

DKW F102 uppgång och fall

De senaste europeiska Auto Union 1000- och 1000S-modellerna producerades i juli 1963 och DKW F102 presenterades som en ersättningsmodell i september 1963. Volymproduktionen av 2-dörrars F102 började först i mars 1964 och 4-dörrarsbilar kom med på produktionslinjen i januari 1965. Medan designen av sin föregångare, Auto Union 1000, i huvudsak kom från slutet av 1930-talet var F102 ett nydesignat fordon med en unibody och - i linje med modern smak - med stora glasytor och lite krom. Priset för 2-dörrars sedan var 7 200 DM ca: 22 000 sek.

Fordonet har en främre upphängning på dubbla stödben med vridstänger. Den bakre vridaxelns vevaxel (styv axel) hänger längs monterade stödspakar (bakre armar) som är fjädrade från en tvärgående torsionsstång. Om kompressionen är ojämn vrider axelbalkarna och fungerar som en stabilisator. En Panhard-stång används för sidostyrning.

Eftersom axeln tar mycket utrymme ligger tanken bakom den i bagageutrymmets golv, reservhjulet ligger bakom baksätets rygg.

Likhet med sina föregångare, var F102 utrustad med en (då) state-of-the-art tre-cylindrig tvåtakts radmotor.

Tvåtaktsblandningen genererades av det nya "färska oljesystemet" utvecklat tillsammans med Bosch, som automatiskt blandar smörjmedlet med bensinen från en separat oljetank i motorrummet, vilket skulle förenkla

och minska oljeförbrukningen. Föraren kunde fylla på ren bensin utan tillsatt olja.

Problem

Medan DKW Junior fortfarande var den mest framgångsrika lilla bilen i Västtyskland då, började kunderna se tvåtaktsmotorn som obekvämt och generellt föråldrad. Detta ledde till att F102 inte uppnådde de försäljningssiffror som företaget hade hoppats på och orsakade Auto Union allvarliga ekonomiska problem.

Orsakerna till denna ganska plötsliga bildförlust inkluderade problem med det automatiska färska oljesystemet: Efter kalla vinternätter var oljan i behållaren så trögflytande att motorn inte kunde smörjas, som det var fallet med långvarig frikörning (nedförsbacke), så att många motorer skadades av kolvslitningar och lagerproblem. Sådana problem i vintertider kunde ha begränsats med moderna helsyntetiska motoroljor med högt viskositetsindex, men sådana oljor fanns ännu inte på 1960-talet. Garanti- och goodwilltjänster belastar balansräkningen och kundernas förtroende.

Ett annat problem var det faktum att den trecylindriga motorn med 400 cm³ slagvolym per cylinder hade nått slutet på sina utvecklingsmöjligheter och ännu större tvåtaktsmotorer etablerades inte i bilindustrin.

För att minska bensinförbrukningen som är ganska hög i den dagliga driften, använde DKW ett enkelt och framgångsrikt sätt efter några månaders produktion. Halvvägs genom fjäderkinematiken utsattes gaspedalen för ett betydligt ökat

motstånd för att ge föraren en bättre känsla för den kraft han krävde från motorn. En sådan gaspedal med en tryckpunkt användes också senare i Trabant 601, vilken också ansågs ha en ogynnsamt hög bränsleförbrukning på grund av tvåtaktscykeln i förhållande till motoreffekten.

Slut på produktion

Försök med en tvåtakts V6-motor misslyckades. Tiden med tvåtaktsmotorer i västtyska bilkonstruktioner slutade med F102.

I mars 1966 tillverkades 52 753 (eller möjligen 53 053) fordon, varav endast cirka 25 000 kunde säljas. Det var den sista modellen som utvecklades av Auto Union före Volkswagenövertagandet och i slutet av produktionen av DKW F102, som officiellt såldes som Auto Union, försvann DKW-märket från bilmaknaden.

Under Volkswagens kontroll gav F102 grunden för de senare Audi F103- modellerna och återupplivade Audimärket som fanns i det dåvarande Auto Union före andra världskriget, 1938.