

Wie DKW die Automobilwelt veränderte



Im August 1928 hatte Jörgen Skafte Rasmussen die Aktienmehrheit der Audi Werke AG in Zwickau übernommen. Eine Absatzbelebung erhoffte sich Rasmussen von den unter seiner Regie gebauten Achtzylindermotoren, die nunmehr in die großen Audi- Automobile eingebaut werden sollten. Doch durch die starke amerikanische Konkurrenz und die Folgen der Weltwirtschaftskrise gerieten die Audi-Werke ab Ende 1929 zunehmend in finanzielle Bedrängnis. Ein marktfähiges Produkt musste her, um den Fortbestand zu sichern.



Im Oktober 1930 entschied Rasmussen die kurzfristige Entwicklung eines völlig neuen Kleinwagens. Konstruktionsmerkmale: wassergekühlter DKW-Zweizylinder- Motorradmotor, Vorderradantrieb und leichtes Stahlchassis. Für die gesamte Konstruktion plante Rasmussen maximal sechs Wochen ein. Das Projekt gelang. Ende November 1930 startete der DKW-Frontwagen seine erste Probefahrt. Im Februar 1931 präsentierte DKW das Modell anlässlich der IAA in Berlin und der F1 entwickelte sich schnell zu einem Verkaufsschlager. In seinen verschiedenen Ausführungen wurde er zum Volumenmodell

der Auto Union und bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahr 1942 circa 270.000 Mal im Audi-Werk produziert.

Die DKW-Frontwagen bildeten auch die Grundlage für den Wiederaufbau der Auto Union nach dem Zweiten Weltkrieg in Westdeutschland. Hier wurden von 1949 bis 1966 in den Werken Ingolstadt und Düsseldorf (im Werk Düsseldorf bis 1962) insgesamt 887.000 DKW-Personenwagen gebaut, bevor die gesamte Produktion auf die im Sommer 1965 vorgestellte Audi-Modellpalette umgestellt wurde.

Die letzten DKW-Personenwagen erblickten allerdings fernab der Heimat das Licht der Welt. In Argentinien und Brasilien liefen sie als Auto Union-Lizenzfertigung noch bis 1968 vom Band.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 23.10.2018