TEKNIKENS VÄRLDS
BIL
TEST
album
nr 19/1963

DKW F 12

»En lyxbil i populärprisklassen», säger reklamen om DKW F 12. Det där med lyxbil är nog att ta till i överkant — räcker det inte med att säga som det är? Ty DKW F 12 är en trevlig och pigg liten bil och dessutom utrustad *med en hel rad intressanta* tekniska finesser!

Att närmare gå in på bakgrunden till DKW F 12 är inte så lätt. Det började med lilla DKW Junior i slutet av 50-talet — den bilen skulle bli en efterträdare till förkrigstidens populära »Papp-Deka». Så började det komma rykten i svang, rykten som visste att berätta om en ny mellanklassare där både DKW och Mercedes skulle ha intressen. Dessa rykten har nu nästan bekräftats, men innan dess har DKW F 12 hunnit med att presenteras för en nyfiken publik! Egentligen är inte F 12 något annat än en förstorad Junior, vilket också den svenska generalagenten bekräftar — så fort lagret av Junior är slut skall modellen inte importeras vidare, även om tillverkningen i Tyskland fortsätter ett tag till.

Exteriörmässigt skiljer sig F 12 från Junior genom bredare grill, kupigare motorhuv — verkar lånad från AU 1000 — och rakare taklinje bakåt.

KAROSSERIET är självbärande och har två breda dörrar, vilka öppnas framåt. Det har två förstyvande veck på sidorna, det övre maskerat med en kromlist. Stötfångarna är infällda i karrosseriet, vilket givetvis ser elegant ut men säkert fördyrar tillverkningen. Trösklarna är låga, vilket förenklar i- och urstigning samt gör golvet lätt att hålla rent. Sikten runt om är utmärkt, från förarplatsen ser man båda bakflyglarnas diminutiva fenor. Utrymmena är inte så förstklassiga, som alltid när det gäller bilar med konventionellt karosseri i den här klassen. Bilen är besiktigad för fem personer, hur det nu gått till. Skall föraren ha bra komfort måste han ha sätet så långt tillbakaskjutet att en eventuell passagerare i baksätet tvingas ha knäna på var sida om förarens ryggstöd. Gåtan är hur då ytterligare två personer skall få plats där bak . . . Men prutar man på komforten, vilket är mindre

DKW F 12 är en ypperlig vägvagn. Krängningen i kurvorna är som synes minimal. Understyrningen är märkbar i alla farter.

Samla
BILTESTERNA
RIV UR OCH

TEKNIKENS VÄRLDS
BIL TEST

Lilla DKW Junior har vuxit ur barndäcken och blivit stor! Visserligen tillverkas Junior fortfarande, men för svenskt vidkommande upphör försäljningen när lagret är slut.

Instrumenten är samlade i en stor panel precis bakom ratten. Pedalerna är hängande utom gaspedalen. Bilen är litet tungstyrd, och dessutom är sätena väl korta för att kunna ge låren riktigt stöd. Längst till höger de praktiska ryggstöden, som ger en fin passage till baksätet.

lätt åtkomlig strax säkringshållaren är framför vänstra dörren. Bagageutrymmet är rent och tillräckligt stort för klassen.

tillradligt från trafiksäkerhetssynpunkt, kan man givetvis åka fem personer.

INREDNINGEN håller standardklass. Stolarna är klädda med tyg av vävda konstfibrer och kantade med Skai-Dur konstläder. Ett extra plus för den mjuka golvmattan av konstfiber, som gör bilen mycket ombonad och trevlig. Dessutom visade den sig vara enkel att sopa ren! Det finns gott om tilltalande inredningsdetaljer. Det högra solskyddet är försett med en spegel för damer som vill bättra på sin make up. Framsätespassageraren har ett handtag att hålla sig i när det går undan i svängarna. Ryggstöden på de separata framstolarna har var sin breda och rymliga ficka, där bakpassagerarna kan förvara sina småsaker under färd. Till inredningen skall man väl inte räkna med den utvändiga backspegeln, men faktum är att DKW F 12 levereras med detta för trafiksäkerheten så viktiga attribut. Askfat finns även i baksätet, liksom armstöd.

INSTRUMENTERING och manöverorgan bjuder inte på några överraskningar. Instrumentpanelen är belägen mitt under den tvåekrade reflexfria ratten och består av en stor hastighetsmätare med väg-, bränsle- och kylvätsketemperaturmätare infällda. Mera finns det inte! Reglagen är väl samlade med kursvisare till vänster och växelspak till höger på rattstången. En rolig detalj är det kombinerade reglaget för vindrutetorkare och dito spolning, beläget längst till vänster. Optisk signal, s. k. ljustuta, finns. Växellådan har fyra lägen framåt och alla är lättfunna, liksom backen. Ett extra plus för pedalerna, som är stående. På så vis följer de bättre fotens naturliga rörelser — Rolls-Royce håller till exempel envist fast vid den konstruktionen. Tätningarna i durken är väl utförda, vi kunde inte spåra något drag.

UNDER HUVEN ser det ganska okonventionellt ut, åtminstone för alla som är vana vid fyrtaktsmotorer. Den trecylindriska tvataktsmotorn ligger framför växelladan och kylaren, vilken även levererar varmluft till kupén. Motorns kylfläkt fungerar alltså som värmefläkt också. En nyhet är färskoljetanken som rymmer 3,8 liter. Oljeförbrukningen regleras automatiskt och följer motorns varvtal och belastning. Oljemängden är lika lätt att kontrollera som på en fyrtaktsmotor, allt tal om extra besvär med färskoljesmörjning torde vara gripet ur luften. Bäst åtkomliga detaljer under huven är tändspolarna, batteriet och just oljepåfyllningen. Tändspolarna är monterade på en gemensam brygga på motorns topplock, och det har visat sig att den gärna vill skaka loss på grund av motorns vibrationer — det gäller alltså att då och då dra till bultarna. En bra detalj, som dock inte återfinns under huven utan inne i kupén på skottet till vänster om föraren, är säkringsdosan med lock av genomskinlig plast.

BAGAGEUTRYMMET är stort för klassen och har dessutom släta ytor. Golvet är klätt med en stryktålig matta.

VÄRMESYSTEMET är mycket bra, trots att varmluften tas direkt från kylaren. Med hjälp av tre spakar kan man ställa in värme eller friskluft samt fördela luftströmmen mellan golv och vindruta. Genomluftningen av bilen är också mycket bra. Övertrycket försvinner genom ett galler innanför bakrutan — vilken på så vis hålls imfri — och försvinner ut i bagageutrymmet.

BROMSARNA fordrar normalt pedaltryck. Tack vare skivbromsarna framtill behöver inte pedaltrycket ökas nämnvärt vid upprepade inbromsningar. Baktill är hjulen försedda med vanliga trummor. Handbromsen är mekanisk och verkar på bakhjulen. Själva spaken sitter bra till mellan de separata framstolarna.

KÖRKOMFORTEN är både på gott och ont. Svänger man och accelererar samtidigt blir rycken i framvagnen ganska irriterande. Vid vissa varv och hastigheter inställer sig också ordentliga vibrationer i framvagnen. Vi har talat med flera F 12-ägare som gjort liknande iakttagelser. Körställningen är behaglig även om man skulle sätta värde på längre säten — när skall bilkonstruktörerna lära sig att hela överbenen behöver stöd? Framsätenas ryggstöd går att ställa in i olika lutningar med hjälp av en lättmanövrerad spärr. Bilen är klart understyrd, vilket inte irriterar så länge väggreppet inte går förlorat. Bilen går att köra mycket fort och känns hela tiden smidig och följsam, och skall man tvinga framvagnen att släppa måste bilen köras på ett sätt som inte på något vis kan betraktas som normalt. Ljudnivån är låg både vad väg- och vind- samt motorljud beträffar. Men tvataktsputtret finns kvar, men är inte så störande genom att bilen saknar frihjul — det retsamma tomgångsputtrandet som frihjulsförsedda bilar ger ifrån sig så fort föraren släpper gasen har här ersatts av enstaka förbränningar som uppstår under motorbromsningen. De fjädrande elementen består av torsionsstavar både bak och fram, vilket borgar för en progressiv, snabb men ändå inte stötig fjädring. Man frågar sig dock varför bakaxeln fortfarande är stel — vi provade med att låta vänstra hjulparet i hög fart gå ner i potthål och fann att hela bakaxeln gärna rakade i studsning.

FART- OCH ACCELERATIONSRESURSER är bra med tanke på att motorn bara mäter knappt 900 cc. Ur motorn har man tagit 45 hk. SAE eller 40 hk. DIN (för den lägsta försäkringspremiens skull). Tvataktsmotorn har en mycket bred effektkurva och suger villigt iväg på högsta växeln från 25 km/t.

FÖR ÖVRIGT noterar man att DKW F 12 torde vara en prisvärd bil för den stora skara entusiaster som föredrar framhjulsdrivna bilar med tvataktsmotor. Vägegenskaper och värmesystem passar svenska förhållanden, och semesterbilisterna har ett stort servicenät att ty sig till nere på kontinenten. Verktygsutrustningen är ju inte över sig precis, men just denna detalj blir ju mer och mer eftersatt hos de moderna bilarna — utom hos dem som kommer från östblocket! Det tekniska utförandet är avancerat och av god klass — det enda man verkligen skulle önska sig vore ett helt nytt karosseri (be gärna Alec Issigonis om hjälp) och individuell fjädring runt om!

VÄND!

TEKNISKT

Fabrikat och modellbeteckning: DKW F 12.

Tillverkare: Auto-Union G.N.b.h. Ingolstadt, Väst-Tyskland.

Generalagent: Philipsons Automobil AB, Stockholm.

Vagnstomme: Stålkaross med lådprofilram. Två dörrar som är hängda i framkanten. Bagageutrymmet baktill. Motorn fram. Vagnen framhjulsdriven.

Inredning: 5 sittplatser. Fram separata stolar med ställbara ryggstöd.

Instrumentering: Väg- och hastighetsmätare samt temperatur- och bränslemätare.

Motor: 3-cyl. tvåt. vätskekyld radmotor. Cyl.-diam. 74,5 mm, slaglängd 68 mm, slagvolym 889 cm^3. Kompr.förh. 7:1. Max. effekt 45 hk SAE vid 4.300 v/min. Max. vridmoment 8 kpm SAE vid 2.250 v/min. Medelkolvhastighet vid max. effekt 9,75 m/sek.

Kraftöverföring: Torrlamellkoppling, 4-växlad helsynkroniserad låda. Rattväxelspak. Totala utväxlingsförhållanden 1:an 15,47, 2:an 9,20, 3:an 5,86, 4:an 3,88.

Hjulställ: Fram individuell framhjulsupphängning med längsgående torsionsstavar, dubbelverkande teleskopstötdämpare. Bak: fyrlamellers tvärställd torsionsstav, självstabiliserande torsionsaxel. Dubbelverkande teleskopstötdämpare.

Däck: 5,50—13, slanglösa.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Mekanisk handbroms som verkar på bakhjulen. Skivbromsar fram och trumbromsar bak.

Styrinrättning: Styrväxel av kuggstångstyp.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 200 W, batterikapacitet 71 Ah.

Bränsletanken rymmer 35 liter.

Tjänstevikt: 830 kg.

Vänddiameter: 10 meter.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulsutslag 2¾.

ÄTKOMLIGHETSBETYG:

Betygsskala: 5 = idealisk, 4 = mycket god, 3 = god, 2 = mindre god, 1 = dålig.

Just av förarsäte 3, just. av värme o. vent. 3, oljepåfyllning 4, oljefilter 3, kylvattenpåfyllning 2, batteri 3, startmotor 3, generator 2, strömfördelare 3, tändstift 4, bränslepump 3, förgasare 3, bromsvätskebeh. 3, fläktrem 3, motorhuvslås 3.

HASTIGHETSMÄTAREN:

visade
30 50 80 100 120 km/t.
vid verklig fart
24 44 76 94 116 km/t.

VÄGMÄTAREN

visade 2,5 % för lång/kort vägsträcka.

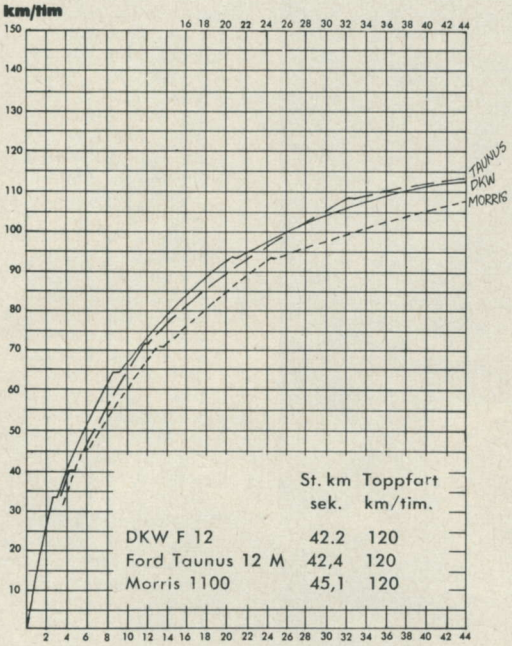
YTTERMÄTT:

Bredd 151,5 cm, hjulbas 225 cm, spårvidd fram 120 cm, spårvidd bak 128 cm, markfrigång 18,1 cm.

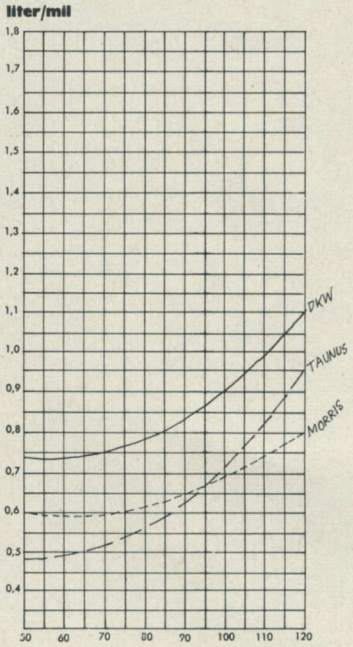
INNERMÄTT:

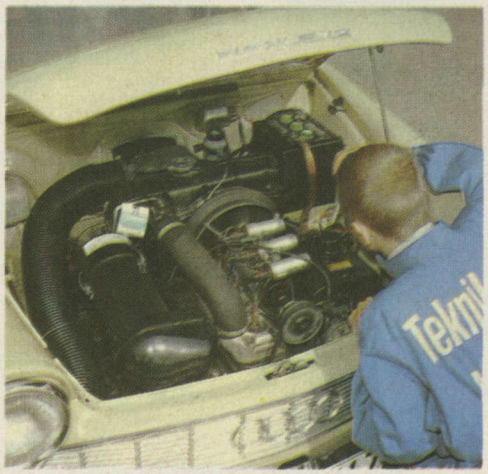
Framsätets effektiva bredd 125 cm, baksätets effektiva bredd 121 cm, bagageutrymmets effektiva bredd 95 cm, längd 100 cm, höjd 40 cm, framsätet går att skjuta 7,5 cm åt vartdera hållet.

ACCELERATION



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

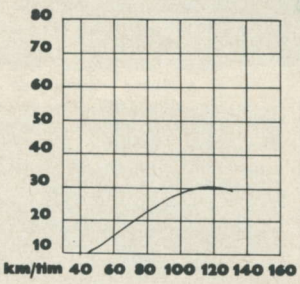




Det ser litet rörigt ut under huven, utrymmet domineras av luftrenare och diverse slangar. Den trecylindriga tvåtaktsmotorn återfinnes »på botten» . . .

DRIVHJULSEFFEKT

»Katalogeffekt» 45 hk SAE. Max. drivhjulseffekt 30,5 hk



BROMSPROV från 100 km/tim

1:a 46 meter		15:e 48 meter		**Pedalryck**
5:e 48	»	20:e 48	»	1:a 16 kp
10:e 48	»			20:e 20 kp

PRISER OCH UTRUSTNING

Katalogpris kr 9.000: — vid leverans i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: **ventilerande värmesystem, hel underredsbehandling, manuell vindrutespolare, godkänt stöldlås, backlampa, stänkskydd bak, asymmetriskt halvljus, helljusblink.**

Vägskatt: kr 110: — per år.

Accis: kr 910: —.

Bilen kostar »på gatan» kr 10.543 (inkluderar utöver standardutrustningen: **leveranstrimning, accis, reg.-avgift, nummerplåtar, godkända reflexer** och allmän varuskatt).

Obs. att härtill kommer vägskatt och försäkringsavgifter.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor kommer, pris ej fastställt. Sats kolvar jämte kolvringar och kolvbultar 166: 50, Cylinderlockspackning 6: 10, Termostat för kylsystem 18: 50, Kopplingslamell, komplett med centrum 57: 50, Sats bromsbackar med nya belägg 64: —, Avgasrör, komplett med ljuddämpare 221: —, Stötdämpare, komplett sats 178: —, Vindruta, lamellglas 262: —, Vindruta, härdat glas 160: —, Höger framflygel eller motsvarande komplett, men utan strålkastare 120: —, Bakre stötfångare komplett med alla detaljer 240: —, Komplett kylarmaskering 87: 50.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser **tillämpas.** Montering av bytesmotor 130: —, Byte av kopplingslamell 72: 50, Byte av cylinderlockspackning 29: 50, Byte av styrspindelbultar eller motsvarande 49: 50, Byte av samtliga bromsbackar 80: —, Sotning 46:—.