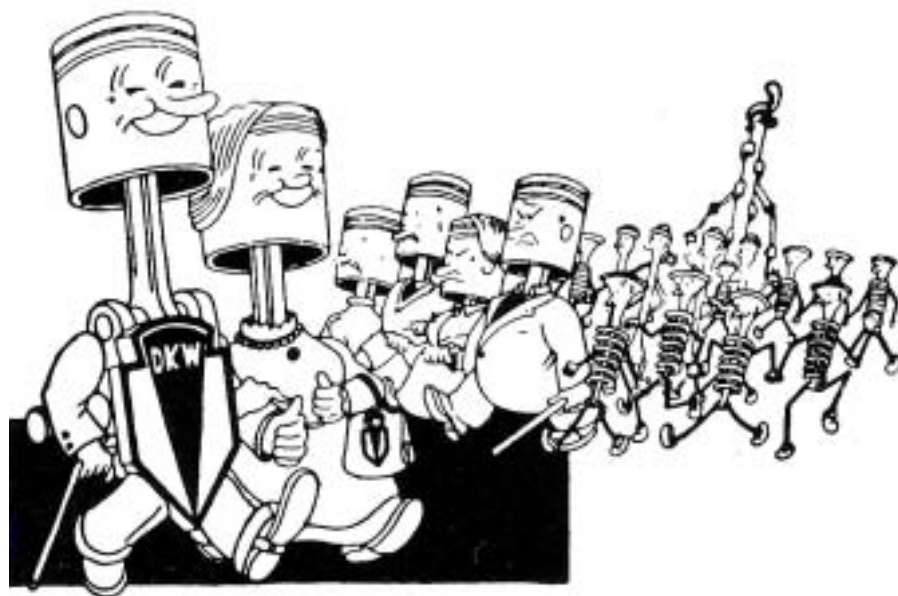


Skylleporten





af 28. juni 1975

Klubben er et interessefællesskab for ejere og interesse-rede i de af Auto-Union og de af moderfirmaerne Audi - DKW - Horch og Wanderer producerede køretøjer og motorhistoriske effekter, samt „IFA“ totakts køretøjer.

Formål: at bevare så mange af de ovennævnte køretøjer og motorhistoriske effekter som muligt, samt udbrede kendskabet til disse, ved at afholde træf, udstillinger og anden sammenkomst, samt at fremme et godt kammerat-skab ved indbyrdes at hjælpe hinanden.

Som medlem af Dansk DKW Club optages personer, organisationer og bedrifter, som har interesse for de ovennævnte veteranmotorcykler og automobilmærker.

Dansk DKW Club er medstifter og medlem af Motor-historisk Samråd

Redaktion

Lars Chr. Larsen (ansvarshavende)
Himmelbovej 67
8920 Randers
Tlf. 29 26 61 72
e-mail: dkwlars@larsen.mail.dk
e-mail: lcrlarsen@gmail.com

Forsidebillede: F 102 i en senere udførelse med sidelister

Bagsidebillede:

En reklame for forsikringsselskabet Runa

DKW-klubber i udlandet

Auto-Union Veteranen Clube.V.
Uwe Lüders
Ahrenweg 29
D-38536 Meinersen
Deutschland

Deutsche DKW Club e.V.
Holker Behnke
Adolf-Diesterweg-Ring 10
03130 Spremberg

DKW Motorrad Club e. V.
Ralf Kopmann
Schäfergasse 3
63477 Maintahl
Deutschland

Munga - IG
Königsteinerstrasse 67
D- 45529 Hattingen
Deutschland

Svenska AUDI-DKW Klubben
Stephan Lund,
Lervikstorpsvägen 14
S-18495 Ljusterö
Sverige

Norsk DKW Union
Glenn Bergseth
N-3648 Passebeek
Norge

DKW Club Nederland
Eric Cox
Florijnhof
NL-5551 VM Valkenswaard
Holland

DKW Club Belgie
Marc Casteels
Dorpheidestraat 31
B- 3590 Diepenbeek
Belgien

DKW Owners Club CH
Walter Steffen
Nägeliweg 3A
CH-8274 Tägerwilen
Schweiz

Amicale Auto-Union France
Michel Pesquet
2,Samadet
F-33730 Noaillan
Frankrig

DKW Club Prag
Mirko Jedlicka
Pod Terebkou Nr.3
CS-14000 Praha 4-Nusle
Tjekkiet

DKW Club Österreich
Itzlinger Hauptstrasse 48
A-5020 Salzburg
Østrig

DKW Owners Club of GB
Tony Bailey
6 Swinbrook Road
Carterton Oxon
OX18 1 DS UK
England

DKW Owners Club of SA
P.O. Box 5565
Pretoria 0001
Republic of South Africa



		Arbejdernes Landsbank. Filialen i Roskilde. Stødet 1, 4000 Roskilde. Regnr. 5396 Kontonr. 0416652 IBAN nr. DK8753960000416652 - SWIFT/BIC:ALBADKKK
Dansk DKW Clubs bestyrelse	Formand: Per Hegaard Larsen 86 47 48 31 p.hegaard@tdcadsl.dk Overordnet ansvar Næstformand: Brian Madsen 97 19 20 82 brianschou@madsen.mail.dk Udstillinger, Klub promotion, aktiviteter vest Kasserer: Hans-Willy Rasmussen 54 43 46 45 hwbr@nanet.dk Klubregnskab, kontingent indbetaling Ind- og udmeldelser Sekretær: Hans Lindegaard 45 89 14 96 enrum@worldonline.dk Udstillinger, Klub promotion, aktiviteter øst Best. medlem: Henrik Hjort 40 45 03 35 dkwifahren@msn.com Løbskonsulent Best. medlem: Flemming Søe Pedersen 74 83 37 02 flsoe@dbmail.dk Løbskonsulent vest Best. suppleant: Preben Boisen 57 52 50 40 gcb@webspeed.dk	Restaureringskonsulenter med mere. Motorcykler: Poul Erik Sejrsen 86 95 01 08 DKWsejersen@bakkegaarden.dk Biler, Auto-Union: Hans-Willy Rasmussen 53 43 46 45 Biler; førkrigs: Per Hegaard Larsen 86 47 48 31 Biler,IFA/Wartburg/Klubbens specialværktøj, Bladarkiv, salg af gamle numre og bladbytte. Hans-Willy Rasmussen, 54 43 46 45 hwbr@nanet.dk Forsikring: Per Hegaard Larsen 86 47 48 31 p.hegaard@tdcadsl.dk Håndbogsarkiv for MC og biler: Per Hegaard Larsen, 86 47 48 31 p.hegaard@tdcadsl.dk Bladredaktion: Lars Chr. Larsen 29 26 61 72 dkwlars@larsen.mail.dk

I dette Nummer:

Side 4	Tænkespanden ved formanden
Side 5	Formlen på et fremskridt
Side 11	Forårstur på Sjælland
Side 12	Ernst Lüscher og hans DKW-karosserier
Side 17	Onsdagsmøde på Sjælland
Side 18	Sidste nyt fra Motor Historisk Samråd
Side 20	Indbydelse til Sensommertræf på Fyn
Side 21	Kryds og Tværs
Side 22	Forårsturen i Jylland
Side 23	Værkstedssiden
Side 26	Køb og salg og nye medlemmer



Aktivitets oversigt: 2008

24-27.07-2008	35. Int. AUTO UNION træf i Zwickau med besøg på August Horch Museum
03-08-2008	CHGP Copenhagen Historic Grand Prix i Fælledparken (www.chgp.dk)
30-31-08-2008	Sensommertræf Fyn (Flemming Tlf. 74 83 37 02)
21-09-2008	Løvfaldstur på Sjælland (Hans 45 89 14 96)
01-10-2008	Onsdagsmøde (kl. 1900) hos Rita og Arno Werner Tlf. 56 38 18 19
30-11-2008	Julemøde Jylland (Flemming Tlf. 74 83 37 02)
07-12-2008	Julemøde Sjælland (Kristina Tlf. 59 18 23 27)

Stof til Skylleporten nr. 81 senest d. 15-09-2008



1. En **spand** kan indeholde mange ting. Og forskellige ting.
2. Et **spand**, om det er 2 – 4 – 6 personer, så er det samarbejde, det drejer sig om, og vi er et 6 spand i bestyrelsen – håber jeg.
3. En **spand**, det kan også være en bil, hvor mange tanker og ideer er blevet til under kørslen, - også for mig.
4. Man skal **tænke** sig om, når man restaurerer og kører et veterankøretøj.
5. **Tænkespanden**, det kan også være en moderne måde at lægge hovederne i blød på, for at få nye ideer

„Her går det godt“ lød det engang i en gammel dansk sang – og det passer rigtig godt på klubben i øjeblikket, vi har større tilslutning til vores arrangementer end vi har haft nogensinde før, det er dejligt også at se disse nye medlemmer, til vores møder. Vi må sige at bestyrelsens strategi med en større synlighed på den danske veteranbils scene er ved og begynde at bære frugt, vi har nu større medlemstilgang end afgang i klubben. Det er i sig selv positivt, men det meget positive er, når man finder ud af at de ikke alle er 60+, som vi så for år tilbage.

Vi har i bestyrelsen besluttet at udnævne Jürgen Skaft Rasmussen til æresmedlem af klubben, som gestus og en afslutning på det fine arrangement som blev lavet af Arne Jørgensen, Steen Banke og Arno Werner, i samarbejde med Sommers museum i Nærum. Jürgen Skaft Rasmussen er – for dem der ikke ved det - barnebarn af Jørgen Skaft Rasmussen. Udnævnelsen, som æresmedlem vil blive overrakt først i Juli måned, af en delegation af bestyrelsen og forhåbentlig andre medlemmer. Dette vil ske i forbindelse med deres motorcykeltræf: Ove Rasmussens mindetur. d. 5. Juli 2008.

Medlemsliste, - ja den har været nævnt nogle gange før, nu er det så, der skal gøres noget ved den, men der er mange oplysninger som er forkerte eller gået tabt, i forbindelse med ledelsesskiftet i bestyrelsen, så vær venlig at hjælpe os, send os et lille brev eller mail, med køretøjs oplysninger dvs. model og årgang , da der sikkert er flere af jer der har handlet køretøj siden den sidste udgivelse.

Til sidst husk, at denne side også er stedet, hvor du kan komme til orde med dine tanker, hvis de kan være med til at videreudvikle klubben.

Hav´ det godt, til vi ses et eller andet sted, på et eller andet tidspunkt.

Per Hegaard



Løvfaldstur søndag d. 21. september.

Tag med på en tur til Stevns, Elverkongens Rige. Vi mødes på parkeringspladsen i Alleen øst for Vallø Slot kl. 9.30. Derfra kører vi til Gjorslev Slot, Danmarks ældste middelalderborg, hvor vi får rundvisning. Så går turen gennem det kønne stevnske landskab til et spændende sted ved kysten, hvor frokosten serveres. Turen slutter på Køge Torv, hvor vi samles til afslutning. Gebyret er kr. 135,- pr deltager, og det dækker entre og frokost, medens drikkevarer hertil er for egen regning. Tilmelding senest den 15. september til Hans Lindegaard, tlf. 45 89 14 96 eller e-mail enrum@worldonline.dk. Hans Lindegaard.



"Formlen på et fremskridt"

44 år med DKW F 102

Blitzkampagnen i hal nr. 9 var overskriften i særudgaven af „Extra Blatt“ som tilsmilede Auto Union ved IAA 1963 i Frankfurt (IAA = Internationale Automobil Ausstellung).

Den af pressen og publikum belejrede „stjerne“ var den nye „Store DKW 1,2 l.“, som kort før udstillingen fik navnet F 102. I rækken af store håb fra de engagerede to-taktforkæmpere fra Ingolstadt - med serien „1000“ var man efterhånden trængt bagud i den ombejlede „mellemklasse“. Strømlinieform, kasseramme og svæveaksel var attributterne, som blev holdt højt af den stadig mindre skare af „1000 - venner“. Men Auto Union kunne ikke leve af denne lille køberskare. Konkurrencepresset var stort i mellemklassen: VW 1500, Opel Rekord A, Ford 12 M TS og 17 M, Peugeot 404, Simca 1300/1500 og Fiat 1300/1500 var konkurrenter på markedet.

I begyndelsen af 60-erne ville køberne ikke den „antikverede strømlinieform“ længere - men blev moderne og forlangte en kubistisk pontonform. Rene enkle linier, store vinduer, gode pladsforhold og plads til bagagen - disse krav opfyldte Auto Union ikke ubetinget. Frostsikret, lukket kølesystem med udligningsbeholder, fabriksmonterede skive-

bremses, for første gang på en seriefremstillet bil: en eftertragtet undervognsbehandling, næsten alle pyntede af rustfrit stål og fire påskruede skærme - det var slagordene i den første store F 102 brochure med overskriften: „Opskriften på fremskridt“

Under „Mutter Daimler Benz“'s købmandsmæssig protektion gik Auto

Union's ingeniører i gang med at udvikle alle tiders „største“ og „bedste“ DKW. Den skulle selvfølgelig have to-taktmotor og forhjulstræk - derom var der ingen tvivl, selvom Daimler Benz truede: „Hvis bilen ikke slår an, så bygger vi en 4-taktmotor til den“. Tidligt i 1962 snakkede man i fagkredse om en DKW med 4-taktmotor og de talrige billeder af



Seriestart for F 102 den 26. marts 1964



Den nye DKW F 102 var med sine store glaspartier, et moderne islæt i gadebilledet

prototyper, som spøjte i formiddagspressen underbyggede denne formodning selvom det sommetider ikke handlede om biler, som Daimler Benz havde noget at gøre med og ikke lignede en DKW. I dag ved man, at man for det daværende „Zeit die Stuttgarter“ prøvede forhjulstrækket til en senere „lille Mercedes“ og senere opgav for ikke at give den „lille datter“ konkurrence. Nej - en DKW måtte have to-taktmotor, deri var den verdens omspændende fanskare enig. Men køberne forlangte af prestigemæssige grunde en større motor end „1000 kubikeren“ fra den gamle serie, og så gik man i Ingolstadt mod al „to-taktfornuft“, som begrænsede cylinder-volumen til 300 ccm - og nærmede sig 400 ccm.

Det ikke beregnelige „skylletab“ og et deraf stærkt stigende benzinforsøg var resultatet af denne forøgelse af cylinder-størrelsen. Med en noget mistænkelig indsats forsøgte man i Ingolstadt at gøre



Det overskuelige motorrum med den 3-cyl. motor



DKW F 102 foran Auto Unions hovedkvarter i Ingolstadt

sig til herre over dette problem. Men op mod IAA i sept. 1963 lykkedes det ikke. På Auto Union's stand stod en færdig bil med en ufærdig motor. Det til fagpressen hurtigt klargjorte eksemplar fra forsøgs-serien fik i Sachsen en sønderlemmende kritik af gangkultur og forbrug. Da Rainer Günzler sent i efteråret 1963 i sin første Tv-test nævnte forbrugstal på 15 l. pr. 100 km. ramte det Ingolstadt og køberinteressen som et dybt chok. Uskøn udstødningslyd ved lave omdrejninger gav iøvrigt tvivlerne af to-taktprincippet ret.

Under ledelse af udviklingsingeniør Ludwig Kraus, der kom til Ingolstadt fra Daimler Benz, skete der under „højtryk“ hurtige forbedringer.

Hvad mange ikke troede, var muligt lykkedes op til produktionsstart i marts

1964. Motoren var overordentligt forfinet. Forbrug og køreegenskaber var blevet forbedret. Fagpressen kastede sig over den første „færdige“ testvogn og interesserede sig hovedsageligt for et tema: Hvordan er motoren?

„Ydelsen er forbløffende“ (Auto, Motor und Sport), „Motoren er uden sammenligning tavs og snurrer mellem 70 og 110 km/t som en 8-cyl. amerikaner“ (Mot), „Motoren må op i omdrejninger før den snakker med og trækker rent“ (ADAC Motorwelt), „Motoren er stadig en skuffelse i friløb og ved lave omdrejninger“ (Motor Rundschau) „-en virkelig skyggeside ved F 102 motoren er den ikke ubetydelige tørst (Automobil



I foråret 1965 vistes 4-dørs udgaven af F 102

Illustrierte), „ det bedste drejningsmoment - område er i alle gear meget snævert - det må tit være lukket „(Hobby). Fagpressen roste altså den nye motor - men der var også meget kritik. På den ene side var det netop den ordsproglignende enkelhed i to-taktprincippet, som gjorde det muligt at hive 60 HK ud af 1200 ccm. Men disse 60 HK førte sig ikke frem som 60 HK fordi motoren kun havde den høje ydelse i et smalt omdrejningsområde. Denne ydelseskarakteristik blev negativt understreget af en uheldig gearing. Springet fra 2. til 3. gear var for stort og totalsammensætningen fra 3. til 4. gear var for lang. Dette førte ganske vist ved nedkørsel eller rygvind på motorvej til meget høje gennemsnitshastigheder, hvilket motoren også uden protester bekræftede. Tilsammen gav det altså megen debat om to-takts princippet i dette køretøjssegment. Konkurrenterne tilbød ukomplicerede, kraftigere og mere nøjsomme modeller, hvilket begrænsede F 102's muligheder i forhold til andre mærker. Med køreegenskaber fulgte man den gennemprøvede linie fra Junior / F 12 med forhjulene ophængt i 2 over hinanden anbragte triangellarme med krængningsstabilisator. Affjedring ved hjælp af langsliggende indstillelige torsionsfjedere. Bagakslen er en torsionsvingaksel med opslidset akselrør

anbragt i to svingarme, der er forbundne med enderne på den tværliggende torsionsfjeder. Dertil en skråtstillet Panhardstang til at optage sidebevægelserne. Afprøvning og finjustering af bilen blev foretaget på Daimler Benz's prøvebane i Untertürkheim. Med de følger, der senere viste sig. Med hensyn til karosseriet gik Auto Union nye veje. Man fortrak fra starten den i de foregående år så højt roste kasseramme og tilpassede den tidens trend med en selv bærende karosseristruktur. Derved svarede det ydre også til de i mellemtiden højere krav til mellemklassen. Trods 7 cm. mindre bredde var der 3 cm. mere bredde indeni i sammenligning med AU 1000.

Bagagerummet var, ifølge Auto, Motor und Sport 73 , på størrelse med en fodboldbane, hvorved man lå på 3.pladsen efter Opel Rekord og Ford 17 M. I alt var der i F 102 600 l. til rådighed, så det gav ikke problemer med rejsebagage til 5 personer. Alt dette var fordele, som blev meget rost af motorpressen. Herefter endnu nogle citater fra samtidige testbeskrivelser. „De, som vil køre sportsligt med F 102, bliver begejstrede“ (Motor Rundschau), „ det er lykkedes at kombinere komfort med særdeles gode køreegenskaber, et virkeligt fremskridt og udenfor enhver tvivl en af de sikreste og mest praktiske biler i sin klasse, om ikke den måske på disse punkter er den bedste på markedet“

I foråret 1965 vistes 4-dørs udgaven af F 102





Indvendig sås typiske 60-er stilelementer



Dette foto viser tydeligt det relativt lavtliggende „bæltested“



Hækkens udformning harmonerer fint med fronten.

(Mot), „F 102-eren har bremses, som i virkning, ensartethed og stabilitet hører til de bedste“ (Auto, Motor und Sport), „de forreste enkeltsæder hører til de bedste, som findes i standardbiler - uanset pris“ (Motor Reise Revue), „praktiske er de forreste blinklys og kofangere fra Nirosta“ (Motor im Bild), „kabineudstyret er smukt og solidt udført „(Austro Motor).“Hvad angår finishen står vi her overfor et udtalt særtilfælde, denne udførelse er virkelig kvalitetsarbejde“ (Automobiltest). På alle disse punkter mærkede man altså det omhyggelige afprøvningsarbejde, som bilen havde gennemgået - også på foranledning af Daimler Benz.

Disse meget positive anmeldelser gav således F 102 den rigtige start i foråret 1964. Frem for alt havde de inkarnerede

DKW- køre længselsfuldt ventet på „det yngste barn“ fra Ingolstadt. Jeg kan selv huske hvor stolt min onkel var af sin

nye F 102, som var en af de første indregistreret i Weinheim, hvor også den forrige Junior hørte til. Og ikke uden grund valgte mine forældre i august 1966, som efterfølger for deres AU 1000, en af de sidste F 102, selvom den allerede fandtes som Audi. Den store efterspørgsel førte fra starten endog til leveringstid. F 102 gik direkte ind hos køberpublikummet og meget hurtigt reagerede Auto Union på deres kritik: de mørke farver og det noget anonyme ydre. Fra 1/1964 blev tagrendelister og sidepyntelister standard. I slutningen af 64/begyndelsen af 65 ændrede man yderligere på polstring og stof. Mens det indvendige på dette tidspunkt lignede F 12 gav man den nu et metallisk skær udvendig. Sammen med 5 indvendige kunne man nu sige og skriver kombinere 15 udvendige farver. Tilmed fandtes stadig også metallak. Kun den primitive indramning af instrumen-



DKW F 102 under testkørsel i Italien



DKW F 102 gjorde med sit forhjulstræk naturligvis god figur

- også om vinteren

terne førte til kritik. Fra foråret 65 var endelig også den 4-dørs udgave klar til levering til en pris på 7200 DM, selvom den allerede blev vist på IAA 1963. Samtidig sænkede man prisen på den 2-dørs udgave fra den hidtidige 7200 DM til 6850 DM. Hvad stod bag denne ændring? I starten af 1965 skiftede de økonomiske magtforhold i Ingolstadt fra Untertürkheim til Wolfsburg. Fra nu af

stod VW's koncentrerede finans- og markedsføringskræfter bag Auto Union. Som baggrund for samarbejdet gav man tekniske erfaringer og fabrikationsmæssige fordele for begge firmaer. En følge af dette massive reklamefremstød blev det et godt forårssalg for Auto Union. Hurtigløberne blandt modellerne var den forbedrede F 12/65 og F 102. Men allerede nogle uger senere

indstillede man produktionen af F 11/ 12 og den eneste „overlever var „ AU 1000 SP. Kun F 102 levede videre - men hvor længe endnu? Støttet af hårdnakkede rygter om en efterfølger med 4-takmotor, skiftet til det nye navn - Audi - gik omsætningen ned. En oversigt over de månedlige salg i Vesttyskland af F 102 og dens tyske hovedkonkurrenter tydeliggjorde dette. (Se tabellen næste side).

I Ingolstadts udviklingsafdeling lå der for inkarnerede to-takts fanatikere et stort håb parat: V 6 - 1,3 l. - totakter.

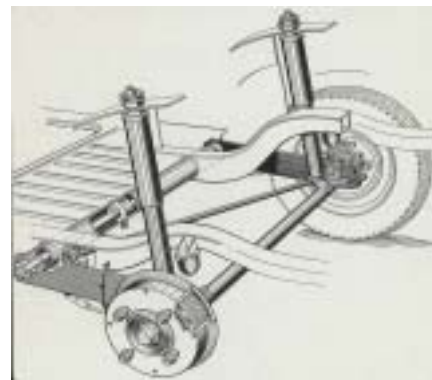
Konstrueret i samarbejde med Müller-Andernach skulle den være redningen for Auto Union. De tekniske detaljer og ydelsen var uden tvivl meget gode. Og som senere prøveførsler med en ombygget F 102 fortalte, ville denne kombination sikkert blive et hit. Men koncernledelsen i Wolfsburg stillede alle visere på 4-takt. Ludwig Kraus havde da allerede tidligt på foråret en færdigudviklet 4-takmotor med i håndbagagen - den kom ikke i anvendelse hos Daimler-Benz. Alle kræfter blev sat ind på at udvikle Audi F 103. En ligeledes færdiggjort F 102 Universal kom ikke i serieproduktion, men genopstod i foråret 1966 som Audi Variant. Totakteren var udtjent i bilsammenhæng for firetakteren var en for stor konkurrent. Og VW brugte den nyhvervede produktionskapacitet på Ingolstadt fabrikkerne til „Käfer“ (VW-boblen) produktion. I foråret 1966 bekendtgjorde VW-chef Nordhoff, at F 102 nu kun blev bygget i ringe antal - i praksis på bestilling. For de sidste F 102 købere lavde man i januar 1966 et komplet nyt salgsprospekt, som opgjorde forskellen på F 102 to-takter og Audi firetakter. Farvemæssigt tilpassede man disse sidste F 102-ere med Audi og sågar også med VW's farveudvalg. Perleghvid, Fontanagrå, Rubinrød, Strandsand eller Javagrøn - kun enkelte F 102 fik disse farver. Der blev færdiggjort i alt 351 stk. indtil juli 1966. Der var dog stadig nok



Auto Union's produktudvalg var i 1964 anført af DKW F 102



F 102 forhjulsophæng og baghjulsophæng



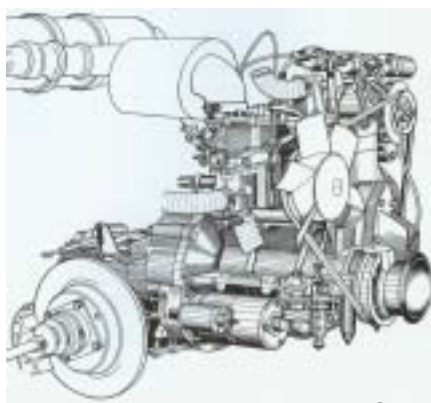
„Det skal ikke alt sammen være Kaviar“

på lager og de følgende måneder kunne de stedvis købes med et stort prisafslag. Selv i 1968 sås 4 stk. F 102 i indregistreringsstatistikken. Den sidste i Tyskland fremstillede personbil, sikkert den mest moderne og måske også de bedste af sin slags satte slutstregen under flere tiårs to-taktudvikling og lagde samtidig grundstenen for Auto Unions videre fremtid. Med sit ikke længere tidssvarende motor-koncept kunne den ikke sætte sig igennem på markedet. Som modelrække kom senere Audi 60 / Super 90.

„Formlen på et fremskridt“
måtte i denne forbindelse skifte spor.

Fra AUVK-CN nr. 76
Walter Liebhaber

Oversat af: Jens Buhl
Dansk DKW Club



F 102 motor og gearkasse

1965												
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
F 102	1006	1814	2574	3056	2188	1817	1411	971	614	535	461	360
Audi									1322	2558	1974	1875
Rekord 1,5/1,7	8651	11341	19037	21125	14303	14319	11590	8035	17281	18027	14819	11065
17 M 1,5/1,7	7056	9971	14883	15137	11771	10704	12007	4004	9364	12825	9871	7287
VW 1500/1600	8808	11996	16630	17547	15499	13698	10824	11296	18390	16598	13340	10636

Der blev produceret 52753 stk. F102 ialt, hvoraf 6700 stk. var 4 dørs



Med præsentationen af den nye Audi i august 1965 var Ingolstadt to-takterens dage endegyldigt talte. Tv i billedet ses Rudolf Leiding som overtog fabriksledelsen i Auto Union GMBH kom fra VW. Med i bagagen havde han VW boblen, der nu fyldte produktionsbåndene i Ingolstadt parallelt med Audi og F 102 - skimtes svagt i baggrunden

Forårstur, Sjælland den 4. maj 2008.

Vi mødtes kl. 10 på rastepladsen Møllekrog vest for Holbæk, hvor Peter havde sørget for kaffe og morgenbrød. Elleve køretøjer, heraf en tohjulet, stæv-nede ud på en hyggetur i Nordsjælland. Solen skinnede fra en skyfri himmel, og humøret var højt. Første stop var Mørkøv Kirke, hvor Peter fortalte kirkens historie, hvori indgår en anekdote om en ameri-kaner, som havde fundet en metode til at afmontere kalkmalerier. Han havde budt to mill. dollars for malerierne på kirkens rigt udsmykkede hvælvinger. Kalkmale-rierne er der dog endnu. Herefter besøgte



Bilerne ved Torbenfeldt.



Remise med drejeskive.

Metroen i Paris noget efter. Banen er bygget over tolv år af en entusiastisk dame i en moden alder. Hun fortalte deltagerne om museets historie.

Turen fortsatte ad hyggelige veje gennem Odsherred til Sandskredet, som er en hyggelig picnicplads i skoven ved Lammefjordens bred. Her ventede Peters kone, Porntipa med et overdådigt, varmt måltid med både orientalske og danske retter, kartoffelsalat, grøn salat og friskkogt, varm ris i en medbragt riskoger. En fornem, kulinarisk afslutning på en vellykket tur. Stor tak til Peter og Porntipa for et flot arrangement.

Hans Lindegaard.



Aftensmåltid ved Sandskredet.

vi Torbenfeldt Slot, hvor vi så den tilstø-dende Frydendal Kirke, et arbejdende smediemuseum og en urtehave med rundvisning. Slottet har tilhørt adels-familierne Brahe og Rosenkrantz, men er i dag i privat eje, og kan kun beses udefra. Slottet dannede rammen for optagelserne til Morten Korch filmene om Næsbygård. Ved Torbenfeldt holdt vi pause i det gode vejr, med kaffe, bradepandekage og øl og vand. Turen gik videre til Svinninge Modeljernbane, en hel fantastisk installation i et lokale på størrelse med et mindre parcelhus. Der var identiske kopier af både togsæt og stations-bygninger og et imponerende skinne-system med tog som tilsyneladende vrimlede rundt i et virvar, men kyndige operatører havde styr på løjerne, og hvis man kiggede ned under banelegemet, så man et ledningsnet, som næppe lader



Den en af de to første Lüscher DKWer

Ernst Lüscher og hans DKW - karosserier.

Et schweizisk allround-geni.

Det begyndte med en trafikskade.

Den i 1994 offentliggjorte bog af Klaus Jansen-Diekmann: "Die 3=6 Monza Story" nævner at der af denne 50er Sports Coupeer er fremstillet næsten 240 eksemplarer af 3 karosseri byggere. En fjerde var da kun lidt kendt, selvom han allerede i årtier havde beskæftiget sig intensivt med denne kunststof-model. Den 4. fremstiller var den i 1933 i Aargauer, Wynental, Schweiz fødte Ernst Lüscher, der oprindeligt lærte som bygnings- og møbelsnedker og senere også havde en læretid som modelbygger før han begyndte at rejse rundt i ind- og udland for at samle arbejds- og livserfaring. I forbindelse med sit dobbeltarbejde kom han i kontakt med forarbejdning af kunststof. Dette og ønsket om at eje en sportsvogn gjorde at han fremstillede et karosseri af dette materiale. I sit 2. læreår begyndte han i 1957 på sin egen model. Som grundlag for chassiet tjente hans fædrene DKW-Limousine, hvor han kunne sætte sig ind i mål og konstruktionsenkeltheder. Denne model havde dog et metalkarosseri og han forestillede sig et fremstillings- og vægtmæssigt

lettere karosseri, som bedre passede til hans metier, for som „træmand“ faldt metal ikke lige for. Tilfældet kom ham til hjælp: han kunne i kantonhovedstaden købe en trafikskadet vogn på gunstige betingelser. Denne svarede nøje til den, der stod i faderens garage. Det stærkt beskadigede karosseri på uheldsvognen interesserede ham ikke, men han havde rettet sin opmærksomhed på det intakte drivværk på det velkomne lejligheds køb. Således kunne han bygge sit held på en

andens uheld: et kunststofkarosseri på uheldsbilens undervogn.

Den lange vej til det færdige produkt.

I høsten 1957 var hans originale plan så langt fremme, at den kommende sportsvognskører kunne skride til realisering af sine drømme. Hos en tagdækker i nabolaget fik han nedbrydningsbjælker i forskellige dimensioner for aller først at kunne fremstille en model i målestok 1:1. En bekendt, Wagner stillede båndsaven i sit værksted til rådighed for opskæring



Den anden af de to første Lüscher DKWer

af bjælkerne i de nødvendige dimensioner. Efter opskæringen blev de høvlet. De 6 - 7 cm. tykke brædder limede han derefter sammen i vognlængden, så han kunne lave en model i originalstørrelse. Med økse, håndsav, stemmejern og træasp lavede han råformen af det sammenlimede træ. En kædesav, som lettede det besværlige arbejde, var dog kun en raritet. Således fremstod med stort besvær en positivform med ca. 6 cm. „pladetykkelse“ lavet af genbrugsgrantræ, for Ernst Lüscher måtte dengang have opmærksomheden rettet mod omkostningerne - en lærlingeløn rakte - når det kom til stykket - ikke langt. Det videre arbejde med den afstivede råform bestod nu af slibning, spartling og maling af den omhyggeligt udviklede form. Det tog næsten 10 måneder at færdiggøre denne første model, da arbejdsdagene hertil hovedsageligt bestod af lørdage og søndage.



Negativ-form af polyester.

Lidt efter lidt var der af dette puslespil opstået et „tungtvejende tilfælde“, der hjemme i den snævre garage ofte forårsagede pladsproblemer før denne 1:1 models negativ-form i polyester kunne afmonteres. Hos en bådbygger (Meier, Dintikon/Aargau) stod så i første serie tre ufærdige cabrioletter. Hjemme i den snævre „Geissenkragen“ (den nærmeste stedsbetegnelse, som er typisk for snævre pladsforhold) blev de tre første karosserier i løbet af 6 år monteret på senere anskaffede undervogne og de nødvendige tilbehørsdele monteret.

Den 2. serie.

Karosseribyggekunsten hos Ernst Lüscher var i mellemtiden rygtedes. Så det skete, at en 3=6 Monza-ejer bad ham om at reparere sin beskadigede sports-



vogn, hvor hele forpartiet var deformeret. Da der ikke var nogen original Monza-form til rådighed blev hele forpartiet nyfremstillet og forlænget ca. 30 cm. Til

tofamiliehus og garage til værksted og udstillingslokale.

Bryllupsrejse i „hjemmebygget“.

Som 30 årig giftede „hjemmebyggeren“ sig i 1963 efter at han i ledige stunder var motoriseret på en engelsk Panter MC/350 ccm. Sammen med sin kone Rosmarie startede han i en sølvgrå 1000 ccm. cabriolet på bryllupsrejse til Skandinavien. Der klarede hans hjemmebyggede bil, serie 1, strabadserne på den lange tur til den svenske hovedstad næsten uden uheld. Først ved målet forlod heldet det unge par - heldigvis kun på det tekniske område. Den dengang nygifte ægtemand husker efter 35 års ægteskab endnu i dag med et skælmssk smil, et ikke helt almindeligt tilfælde i Stockholm, hvor de opsøgte en ven, som var udvandret dertil. Med tre mand høj i en to-sæders oplevede de tre schweizere den svenske venstrekørsel i den livlige skærgårdsby, som på en sådan tur gav koblingskablet et „knæk“. „Jeg satte den i 2. gear. Hvis lyssignalet skiftede til rødt drejede jeg lyn hurtigt tændingsnøglen og den havarerende DKW standsede“ kunne den nuværende bedstefar fortælle historieskriverne. „Og når signalet skiftede til grønt drejede jeg tændingsnøglen igen, og den sølvgrå sportsvogn med CH-nummerplade

det brug blev lavet en gipsmodel i størrelse 1:1 over hvilken en negativ-form blev lavet. Den ændrede form gjorde, at fagfolk og kendere var klar over, at der ikke forelå et plagiat. Ud fra den reparerende Monza lavede Ernst Lüscher således en komplet Polyester-negativform. I begyndelsen af 60'erne byggede Gontenschwiler DKW Fan-en en sådan model med forlænget forparti til sig selv på et Auto-Union 1000 chassiss. Ud fra denne model byggede han i sin sparsomme fritid 3 eksemplarer. Den sølvgrå prototype med forlænget kølerhjul befandt sig endnu i dag hos den med bemærkelsesværdig udholdenhed udstyrede bygmester i Gontenschwiler Geissenkragen, hvor han senere ombyggede sin barndoms





tøffede videre igennem den svenske hovedstad“ fortalte han videre om den oplevelse. Lykkeligvis eksisterede dengang endnu et DKW-værksted, hvor er reparation med den omtalte reservedel var mulig. Og heldigvis var Stockholm ikke nogen bakket by. I bjerge havde kørsel i stød ikke været fornøjeligt - heller ikke for de bagved kørende. Hjemkørslen gennem det daværende Vesttyskland forløb dog helt problemfri.

Nye perspektiver.

Senere havde den selv lærte konstruktør meldt sig ind i DKW-ejernes klub i Schweiz, og derigennem fået nye venner i både ind- og udland. Således kørte han i 1994 til et Monza-træf i Leonberg ved Stuttgart. Derfra hjembragte han en af forfatteren Klaus Jansen-Dieckmann signeret bog: „Die Geschichte des 3=6“ (3=6erens historie) tilmed forsynet med en dedikation af Franz Josef Villing fra Stuttgart, hos hvem Monza-ens urform engang var „banket op“ i blik. Ved disse træf i Stuttgart gjorde den pensionerede

schweiziske modelbygger Günther Schenks bekendtskab. I hans fars værksted var der mellem 1958 og 1960 bygget ca. 125 eksemplarer af Monza to-sæders sportsvogn, næsten alle med forskellige detailvariationer. Det nøjagtige tal kunne ikke oplyses. En medarbejder hos den tidligere Monza fabrikant udtrykte sig således: „For mig

gjalt det om at arbejde - ikke om at tælle. Ud fra en af disse Schenk - modeller fremstillede Ernst Lüscher til senere planlagte serier en negativ-form af karosseriet, nu med originalt forparti. I mellemtiden var der også indtruffet familiære ændringer, som gav „Hobbybilbyggeren“ nye muligheder for personaletilvækst. Hans søn Andreas havde uddannet sig til elektromekaniker. Derudover havde datteren Annette giftet sig med automekanikeren Rene Müller. Begge de tilkomne var nu hovedaktører ved udviklingen af serie 3, af hvilken 2 Monza-er i originaludgave var beregnet til eget brug. Som grundlag for disse brugte man en Auto-Union 1000 S og en 1000 SP.

Andre konstruktionsmåder.

De efterfølgende af Hans Schenk



fremstillede tyske Monza karosserier bestod af en over- og en underdel, som blev klæbet sammen i hele længden. Ernst Lüscher anvendte i sin konstruktion det helt klare princip: hans karosserier skulle laves i ét stykke. Derved skaffede han en variant med en anden negativ-adskillelse. Hans opfindernatur havde tilladt ham at konstruere negativ-formen, således at det færdige karosseri kunne tages ubeskadiget ud. Negativet blev altid ophængt drejeligt, så når det blev sat på hovedet kunne det altid lamineres fra oven. Dette arbejde blev udført med børste og pensel. Lagene blev forstærket med indlagte glasfibermåtter. Nu kunne alle emner hærde med ca. 3 mm. godstyk-



kelse. Benzintank, døre, kølerhjul, bagagerumsklap og gulv blev lavet i en separat arbejdsgang.

Meget detailarbejde.

Før man kunne begynde at bygge karosseriet måtte den anvendte undervogn være komplet. Mange sliddele måtte udskiftes. Nye støddæmpere, bremse- og benzinslanger var ikke til at omgå. Dertil hørte selvfølgelig sandblæsning og lakering. Derefter kunne bunden skrues på den færdigrestaurerede undervogn. Så blev karosseriet tilpasset og limet på den monterede bund. Når karosseriet var fast monteret på chassiset blev motor og træk indbygget og så fulgte de mange videre detailarbejder. Dertil hørte i særdeleshed kabelarbejdet, hvor elektrikerens med sej udholdenhed kunne bevise sine færdigheder. For lægmand var det forvirrende med de forskelligt farvede kabler, der overalt førte til de talrige lamper og instrumenter. En ganske særlig omstændighed var der i forvejen taget hensyn til: kunststofkarosseriet ledte ikke strømmen som et tilsvarende af stål. Stelforbindelsen til samtlige elektriske dele var her separat monteret. Nye front-, bag- og sideruder blev tilpasset. Noget man ikke skulle undervurdere var monteringen og den problemløse funktion af sideruderne fordi rulletrækket var fremstillet af reservedele fra andre bilmærker.

Den lange vej til slutningen.

Rigtig mange enkeltdele måtte først findes et eller andet sted og derefter efterlignes. Eftersøgningen viste sig ofte som et ret kostbart anliggende.

Et specielt område var gummipakningerne. Her måtte modelbyggeren stole på sine egne ideer. Han færdiggjorde de omtalte modeller og støbte selv disse dele



på en meget kostbar håndværksmæssig måde. I en enkelt landsby fandt han en leverandør af det nødvendige kunstharpiks, som var grundstof. I en nabolandsby kunne han få en autolakerer og

en sadelmager med på sine ideer. I maj 1993 kunne de 2 Monzaer så fremstilles for synsmyndighederne i Schafisheim, hvor de uden problemer blev godkendt som enkeltudgaver.



Med de røde Monza-er til Hamar.

Som ejere af de to røde Monzaer deltog „medarbejderne“ i næste generation - søn og svigersøn ofte i internationale Auto-Union træf. Også turen til træf i Hamar i Norge i sommeren 1996 forløb uden problemer. De klarede på to uger næsten 3500 km.

En ny toer-serie bygges.

Disse to røde to-taktsportsvognes opdukken på træffene gav naturligvis anledning til at snakke med DKW-fans af forskellig nationalitet. Nye bekendtskaber skabtes og naturligvis blev der snakket meget fagsnak om tilblivelsen af de endnu i dag smukke sports-tosæders. De således stående kontakter formåede den i mellemtiden pensionerede Gontenschwiler til at påbegynde en ny lille serie



på to nye Monza-er. Så han fandt hurtigt på hjemrejsen fra Skandinavien de to

fabrikant og frem for alt allerede gennem lang tid: avler, planter og sælger af



efterfølgere i Kiel. Der stod et chassis fra en DKW F 93 og en Auto-Union 1000 SP til rådighed.

Et flersidet menneske.

Fra juni 1993 er Ernst Lüscher overgået fra „selvstændig erhvervsdrivende karosseribygger“ til den schweiziske alderdomsforsikring - og efter samtaler med ret aktive pensionister fra andre erhverv, mente han, at da der nu stod „uden indkomst“ i erhvervsregisteret, kunne han fra juni 1993 profitere af sine tidligere indbetalinger til aldersforsorgen. Med mange andre hobbyer holdt han sig i mellemtiden „oven vande“. Hans alsidighed dokumenterede sig i denne lille opregning: ande- og fasanopdrætter, lystfisker med egen sø (ofte at træffe ved Baldeggersee hvor han havde indløst sit fisketegn), møbelsnedker og stilmøbel-

juletræer. Kort sagt, hobby-bilbyggeren kunne betegnes som et all-round menneske.

Ikke blot så - også høste.

Enormt mange penge havde, den fra beskedne kår stammende søn af en fabriksarbejder, investeret i sine hidtidige selvbyggede biler. Enkelte „Lüscher DKWer“ var dog solgt. Udbyttet derfra kunne kun i ringe grad dække udgifterne til udviklingsarbejdet. Kun det regelmæssige erhvervsarbejde muliggjorde det stadig nødvendige materialeindkøb. Indimellem havde den uomgængeligt nødvendige værkstedsudbygning fundet sted. Her lagde den forhenværende bygningsarbejder naturligvis selv en masse arbejde. Derudover tjente en tom lade i nabolaget som lager for biler og reservedele. Derved kunne regnskabet blive en smule bedre, så de to nyeste Monzaer kunne være under udarbejdelse hjemme på værkstedet. Endvidere hjalp sønnen Andreas og svigersønnen Rene til i fritiden. Endelig skulle der også på indtægtsiden følge en mærkelig postering /anmærkning, som i det mindste afdækkede materialeudgifterne. De mange nat- og overtimer måtte alligevel ikke medregnes. Megen energi og hårdt knokkelarbejde var brugt i løbet af disse fire årtier siden begyndelsen af auto-fascinationen til de opnåede resultater. Også mindre tilbageslag var i løbet af tiden til at klare. Det formåede i hvert fald ikke at stoppe bygningen af to DKWer med Lüscher-karosseri, som måtte stå klar til salg i sommeren 1998.

Skrevet af: Willi Frey-Gschwend
AUV-CN 94

Oversat af: Jens Buhl
Dansk DKW-CLUB.



Onsdag's møde i maj på Sjælland .



Vi mødtes kl.19. hos Elektro Center Ringsted, hvor en af deres ældre medarbejdere Arne , havde lovet at gennemgå principperne i et 6 volt ladesystem , dynamo og laderelæ, testning og afprøvning af disse.

Han startede med at omdele nogle tegninger, som viste principperne i 2



kernet og 3 kernet relæer og strøm-mens vej rundt i systemet.

Derefter gennemgik vi dynamoens og laderelæets opbygning, funktion, testning og afprøvning i en prøve-bænk.

Hans Viggo havde taget en dynamo og laderelæ med, som han lige fik testet,



Aftenen sluttede der med smørebrød og øl/vand som Elektro Center, så venligt havde sponsoreret.

En STOR TAK til Arne og Elektro Center Ringsted.

Et godt og velbesøgt Arr. Jan.

Imens mændene forhåbentlig blev klogere på det elektriske , besøgte vi 9 damer en af vores naboer , som sælger Friendtex dametøj og jo , der blev tømt et par tøj stativer :-). Jannie Aftenen sluttede med kaffe og kage og den sædvanlige snak i Havbyrd.

En stor tak til alle 28 som mødte op og forhåbentlig fik en god aften i Dansk DKW Club.

Jannie og Jan Lemming



Historisk korrekte nummerplader

Centralregisteret for Motorkøretøjer og indregistrering af disse, overgik pr. 1. marts i år fra at høre under politiet til i stedet at henhøre under SKAT.

Det betyder, at al henvendelse om indregistrering og nummerplader fremover skal rettes til de lokale SKAT-kontorer, også når det drejer sig om spørgsmål og bestillinger af de historisk korrekte nummerplader.

Det er fortsat MhS, der varetager opgaven med at sikre og tildele de historisk korrekte numre. Det sker ved at SKAT fremsender bestillingsblanketterne fra kunderne til MhS, der så tildeler numrene og returnerer blanketterne til SKAT, der varetager den videre behandling af bestillingerne.

I forbindelse med at SKAT overtog opgaven fra politiet, var fremstillingen af nummerplader i EU-udbud, og udbuddet blev vundet af en ny leverandør. Både det at opgaven skiftede til SKAT, og at der kom en ny leverandør af nummerpladerne har selvfølgelig medført en indkøringsperiode, og det har betydet en noget længere leveringstid af de historisk korrekte nummerplader, end vi var været vant til.

MhS har haft lejlighed til at se de først fremstillede historisk korrekte nummerplader fra den ny leverandør og kan konstatere, at kvaliteten er helt i orden. Vi er også overbeviste om, at leverandøren gør sit yderste for at leve op til de leveringstider, vi tidligere har haft, efterhånden som rutinerne kommer på plads, og vi forventer, at vi fremover kan få leveret de historiske nummerplader i løbet af 1-2 måneder fra bestillingen, således som det hidtil har været tilfældet.

Erik Mieth, MhS

Definition på et historisk Køretøj

Som meddelt tidligere i januar 2008 har FIVA arbejdet på at redigere definitionen på et historisk køretøj.

Denne definition er nu endelig redigeret og vil blive forelagt til officiel godkendelse på den kommende generalforsamling i FIVA (vedtægter i FIVA kræver at en så væsentlig ændring som definitionen på et historisk køretøj skal godkendes på en generalforsamling før den officielt kan gøres gældende).

Indtil da er den godkendt til intern brug og til information for de tilsluttede medlemmer.

Den endelige definition, som er blevet endeligt koordineret mellem de tre betydende kommissioner har følgende engelske tekst:

„FIVA defines historic vehicles as mechanically propelled road vehicles:
· *which are at least 30 years old;*
· *which are preserved and maintained in a historically correct condition;*
· *which are not used as a means of daily transport;*
and which are therefore a part of the technical and cultural heritage.“

Uofficielt oversat må teksten derfor lyde som følger:

FIVA definerer et historisk køretøj som et mekanisk fremdrevet (vej-) køretøj:

- *Der er mindst 30 år gammelt*
- *Der er passet og vedligeholdt i en historisk korrekt stand*
- *Der ikke anvendes som dagligt transportmiddel og derfor udgør en del af den tekniske og kulturelle arv.*



Sandsynligvis bliver den nye definition endeligt effektueret fra 2010, og man vil så finde én eller anden form i den tekniske kommission hvorunder overgangen håndteres uden nogen stakler lander mellem de to stole.

Til orientering har man allerede gjort brug af 30 års definitionen i to lande, nemlig i forbindelse med miljøbeskyttelseszonerne i såvel Danmark som i Tyskland hvor der i begge lovtekster specifikt er taget stilling til udenlandske køretøjer på mere end 30 år som værende undtaget for de begrænsninger, der er indført eller kan blive indført (vi har som bekendt kun muliggjort brugen af miljøbeskyttelseszoner endnu i Danmark – ikke effektueret dem).

Motorhistorisk Samråd har hele tiden meddelt at vi indretter os efter FIVA's regelsæt. Vi vil derfor også efter en officiel annektering af definitionen tilpasse vore regler og definitioner i overensstemmelse hermed. Opgaven bliver så over tid at få gjort definitionen officielt accepteret i bredere kredse end Miljøministeriet og Kulturministeriet.

Lars Genild, MhS

Pas på med benzinslanger!

I løbet af de seneste år har der været en del tilfælde, hvor benzinslanger på ældre biler pludselig er begyndt at lække. Det siger sig selv, at det kan føre til meget farlige situationer, og der er da også registreret mindst ét tilfælde af brand på grund af en lækkende benzinslange.

Forklaringen har vist sig at være, at benzin gennem de sidste mange år, men især siden indførelsen af blyfri benzin, har gennemgået en sådan udvikling med hensyn til tilsætningsstoffer, at de gummislanger der for ca. ti år siden kunne tåle benzin, ikke kan tåle den benzin der sælges i dag. Slangen går i opløsning.

Vi vil opfordre alle klubber til at informere medlemmerne om, at de ikke kan være sikre på, at de slanger de køber eller har købt er sikre at bruge. Slanges til benzin skal være mærkede; står der ikke den rigtige kode, bør man straks anskaffe sig en ny slange.

Følgende slangetyper kan anbefales:

Mærkning: **NBR-PET-CSM** eller **FKM-PET-CSM**

Kan dette ikke skaffes, skal man forlange slanger, der opfylder følgende standarder:

Standard: **DIN 73379 type E, ISO 4639 type 2, SAE J30 R7 eller SAE J30 R9-11**

Niels Jonassen, MhS

Sensommertræf 2008 - 29-31 August

Sensommertræffet er i år henlagt til det skønne Nordfyn.

Vores base bliver på: **Hasmark Strand Feriepark.**

Strandvejen 205, 5450 Otterup tlf 64826206

De enkelte medlemmer booker selv plads på til opholdet og refererer til Hasmark Strand Feriepark - Arrangementet med DKW klubben.

Der er mulighed for at bestille hytte eller campingvogn samt medbringe selv eget telt/ Campingvogn se prisark. på næste side. Booking af plads eller hytte er nødvendig i god tid- helst inde 1 / 8 2008.

Aftensmad fredag: kl. 18.00 - bestilles ved booking af plads

2 retters menu til 109,-Evt. Porre suppe. Svinekam med kartofler og surt og sødt.

Lørdag morgen: div. rundstykker, pålæg, ost, marmelade, kaffe og juice. 50kr + 20 kr for en madpakke

Lørdag eftermiddag når vi kommer hjem fra køretur i det skønne fynske område: Kaffe med ½ bolle, lagkage og småkager 45kr

Festmåltid Buffet

Rosastegt oksefilet, Midgård inspireret kalkunbryst, Frejas frikadeller, Dagens vikingeret (kød), Indbagt calamares med krydderdip, Njords fiskeanretning Kold/varm Forskellige bagte, stegte og ristede kartofler,

Dejlige saucher, et ragnarok af salater (bl.a. pastasalat) Spændende dressinger og dips, Thors suppe, Spændende friskbagt brød (gammel vikingereopskrift) 129 kr.

Valhalla dessert buffet, med udvalg af kage, tærter, is og frugter. 45 kr.

Tilmelding senest 5. august til:

Flemming Søe Pedersen på flsoe@dbmail.dk eller Henrik Hjort på dkwifahen@msn.com

Samlet pris for arrangementet fra:

lørdag til søndag 325 pr person

som indbetales på klubbens konto:

(Giro konto) BG Bank

Nørre Voldgade 68

1390 København

Reg. Nr. 1551

Konto nr. 5313066.

Arbejdernes landsbank

Støden 1 – 4000

Reg. nr. 5396

Konto nr. 0416652

senest den 5. august

Camping -Priser 2008

Priser pr. nat	11.08-19.10
Voksne	65
Børn	40
Grøn afgift	10 pr. person
Pladsgebyr	0
Komfortplads	20
Hund	15
Strøm	30
Badeland	20
Bad	4kr./ 3 min.
Familiebad	7kr./ 4 min.
Vaskeri/tørre	25/20

Udlejnings Campingvogn: 550,00kr pr dag

Kryds og Tværs nr. 80

	Åbning	Tysk by	Redskab	Sprog- ligt	Forfadt	Anbe- falet	DR. Navn	Ploven	Vertikal	Busken	Brugbar
DKW'er				7							
Tågen						Forhøj- ning Dårlig			2		
Totakts- olie		3				4					
Vægt		Bryghus Ilden			Perio- derne Mål				10		
Kiosk							Grund- stof Navn			Fem Forliges	
Tve- kamp					Talje Jod			Pige- navn Gl. Ord			
Neon			Arbejde Fag		9	8			Ukendt person Uhyre		
Retning				Pigenavn	Tigget Række						
Kvælstof		Stryger Retning				Pinte	Pige Afr. By				Dyr
Svensk Ø								Sverige		Ilt Tændt	
Tidl. AU by	1							Grund Bækken			
Parke- Ring		Tone Forparti			Fugl Liter						
Musik Inst.				Liv Retning		5				Spanien Tal	
Æg					Fare (eng.) Rom. Tal						6
Uvished								Vækst			

Gevinst 1 flaske vin, Vindernavn offentliggøres i næste nummer

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		

© Peter Olsen

Løsning sendes inden næste deadline til:

Peter Olsen - Ventedgårdsvej 19 - Knabstrup - 4440 Mørkøv

Forårstur i Jylland

d. 05-04 2008

I år var der møde sted ved Industrimuseet i Horsens kl. 11.00, Der var fremmødt 15 køretøjer på den skønne solskinsdag. Industrimuseet er et utroligt interessant sted, med teknik og mekanik fra industriens spæde start og frem til nu. Der er bl.a. mulighed for at se autentiske arbejderboliger fra forskellige tidsperioder, den nyeste er fra ca. 1965. Da vi var inde at se museet, havde vi fornøjelsen af at de startede nogle af de store maskiner. Som et andet kuriosum kan man leje tidstypisk tøj i tøjbutikken, - hvis man skulle have brug for det. Ca. kl. 13.00 startede vi ud på den planlagte tur, som går til Bollerup slot, hvor vi spiste vores medbragte mad. Derefter gik turen ad små veje forbi statsfængslet Møgelkær i Rårup. Og



Køretøjerne ved Industrimuseet



Palsgaard Gods

levnedsmidler f.eks. iscreme, chokolade, margarine, finkost, mejeriprodukter, brød og kager.

Nexus A/S er Schou-Fondets forsknings-finkostvirksomhed. Nexus har udtaget en lang række patenter og støtter gennem sit arbejde, de mange jointventures, som PALSGAARD A/S har verden over. CREDIN stiftedes af sønnen Herbert Schou i 1930 som en specialfabrik for bagetekniske hjælpemidler. Der er i dag ca. 250 ansatte på PALSGAARD A/S. Derfra kørte vi videre til Snaptun, hvor der var bestilt et næsten „sønderjysk“ kaffe bord på Snaptun færgegård, efter kaffen kørte hver til sit, med mange gode indtryk fra dagen der var gået.

En meget stor tak til Brian Madsen og Mogens Boisen

derefter videre til Palsgaard Gods, hvor vi indlagde en lille pause, hvor vi gik en tur i parken. Godset Palsgaard danner i dag rammen om industri, handel, landbrug og skovbrug. Den industrielle udvikling kan føres tilbage til 1908, hvor Ejnar Viggo Schou ved hjælp af licens-indtægterne fra sin opfindelse af en køletromle til nedkøling af margarine-emulsioner blev i stand til at erhverve Palsgaard Gods. Einar Viggo Schou var nyskabende i levnedsmiddelindustrien. Hans forskning resulterede i 1919 i stiftelsen af selskabet Emulsion A/S. Basis for dette selskab var hans opfindelse af verdens første syntetiske levnedsmiddelemulgator, der blev patenteret under navnet PEO1. Palsgaards produkter indgår i mange

Frokost i det grønne





WB/Gg/G
VK - 25

DKW F 102 modeller

T8 - 015
16.11.64

Til samtlige AUTO UNION og DKW forhandlere

Ang.: Friløb på DKW F 102

Vi har nu ændret de anvisninger, der blev givet med DKW Praxis T8 - 012 fra 31.8.64, således at man nu gerne må skille friløbet ad, og således at man i det omfang, det er nødvendigt, kan udskifte enkeltdele.

Vi beder Dem i forbindelse hermed følge de anvisninger, der er givet i gruppe gearkasse i DKW F 102 værkstedshåndbogen, specielt afsnit G 7 og følgende.

Det har vist sig, at det ved funktionsforstyrrelser i friløbet for det meste kun er friløbets indvendige ring (fig. 1c) samt/eller drivakslen (fig. 1f), der er defekt og må udskiftes.

Drivaksler (fig. 1-A) og friløbets udvendige ring (fig. 1c) med rivninger, resp. med grovere buler skal under alle omstændigheder udskiftes.

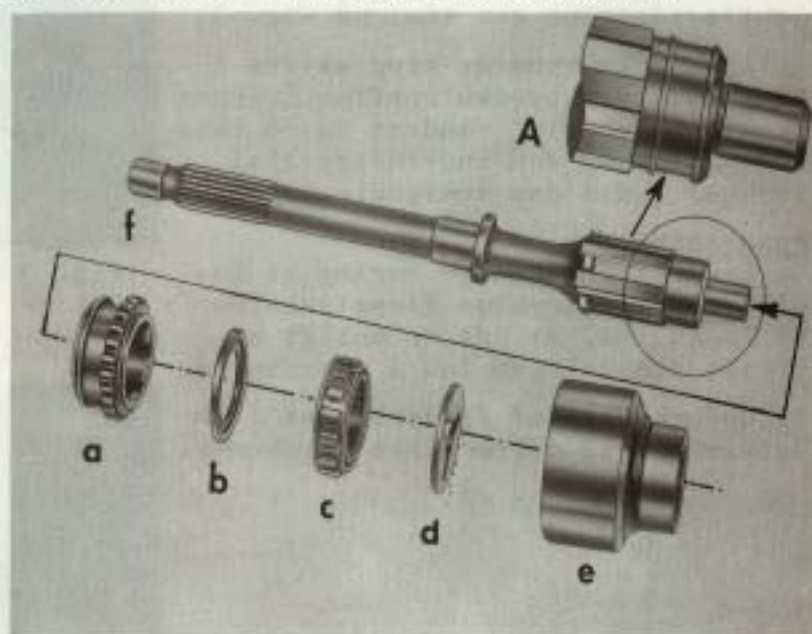


Fig. 1 Friløbets enkelte dele

a = skiftemuffe
b = dækskive
c = friløbets indvendige ring
d = anløbsskive
e = friløbets udvendige ring
f = drivaksel

del nr. 64/1232

8903	583	30	00	000
8903	581	51	01	000
8903	580	21	00	000
8903	581	51	00	000
8903	581	04	00	000
8903	542	01	00	000

Ved funktionsforstyrrelser i friløbet skal man derfor undersøge drivakslen samt friløbets indvendige og udvendige ring meget grundigt.

Friløbsdele, der er udskiftede over en garantimelding, her især drivakslen, skal emballeres omhyggeligt og indsendes til serviceafdelingen i Hillerød.

Udover anvisningerne i værkstedshåndbogen skal man ved afskrining af dækslet til friløbsenheden iagttagefølgende:

Gevindstiften d (se tillige fig. 2 A), der låser hovedakslens nåleleje, skal ved afskrining af møtrikken c holdes fast med en skruetrækker.

Friløbets indvendige ring monteres korrekt og uden at blive beskadiget i den udvendige ring ved hjælp af værktøjet, der er vist på fig. 3.

Dette hjælpeværktøj leveres omgående. (er leveret til alle forhandlere)

Arbejdsgang for friløbets montering

1. Først anbringes anløbskiven i den afmonterede yderring (fig. 4).
2. Monteringsværktøjet sættes på friløbets yderring som vist på fig. 5.
3. Friløbets indvendige ring sættes i værktøjet med bunden opefter (ringen skal være absolut vandret og må ikke kantes i), og den indvendige ring trykkes ind i den indvendige ring.

Anmærkning:

Værktøjets indvendige boring er konisk. Herved trykkes klemstykkerne så langt ind, at det er muligt at presse inderringen ind i yderringen.

En deformation af fjederbåndet i inderringen vil derved ikke forekomme.

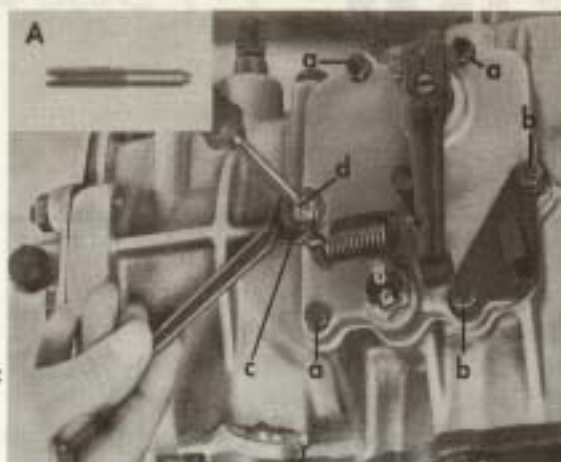


Fig. 2 Dækslet over friløbsenheden tages af

64/1130

a = bolt M 6 x 22

64/1131

b = bolt M 6 x 25

c = møtrik M 6

A = d = gevindstift med tap



Fig. 3 Montageværktøj til friløb
Del nr. 8903 580 25 00 008

64/1096



Fig. 4 Anløbskiven sættes

64/1097



Fig. 5 Friløbets indvendige ring sættes i. 64/1098



Fig. 6 Slutskiven sættes i 64/1099

4. Slutskiven sættes i den ^{ud}indvendige ring som vist på fig. 6 - altså med den affræsedede side mod den indvendige ring - og presses så langt ind, at den hviler mod den udvendige rings bund.

Anm.:

Den side af montageværktøjet, som sættes mod friløbet, er meget tynd i godset og tåler derfor ikke stød eller slag. Værktøjet skal derfor behandles varsomt og opbevares omhyggeligt.

5. Iøvrigt bør De følge de anvisninger for montering af friløbet og gearkassen og udover afsnit G 7 i værkstedshåndbogen er givet i afsnit G 4, side 22.

Med venlig hilsen

AUTO UNION G.m.b.H.

i.V. i.V.

Marx

Fischer

Køb - Salg - Bytte

Nye Continental dæk sælges 155/80-13T pris 500Kr Pr. stk.
ny pris 654 + mons Per Hegaard - **86 47 48 31**

Delvis restaureret DKW F8 1938 sælges. Undervogn, motor, gearkasse, styretøj, indventig træ renoveret/udskiftet. Karoseri og interiør mangler. pris kr. 29.000 Flere billeder på:
<http://picasaweb.google.com/rapsbil/DKW1938>



Knud Hyldahl-Thyregodvej 11-7323 Give Tlf. **75 73 48 30**

Nye medlemmer:

- Nr.84 Bent Nielsen Harlekinvej 2
9000 Aalborg Tlf 98182420 AU 1000 S de Luxe-63
- Nr. 90. Jens Munkedal, Højbjergvej 17, 5620 Glamsbjerg.
Tlf 38792531.
- Nr. 98. Rasmus Nielsen, Ejbygade 4 B 1. Sal, 5220 Odense
SØ. Tlf. 26702853 lauwus@hotmail.com. DKW RT 175 VS
-59
- Nr. 101. Ebbe Jørgensen, Østervang 11, Svallerup, 4400
Kalundborg. e-mail gretebbe@elrotel.dk tlf. 60330121
DKW Junior -62, flere MZ motorcykler fra -69 til -89.
- Nr. 115. Jan Mohn Andresen, Brugata 57, N- 2200
Kongsvinger. Norge. Tlf 0047 97974630
- Nr.125. Kristian Kristensen, Longvej 6 C, 5852 Ørbæk. Tlf.
65332376. DKW NZ 500 -41.
- Nr. 127. Erik Nissen, Vej Majen 10, 6510 Gram.
Tlf 78783832. E-mail nissenerik@hotmail.com RT125-56.
- Nr. 131. Rune Guldbæk Jensen. Ligustervej 1, 4340 Tølløse.
tlf 31379421 E-mail regj@mail.dk DKW RT 200 H -56
- Nr. 205. Bo Vinding, Skolegade 2, 5935 Bagenkop. tlf
62651222 E-mail inger-vinding@city.dk DKW RT 250/2 -55
- Nr. 217. Thorkild Ø. Nielsen, Skæring Parkvej 3F. st, 8250
Egå. Tlf 86225012.
- Nr. 223. Erril Pedersen, Havvejen 3, 9690 Fjerritslev.
DKW F 8 - RT 125



Har igen været på udkik efter nye hjemmesider

Søger du reservedele m.m.

Her er et lille udvalg med adresser

<http://www.horex.de/tachos.htm> speedometer reparation
og reservedele
<http://www.veteranposten.dk/>
<http://www.chemnitzer-oldtimerdienst.de/>
<http://www.dkw-autounion.de/>
<http://auto-union-veteranen-club.de/>
<http://www.dkw-motorrad-club.de/start/home.html>
<http://www.dkw-club.com/>
<http://www.auc-zwickau.city-map.de>
<http://www.dkwclub.nl/>
<http://www.belgische-dkw-autounion-club.be/index.php>
<http://www.ndu.no/>
<http://www.autosite.se/DKW/>
<http://www.dkwclub.org/>
<http://www.autoteppich-autopolster.de/>
<http://www.wk-verlag.de/>
<http://www.dkw-geyer.com/>
<http://www.mobiltaeten.de/>
<http://www.dkwhesse.de/>
<http://www.dkwklose.de/>
<http://www.classic-garage-radebeul.de/>
<http://www.kexel.de/>
<http://www.staufenbiel-berlin.de/>
<https://museumsshop.audi.de>
<http://www.classicdepartment.com/company.htm>
<http://www.classic-motorrad.de/>
<http://www.franken-klassik.de/ersatzteile/dkw/dkw.htm>
http://www.motorrad-stemler.de/lists/bu07_e.htm
http://www.matz-autoteile.de/test/installation/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=34mzlink.html
<http://www.dk.glasurit.com/>
<http://av-federkerne.de>
<http://www.seidel-profile.de>
<http://www.kneisner-technik.de/qs/qsmain.htm>
(udstødning i rustfrit stål til bl.a. de gamle Audi modeller)
<http://www.youtube.com/www.dkw-angebote.de>
Mobilitaten A.Guldenstein, Vogtkamp 24
D-22391 Hamburg , 0405361810.
gueldenstein@mobilitaeten.de
Gummiprofiler og beslag.
Fa. Top'n TrimShop Gerd Nilson
Rundgangen 10 S-25452 Helsingborg.
www.kemper-parts.de (Munga reservedele)
6Volt batterier til biler og MC. i sort gummikasse
(som dengang)
Kaj Andersen 86957340 - 40197340.

Løsning til Kryds og Tværs nr. 79



Gevinst 1 flaske vin. Vindernavn offentliggøres i næste nummer

PÅSKEÆG

Løsning sendes inden næste deadline til Peter Olsen Ventedgårdsvej 19 4440 Mørkøv

På trods af sætternissens forårshumør har vi alligevel en vinder af Kryd og Tværs i Nr. 79 er: Henry Svensson

OBS. OBS.....Gør noget for din klub....

Skaf et nyt medlem

Vor klubbroschure er på lager. Ring **86 47 48 31** eller E-mail p.hegaard@tdcads1.dk, så sender vi et par stykker til dig, som du kan bruge i din hvervekampagne. Skafter du et medlem, sender klubben som tak et klubstofmærke til dig. Skafter du to eller flere, belønner vi med et flot emaljeklubblem til din bil eller MC.

OBS. OBS.

Vigtig meddelelse til alle medlemmer med e-mail.

Har du e-mail adresse, er det vigtigt, at du sørger for, at vi har denne i vores medlemskartotek.

Har vi den ikke, vil du miste kontakt og information fra klubben.

Som ny service udsender vi til de af vores medlemmer, der har e-mail, løbende informationer om møder og andet, der har aktualitetsværdi.

Sørg derfor for, at I har sendt jeres e-mail adresse til klubben.

Vi har efterhånden en del e-mail adresser, men vi kan konstatere, at ikke alle er i funktion.

Derfor: husk hvis I har fået ny e-mail adresse at sende denne til klubben

enrum@worldonline.dk

Når I sender mail, så husk at opgive navn og adresse og meget gerne også medlemsnummer.



Husk at klubben også har et fint jubilæums emaljeskilt til dit køretøj, samt et flot stofmærke til påsyning.

Stofmærke (til venstre) kr. 30 + porto

Emaljeskilt (til højre) kr. 130 + porto

Disse bestilles hos vor klubkasserer

Hans-Willy Rasmussen

på telefon **54 43 46 45** - E-mail: hwbr@nanet.dk

Klubben har stadig en del gamle numre af Skylleporten på lager. Vi vil gerne have ryddet op i disse,

Derfor sælger vi nu ud til særpris: 10 kr. stykket.

Ring til vor kasserer Hans-Willy Rasmussen og bestil: 54 43 46 45

eller e. mail : hwbr@nanet.dk

Følgende numre er på lager:

Nr.: - 6 - 23 - 24 - 25 - 27 - 31 - 33 - 52 - 53 - 55 - 56 - 57 - 58 - 64 - 65 - 66 - 67 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79

Afsender:
Dansk DKW Club
Tjørnegårdsvej 20
Stouby
DK-8983 Gjerlev
Eftersendes ikke, retur med
oplysning om ny adresse



Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2008

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	647 kr.
100.000 kr.	913 kr.
150.000 kr.	1.085 kr.
200.000 kr.	1.202 kr.
250.000 kr.	1.446 kr.
300.000 kr.	1.614 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	718 kr.
100.000 kr.	1.014 kr.
150.000 kr.	1.205 kr.
200.000 kr.	1.335 kr.
250.000 kr.	1.606 kr.
300.000 kr.	1.793 kr.

Klassiske biler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.875 kr.
50.000 kr.	2.373 kr.
100.000 kr.	2.756 kr.
150.000 kr.	3.280 kr.
200.000 kr.	3.791 kr.
250.000 kr.	4.377 kr.
300.000 kr.	4.988 kr.



Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	632 kr.
100.000 kr.	887 kr.
150.000 kr.	1.267 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.467 kr.
50.000 kr.	1.848 kr.
75.000 kr.	2.610 kr.

Vinterkørsel

* I perioden 15. marts til 15. november er der normal dækning for
ansvars- og kaskoskader.
I perioden 16. november til 14. marts er dækningen begrænset til
skader som følge af brand, tyveri, hærværk og nedstyrtende genstande.
Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver det lidt dyrere. Se mere på
Runas hjemmeside - www.runa.dk - eller rekvirer en brochure.



Veteran
Forsikringsklubben

Kontakt:
Dansk DKW Club
Ved Per Hegaard Larsen
Tjørnegårdsvej 20
8983 Gjerlev J
Tlf. 8647 4831
E-mail: p.hegaard@tdcadsl.dk

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også
tegnes privatforsikringer i RUNA til fordelagtige priser.
Ring til Dansk DKW Club og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsvilkårene.
Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.