

Audi | 奥迪

〔德〕马提亚斯·布劳恩 〔德〕亚历山大·弗兰斯·施多尔茨 著 刘丽 译



图书在版编目(CIP)数据

奥迪 / [德] 布劳恩; [德] 施多尔茨著; 刘丽译.
海口: 南海出版公司, 2009.1
ISBN 978-7-5442-4389-6

I. 奥… II. ①布…②施…③刘… III. 汽车工业—工业
史—德国 IV. F451.664

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第007369号

著作权合同登记号 图字: 30-2008-296

Matthias Braun, Alexander Fr. Storz
Audi. Technik und Dynamik
Copyright © 2006 by Pietsch Verlag.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co.
Chinese language edition arranged through HERCULES Business & Culture Development
GmbH, Kelkheim (Germany)
All rights reserved

AODI
奥迪

作者	[德] 马提亚斯·布劳恩 [德] 亚历山大·弗兰斯·施多尔茨
译者	刘丽
责任编辑	崔莲花
装帧设计	新经典工作室·崔振江
丛书策划	新经典文化 www.readinglife.com
内文制作	田晓波
出版发行	南海出版公司 电话 (0898)66568511
社址	海口市海秀中路51号星华大厦五楼 邮编 570206
电子邮箱	nanhaicbgs@yahoo.com.cn
经销	新华书店
印刷	北京国彩印刷有限公司
开本	889毫米×1194毫米 1/12
印张	22
字数	200千
版次	2009年5月第1版 2009年5月第1次印刷
书号	ISBN 978-7-5442-4389-6
定价	68.00元

南海版图书 版权所有 盗版必究

Audi 目录

contents

前言……1

四环之DKW篇……2

木制车身和V型发动机……8

后驱不如前驱……19

从DKW到奥迪……32

四环之霍希篇……69

没有霍希的霍希工厂……74

从霍希到Sachsenring再到Trabant……97

四环之漫游者篇……104

汽车联盟怀抱中的漫游者……118

四环交织：汽车联盟……132

四环之奥迪篇……150

从豪华—大众车型到技术载体……166

奥迪Q7 quattro……254

后记……257

前言

作为世界著名轿车品牌,奥迪的历史可以追溯到一百多年以前。它不是横空出世,也并非单一品牌的独立发展。百年中,奥迪历经两度重生,是整合资源、汇集智慧的产物,可谓沧桑与辉煌并存。

奥迪的家谱由四大品牌构成:奥迪(Audi),DKW,霍希(Horch)和漫游者(Wanderer)。这四个公司都位于德国萨克森州,一方面它们各自为阵,使用自己的品牌,不断发展壮大;另一方面彼此之间联系紧密。四大品牌中DKW的历史可以追溯到约尔根·斯卡夫特·拉斯姆森(Joergen Skafte Rasmussen)1902年在克姆尼茨创立的机械与仪器贸易公司;漫游者是由1879年约翰·巴菩提斯特·温科尔霍夫(Johan Baptist Winklhofers)的铣床机器生产公司发展而来;而奥古斯特·霍希(August Horch)1901年制造出他的第一辆汽车,为茨维考成为德国汽车业中心奠定了基础。1909年,由于种种原因,霍希离开自己一手创建的霍希公司,另立门户,创立了奥迪品牌。1932年,全球经济危机促成这四家汽车制造商的联合,它们组建了汽车联盟股份公司(Auto Union AG),四环标志由此诞生。直至今日,20世纪30年代出厂的12缸和16缸庞蒂克赛车仍被视为传奇。然而,随着战争的开始,民用汽车生产被迫停止。

二战结束后,汽车联盟股份公司的生产设备被苏联军队没收。他们在前民主德国境内,借助汽车联盟战前的良好声誉,建立起一家属于人民的汽车制造厂。而与此同时,汽车联盟的大批高层人士逃亡到西德,开始了新的创业。60年代,二冲程发动机已是强弩之末,在经过戴姆勒-奔驰公司的并购之后,汽车联盟于1965年正式转入了大众汽车集团。战后的第二次收购为汽车联盟带来了一个焕发出新光彩的老品牌:Audi。本书中,我们没有介绍NSU汽车制造公司的历史。NSU最初是1873年施瓦本州瑞丁根的一家针织机器公司,20世纪60年代末被大众收购,并

与奥迪合并重组,成立奥迪-NSU汽车联盟有限公司。NSU汽车制造公司的历史独立于汽车联盟的发展之外,纯属个体命运,因而略去。

本书介绍了所有奥迪品牌自创立以来的历史,兼顾大众车系的其他成员,如兰博基尼(Lamborghini)和西亚特(Seat)。汽车联盟四大品牌的资料非常丰富,尤其是霍希和DKW这两个知名品牌。但关于漫游者以及奥迪品牌战前时期的情况,迄今为止,所见甚少。1973年,奥迪公司曾将汽车联盟四大品牌的基本情况简编成册,以《时代的车轮》为名出版。此后又经多次整理修订,时至今日,当年的小册子已经成为真正意义上的书。本书作者在写作过程中参考了《时代的车轮》一书,在此感谢其作者彼得·科尔希贝格(Peter Kirchberg)、托马斯·艾尔德曼(Thomas Erdmann)和拉勒普·普法格曼(Ralph Pofagmann),同时向茨维考的霍希专家于尔根·泼尼西(Juergen Poenisch)致谢。

本书并非受奥迪委托而作,完全由作者独立撰稿完成,因此也从不同的视角叙述了某些事实。本书时间跨度大,从手工制造的年代一直谈到高度机械化的今天;也参考了各类资料及相关轶事,以此补充公司专著。今天,奥迪被誉为世界演奏家、创新者、领跑者。从公司专著中我们能够了解奥迪发展的概况。本书在介绍奥迪公司历史的同时,展示了德国工业化的进程:从工业化初期开始,相继描述了第一次世界大战、战后通货膨胀和全球性经济危机笼罩下的动荡、纳粹的统治、第二次世界大战,并叙述了战后东西德复苏、50年代经济奇迹、统一后的10年,最后分析了21世纪的挑战。

马提亚斯·布劳恩(Matthias Braun)

亚历山大·弗兰斯·施多尔茨(Alexander Franc Storz)

于慕尼黑

四环之 DKW 篇

DKW 的创立及其产品

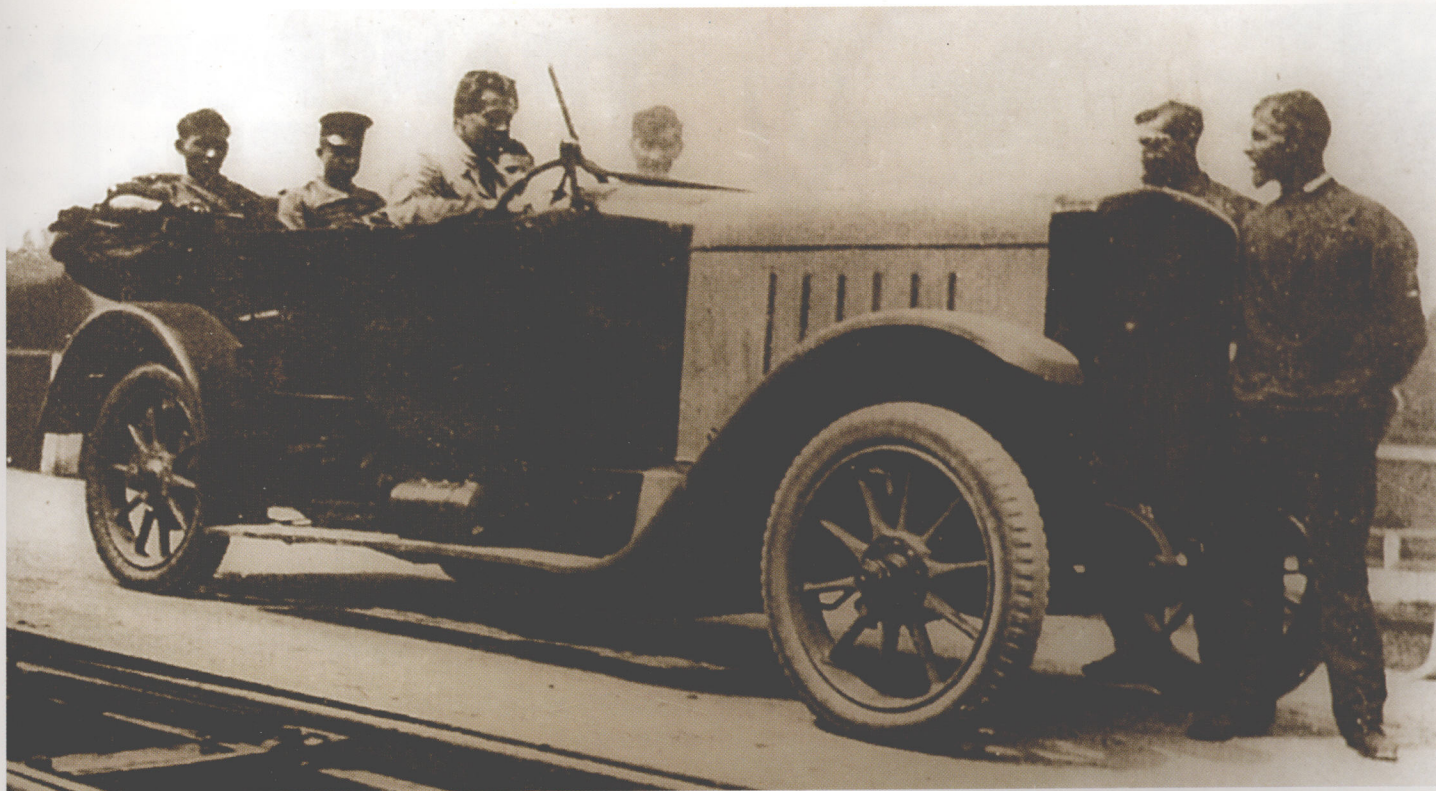
烟囱冒出滚滚浓烟，蒸汽机隆隆运转，工业化正大步向前迈进。19世纪70年代到20世纪初，人们开始觉醒，对技术迸发出无尽的热情，发明创造层出不穷。谁有好主意，谁就能挣大钱。在这个火热的年代，被誉为DKW之父的约尔根·斯卡夫特·拉斯姆森于1878年7月30日出生在丹麦的纳斯科夫(Naskov)。正是他，让德国骑在摩托上进入了30年代。拉斯姆森的公司是汽车联盟的主要支柱。二战后，DKW继续生产二冲程发动机，直到没人能忍它的尾气（含有可燃混合气）。

机械，仪器和一幢漂亮的别墅

1902年12月15日，工程师拉斯姆森和卡尔·埃尔斯特在凯姆尼茨共同创办了拉斯姆森和埃尔斯特公司。两年后，埃尔斯特退出公司。拉斯姆森主要经营以蒸汽机配件为主的机械和仪器。不久，他开始在厄尔茨山区的小城佐堡(Zschopau)自行生产这些产品。一战中，拉斯姆森工厂负责制造点火器和榴弹引爆装置，工人数量迅速增长。于是，这位老板在工厂之上为自己建造了一幢漂亮的别墅。

1907年，拉斯姆森在佐堡的第一家工厂，此前这里曾是毛巾厂。





1918年蒸汽动力机车出厂，拉斯姆森为DKW品牌（蒸汽动力汽车 [Dampfkraftwagen] 的缩写）申请法律保护。

一战期间汽油短缺，这促使拉斯姆森萌生了一个新念头：他决定制造一辆蒸汽动力汽车。拉斯姆森以前的同事斯文德·阿格·马提森 (Svend Aage Mathiesen) 在美式蒸汽动力汽车生产方面有着丰富经验，1916年制造出了一辆四门敞篷小轿车。尽管如此，战后的事实却一再证明，蒸汽动力汽车毫无前途。可以说，如果不是拉斯姆森保住了蒸汽动力汽车 (Dampfkraftwagen) 的缩写 DKW 这三个字母，那他的尝试几乎不值一提。

拉斯姆森，鲁珀和攀登顶峰之路

1918年是一战的最后一年。这一年，拉斯姆森和胡戈·鲁珀 (Hugo Ruppe) 相识。鲁珀是图林根汽车实业家贝尔托德·鲁珀的儿子，后者曾在他的阿波罗工厂制造出 Piccolo 微型车。1908年，小鲁珀开始自己创业，公司却最终破产倒闭。小鲁珀毅然开始二次创业，在战争期间研制出一台小型二冲程发动机，并负责在佐堡工厂生产这种发动机。刚开始，这台名为 “Des Knaben

Wunsch” (意为 “男孩的梦想”) 的发动机是功率为 0.1 马力 (1 马力 = 735 瓦特)，排量为 18 毫升的玩具及教学用发动机；后来发展为功率 1 马力，排量 122 毫升的自行车辅助发动机。

战后，拉斯姆森公司的主要业务是生产配件和仪器。1921年起，发动机制造在公司占的分量越来越重。助动自行车是当时一项伟大的成果，它的宣传口号是 “DKW，小奇迹，上山如同下山！” 不胫而走。1921年9月13日，拉斯姆森举行仪式，庆祝第 10000 台 DKW 发动机出厂，但发动机的设计者鲁珀却没有出现在庆典上。鲁珀的世界是技术，而拉斯姆森则是一位有经济头脑的工业家——这两个人的区别就像水和火一样分明。

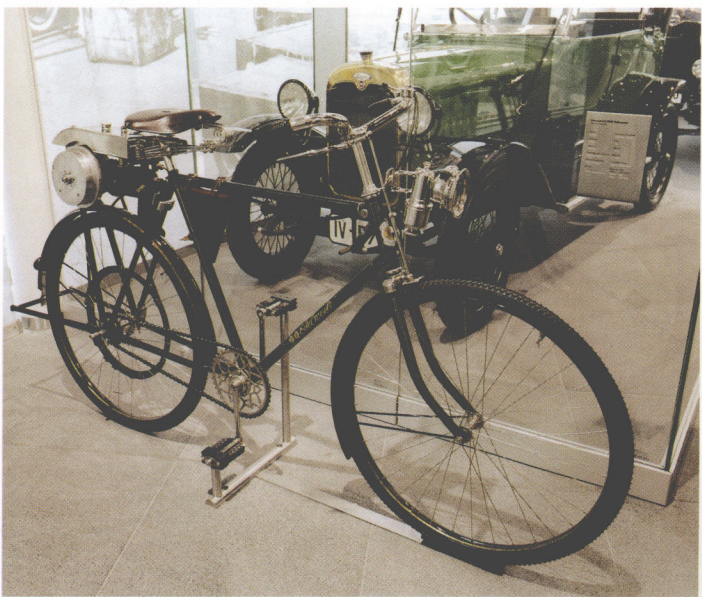
1922年，佐堡工厂开始生产摩托车。这种车的发动机功率比助动自行车大，车身也比自行车更牢固。1921年秋天，DKW 在从柏林到海德堡的 Reichsfahrt 比赛中成就斐然，因此第一辆 DKW 摩托车问世后，被作为 “Reichsfahrt” 典范来销售。仅仅用了 7 年时间，佐堡发动机工厂就成为世界上最大的摩托车制造



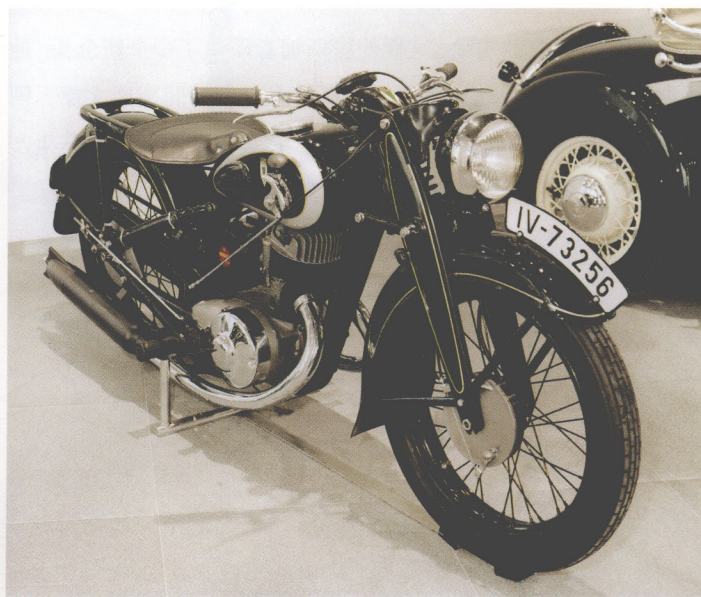
胡戈·鲁珀，DKW二冲程发动机之父。



摩托车+运货车：4马力的DKW运输车。



装配了DKW助动马达的Edelweiß牌自行车。它由玩具机组发展而来，为DKW助动车后来的成就奠定了基础。



DKW NZ350 摩托车，1938 年年初推出，四档驱动，装有手闸和脚闸及电焊的中央盒式车架。

商。拥有双气缸发动机、气冷发动机，后来又有了水冷发动机，并有不同的功率和配置等级，以及样式各异的车身，这些让客户有了更大的选择余地。1927年共出厂27000辆DKW摩托车，1928年产量达到43000辆，1929年甚至达到了60000辆。然而，随着全球性经济危机的到来，销售额急剧下降。但DKW并没有停止研发，1932年，DKW凭借反向冲洗设备引领了摩托车的新潮流，Block 350是首个样品。1939年，NZ系列开辟了DKW的第三个摩托车时代。在所有车型中，最为卓越的要属1935年推出的RT125，这种车型销量极好。二战后，东西德都相继恢复了它的生产。

请给我来100辆微型轿车！

拉斯姆森从未放弃制造汽车的愿望。柏林人鲁多尔夫·斯拉拜的电动微型轿车打动了。1919年，拉斯姆森订购了100辆用于销售，这也激励他开始自行研制一种纵列双座木制车身的微型

轿车。这种车在左踏板装有一台二冲程，4~5马力的发动机作为动力装置。它也是继玩具发动机和自行车辅助发动机之后鲁珀设计的第三套设备。1920年，这种车与公众见面，拉斯姆森宣称它是DKW的登山者。但只有一辆样品，仅供拉斯姆森的太太特瑞斯私人使用。

为了批量生产拉斯姆森订购的100辆电动微型轿车，鲁多尔夫·斯拉拜需要厂房。赫尔曼·拜林格为斯拉拜在柏林的夏洛特堡找到了地方，并成为斯拉拜的伙伴。但由于发动机供货商方面出了问题，斯拉拜和拜林格无法按时按量交货。此时，拉斯姆森伸出了援手：他购入这家1919年建立的斯拉拜-拜林格汽车公司1/3的股份。一年内，公司足足制造出250辆电动单座车，而且大部分发动机都是自产。斯拉拜-拜林格-电动微型车在国外销售状况非常好，客户们都用外汇付账，在那个通货膨胀的年代，这是多么难得。

在不断改善木制车身轿车系列的同时，斯拉拜和拜林格还生



1924年的第三代也是最后一代斯拉拜-拜林格-电动微型车(SB-Wagen)。



这辆斯拉拜-拜林格-双座车装配了DKW单缸二冲程发动机，汽缸容积170毫升，功率为2.5马力。

产双座车。斯拉拜-拜林格的双座车主要销往日本，但1923年9月东京附近发生了灾难性的地震，出口销量从此停滞不前，斯拉拜-拜林格汽车公司又陷入了困境。幸亏拉斯姆森再次投资，把自己在公司的股份增加到50%，公司才得以继续经营。

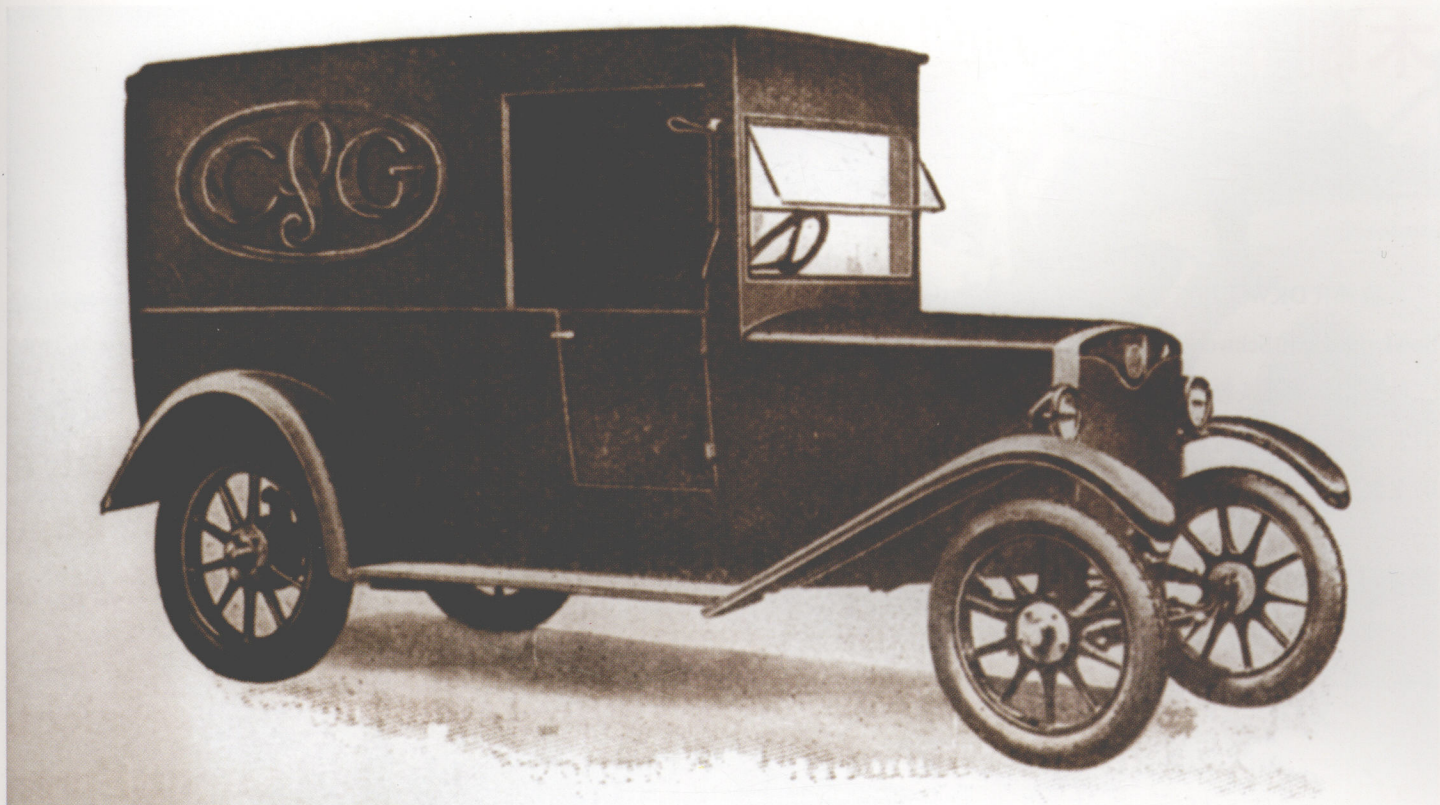
斯拉拜-拜林格-电动微型车的第二版越来越接近人们对汽车外观的普遍设想。其中，电动马达被拉斯姆森公司生产的二冲程汽油发动机取代。1923年，加长型、结合运动与高雅的第三代木制车身微型轿车系列与公众见面。尽管如此，斯拉拜-拜林格汽车公司仍然未能逃出经济衰退的漩涡：疯狂的通货膨胀结束之后，资本市场平静了下来，储存贵重物品的风气也随之消失。许多公司都回天乏力，其中也包括斯拉拜-拜林格汽车公司。1924年公司破产倒闭，至此共生产出2000多辆斯拉拜-拜林格-电动微型车。

拉斯姆森制造电动汽车：非蒸汽动力，也非混合动力

拉斯姆森在斯拉拜-拜林格-电动微型车制造上投入了大量

财力。为了避免所有投资付诸东流，他全面接管了已经倒闭的斯拉拜-拜林格汽车公司，并任命鲁多尔夫·斯拉拜为公司负责人。现在这家夏洛特堡的公司有了新名字：佐堡J.S.拉斯姆森发动机厂柏林分厂（Zschopauer Motorenwerke J.S.Rasmussen）。

1926年，柏林分厂与通用电力公司（AEG）和蓄电池工厂（AFA）合作，研制出了电动出租车和电动送货卡车。斯拉拜为这辆出租车设计了带铁皮外壳的胶合板车身。车辆的动力装置是通力电力公司制造的4.6马力电动发动机，由一块AFA蓄电池提供电力。拉斯姆森把电力车的缩写DEW作为品牌名称。电力车销售状况良好，一直持续到1928年。在这段时间里，斯拉拜早就开始筹划另一项产品：双缸二冲程发动机的汽车。为了生产新车，1928年1月，拉斯姆森让柏林公司启用了新名字：佐堡J.S.拉斯姆森发动机厂斯潘道（Spandau）-DKW汽车工厂。至此，真正意义上的DKW汽车制造拉开了序幕。



1926~1928年的DEW电动送货卡车。



DKW位于斯潘道的工厂负责生产木制车身。

木制车身和 V 型发动机

第一代DKW采用后轮驱动。到1940年为止，大型DKW4=8，Sonderklasse和Schwebeklasse一直是产品阵容中的固定部分。这三种车型常常改头换面，然而唯一不变的是它们的心脏：4缸V型发动机。与此同时，这个并不惹人生厌的家伙也一直是DKW的主要缺陷。

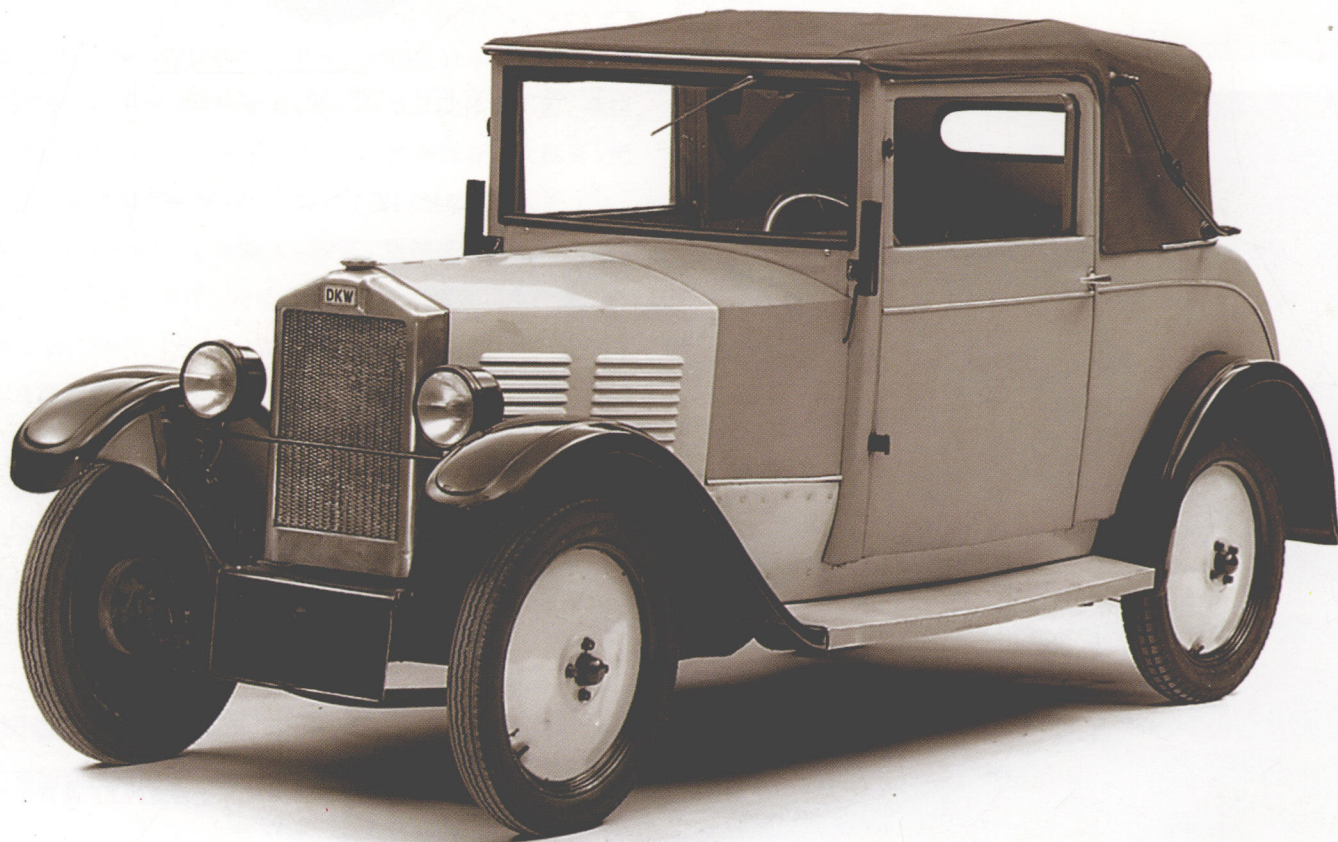
新品 DKW：头半年的 10%

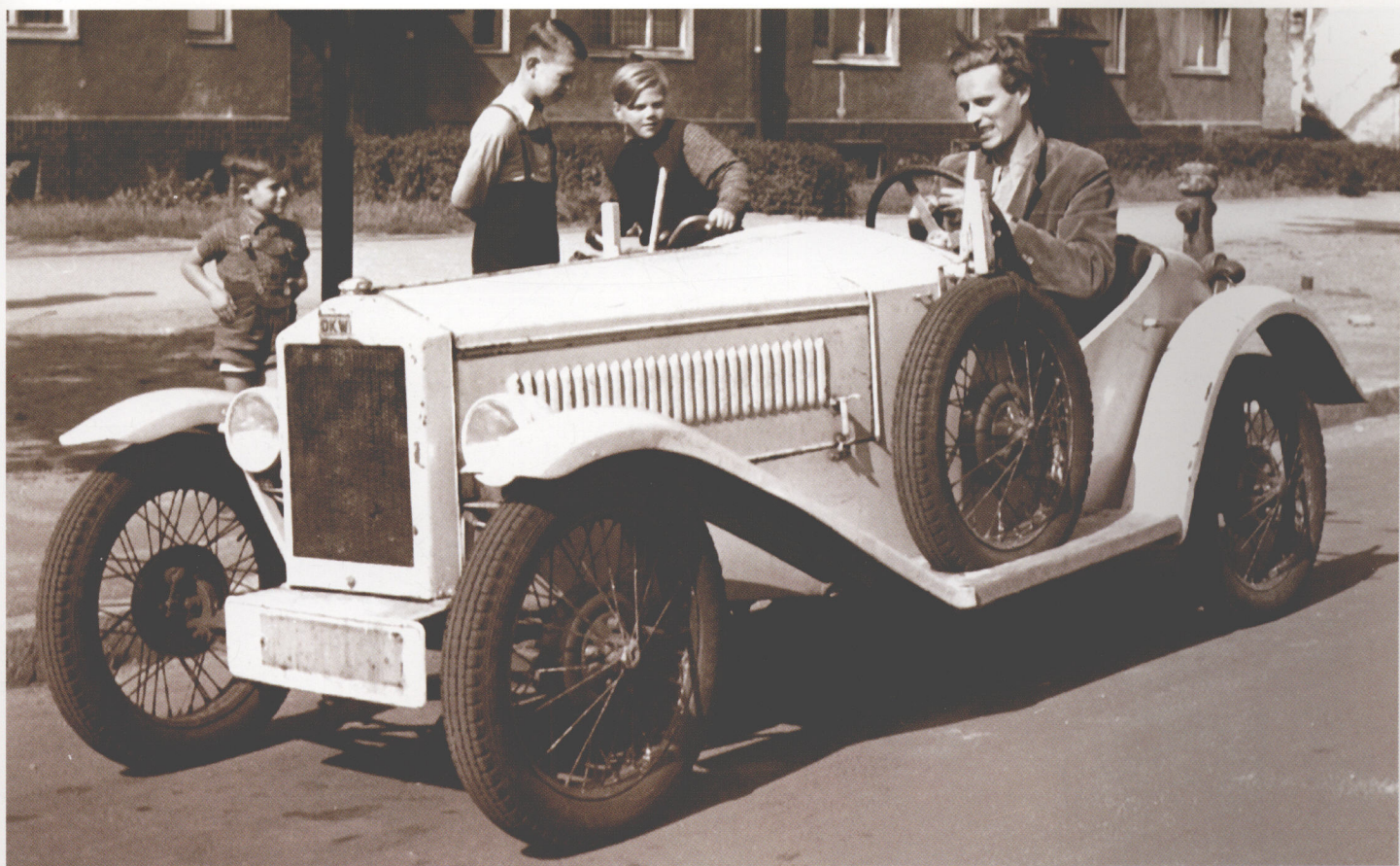
现在，呈现在拉斯姆森眼前的是一辆物美价廉，还配有动力系统的样车，这辆车由他的工厂自行生产完成。1926年，功率为

12马力的型号500亮相，它是第一辆产自佐堡的双缸摩托车。最初推出风冷版Z500，不久后发展为25马力的水冷版赛车Pre500。而后的发动机又为第一代DKW车辆的机动化奠定了基础。

斯拉拜的第一台DKW实际上是DKW电动车和整体木制车身的组合。它用人造皮革代替白铁皮作为车身材料，安装了水冷型排量500毫升的双缸发动机，还用横置钢片弹簧取代了固定轴减震器。这辆车配备后轮驱动装置，发动机位于前部，三档传动

DKW P15 三座移顶轿车，电动车和500毫升摩托车马达的组合。





DKW PS 600, 是在P15基础上发展而来的运动型双座车, 船形尾部, 1929~1933年生产。



装置也都安上了凸缘。由于它的功率为15马力, 所以这个型号被称为DKW P15, 1928年开始了大规模生产。半年过后, 1929年DKW成功赢得了10%的市场占有率。同年, 工程师格尔哈特·马赫驾驶一辆P15参加了蒙特卡罗拉力赛。在他的倡议下, 1933年又诞生了一款运动型双座车PS 600。在P15的基础上, 这款车安装了船形尾部, 而且轮胎采用了时尚的钢丝轮辋。PS 600功率强劲, 足有18马力, 性能优良, 能很快将时速提升到100公里。在赛车运动中, 私人赛车手对它青睐有加。这款车重量约为450千克。工厂还为微型跑车设计了样式各异的发动机, 其中的佼佼

拉斯姆森的市场部负责人卡尔·哈恩 (1894~1961)。



小小年纪已经会开车了——“男孩愿望”也让女孩们兴奋不已。

者要数两台连在一起的RRe 500摩托车发动机，65马力的功率能够让它迅速达到时速160公里。

不久，斯潘道工厂成立了一支工厂赛车队。这些赛车被涂成绿白相间的颜色，这和萨克森州的代表色相同。1929年和1930年赛季，它们在各自级别中收获颇丰。于是，DKW开始招募明星车手，向记录发起冲击。1930年4月4日和5日，在巴黎的蒙特雷利（Montlery）大赛中，空气动力学家理查德·冯·科尼-法克森菲尔德（Reinhard von Koeny-Fachsenfeld）和工厂赛车手卡尔·梅尔（Carl Meyer）在排量500毫升以下级别创造了24小时耐力赛的世界记录。

拉斯姆森很早就意识到，一条打动人心的广告可以起到不可估量的作用。为了向顾客推销带摩托车引擎的木制车身汽车，广告是必要策略之一。当时，同样的价格可以买到欧宝公司的“雨蛙”（汽车型号）和哈诺纳克公司的“Komißbrot”，而且这两款都采用了钢制车身。1922年以来，卡尔·哈恩（Carl Hahn）一直在负责广告、销售和经销商网络。他在德国发起了强大的广告攻势，不断组织各类活动：让DKW参与选美大赛，赞助品牌俱乐部，拍摄电影短片，督促经销商共同努力，培训机械技师，甚至想出了DKW Privat牌香烟的创意。而哈恩宣传的产品之一就是名为“男孩愿望”的新车型，这是一款有着不同规格、外型多样的儿童车。

采用V4发动机的大型DKW未能通过毕业考试

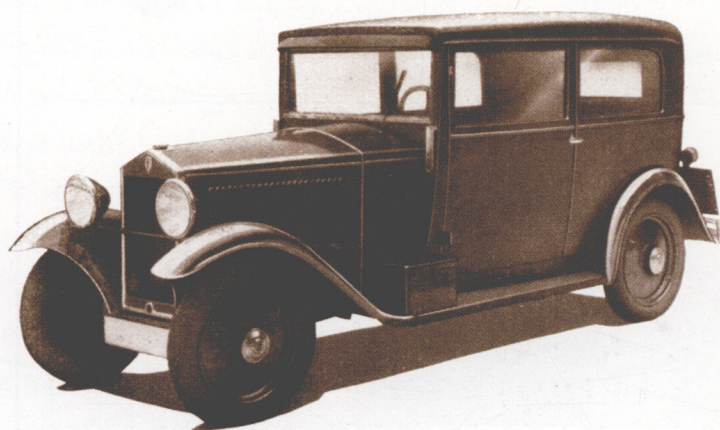
1928年11月，4=8 V型4缸二冲程发动机首度亮相，它的排量为800毫升，功率达到22马力。但直到1年半后的1930年3月，这款发动机才得以在斯潘道工厂生产。

V型4缸二冲程发动机是工程师帕夫拉特（Paffrath）和设计师格勒（Gehle）共同设计的成果，拉斯姆森取得了这一发明的专利权。截至1940年，DKW生产出了多种规格各异的V4发动机。尽管如此，这款发动机在技术上却没有完全成熟。安装了V4发动机的车，对内型号是P25，按照设计，它应该能达到8缸发动机的功率，因此人们把它命名为4=8。由于技术难关和复杂的发动机构造，4=8进入市场的时机不断推迟。1928年，拉斯姆森获得奥迪工厂的大多数股份。次年年初，他将4缸研发团队从佐堡迁到茨维考的奥迪工厂。技术难题一直伴随着4=8的整个发展过程，指责声不绝于耳。终于，在世界经济危机开始的同时，这款车进



DKW4=8 ——1930年9月出产的双座
移顶Limousine（豪华轿车），这款车投入
市场后，不断被顾客投诉。

ZSCHOPAUER MOTORENWERKE
J. S. RASMUSSEN A.-G.
Berlin-Spandau



DKW-INNENSTEUER-LIMOUSINE, TYPE V 1000

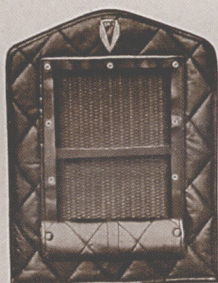
DKW4=8 V1000 ——1931年生产的内
置驾驶座Limousine。

Nur für den Winter!

DKW-Spezial-Zubehör für Automobile

Kühlerschutzhauben

lieferbar für sämtliche DKW-Wagentypen. Gute Paßform. Aus bestem wasserdichten Kunstleder, mit DKW-Fabrikzeichen versehen. Filz gefüttert. Das Abrollen der Haubenöffnung erfolgt nach unten, die Klappe ist in verschiedener Höhe verstellbar. Kreuzsteppung oder Steppnaht nach unserer Wahl.



Für 2- u. 4-Zylinderwagen

Für 2-Zylinder-Roadster ganze Höhe 570 mm. Bestell-Nr. 0276

Für 3 sitziges Kabriolett und für Sportwagen, ganze Höhe 620 mm. Bestell-Nr. 0522

Für 4-Zylinder 800 ccm, ganze Höhe 620 mm. Bestell-Nr. 01066

Für 4-Zylinder 1000 ccm, ganze Höhe 660 mm. Bestell-Nr. 0726

Für 4-Zylinder Sonderklasse, ganze Höhe 715 mm. Bestell-Nr. 0865



Für DKW Front

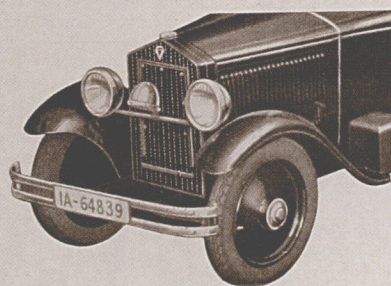
für Roadster u. Kabriolett

Ganze Höhe 400 mm

Bestell-Nr. 0725

für Meisterklasse
ganze Höhe 685 mm

Bestell-Nr. 0859



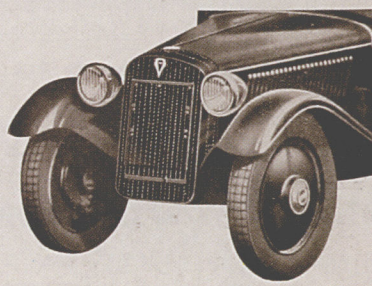
4-Zylinder 1000 ccm
4-Zylinder Sonderklasse

Bestell-Nr. 0891
Bestell-Nr. 0890

Auf Wunsch Wilka- Kühlerschutzhaube Original „Wilka - Regina“

Einlaufsicher präpariertes
Kunstleder. Moderne weiße
Längsstreifen-Steppung.

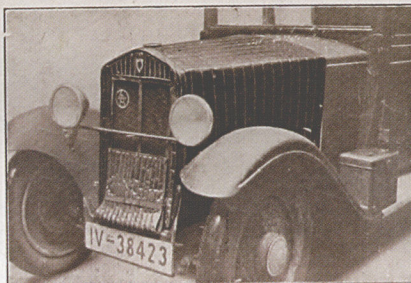
Lieferbar nur für



Frontantrieb-Roadster u. -Kabriolett Best.-Nr. 0892
Frontantrieb-Meisterklasse Best.-Nr. 0889

Motorhaubendecken

Infolge der zahlreichen, breiten Kühlschlitze in der Motorhaube wird das Kühlwasser überhaupt der ganze Motor bei Kälte und Wind trotz Kühlerschutzhaube sehr schnell kalt. Wir empfehlen daher die Verwendung von Motorhaubendecken.



Motorhaubendecke, wattiert, der „Wilka - Regina“ Kühlerschutzhaube entsprechend weiß längsgepopt.

Für 4-Zylinder 1000 ccm
Bestell-Nr. 0782

Für Frontwagen Roadster u. Kabriolett
Bestell-Nr. 0783

Sonderanfertigung auch für andere
DKW- und Front-Wagen.

Lieferzeit ca. 14 Tage

DKW 1932 年出厂的冬季专用配件 (供前驱车和后驱车使用)。

入了市场。简而言之，它不是什么幸运儿。为了1931年车展，大型DKW安装了排量1000毫升、功率25马力的发动机，配上加大型车身。另外，又推出一款外表极为美观的豪华移顶轿车，车身来自柏林Voll&Ruhbeck工厂。而1931年夏，DKW甚至依靠4=8做起了军备生意，因为帝国国防向他们订购了少量敞篷式军用吉普。此后，DKW为4=8装上Peugeot四冲程发动机，作为奥迪5/30马力P型推出。1932年，4=8型号停产。而在斯潘道的工厂里，大型DKW仍然采用V4发动机及后驱动力装置，一直生产到1940年。尽管对各型号都进行了改进，并且不断补充产品阵容，但始终没能让4=8更上一层楼。

作好合并准备，攀上成就顶峰

30年代初，约尔根·斯卡夫特·拉斯姆森才建立起真正的托拉斯。早在1923年，他就创立了Framo工厂，为自己的生产提供配件，之后又开始制造微型车和运货车。Framo工厂后来发展成前民主德国的全民企业（直至1990年），并且制造出了具有传奇色彩的巴尔卡斯（Barkas）货车。当然，这些都是后话。1930年，拉斯姆森名下共有14家配件供应厂商、参股企业和子公司。此时，世界经济危机已经导致严重的生产力过剩。而拉斯姆森两年前作为困难企业接管过来的奥迪，也出现了赤字。

企业的气氛开始紧张起来，拉斯姆森与以前的搭档发生争执，最终分道扬镳。世界经济危机席卷而来时，这个崇尚“self made（自力更生）”的男人手下共有15000名员工。随着接收奥迪工厂以及一体化发动机（6缸和8缸发动机机组，生产设备是从已经破产的美国汽车制造商Rickenbauer处引进）生产的失败，他到了让银行插手的地步。1930年11月，萨克森国有银行派理查德·布鲁恩（Richard Bruhn）进入佐堡发动机工厂董事会。这个深受银行信任的男人，开始用无所顾忌的强硬和旺盛的精力对企业进行重组和整合。

然而，灾难刚在霍希工厂露出苗头，国家银行就从拉斯姆森的企业抽身退出。为了避免出现连锁反应式的破产，他们听从布鲁恩的建议，让拉斯姆森对霍希工厂进行清算，把资产变为现金。于是，1932年夏，汽车联盟公司成立。此次合并中，作为最



大财阀：约尔根·斯卡夫特·拉斯姆森，15000名工人的主人。随着世界经济危机的开始，他成为银行的一个案例。

健康的企业，佐堡发动机厂成为接受方。DKW产品阵容受合并的影响最小，它继续生产排量500毫升以下的摩托车、前驱二冲程微型车，以及四冲程发动机中低档后驱车。

Sonderklasse与Schwebeklasse：针对V4的众多投入

大型DKW仍然采用后驱。1932年2月，豪华型Sonderklasse 432安装了斜置风档。随后，在1932年10月的巴黎车展上，第二代以快速轻便的形象登场。它在技术上率先采用了无载空转，这种技术在排气时能将发动机转数降至空转水平，十分省油，同时还能有效避免直推驱动时的急冲现象。创新之处还有鲁道尔夫·斯拉拜为Sonderklasse 1001型号设计的浮轴。这是一个采用

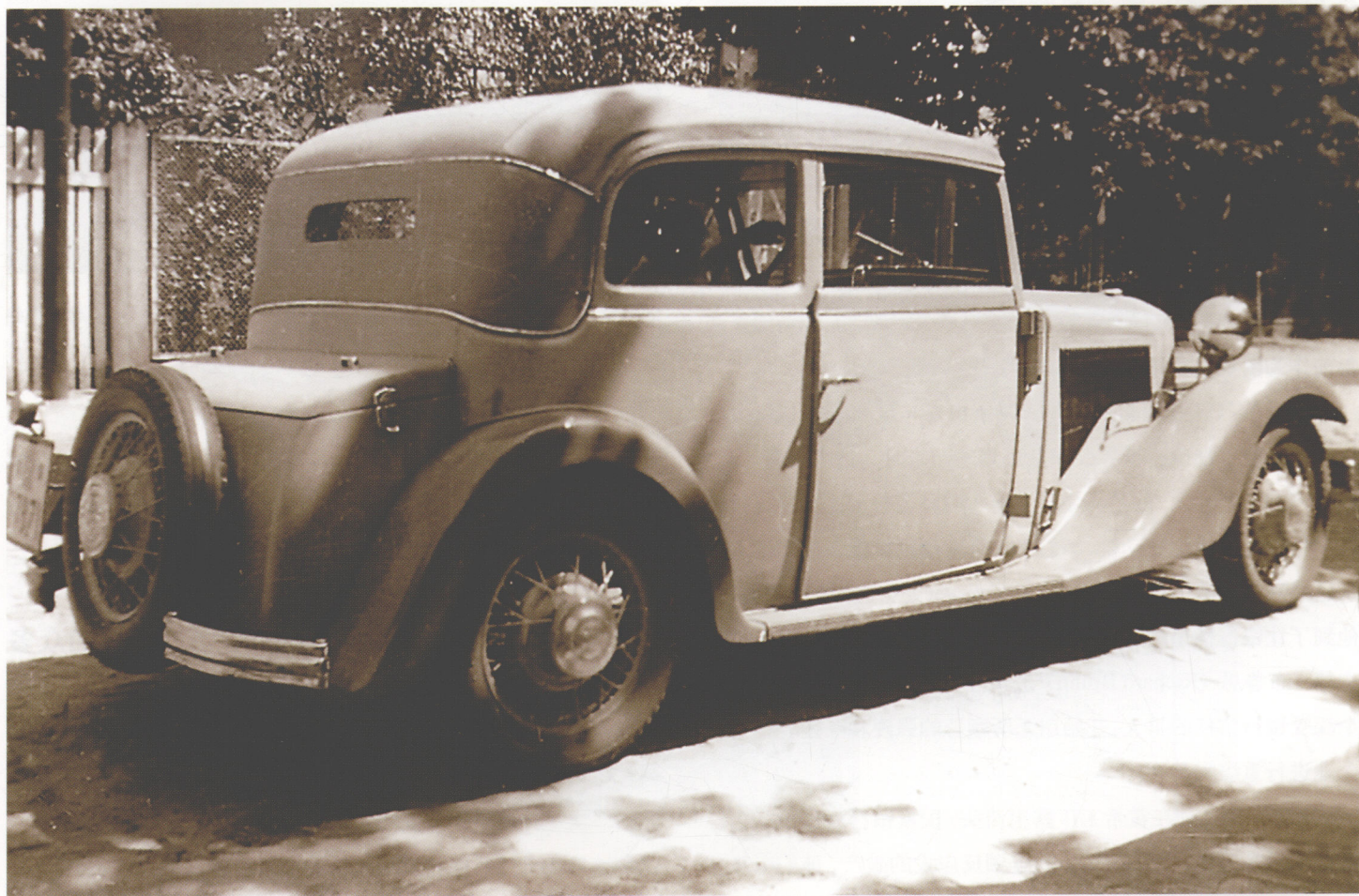
横置钢片弹簧的固定轴，能够限制转弯斜度。新车外观时尚，可惜木制车身不够耐用，使用后不久就开始凹陷，说不定哪一天会突然从中间断开。1934年夏到1937年初，人们推出了它的后继者 Schwebeklasse，这款车圆滑的流线型车身吸引了众多顾客。1935年起，它安装了排量1047毫升、功率32马力的双化油器发动机，浮轴仍然装在车的前部。流线型的外型代表了30年代中期的潮流，这也算是帝国高速公路建造的影响之一。这款车优点很多：速度快，能耗小，具有成组设备保护装置。尽管外形非常现代，却一如既往地选择了木制车身。1937年4月，最后一批 Schwebeklasse 出厂，它同时也是最后一批采用整体木制车身的

DKW。

1935年起，DKW工厂运动部门集中精力研制轴距更短的 Schwebeklasse 竞赛用车。这种车选用无车门敞篷车车身，简化的装配过程和1.1升V型4缸发动机能产生八档动力。凭借这款车，DKW团队成功地加入了山地赛车运动，而且轻型DKW在泥泞场地战绩不俗。在赛事中，工厂车队驾驶的车表现尤为突出。

领航员上岸

自从汽车联盟成立，约尔根·斯卡夫特·拉斯姆森就逐渐淡出了企业。刚开始，他认为成功整合后，便能从汽车联盟中买回



DKW Sonderklasse 1001 四座移顶 Limousine，1933年1月~1935年4月生产。其特别的设计，如钢丝轮辋的轮胎和彩色的搪瓷挡泥板等，让 Sonderklasse 个性十足。尾部的保险角是后来补装的。