



DKW 1938

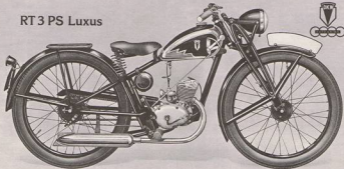
WIR MOTORRADFAHRER

sind zu benehden! Das Motorrad macht uns frei, beendet jede uns aufzwingende Gebundenheit. Täglich trägt es uns hinaus in die Natur oder in das Getriebe der Großstadt, wann und woher wir wollen. Wir sind freie, glückliche Menschen. Aber wir stellen auch Ansprüche: Treu und zuverlässig soll unsere Maschine sein, schnell und sanfterend, und ihre Form schon soll die gute Masse verraten. Nicht zu vergessen: Einfach und billig in Betrieb und Unterhaltung muß sie sein — denn auf der ganzen Welt müssen wir Motorradfahrer scharf rechnen.

So, wie wir es uns wünschen, ist unsere DKW! Sie entspricht allen unseren Forderungen. Das Werk DKW der AUTO UNION baut seit über 58 Jahren nur Zweitaktmotoren. Es hat die anerkannt größten Erfahrungen und die größten Erfolge auf diesem Gebiet aufzuweisen. Und durch die Güte und Zuverlässigkeit seiner Maschinen, die hohe Leistung und Sparsamkeit seiner Motoren wurde DKW die größte Motorradfabrik der Welt.

Das Vertrauen von über 200.000 Motorradfahrern gehört der Marke DKW. Sie alle wissen die Vorteile des robusten Zweitaktmotors mit seinen nur 3 bis 5 bewegten Teilen zu schätzen. Hinzu kommt die die vortreffliche Schmierung durch Beimischung des Öles zum Kraftstoff, die als Schwungradscheibe ausgebildete und direkt auf der Kurbelwelle (ohne gesonderten Antrieb) arbeitende Lichtmaschine und die Anwendung der Umkehrschaltung — mit beiden Kolben — bei allen DKW-Modellen. DKW-Motorräder sind zweckmäßige, unverwundliche Gebrauchsmaschinen mit einer Leistung, auf die manche hochgerüstete Sportmaschine stolz sein würde.

RT 3 PS Luxus



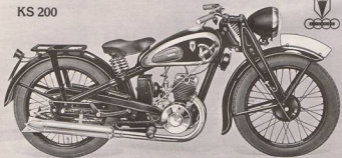
Wenn eine Maschine aus dem DTM-Programm den Namen „Das Kleine Wunder“ verdient, dann ist es die RT 3 PS. Nur ein Meter mit dem Inhalt einer mittleren Kaffeetasse, aber mit Bärenkräften, die – durch 3 Gänge den Straßenbelagungen richtig angepasst – zu immer wieder überraschenden Leistungen der Maschine führen. Obwohl in der Welt, auf Wegen, die noch nie ein Motorrad gesehen haben, schlägt sich die RT 3 PS tapfer kundlich und bringt ihren Besitzer sicher ans Ziel. Sie ist ja auch ein richtiges Motorrad mit festgelegtem Schwerpunkt, starken Federn und schwerer Bereifung, 3 Gängen und

einer ganz liebevollen Gummibelandung in der Vordergabel, die der Maschine ihre verlässliche Stufenlage verleiht. Trotzdem ist sie einfach zu fahren und zu unterhalten wie ein Fahrrad.

Wer billig und doch bequem fahren will – wer selbst reiten muß – und dennoch die Vorteile eines echten Motorrads genießen will – der fährt die RT 3 PS!

(Eine Zubehör-einzelne geliebte „STANDARD-Ausführung“ ermöglicht dasjenige die Anbefahrung, die mit jedem Planer reiten müssen.)

KS 200



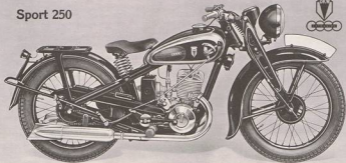
Die KS 200 steht zu den besten Maschinen ihrer Klasse. Sie ist keine der ganz billigen 200er, dafür aber in allen Teilen außerordentlich ausgeführt. Es ist nirgends gespart worden: verzinkte Rohrlinien, starke 200er-Hal-Lichtanlage, moderner Stromlinien-Schieberkopf, Stöße Koffergel, schwerer demontierbarer Doppelschweif und langer Rohrboden, der sich Einzelteilen, die man später im Betrieb austauschen kann, selbstverständlich sind auch Stoff- und Steuerungselemente sowie die

bei den größeren DTM's so beliebte Brembling zur Aufnahme eines Sicherheitskonus in Steuerkopf vorhanden.

Gegen geringen Aufpreis kann die KS 200 auch mit Tachometer ausgerüstet werden; die Vorderbremse ist für den Ausstoß bereits eingerichtet.

Kennzeichen: eine hochverfügbare, strapazierfähige Gelände-Maschine mit in Leistung und Aussehen weit über den Durchschnitt ihrer Klasse liegendem beschleunigten Einzelstein.

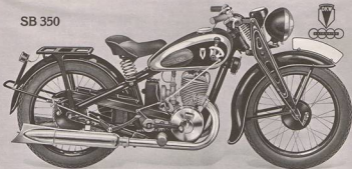
Sport 250



Für den sportlichen Fahrer die sportliche Maschine! Das war der Gedanke, als die „Sport 250“ gestaltet wurde. Neben dem lebendigen, geschwindigen 250-ccm Hochleistungsmotor besitzt dieses Rad alle Merkmale einer hochwertigen Sportmaschine: Renal-Deckelgitter, kombinierter Hand- und Fußbedienstellung, beschleunigte Hand- und Fußkupplung, Stehröhre, extra starke Lichtmaschine mit 15 Watt Leistung und großes Tachometer mit indirekter Beleuchtung.

Wie die Maschine auf der Straße liegt — „Nicht“ möchte man besser sagen —, wie sie auf Sitzungen absteigt und sich tief in die Kurven wälzen läßt, davon müssen Sie sich selbst überzeugen. Oder: wenn Sie von der Straße heruntergehen, mit der „Sport 250“ zu einer Einheit verschmelzen, über Stock und Stein und das wildeste Gelände brechen — das ist ein Erlebnis!

SB 350



In ihrer Ausattung ein Bruder der „Sport 250“ mit allen deren Vorzügen, jedoch mit einem wesentlich stärkeren Motor versehen — das ist die SB 350. Sie bewährt sich als starke Seemanns- und Bergmaschine in Sand und Schlamme, auf dem Geröll der Berge und steigt in abendlichen Internationalen Veranstaltungen bei unruhigen Seemannsbedingungen. Die Sportkante des großen Sechszylinder macht das Fahren besonders bequem und angenehm.

Wer eine robuste und doch handliche Maschine braucht und damit auch auf langen Strecken und mit hohem hohen Reisegeschwindigkeiten einziehen will, für den ist die SB 350 richtig. Ständertouring und ohne Ermüdungserscheinungen läßt sich der Motor drehen, ein typisches Kennzeichen aller BMW-Motoren. Tausendkilometerfahrten bewirken und erproben.



SB 500 Standard



Für den, der überall den Reiz hoher Geschwindigkeiten liebt, der flüchtig durch die Kurven strich und dabei jenes prickelnde Gefühl des raschen Motorradfahrens spürt — denn nicht sein wahrer Sportwagen entziehen kann — für den kommt nur eine schnelle Maschine in Frage, der wird eine DUCATI SB 500! Pleinfrisch der rasante Reiz dieses prächtigen Zweizylinders und sein ruhiger Lauf, unangenehmlich die Straßenlage, die erst

den Höhepunkt des Fahrerlebnisses ermöglicht. Wie ein edler Rennpferd, leistungsvoll und bis zum letzten Einsatz bereit, will sich die SB 500 mit Tempo über die Straßen jagen. Überdies ist nicht der verformende Zweizylinder seine Basis. Das Geheimnis der Zuverlässigkeit der SB 500: Ein Zweizylinder-Sportmotor — und nur 5 bewegte Teile — höchste Leistung durch wohlüberlegte Zylindergröße! der DUCATI-Konstruktion!



SB 500 Luxus



Zu Kraft und Geschwindigkeit der SB 500 kommt bei der Luxusausführung der Fahrkomfort eines Wagens. Ohne Zehnkraft geht der Start vor sich, wie beim Automobils, durch den elektrischen Anlasser — also in unverwundlicher Motorleistung einzig bestehende Flexibilität. Ein Druck auf den Startknopf und der Motor ist da. — Der beste, während der Fahrt unentsetzliche Schweregefühl, die vollständige Forderung, die bequeme

Sitzposition und leichte Bedienung bestimmen dieses Rad als „die Maschine für große Fahrer“.

Die SB 500 DUCATI-Typen sind mit ihrer geschlossenen Pleinfrischmotor und dem starken verwindungsstarken Rahmen besonders für Seitenwagenbetrieb geeignet. Sie werden zu diesem Zweck gegen geringen Aufpreis mit einem extra breiten Lenker und dem entsprechenden Zubehör geliefert.



Hans Meuter,

Rennleiter der erfolgreichen
AUTO UNION DKW-Motorräder

sagte

„Ohne Beteiligung an internationalen Rennen wäre DKW niemals zur größten Motorradfabrik der Welt geworden! Dem Motorradrennsport — an dem DKW sich seit mehr als 13 Jahren aktiv beteiligt — verdanken wir das ungewöhnlich reiche Ausbeute an praktischen Erfahrungen, die uns das Vertrauen von weit über 200.000 Motorradfahrern in aller Welt erworben hat.

Rennen sind die härtesten und selbstverschicktesten Prüfungsverfahren technischer Entwicklung. DKW-Motoren, berüchtigt wegen ihrer Härte, Pflanzdauer und hohen Leistung, wurden in Tausenden von siegreich beendeten Rennen entwickelt und vervollkommen. Ebenso ist es mit jedem einzelnen Teil unserer serienmäßigen Modelle: Die Festigkeit der Rahmen, die gängige Schaltung, der weiche und doch kräftige Ansatz der Bremsen und die fein abgestimmte Federung — alles das mußte seine Feuerprobe in zahlreichen internationalen Rennen bestehen, bevor es in die Serie gelangte.

Unsere Erfolge geben unseren modernen und gründlichen Arbeitsmethoden recht:

DKW gewann auch im Jahre 1937 nicht weniger als 36 der schwersten nationalen und internationalen Rennen und hält zuzurecht insgesamt 33 Geschwindigkeits-Weltrekorde!

DIE WICHTIGSTEN SIEGE WAREN 1937:

Finnische T.T., Helsinki — Großer Preis von Ungarn — Großer Preis von Holland — Großer Preis von Belgien — Großer Preis von Deutschland — Großer Bergpreis von Deutschland — Großer Preis von Schweden — Großer Preis von Estland — Großer Preis von Osterreich — Großer Preis von Europa (Seltenerwagen) Südamerikanische T.T., Montevideo.



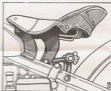
DKW



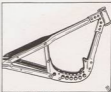
Echte Straßentour



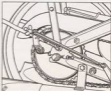
Karbis, Hand- und Fußbremse



Schwingsattel mit Sportmontage



Vorderrad mit Fußstallbremse



Von Hand verstellbare Bremsen



Der leistungsfähige Motor und das gute Fahrgestell allein ergeben noch kein vollendetes Motorrad. Erst die sorgfältige Durchbildung auch der kleinsten Einzelheiten, die richtige Form des Lenkers, die griffige Fixierung der Bedienungshebel, die gute Fahrposition durch karrossierte Abstützung des Rücklandes von Fußrasten zu Sattel und Sattel zu Lenker, Lage und Wege des Schalthebels, fester Kniebeschluß durch verstellbare Kniekassen und tehend andere hervorragende Merkmale kennzeichnen die fortschrittliche Konstruktion jeder DKW.

Das Tachometer muß weit vom rechten im Blickfeld liegen, damit seine Beobachtung die Aufmerksamkeit nicht unnötig von der Fahrbahn ablenkt. Stoß- und Steuerungsdämpfer müssen griffbereit und jederzeit leicht bedienbar liegen. So ist es bei DKW.

Auf gute Zugänglichkeit und einfache Demontage aller Teile ist großer Wert gelegt worden. Bremsen und Kupplung lassen sich ohne Werkzeug nachstellen. Ja, selbst die Zündungseinstellung kann durch ein an der Schutzkappe der Lichtmaschine angebrachtes Schaufenster jederzeit kontrolliert werden. Der Unterbrecher ist ebenso durch einfaches Führen eines Deckels zugänglich.

Die Fahrbequemlichkeit kann noch durch preiswerte und praktische Zubehöreile ergänzt werden: Ein Diebstahlsicherungschloß im Steuerkopf, eine Abgasdampfe mit direktem Stekkontakt für die Batterie, eine bequeme Fußkupplung (ab Spert 250) und bei Seitenwagenbetrieb, für die SS 500, gegen geringen Aufpreis einen extra breiten Lenker.

Das Tachometer zeigt E. Kniege, das Drehmoment Motor 100 und 100 auf 200 cm AUTO UNION-DKW.

TECHNISCHE DATEN:

	WT 175	105 200	Spert 250	SS 300	SS 100	SS 500 I.
Zylinderanzahl	1	1	1	2	2	2
Hohlbohrmaß	30x30	42x34	46x46	50x50	62x58	65x58
Verdichtungsmaß	97	106	205	310	400	400
Lenkung mm, PS	3	7	9	11	11,5	11,5
Verdichtungsmaß	1-5,5	1-5,8	1-5,8	1-5,8	1-5,8	1-5,8
Vergaser	1 Paar	1 Paar	1 Paar	1 Paar	1 Paar	1 Paar
Kupplung	Schneckenpaar	Schneckenpaar	Schneckenpaar	Schneckenpaar	Schneckenpaar	Schneckenpaar
Einstellung	15	150	150	150	150	150
Einbauteil-Lösung	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Getriebe	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn
Schaltung	4	4	4	4	4	4
Fußrasten	1	1	1	1	1	1
Cabel	1,20-1,8	1,20-1,8	1,20-1,8	1,20-1,8	1,20-1,8	1,20-1,8
Fahrschraube	125	125	125	125	125	125
Reifen	40-10	40-10	40-10	40-10	40-10	40-10
Radstand	1100	1100	1100	1100	1100	1100
Gewicht	105 kg	110 kg	115 kg	120 kg	125 kg	125 kg
Tankinhalt	12 Liter	12 Liter	12 Liter	12 Liter	12 Liter	12 Liter
Benzinverbrauch	22 (100 km/h)	22 (100 km/h)	22 (100 km/h)	22 (100 km/h)	22 (100 km/h)	22 (100 km/h)

* Bei Vergleich mit Konkurrenztypen müssen von unseren Verbrauchswerten 10% für das betriebsübliche Öl abgezogen werden.
 Von der Type WT 175 gibt es 2 Modelle, eine einfach gehaltene Standardausführung und die in diesem Prospekt abgebildete WT 175 LUXUS mit verchromtem Tank und auch sonst reichlicher Veredelung.
 Bei den Modellen ab 42 (88) befindet sich im Steuerkopf eine Vorrichtung zur Aufnahme eines Patent-Sicherheitszylinders. Dieses kann gegen geringen Aufpreis mitbezogen werden.
 Für den Spert 250 ist können die Maschinen mit kompakterer Hand- und Fußkupplung ausgerüstet werden, wodurch u. B. der Fahrer mit der linken Hand beim Lenken einlenken wesentlich erleichtert wird.

AUF IHRE AUTO UNION-DKW
KÖNNEN SIE STOLZ SEIN!

