

04



FRONTANTRIEBWAGEN
Baumuster F 8 · 600 und 700 ccm

AUTOUNION GMBH INGOLSTAD

BETRIEBSANLEITUNG

Wichtige Zahlen Ihres DKW-Wagens

Motor-Nummer: (eingeschlagen auf blanker Fläche seitlich am Zylinderblock)

Fahrgestell-Nummer: (eingeschlagen vor dem Schallturm neben der Vorderfeder)

Das Typachild, welches Hersteller, Beujahr, Nummer des Fahrgestells, Eigengewicht, zulässiges Gesamigewicht des Fahrzeuges, Hubraum des Meters und zulässige Adhschücke enthalt, ist hinter dem Tack am Spritzbrett nach Ollnen der rechten Motorhaube sichtbar. Leut polizeiticher Vorschrift muh der Fahrer bei einer Verkehrskontrolle die Lage des Typschildes angeben können; kann er das nicht, so muh er mit der Abbertigung werten, bis er selbst Typschild und Motor-Nummer gefunden hat.

Polizeiliches Kennzeichen:

Kraftfahrzeugbrief Nr.

Haftpflicht-Versicherungs-Nr.

Unfall-Versicherungs-Nr.

Letzle Fehrzeugschmierung lauf Letzle Batterie-Kontrolle Schmierplan (siehe Faltblatt): (siehe Punkt 49):

bei Tachometerstand:

72					
	100				
				(S	
			1 110		
1 300	EEVE	THE	100	0	9
				1915	

Ihr DKW-Wagen

ist einfach in seiner Bedienung und anspruchslos hinsichtlich Wartung und Pflege. Richtige Bedienung und Pflege sind aber natürlich notwendig, um den Wagen stets hetriebsbereit und zuverlässig zu halten und seine Lebensdauer zu verlängern.

Machen Sie sich deshalb zu Ihrem eigenen Vorteil mit dieser Betriebsanleitung vertrant. Lesen Sie nicht nur unsere Angaben über die richtige Bedienung, sondern beachten Sie auch sorgfältig unsere Vorschriften hinsichtlich der Betriebsmittel und führen Sie die wenigen Pflegearbeiten, die wir als notwendig angeben, so durch, wie wir das empfehlen.

Unsere anerkannten DKW-Händler sind gern bereit, Ihnen über diese Betriebsanleitung hinaus gründliche Aufklärung in allen Fragen und praktische Ratschläge zu geben. Wir empfehlen, unsere anerkannten DKW-Werkstätten vor allem dann aufzusuchen, wenn Sie zur Erledigung der notwendigen Pflege- und Wartungsarbeiten selbst nicht Zeit und Lust haben, oder wenn einmal eine Reparatur notwendig sein sollte. In unseren anerkannten DKW-Werkstätten finden Sie gutgeschultes Perzonal unter fächmäunischer Leitung, nur dort werden Original-DKW-Ersatzteile und DKW-Spezialwerkzeuge verwendet, dort wird deshalb Ihr Wagen schnell, sorgfältig und leizten Endes am billigsten in Ordnung gebracht.

Lässen Sie sich hitte von Ihrem DKW-Händler auch über unser Untenhehteile-Verfahren informieren. Durch dieses Verfahren ist es möglich, bei evtl. notwendig werdenden Reparaturen sofort greifbare Ersatzteile zu einem besonders günstigen Preis (der weit unter dem Neupreis der betreffenden Teile liegt) einzubauen, so daß die Reparaturzeiten verkürzt und die Reparaturkosten niedrig gehalten werden.

Bitte, beachten Sie in Ihrem eigenen Interesse das, was wir über die Verwendung von Original-DKW-Ersatzteilen sagen.

Ingolstadt, I. Dezember 1950

AUTO UNION G.M.B.H

Inhaltsverzeichnis

Betriebsbereitschaft und Bedienung

1	etriebsmittel
	Kraftstoff
2	Kraftstoffzusatz
3	Motoren-OI
4	Mischungsverhältnis von Ol zu Kraftstoff
5	Schmiermaterial für die Kraftübertragung
6	Schmiermaterial für das Fahrgestell
7	Zündkerzen
8	Kühlwasser
9	Reifenfulldruck
10	Sicherungen
11	Lampensatz für die Beleuchtungsanlage
12	enungshebel und Kontrollorgane Krettstotthahn
13	Zündschloh und Lichtschalter
14	Fukabblendschalter
15	Rote Batterie-Kontrollampe
16	Blaue Fernlicht-Kontrollampe
17	Startvergeserknopt
18	Anlesser-Fuhscheiter
19	Getriebescheithebel
20	Kupplungshebel
21	Gathebel
22	Freilauthebel
23	Fußbremshebel
24	Handbremshebel
25	Fahrfrichtungsanzeiger
26	Schalter für Scheibenwischer
27	Belätigungsknopf für Kraltstoff-Uhr
28	Signalknopf
29	Schalter für Schalttelel-Beleuchtung
	Geschwindigkeitsmesser, Kilometerzähler und Zeituhr
30	Kühlwasser-Fernthermometer

39 40	Radwechsel
Tech	nische Beschreibung
41	Molor
42	Getriebe und Kraftübertragung 2 Fahrqastell 2
43	Fahrgestell
44	Aulbauten
40	Aufbauten 22 Technische Daten und Abmessungen 23
Wart	ung und Pflege
46	Das ist zu fun!
47	Luffiller-Reinigung 27
48	Luffilter-Reinigung 27 Zündkerzenpflege 28 Batteriepflege 29
49	Batteriepflege
51	Nachfüllung und Erneuerung des Getriebeschmiermaterials 35
52	Kraftstoffiferreinigung
53	Vergeter-Finstellero
54	Normatellan des Kunntus
55	Stofidämplerpflege 34 Pflege der Lenkungsorgane 35 Spurkontrolle der Vorderräder 36
56	Pflege der Lenkungsorgane 36
57 58	Spurkonfrolle der Vorderräder 36 Pliege und Nachstellung der Bremsen 37 Plege der Elektrantige 37
59	Pillege und Nachstellung der Bremson 17
60	Plege der Rückstandsbildung im Motor 41
61	Reifenofece
62	Reifenpliege 41 Kerosserieptiege 42
	4
Ratge	ber bei Störungen
63	Anlesser zieht den Motor nicht derch
64	Kontrollampe brennt nicht beim Einschalten der Zondung
66	Motor spring! nicht an (obwohl Kontrollampe breent) . 43 Kontrollampe verlischt nicht, wenn der Motor über Leerlauf Deschleunig! wird . 43
	hospidamiet wind nicht, wenn der Motor über Leerlauf
67	Deschleunigt wird
68	Motor bladet state at 1 2 4
69	Was sant day Karrangarisha?
70	Collegie wind night manifement admit a
71 1	Maschinensidherung durdigebrannt
72 9	deinwerfer brennt nicht
74	Ignalhorn versagi 45 Verbrauch ist zu hoch 46
75 1	KW-7ubahAs
100	ferbrauch ist zu hoch 45 KW-Zubehöge 47/48 schmierzolan 47/48
1 3	chmierplan Faltblatt

Betriebsbereitschaft und Bedienung

Betriebsmittel

1 Kraftstoff

Wir empfehlen die Verwendung eines Markenbenzins. Wird ein Superbeszeln oder Benzin-Benzol-Gemisch verwondet — was im normalen Betrieb jedoch nicht notwendig ist —, so darf weder an der Vergaser-, noch an der Zündseitpunkt-Einstellung eine Anderung vorgenommen werden. Ein höftiger Werhsel der Betriebsmittelsorte ist nicht ratsan.

Die Einfüllöffnung für den Kraftstoff ist nach Öffnen der rechten Motorhaube zugänglich.

(2) Kraftstoffzusatz

Wir stellen anheim, während der Einfahrzeit, also während der ersten en. 2000 km, ein Graphit-Erzeugnis wie Auto-Kollag dem Kraftstoff gussestzen.

Für eine Tankfüllung von ca. 25-30 Liter dürfen insgesamt nicht mehr als 10 erm genommen werden.

(3) Motoren-OI

Die Schmierung des Motors geschieht durch Zusatz des Übes zum Kraftstoff (Frischöl-Mirchungsschmierung). Wir empfehlen — und zwar für alle Jahresseiten! — die Verwendung eines Qualitätisdes bast Schmierplan, die wir in eingehenden Werksversuchen eeprobi und für diesen Schmierungsweck als besonders geeignet befunden haben.

Die Verwendung eines dünnen Öles im Winter, wie das hei getrennter Schmierung notwendig ist, kommt für die Frischül-Mischungsschmierung nicht in Betracht.

(4) Mischungsverhältnis von Ol zu Kraftstoff

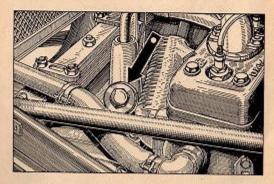
Das richtige Mischungsverhältnis für alle Betrichsbedingungen, also auch für die Emfahrzeit, beträgt 1/25, d. h. es werden 25 1 Kraftstoff mit 1/1 01 gemischt. Da der Tank 32 1 faßt, so kaan jeweiß sofort nach dem Umschalten auf Reserve die volle Menge von 25 1 Kraftstoff und 1/1 01 getankt werden.

Bei der Herstellung der Mischung ist ex vorteilhaft, zunädest 10 1 Kraftstoff und 1 i OI in einem sauheren Gefäß gut durchzumischen, diese Mischung in den Tank zu füllen und die restlichen 15 1 Kraftstoff dann direkt aus dem Zapfschlauch in den Tank laufen zu lassen, wo sich die weitere Darchanischung vollzieht.

(5) Schmiermaterial für die Kraftübertragung

Die Kraftübertragungsteile vom Motor zum Getriehe, das Schaltgetriebe selbst und das Ausgleichgetriebe werden gemeinsam geschmiert. Als Schmiermaterial ist ein Qualitätsschmiermittel laut Schmierplan zu verwenden. Diese Mischung ist im Handel fertig unter den auf dem Schmierplan angedeuteten Bezeichnungen erhültlich. Durch zu steifes Schmiermaterial tritt ein Kleben der Kupplung ein, hei zu dünnflüssigem Material rutscht die Kupplung.

Die Einfüllöffnung befindet sich am Schalturm, sie ist mach Zurückschlagen der linken Motorhaube zugäsglich. Die bemötigte Einfüllmenge beträgt 225 I hei velletzindig geleertem Getriebe. Nach den ersten 3000 km und dann alle 12000 km soll das Getriebe bei warmem Motor nach Öffmung der unten am Gehinne befindlichen Ablalischrunbe entleert und mit Spälid ein. Es zweimal durchgespült werden. Auch dann bleibt noch ein Rest von nurserbrauchtem Schmiermaterial zurück, so daß die Nachfüllmenge um en. 1,5 I betrügt.



Bei den 700-cen-Mataren befinden sich seitlich etwa in halber Höhe am Kupplungsgebäuse-Deckel eine Olstands-Kontrollverschranbung.

Die Antriebsgelenke rechts und links werden gesondert geschmiert. Alle 6000 km ist durch das an jedem Gelenk vorgesehene Schmiernippel ein Qualitäts-Hochdruck-Schmierfett nachzufüllen (2 bis 3 Pumpenstölle genügen). Sind die Gummistulpen der Gelenke einzust völlig entlerst worden, so ist jede Stulpe mit einem Qualitätsschmiermittel wie einer Mischung aus 450 g. Hochdruck-Schmierfett und 30 g. (im Sommer nur 10 g.) Motorenol zu füllen.

Schmiermaterial für das Fahrgestell

Auch am Fahrgestell müssen eine Reihe von Schmierstellen regelmäßig versorgt werden. Schmiermaterial und Schmierzeiten geben aus der Schmiertabelle hervor.

Zündkerzen

Die richtige Zündkerze für den Motor des DKW-Frontantrieb-Wagens ist die Boschkerze DM 175 T 1 oder Beru K 175 b 1/14,

Keinesfalls dürfen Kerzen mit niedrigerem Wärmewert eingesetzt werden, weil dadurch schwere Beschädigungen des Motors eintreten können. Der Elektrodenabstand muß 0,6 mm hetragen. Die Pflege und rechtseitige Ernenerung der Kerzen laut unseren Angsben unter Punkt 48 ist anßererdentlich wichtig.

(8) Kühlwasser

Vor Antritt der Fahrt, mindestens aber einmal wöchentlich, ist die Kählerverschraubung zu öffnen und der Kühlwasserstand, der ca. 3 em unter dem Rand der Einfüllöffnung liegen muß, zu kontrellieren. Wenn notwendig, ist sauberes Wasser, am besten kalkfreies Regenwasser, nachzufüllen. Die Beimengung eines Korrosionsschutzmittels zum Kühlwasser hat sich bewährt.

Im Winter ist zum Schutz des Kühlsystems gegen Einfrieren ein Gefrierschutzmittel, wie Glysantin, in der jeweils für die in Frage kommenden Temperaturzen auf der Packung angegebenen Menge dem Kühlwasser beizumischen. Das Korrosionsschutzmittel kann dabei im Kühlwasser beizsen werden. Da der Motor bei einer Betriebstemperatur von 70 his SS Grad hinsichtlich Leistung und Verbruuch am günstigsten arbeitet, ist die Verwendung einer Kühlerschutzkassbe im Winter und in dee Übergangszeit unbedüngt anzuraten. Wir empfehlen darüber hinaus, vor allem für Wagen, die viel im Stadthetrieb gefahren werden, den Einhau eines Thermostaten, der im Sommer und Winter automatisch die Kühlwassertemperatur auf dem günstigsten Wert regelt, sowie eines Kühl-

wasser-Fernthermometers, welches jeweils die Betriebstemperatur anzeigt (s. DKW-Zubehör Seite 47).

Reifenluftdruck

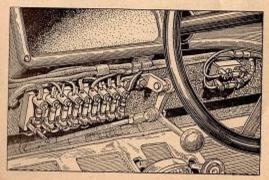
Vom richtigen Reifemluftdruck häugen nicht nur Lehensdauer von Decke und Schlasch, sondern auch Fahrbequemlichkeit und Straffenlage des Wagens, damit also die Schecheit des Fahrers ab. Der Luftdruck in den Reifen verändert sich und ist deshalb müglichst täglich mittels Luftdruckmesser nachzukontrollieren. Er soll betragen bei:

	vorn	hinten
Brichsklaue 2-4 Sitzer mit 2 Personen Reichsklaue 4 Sitzer mit 4 Personen Meisterkl, 2-4 Sitz a. Laume-Cabr, 4 Sitz, mit 2 Pers Meisterkl, 2-4 Sitze, a. Laume-Cabr, 4 Sitz, mit 4 Pers, Laum-Cabr, 2 Sitzer Lieferwagen F 8	1,8 at0 1,8 1,5 1,5 1,5	1,6 alū 2,0 ~ 1,5 ~ 1,8 1,6 2,2

Diese Mindestluftdrücke dürfen nicht unterschritten werden.

(10) Sicherungen

Die Elektroanlage des Wagens ist mehrfach abgesichert. Die Sicherungen befinden sich in zwei Sicherungskästehen im Wageninnern nehen der Lenksüule.



Im Dockel der Sicherungskästehen ist jeweils hildlich dargestellt, zu welchem Stromkreis die Sicherungen gehören.

Die Sicherungen für die zwei Schlußlichter befinden sich in dem kleinen Sicherungskästchen.

Die im großen Sicherungskästchen rechts und links außen liegenden Hauptsicherungen für Batterie und Dynastart sind 40 Amp., alle übrigen sind 15 Amp.-Sicherungen.

Beim Durchbrennen einer Sicherung muß zunüchst der Grund für dieses Durchbrennen geweht und abgestellt werden, erst dann ist die neue Sicherung einzusetzen. Dahei dürfen keinesfalls Behelfssicherungen (Stanniol, Draht und dergleichen) verwendet werden, weil dadurch schwere Beschädigungen der Elektroanlage eintreten können.

(1) Lampensatz für die Beleuchtungsanlage

Hauptscheinwerfer: Bilux-Lampe 35/35 Watt, 6 Volt. Standlampe: 3 Watt 6 Volt.

Armaturentafelbeleuchtung: Lampe 3 Watt 6 Volt.

Instrumentenbeleuchtung: Lampe 1,5 Watt 6 Volt für Meisterkl.

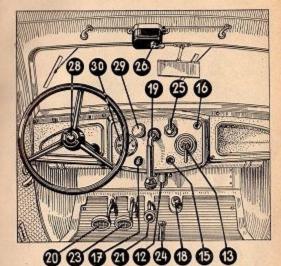
Innenbeleuchtung: Lampe 5 Watt, 6 Volt. Ferolichtkontrollampe: 3 Watt, 12 Volt. Lade-Kontrollampe: 3 Watt, 12 Volt.

Schlußlicht: links Soffitten-Lampe 5 Watt 6 Volt,

rechts , , 3 , 6 , Stoplicht: , , 10 , 6 , Pahrtrichtungsanzeiger: Soffitten, 6 Volt.

Fahrtrichtungsanzeiger: Soffitten, 6 Volt. Kontrollampe dazu: Lampe 2 Watt, 6 Volt.

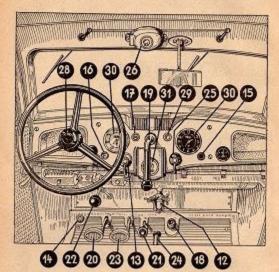
Bedienungshebel und Kontrollorgane bei Reichsklasse und Lieferwagen



- 12 Kraftsteffhahn
- 13 Zündschloß und Lichtschalter
- 15 Rote Batteriekentrollampe 16 Blaze Fernlichtkontrollampe
- 15 Startvergmerkness
- 18 Anlasserfußschalter 19 Getriebeschalthebel
- 20 Kupplungshebel
- 21 Gashebel

- 23 Fußbremshebel
- 24 Handbremshebel 25 Fahrtrichtungsanzeiger
- 26 Schalter für Schribenwischer
- 28 Signalkood
- 29 Schalter für Schalttafel-
- beleudstung
- 30 Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler

Bedienungshebel und Kontrollorgane bei Meisterklasse- und Luxus-Modellen



- 12 Kraftstoffhahn
- 13 Zündschloß und Lichtschalter
- 14 Foßabblendschalter
- 15 Rote Batterickontrollamne
- 16 Blane Fernlichtkontrollampe
- 17 Startvergaserknopf 18 Anlawerfullschalter
- 19 Getricheschaltbehel
- 29 Kupplungshebel
- 21 Gushchel
- 22 Freilaufbebel
- 23 Fullbremshebel

- 24 Handbeemshehel
- 25 Fahrtrichtungsanzeiger 26 Schalter für Schribenwischer
- 28 Signalknood
- 29 Schalter für Schulttafelbeleachting
- 30 Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler, Zeit- und Keaftstoffuhr
- 31 Room für Kühlwasser-Feenthermometer

Bedienungshebel und Kontrollorgane

Kraftstoffhahn

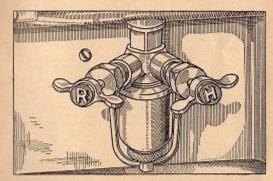
Im Wageninnern befindet sich unterhalb der Schalttafel am Tank der Kraftstoffhahn mit zwei Knebeln. Zunächst ist der mit "H" bezeichnete Knebel, wenn der Kraftstoffhahn geöffnet werden soll, soweit nach links zu drehen, his ein leichter Widerstand spürbar wird.

Der mit "R" bezeichnete Knebel gibt bei ehensolcher Linksdrehung die im Tank vorhandene Reservemenge frei (ca. 2-3 Liter), wenn etwa der Motor wegen Kraftstoffmangels stehen bleibt.

Beim Öffnen und Schließen der Knebel nur leichten Druck, niemals Gewalt anwenden.

Nach dem Tanken Knehel "R" (Reservehahn) wieder schließen, damit die Reservemenge wieder gesichert ist.

Über Nacht und wenn der Wagen längere Zeit steht, auch Knebel "H" addieBen.



Zündschloß und Lichtschalter

An der Schalttafel befindet sich der kombinierte Zündungs- und Lichtschalter. (Ausführung bei Reichs- und Meisterklassewagen verschieden.) Zum Einschalten der Zündung ist der Zündschlüssel ganz in den Zündschalter hineinzudrücken und dann nach rechts zu drehen. Die Betriehsbereitschaft der Zündung wird durch Aufleuchten der roten Kontrolllampe (s. Punkt 15) angezeigt.

Der Schalter für die Scheinwerfer ermöglicht, durch Drehung nach links das Standlicht, nach rechts das Hauptlicht einzuschalten. Die Abblendung des Hauptlichtes erfolgt bei der Ausführung Reichsklasse durch Zurückdrehen des Lichtschalters nach links, bei der Ausführung Meisterklasse mit Hilfe eines besonderen Fußschalters (s. Punkt 14). Um das Hauptlicht weiseler auszchalten zu können, ist bei der Ausführung Reichsklasse der Zündschlüssel zuwer eines auszadrücken aust nach sechts zu drehen, damit die Schalturreitierung freigegeben wird.

Das Standlicht brennt aus Sicherheitsgründen bei eingeschaltetem Hauptlicht immer mit.

(4) Fußabblendschalter

Bei den Meisterklasse und Luxusmodellen erfolgt die Abblendung des Fernlichtes durch den neben dem Kapplungsbebel liegenden, mit dem linken Full zu heitätigenden Druckschalter.

(5) Rote Batterie-Kontrollampe

Beim Einschalten der Zündung leuchtet die an der Schalttafel befindliche rote Kontrollampe auf und zeigt damit an, daß Batterie und Zündung hetzielsbereit sind.

let der Motor angelassen und wird er über Leerlaufdrehrahl beschlennigt, so muß die rote Kontrollampe verlöschen; sie zeigt damit an, daß die Lichtmaschine Spannung abgibt.

Lenchtet die Kontrollampe beim Einschalten der Zündung nicht auf, verlischt sie beim Beschleunigen des Motors nicht, oder bleibt sie etwa auch bei herausgezugenem Zündschlüssel berunnen, so liegen Fehler in der elektrischen Anlage vor, die sofort unter Inanspruchnahme einer anerkannten DKW-Werkstatt oder einer DKW-Elektro-Dienstetelle gesucht und abgestellt werden missen.

(16) Blaue Fernlicht-Kontrollampe

Bei einguschaltstem Fernlicht leuchtet die blane Fernlichtkontrollampe an der Schalttafel auf und zeigt damit dem Fahrer an, daß nicht abgeblendet ist.

(17) Startvergaserknopf

An der Schalttafel befindet sich der mit "S" gekennzeichnete Bedienungsknopf für den Startvergaser. Durch Herausziehen dieses Knopfes wird der Startvergaser eingeschaltet und damit dem Motor das für das Anspringen im kalten Zustand notwendige reiche Gemisch zugeführt.

Der Startvergaserknopf ist nur beim Anwerfen des kalten Motors zu betätigen; nach dem Anspringen ist der Startvergaserknopf wieder zurückzudrücken; während der Fahrt darf der Startvergaser nicht betätigt werden.

(8) Anlasser-Fußschalter

Rechts neben den Fußheheln hefindet sich der Fußschalter für den Anlasser; wird er betätigt, so wird mit Hilfe des Dynastarts der Wagenmotor angevorfen.

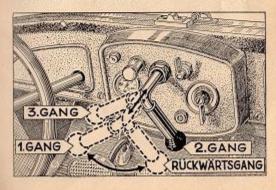
Vor dem Einschalten des Anlassers Getriebeschalthebei immer in Leerlaufstellung beingen!

Springt der Motor beim Betätigen des Anlaßschalters nicht an, so liegen Störungen vor, die unter Punkt 65 zusammengestellt sind.

Der Mitfahrer ist über die Lage des Fußschalters zu unterrichten, damit er ihn nicht versehentlich während der Fahrt betätigt.

(9) Getriebeschalthebel

In der Mitte der Schalttafel, vom Lenkrad aus bequem erreichbar, befindet sich der Schalthebel. Seine einzelnen Stellungen sind aus der mittestehenden Skizze zu ersehen.



Beim Schalten vom 1. auf den 2. Gang wird der Schalthehel durch eine eingebaute Feder nach vorn gezogen und unterstützt so automatisch die Schaltheweigung. Trotzelem ist darauf zu achten, daß nicht versehentlich der Schalthebel vom 1. direkt nach dem gegenüberliegenden Rückwärtsgang geschwenkt wird, weil dadurch das Gutriebe zerstört werden würde. Vor dem Einschalten des Rückwärtsganges muß der Wagen zum Stillstand gekommen sein.

Beim Einschalten der Gänge ist der Schalthebel jeweils fest his an den Anschlag zu drücken, damit Getriebebeschädigungen vermieden werden,

Kupplungshebel

Der linke Fußhebel ist der Kupplungshebel, bei dessen Betätigung die Verbindung zwischen Motor und Getreibe getrenut wird. Beim Auskuppeln ist der Kupplungshebel stets bis zum Auschlag durchzutreten. Beim Zurückschalten, d. h. beim Schalten vom 3. auf den 2. und vom 2. auf den 1. Gang, ist doppelt zu kuppeln und Zwischengas zu geben (Näheres s. Punkt 36); dadurch geschieht der Schaltvorgang schneller, bequemer, geräuschloser und ohne Gefahr für die Getrieberüden.

Am Kupplungsfußbehel muß immer ein toter Gang von ca. 30 mm vorhanden sein (s. Punkt 54).

Während der Fahrt darf der Fuß nicht auf dem Kupplungshehel ruhen, weil sonst die Lebensdauer der Kupplung verringert wird.

Die Kupplung wird nur zum Anfahren und beim Schalten bemutzt, keinesfalls aber in Kurven und kurz vor der Spitze einer Steigung, um etwa das Umschalten zu ersparen.

(1) Gashebel

Der rechte Fußhebel ist der Gashebel, durch dessen Betätigung die Drusselklappe im Vergaser geöffnet wird, wodurch die Drehzahl des Motors bestimmt wird.

Der Gashebel soll nicht einfach voll durchgetreten werden, sondern immer unter entsprechender Aupassung an die zunehmende Geschwindigkeit des Wagens; die Beschleumigung des Fahrzeuges ist dann besser, der Verbrusch günstiger.

Der wirtschaftliche Bereich des Vergasers liegt zwischen % und % Drosselöffunge. Es empfichtt sich infolgedessen, den Gashebel nicht einfach voll durchzutreten, sondern ihn in einer Stellung zwischen % und % seines Weges zu belassen. Besonders beim Befahren längerer gerader Streden, z. B. der Reichsautebahnen, ist die Leistung des Motors bei der genannten Gashebelstellung kaum geringer als bei Vollgas, der Verbrauch jedoch wesentlich günstiger. Bei längeren gernden Strecken ist es ferner richtig, mit dem Gashebel nicht eine feste Stellung beizuhehnlten, sandern mit ihm etwas zu "spielen".

Bei Wagen mit Freilauf ist, wenn der Motor im Leerlauf läuft und zum Antreihen des rollenden Wagens wieder besehleunigt werden soll, zunächst wenig Gas zu geben, bis der Freilauf greift; durch plützliches Gasgeben wird die Kraftishertragung stoßartig beausprucht. Die richtige Bedienung des Gashebels beim Schalten ist in den Punkten 35 und 36 beschrieben.

(2) Freilaufhebel

Bei den Meisterklassewagen (und den Luxus-Cahriolets) ist in die Kraftübertragung zwischen Motor und Getriebe ein Freilauf eingebaut, der beim Wegnehmen des Gases ein freies Ausrollen des Wagens, ohne den Motor mitzuschleppen, ormöglicht.

Dieser Freilauf kann gesperrt werden, so daß dann die Übertragung gwischen Motor und Getriebe starr ist. Diese Sperrung ist erforderlich,



wenn der Wagen im Gefälle abgestellt und außer mit der Handhremse durch einen eingeschalteten Gang gesichert werden soll, außerdem dann, wenn die Bremsvirkung des Motors zur Unterstützung der Fahrzengbremsen herangezogen werden soll. Auch bei Glatteis empfiehlt es sich, den Freihauf zu sperren.

Die Sperrung erfolgt durch Hochziehen des Handhehels, während gleichzeitig Gas gegeben, der Moter also soweit heschlemigt wird, daß er den Wagen antreibt. Das Ausschalten der Sperrung kann ohne Betätigung des Gashehels erfolgen.

(23) Fußbremshebel

Der mittlere Fußbebel betätigt die Fußbremse, die als Vierradbremse auf alle Riider gleichmißig wirkt.

Der Hebel soll zügig durchgetreten werden, damit die Räder durch die sehr wirksame Bremse nicht blockiert werden. Blockierte Räder beingen eine längere Bremsetrecke als stark abgebrennte Räder, die sich noch drehen können und dadurch bessere Bodenhaftung haben. Außerdem führen blockierte Räder bei glatter Straße zum Rutschen und Schleudern des Wagens, abgesehen davon, daß der Reifenverschleiß durch unnötig starkes Bremsen wesentlich erhöht wird. Dort, wo mit dem plötzlichen Auftanchen eines Hindernieses zu rechnen ist (z. B. an Straßenkreuzungen), soll der rechte Fuß, der sonst auf dem Gashebel ruht, auf den Bremshehel hetübergenommen werden, damit, wenn notwendig, der Wagen auf kürzestern Wege zum Stillstand geheacht werden kann.

(24) Handbremshebel

Der Handbremshehel befindet sich zwischen den beiden Vordersitzen. Er ist so angeordnet, daß er das Ein- und Aussteigen des Fahrers nach der rechten Straßenseite nicht behindert.

Die Handbremse wirkt auf die Hinterzieder. Der Bremshehel ist feststellbar, d. h. er bleibt bei angezogener Handbremse in seiner Stellung arretiert. Das Lösen der Arretierung erfolgt, wenn die Bremse freigegehen werden soll, durch Niederdrücken des oben auf dem Hebelgriff befindlichen Druckknopfes. Falls sich der Arretierknopf nicht ohne weiteres niederdrücken läßt, ist der Handbremshebel gleichzeitig nochmals kurz anzuziehen.

Vor dem Wegfahren ist stets zu prüfen, ob die Handbremse völlig zelöst ist. Beim Verlassen des Wagens ist er durch Anziehen der Handbremse gegen Abrollen zu sichern. Beim Abstellen im Gefälle ist außerdem die Sicherung des Wagens durch Einschalten des Rückwärtsganges, hzw. des 1. Ganges notwendig (s. a. Punkt 38).

(3) Fahrtrichtungsanzeiger

An der Schalttafel befindet sich in Griffnihe der Schalter für den Fahrtrichtungsanzeiger, der vor jeder Fahrtrichtungsänderung zu betätigen ist.
Um den Fahrer an das Zurücknehmen des Schalters zu erinnern, ist im
Schalter selbst eine rote Meldelampe angebracht, die aufleuchtet, solange
ein Winker eingeschaltet ist.

(8) Schalter für Scheibenwischer

Der Schalter für den Scheibenwischer befindet sich direkt am Wischermotor-Gehäuse.

(17) Betätigungsknopf für Kraftstoff-Uhr

Während die mit der Zeituhr kombinierte Kraftstoffuhr bei den Meisterklasse- und Luxusmodellen dauermd untermätisch den Kraftstoffstand anzeigt, ist es bei der Kraftstoffuhr des Modells Reichsklasse-Spexial notwendig, den an der Uhr befindlichen Betätigungsknopf herauszuziehen und dann luxuslassen; darauftin zeigt die Uhr den jeweiligen Tankinhalt an. Der Knopf ist nicht einzudrijken, er geht von selbst zurück!

(m) Signalknopf

Der Betätigungsknopf für das elektrische Signalhorn befindet sich in Lenkradmitte.

Schalter für Schalttafel-Beleuchtung

Der Schalter für die Beleuchtung der Schalttafel befindet sich beim Modell Reichsklasse (und Lieferwagen F8) an der aus der Schalttafel herausragenden Lampe selbst; durch Rechtsdrehen der Lampenkappe wird die Beleuchtung eingeschaltet.

Bei den Meisterklasse und Luxusmodellen wird die indirekte Gerätebeleuchtung durch Herausziehen des mit "L" markierten Zugschalters einzeschaltet.

30) Geschwindigkeitsmesser, Kilometerzähler und Zeituhr

An der Schalttafel befindet sich hei allen Typen der mit dem Kilometerzähler kombinierte Geschwindigkeitsmesser. Außerdem ist in der Schalttafel bei Meisterklasse- und Laxusmodellen eine Achttage-Zeituhr eingebaut.

(31) Kühlwasser-Fernthermometer

Bei den Meisterklasse- und Luxusmodellen befindet sich unterhalb des Schalthebels eine durch Blinddeckel verschlossene Öffnung, in die das von unserer Abteilung DKW-Kundendienst und -Ersatzteile unter Katalog-Nr. 09255 lieferbare Kühlwasser-Fernthermometer eingesetzt werden kann.

Bedienung

(3) Inbetriebnahme des Wagens

- 1. Kraftstofftank füllen.
- 2. Kühlwasser auffüllen.
- 3. Reifenluftdruck prüfen.

(ii) Einfahren des neuen Wagens

Alle hewegten Teile des neuen Wagens, inshesondere im Motor und in der Kraftühertragung, müssem sich erst einlaufen. Deshalb ist es notwendig, während der ersten ca. 2000 km etwas mehr mit dem Gaspedal zu "spielen". Stets zögig fahren, nicht ständig Vollgas gehen!

34) Starten

- 1. Getriebeschalthebel in Leerlaufstellung bringen.
- 2. Kraftstoffhahn öffnen.
- 3. Startvergaserknopf herausziehen (nur bei kaltem Motor).
- Zündung einschalten (rote Kontrollampe an der Schalttafel leuchtet auf).
- Anlasser-Fußschalter niederdrücken (Gashebel zunächst nicht betätigen!)
- Ist der Motor kurze Zeit im Leerlauf gelaufen, Startvergaserknopf wieder eindrücken (sehr wichtig, nicht vorgessen!).

Ist der Motor bereits gelaufen, also noch warm, so darf heim Start der Startvergaserknopf nicht berausgezogen werden.

Bei sehr kalter Witterung, also im Winter, muß der Motor etwas länger mit herausgezogenem Startvergaserknopf laufen, his er sich etwas angewärmt hat, weil er sonst wieder stehen bleibt.

Wird der Motor heschleunigt, also Gas gegeben, so muß die rote Koutrollampe an der Schalttafel verlöschen. Breunt die Lampe beim Einschalten der Zündung nicht oder verlischt sie nicht beim Gasgehen, so liegen Fehler vor, deren Ursachen in den Punkten 64 und 66 zusammengestellt sind. Bei Nichtverköschen der Kontrollampe muß das Fahrzeug so bald wie möglich einer aneckannten DKW-Werkstatt oder einer DKW-Elcktro-Dienststelle zur Behebung des Schadens zugeführt werden.

Im Winter sollen Scheinwerfer und sonstige Stromverbraucher beim Starten des Motors abgeschaltet sein, damit der ganze Batteriestrom für das Anlassen zur Verfügung steht.

(35) Anfahren

- Kupplung durch Niedertreten des Kupplungshebels his zum Auschlag lösen.
- 2. 1. Gang einschalten.
- 3. Handbremse öffnen.
- Kupplungshehel langsam freigeben und gleichzeitig etwas Gas geben (Wagen setzt sich in Bewegung).
- Nach wenigen Metern Fahrt Kupplungshehel voll durchtreten, gleichzeitig Gas wennehmen, auf 2. Gang schalten, Kupplungshehel unter gleichzeitigem Gasgeben wieder freigeben (Freigeben der Kupplung immer z\u00fcgig, nicht ruckartig, weil dadurch Motor und Kraft\u00fchbertragungsteile \u00fcberbeansprucht w\u00fcrden).
- 6. Hat der Wagen eine Geschwindigkeit von etwa 30 km/h erreicht, so ist in gleicher Weise (Gas wegnehmen und auskuppeln, Schalthebel nach links schwenken, einkuppeln und gleichzeitig wieder Gas geben) auf den 3. Gang zu schalten. Dabei darf der Schalthebel nicht einfach von rechts nach links durchgerissen werden, er ist vielmehr einen Angenblick in Leerlaufstellung zu halten, ehe er in die Stellung des 3. Ganges herübergedrückt wird, damit die zunächst verschiedenen Umdrehungsgeschwindigkeiten der Wellen im Getriebe sich aneinander anpassen können.

Bei Fahrtantritt Bremswirkung probieren!

(36) Zurückschalten

Schafft der Motor eine Steigung im direkten Gang nicht oder sinkt beispielsweise im Stadtverkehr die Geschwindigkeit unter 25 km/h, so ist auf den 2. Gang zurückzuschalten. Dazu:

- 1. Auskuppeln und Gas wegnehmen.
- 2. Schalthebel in Leerlaufstellung bringen.
- Kupplungshebel rasch freigeben und kurz soviel Gas geben, daß der Motor in der Drehzahl hodigeht, Gas wegnehmen und wieder auskunneln.
- 4. 2. Gang einschalten.
- 5. Kupplung freigeben und Gas geben.

Die geschilderten Bewegungen müssen sehnell hintereinander ausgeführt werden, insbesondere muß das Einlegen des 2. Ganges geschehen, während der durch das kurze Gasgeben beschleunigte Motor seine erhöhte Drehxahl hat. Nach einiger Übung wird es gelingen, auf diese Weise ohne jedes Geräusch im Getriebe zurückzuschalten.

Schafft der Motor die Steigung auch im 2. Gang nicht mehr oder sinkt,

etwa im Stadtverkehr, die Geschwindigkeit des Wagens unter 15 km/h, so ist, genau wie oben beschriehen, vom 2. auf dem 1. Gang zertickzuschalten. Bei diesem Schaltvergang muß während des geschilderten Zurischenkuppelne nach mehr Gas gegeben werden als heim Zurückschalten vom 3. auf den 2. Gang. Steigt die Geschwindigkeit des Wagens wieder merklich an, so ist, wie in Punkt 35 beschriehen, zunächt vom 1. auf den 2., dann hei weiterer Geschwindigkeitssteigerung wieder vom 2. auf den 3. Gang zu schalten.

Bergabfahren auf Hochgebirgsstraßen mit längeren Gefällen

Beim Befahren längerer Gefällstrecken im Hochgebirge aus unhedingt die Brenswirkung des Motors zu Hilfe genommen werden. Bei Fahrzeupen, die mit Feellauf ausgerütet sind, ist der Freilauf zu speeren. Grundsätzlich gilt für jedes Automobil die alte Regel: "Fahre bergab im selben Gang und nicht schneller, als Du herzufgefahren bist!" Folgende Geschwindigkeiten dürfen dahei auf solchen Straßen hergab nicht überschriftten werden:

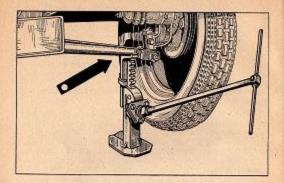
im 1. Gang 15 km/h, im 2. Gang 30 km/h.

Das Fahrzeug darf bei diesen Gefüllstrecken von Anfang an keine zu heben Geschwindigkeiten annehmen, auch wenn die Straße dazu an und für sich verleitet, da sonst (dies gilt für alle Fahrzeuge, gleich welchen Fabrikats) die Bremsen unnötig hoch belastet werden.

(38) Anhalten

- 1. Gas wegnehmen.
- Auskuppeln und Schalthebel in Leerlaufstellung beingen, Kupplung wieder freigehen.
- Wagen ausrollen lassen bzw. durch Bremsbetätigung zum Stillstand bringen.
- 4. Handbremse anziehen.
- Soll der Motor abgestellt werden, so ist
- 5. Zündung anszuschalten.
- 6. Der Kraftstoffhahn zu schließen.

Beim Verlassen des Wagens ist der Zündschlüssel abzuziehen. Steht der Wagen im Gefälle, so ist er außer durch Anziehen der Hamdberme noch durch Einschalten des 1. Ganges, wenn er bergauf, durch Einschalten des Rückwärtsgauges, wenn er bergab steht, zu sichern. Die Wagenfenster sind bochzukurheln, die Türen sind zu verziegeln und abzuschlüßen. Bei Cabriolet-Limonsinen wird vorteilhaft vorher auch des Verdeck geschlossen.

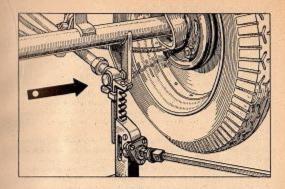


(39) Radwechsel

Macht sich wegen einer Reifenpanne ein Radwechsel notwendig, so ist wie folgt vorzugehen:

- 1. Wagen an die rechte Straßenseite fahren,
- 2. Handbremse fest anziehen.
- 3. Radzierkappe mittels Schraubenzieher vom Rad abheben.
- 4. Vier Radmuttern lockern.
- Wagenheber beim Vorderrad unter den Lenkerarm neben dem Lenkerauge, beim Hinterrad unter die an den Trägern der Kugelgelenke für die Läugslenker angeordnete Auflage setzen.
- Wagen mittels Wagenheber hochwinden. Radmuttern lösen und Rad abziehen.
- Reserverad an Stelle des defekten Rades aufschieben und Radmuttern aufschrauben. Wagen herunterlassen.
- 8. Radmuttern über Kreux festziehen und Zierkappe aufsetzen.

Muß der Radwechsel auf einer Gefällstrecke vorgenommen werden, so ist es zweckmißig, den Wagen zusätzlich mit einem vor ein Rad gelegten größeren Stein gegen Abrollen zu eichern.



(40) Fahren im Winter

Folgende Winke sind für den Betrieb des Wagens im Winter nützlich:

- Gefrierschutzmittel in dem auf der jeweiligen Packung vorgeschriebenen Mischungsverhältnis zum Kühlwasser mischen.
- 2. Kühlerhaube verwenden.
- 3. Schnoeketten für beide Vorderräder besorgen.
- Frostschutzscheibe in einer anerkannten DKW-Werkstatt einbauen lassen.
- Beim Aulassen des Motors Licht und alle übrigen Stromverbraucher ausschaften.
- 6. Vor dem Einschalten der Z\u00fcndung Motor bei herausgesogenem Startvergaserknopf erst mehrfach mit dem Anlasser durchdrehen, dann Z\u00ednung einschalten und anlassen, wie in Punkt 34 beschrieben.
- 7. Bei ungeheizter Garage abends bei warmem Motor denjenigen Gang einschalten (1. oder Rückwärtsgang), der früh zum Herausfahren aus der Garage benötigt wird. Das Anlassen muß dann mit voll durchgetretenem Kupplungshebel erfolgen. Es entsteben aber auf diese Weise keine Schwierigkeiten beim Einschalten des Ganges bei kaltem Motor und dadurch steifem Getrieheschmiermaterial.

Technische Beschreibung

(1) Motor

Der Motor des DKW-Frontantriebwagens ist ein Zweitzlinder-Zweitaktmotor mit der bewährten DKW-Umkehrspülung (Patent Schnürle). Die
Wasserkühlung arbeitet nach dem Thermosiphenprinzip, abe automatisch ohne Wasserpumpe und Windflügel. Lediglich für Alpenhetrieb
kann ein nachträglich lieferbarer elektrischer Zusatz-Windflügel angehaut werden, für den ein Konsol bereits am Schaltturm des Getriebes
vorgesehen ist. Die Schmierung des Motors erfolgt als Frischöl-Mischungsschmierung, wobei das Motorenöl dem Kraftstoff im Verhältnis 1:25
beigemischt wird.

Das zur Verbrennung netwendige Kraftstoff Luftgemisch liefert ein Solex-Horizontalvergaser mit gekapselten Luftzuführungen für Leeelaufund Startvergaserlaft; ein angebauter Startvergaser gewührleistet safortiges Anspringen des kalten Motors unter allen Temperaturverhältnissen. Vor dem Vergaser ist ein Geräuschdämpfer mit einem KuechtNaßluftfilter zur Reinigung der gesamten Ansangluft angeordnet. Auch
der zugeführte Kraftstoff wird durch ein Filter geführt, welches am
Kraftstoffhahn angebaut ist. Der Kraftstoffhahn mit Reservestellung
sitzt unterhalb des als Falltank ausgebildeten, in Wagenmitte liegenden
32-Liter-Tanks.

Die Elektro-Anlage des Wagens besteht zunächst aus dem DKW-Dynastart, der gleichzeitig Anlaßmotor und Lichtmaschine darstellt und dessen als Schwungmasse dienender Glockenanker direkt auf die Kurbelwelle aufgesetzt ist.

Der erzeugte Strom von 6 Volt Spannung 150 Watt wird in einer Battetie, die leicht zugänglich innerhalb des Motorraumes eingebaut sit, gespeichert; aus ihr wird der Strom für das Anlassen, die Scheinwerfer und
sonstigen Stromwerbeaucher sowie für die Zündung entnommen. Für
jeden Zylinder ist ein eigener Unterbrecher mit Kondensator sowie eine
eigene Zündspule vorlandene die Spulen sitzen zusammen mit dem kombinierten Rückstromschalter und Spanaungsregler der Lichtmaschine in
einem gesonderten Spulenkasten geschützt an der Spritzwand im Motorraum.

(4) Getriebe und Kraftübertragung

Vom Motor wird die Kraft (bei allen Meisterklasse- und Luxusmodellen über einen sperrbaren Klemmrollenfreilauf) mittels Hülsenkette auf die Mehrscheihen-Lamellenkupplung des Getriebes übertragen, dessen Günge (drei Vorwärtsgäuge, ein Rückwärtsgang) durch Zahnschaltung (außer dem direkten) in Eingriff gebracht werden.

Durch schrägverzahnte Stirnräder erfolgt von der Getriebe-Hauptwelle die Kraftübertragung auf das Stirnrad-Ausgleichgetriebe, das mit Freilauf, Übertragungskette, Kupplung und Schaltgetriebe in einem gemeinnemes Schmierraum arbeitet.

Vom Ausgleichgetriebe übertragen kurze seitliche Gelenkwellen die Autriebekraft über innere Gummi- und Eußere Westwinkel-Gelenke auf beide Vorderräder (Frontantrieb).

(4) Fahrgestell

Dus Fahrgestell hat einen elektrisch geschweißten Profilirahrrahmen. Die Abfederung erfolgt hinten durch eine hochgelegte Querfeder (System Schwebeachse). Diese der AUTO UNION geschützte Anordnung hat den Zweck, ein Neigen des Wagens in den Kurven zu verhindern. Es wird dadurch die bekannte, hervorragende Straßenlage des DKW-Front-Wagens und die große Kurvensicherheit erreicht.

Die Bremskräfte werden hinten durch seitlich an der Achse angeordnete Längelenker aufgenommen, vorm durch eine obenliegende Querfeder und unterleigende Querlenker. Die Räder der Vorderachse sind also einzeln abzefedert.

Vorn und hinten sind kräftig wirkende Öldruckstolldämpfer angebaut, wobei vorn die Querlenker gleichzeitig Stoßdämpferarme sind.

Als Bremsen sind seilzugbetätigte Duplex-Innenbackenbremern eingebaut, die hei geringer Betätigungskraft hohe und konstante Bremsleistung gewährleisten und damit volle Ausentzung der Motorleistung ermöglichen. Die Fußbremse arbeitet als Vierrad-Bremse, die Handbremse (feststellbar) wirkt auf die Hinterräder.

Die Lenkung der Vorderräder ist eine Einzelradlenkung mit geteilter Spurstange (Zahnstangenlenkung).

(4) Aufbauten

Mit Ausnahme der heiden Luxus-Modelle, die Stahl-Karosserien besitzen, sind sämtliche Aufbauten als kunstlederbespannte Sperrholzkarusserien hoher Festigkeit, Unfallsicherheit und Geräuschfreiheit ausgeführt. Die Luxus-Modelle sind Voll-Cabriolets.

15 Technische Daten und Abmessungen

	Reichsklasse		Meislerklasse und Luxus-Cabrio		Liefer-
	2-Sitzer	4-Sitzer		4-Sitzer	wagen
Zylinderzahl	2 74 68,5 589 18	2 74 68,5 589 18	2 76 76 690 20	2 76 76 690 20	76 76 690 20
Verdichtungsverhältnis Verdichtungsraum cem Höchstgeschwkkm/h	5 1:5,9 60 80 - 85	5 1:5,9 60 80:85	5 1:5,9 70 85 - 90	5 1:5,9 70 85:90	5 1:5,9 70 75
Untersetzung: Rückwärtsgang 1. Gang 1. G	1:30,9 1:22,4 1:11,0 1:6,52	1:30,9 1:22,4 1:11,0 1:6,52	1:28,8 1:20,8 1:10,3 1:6,1	1:28,8 1:20,8 1:10,3 1:6,1	1:32,6 1:23,6 1:11,6 1:6,88
Getriebe z. Ausgleichgeir. Bergsteigefähigkeit	1:3,26	1:3,26	1:3,05	1:3,05	1:3,44
(volle Belastung) 1. Gang	24 11 5	24 11 5	24 12 7	24 12 7	18 9 5
Radstand mm Spurweite:	2600	2600	2600	2600	2600
Vorderachse mm Hinterachse mm	1190 1250	1190 1250	1190 1250	1190 1250	1190 1250
Gesamte Länge mm Gesamte Breite mm Gesamte Höhe mm Bodenfreikeit mm Gewicht kg	3900 1480 1480 205 680	3900 1480 1480 205 710/720	4000/4090 1480 1480 190	4000 1480 1480 190	4000 1480 1570 195
Zulässig. Gesamtgew. kg Vorspur . mm Sturz: Vorderachse: % Hinterachse: %	950 1 — 3 3,5	1050/1060 1-3 3,5	1-3	1-3	770 1290 1-3 3,5
Wendekreis m Reifengröße Pelgengröße	0 11 4,00—19 3 x 19	0 11 4,00-19 3 x 19	0 11 5,00 – 16 5,25 D x 16	0 11 5,00-16 5,25 D x 16	0 11 5,25 – 16 5,25 D x 16
Fassungsvermögen: Kraftstofitank 1 Kühlsystem 1 Getriebe (Neufüllung) 1	32 8 2,25	32 8 2,25	32 8 2,25	- 32 8 2,25	32 8 2,25
Lichtmaschinen- Leistung Watt	150	150	150	150	150
Batterle: Kapazităt Ah	50	- 50	62,5	62,5	62,5

Wartung und Pflege

Die meisten der hier aufgeführten Pflegearbeiten können Sie bei einigem Geschick (und wenn Sie die dazu nötige Zeit und Lust haben) selbst untführen. Besonders wichtig ist die Regelmäßigkeit der Pflege, weil nur dalurch stete Betriehsbereitschaft und Zwerflissigkeit gewährleistet sind, und weil der Wiederverkaufswert Ihres Wagens nicht zuletzt von der Sorgfalt der aufgewendeten Pflege bestimmt wird.

La gibt allerdings Arbeiten, die ausschließlich in das Arbeitsgebiet unserer anerkannten DKW-Werkstätten mit ihrem geschulten Personal fallen. Desinalb ist es empfehlenswert, in regelmäßigen Abständen den Wagen einer anerkannten DKW-Werkstatt vorzuführen und dort außer den anfallenden Pflegearbeiten auch eine eingehende Kontrolle durchführen zu lassen.

Bitte achten Sie in Ihrem eigenen Interesse darauf, daß hei evtl. notwendigen Reparaturen nur Original-DKW-Ersatzteile verwendet werden. Original-DKW-Ersatzteile sind das Ergehnis unserer langjährigen Erfahrungen; sie verbörgen das geeignetste Material und die richtigen Maße für den jeweiligen Verwendungszweck. Ihre Herstellung erfolgt innerhalb unserer Serien-Fabrikation mit allen für diese zur Verfügung stehreden Präzisionsungschinen und -Instrumenten. Deshalb ist die Verwendung von Original-DKW-Ersatzteilen wichtig für die Erhaltung der Zuverlässigkeit und des Wertes Ihres Wagens.

(46) Das ist zu tun!

Vor Antritt jeder Fahrt

- 1. Kraftstoff- und Kühlwassermenze kontrollieren.
- 2. Bremsen und Lenkung auf Funktion prüfen.
- 3. Reifenluftdruck und Reifenzustand prüfen.

Alle 1000 km.

Vorderfederbolzen, Vorderlenkerbolzen, Schwenklagerbuchsen, Lenkgestänge und Beemswelle abschmieren (s. Schmierplan).

(Bei schwacher Benutsung des Fahrzenges, also bei zeitweiligem Stillstand, empfiehlt es eich, noch vor Erreichung der 1990-km Grenze abzuschmieren. Es sollte in diesem Folle monatlich weutgetens einmal abgeschmiert werden).

Alle 3000 km.

- 1. Luftfilter reinigen (s. Punkt 47).
- 2. Kraftstoffilter reinigen (s. Punkt 51),
- 3. Kerzen säubern, Elektrodenabstand kontrollieren (s. Punkt 48).
- 4. Batteriepflege durchführen lassen (s. Punkt 49).
- 5. Getriebeschmiermaterialstand kontrollieren (s. Punkt 50).
- Unterbrecherkontakte und Zündeinstellung kontrollieren (s. Punkt 59).
- Kabelanschlüsse von Dynastart, Batterie, Spulen- und Sicherungskasten, ebeneo Sicherungen auf festen Sitz priifen.
- 8. Bremsen nachstellen (s. Punkt 58).
- 9. Vorspur prüfen (s. Punkt 57).
- 10. Radmutter- und Federbügelsitz kontrollieren.
- 11. Wagenfedern abnebeln.

Alle 6000 km.

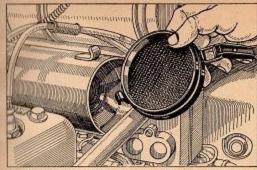
- 1. Vergaser demontieren und geündlich reinigen (s. Punkt 52).
- 2. Antrichsgelenke nachschmieren (s. Punkt 5).
- 3. Lenkgehäuse Befestigung prüfen, Lenkgestänge kontrollieren.
- 4. Öl im Lenkgetriebe nachfüllen (s. Schmierplan).
- Stoßdämpfer kontrollieren und Spezial-Ol nachfüllen, wenn notwendig (s. Punkt 55).
- 6. Kupplung nachstellen, falls Spiel zu geeing (s. Punkt 54).
- Karosserichefestigungsschrauben sowie Befestigungsschrauben der Blechteile des Vorderwagens nachziehen.
- 8. Zündkerzen prüfen, evtl. erneuern (s. Punkt 48),

Alla 12 000 km

- Schmiermaterial zus warmem Getriebe ablassen und nen füllen (1-1,5 Liter, a. Punkt 5).
- 2. Tachometerwelle abschmieren, falls Gang unruhig.
- Bremstrommeln mit Radnaben abziehen. Brems-Innenteile reinigen. Hebelgleitflächen leicht fetten.
- Bremsschläuche bei abgenommenen Bremstrommeln abschmieren, in die Trommeln eintretendes Schmiermaterial entfernen.
- 5. Hinterradnahen abschmieren (s. Schmierplan).
- Insbesondere in den Vorderradnaben Zentralmuttern wieder gut festziehen.
- 7. Schmierfile im Unterbrocher nachfetten.

(47) Luftfilter-Reinigung

Vor dem Vergaser ist ein Geräuschdämpfertopf mit Luftfilter angebracht. Um das Filter reinigen zu können, ist der Schnappverschluß oben am



Geräuschlämpfertopf zu öffnen, das Filter herauszunehmen und in Benzin auszuwaschen. Das Filtersieb ist dann wieder mit Motorcoöl zu henetzen; vor dem Einbau des Filters muß das überechlüssige Öl abtropfen.

Ein verschmutztes Luftfilter bringt unregelmißigen Motorlanf, Qualmbildung, schlechte Leistung und erhöhten Verbrauch,

Ohne Luft-Filter darf nie gefahren werden!

Zündkerzenpflege

Die Kerzen verändern sich infolge der hohen Beanspruchungen, denen sie ausgesetzt sind, während des Betriebes, sie altern. Eine regelmäßige Kerzenpflege und Kontrolle der förtschreitenden Alterung ist notwendig, um den Motor gewerlissig und betriebssicher zu halten.

Wichtig ist zunächst, daß die Kerzenjamenteile eanher eind. Deshalb sind die Kerzen etwa alle 3000 km beraussunshrauben und mit Benzin und Bürste zu sindern (nicht ausberauen, keine sogenannten Kerzenzeiniger verwenden!). Ferner ist der richtige Elektrodenalostand wichtig; er soll 0,6 mm betragen. Da sich dieser Abstand durch den Elektrodenabbrand während des Betriebes vergrößert, muß die Seitenelektrode soweit nachgebegen werden, bis das richtige Maß, welches durch Zwischenschieben einer 0,6 mm starken Fähllehre bzw. dreier aufeinandergelegter Postkarten kontrolliert werden kann, wieder hergestellt jst.

Das Aussehen der Kerzeninsenteile, das sogenannte Kerzengesicht, läßt Rückschlüsse auf die Verbrennung im Moter zu und gibt dadurch die Möglichkeit, Störungen der Verbrennung und die sie verursachenden Fehler rechtzeitig zu erkennen und abzustellen (s. Punkt 69).

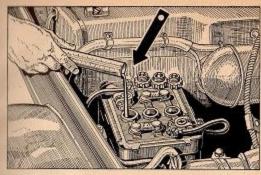


Beim Einschrauben der Kerzen, die immer gut festgezogen werden müssen, darf das Unterlegen der Dichtungsringe nicht vergessen werden. Nisch etwa 6600—16000 km Fahrstrecke sind die Kerzen auch bei sorg-fältiger Pflege so gealtert, daß sie den im Motor auftretenden Wärme-heanspruchungen nicht mehr voll gewachten sind. Um dadurch mügliche Beschädigungen des Motors zu vermeiden, müssen die Korzen durch neue ersetzt werden. Richtigen Kerzentry laut Pünkt ? verwenden!

(49) Batteriepflege

Die Batterie ist für einwandfreie Funktion der Zünd- und Lichtanlage sehr wichtig. Betriebshereitschaft und Zawerlässigkeit des Motors hängen in hohem Maße vom Zustand der Batterie ab. Sie erfordert deshalb regehnißige Pflege.

In den ersten Wochen der Betriebszeit muß eine neue Batterie zweimal an fremder Stromquelle nachgeladen werden, weil sie erst nach und nach auf ihre volle Speicherfähigkelt kommt. Im Normalhetrieb jet es nötig, alle zwei Monate (etwa alie 3000 km) den Süurestand in der Batterie zu kontrollieren und verdannstete Batteriefüllung durch Nachgießen von destillisertem Wasser zu ergänzen, bis die Süure in jeder Zelle etwa 10 mm oberhalb der Platten seht. Die Batteriesanschlüsse sind immer samber zu halten, auf festen Sitz und guteu Kontakt zu präfen und nach jeder Sünberung mit Vaseline einzufetten. Zweimal im Jahr, also etwa alle 12000 km, lasse man in einer Batterie-Pflegostation oder in der DKW-Werkstatt die Säuredichte prüfen, notfalls Süure ergünzen und die Batterie nachläden.



(Nachfüllung und Erneuerung des

Getriebeschmiermaterials

Etwa alle 3000 km ist es notwendig, eine geringe Menge Getriebeschmiermaterial (ca. % Liter) næhsufiillen. (Bei 700 ecm-Motoren Kostrollverschraubung seitlich etwa in halber Höhe am Kupplungsgehäuse-Deckel.)

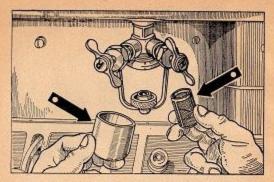
Nach den ersten 3000 km, dann alle 12 000 km soll bei warmern Motor die unten am Ausgleichgetriehe-Gehäuse liegende Ablaßedraube gelöst werden, so daß die Schmiermaterialfällung abläuft. Nach Wiedereinsetzen der Ablaßverschraubung soll in das Getriebe ca. 1'i: Liter Spülöleingefüllt und das Fahrzeug mit dieser Füllung eine kurze Strocke ge-fahren werden. Dann ist auch das Spülöl mit den Resten des im Gehäuse verbliebenen Schmiermaterials wieder abzulassen und eine neue Füllung von Getriebeschmiermaterial (s. Schmierplan) einzuberingen. Da trotz des Durchspülens mit Spülöl eine gewisse Menge Schmiermaterial in Gehäuse zurückleich, heträgt die Einfallungen zur es. 1.5 Liter.

(si) Kraftstoffilterreinigung

Um das Filter, welches sich am Kraftstoffhahn befindet, zu reinigen, ist nach Schließen beider Habaknebel und Linksdrehen der Kordelmitter die Schatzglocke und das Sieb abzunehmen. Nach Auswaschen des Siebes in Benzin sind die Teile wieder zusammenzusetzen und festzuchranben.

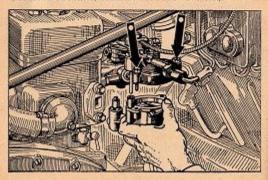
(a) Reinigung und Kontrolle des Vergasers

Um den Vergaser reinigen zu können (ca. alle 3000 km), ist zumächst der Geräuschdämpfertopf nach Lockern seiner Klemmbefestigung ab-



zuziehen. Nach Schließen des Kraftstoffhahnes können dann die beiden geschlitzten Vierkantschrauben am der Schwimmerkammer gelöst und das ganze Vergaserunterteil nach unten ahgenomasen werden.

Im Vergaserunterteil ist die Leerlaufdüse eingeschraubt, die mittels Schraubenzieher herausgeschraubt und dann gereinigt werden kann. (Am besten durchblagen, keinesfalls eine Nadel verwenden!)



Um auch die Hamtdüse reinigen zu können, wird mit Hilfe eines 14 mm-Maubedhüssels das Düsenhütchen abgeschraubt, woramf die Hamptdüse herausgezogen und ebenfalls gereinigt werden kanna. Gleichzeitig und nuch die Kraftstoffkanüle im Vergaserunterteil und die Schwimmerkammer selbst zu säubern.

Beim Wiederzusammenhan ist darauf zu zehten, daß Düsen und Düsenhitchen mit sauberen Dichtungsflächen eingesetzt und gut festgezogen werden. Auch die Befestigung des Vergaserunterteils zu Oberteil maß

sinwandfrei und sauber erfolgen.

Sell auch eine Reinigung der im Vergaseroberteil angeordneten Kraftstoff- und Lufthoheungen, insbesondere des Leerlaufsystems und des Startvergasers, erfolgen, so muß der gesamte Vergaser vom Zylinderblock entfernt werden. Zu diesem Zweck sind die beiden Muttern am Vergaserflansch und die Befestigungsschraube, die den Vergaser mit der Abstützung nach dem Motorgehäuse verhindet, zu lösen. Es empfiehlt sich, die Gesamtdemontage des Vergasers einer anerkannten DKW-Werkstatt zu überlassen, weil dieselbe dabei die einzelnen Teile (z. B. Schwimmerventil, Drosselklappenachse) auf Abnützung kontrollieren und none Teile einbauen kann, wenn das notwendig ist. Besonderes Augenmerk ist auf die Betätigung der Startvergaserdrossel zu richten; bei einzedrücktem Startvergaserknopf an der Schalttafel muß der kleine Betätigungshebel am Startvergaser selbst bis zum Anschlag zurückgedrückt werden. Ist das nicht der Fall, so arbeitet der Startvergaser während des Betriebes immer mit, wodurch erhöhter Verbrauch, unzulässige Rückstandsbildung und schlechte Leistung entstehen.

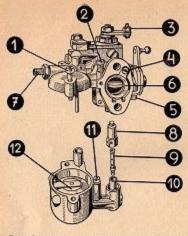
Auch die Einregulierung des Leerlaufes, die mit Hilfe der Leerlaufluttstellschraube und der Drosselklappen-Anschlagschraube erfolgt, überlasse
man besser einer anerkannten DRW-Werkstatt, weil ein sauber eingestellter Leerlauf sicht nur für den Laupsamlauf des Motors, sondern
auch für den Chergang von Wichtigkeit ist, und weil durch eine falselse
Leerlaufeinstellung Verbrauch und Leistung ungünstig beeinflußt werden können.

Zur Erzielung eines einwandfreien Leerlaufes ist nicht nur eine korrekte Einstellung des Vergasers netwendig; unter Punkt 67 ist eine Reihe von Fehlern aufgeführt, die außerhalb des Vergasers den Leerlauf beeintriiditigen können.

(11) Vergaser-Einstellung

Die serienmißige Vergasereinstellung bei den DKW-Frontantriebwagen lautet für alle Modelle außer Luxus-Cabriolet:

Vergusertyp	0 BFLH
Hauptdüse	105
Düsenmodell	58
Lufttrichter	23
Leerlaufkraftstoffdüse	045
Leerlaufluftstellschraube 1/2-11/2 Umdrehungen	geöffnet
Starterkraftstoffduse	95
Starteriuftdüse	4
Sdevinumerventil	2
Schwimmergewicht (Kippschwimmer)	22 gr



- Befestigungsschrauben für Schwimmerkammer
- 2. Leerinuf-Luftstellschraube
- Startvergaser-Hebel
- 4. Startvergaser-Luftdüse
- 5. Drosselklapp.-Anschlagschraube
- 6. Lufttrichter
- 7. Kraftstoff-Auschluß
- 8. Düsemütchen
- 9. Hauptdise
- 10. Düsenträger
- 11. Leerlauf-Kraftstoffdise
- 12. Schwimmer

Beim Luxus-Cabriolet lautet die Einstellung obenso, nur wird eine Hauptdisse 110 (Modell 58) und ein Lufttrichter 25 verwendet. Diese Einstellung ist auch für die überigen Modelle zulässig, wenn das Fahrzeug sportlich gefahren werden soll.

Die Vergasereinstellung ist im Werk in langen Versuchen erprobt und als die günstigste für Leistung und Verbrauch ermittelt worden. Wir warnen davor, von irgendelner Seite Anderungen an dieser serienmaßigen Einstellung, etwa heim Übergang auf anderen Kraftstoff, vornehmen zu lassen, weil dadurch nur nachteilige Folgen entstelnen müssen.

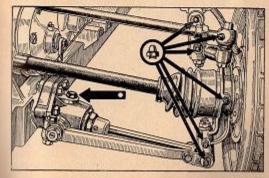
(54) Nachstellen der Kupplung

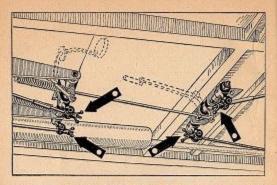
Am Kupplungsfußhebel muß stets ein toter Gang von ca. 2—3 em fühlbar sein. Ist das Spiel zu groß, so kann die Kupplung nicht ganz gelöst werden, ist es zu klein oder gar nicht vorhanden, so werden die Kupplungsfedern dauernd zum Teil entlastet, so daß nicht der notwendige Kupplungsdruck verhanden ist, wodurch die Kupplung zum Durchrutschen neigt and verbrennen kann.

Die Einstellung des richtigen Kupplungsspiels erfolgt, nachdem vorher zwerkmäßigerweise das linke Vorderrad abgenommen wurde, nach Ent-



feruung des Schaulochdeckels in der linken Materraum-Seitenwand, Miteinem 17-mm-Schlüssel wird die Gegenmutter an der Kupplungsdruckschraube geleckert und die Druskesbraube selbst mittels Schraubenzieher verdreht. (Links-Drehen zur Spielvergrößerung, Rechts-Drehen zur Spielverkleinerung). Nach der Einstellung Gegenmutter wieder festziehen, dabei aber Druskesbraube mit dem Schraubenzieher festhalten, um ungewollte Verstellungen zu vermeiden!





untereinander vertauscht verden dürfen, daß insbroundern auch die
4 Rückungfeldern jeder Bermase, die verschieden stark sind, wieder genau
an derselben Stelle eingesetzt werden, an der sie ausgehüngt wurden.
Bei dieser Gelegenheit werden die Hebelgleitflächen im inneren Bremsmechanismus leeht nachgefettet. Gleichzeitig werden auch die Bremsschläuche, die zu diesem Zweck mit Schmierenipseln versehen sind, laut
Schmiereplan abgeschmiert. Diese Abschmierenug soll um bei abgenommenen Bremstrommela erfolgen, weil andernfalls nicht kontrolliert werden
kanna, du limberschüssiger Schmierenasterial in die Trommerb eindringt.
Ist das der Fall, so muß das überschüssige Schmiermaterial sorgfältig
entfernt werden.

Die Schmierung der Fuß- und Handbremsbebelwellen erfolgt nach den Angaben des Schmierplanes alle 1900 km.

Im Winter ist es zweckmällig, die freiliegenden beweglichen Teile des Brumssystems mit einem kältebeständigen Fett einzuschmieren, um ein Vereisen zu vermeiden. Full- und Handbreunshebelwellen müssen bei Temperaturen unter — 5° C mit dünnflüssigem Motorenöl abgeschmiert worden.

Das Nachstellen der Bremsen erfolgt (etwa alle 3000 km ist eine entsprechende Kontrolle notwendig) an dem 4 Knebelmuttern unschalb des Karosseriehodens im Wagenmitte. (Am Gestänge zwischen Faß- und Handbremshebel dürfen dabei keinerlei Änderungen vorgenommen werden).

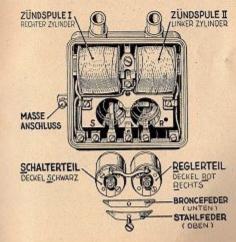
Zur Prüfung der richtigen Einstellung der Bremsen ist es notwendig, den Wagen so hoch zu hocken, daß alle 4 Räder vom Boden frei sind. Bei gelöster Handbeemse sind dann zunächst die 4 Nachstellknebel soweit auzwichten, bis alle Räder fest werden; dann wird jeder Knebel snveit zurückgedreht, bis das Rad gerade eben wieder vollständig frei drehen kann. Nunnehr wird der Fußbermischel etwa ½ bis ½ seines Weges darchgetreten, durch einen Helfer wird durch Drehen an allen 4 Rädern probiert, ob diese gleichmäßig stark alsgebermist werden. Nötigenfalls ist eine Nachregulierung an einzelnen Knebeln vorzunehnen. Die Handbremse ist daan ohne weiteres richtig eingestellt.

Wenn zum Hochbocken des Wagens keine Zeit oder keine Gelegenheit vorhanden ist, dann genigt es, wenn die Knebel gleichmißtig (Schunpnstellungen zishlen!) angezogen werden. Durch Schieben des Wagens überzeugt man sich hinterher, oh alle Riider bei gelöster Bremso frei gehen. Bei aichter sich hietender Gelegenheit ist dam die eben geschilderte genne Einregulerung der Bremsen in einer anerkannten DKW-Werkstatt vorzansehmen.

Wenn eine Nachstellung au den Knebelmuttern nicht mehr möglich ist, so ist eine Erneuerung des Bremebelags notwendig.

Pflege der Elektroanlage

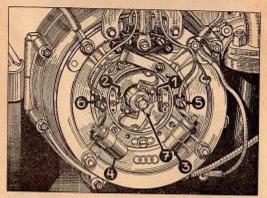
Für die Betreuung der elektrischen Anlage der DKW-Fahrzeuge hat die AUTO UNION G.m.b.H. eine hesondere Organisation, die DKW-Elektrodienststellen, geschaffen, die überall anzutreffen sind. Wir empfehlen



dringend, diese DKW-Elektrodienststellen in Anspruch zu nehmen, wenn sich an der elektrischen Anlage des Wagens irgendeine Uaregelmälig-keit oder ein Schaden einstellt. Selbstverständlich sind daribler hinaus auch unsere anerkannten DKW-Werkstätten in der Lage, die im Folgenden aufgeführten Pflege- und Kontrollarbeiten an der elektrischen Anlage durchzuführen.

Die Elektroanlage selbst erfordert wenig Pflege. Lediglich alle ca. 3000 km sind die Kabelanceblüsse von Dynastart, Batterie, Spulen und Sicherungskasten sowie die Sicherungen auf festen Sitz zu präfen. Alle 12 000 km soll außerdem eine Reinigung des Kollektors und eine Priifung der Schleitkohlen durchgeführt werden. Gleichzeitig wird die ganze Anlage mit Spezialinstrumenten durchgemessen, um etwa im Eststehen begriffene Pehler rechtzeitig zu entdecken, ehe sie zu Betriebesstürungen führen köanen. Auch die Konstaktfedern im Innern des Spulenkastens an der Spritzwand des Wagens werden dabei nach Heraussehmen der Reglerschalter-Kumhination gesäubert, um einwandfreien Stromübergang sicherzustellen.

Lediglich die Zündunlage bedarf in kürzeren Zeitabständen einiger Wilderungsurbeiten. Etwa alle 3900 km ist der Unterbrecher zu kontrallieren, d. h. die Unterheecherkontakte sind auf Abbrand zu prüfen und



1 - Kentaktpaar 1 3 - Kondensator II 5 - Primiranschlaß I 2 - Kondensator III 6 - Primiranschlaß II 7 - Unterbreider-Schmierfils

gogebenenfalls zu glätten. Der Kontaktabstand, der an höchster Nockenstelle 0,5 mm betragen soll, ist nachzustellen. Der Unterbrechernocken ist auf freis Beweglichkeit auf seiner Lagerung zu prüfen (notfalls ist die Lagerung leicht nachzufetten).

Die Unterbrecherhämmer müssen leicht drehbar, jedoch ohne wesentliches Spiel auf ihrer Lagerung seizen. Ist die Lagerung schwerzäugig, so ist der Lagerholgen mit feinstem Schmirzgelleinen nachzapolieren und

mit einem Tropfen Knochenöl zu fetten.

Gleichzeitig ist auch die Einstellung der Vorzändung, die auf beiden Zylindern gleichnüßig 5 mm v. o. T. bei voll amperenem Fliebgerichten betragen soll, zu prifen und, wenn notwendig, zu korrigieren, weil von der Einstellung der Vorzändung Leistung, Verbranch und Lebendauer des Motors beeinfullst werden.

Für die genannten Kontroll- und Einstellarbeiten sind Spezialwerkzeuge notwendig, über die jede DKW-Elektro-Dienststelle und jede anerkannte

DKW-Werkstatt verfüren.

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, daß ein anderer als der von uns angegebene Vorzindungsvert niemals Vorteile, sondern auf jeden Fall Nachteile bringt. Der von uns angegebene Weet ist auf Grund längerer Versuche als der günstigste ermittelt worden. Wir warnen davor, eigenmichtige Anderungen vornehmen zu lassen.

Die Pflege der Zündkerzen und der Batterie ist in den Punkten 48 und

49 gesondert behandelt.

Kontrolle der Rückstandsbildung im Motor

Bei jeder Verbreunungskraftmaschine setzen sich Verbreunungsrückstände von Ol und Kraftsteff auch im Motor selbst an, und zwar im Verbreunungsraum, in den Kohlenringnuten, in den Gaskanälen und in der Auspuffanlage. Es empfiehlt sich, die hotvendige Kentrelle dem Fachmann zu überlassen, weil dieser zunüchst ohne Demontage den Grad der Bückstandsbildung feststellen kann, und weil er außerdem über Spezialwerkzeuge verfügt, die eine schnelle Reinigung und eine sichere Wiedermontage der demontierten Teile gewährleistet. Für die Reinigung des Motors von Verbrenungsrückständen kann eine Kilometerstrecke nicht angegeben werden, weil das 3143 der Rückstandsbildung von verschiedenen Umständen (Betriehumitel, Betriebsbedingungen, Fahrweise) shöning ist. Die Röckstandsbildung kann vermindett werden, wenn man 1. in den einzelnen Gängen nicht zu langsam fährt, sondern immer rechtzeitig zurückschaltet.

 immer den gleichen Kraftstoff und das gleiche Öl (Markenerzengnisse im richtigen Mischungsverhältnis) verwendet.

 alle Wartungs- und Pflegearbeiten, die hier angegeben sind, regelmäßig durchführt.

(61) Reifenpflege

Nicht nur für die Lebensdauer der Bereifung, sondern auch für die Fahreigenschaften des Wagens und damit im Intresse der Sicherheit des Pahrers ist eine regelmällige Überwachung des Luftdruckes und des Reifenzustandes wichtig. Der richtige Luftdruck (s. Punkt 9) soll mögelichts täglich kontrolliert werden. Verheulte oder schlagende Felgen. missen sofort repariert werden, damit eine Beschädigung des Beifens vermieden wird. Zeigt sich starker Rostansatz an den Felgenrändern, so sind die Decken abzunchmen, die Roststellen abzukratzen und die blanken Stellen mit Emaille-Lack nachzulackieren.

(62) Karosseriepflege

Der Wagen soll bei normalem Gebrauch regelmäßig mindestens alle 14 Tage gewaschen werden. Es empfiehlt sich dabei, mit einem schwachen, nicht zu kalten Wasserstrahl, der nur schräg auf die Bespannung zu richten ist, um den Schmutz nicht in die Poren derselben hineinzupressen, vorzureinigen. Wenn es sich um schon harten Schmutz handelt, kann eine weiche Bürste zu Hilfe genommen werden.

Nada gutem Abtrocknen mit einem weichen Lappen wird die ganze die Politur zerkratzt wird. Diese Metallteile sind vielmehr mit DKW-Bespannung mit DKW-Kunstlederpflege behandelt und dadurch kon-

serviert. Die Motorbaube und alle übrigen lackierten Metallteile dürfen niemals lediglich mit einem trockenen Lappen gereinigt werden, weil dadurch Nebelwäsche einzusprühen und dann mit einem weichen Lappen nachzupolieren.

Es ist zweckmillig, mindestens einmal im Jahr den äußeren Karosseriehoden, d. h. die freiliegenden Holzteile, gründlich vom Schmutz zu säubern und den Boden sowie die Radkästen mit DKW-Bodenanstrich zu versehen. Gleichzeitig ist es vorteilhaft, die Fußmatten herauszunehmen, das Holz im Wagenianern austrocknen zu lassen und ebenfalls mit DKW-Bodenanstrich zu behandeln.

Bei der Reinigung des Verdeckstoffes der Cabriolet-Ausführungen darf niemals Benzin oder Fleckenwasser verwendet werden, weil dadurch die Gummischicht zerstört würde. Das Verdeck ist vielmehr mit einer weichen Bürste in einer Streichrichtung abzubürsten und etwa alle 2 Monate mit DKW-Blankenol (ein Beutel mit ca. 25 g Inhalt reicht für eine Verdeckwäsche) zu waschen.

Das Verdeck ist immer richtig einzuschlagen und festzuschnailen, damit es sich während der Fahrt nicht durchschenert. Ist das Verdeck naß oder gar vereist, so darf es niemals gusammengelegt werden, sondern muß im aufgespannten Zustand (jedoch durch Hochklappen der vorderen Verdeckspannleiste entspannt), trocknen.

Die für die genannten Pflegearbeiten notwendigen Hilfemittel erhalten Sie von jedem unserer anerkannten DKW-Händler (s. Punkt 75).

Ratgeber bei Störungen

- Anlasser zieht den Motor nicht durch
 - a) Batterie leer baw, defekt. b) Unterbrechung in der Anlasser- bzw. Masseleitung.
 - c) Anlasserschalter defekt.
 - d) Dynastart defekt.

(Kurzschluß oder Eisenschluß, Schleifkohlen abgenützt oder klemmen, Kollektor verschmiert).

Kontrollampe brennt nicht beim Einschalten der Zündung

- a) Batterie leer.
 - b) Batterinsicherung durchgebrannt. e) Zündschalter defekt oder Leitungsunterbrechung.
 - d) Kontrollampe durchgebraunt.

Motor springt night an (obwehl Kentrellampe brennt)

- A. Motor bekommt keinen Kraftstoff.
- a) Kein Kruftstoff im Tank.
- b) Kraftstoffhahn nicht geöffnet bzw. nicht auf Reserve geschaltet.
- cl Kraftstoffilter verschmutzt.
- d) Luftloch im Tankdeckel verschmutzt.
- e) Kraftstoffleitung oder Vergaser verschmutzt.
- () Leerlaufdüse verschmutzt.
- B. Bei abgenommenem Kerzenkabel springt bei Besätigung des Anlassers kein Funke nach Masse über.
- a) Steckanschluß des Zündkahels verschimutzt uder nicht fest einzedrückt.
- b) Mangelhafter Kontakt an den Kontaktfedern der Zündspule.
- e) Zündkabel unterbrochen oder Durchschlag nach Masse. d) Unterbrecherhammer hängt, Unterbrecherkontakt verbraunt.
- e) Unterbrecherhammer auf seiner Lagerung fest,
- f) Kondensator defekt.
- C. Funke springt vom Kabel nach Masse über, hein Funke an der Kerze.
- a) Kerze verölt.
- b) Elektrodenabstand zu groß.
- c) Kerze schlägt durch.
- D. Motor ist durch Zuschalten des Starteergasers bei warmem Motor arsoften".

Zündkerzen herausschrauben, Kraftstoffhahn schließen, Gashebel voll durchtreten (Startvergaser nicht üffnen, Zündung nicht einschalten!) Motor mit Anlasser mehrfach durchdrehen, Zündkerzen abtrocknen, wieder einschranben, Zündung einschalten und Motor ohne Betätigung des Startvergasers anwerfen.

Kontrollampe verlischt nicht, wenn der Motor über Leerlauf beschleunigt wird

(in diesem Falle sofort DKW-Elektrodieuststelle aufsuchen!)

- a) Regler defekt,
- b) Dynastart defekt (verschmutzter Kollektor, klemmende oder zu weit abgenutzte Bürsten, Kurzschluß oder Eisenschluß).
- e) Maschinensicherung durchgebrannt oder sonstige Leitungsunterbrechung.

Motor läuft unregelmäkig

A. Vergeser.

a) Kraftstoffilter, Zuleitung oder Vergaser verschmutzt.

b) Luftfilter verschmutzt.

e) Schwimmerkörper oder Schwimmerventil defekt, bzw. abgenutzt,

Falsche Bedienung des Startvergasers.

R. Zündung.

a) Kerzenkabel schläet nach Masse durch.

b) Zündkerzen locker, verölt, zu alt oder Elektrodenabstand falsch. c) Zündspule oder Kondensator defekt, bzw. unrenürender Kontakt.

d) Unterbrecherhammer hängt, Unterbrecherkontakt verbrannt,

e) Wødselkontakt in der Primärleitung.

C. Motor.

a) ungeeignete Betriebsmittel.

b) schadbafte Dichtune. c) unterkühlter Motor.

d) verschmutzte Auspuffanlage,

e) mechanische Veränderungen an der Luftfilter- oder Auswuffanlage.

Motor bleibt plötzlich stehen

a) Tank leergefahren,

b) Zuleitung oder Düse verschmutzt, e) Maschinensicherung durchgebrannt.

d) Unterbrechung in der Batterie- bzw. Masseleitung.

e) Kerzenkabel abgefallen.

Was sagt das Kerzengesicht?

Die richtige im Würmewert vom Werk festeeleste Zündkerze zone hei einwandfreiem Motor auf beiden Zylindern das gleiche Gesicht, d. h. eine gleichmäßige rehbraune Fürbung des Kerzeninneren zeinen.

I. Sieht die Zündkerze jedoch schwarz aus, d. h. ist sie verölt oder verrußt, so läßt dies auf folgende Fehler schließen:

a) zu kleiner Elektrodenabstand an der Kerze.

b) zu große Einstellung des Vergasers: Hauptdüse,

Leerlaufkraftstoffdüse, Leerlanfluftdüse.

e) medianische Fehler am Vergaser: ausgeschlagenes Schwimmerventil. luckerer Düsenkörner.

d) Vergaser oder Luftfilter verschmutzt,

e) zuviel Öl in der Mischung oder ungeeignetes Öl, f) Zündung falsch eingestellt, d. h. zu wenig Vorzündung.

g) mechanische Fehler an der Zündung: verschmutzter Unterbrecher. zu großer Kontaktabstand.

Kondensator oder Zündspule defekt. durchschlagendes, d. h. an Masse anliegendes Kerzenkabel.

h) Betriebstemperatur des Motors zu gering, d. h. der Motor bleibt zu kalt,

i) Rückstandsbildung im Motor zu groß, d. h. die Kolbenringe haben sich in den Ringnuten festgesetzt und dichten nicht mehr richtig ab, die Gaskanäle sind verschmutzt,

k) zu langsame Fahrweise,

II. Sieht die Kerze hell, weißlich aus und traren die Elektroden kleine perlartige Ausätze, so läßt dies auf folgende Fehler schließen:

a) zu großer Elektrodenabstand an der Kerze,

b) zu kleine Einstellung des Vergasers: Hauptdüse, Leerlanfkraftstoffdüse.

Leerlaufluftdüse.

e) mechanische Fehler am Vergaser: zu niedriger Kraftstoffstand. Eintritt falscher Luft am Verouser.

d) behinderter Kraftstoffzufluß durch Verschmutzung.

e) Luftfilter ist verändert worden,

f) zu wenig oder minderwertiges Öl.

g) ungeeigneter Kraftstoff,

h) Zündung falsch eingestellt, d. h. zuviel Vorzündung,

i) lockerer Sitz der Kerzen, Kerzendichtung vergessen, Kerze zu alt. k) defekte Dichtungen am Motor.

I) zu rasche Fahrweise.

Batterie nicht genügend aufgeladen

a) Säuredichte stimmt nicht.

b) Siurestand zu niedrig (destilliertes Wasser nachfüllen).

e) Platten beschädigt.

d) Zuleitungen locker angeklemmt oder oxydiert. e) Behelfsmillige oder locker sitzende Sicherune.

f) Kurzschluß in den Leitungen, mechanische Fehler im Dynastart, Kollektor verschmutzt, Kohlen liegen nicht an, schlechte Masseverbindung von Batterie und Dynastart oder von diesem zum Spulen-

g) Kabelsutz zwischen Dynastart und Snulenkasten schadhaft.

h) Regler-Schalterkombination schadbaft.

Maschinensicherung durchgebrannt

a) Regler defekt.

b) Masseverbindung vom Dynastart zum Spulenkasten unterbrochen bzw. Auschlüsse mangelhaft.

Kontaktfedern im Spulenkasten ermattet oder oxydiert.

d) Kabel I und 20 am Dynastart oder Spulenkasten falsch angeklemmt (verwechselt).

e) Leitungskurzschiuß.

Scheinwerfer brennt nicht

a) Lockere oder defekte Glühlamne.

b) Sicherung durchgebrannt.

e) Schlechter Kontakt der Kabel im Scheinwerfer.

- d) Lockerer Scheinwerfereinsatz.
- e) Kontaktflichen der Federn im Scheinwerfer oxydiert.
- f) Batterie defekt.
- g) Leitungsunterbrechung.

(73) Signalhorn versagt

- a) Horn defekt.
- b) Leitungsunterbrechung.
- e) Signalknopf.
- d) Batterie leer.

(74) Verbrauch ist zu hoch

Unsere Verbrauchsangabe stellt, wie bei allen Kraftfahrzeugen, den soornannten Normverbrauch dar.

Der Nammerbranch wird auf ebener Beichaustabahnstrecke (kurze Swigungen und Gefälle von höchstens 1,5%) von 30 his (9) km Linge, die his und zuräck zu durchfaltens ist, bei windstillen Wetter (hichatens Windstillen 2 his 3) gemessen; Hin- und Rückfahrt mässen unmittelbar onfeinanderfolgen. Die Geschwindigkeit sell über die geaumte Melkstrecke mögenlichst gleichmäßig "is der gestoppten Böchstgeschwindigkeit des Fabrzouges hetragen. Des Fabrzoug mell entsprechend seinem zulässigen Gesamtgewicht veil belastet zein.

Ber sich aus der Messung ergebeude Verbrunchsvert wird aus Berücksichtigung ungünziger Umstände um 10% erbibtt. Er ist auf eine Stelle hinter dem Komma abnurmeden (meter 0.5 nach unten, 0,5 med daußber auch obes).

Für den Typ F 8 wurden folgende Normverbrauchswerte festgestellt:

7.2 1/100 km bei den Reichsklasse-Modellen,

7,4 l/100 km hei den Meisterklasse- und Luxus-Modellen,

7.5 I 100 km bei den Liefer- und Pritschenwagen.

Diese Verbrauchswerte erhöben sich, wenn Stürungen am Motor oder zun ganten Fahrzeug vorliegen, außerdem aber auch durch ungünstige Betriebswerhültnisse (höbere Geschwindigkeit, höbere Belastung, ungleichmillige Fahrweise, ungünstige Strallen- oder Geländeverhültnisse, unzünstige Witterung!

Ist der Verbrauch auch unter normalen Betriebsverhältnissen höher, so sind folgende Punkte zu prüfen:

- a) Vergaser-Einstellung, mechanisch einwandfreier Zustand des Vergasers, unbehinderter Kraftstoffmlauf, Sanberkeit des Luftfilters.
- Einwandfreie Abdichtung des Motors, Sauberkeit der Guskanäle und Auspuffanlage.
- e) Die Verwendung der richtigen Betriebsmittel lant auseren Anweisungen.
- d) Die Verberneung der zusachung und einwandfreie Beschaffenheit des elektrischen und mechanischen Teiles der Zündunge, e. Bädtige Bedienung von Gashebel, Startwerasserknoof und Schaltbebel.
- Einwandfreier Zustand aller übrigen Fahrzeugteile (Getriebe, Kraftübertragung, Brumen, Röder, Bereifung, Rahmen).

Wir empfehlen, eine anerkannte DKW-Werkstatt aufzusuchen, weun der Verbrauch ungewöhnlich hoch ist, damit zunächst an Hand einer Ausliterfahrt festgestellt wird, ob der höhere Verbrauch durch die Betriebeverhältnisse bedingt ist oder ob er durch Störungen am Fahrzeng selbst verursacht wird, die dann in der DKW-Werkstatt gesucht und abgestellt werden.

(73) Für Ihren DKW-Wagen ist das Beste gerade gut genug! Verwenden Sie deshalb die bewährten und erprobten DKW-Pflegemittel und das zweisentsprechende, bei jedem DKW-Händlur erhältliche DKW-Autozubehör. Breunders empfehlen möchten wir Ihneu:

s. DKW-Nebelwäsche

reinigt und konserviert Lack. Best. Nr. 0318 1 Lts.-Kanister DM 4,55 Best. Nr. 0630 0,5 Lts.-Kanister DM 2,35

2 DKW-Hochglanzpolitur

erzeugt und erhält Hochglanz und Farhenfrische des Lackes. Best. Nr. 01783 ¹/₁ Pok. DM 5.— Best. Nr. 01704 ¹/₂ Pok. DM 3.—

3. DKW-Bodenanstrich

wasseralsstoßend — elastisch gegenüber Schlag und sonstigen Beschädigungen. Best. Nr. 01670 Desc 1 kg DM 3.75

4. DKW-Pflegemittel für Kunstleder

bestes Pflegemittel zur Erkaltung und Auffrischung des Kaustleders. Best. Nr. 0768 0,5 kg Dose DM 3,85

s DKW-Fleckenwasser

Es beseitigt Schmutzflecken jeder Art aus Staffen, Leder und Kunstleder, ist einfach in der Asswendung und sparsans im Geheauch. Best, Nr. (1983 1 Flasche (150 com Inbalt) DM L—

6. DKW-Spezial-Kleber

Der DKW-Special-Klebier ist das geeignete Klebemittel zum Ankleben von Gurmsiprofilen, Filiess jeder Art user, mf Holz, Metalli, Glas etc. Best. Nr. 09053 in ¹/s kg Dosen DM 1,20 Best. Nr. 09099 in ¹/s kg Dosen DM 3,30

7. Kühlwasserfernthermometer

Eine genaue Kostrelle der Kählwasserteuperatur, die für Verlerands und Leistung des Motors mit aussuhluggebend ist, gewährleistet umer Kihlwasserfersithermometer, das ohne Schwierigkeiten nachträglich leicht eingeban werden kann. Best. Nr. 1049 DM 2250

a DKW-Kühlerschutzhaube

eine unentbehrliche Hilfe für Winterbetrieb.

Gute Fallform, bestes waserdichtes Kunstleder mit DKW-Zeischen, innen gefüttert. Mit restfreien Deuckkospfen gestattet sie Anfredlen der Haubenöffnung mach unten.

Schware, Best. Nr. 09023 DM 22,50

Gran, Best. Nr. 09077 DM 22,50

9. Lenkstock-Diebstahlsicherung

Die Diebstahleicherung ist ein kombiniertes Lenk- und Zündschloß mit Kontrollampe. Mit einer Schlüsselbewegung schalten Sie die Zündung aus und blockieren die Lenkung. Unbefugse könnten sich alse noch micht einem al shehleppen lassen. Selbstreenladlich besteht auch die Möglichkeit, die Zündung auszuschalten, ohne die Lenkung zu blockieren (Garapenschaltung). Diese hervorragende Sicherung kann ohne Schwierigkeiten im unsere DKW-Wagen eingeburt werden.
Best. Nr. 90136 für Typ F 8 DM 29-30.

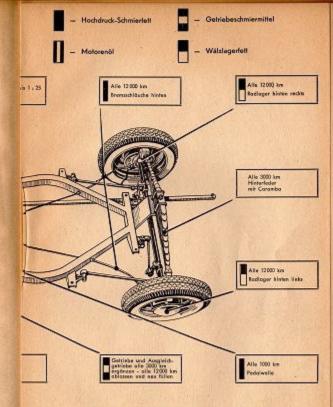
Sonnenblendschutz und Blendschutz gegen nicht abgeblendete Fahrzeuge

ein wirksamer Schutz gegen Sonnenblondung, schützt außerdem gesse bervorragend gegen nicht abgeblendete Fahrzeuge. Die Befonigung des Blendschutzes, welcher individuell einstellbar ist, erfolgt an der oberen Leiste über dem Fahrendtz.

Best, Nr. 09085 DM 9,75 pro Stück.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt!

AUTO UNION G-M-B-H



Bel schwacher Benutzung des Fahrzauges, also bei zeitweitigem Stillstend, empliehlt es sich, die Schmierstellen, welche alle 1000 km abzuschmieren sind, bereits vor der Erreichung dieser Grenze zu schmieren. Es sollte in diesem Falle wenigstensmonaflich einmal abgeschmiert werden.

Alle (300 km Alle SSS he Alle 12000 km N ASSO los Un 1000 ton Alle 1200 km Worderfeder mit Coramos Ambabapatesh tisks Religer bints with personne with IT Outs brenishi Eucle Miries Ale 100 he Afric 2000 km Schweidbiger rechts Historiales nit Coronia Alle ADD her. AU 1000 to Antibiograph radio Rediger blotan fein Detricte and Asspect-periode ofe 2022 an All: 100 km Alle 100 km 1000 km Alle 100 lies Alle 100 be Alle 8000 km emiliager links permana links (2 Klark) places - pile 13000 km losses und neu Tulen Polstvolle

Williamer

SHILL Wildspirite

ESCLUSIVATIONALE

BY/Wildspelet

BY BY SI IN Gendalet Over gleichwerige Herkensbeischefe. Ause Disselve saler Dis mit Zustram sanzenism

Hoter: [Selevating sun Enfoult]

948140700141

ESCURB SE

Marianbasedness

966

880

Schmierstoffe für DKW-Frontantriebwagen Typ

AMERICAN CHRISTIAN

ESSOLIS-Genistamichung

Fabrquetel

Rodenhalmeter for

EXOLIB Aladministra

BIAbelmarks

Schmierplan für DKW-Frontantriebwagen Typ

Bei schwader Berutzung der Fahrzeuges, also bei zeilweitigen Sillstand, empfiehlt es sich, die Schmientellen, welche alle 1000 bei abonschnieren sind, bereits von der Erwichung dieser Grence zu schnieren. Es sollte in diesem Falle wenigdens manafich einmal abgeschniert werden.

- Hochdrudi-Schmierlett