

SÅDAN ÄR MIN DKW 3 = 6

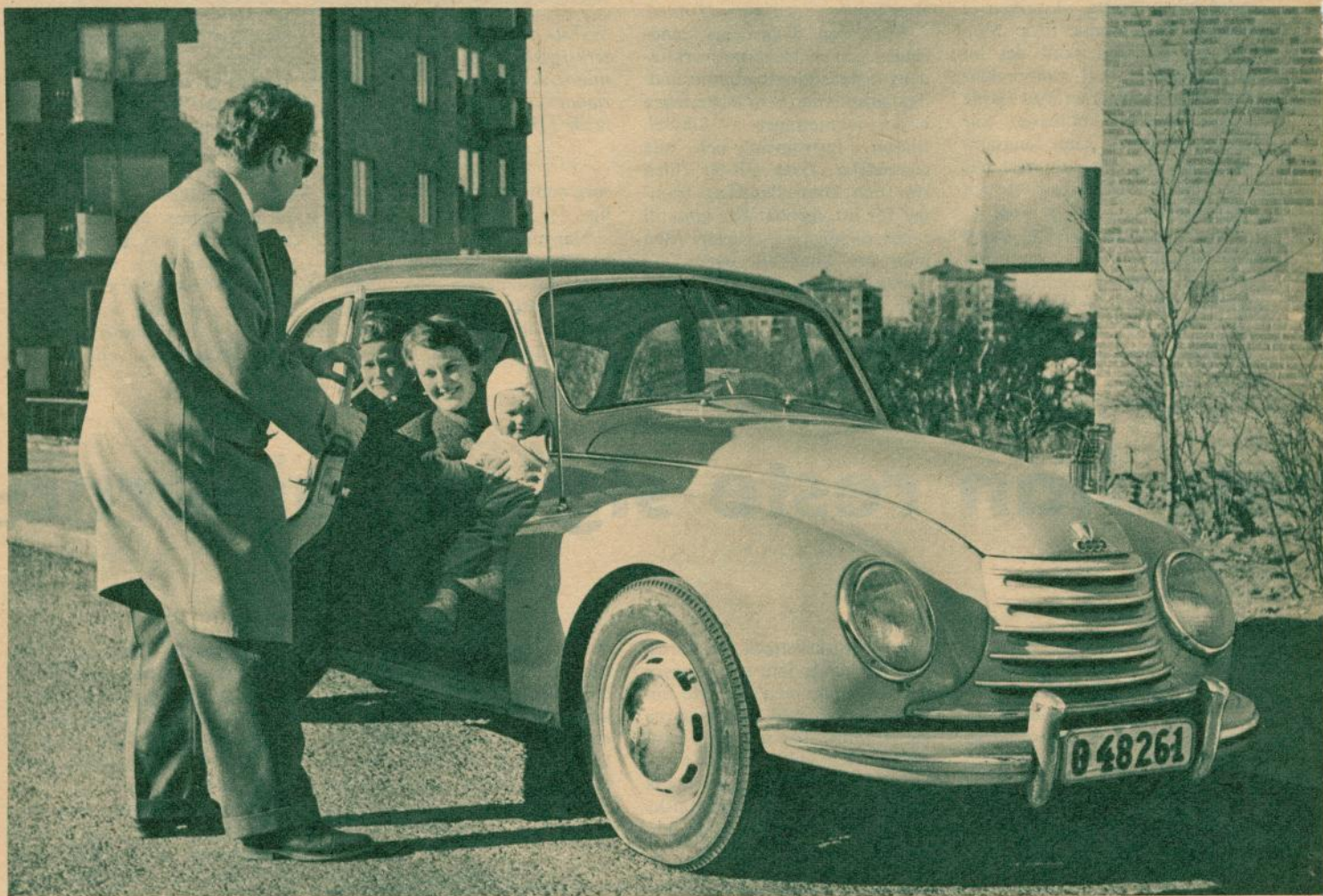
Det var den första provturen, som bragte mig på fall. Den lärde mig så smått att DKW är annorlunda. Körtekniken var en annan. Greppet på vägbanan, den direkta styrningen, verklig acceleration, inget puttrande, god sikt, kraft och skönhet, allt detta och en hel del därtill — bl a förkrigsminnet av Auto-Unions framgångar

jag bland småvagnarna funnit mitt ideal. Officiella testresultat säger att 80 km/tim nås på 16 sekunder. Den tiden kan ingen annan småvagn ens komma i närheten av och vi får gå upp till större och dyrare vagnar för att nå paritet. Tvåans växel ger snabba ryck upp till 50 km och trean kan jag dra upp till 105 km utan att

va den på de göteborgska dynamometrarna är ogörligt då de endast tar bakhjulsdrivna bilar. Topp hastigheten är emellertid mer än tillräcklig för dagens svenska vägar.

Acceleration och hög topphastighet ger denna bruksvagn sportsliga egenskaper, som tilltalar mig. Framhjulsdriften har nu också en anhängare i mig.

Att det är en tvåtaktare hörs mycket väl på tomgång. Ute i stan sägs det ofta att ljudet i en tvåtaktare måste vara besvärande. En kort provtur får de tungorna att tystna. Den trecylindriga versionen går nämligen mycket tystare än många fyrtaktare av samma storleksklass. När jag puttar in fyran sänker sig den stora tystnaden



In- och urstigning går smidigt genom de stora dörrarna. Det är lätt att komma i baksätet tack vare helt fällbar framstol på höger sida.

på racerbanan — var det skruvstäd, som höll mig fast. Nu efter dryga 2 000 miles körning tror jag mig om att ha vagnen i min hand och de första positiva intrycken har övergått i en övervallande entusiasm.

De, som sysslar med trafikproblem och olyckor, vet att omkörningar tar sin dryga tribut på gator och landsvägar. För att vara någorlunda säker kräver jag en accelerationssnabb vagn. I DKW har

övervarva motorn. Så när jag vill förbi kommer jag också förbi på kortast möjliga sträcka och tid. Tack vare växelregistret blir körningen behaglig.

DKWs prestanda vad det gäller toppfart är också imponerande. I kalla siffror har vagnen enligt Road Tests en toppfart av 125 km/tim. På de tyska autostradorna har min mätare mil efter mil pendlat en bra bit över de 130. Mätaren slår ju dock ofta fel och pro-

Tack vare frihjulet kan jag alltid i god tid växla ned utan att trampa ur om det skulle behövas. Personligen använder jag dock alltid kopplingspedalen.

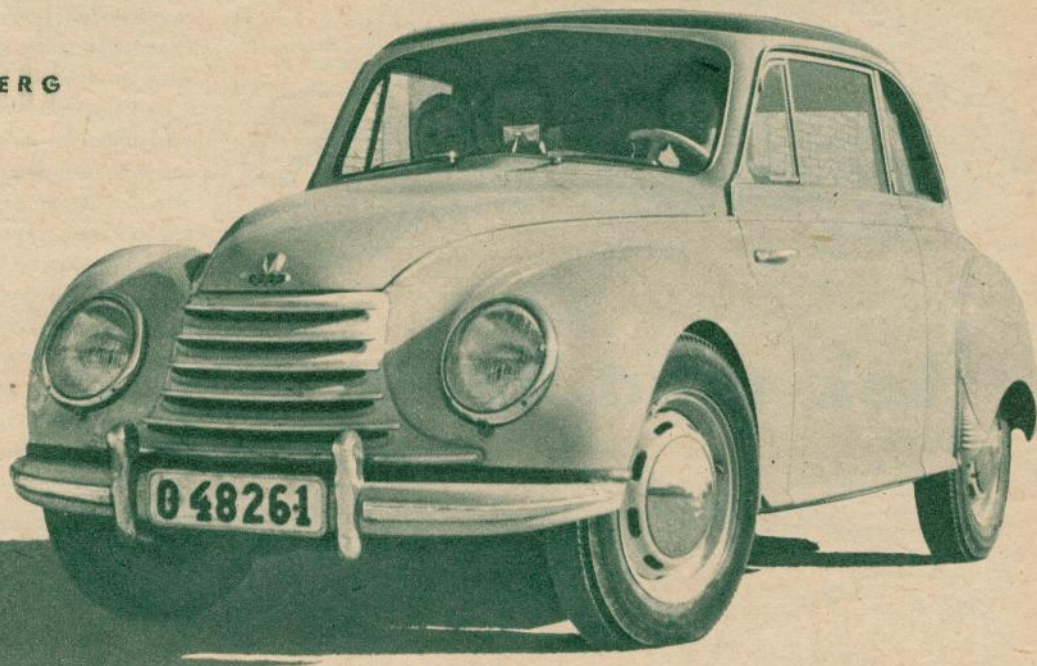
Den svenska landsvägen är kurvrik och här kommer DKWs egenskaper till sin rätt. Det tog naturligtvis litet tid att lära sig hålla gasen och ge katten i bromsen i kurvorna. Även i rätt hög fart följer vagnen vägen utan sladd även om det är grusigt. Som vägvagn tror jag inte jag kan hitta något bättre än DKW. Speciellt på grus är den närmast fenomenal.

— det känns nästan som att segla...

För en normalfamilj som vår, två vuxna och två barn, är utrymmet inne i bilen mer än tillräckligt. Med god vilja kan två vuxna och ett barn tränga ihop sig bak men det är inte att rekommendera på långturer. In kommer passagerarna lätt tack vare att högerstolen fram kan vikas ihop och fällas fram.

Körställningen passar mig också. I början blev jag litet trött i högerfoten innan den vandes vid rätta ställningen. Vänsterfoten får rum bredvid

kopplingspedalen. Den ovala ratten ger god plats för bukande magar eller högt uppdragna knän. Tack vare de stora rutorna runt omkring har man en utomordentlig sikt. Backspegelns placering vid askkoppen irriterar näg som rökare. Över huvud är det svårt attaska rätt vid körning och roligare än sönderbrända roc-



kar kan man ha. Backspegeln är också i minsta laget. Värmesystemet är ganska effektivt men jag saknar mellanlägen. Antingen får man släppa in full värme eller får man ingen alls. Besvärligast är det under vinterförhållanden. Framrutan får jag snabbt isfri men bak- och sidorutorna är ett besvärligt kapitel. Släpper jag in full värme blir de visserligen fort isfria men immar i stället. Friskluften tar först bort imman sedan jag stängt av värmen men då bildas is — och man är åter vid utgångspunkten! Vad jag än prövat har jag inte varit helt tillfreds. Inte ens en dyrbar kylgardin lär ge någon bättring att tala om.

I den kalla göteborgsvinter, vi hade, startade vagnen snabbt

men först efter en hel del justeringar. Auto-Union ställer antagligen tändningen för det tyska (och något sämre) bränslet. På alla DKW-vagnar blir det också — förr eller senare — korslutning till signalhornet. Att få det som jag mitt ute i obygderna och endast hjälpligt kunna lindra brottet var inte så muntert. Kossorna hoppade långt upp i träden i rena förskräckelsen för den tutande dären...

Signalhornet kunde gärna varit litet kraftigare. Långträdare tycks inte höra mitt tutande eftersom de så sällan makar sig åt sidan. Vagnens "två-färg" ger den ett läckert utseende och det blå taket kontrasterar härligt mot den ljusgrå karossen. Jag har haft litet otur, ty i takkanterna släppte färgen men

efter ny slipning ser den ut att hålla.

Enligt fabriken "order" skall en tvåtaktare gå hårt. På en långfärd ned genom kontinenten fick min DKW sannerligen bekänna färg. Det slutade med att en kolv skar på hemvägen. Vi hade hög fart på autostradan Hannover—Hamburg. Tydligt litet för hög!

I stan slukar mitt exemplar litern per mil. Därunder kommer jag aldrig, oftast drar den något mer. På landsvägen minskar bränsleåtgången snabbt. Vid hög fart har jag kollat förbrukningen till 0,8 och vid god marschfart 0,7—0,8 l/mil.

Under mörkerkörning saknar jag en fotväxlare för ljuset. Nuvarande ljusspak på ratten tvingar mig att en kort stund släppa ratten med vänsterhanden för att blända av. Det är en detalj, som man vänjer sig vid, men jag håller ändå före

att en fotknapp är att föredra. Körriktningsvisaren har ingen automatisk återgång men den verkar liksom lättare att slå tillbaka. Vad "dödläget" längst ned skall vara bra för har jag inte kommit underfund med.

Att engelskt och svenskt krom är överlägset det tyska har väl de flesta bilägare vetskap om efter den ihärdiga vintern. Min DKW blev kraftigt anfränt men det värsta har gått att polera bort. Men man får ligga i för jämn!

På grund av frihjulet måste man anstränga bromsarna. De är ytterligare en styrka hos DKW. Friktionsytan är väl tilltagen och när man väl lärt sig "pumpa med bromsen" stannar den exceptionellt snabbt. Utan frihjul är motorbromsen märkbar på treans och acceptabel på tvåans växel — men är ändå inte mycket att räkna med.

Den som i likhet med mig är motorfrälst undrar nog varför DKW lyst med sin frånvaro på tävlingsbanan. Genom sin rivighet och vägförmåga borde "specialen" vara en nog så frän konkurrent till Volkswagen, Saab, Fiat och de andra småvagnarna i bl a T-tävlingarna. En enkel anordning med gummibussningar så att inte fram- eller bakvagnen slår igenom i alltför stora gupp — och DKW borde finnas i täten!

Det försäljningstaktiska ligger utanför mitt synfält. Det känns dock litet retligt att aldrig se den i prislister då man själv vitt och brett skroderar om hur bra den är. Att den är europamästare är ju en klen tröst för en svensk!

Det finns stora präktiga glasytor runt om och även i trånga passager är vagnen lättmanövrerad, anser redaktör Lars Öberg, som sköter motorfrågorna i Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning.

