

Obciachowa marka

W 1905 roku założono w Niemczech firmę Dampfkraftwagen, czyli pojazd parowy, co okazało się szyldem nadmiernie ambitnym, a jeszcze bardziej już wtedy spóźnionym. Dlatego właściciele pozostawili z niego tylko litery DKW i szybko przystąpili do produkcji małych motocykli napędzanych nie parą, lecz dwusuwowymi silnikami spalinowymi.

Według niektórych źródeł, historia tegoż DKW zaczęła się dopiero w roku 1919, a w innej wersji nawet 10 lat później. Zgodnie z nimi założycielem przedsiębiorstwa był duński inżynier Jorgen Shafte Rasmussen, konstruktor dwucylindrowego silnika dwusuwowego o bardzo prostej budowie, a inwestycja ta miała na celu uruchomienie produkcji popularnego samochodu z takim właśnie napędem.

Dziś trudno ustalić, jak było faktycznie. Najbardziej prawdopodobne wydaje się nabycie przez Duńczyka już działającej wytwórni, której skróconej nazwy nikt później nie próbował rozwijać. Rozwinęła się natomiast w latach trzydziestych XX wieku na światową skalę produkcja silników dwusuwowych w fabryce DKW w Zschopau. Pewne jest także, iż w 1928 roku powstał pierwszy dwusuwowy samochód marki DKW z napędzanymi klasycznie tylnymi kołami.

Podobnie jak wszystkie jego następcze modele (już z innowacyjnym wó-

czas poprzecznym silnikiem i napędem przednim) cieszył się on na rynku niemieckim znacznym powodzeniem, choć była to na tyle bardziej renomowanych krajowych konstrukcji popularność cokolwiek wstydliwa. Do zalet należała tu niewątpliwie przystępna cena i niskie koszty użytkowania, za wady zaś uważano drewniane nadwozie poszyte dyktą i oklejone z zewnątrz kolorową skórą. Zarówno moc kilkunastokonnego silnika, jak i rozwijana prędkość sięgająca w porywach 80 km/h uchodziły wówczas za całkiem przyzwoite.

Przedwojenni niemieccy nabywcy tych samochodów rekrutowali się w znacznej mierze ze średniozamożnych mieszkańców wschodnich landów, czyli późniejszych naszych „ziem odzyskanych”. W czasie powojennych przesiedleń wiele takich „dekawek” zostało porzuconych w opuszczonych stodołach i szopach, by tam paść łupem polskich szabrowników zaopatrujących klientów w centralnych częściach kraju.

Tak w latach czterdziestych i pięćdziesiątych stała się marka DKW chyba najbardziej popularną na polskim rynku pojazdów używanych. „Dekawkami”

jeździli wówczas bogatsi rzemieślnicy, drobni przedsiębiorcy broniący się jeszcze przed nacjonalizacją przemysłu oraz przedstawiciele wolnych zawodów. Dla tych bowiem grupy nowe auta z państwowego importu były po prostu niedostępne, a mogli pozwolić sobie na zakup takiego, niemal „prawdziwego” samochodu, bardzo zawodnego w eksploatacji przez brak profesjonalnego serwisu. Pozostali polscy amatorzy motoryzacji mogli tym „prywaciarzom” jedynie pozazdrościć i szydzić z nich urągliwie tłumacząc skrót DKW jako „dykta, klej, woda”.

W powojennych Niemczech, podzielonych z czasem na NRF i NRD, marka DKW utrzymała się na produkcyjnym rynku do 1966 roku jedynie w pierwszej z tych stref, przechodząc stopniowo na modele czterosuwowe. W NRD jej techniczną, do końca dwusuwową kontynuacją stała się IFA, a później Trabant i bardziej luksusowy Wartburg.

Hubert Kwarta

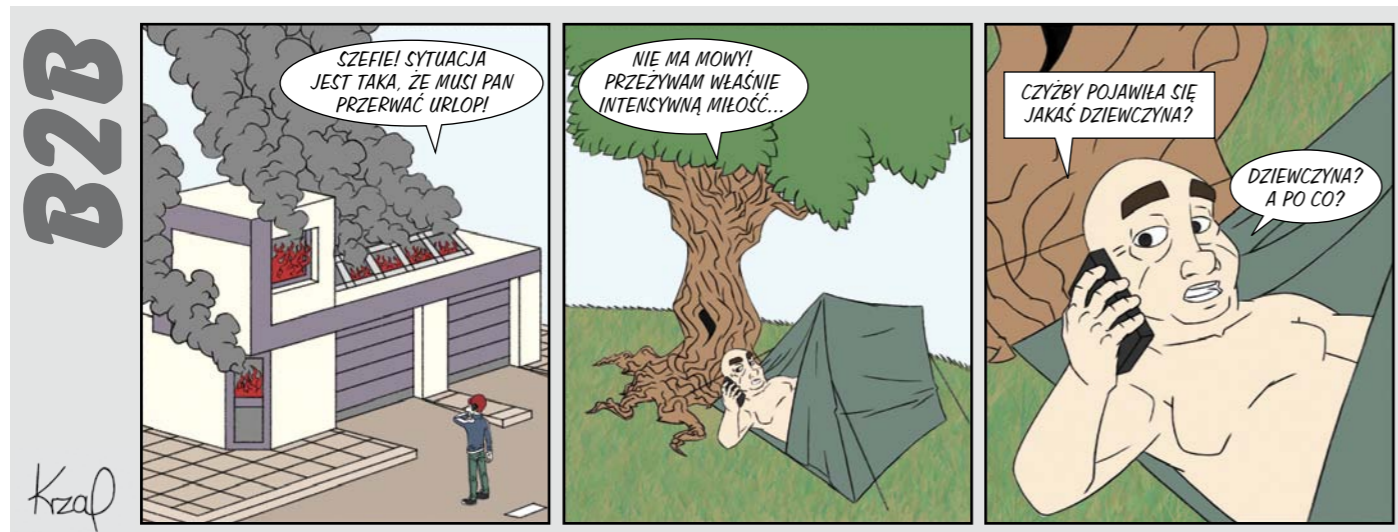


WYMIANA FABRYCZNEJ CZĘŚCI? UŻYJ BILSTEIN!



Moduł zawieszenia pneumatycznego BILSTEIN B4

Nieźrównany: tylko my oferujemy oryginał. Aby zapewnić najlepszy komfort jazdy, opracowaliśmy do seryjnej produkcji moduł zawieszenia pneumatycznego BILSTEIN B4. Jego rewolucyjna konstrukcja realizuje funkcje amortyzowania, resortowania i regulacji wysokości prześwitu w jednym podzespolu. Moduł zawieszni pneumatycznego BILSTEIN jest dostępny zarówno dla systemów aktywnych jak i pasywnych (OE) i zapewnia kierowcy doskonały komfort i warunki jazdy – dokładnie jak w pierwszym dniu użytkowania nowego samochodu.



FOT. AUTASREU, ARCHIWUM