

Betriebsanleitung *DKW Junior*




AUTO UNION
DKW

Est. 2015

Betriebsanleitung

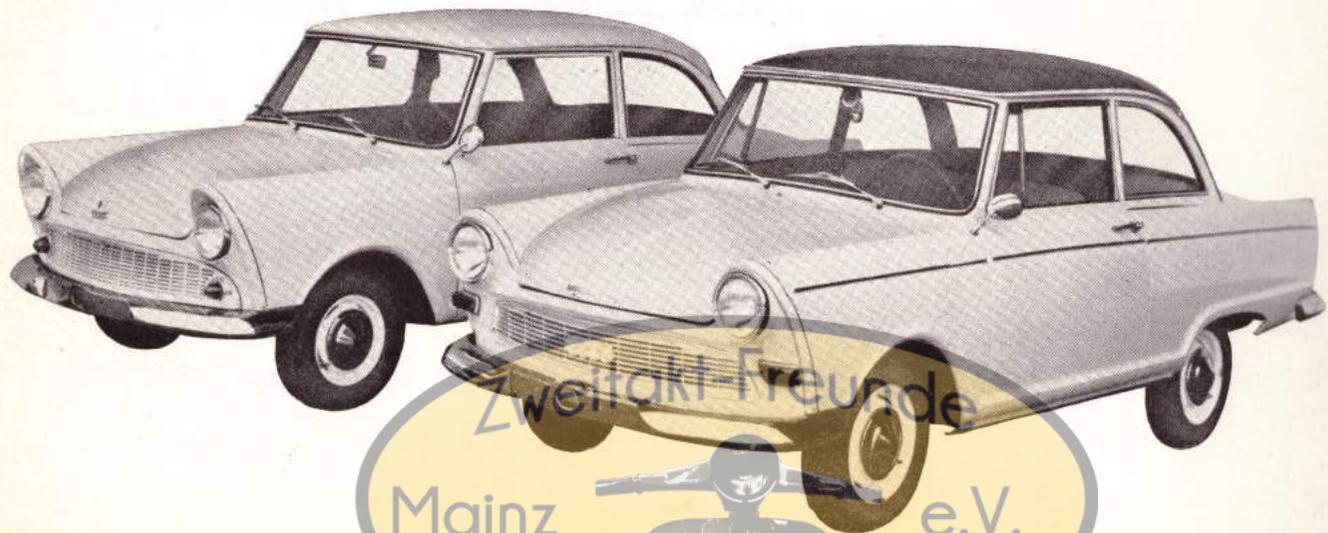
für

DKW Junior de Luxe

und

DKW Junior





Est. 2015

Von heute ab möchte Ihr „DKW Junior“ Ihnen immer ein treuer und zuverlässiger Freund sein. Damit er dies erfüllen kann, bitten wir Sie, die vorliegende Betriebsanleitung eingehend zu studieren.

Darüber hinaus ist natürlich Ihr AUTO UNION-Händler gern bereit, Ihnen auch Fragen zu beantworten, die über den Rahmen einer Betriebsanleitung hinausgehen.

Wo Sie immer auch sein mögen, im In- oder Ausland, überall steht der weitverzweigte

AUTO UNION-Kundendienst

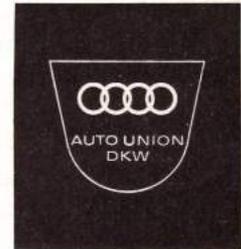
zur Verfügung. Das Ihnen ausgehändigte **Kundendienst-Stellen-Verzeichnis** zeigt den Weg, wenn Sie einmal Hilfe brauchen. Bei all unseren Händlern und Vertragswerkstätten wird Ihr Wagen durch im Werk geschulte Fachleute betreut.

Vertrauen Sie daher Ihren Wagen immer nur autorisierten AUTO UNION-Diensten an.

Regelmäßiger Wartungs- und Pflegedienst erhält Ihren DKW Junior lange jung und gesund, so daß er alle Erwartungen immer erfüllt, die Sie an einen treuen Helfer im Alltag und auf Ferienreisen stellen.

Wir freuen uns darüber, daß Sie durch den Kauf eines DKW Junior ein Mitglied der großen DKW-Familie wurden oder geblieben sind, und wünschen Ihnen immer

Gute Fahrt Ihre AUTO UNION G · M · B · H



Mainz

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
Der Studienplan	8

1. „Semester“ – Hebel- und Instrumentenkunde

Die Schlüssel – (Türen – Kofferklappe)	10
Tür öffnen und schließen	11
Heckklappe öffnen und schließen	12
Typenschild, Motor- und Fahrgestellnummer	13
Armaturenanlage DKW Junior de Luxe	14
Armaturenanlage DKW Junior	15
Das Kombiinstrument im DKW Junior de Luxe	16
Das Kombiinstrument im DKW Junior	16
Schalter für Standlicht, Fernlicht, Abblendlicht und Signallicht	17
Schalter für Scheibenwischer und die Scheibenwaschanlage	18
Der Starterzug	19

Kraftstoffanzeige	20
Fernthermometer	20
Heizungs- und Belüftungsanlage	21
Der Blinkerschalter	22
Das Lenkzündschloß	22
Steckdose für Zigarrenanzünder, Aschenbecher	24
Innenleuchte und Türkontakt	25
Öffnen und Verriegeln der Türen von innen	26
Die Ausstellfenster	26
Sitzverstellung und -verriegelung	27
Das Schiebedach	28

2. „Semester“ – Verkehrs- und Betriebssicherheit

Kraftstoffvorrat-Kontrolle	30
Ölvorrat-Kontrolle	30
Betanken DKW Junior de Luxe mit Frischöl-Automatik	31
Betanken des DKW Junior	32
Kühlertips für Sommer und Winter	34
Kühlerreinigung	35
Der Reifenluftdruck	36
Reifenpflege	37
Schema zum Rädertausch	38
Bremsprüfung	39
Prüfung der Beleuchtungs- und Blinkanlage	40

3. „Semester“ – Fahrbetrieb

Starten	42
Starterzug	42
Das Schalten	43
Das Stufengaspedal	43
Die Geschwindigkeitsbereiche	44
Fahrhinweise für die Frischöl-Automatik	45
Hinweise für Gebirgsfahrten	46
Die Handbremse und das Parken	47
Das Fahren mit dem Saxomat	48

4. „Semester“ – Hinweise für den Winterbetrieb

Kühlerabdeckung	50
Frostschutzmittel	50
Scheibenwaschanlage	51
M + S-Reifen	51
Die Handbremse	51
Vereisen der Windschutzscheibe	51
Batterie	51
Zusätzliche Wartung	52

5. „Semester“ – Hinweise für Auslandsfahrten

Kundendienstpäckchen	54
Scheinwerferabdeckung	54
D-Schild – Warndreieck	54

6. „Semester“ – Wagenpflege und Abschmieren

Wagen waschen	56
Lack- und Chrompflege	56
Kunstlederpflege	57
Entfernen von Teerflecken, Insekten und Nektartröpfchen	57
AUTO UNION-Spezial-Pflegemittel	58
AUTO UNION-Spezial-Zubehör	59
Das Abschmieren	60



Schmierhinweise Motor	60
Schmierhinweise Getriebe	60
Schmierhinweise Lenkgetriebe	61
Schmierhinweise Fahrgestell	62
Schmierhinweise Radlager	62

„Abschlußsemester“ – Wartung und Selbsthilfetips

Das Bordwerkzeug	65
Der Radwechsel	65
Zündkerzen prüfen, reinigen oder ersetzen	67
Luftfilter reinigen	68
Kraftstofffilter reinigen	69
Vergaser reinigen	70
Vergaser einstellen	71
Bremsen prüfen	72
Fußbremse einstellen	72
Bremsanlage entlüften	73
Handbremse einstellen	74
Keilriemenspannung Lichtmaschine prüfen	75
Keilriemenspannung für Frischöl-Automatik prüfen	76
Kupplungsspiel prüfen	77
Zündung einstellen	77
Scheinwerfer einstellen	78
Glühlampe im Scheinwerfer wechseln	78



Glühlampen in vorderen Blinkleuchten wechseln	79	Sicherung wechseln	81
Glühlampenwechsel in Brems-, Schluß- und Blinkleuchten hinten	80	Batteriepflege	82
Glühlampen in Kennzeichenleuchten wechseln	81	Wartung vor und nach längeren Betriebspausen	82
Glühlampen in der Instrumentenbeleuchtung wechseln	81	SAXOMAT prüfen und einstellen	84

Technische Beschreibung

Motor	86	Bremsen	90
Kraftstoffförderpumpe	88	Zündanlage	90
Fallstromvergaser	88	Karosserie	90
Kühlung und Heizung	88	Die Frischöl-Automatik	91
Kupplung	88	Beschreibung	91
SAXOMAT	88	LeerlaufEinstellung	92
Fahrwerk	89	Fahrhinweise	92
Stoßdämpfer	89	Schmierpläne – Pläne für elektrische Anlage	
Lenkung	90	Schmierstoffaufstellung	93
		Der Schmierplan	96
		Die Schmierstellen	97
		Erläuterung zum Schalt- und Kabelverlegungsplan	98
		Schaltplan	99
		Kabelverlegungsplan	101
		Glühlampentabelle	103
		Technische Daten DKW Junior de Luxe – DKW Junior	104



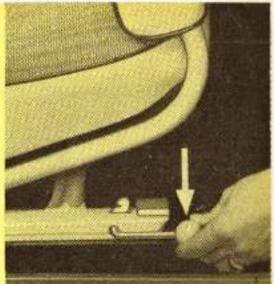
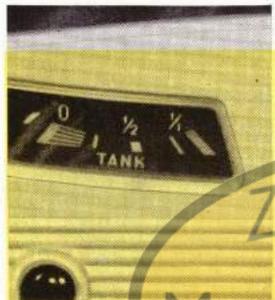
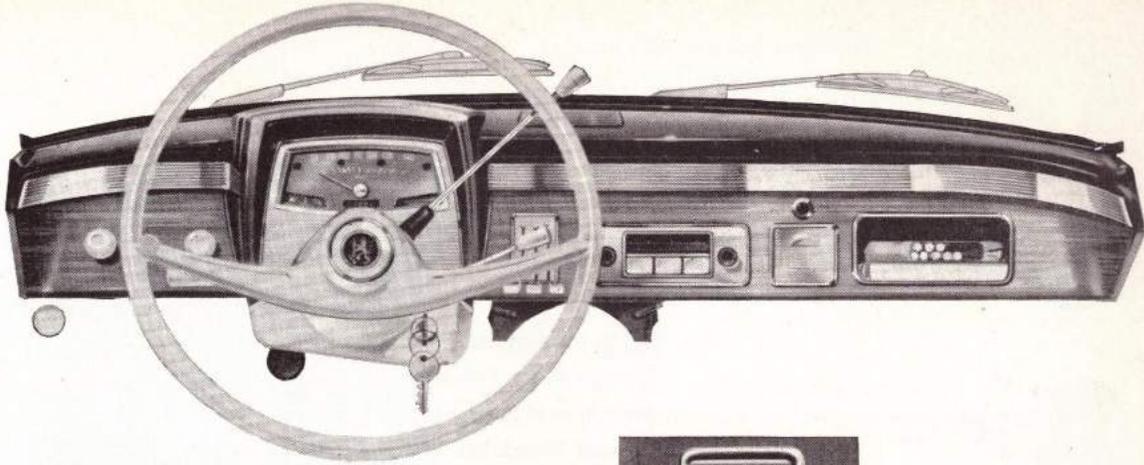
Der „Studienplan“ für die Betriebsanleitung



Die „Vorlesungen“ umfassen 7 „Semester“. Mit frischem Mut auf die Schulbank, das heißt bei uns auf den Fahrersitz Ihres DKW Junior.

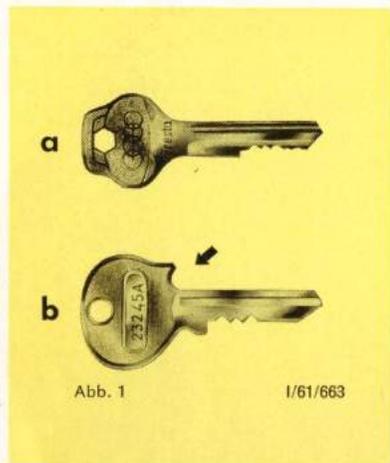
- 1 Hebel- und Instrumentenkunde
- 2 Verkehrs- und Betriebssicherheit
- 3 Hinweise für den Fahrbetrieb
- 4 Der Winterbetrieb
- 5 Hinweise für Auslandsfahrten
- 6 Wagenpflege und Abschmieren
- 7 Wartung und Selbsthilfetips





Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.
Est. 2013

Hebel- und Instrumentenkunde



**Schlüssel
Türen
Kofferklappe**

Bei der Übergabe Ihres DKW Junior erhielten Sie von Ihrem Händler zwei Garnituren Wagenschlüssel ausgehändigt, und zwar:

a | zwei Türschlüssel – das sind die langen, schmalen Schlüssel, die auch für das Schloß der Kofferklappe passen, und

b | zwei Zündschlüssel – diese sind etwas kürzer und haben eine kleine Nase (siehe Hinweispeil), die die jeweilige Stellung des Lenk-Zünd-Anlaßschlosses zeigt.

Türen öffnen und schließen

Beide Türen Ihres DKW Juniors können von außen nur mit dem Schlüssel ver- und entriegelt werden. Nach dem Entriegeln genügt ein Druck auf den Schließzylinder zum Öffnen der Tür.

Est. 2015

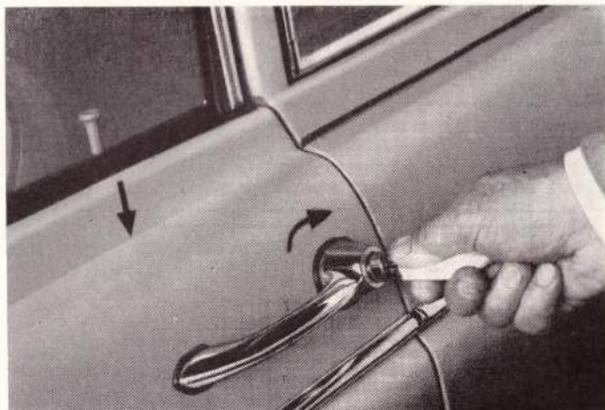


Abb. 2

I/61/592



Abb. 3

I/61/591

So wird ent- und verriegelt:

Linke Tür (siehe Abb. 2 und Abb. 3)

a | Entriegeln des Schlosses durch Drehen des Schlüssels entgegen Uhrzeigersinn, Druckknopf geht nach oben.

b | Verriegeln des Schlosses durch Drehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn, Druckknopf geht nach unten.

Rechte Tür

a | Entriegeln des Schlosses durch Drehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn, Knopf geht nach oben.

b | Verriegeln des Schlosses durch Drehen des Schlüssels entgegen Uhrzeigersinn, Knopf geht nach unten.

Linke und rechte Tür

Durch Eindrücken des Knopfes **bei geschlossener Tür** wird das Schloß verriegelt, durch Hochziehen des Knopfes entriegelt. Beachten Sie bitte noch folgendes:

a | Beim Einstecken des Schlüssels darf der Schließzylinder **nicht** eingedrückt werden, diesen erforderlichenfalls festhalten.

b | Durch Eindrücken des Knopfes wird die **geöffnete** Tür nicht verriegelt. Beim Schließen springt dieser wieder hoch, das Schloß ist dann **nicht** verriegelt.



Est. 2015



Abb. 4

I/59/4529



Abb. 5

I/61/650

Heckklappe öffnen und schließen

Der Türschlüssel paßt zugleich für das Druckknopfschloß der Heckklappe.

Ist der Kofferdeckel abgeschlossen, kann der Schließzylinder eingedrückt werden. Zum Öffnen Schlüssel entgegen Uhrzeigersinn drehen; beim Einstecken des Schlüssels Schließzylinder **nicht** eindrücken.

Nach Linksdrehung den Schlüssel abziehen und Schließzylinder eindrücken (Abb. 4). Heckklappe so weit öffnen, bis die Feststellstange einrastet.

Nachts wird der Kofferraum durch die beiden Kennzeichenleuchten erhellt.

Zum Schließen Heckklappe etwas anheben und Feststellstange aus der Raste ausdrücken (Abb. 5).

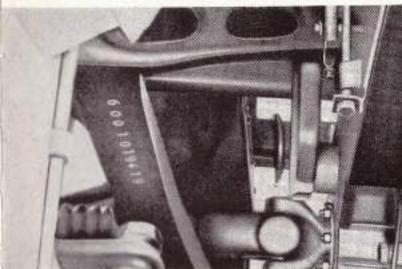
Typenschild Motor- und Fahrgestellnummer

61/650



Typenschild
an der Spritzwand

5986



Fahrgestellnummer
rechts an der
Lenkungsbrücke

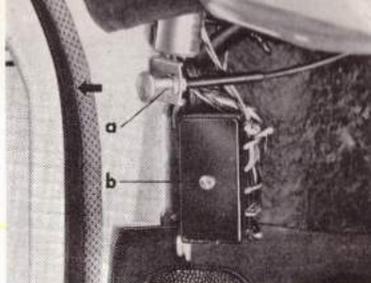
61/658



Motornummer
an der rechten
Motorseite



Zug der
Motorhauben-
verriegelung a
(unter
Armaturentafel)
ziehen



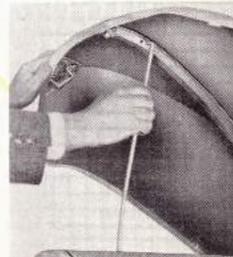
61/622



Frischöl-
Automatik

4306

4530



und die Motorhauben-
stütze einsetzen

61/648



Est 2015
Sperrklinke nach
unten drücken

Armaturentafel DKW Junior de Luxe

*DKW Junior
de Luxe*

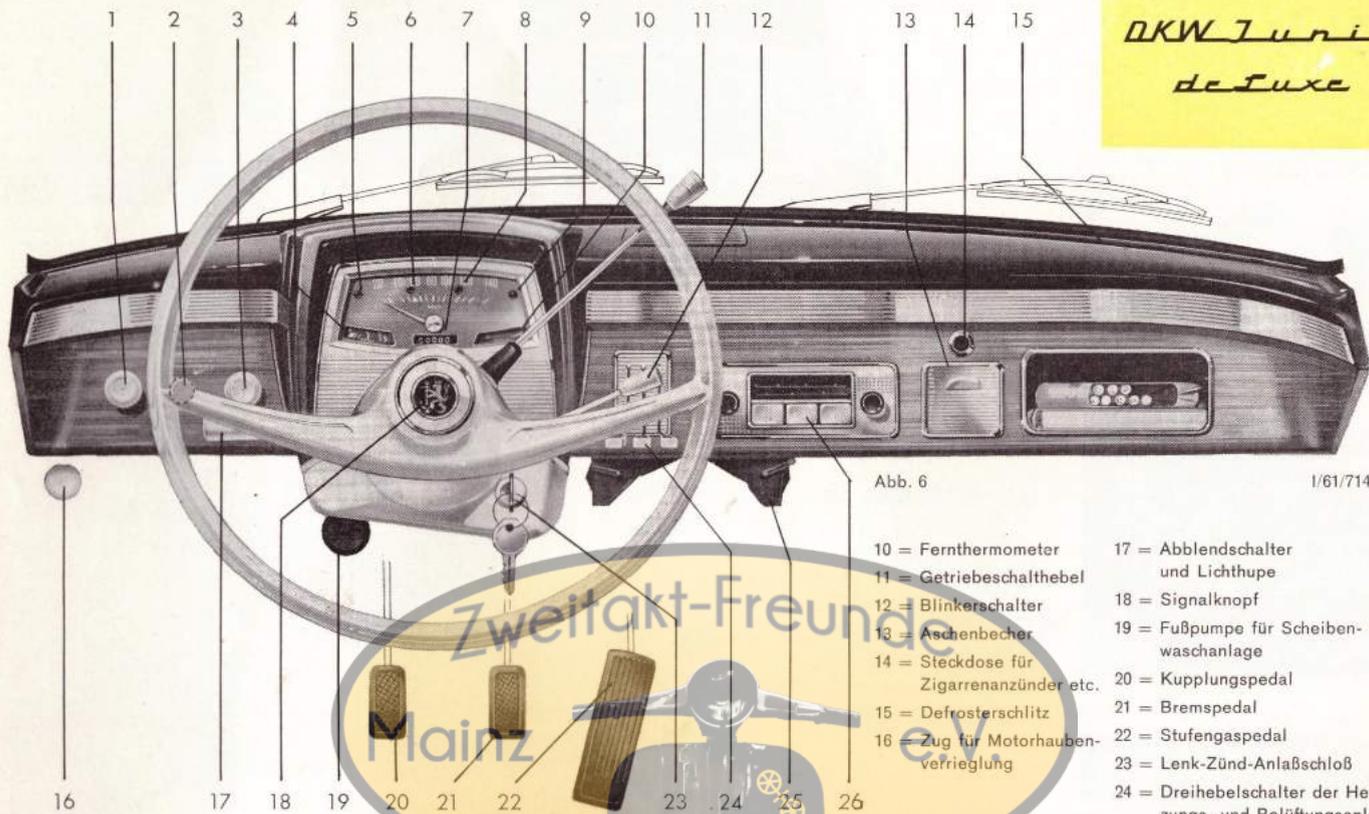


Abb. 6

1/61/714

- 1 = Lichtschalter
- 2 = Schalter für Scheibenwischer
- 3 = Startvergaserzugknopf

- 4 = Kraftstoffanzeige
- 5 = Blinkkontrolleuchte (rot)
- 6 = Ölkontrolleuchte (gelb)

- 7 = Kilometerzähler
- 8 = Ladekontrolleuchte (grün)
- 9 = Fernlichtkontrolleuchte (blau)

- 10 = Fernthermometer
- 11 = Getriebeschalthebel
- 12 = Blinkerschalter
- 13 = Aschenbecher
- 14 = Steckdose für Zigarrenanzünder etc.
- 15 = Defrosterschlitz
- 16 = Zug für Motorhaubenvorfriehung

- 17 = Abblendschalter und Lichthupe
- 18 = Signalknopf
- 19 = Fußpumpe für Scheibenwaschanlage
- 20 = Kupplungspedal
- 21 = Bremspedal
- 22 = Stufengaspedal
- 23 = Lenk-Zünd-Anlaßschloß
- 24 = Dreihelschalter der Heizungs- und Belüftungsanlage
- 25 = Warm- bzw. Frischluftverteiler (Heizung)
- 26 = Auto-Radio (Sonderwunsch)

Est. 2015

Armaturentafel DKW Junior

DKW Junior

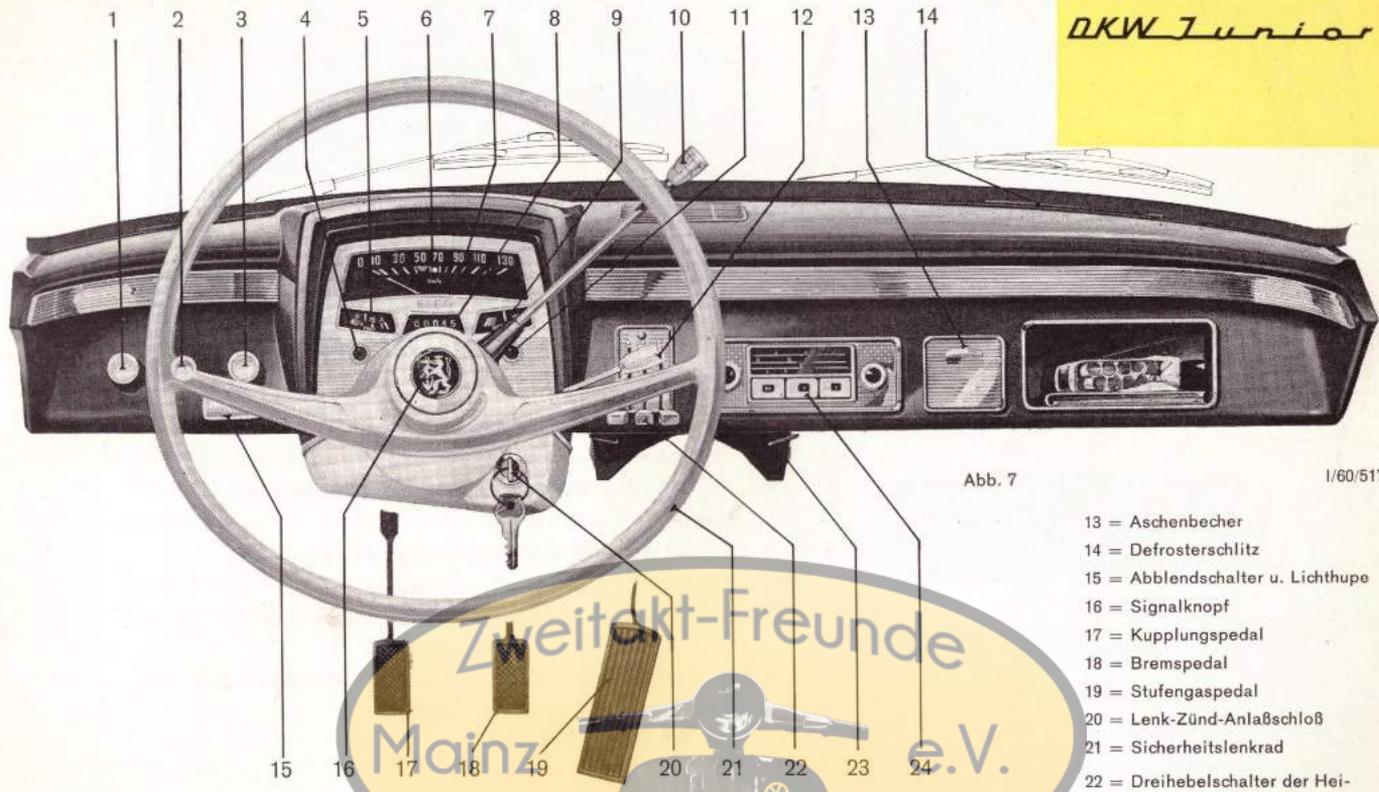


Abb. 7

1/60/5172

- 1 = Lichtschalter
- 2 = Schalter für Scheibenwischer
- 3 = Startvergaserzugknopf
- 4 = Blinkkontrolleuchte (rot)

- 5 = Kraftstoffanzeige
- 6 = Ladekontrolleuchte (grün)
- 7 = Geschwindigkeitsmesser
- 8 = Kilometerzähler

- 9 = Fernthermometer
- 10 = Schalthebel
- 11 = Fernlichtkontrolleuchte (blau)
- 12 = Blinkerschalter

- 13 = Aschenbecher
- 14 = Defrosterschlit
- 15 = Abblendschalter u. Lichthupe
- 16 = Signalknopf
- 17 = Kupplungspedal
- 18 = Bremspedal
- 19 = Stufengaspedal
- 20 = Lenk-Zünd-Anlaßschloß
- 21 = Sicherheitslenkrad
- 22 = Dreihebelschalter der Heizungs- und Belüftungsanlage
- 23 = Warm- bzw. Frischluftverteiler (Heizung)
- 24 = Auto-Radio (Sonderwunsch)



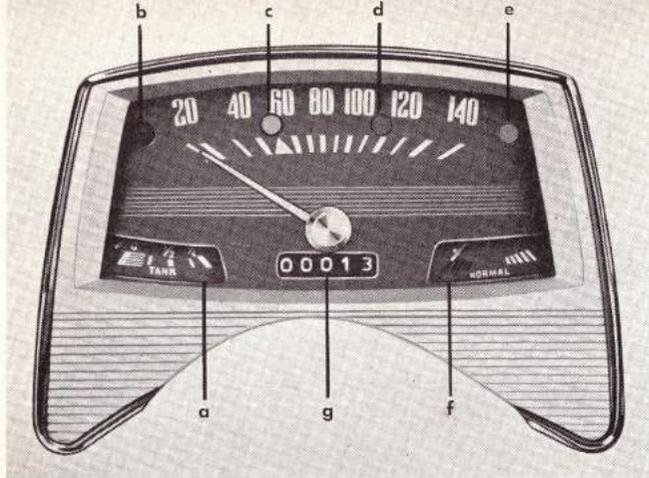


Abb. 8

1/61/675

Das Kombiinstrument DKW Junior de Luxe

- a = Kraftstoffanzeige
- b = Blinkkontrolleuchte (rot)
- c = Ölkontrolleuchte (gelb)
- d = Ladekontrolleuchte (grün)
- e = Fernlichtkontrolleuchte (blau)
- f = Fernthermometer
- g = Kilometerzählwerk



Abb. 9

1/61/670

Das Kombiinstrument DKW Junior

- a = Blinkkontrolleuchte (rot)
- b = Kraftstoffanzeige
- c = Ladekontrolleuchte (grün)
- d = Fernthermometer
- e = Fernlichtkontrolleuchte (blau)
- f = Kilometerzähler



Est. 2015

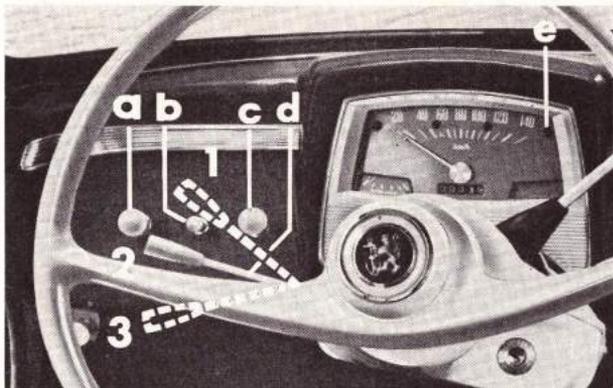


Abb. 10

1/61/735

Schalter für Standlicht, Fernlicht, Abblendlicht und Signallicht

- a = Lichtschalter
- b = Schalter für
Scheibenwischer
- c = Starterzug
- d = Abblendschalter
- e = Fernlichtkontrolle
- 1 = Fernlicht
- 2 = Abblendlicht
- 3 = Lichtheupe

Der Lichtschalter a (Abb. 10 und 11) hat zwei Rasten.

Ziehen Sie den Knopf halb heraus in Stellung **1** (Abb. 11), dann ist das Standlicht und die Instrumentenbeleuchtung eingeschaltet.

Ziehen Sie den Knopf ganz heraus in Stellung **2**, dann ist, je nach Stellung des Abblendschalters **d** (Abb. 10), das Fern- oder Abblendlicht eingeschaltet. Die Instrumentenbeleuchtung ist ebenfalls eingeschaltet.

Der Abblendschalter d (Abb. 10) kann in 3 Stellungen gebracht werden. In Stellung **1** – ganz oben – ist das Fernlicht eingeschaltet, die Fernlichtkontrollleuchte **e** leuchtet blau auf. (Abb. zeigt DKW Junior de Luxe.)

In Stellung **2** ist das Abblendlicht eingeschaltet.

Bei Tag und Nacht können Sie Lichtsignale geben, wenn der Hebel **d** (Abb. 10) in Stellung **3** gedrückt wird; nach dem Loslassen federt er immer in die Stellung **2** (Abblendstellung) zurück. Bei Tag brauchen Sie den Lichtschalter **a** hierzu nicht herausziehen.

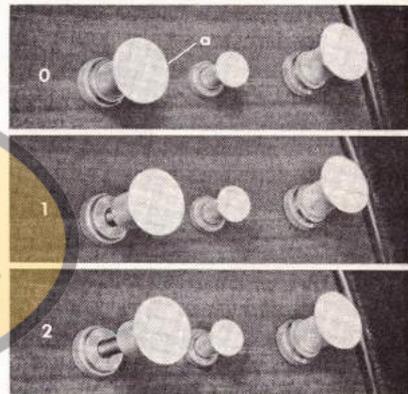


Abb. 11

1/61/770

Est. 2015

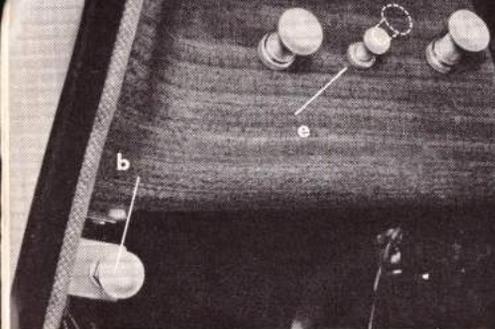


Abb. 12

I/61/660

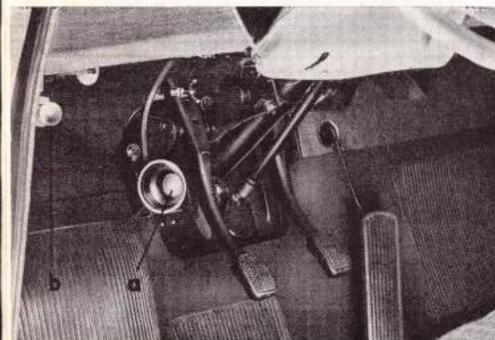
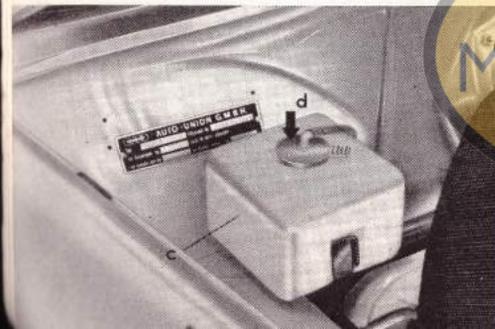


Abb. 13

I/61/617

Abb. 14

I/61/590



Schalter für Scheibenwischer und die Scheibenwaschanlage

Der Scheibenwischer in Verbindung mit der in Ihrem DKW Junior eingebauten Scheibenwaschanlage sorgt dafür, daß Sie immer klare Sicht haben.

Ein Zug am Schalter **e** (Abb. 12) schaltet den Motor für die gleichlaufenden Scheibenwischer ein.

Verdrehte und bespritzte Scheiben sind schneller sauber und werden nicht verkratzt, wenn Sie die Arbeit der Scheibenwischer unterstützen.

Treten Sie einige Male mit dem linken Fuß auf die Fußpumpe **a** (Abb. 13), und die Spritzdüsen der Scheibenwaschanlage liefern das Waschwasser für die Windschutzscheibe.

Voraussetzung dafür ist es allerdings, daß der Vorratsbehälter **c** (Abb. 14) gefüllt ist.

Den Behälter finden Sie unter der Motorhaube, in Fahrtrichtung gesehen rechts. Ihre Motorhaube ist verriegelt. Sie müssen zuerst den Zug **b** (Abb. 13) ziehen.

Leeren Vorratsbehälter mit reinem Wasser oder einem handelsüblichen Spezialmittel füllen. Im Winter müssen Sie allerdings daran denken, daß Wasser gefrieren kann. Bitte beachten Sie die Hinweise für den Winterbetrieb (Seite 51).

Der Deckel **d** vom Vorratsbehälter läßt sich leicht abnehmen.

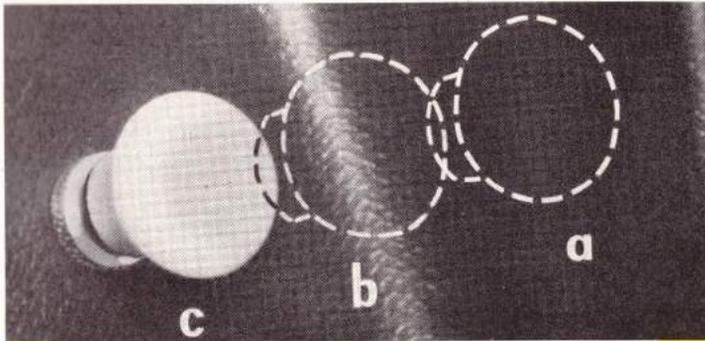


Abb. 15

1/59/4459

Starten normal

Stellung **c**

Warmstart

Stellung **b**

Bei warmem oder mit Kraftstoff übersättigtem Motor Zug halb (bis zur Raste) herausziehen.

Kaltstart

Stellung **a**

Bei niedrigen Temperaturen (Winter) Zug ganz herausziehen. Mehr darüber bringen wir im Absatz über Fahrbetrieb (siehe Seite 41).

Im Vergaser Ihres DKW Junior ist ein Startvergaser eingebaut. Dieser arbeitet in 2 Phasen und ist praktisch innerhalb des Vergasers eine Anlage für sich. Die Bedienung erfolgt über den Starterzug (Abb. 15).





Abb. 16

I/59/4457

$\frac{1}{1}$ = voll $\frac{1}{2}$ = ca. 18 Liter

Abb. 17

I/59/3238



linke gestrichelte Feld erreicht hat, sind noch ca. 6 Liter Kraftstoff im Tank.

Die Hinweise für das „Betanken“ Seite 31–33 bitte beachten!

Das Fernthermometer

Die Kühlertemperatur zeigt Ihnen das im Kombiinstrument (Abb. 17) eingebaute Fernthermometer an.

Sobald der Zeiger aus dem linken roten Feld heraustritt, liefert die Heizungsanlage Warmluft. Der Zeiger soll während der Fahrt „NORMAL“ nicht überschreiten. Die Instrumente haben alle eine reichlich große Toleranz, so daß Sie ohne Bedenken fahren können, wenn der Zeiger am Anfang des rechten Feldes steht. Selbst wenn der Zeiger vorübergehend auf Mitte des rechten Feldes kommt, ist noch keine Gefahr angezeigt.

Kommt der Zeiger jedoch über die Mitte des rechten Feldes hinaus, dann bitte prüfen, ob etwa Wasser im Kühler fehlt.

Während der kälteren Jahreszeit (etwa zwischen +5 bis +10° C) ist die Stellung der Abdeckschieber zu beachten, doch darüber mehr im Kapitel über Winterbetrieb.

Kraftstoffanzeige

Rechtzeitiges Nachtanken bewahrt Sie davor, fernab einer Tankstelle ohne Kraftstoff liegenzubleiben.

Die links unten im Kombiinstrument eingebaute Kraftstoffanzeige gibt den Inhalt des Kraftstofftanks an. Sobald der Zeiger das

Hebel a = Frischluft

unten, Frischluft abgeschaltet;
oben, Frischluft eingeschaltet;

Hebel b = Warmluft

unten, Warmluft abgeschaltet;
oben, Warmluft eingeschaltet;

Hebel c = Umschalter

unten Sommerstellung
oben Winterstellung

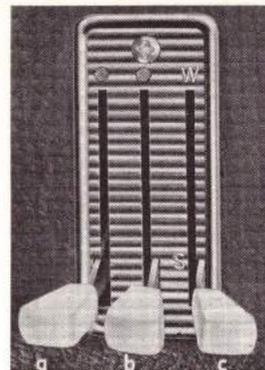


Abb. 18

I/59/4515

Heizungs- und Belüftungsanlage

Mit den 3 Hebeln **a/b/c** und den beiden Klappen **d** am Luftverteiler bringen Sie: **im Winter** mollige Wärme in Ihren DKW Junior, wenn der Hebel **c** ganz nach oben gestellt wird und die Klappen **d** mehr oder weniger geöffnet sind. Mit dem Hebel **b** erfolgt die Dosierung der Luftmenge. Je weiter Sie diesen Hebel nach oben verschieben, um so mehr Warmluft strömt in den Fahrgastraum;

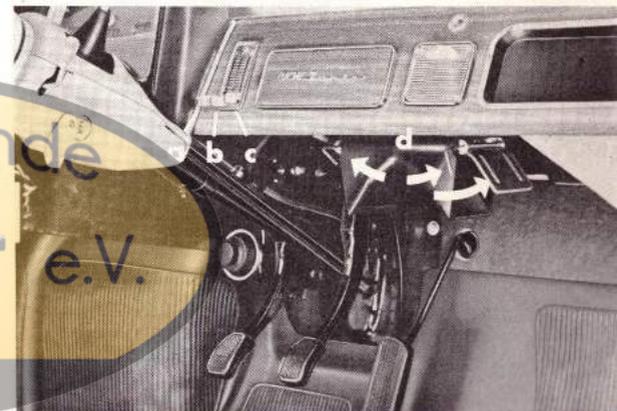
im Sommer eine frische Brise, wenn Sie nur den Hebel **a** entsprechend der gewünschten Frischluftmenge von unten nach oben schieben und die Klappen **d** öffnen;

mischen können Sie auch beides, nämlich Warm- und Frischluft. Dazu Hebel **c** ganz oben und Hebel **a** und **b**, je nach Wunsch, nach oben verschieben.

Wenn die beiden Klappen **d** (Abb. 19) geschlossen sind, strömt Warm-, Kalt- oder Gemischt-Luft durch die Defrosterdüsen an die Frontscheibe. Bei geöffneter Klappe strömt der größte Teil der Luft in den Fußraum. Est. 2015

Abb. 19

I/61/618



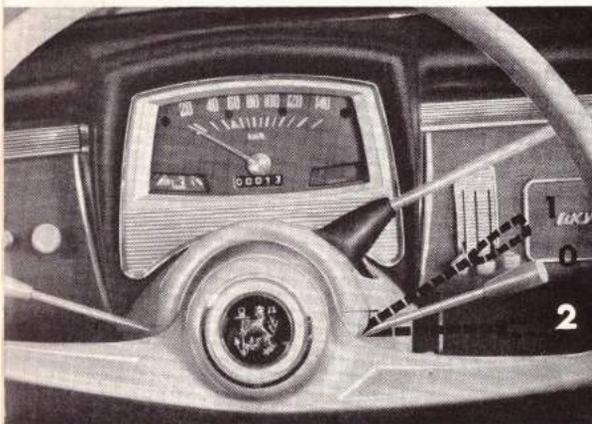


Abb. 20

1/61/612

Noch ein kleiner, aber nicht unwichtiger Tip

Öffnen Sie die Ausstellfenster beim DKW Junior de Luxe einen kleinen Spalt, es tritt eine bessere Zirkulierung und damit eine intensivere Heizwirkung ein.

Beim DKW Junior sind die Türfensterscheiben vorn ausgeschnitten. Wenn Sie beide Scheiben so weit öffnen, daß der Ausschnitt frei bleibt, tritt ebenfalls eine bessere Luftumwälzung ein.

Natürlich braucht die Heizung, vor allem im Winter, eine kurze Anlaufzeit, bis sie voll wirksam wird.

Blinkerschalter

Ihr DKW Junior ist mit Blinkleuchten ausgerüstet. Diese schalten Sie mit dem rechten, unter dem Lenkrad eingebauten Blinkschalter ein. Nach oben in Stellung 1 gedrückt, leuchten die linken, nach unten in Stellung 2 die rechten Blinkleuchten auf.

Die Blinkkontrolleuchte ganz links im Kombiinstrument zeigt Ihnen, ob Ihr DKW Junior vorn und hinten „richtungsweisend“ ist, gleichzeitig erinnert Sie diese daran, nach erfolgter Richtungsänderung, die Blinker wieder auszuschalten.

Übrigens, wenn Sie im Stand die Funktion der Blinkleuchten prüfen wollen, muß die Zündung eingeschaltet werden.

Das Lenkzündschloß mit eingebauter Wiederholsperre

Das Lenkzündschloß im DKW Junior bietet mehr Sicherheit, denn in Stellung „Halt“ bei abgezogenem Schlüssel wird die Lenkung verriegelt. Dieses Schloß hat vier Schaltstellungen. Außerdem ist es mit einer Wiederholsperre ausgestattet, die versehentliches Wiederanlassen bei bereits laufendem Motor verhindert.

Die vier Schaltstellungen sind:

HALT Der Zündschlüssel kann abgezogen werden, die Lenkung wird verriegelt (Diebstahlsicherung). Die Parkleuchten (Zubehör) können eingeschaltet werden.

GARAGE Der Zündschlüssel kann abgezogen werden, die Lenkung ist nicht verriegelt (Rangiermöglichkeit), es kann das Auto-Radio eingeschaltet werden.

FAHRT Die Zündung ist eingeschaltet, die Ladekontrollleuchte meldet den Motor startbereit, der Schlüssel ist nicht abziehbar.

START Der Anlasser wird eingeschaltet; sobald Sie den Schlüssel loslassen, federt er in die Stellung „FAHRT“ zurück. Der Schlüssel ist nicht abziehbar. Springt der Motor wirklich einmal beim ersten Starten nicht an, müssen Sie den Schlüssel bis in die Stellung „GARAGE“ oder „HALT“ (wegen der eingebauten Wiederhol Sperre) zurückdrehen und erneut starten.

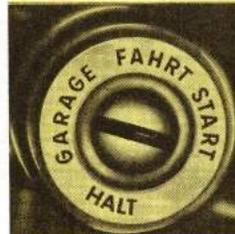


Abb. 21

I/59/3895

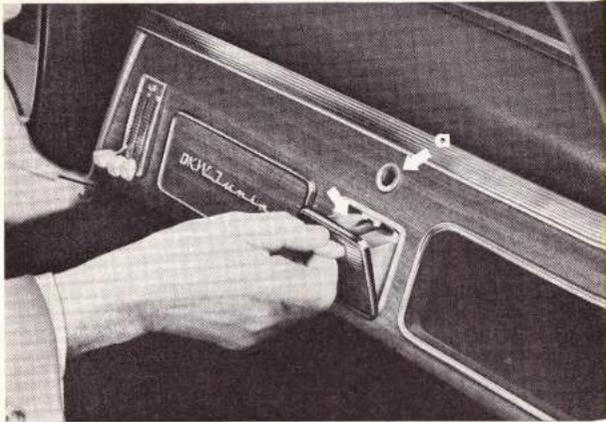


Abb. 22

1/61/613

**Steckdose
für Zigarrenanzünder
Aschenbecher**

Die Steckdose a, die über dem Aschenbecher eingebaut ist, kann für einen Zigarrenanzünder und auch für eine Handlampe benützt werden.

Der Aschenbecher

läßt sich leicht herausnehmen, wenn Sie die flache Feder (siehe Hinweisfeil) nach unten drücken, den Einsatz oben herausschwenken und abheben.

Nach der Reinigung ist der Aschenbecher erst unten in die Lagerung zu drücken, dann oben einzuschwenken, wobei die Feder wieder nach unten zu drücken ist.



Innenleuchte und Türkontakt

Automatisch schaltet sich die Innenleuchte ein und aus, wenn Sie die linke Tür öffnen bzw. schließen. Hierzu muß der kleine Hebel (Abb. 23) an der Innenleuchte ganz oben in Stellung **a** stehen.

Der Türkontakt **k** (Abb. 24) übernimmt die Arbeit des Schaltens. Sie können jedoch auch selbst wählen. Hier die drei Möglichkeiten:

-  Hebel in Stellung **a** oben – Umschaltung auf Türkontakt
-  Hebel in Stellung **b** Mitte – dauernd ausgeschaltet
-  Hebel in Stellung **c** unten – dauernd eingeschaltet

Abb. 23

1/61/597

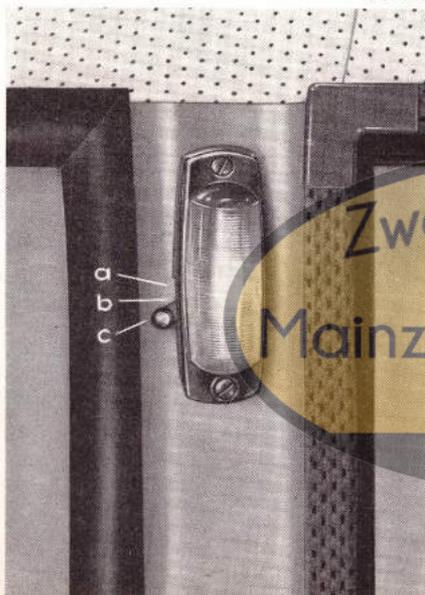


Abb. 24

1/61/598



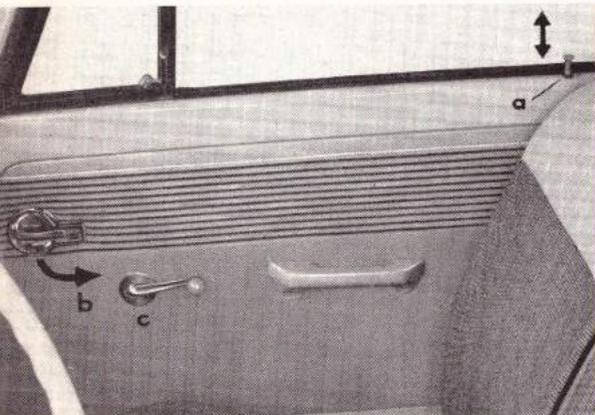


Abb. 25

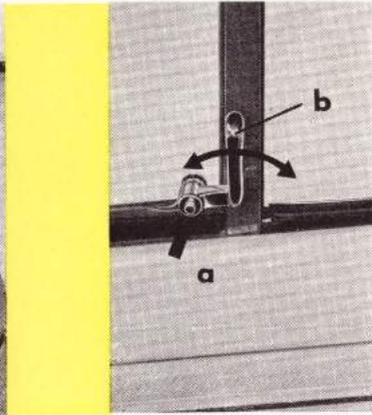


Abb. 26

1/61/662

1/61/593

Öffnen und Verriegeln der Türen von innen

Eine noch größere Sicherheit gegen das unbeabsichtigte Öffnen der Türen wurde durch die Druckknopfverriegelung beider Türen erreicht.

Drücken Sie den Knopf **a** nach unten, ist die Tür verriegelt. Sie kann mit dem Innengriff nicht mehr geöffnet werden. Erst wenn Sie den Knopf wieder hochziehen, ist die Tür durch seitlichen Zug am Innengriff **b** zu öffnen.

Die Ausstellfenster

Den Vorteil zugfreier Entlüftung bieten Ihnen die Ausstellfenster. Zum Öffnen ist der Arretierknopf **a** einzudrücken und der Hebel **b** nach vorn zu drehen. Nun können Sie das Ausstellfenster in die gewünschte Stellung nach außen schwenken. Denken Sie beim Parken immer daran, das Ausstellfenster beim DKW Junior de Luxe zu schließen. Dazu am Hebel **b** nach innen ziehen und diesen nach hinten verdrehen, der Arretierknopf rastet automatisch ein.

Est. 2015



Abb. 27

I/61/594

a = Arretierhebel für Sitzverstellung

b = Hebel für Sitzverriegelung

Sitzverstellung und Sitzverriegelung

Ihren Wünschen entsprechend lassen sich die Sitze ganz individuell verschieben. Ziehen Sie den kleinen Hebel **a** nach oben und schieben Sie den Sitz in seinen Gleitschienen mit dem Körper so weit nach vorn oder hinten, bis Sie bequem sitzen. Der Hebel rastet nach dem Loslassen automatisch bei geringem Rückwärtsschieben des Sitzes ein.

Wollen Sie die Vordersitze nach vorn kippen, so müssen diese entriegelt werden.

Sowohl den linken als auch den rechten Sitz entriegeln Sie auf der Außenseite durch Drücken der Kugelgriffe nach unten (Abb. 28).

Mitfahrer auf dem Rücksitz können den rechten vorderen Sitz auch mit dem Fuß entriegeln (Abb. 29).

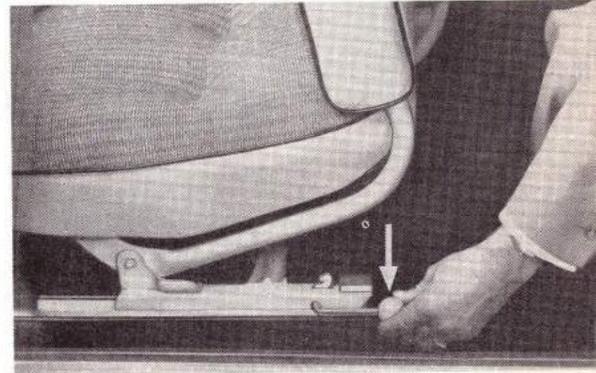
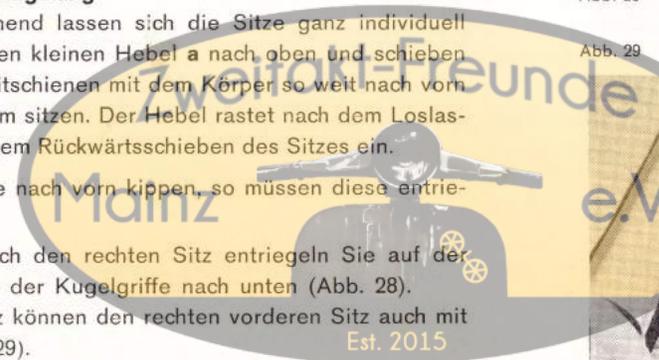
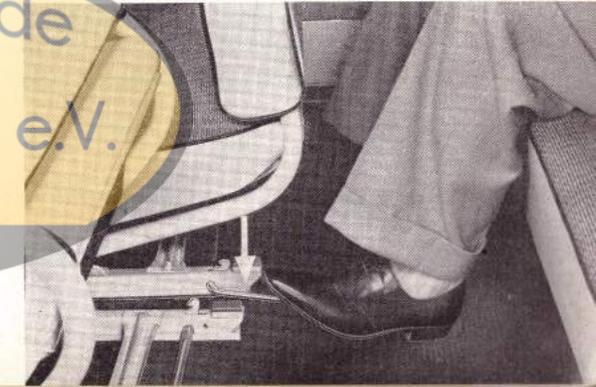


Abb. 28

I/61/599

Abb. 29

I/61/600



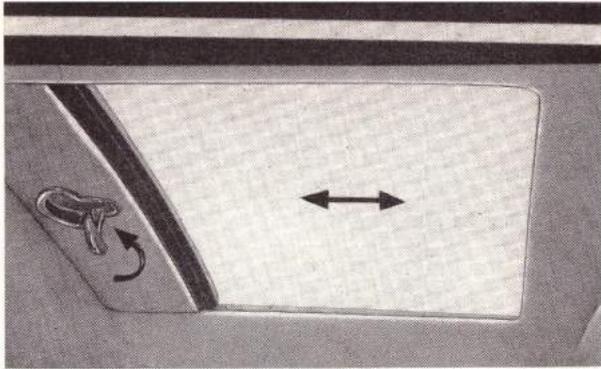


Abb. 30

I/61/595

Das Schiebedach (auf Sonderwunsch)

Viele zusätzliche Sommerfreuden bietet Ihnen das moderne Stahl-schiebedach, das Autoknackern das Handwerk verpuscht, denn so einfach mit dem Messer kann es nicht aufgeschnitten werden.

Die Bedienung ist kinderleicht.

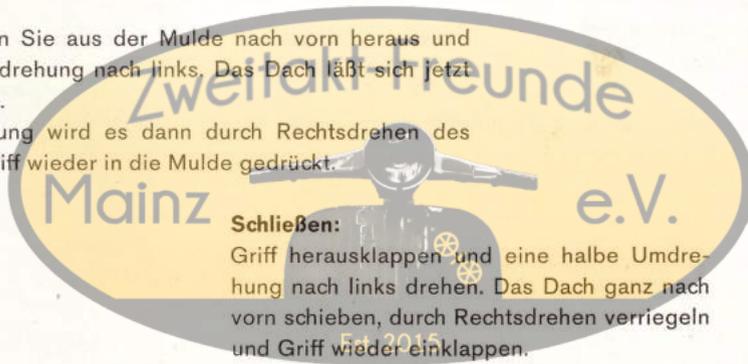
Öffnen:

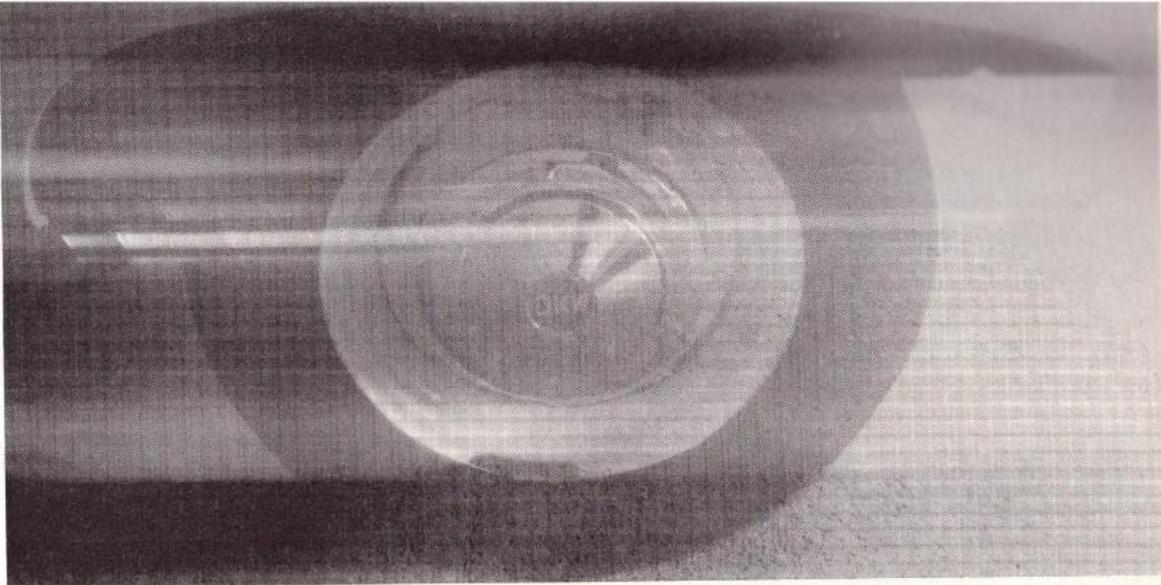
Den Verschlussgriff klappen Sie aus der Mulde nach vorn heraus und drehen ihn eine halbe Umdrehung nach links. Das Dach läßt sich jetzt leicht nach hinten schieben.

In der gewünschten Stellung wird es dann durch Rechtsdrehen des Griffes arretiert und der Griff wieder in die Mulde gedrückt.

Schließen:

Griff herausklappen und eine halbe Umdrehung nach links drehen. Das Dach ganz nach vorn schieben, durch Rechtsdrehen verriegeln und Griff wieder einklappen.





Verkehrs-
und
Betriebssicherheit

Sie fahren sorgloser,

wenn Sie vor Antritt einer Fahrt folgendes prüfen:

den Kraftstoffvorrat,

den Ölverrat (bei Wagen mit Frischölaufomatik) und

den Kühlwasserstand

und im Interesse der Verkehrssicherheit

den Reifenluftdruck,

die Bremsen,

die Außenbeleuchtung und

die Blinkanlage.

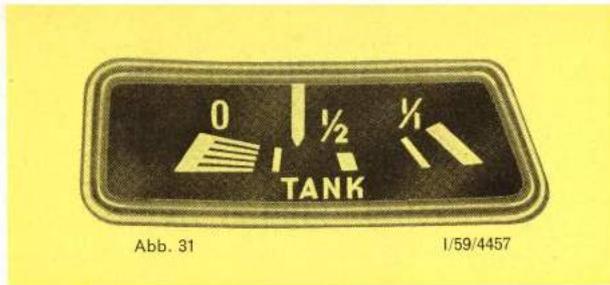


Abb. 31

1/59/4457

Der Kraftstoffvorrat

Den Inhalt des ca. 35 Liter fassenden Kraftstoffbehälters zeigt das im Kombiinstrument eingebaute Kraftstoffanzeigergerät bei eingeschalteter Zündung an.

Abb. 32

1/61/657



Der Ölverrat

Der Inhalt des ca. 3,8 Liter fassenden Ölbehälters braucht nur bei Fahrzeugen mit eingebauter Frischölaufomatik geprüft zu werden. Es muß spätestens dann nachgefüllt werden, wenn das Öl nur noch bis an die untere Marke des Meßstabes reicht.

Est. 2015

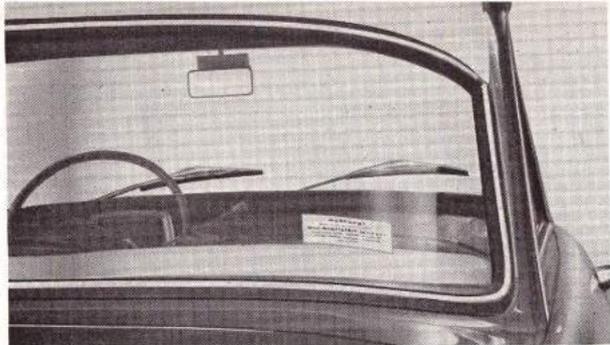


Abb. 33

1/61/717

Betanken des DKW Junior de Luxe

(oder DKW Junior mit Frischölaufomatik)

Das kleine Hinweisschildchen an der Heckscheibe soll Ihren Tankwart darauf hinweisen, daß nur **reines Benzin**, also **nicht** wie bisher Gemisch 1:40, einzufüllen ist. Dennoch ist es gut, wenn Sie ihn noch extra darauf aufmerksam machen.

Der robuste Drei-Zylinder-Motor wurde für normale Markenkraftstoffe entwickelt, mit denen er seine volle Leistung bei sparsamstem Verbrauch erreicht. Das Tanken von Superkraftstoffen ist nicht erforderlich.

Die Ölpumpe, die an dem Ölbehälter angeflanscht ist, liefert dem Motor genau dosiert die jeweils erforderliche Ölmenge.

Der Inhalt des Ölbehälters reicht, je nach Fahrweise, für etwa 2500 bis 3500 km und länger.

Für das Nachfüllen sind folgende Öle zu verwenden:

Sommer: Legierte oder unlegierte Markenmotorenöle SAE 20/W 20.

Winter: Bei -15°C und kälter vorgemischte Zweitaktöle, die korrosionshindernde Zusätze enthalten.

Anmerkung: Bei Verwendung der letztgenannten Öle kann die Beimischung von DESOLITE K zum Kraftstoff entfallen.

Achtung!

Dieser Wagen hat Frischölaufomatik

Nur Kraftstoff tanken!

Ölstand-Kontrolle am Ölbehälter im Motorraum in angemessenen Abständen, mindestens alle 2500 km

Aufkleber für Heckscheibe

Abb. 34

61/669a



Betanken des DKW Junior ohne Frischölaufomatik

Kraftstoff: Ihr DKW Junior-Motor wurde für normale Markenkraftstoffe entwickelt, mit denen er seine volle Leistung entfaltet. Es bringt also keinen Vorteil, wenn Sie Superkraftstoff tanken.

Motorenöl: Durch die Verwendung von Motorenölen, die korrosionshindernde Zusätze enthalten, können heute alle Verbrennungsmotoren vor Korrosion geschützt werden.

Verlangen Sie deshalb beim Tanken entweder normale Marken-Motorenöle SAE 40 +0,2% des Zweitakt-Treibstoffzusatzes DESOLITE K, bezogen auf die getankte Kraftstoffmenge, oder Spezial-Zweitakt-Motorenöle mit korrosionshindernden Zusätzen und, wie schon erwähnt, normale Markenkraftstoffe.

Das Mischungsverhältnis Öl zu Kraftstoff ist von Anfang an **1:40**, d. h., auf 1 Liter Öl kommen 40 Liter Kraftstoff.

Bei Verwendung von Spezial-Zweitakt-Motorenölen, die korrosionshindernde Zusätze enthalten, darf kein DESOLITE K beigemischt werden.

Hier die Mischungstabelle für normale Markenkraftstoffe und offene Markenmotorenöle SAE 40 (in Verbindung mit dem Korrosionsschutz DESOLITE K).

Motorenöl SAE 40		Kraftstoff	Treibstoffzusatz DESOLITE K
in cm ³	in Liter	in Liter	in cm ³
125	1/8	5	10
250	1/4	10	20
375	3/8	15	30
500	1/2	20	40
625	5/8	25	50
750	3/4	30	60

und für normale Markenkraftstoffe mit Spezial-Zweitakt-Motorenölen

Zweitakt-Motorenöl in Liter	Kraftstoff in Liter
0,25	8
0,50	16
0,75	24
1,00	32

Da Spezial-Zweitakt-Motorenöle 20% Vorlöschungsmittel enthalten, sind z. B. in einer 1-Liter-Büchse nur 0,8 Liter Öl. Will man aber das Mischungsverhältnis – Öl zu Kraftstoff – von 1:40 erreichen, müssen diese 0,8 Liter Öl mit 32 Liter Kraftstoff gemischt werden.



Abb. 35

1/61/669

Und wie wird getankt?

Der Tank Ihres DKW Junior ist mit einem Mixer ausgerüstet, deshalb:

Zuerst das Öl – dann den Kraftstoff in den Tank.

Die Mischkanne ist also überflüssig.

Wichtig für das Tanken im Winter

Das Öl soll entsprechend seines Viskositätsgrades normal fließen, darf also durch Kälteeinwirkung nicht zähflüssiger sein. – Die Tankstellen sind von den Mineralölfirmen angewiesen, die von uns vorgeschriebenen Ölsorten so zu lagern, daß für die geforderte Mindesttemperatur von +10° C garantiert werden kann.

Trotzdem: Erinnern Sie den Tankwart daran.

Est. 2015

Kühler-Tips für Sommer und Winter

Der Inhalt des gesamten Kühlsystems beträgt 7,25 Liter. Das Kühlwasser muß bis zum unteren Rand des Einfüllstutzens reichen. Zum Nachfüllen nur sauberes, kalkarmes Wasser verwenden.

Kaltes Wasser nur bei kaltem Motor nachfüllen. Heißes Wasser kann sowohl bei kaltem als auch bei heißem Motor eingefüllt werden.

Bei heißem Motor Kühlerverschraubung mit größter Vorsicht abnehmen. Verbrühungsgefahr durch Wasserdampf!

In dem Kühlerverschluß ist ein Über- und Unterdruckventil eingebaut. Der Überdruck im erhitzten Kühler entweicht über das ringförmige Ventil **a**; der bei der Abkühlung entstehende Unterdruck wird durch das kleinere Ventil **b** ausgeglichen.

Vor Korrosion schützen Sie den Kühler Ihres DKW Junior, wenn Sie dem Kühlwasser ein handelsübliches Kühler-Korrosionsschutzmittel begeben.

Im Sommerhalbjahr wird dem Kühlwasser werksseitig ein Korrosionsschutzmittel zugesetzt.

Im Winterhalbjahr wird Frostschutzmittel für Außentemperaturen bis -25°C dem Kühlwasser beigemischt. Ein Anhänger am Kühler weist darauf hin.

Est. 2015

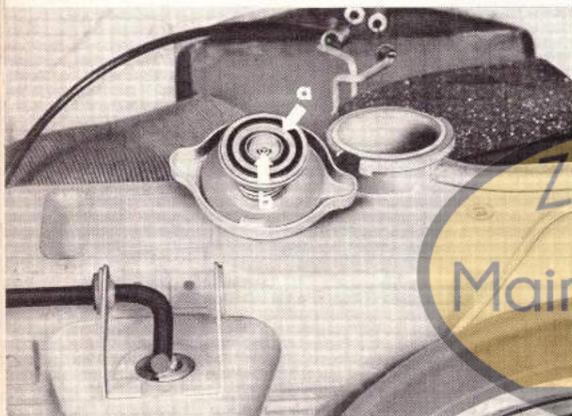


Abb. 36

I/59/4517a

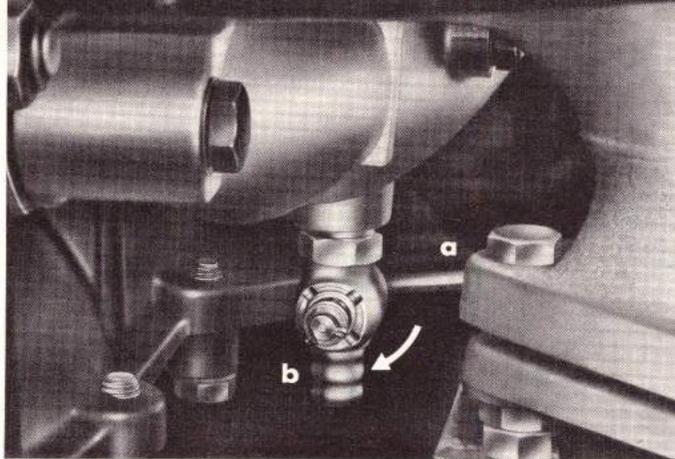


Abb. 37

1/61/661

Den Wasserablaßhahn finden Sie (in Fahr-
richtung gesehen) auf der linken Seite am
Motorblock unter dem Auspuffkrümmer. Stel-
lung **a** = geschlossen, Stellung **b** = offen.

Reinigung

Beim Wechsel vom Sommer- auf den Winter-
betrieb ist vor dem Einfüllen von Frostschutz-
mittel in jedem Falle das Kühlwasser restlos
abzulassen, da Reste von Korrosionsschutz-
mitteln im Kühlwasser beim Einfüllen von
Frostschutzmischung zur Schaumbildung und
damit zur Unterbrechung des Wassenumlau-
fes führen.

Mit Beginn der kalten Jahreszeit empfehlen
wir, dem Kühlwasser, sofern erforderlich,
eines der bekannten Marken-Frostschutzmit-
tel beizumischen. Das Mischungsverhältnis ist
entsprechend den zu erwartenden Außentem-
peraturen zu wählen. Mischungstabellen sind
auf den Frostschutzmittel-Kannen aufgedruckt.
Frostschutzmittel müssen vor dem Einfüllen
mit dem Kühlwasser gemischt werden.

Vor dem Einfüllen der Frostschutzmischung
ist es ratsam, das Kühlsystem mit einer kon-
zentrierten P-3- oder IMI-Lösung zu reinigen.
Motor mit dieser Reinigungslösung gut warm-
fahren. Lösung bei laufendem Motor ablassen
und gleichzeitig so lange Frischwasser zulau-
fen lassen, bis klares Wasser am Ablaufhahn
ausläuft.

Est. 2015



Abb. 38

I/59/4508a

Vor Antritt jeder größeren Fahrt, mindestens aber einmal in der Woche, sollte der Reifendruck überprüft werden. Er sollte übrigens nie unter 1,3 atü liegen.

Bei langen Fahrten, besonders an heißen Sommertagen, steigt der Luftdruck durch Erwärmung um 0,1 bis 0,2 atü an. Die Messung möglichst bei kaltem Reifen vornehmen.

Der Reifendruck

Der richtige Reifendruck:

DKW Junior de Luxe = 5,50 – 13 (Reifengröße)

DKW Junior = 5,20 – 12 (Reifengröße)

mit 1–2 Personen
bei voller Auslastung

vorn

1,4 atü

1,4 atü

hinten

1,4 atü

1,6 atü

vorn

1,5 atü

1,5 atü

hinten

1,5 atü

1,7 atü

Mainz



e.V.

Est. 2015

Reifenpflege

Richtiger Luftdruck und Ihre Fahrweise haben großen Einfluß auf die Lebensdauer der Reifen. Übermäßig starkes Beschleunigen und unnötig scharfes Bremsen bringen eine erhöhte Abnutzung der Reifen.

Der Frontantrieb gestattet sehr schnelles Kurvenfahren, aber denken Sie daran, es geht zu Lasten der Bereifung. Und noch etwas – schützen Sie die Reifen auch vor Fett, Öl, Kraftstoff und Sonnenbestrahlung.

Die Räder Ihres Wagens werden im Werk statisch und dynamisch ausgewuchtet. Durch natürlichen Reifenverschleiß, durch hartes Anfahren an einen Bordstein, wobei auch unter Umständen Auswuchtgewichte abgedrückt werden, tritt eine Verlagerung des Schwerpunktes ein. Dies zeigt sich in starkem Schütteln und Vibrieren.

Diese Schwerpunktverlagerung (Unwucht) führt zu erhöhtem Reifenverschleiß und wirkt sich nachteilig auf die Fahreigenschaften aus. Deshalb ist es wichtig, die Räder bei jedem Wechsel statisch und dynamisch auszuwuchten.

Abgefahrene Reifen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit spätestens dann erneuert werden, wenn die Profiltiefe auf der gesamten Reifenbreite mindestens noch 1 mm beträgt.

Damit die Reifen gleichmäßig abgefahren werden, empfehlen wir, alle fünf Räder, also auch das Reserverad, nach dem Schema Rädertausch Seite 38 vorzunehmen.

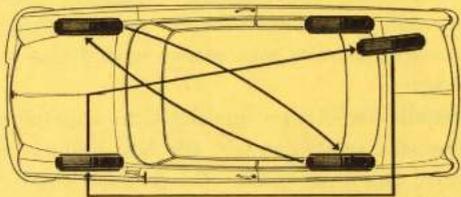
Bei dieser Gelegenheit sind die Reifen auf eingefahrene Fremdkörper und äußere Schäden zu untersuchen.



Schema zum Rädertausch

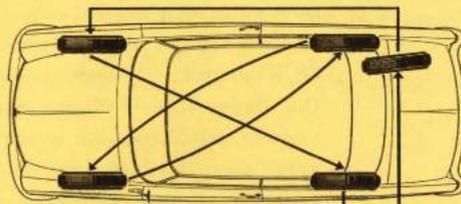
nach einer Fahrleistung von:

5000 km



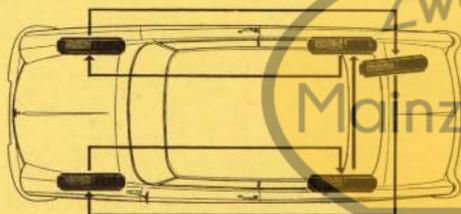
60/5725a

10 000 km



60/5725b

15 000 km



60/5725c

22 500 km



60/5725d

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Est. 2015

Bremsprüfung

Vorbeugen ist besser als heilen! Von der einwandfreien Funktion der Bremsanlage hängt nicht nur Ihre Sicherheit, sondern auch die der anderen Verkehrsteilnehmer ab. Daran sollten Sie vor jeder Fahrt denken. Eine Bremsprobe kostet nichts, kann aber unter Umständen Unheil verhüten und Geld sparen.



Abb. 39

1/59/3801

Zweitakt-Freunde

Beschleunigen Sie Ihren DKW Junior auf ca. 30 km/h und bremsen Sie ihn sanft einsetzend und dann kraftvoll bis zum Stand ab (das Auskuppeln nicht vergessen, falls kein SAXOMAT eingebaut ist). Wenn dann der Bremsweg unter 9 m liegt und der Wagen geradeaus läuft, können Sie der Bremse vertrauen. Ist der Bremsweg jedoch länger oder zieht der Wagen nach rechts oder links, dann suchen Sie besser Ihren AUTO UNION-Dienst auf.

Läßt sich der Fußbremshebel um mehr als $\frac{1}{3}$ seines Gesamtweges durchtreten, dann muß die Bremse nachgestellt werden. Läßt er sich dagegen weich und federnd treten, ist Luft im Bremssystem, die Anlage muß entlüftet werden.



Abb. 40

1/61/672



Abb. 41

1/61/671

Prüfung der Beleuchtungs- und Blinkanlage

In Ihrem eigenen Interesse bitten wir Sie, vor Antritt jeder größeren Fahrt alle „Lichter“ Ihres Wagens zu prüfen.

1 Lichtschalter am Armaturenbrett in die erste Raste, also halb herausziehen. Es muß das Standlicht sowie die Schluß- und Kennzeichenbeleuchtung brennen.

2 Lichtschalter ganz herausziehen. Nun müssen je nach Stellung des Abblendschalters an der Lenksäule das Fernlicht und die Fernlichtkontrolle oder das Abblendlicht sowie die Schluß- und Kennzeichenbeleuchtung brennen.

Hinweis:

Die Instrumentenbeleuchtung und das Standlicht muß sowohl bei halb als auch bei ganz herausgezogenem Lichtschalter brennen.

3 Die Blinkleuchten können nur bei eingeschalteter Zündung geprüft werden.

4 Die Bremsleuchten müssen beim Niedertreten des Bremspedals brennen.



Abb. 42

1/61/677



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.
Fahrbetrieb
Est. 2015

A stylized logo consisting of a dark silhouette of a vintage car. The steering wheel is highlighted in a lighter color. On the side of the car, there is a small icon of a gear with a cross inside, representing a two-stroke engine.

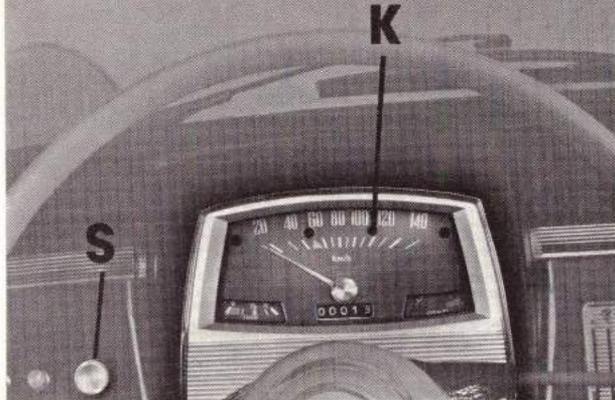


Abb. 43

1/61/616

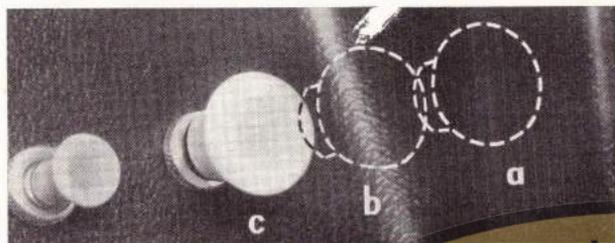


Abb. 44

1/59/4453

a = Kaltstarteinrichtung
b = Warmstarteinrichtung

c = Normalstellung

Für Ihre erste und alle weiteren Fahrten wünschen wir Ihnen: „Komm immer gut heim!“

Starten

Und nun drehen Sie den Zündschlüssel in Stellung „Start“.

Zur Erinnerung: Sollte der erste Startversuch

nicht gelingen, Zündschlüssel in Stellung „GARAGE“ oder „HALT“ zurückdrehen und erneut starten.

Die Kontrolleuchte **K** (Abb. 43) zeigt, ob Ihr Motor „startklar“ ist.

Beim Starten: Fuß weg vom Gaspedal!

Starterzug

Eine große DKW-Tugend: Der Motor springt bei jeder Witterung sofort an. Vergessen Sie nicht, beim Starten den Schalthebel in Leerlaufstellung zu bringen.

Unter **normalen** Verhältnissen bleibt der Knopf vom Starterzug **S** (Abb. 43) unberührt in Stellung **c** (Abb. 44).

Beim **Kaltstart** ziehen Sie den Knopf ganz heraus in Stellung **a**.

Sobald der Motor gleichmäßig läuft, schieben Sie den Starterknopf wieder ganz hinein.

Die **Warmstarthilfe** benötigen Sie, wenn der warme Motor in „Normalstellung“ nicht gleich anspringt oder wenn Sie irrtümlich einmal die Kaltstarthilfe gezogen haben. In beiden Fällen erhält der Motor ein zu **fettes Gemisch**. Keine Bange! Ziehen Sie den Starterknopf nur halb heraus, also in Raste **b**, und starten Sie nochmals. Innerhalb weniger Sekunden **atmet der Dreizylinder wieder frei und zündwillig**. Auch hier wieder daran denken: Fuß weg vom Gaspedal!

Das Schalt- und Anfahr-Abc

Wie und wann geschaltet werden muß, war doch sicher eine Prüfungsfrage für den Führerschein. Sie haben es damals ganz genau gewußt. Ihr DKW Junior schaltet sich kinderleicht, denn er hat vier vollsynchronisierte Gänge. Natürlich muß auch bei einem Synchrongetriebe bei jedem Gangwechsel das Kupplungspedal niedergedreten werden.

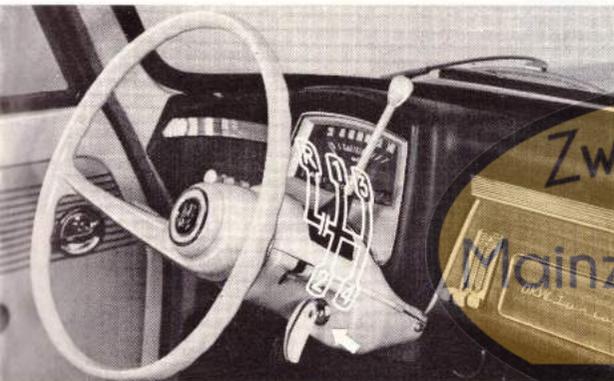


Abb. 45

1/61/631



Abb. 46

1/61/674

Est. 2015

Den **Rückwärtsgang** können Sie nur einlegen, wenn Sie auf den Schalthebel in Richtung Lenksäule drücken.

Bei Ihrem DKW Junior brauchen Sie keine Einfahr-Vorschriften zu beachten; gleich vom 1. Kilometer an können Sie alle Gänge ausfahren. Das Schaltschema für die einzelnen Gänge zeigt Ihnen die Abb. 45.

Das Schalten soll den Motor vor Quälen schützen. Die Getriebeabstufung ist so gewählt, daß der Straßensteigung und Belastung immer ein Maximum an Motorleistung gegenübersteht. Die folgende Schemazeichnung (Abb. 47) soll Ihnen Anhaltspunkte für die Wahl der Gänge geben.

Stufengaspedal

Am Gaspedal Ihres DKW Junior merken Sie etwa auf halbem Pedalweg einen spürbaren Widerstand, wir nennen es Stufengas. In dieser Stellung **a** fahren Sie besonders wirtschaftlich und doch schnell. Ihr DKW Junior läuft bei Stufengas im 4. Gang ca. 90–100km/h.

a = Stufengas
b = Vollgas

Die Handbremse

Durch einfaches Hochziehen des Handbremshebels zwischen den Vordersitzen (die Handbremse beim DKW Junior wirkt auf die Vorderräder) sichern Sie Ihr Fahrzeug gegen Wegrollen. Zum Lösen der Bremse mit dem Daumen auf den Knopf (siehe Hinweispfeil) drücken und dabei Handbremshebel noch etwas hochziehen. Anschließend, ohne den Knopf loszulassen, Hebel vollkommen nach unten drücken.

Eine zusätzliche Sicherung beim Halten am Berg bringt das Einlegen eines Ganges.

Beachten Sie daher folgendes:

Wenn der Wagen in Fahrtrichtung bergab steht, legen Sie den 1. Gang, steht er bergauf, jedoch den Rückwärtsgang ein.



Abb. 48

1/61/596

Hinweise für Gebirgsfahrten

Beim Bergabfahren sollten Sie dem Motor einen Teil der Bremsarbeit tun lassen. Aus diesem Grunde bergab den gleichen Gang einschalten, den Sie beim Bergauffahren wählen würden. Treten Sie auch nicht dauernd auf das Bremspedal, sondern lassen Sie es auf Strecken, wo es möglich ist, wieder los. Sie schonen dadurch die Bremsen.

Nach langen Talfahrten empfehlen wir, eine kurze Bremsprüfung durchzuführen.



Fahren und Schalten

mit der automatischen Kupplung „SAXOMAT“:

mit der Ihr Wagen auf Wunsch geliefert werden kann, ist noch einfacher.

Für Sie bleibt nur dies zu tun:

- Vor dem Starten – Schalthebel in Leerlaufstellung.
- Vor dem Schalten – Fuß weg vom Gaspedal und den Schalthebel nicht anfassen, bevor Sie wirklich schalten wollen.
- Nach dem Schalten – Schalthebel sofort wieder loslassen. Zuverlässig, rasch und geschmeidig kuppelt der SAXOMAT aus und ein; das gilt fürs Anfahren wie fürs Anhalten.

Und beim Hinauf- oder Herunterschalten ist immer ausgekuppelt, sobald Sie den Schalthebel anfassen. Dabei nehmen Sie wie üblich während des Schaltens den Fuß vom Gashebel.

Abbremsen bis zum Stillstand können Sie, ohne den Schalthebel auf Leerlauf stellen zu müssen. Der SAXOMAT kuppelt nämlich selbsttätig aus. Daher ist es auch unmöglich, den Motor durch plötzliches Abbremsen abzuwürgen.

Denken Sie bitte daran: Der SAXOMAT bringt zwar wesentliche Erleichterungen, ein gut abgestuftes Getriebe ersetzt er jedoch nicht. Fahren Sie deshalb

- im 2. Gang nicht unter 10 km/h,
- im 3. Gang nicht unter 25 km/h und
- im 4. Gang nicht unter 40 km/h.

Die automatische Kupplung würde sonst schleifen und vorzeitig verschleifen.

Bei Fahrten im Gebirge achten Sie bitte auf folgende Besonderheit:

Schiebt der Wagen zu Tal und Sie müssen ihn beispielsweise in einer engen Serpentine bis auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen, so geben Sie immer anschließend sofort etwas Gas, damit der SAXOMAT eingekuppelt bleibt. Das ist wichtig.

Wird dies nämlich vergessen, so bleibt die Fliehkraftkupplung ausgekuppelt und der Motor bremst beim weiteren Zu-Tal-Rollenlassen nicht mehr mit. Wurde das Gasgeben aber einmal versäumt, so muß der Wagen wieder auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen und nun Gas gegeben werden. Geben Sie keinesfalls während schneller Talfahrt und ausgekuppeltem SAXOMAT Gas. Hierbei würde der Automat plötzlich einkuppeln und den Wagen ruckartig abbremsen. Das wird nur durch die vorher beschriebene Fahrweise vermieden.

Wenn Ihr linker Fuß eines Tages richtig saxomatbewußt ist, dürfen Sie ihn bei zwei Gelegenheiten auf das Bremspedal stellen. Zum Anfahren am Berg nämlich und beim Rangieren in Parklücken.

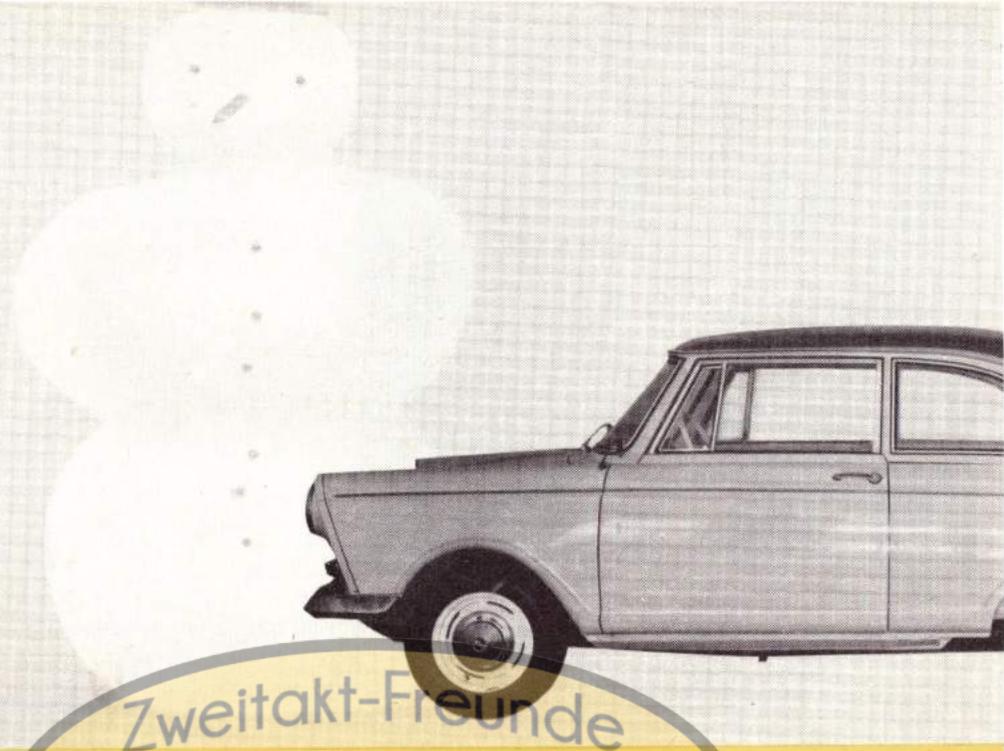
Statt am Berg die Handbremse zu ziehen, können Sie nun den Wagen noch bequemer und sicherer mit der Fußbremse halten. Sie geben Gas und lassen, sobald der Motor zieht, die Fußbremse los.

Muß der Wagen einmal infolge leerer oder defekter Batterie angeschoben bzw. angeschleppt werden, so ist vor Beginn dieses Vorganges der 2. Gang einzulegen und die Zündung einzuschalten. Nach Anspringen des Motors den Schalthebel sofort wieder in Leerlaufstellung bringen und den Motor immer über der Leerlaufdrehzahl halten – die Ladekontrolle darf also nicht aufleuchten.

Ist dagegen der Anlasser defekt und die Batterie noch geladen, dann legen Sie den 3. Gang ein. Jetzt können Sie den Wagen auch alleine anschieben; er rollt nämlich, den Schwung ausnutzend, nur ein kleines Stück; der SAXOMAT bleibt dabei ausgekuppelt, und es besteht keine Gefahr, daß der Wagen davonfährt.

Und hier das Parklückenrezept

Ihr linker Fuß steht leicht auf der Bremse, sofort bereit, den Wagen zentimetergenau zu stoppen. Im normalen Fahrbetrieb überlassen Sie jedoch lieber dem rechten Fuß das Bremsen – er ist und bleibt in der Regel der zartfühlendere.



Zweitakt-Freunde

Mainz

Hinweise
für den

Winterbetrieb

e.V.



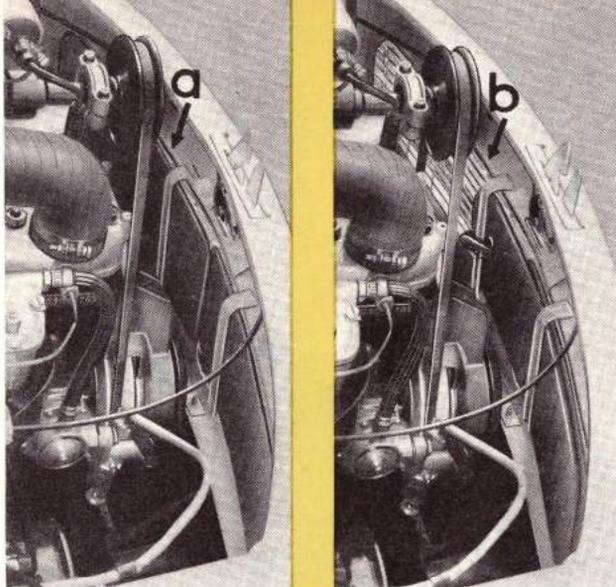


Abb. 49

1/61/546

Bei Beachtung folgender Tips wird Ihnen das Fahren auch im Winter keine Schwierigkeiten bereiten.

Die Abdeckschieber, die zur serienmäßigen Ausstattung Ihres DKW Junior gehören, sollen ab Außentemperaturen unter $+10^{\circ}\text{C}$ unter die Bügel hinter dem Ziergitter eingesetzt werden. Der Motorraum wird dadurch abgeschirmt und die Heizung intensiver. Beachten Sie bitte die verschiedenen Abdeckmöglichkeiten:

- a) Beide Abdeckschieber geschlossen bei Temperaturen unter -10°C ,
- b) linker Schieber geöffnet (nach rechts geschoben) bei Temperaturen von -10° bis $+10^{\circ}\text{C}$.

Bei Temperaturen über $+10^{\circ}\text{C}$ sind die Schieber auszubauen.

Frostschutzmittellösung ist in den Kühler spätestens bei Temperaturen um den Gefrierpunkt einzufüllen. Darüber haben wir schon berichtet.

Die Scheibenwaschanlage ist vor allem bei Schneematsch ein unentbehrlicher Helfer für klare Scheiben. Die schönste Anlage nutzt nichts, wenn das Wasser gefriert, deshalb ist der Behälter der Scheibenwaschanlage mit einer Mischung von 3 bis 4 Teilen Wasser und 1 Teil Alkohol (Spiritus) zu füllen.



Abb. 50

I/61/768

In schneereichen Gegenden und im Winter genügen im allgemeinen die griffigen M+S-Reifen (Matsch und Schnee).

Beim Kauf von M + S-Reifen oder auch Schneeketten lassen Sie sich am besten von Ihrem AUTO UNION-Händler beraten.

Die Bremsen sind im Winter in erhöhtem Maße dem Spritzwasser ausgesetzt, das in den Bremsen gefrieren kann. Ziehen Sie deshalb beim Abstellen des Wagens nicht die Handbremse an, sondern sichern Sie den Wagen durch Einlegen eines Ganges bzw. Anlegen eines Holzkeiles oder Steines an die Räder.

Das Vereisen der Windschutzscheibe kann bei abgestellten Fahrzeugen vermieden werden, wenn Sie ein Stück Segeltuch oder eine Zeitung in der Größe der Scheibe unter die Scheibenwischer klemmen.

Die Batterie wird im Winter mehr beansprucht als während der warmen Jahreszeit. Man sollte sie deshalb auch zwischen den normalen Inspektionen prüfen lassen.

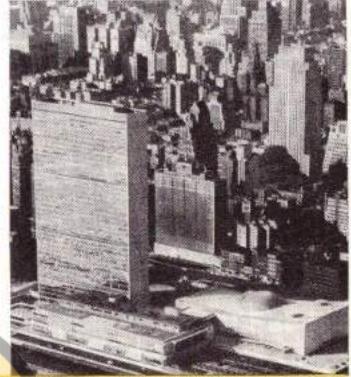
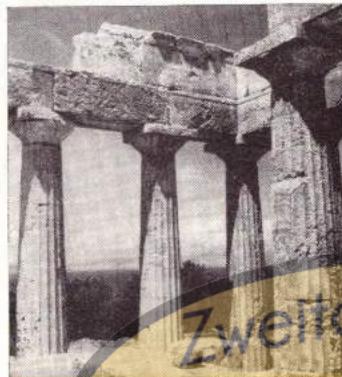
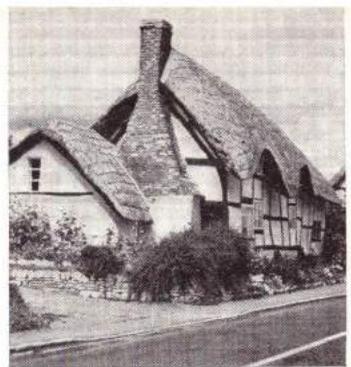
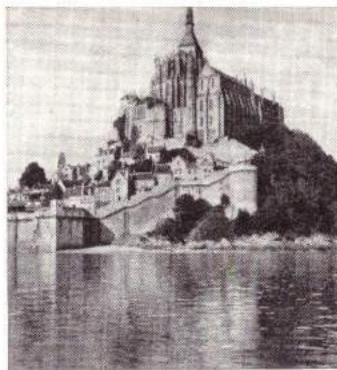
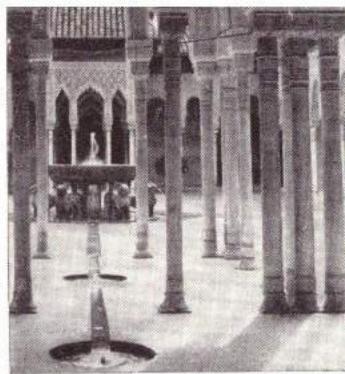
Est. 2015

Zusätzliche Wartung

Die heute üblichen Streumittel, besonders auf den Autobahnen, haben Zusätze wie Salz oder ähnliches. Diese Mittel haben den Vorteil, die Fahrbahn in kurzer Zeit von Schnee zu befreien, sind aber für die Wagenunter-

seite nicht gerade gut. Wir raten deshalb, die Wagenunterseite während des Winters öfters einmal gründlich reinigen und einsprühen zu lassen.





Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.



Est. 2015

Hinweise
für Auslandsfahrten

In fast allen Ländern der Erde steht Ihnen der AUTO UNION-Kundendienst zur Verfügung. Ein Verzeichnis aller AUTO UNION-Kundendienste haben wir bei der Auslieferung in das Handschuhfach Ihres Wagens gelegt.



Abb. 51

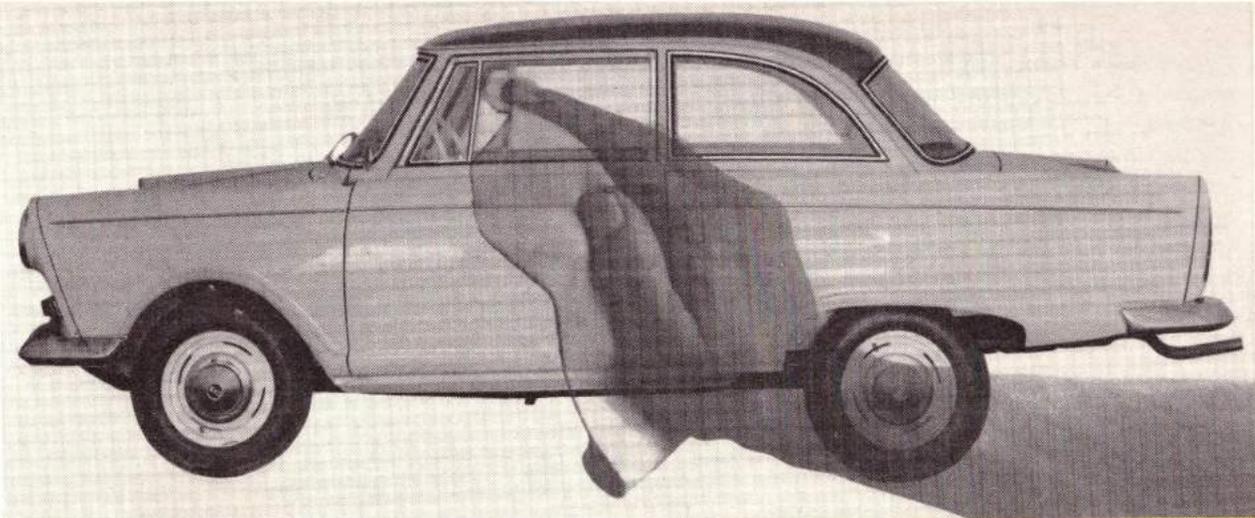
1/61/642

Über Kundendienstpäckchen, die besonders für längere Auslandsreisen sehr zu empfehlen sind, unterrichtet Sie Ihr AUTO UNION-Händler gern.

Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht, die im DKW Junior serienmäßig eingebaut sind, haben den Vorteil, die rechte Fahrbahnseite weit nach vorne voll auszu-leuchten. Bei Fahrten in Ländern mit Linksverkehr, z. B. Schweden und England, wird dadurch der Gegenverkehr geblendet.

Um dies auszuschalten und um im Gastland nicht durch „falsche Scheinwerfer“ Ärger und Unannehmlichkeiten zu haben, empfehlen wir, die asymmetrischen Sektoren der Scheinwerfergläser abzudecken. Für wenig Geld erhalten Sie an allen Tankstellen bzw. bei den Dienststellen der Automobilklubs wetterfeste und auch selbstklebende Abdeckstreifen, wie diese in Abb. 51 gezeigt sind.

D-Schild, Warndreieck etc. sind entsprechend den Vorschriften des Reiselandes anzubringen bzw. mitzuführen. Wir raten Ihnen, vor Antritt einer Auslandsreise genaue Informationen einzuholen.



Regelmäßige Wagenpflege trägt zur Werterhaltung bei. Gelegentliches Abschmieren gehört zu den kleinen Aufmerksamkeiten, für die Ihr Wagen mit ständiger Betriebsbereitschaft und hoher Lebensdauer dankt. Unter normalen Fahrbedingungen genügt es, den Wagen alle 7500 km, so, wie es das Scheckheft vorschreibt, zu warten. Dazu noch ein kleiner Hinweis:

Liegt die Jahres-Kilometerleistung Ihres Wagens unter 15000 km, dann empfehlen wir Ihnen, die Abschmierintervalle zu verkürzen.

Waschen

Sie benötigen dazu einen weichen Schwamm, eine Bürste, ein Waschleder und vor allem viel Wasser. Zunächst wird der ganze Wagen abgebraust, bis der anhaftende Schmutz aufgeweicht ist. Mit dem Schwamm wird jetzt der Wagen von oben nach unten unter reichlicher Zugabe von Wasser abgewaschen. Die Räder und das Fahrgestell werden mit einer weichen Bürste gereinigt.

Handelsübliche Waschmittel dürfen verwendet werden, soweit es sich um milde alkali-

freie Produkte handelt. Anschließend wird der Wagen gründlich abgebraust, damit die letzten Waschmittelreste entfernt werden. Nach dem Waschen wird der Wagen – nicht in der Sonne – mit dem Waschleder abgeledert, damit sich keine Wasserflecken auf dem Lack bilden.

Lack- und Chrompflege sind das Finish des Waschens. Ihr Wagen hat eine hochglänzende, sehr widerstandsfähige Kunstharzlackierung. Durch regelmäßige Reinigung und gelegentliche Pflege mit einer Hochglanzpolitur, wie weiter unten beschrieben, behält die Lackierung ihre Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse.

Wir empfehlen, den Lack von Zeit zu Zeit, besonders aber nach jeder Schaumwäsche, mit der von uns erprobten siliconhaltigen Hochglanzpolitur **BRILLANT** – bei jedem **AUTO UNION-Dienst** erhältlich – zu behandeln. Die Lackierung erhält dadurch wieder ihren Hochglanz und einen wasserabweisenden Schutzfilm.



Es kann vorkommen, daß bei der Behandlung des Wagens mit siliconhaltiger Hochglanzpolitur auch die Fensterscheiben davon etwas abbekommen haben. Wie bei der Lackierung – wo diese Wirkung gewünscht wird – bleiben jetzt Regentropfen oder Spritzer auch an den Scheiben nur in kleinen Tröpfchen haften, was bei Nachtfahrten zur Blendung führen kann. Deshalb nach jeder Lackpflege die Scheiben mit einem handelsüblichen Silicon-Entferner reinigen. Über solche Mittel berät Sie Ihr AUTO UNION-Dienst. Die Chromteile schützen Sie durch regelmäßige Pflege mit „Spezial-Chromschutz“ vor Erblinden und Rost. Die Behandlung soll vor allem in den Wintermonaten öfters und nach jedem Waschen erfolgen.

Kunstlederpolster und Kunstlederbezüge der Innenausstattung werden mit einem sauberen Lappen oder einer weichen Bürste gesäubert. Stark verschmutzte Kunstlederbezüge können mit einem in Seifenlauge getränkten Schwamm gereinigt werden. Nach dem Reinigen ist das Kunstleder mit einem weichen Lappen zu trocknen. Fettflecken, wenn diese nicht schon zu alt sind, lassen sich mit „Gebelit“-Kunstleder-Reinigungsmittel, das Sie bei jedem AUTO UNION-Dienst erhalten, entfernen.

Teerflecke, besonders bei hellen Wagen, sind sofort nach Beendigung der Fahrt zu beseitigen, damit sie sich nicht erst in den Lack einfressen. Guten „Teerentferner“, der den Lack nicht angreift, verwenden.

Tote Insekten haften sehr fest. Zum Entfernen eine lauwarme Seifen- oder Waschmittellösung verwenden und anschließend mit viel Wasser nachspülen.

Nektar-Tröpfchen, die bei längerem Parken unter blühenden Bäumen Ihren Wagen wie gesprenkelt bedecken, müssen sofort mit lauwarmen Waschmittellösung entfernt werden. Nach dem Spülen, ebenfalls mit viel Wasser, ist die Konservierung des Lackes mit Hochglanzpolitur „Brillant“ unbedingt erforderlich.

AUTO UNION Spezial-Pflegemittel

**Für die Pflege Ihres Wagens
empfehlen wir:**

„**Make up**“, das Pflegemittelpäckchen für Ihren Wagen

Spezial-Chromschutz, pflegt und schützt alle Chromteile

Hochglanzpolitur „Brillant“ mit Silicon, in 250-ccm-Dosen.
Tiefe Glanzwirkung auch bei dunklen Lacken

Polierwatte (im Plastikbeutel)
Bequemes Polieren, schont den Lack

Nebelwäsche, in 1/2-Liter-Dosen
Das Reinigungs- und Konservierungsmittel für Fahrgestell
und Motor

Lubarit, in Sprühdosen, das bekannte Gleit- und Lösemittel
mit hohem Kriechvermögen

Fleckenentferner in der Sprühdose
Müheleose Entfernung von Schmutzflecken aus Stoff, Leder,
Kunstleder usw.

Wenol Auto Pads
Reinigungsmittel für Weißwandreifen

Schiebedachfett „Golde“
zum Einfetten der Schiebedach-Gleitschienen

Ihr **AUTO UNION**-Händler
wird Sie beim Kauf von
AUTO UNION-Spezial-Zubehör
und Pflegemitteln
gerne beraten.
Wenden Sie sich deshalb
vertrauensvoll an ihn.



AUTO UNION Spezial-Zubehör

Für besonders anspruchsvolle Fahrer haben wir, zum Teil in Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen, zweckmäßiges und formschönes Zubehör entwickelt.

Hier eine kleine Auswahl des reichhaltigen Zubehörprogramms; nähere Hinweise finden Sie in unserem Prospekt „Spezialzubehör, wie es sein soll“, den wir jedem Neufahrzeug beilegen oder Ihnen auf Wunsch zusenden.

Anhängerkupplungen

Antenne AUTA 4000

Auspuffblende, Rohrform, messingverchromt

Auto-Apotheke

Autokuli (Dachgepäckträger)

Autoradios

Benzinkanister

D-Schilder

DESOLITE K

Doppeltonhorn

Faltgarage

Fanfare

Gepäckgalerie

Gepäcknetz

Haftsucher

Kofferraummatte

Kokosmatten

Kotflügelleuchte

Lacksprühdosen

Lackstifte

Liegesitzbeschläge

Lenkradhüllen

Nebelscheinwerfer

Rückenlehnen

Spezial-Skihalter

Schonbezüge

Ihr Fahrzeug ist für den Einbau von Sicherheitsgurten vorbereitet.

Sicherheitsgurte und die erforderlichen Halterungen sind als Spezial-Zubehör bei Ihrem AUTO UNION-Dienst erhältlich.



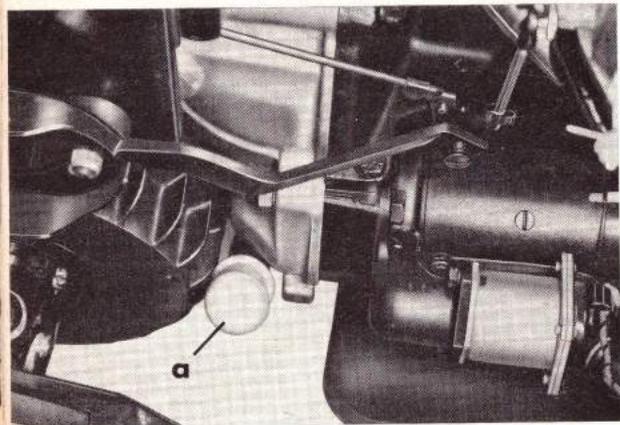


Abb. 52

1/61/614

Das Abschmieren

Die Schmierstoffaufstellung auf Seite 93 gibt Ihnen genaue Hinweise über die zu verwendenden Schmiermittel. Im einzelnen bitten wir, beim Abschmieren folgendes zu beachten:

Motor

Dem Motor wird durch die Frischöl-Gemischschmierung bei jeder Kurbelwellenumdrehung frisches, unverbrauchtes Motoröl zugeführt. Dabei ist es ohne Bedeutung, ob es beim DKW Junior de Luxe durch die Frischöl-Automatik zugeführt wird oder ob das Öl beim DKW Junior mit dem Kraftstoff aus dem Tank kommt. Einen Ölwechsel gibt es beim Zweitakt-Dreizylinder-Motor nicht.

Welches Öl beim DKW Junior de Luxe oder DKW Junior zu verwenden ist, ersehen Sie aus der Schmierstoffaufstellung auf Seite 93.

Getriebe

Das in einem Gehäuse untergebrachte Schalt- und Ausgleichsgetriebe wird mit Markengetriebeöl SAE 90 oder 80 geschmiert (keine Hypoidöle verwenden). Der Getriebeölwechsel ist erstmals nach 1000 Fahrkilometern, dann alle 30000 km im Rahmen der Inspektionsarbeiten durchzuführen. Das Öl ist nach Heraus-schrauben der Ablassschraube in betriebswarmem Zustand abzulassen. In die Ablassschraube ist ein Magnet eingesetzt, der metallischen Abrieb bindet. Bei jedem Ölwechsel ist die Ablassschraube gründlich mit Benzin und sauberem Lappen zu reinigen.

Der Ölstand soll alle 7500 km kontrolliert werden. Ölstand etwa 2–3 Zentimeter unter dem Rand des

Einfüllstutzens a (Abb. 52).

Zum Spülen des Getriebes ca. 1 Liter Spülöl einfüllen, den Wagen eine kurze Strecke fahren und Spülöl ablassen. Anschließend ca. 1,75 Liter Getriebeöl SAE 90 oder 80 einfüllen.

Lenkgetriebe

Im Rahmen der 7500-km-Scheckarbeiten ist zu prüfen, ob genügend Getriebebleßfett in der Lenkung vorhanden ist. Dazu Verschlußstopfen **a** (Abb. 53) abnehmen, gegebenenfalls Getriebebleßfett einfüllen. Verschlußstopfen eindrücken.

Lenkung in Mittelstellung drehen, die Spannringe **b** abnehmen und auf beiden Seiten prüfen, ob genügend Getriebebleßfett in den Manschetten **c** vorhanden, auch dort, wenn erforderlich, nachfüllen.

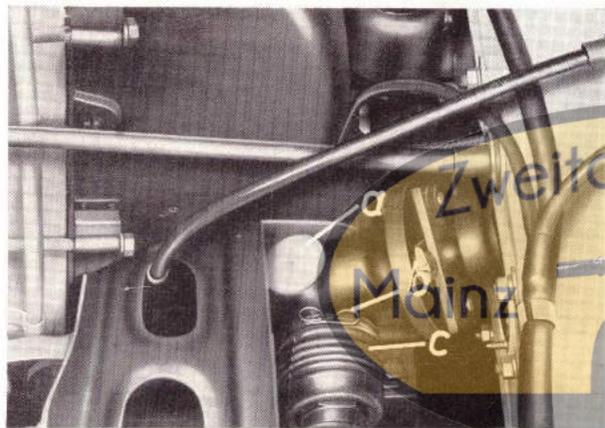


Abb. 53

1/59/3586a

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Est. 2015


AUTO UNION
DKW

Fahrgestell

Sämtliche Schmierstellen am Fahrgestell (siehe hierzu Schmierstellenplan auf Seite 97) sind im 7500-km-Turnus mit Abschmierfett abzuschmieren.

Vor den Abschmierarbeiten ist eine Wagen-Unterwäsche sehr zu empfehlen. Notfalls sind die Schmiernippel mit einem Lappen zu reinigen, damit beim Einpressen des Abschmierfettes nicht gleichzeitig Schmutz und Sand mit eingedrückt wird. In alle Nippel so lange Fett einpressen, bis es an den Rändern der Schmierstellen herausgequetscht wird.

Ein zusätzliches Abschmieren des Fahrgestells empfiehlt sich, wenn der Wagen lange nicht benutzt, bei längeren Regenperioden oder auf sehr schlechten Straßen gefahren wird.

Die Radlager werden werksseitig mit einer Dauerschmiermenge versehen. Wir empfehlen, die Mehrzweckfüllung einmal jährlich oder bei Demontagen zu erneuern. Diese Wartungsarbeit empfehlen wir auch im Schmierplan, sie gehört jedoch nicht zum Umfang der vorgeschriebenen Kundendienstchecks.

Est. 2015



Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

Wartung und Selbsthilfetips

Est. 2015

AUTO UNION-DKW-Wagen sind bekannt für ihre wartungseinfache Konstruktion. Dies findet im Umfang der 7500-km-Inspektionen des Kundendienstscheckheftes nicht nur sichtbaren, sondern durch niedrige Kosten auch fühlbaren Niederschlag. Die Inspektionen sollten allerdings auch regelmäßig von einem AUTO UNION-Dienst ausgeführt werden.

Die folgende Beschreibung von wichtigen Arbeiten ist für technisch Interessierte gedacht; darüber hinaus soll sie Ihnen wertvolle Hinweise geben, damit Sie einmal selbst kleine Störungen beheben können.

Hinweis:

Überlassen Sie aber trotz Ihrer eigenen Fachkenntnisse möglichst alle Arbeiten dem DKW-Spezialist mit langjähriger Markenerfahrung. Die Mitarbeiter der AUTO UNION-Dienste werden regelmäßig im Werk geschult und verfügen über das erforderliche Spezial-Werkzeug.

Außerdem ist die Ausführung der vorgeschriebenen Inspektionen Voraussetzung für die Regulierung evtl. Garantieansprüche.



Das Bordwerkzeug und den Wagenheber finden Sie im Kofferraum. Das Reserverad kann nach Lösen des Schnellverschlusses herausgenommen werden.

Wagenheber und Wagenheberschlüssel sind mit Bügel und Flügelschraube festgespannt. Wagenheberfuß und eingeklappte Stütze am Wagenheber kommen nach hinten.



Abb. 54

I/61/643

Radwechsel

Lassen Sie an einer Tankstelle einen Radwechsel vorn vornehmen, wobei der Wagen meist vorn hochgehoben wird, dann machen Sie den Tankwart darauf aufmerksam, daß die Handbremse beim DKW Junior auf die Vorderäder wirkt. In diesem Falle ist der Wagen an den Hinterrädern gegen Wegrollen zu sichern.

Wechseln Sie die Räder selbst, dann bitte folgenden Arbeitsablauf einhalten:

a = Werkzeugtasche

b = Schnellverschluß

c = Wagenheber und Wagenheberschlüssel



Est. 2015

Abb. 55

I/61/543

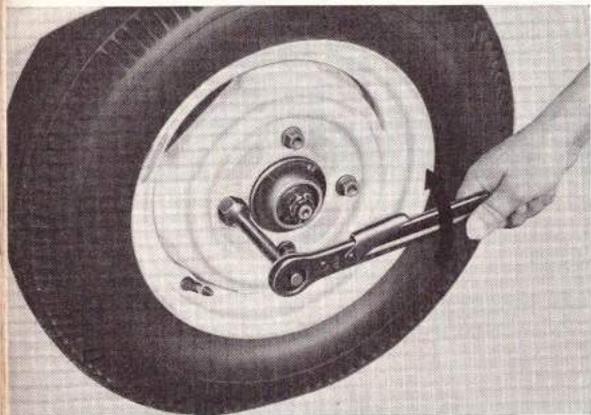


Abb. 56

1/61/544

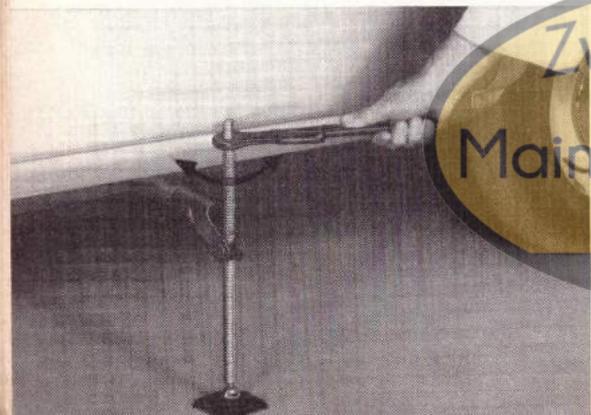


Abb. 57

1/61/668

■ Handbremse anziehen, Reserverad, Wagenheber und Werkzeug aus dem Kofferraum nehmen (Abb. 54).

■ Mit dem Klapphaken am Wagenheberschlüssel die Radzierkappe abziehen (Abb. 55).

■ Mit Steckschlüssel und Wagenheberschlüssel die Radmuttern vorerst nur lösen (Abb. 56). Beachten Sie, daß der Steckeseinsatz im Wagenheberschlüssel nur nach einer Seite gesperrt ist. Sie müssen den Schlüssel mit der entsprechenden Seite aufstecken, und zwar:

Radmuttern lösen = Prägung „Ab“ und
 Radmuttern festziehen = Prägung „Auf“ –
 vorn sichtbar.

■ Führungsstück des Wagenhebers in die Wagenheberstütze am Rahmen stecken. Gewindespindel so weit nach unten drehen, bis die Bodenplatte belastet ist. Wagenheberschlüssel, die Inschrift „Auf“ nach oben, auf das Flachkant der Spindel stecken und von rechts nach links drehend Wagen hochheben (Abb. 57).

■ Radschrauben herausdrehen, Rad wechseln und die Schrauben wieder so fest anziehen, daß die Felge an der Nabe fest anliegt.

■ Wagen ablassen – dazu Wagenheberschlüssel umstecken, „Ab“ zeigt nach oben, und von links nach rechts drehen. Radmuttern über Kreuz festziehen.



■ Die Radzierkappe ansetzen und mit der flachen Hand aufdrücken – nicht in die Mitte schlagen.

Defektes Rad und Werkzeug, wie vorgefunden (siehe Abb.54), im Kofferraum verstauen.

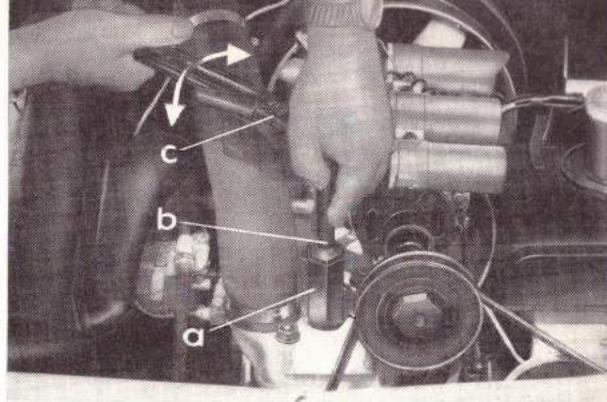


Abb. 58

61/666

Abb. 59

1/59/2502

Zündkerzen

prüfen, reinigen oder ersetzen

Kerzenempfehlung für DKW Junior:

Beru 175/18

Bosch 175 T 1

Champion UK 10



Zündkerzen mindestens alle 7500 km auf Aussehen und Elektrodenabstand prüfen. Bevor Sie die Kerzen herausschrauben, entfernen Sie bitte den Schmutz um den Kerzensitz, damit beim Ausschrauben keine Fremdkörper in den Zylinder fallen. Zum Ausschrauben die Schlüssel **a/b/c** (Abb. 58) verwenden. Die Prägung „Ab“ am Wagenheberschlüssel muß beim Ausschrauben der Kerzen oben und die Prägung „Auf“ beim Einschrauben oben sein.

Das Kerzengesicht zeigt, ob die Vergaser- und Zündeneinstellung des Motors in Ordnung ist oder nicht. Das Gesicht der Kerze in Abb. 59 rechts ist gut, links jedoch verbrannt und unbrauchbar – so sieht eine Kerze aus, die nicht den vorgeschriebenen Wärmewert hat. Für die Beurteilung des Kerzengesichts bitte folgende Hinweise beachten.

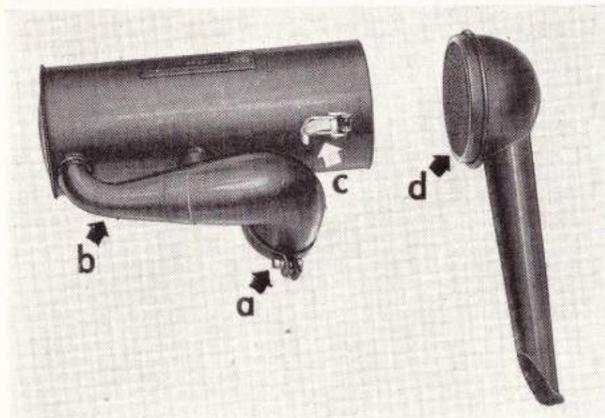


Abb. 60

1/59/3237a

Verschmutzte Kerzen mit harter Bürste reinigen und ausblasen. Der Elektrodenabstand **a** (Abb. 59) soll 0,5–0,6 mm betragen. Wenn nötig, Masseelektroden nachbiegen. Kerzen mit stark abgebrannten Elektroden sind zu ersetzen. Wir empfehlen, nach ca. 10 000 Fahrkilometer einen Satz neue Kerzen einzuschrauben (Leistungssteigerung und Kraftstoffersparnis).

Luftfilter reinigen

Ein verschmutztes Luftfilter mindert die Leistung und Lebensdauer des Motors und erhöht den Kraftstoffverbrauch. Reinigung alle 7500 km. Bei Fahrten auf staubigen oder sandigen Straßen in kürzeren Abständen Reinigung vornehmen.

Aussehen der Elektroden
und Isolierkörper



Mittelgrau:

Schwarz:

Hellgrau:

Zustand der Vergasereinstellung und Wärmewert



Vergasereinstellung und Wärmewert in Ordnung

Vergasereinstellung zu fett, zu wenig Luft, zu großer Elektrodenabstand, Wärmewert zu hoch.

Vergasereinstellung zu mager, zu viel Luft, Wärmewert zu niedrig.

Est. 2015

Beim Ausbau erst die Klemmschrauben **a** über dem Vergaser lösen, dann das Filtergehäuse **b** zusammen mit Schnorchel **d** abnehmen. Schnellverschlüsse **c** öffnen und Schnorchel mit Filter sowie Gehäuse gründlich mit Benzin auswaschen und mit Preßluft gut ausblasen. Filter (vor dem Zusammen- und Einbau des gesamten Luftfilters) mit Motorenöl benetzen.

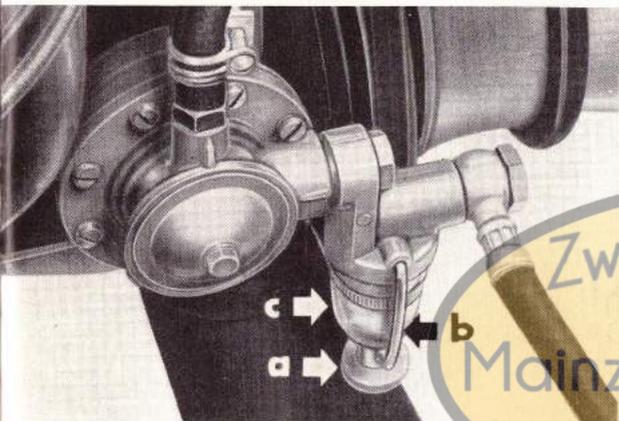


Abb. 61

Kraftstofffilter reinigen

Zur Vermeidung von Vergaserstörungen (verstopfte Düsen) ist in die Kraftstoffleitung vor der Kraftstoffpumpe ein Kraftstofffilter eingebaut, dessen Reinigung mindestens alle 7500 km, wenn erforderlich öfter, vorzunehmen ist. Das Filter befindet sich im Filterglas unterhalb der Kraftstoffförderpumpe (rechte Seite vom Motor) und wird so ausgebaut:

Die Rändelmutter **a** lösen, den Klemmbügel **b** zur Seite schwenken, das Filterglas **c** nach unten abnehmen, das Filter heraus-schrauben, in Benzin säubern und ausblasen, das Filterglas mit sauberem Lappen reinigen.



1/59/3169

Beim Einbau prüfen, ob Korkring beschädigt, gegebenenfalls ersetzen, und vor allem darauf achten, daß das Filterglas genau zentrisch am Korkring anliegt. Bei laufendem Motor Anschlüsse und Anlage des Filterglases auf Dichtigkeit prüfen.

Est. 2015

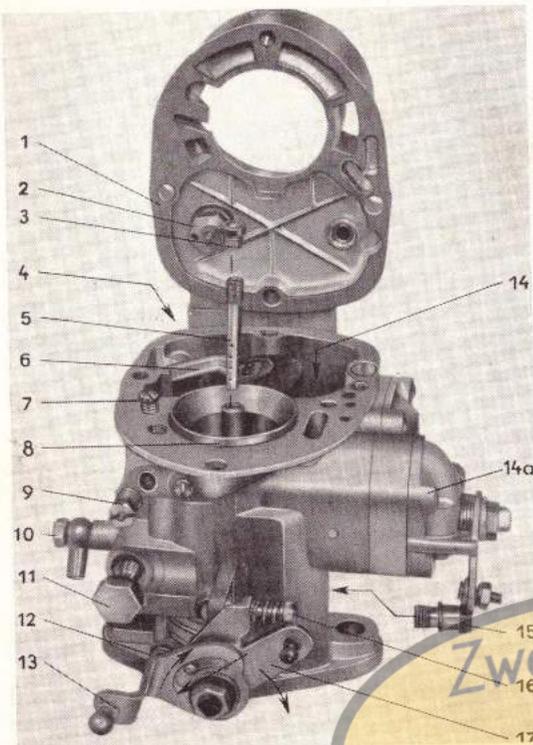


Abb. 62

- 1 = Vergaserdeckel
- 2 = Schwimmernadelventil
- 3 = Luftkorrekturdüse
- 4 = Lagerschraube für Schwimmer
- 5 = Mischrohr
- 6 = Schwimmer
- 7 = Leerlaufregulierdüse
- 8 = Lufttrichter
- 9 = Leerlaufkraftstoffdüse
- 10 = Anschluß für Frischöl-Automatik
- 11 = Hauptdüse
- 12 = Leerlaufgemisch-Regulierschraube
- 13 = Schleppebel für Frischöl-Automatik
- 14 = Schwimmerkammer
- 14a = Startvergaser
- 15 = Starterkraftstoffdüse
- 16 = Drosselklappenanschlagschraube
- 17 = Drosselklappenhebel

Zweitakt Freunde
Mainz e.V.

Ausbau:

- Luftfilter abbauen,
- Vergaserdeckel abschrauben
(3 Schrauben von oben, 1 von unten),
- Lagerschraube für Schwimmer herausdrehen,
- Schwimmer herausnehmen,
- Schwimmernadelventil aus dem Deckel
herausschrauben,
- Düsen herausschrauben.

Vergaser reinigen

Alle Teile, die von Zeit zu Zeit gereinigt werden müssen, sind leicht zugänglich.

Reinigen

Die Schwimmerkammer mit einem sauberen, nicht fasernden Lappen reinigen. Düsen reinigen – nur kräftig durchblasen, Schwimmer-nadelventil kräftig durchblasen. Die Dichtfläche des Deckels und des Gehäuses vor dem Zusammenbau reinigen.

Einbau:

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, wobei besonders zu beachten ist, daß die Dichtung zwischen Deckel und Gehäuse unbeschädigt ist und ggf. erneuert wird.

Vergaser einstellen

Eine Änderung der serienmäßigen Vergasereinstellung soll unter keinen Umständen vorgenommen werden. Die vom Werk gewählte Einstellung ergibt die günstigsten Verbrauchs- und Leistungswerte.

Nur die LeerlaufEinstellung muß im Laufe der Zeit nachreguliert werden. Der Leerlauf darf nur bei betriebswarmem Motor eingestellt werden; dabei wird so vorgegangen:

- Zündkerzen reinigen und Elektrodenabstand einstellen (0,5–0,6 mm),
- Kugelkopf am Gestänge der Übertragungselemente zur Frischöl-Automatik vom Schleppebel am Vergaser abbauen (nur bei Fahrzeugen mit Frischöl-Automatik erforderlich),

■ Leerlaufgemisch-Regulierschraube zudrehen und darauf 2 bis 3 halbe Umdrehungen öffnen, Motor starten,

■ Anschlagschraube an der Drosselklappe so einstellen, daß der Motor rund läuft.

■ Wenn dabei der Motor zu schnell läuft, „galoppiert“, Leerlaufgemisch-Regulierschraube etwas einschrauben.

■ Wenn dagegen der Motor zu langsam läuft, sozusagen „stuckert“, Schraube etwas herausdrehen.

■ Schon sehr geringe Verdrehungen der Leerlaufgemisch-Regulierschraube machen sich später im Kraftstoffverbrauch bemerkbar. Auf keinen Fall darf die Schraube ganz hineingedreht werden.

■ Gestänge der Frischöl-Automatik so einstellen, daß der Schleppebel spielfrei am Mitnehmerbolzen vom Drosselklappenhebel anliegt (siehe Hinweispfeil in Abb. 62). Beim Einhängen des Kugelkopfes darf sich die Leerlaufdrehzahl nicht erhöhen (nur bei Fahrzeugen mit Frischöl-Automatik zutreffend).



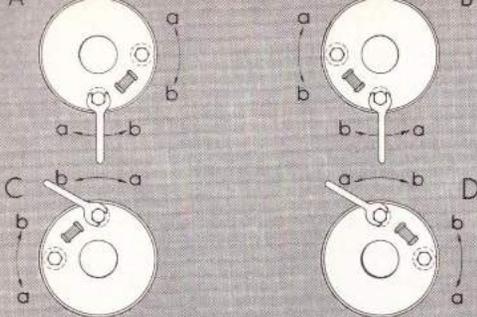


Abb. 63

1/59/3566a

Bremsen prüfen und einstellen

Wie wichtig das jederzeit einwandfreie Arbeiten Ihrer Bremsanlage ist, bedarf wirklich keiner Erklärung.

A = Bremse vorn links
 B = Bremse vorn rechts
 C = Bremse hinten links

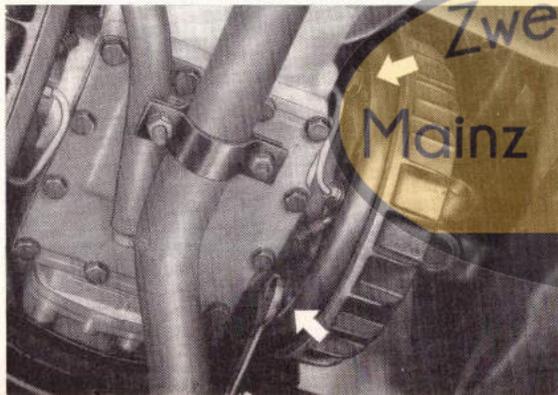
D = Bremse hinten rechts
 a = Bremsbacken nachstellen
 b = Bremsbacken lösen

Läßt sich das Fußbremspedal $\frac{1}{3}$ und mehr seines Gesamtweges durchtreten, dann muß die Bremse nachgestellt werden. Läßt sich dieses dagegen weich und federnd durchtreten, dann ist Luft in der Bremsanlage; sie muß entlüftet werden.

Fußbremse einstellen

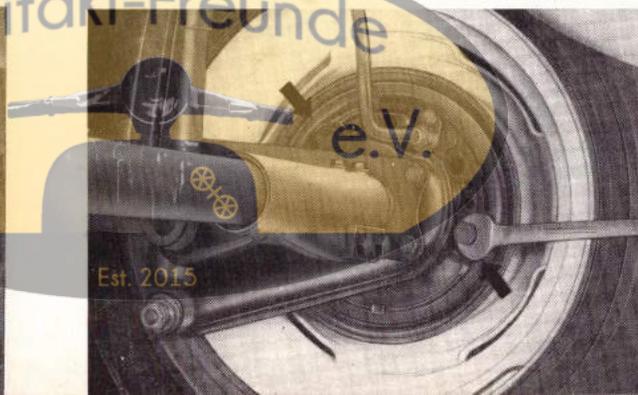
Den Wagen dazu hochbocken, so daß sich die Räder frei drehen lassen. Jedes Rad wie folgt einstellen: Beide Einstellexzenter in Richtung **a** so weit drehen, bis Rad blockiert. Anschließend die beiden Exzenter so weit in Richtung **b** zurückdrehen, bis sich das Rad in Fahrtrichtung gerade noch frei drehen läßt. Die Drehrichtung der entsprechenden Exzenter ist aus der Abb. 63 ersichtlich.

Abb. 64



1/61/680

Abb. 65



1/61/678

Bremsanlage entlüften

Der Hauptbremszylinder ist unter der Motorhaube an der Spritzwand angeschraubt. Bevor Sie die Verschlußschraube vom Bremsflüssigkeitsbehälter öffnen, Schraube und Umgebung gründlich säubern.

Achtung!

Solange Sie den Behälter offen haben, ist größte Vorsicht geboten; ein einziger Sandkorn im Behälter kann zu Schäden und schließlich zum Versagen der Bremsanlage führen.

Beim Entlüften der Bremsanlage ist die Reihenfolge

- 1 rechtes Hinterrad,
- 2 linkes Hinterrad,
- 3 rechtes Vorderrad,
- 4 linkes Vorderrad einzuhalten.

Zum Entlüften sind 2 Personen erforderlich. Der Arbeitsgang ist wie folgt:

Die Gummischutzkappe von der Entlüftungsschraube abnehmen, einen kleinen Gummischlauch aufstecken und diesen in ein etwa zur Hälfte mit Bremsflüssigkeit gefülltes Glas hängen. Die Entlüftungsschraube mit Maulschlüssel SW 7 1–2 Umdrehungen öffnen.

Nun muß Ihr Mitarbeiter das Bremspedal so lange schnell nieder-treten und langsam zurücklassen, bis an der Schlauchmündung keine Luftblasen mehr austreten. Dabei ist zu beachten, daß die ausgepumpte Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter immer wieder ergänzt wird.

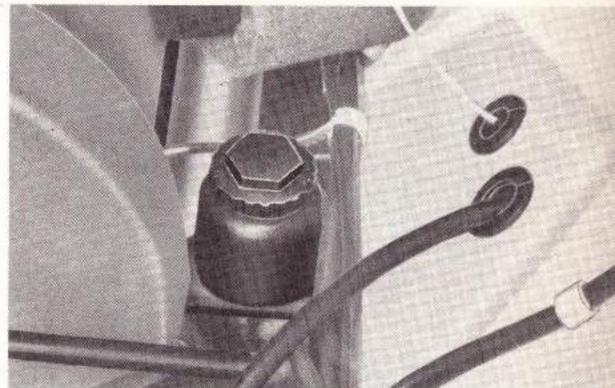


Abb. 66

1/59/3251

Abb. 67

1/61/676



Est. 2015

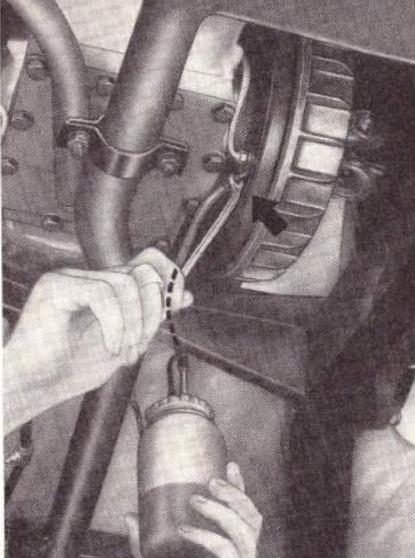


Abb. 68

1/61/681

Achtung!

Grundsätzlich nur neue Bremsflüssigkeit ATE-Blau verwenden. Die ausgepumpte Bremsflüssigkeit darf nicht wieder eingefüllt werden.

Bremspedal beim letzten Durchtreten in der tiefsten Stellung festhalten und Entlüftungsventil schließen. Diese Arbeit ist an den übrigen Rädern in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen.

Vorsicht: Verspritzte Bremsflüssigkeit kann zu Lackschäden führen.

Vorstehende Beschreibung des Bremsenentlüftens ist nur ein Selbsthilfepfeil. In modernen Werkstätten stehen Geräte zur Verfügung, mit denen nur 1 Mann die Bremsen sehr schnell entlüftet.

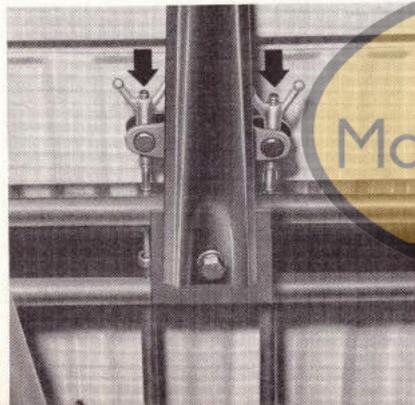
Handbremse einstellen

Beim DKW Junior wirkt die Handbremse auf die Vorderräder. Zum Ein- bzw. Nachstellen Handbremshebel langsam von unten bis in die dritte Raste hochziehen. Nun die Flügelmutter am Bremsausgleich (Abb. 69) so weit nach rechts drehen, daß sich die Räder in Fahrtrichtung gerade noch drehen lassen. Beachten Sie dabei bitte, die Bremsseile sind gekreuzt, die linke Bremse wird an der rechten Flügelmutter und die rechte Bremse an der linken Flügelmutter eingestellt.

Wenn Sie nun den Handbremshebel eine Raste weiter nach oben ziehen, muß die Handbremse den Wagen halten.

Abb. 69

1/60/6008



Mainz

Zweitakt Freunde

e.v.

Est. 2015

Keilriemenspannung

Lichtmaschine prüfen

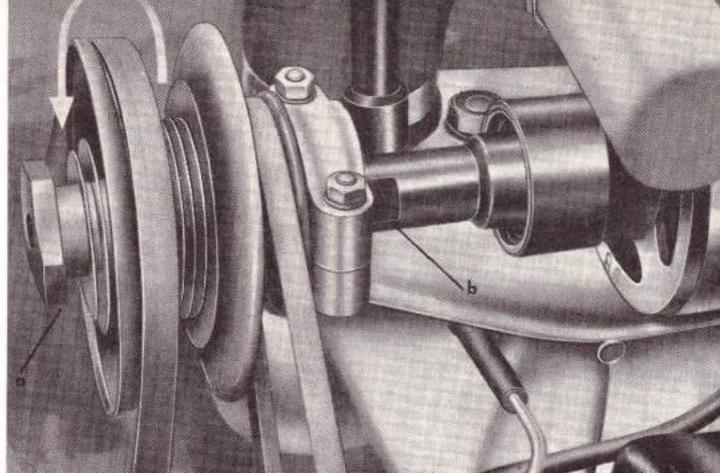


Abb. 70

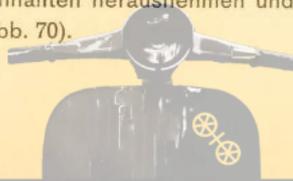
1/61/667

Der Antrieb der Lichtmaschine erfolgt über Keilriemen.

Von Zeit zu Zeit ist der Keilriemen einer Sichtprüfung zu unterziehen und dabei seine Spannung zu prüfen. Der Riemen soll sich etwa in der Mitte zwischen den Keilriemenscheiben 20 mm durchdrücken lassen. Muß er nachgespannt werden, ist das vordere Teil

der oberen Riemenscheibe abzubauen. Beim Abschrauben der Mutter **a** am Zweiflansch der Antriebswelle **b** gegenhalten. Je nach Spannung des Riemens eine oder mehrere Distanzscheiben zwischen den Riemenscheibenhälften herausnehmen und vorn beilegen (Abb. 70).

Mainz



e.V.



Est. 2015

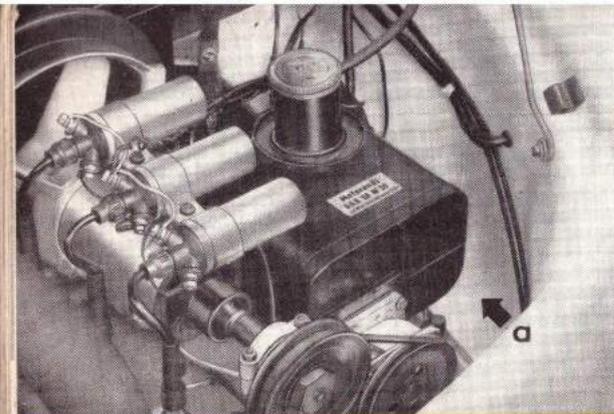


Abb. 71

1/61/665

Abb. 72

1/61/679



Keilriemen der Frischöl-Automatik prüfen

Der Antrieb der Frischöl-Automatik **a** (Abb. 71) erfolgt ebenfalls über einen kleinen Keilriemen. Die Spannung des Riemens ist richtig, wenn er sich in der Mitte zwischen beiden Riemenscheiben etwa 10 mm durchdrücken läßt (Abb. 72 Hinweispeil).

Werden bei der Prüfung äußere Schäden am Riemen festgestellt, ist dieser sofort zu ersetzen.

Der Öltank mit der angeflanschten Pumpe ist mit 3 Muttern **a** (Abb. 72) auf dem Auspuffkrümmer festgeschraubt. Zum Nachspannen bzw. bei Ersatz des Keilriemens diese Muttern lösen und Öltank so weit verschieben, bis richtige Riemenspannung vorhanden ist (Abb. 72). Wir empfehlen, Ihrem Bordwerkzeug einen Ersatzkeilriemen 8×560 mm DIN-2215, den Ihr AUTO UNION-Dienst bereithält, beizulegen.

Kupplungsspiel prüfen und einstellen

Die wichtigste Voraussetzung zur Vermeidung von Kupplungsschäden ist das richtig eingestellte Spiel am Kupplungspedal. Der Leerweg **a** (Abb. 73) am Kupplungspedal soll 15–20 mm betragen. Nachgestellt wird an der Flügelmutter (siehe Hinweisfeil).

Rechtsdrehen verkleinert, Linksdrehen vergrößert das Spiel. Hier gleich noch ein kleiner Hinweis: Der Fuß darf nur beim Schalten auf das Kupplungspedal kommen; tun Sie dies auch während der Fahrt, werden Sie bald eine neue Kupplungsscheibe brauchen.

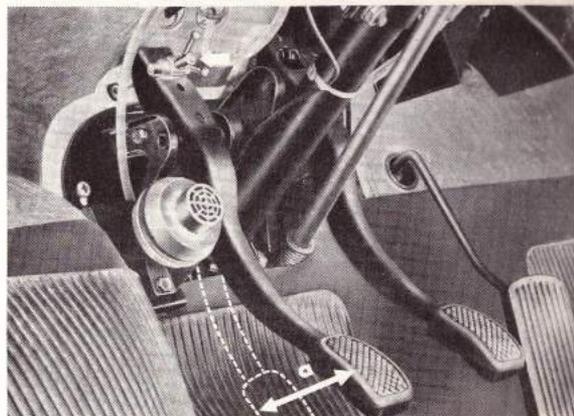


Abb. 73

1/61/659

Abb. 74

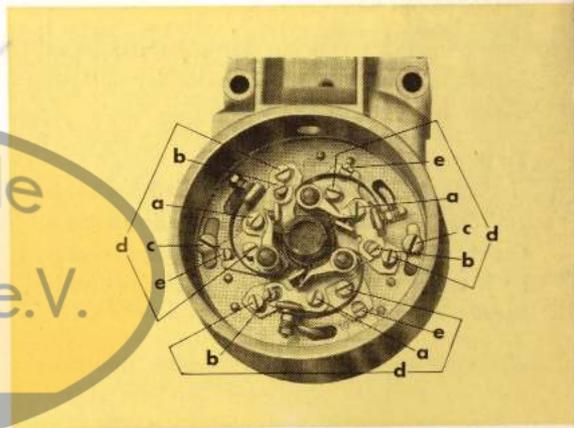
1/59/3456

Zündung einstellen

ist Aufgabe eines AUTO UNION-Dienstes. Für den Fall, daß Sie aus irgendwelchen Gründen einmal gezwungen werden, z. B. bei Auslandsfahrten, eine Fremdwerkstatt aufzusuchen, geben wir Ihnen einige wichtige Anhaltspunkte:

Der richtige Frühzündzeitpunkt für Ihren DKW Junior ist:
2,5 mm vor oberem Totpunkt.

Der Kontaktabstand der Unterbrecher muß 0,4 mm betragen. Die beiden Schrauben **c** dienen zur Befestigung der Grundplatte. Nach Lösen der Klemmschraube **a** wird durch Drehen der Exzentrerschraube **b** der Kontaktabstand eingestellt. Werden die Schrauben **d** (pro Unterbrecherträger zwei Stück) gelöst, dann lassen sich durch Drehen der Exzentrerschrauben **e** die Unterbrecherträger verstellen und damit die Zündzeitpunkte für jeden der drei Zylinder einzeln genau einstellen.



Est. 2015

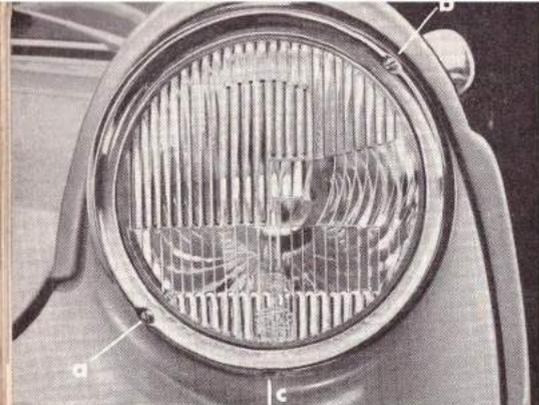


Abb. 75

61/673

Scheinwerfer einstellen

Eine genaue Einstellung der asymmetrischen Scheinwerfer Ihres DKW Junior ist nur mit einem Einstellgerät möglich.

Zu Ihrer Information:

Die Höheneinstellung kann an der Schraube **b** und die Seiteneinstellung an der Schraube **a** berichtigt werden. Rechtsdrehen der Schraube **b** senkt und Linksdrehen hebt den Lichtkegel.

Wird die Schraube **a** nach rechts gedreht, dann wandert der Lichtkegel nach links; durch Linksdrehen wird er nach rechts versetzt.

Glühlampe im Scheinwerfer wechseln

Vor allem für längere Auslandsfahrten ist es ratsam, je einen Satz Glühlampen für die Scheinwerfer, Blinker, Brems-Schlußleuchten und Kennzeichenleuchten mitzunehmen. Der Lampenwechsel der verschiedenen Brennstellen ist sehr einfach.

Scheinwerfer

Die Befestigungsschraube **c** (Abb. 75) für Scheinwerfereinsatz drehen Sie heraus und heben den Einsatz nach oben ab. Nun ziehen Sie den Steckkontakt vom Lampensockel (Abb. 76). Ein leichter Druck auf die Verschlusskappe und eine kleine Linksdrehung genügen, um die Kappe vom Reflektor abzunehmen.

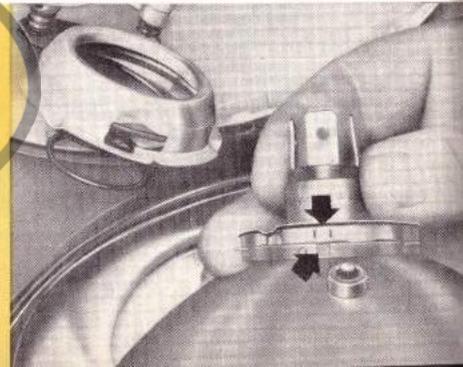
Nun kann die Zweifadenlampe und die Standlichtbirne aus dem Reflektor entnommen werden. Beim Einbau der Zweifadenlampe ist zu beachten, daß ihre Führungs-laschen in die Aussparung vom Reflektor einrasten (Abb. 77). Glaskolben der Glühlampe nicht mit bloßer Hand anfassen; die durch Erwärmung von Schweiß und Fett entstehenden Dämpfe führen zum Beschlagen des Reflektors. Verschlusskappe aufdrücken und durch Rechtsdrehen einrasten. Scheinwerfereinsatz zuerst oben einsetzen und dann festschrauben. Der Lampenwechsel macht keine Scheinwerfer-einstellung erforderlich.

Abb. 76

1/59/3285

Abb. 77

1/59/3287



Blinkleuchten | Glühlampen wechseln

Die Blinkleuchten vorn und hinten rechts brennen gemeinsam und ebenso die Blinkleuchten vorn und hinten links. Fällt eine der zusammengehörigen Leuchten aus, leuchtet die dazugehörige nicht mehr auf, obwohl diese in Ordnung ist.

Dies muß beim Auswechseln beachtet werden.

Beim DKW Junior de Luxe (Abb. 78) die beiden Schrauben, mit denen das Abdeckglas angeschraubt ist, herausdrehen und Abdeckglas abnehmen. Kugellampe herausdrehen und ersetzen.

Beim Aufsetzen des Abdeckglases auf richtige Lage der Gummidichtung achten. Die Schrauben vorsichtig festziehen, damit das Abdeckglas nicht springt.

Beim DKW Junior (Abb. 79) Befestigungsschrauben am Chromring herausdrehen, Ring und Glas abnehmen und Kugellampe wechseln. Auf Leistungsangabe achten, nur 18-Watt-Lampen verwenden.

Beim Einbau beide Schrauben gleichmäßig festziehen.

Est. 2015

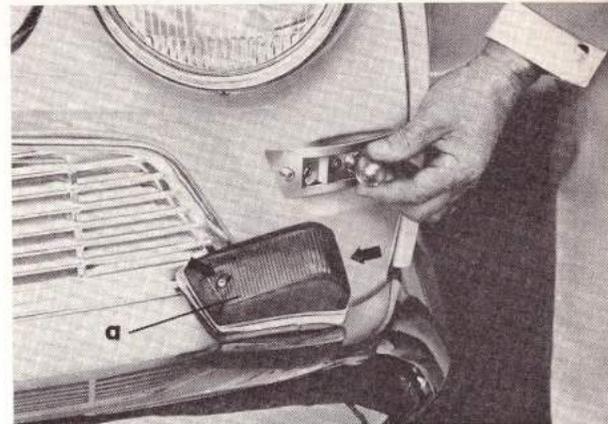


Abb. 78

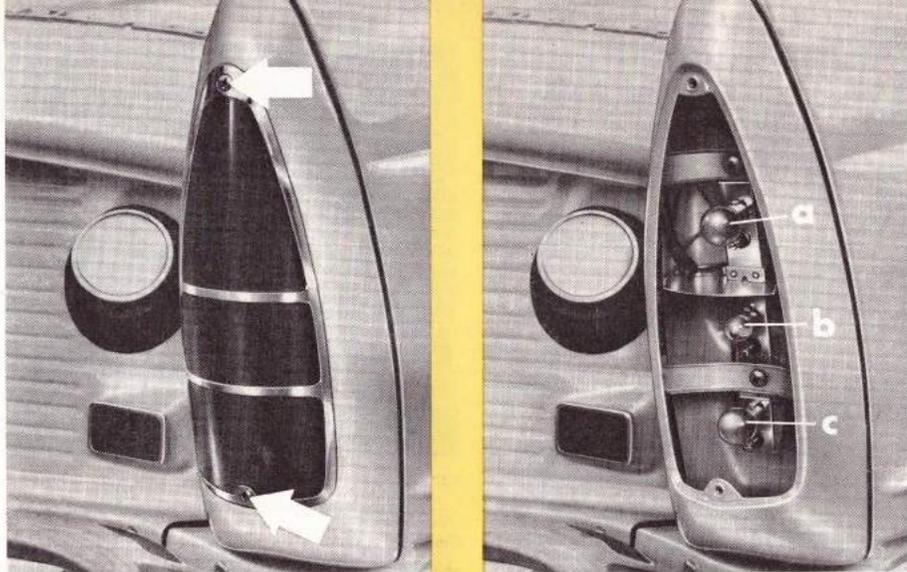
I/61/621

Vordere Blinkleuchten DKW Junior ersetzen

Abb. 79

I/59/4512





- a = Blinklicht
- b = Schlußlicht
- c = Bremslicht

Abb. 80

1/60/5575/76

Brems-, Schluß- und Blinkleuchte | Glühlampen wechseln

Die drei Kugellampen der beiden Heckleuchten sind leicht zugänglich. Erst beide Schrauben (Pfeile Abb. 80) herausdrehen und Glas abnehmen. Nun liegen die Lampen frei und können – ein leichter Druck nach innen und eine kleine Linksdrehung genügen – gewechselt werden. Bei Erneuerung der Glühlampen auf Leistungsangabe achten.



Est. 2015

Kennzeichenleuchte (Glühlampen wechseln)

Das Wechseln der Kennzeichenleuchte ist ohne Schwierigkeiten möglich. Die beiden Befestigungsschrauben herausdrehen, Rahmen mit Glas und Leuchtenträger nach unten abnehmen und, wie bereits beschrieben, Glühbirne austauschen.

Instrumentenbeleuchtung

Eine defekte Glühbirne ziehen Sie mit der Fassung von hinten aus dem Sockel, wechseln die Birne aus und drücken die Fassung wieder ein.

Sicherungen auswechseln

Die Sicherungsdose finden Sie auf der linken Seite unter dem Armaturenbrett. Die verschiedenen Stromkreise in Ihrem Wagen sind mit 6 Sicherungen lt. der folgenden Aufstellung abgesichert.

- Sicherung Nr. a = Kraftstoffanzeige, Blinklicht, Horn
(bei de Luxe auch Ölkontrolleuchte und Zigarrenanzünder)
- Sicherung Nr. b = Stopplight, Innenleuchte, Scheibenwischer
- Sicherung Nr. c = Standlicht links, Schlußlicht links
- Sicherung Nr. d = Standlicht rechts, Schlußlicht rechts, Kennzeichenleuchte, Instrumentenbeleuchtung
- Sicherung Nr. e = Fernlicht links
- Sicherung Nr. f = Fernlicht rechts, Fernlichtkontrolle

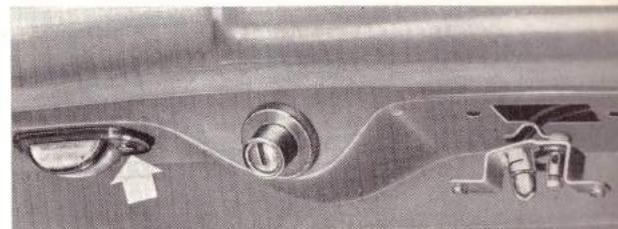
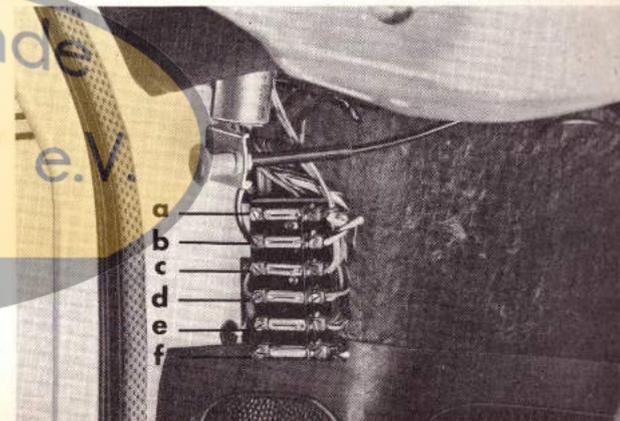


Abb. 81

I/59/3176

Abb. 82

I/61/615



Eine durchgebrannte Sicherung soll nicht einfach ersetzt, vielmehr muß die Ursache des Durchbrennens (Kurzschluß – Überlastung) festgestellt und beseitigt werden.

Bitte, verwenden Sie nie eine geflickte Sicherung! Kleine Ursache – große Wirkung! Der Schaden, den eine geflickte Sicherung ergeben kann, steht in keinem Verhältnis zum Preis der neuen Sicherung. Führen Sie darum immer einige Sicherungen 8/15 Ampere im Wagen mit.

Batteriepflege

Von der Batterie, dem Speicherwerk für elektrische Energie, hängt die Funktion der gesamten elektrischen Anlage ab. Regelmäßige Batteriepflege ist deshalb wichtig. Die Anschlüsse sind zum Schutze gegen Oxydation öfter zu reinigen und mit Polfett „Äronix“ einzustreichen. Fehlende Flüssigkeit (vor allem im Sommer) nur durch destilliertes Wasser ersetzen. Wird das Fahrzeug längere Zeit nicht gefahren, Batterie aufladen lassen.

Genauere Wartungsvorschriften finden Sie auf der Batterie-Garantiekarte.

Sollten Sie den Wagen im Winter oder sonst für längere Zeit stilllegen, dann erkundigen Sie sich bitte bei Ihrem AUTO UNION-Dienst nach den genauen Pflegevorschriften für die Batterie.

Wartung

vor und nach längeren Betriebspausen

Sollten Sie Ihren Wagen längere Zeit aus dem Verkehr ziehen oder während der kalten Jahreszeit stilllegen, dann empfehlen wir, die nachstehenden Arbeiten durchzuführen.

Motor

Die beweglichen Teile des Motors sollen vor Korrosion geschützt werden. Als Korrosionsschutzmittel empfehlen wir:

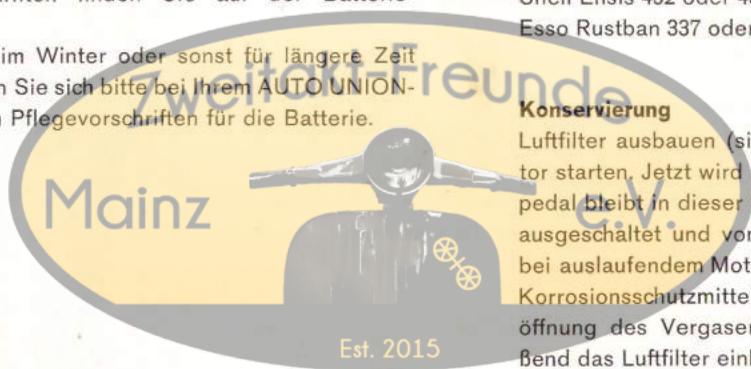
DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE K (ca. 25 cm³),

Shell Ensis 452 oder 454 (50 cm³) oder

Esso Rustban 337 oder 339 (50 cm³).

Konservierung

Luftfilter ausbauen (siehe Seite 68) und Motor starten. Jetzt wird bei Vollgas – das Gaspedal bleibt in dieser Stellung – die Zündung ausgeschaltet und von einer zweiten Person bei auslaufendem Motor eines der genannten Korrosionsschutzmittel rasch in die Ansaugöffnung des Vergasers gegossen. Anschließend das Luftfilter einbauen.



Achtung!

Der Motor darf nach dem Konservieren nicht wieder gestartet werden, sonst ist der ganze Vorgang zu wiederholen.

Kühlsystem

Während der warmen Jahreszeit bleibt der Kühler gefüllt. Dem Kühlwasser soll ein Korrosionsschutzmittel beigemischt werden. Im Winter, falls kein Frostschutzmittel im Kühler ist, muß das Kühlsystem entleert werden.

Kraftstoffanlage

Der Kraftstoffbehälter wird vollgetankt; Kondensat- und Rostbildung wird somit verhindert.

Bremsanlage

Alle Bremsschläuche und -anschlüsse werden auf Dichtigkeit geprüft. Der Flüssigkeitsstand im Hauptbremszylinder ist zu prüfen, ggf. Bremsflüssigkeit nachfüllen. Die Handbremse **nicht** anziehen; den Wagen mit 2 Hemmschuhen gegen Abrollen nach vorne und hinten sichern.

Fahrgestell

Vor dem Abstellen soll der Wagen gründlich gewaschen und nach Schmierplan Seite 96 abgeschmiert werden. Lackschäden sind auszubessern, um Rostbildung zu vermeiden.

Batterie

Die Batterie wird ausgebaut und nach Vorschrift (Batterie-Garantiekarte) gewartet.

Bereifung

Die Reifen so abdecken, daß sie vor Sonnenstrahlen geschützt sind. Von Zeit zu Zeit ist der Reifenluftdruck zu prüfen und ggf. zu berichtigen.

Nach der Betriebspause

sind nur wenige Vorbereitungen erforderlich, um einen abgestellten, konservierten Wagen wieder in Betrieb nehmen zu können.

Batterie einbauen

Kühlwasser – wenn abgelassen – einfüllen
Zündkerzen prüfen, ggf. reinigen

Motor starten

Selbstverständlich sind noch vor Antritt der Fahrt alle üblichen Überprüfungen, die zur Verkehrs- und Betriebssicherheit des Wagens dienen, durchzuführen.



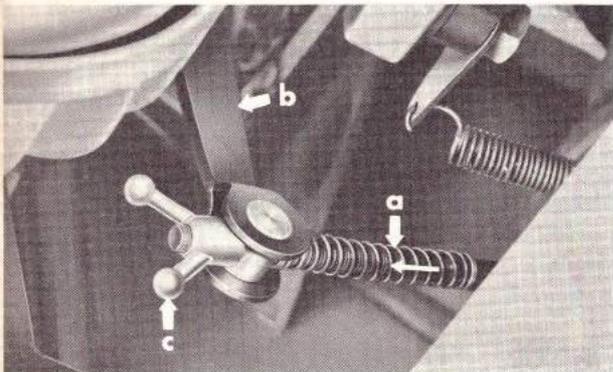


Abb. 83

I/59/4633

SAXOMAT prüfen und einstellen

sollte grundsätzlich nur bei Ihrem AUTO UNION-Dienst erfolgen. Zur Behebung kleiner Störungen bei Auslandsfahrten beachten Sie bitte folgende Hinweise:

Der SAXOMAT baut sich in erster Linie auf der Fliehkraftkupplung auf. Bei Stillstand bzw. im Leerlauf des Motors ist die Kupplung, im Gegensatz zur normalen Kupplung, immer gelöst. Aus diesem Grunde ist die gekröpfte Kupplungsstange **a**, die die Verbindung zwischen Servomotor und Kupplungshebel **b** am Getriebe herstellt, wie folgt einzustellen:

Kupplungsstange a am Servomotor in Pfeilrichtung bis zum Anschlag schieben. Den Kupplungshebel **b** ebenfalls nach vorn drücken. Die Flügelmutter **c** so weit nachstellen, bis diese am Kupplungshebel angenähert spielfrei (zulässiges max. Spiel etwa 0,5 mm) anliegt.

Die Stellschraube für Reduzierventil

Drehen Sie die Stellschraube **b** am Steuerventil (Abb. 84) nach rechts, dann greift die Kupplung nach dem Zurückschalten weicher und langsamer ein; Linksdrehen führt zu härterem und schnellerem Eingriff der Kupplung. Lösen Sie hierzu vorher die Kontermutter und drehen die Schraube je nach den gegebenen Verhältnissen eine halbe, höchstens jedoch eine ganze Umdrehung nach links bzw. rechts. Anschließend Kontermutter wieder festziehen.

Die Stellschraube für Belüftungsmembrane

Die Stellschraube liegt unter der Schraube **b** und hat eine Werks-Grundeinstellung, die nicht verändert werden soll. Mit ihr wurde die Belüftungsmembrane optimal auf rasches Greifen der Kupplung nach dem Schalten und Wiedergasgeben eingestellt.

Die Zwischengaseinrichtung

Zur Erzielung harmonischer Schaltübergänge dient die Zwischengaseinrichtung **c**. Sobald der Schalthebel angefaßt wird, tritt sie in Tätigkeit und hebt die Motordrehzahl etwas an.

Prüfung:

So prüfen Sie, ob die Zwischengaseinrichtung richtig arbeitet (Voraussetzung ist betriebswarmer Motor und richtig eingestellter Motorleerlauf): Der Wagen muß auf ebener Fläche stehen und die Handbremse gelöst sein. Sie legen den 1. Gang ein und lassen die Hand ca. ½ Minute auf dem Schalthebel ruhen. Jetzt beginnt der Motor hörbar schneller zu laufen; sobald die Motordrehzahl nicht mehr schneller wird, lassen Sie den Schalthebel los. Wenn der Wagen sich jetzt ca. 20 cm fortbewegt, ist das Zwischengas richtig dosiert.

Einstellung:

Bewegte sich der Wagen nicht, dann lösen Sie die Gegenmutter und drehen Sie die Stellschraube **d** eine halbe oder eine volle Umdrehung nach links, also heraus. Lief der Wagen weiter als einen halben Meter, dann drehen Sie die Stellschraube eine halbe oder eine ganze Umdrehung nach rechts, also hinein. Anschließend die Gegenmutter wieder festziehen.

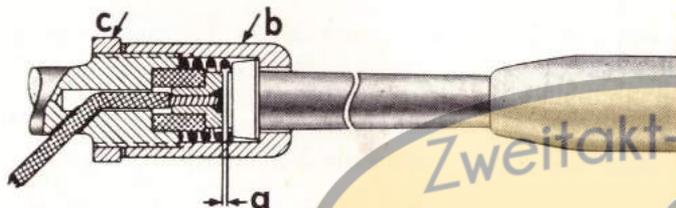


Abb. 85

Der Kontakt im Schalthebel

Der Kontaktabstand **a** soll 0,20–0,25 mm betragen. Er wird erreicht, indem Sie die Gegenmutter **c** lösen, die Hülse **b** bis zum Anschlag andrehen und eine drittel Umdrehung zurückschrauben. Nach Festzug der Gegenmutter wird die Sicherung umgebogen; die Einstellung bleibt so fixiert.

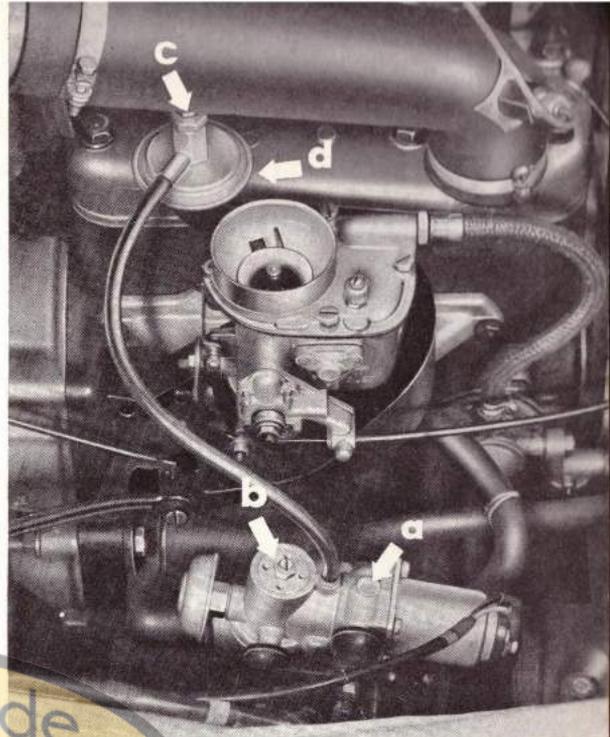


Abb. 84

1/59/4632

- a = Steuerventil
- b = Stellschraube für Reduzierventil
- c = Zwischengaseinrichtung
- d = Stellschraube für Zwischengaseinrichtung

Est. 2015

Technische Beschreibung

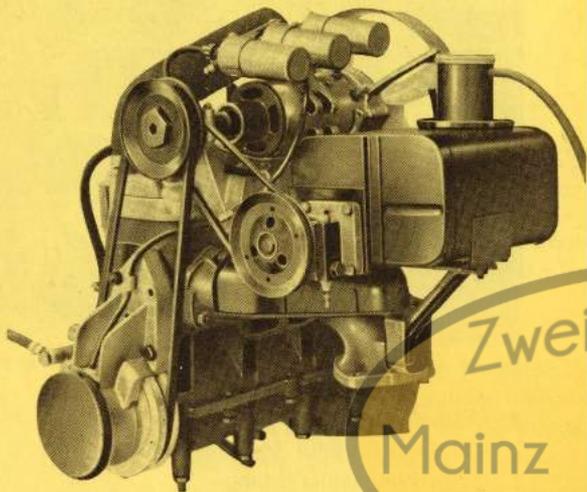


Abb. 86

Motor kpl. mit Frischöl-Automatik

Motor

Im AUTO UNION-Dreizylindermotor vereinigen sich in idealer Weise die jahrelangen Erfahrungen unserer Ingenieure im Bau leistungsfähiger und wirtschaftlicher Motoren. Mit seinen 34 PS aus 800 bzw. 750 ccm Hubraum und dem Drehmoment von 7,25 bzw. 6,5 mkg verfügt er über ungewöhnliche Kräfte am Berg wie auch über die nötigen Reserven beim Überholen. Das zu höchster Vollendung entwickelte DKW-Zweitaktverfahren macht ihn absolut drehzahlfest und sicher für hohe Laufzeiten. Seinem unkomplizierten Arbeitsverfahren entsprechen die äußeren und inneren Bauelemente. Zylinderblock und Kurbelgehäuse sind aus Grauguß, Zylinderkopf dagegen aus Leichtmetall. In vier beidseitig gasdichten Kugellagern ist die kurze Kurbelwelle gelagert. Die 3 jeweils um 120° versetzten Pleuel sind auf der Kurbelwelle rollengelagert und durch nadelgelagerte Kolbenbolzen mit den Leichtmetallkolben verbunden.

Die Frisch- und Abgase werden durch Einlaß-, Überström- und Auslaßkanäle geleitet. Diese Kanäle sind in ihrer Lage so aufeinander abgestimmt, daß die Kolben neben der Übertragung der Explosionsdrücke auch als Steuerorgane dienen. Ventile mit ihren stör- und verschleißanfälligen Antriebsorganen sind somit überflüssig.

Im Dreizylindermotor gibt es nur 7 bewegliche Teile: Die Kurbelwelle, die 3 Pleuel und 3 Kolben.

1 = Lüftergehäuse

2 = Zündspulen

3 = Lichtmaschine

4 = Lüfter

5 = Zündkerzen

6 = Kühlwasserraum

7 = Kolben

8 = Pleuel

9 = Schwungrad

10 = Kurbelwellenlager

11 = Hubscheiben

12 = Anlasser

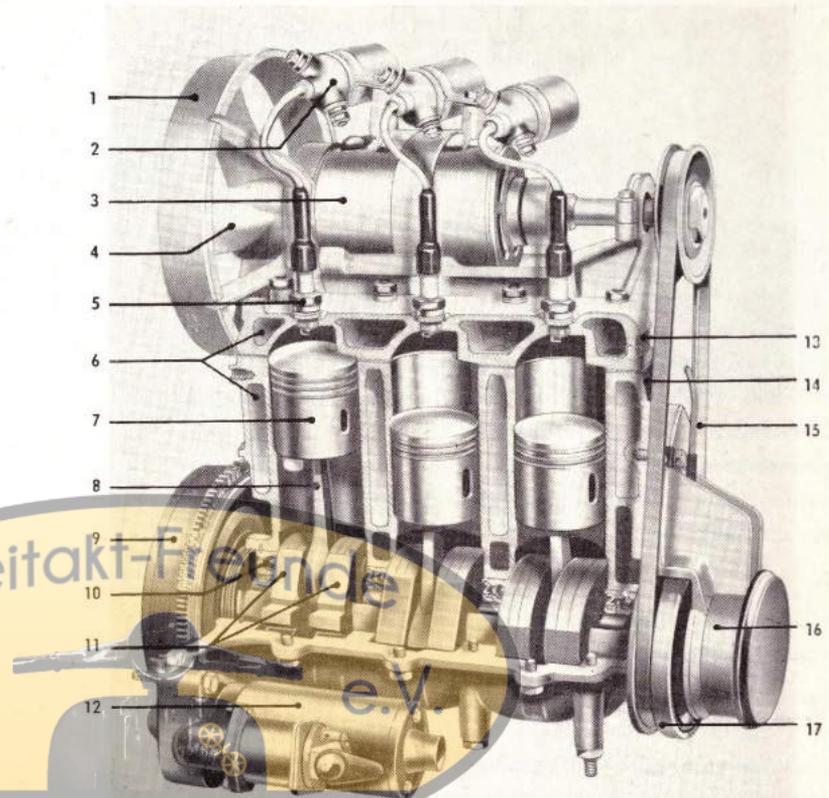
13 = Zylinderkopf

14 = Zylinderblock

15 = Keilriemen

16 = Zündgehäuse

17 = Keilriemenscheibe mit Zündversteller



Est. 2015

Abb. 87 Motorschnitt DKW Junior

1/59/4599

Kraftstoffförderpumpe

Die pneumatische Kraftstoffförderpumpe ist an der vorderen Kurbelkammer angeflanscht. Durch den Druckwechsel in dieser Kurbelkammer wird die Membrane bewegt und dadurch der Kraftstoff in die Schwimmerkammer des Vergasers gepumpt.

Fallstromvergaser

Organisch mit dem Vergaser verbunden ist der sogenannte Startvergaser, der über einen Bowdenzug vom Armaturenbrett aus bedient wird. Bei ganz herausgezogenem Starterknopf, also bei Kaltstart, erhält der Motor ein fetteres Kraftstoff-Luftgemisch. Bei halbgezogenem Knopf kann einem sehr warmen oder gar überfetteten Motor reine Luft zugeführt werden, wodurch ein überfettetes Kraftstoff-Luftgemisch wieder zündfähig wird.

Kühlung – Heizung

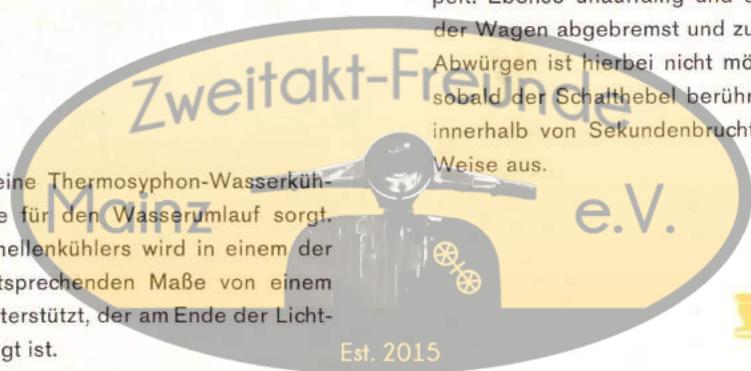
Der DKW Junior-Motor hat eine Thermosyphon-Wasserkühlung, die ohne Wasserpumpe für den Wasserumlauf sorgt. Die Wirkung des breiten Lamellenkühlers wird in einem der jeweiligen Motordrehzahl entsprechenden Maße von einem vierflügeligen Nylon-Lüfter unterstützt, der am Ende der Lichtmaschinen-Ankerwelle befestigt ist.

Kupplung

Eine normale Einscheibentrockenkupplung überträgt das Motordrehmoment auf die Übersetzungsstufen des vollsynchronisierten Vierganggetriebes. Das mit dem Schaltgetriebe in einem Gehäuse untergebrachte Vorderachsdifferential überträgt die Antriebskraft auf die Vorderräder.

SAXOMAT

Der DKW Junior kann auch mit der automatischen Kupplung SAXOMAT ausgerüstet werden. Auch hier wird die Motor-kraft auf eine Einscheiben-Trockenkupplung übertragen. Allerdings bedarf es hierzu nicht mehr des feinfühli-gen Kupplungs-fußes, da das Ein- und Auskuppeln vollautomatisiert wurde. Für geschmeidiges Anfahren sorgt nämlich die Fliehkraft-kupplung, die mit zunehmender Motordrehzahl sanft einkuppelt. Ebenso unauffällig und schnell kuppelt sie aus, sobald der Wagen abgebremst und zum Stillstand gebracht wird. Ein Abwürgen ist hierbei nicht möglich. Beim Gangwechsel, also sobald der Schalthebel berührt wird, kuppelt der SAXOMAT innerhalb von Sekundenbruchteilen auf elektropneumatische Weise aus.



Fahrwerk

Der DKW Junior hat, wie alle AUTO UNION-Wagen, einen verwindungssteifen, stabilen Kastenprofilrahmen. Die beiden Längsträger sind durch fünf kräftige Querträger miteinander verbunden. Die Vorderräder sind jeweils durch ein oberes und ein unteres Querlenkerpaar am Rahmen aufgehängt. In den Lagerrohren der unteren Lenker sind die längs liegenden Drehstäbe fixiert. Die selbststabilisierende Torsionskurbelachse hinten – eine Neuentwicklung speziell für den DKW Junior – hat den wesentlichen Vorteil völliger Wartungsfreiheit und exakter Seitenführung. Das Hinterachsrohr kann, da durchgehend geschlitzt, auch selbsttätig Seitenneigung des Aufbaues verhindern. Eine Querverbindung von der Hinterachse zum hinteren Querträger sorgt für einwandfreie Seitenführung der Hinterräder.

Stoßdämpfer

Vier doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer sind in ihrem Zusammenwirken mit den Drehstabfedern auf optimalen Straßenkontakt und zugleich hohen Fahrkomfort abgestimmt.

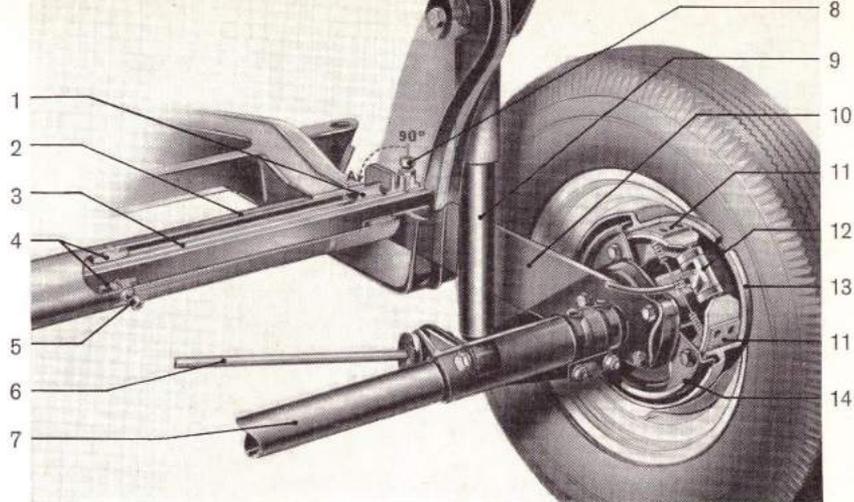


Abb. 88

I/61/548

Fahrwerk

1 = Federlager

2 = Rahmenrohr

3 = Federpaket

4 = Federwiderlager

5 = Feststellschraube

6 = Querlenkerstange

7 = Hinterachsrohr

8 = Feststellschraube

9 = Stoßdämpfer

10 = Schwingarm

11 = Bremsbacken

12 = Radbremszylinder

13 = Bremstrommel

14 = Bremsträger

Est. 2015

Lenkung

Im Verein mit dem Sicherheitsgarant Frontantrieb erfüllt auch im DKW Junior eine leichtgängige Zahnstangenlenkung die Voraussetzungen für den bekannten DKW-Kontakt zur Straße. Dank ihrer direkten Übersetzung ist sehr zielsicheres Fahren möglich. Lenkritzeln und Zahnstange stehen unter einem ständigen, genau dosierten Federdruck, wodurch gleichbleibende Spielfreiheit gesichert ist.

Bremsen

Der DKW Junior hat ferner in reichem Maße das, was ein schnelles Fahrzeug braucht: sichere Bremsen. Moderne, am Differential liegende Turbo-Trommelbremsen für die Vorderräder und in den Lochfelgen der Hinterräder untergebrachte Simplex-Bremsen bringen einen Verzögerungswert, der dreimal so hoch ist wie der vom Gesetzgeber geforderte. Natürlich arbeitet die Vierradbremse hydraulisch. Die Übertragung der Handbremskraft auf die vorderen Turbo-Trommelbremsen erfolgt mechanisch. Mit dieser Vorderrad-Handbremse werden so hohe Verzögerungswerte erreicht, daß sie praktisch als zweite Betriebsbremse benutzt werden kann.



Zündanlage

Der DKW Junior hat eine AUTO UNION-Zündanlage mit 3 Einzelunterbrechern, 3 Kondensatoren und 3 Zündspulen.

Die Unterbrecher sind auf einer gemeinsamen Grundplatte um 120° versetzt angeordnet und einzeln verstellbar. Das Zündgehäuse befindet sich vorne am Motor. Die keilriemengetriebene Lichtmaschine treibt zugleich den geräuscharmen Lüfter.

Der Zündzeitpunkt wird durch Fliehkraft automatisch in Abhängigkeit von der Motordrehzahl verstellt.

Die Karosserie

ist auf 8 Gummilagern ruhend mit dem Kastenprofilrahmen verschraubt. Sie wurde in der modernen Schalenbauweise gefertigt, womit die Voraussetzung gegeben ist, einzelne Bauteile rasch auswechseln zu können. Die ca. 2 qm betragende Rundumverglasung besteht aus Sicherheitsglas. Allein die Fläche der Breitsicht-Frontscheibe beträgt 0,5 qm.

Der inneren Sicherheit dienen das stoßelastische Armaturenbrett, das Schlüssel-Lenkrad mit tief liegender Nabe, Sicherheitstürschlösser und neuartige Kontursitze.

Richtig geformt, nämlich koffergerecht, ist auch der 90×90×40 cm große Kofferraum, Reservierad und Werkzeuge sind auf raumsparende Weise ganz rechts untergebracht.

Die Serienlackierung des DKW Junior ist in Kunstharz-Einbrennemaille ausgeführt. 2015



Abb. 89

I/61/675

Frischöl-Automatik

- a Öl zum Vergaser
- b Gestängeverbindung zum Vergaser
- c Ölpumpe
- d Anschluß für Kontrolleuchte
- e Öltank

Die Frischöl-Automatik

in Ihrem Wagen stellt einen richtungsweisenden Schritt der AUTO UNION, die führend im Bau von modernen Zweitaktmotoren ist, dar. Die Frischöl-Automatik reduziert den Ölverbrauch auf ca. 1% des Kraftstoffverbrauches. Der große Vorteil des Zweitakters, **die Frischölmischungsschmierung**, wird beibehalten.

Getankt wird nur noch **Reinbenzin** (keine Mischung), ohne an bestimmte Mengen gebunden zu sein.

Beschreibung:

Im Motorraum befindet sich über dem Auspuffkrümmer der ca. 3,8 Liter fassende Ölbehälter. An diesen ist eine Ölförderpumpe angeflanscht, von der das Öl aus dem Tank zum Vergaser gefördert wird. Der Zusatz zum Kraftstoff erfolgt innerhalb des Vergasers nach Durchfluß des Kraftstoffes durch die Hauptdüse. Aus dem Mischrohr tritt daher wie bisher ein Öl-Kraftstoffgemisch aus. Die Öldosierung erfolgt sowohl drehzahl- als auch lastabhängig. Die Kolben-Ölpumpe fördert in Abhängigkeit der Drehzahl wie auch der – verstellbaren – Hubhöhe des Kolbenstößels. Die Hubhöhe wird über Gestängeverbindung von der Drosselklappenstellung gesteuert.

Est. 2015

Leerlaufeinstellung

Das Einregulieren des Leerlaufes ist nur nach Abbau des Kugelkopfes am Gestänge der Frischöl-Automatik, wie bekannt (unter Vergaser einstellen beschrieben), vorzunehmen. Anschließend Gestänge der Frischöl-Automatik so einstellen, daß das Ende des Ausschnittes im Schlepphebel spielfrei am Mitnehmerstift des Drosselklappenhebels anliegt. Beim Gasgeben muß also das Gestänge zur Ölpumpe sofort mitgenommen werden.

Fahrhinweise:

Bei eingeschalteter Zündung leuchtet mit der Ladekontrollampe (grün) gleichzeitig die gelbe Ölförderungskontrolleuchte – im Kombiinstrument auf.

Nach dem Starten des Motors muß die Ölkontrolleuchte spätestens dann erlöschen, wenn Gas gegeben wird. Blinken der Ölkontrolleuchte im Leerlauf sowie gelegentlich während der Fahrt bei geringer Teillast ist ohne Bedeutung. Aufflackern der Kontrolleuchte bei Vollast deutet auf das Ende des Ölvorrates im Ölbehälter hin. Es muß sobald wie möglich Öl nachgetankt werden.

Leuchtet die Ölkontrollampe bei Vollastfahrten dauernd auf, so fördert die Ölpumpe kein Öl mehr. Die Fahrt ist sofort zu unterbrechen und der Ölstand (Meßstab) zu prüfen, gegebenenfalls Öl aufzufüllen.

Zu verwendende Motorenöle lt. Schmierstoff-Aufstellung Seite 93.

Schmierstellen

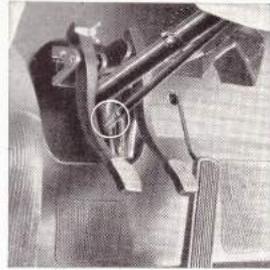


Abb. 1

59/4516a

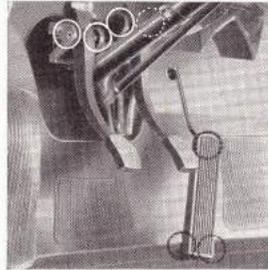


Abb. 2

59/4516

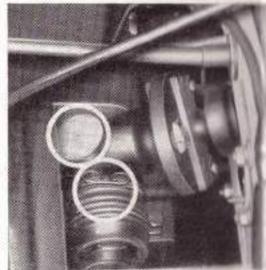


Abb. 3

59/3585a

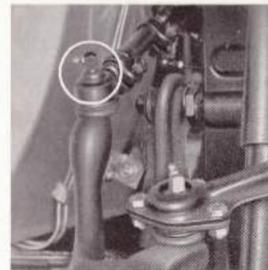


Abb. 4

59/3584

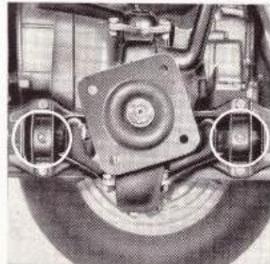


Abb. 5

59/4519

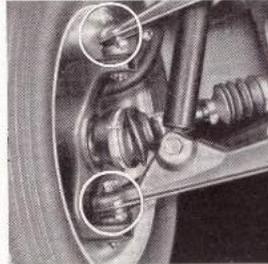


Abb. 6

59/3253a

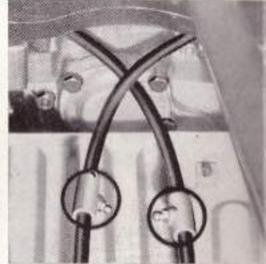


Abb. 7

61/6009a

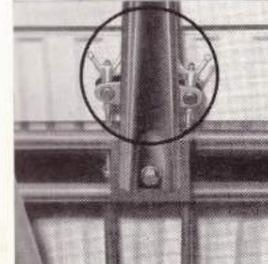


Abb. 8

61/6008



Abb. 9

59/4460a

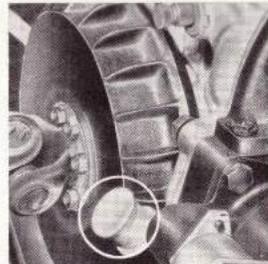


Abb. 10

61/542

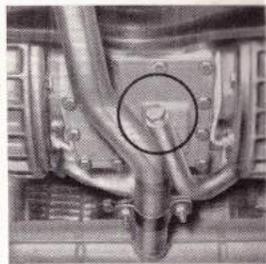


Abb. 11

61/545

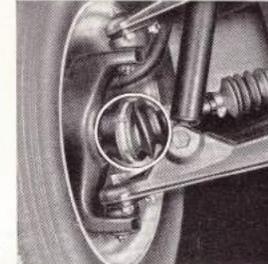


Abb. 12

59/3253



Abb. 13

59/4460



Abb. 14

59/3694



Abb. 15

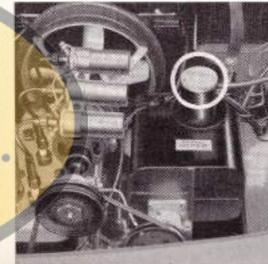


Abb. 16

61/727

Nr. im Schmierplan	Schmierstellen	Anzahl	Schmierstoffart	Ab-schmieren alle km	Bild-Nr.
1	Gelenke und Lagerstellen der Gasbetätigung	8	⊗ ¹	7 500	—
2	Schaltbowdenzug am Getriebe	1	□	7 500	—
3	Schaltröhrdurchführung	1	□	7 500	1
4	Kugelgelenke der Schalthebel (Teleskope) an der Getriebeschaltwelle	4	⊗ ¹	7 500	—
5	Lagerstellen der Pedale	7	⊗ ¹	7 500	2
6	Lenkgetriebe	3	○	7 500	3
7	Spurstangenköpfe	4	⊗ ¹	7 500	4
8	Federlager vorne	4	⊗ ¹	7 500	5
9	Traggelenke	2	⊗ ¹	7 500	6
10	Führungsgelenke	2	⊗ ¹	7 500	6
11	Handbremsseile	2	⊗ ¹	7 500	7
12	Gelenke der Handbremse	1	□	7 500	8
13	Kreuzgelenke	2	⊗ ¹	7 500	9
14	Getriebe (Ölstandskontrolle) (Ölwechsel)	1	△	7 500	10
		1	△	30 000	11
15	Rzeppa-Gelenke (Antriebsgelenke)	2	▽	30 000	12
16	Schiebestücke der Gelenkwellen	2	▼	7 500	13
17	Radlager*	—	▲	—	—
18	Unterbrecher und Nockenlager**	—	■	—	14
—	Gelenke der thermostat-geregelten Kühlerabdeckung	5	⊗ ¹	7 500	15
19	Frischöl-Automatik (Ölstandskontrolle)	1	◼	2 500	16
—	Schloßmechanik an Türen, Front- und Heckklappe	6	□ ⊗	7 500	—

* Radlagerschmiermittel (Mehrzweckfett) jährlich bzw. nur bei reparaturbedingter Demontage erneuern.

** Unterbrecherhebel sind nur bei Erneuerung im Winkel der Anlaufklötzen zu fetten.

¹ Abschmierfett oder molybdänhaltiges Fett.

Zeichenerklärung:

- ⊗ Abschmierfett
- ▲ Mehrzweckfett
- △ Getriebeöl SAE 90
- ▽ Hypoidöl SAE 140
- ◼ Motorenöl
- Bosch-Heißlagerfett F1 V 4
- Betriebsfett



Schmierstellen

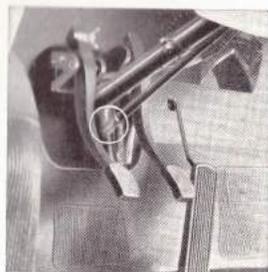


Abb. 1

59/4516a

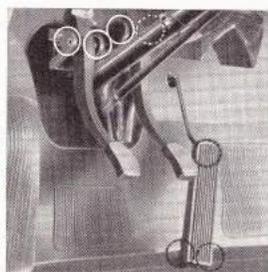


Abb. 2

59/4516

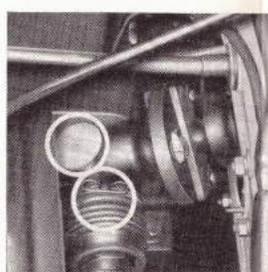


Abb. 3

59/3585a

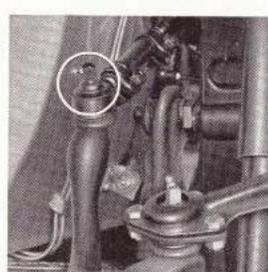


Abb. 4

59/3584

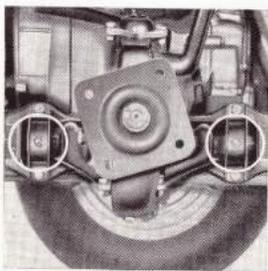


Abb. 5

59/4519

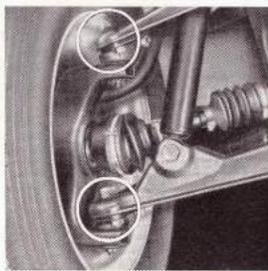


Abb. 6

59/3253a

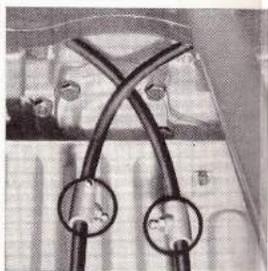


Abb. 7

61/6009a

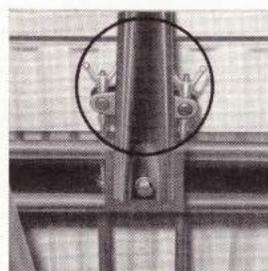


Abb. 8

61/6008

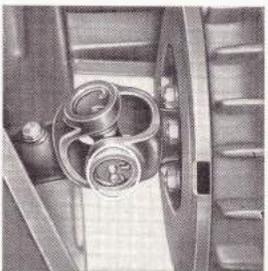


Abb. 9

59/4460a

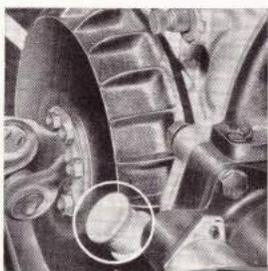


Abb. 10

61/542

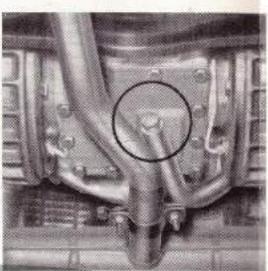


Abb. 11

61/545

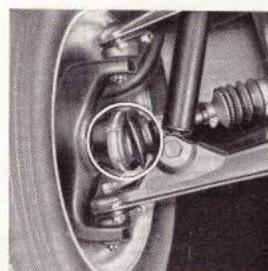


Abb. 12

59/3253

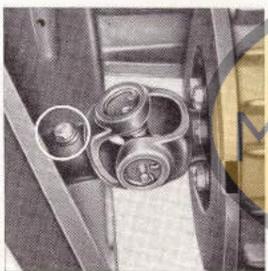


Abb. 13

59/4460b



Abb. 14

59/3456



Abb. 15

59/3694

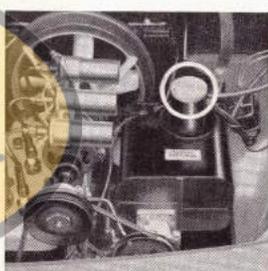


Abb. 16

61/727

Nr. im Schmierplan	Schmierstellen	Anzahl	Schmierstoffart	Ab-schmieren alle km	Bild-Nr.
1	Gelenke und Lagerstellen der Gasbetätigung	8	⊗	7 500	—
2	Schaltbowdenzug am Getriebe	1	□	7 500	—
3	Schaltrohrdurchführung	1	□	7 500	1
4	Kugelgelenke der Schalthebel (Teleskope) an der Getriebeschaltwelle	4	⊗	7 500	—
5	Lagerstellen der Pedale	7	⊗	7 500	2
6	Lenkgetriebe	3	○	7 500	3
7	Spurstangenköpfe	4	⊗	7 500	4
8	Federlager vorne	4	⊗	7 500	5
9	Traggelenke	2	⊗	7 500	6
10	Führungsgelenke	2	⊗	7 500	6
11	Handbremsseile	2	⊗	7 500	7
12	Gelenke der Handbremse	1	□	7 500	8
13	Kreuzgelenke	2	⊗	7 500	9
14	Getriebe (Ölstandskontrolle) (Ölwechsel)	1	△	7 500	10
		1	△	30 000	11
15	Rzeppa-Gelenke (Antriebsgelenke)	2	▽	30 000	12
16	Schiebestücke der Gelenkwellen	2	▼	7 500	13
17	Radlager*	—	▲	—	—
18	Unterbrecher und Nockenlager**	—	■	—	14
—	Gelenke der thermostatgeregelten Kühlerabdeckung	5	⊗	7 500	15
19	Frischöl-Automatik (Ölstandskontrolle)	1	◆	2 500	16
—	Schloßmechanik an Türen, Front- und Heckklappe	6	□ ⊗	7 500	—

* Radlagerschmiermittel (Mehrzweckfett) jährlich bzw. nur bei reparaturbedingter Demontage erneuern.

** Unterbrecherhebel sind nur bei Erneuerung im Winkel der Anlaufklötzen zu fetten.

† Abschmierfett oder molybdänhaltiges Fett.

Zeichenerklärung:

⊗ Abschmierfett

▲ Mehrzweckfett

△ Getriebeöl SAE 90

▽ Hypoidöl SAE 140

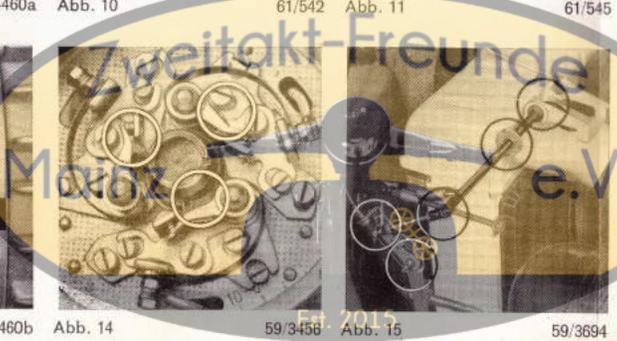
◆ Motorenöl SAE 20/W 20

▼ Hypoidöl SAE 80

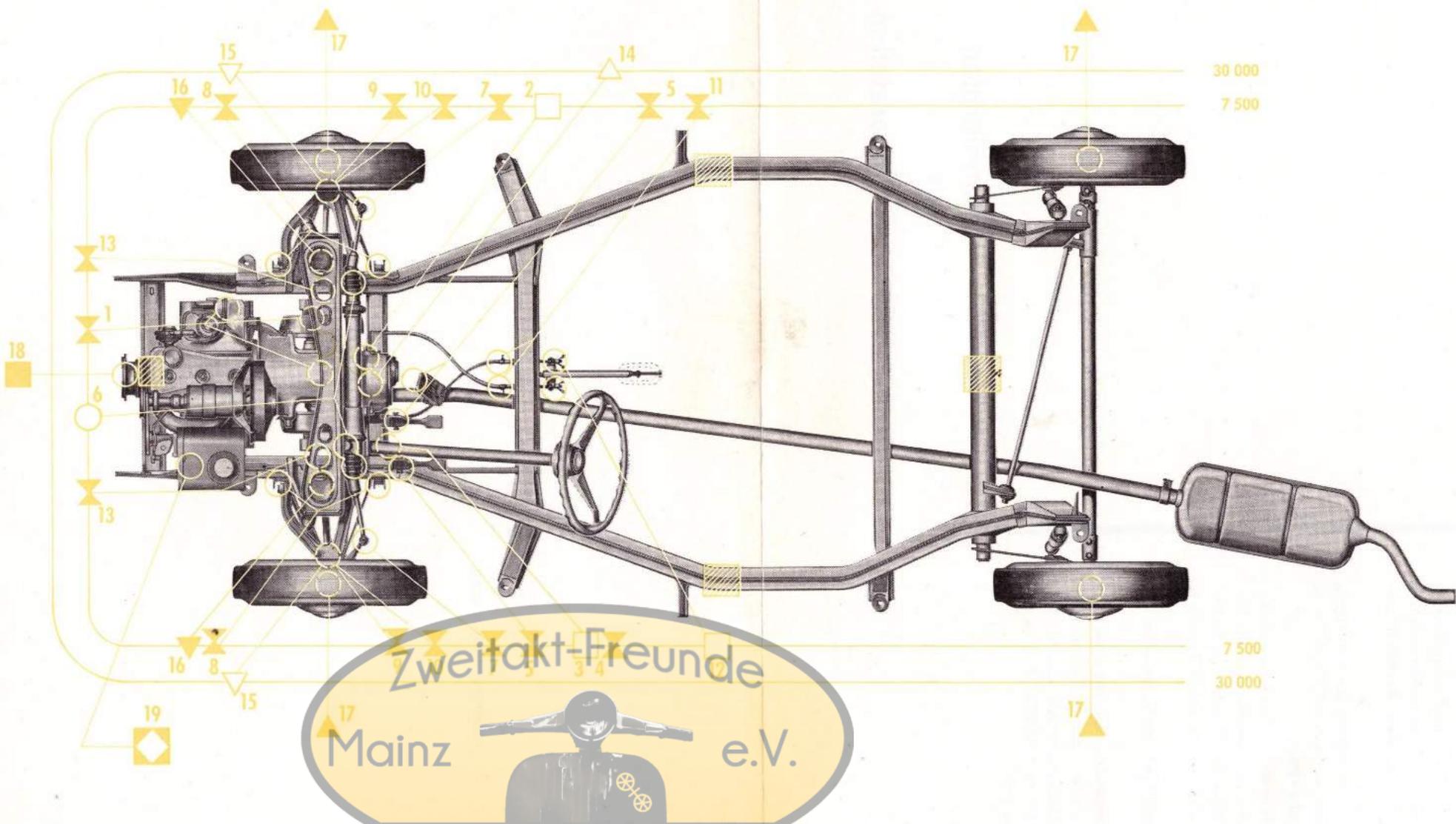
□ Motorenöl

■ Bosch-Heißlagerfett FT 1 V 4

○ Getriebeöl SAE 90



Schmierplan



Diese Zahlen entsprechen den laufenden Nummern in der untenstehenden Tabelle  = Diese vier schraffierten Felder sind Auflagepunkte für Hebewerkzeuge

Schmierstoff-Aufstellung

Die folgende Schmierstoff-Aufstellung gibt einen Überblick über die zu verwendenden Schmiermittel.

Achtung! Schmierplan und Schmierstellen auf Seite 96/97 beachten.

Schmierstellen

Inland

Ausland

Motor

1.

Mit Frischöl-Automatik

Legierte und unlegierte* Markenmotorenöle SAE 20 W 20 (kein Mehrbereichsöl) oder **nur** bei Außentemperaturen unter -15°C vorgemischte Zweitaktöle, die korrosionshindernde Zusätze enthalten***

Branded engine oils API Service ML, MM, MS and DG SAE 20 W 20** (no Multigrade-oil) or only in the case of ambient temperatures below $+5^{\circ}\text{F}$ prediluted two-stroke oils containing anti-corrosive additives***

2.

Mit Gemischschmierung 1:40

Markenmotorenöle SAE 40¹ (Normaltyp) und 0,2% DKW-Zweitakt-Treibstoffzusatz DESOLITE K oder legierte Markenmotorenöle SAE 40¹ sowie Zweitaktöle, die korrosionshindernde Zusätze enthalten²

SAE 40¹ branded engine oils, API Service ML, MM, MS and DG² or two-stroke oils containing anti-corrosion additives²



Schmierstelle		Inland	Ausland
Getriebe	△	Markengetriebeöle SAE 90 oder SAE 80, keine Hypoidöle verwenden	Branded Gear Oils SAE 90 or SAE 80, no EP
Antriebsgelenke	▽	Hypoidöl SAE 140	EP SAE 140
Schiebestücke der Gelenkwellen	▼	Hypoidöl SAE 80	EP SAE 80
Lenkung	○	Getriebefließfett	Liquid Gearbox Grease
Fahrgestell	✕	Abschmierfett	Chassis Grease
Radlager	▲	Mehrzweckfett	Multipurpose Grease
Unterbrecher und Nockenlager	■	Bosch-Heißlagerfett FT I V 4	Bosch-Heißlagerfett FT I V 4



- | | | |
|---------------------------------|--|--|
| 1 R = Scheinwerfer, rechts | 19 = Geber für Ölkontrolle
(DKW Junior de Luxe) | 33 L = Nebelleuchte, links (Sonderwunsch) |
| 1 L = Scheinwerfer, links | | 34 = Arbeitsstrom-Relais für Nebelleuchten
(Sonderwunsch) |
| 1a = Fernlicht | 19a = Ölkontrolleuchte
(DKW Junior de Luxe) | 35 = Schalter für Nebelleuchten
(Sonderwunsch) |
| 1b = Abblendlicht | 20 = Schalter für Scheibenwischer | 36 = Steckdose (DKW Junior de Luxe) |
| 1c = Standlicht | 21 = Instrumentenbeleuchtung | 37 = Haftsucher (Sonderwunsch) |
| 2 R = Blinkleuchte vorn, rechts | 22 = Bremslichtschalter | 40 = Rückfahrscheinwerfer (Sonderwunsch) |
| 2 L = Blinkleuchte vorn, links | 23 = Abblendschalter | 42 = Schalter für Rückfahrscheinwerfer
(Sonderwunsch) |
| 3 = Horn | 24 = Blinkerschalter | 43 = Masseband von Karosserie zum
Getriebe |
| 4 = Anlasser | 25 = Lenk-Zündschloß | 44 = Radio (Sonderwunsch) |
| 5 = Lichtmaschine | 26 = Türkontakt | |
| 6 = Unterbrecher | 27 = Innenleuchte | |
| 7 = Zündspulen | 27a = Schalter für Innenleuchte | |
| 8 = Zündkerzen | 28 = Kraftstoffanzeige | |
| 9 = Batterie | 29 = Horn-Druckknopf | |
| 10 = Regler | 30 = Tankgeber | |
| 11 = Sicherungen | 31 R = Schluß-Brems-Blinkleuchte, rechts | |
| 12 = Scheibenwischer | 31 L = Schluß-Brems-Blinkleuchte, links | |
| 13 = Kombi-Instrument | 31a = Blinklicht | |
| 14 = Fernlichtkontrolleuchte | 31b = Schlußlicht | |
| 15 = Blinkkontrolleuchte | 32 R = Kennzeichenleuchte, rechts | |
| 16 = Ladekontrolleuchte | 32 L = Kennzeichenleuchte, links | |
| 17 = Blinkgeber | 33 R = Nebelleuchte, rechts (Sonderwunsch) | |
| 18 = Lichtschubschalter | | |

Farbenübersicht:

- sw = schwarz
ws = weiß
rt = rot
gr = grau
gn = grün
ge = gelb
hb = hellblau
br = braun
li = lila

Glühlampentabelle

Brennstelle	Stück	Volt	Watt	Form	Sockel	Bemerkung
Hauptscheinwerfer	2	6	45/40	Kugel mit Teller	D 45 t	asymmetrisch
Nebelscheinwerfer	1–2	6	35	Kugel	BA 20 s	} Sonderwunsch
Rückfahrcheinwerfer	1	6	25	Kugel	BA 15 s oder BA 15 s 22	
Standlicht	2	6	4	Röhre	BA 9 s	
Blinklicht, vorn	2	6	18	Kugel	BA 15 s	
Blinklicht, hinten	2	6	18	Kugel	BA 15 s	
Schlußlicht	2	6	5	Kugel	BA 15 s	
Bremslicht	2	6	18	Kugel	BA 15 s	
Kennzeichenbeleuchtung	2	6	4	Röhre	BA 9 s	
Fernlichtkontrolleuchte	1	6	0,6	Röhre	BA 7 s	
Ladekontrolleuchte	1	6	0,6	Röhre	BA 7 s	
Blinkkontrolleuchte	1	6	0,6	Röhre	BA 7 s	
Kraftstoffanzeige	1	6	1,2	Röhre	BA 7 s	
Fernthermometer	1	6	1,2	Röhre	BA 7 s	
Innenbeleuchtung	1	6	4	Röhre	BA 9 s	
Ölkontrolleuchte	1	6	0,6	Röhre	BA 7 s	

bei Fahrzeugen
mit Frischöl-
Automatik

Est. 2015

Technische Daten

Motor

Bauart

Bohrung

Hub

Hubraum

Verdichtungsverhältnis

Leistung

Drehmoment

Literleistung

DKW Junior de Luxe

wassergekühlter 3-Zylinder-
Reihenmotor mit Umkehrspülung

70,5 mm

68 mm

795 ccm

6,9 bis 7,25

34 PS bei 4000 U/min

7,25 mkg bei 2500 U/min

45 PS pro Liter

DKW Junior

wassergekühlter 3-Zylinder-
Reihenmotor mit Umkehrspülung

68 mm

68 mm

741 ccm

8

34 PS bei 4300 U/min

6,5 mkg bei 2500 U/min

46 PS pro Liter

Vergaser

Bauart

Typ

Hauptdüse

Leerlaufkraftstoffdüse

Leerlaufluftdüse

Luftkorrekturdüse

Starterkraftstoffdüse

Fallstromvergaser

Solex 40 ICB

0110

g 55

2,0

200

160

Fallstromvergaser

Solex 40 ICB

0105

g 50

1,5

200

160

mit Frischöl-Automatik

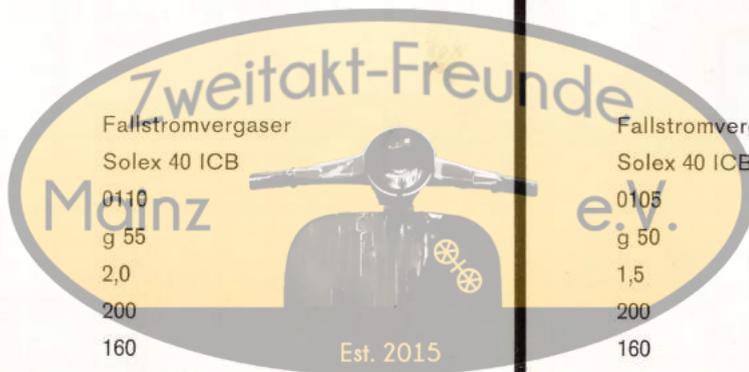
0105

g 55

2,0

200

160



DKW Junior de Luxe

Starterluftdüsenbohrung	3,5
Lufttrichter	29
Schwimmernadelventil	1,5
Mischrohr	46
Mischrohrträger	RES. 6,0
Kunststoffschwimmer	7,3 g
Leerlaufgemisch-Regulierschraube	2–3 halbe Umdrehungen offen

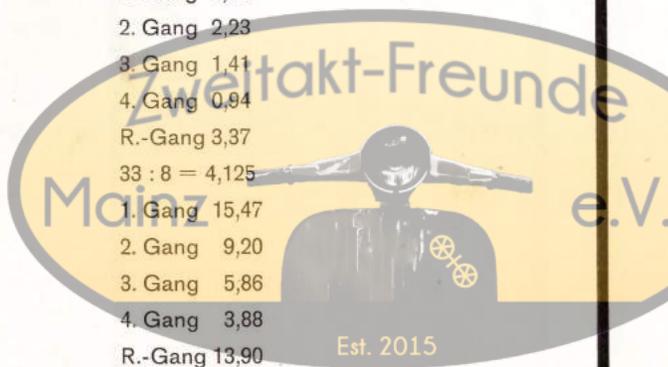
DKW Junior

3,5	3,5
26	26
1,5	1,5
46	46
RES. 6,0	RES. 6,0
7,3 g	7,3 g
2–3 halbe Umdrehungen offen	2–3 halbe Umdrehungen offen

Getriebe

Gänge	4 Vorwärtsgänge vollsynchronisiert
Getriebeübersetzungen	1 Rückwärtsgang
	1. Gang 3,75
	2. Gang 2,23
	3. Gang 1,41
	4. Gang 0,94
	R.-Gang 3,37
Ausgleichsgetriebeübersetzung	$33 : 8 = 4,125$
Gesamtübersetzungen	1. Gang 15,47
	2. Gang 9,20
	3. Gang 5,86
	4. Gang 3,88
	R.-Gang 13,90

4 Vorwärtsgänge vollsynchronisiert
1 Rückwärtsgang
1. Gang 3,75
2. Gang 2,23
3. Gang 1,41
4. Gang 0,94
R.-Gang 3,37
$31 : 8 = 3,875$
1. Gang 14,53
2. Gang 8,64
3. Gang 5,50
4. Gang 3,64
R.-Gang 13,06



Kupplung

Bauart

Kupplungsspiel am Pedal

DKW Junior de Luxe

Einscheibentrockenkupplung
auf Wunsch automatische Kupplung
SAXOMAT

ca. 15 mm

DKW Junior

Einscheibentrockenkupplung
auf Wunsch automatische Kupplung
SAXOMAT

ca. 15 mm

Füllmengen

Kraftstoffbehälter

Getriebe

Ölbehälter

(nur Frischöl-Automatik)

Kühlsystem

ca. 35 Liter
davon ca. 6 Liter Reserve
1,75 Liter
ca. 3,8 Liter

7,25 Liter

ca. 35 Liter
davon ca. 6 Liter Reserve
1,75 Liter
ca. 3,8 Liter

7,25 Liter

Fahrleistung und Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit

Dauergeschwindigkeit

Kraftstoffverbrauch

nach DIN 70030

ca. 120 km/h
ca. 115–118 km/h
7,3 Liter/100 km

ca. 115 km/h
ca. 115 km/h
7,3 Liter/100 km



Fahrgestell

Bauart
Radaufhängung

Federung

Lenkung

Lenkübersetzung

Kleinster Wendekreis ϕ

Felgengröße

Lochkreisdurchmesser

Reifengröße

Reifenluftdruck

Spurweite

Radstand

Vorspur

Radsturz

DKW Junior de Luxe

geschlossener Kastenprofilrahmen
vorn: Einzelaufhängung Querlenker
hinten: selbststabilisierende Torsions-
kurbelachse
vorn: 2 Drehstabfedern längs und
2 doppelwirkende Stoßdämpfer
hinten: 5lamelliger Drehstab quer und
2 doppelwirkende Stoßdämpfer

Zahnstangenlenkung

14

ca. 10 m

vorn und hinten: 4 J \times 13

130 mm

vorn und hinten: 5,50–13 (schlauchlos)

vorn: 1,4 atü

hinten: 1,4 atü

vorn: 1,4 atü bei voller Auslastung

hinten: 1,6 atü bei voller Auslastung

vorn: 1200 mm

hinten: 1212 mm

2175 mm

–2 bis –3 mm unbelastet

(Räder mit 5 kg vorgespannt)

45' \pm 15'

DKW Junior

geschlossener Kastenprofilrahmen
vorn: Einzelaufhängung Querlenker
hinten: selbststabilisierende Torsions-
kurbelachse
vorn: 2 Drehstabfedern längs und
2 doppelwirkende Stoßdämpfer
hinten: 5lamelliger Drehstab quer und
2 doppelwirkende Stoßdämpfer

Zahnstangenlenkung

14

ca. 10 m

vorn und hinten: 3,5 \times 12

130 mm

vorn und hinten: 5,20–12 (schlauchlos)

vorn: 1,5 atü

hinten: 1,5 atü

vorn: 1,5 atü bei voller Auslastung

hinten: 1,7 atü bei voller Auslastung

vorn: 1180 mm

hinten: 1200 mm

2175 mm

–2 bis –3 mm unbelastet

(Räder mit 5 kg vorgespannt)

45' \pm 15'



DKW Junior de Luxe

Nachlauf	30' ± 15'
Bodenfreiheit bei voller Belastung	160 mm
Betriebsbremse	hydraulisch, vorn und hinten Simplex
Feststellbremse	mechanisch, über Seilzüge auf die Vorderräder wirkend
Bremstrommeldurchmesser	vorn: 200 mm
Bremsbelagbreite	hinten: 180 mm
	vorn und hinten: 40 mm
Wirksame Gesamtbremsfläche	572 cm ²

Elektrische Anlage und Ausrüstung

Batterie	6 Volt 56 Ah
Lichtmaschine	6 Volt 160 Watt
Anlasser	6 Volt 0,4 PS
Zündanlage	AUTO UNION-Batterie-Zündanlage mit 3 Einzelunterbrechern
Zündfolge	1 - 2 - 3
Zündzeitpunkt	3 mm v. o. T.
Zündverstellung	automatisch, von der Motordrehzahl abhängig, durch Fliehgewicht
Unterbrecherkontaktabstand	0,4 mm
Zündkerzen	Bosch 175 T 1 Beru 175/18 Champion UK 10
Scheinwerfer	mit asymmetrischem Abblendlicht 6 Volt 45/40 Watt

DKW Junior

30' ± 15'
150 mm
hydraulisch, vorn und hinten Simplex
mechanisch, über Seilzüge auf die Vorderräder wirkend
vorn: 200 mm
hinten: 180 mm
vorn und hinten: 40 mm
572 cm ²

6 Volt 56 Ah
6 Volt 160 Watt
6 Volt 0,4 PS
AUTO UNION-Batterie-Zündanlage mit 3 Einzelunterbrechern
1 - 2 - 3
2,5 mm v. o. T.
automatisch, von der Motordrehzahl abhängig, durch Fliehgewicht
0,4 mm
Bosch 175 T 1 Beru 175/18 Champion UK 10
mit asymmetrischem Abblendlicht 6 Volt 45/40 Watt

zweitakt-Freunde
Mainz e.V.



Maße und Gewichte**DKW Junior de Luxe****DKW Junior**

Länge über alles

3968 mm

3965 mm

Breite über alles

1575 mm

1575 mm

Höhe über alles

1440 mm

1430 mm

Anzahl der Sitze

5

5

Rundumsicht

92 %

92 %

Bodenfreiheit

160 mm

150 mm

Kofferrauminhalt

0,33 m³0,33 m³

Leergewicht

710 kg

695 kg

730 kg (mit Schiebedach)

715 kg (mit Schiebedach)

Zulässige Achslast

vorn: 560 kg

vorn: 560 kg

hinten: 560 kg

hinten: 560 kg

Zulässiges Gesamtgewicht

1095 kg

1080 kg

Zuladung

Zulässige Anhängelast

390 kg*

375 kg*

(gebremst oder ungebremst)

* Nur für Fahrzeuge ohne SAXOMAT

