



IMPORTEURS VOOR NEDERLAND:
D HART NIBBRIG & GREEVE N.V. **K** **W**
DEN HAAG

Technische Einzelheiten

Front-Limousine — Front-Cabrio-Limousine

Motor: Zweizylinder-Zweitakt-Hochleistungsmotor (Leistungseigenschaften eines Vierzylinder-Viertaktmotors), 18 PS, Umkehrspülung (Patent: Schnürle), Thermosyphon-Wasserkühlung, Gemischölung 1:25, Solex-Schnellstartvergaser mit Ansaug-Geräuschdämpfer und Luft- und Kraftstoff-Filter, Batteriezündung mit Dynastart-Anlage (Lichtmaschine, Anlasser und Schwungrad ein Aggregat, direkt auf der Kurbelwelle), Brennstoffverbrauch ca. 6 Ltr., Ölverbrauch ca. 0,3 Ltr. auf 100 km.

Triebwerk: Dreigang-Getriebe und Stirnrad-Differential mit Motor verblockt, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Schaltung am Armaturenbrett, Achsuntersetzung 1:6,5, Antrieb auf die Vorderräder durch 2 Halbwellen mit vollkommen gekapselten Spezial-Gelenken.

Fahrgestell: Selbsttragende Sperrholz-Karosserie mit Rückgrat-Profilrahmen, vorn und rückwärts achslose Radaufhängung mit Querfedern, Schneckenlenkung, mechanische Vierradbremmen, Schmierung durch Hochdruck-Fettpresse.

Zubehör: Winker, Scheibenwischer, Tachometer mit Kilometerzähler, Benzinuhr, Rückspiegel, geräumiger, bei Front-Limousine von innen zugänglicher Kofferraum, mit Deckenlampe, reichhaltiges Werkzeug, ein bereiftes Reserverad, 2 hydraulische Stoßdämpfer vorn.

Front-Roadster-Cabrio — Meisterklasse-Cabrio-Limousine

Motor: Zweizylinder-Zweitakt-Hochleistungsmotor (Leistungseigenschaften eines Vierzylinder-Viertaktmotors), 20 PS, Umkehrspülung (Patent: Schnürle), Thermosyphon-Wasserkühlung, Gemischölung 1:25, Solex-Schnellstartvergaser mit Ansaug-Geräuschdämpfer und Luft- und Kraftstoff-Filter, Batteriezündung mit Dynastart-Anlage (Lichtmaschine, Anlasser und Schwungrad ein Aggregat, direkt auf der Kurbelwelle), Kraftstoffverbrauch ca. 6,5 Ltr., Ölverbrauch ca. 0,3 Ltr. auf 100 km.

Triebwerk: Dreigang-Getriebe und Stirnrad-Differential mit Motor verblockt, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Schaltung am Armaturenbrett, ausschaltbarer Freilauf, Achsuntersetzung 1:6,1, Antrieb durch 2 Halbwellen mit vollkommen gekapselten Spezial-Gelenken auf die Vorderräder.

Fahrgestell: Selbsttragende Sperrholz-Karosserie mit Rückgrat-Profilrahmen, vorn und rückwärts achslose Radaufhängung mit Querfedern, 4 Oldruck-Stoßdämpfer (Front-Roadster-Cabrio 2 Oldruckstoßdämpfer vorn), Schneckenlenkung, mechanische Vierrad-Bremmen, Zentral-Eindruck-Schmierung.

Zubehör: Windschutzscheibe bei Meisterklasse aus Sekurit-Sicherheitsglas, Winker (bei Meisterklasse eingebaute Winker), Scheibenwischer, Rückspiegel, reichhaltiges Werkzeug, ein bereiftes Reserverad. Bei Front-Roadster dazu noch Benzinuhr, Tachometer mit Kilometerzähler. Dieser Wagen hat außer den beiden Innensitzen noch 2 geräumige Gastsitze, die auch als Gepäckstauraum verwandt werden können. Bei der Meisterklasse noch dazu: Fußabblendschalter, neuartiges Armaturenbrett mit Benzinuhr, Tachometer mit Kilometerzähler, Zeituhr und Ampèremeter, 2 große Staukästen am Armaturenbrett, Aschenbecher, von innen zu beschickender Kofferraum, Freilaufbetätigung an der Steuersäule, vordere Stoßstange.

Sonderklasse 1001, Cabrio-Limousine

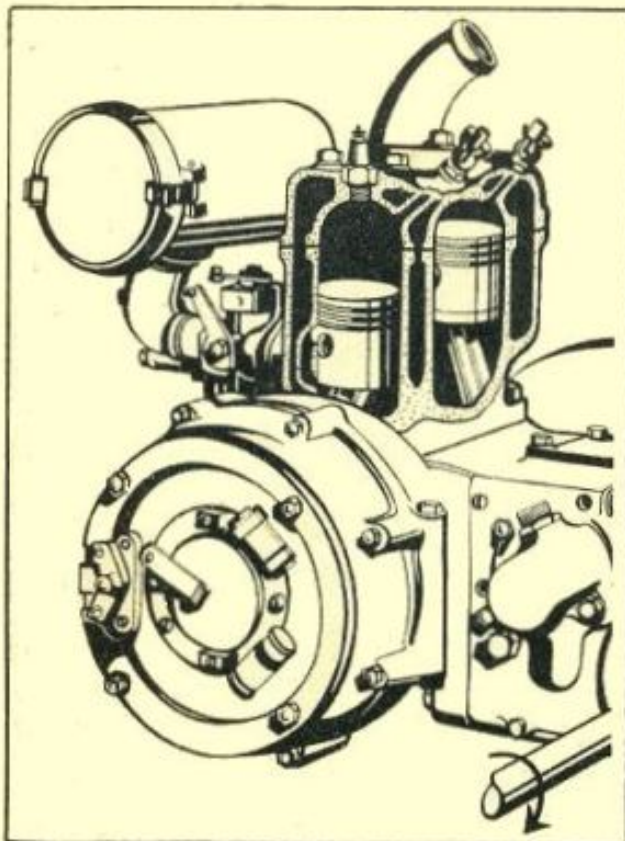
Schwebeklasse, Stromlinien-Cabrio-Limousine

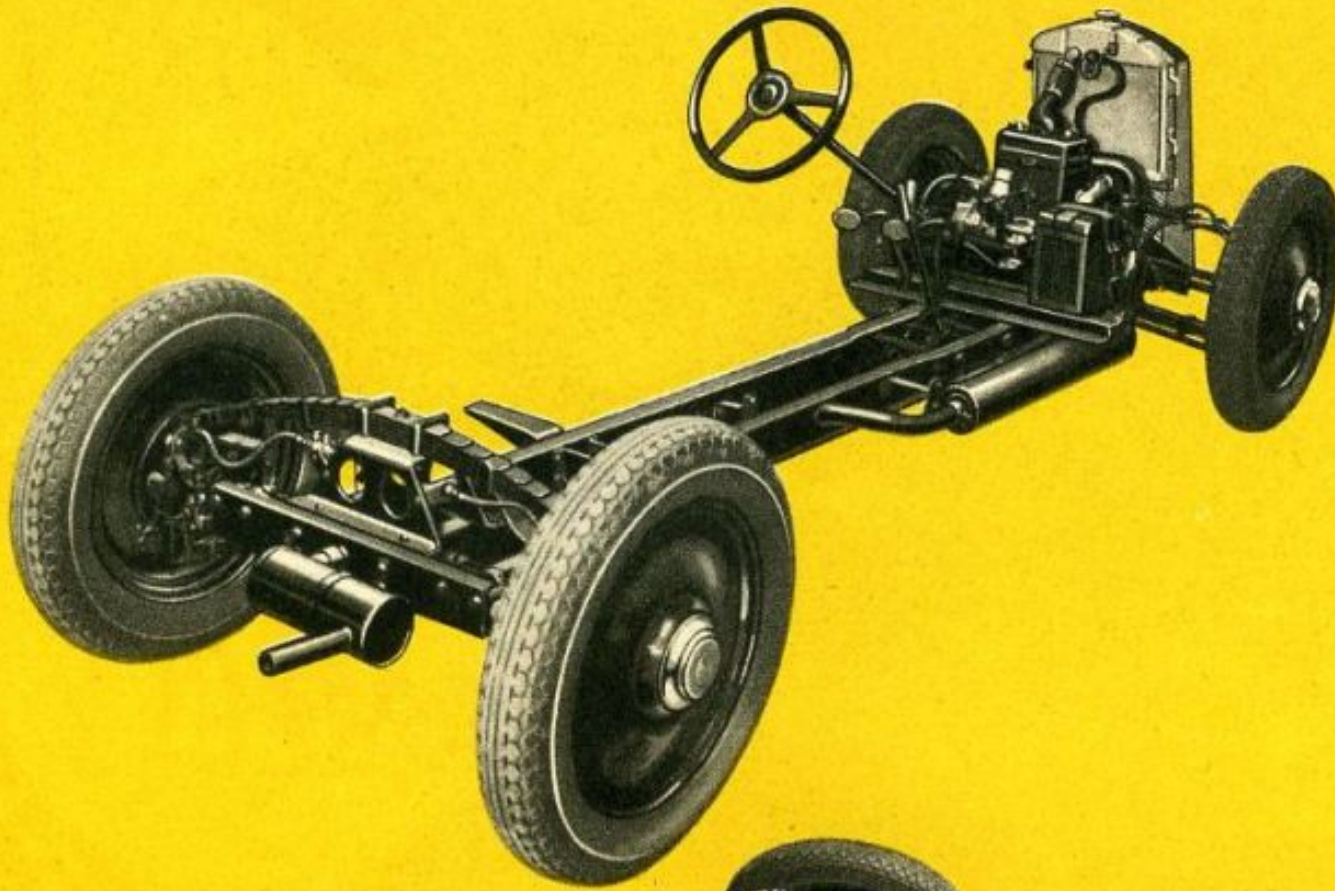
Motor: Vierzylinder-Zweitaktmotor mit Ladepumpen (Leistungseigenschaften eines Achtzylinder-Viertaktmotors), 26 PS, Zylinder in V-Form zu 90°, 4 Arbeitszylinder, 2 Ladezylinder, Thermosyphon-Wasserkühlung mit Ventilator, Solex-Schnellstartvergaser mit Ansaug-Geräuschdämpfer und Luft- und Kraftstoff-Filter, Bosch-Batterie-Zündung.

Triebwerk: Viergang-Getriebe mit 2 geräuschlosen Fahrgängen (IV. Gang direkt) mit Motor verblockt, trockene Einscheibenkupplung, Kugelschaltung in Wagenmitte, ausschaltbarer Freilauf, Rohrgelenkwelle, Schubaufnahme durch Schubstange, Banjo-Achse mit Kegelrad-Differential, Achsuntersetzung 1:5.

Fahrgestell: Selbsttragende Sperrholz-Karosserie, Querfedern, bei Sonderklasse rückwärts Schwebachse, bei Schwebeklasse vorn und rückwärts Schwebachse, 4 hydraulische Stoßdämpfer, Schneckenlenkung, Oldruck-Vierrad-Bremmen.

Zubehör: Windschutzscheibe aus Sekurit-Sicherheitsglas, Winker, Tandem-Scheibenwischer, bei Sonderklasse Fußabblendschalter, Stoßstange vorn, Tachometer mit Kilometerzähler, Benzinuhr, Ampèremeter (bei Schwebeklasse Tachometer, Ampèremeter, Benzinuhr, Zeituhr sowie Ölkontrolllampe in einem großen Instrument vereint, Lichtabblendung und Winkerbetätigung vom Lenkrad aus), Zigarrenanzünder mit Aschenbecher, geräumiger Kofferraum (bei Schwebeklasse und Sonderklasse von außen zugänglich, beide Wagen besitzen 2 große Staukästen am Armaturenbrett), reichhaltiges Werkzeug, ein bereiftes Reserverad, Vigot-Wagenheber.

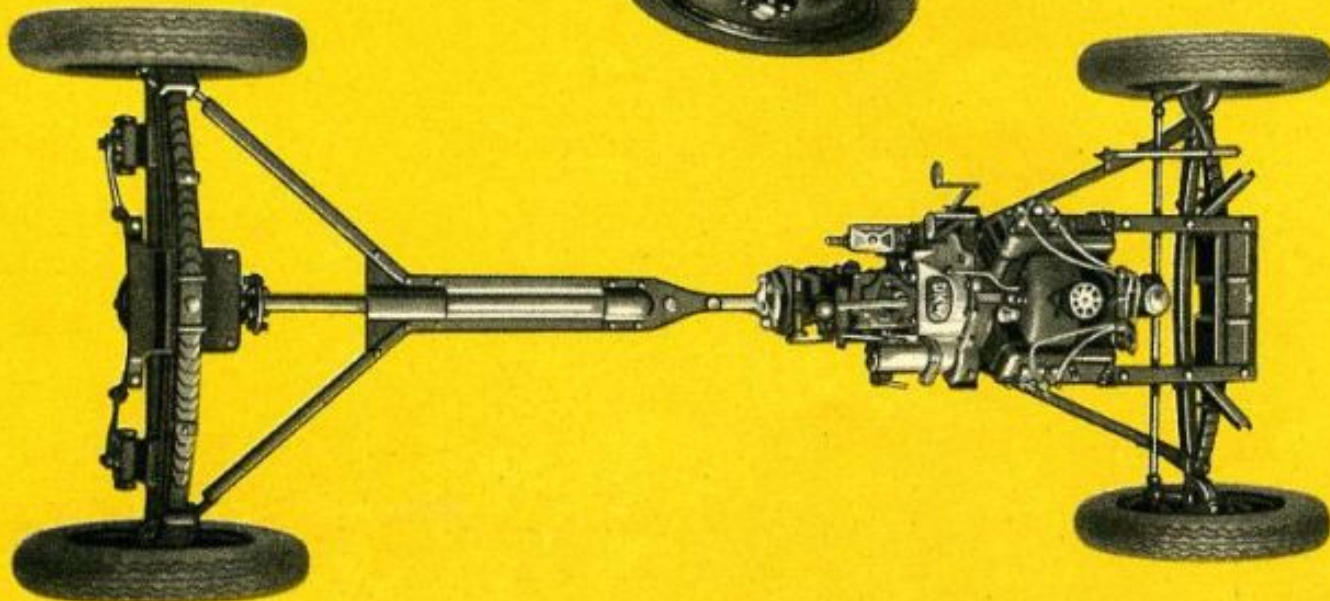




Alle DKW-Wagen-Modelle werden nach dem Prinzip der selbsttragenden Karosserie gebaut, das von DKW zum ersten Mal in Deutschland in größeren Serien verwendet wurde. An die Stelle des Chassisträgers tritt bei dieser Konstruktion ein durchlaufendes Holzfachwerk, das zugleich das Gerippe für die Karosserie darstellt. Diese Art der selbsttragenden Karosserie besitzt vor allem für leichte Wagen einzigartige Vorteile, da sie bei geringem Gewicht eine weit höhere Festigkeit besitzt als die übliche Bauart.

Beim DKW-Typ-Meisterklasse sind alle maschinellen Teile an einem schmalen Rückgrat-Profilrahmen angeordnet. Die nebenstehende Abbildung zeigt ferner die Einzelradfederung sowie die raumsparende Anordnung des Motorblocks mit Getriebe und Frontantriebsaggregat.

Auch die DKW-Cabrio-Limousine und die Frontlimousine entsprechen in der konstruktiven Gestaltung der DKW-Meisterklasse. Die nebenstehende Abbildung zeigt insbesondere die Draufsicht auf die Motoranlage mit dem Frontantrieb und beweist, wie vorteilhaft die gedrängte kurze Bauweise des Frontantriebs sich gerade bei kleineren Wagen für den eigentlichen Sitzraum auswirkt.



Bei DKW-Sonderklasse und DKW-Schwebe-klasse ist auf einen Rahmen überhaupt verzichtet worden. Hier tritt die selbsttragende Karosserie in vollem Umfang an die Stelle des Chassisträgers. Alle Teile des Fahrwerks werden hier von der Karosserie selbst aufgenommen. Die nebenstehende Abbildung zeigt die maschinellen Teile der DKW-Sonderklasse.

War es ein Wunder

daß DKW-Wagen sich in wenigen Jahren an die zweite Stelle im gesamten deutschen Automobil-Absatz setzen konnten? Nein, denn auch in der technischen Entwicklung gibt es keine Wunder. Der Erfolg stellt sich nur da ein, wo die technische Grundidee richtig ist und wo sie folgerichtig zur praktischen Form entwickelt wird. Das Werk DKW der Auto-Union hat schon von Anfang an die Bahnen herkömmlicher Konstruktion verlassen im Bewußtsein, daß neue Wege beschritten werden mußten, um den wirklich preiswerten, leistungsfähigen leichten Volkswagen zu bringen.

Erst mit der Entwicklung des hochleistenden, zuverlässigen und wirtschaftlichen Zweitaktmotors waren die Voraussetzungen gegeben, auch dem Leichtwagen eine Leistungsfähigkeit, ein Anzugsmoment, eine Spitzengeschwindigkeit, eine Bergfreudigkeit zu geben, die den gleichen Eigenschaften stärkerer Wagen nicht nachstanden und die für den heutigen Überlandverkehr gefordert werden, gleichzeitig aber die Betriebskosten so niedrig zu halten, daß man nun wirklich von einem Volkswagen sprechen kann. Das Werk DKW der Auto-Union hatte, da es seit vielen Jahren an der Spitze des internationalen Motorradbaues stand und ausschließlich Zweitaktmotoren verwendet, gerade auf diesem Gebiet die größten und umfassendsten Erfahrungen. Mit der von DKW serienmäßig gebrachten Umkehrspülung (Patent Schnürle) wurde vollends der Zweitaktmotor in einer Weise vervollkommnet, wie man dies noch vor Jahren für unmöglich gehalten hätte. Heute sind Zweitaktmotoren durch Leistung und Wirtschaftlichkeit die überlegenen Antriebsmaschinen für leichte Fahrzeuge. Heute weiß Jedermann, daß die Gleichung 2 – 4 oder 4 – 8 kein Reklameschlagwort darstellt. Denn der Zweitakter entspricht in seiner Leistungscharakteristik einem Viertaktmotor doppelter Zylinderzahl. Seine einfache ventillose Bauart, seine Robustheit, seine Überlastbarkeit, seine unerhörte Wirtschaftlichkeit bringen für die Besitzer der DKW-Wagen so große Vorteile, daß schon deshalb der Verkaufserfolg dieser Wagen verständlich ist. Aber nicht bei der Schaffung des Motors allein, sondern auch bei dem sonstigen technischen Aufbau der Wagen ist DKW neue Wege gegangen. Die Typen „Cabrio-Limousine“ und „Meisterklasse“ haben Frontantrieb und Einzelradabfederung und dadurch so überlegene Fahreigenschaften, daß man mit diesen Wagen ohne weiteres 60 km Stundendurchschnitt erzielen kann und oft weit stärkeren Wagen überlegen ist. Der 1 Ltr. Typ „Sonderklasse“ besitzt patentierte Schwebeachse, die auch die Fahreigenschaften dieses Wagens ins Ungeahnte gesteigert hat. Neben dieser Sonderklasse bringt nun DKW in seinem Fabrikationsprogramm 1934 eine überaus



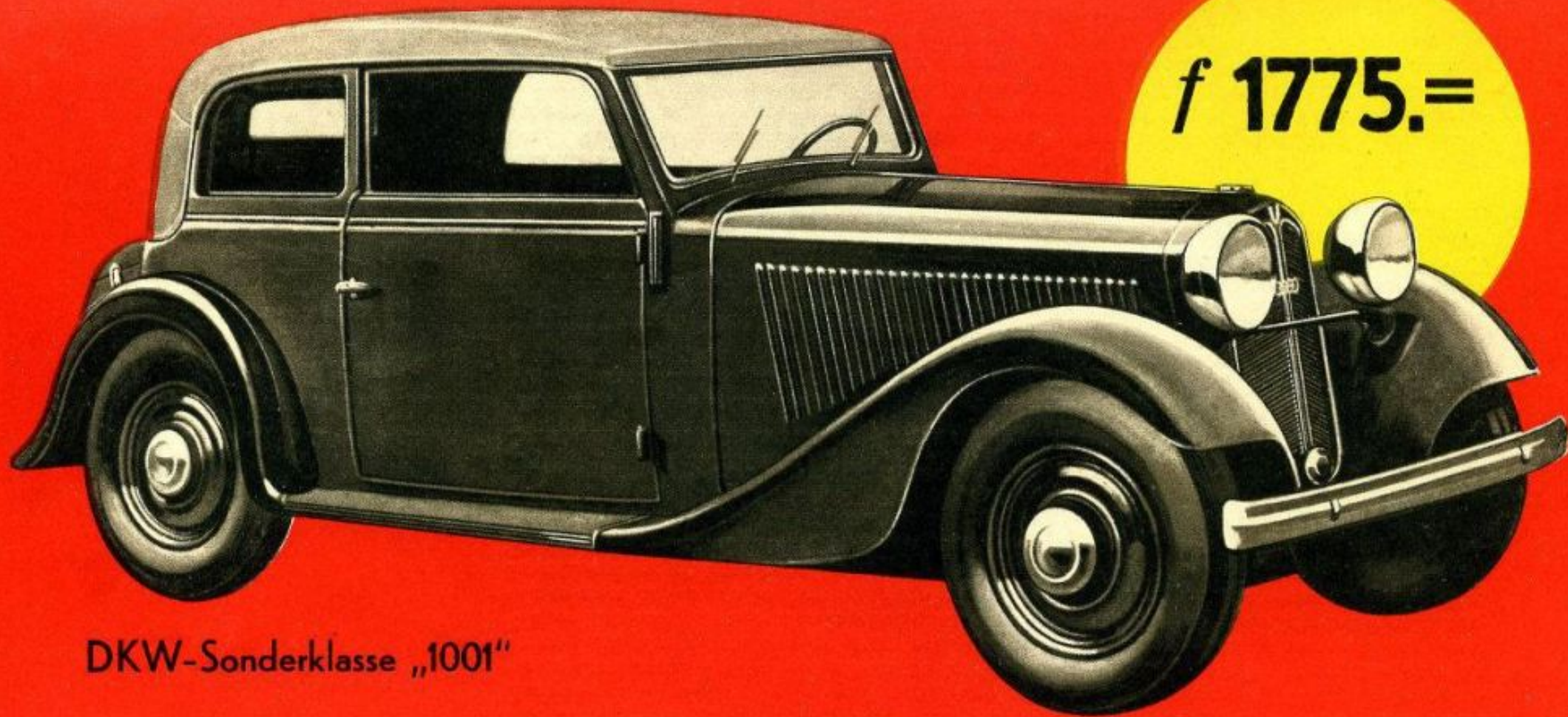
fortschrittliche und interessante Neuschöpfung in dem neuen Typ „Schwebeklasse“. In diesem neuen Modell sind alle die sensationellen fortschrittlichen Konstruktionsprinzipien, die DKW seit einigen Jahren in dem internationalen Automobilbau eingeführt hat, in vollendeter Weise vereinigt. Dieser Wagen hat nicht nur die bewährte selbsttragende Karosserie, die gegenüber anderen Karosseriebauarten eine weit erhöhte Festigkeit und Stabilität und dadurch Sicherheit besitzt, er hat neben der Schwebearchse hinten jetzt auch die Schwebearchse vorn, so daß hier wirklich die ideale Aufhängung im Schwerpunktzentrum erreicht ist. Der neue Typ „Schwebeklasse“ bringt aber auch das Optimum des wahren Nutzraumes. Durch Vorrücken des schon durch die V-Konstruktion kurzen Motors, ist es möglich gewesen, alle Sitze so zwischen den beiden Schwebearchsen – also im bestgefederten Raum des Wagens – anzuordnen, daß man ohne Übertreibung auch bei Fahrten über schlechteste Straßen mit Recht vom „schwebenden Wagen“ sprechen kann.

Alle DKW-Wagen haben ferner einen besonders großen Radstand, sind also auch schon aus diesem Grunde besonders gut gefedert und bieten ausgezeichneten Fahrkomfort. Alle diese Konstruktionseinzelheiten, zu denen noch eine besonders tiefe Schwerpunktlage der DKW-Wagen kommt, geben diesen Wagen ihre sprichwörtlich unerhörten Fahreigenschaften und Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Noch vor wenigen Jahren hätte man es für unmöglich gehalten mit einem so komfortablen, schnellen Kraftfahrzeug, wie es die DKW-Fronttypen sind, mit vier Personen und 60 St.-km Durchschnitt eine Strecke von 100 km mit nur 6 Ltr. Betriebsstoff zu durchfahren. Bei voller Besetzung des Wagens gibt dies nur einen geringfügigen Betriebsstoffkosten-Anteil pro Person auf 100 km, also eine Wirtschaftlichkeit, wie sie von keinem anderen Kraftfahrzeugtyp erreicht wird. Mit vollem Recht nennt man deshalb gerade die DKW-Fronttypen die wirtschaftlichsten und preiswertesten Wagen der Welt.

Einer der wichtigsten Vorzüge der DKW-Wagen ist auch ihre Spezialkarosserie. Kein Blech, kein Dröhnen, keine Verbeulungsgefahr aber erhöhte Stabilität, erhöhte Fahrsicherheit für alle Insassen durch diesen besonderen DKW-Karosseriebau, der zudem noch den Vorteil vereinfachter Wagenpflege bringt. DKW-Karosserien sind unempfindlicher gegen Schmutz als Blechkarosserien, leichter zu reinigen und bleiben immer tadellos aussehend. DKW-Wagen behalten ihre Eleganz auch wenn sie ohne Garage tage- und nächtelang stehenbleiben, DKW-Wagen sind anspruchslos und unempfindlich gegen alle Witterungseinflüsse.





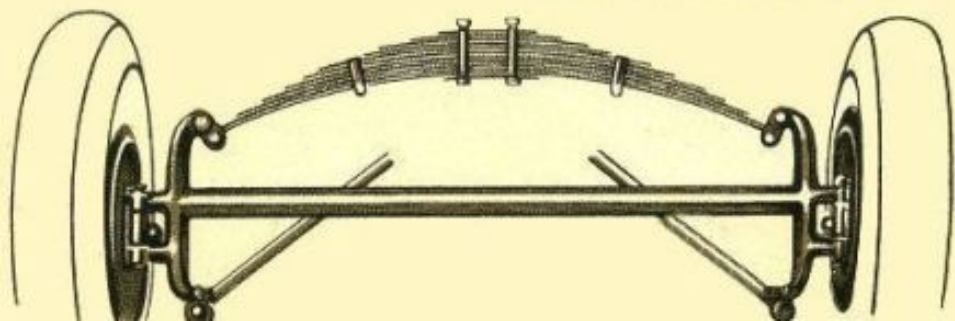
f 1775.=

DKW-Sonderklasse „1001“

DKW-Schwebeklasse - der schwebende Wagen

Die letzte DKW-Neuschöpfung, deren Eleganz, Schnelligkeit, Fahreigenschaften, Fahrkomfort und unerhört günstige Platz- und Raumverhältnisse alles in den Schatten stellt. Selbsttragende Stromlinienkarosserie, Schwebeachse vorn und hinten, einzigartige Federung, alle Sitze zwischen den Achsen, wunderbar großer Kofferraum, dazu der Vierzylinder-DKW-Hochleistungsmotor, Vierganggetriebe, Freilauf, kupplungsloses Schalten, Oeldruckbremse. Ein Wagen, der weit stärkere überflügelt.

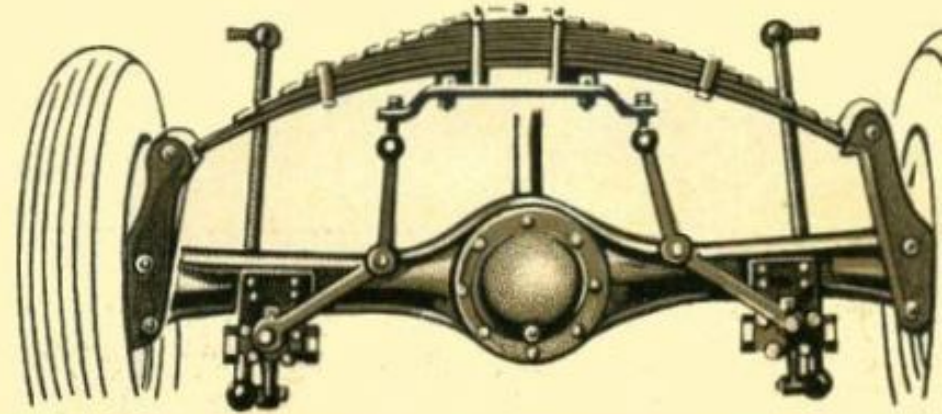
Vordere Schwebeachse.



DKW-Sonderklasse „1001“

Die bekannte und bewährte DKW-Sonderklasse mit Schwebeachse, wie bisher als elegante und geräumige Cabrio-Limousine. Ein schneller Wagen mit überlegener Leistung und hervorragend guten Fahreigenschaften, kupplungslosem Schalten, der größte Durchschnittsgeschwindigkeiten gestattet. Vierzylinder-DKW-Hochleistungsmotor, Schwebeachse hinten, Freilauf, Oeldruckbremsen, reichhaltige Ausstattung. Ein wirklich repräsentatives Fahrzeug.

Hintere Schwebeachse.



f 1975.=



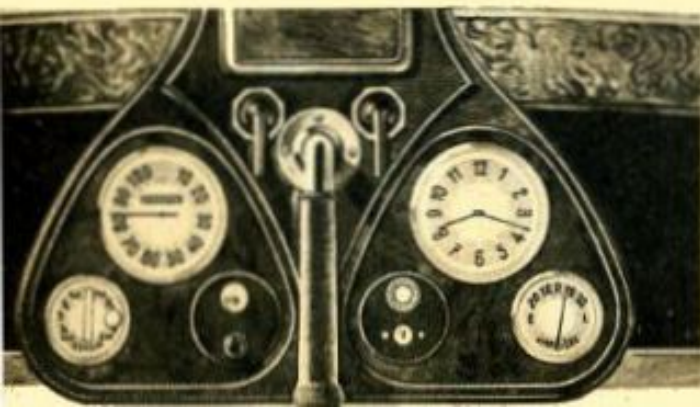
DKW-Schwebeklasse - der schwebende Wagen



DKW-Front-Roadster-Cabrio mit 2 Gastsitzen

DKW-Meisterklasse 34 LUXUS

Die berühmte DKW-Meisterklasse, jetzt in ganz neuartiger, rassiger und eleganter Form, eine repräsentative Cabrio-Limousine in selten schöner Linienführung und vorbildlicher Ausstattung. 20 PS Hochleistungsmotor mit Umkehrspülung, Frontantrieb, Einzelradfederung, selbsttragende Karosserie, Freilauf, Zentraleindruckschmierung, luxuriöses reichhaltiges Armaturenbrett, noch günstigere Sitzanordnung als bisher, deshalb verbesserter Raumkomfort, großer eingebauter Kofferraum. Ein Wagen, der ungewöhnlich gute Leistung, Bergfreudigkeit und Zuverlässigkeit mit überraschender Wirtschaftlichkeit vereint.



Das neue Armaturenbrett.

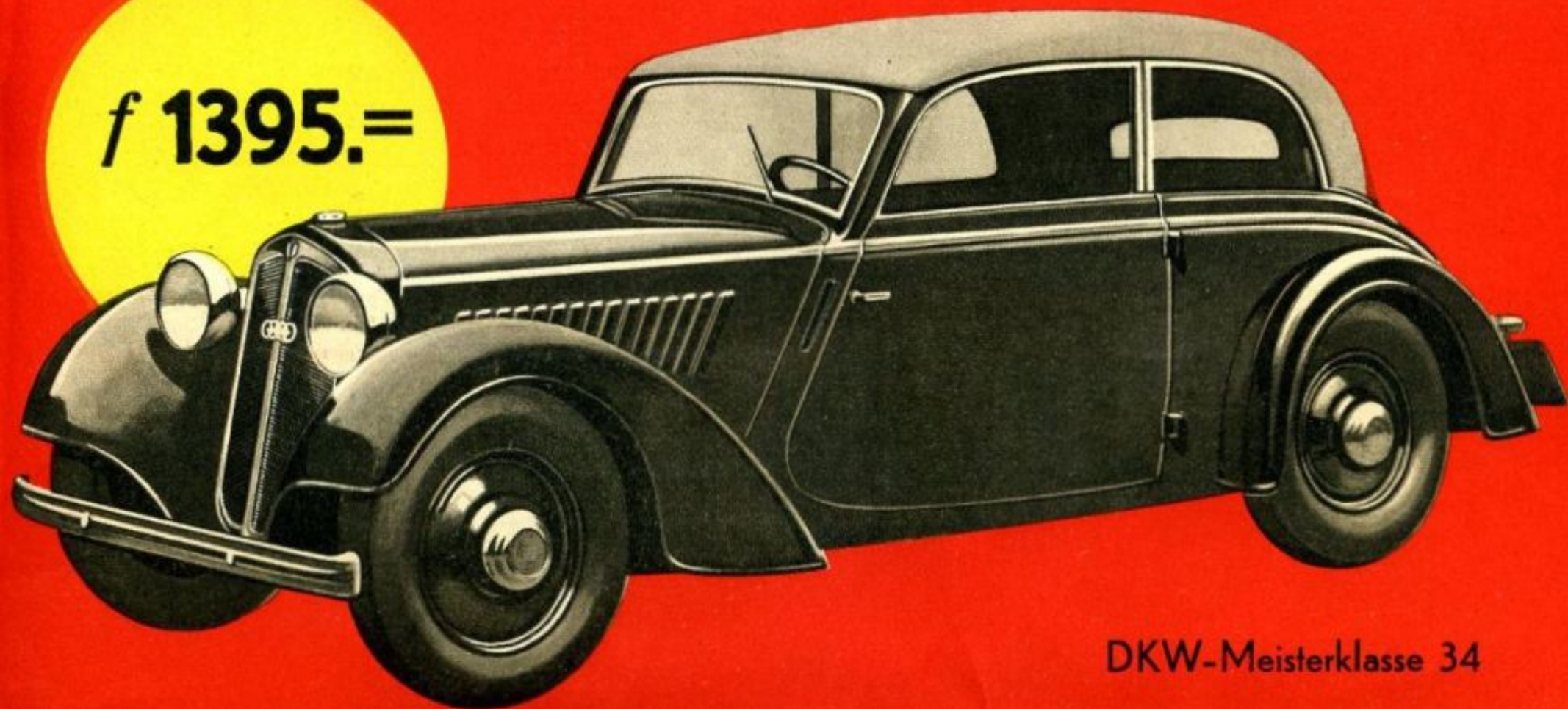
DKW-Front-Roadster-Cabrio mit 2 Gastsitzen

Der beliebte DKW-Zweisitzer jetzt als Einheitsmodell mit 20 PS Hochleistungsmotor mit Umkehrspülung, Frontantrieb, Einzelradabfederung, freitragender Karosserie, ferner Freilauf und Zentraleindruckschmierung. Ein sehr geräumiges, elegantes Fahrzeug mit großem Gepäckraum im Heck, wo außerdem auch noch zwei Gastsitze angeordnet sind. Ein Wagen, der wegen seiner Zuverlässigkeit, seiner guten Fahreigenschaften, seiner Sparsamkeit im Betrieb und seiner gefälligen Form immer steigende Beachtung findet.

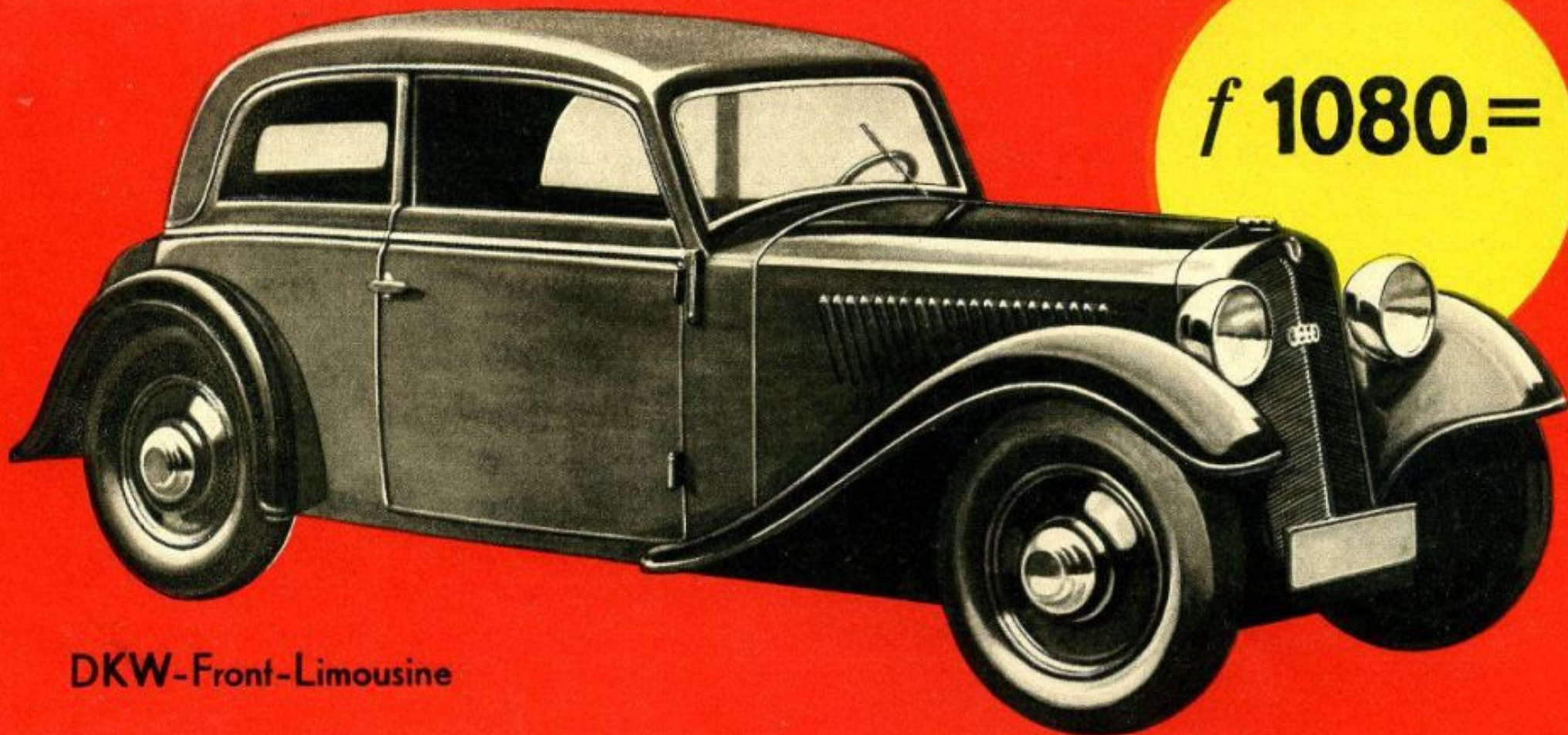


Front-Roadster-Cabrio, offen.

f 1395.=



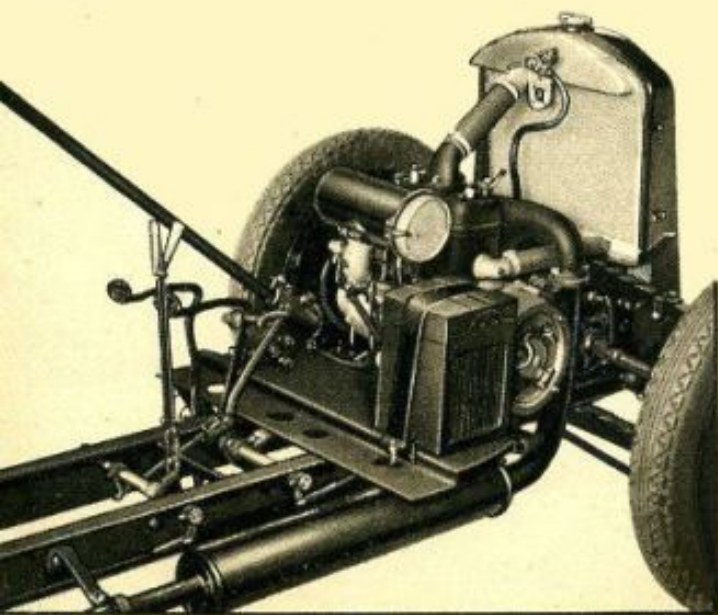
DKW-Meisterklasse 34



DKW-Front-Limousine

DKW-Front-Cabrio-Limousine MEISTERKLASSE 34 NORM.

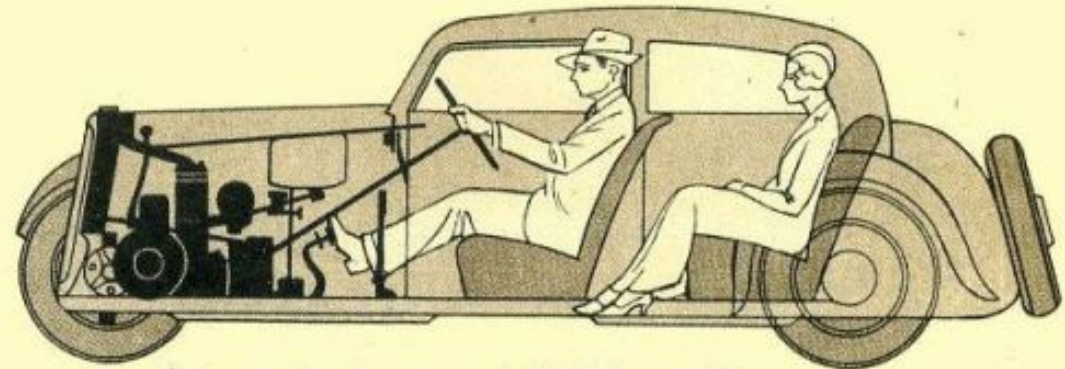
Die tausendfach bewährte Cabrio-Limousine mit Zweitakthochleistungsmotor mit Umkehrspülung, Frontantrieb, Einzelradabfederung, selbsttragender Karosserie, ein Wagen, dessen hohe Qualitäten schon durch seinen einzigartigen Verkaufserfolg bewiesen werden. Ein in Leistung, Wirtschaftlichkeit und fortschrittlicher Gestaltung wirklich überlegenes Fahrzeug (ca. 6 Liter Betriebsstoffverbrauch auf 100 km). Ein geräumiger Viersitzer, offen und geschlossen zu fahren, mit großem Kofferraum und reichhaltiger Ausstattung.



Motorblock mit Frontantrieb - Aggregat.

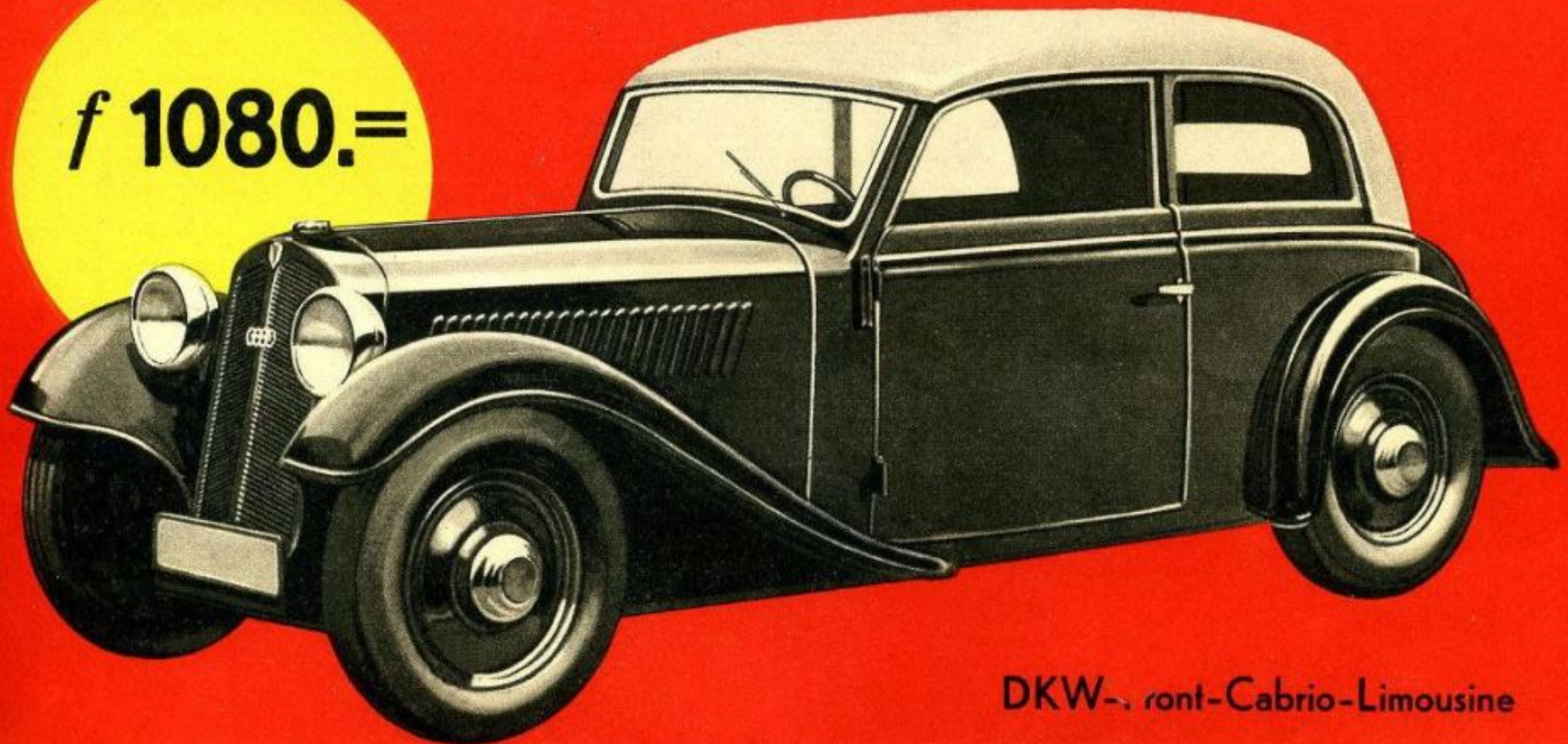
DKW-Front-Limousine MEISTERKLASSE 34 NORMAL

Der wirkliche Wagen für jedermann, der durch seinen niedrigen Preis und größte Wirtschaftlichkeit (ca. 6 Liter auf 100 km), weiten Kreisen die Anschaffung eines Kraftwagens ermöglicht, ihnen aber gleichzeitig auch fortschrittliche Konstruktion – Zweitakthochleistungsmotor mit Umkehrspülung, Frontantrieb, Einzelradabfederung, selbsttragende Karosserie usw. – bietet und zudem durch seine einzigartige Sparsamkeit im Verbrauch erst wirklich die Haltung eines Wagens mit geringen Mitteln ermöglicht. Eine ausnehmend elegante Limousine, niedrigste moderne Linie, erstklassige Ausstattung, großer Kofferraum und dazu die ganz einzigartigen Fahreigenschaften, die DKW-Wagen über alle anderen Wagen ihrer Klasse so überlegen machen.



Schnitt durch einen DKW-Front-Wagen.

f 1080.=



DKW-Front-Cabrio-Limousine

Technische Daten der DKW Automobile

In Holland werden sämtliche Frontwagen mit Freilauf und 684 cc Motor geliefert.

Typen- bezeichnung	Front- Limousine	Front-Cabrio- Limousine	Front-Roadster- Cabriolet	Meisterklasse- Cabriolet-Limousine	Sonderklasse 1001 Cabriolet-Limousine	Schwabeklasse Stromlinien-Cabr.
Zylinderzahl	2	2	2	2	4	4
Bohrung u. Hub mm	74 x 68	74 x 68	76 x 76	76 x 76	68 x 68,5	68 x 68,5
Hubvolumen ccm	580	580	684	684	995	995
Lstg. (PS b. 3500 Umdr.)	18	18	20	20	26	26
Verdichtungsverh.	1:6	1:6	1:6	1:6	1:5,8	1:5,8
Motorart	Zweitakt mit Umkehrspülung		Zweitakt mit Umkehrspülung		Zweitakt-V-Motor mit Ladepumpe	
Kühlung	Thermosyphon – Wasserkühlung		Thermosyphon – Wasserkühlung		Thermosyphon – Wasserkühlg. m. Ventil.	
Schnellstartvergaser	Solex		Solex		Solex	
Elektr. Anlage	Dynastart		Dynastart		Bosch	
Getriebe	Dreigang		Dreigang mit Freilauf		Viergang, davon 3. u. 4. Gang geräuschl. u. Freil.	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad		Mehrscheibenkupplung im Ölbad		Trockene Einscheibenkupplung	
Schaltung	Am Armaturenbrett		Am Armaturenbrett		Kugelschaltung in Wagenmitte	
Antriebsart	Frontantrieb		Frontantrieb		Hinterradantrieb	
Lenkung	Schneckenlenkung		Schneckenlenkung		Schneckenlenkung	
Vorderachse	Achslös aufgehängte Räder		Achslös aufgehängte Räder		Starre Gabelachse	
Hinterachse	Achslös aufgehängte Räder		Achslös aufgehängte Räder		Schwabeachse	
Achsuntersetzung	1:6,5		1:6,1		1:5	
Rahmenart	Hilfsrahm. m. selbsttrag. Karosserie		Hilfsrahmen mit selbsttragender Karosserie		Selbsttragende Sperrholzkarosserie	
Federung vorn	Querfeder		Querfeder		Querfeder	
Federung hinten	Querfeder		Querfeder		hochlieg. Querfeder	
Bremssystem	Mechanische Vierradbremse		Mechanische Vierradbremse		Öldruck-Vierradbremse	
Schmierung	Hochdruckschmierung		Eindruckzentralschmierung		Meyrel-Hochdruckschmierung	
Radstand mm	2600	2600	2600	2610	2850	2850
Spurw. vorn mm	1100	1100	1100	1100	1250	1300
Spurw. hinten mm	1100	1100	1100	1120	1250	1250
Gesamtbreite mm	1360	1360	1360	1390	1500	1500
Gesamtlänge mm	3660	3660	3640	4000	4150	4100
Gesamthöhe mm	1490	1490	1430	1450	1560	1500
Sitzzahl	4	4	2 und 2 Gastsitze		4	4-5
Bereifung	4,00-19	4,00-19	4,00-19	4,50-17 Typ Aero	5,00-17	5,00-17
Wagengewicht kg	690	690	680	780	950	1050
Tankinhalt ltr.	28	28	28	28	40	40
Höchstgeschwindigkeit Std.-Kilom.	ca. 80-85	ca. 80-85	ca. 85-90	ca. 85-90	ca. 100	ca. 110
Karosserie	Limousine	Cabriolet-Limous.	Roadster-Cabriolet	Cabriolet-Limousine	Cabriolet-Limousine	Cabriolet-Limousine

Anderungen vorbehalten.

