



## LA STORIA

La DKW è stata una fabbrica tedesca di automobili e motocicli fondata nel 1916 a Chemnitz, in Sassonia, dall'ingegnere danese Jorgen Skaft Rasmussen. La edificò per produrre automobili spinte da propulsori a vapore (da qui l'acronimo Dampf-Kraft-Wagen). L'idea ebbe però scarso successo. Rasmussen non si arrese e, nel 1919, progettò un piccolo motore a due tempi, che decisamente si rivelò avere maggior fortuna. Si chiamava Des Knaben Wunsch (Desiderio del bambino). Adattato per l'uso sulle due ruote, divenne Das Kleine Wunder (La piccola meraviglia); la sua affermazione fu tale da spingere DKW ad assemblare motociclette integralmente. All'inizio degli anni Trenta ne era la casa produttrice più grande al mondo (56mila moto nel 1929, quattro volte quelle generate dall'intera industria italiana di settore). Accanto ad un disegno meccanico tanto pregevole giunsero anche i risultati nelle competizioni (celebri le 250 e 350 dotate di compressore; la quarto di litro vinse il Tourist Trophy 1938 con Ewald Kluge).

# DKW F91

## La fuoriclasse dell'epoca

► Nel 1928, rilevando il marchio Audi, la DKW iniziò la costruzione di automobili, sempre provviste di un motore a due tempi. Dal 1931 adottarono pure la trazione anteriore (tra i primi esempi al mondo). Nel 1932 la società si fuse con Horch e Wanderer, formando il gruppo Auto Union (da qui lo stilema dei quattro cerchi interconnessi). Dopo la seconda guerra mondiale la DKW si ricostituì a Düsseldorf poiché gli stabilimenti sassoni erano stati nazionalizzati dalla Repubblica Democratica Tedesca. I pezzi rimasti nella Germania Est vennero però riutilizzati per le IFA, meccanicamente più avanguardistiche, ma datate a livello di carrozzeria. ► La produzione riprese prima nel ramo motociclistico, con la «RT 125», motoleggera di stampo utilitario (1949). Poco dopo fu il turno della divisione automobilistica, con il modello «F89» bicilindrico, sostituito successivamente dall'«F91» a tre cilindri. ► Tra le vetture DKW più interessanti dell'epoca è d'obbligo citare la «Monza», sportiva costruita in serie limitata e deri-

vata dal modello che aveva stabilito diversi record di velocità sul circuito brianzolo. La «Munga», un fuoristrada concepito per l'esercito tedesco e la «1000 SP», disponibile sia coupé che spider (caratteristica la sua linea «americaneggiante»). ► Nel 1957 il gruppo Auto Union e le sue filiali (compresa la DKW) vennero acquistate dalla Mercedes Benz. È di questo periodo una tra le serie più riuscite (in vendita dal 1959): la Junior/F12 (pure soprannominata «auto con le palpebre» a



◀ Jorgen Skaft Rasmussen (1878-1964).





▲ La vettura venne abbandonata nei pressi del Tiglion; all'interno 30 centimetri di sabbia portat dall'alluvione. Il restauro: un duro lavoro.

causa dell'originale forma dei fari anteriori). Fu in assoluto la DKW più popolare e venduta, anche in Italia; per la sua produzione venne anche utilizzata una fabbrica in Irlanda, fino al 1964, l'unica al di fuori dei confini germanici. Era equipaggiata con un piccolo motore due tempi a tre cilindri da 741 cc (39CV SAE a 4'300 giri/min.). La sua velocità massima era di 115 km/h. ► Nel 1964 il gruppo Auto Union fu rilevato dalla Volkswagen, ma il sogno DKW si protrasse fino al 1965. L'ultimo modello, l'«F102», rappresentò la base per la rinascita del marchio Audi, con la cosiddetta «serie F103».

**La nostra vettura** ► (DKW tipo F91 del 1954). Come spesso accade, quando il tempo ci restituisce pregiati pezzi di una meccanica verace, pionieristica, concreta, la storia s'intreccia con le vicende umane di chi ne ha posseduto i segreti. Ed è allora che queste vetture prendono vita, come se sulla loro carrozzeria si dipingessero le immagini di quegli uomini, delle spicciole trattative di compra-vendita, di affari conclusi attraverso la ruvidezza dei termini sul sagrato di una chiesa. ► È Valentino Belotti che, con orgoglio, ci parla della sua DKW, la sua prima grande sfida nel restauro. ► L'automobile fu acquistata presso la concessionaria di Leopoldo Selna (detto Poldo) ad Arbedo-Castione. Era il 1954. Trascorse i suoi anni più felici in Ticino, fino a quando venne ritirata dalla circolazione a metà degli anni Settanta. Fu ancora il Poldo a prenderla in custodia. Lui, nel frat-

tempo, aveva smesso la sua attività di vendita e riparazione, traslocando a Verscio per fondare una nuova ditta dedicata al trasporto d'inerti (il primo a fornire le benne da collocare sui cantieri). Depositò la vettura, ancora funzionante e provvista di alcuni pezzi di ricambio, in un magazzino nelle campagne, dov'è l'albero simbolo del Comune pedemontano, il Tiglion. Fu in gran parte sommersa durante l'alluvione del 1978, di cui i locarnesi possiedono ancora l'incancellabile memoria. Il Poldo la trascinò fuori dal caseggiato e la lasciò lì, quasi fosse una scultura decadente, accasciata per anni contro l'albero secolare. Un giorno il buon uomo si recò nell'officina del padre di Valentino per sistemare la sua fidata Opel Kadett C: «Incontrandomi e conoscendo la passione che nutro verso le auto d'epoca, mi disse di possedere una DKW di cui voleva disfarsi. Il prezzo fu fissato a 1'500 fran-





▲ Magnifici i dettagli della nostra DKW. Strumentazione ben posizionata nel cruscotto. Il motore due tempi canta come se fosse un 2'500cc.

chi. Non un centesimo di meno, aggiunte, perché naturalmente su di essa era piombato l'interesse del famigerato «züchin» di turno. Andai ad ispezionare la vettura, che con stupore si rivelò essere un ammasso di ruggine. V'erano buchi dappertutto, uno pure sul fondo, da cui si poteva sbirciare il terreno sottostante. Aprendo le portiere scoprii che all'interno v'erano ancora trenta centimetri di sabbia, portati fin lì dalle acque dell'alluvione». Valentino, deluso, mandò il padre (che conosceva bene il Poldo) a trattare sul prezzo. «Era una domenica mattina e s'era andati a messa. Sul sagrato papà bloccò l'amico e riuscì a fargli deglutire la somma di 150 franchi dicendo: Fam mia besctemmia, ciapa i soldi che a sem föra da gesa». ► Fu così che i Belotti si recarono di gran carriera a rimorchiare la DKW. Il padre non fu soddisfatto ed apostrofò il figlio, «ma io mi vedevo già a bordo della vettura finita, splendente nella sua livrea, percorrere le strade del Pedemonte». Iniziò il restauro, ma non fu opera facile: «Potevo lavorare al massimo tre quarti d'ora all'interno dell'abitacolo, tant'era l'odore di muffa. Compì diverse trasferte nel Canton Soletta, a Laupersdorf. Vi avevo trovato un anziano meccanico che aveva ritirato un importante stock di pezzi di ricambio. Anche qui nacquero proverbiali discussioni sui prezzi di vendita, data l'avarizia del proprietario». Passò un anno e mezzo prima che la DKW ritrovasse il suo antico splendore. «Il Poldo, quando la vide, ne rimase impressionato». ► La F91 da allora ha partecipato a diverse manifestazioni, tra cui il grande raduno del 1998 organizzato ai bordi del Lago di Costanza. V'erano più di mille veicoli del marchio Auto Union.

**Prova su strada** ► Osservando la vettura, anche se concepita ad uso popolare, spicca una primordiale ricerca dell'aerodinamica, con un parabrezza «bombato a V» e la carrozzeria filante sul posteriore, caratterizzata da un lunotto panoramico in tre pezzi (molto utile nelle manovre). Aprendo le porte (in stile «contro vento») si sale agilmente a bordo. I sedili anteriori si rivelano d'estrema comodità, contrariamente a quelli sul retro che propongono

uno spazio troppo esiguo per le gambe. Semplice, ma ben posizionata, la strumentazione inserita nello spartano cruscotto. ► Girando la chiave d'accensione, e spingendo un bottoncino, il motore a tre cilindri miscela s'avvia senza esitazioni. A regime minimo si avvertono forti vibrazioni, ma poi, si nota immediatamente la buona guidabilità. Possiede infatti un ottimo cambio a quattro marce al volante, con innesti precisi e diretti. La frizione è dolce, anche se la vettura risulta nervosa a causa della trazione anteriore. Magnifico l'inserimento in curva ed infatti, all'epoca, la DKW era molto nota anche nel mondo delle corse (i motori elaborati arrivavano fino a 100 CV). Pur essendo solamente un 900 cc il motore produce un rombo intenso, come fosse un 2'500. Essendo un due tempi ha la medesima tonalità di una moto, che invita a spingere sull'acceleratore. Raggiunge i 120 chilometri orari. Unica nota dolente, le caratteristiche tecniche del propulsore non consentono di beneficiare del freno motore, per cui i freni a tamburo (pur ben proporzionati) vengono sollecitati di continuo. Inoltre, la DKW quando decelera tende a stratonare. È per questo motivo che pos-



▲ Tre cilindri che valgono sei.

siede una leva per mettere il cambio in folle. ► «Quando la guidi ti sembra di tornare agli albori, con quel suono tipico dei due tempi e quel profumo di miscela al due e mezzo per cento (che ti devi preparare perché l'auto è sprovvista di miscelatore). Pur essendo una vettura popolare possedeva già tutti i confort: una Sonderklasse, con tanto di autoradio e altoparlante centrale. Il Poldo diceva sempre con orgoglio: quel motore è l'unico che tiene 100mila chilometri».

**A cura di**  
Valentino Belotti ed Elias Bertini  
Foto Massimo Pedrazzini e Valentino Belotti

#### SCHEDA TECNICA

<b>Modello</b>	DKW tipo F91 del 1954
<b>Motore</b>	Due tempi a tre cilindri in linea
<b>Alesaggio</b>	71 millimetri
<b>Corsa</b>	76 millimetri
<b>Cilindrata</b>	896 ccm
<b>Potenza</b>	40CV
<b>Carburatore</b>	Solex 40 JCB
<b>Velocità massima</b>	115-120 Km/h
<b>Cambio</b>	quattro marce al volante
<b>Freni</b>	quattro a tamburo

