olja, kar pa je tudi velika prednost tega motorja, ker motorne gredi ne zadržuje zgoščeno olje in se motor vžiga prav

tako lahko tudi v največjem mrazu. Še večja prednost takega mazanja pa je, da dobiva motor obenem z gorivom za vsak okret in pri vsaki eksploziji popolnoma hladno in sveže olje. Slednjič je dovod olja enakomeren in izključuje, da bi se zamazale svečice.

Priznavam, da je ta način motorjevega mazanja posebno enostaven in očitno tudi dober, toda zato pa troši DKW več olja kakor ostali motorji; saj potrebuje vendar na 150 litrov bencina 5 litrov olja, kar je vsekakor mnogo.

Motite se, DKW ne troši nič več in nič manj olja kakor vsak drug motor njegove velikosti. Na 150 litrov bencina ste porabili 5 litrov olja in, če vzamete povprečno porabo DKW avtomobila s sedmimi litri bencina na 100 km, vozite torej s petimi litri olja in 150 litri bencina okoli 2200 km daleč. Pri vsakem drugem motorju morate po prevoženih 2500 km, če ste prijatelj svojega stroja, vreči iz motorja vse potrošeno olje in ga zamenjati s približno petimi litri novega. Če upoštevate, da ste morali med temi 2500 km dodati približno en liter potrošenega olja, je jasno, da je potrošnja olja pri DKW motorju, če ne manjša, vsekakor pa ne večja kot pri ostalih.



DKW F89U, KOBIDILJ POD ŠTANJELOM, 1952

Kako pa to, da imate na DKW avtomobilih motor hlajen z vodo in nimate cirkulacijske črpalke za vodo niti ventilatorja?

To vprašanje me je nekoliko iznenadilo, ker vendar veste, da je hlajenje avtomobilskih motorjev z vodo rešeno po načelu termosifona skoraj dovršeno ter uporabljamo ta način v praksi in z velikimi uspehi že najmanj 30 let.

Ali ima pogon na sprednjih kolesih prednosti in kakšne so pred pogonom na kolesih zadnje osi?

Glede tega so bila do nedavna mnenja še deljena, toda v zadnjem času je pokazala praksa, da ima pogon na sprednjih kolesih za majhne in srednje vozove vsekakor nedosegljive prednosti, in sicer zaradi tega, ker ni treba kardanske gredi niti zglobov.



DKW F91 V CELJU



DKWF93 V MARIBORU



DKW F94-2X, BAVARSKI DVOR V LJUBLJANI

Počakajte, ali ste zopet začeli odnašati cele kose avtomobila. Kako se boste pa vozili?

Ne celih kosov, temveč samo nepotrebne. Ker ni kardanske gredi in pa tudi zaradi tega, ker je motor pričvrščen na šasijo povprečno, ne pa v smeri vožnje. , zaradi česar odpadejo »znameniti« konični zobniki s škodljivimi stranskimi pritiski, slednjič pa se motorjeva sila prenaša z gumijastimi zglobi neposredno na obe sprednji kolesi, je torej prenos kompleten. Tako so torej motor, sklopka, menjalnik in diferencial s polosmi hermetično zaprti ter ena celota. Ta celota daje vozu morda popolnoma drugačno stabilnost kakor je to pri majhnih avtomobilih s pogonom na zadnji osi, kjer je vzdolž vse šasije razvrščen ves mehanizem. Pogon na sprednjih kolesih ima še eno važno in veliko prednost, ki se kaže v doseganju velike povprečne brzine na najbolj slabih potih, in sicer iz razloga, ker motorjeva sila voz vleče in ne riva ter se more zato z DKW avtomobilom voziti v najbolj ostrih zavojih z vse drugačno brzo kakor je to izvedljivo pri avtomobilih, kjer je pogon na zadnjih kolesih. Pri manjših zavojih pa o tej prednosti sploh ni vredno govoriti. Za to sigurnost pri hitri vožnji je vsekakor še zelo odločilna tudi patentirana zadnja nihalna gred, ki ne nosi nič drugega kakor samo kolesa in zavore. Pravim, da sem večkrat prevozil 200 km dolgo pot iz Zagreba na Sušak ali obratno v treh urah in pol ali iz Zagreba v Ljubljano (148 km) v dveh urah in pol, kar pomeni povprečno 60 km na uro, pri vsem tem pa sem pri tej hitri vožnji zmerom imel občutek absolutne sigurnosti.

Prosim, pojasnite mi še to, zakaj so karoserije normalne serijske izdelave DKW avtomobilov grajene po načelu lesenih ogradij na avionih, čeprav ves svet danes gradi kovinaste karoserije?

Takole bo najbolj razumljivo. Ves svet kratkomalo zmanjšuje velike avtomobile v vedno manjše, dokler slednjič niso nastali ti majhni tipi, ki danes »lazijo« po cestah vseh petih celin. S tem zmanjševanjem pa se niso morali zmanjšati samo posamezni deli stroja, temveč tudi karoserije, ki so vse bolj majhne, ožje, tanjše in tako dalje, in sicer vse to v glavnem zaradi teže. Zaradi tega se

uporablja za karoserije večinoma pločevina, 0,5 ali največ 0,7 mm debela, pa si potem izračunajte, da bi s takim oklopom bodisi kakorkoli zadeli ob zapreko, kaj bi bilo potem z vami. Lesena karoserija, ki je posebej izdelana iz lepljenega en centimeter debelega furnirja in se uporablja pri normalnih serijskih DKW avtomobilih, daje ob veliko manjši teži mnogo večjo odpornost, glavno pa je drugačna teža, ki je skoraj za 180 kg manjša od kovinaste karoserije. V primeri s težo vsega avtomobila je to ogromna razlika.

To mi je jasno, toda lesena karoserija pod vplivom vlage vendarle prej popusti.

To je res, v štirih ali petih letih bo lesena karoserija tu in tam popustila, toda enako se zgodi v tej dobi tudi s komaj pol milimetra močno pločevinasto karoserijo, ki jo izžre rja, za kar imamo v praksi dovolj dokazov.



DKW JUNIOR NA PTUJU

Kako pa je s sedenjem in nameščanjem prtljage?

Sedeži so zelo udobni, ker ležijo kakor motor v prostoru med sprednjimi in zadnjimi vzmetmi odnosno obema osema, med katerima je 261 cm razmaka. Veliki prostor za kovčke in prtljago je izza zadnjih sedežev.

Recite še, kako pa je ...

Vi mislite na cene? Da, zaenkrat kljub dvigu tečaja marke še niso povišane, toda kako dolgo jih bo mogoče vzdržati, tega rajši ne vprašajte.

Hvala!«

Če prav vem, je bil v tistem času zastopnik Auto Uniona v Zagrebu Antun Uroić, ki ga bom podrobneje predstavil v enem od nadaljnjih poglavij. Na tem mestu naj le še zapišem, da je Uroića prav to zastopstvo Auto Uniona stalo glave. Kmalu po koncu 2. svetovne vojne so ga namreč novi oblastniki zaradi pogostih potovanj v Nemčijo obdolžili špijonaže in ustrelili.

DKW po koncu 2. svetovne vojne

V dosedanjem besedilu sem namerno poudarjal, da so bili proizvodni obrati vseh štirih znamk avtomobilov zveze Auto Union locirani na Saškem. To pomeni, da so bili ob koncu druge svetovne vojne bolj kot ne v celoti razrušeni in da so spadali na področje, ki so ga zasedle sovjetske vojaške sile. Res je, da so tam sčasoma z DKW-jevimi orodji, ki niso bila uničena v vojnih operacijah, zagnali proizvodnjo avtomobilov, ki so bazirali na predvojnih DKW-jevih modelih, a se niso imenovali DKW. Za predstavitev teh vzhodnonemških znamk bi bil potreben poseben prispevek.

Mi pa zaenkrat ostajamo pri DKW-ju.

Torej, po kapitulaciji Tretjega rajha in vzpostavitvi Zahodne in Vzhodne Nemčije so nekdanji sodelavci koncerna Auto Union, ki so živeli v zahodnem delu, ugotovili, da je vojno preživelo nenavadno veliko

DKW-jev – tako doma v Nemčiji kot v tujini (tudi pri nas). Govorilo se je o številki 65 tisoč avtomobilov. Razlog za to naj bi bila zadržanost Wehrmachta pri rekvizicijah teh avtov, češ da so imeli krhke lesene karoserije. Meni se zdi bolj verjetna teorija, da nemške vojske ti avtomobili niso zanimali zato, ker se je že kmalu po začetku 2. svetovne vojne pri Nemcih, pa tudi drugod, pojavila težava s preskrbo nafte in naftnih derivatov. Nemci so to reševali s proizvodnjo etanola, ki ga je mogoče pridobivati tudi iz poljščin. Pri štiritaktnih motorjih je to še šlo, kot je šlo tudi s pogonom na lesni plin. Težava pa je nastala pri dvotaktnih motorjih, ker se alkoholi ne mešajo z olji. Če bi torej v DKW-jeve rezervoarje točili etanol namesto bencina, bi ti motorji, kot rečemo, »zaribali«.

Za vso to množico DKW-jev je bilo treba

nekako poskrbeti, zato so v Ingolstadtu na Bavarskem formirali centralno skladišče za rezervne dele (»Zentraldepot für Auto Union – Ersatzteile GmbH«), kjer so skladiščili dele, nabrane z vseh koncev zdaj dveh Nemčij. Leta 1949 pa je bila prav tako v Ingolstadtu ustanovljena še družba »Auto Union GmbH« z ambicijo oživitve proizvodnje motociklov in avtomobilov znamke DKW. Stara delniška družba z enakim imenom in s sedežem v Chemnitzu na Saškem v Vzhodni Nemčiji je šla medtem v likvidacijo - skupaj z vsemi štirimi blagovnimi znamkami avtomobilov.



AUF 102 PRED ROTOVŽEM V LJUBLJANI (DRUGI Z DESNE OD SPODAJ NAVZGOR)

V Ingolstadtu so tako že leta 1949 iz pretežno predvojnih komponent sestavili petsto 125-kubičnih motociklov in prav toliko dostavnikov s tovarniško oznako F89L, oziroma s komercialno oznako »Schnellaster« (= hitri tovornjak). Šlo je za kombi oziroma tovornjaček z domiselno oblikovano karoserijo, ki je imel mehaniko predvojnega DKW-ja F8. Leta 1950 je sledil še osebni avto z novo, pločevinasto aerodinamično karoserijo in oznako F89P, ki je imel v osnovi izboljšano mehaniko DKW-ja F8. Med drugim so mu končno privoščili ventilator za učinkovitejšo hlajenje vode, še vedno pa so vztrajali pri termosifonskem sistemu hlajenja. Sicer pa je šlo le za delno uresničitev predvojnega projekta avtomobila z aerodinamično kovinsko karoserijo in trivaljnim motorjem. Delno uresničitev zato, ker so zaenkrat spremenili le karoserijo. Menda zgolj slučajno so se namreč za proizvodnjo pripravljene stiskalnice iz leta 1940 po koncu 2. svetovne vojne znašle v Zahodni Nemčiji. Šasija in

nekoliko ojačani dvovaljni motor s 23 konji pa sta, kot rečeno, sledila staremu modelu F8. Novi avto je obdržal tudi staro ime »Meisterklasse«. Poleg limuzin so leta 1951 začeli izdelovati še karavane z uradno oznako F89U, ki so imeli v dražjih izvedenkah zadek obložen z lesenimi letvami (podobno kot topolino giardiniera ali morris minor/mini traveller/clubman).

Leta 1953 se je končno uresničil še drugi del predvojne zamisli. V DKW-je so namreč začeli vgrajevati trivaljne 890-kubične motorje z močjo 34 konjev. Uradna oznaka teh avtov je bila F91, komercialna pa »Sonderklasse«. Najbolj pogosto pa se jih je imenovalo kar 3=6. Kot je nakazal že intervjuvanec v članku iz revije Auto in šport, ta enačba izhaja iz logike delovanja dvotaktnega motorja, ki doseže celotni delovni cikel v eni sami rotaciji pogonske gredi. V nasprotju s štiritačnimi motorji, pri katerih sta za en cikel potrebni dve rotaciji pogonske gredi. To naj bi kazalo na to, da so trivaljni dvotaktniki enako učinkoviti kot štiritačni šestvaljniki, oziroma, da so štirivaljni dvotaktniki glede učinkovitosti enaki osemvaljnim štiritačnikom.



IMV 1000 IN AU 1000 NA MLINSKI ULICI V MARIBORU, 1961

Leta 1955 je sledila rekonstrukcija karoserije: avto so razširili in podaljšali. Imenovali so ga »Der grosse DKW« (= veliki DKW). V motor niso posebej posegali, vgrajevati so začeli le večji uplinjač, tako da se je moč motorja zvišala na 38 konjev, dve leti pozneje pa na 40 konjev. Sicer pa je ta avto dobil uradno oznako F93 oziroma F94 (štirivratna varianta). Tri leta pozneje je sledil nov model z večjim 980-kubičnim motorjem in večjo močjo (44-konjev) ter z vrati, ki so se odpirala v nasprotni smeri vožnje. Avto je dobil oznako Auto Union 1000. To pa zato, ker je leta 1958 družbo Auto Union prevzel Mercedes. Pri

avtomobilih je to pomenilo opustitev DKW-jevih logotipov (štirje krogi so seveda ostali) in nekaj kozmetičnih popravkov na karoseriji in armaturni plošči. Tako so imeli, na primer avtomobili z oznako 1000S, zaobljeno, t.im. »panoramsko« vetrobransko steklo in stolpičaste inštrumente - podobno kot takratni mercedesi. Leta 1965 se je zgodba s temi »pravimi« DKW-ji, ki so imeli na koncu še posebne mešalce za mešanico in diskaste zavore – ne pa vodne črpalke! - iztekla.

Ob teh »klasičnih« DKW-jih serij 89, 91, 93, 94 in 1000 so seveda nastajali še drugi modeli:

- »munga«, terenski avto z enakim trivaljnim motorjem, kot so jih imeli prej omenjeni modeli (uporabljala jih je tudi nemška vojska) so izdelovali od leta 1954 pa vse do leta 1968, ko v ponudbi že nekaj let ni bilo drugih DKW-jevih modelov.
- 1000sp, ki se je zgledoval po ford thunderbirdu, so z enakim motorjem kot pri klasični seriji 1000 izdelovali v letih od 1958 do 1963.
- DKW »Junior« s 750- oziroma 800-kubičnim trivaljnikom so izdelovali med letoma 1959 in 1963. Juniorju sta sledila še modela F11 in F12 z 800- oziroma 900- kubičnim motorjem. Slednjega so izdelovali do leta 1965.
- Leta 1963 so predstavili še Auto Union F102 s povsem drugače zastavljeno, tokrat samonosno karoserijo in z nekaj manj kot 1,2 - litrskim motorjem s 60 konji. Proizvodnjo tega modela so ustavili na začetku leta 1966.

S tem se je zgodba DKW-jev, ki so jih le v času po 2. svetovni vojni izdelali okoli milijon, tudi dokončno zaključila. Razlog temu je bil, med drugim, prevzem Auto Uniona s strani koncerna Volkswagen leta 1964. Pod novim vodstvom so začeli razvijati štiritaktni motor, ki so ga začeli v jeseni leta 1965 vgrajevati v malenkostno spremenjeno karoserijo modela F102. Novi avto, ki so ga s tovarniško oznako F103 nekaj mesecev izdelovali vzporedno z modelom F102, so poimenovali »Audi«.

Štirje krogi brez DKW-ja, Horcha in Wandererja pa so ostali vse do današnjega dne ...

IMV

Ob koncu leta 1954 je bilo v Novem mestu ustanovljeno podjetje Motomontaža z dejavnostjo »Remontnih in servisnih popravil ter proizvodnje motornih vozil DKW v kooperaciji – kovinsko predelovalne panoge in montaže avtomobilov in motorjev«, s Franjem Bulcem kot direktorjem na čelu. Že v prvi polovici leta 1955 so v okviru kooperacijske pogodbe z Auto Unionom iz Nemčije pripeljali dva razstavljena DKW-ja F91u (Sonderklasse v karavanski izvedbi) in štiri razstavljene DKW-je F91L (Schnellaster). Avtomobile so sestavili z nekaj dodanimi domačimi komponentami, kot so bila stekla, oblazinjenje, leseni deli (dno kombija so recimo prekrivali kar plohi) in pnevmatike, pozneje pa še akumulatorji, žarometi, hladilniki, posode za gorivo in sprednje vzmeti. Na motorne pokrove pa so privili značke z logotipom dveh prekrivajočih se krogov s črkama MM in podnapisom NOVO MESTO. V istem letu so uvozili še dodatnih 15 razstavljenih avtomobilov. Hkrati pa se je zamenjalo tudi vodstvo podjetja, saj je namesto Franja Bulca v Motomontažo prišel Jurij Levičnik. Postopoma so pričeli še z izdelavo kovinskih karoserijskih delov, obenem pa so začeli razmišljati tudi o lastni konstrukciji kombija. Tako so leta 1958 izdelali prvi prototip kombija z lastno karoserijo in lastnim podvozjem, le motor in menjalnik sta prišla iz tovarne DKW. Avto so istega leta razstavili na jesenskem velesejmu v Zagrebu. V naslednjem letu so ob rednem sestavljanju Schnellasterjev izdelali še pet prototipov lastnega vozila, hkrati pa so spremenili ime podjetja v IMV – Industrijo motornih vozil Novo mesto. Tako so jeseni leta 1959 na sejmu tehnike v Beogradu razstavili tri variante svojih kombijev: minibus, dostavni avto (s pločevinastimi stranicami) in kombi (s stranskimi okni). Leta 1960 so izdelali že 100 svojih vozil, pri čemer naj bi bilo vanje vgrajenih kar 80% domačih komponent. Proizvodnja se je iz leta v leto širila, tako da so leta 1963 pričeli celo z izvozom vozil s komercialnim imenom Donau na trge Zahodne Evrope in na Češkoslovaško. Kombije z DKW-jevimi motorji in menjalniki

so v Novem mestu izdelovali vse do leta 1967, ko so tudi v Nemčiji, kjer so že dve leti pred tem prenehali s proizvodnjo modela 1000, pošle zaloge teh komponent.

Poleg motorjev in menjalnikov za kombije so v IMV-ju konec leta 1961 iz Nemčije uvozili 195 razstavljenih osebnih avtomobilov Auto Union 1000S, ki so prišli na trg leto pozneje. Ti avtomobili so bili povečini sive barve: spodaj so bili bolj svetlo, na strehi pa bolj temno sivi. V glavnem so jih dobili/kupili politični in drugi zaslužneži ne najvišjega ranga. Pač tisti, ki se niso ravno vozili z mercedesi. Zato se je teh avtomobilov prijelo ljudsko ime »Funkcionar«.



INŽ. MARTIN SEVER (KONSTRUKTOR IMV-JEVIH KOMBIEV IN PRIKOLIC) VLEČE S FUNKCIONARJEM ENO PRVIH ADRIJINIH PRIKOLIC NA ŠVEDSKO (1965)

Več o IMV-jevih kombijih si lahko preberete še na naslednjih povezavah:

<http://www.autoslavia.com/imv-kombi-industrija-motornih-vozil-novo-mesto/?fbclid=IwAR1KhRxOAE2aRsnppT9dM85lfP4LPxFVliY-VkVujmIpmJWjHiuyt2MKRVc>

<https://avto-magazin.metropolitan.si/media/upload/Test/imv/1000-b.pdf>

Šport in šah

Med avtomobili s štirimi krogli na nosu je verjetno največ športnih uspehov požel audi »Quattro«. Med nesmrtnih legende pa bi sam uvrstil Auto Unionove dirkalnike »C« in »D« s centralno nameščenimi 16- oziroma 12-valjnimi 3-litrskimi motorji ter 550 konji s konca 30-ih let prejšnjega stoletja. Prav s takim avtom je septembra 1939 v Beogradu

zmagal Tazio Nuvolari. Ob isti priložnosti je na dirkah motociklov v kategoriji do 250 ccm zmagal Ljubljančan Dušan Breznik z DKW-jem. Na ta račun je za naslednjo sezono dobil poltovarniški dirkalnik DKW 250 SS, ki se vsaj meni zdi najpopolnejši motocikel v zgodovini te tovarne. Tako po karakteristikah, kot po dizajnu.



TAZIO NUVOLARI Z AUTO UNIONOVIM DIRKALNIKOM



INŽ. DUŠAN BREZNIK Z NOVIM DKW-JEM 250 SS NA DIRKAH V BEOGRADU/BANJICA (1940)

Sicer pa so bili pri nas v času med obema vojnoma in tudi v prvih letih po koncu 2. svetovne vojne DKW-ji med najbolj priljubljenimi dirkaškimi motocikli. Izjemne dirkaške uspehe je s temi motorji v času med obema vojnoma želel Antun Uroić, ki velja za pol Slovenca (mama je bila doma iz Ormoža). V svoji karieri je bil v različnih kategorijah, v različnih panogah (cestno-hitrostne in dirt track dirke) in z različnimi motorji kar 28-krat državni prvak, osvojil pa je tudi precej prvih mest na mednarodnih tekmovanjih (Budimpešta, Solnograd, Gradec, Pardubice ...). Po uspehih ga lahko primerjamo le še z res našim Ludvikom Staričem.

V času pred izbruhom 2. svetovne vojne je kot domače dirkače z DKW-ji potrebno omeniti še vsaj Valterja Fantinija in Marjana Pengova. Tudi po koncu druge svetovne vojne je od

najnižjih pa do politrške kategorije z DKW-ji dirkala kopica Slovencev. Med ostalimi je leta 1948, še kot pionir, štartal tudi član našega kluba Miha Novak z 98-kubičnim DKW-jem. Podobno kot Alfonz Breznik (vulgo Sapca), nečak Dušana Breznika, ki pa se je dirkanja lotil bolj zagnano in je bil v obdobju od konca 50-ih let pa do začetka 70-ih let prejšnjega stoletja v različnih kategorijah kar desetkrat jugoslovanski motociklistični prvak. Med predvojnimi avtomobilisti je potrebno omeniti Mariborčana Gustava Stojnška, ki je leta 1938 z DKW-jem F8 sodeloval na rallyju Monte Carlo in v skupni uvrstitvi dosegel 12. mesto.



ANTUN UROIČ, DKW ORE (250 CCM)

Z enakim avtom se je Srečko Petelin leta 1953 udeležil rallyja Akropolis. Leto pozneje pa je z novim DKW-jem F91 podvig ponovil. O doseženih rezultatih ni podatkov.

Leta 1959 sta Čedomir Černelč in Milan Kukovec, oba kot ekipa IMV-ja, z avto unionom 1000sp sodelovala na rallyju Adriatique. Tudi tu ni podatkov o doseženem rezultatu.

Prav tako leta 1959 so tri takratne republiške avto-moto zveze (hrvaška, slovenska in srbska) dobile vsaka po en dirkalnik formule »Junior«. Šlo je za bolide z DKW-jevimi litrskimi motorji s 120 konji, ki so jih pripravljali v nemški specializirani delavnici Hartmann.



VOJIN IVANIŠEVIĆ, DKW SPORT 500 Z BEOGRAJSKO REGISTRACIJO, 1930



TEKMOVALEC Z DKW-JEM NZ 350 NA KURIRSKI PREIZKUŠNJI NA PRVEM AVTO-MOTO RALLYJU PO DRUGI SVETOVNI VOJNI PRI NAS. KONGRESNI TRG V LJUBLJANI, NOVEMBER 1946

Še največ vemo o slovenskem dirkalniku, za katerega so skrbeli v IMV-ju v Novem mestu. Z njim je v Opatiji leta 1962 nastopil Jure Černe (v 40-ih in 50-ih letih prejšnjega stoletja uspešen motociklist in pogosti sovoznik Dušana Maleriča na različnih avtomobilskih preizkušnjah. Sicer pa je bil Jure Černe stric naših članov kluba Borisa in Mihe Vrhunca). Menda je imel avto nekakšno tehnično hibo, ki je vplivala na stopnjevanje menjalnika. Tako je v Opatiji menjalnik pri veliki hitrosti preskočil v najnižjo prestavo (ti avtomobili niso imeli za DKW-je značilnega prostega teka) in motor je eksplodiral. Pozneje je bil avto razstavljen na zagrebškem velesejmu, od tam pa se ja za njim izgubila vsaka sled.



ERVIN PEPEL Z VRANSKEGA Z 98-KUBIČNIM DKW-JEM, KI GA JE OČE PRILAGODIL NJEGOVI VELIKOSTI (1948?). SOTEKMOVALCI-PIONIRJI, KI SO IMELI STANDARDNE MOTOCIKLE, NISO BILI KONKURENČNI, KER Z NOGAMI NISO DOSEGLI TAL (PO PRIPOVEDOVANJU MIHE NOVAKA, CODELLI KLUB LJUBLJANA)

Sicer pa so bili DKW-ji s trivaljnimi motorji tudi v svetu sila priljubljeni za športna tekmovanja. Naj samo omenim, da so bili ti avtomobili na rallyjih Monte Carlo serijski zmagovalci v svoji kategoriji. V letih 1954 in 1958 so v skupnem seštevku vseh sodelujočih posadk dosegli celo 3. mesto, leta 1959 pa 7. mesto. S prestola serijskih zmagovalcev so jih pometli šele britanski miniji. In, nenazadnje, tudi legendarni Jim Clark je začel svojo tekmovalno kariero z DKW-jem 3=6.

Med leti 1955 in 1958 so v Stuttgartu za model F93 izdelovali tudi posebne, po mojem mnenju dizajnersko izjemno posrečene karoserije iz poliestrskih vlaken. Skupaj je bilo teh karoserij izdelanih okoli 70, morda 80. S tem avtom so na dirkališču v Monzi v Italiji potolkli nekaj rekordov v kategoriji avtomobilov s prostornino do enega litra. Ni dvoma, da so ga prav zato poimenovali »DKW Monza«.



GUSTAV STONJŠEK (AUGUST STOINSCHEGG), DKW F8, RALLY MONTE CARLO 1938

Na tej povezavi si lahko ogledate, predvsem pa prisluhnete 12-minutnemu hitenju/rjoventju nekoliko »našpičenega« DKW-ja (bolj pravilno AU 1000): https://www.youtube.com/watch?v=IbSM-h_nmi8



ALFONZ BREZNIK Z NEKDANJIM STRIČEVIM 175-KUBIČNIM DKW-JEM ARE. KONGRESNI TRG V LJUBLJANI, 1981

O priljubljenosti DKW-jev nasploh priča tudi dejstvo, da so te avtomobile še dolgo po ukinitvi proizvodnje v Nemčiji izdelovali v Argentini in Braziliji. Sestavljali pa so jih tudi v Južni Afriki.

»Kenner fahren DKW!« (= poznavalci vozijo DKW-je!) je bil slogan, ki se je kot nalepka pogosto pojavljal na zadnjih steklih teh avtomobilov. Pa tudi sicer so bili vozniki

DKW-jev med seboj nekako bolj povezani, kot vozniki »običajnejših« avtomobilov. Tako so se recimo ob srečevanjih pozdravljali s kratkim prižiganjem/mežikanjem dolgih luči. »Lichthupe« (= svetlobna troblja) se je reklo tej novotariji s konca 50-ih let prejšnjega stoletja. Danes jo ima vsak avto, reče pa se ji »svetlobni signal«. No, takrat so »svetlobni signal« premogle le nekatere limuzine ...



SREČKO PETELIN, DKW F91, LJUBLJ 1956

In, ko smo že ravno pri limuzinah. Za konec vam ponujam priložnostno pesmico vojvodinske punk skupine »Atheist rap«, ki je sicer namenjena wartburgom. Pa saj so DKW-ji nekakšni wartburgovi bratrance, mar ne?



ČEDOMIR ČERNELČ IN MILAN KUKOVEC, AU 1000SP NA RALLYJU ADRIATIQUE 1959

»Wartburg limuzina ima pet brzina
pravi dosta dima i točak joj se klima.

A gde ima dima i vatra postoji,
jao, Bog te jeb' pa to motor gori.

Jes' da motor gori, ali zato piči
pa se svaki šofer sa Wartburgom diči.

Šasija mu čvrsta, debela dva prsta,
'mortizeri tvrdi, stradala mi krsta.

Wartburg limuzina najduža mašina,
čet'ri metra lima i pet meteri dima.«

Neposredno povezavo do žive glasbe Atheist raplahkonajdetenaspodnjemnaslovu:<https://www.youtube.com/watch?v=pvG7vi3bFCY>



SAVSKO NASELJE V LJUBLJANI, BRATRANCA DKW F93 IN WARTBURG 311 (1961)

Literatura in viri:

Avto in šport št. 3, marec 1939

Avto Motor Classic št. 47, 10/07/2015, SVAMZ

Boris Pleše, Željko Laloš, Povijesna cestovna vozila
Gorskog Kotara, Delnice 2019

Eduard Hemar, Slovenci v hrvaškem športu, Zagreb
2014

Marjan Ivan Moškon, Povest o velikanu pod Gorjanci,
Novo mesto 2009

Martin Pogačar, Fičko po Jugoslaviji, Zvezda domačega
avtomobilizma med cestami in spomini, Ljubljana
2015

Nebojša Đorđević, Prve beogradske međunarodne
avtomobilске i motociklističke trke, Beograd 1999

Siegfried Rauch, DKW, Die Geschichte einer
Weltmarke, Stuttgart 1981

Slovenski narod, 18/04/1934

Fotografije:

Fototeka Muzeja novejšje zgodovine Slovenije

Fototeka časnika Večer

Splet

Avtorjev arhiv