

D. K. W. ^{autó} motorkerékpár B. M. W.
KÉPVISELET
GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KIRS IMRE TEL. 7-77

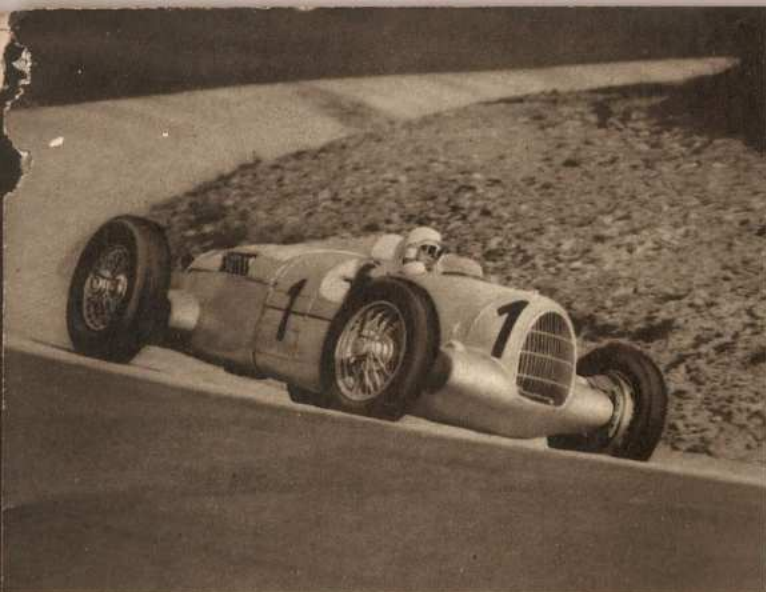
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET

MAJLÁTH M.

BUDAPEST VI, LEHEL-UTCA 2



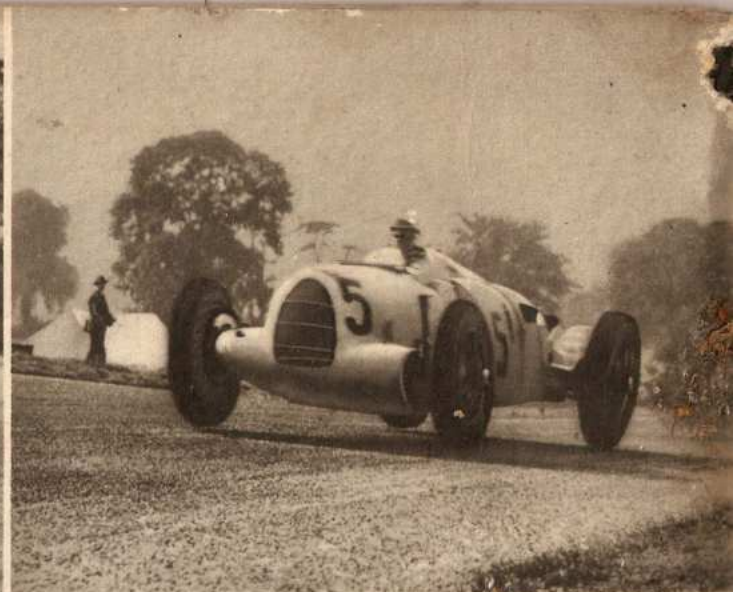
DKW



Az utóbbi évek során AUTO UNION négytízben győzött a klasz-szikus német versenypályán, a rendkívül nehéz Nürburg Ringen.



Háromszor egymásután győzött AUTO UNION Olasz-szország egyik legnehezebb körversenyén, a Coppa Acerbon.



Bernd Rosemeyer és AUTO UNION-ja fölényesen győzött a Donington Park versenyen, Angolország legjelentősebb erőpróbáján.

AUTO UNION győz a világ minden táján!

MINDEN EGYES DKW VÉRBELI AUTO UNION GYÁRTMÁNY!

Trópusi kátlan, izzó napsütés, nehéz hendikep. AUTO UNION mégis fölényesen győz a délafrikai Grosvenor díjban.



Amerika. A világ legjobbjai a startnál. AUTO UNION és Bernd Rosemeyer mégis fölényesen nyeri a Vanderbilt Kupát.



Négyszáz kilométeres sebesség országúton. Természetesen AUTO UNION-nak sikerült először kivívni ezt a korszakos fegyvertényit.





*KITARTÓ —
akár a perui hegylakók teherhordó állata.*



*IGÉNYTELEN —
az afrikai vadon magányában.*



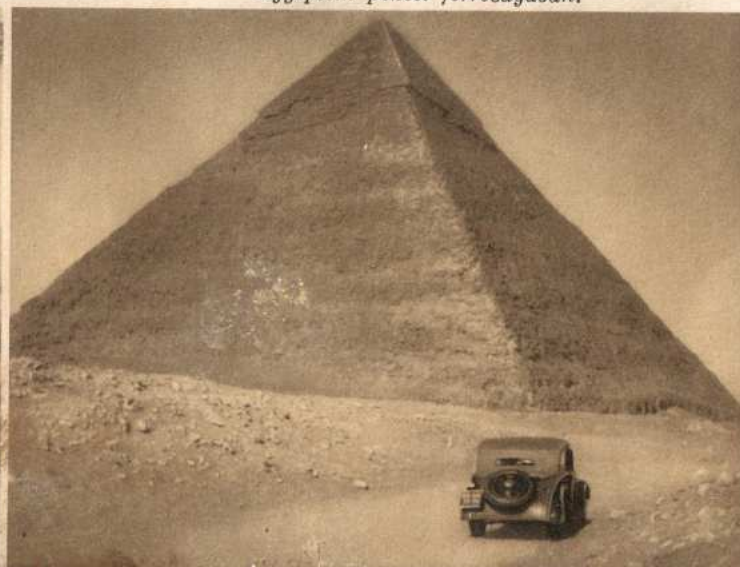
*MEGBIZHATÓ —
a Hindukus úttalan útján.*

DKW megállja a helyét az egész világon!
TELJESÍTMÉNY + IGÉNYTELENSÉG = DKW!

*KITARTÓ —
a Himalája égbenyúló kapaszkodóján.*



*ELPUSZTITHATATLAN —
Egyiptom pokoli forróságában.*



*ELEGÁNS ÉS FÜRGE —
a nagyváros kavargó forgalmában.*



A.E.G. ENGINEERING CO. (S.A.) (PROPRIETARY) LTD.

PHONES: 331820 & 11280
CABLE: "WALDEPARTUR"
JOHANNESBURG

RECEIVED
8 OCT 1936

Messrs. Auto Union A-G,
P.O. Box 386,
JOHANNESBURG.

Dear Sirs,

It affords us pleasure to state that we have been well satisfied with the performance of the "DKW" cars we have used. The best testimony to that effect, is perhaps the fact that we have purchased 4 "DKW" cars. When the first two had given very good service, we traded them in for

In addition to the 4 "DKW" cars which our firm purchased, one was bought by one of our employees, who is equally satisfied with the good performance the car is giving him. With the experience we have had in the running of "DKW" cars, we feel convinced that the "DKW" will always hold a place in the front rank of motor cars, and we wish the Auto Union A-G the success which they deserve.

We are,
Yours faithfully,

A.E.G. ENGINEERING CO.
(S.A.) (Proprietary) Ltd.

Director.

**MECHANICZNA WYTWORNIA
RESORÓW SAMOCHODOWYCH I MOTOCYKLOWYCH
LUDWIK TYSZKA**

WARSAWA ULICA ŻELAZNA 89 TEL. 2.24-92
KONTO P.K.O. Nr. 37481

P.T.
Polska Spółka Samochodowa
3. Brygadzistów i J. Zochowski i S-ka
Warszawa.
ul. Teatralna Nr. 64.

Powołując się na telefoniczną rozmowę z przedst. -
wicelesem W.P.S. z dnia 3 marca b.r., uprzejmie proszę o
śródotę oferty na karęty typu Meisterklasse model
1936 r. marki D.K.W.

Jednocześnie stwierdzam z przyjemnością, że posiada-
mny samochód DKW przebył dotychczas bez remontu około
100.000 km., i nie miałem z nim żadnego kłopotu, pomimo
braku przedstawicieli na miejscu. Z wozu tego korzystam
dotychczas i specjalną wagę przywiązuję zarówno do jego
prostoty w obsłudze jak i niezwykle taniej eksploatacji.

Zamierzam nabyć nowy samochód ze względu na to, że
posiadam przebiegnięty DKW jest już bardzo przestarza-
ny.

Z przebiegniętych 100.000 km., około 20.000 km.,
przejechałem po bocznych drogach.

POWŁOŻENIE
LUDWIK TYSZKA
Główny Inżynier

POW WŁASNEGO PATENTU

Prasenti rümpicaba - Prasenten Fabrikation
Kurt Grogglinger

Riga, den 17. Juni 1937.

An die
D.K.W. - Vertretung
Handels- & Industrie Akt.-Ges. O.J.Keller
Bism.
Rümpicabastraße 10/11.

Für den endgültigen Entschluss, mir
einen DKW-Wagen anzuschaffen, war nicht nur allein die Pro-
befahrung ausschlaggebend, sondern auch die vielen entgegen-
genommenen DKW-Besitzer, die mir alle ohne Ausnahme über ihre Wagen
nur die beste Auskunft geben konnten.

Und heute, da ich den Wagen gründlich
spricht habe, kann auch ich einen Jeden die Anschaffung
eines DKW-Wagens empfehlen.

Nie hat sich mein Wagen im Stich ge-
lassen, stets war er leistungsfähig, dabei bewältigte er
Steigungen und schlechte Landwege, in Schnee und Eis
war er kurvenreicher (Front-Antrieb!) Die Zuverlässigkeit
und Wirtschaftlichkeit des Wagens muss ich besonders hervor-
heben.

Hochachtungsvoll
K. Grogglinger

**ENTREPRISES GÉNÉRALES BELGIÈNES
DU BATIMENT**
ROBERT LARDINOIS

TELEPHONE No 812
C. COURIER PRÉFÉRÉ 53736
RUE DE COMMERCE 100A 1000

AKD-Herrn Lardinois
E 17. JUL. 1937

Z/A. GY. Messieurs.

Je viens d'acheter une voiture de votre
fabrication. Elle m'a servi pendant 10 ans
et de désirer recevoir une notice en français
pour le bon entretien de cette voiture.

de votre société vivement de la même
de la brochure d'entretien en français et vous prie
de recevoir, Messieurs, l'assurance de mes sentiments
très distingués.

R. Lardinois



24. FEB. 1937

Mexico, D.F. a 25 de agosto de 1936.



AL C. GERAL.
SEDE DE LA OFICINA CENTRAL DE COMERCIO
Presente.

Prueba de los auto-camiones D.K.W. de los de-
scriptivos se adjunta.

Se hicieron dichas pruebas en presencia de los Co-
ordinadores A. Salinas, Sub-Jefe de esa Oficina Central
de Comercio, Mariano Navarro, Delegado de Correos, Ing.
Genecio Quintana, Intendente de Ingeniería de Mecánica
y Luis Villaseñor Sánchez, Jefe de Vehículos Postales.

Se hicieron dos pruebas:

1a.- Una en Chapultepec recorriendo la calzada principal -
cruzando varias veces en la misma dirección hasta agotarse -
la gasolina de un tanque auxiliar que se instaló en el ve-
hículo.

2a.- Se hizo un recorrido saliendo al camino México-Toluca
hasta "La Ventosa" de ahí al Cantón de los Leones y regresando
hasta "La Ventosa" por San Angelita Calzada de los Ingenieros hasta
la Agencia. Para esta prueba se usó el camión
con 500 kg.

Descripción:
1a.- Prueba se instaló un tanque auxiliar, se llenó con un
litro de gasolina y se hizo el recorrido de la calzada principal
hasta agotarse la gasolina, tomando la lectura de velocímetro
al principio y fin de la prueba se tomaron lecturas de velo-
címetros del International D. K. W. 6414 que estaba debi-
damente comprobado y este carro siguió al auto que se pro-
baba en todo el recorrido. El resultado de la prueba es como
sigue:

LECTURA VELOCÍMETRO.
Inicial 17683.8 km. dir.
Final 17693.0 " " 11.8

Recorrido aproximado con un litro de gasolina 11.8 km.
quedando un pequeño residuo de gasolina en el tanque auxi-
liar y el resto de consumo.

2a.- Prueba se verificó con la ayuda del tanque auxiliar
midir la gasolina del tanque y se tomaron la salida y a la
velocímetro del vehículo que se probó a la salida y a la ve-
locímetro del vehículo mencionado anteriormente para la 2a.-
prueba, los resultados fueron como sigue:

LECTURA DEL VELOCÍMETRO.
Inicial 418 km.
Final 490 "

El carro dio en plano con su carga máxima de 500 kg.
las velocidades siguientes:
1a. Velocidad 29 km. x hora.
2a. " 55 " " "
3a. " 80 " " "

En el "Español del Diablo" pendiente de 8.5 % aproxi-
madamente, subió en primera como 12 km. x hora.
En el Cantón, pendiente aproximada de 7.5 a 8%, subió
el camión en segunda a 22 km. por hora.

Por su bajo centro de gravedad, su sistema de suspensión
y propulsión de atrás dan a este vehículo mucha estabilidad.

CONCLUSIONES.
Por la economía de la gasolina del vehículo y su capaci-
dad de carga, su mayor seguridad y comodidad para el operador,
pueden recomendar a las motocicletas con litro-car en el
vicio de transportar de Correos y más el de camiones cuando
la carga no exceda de cuatro toneladas.

La moto puede llevar y sacar y este automóvil puede lle-
var de 8 a 10 toneladas con un consumo de un litro de gasolina
por 15 km.

En lo que toca a la aplicación de este camión para ser-
vicio de camiones se podría quien ser utilizable en algunos ca-
sos en conservación de caminos.

Por lo cual creemos ser recomendable poner un auto-camión
de estas características.

Atentamente
Genecio Quintana P.
Intendente de Ingeniería de Mecánica
D. K. W. 6414

ASSARMOON
SINGAPORE
Jonkpinde den 193
Philippsonen Bil A/S.
Sjælland.
Underkastad, som sedan 1927 varit ägare till
lit. motorcykel och nu senast, under ett år kört DKW med 500. är det
sig ett 2000, ett såsom gammal motorcykel ägande utställande sig.
D.K.W. motorcykel. Nilsen har tillä till ett 2000 ml och stått
fångaret med berättigt skärande. Föregående motorcykel och kör-
konstnär på sommar- stället på hela vinteren och har absolut förtä-
klare priserna. Trafikstatistiken har indutivt alla hjälpt sig på i
genomsnitt 20 öre per ml. Föregående utställande är i sin behåll gånget och
har några som helst reparationer ej förekommit, med undantag av smörje
justeringar. Jag vågar därför på det varmaste rekommendera D.K.W. till en
var, som vill ha en snabb, driftsäker och ekonomisk, mindre vagn som
verkligen håller allt vad fabriken sin katalog utlovar.

DOLLEN TIMBER
RAIPUR C.P.
Y. Trump, Eng-
P. O. Box 875,
BOMBAY.
Dear Sir,
My DKW is still giving me excellent
service. I have done 2000 miles with
it, and the engine has given me no
trouble whatsoever.
Recently, whilst out on a shikar
trip, a friend of mine bagged a full
grown male tiger, about 6 miles
from our camp. It was brought back
on the bonnet of the DKW, along
with 5 passengers, over 8 miles of
jungle roads, and no difference
was felt in the pulling capacity,
even with this exceptional load.
I enclose a snap of the car with
the tiger strapped on the bonnet,
as it may be of interest to you.
Yours faithfully,
Y. B. Bhambhani



2 volumes about the
7-HP DKW,
a economical
product

Factory Representative - F. TRUMP, P. O. Box No. 675, BOMBAY.

A DKW AUTÓK MŰSZAKI ELŐNYEI:

Ma már általánosan ismert a DKW-Front autóknak kettős és az egyéb konstrukcióktól merőben elütő jellegzetessége: a kétütemű motor és az elsőkerék-meghajtás. A tapasztalt autós és a vásárlás előtt álló újonc önkéntelenül veti fel a kérdést: miért talál a DKW-Front autóknál olyan műszaki megoldásokat, melyeket egy-két jelentéktelen kivételtől eltekintve nem alkalmaz együttesen a többi gyár? Feleletet vár a kérdésre: miért kétütemű, miért elsőkerék-meghajtású a DKW-Front? Mert mindkét megoldás szokatlan és éppen ezért érthető, hogy sokan bizalmatlanok, aminek az az egyedüli oka, hogy nem ismerik a DKW-Front autóknak éppen ebből a szokatlan konstrukcióból fakadó nagy előnyeit. Az elsőkerék-meghajtás és a kétütemű motor ellenzőinek egyetlen érvük az, hogy mindkét megoldás olcsóbb az eddigieknél és ezért csakis olcsóbb, kisebb igények kielégítésére szolgáló autóknál van létjogosultsága. Ezen feltevés téves voltát az alábbiak áttanulmányozása után fogjuk látni.

Miért kétütemű?

Minden gépszerkezet, minden gépalkatrész természetes kopást szenved, amiből következik, hogy minél több a gépalkatrésze, annál gyorsabb és erősebb a kopás, annál nagyobb a valószínűsége annak, hogy üzembizonytalanság álljon elő. A kéthengeres, kétütemű motor — ilyet alkalmaz a DKW-Front — mindössze 5 mozgó alkatrészből áll, szemben a hasonló munkaimpulzusokkal működő négyütemű motor 40 alkatrészével! Ami egyben azt jelenti, hogy nemcsak kevesebb az üzembizonytalanságforrás, hanem kevesebb gondozásra, karbantartásra, szabályozásra, ápolásra van szükség és a használat folytán minden gépnél idővel bekövetkező alkatrészpótlás vagy javítás lényegesen olcsóbban oldható meg, részben az alkatrészek csekélyebb darabszáma, részben az egyszerűbb munka következtében.

A DKW-motor nemcsak a karbantartási és javítási költségek szempontjából gazdaságos, hanem éppen olyan takarékos, ha az üzembizonytalanságokról van szó. A gyárnak a Schnürle-féle kizárólagos szabadalom alkalmazásával sikerült a kétütemű motor öblítési rendszerét úgy átalakítania, hogy a hengerbe beszívott gázokat nem a dugattyú koronáján levő erős örvénylést és a friss, valamint az elégett gáz keveredését megakadályozni képtelen taréj

irányítja, mint ahogyan az a kétütemű motoroknál általában megszokott. A DKW-motorban a friss gáz két tömör sugárban suhan át a lapostetejű dugattyú felett és minden örvénylés és keveredés nélkül tolja ki maga előtt az elégett gázt: az üzembizonytalanságnak minden egyes parányát munkává alakítja át. A Schnürle-féle szabadalom alkalmazása következtében a kétütemű motor — legalább is a kisebb hengerűrtartalmak birodalmában — nemcsak utólérhetetlenül takarékos lett, hanem határozottan legyőzte négyütemű versenytársát, mert azonos hengerűrtartalom mellett nagyobb lóerőt teljesítményt ad! A normális, tehát nem különlegesen nagy teljesítményre épített négyütemű motorok literteljesítménye (vagyis az a lóerőt teljesítmény, melyet a motor akkor adna le, ha hengerűrtartalma pontosan egy liter volna) alig haladja meg a 20 lóerőt, addig a DKW-motorok literteljesítménye kerek 30 lóerő! A DKW-motor rendkívüli teljesítményét nemcsak annak köszönheti, hogy — kapcsolatban az újrendszerű öblítési móddal — a főtengeley minden fordulatra minden hengerben egy-egy munkáütem folyik le, a négyütemű motor felényi munkáütemével ellentétben, hanem nagyrészt annak is, hogy a lényegesen kevesebb számú mozgó alkatrész lényegesen kisebb surlódási veszteségeket okoz, amit még az is csökkent, hogy a főtengeley és hajtókarok túlméretezett görgős csapágyakon futnak, csak egészen minimális gördülő ellenállást keltve a normális motorok sokkal nagyobb surlódási veszteséggel dolgozó csúszócsapágyaival szemben. És azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a görgős csapágyas megoldás teljesen kiküszöböli a csapágyfémeket és vele együtt a csapágyolvadás rémét! Most már megértjük, hogy miért képes a DKW-Front autók kis hengerűrtartalmú, tehát rendkívül takarékos motorja — nagy teljesítménye következtében — vidám fürgeséggel 80—90 kilométeres sebességgel röpteni a 4—5 személlyel és poggyásszal terhelt kocsit, mindössze 6—7 liter (!) fogyasztás mellett.

Ki kell még emelnünk a kétütemű DKW-motor zseniálisan megoldott olajozási rendszerét. Mivel a friss gázok a DKW-motorban először a dugattyú alá, a forgattyúházba kerülnek, majd az átáramló csatornákon keresztül a dugattyú fölé: igen egyszerű mód kínálkozik a motor mozgó részeinek kenésére: olajat keverünk a benzinbe. A benzinbe kevert olaj ugyanis a motorban le-

csapódik, azt állandóan friss kenőanyaggal látja el és biztos kenést végez. Nem kell mást tenni, mint üzemanyagfelvételnélkor a benzintartányba megfelelő mennyiségű (25 : 1) olajat juttatni és ezzel a motorok legnagyobb ellenségét, az olajhiány okozta besülést, berágódást, túlmelegedést teljesen kizártuk. A DKW kenési rendszerénél lehetetlenség, hogy a motor olaj nélkül, vagy kevés olajjal fusson, mert amíg a benzin vagy motalkó tart, amíg a motor dolgozik, mindig van kenés. A DKW kenési rendszernek másik nagy előnye az, hogy a motorkopásnak legjobban alávetett és így javításra leghamarabb szoruló részét: a hengert alulról és felülről egyformán és tökéletesen keni, ami megmagyarázza azt a szakemberek előtt is érthetetlennek látszó tényt, hogy a két-ütemű motor hengerei, — a kétszeres számú robbanási ütemek ellenére, — lassabban kopnak, mint más motorok hengerei!

Összefoglalva a kétütemű motor előnyeit, azok a következők: egyszerű konstrukció és kezelés, minimális karbantartás, olcsó javítás és csekély alkatrészpótlás, ennek következtében rendkívüli értékállóság. Nagy teljesítmény és üzembiztonság gazdaságos fogyasztás mellett, egyszerű és feltétlenül biztos olajozási rendszer, csekély belső súrlódás és minimális kopás = rendkívüli élettartam.

A másik kérdés, mely a DKW-autók műszaki vizsgálatánál felmerül:

Miért elsőhajtás?

Első pillantásra szembejön az az igen nagy előny, hogy a DKW-Front autóknál a motor a sebességváltóval és a differenciálművel egyetlen tömör egységet képez, feleslegessé válik a hajtóerőt hosszú kardántengely útján továbbítani. Ez nemcsak lényeges súlymegtakarítást jelent, hanem azt is, hogy a karosszéria belső kiképzése független az erőátviteli szervektől, vagyis annak méretezése teljesen az utasok kényelmének megfelelőleg oldható meg. De ennél is nagyobb jelentőségű előny az, hogy elsőkerék-hajtásnál az első kerekek húzóerejének iránya mindig megegyezik a haladási iránnyal! Amíg hátsókerék-hajtásnál fordulóban — amikor az első kerekeket elfordítjuk — a hajtóerő nagy része a gumik „radírozásában” és a kerékcsapágyak feszülésében semmisül meg, addig elsőkerék-hajtásnál a hajtóerő teljes mértékben érvényesül. Hogy ez különösen síkos-csúszós úton mit jelent, felesleges bővebben megvilágítani, elég a DKW-Front autók szinte közmondásos kanyarbiztonságára rámutatni.

Ezen két fő és jellegzetes konstrukciós megoldás mellett a DKW-Front autóknak még sok más kitűnő tulajdonságuk van. Ezek közül első helyen a szabadonfutó szerkezetet ismertetjük. A szabadonfutó berendezés a kupplung és a sebességváltó közé van iktatva és a kormánykerék alá helyezett kis karral tetszés szerint ki- és bekapcsolható. A szabadonfutó lényege az, hogy bár bekapcsolásakor maradéktalanul továbbítja a motor munkáját a meghajtott kerekekhez, viszont — gázelvétel esetén — a kerekek, helyesebben a kocsi lendülete nem hajthatja meg a motort, aminek következtében annak fordulatszámja az alapgáznak megfelelően lelassul. Az eredmény tehát lényegében ugyanaz, mintha a gáz elvételével egyidejűleg a kupplungot is kinyomtuk volna. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy lassításkor a motor önmagától lassul le teljesen, nem fékezi a kocsit, nem kopik feleslegesen és ami a legfontosabb: nem fogyaszt. Ha viszont völgymentben a motorral akarunk fékezni, úgy a kis kar elmozdításával a szabadonfutót kikapcsoljuk; a motor közvetlen kapcsolatba kerül a meghajtott kerekekkel.

Meg kell még említenünk a csavarodásmentes alvázat (chassis), a kiskocsi kellemetlen bólintását kiküszöbölő hosszú tengelytávot, a gumiba ágyazott és rezgésmentes motort, a túlméretezett első és hátsó keresztvégcsatlósást, a hidraulikus lökésgátlókat, a könnyű, független és lökésmentes kormányzást és végül — bár azt az első helyen is említhettük volna — az igen szellemes független rúgózást és lengőtengelyt, mely a magasan felfüggesztett hátsó rúgó segítségével megakadályozza azt, hogy a fordulóban fellépő centrifugális erő a karosszériát az utasokkal együtt kifelé billentse, ami a biztonságérzetet igen károsan befolyásolja.

A nagyszerű műszaki megoldások sora, a rengeteg előny és a tetszetős külső egyetlen harmonikus egészévé egyesül a DKW-Front autókban! A DKW-Front tehát nem olcsó pótléka a drága „luxus“-kocsiknak, hanem teljesen kiforrt, de korát évekkal megelőző konstrukció, mely egészen új utakon haladva kevesebb pénzért nyújtja a lényegesen nagyobb és drágább kocsik minden előnyét. Az egyszerűséggel, gazdaságossággal, üzembiztonsággal egyesült gyorsaság és kényelem új fogalmat teremtett meg az autók világában és ez a :

DKW-Front

GAZDASÁGOS
ÉS IGENYTELEN *mert motorja szelepnélküli kétütemű*
JOL FEKSZIK
A KANYAROKBAN *mert elsőkerék-hajtású*
VEZETÉSE BIZTOS *mert súlypontja mélyen fekszik*
KÉNYELMES *mert tengelytávja nagy*

Ezek azok az előnyök, melyek fölényt biztosítanak a **DKW-Front**nak más autókkal szemben. Különleges konstrukciós tulajdonságai képesítik arra, hogy a legmostohább éghajlati és útviszonyok mellett is biztonsággal és fáradhatatlanul szolgálja tulajdonosát. Ennek legfényesebb bizonyítéka az, hogy a **DKW-Front** autók eladási statisztikája világszerte ugrásszerűen emelkedett és meghódította a világnak majdnem minden piacát.

A **DKW-Front Auto Union** gyártmány abból a gyárból kerül ki, melynek világszerte győzelmes versenyautói és kiváló motor-kerékpárjai utolérhetetlen helyet biztosítottak.

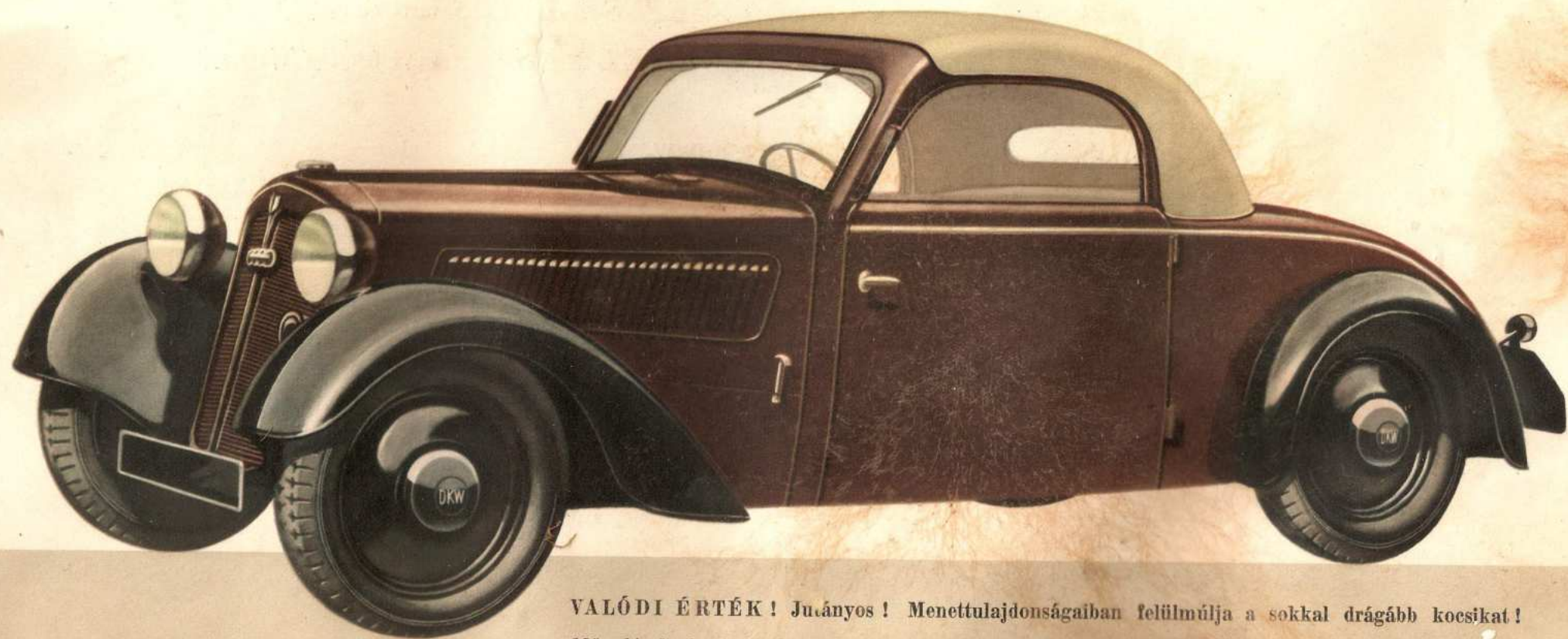
Az Auto Union világszerte kivívott győzelmeinek titka az, hogy a négy legjelentékenyebb német autógyár egyesülése felbecsülhetetlen tapasztalatok tárházát szolgáltatotta. A világversenyeken szerzett tapasztalatok végeredményben arra szolgálnak, hogy a szériagyártmányokat tökéletesítsék és ezzel egyre jobb autót adjanak a vevő kezébe.

A **DKW-Front** autók négy típusát, a „Normál“, a „Special“, a „Meister“ és a „Luxus“ modelleket a következő oldalakon mutatjuk be.

D. K. W. — **autó** — **B. M. W.**
motorkerékpár
KÉPVISELET
GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE TEL. 7-77



DKW-Front „Normal“
kétüléses Cabrio



VALÓDI ÉRTÉK! Jucányos! Menettulajdonságaiban felülmúlja a sokkal drágább kocsikat!

Műszaki adatok : 18 lóerős, 600 cm³ hengertartalmú motorja gumiba ágyazott — Tengelytáv : 261 cm — Torziómentes központi szekrényválváz — Lengőtengely, független rugózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. • *Felszerelés* : Nagy, beépített poggyásztér — Villamos irányjelzők — Villamos szélvédőtörlő — Sebességmérő, kilométerszámláló — Kivilágított szerelékfal — Tartalék benzincsap — Visszapillantó tükör — Szerelékfalba süllyesztett szekrényke — Oldaltáskák — Abroncsolás : 4:00—19 Ballon — Pótkerék.

DKW-Front „Normal“
négyüléses limuzin



TAKARÉKOS! Kényelmes! Négy személlyel és poggyással alig fogyaszt 6 litert 100 km-re!

Műszaki adatok : 18 lóerős, 600 cm hengerűrtartalmú, gumiba ágyazott motor — Tengelytáv : 261 cm — Torziómentes központi szekrényalváz — Lengőtengely, független rúgózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek.

• *Felszerelés* : Tégas, beépített poggyásztér — Süllyesztett villamos irányjelzők — Villamos szélvédőtörlő — Sebeségmérő, kilométerszámláló — Kivilágított szerelékfal — Tartalék benzincsap — Visszapillantó tükör — Szerelékfalba süllyesztett szekrényke — Oldaltáskák — Könnyen állítható ülések előrehajtható támlákkal — Abroncskozás : 4-00—19 Ballon — Pótkerék — Normál kivitelben mint Cabrio is szállítható.

D. K. W. — autó — **B. M. W.**
motorkerékpár

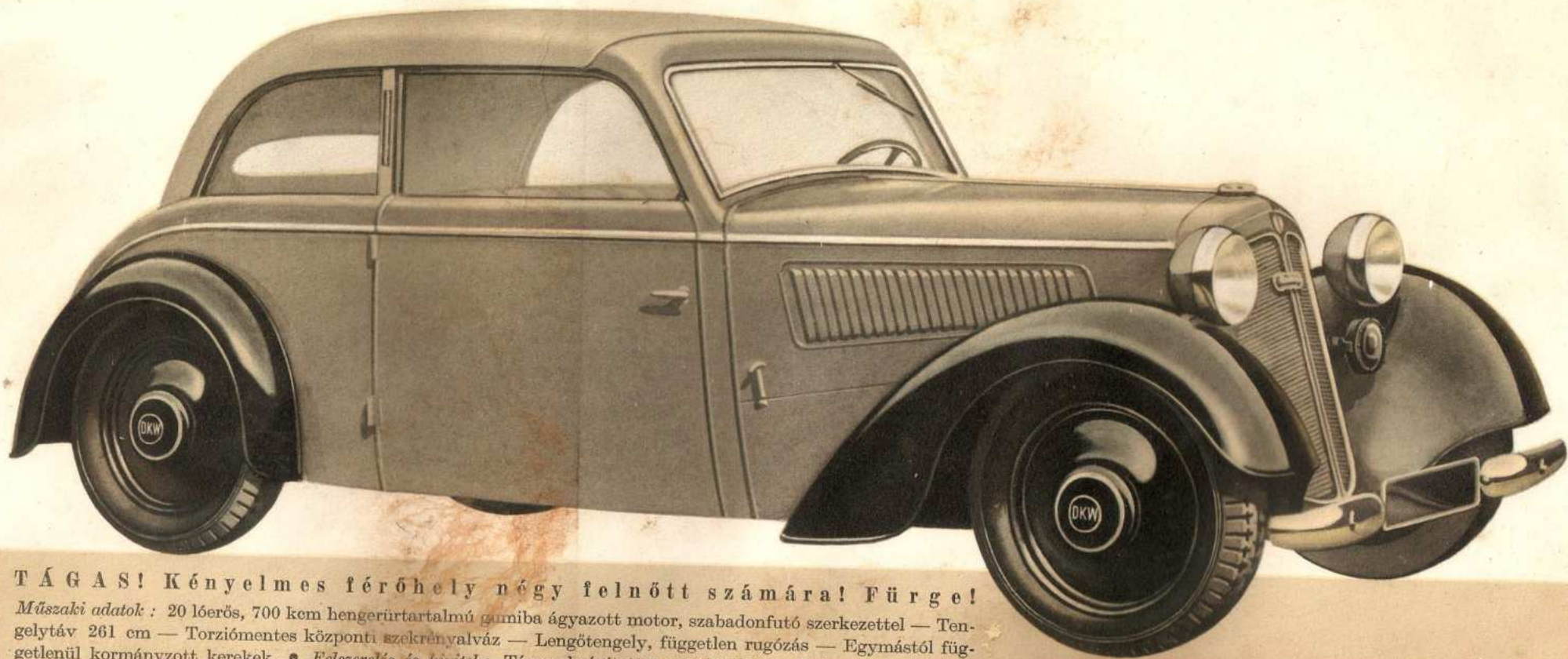
KÉPVISELET

GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33

KISS IMRE

TEL. 7-77

DKW - Front „Special“ négyülékes Cabrio



T Á G A S ! Kényelmes férőhely négy felnőtt számára! Fürge!
Műszaki adatok : 20 lóerős, 700 cm hengerűrtartalmú gumiba ágyazott motor, szabadonfutó szerkezettel — Tengelytáv 261 cm — Torziómentes központi szekrényválváz — Lengőtengely, független rugózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. • *Felszerelés és kivitel* : Tágas, beépített poggyásztér — Süllyesztett villamos irányjelzők — Villamos szélvédőtörlő — Sebességmérő, kilométerszámláló — Üzemanyagóra — Kivilágított szerelékfal — Tartalék benzincsap — Hátrapillantó tükör — Belső világítás — Szerelékfalba süllyesztett szekrények — Oldaltáskák — Menetközben állítható elülső ülések, lehajtható támlákkal — Elölütközők — Díszített hűtőburok — A „Normal“ kivitelnél is gazdagabb és választékosabb belső felszerelés — Abroncszás : 4-50—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék — Speciál kivitelben mint négyülékes Limuzin is szállítható.

A karosszéria belsejében menetközben is hozzáférhető, a szokásosnál sokkal tágasabb poggyásztérben a bőröndök természetes helyzetükben, vízszintesen fekszenek.



A **DKW-Front** autók belső méreteinek táblázata minden ékesszólásnál jobban bizonyítja, hogy mennyi férőhely van a szép formájú karosszériában. Az előrehajtható támlákkal ellátott és egymástól függetlenül állítható első ülések az utasok testi méreteihez idomíthatók. Az eredmény: olyan kényelem, melyet csak sokkal drágább és nagyobb autókban élvezhetünk.

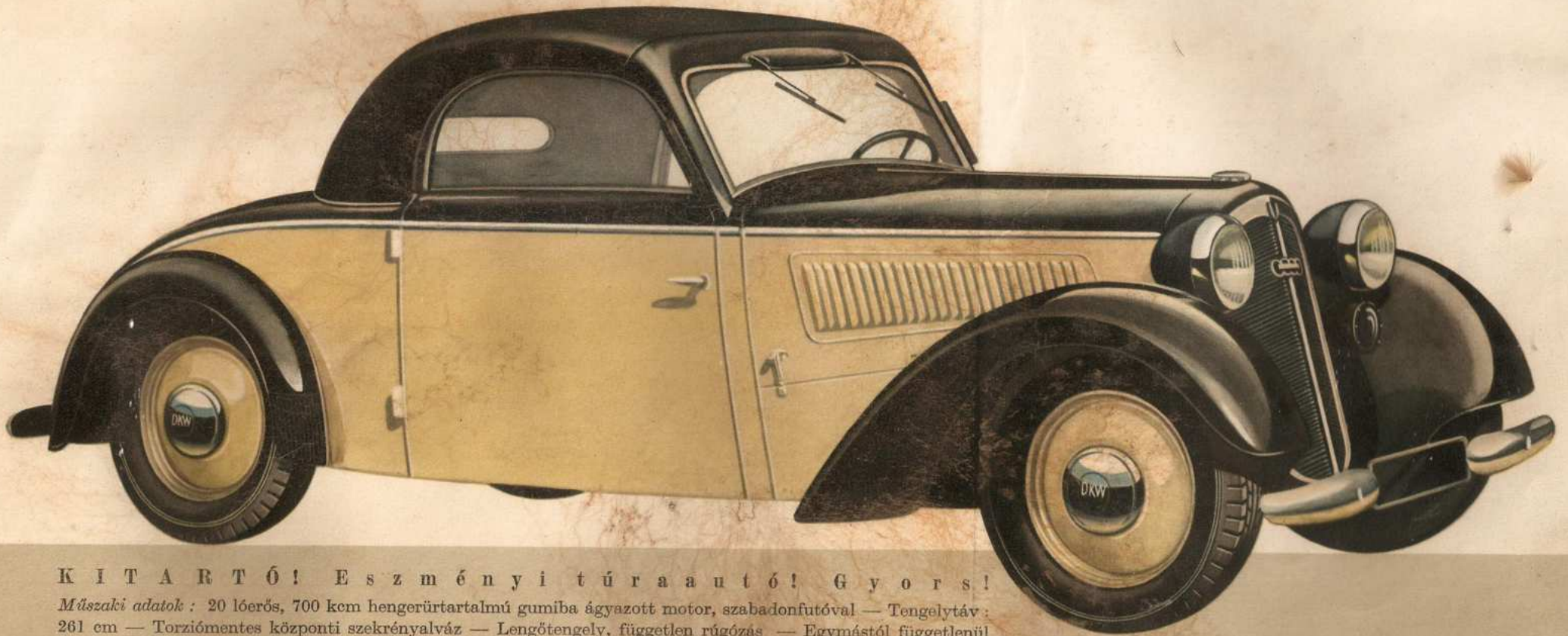




A sebességváltó karja a szerelékfalán van, a kézifék az első ülések között : nem akadályoz meg bennünket semmi abban, hogy lábainkat kényelmesen kinyújthassuk.



DKW-Front „Meister“
kétüléses Cabrio
2 pótüléssel

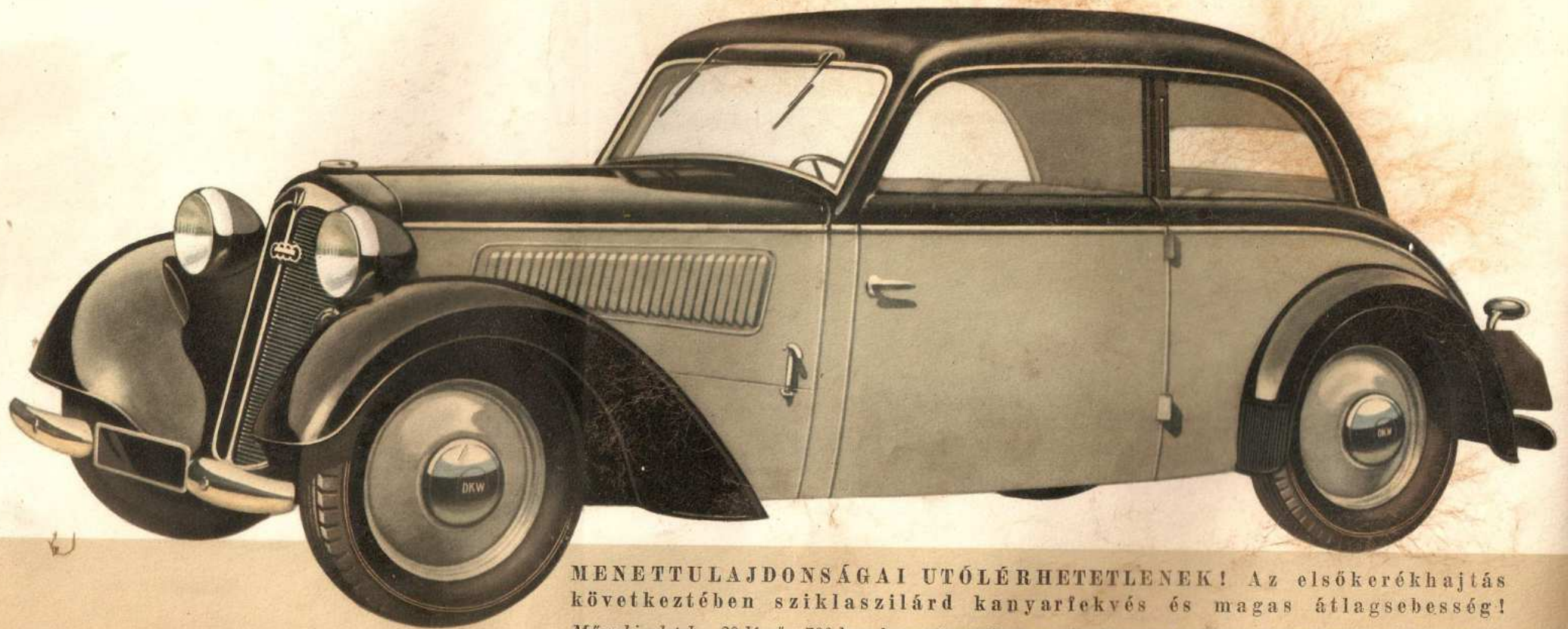


K I T A R T Ó ! E s z m é n y i t ú r a a u t ó ! G y o r s !

Műszaki adatok : 20 lóerős, 700 cm hengerűrtartalmú gumiba ágyazott motor, szabadonfutóval — Tengelytáv : 261 cm — Torziómentes központi szekrényalváz — Lengőtengely, független rúgózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. • *Felszerelés és árvaltel* : Épített, tágas poggyásztér — Süllyesztett villamos irányjelzők — Kettős villamos szélvédőtörlő — Tompított lényt kapcsoló pedál — Közvetve megvilágított szerelékfal — Sebességmérő, kilométerszámláló — Üzemanyagóra — Precíziós időóra — Tartalék benzinesap — Visszapillantó tükör — Hamutartó — Belső világítás — Szerelékfalba süllyesztett két szekrényke — Oldaltáskák — Huzatmentes szellőtetés — Útközők elöl és hátul — Abroncsolás : 4:50—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék.

D. K. W. ^{autó} motorkerékpár B. M. W.
KÉPVISELET
GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE TEL. 7-77

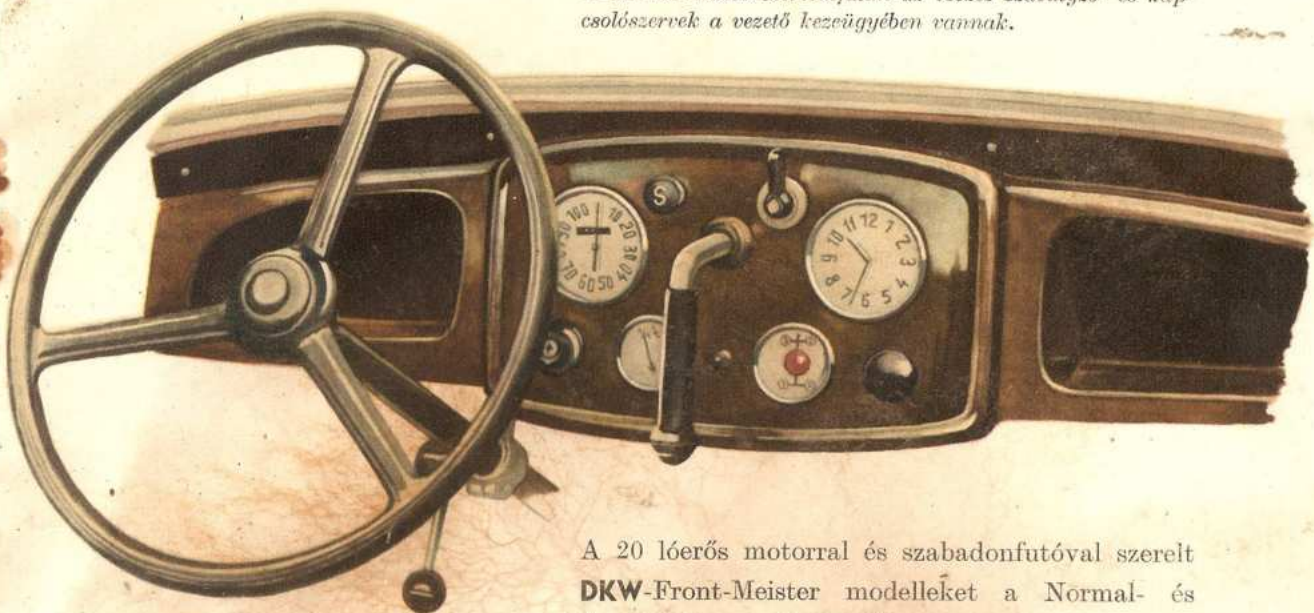
DKW-Front „Meister“
négyüléses limuzin



MENETTULAJDONSÁGAI UTÓLÉRHETETLENEK! Az elsőkerék-hajtás következtében sziklaszilárd kanyarfekvés és magas átlagsebesség!

Műszaki adatok: 20 lóerős, 700 cm hengerűrtartalmú gumiba ágyazott motor, szabadonfutóval — Tengelytáv: 261 cm — Torziómentes központi szekrényalváz — Lengőtengely, független rúgózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. *Felszerelés és kivitel:* Gazdagon krómozott hűtő — Beépített tágas poggyásztér — Súlylesztett villamos irányjelzők — Kettős villamos szélvédőtörlő — Tompított fényt kapcsoló pedál — Közvetett szerelékfóvilágítás — Sebességmérő, kilométerszámláló — Üzemanyagóra — Precíziós időóra — Tartalék benzincsap — Visszapillantó tükör — Belső világítás — Hamutartó — Szerelékfalba süllyesztett két szekrényke — Menetközben függetlenül állítható, előrehajtható támlákkal ellátott elülső esüszőülések — Oldaltáskák — Huzatmentes szellőztető — Útközők elöl és hátul — Abroncsolás: 4:50—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék.

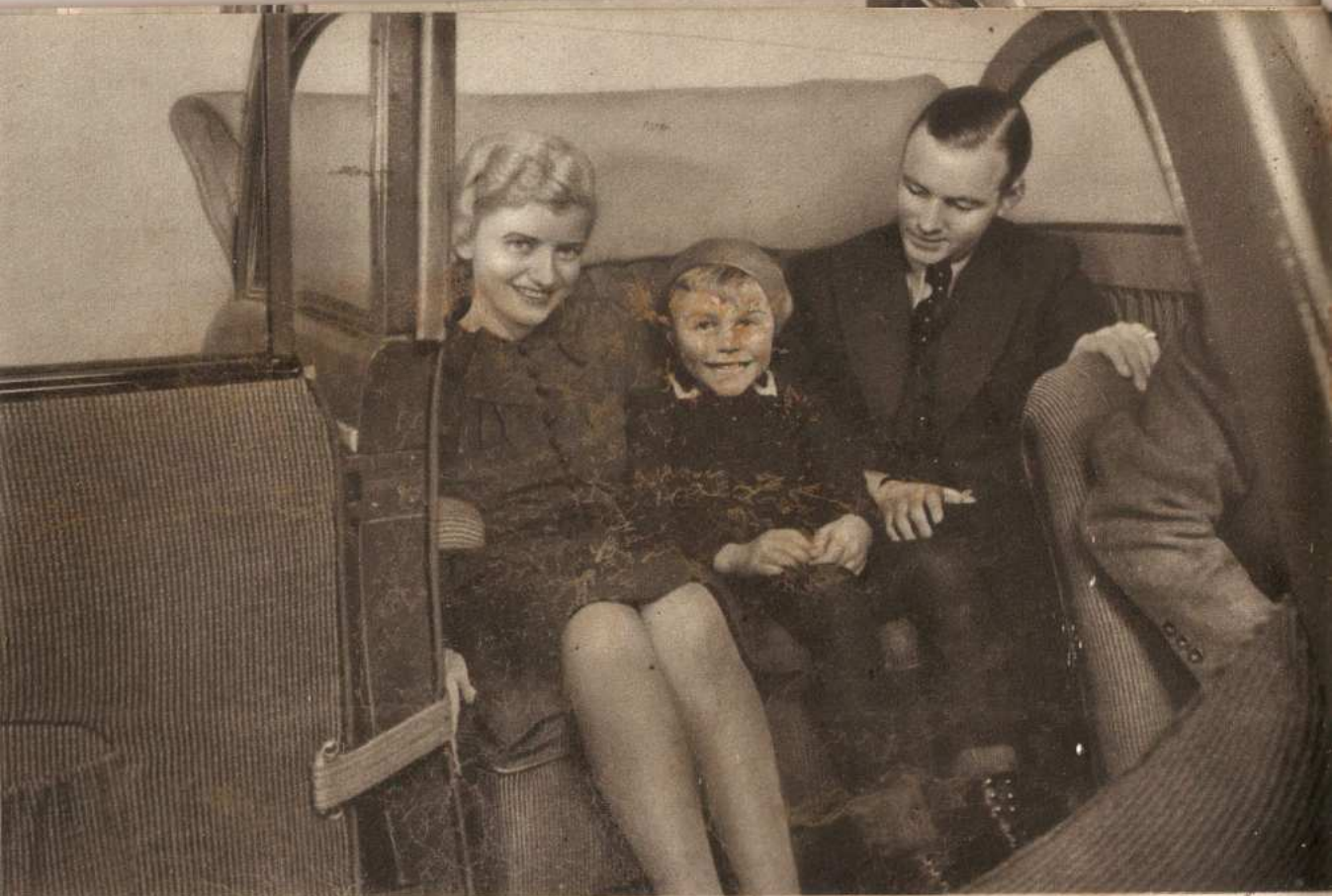
A Meisterklasse szerelékjában az összes szabályzó- és kapcsolószervek a vezető kezügyében vannak.



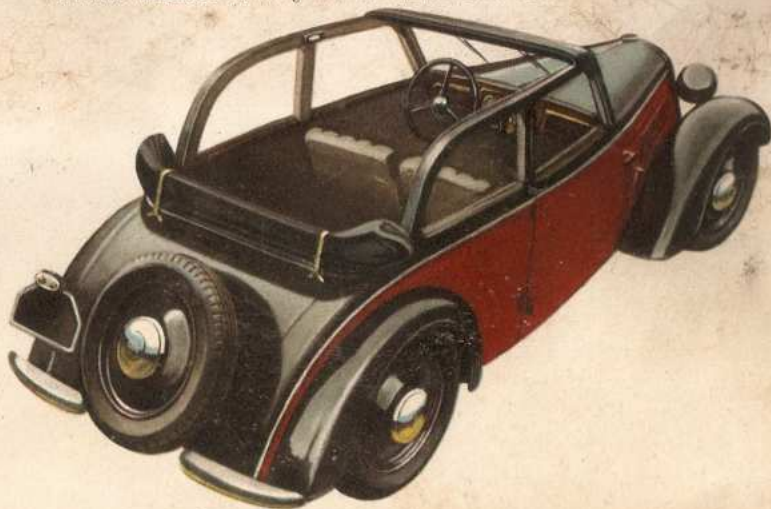
A 20 lóerős motorral és szabadonfutóval szerelt **DKW-Front-Meister** modelleket a Normal- és Special-típusoktól külsőleg a kétszínű fényezés különbözteti meg. Többféle színösszeállításban kaphatók, melyek ízléses szépsége a kocsi eleganciáját fokozza. A gazdagon krómozott hűtő, az ugyancsak krómozott ütközők és kerekagy-dísz társák, a gazdag kárpitozás és a huzatmentes szellőztetőberendezés mutat rá arra, hogy a gyár a tökéletes műszaki megoldások mellett a külső csínről és elegáns kivitelről sem feledkezett meg.



A Meisterklasse modellek első ülései sínen csúsznak, egymástól függetlenül akár menetközben is állíthatók.



*A DKW-Front kocsik széles ajtóit előre nyílnak,
a hátsó ülésekbe is kényelmesen szállhatunk be !*



A por-, huzat- és vízmentes Cabrio tető néhány egyszerű fogással nyitható és zárható. Kisüt a nap és a pillanatokkal előbb még esu-
kott kocsiban úgy élvezhetjük a szabad levegőt, akár a nyitott sportkocsiban !

DKW-Front „Meister“
négyülékes Cabrio

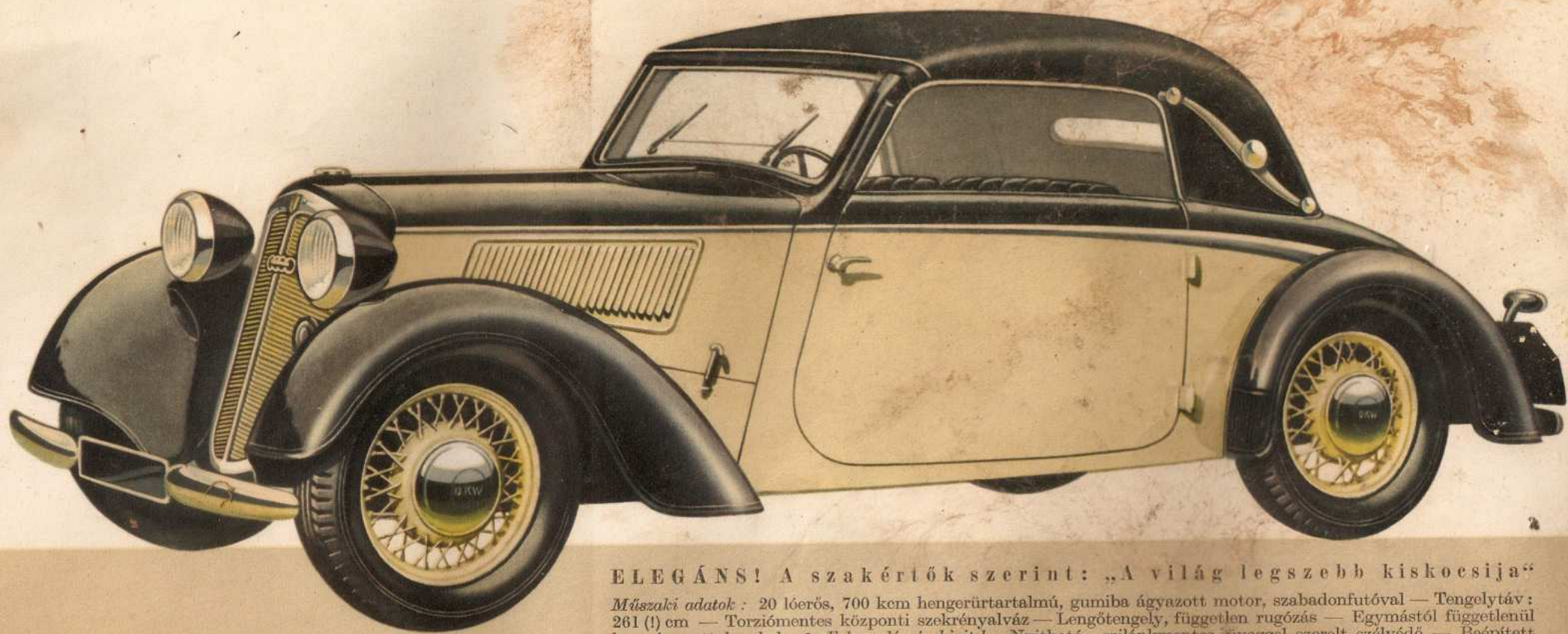


CÉLSZERŰ! A viharállóan esukott kocsit pillanatok alatt nyitott, sportszerű modellé varázsolhatjuk!

Műszaki adatok: 20 lóerős, 700 cm-es hengerűrtartalmú, gumiba ágyazott motor, szabadonfutóval — Tengelytáv: 261 cm — Torziómentes központi szekrényalváz — Lengőtengely, független rugózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. • *Felszerelés és kivitel:* Gazdagon krómozott hűtő — Beépített tágas poggyásztér — Sülylyesztett villamos irányjelzők — Kettős villamos szélvédőtörlő — Tompított fényt kapcsoló pedál — Közvetett szerelékfal-világítás — Sebességmérő, kilométerszámláló — Üzemanyagóra — Precíziós időóra — Tartalékbenzincsap — Visszapillantó tükrök — Belső világítás — Hamutartó — Szerelékfalba süllyesztett kettős szekrényke — Menetközben is függetlenül állítható, előreahajtható támlákkal ellátott elülső és hátsó ülések — Oldaltáskák — Huzatmentes szellőztető — Ütközők elöl és hátul — Abroncsózás: 4·50—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék

D. K. W. ^{autó} motorkerékpár B. M. W.
KÉPVISELET
GYÖR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE TEL. 7-77

DKW-Front „Luxus“
kétüléses Cabrio



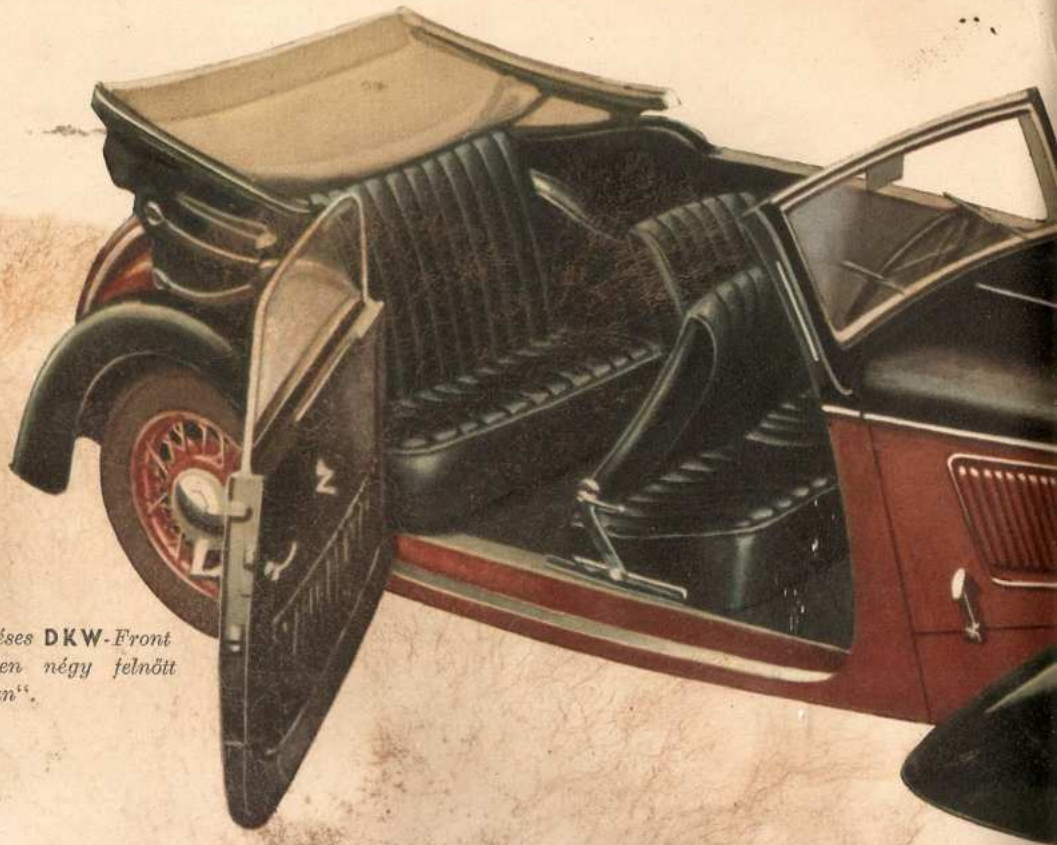
ELEGÁNS! A szakértők szerint: „A világ legszebb kiskocsija“

Műszaki adatok: 20 lóerős, 700 ccm hengerűrtartalmú, gumiba ágyazott motor, szabadonfutóval — Tengelytáv: 261 (1) cm — Torziómentes központi szekrényalváz — Lengőtengely, független rugózás — Egymástól függetlenül kormányzott kerekek. • *Felszerelés és kivitel:* Nyitható, szilánkmentes üveggel szerelt szélvédő — Beépített rendkívül tágas poggyásztér, zárható külső ajtóval — Kettős villamos szélvédőtörlő — Süllyesztett villamos irányjelzők — Sebességmérő, kilométerszámláló — Gazdagon krómzott hűtő — Üzemanyagóra — Precíziós időóra — Tartalék-benzincsap — Tompított fényt kapcsoló pedál — Szerelékfalba süllyesztett kettős szekrényke — Oldaltáskák — Belső világítás — Drótküllös kerekek — Közvetett szerelékfal-világítás — Ütközők elöl és hátul — Menetközben állítható, valódi bőrrel párnázott ülések, melyek háttámlája előre és hátra lehajtható, úgyhogy kényelmes fekvőhelyet rögtönözhetünk — Abroncsozás: 4:50—17 túlméretezett ballon — Pótkerék fémburkolatban.



A kétülékes DKW-Front Luxus
poggyásztára kívülről nyílik és
zárható!

A kocsi belseje a szokottnál is
tágasabb, rengeteg poggyász fér
el az utasok keze ügyében.

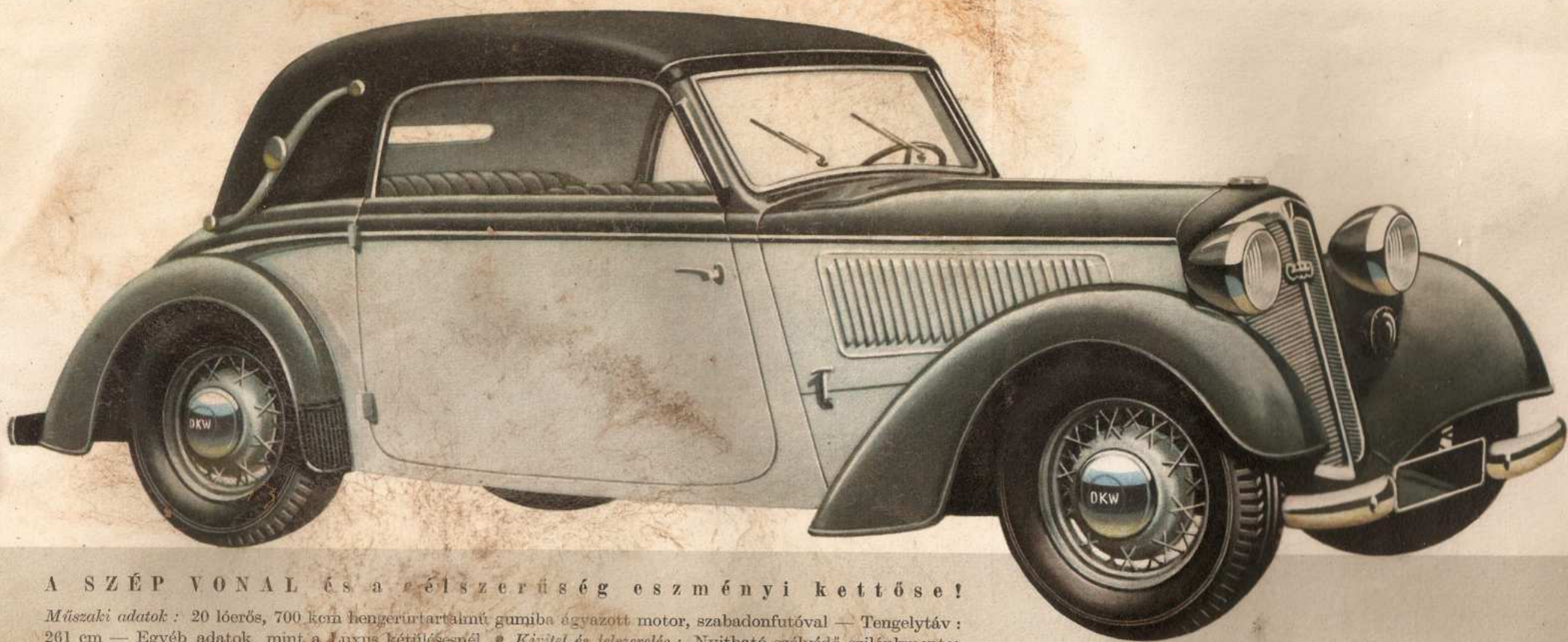


A tágas négyüléses **DKW-Front**
Luxus modellben négy felnőtt
ülhet „páholyban”.



A poggyásztér menetközben belül-
ről könnyen hozzáférhető.

DKW-Front „Luxus“
négyülékes Cabrio



A SZÉP VONAL és a felszerelés eszményi kettőse!

Műszaki adatok: 20 lóerős, 700 cm hengerűrtartalmú gumiba ögyazott motor, szabadonfutóval — Tengelytáv: 261 cm — Egyéb adatok mint a Luxus kétülésesnél. • Kivétel és felszerelés: Nyitható szélvédő szilánkmentes üveggel — Tágas poggyásztér — Kettős villamos szélvédőtörlő — Süllyesztett irányjelző — Sebességmérő, kilométerszámláló — Üzemanyagóra — Precíziós időóra — Tartalékbenzin-csap — Tompított fényt kapcsoló pedál — Szerelékfalba süllyesztett kettős szekrényke — Oldaltáskák — Közvetve megvilágított szerelékfal — Belső világítás — Drótküllös kerekek — Ütközők elöl és hátul — Menetközben állítható ülések, a jobboldali ülés fekvőhelyé alakítható át — Abroncsolás: 4-50—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék fémburkolatban

D. K. W. — autós — B. M. W.
KÉPVISELET
GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE TEL. 7-77

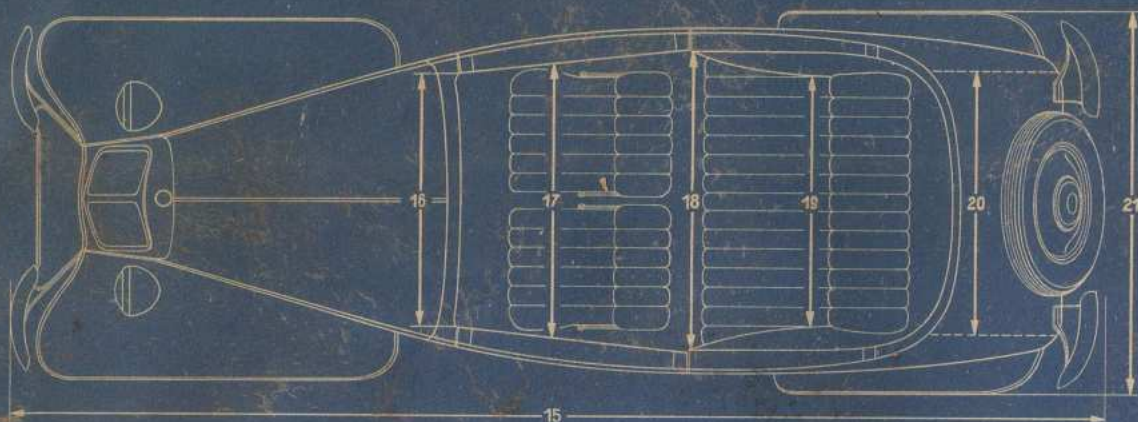
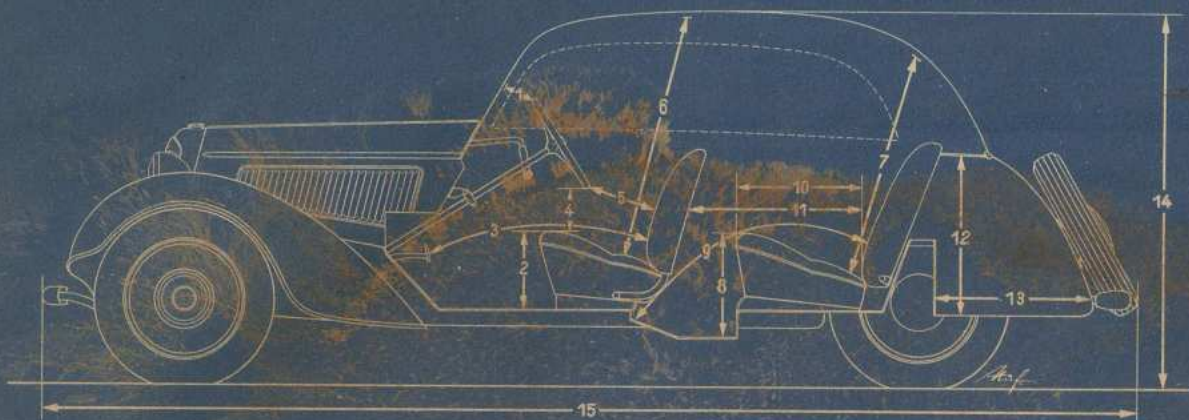


Nem lehet eléggé megbecsülni azt az előnyt, hogy a **DKW-Front** kocsik szabályozószervei, a sebességváltó kar, a kézifék, az irányjelző kapcsolója stb. a vezetőnek annyira a kezeügyébe esnek. Kiküszöbölni minden olyan mozdulatot, mely felesleges és a vezető figyelmét elvonhatja: ez volt az alapelv. Egyetlen pillantás a **DKW-Front-Meister** szerelékfalára és látjuk a sebességet, megállapíthatjuk mennyi a benzinkészlet és mennyi az idő. Egyetlen nyomás a pedálra és letompítottuk a fényszórót. A kézifék eszményi helyen fekszik. Egyetlen fogással beállíthatjuk a lágyan párnázott

üléseket és kényelmesen ülve sohasem fáradunk ki. Az irányjelzők láthatatlanul süllyesztve rejtőznek, elfordítjuk a kapcsolót és a kis vörös lámpácska azonnal jelzi, hogy intőkarunk megadta a jelt, de arra is figyelmeztet, hogy a befordulás után kapcsoljuk ki.

Friss levegő a kocsi belsejében: ezt a célt szolgálja a Meister-modellek huzatmentes szellőztetője. Tetszés szerint szabályozhatjuk a szellőzést, de por, rovar vagy eső nem hatolhat a kocsi belsejébe.

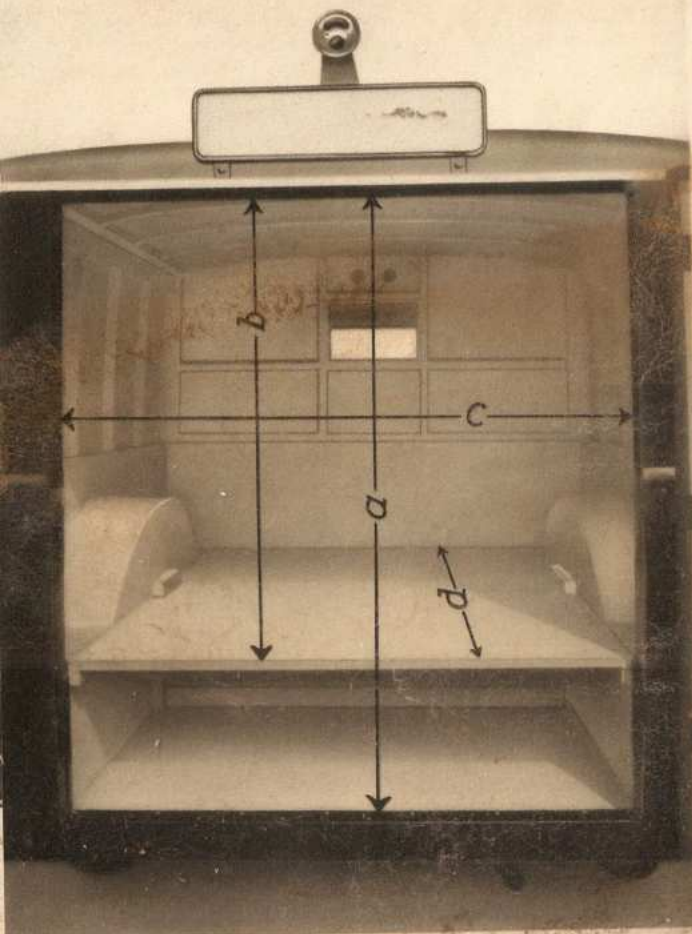
D. K. W. ^{autó} **motorkerékpár** **B. M. W.**
KÉPVISELET
 GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
 KISS IMRE TEL. 7-77



Tanulmányozzuk a **DKW-Front** kocsi belső méreteit!
 Úgy-e milyen meglepően tágas a karosszéria?

Méret szám	Normal mm	Special és Meister mm	Luxus Cabrio mm	Méret szám	Normal mm	Special és Meister mm	Luxus Cabrio mm
1	100	100	80	12	510	510	520
2	280	280	300	13	560	560	680
3	960	960	965	14	1480	1480	1480
4	190	190	160	15	3895	3985	4000
5*	400 (320)	400 (300)	505 (275)	16	960	960	1040
6	960	960	950	17	1070	1070	1080
7	910	910	910	18	1190	1190	1250
8	360	360	360	19	1050	1050	1090
9	1030	1030	1050	20	1020	1020	1020
10	490	490	470	21	1480	1480	1480
11*	720 (640)	740 (640)	750 (520)				

Az 5* és 11* számú méretek az első ülések egészen előre, illetve egészen hátra tolt helyzetében érvényesek

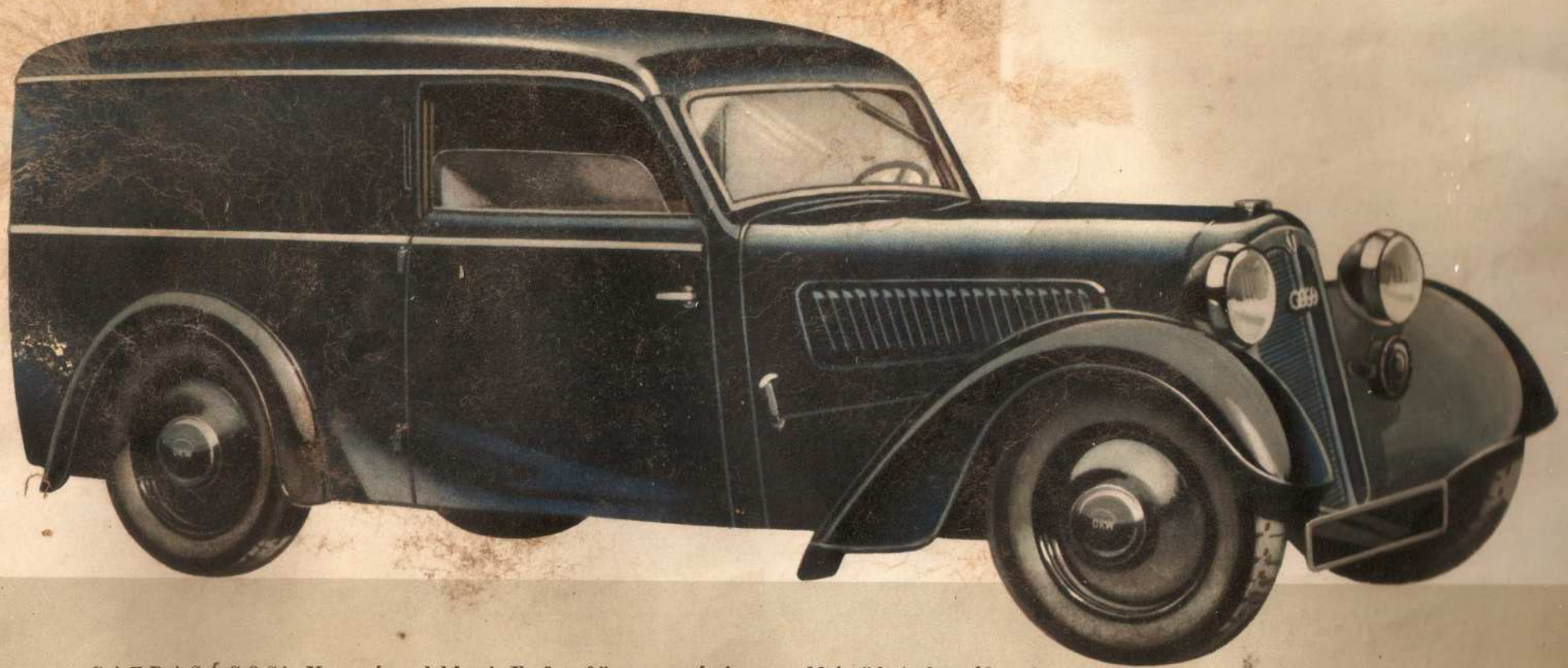


Az üzleti szállítókosci kiállítása és belső berendezése gazdag és a célnak megfelelő. A szerelékfal berendezése ugyanolyan ízléses és bőkezű, akár a személyszállító modelleknél. Az ülések a legjobb minőségű műbőrrel vannak kárpitozva és rendkívül kényelmesek. A rakterület berendezése célszerű, alacsonysága tágas férőhelyet és könnyű rakodást enged. Belső világítása esti üzemnél megbeesülhetetlen, az ajtók zárhatók.

A rakterület méretei :

- a = Hasznos magasság közbenső padló nélkül 1130 mm
- b = Hasznos magasság közbenső padlóval 860 mm
- c = Hasznos szélesség 1240 mm
- d = Hasznos hosszúság 1420 mm

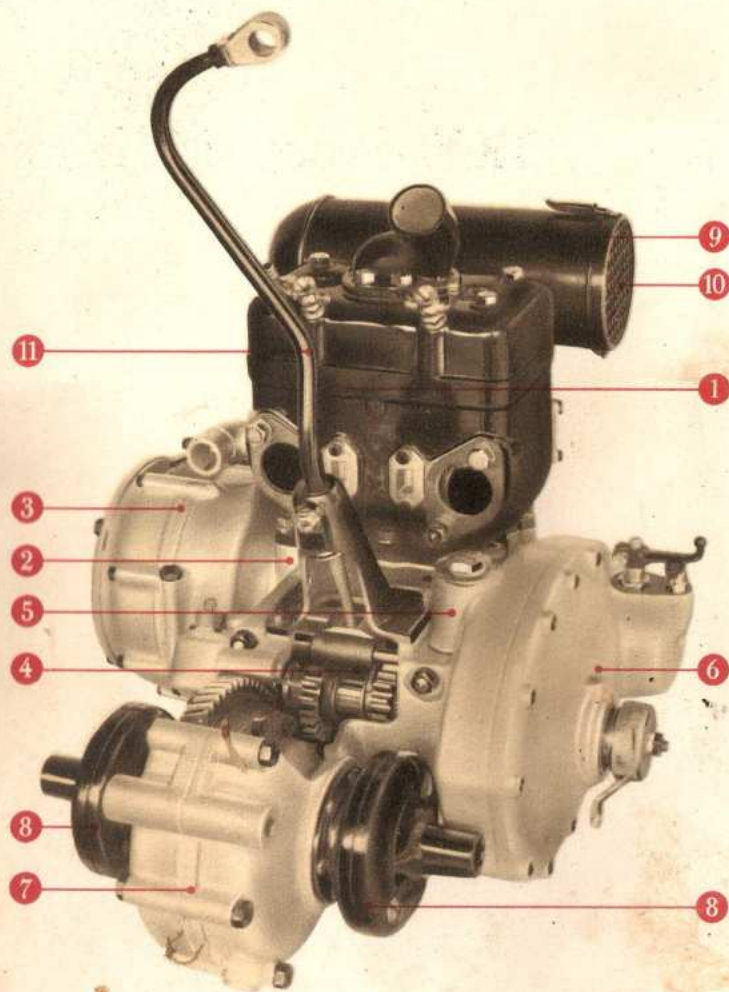
DKW-Front szállítókocsi



GAZDASÁGOS! Mozgó reklám! Erős, fürgé, mégis rendkívül takarékos!

700 cm hengertartalmú motor — Villamos szélvédőtörlő — Szerelékfalba süllyesztett szekrényke — Oldaltáskák — Süllyesztett villamos irányjelzők — Sebességmérő, kilométerszámláló — Belső világítás — Abroncskozás: 5-00—17 túlméretezett Ballon — Pótkerék.

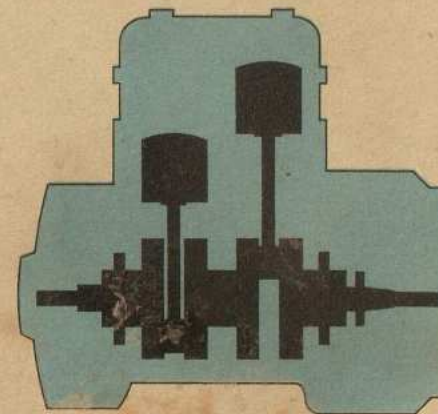
D. K. W. ^{autó} **motorkegélpár** **B. M. W.**
KÉPVISELET
GYŐR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE
TEL. 7-77



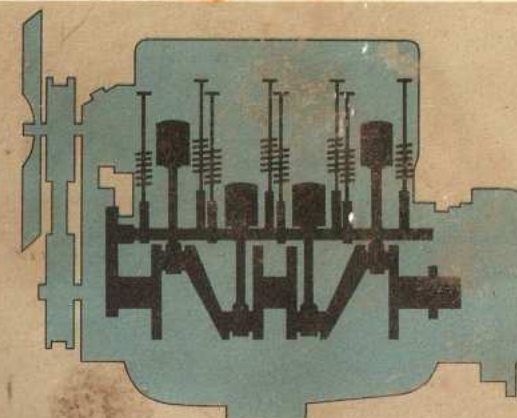
Ez a DKW-Front-Motor!

1 Motorblokk 2 Forgattyúház 3 Dinamó-önindító (dynastart) 4 Sebességváltó 5 A sebességváltó, kuplung, differenciál közös olajbetöltő nyílása 6 Kuplung és szabadonfutó 7 Differenciál 8 Az első kerekek meghajtó csukló 9 Légszűrő-hangtompító 10 Légszűrő-betét 11 Sebességváltó kar

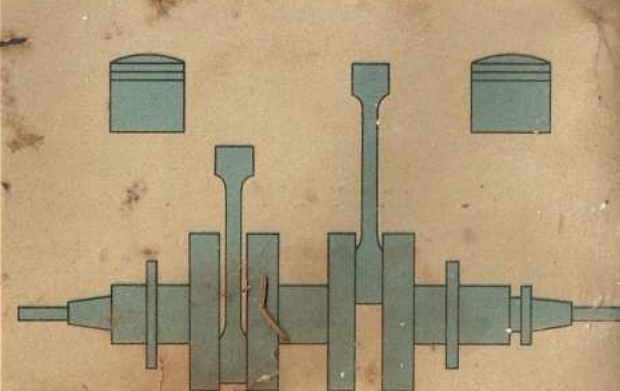
A DKW-Front motorja kéthengeres-kétütemű konstrukció. Műszaki megoldása a lehető legegyszerűbb, nincsenek szelepei és mozgó részeinek száma mindössze 5. A 600 ccm hengerűrtartalmú motor percenként 3500 fordultnál 18 lóerőt teljesít. A hengerűrtartalom és a teljesítmény aránya tehát rendkívül kedvező, hiszen az ugyanilyen hengerűrtartalmú négyütemű motor 4000, tehát lényegesen nagyobb fordulatszámmal csak 12 lóerőt ad! Kétszer annyi hasznos munkaitem játszódik le a DKW-Front motorban, mint az azonos fordulatszámú négyüteműben: innen a meglepő vonóerő és fürgeség! Természetes tehát, hogy a DKW-Front teljesítmény és hegymászó-képesség szempontjából felülmúl sok jóval nagyobb autót! A Dynastart-típusú önindító a forgattyútengelynek szerves része, nincsen fogaskerék meghajtása: ezért indulnak be a DKW-Front modellek oly csodás zajtalansággal. A Dynastart-készülék eszményi együttesben kombinálja a lendkereket, az önindítót, a dinamót és a gyújtáselosztót: egyetlen víz- és pormentesen tokozott egységben. A motor, a háromsebességes váltó és a differenciál egyetlen tökéletesen védett és tokozott blokkban egyesíti a teljes erőátvitelt. A Special-, Meister- és Luxus-modellek szabadonfutóberendezéssel vannak ellátva. Egyetlen szabályzómozdulat a szabadonfutó kapcsolóján és üzemanyagot takarítunk meg, zajtalanul kapcsolunk. Könnyen kapcsolhatjuk az összes sebességeket és kocsink síma, rángatás nélküli rugalmassága egészen alacsony sebességben is meglepő.



Ilyen egyszerű a kétütemű DKW-Front motor! teljesítőképessége, élettartama, ellenállóképessége közmondásos! És milyen kevés gondozással éri be.



Szelepek, szelepmelők, szeleprügők, büttyöntengely, hajtólánc, fogaskerékek: ez vezérli a négyütemű motort. A DKW-Front motor kétütemű, vezérműve — nincsen.



Mindössze 5 mozgó alkatrész. Ez a DKW-Front motor az egyszerűségnek, takarékoságának, élettartamának titka.



2759 méteren



Windsor Castle — ANGLIA



Cinquantenaire — Bruxelles



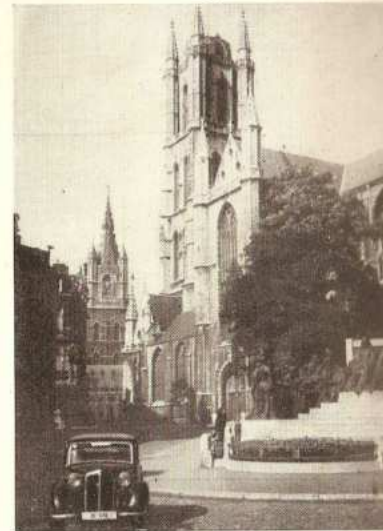
A MAJLÁTH HÁZ a DKW-Front autók otthona szolgálja a vevő érdekeit a vásárlás után. Különlegesen kiképzett szerelők, specialis szerszámok, a legkorszerűbb felszerelés áll minden DKW-Front tulajdonos rendelkezésére



Stratford on Avon



A Comói tó partján



Gand



Píffkari zergék



Falzarego



Glocknerstrasse: Hochtor, 2503 m



Nizza



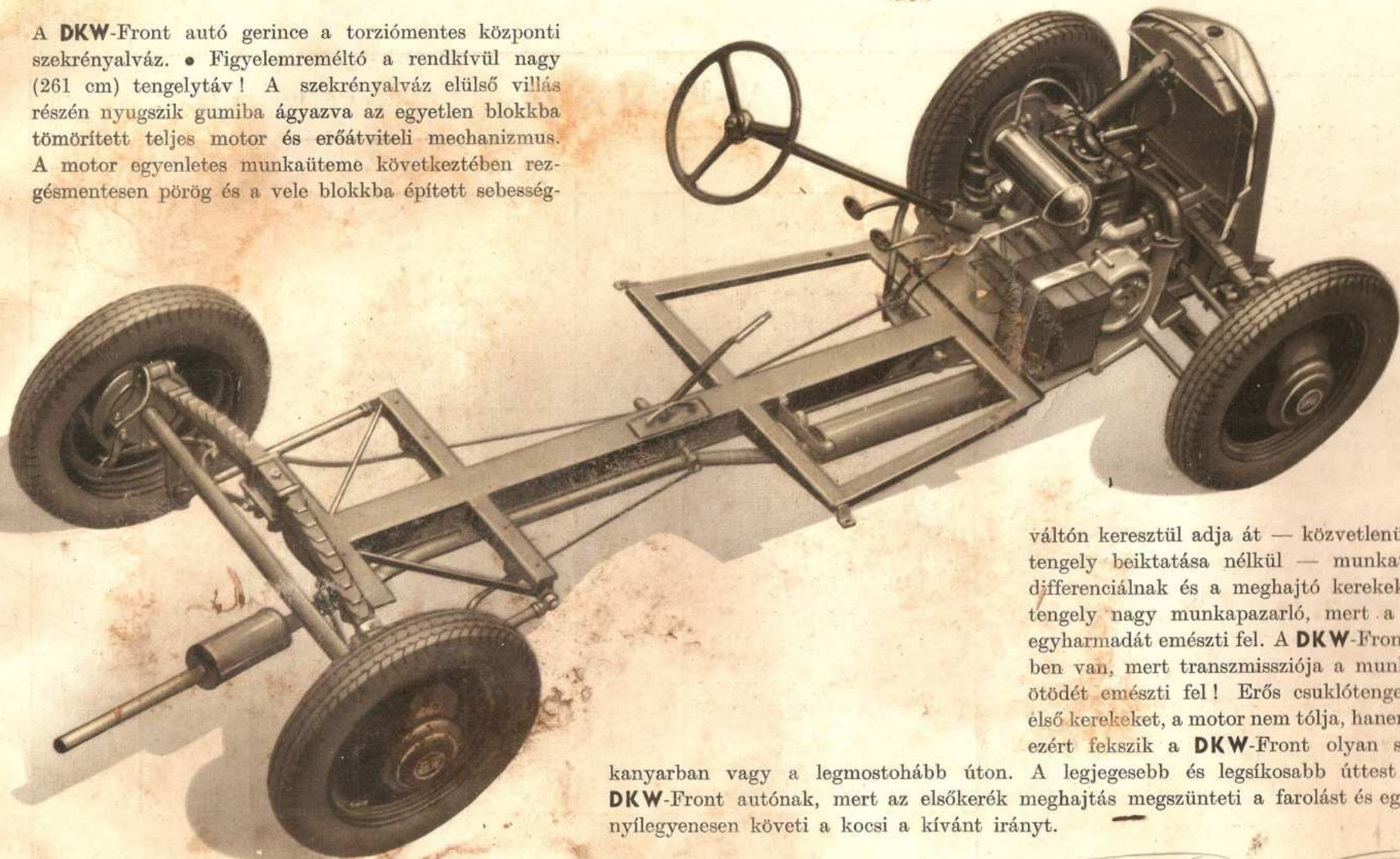
DKW és egy 12-es



PÁRIS — Békepavillon

*5 mo
vína*

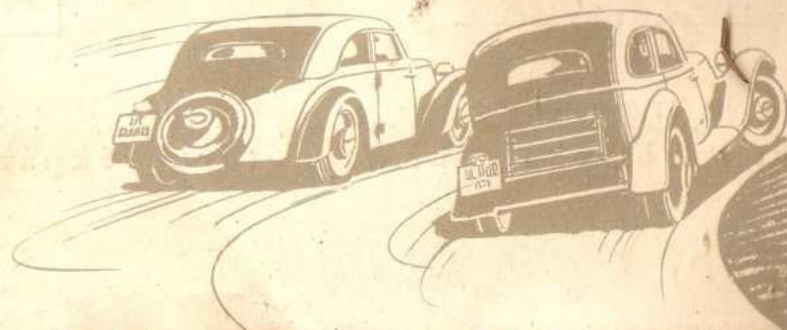
A DKW-Front autó gerince a torziómentes központi szekrényalváz. • Figyelemreméltó a rendkívül nagy (261 cm) tengelytáv! A szekrényalváz elülső villás részén nyugszik gumiba ágyazva az egyetlen blokkba tömörített teljes motor és erőátviteli mechanizmus. A motor egyenletes munkauteme következtében rezgésmentesen pörög és a vele blokkba épített sebesség-



váltón keresztül adja át — közvetlenül, tehát kardántengely beiktatása nélkül — munkateljesítményét a differenciálnak és a meghajtó kereknek. A kardántengely nagy munkapazarló, mert a motor erejének egyharmadát emészti fel. A DKW-Front itt nagy előnyben van, mert transzmissziója a munkának csak egyötödét emészti fel! Erős csuklótengelyek hajtják az első kerekeket, a motor nem tölja, hanem húzza a kocsi, ezért fekszik a DKW-Front olyan sziklaszilárdan a

kanyarban vagy a legmostohább úton. A legjegesebb és legsíkosabb úttest sem akadály a DKW-Front autónak, mert az elsőkerék meghajtás megszünteti a farolást és egy kis gáz, máris nyílegyenesen követi a kocsit a kívánt irányt.

D. K. W. — autó — B. M. W.
KÉPVISELET
GYÖR, SZENT ISTVÁN-ÚT 33
KISS IMRE TEL. 7-77



A DKW-Front autók műszaki jellemzése

Motor : Schnürle-féle kizárólagosan szab. öblítőrendszerrel működő laposdugattyús, kéthengeres-kétütemű motor. Termoszifon-rendszerű vízhűtés. Solex gázosító beépített gyorsindító-berendezéssel. Nedvös légszűrő, szívózőrej hangtompítóval. Keverékolajzás.

Villamos berendezés : 6 voltos „Dynastart“ berendezés, mely egyetlen egységbe tömöríti az önindítót, dinamót, gyújtáselosztót és közvetlenül kapcsolódik a főtengelyre.

Erőátvitel : Olajban futó soklamellás kupplung, háromsebességes váltó, a Special, Meister és Luxus-modelleken szabadonfutó berendezés, a sebességváltó és differenciál egyetlen blokkba tömörítve.

Alváz : Elsőkerék-hajtás, torziómentes központi szekrényalváz, egymástól függetlenül rúgózott első kerekek, hátsó kerekek lengőtengelyes megoldással. Négy hidraulikus lökhárító, egymástól függetlenül (csiga) kormányzott kerekek, háromküllős kormánykerék. Magasnyomású zsírzás.

Fékek : Kézzel könnyen utánaállítható mechanikus, igen hatékony négykerékfék.

A DKW-Front autók adatai és méretei :

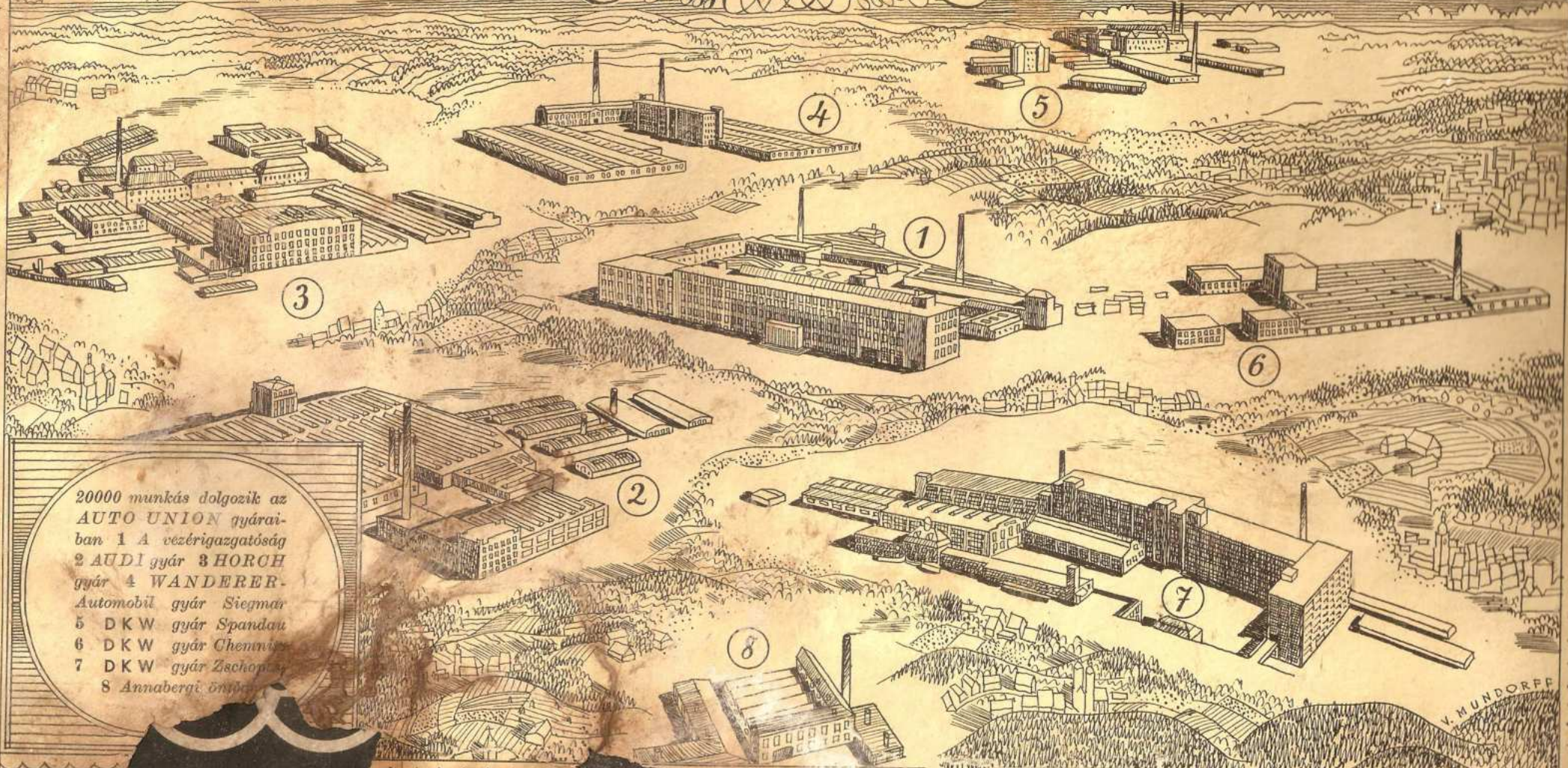
Motor :	Normal	Spezial / Meister / Luxus			Szállító autó	
Fúrat és löket mm	74 × 68	76 × 76			76 × 76	
Ürtartalom ccm	580	684			684	
Lóerő HP	18	20			20	
Kompresszió-arány	1 : 5,9	1 : 5,9			1 : 5,9	
Alváz :	Normal 4 ülés	Spezial 4 ülés	Meister 2 ülés 4 ülés		Luxus 2 és 4 ülés	Szállító autó
Tengelytáv mm	2610	2610	2610	2610	2610	2610
Nyomtáv elől mm	1150	1150	1150	1150	1150	1150
Nyomtáv hátul mm	1250	1250	1250	1250	1250	1250
Össz-szélesség mm	1480	1480	1480	1480	1480	1490
Hossza mm	3895	3895	3985	3985	4000	3900
Magassága mm	1500	1500	1530	1500	1440	1700
Súly kb. kg	690	750	700	750	800	785
Abronszolás	4-00—19	4-00—19	4-50—17	4-50—17	4-50—17	5-00—17
Üzemanyagtartány ürtartalma l	32	32	32	32	32	32
Hűtővízmenyiség l	8	8	8	8	8	8
Legnagyobb sebesség kb. km.óra	80—85	80—85	85—90	85—90	85—90	75

Változtatások joga fenntartva.

Az AUTO UNION gyártja a DKW-n kívül az AUDI-, HORCH- és WANDERER-automobilokat, DKW motorkerékpárokat, a mezőgazdaság és ipar kerti motorjait.

PARIS — Békepár

AUTO UNION



20000 munkás dolgozik az
AUTO UNION gyárai-
ban 1 A vezérgazgatóság
2 AUDI gyár 3 HORCH
gyár 4 WANDERER-
Automobil gyár Siegmán
5 DKW gyár Spandau
6 DKW gyár Chemnitz
7 DKW gyár Zschopau
8 Annaberg-i üzem

V. MUNDORFF



A U T O U N I O N A - G C H E M N I T Z

PARIS — Békepar

5