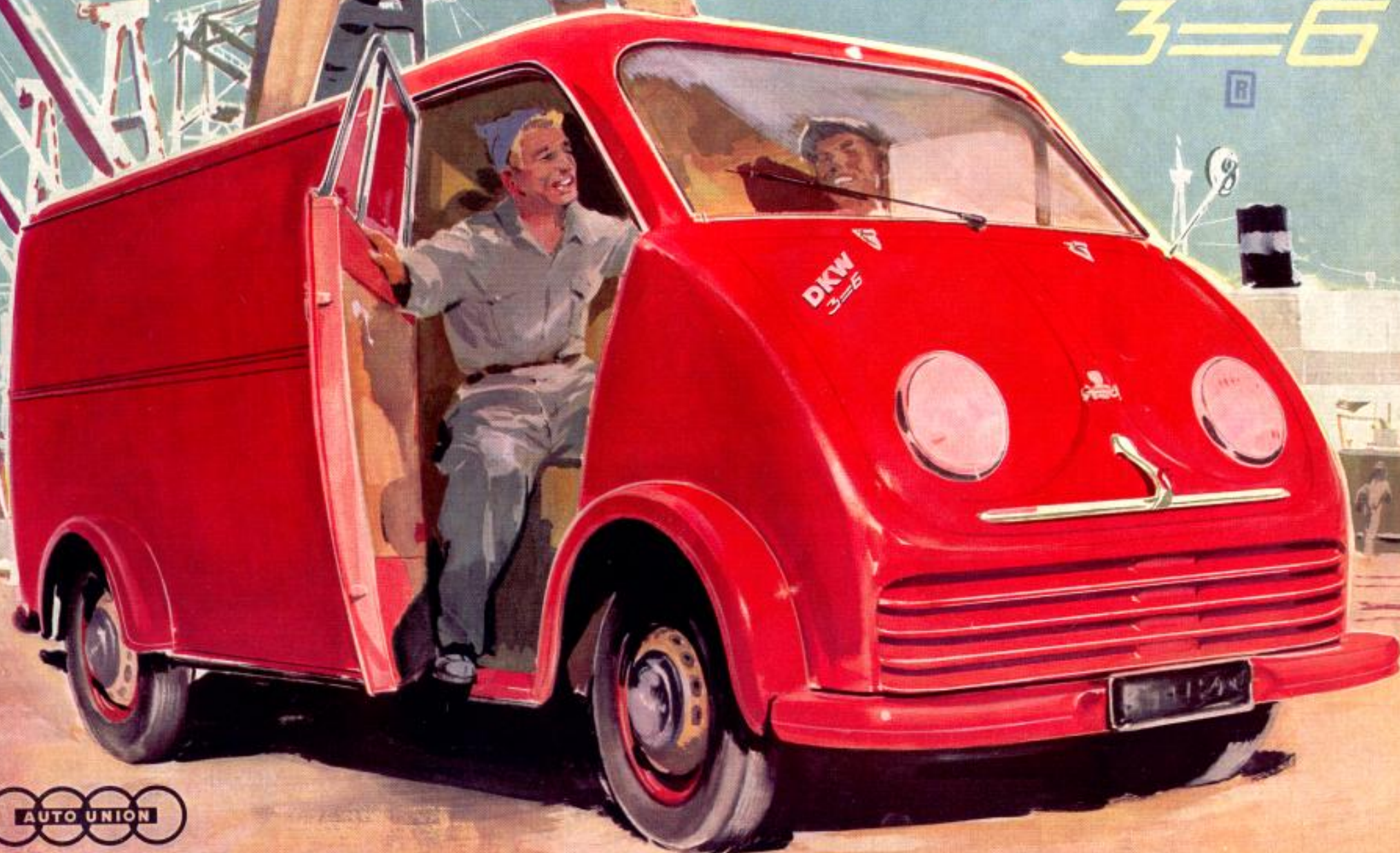


1956

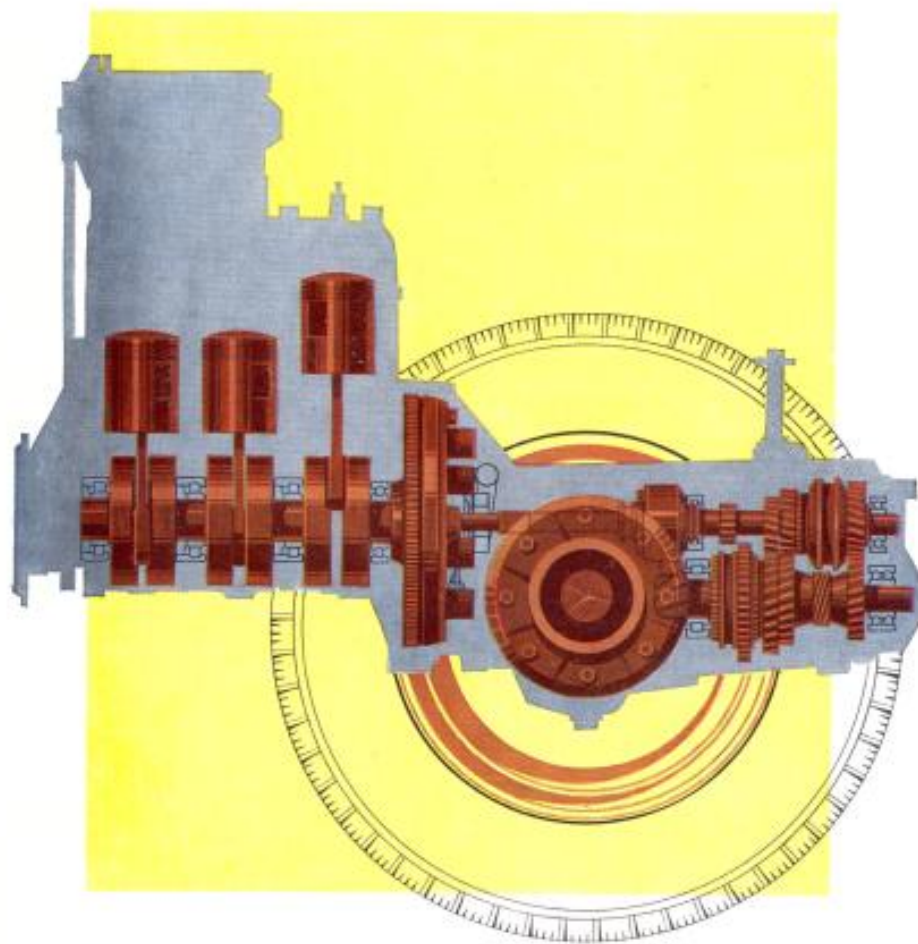
DKW

SCHNELLASTER

3=6



EIN UNTERNEHMER MUSS PRAKTISCH DENKEN!



Der Frontantrieb des DKW-Schnellaster 3 = 6 bringt neben vielen anderen auch den Vorteil, daß bei der Kraftübertragung von der Kurbelwelle auf die Vorderräder kein zusätzlicher Leistungsverlust auftritt, weil die Kardanwelle entfällt.

Erst recht, wenn er sich entschließt, ein neues Nutzfahrzeug zu kaufen. Aber nicht jeder ist Fachmann genug, um sich ein sicheres Urteil über die vielen Fabrikate bilden zu können, die heute angeboten werden. Darum wollen wir Ihnen mit diesem Prospekt einmal vor Augen führen, worauf es ankommt und worauf Sie besonders achten müssen, e h e Sie kaufen!

Zugleich aber wollen wir Sie mit dem DKW-Schnellaster 3 = 6 bekanntmachen -, einem Nutzfahrzeug, das heute in jeder Hinsicht eine Sonderstellung einnimmt.

Wer den DKW-Schnellaster 3 = 6 zum erstenmal erprobt, ist vor allem von der großen Leistung seines DKW-Dreizylindermotors verblüfft. Dieser Motor, der nunmehr an Stelle des Zweizylindermotors getreten ist, hat schon als Triebwerk der DKW-Sonderklasse größtes Aufsehen erregt. Von dem DKW-Dreizylindermotor kann man heute behaupten, daß weder seine hohe Leistung, noch sein starkes Anzugsvermögen, noch seine Unempfindlichkeit gegen stärkste Beanspruchung je zuvor in einem anderen Serienmotor gleichen Zylinderinhalts erreicht wurden!

Und dann die Fahreigenschaften des DKW-Schnellasters! Ob Sie auf der Autobahn oder auf schlechten Feldwegen fahren, ob es regnet oder schneit - immer liegt der Wagen sicher auf der Straße. Das beruht auf dem DKW-Frontantrieb, der Einzelaufhängung der Räder, der fast gleichmäßigen Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse und den vielen anderen typischen DKW-Merkmalen, die wir Ihnen im einzelnen noch eingehend erläutern. So informiert, sind Sie dann mit guten Vergleichsmöglichkeiten ausgerüstet, und es wird Ihnen nicht mehr schwerfallen, zu entscheiden, welches Nutzfahrzeug für Ihr Unternehmen richtig ist.

Über den Motor:

Der Dreizylinder entwickelt aus nur 900 ccm Zylinderinhalt eine Leistung von 32 PS bei 4000 U/min. Dies verleiht dem vollbeladenen DKW-Schnellaster 3-6 ein Spitzengeschwindigkeit von 85 bzw. 90 km/h*). Ausgedehnte Überlandtransporte sind mit dem Wagen also wirklich kein Problem. Die hohe Leistung von 32 PS (in Verbindung mit dem guten Drehmoment und der hohen Elastizität des DKW-Dreizylindermotors in allen Tourenzahlbereichen) bedeutet außerdem auch ein starkes Anzugsvermögen. Und das ist entscheidend wichtig für den Stadtverkehr, wo es darauf ankommt, schnell und wendig zu sein. Der DKW-Schnellaster 3-6 beschleunigt vollbeladen aus dem Stand in 24 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Mancher Personenwagen erreicht keine wesentlich höhere Beschleunigung! Schließlich bedeutet hohe Leistung aber auch Bergfreudigkeit. Mit einem Bergsteigvermögen von 23,5% im 1. Gang bewältigt der DKW-Schnellaster steilste alpine Straßen.

Trotz seiner hohen Leistung ist der DKW-Dreizylindermotor äußerst sparsam! Sein Normverbrauch beträgt nur 9 bzw. 9,5 Ltr.*) auf 100 km. Das ist für ein Nutzfahrzeug sehr wenig, und daher darf man von einer hohen Wirtschaftlichkeit des DKW-Schnellasters sprechen.

*) siehe technische Daten

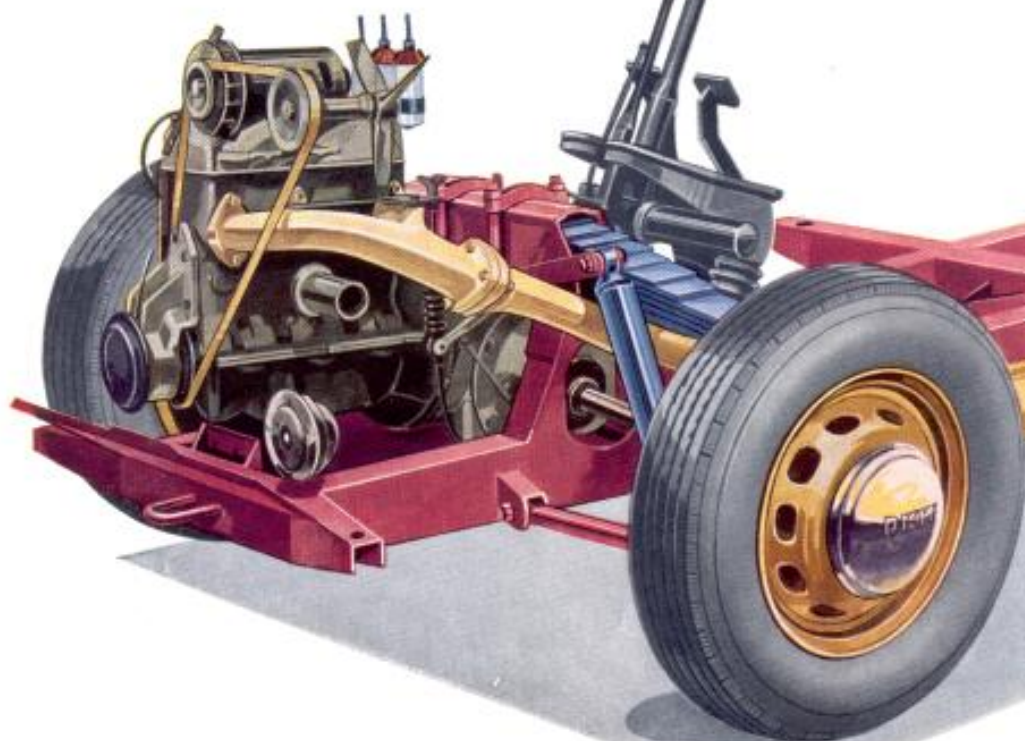
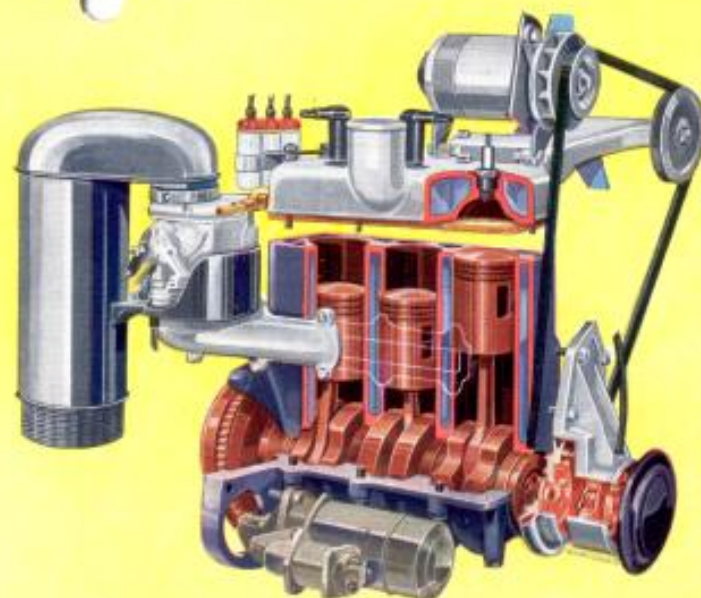
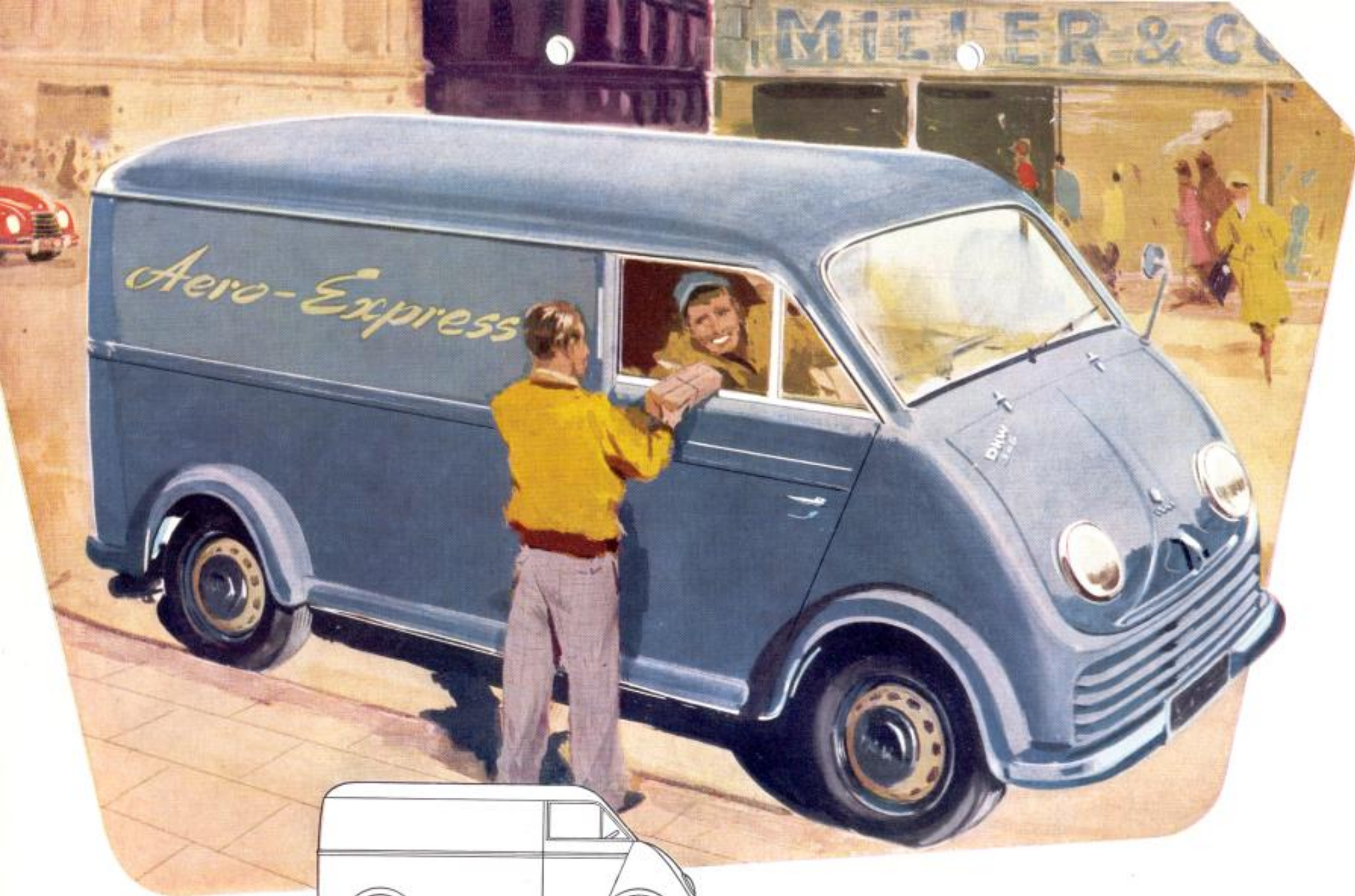


Abbildung oben:
So sieht der DKW-3-Zylindermotor innen aus. Die konstruktive Einfachheit ist nicht mehr zu überbieten: Kolben, Pleuel und Kurbelwelle sind die einzigen bewegten Teile. Der gesamte Ventilmechanismus fehlt. Und wo nichts ist, kann nichts verschleßen. Deswegen ist der DKW-3-Zylindermotor seit langer Zeit berühmt für seine Unverwundlichkeit.

Abbildung unten:
Beim Fahrgestell des DKW-Schnellasters 3-6 bildet ein kräftiger Kastenprofilrahmen das „Rückgrat aus Stahl“. Das verleiht Fahrer und Fahrzeug zusätzlich Schutz und Sicherheit.



Die uneingeschränkten, glatten Seitenflächen beim DKW-Kastenwagen bieten die beste Möglichkeit für wirkungsvolle Werbebeschriftung.

Über den Nutzraum:

Je größer der Nutzraum ist, um so mehr Ware läßt sich in ihm transportieren. Aber – auch auf die Formgebung kommt es an! Einen Kasten können Sie mit Paketen, Schachteln oder Kisten voll ausnützen; das können Sie mit einem abgerundeten oder ausgebuchteten Raum nicht. Darin liegt ein entscheidender Unterschied, den Sie in der Praxis spüren! Untersuchen Sie unsere Behauptung einmal eingehend am DKW-Kastenwagen! Sein Nutzraum hat eine Größe von 4,7 cbm, und er ist weitgehend der Kastenform angepaßt. Ob Sie nun Kisten oder Pakete, Radiogeräte oder Kleinmöbel transportieren müssen – dieser Nutzraum mit einer Tragfähigkeit von 800 kg läßt sich immer vollkommen ausfüllen. Wenn Sie dann noch zusätzlich den Laderaum im Fahrerhaus verwenden, stehen Ihnen fast 5 cbm Nutzraum zur Verfügung, und Sie können sogar sperriges Ladegut bis zu 2,80 m Länge verstauen. Jetzt prüfen Sie die Be- und Entlademöglichkeiten! Ideal sind sie, wenn der Nutzraum von vorne und vom Heck zugänglich ist – so wie beim DKW-Schnellaster 3 = 6! Bei ihm haben Sie Zugang durch die breite Hecktür, die sich zur Straßenseite öffnet (ein Türfeststeller sorgt dafür, daß sie ständig – auch bei gewölbter Fahrbahn – geöffnet bleibt); außerdem führt ein direkter Durchgang von der rechten Fahrertür zum Laderaum. Diese zweckmäßige Einrichtung spart Ihnen Zeit beim Ein- und Ausladen – ein Vorteil, den Sie erst richtig merken, wenn Sie in der Stadt viele Kunden schnell beliefern müssen.

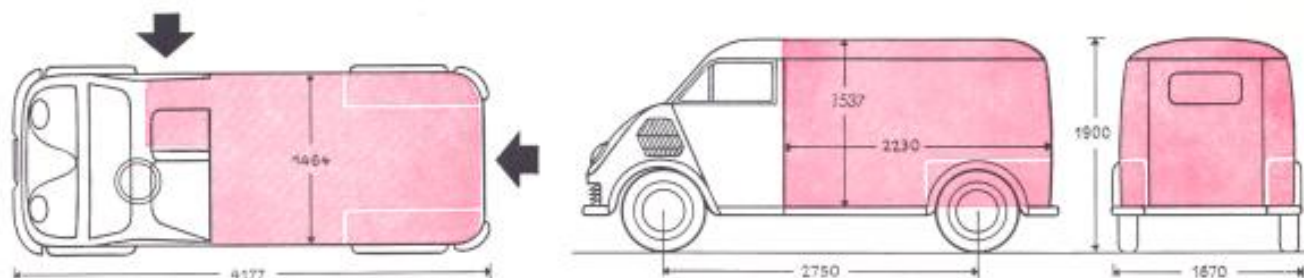
Noch eines wird Ihnen auffallen: Sie können im Nutzraum des DKW-Schnellasters 3 = 6 fast aufrecht stehen, wenn Sie die Ware verstauen. Und beim Verladen von sehr schweren Kisten kommt Ihnen die niedrige Ladefläche zugute, die beim DKW-Schnellaster 3 = 6 nur 32 cm über der Fahrbahn liegt.

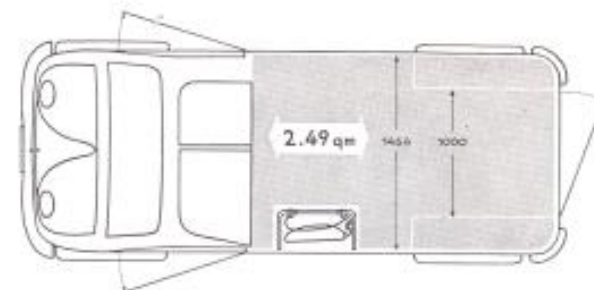
Der DKW-Kastenwagen ist zweckmäßig und vielseitig; in fast jedem Berufszweig hat er sich durchgesetzt! Neben seiner eigentlichen Verwendung als Lieferwagen ist der DKW-Kastenwagen aber auch für besondere Transporte (Gerätewagen, Werkstattwagen usw.) gut geeignet. Das verdankt er seiner außergewöhnlichen Geräumigkeit. Neben der serienmäßigen Ausführung steht der DKW-Kastenwagen (gegen Aufpreis) auch mit folgenden Sonderausführungen zur Verfügung: Fahrerhaus mit abgeschlossener Rückwand; zusätzliche Seitentür rechts oder links, wahlweise schmal oder breit.



Nicht wesentlich, aber sehr angenehm: Der Zugang zum Fahrerhaus ist so breit, daß man sich beim Einsteigen nicht die Kleidung am Kotflügel beschmutzt. An solchen Kleinigkeiten merken Sie, daß beim DKW-Schnellaster alles sorgfältig durchkonstruiert ist.

Die unteren Darstellungen geben schematisch noch einmal die guten Raumverhältnisse im DKW-Kastenwagen wieder. Sie sehen, daß der uneingeschränkte Laderaum den größten Teil des Fahrzeuges einnimmt.

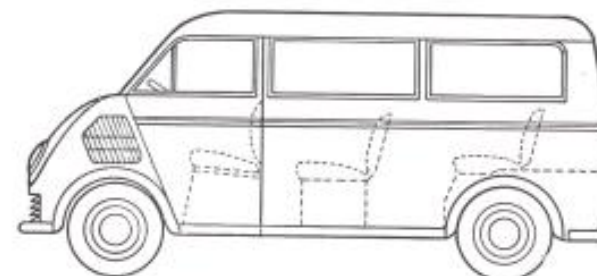




Der DKW-Kombi ist ein praktisches Mehrzweck-Fahrzeug. Sie können ihn als Lieferwagen oder als Personenwagen verwenden. In jedem Fall kann der DKW-Kombi als Personenwagen versteuert werden. Denn seine Nutzfläche bei ausgebautem Hintersitz und hochgeklapptem Mittelsitz beträgt nur 2,49 qm (siehe Abbildung oben). Als Lieferwagen verfügt der DKW-Kombi – genau wie der DKW-Kastenwagen – über einen Nutzraum von 4,7 cbm. Als Personenfahrzeug finden sieben Personen bequem in ihm Platz. Außerdem ist reichlich Raum vorhanden, um das Reisegepäck oder die Camping-Ausrüstung unterzubringen.

Für den Werktag verwenden Sie den DKW-Kombi als Nutzfahrzeug. Mit wenigen Handgriffen sind die hinteren Sitzbänke entfernt bzw. hochgeklappt. Dann steht der uneingeschränkte Nutzraum von 4,7 cbm dem Transport von Gütern aller Art zur Verfügung.

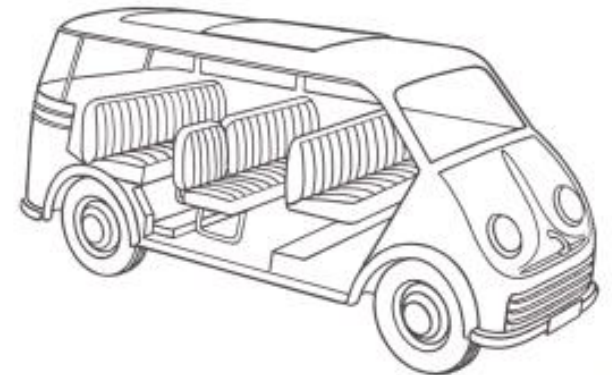
Für den Sonntag sind die Bänke im Nu wieder eingebaut; jetzt ist der DKW-Kombi das geräumige Fahrzeug für die Familie. Serienmäßig wird der DKW-Kombi mit 4 Fenstern, auf Sonderwunsch (ohne Aufpreis) aber auch mit 2 Fenstern, geliefert. Weitere Sonderwünsche (gegen Aufpreis), wie z. B. der zusätzliche Einbau eines Schiebedaches, werden ausgeführt.





Der DKW-Sieben- und Achtsitzer

ist mit allem ausgerüstet, was das Reisen angenehm macht: Sieben oder acht Personen (je nachdem, ob Sie das Fahrzeug als Pkw oder als Lkw versteuern wollen) können bequem in ihm sitzen; für das Gepäck ist ein besonderer Raum im Heck des Wagens vorhanden, der von außen beladen wird; ein Schiebedach ist serienmäßig eingebaut; durch die breite, allseitige Sicherheitsverglasung kann jeder die Schönheit der Landschaft genießen; der Motor läuft so angenehm leise, daß Sie ihn im Wagen-Innenraum kaum hören. Außerdem bietet die Innenausstattung des DKW-Sieben- und Achtsitzers den Komfort eines Luxus-Busses. Deswegen reist man in ihm bequem und ohne zu ermüden. Durch die niedrige Bodenfläche des Fahrgastraumes (der sich nur 32 cm über der Fahrbahn befindet) ist der Ein- und Ausstieg auch für ältere Reisegäste leicht und bequem.



Über das Fahrgestell:

Es gibt zahlreiche Arten von Fahrgestellkonstruktionen. Viele wichtige Gründe sprechen aber dafür, daß beim DKW-Schnellaster 3 – 6 das Fahrgestell mit einem Kastenprofilrahmen gebaut wird.

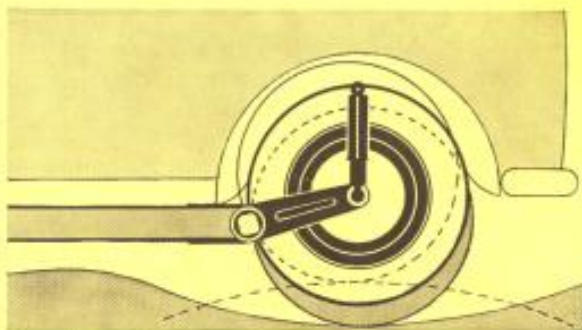
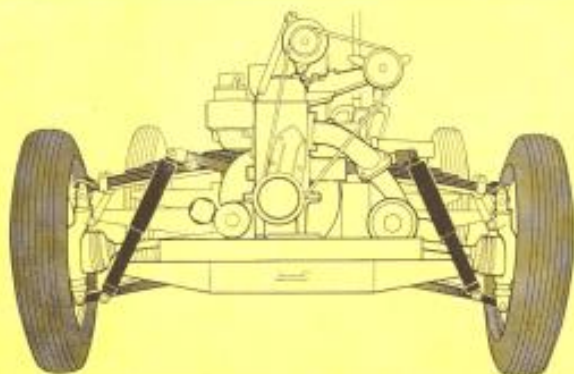
Erstens verleiht der Kastenprofilrahmen dem ganzen Fahrzeug eine sehr hohe Stabilität. Er kann sich weder auf unwegsamem Gelände verziehen, noch infolge von gelegentlicher Überbelastung des Wagens Schaden nehmen.

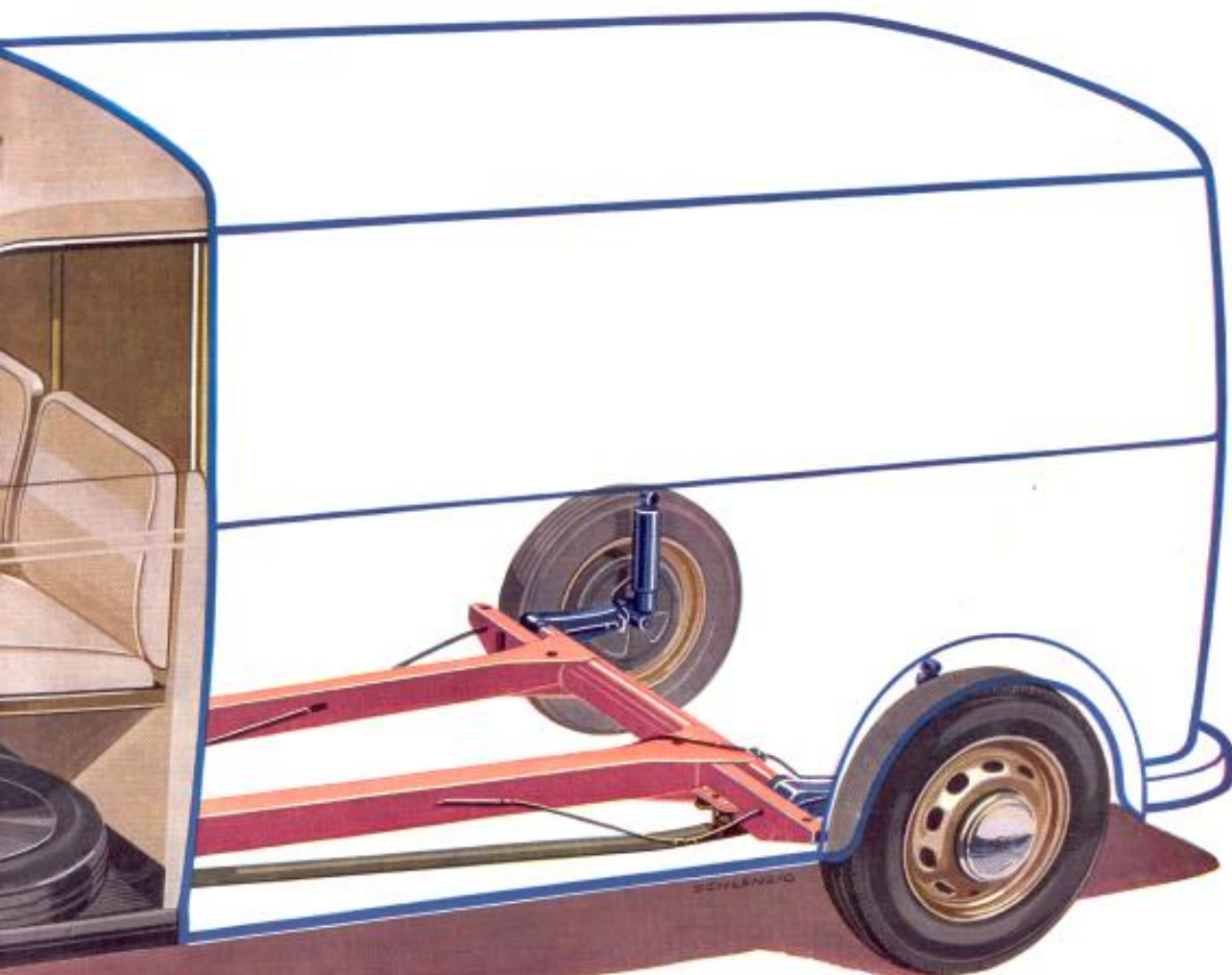
Zweitens verdankt der DKW-Schnellaster 3 = 6 der ausgeklügelten Konstruktion seines Fahrgestells, daß dem Nutzraum der weitaus größte Platz zur Verfügung steht. Das zeigt die nebenstehende „Röntgenzeichnung“ besonders deutlich. Das gesamte Triebwerk liegt vor der Vorderachse, dadurch ist das Fahrerhaus ebenfalls weit vorgezogen, das übrige ist uneingeschränkter Nutzraum! Trotzdem sitzen Fahrer und Beifahrer im bestgefederten Raum hinter der Vorderachse!

Drittens ermöglicht es die Konstruktion des DKW-Schnellaster-Fahrgestells mit Kastenprofilrahmen, fast jeden Wunsch nach einem Sonderaufbau zu verwirklichen. Darüber werden wir Sie noch näher unterrichten. Einen Vorteil des DKW-Schnellaster-Fahrgestells können wir Ihnen nicht demonstrieren: die fast gleichmäßige Gewichtsverteilung im beladenen Zustand auf Vorder- und Hinterachse. Das ergibt mit der niedrigen Schwerpunktlage die hervorragende DKW-Straßenlage.

Die Vorderräder sind einzeln an Querfedern und Lenker aufgehängt. In Verbindung mit je einem langhubigen Teleskopdämpfer „schlucken“ sie alle Unebenheiten, ohne die Erschütterung auf das Ladegut zu übertragen.

Die Hinterräder werden einzeln durch Kurbelachse und Torsionsstäbe abgefedert. Sie können bei dieser elastischen Federung im DKW-Schnellaster 3 = 6 die empfindlichste Ware befördern; das ist eine anerkannte Tatsache.

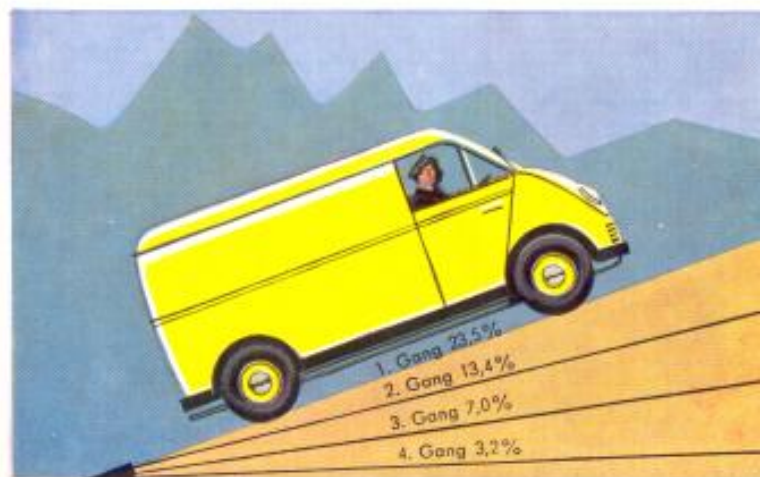




Die Heizung im DKW-Schnellaster 3-6 ist serienmäßig eingebaut. Sie versorgt das Fahrzeug selbst im stärksten Winter mit angenehm warmer Luft; die Defrosteranlage schützt die Windschutzscheibe in voller Breite vor Vereisen und auch vor Beschlagen.

Der Zugang zum Motor ist denkbar bequem: Sie klappen die Motorhaube hoch und entfernen, falls nötig, mit einem Handgriff die Frontattrappe. Dann ist jede Stelle am Motor mühelos zugänglich. Die Haubenverriegelung wird vom Fahrersitz aus betätigt.

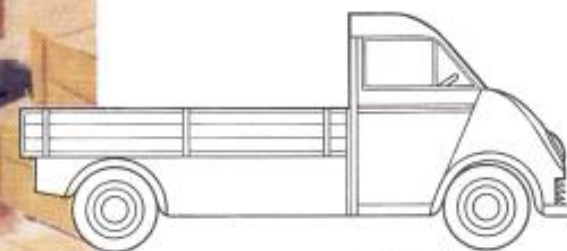
Die Steigfähigkeit des DKW-Schnellasters 3-6 in vollbeladenem Zustand ist erstaunlich! Im 1. Gang bewältigt er 23,5%, im 2. Gang 13,4%, im 3. Gang 7% und im 4. Gang 3,2%. Die stärkste Steigung ist für den DKW-Schnellaster 3-6 gar kein Problem!





Die DKW-Großraumpritsche

verfügt über eine ungeteilte Lade-
fläche von 4,5 qm!*) Dies hat kein
anderes serienmäßiges Nutzfahr-
zeug gleicher Tragkraft aufzuwei-
sen! Der Pritschenboden liegt nur
78 cm über der Fahrbahn. Leichte
und schwere Güter lassen sich da-
durch bequem aufladen. Wahlweise
besteht die Ladefläche aus profilier-
tem oder (gegen geringen Aufpreis)
aus glattem Stahlboden. Die Bord-
wände können an allen Seiten der
Pritsche abgeklappt werden. Ein
zusätzlicher Laderaum für kleine
Güter liegt unterhalb der Pritsche.



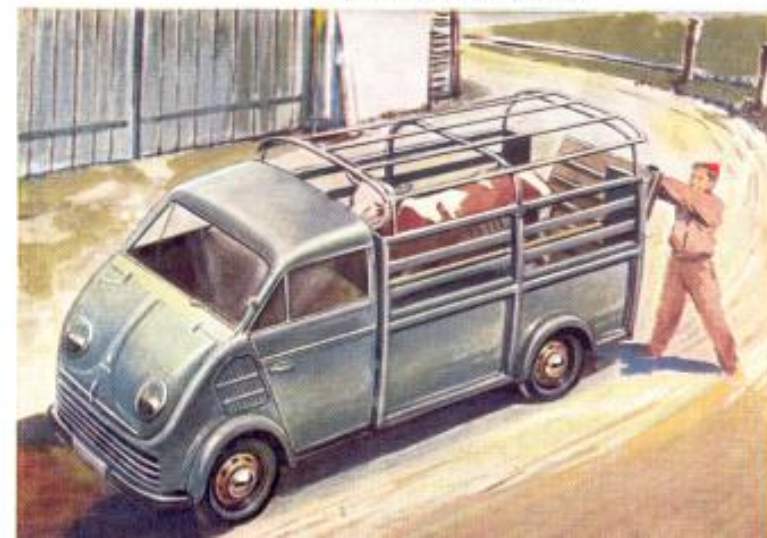
*) Auf Sonderwunsch (Aufpreis) auch mit ver-
größerter Ladefläche von 1750 x 3000 mm. Eben-
falls gegen Aufpreis werden für beide Abmes-
sungen Plane und Spiegel geliefert.

Der DKW-Krankenwagen

wird nach Wahl in der Ausführung mit einer oder mit zwei Tragen ge-
liefert. Dieses Fahrzeug wurde in enger Zusammenarbeit mit dem
Deutschen Roten Kreuz entwickelt. Die gesamte Innenausstattung ent-
spricht genau der Norm des DRK für Krankentransportfahrzeuge.

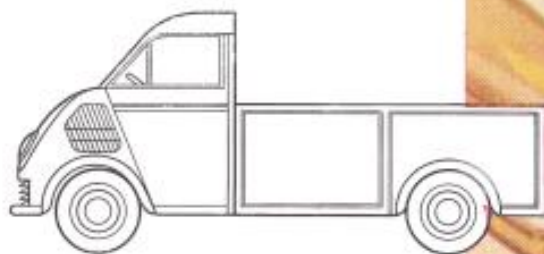
Der DKW-Viehtransportwagen

hat sich im Viehhandel und in der Landwirtschaft glänzend bewährt.
Alle Arten von Schlachtvieh lassen sich gut in ihm transportieren. Der
Wagen wird auf Sonderwunsch (und gegen Aufpreis) mit Spiegel (siehe
Bild) und Plane geliefert. Auf Sonderwunsch und ebenfalls gegen Auf-
preis können die oberen Teile der Seitenwände umklappbar angefordert
werden. Dann eignet sich der DKW-Viehtransportwagen auch zum
Transport von Schlachtvieh, wie es für alle Metzgereien wichtig ist.



Der DKW-Tieflader

hat eine Ladefläche, die nur 32 cm über der Fahrbahn liegt. Er eignet sich deswegen besonders gut zum Transport sehr schwerer und hoher Ladegüter, die man im Kastenwagen nicht unterbringen kann. Der Anschlag der Hecktür ist rechts. Auch der DKW-Tieflader wird gegen Aufpreis mit Plane und Spiegel geliefert.

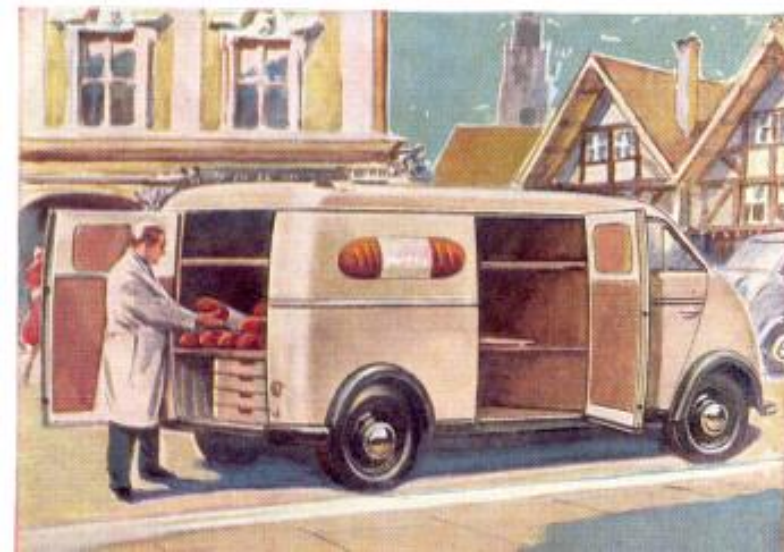


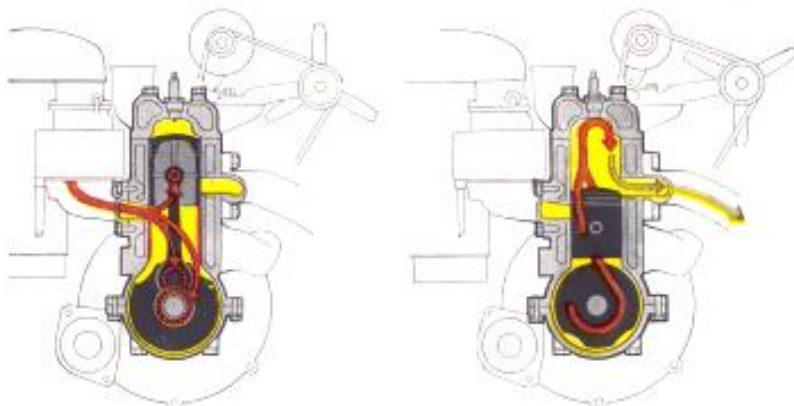
Der DKW-Kastenwagen-Spezial

ist eine erweiterte Ausführung des DKW-Kastenwagens. Hier sehen Sie ihn als Bäckerwagen. Die zusätzliche Seitentür (genau wie die Hecktür ohne Fenster) ist serienmäßig eingebaut. Die Gefächer für den Transport der Backware können herausgenommen werden. Der Transportraum wird mit einer Rotoranlage belüftet; die kondensierte Feuchtigkeit leitet eine Schwitzwasserleitung ab.

Der DKW-Postwagen

gehört heute schon in allen Großstädten und auch in vielen Landbezirken der Bundesrepublik zum gewohnten Straßenbild. Den besonderen Belangen der Post entsprechend, ist bei diesem Wagen die rechte Tür als Schiebetür ausgebildet.





Diese beiden Darstellungen erklären das Zweitaktprinzip in vereinfachter Form. Links: Beim Aufwärtstakt komprimiert der Kolben das Kraftstoff-Luftgemisch, bis es schließlich durch den Funken der Zündkerze zur Explosion gebracht wird. Zugleich saugt der Kolben bei diesem Arbeitsgang frisches Kraftstoff-Luftgemisch in die Kurbelkammer. Beim nun folgenden Abwärtstakt entweicht zunächst das verbrannte Gas durch den Auspuff; dann strömt das frische Kraftstoff-Luftgemisch in den Zylinder ein. Das Ein- und Ausströmen des Gases wird beim Zweitaktprinzip durch Schlitze und nicht — wie beim Viertakter — durch einen komplizierten Ventilmechanismus gesteuert. So einfach arbeitet der DKW-Zweitakter!

Die Arbeitsweise des DKW-Shell-Mixers ist auch sehr einfach. Das zuerst eingegossene Öl sammelt sich in einem zylindrischen Behälter. Das nachströmende Benzin reißt dann fortlaufend kleine Ölmenigen mit, während es durch die schaufelartige Öffnung drängt. Dabei vermengen sich Öl und Benzin zu einer homogenen Mischung, die dann in den Tank fließt.



1. SEKUNDE START

3. SEKUNDE FAHRT

Über den Zweitakter:

Es gibt Zweitakter, und es gibt Viertakter. Die meisten wissen von dem einen System so wenig wie von dem anderen. Sich gar entscheiden zu können, welchem von beiden Prinzipien der Vorzug zu geben ist, das wird selbst einem gewiegten Techniker schwerfallen. Trotzdem werden Ihnen die vielen Vorteile des Zweitakt-Prinzips einleuchten, die wir Ihnen hier einmal beschreiben wollen: Die Konstruktion des Zweitakters beschränkt sich auf denkbar größte Einfachheit. Er arbeitet ohne Ventile; Kolben, Pleuel und Kurbelwelle sind die einzigen bewegten Teile. Daraus ergibt sich die hohe Betriebssicherheit und Unempfindlichkeit des Zweitakters gegenüber stärksten Beanspruchungen, zu der beim Triebwerk des DKW-Schnellasters 3 — 6 noch die sprichwörtliche Robustheit des Dreizylindermotors kommt.

Das Zweitaktssystem vermag außerdem aus kleinstem Volumen größte Kraft zu entfalten. Aus nur 900 ccm Zylinderinhalt entwickelt der DKW-Dreizylindermotor eine Leistung von 32 PS, die dem Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von 85 bzw. 90 km/h*) verleiht. Das kleine Volumen bedeutet ein hohes Maß an Wirtschaftlichkeit; beim DKW-Dreizylindermotor beträgt der Kraftstoff-Normverbrauch nur 9 Ltr. auf 100 km! Die Leistung aber liegt weit über dem Durchschnitt dieser und selbst größerer Volumenklassen. Um das zu verstehen, müssen Sie wissen, daß beim Zweitaktprinzip auf jede Kurbelwellen-Umdrehung pro Zylinder ein Kraftimpuls erfolgt. Das bedeutet beim DKW-Dreizylinder drei Kraftimpulse pro Umdrehung — genau wie bei einem Sechs-Zylinder-Viertakter. 3 ist hier also gleich 6. Und damit haben Sie auch die technische Erklärung für die „Zauberformel“ $3 = 6!$

Auch das Problem der Motorschmierung konnte durch das Zweitaktprinzip ideal gelöst werden: Das Öl wird einfach dem Kraftstoff beigemischt. Zusammen mit dem Benzin gelangt so stets frisches, stets unverbrauchtes Öl an alle Schmierstellen im Motor-Innen. Hier bildet es — von der ersten Kurbelwellen-Umdrehung an — einen zusammenhängenden Ölfilm. Deswegen können Sie mit dem DKW-Schnellaster 3 — 6 nach dem Anlassen des Motors sofort losfahren, denn die kritischen „ölarmen“ Minuten kennt der Zweitakter nicht. Bei der Frischöl-Mischungsschmierung kann das Öl auch nicht infolge starker Kälte erstarren oder durch Überhitzung zu dünnflüssig werden; denn das Öl ist — wie bereits erwähnt — dem Kraftstoff beigemischt und nicht in einer Ölwanne gespeichert.

Der DKW-Dreizylindermotor ist also ebenso kältesicher wie unempfindlich gegen stärkste Dauerbeanspruchung auf der Autobahn: Man kann den DKW-Schnellaster 3 = 6 unbedenklich lange Vollgas fahren, seine Spitzengeschwindigkeit ist gleich Dauergeschwindigkeit!

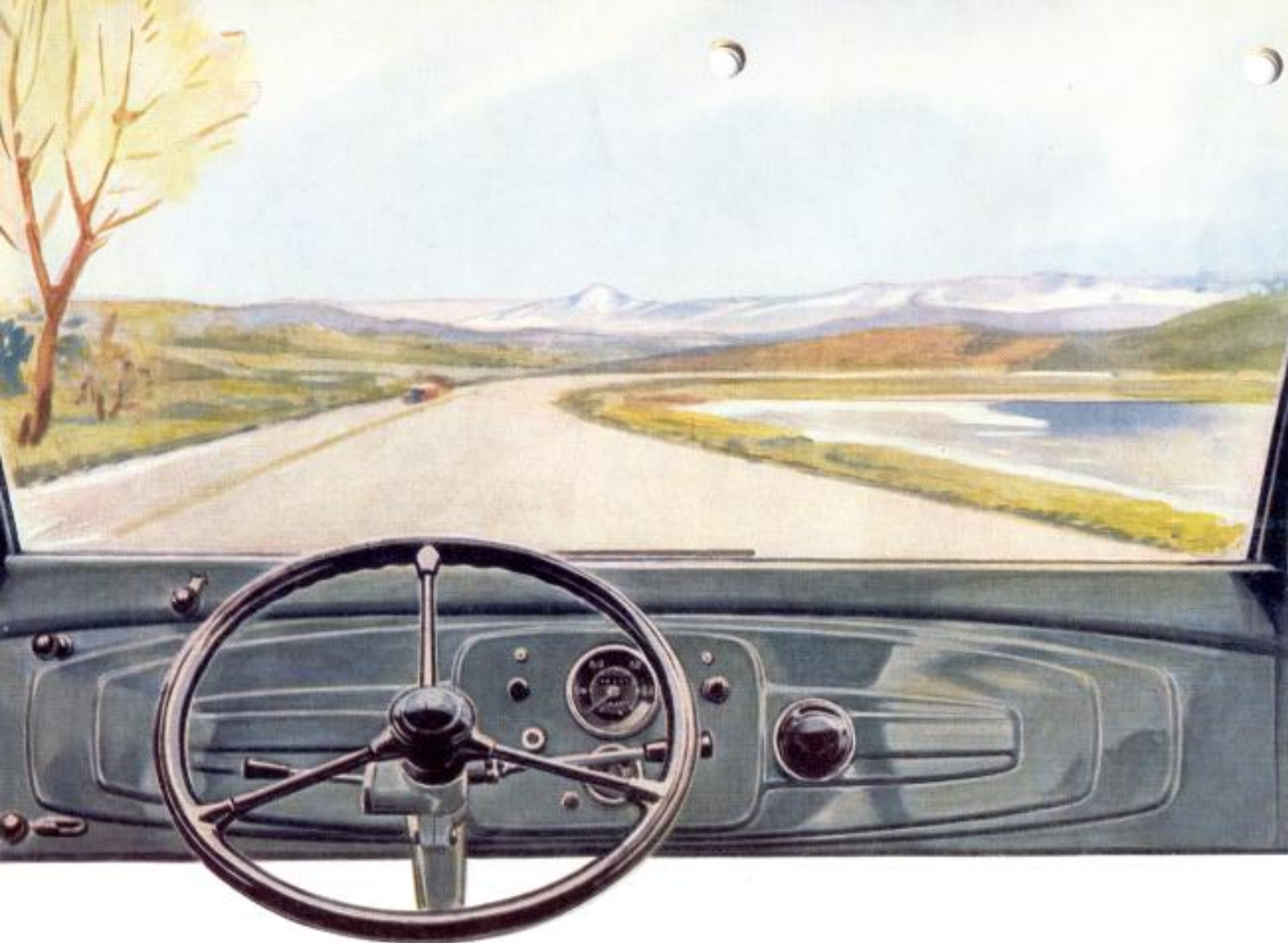
Die letzte technische Vervollkommenung der Frischöl-Mischungsschmierung ist der neuartige DKW-Shell-Mixer. Er befindet sich im Kraftstofftank und bereitet das Kraftstoff-Ölgemisch selbsttätig. Erst wird das Öl eingefüllt und dann — ohne alle Umstände — das Benzin, immer im Verhältnis 1 : 25.

*) siehe technische Daten



Über den Sonderaufbau:

Wie Sie sich bereits überzeugen konnten, steht der DKW-Schnellaster 3 = 6 in vielen, serienmäßigen Ausführungen zur Verfügung. Trotzdem wird für manche Branchen eine Sonderkarosserie gewünscht; teils aus Gründen der Werbung, teils, weil das Fahrzeug für ganz bestimmte Zwecke eingesetzt werden soll. Dann wählen Sie das Fahrgestell mit Fahrerhaus, das praktisch für jede Art Sonderaufbau geeignet ist. Es kann mit den Radständen 2750 mm und 3000 mm geliefert werden. Auf Wunsch und gegen Aufpreis steht das DKW-Schnellaster 3 = 6-Fahrgestell auch mit der verbreiterten Hinterachse in den Spurweiten 1500, 1600 und 1700 mm zur Verfügung.



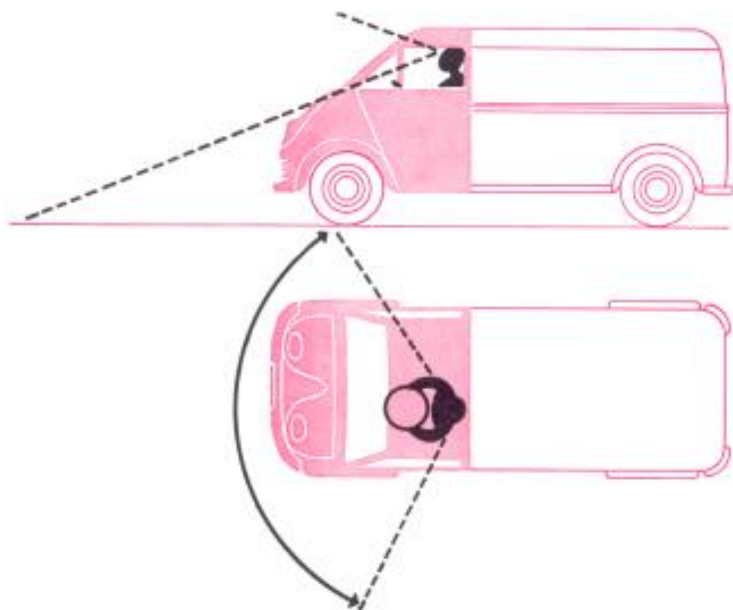
Gute Raumverhältnisse im Fahrerhaus

Der Fahrer muß so bequem wie möglich sitzen. Das ist eine wichtige Forderung; nur so kann er lange Strecken bewältigen, ohne vorzeitig zu ermüden. Im Fahrerhaus des DKW-Schnellasters 3-6 ist an alles gedacht, was dieser Forderung Rechnung trägt: Die weichen Polster sind der Körperhaltung des Fahrers angepaßt, und Fahrer und Beifahrer verfügen über uneingeschränkte Bewegungsfreiheit. Wie Sie an der Abbildung oben sehen, sind die wichtigsten Hebel: Gangschaltung für das synchronisierte Viergang-Getriebe, Winkerhebel und Handbremse an die Lenksäule beziehungsweise unter das Armaturenbrett verlegt. Zur Annehmlichkeit für den Fahrer gehört es auch, daß er die Instrumente seines Wagens mit einem Blick kontrollieren kann. Beim DKW-Schnellaster 3-6 liegen sie im direkten Blickfeld. Zu erwähnen ist noch der freie Raum unter den Fahrersitzen, wo Fahrer und Beifahrer ihr persönliches Gepäck unterbringen können. Hier befindet sich auch das Ersatzrad.

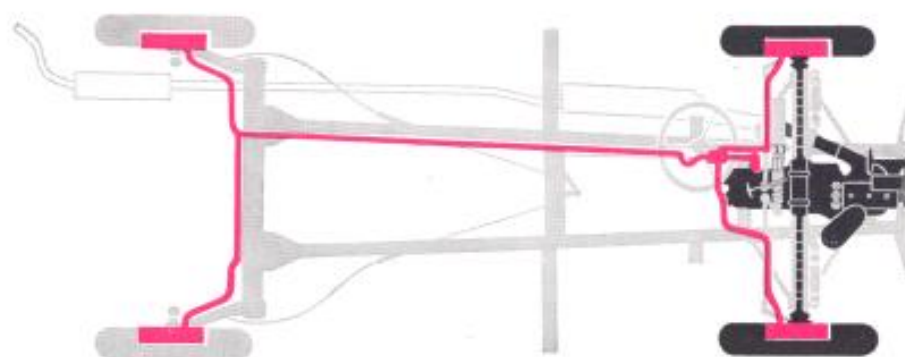
Zum Abschluß:

Von den Fahreigenschaften eines Wagens hängt viel ab, manchmal sogar die Sicherheit für Fahrer und Fahrzeug! Wie wir Ihnen schon zeigten, besitzt der DKW-Schnellaster 3-6 alle Merkmale, die gute Fahreigenschaften garantieren: Frontantrieb, gleichmäßige Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse, tiefe Schwerpunktlage und Einzelfederung der Räder. Neben guten Fahreigenschaften gehört aber zur Sicherheit eines Wagens noch mehr. Dafür wollen wir Ihnen jetzt noch einige Hinweise geben:





Gute Sicht vermindert die Gefahr!
Diese Abbildung beweist Ihnen, wie günstig beim DKW-Schnellaster 3 = 6 die Sichtverhältnisse für den Fahrer sind. Sie erkennen auch, daß man beim DKW-Schnellaster die Straße nicht nur in voller Breite, sondern auch bis ans Fahrzeug heran überblicken kann.



Gute Bremsen verbürgen größte Sicherheit
Wenn Sie einen Wagen aus voller Fahrt scharf bremsen, dann darf er nicht seitlich ausbrechen oder sich um seine eigene Achse drehen wollen. Das werden Sie im DKW-Schnellaster 3 = 6 auch nie erleben! Er ist mit den Duplex-Öldruck-Vierradbremsen ausgerüstet, die für ihren hohen Wirkungsgrad bekannt sind, auch wenn der Wagen vollbeladen ist. Das gibt dem Fahrer das sichere Gefühl, sein Fahrzeug vor allem dann zu beherrschen, wenn er einmal in eine kritische Situation geraten sollte.

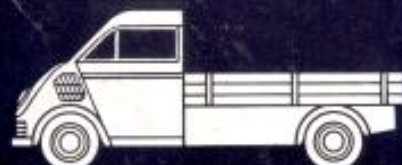


Bei Nachtfahrten ist gute Sicht erst recht wichtig!
Deswegen wurde der DKW-Schnellaster 3 = 6 mit einer besonders starken Lichtanlage von 160 Watt Leistung ausgerüstet

Damit haben wir Ihnen in knappen Umrissen die Besonderheiten des neuen DKW-Schnellasters einmal vor Augen geführt. Sie werden uns bestätigen, daß bei diesem Wagen wirklich an alles gedacht wurde, was für ein modernes Nutzfahrzeug ausschlaggebend wichtig ist. Dennoch – den richtigen Eindruck von den Vorzügen dieses Nutzfahrzeuges werden Sie erst dann gewinnen, wenn Sie den Wagen auf einer Probefahrt erlebt haben. Darum schlagen wir Ihnen vor: Fahren Sie zuerst einen DKW-Schnellaster 3 = 6 zur Probe, ehe Sie sich zu irgendeinem Kauf entschließen.

... *darum*

DKW = *Sicherheit*



TECHNISCHE DATEN DKW-SCHNELLASTER 3=6

Literleistung: 35,8 PS/Lcr.

Motor: DKW - Dreizylinder - Zweitaktmotor mit Umkehrspülung, Thermosyphon - Wasserkühlung und Frischöl - Mischungsschmierung, Bohrung 71 mm Ø, Hub 76 mm, Hubraum 896 ccm, Leistung: 32 PS bei 4000 U/min, Verdichtung: 6,65:1, Solex-Fallstromvergaser 40 JCB, elektrische Anlage 6 Volt, Schubspanner mit Magnetschalter, Lichtmaschine 160 Watt, Dreifachunterbrecher mit 3 Zündspulen, **Kraftübertragung:** Einscheiben - Trockenkupplung, Schaltgetriebe: 4-Gang-Getriebe mit sperrsynchronisiertem 2., 3. und 4. Gang.

Lenkrodschaltung, Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:24,2, 2. Gang 1:14,5, 3. Gang 1:8,5, 4. Gang 1:5,78, Rückwärtsgang 1:29,0

Fahrgestell: Frontantrieb, großdimensionierter Kastenprofilrahmen, Radaufhängung vorn: Quersfeder oben und Dreieckslenker unten; Radaufhängung hinten: Kurbelachse mit Drehstabfeder; Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Duplex-Oldruck-Vierrad-Fußbremse; mechanische Handbremse, wirksame Bremsfläche 936 cm².

Fahrzeug	DKW-Groß-Pr.	DKW-Kasten	DKW-Kombi	DKW-7-8-Sitzer	DKW-Viehtransp.
Radstand	3000 mm	2750 mm	2750 mm	2750 mm	2750 mm
Spur vorn	1317 mm	1317 mm	1317 mm	1317 mm	1317 mm
Spur hinten	1400 mm	1400 mm	1400 mm	1400 mm	1400 mm
Leergewicht	1170 kg	1180 kg	1180 kg	1245 oder 1250 kg	1220 kg
Nutzlast	800 kg	800 kg	800 kg	7-8 Personen	800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1980 kg	1980 kg	1980 kg	1820 oder 1900 kg	2040 kg
Achsdruk vorn	1000 kg	940 kg	940 kg	900 kg	1000 kg
Achsdruk hinten	1040 kg	1040 kg	1040 kg	1040 kg	1040 kg
Bereifung	5,50-16	5,50-16	5,50-16	5,50-16	5,50-16
Wendekreis	14,5 m	13,5 m	13,5 m	13,5 m	13,5 m
Tankinhalt einschl. 6 Ltr. Reserve	40 Ltr.	40 Ltr.	40 Ltr.	40 Ltr.	40 Ltr.
Wasserinhalt des Kühlsystems	10,5 Ltr.	10,5 Ltr.	10,5 Ltr.	10,5 Ltr.	10,5 Ltr.
Höchstgeschwindigkeit (mit voller Last)	85 km/h	90 km/h	90 km/h	90 km/h	85 km/h
Steigfähigkeit (mit voller Last)	im 4. Gang, 3,2%	im 3. Gang, 7,0%	im 2. Gang, 13,4%	im 1. Gang, 23,5%	—
Kraftstoffnormverbrauch*)	9,5 Ltr./100 km	9 Ltr./100 km	9 Ltr./100 km	9 Ltr./100 km	9,5 Ltr./100 km
Nutzraum	4,55 m ³	4,7 m ³	4,7 m ³ (2,49 m ²)	4,7 m ³	3,00 m ³
Laderaumlänge	2600 mm	2230 mm	2230 mm	2230 mm	2260 mm
Laderaumbreite	1750 mm	1464 mm	1390 mm	1390 mm	1548 mm
Laderaumhöhe	—	1537 mm	1537 mm	1537 mm	—
Laderaum Seitenwandhöhe	350 mm	—	—	—	1448 mm
Fahrzeuginnenlänge	4486 mm	4177 mm	4177 mm	4190 mm	4240 mm
Fahrzeuginnenbreite	1848 mm	1670 mm	1670 mm	1684 mm	1670 mm
Fahrzeuginnenhöhe unbeladen	2000 mm	2000 mm	2000 mm	2030 mm	2000 mm
Fahrzeuginnenhöhe m. Pl.	2127 mm	—	—	—	2280 mm
Türmaße vorne	1360 x 840	1360 x 840	1360 x 840	1360 x 840	1360 x 840
Heck	—	970 x 1380	970 x 1380	970 x 735	980 x 1850
Seitentüren	—	—	—	1000 x 1380	588 x 754
Windschutzscheibe	580 x 1340	580 x 1340	580 x 1340	580 x 1340	580 x 1340
Fahrerhausfenster	380 x 790	380 x 790	380 x 790	380 x 790	380 x 790
Heckfenster	—	310 x 710	310 x 710	1000 x 413	—
Seitenfenster	—	—	1000 x 413	1000 x 413	—

L.G. 36,5 kg/PS 36,8 kg/PS 36,8 kg/PS 38,8-38,4 kg/PS 38,1 kg/PS

*) Verbrauch bei 2/3 der Höchstgeschwindigkeit auf ebener, trockener Straße, bei Windstille; + 10%

Das große Auto Union-Produktionsprogramm bietet Ihnen weiter: Den großen DKW 3=6 als Limousine, Limousine Spezial, Luxus Coupé, 4-Sitzer und 2-Sitzer Cabriolet u. den DKW-UNIVERSAL. Das DKW-Motorrad-Programm umfaßt die RT 125, RT 175 S, RT 200 S, RT 250, RT 350 und die sozialsichere DKW HOBBY Luxus.



DKW-Vertretung
Gustav Ernst K.-G.
MAINHEIM

Prindl, Rheinstr. 88/90 Tel. 51000 u. 53100

Abbildungen und technische Daten unverbindlich - Änderungen vorbehalten.

AUTO UNION G. M. B. H.

