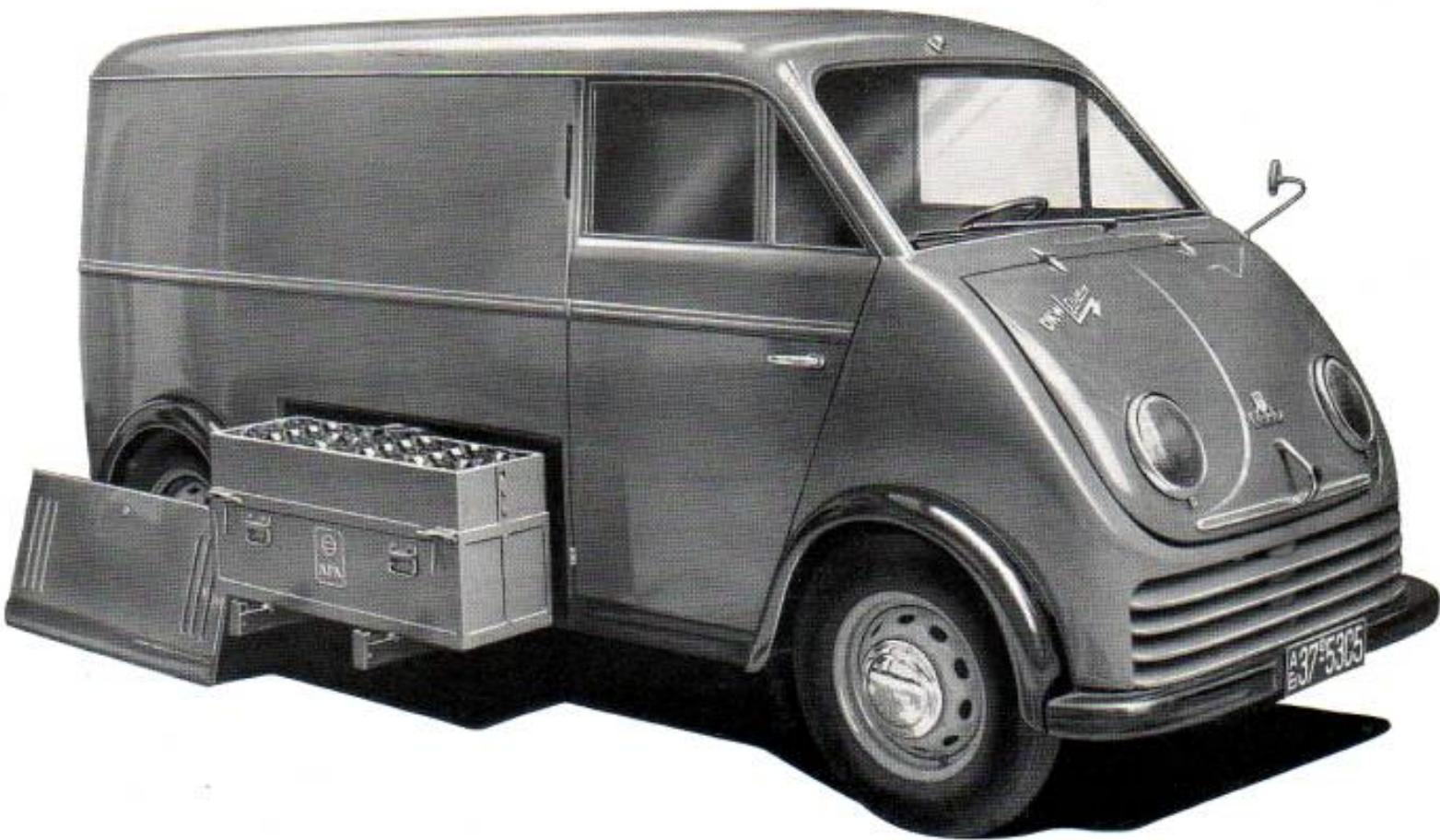


DKW ELEKTRO-WAGEN



DAS IDEALE STADT-UND
KURZSTRECKENFAHRZEUG





Der DKW-Elektro ist mit zwei Batterie-Hälften ausgerüstet, deren feste Reihenschaltung bei einer Spannung von 80 Volt eine Kapazität von 200 Ah ergeben. Die Elemente sind an den Wagensäulen in je einem sogenannten „Batterie-Träger“ untergebracht. Von dem Wagen-Innenraum sind sie hermetisch abgeschlossen. Man kann im DKW-Elektro also auch die empfindlichste Ware ohne Bedenken transportieren! Zum Laden der Batterien brauchen die „Träger“ nicht geöffnet zu werden; dazu dient eine Lade-Steckdose unter der Motorhaube. Zwecks gelegentlicher Überprüfung der Batterien können die Träger jedoch schnell und leicht aus den Batteriehalterungen herausgezogen werden, da sie auf Rollen stehen, die in zwei Tragarmen des Fahrgerüstrahmens laufen.

Beim typischen Stadt- und Kurzstreckenverkehr ist die Haltezeit länger als die Fahrtzeit; die Entfernung zwischen den Halteplätzen betragen oftmals nur wenige Meter.

Diese besondere Verkehrsart kennen kommunale Versorgungsbetriebe für ihre vielseitigen Aufgaben, ebenso die Post beim Zustellen von Paketen oder Warenhäusern, Lebensmittelhändler, Bäckereien und Molkereien, die täglich ihre Waren in die Haushalte liefern, aber auch große Krankenanstalten zum internen Transport von Essen und Wäsche.

Ein benzingetriebenes Fahrzeug erweist sich hierbei oft als unwirtschaftlich. Denn: Viel Starten kostet viel Treibstoff und kurze Fahrstrecken beanspruchen den Motor stark. Demgegenüber arbeitet der DKW-Elektro wirtschaftlich, weil er speziell auf die Aufgaben des Stadt- und Kurzstreckenverkehrs ausgerichtet ist.

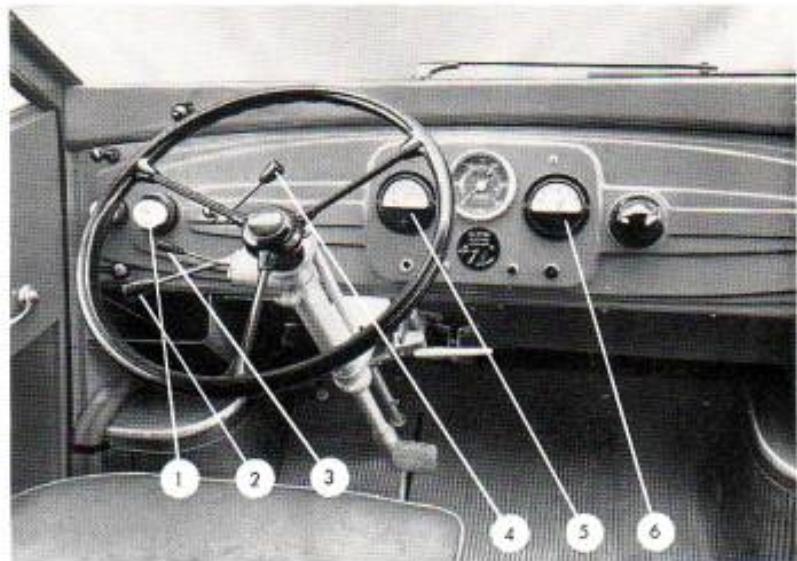
Den Kraftstoff liefert das Stromnetz; er ist im Gegensatz zu jedem anderen Treibstoff außerordentlich billig. Mit einer Batterieladung umfaßt der Fahrbereich des DKW-Elektro 100 Kilometer; er erhöht sich mit einer Zwischenladung auf ca. 140 Kilometer und mit Wechselbatterie sogar auf 200 Kilometer. Bei reinem Stadt- und Kurzstreckenverkehr reicht jede Batterieladung für einen Fahrbetrieb über mehrere Tage.

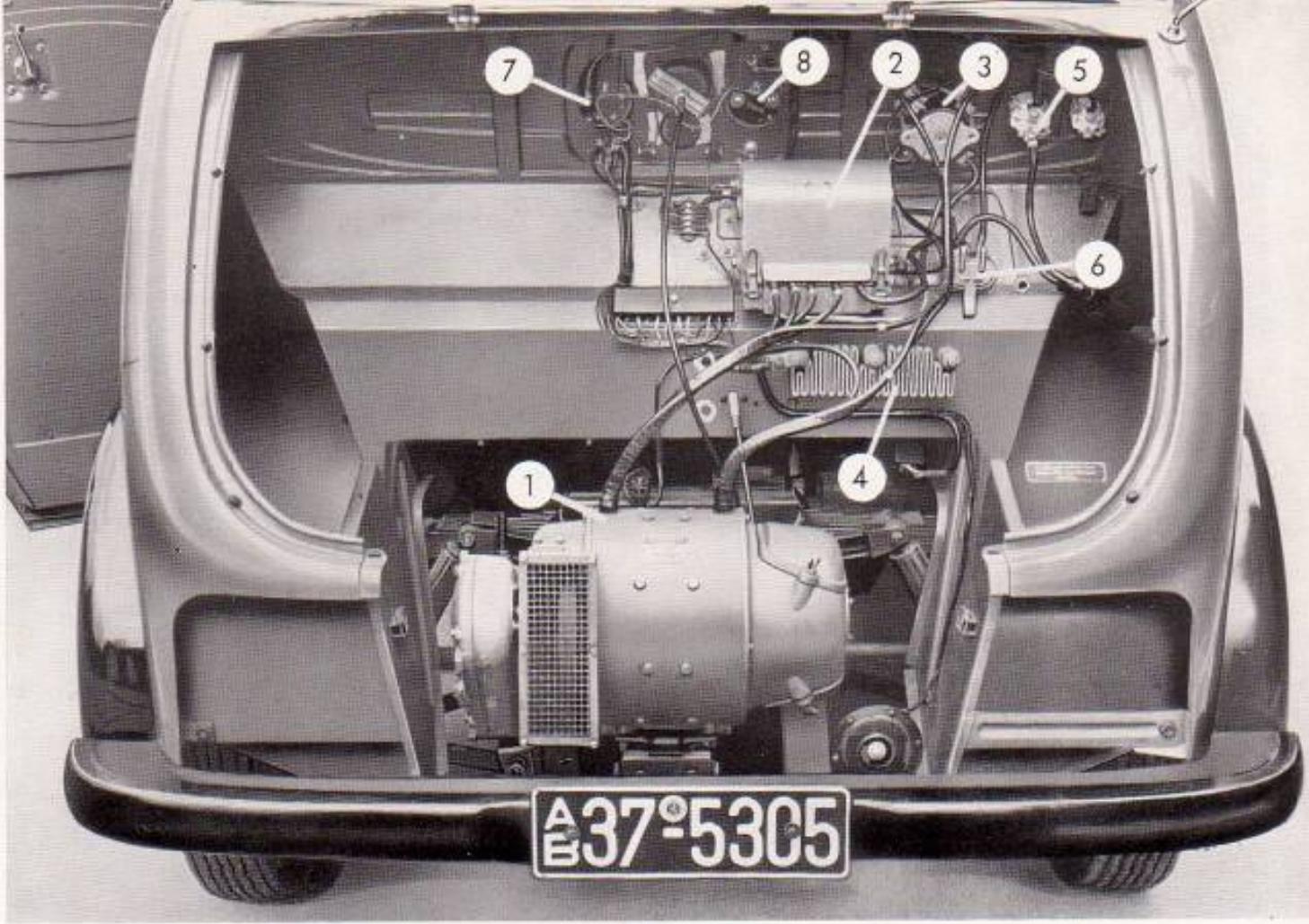
DKW Elektro

DAS IDEALE STADT- UND KURZSTRECKENFAHRZEUG

Die Bedienungshebel am Armaturenbrett oder an der Steuersäule liegen alle in Griffnähe. Das macht die ohnehin unkomplizierte Bedienung des DKW-Elektro noch einfacher. Die in der Abbildung angezeigten Punkte bedeuten:

- 1.) Fahrersicherung
- 2.) Fahrstufenregler
- 3.) Winkerschalter
- 4.) Fahrtrichtungsschalter (vorwärts – rückwärts)
- 5.) Ampermeter für Fahr- und Ladestrom
- 6.) Entladeanzeiger



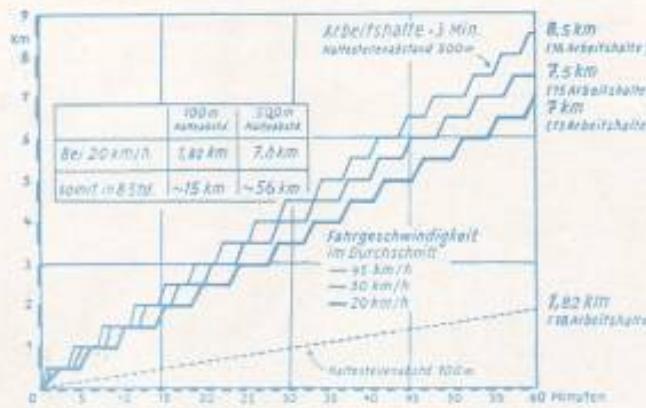


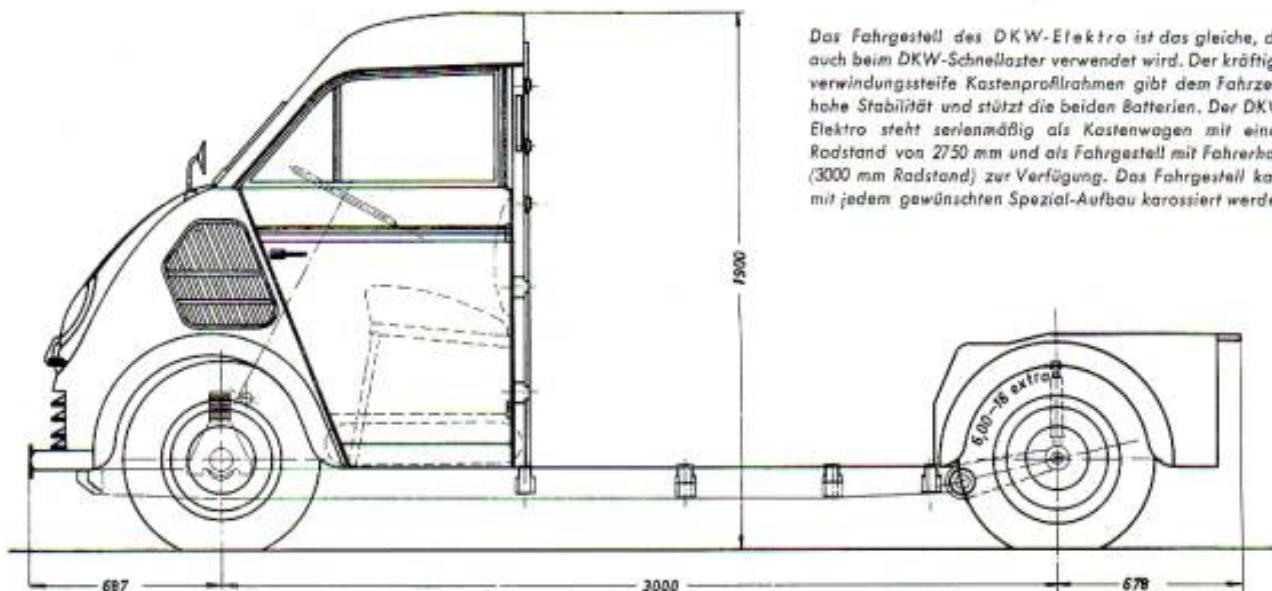
Ein Blick unter die Motorhaube des DKW-Elektro zeigt, wie das gesamte Triebwerk untergebracht ist:

1.) Antriebs-Elektromotor mit 4,8 kW – 80 V	5.) Fahrsicherung von 80 Amp.
2.) Fahrstufenregler mit 4 Stufen	6.) Ladestockdose 120 Amp.
3.) Fahrtrichtungsschalter (vorwärts – rückwärts)	7.) Ampermeter
4.) Anlaßwiderstand, nur 1–2 Sekunden beim Anrollen eingeschaltet	8.) Entladeanzeiger

Nur die Bremse wird beim DKW-Elektro mit dem Fuß betätigt. Alle anderen Funktionen löst man mit der Hand aus. Das macht das Fahren einfach.

Anhand dieser Darstellung kann man sich von der Wirtschaftlichkeit eines DKW-Elektro überzeugen, wenn er im ausgesprochenen Stadt- und Kurzstreckenverkehr eingesetzt wird. Eine Batterie-Ladung reicht für mehrere Tage.





Das Fahrgestell des DKW-Elektro ist das gleiche, das auch beim DKW-Schnellaster verwendet wird. Der kräftige, verwindungssteife Kastenprofilrahmen gibt dem Fahrzeug hohe Stabilität und stützt die beiden Batterien. Der DKW-Elektro steht serienmäßig als Kastenwagen mit einem Radstand von 2750 mm und als Fahrgestell mit Fahrerhaus (3000 mm Radstand) zur Verfügung. Das Fahrgestell kann mit jedem gewünschten Spezial-Aufbau karossiert werden.

Technische Daten:

Triebwerk: Fahrwind-gekühlter, hoch überlastbarer Hauptstrom-Motor, 4,8 kW, 80 V, 3200 U/min, mit angezapfter Feldwicklung und geräuschlosem Lauf.

Kraftübertragung: 4 elektrische Schaltstufen (Lenkradschaltung), ohne Kupplung u. mechanisches Schaltgetriebe, keine Unterbrechung des Fahrstroms beim Schalten.

Fahrgestell: Verwindungssteifer Kastenprofilrahmen mit Stützen und Halterung für die Batterie-Tröge, Frontantrieb, Einzelradaufhängung.

Bremse: Duplex-Öldruck-Vierradbremse

Nutzlast	800 kg	DKW-Elektro als Kastenwagen:	
Zulässiges Gesamtgewicht	2580 kg	(wie in diesem Prospekt abgebildet)	
Bereifung	6.00-16	Laderaumlänge	2230 mm
Höchstgeschwindigkeit	35-40 km/st	Laderaumbreite	1464 mm
Steigfähigkeit	10-15 %	Laderaumhöhe	1537 mm
Normverbrauch	25 kWh/100 km	Fahrzeuglänge	4177 mm
Fahrbereich mit einer Batterieladung	80-100 km	Fahrzeugbreite	1670 mm
Normlautstärke	65-70 Phon	Fahrzeughöhe (unbel.)	2000 mm
Radstand	2750 mm (bzw. 3000 mm)	Türmaße vorne	1360 x 870 mm
		Heck	970 x 1380 mm

Technische Änderungen vorbehalten

DAS DKW-PROGRAMM

DKW-SONDERKLASSE 3-6

Limousine · Limousine-Spezial · Luxus-Coupé
Viersitzer-Cabriolet · Zweisitzer-Cabrio · Universal

DKW-SCHNELLASTER 3-6

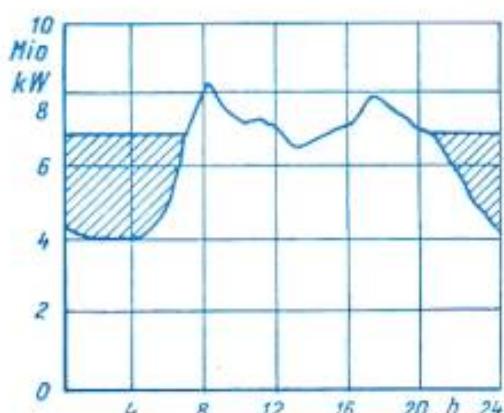
Pritschenwagen · Tieflader · Viehtransporter · Kastenwagen · Kombi · Sieben-Achtsitzer · Krankenwagen

DKW-MOTORRÄDER

RT 125 · RT 175 · RT 200 · RT 250 · RT 350

DKW-MOTORROLLER

Hobby-Luxus, soziusfest



Während der sogenannten „Schwachlaststunden“ (in der Darstellung als schraffierte Fläche wiedergegeben) liefern die Elektrizitätswerke den Strom besonders preiswert. Wenn man zum Aufladen der Batterien im DKW-Elektro diese Zeiten ausnützt, kann man noch billiger fahren.



A U T O U N I O N G · M · B · H