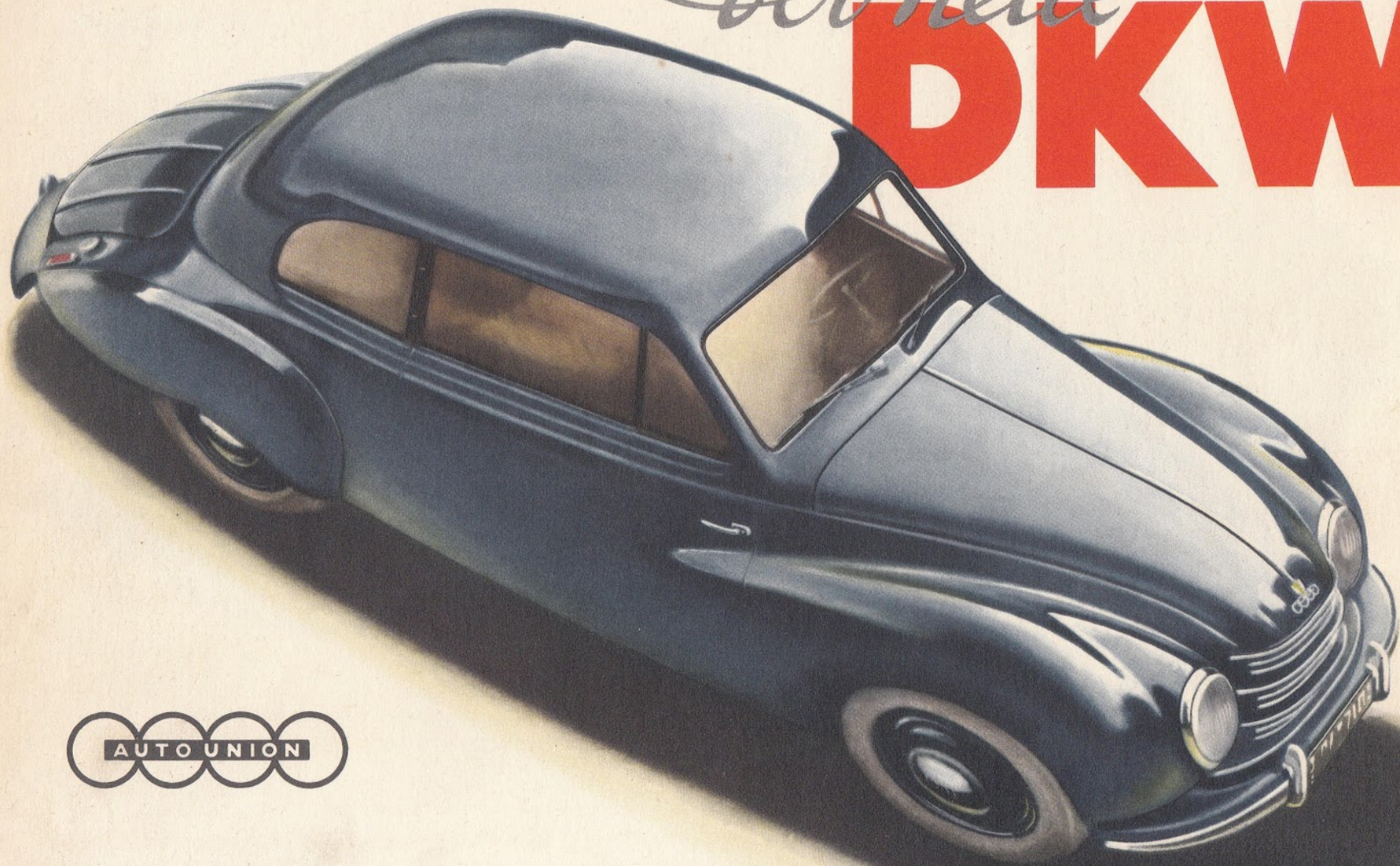
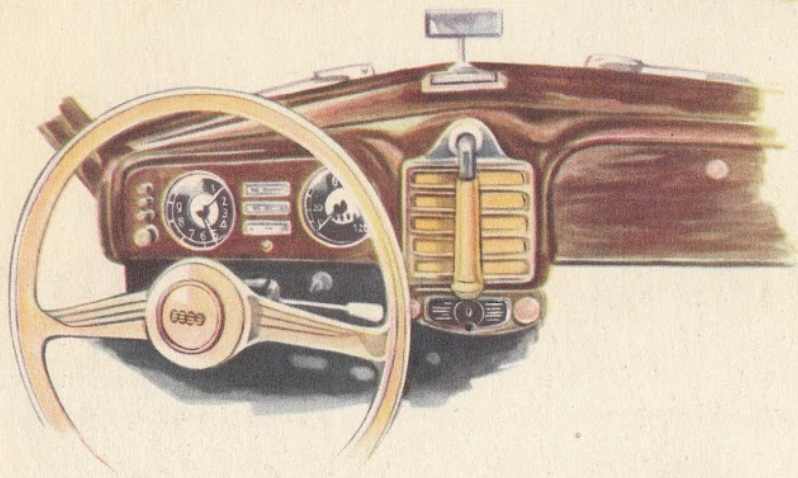
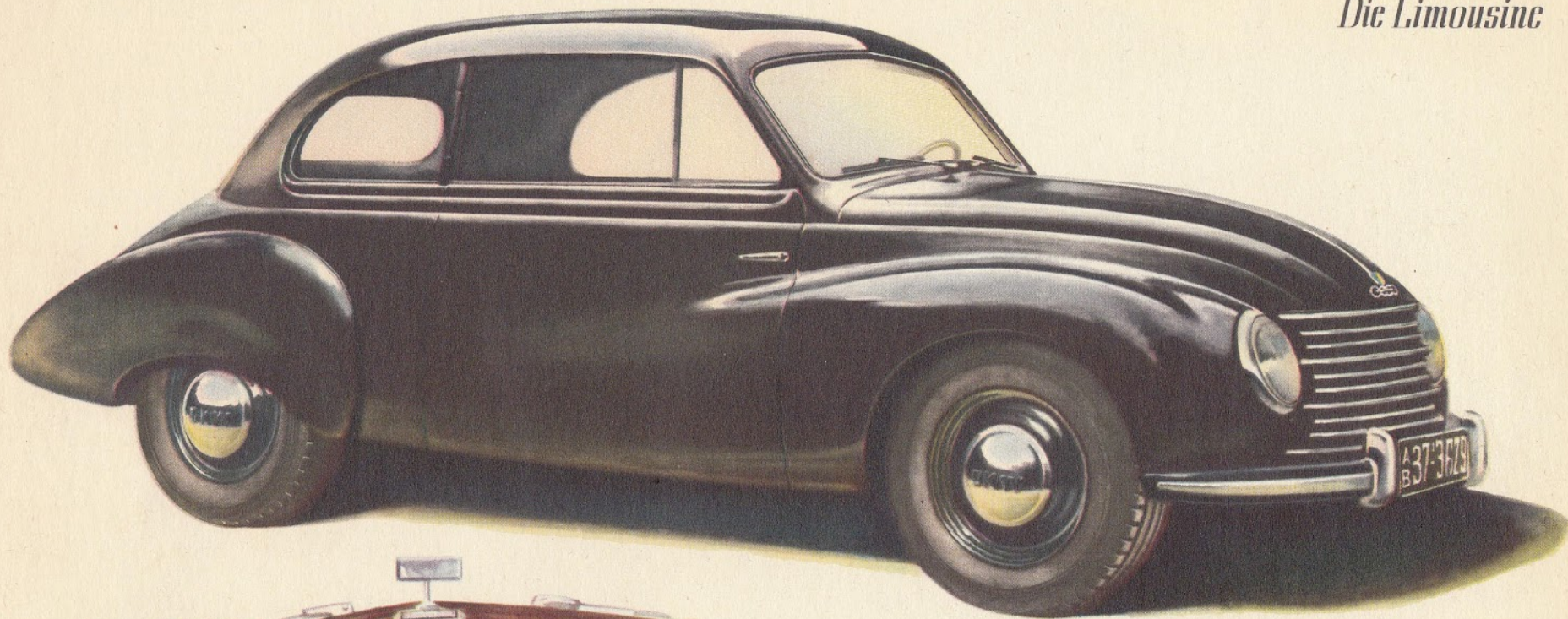


Der neue
DKW



Die Limousine



*Freier Blick durch das Zweispeichen-Lenkrad
auf die reich ausgestattete Armaturentafel,
eingerrichtet für den Einbau eines Radiogerätes.*

Die neue Meisterklasse in der Vollendung



Der neue DKW bedeutet nicht einen Schritt, er bedeutet einen Sprung vorwärts in der langen Entwicklungsgeschichte der weltbekannten DKW-Meisterklasse. Er ist ein völlig neuer Wagen geworden, ein Wagen, der größer und schöner ist und der sich der modernen Linie angepaßt hat, ohne dabei die Grenzen eines soliden europäischen Geschmacks zu überschreiten.

Der neue DKW ist kein „Kleinwagen“. Der Raum, der sich im Innern der Ganzstahlkarosserie bietet, ist so reichlich bemessen, daß 4 Personen mit voller Ellbogen- und Kniefreiheit Platz finden, ja daß auch eine fünfte Person mitgenommen werden kann. Diese außergewöhnliche Geräumigkeit wurde in erster Linie durch die Vorverlegung des ganzen Triebwerkes vor die Vorderachse gewonnen. Außerdem kommt ja beim DKW dank des Frontantriebes der raumstörende Kardantunnel in Fortfall. Und schließlich gestatten die ausladenden Flanken der Karosserie eine erhebliche Verbreiterung des Sitzraumes.

Der Gestaltwandel der Meisterklasse diente jedoch nicht allein einer Verschönerung und Vergrößerung des Wagens. Das Hauptziel war vielmehr, ihn noch „windschlüpfiger“ zu gestalten. Wenn der neue DKW wesentlich schneller und zugleich sparsamer im Verbrauch geworden ist, so ist das vor allem auf die ideale Stromlinienform zurückzuführen, die in langwierigen Versuchen ermittelt wurde.

Der neue DKW erreicht spielend 100 km/st!

Der neue DKW hat einen Normverbrauch von nur 6,25 l Kraftstoff je 100 km!

Schnell und geräumig wie ein großer, sparsam und wirtschaftlich wie ein kleiner Wagen: dieses oberste Ziel moderner Konstruktion erreicht zu haben, das allein wird DKW noch mehr Freunde zuführen.

Zur Erreichung dieses Zieles trug auch eine weitere Verbesserung am „Herzen“ der Meisterklasse bei. Obwohl der 100000fach bewährte DKW-Zweitakt-Zweizylindermotor (selbstverständlich wassergekühlt) das gleiche Volumen von 700 ccm beibehielt, ist es den DKW-Ingenieuren auf Grund ihrer 30jährigen Zweitakt-Erfahrung gelungen, noch weitere 3 PS in ihn hineinzubauen. Hierbei kam diesen das umfangreiche Wissen zugute, das die AUTO UNION schon in der Vorkriegszeit in endlosen Versuchsreihen wie bei unzähligen Rennen und Weltrekordfahrten gesammelt hatte. Durch Vervollkommen des Vergasers und der Auspuffanlage sind Krafterhöhung und Kraftstoffersparnis zugleich erzielt worden. Dabei wurde auch das Motorgeräusch so weit abgedämpft, daß der DKW-Fahrer über den ruhigen Lauf der neuen Meisterklasse staunen wird.

Die vielen schlagenden Argumente, die für den DKW-Zweitakter sprechen, wie Startfreudigkeit, Temperament, Sparsamkeit, niedrige Steuer usw., brauchen hier wohl nicht

im einzelnen hervorgehoben zu werden. Unverwüstlichkeit und Genügsamkeit sind für DKW sprichwörtlich geworden. Wohl aber wäre zu erwähnen: Die hohe Geschwindigkeit des neuen DKW kann tatsächlich ausgefahren werden! Denn die Mischungsschmierung des ventillosen und darum so unempfindlichen Zweitakters bringt bei jeder Kurbelwellen-Umdrehung stets frisches, unverbrauchtes und auch nie überhitztes Öl in den Motor. Darum überzieht ein unzerreißbarer Ölfilm sämtliche Gleitstellen des Triebwerkes, und darum ist der DKW-Wagen unbedingt autobahnfest!

Noch mehr freilich beweist der neue DKW seine Überlegenheit auf schlechten, ja schlechtesten und kurvenreichsten Straßen. Da wird eine Fahrt erst zum Erlebnis. Da ist DKW sogar mehr als ein Großer, da stellt DKW eine Sonderklasse dar. Die Straßenlage des DKW ist so hervorragend, daß sie mit dem Gefühl absoluter Sicherheit unmittelbar empfunden wird. Kopfsteinpflaster und Schlaglöcher sind kaum zu spüren. Die Fahrgäste sitzen zwischen den Achsen, im bestgefederten Raum. Querfedern und Schwebeachse in Verbindung mit hydraulischen Stoßdämpfern fangen alle Stöße und Schwankungen ab. Die neue Duplex-Öldruckbremse erhöht die Fahrsicherheit – die wichtigste Eigenschaft eines Fahrzeuges – noch um ein Weiteres. Auf kurvenreichen oder schlüpfrigen Straßen ermöglicht der Frontantrieb überdies einen Reisedurchschnitt, den selbst weit größere Wagen nicht erreichen können; ein DKW wird gezogen und nicht geschoben! Selbstverständlich wurde auch der Freilauf beibehalten, der bergab und im Stadtverkehr eine große Annehmlichkeit bedeutet.

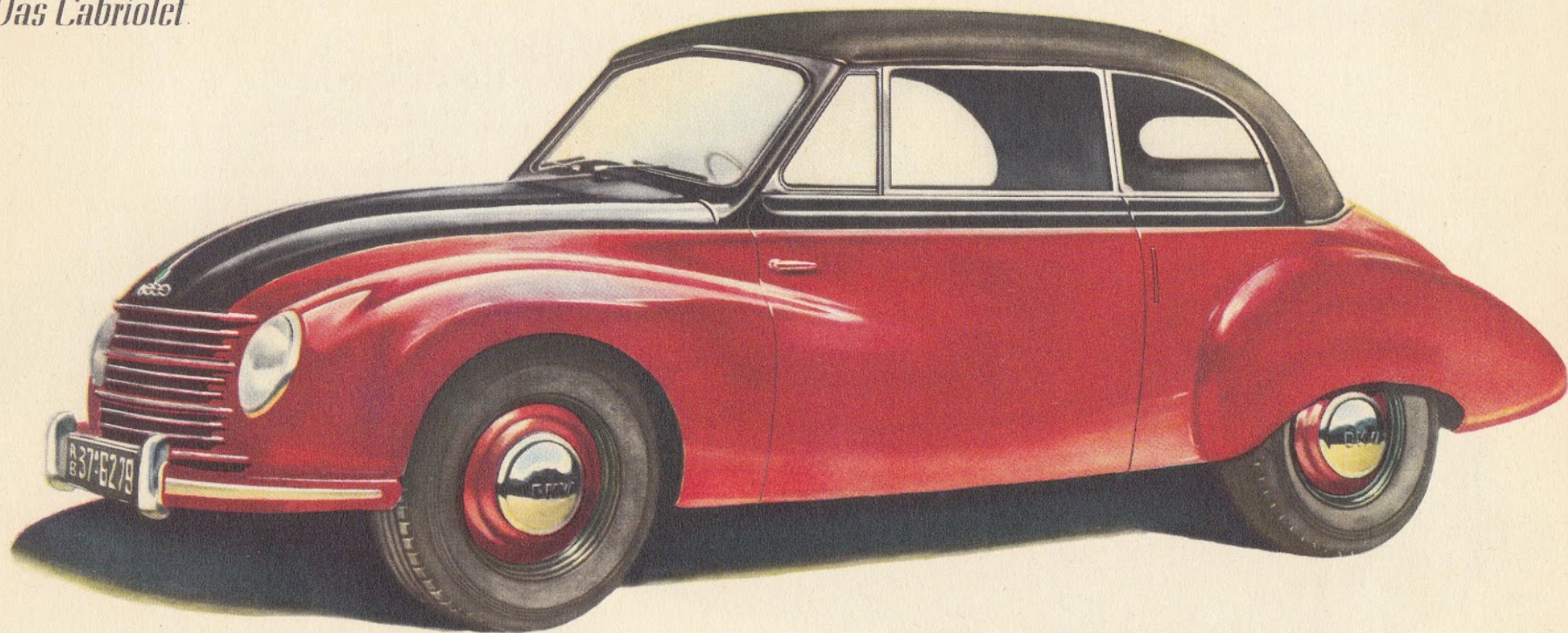
Die technische Innenausstattung ist voll überraschender Feinheiten. Die geöffneten Türen sind so festgehalten, daß sie nicht von selbst zuschlagen. Der jetzt an der Lenksäule angebrachte Winkerschalter kann mit den Fingerspitzen bedient werden, ohne daß man das Lenkrad loszulassen braucht. Die Zweckmäßigkeit der Instrumente an dem formschönen Armaturenbrett ist bis ins letzte durchdacht. So mahnt z. B. ein rotes Signallicht den Fahrer, rechtzeitig zu tanken. Die Scheibenwischer kehren nach dem Abschalten jedesmal automatisch in die Endlage zurück. Frischluftheizung und Defrosteranlage sind serienmäßig mitzubeziehen (beim Cabriolet im Preis einbegriffen). Ein Rundfunkgerät, für dessen Einbau alles vorgesehen ist, wird vorteilhafterweise gleich bei der Wagenbestellung mit in Auftrag gegeben.

Der neue DKW rollt in ständig steigender Stückzahl vom Band hinaus in alle Welt. Er ist ein ausgereifter Wagen, der sich nun schon in der Serie bewährt hat. Er erweist sich wiederum als so unverwundlich und anspruchslos, wie es zum Inbegriff von DKW gehört!

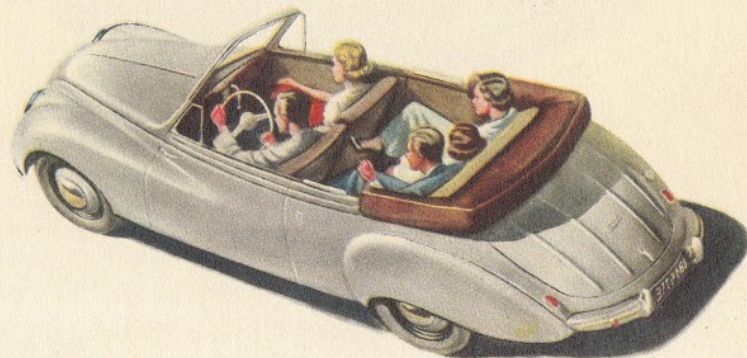
ZWEITAKTMOTOR · FRONTANTRIEB · SCHWEBEACHSE · FREILAUF · DYNASTART:

das sind die DKW-Pionierleistungen, denen die Meisterklasse die Sonderstellung verdankt!

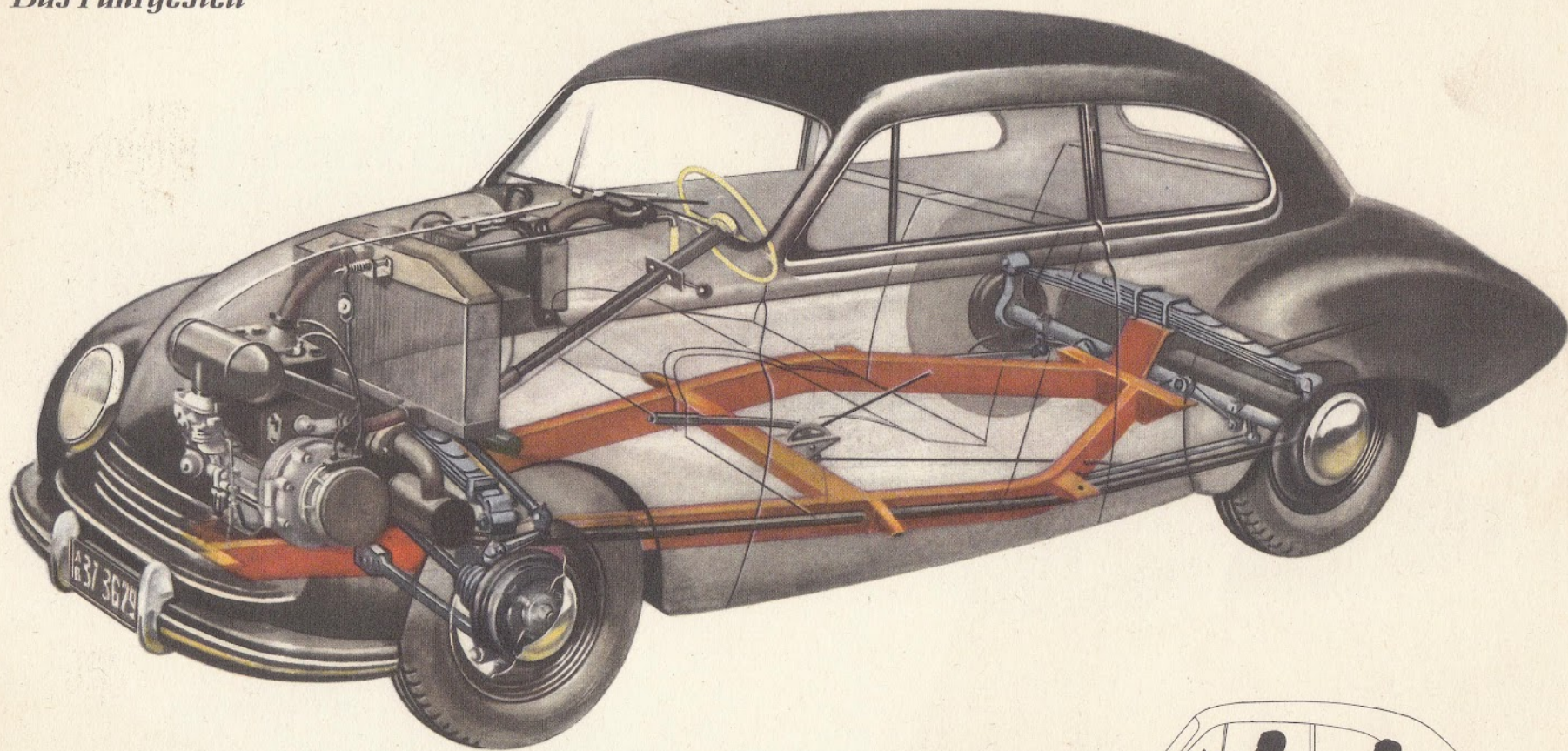
Das Cabriolet.



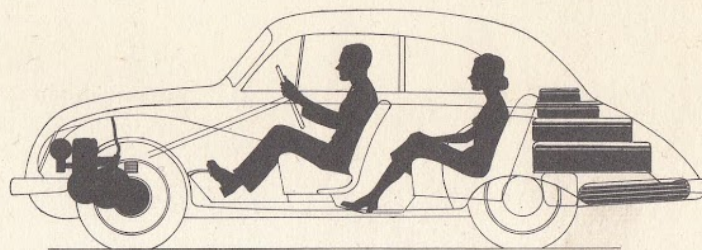
Das Verdeck ist mit wenigen Handgriffen und ohne Kraftanstrengung zu öffnen und zu schließen; die Seitenfenster sind völlig versenkbar.



Das Fahrgestell



Vor der Vorderachse das Triebwerk, hinter der Hinterachse der Gepäckraum, der ganze Raum zwischen den Achsen für die Fahrgäste.



TECHNISCHE ANGABEN UND ABMESSUNGEN

MOTOR:

DKW-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung (Patent Schnürle), Thermosiphon - Wasserkühlung, kraftstoffsparender Vergaser (Solex), Luftfilter mit Ansaugergeräuschkämpfer, Frischöl-Mischungsschmierung.

ELEKTRISCHE ANLAGE:

150/180 - Watt - „Dynastart“ - Anlage (Anlasser, Lichtmaschine, Verteiler: ein Aggregat), Direktantrieb durch Kurbelwelle.

KRAFTÜBERTRAGUNG:

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Dreigang-Getriebe: 3 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang. Freilauf. Motor, Getriebe, Differential in einem Block.

FAHRGESTELL:

Frontantrieb, Kastenprofilrahmen, achslos an Querverfeder und Lenkern aufgehängte Vorderräder, hinten hochliegende Querverfeder „Schwebachse“, 4 Ölstoßdämpfer, vorn Teleskop-Prinzip, Zahnstangenlenkung mit Zweispeichen-Lenkrad.

BREMSEN:

Öldruck-Duplex-Vierradbremse. Handbremse mit Seilzug.

AUSSTATTUNG:

Die Ausstattung der Armaturentafel und des Innenraumes ist reichhaltig und zweckdienlich. Alle Bedienungshebel befinden sich bequem in Griffnähe, sämtliche Kontrollorgane im Blickfeld des Fahrers: Tachometer, Kilometerzähler, elektrische Benzinstandanzeiger, Kühlwasser-Fernthermometer, Lenkzündschloß mit Batteriekontrolllampe; während der Fahrt verstellbare Vordersitze, Rückblickspiegel mit guter Sicht durch das breite Heckfenster, Aschenbecher, auch seitlich der hinteren Sitzbank, zugfreie Entlüftung durch Seitenschwenkfenster usw. Alle Armaturen sind indirekt beleuchtet.

Änderungen vorbehalten.

MOTOR:

| | | |
|---------------------------|-----|---------|
| Bohrung und Hub | mm | 76 x 76 |
| Hubraum | ccm | 690 |
| Leistung | PS | 23 |
| Verdichtung | | 1:6,3 |

FAHRZEUG:

| | | |
|--|-------|-----------|
| Radstand | mm | 2350 |
| Spur vorn | mm | 1190 |
| Spur hinten | mm | 1250 |
| Gesamtlänge | mm | 4200 |
| Gesamtbreite | mm | 1600 |
| Gesamthöhe | mm | 1450 |
| Gewicht | kg | 800 |
| Bereifung | | 5,00 x 16 |
| Wendekreisdurchmesser | nur m | 10 |
| Tankinhalt | l | 32 |
| Kühlwassermenge | l | 6,5 |
| Höchstgeschwindigkeit | km/st | 100 |
| Kraftstoff-Normverbrauch | l | 6,25 |
| zuzügl. Öl im Mischungsverhältnis 1:25 | | |
| Jahressteuer | DM | 126 |
| Haftpflichtversicherung | DM | 160 |



Das breite, schnittige Heck des neuen DKW, dem man die Geräumigkeit des Wagens ansieht, mit verschließbarem Kofferraum.



Der große Kofferraum ist bequem zugänglich und faßt neben dem (gut verborgenen) Reserverad eine ganze Anzahl Koffer.

A U T O U N I O N G . M . B . H