

FAHRBERICHT DKW 3=6 KARMANN-CABRIOLET



# ZWEITAKT- SYMPHONIE

Der Charme einer offenen Vorkriegskarosserie im Horch-Stil, gepaart mit den feinen Manieren eines Dreizylinder-Zweitakters, erzeugt ein ganz neues Fahrgefühl – jenseits der Vorurteile.



**Behende folgt der leichte Fro**



Bei der formvollendeten Heckansicht,  
inspiriert vom Horch 853, stört  
der wuchtige Kennzeichenrahmen



Die Stromlinienform der dreiflügeligen Jahre stand beim  
großen Nachkriegs-DKW Paté. Sie hielt bis 1968.



Der zierliche Dreizylinder-Zweitakter benötigt drei Zündspulen



Singender Sausewind, der Zweitakter klingt schön unter Last

## nttriebler dem Lenkeinschlag

nicht zerrten. Straßenlage und Fahrkomfort sind seit jeher die beiden Assen unter dem Stromlinien-Kotflügel des DKW, sie stechen noch heute. Heiter und beschwingt geht es Richtung Treuchtlingen. Das kleine Glück, es kehrt zurück. Neben uns mäandert träge der Fluss durchs Juragestein. Ein Zug blitzt aus der Ferne in der Sonne. Fleißig will der Zweitakter geschaltet werden, Drehmoment ist nicht seine Stärke, aber drehen will er gerne.

Der Glücksbringer ist eine seltene Kostbarkeit. Nur 205 Zweitsitzer-Cabriolets fertigte Karmann von der großen 3=6-Karosserie, danach ging die Ära der offenen DKW bis zum F 12 Roadster kurzzeitig zu Ende. Wie der Käfer war auch der große DKW Mitte der Fünfziger ein formaler Anachronismus. Borgward, Ford, Opel und Mercedes setzten bereits auf die moderne, geräumige Pontonform mit guter Rundumsicht. Selbstragend ist sie rationell zu fertigen.

Der Große DKW kommt, die elegante Cabriolet-Robe des Zweitsitzers täuscht darüber glamourös hinweg, aus einer armen Familie. Sie musste ihre sächsische Heimat verlassen und begann in Ingolstadt und Düsseldorf ein neues Leben nach alten Plänen. Der geschmeidige Dreizylinder in der damals modernen stromlinienförmigen Ganzstahlkarosserie war schon fertig entwickelt. Doch den eilig Geflüchten blieb nur übrig, die Zweizylinder-F8-Technik mit der neuen Karosserie zur Meisterklasse zu kombinieren.

Er sollte schon 1940 als DKW F 9 erscheinen, der Krieg vereitelte sein Debüt. Die deutsche Teilung schuf einen Doppelgänger. In Zwickau kam der DKW 3=6 als IFA F 9 drei Jahre früher zur Welt als die Sonderklasse F 91 in Düsseldorf. Aber die Auto Union-Konstrukteure trieben das

Konzept mit Ehrgeiz voran. Sie beilieten sich mit bewundenswerter Improvisation, aus dem Kleinwagen einen Mittelklassewagen zu machen. Sie verbreiterten ihn um zehn Zentimeter und werteten ihn in Details auf.

Immerhin hielt die Vorkriegskonstruktion bis 1963. Beachtliche 50 PS schöpften der Auto Union 1000 S schließlich aus dem Dreizylinder, bei lässigen 4500 Touren. Der solide Wagen mit dem Kastenprofilrahmen und der legendären Straßenlage hatte bis zum Schluss eine treue Fangemeinde. VW Käfer gegen DKW hieß das Duell der Fünfziger – wobei der DKW nicht zuletzt wegen seiner eleganten Linie als das vornehmere Auto empfunden wurde. Exklusiver und teurer war er sowieso.

Intensive Zuneigung verwandelt das DKW 3=6-Cabriolett in einen feinen Nachkriegs-Horch. Durch die Windschutzscheibe sieht der Fahrer mit Freude die schwingvollen Linien von Motorhaube und Kotflügel, über ihm grüßt der Himmel. Ein entschlossener Ruck am Hebel links unter dem Lenkrad schaltet den Freilauf ein. Jetzt ist das Schieberuckeln kaum noch spürbar. Der Zweitakter vorm macht noch mehr Freude. Seine überschäumende Leichtfüßigkeit überträgt sich auf den Fahrer, er summt sein Lied. Ein Gefühl, so prickelnd wie Champagner. Hinter dem Kreisverkehr vor der Shell-Tankstelle geht die Sonne unter. Das kleine Glück ist nicht von Dauer, aber es kehrt zurück.

Denken wir daran, wenn uns 150 PS aus sechs Zylindern und 2,5 Liter Hubraum mal wieder zu wenig sind.

TEXT: Alf Creemers

FOTOS: Hardy Mutschler

## DATEN & FAKTEN

### Großer DKW 3=6, F 93, Zweitsitzer Cabriolet

**Motor:** Wassergekühlter Dreizylinder-Zweitakter-Reihenmotor mit Umkehrspülung, vier Kurbelwellenlager, Bohrung x Hub 71 x 76 mm, Hubraum 906 cm<sup>3</sup>, Leistung 38 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 725 Nm bei 3000/min, Verdichtung 6,5:1, ein Fallstromvergaser Solex 40 JCB, Thermosiphon-Kühlung, Schmierung über Zweitakt-Gemisch 1:40 mit Shell-Mixer.

### Kraftübertragung:

Frontantrieb (Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse), Viergang-Getriebe mit Freilauf, Synchronisierung II bis IV, Einscheiben-Trockenkupplung.

**Karosserie und Fahrwerk:** Ganzstahlkarosserie mit Kastenprofilrahmen verschraubt, vorn Querenlenker unten, eine Querblattfeder oben, hinten Rohr-Starrachse („Schwebeachse“), mit hochliegender Querblattfeder, hydraulische Teleskop-

Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Vierrad-Trommelbremsen, Reifen 5,60 x 15.

**Maße und Gewicht:** Länge 4225 mm, Breite 1695 mm, Höhe 1445, Radstand 2350 mm, Gewicht 950 kg, Tankinhalt 45 Liter.

**Fahrleistung und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 123 km/h, Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 27,5 s, Verbrauch 9,5 l/Gemisch/100km, **Stückzahl:** 205, Bauzeit von 1955 bis 1966.

**Der melodische Klang des Zweiflers**



Gut bekam dem Großen 3=6 die um  
zehn Zentimeter breitere Karosserie.  
Auch der Grill wirkt repräsentativer

# KAUFBERATUNG Großer DKW 3=6, F 93, 1955 bis 1959

Der solide Kastenrahmen macht die DKW zu langlebigen Automobilen. Jedoch frisst der Rost an Türen und Hauben. Auch wegen des simpel aufgebauten Zweitaktmotors sind die formschönen Auto Union-Limousinen dankbare Restaurierungsobjekte, die keine Unsummen verschlingen.

★★★★☆ **Alltagstauglichkeit**  
★★★★☆ **Ersatzteillage**

★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**  
★★★★☆ **Unterhaltskosten**

★★★☆☆ **Verfügbarkeit**  
★★☆☆☆ **Nachfrage**

## KAROSSERIE-CHECK

Der geschlossene Kastenrahmen mit Kreuztraverse bildet frei nach dem Szenemotto „Vermeide Dramen, verwende Rahmen“ die solide Grundlage der DKW-3=6-Karosserie, die durchaus Jahrzehnten trotz. Doch der Rost beißt sich gern um das stabile Rückgrat herum fest. Er nagt die Bodenbleche an, befällt die Schweller der **verschraubten Karosserie** und nistet sich in den Hohlräumen zwischen hinterer Spritzwand und den Radläufen ein. Türen und Hauben sind natürlich auch betroffen, die solide Blechstärke hilft hier jedoch meist, das Schlimmste zu verhindern.

Die Vorderkotflügel rosten meist über den **Scheinwerfertöpfen** und um die Blinkergehäuse. Und die ebenfalls verschraubten hinteren Kotflügel werden an den **Schraubkanten** gern von der braunen Pest befallen. Vorn sind es auch die Radläufe, die zum Korrodieren neigen. Die **Türscharniere** sind nicht sonderlich stabil. Vor allem die bis 1957 eingebauten, nach vorn öffnenden Selbstmördertüren hängen gern durch. Ansonsten kennt die DKW-Karosserie wenig Schwachstellen, auch Restaurierungsobjekte sind kein unkalkulierbares Risiko.

Sorgen bereitet eine verwohnte oder nicht komplette **Innenausstattung**.

Die Fülle verschiedener Stoffe und Materialien steigert zwar die Individualität des 3=6, stellt aber Restaurierer vor erhebliche Probleme.

## TECHNIK-CHECK

Der Dreizylinder-Zweitaktmotor gilt als robust und langlebig. Laufleistungen bis zu 150.000 Kilometern ohne Überholung erreichen fast das Viertakter-Niveau jener Tage. Dank seines einfachen Aufbaus, ohne Ventiltrieb, halten sich die Kosten für eine Instandsetzung in Grenzen. Die gebaute, **vierfach wälzgelagerte Kurbelwelle** ist die einzige



Achillesferse. Sie wird mangels Ölsumpf nur durch den Ölnebel der Kurbelkastenspülung geschmiert und geht deshalb bei langen Standzeiten gern fest. Zudem können **Kurbel- und Pleuellagerschäden** auch durch Ölverdünnung entstehen – wenn die Membran der Benzinpumpe rissig wird und zu viel Benzin den Öl im von den Lagern wäscht. Sonst ist der Zweitakter ein robuster Geselle. **Zünd- und Vergaserprobleme** machen ihm jedoch gelegentlich zu schaffen. Manche DKW-Enthusiasten trauen dem Thermosyphon-Prinzip nicht und rüsten eine **Wasserpumpe** nach, wie sie der AU 1000 Sp hatte. Moderne Zweitaktöle erlauben ein rauchreies **Mischungsverhältnis** von 1:50.

## PREISE

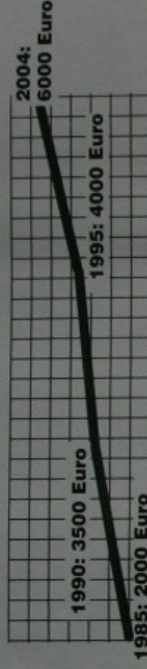
Bei Einführung 1955, Spezial-Limousine  
Bei Produktionsende 1959

5855 Mark  
5775 Mark

Das Karman-Zweisitzer-Cabriolet ist neben den Hebmüller-Sonderkarosserien auf Basis des F 99 die Perle im DKW-Nachkriegsprogramm. Knapp 3000 Mark Aufpreis gegenüber einer normalen 3=6-Limousine limitierten die Auflage auf insgesamt 626 Zweisitzer-Cabriolets aus Osnabrück. Dem stehen 55 857 Sonderklasse und 137 800 normale 3=6 gegenüber. Überlebt haben nur wenige dieser beehrten Sonderkarosserien, deshalb liegt der Marktwert noch einmal schätzungsweise um ein Drittel höher als die Classic Data-Erhebungen.

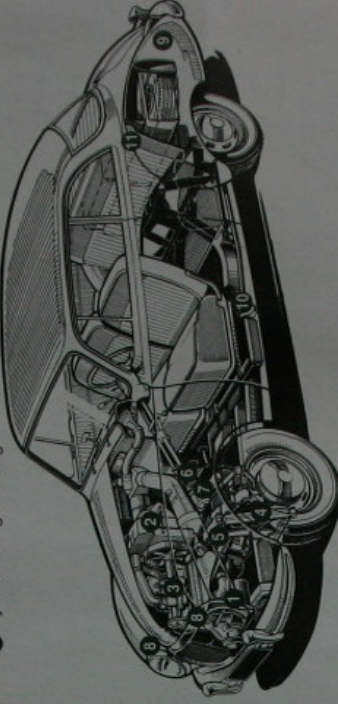
Wer auf den Geschmack gekommen ist, sollte wissen, dass gut erhaltene Große 3=6 mit etwa 6000 bis 8000 Euro gehandelt werden. Ihre Solidität und das ausgeprägte Fahrvermögen machen sie zu idealen Einstiegs-Klassikern.

Wert in gutem Zustand (Note 2), DKW 3=6 Limousine, Baujahr 1956



## SCHWACHPUNKTE

- 1 Pleuel- und Kurbelwellenlager
- 2 Kühlung
- 3 Zündprobleme
- 4 Antriebsgelenke
- 5 Fahrwerksbuchsen
- 6 Schaltgestänge
- 7 Synchronring 2. Gang
- 8 Scheinwerfertöpfe
- 9 Kotflügel vorn und hinten
- 10 Schweller und Wagenboden
- 11 Spritzwand zum hinteren Radlauf, Schraubkante Heckkotflügel



## ERSATZTEILE

Die Infrastruktur der Dreizylinder-DKW ist besser als erwartet. Viel technischer Ersatz wie Fahrwerksbuchsen, Auspuffanlagen, Dichtungen und Bremsentelle wird inzwischen nachgefertigt. Die DKW-Spezialisten Hesse und Güldenstein Mobilität kümmern sich engagiert um den Bestand. Auch Motorinstandsetzungen und Kurbelwellen-Reparaturen sind gesichert.

Karosserieteile und Reparaturbleche gibt es nur noch per Zufall aus alten Lagerbeständen. Die korrosionsanfälligen Vorderkotflügel müssen deshalb mit selbst angefertigten Reparaturblechen in Stand gesetzt werden.

## SPEZIALISTEN

**Audi AG**, Abteilung Audi Tradition, Ralf Hornung, 85045 Ingolstadt, Telefon 08 41/8 93 47 47, [www.audi.com](http://www.audi.com).

**Dipl.-Ing. Arne Güldenstein**, Ersatzteile, Restaurierungen, Motorüberholungen, An- und Verkauf von DKW-Automobilen, Vogtskamp 24, 22391 Hamburg, Tel. 0 40/5 36 18 10, Fax 5 36 08 02, [www.dkw-angebote.de](http://www.dkw-angebote.de)

**Dipl.-Ing. Martin Hesse**, Ersatzteile, Fahrzeuge, Auspuffanlagen, Asslarer Str.123, 33588 Wetzlar, Telefon 0 64 41/3 19 88, [www.dkw-hesse.de](http://www.dkw-hesse.de)  
**Fa. Klose**, Ersatzteile und Auspuffanlagen, Brauhausstraße 23, 09456 Annaberg-Buchholz, Telefon und Fax 0 37 33/42 95 68

## CLUBS

**Auto Union-Veteranen-Club e. V.**, Uwe Lüders.

Ahrenweg 29, 38536 Meinersen, Telefon 0 53 72/97 18 53, Fax 66 14

3. Vorsitzender: Walter Liebhaber, Eichenstraße 4, 77694 Kehl am Rhein, Telefon 0 78 51/72 85 00, Fax 99 49 64



Klassische Rundinstrumente vor ovalem Lenkrad



Horch-Streifen auf dem Heckdeckel, Blinker in exponierter Position



Schönheit mit Schwung demonstriert dieser Kofflflügel

## Leistung macht beschwingt

**DAS KLEINE GLÜCK** wartet auf seine Entdeckung. Oft ist es versteckt, liegt ganz weit hinten in der Schubblende unserer Vorurteile und Wertvorstellungen. Es wird von Superlativen zugedeckt. Von Wörtern wie schneller, stärker größer, von Prestigedanken überlagert und vom Zwang erdrückt, Dinge zu besitzen, die bei anderen Beifall und Bewunderung ernten. Selbst die Oldtimererei ist nicht frei von dieser Eitelkeit, die Gift ist für das kleine Glück und das große nicht von selbst zulässt.

Porsche statt Panhard, Ferrari statt Fiat. Und wenn es eben geht, lieber eine Heckflosse als eine Badewanne. Das kleine Glück heißt in diesem Fall Großer DKW - dies bleibt der einzige Widerspruch. Sein Herz schöpft nur 38 PS aus bescheidenen 900 Kubik, es pulsiert lebhaft im Zweitakt. Aus lediglich drei Zylindern schöpft es so viel Lebensfreude, wie man sie sonst nur einem wild brüllenden V8-Motor zutrauen würde. Das kleine Glück hat meist kein Dach über dem Kopf und freut sich gerade deshalb des Lebens. Und es ist schön, von natürlicher Anmut, fast ohne Schminke - gekleidet im schlichten kleinen Schwarzen, damit Chrom und Kurven besser zur Geltung kommen.

Das kleine Glück hält nicht ewig, sonst würden wir es nicht intensiv empfinden. Es ist wie alle Schätze limitiert, auf einen sonnigen Tag, eine schöne Landschaft und eine Tankfüllung im Gemisch 1:50. Es ist die erste Begegnung mit einem DKW 3=6. Deshalb hat sie etwas Unschuldiges,

gar Erwartungsvolles. Väter hatte einen vor über 40 Jahren. Gerät deshalb mein Unterbewusstsein freudig ins Schwingen wie die Gassäule im Überströmkanal? Der Druck auf den Starterknopf lässt den Dreizylinder freudig erwachen. Anspringen nimmt er wörtlich. Wie näherte ich mich dem Zweitakter, dieser oft belächelten Motorkonstruktion, die am Stammtisch keine Lobby hat? Komme ich mit dem Freilauf und dem umgekehrten H-Schaltschema zurecht?

Die Lenkerschaltung mit dem elfenbeinfarbenen Knauf geht nämlich ihre eigenen Wege. Der erste Gang ist dort, wo sonst der zweite liegt, auch die dritte und vierte Fahrstufe haben im DKW ihre Plätze getauscht. Der Freilauf bleibt erst einmal draußen. Der Motor bremst sanft beim Herunterschalten und meldet so: Der Gang ist drin.

Auf den ersten Kilometern gibt es vor allem beim Zurückschalten Verdross. Da verirrt sich der Fahrer im Labyrinth der Schaltgassen, und der vitale Vorwärtsdrang des drehfreudigen Zweitaktmotors leidet unter den Kunstpausen eines stümperhaften Dirigenten. Doch schon vor dem Abzweig Altmühltal siegt das Gewohnheitstier im Menschen, die Zweitaktmelodie klingt nun sanft und leise, ohne Missnote, 3=6, da ist etwas dran, wenn auch nur unter Last.

Entspanntes Zurücklehnen ist gefragt, der Motor singt sein stimulierendes Lied: Munter geht es vorwärts, subjektiv sind es gut 60 PS, die vorn ziehen, nominell nur 38, man ist verblüfft. Auch zügige Kurvenfahrt lässt die Vorderräder

## HISTORIE

**1950:** Im Mai Anlauf der Serienproduktion des ersten Nachkriegswagens der Auto-Union: DKW-Meisterklasse Typ F 89p, Zweizylinder-Zweitaktmotor (684 cm<sup>3</sup>/23 PS) quer vor der Vorderrachse. Besonders attraktiv sind die zweizitzigen Coupés und Cabriolets von Hebmüller.

**1953:** Debüt des Typ F 91, DKW Sonderklasse mit Dreizylinder-Zweitaktmotor (896 cm<sup>3</sup>/34 PS) in



Seltenes DKW F 91 Luxus-Coupé mit zwei Sitzen

der Ausführung, wie er als F9 1940 kommen sollte. Längsmotor vor der Vorderrachse, DDR-Parallelsitz- und DDR-Signet-, Vier- und Zweisitzer-Cabriolets von Karmann.

**1955:** Großer DKW 3=6 mit um 10 cm verbreiteter Karosserie und in verbesserter Ausführung, Leistung 38 statt 34 PS. Ende Mai Auslauf der Cabriolet-Produktion. Viertürer und Kombi Universal mit 10 cm mehr Radstand (2450 mm). Bezeichnung F 94 und F 94U.



Breiter F 93 neben der Sonderklasse F 91



Auch geschlossen macht das Cabrio eine gute Figur

**1957:** Im Januar mit 40 PS-Motor und modifiziertem Korbgeflecht-Kühlergrill. Ab Februar Saxomat gegen Aufpreis, ab August Zweitürer und Coupé mit hinten angeschlagenen Türen.

**1958:** Aus dem DKW 3=6 wird unter Daimler-Benz-Regie der Auto Union 1000 (980 cm<sup>3</sup> und 44 PS). **1959:** Auto Union 1000 S mit Panoramascheibe und Balkentacho, 980 cm<sup>3</sup>, 50 PS. **1963:** Ende des 1000 S. Nachfolger: DKW F 102.