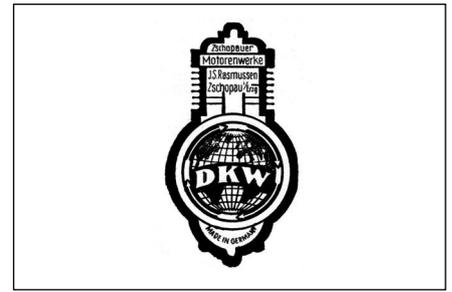




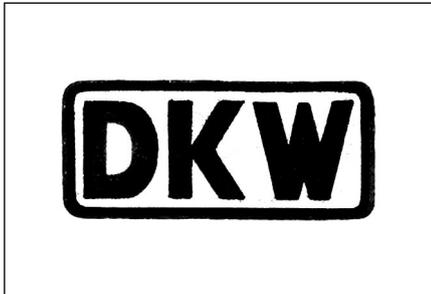
21.12.1917 – 227 423



1925



06.06.1922 – 293 620



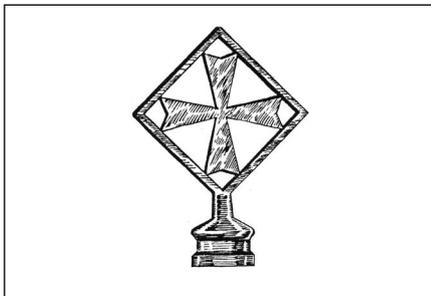
22.12.1922 – 312 720



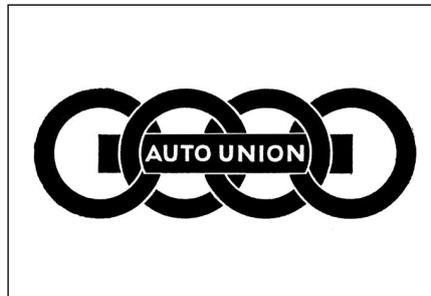
(1926) 25.05.1927 – 374 541



10.07.1925 – 392 654



05.06.1928 – 392 654



17.04.1934 – 477 462



13.04.1938 – 515 734



(1948) 1950-08-30 – 610 321



1959



22.02.1962 – 774 753

### DKW 1916 – 1962 (1968)

Das Kürzel DKW mit seinen wechselnden Bedeutungen war maßgeblich an die Person des Dänen Jörgen Skaftø Rasmussen (1878–1964; 1938: Dr.-Ing. e.h.) gebunden. Er besuchte im sächsischen Mittweida die Ingenieurschule und blieb nach dem Studium in Deutschland. Seiner Initiative verdankte der Zweitakt-Motor den welt-

weiten Durchbruch im Motorradbau und seine zeitweilige Bedeutung im Automobil. Das gleiche gilt auch für den automobilen Frontantrieb. Rasmussens vorrangig im Erzgebirge ansässiger Misch-Konzern spannte sich vom Kühlschrank über Motorräder und Automobile bis zum Flugzeugbau samt den dazugehörigen Zulieferbetrieben. Zwischen den beiden Weltkriegen entwickelte er sich zur größten Motorenfabrik der Welt. Zur wirtschaftlichen Stärke trug entscheidend der DKW-

Einbau-Motor bei, der gewinnbringend auch der Konkurrenz zur Verfügung stand.

Keimzelle des Unternehmens bildete die 1903 in Chemnitz gegründete Armaturenfabrik Rasmussen & Ernst G.m.b.H., in Zschopau kaufte Rasmussen 1906 eine Textilfabrik hinzu, in der er den Maschinenbau aufnahm (13. April 1907, Handelsregistereintrag: Rasmussen & Ernst, Inhaber J.S. Rasmussen). 1912 erhielt das Zschopauer Werk den Namen Zschopauer Maschi-

nenfabrik J. S. Rasmussen. Bereits 1913 engagierte sich Rasmussen im Automobilbau als Mitbegründer der > Elite-Motorenwerke Akt.-Ges., Brand-Erbisdorf.

Erstes Zschopauer Nutzfahrzeug wurde ein dampfbetriebener Lastkraftwagen, den man 1916 mit Hilfe des dänischen Ingenieurs Mathiessen auf die Räder stellte. Rasmussen spekulierte auf den akuten Benzinmangel im Ersten Weltkrieg. Übrig blieben die drei Lettern D.K.W. (Dampf-Kraft-Wagen) und das erste Markenzeichen mit Vulkan.

1919 schuf der Ingenieur Hugo Ruppe (> Apollo, > Bekamo, > MAF) für Rasmussen einen Spielzeugmotor (DKW wurde zu: „Des Knaben Wunsch“), noch im gleichen Jahr folgte ein Fahrrad-Hilfsmotor. DKW hieß nun: „Das kleine Wunder“.

Dem neuen Produkt Rechnung tragend nannte man das Unternehmen im Frühjahr 1921 in Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen G.m.b.H. um (ab

22. Dezember 1923 Aktiengesellschaft, rückwirkend zum 1. Dezember 1923).

1924 übernahm Rasmussen die Konkursmasse der Berliner Automobilfabrik SB-Automobil-Gesellschaft m.b.H. (> SB), die er 1919 mitgegründet hatte. In der nunmehrigen Berliner Filiale der Zschopauer Motorenwerke entwickelte der ehemalige SB-Direktor Dr. Rudolf Slaby 1926 auf Anregung von Prof. Dr. Klingenberg, dem Vorstandsmitglied der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (> AEG, > NAG), gemeinsam mit der AEG und der Akkumulatorenfabrik A.-G. (AFA) den DEW-Elektro-Lieferwagen („Das elektrische Wunder“) mit rahmenloser, Kupferblech überzogener Holzkarosserie. Das betriebsfertige 4,6-PS-Elektromobil mit seinem Unterflur-Hauptstrommotor wog inklusive Batterie eine Tonne (0,6–0,75 t Nutzlast). Der Lieferwagen fand kaum Anklang, stattdessen wurde eine größere Anzahl, von annähernd 500 wird berichtet, DEW-

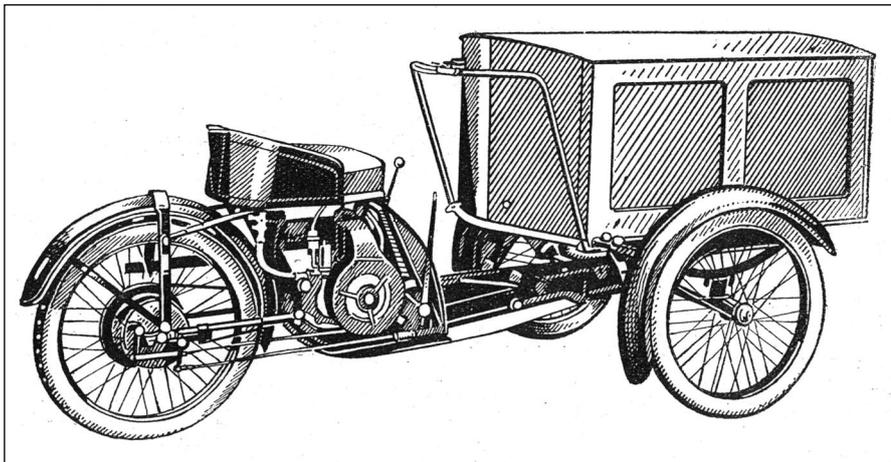
Droschken ausgeliefert. Die Slaby-Konstruktion bildete die Basis der zukünftigen vierrädrigen DKW-Automobile, die 1927 nach Verlagerung des Betriebs in Werkshallen der Deutschen Industrie-Werke Akt.-Ges. (> D-Rad), Berlin-Spandau, herauskamen.

Auf der Basis des DKW-Lomos-Sesselrades (> Eibach) präsentierte DKW im Herbst 1926 ihr erstes Lieferdreirad (1,18/4-PS-Zweizylinder-Zweitakter, 206 ccm) mit vorn liegender Pritsche bzw. Lieferungskasten (0,25 t Nutzlast). Trotz eines seit 1922 schwebenden Wortschutzprozesses mit den Deutschen Kabelwerken, Berlin, den man letztlich 1931 verlor, durfte man nach einer Übereinkunft das eingeführte DKW weiterbenutzen. Nur kurze Zeit war 1927 das neue Kürzel DGW („Das große Wunder“ oder auch „Der Gebrauchs-Wagen“, „Der Geschäfts-Wagen“) beim neuen Leichttransport-Dreirad nötig. Der DGW/DKW-Eillieferwagen (max. 0,5 t Nutzlast) kam mit zwei Aufbauvarianten auf den Markt: als Pritschenwagen und mit geschlossenem Aufbau. Sein mit einer Lenkstange gelenktes Vorderrad wurde per Kette von einem auf der Vordergabel mit-schwenkenden luftgekühlten 293-ccm-Einzylinder-Zweitakter (1,68/6–7 PS) angetrieben. 1928 war auch eine Version mit 350-ccm-Spezialmotor (7 PS) erhältlich.

Sowohl Fahrer (und Beifahrer) als auch Motor blieben den Unbilden der Witterung ausgesetzt und waren nicht durch Karosserieblech geschützt. Vielfältig wurde das Dreirad eingesetzt, so als Krankenwagen und als Spritzen-transporter für ländliche Feuerwehren.

Produziert wurden die DKW-Dreirad-Lieferwagen unter den Oberingenieuren Richard Blau und Paul Figura bei einem 1923 gegründeten Schwesterwerk der Zschopauer Motorenwerke, der Firma Metallwerke Frankenberg G.m.b.H., unter deren Marke > Framo man sie ebenfalls vertrieb.

1928 waren auch die Aktienmehrheit an der Firma > Schüttoff Akt.-Ges., Chemnitz, sowie ein Werk der Firma Nestler & Breitfeld in Wittigsthal in Rasmussens Besitz übergegangen. Die Errichtung einer Graugießerei und Gensenschmiede in Wittigsthal ermög-



DKW-Lomos-Transportwagen 1921 <sup>1</sup>



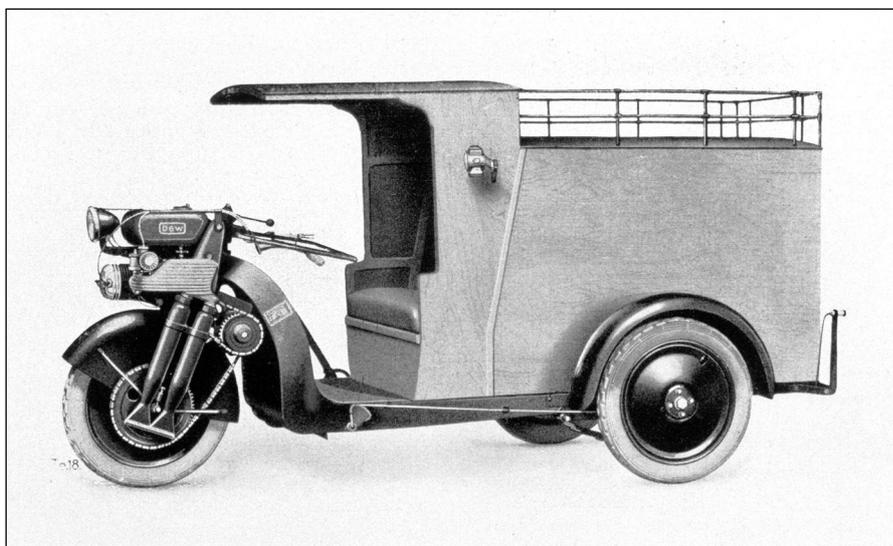
Elektrischer DEW-Lieferwagen, gebaut in Berlin 1926 <sup>1</sup>

lichte nun, alle Einzelteile in dem vertikal aufgebauten Konzern selbst herzustellen. Mit 300 DKW-Rädern pro Tag gehörten die Zschopauer Motorenwerke zu den größten europäischen Motorradfabriken.

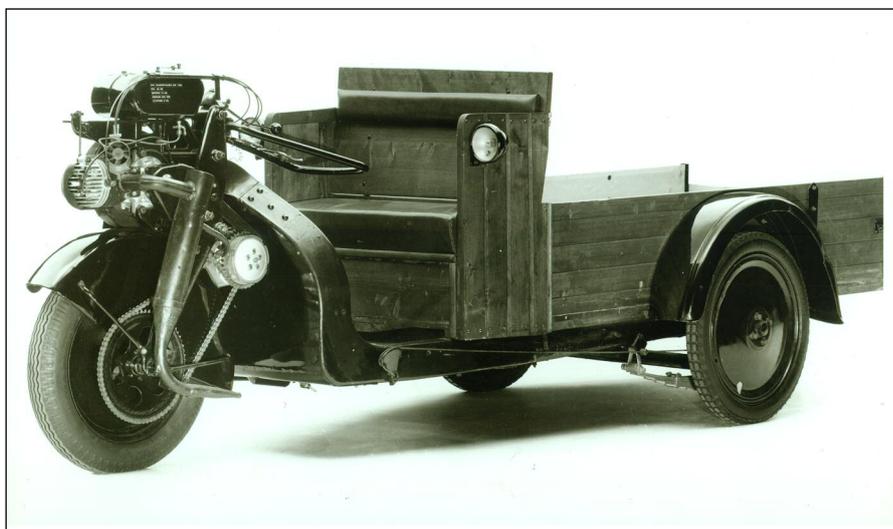
Als 1928 die ersten von Slaby geschaffenen DKW-Vierrad-Automobile im Zweigwerk Berlin-Spandau in Serie gingen, bedeutete das Kürzel „Deutscher Klein-Wagen“. Auf der Technischen Messe 1928 in Leipzig hatte man überraschend einen vierrädrigen DKW-Lieferwagen Typ L 15 PS für etwa 0,4 t Nutzlast mit wassergekühltem 3,35/14-16-PS-Zweizylinder-Zweitakter (584 ccm) vorgestellt, Pkw-Variationen folgten. Ihre bespannten Sperrholzkarosserien entstanden in Spandau und wurden später per Bahn nach Zwickau zu Audi zur Endmontage gebracht. Noch im Herbst erschien als das weiterentwickelte Pkw-Modell P 25 (4 = 8) mit ebenfalls wassergekühltem 22/27-PS-Vierzylinder-Zweitakter (V-förmige Zylinderanordnung, 980 ccm). Mit der Formel 4 = 8 suggerierten die Werbefachleute die Ebenbürtigkeit des Vierzylinder-Zweitakters mit populären Achtzylinder-Viertaktern. Dieses Pkw-Modell war Ursprung der späteren DKW Schwebeklasse und DKW Sonderklasse.

Der spektakuläre Kauf der kompletten Fabrikationseinrichtung der US-Firma Rickenbacker Motor Car Company, Detroit, zur Herstellung von Sechs- und Achtzylindermotoren durch Rasmussen im Herbst 1927 hatte auf die DKW-Modelle keine Auswirkungen. Die in den 1926 erworbenen ehemaligen Mollwerken (> Molmobil) in Scharfenstein gefertigten und nun Rasmussen-Motoren genannten großen Aggregate fanden sich mit mäßigem Erfolg in > Audi-Pkw wieder. Rasmussen hatte die notleidenden Zwickauer Audiwerke A.-G. Ende 1928 übernommen und in sein Imperium eingegliedert. Die dadurch notwendige Kapitalerhöhung im November 1929 brachte ihm jedoch eine Abhängigkeit von der Sächsischen Staatsbank.

Weltwirtschaftskrise und Bankenkra- ch brachten Sachsens Automobilindustrie in Existenznot, die Arbeitslosigkeit forderte eine Antwort. So ent-



DGW, geschlossener Kastenwagen 1927



DKW-Transport-Wagen Typ A 2 B (6 PS) 1928 DQA

**DKW**

**DGW**

**Der beste  
Geschäfts-Wagen**

Preis ab Werk nur RM. **1335.-**  
mit Ladepritsche ohne Licht

**ZSCHOPAUER MOTORENWERKE J. S. RASMUSSEN A.-G., ZSCHOPAU 49 SA**

**DKW**

Der DKW-Transporter wurde 1926/27 zwangsweise zu Der Geschäftswagen (DGW) <sup>1</sup>

stand auf Initiative der Sächsischen Staatsbank und unter aktiver Mithilfe Rasmussens und des Freistaats Sachsen am 29. Juni 1932 die > Auto Union A.-G. (rückwirkend zum 1. November 1931) als Vereinigung der sächsischen Fahrzeug-Hersteller Audi, Horch, der

Automobilabteilung von > Wanderer sowie der gesunden Zschopauer Motorenwerke als aufnehmender Gesellschaft.

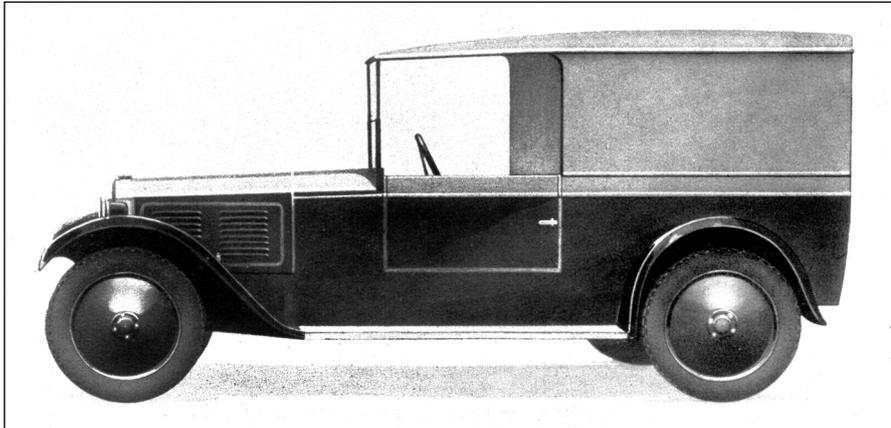
Rasmussen behielt seinen Frankfurter Betrieb, der nach einem Umzug nach Hainichen als Framo-Werke

(> Framo, > Barkas) firmierte, und setzte unter anderem selbstständig die Fertigung des bisherigen DKW-Lieferwagens als Framo-Wagen fort. Ende 1934 schied Rasmussen im Unfrieden auch aus dem Vorstand der Auto Union aus.

Auf Rasmussens Initiative hin waren 1930 DKW-Frontwagen (Frontantrieb) im Audi-Werk konstruiert und 1931 herausgebracht worden. War anfänglich noch das Kürzel DFW (DKW-Frontantrieb-Wagen) vorgesehen, so liefen sie schließlich unter der Marke Auto Union DKW. Seit 1933 stand für die Frontantriebler das revolutionäre umkehrgespülte Zweizylinder-Zweitakter-System (Patent Dr.-Ing. Adolf Schnürle) zur Verfügung und 1935 brachte man auch DKW-Lieferwagen-Versionen (ca. 0,5 t) mit Pritschen und Kasten heraus. Dies ermöglichte die neue Vierkant-Mittelträgerrohr-Rahmenkonstruktion (Zentralrahmen) des Frontantrieb-Modells F 5 Meisterklasse. Die Zusatzbezeichnung Meisterklasse bzw. Reichsklasse verwies im wesentlichen auf die 584-ccm- bzw. 692-ccm-Zweizylinder-Zweitakter, die 18 bzw. 20 PS leisteten und die etwas spartanischere Ausführung in der Reichsklasse.

1937 folgte der F 7 Meisterklasse-Lieferwagen und 1938 die Lieferwagen-Versionen F 7 Modell 1938. Wiederum mit veränderter Rahmenkonstruktion kam im gleichen Jahr der Lieferwagen F 8 Meisterklasse heraus, dem im Folgejahr das F 8 Reichsklasse-Pritschen-Modell zur Seite gestellt wurde.

Im November 1942 liefen die letzten Vorkriegs-DKW, Reichsklasse-Prit-



DKW-Lieferwagen Typ L 15 PS von 1927 <sup>1</sup>



DKW-Leichenwagen F8 1938



Kundendienstwagen der DKW-Schwebeklasse 1935

schenwagen, vom Band. Das Audiwerk wurde im weiteren Verlauf des Zweiten Weltkriegs weitgehend zerstört und als Rüstungsproduzent nach Maßgabe des Potsdamer Abkommens demontiert.

Mit dem sächsischen Volksentscheid vom 30. Juni 1946 erfolgte die Enteignung des Vermögens der Auto Union in Sachsen. Als Sächsisches Aufbauwerk G.m.b.H., Chemnitz, ging sie über in die Industrieverwaltung 19, Fahrzeugbau (kurz: > IFA), Chemnitz. Trotz der Vorstellung eines Prototypen auf der Leipziger Messe 1947 nahm die IFA erst 1949 die Fertigung der Vorkriegs-DKW-Konstruktion F 8 im ex-Audi-Werk in Kooperation mit dem ex-Horch-Werk wieder auf. Ab 1950 bis 1955 gab es sie auch wieder als Kombi und Pick-up (0,35 t Nutzlast).

Gleichzeitig lief die modernere Pkw-Version IFA F 9 an (28-PS-Dreizylinder-Zweitakter, 900 ccm; 1954: 30 PS), die auf einer Entwicklung von 1939 basierte und in Leipzig 1948 vorgestellt worden war. Verlagert in den VEB Automobilwerk Eisenach (>Dixi, > BMW, > EMW, > Wartburg) lief im AWE die F9-Produktion von 1953 bis 1956 unter der Bezeichnung EMW 309. Es gab auch eine Kombiversion für 0,44 t Nutzlast.

Ein Gerichtsurteil hatte 1950 der ostdeutschen Produktion die Verwendung der Auto-Union-Warenzeichen verbo-



DKW F 89 Kombi Pap



DKW 1949 Typ F 89 L DQA



DKW Neuanfang in Ingolstadt 1949



In der DDR baute die IFA den F 8 weiter



Der DKW-Nachfolger aus der DDR, IFA-F 9, 195x



DKW-Schnell-Lasterprogramm 1952

ten, denn im Westen war in Ingolstadt (Schrannenstraße 3) am 3. September 1949 eine neue Auto Union (G.m.b.H.) erstanden und mit ihr auch der Markenname DKW wiederbelebt worden. In dieser Gesellschaft hatten sich verschiedene Unternehmungen für die Ersatzteilversorgung und Sicherung des Reparaturdienstes an Auto-Union-Kraftfahrzeugen zusammengefunden. In diese Firma ging eine bereits kurz zuvor entstandene Auto Union G.m.b.H. ein, die in Ingolstadt die Produktion von DKW-Motorrädern und DKW-Schnelllieferwagen in die Wege geleitet hatte.

Bereits zur Hannover Exportmesse 1949 wurde der erste westdeutsche DKW-Wagen gezeigt. Der völlig neu entwickelte DKW-Schnell-Laster Typ F 89 L (0,75 t Nutzlast) ging im November 1949 in Ingolstadt unter beengten Verhältnissen in einer ehemaligen Kaserne in Serie. Motorisiert war der richtungweisende Frontlenkerlieferwagen durch einen vor der Vorderachse quergestellten, wassergekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung (684 ccm, 20 PS). Die Auslieferung erfolgte als Großraumpritze, Kastenwagen, Kombi und Kleinomnibus (acht Personen) mit Aufbauten der Karosseriewerke > Drauz in Heilbronn. Die Westfalia-Karosseriewerke offerierten überdies einen Aufbau als Verkaufswagen und als Wohnmobil.

Am 13. März 1950 pachtete die Auto Union ein Werk der Rheinmetall-Borsig A.-G. in Düsseldorf-Dehrendorf, nördlich der Heinrich-Ehrhardt-Straße. Die Serienfertigung des neuen DKW-Pkw Meisterklasse rollte im August des gleichen Jahres an. Statt des Vorkriegs-Zentralträgerrahmens besaß er einen Rahmen mit Längsprofilträgern. Der bewährte 688 ccm-Zweizylinder brachte nunmehr 23 PS Leistung. Universal nannte sich die Lieferwagen- und Kombi-Version F 89 U, die im Oktober 1951 auf den Markt kam. Eine Ganzstahlkarosserie trat im März 1953 an Stelle der bisherigen Holz-Stahl-Gemischkarosse.

Ein neuer Dreizylinder-Reihenmotor mit Schnürle-Umkehrspülung (896 ccm), der 34 PS leistete (1958:

40 PS), erschien 1953 im Typ F 91 3 = 6 Sonderklasse, auch als Typ 30 bezeichnet.

... wurde die Meisterklasse 1958 gestattet.

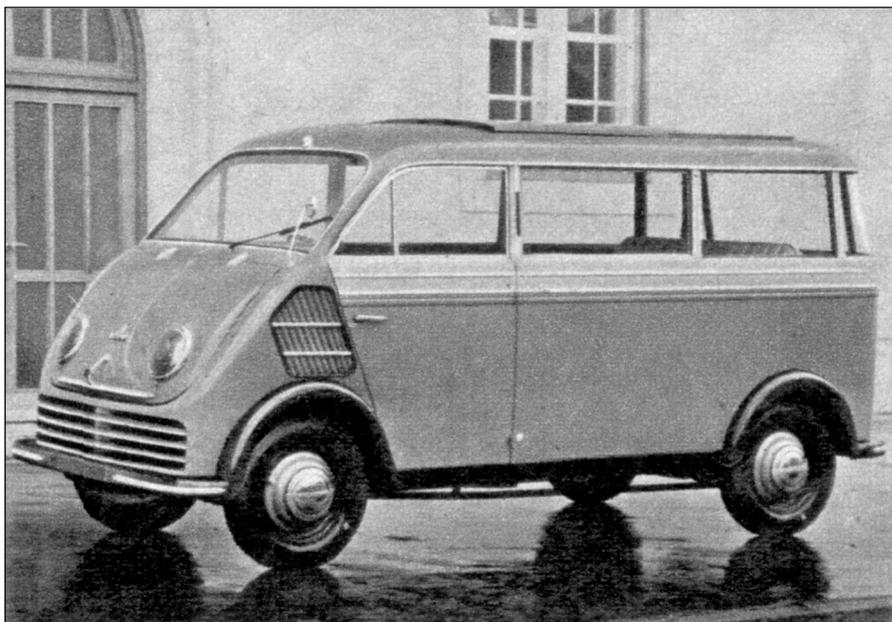
1952 erfolgte die Leistungserhöhung des Transporter-Motors auf 22 PS (688 ccm) 25 PS, das Getriebe erhielt vier Gänge und der Radstand wurde verlängert. 1954 kam als Ablösung der Typ 30 mit einem in Wagenlängsrichtung stehendem 30-PS-Zweizylinder-Zweitakter (792 ccm) für 0,8 t Nutzlast. Mit dem 32-PS-Dreizylinder-Zweitakter (896 ccm) des DKW-Personenwagens Sonderklasse erhielt der Transporter 1955 die Bezeichnung Typ 3 = 6 (F 800/3). Es gab ihn auch als sieben-sitzigen Kombi oder Achtsitzer-Omnibus. 1955/56 wurde eine mit Batterien versehene DKW-Elektro-Wagen-Version (4,8 kW, 80 V) als das ideale Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug angeboten.

Auf der IAA 1955 stellte man den nach Wünschen der jungen Bundeswehr neukonstruierten DKW-Geländewagen für 4 Personen oder 0,25 t Nutzlast namens Munga (Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb) vor. Das Allrad-Fahrzeug mit zuschaltbarer Hinterachse trieb ein 38-PS-DKW-Dreizylinder-Zweitakter (900 ccm, 19xx: 1000 ccm) an. Als letzte Konstruktion der Auto Union sollte der DKW-Munga in mehreren Varianten (z.B. Pritsche) bis 1968 gebaut werden und fand Abnehmer in aller Welt.

In Brasilien baute ihn die Vemag von 1958 bis 1963 unter der Bezeichnung Candango.

Im April 1958 übernahm Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) die Auto Union und konzentrierte 1961/1962 die DKW-Produktion in einem neuen Werk in Ingolstadt. Im ehemaligen Düsseldorfer Betrieb begann Daimler-Benz die Produktion ihrer „Düsseldorfer“ Typen. Die deutsche Fertigung der DKW-Transporter endete 1962. Sie waren der Überlegenheit des > Volkswagen-Transporters nicht gewachsen.

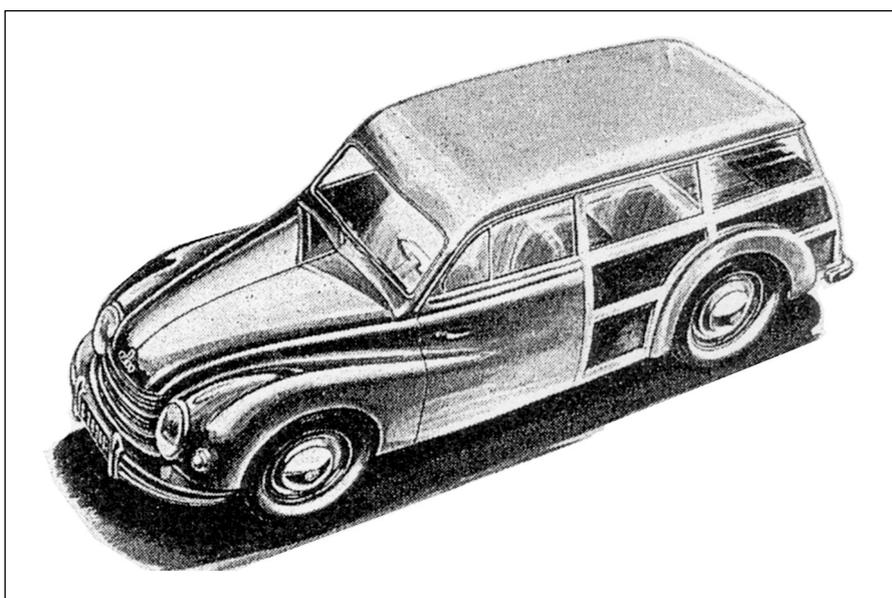
Die spanischen Auto Union-Tochtergesellschaft IMOSA (Industrias Del Motor S.A., Vitoria), die bereits 1950 gegründet worden war, hatte den Lizenzbau der DKW-Transporter 1954



DKW-Bus für 8 Fahrgäste, 1953



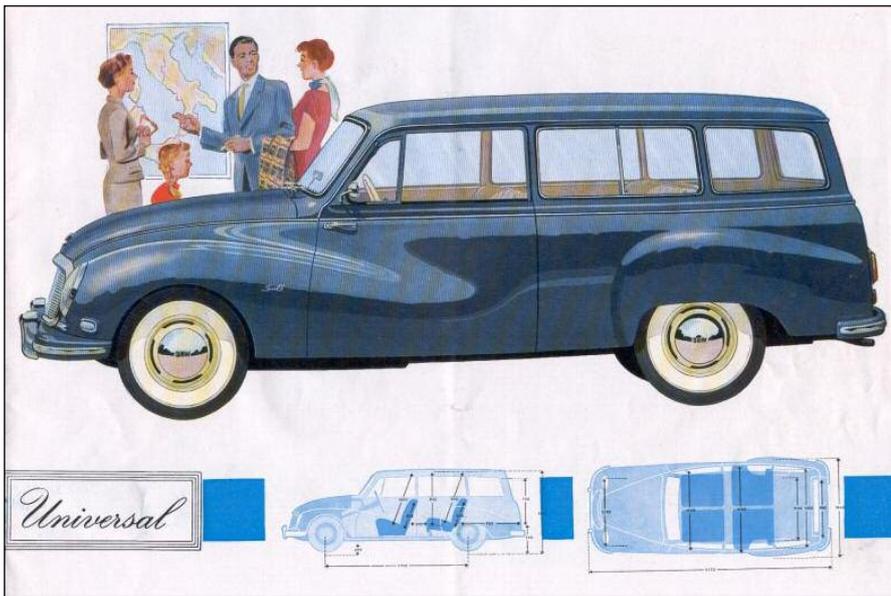
DKW Sonderklasse Universal F 91, 1951



DKW Meisterklasse Universal im Station-Wagon-Design 1951



Auto-Union-DKW-Bus



Der Meisterklasse Universal im Prospekt 1958 – Reiseziel Italien



DKW Munga für die Bundeswehr 1955



DKW-IMOSA

begonnen und fertigte sie, allerdings mit 40-PS-Aggregat (981 ccm), weiterhin.

Mit diesem Aggregat debütierte auch der in Spanien entwickelte Nachfolger Auto Union-DKW Schnellaster F 1000 L auf der IAA 1963 in drei Ausführungen (1 t Nutzlast): als Kastenlieferwagen (6,6 cbm), als Pritschenwagen mit tiefliegender Ladefläche und als Fahrgestell mit Führerhaus für nahezu alle Sonderaufbauten. Der spanische F 1000 L war der chicste Frontlenker-Lieferwagen der Sechziger Jahre. Er behielt, nach noch einem Facelift 1965, bis 1974 den Namen Auto Union und DKW. In Deutschland fanden sich nur noch wenige Abnehmer.

Nach mehr als 60 Millionen DM Verlusten der Auto Union im Jahr 1964 erhielt die Volkswagen AG zum 1. Januar 1965 durch eine Transaktion 50,28 Prozent des Aktienkapitals und die industrielle Führung. Bis Ende 1965 hatten die Wolfsburger das restliche Aktienkapital übernommen.

Das spanische Werk ging ab 1968 schrittweise in den Besitz der Daimler-Benz über und firmierte ab 1972 als Compañia Hispano Alemana des Productos Mercedes Benz y Volkswagen S.A. (Mevosa). Die spanische Entwicklung erhielt nun auch Mercedes-Benz-Dieselmotoren unter Beibehaltung der Markennamen Auto Union und DKW. Als Mercedes-Mevosa Typen N 1000



DKW-VEMAG

und N 1300 begegneten die Fahrzeuge mit dem Mercedes-Stern ab 1974 deutschen Touristen auf Spaniens Straßen. 1976 übernahmen Daimler-Benz und das spanische Instituto Nacional de Industria (INI) die VW-Aktien und damit die Aktienmehrheit der Mevosa. 1981 folgte die spanische Ausführung des Mercedes-Benz-Transporters L 407 D.

1987 legte Daimler Benz in Spanien den in Gemeinschaftsarbeit mit der japanischen Mitsubishi Motors Corp. entwickelten Eintonner Mercedes-Benz 100 auf, der ab xxx auch in Deutschland angeboten wurde. Seit 1996 kommt aus diesem Werk der Mercedes-Benz Vito.

In Brasilien lebten die DKW-Konstruktionen noch bis 1963 weiter. Hier

hatte die Auto Union damit begonnen, aus importierten Teilen DKW F 91 Universal zu montieren. Schon bald fertigte die Veículos e Máquinas Agrícolas S.A., kurz VEMAG, die DKW Modelle komplett in São Paulo. Die Modelle hießen Candango, Belcar oder Vermaguet und wurden zum Verkaufsschlager.



Auto-Union-DKW-Schnellaster Typ F 1000 L aus spanischer Fertigung 1964 Pap



DKW 1969



DKW Rural Universal



DKW Vermag – Vermaguet 1967



DKW Vermag – Vermaguet 1963 – 1966



DKW Vermag – Vermaguet 1967

In Zschopau setzte sich bereits 1946 die Motorradfabrikation (VEB Zschopauer Werk) fort, ab 1956 unter der Marke MZ (Motorradwerk Zschopau). Nach der Wende 1990 unter der Marke MuZ, Zschopauer Motorrad- und Zweiradwerk GmbH (Gesamtvollstreckung beantragt am 12. Juli 1996).