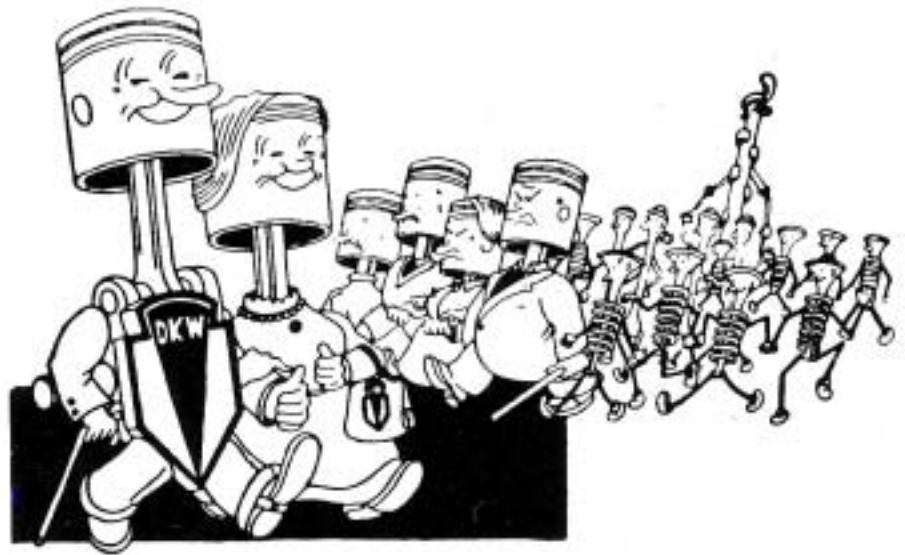


Skylleporten





af 28. juni 1975

Tjørnegårdsvej 20
Stouby
8983 Gjerlev
Tlf.: 86 47 48 31
E-mail:
p.hegaard@tdcadsl.dk
Webseite: www.dkw.dk

Klubben er et interessefællesskab for ejere og interesserede 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 kammeratskab 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 Motorhistorisk Samråd

Redaktion

Lars Chr. Larsen (ansvarshavenden)
Himmelbovej 67
8900 Randers
Tlf. 29 26 61 72
e-mail: dkwlars@larsen.mail.dk

Forsidebillede:

Auto-Union 1000 Coupe de luxe

Bagsidebillede:

En reklame for forsikringsselskabet Runa

Eftertryk kun med kildeangivelse. Men ved © artikler, kun med skriftlig tilladelse.

DKW-klubber i udlandet

Auto-UnionVeteranen 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,
Lerviktorpsvägen 14
S-18495 Ljusterö
Sverige

Norsk DKW Union
Glenn Bergseth
N-3648 Passebekk
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, klubpromotion vest,
Aktiviteter vest.

Kasserer: Hans-Willy Rasmussen
54 43 46 45 hwbr@nanet.dk
Klubregnskab, kontingent indbetaling

Sekretær: Peter Olsen
59 27 34 84 karenolsen@get2net.dk
Information, ind - og udmeldelser

Best. Medlem: Hans Lindegaard
45 89 14 96 enrum@worldonline.dk
Løbskonsulent øst

Best. Medlem: Flemming Søe Pedersen
74 83 37 02 flsoe@dbmail.dk

Best. Suppleant: Preben Boisen
57 52 50 40 gcb@webspeed.dk

Restaureringskonsulenter med mere.

Motorcykler: Poul Erik Sejrsen
86 95 01 08 sejrsen@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 15 | Indbydelse til Midsommertræf |
| Side 5 | Den Store DKW 3=6 -3.serie | Side 16 | National køredag i MHS regi |
| Side 8 | Sidste nyt fra MHS vedr. Nr.Plader. | Side 17 | Schüttoff eller DKW |
| Side 8 | National køredag i MHS regi | Side 19 | De små ubekendte |
| Side 9 | Den ubekendte fra Le Mans | Side 22 | F 102 Universal |
| Side 11 | Referat af Forårsturen i Jylland | Side 23 | Kryds og Tværs 76 |
| Side 12 | Gammel kærlighed ruster | Side 24 | Værkstedssiderne |
| | | Side 26 | Køb & Salg og Nye medlemmer |
| | | Side 27 | Løsning af Kryds & Tværs 75 mm. |

Aktivitets oversigt 2007

| | |
|-------------------------|---|
| 02.06-2007 | Stumpemarked ved Jysk Automobilmuseum i Gjern |
| 03.06-2007 | To-taktsløbet se tilmelding i nr. 75 side 4 |
| 05.06-2007 | National Veteran køredag i MHS regi - se side 8 og 16 |
| 06.06-2007 | Onsdagsmøde hos Preben Boisen 57 52 50 40 |
| 30.06-01.07-2007 | Midsommertræf / Jylland - se indbydelse side 15-16 |
| 20-22.07-2007 | 34. Int. Auto-Union træf i Wildhaus i Schweiz |
| 01.08-2007 | Onsdagsmøde hos Hans-Willy Rasmussen (54 43 46 45) |
| 24-26.08-2007 | Sensommertræf - sted ????? |
| 16.09-2007 | Løvfaldstur Sjælland |
| 01.10-2007 | Swapmeet i Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk (Evt. med klubstand) |
| 03.10-2007 | Onsdagsmøde ved H. Hjerl på Holbæk Slot.(Henrik Hjort 40 45 03 35) |
| 20-21.10-2007 | Veteranbilmesse i Fredericia (Evt. med klubstand) |
| 03.11-2007 | Stumpemarked i Herning |

Stof til Skylleporten nr. 77 senest d. 01.08-2007



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

Det er sidst i Maj, solen skinner og der er 25°, ja jeg skrev 25°, med dette er der udsigt til en rigtig god sommer. For det får klubben til at komme godt i gang igen efter vinterens stilstand.

Med afvikling af forårstur i både øst og i vest. Der var et pænt fremmøde begge steder.

Jeg havde planlagt at skulle have været til forårstræf på Sjælland, men den tanke blev der sat en effektiv stopper for, da jeg blev sygemeldt, grundet et gevaldigt hold i ryggen. Når I læser dette, tror jeg, at jeg er på benene igen. Husk nu totaktløbet den 3/6 og MHS køredag den 5/6, og ikke mindst Midsommer træffet på Mols den 29 juni-1juli. Men ellers er vi nu kommet rigtig godt gang med at synliggøre klubben, vi har haft en lille klubstand i Herning og en større stand med to biler og et par motorcykler på Swapmeet i Andelslandsbyen ved Holbæk, hvor vi havde en stor søgen til begge stande, derfor vil vi være at finde igen på disse stande næste gang.

Begge markeder er i oktober henholdsvis den 7-10 og 20/21-10.

Så hvis du/I har lyst til udlåne et/flere køretøjer ud til en af disse to udstillinger så giv mig et praj,

Og her sidst en lille reminder om denne sides navn: **TÆNKESPANDEN**, er en side hvor det ikke kun behøver at være mig der skriver, det kan også være dig, hvis du har en ide eller en tanke, som kan være med til at udvikle klubben i en positiv retning.

Alt i alt, hav´ det godt til vi ses et eller andet sted, på et eller andet tidspunkt, i løbet af året.

Per Hegaard

1/5-07

Klubstanden på stumpemarkedet i Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk



Den „Store DKW 3 = 6“ (AU 1000)



3. Serie: Model 1958 - 59

DKW F 93 coupe

På den Internationale Automobiludstilling (IAA) i Frankfurt sept. 1957 sendte Auto Union (AU) nye signaler. Vidtrækkende ændringer i fabrikkens direktion betød i første omgang et revideret modelprogram. William Werner, tidligere teknisk direktør hos AUAG = (A/S) i Chemnitz var allerede i maj 1956 kommet tilbage som teknisk fabrikschef hos AU GmbH = (A.m.b.a.) i Düsseldorf / Ingolstadt, efter at han i årene 1945 - 1955 havde haft egne firmaer bl.a. under det Hollandske mc-firma Pluvier. Sammen med ham kom Oskar Siebler, som afløste Robert Eberan -

Eberhorst som cheftekniker. Også den købmændsmæssig side var nybesat. I Oktober 1956 havde Werner Henze overtaget ledelsen af fabrikken. Richard Bruhn, som sædvanligvis betragtedes som DKW' s „fader“, gik på pension. Den nye „førertrop“ arbejdede på højtryk på en ny „små bils model“ hvis manglende tilstedeværelse i AU's modelprogram stadig var smertefuldt mærkbar. Prototypen på denne model nåede at blive præsenteret på IAA 1957. Den gik ganske vist først i produktion som DKW JUNIOR i sommeren 1959. På IAA 1957 blev ligeledes præsenteret

den fra „Den store DKW 3 = 6“ udviklede AU 1000 Coupe. (Se forside.) For første gang blev navnet AU indført som modelbetegnelse - forbeholdt de dyrere modeller. Dette var især udtrykt gennem førnævnte sportsvogn med amerikanske linier, som under betegnelsen AU 1000 Coupe 2-sædet (fra 1958 AU 1000 Sp) en koralrød coupe med elfenbensfarvet tag, som især trak mange nysgerrige blikke fra de besøgende på IAA. Indførelsen af denne nye modelbetegnelse var et behændigt, nødtvungen skaktræk. Dermed var en samvittighedsfuld korrektion af modelprogrammet muliggjort uden at tage fat på en fuldstændig fornyelse af modelpaletten, som alligevel ikke kunne gennemføres på den korte tid. Mellem billederne af topmodellen AU 1000 udfylder 3 = 6 Coupeen og den 2-dørs Limousine mere og mere rollen som de prisbillige modeller, selvom deres karosserier er nærmest identiske med den nye AU 1000's. Forskellen lå både i udstyr og motor. Mens AU 1000 var - det afslørede allerede betegnelsen - udstyret med en opboret 3-cyl. motor med 44 HK (1000 Sp fra starten med 50 HK og fra foråret 1958 med 55 HK), måtte

Ud over de nye døre, havde '58 også fået en smallere B stolpe





AU 1000 for og bagfra, det er samme bil og udstyr, som på forsiden og samme sted

3=6eren måtte beholde 900ccm motoren med 40 HK. Den lille ydre forskel mellem 3 = 6erens 3. serie og AU 1000 Coupe indskrænkede sig til bagklappen, som på AU 1000 var glat, mens 3 = 6 eren beholdt de langsgående vulster. Yderligere havde man på AU 1000 anbragt en tværgående pynteliste med de 4-ringe på kølergrillen. Kofangerne var også forskellige: på 3 = 6eren var de lakerede med en kromliste mens AU 1000's var fuldt forkromede (fra starten med påsatte kromskaller, senere med direkte forkromede hjørne og midterstykke). De harmonisk hvælvede hjulkapsler med presset DKW-mærke på 3 = 6eren var erstattet af koniske kapsler med et påsat emalje „4-ringe“-emblem. Bemærkelsesværdig var også forskellen på baglygterne: på 3 = 6 eren var de helt røde eller orange, mens de på AU 1000 så dyrere ud - langstrakte med krom effekt lak. Naturligvis var også typemærkerne forskellige. Forrest på kølerhjælmen, hvor det grøn/hvide DKW-emblem med de 4 ringe befandt sig på 3 = 6 eren , var det på AU 1000 „skrevet“ et forkromet Auto Union. Nu som før bar 900-modellerne 3 = 6 - mærket på venstre forskærm. Betegnelsen „Sonderklasse“ var bortfaldet med den 3. serie „Store 3 = 6 „, ligesom det tilsvarende mærke på højre forskærm var forældet. For fuldstændighedens skyld skal også mærkerne på bagagerumsklappen nævnes. Disse var bibeholdt på „3 = 6 - modellerne“: over håndtaget var de 4 ringe med Auto Union - bjælken og

på skrå forneden til højre 3 = 6 mærket. AU 1000 havde de samme steder de 4 ringe uden bjælke og et 1000 mærke. Så vidt var forskellene til AU 1000. Den sidste udgave af „Den store 3 = 6“ blev kun udbudt i 4 typer: den 2-dørs Limousine, Coupeen, den 4-dørs Limousine og Universal (F 94). Den i 2. serie prisbillige Normal Limousine med 3-trins gearkasse blev ikke længere produceret. Dette skete muligvis allerede med henblik på den ventende DKW Junior. Men da den først kom på markedet i 1959, gav det til følge, at F93 Limousine i næsten 2 år var den eneste DKW til under 6.000 DM (Pris 5.600 DM og fra jan 58 5.750 DM). Dermed havde AU endegyldigt forladt segmentet for små og billige biler og frem for alt tabt terræn til Volkswagen. Forskellene mellem 3 = 6 erens 2. serie / 1957 og 3. serie / 1958 var ret betragtelige. Mens forandringerne på den 4-dørs Limousine og Universal, næppe kunne ses, var der iøjnefaldende fornyelser på den 2-

dørs Limousine og Coupeen. Den mest påfaldende ændring på disse 2 modeller var der - nu forrest - hængslede døre. Af den grund havde man omkonstrueret både A- og B-stolpen. Dette førte for limousinen til, at B-stolpens øverste del skulle være smallere og det gav mulighed for et større sidevindue og dermed bedre oversigtsforhold. Desuden var der så mange andre ændringer i forhold til serie 2, at man hos AU så sig nødsaget til at trykke et specielt hefte, hvori alle ændringer fra 1957 til 1958 var anført. Hæftet omfattede immervæk 10 tætskrevne A 4 sider! For forhandlerne betød det en omfangsrig udvidelse af reservedelslageret, og også på tilbehørs-siden gav det nogen „numre“, som f.eks. sovebeslag, indtræk og anhængertræk, som ikke lod sig overtage fra forgængerens. Herefter de vigtigste ændringer i forhold til 2. serie: nye døre inkl. A- og B-stolpe (kun 2-dørs Limousine og Coupe), nye faste dørgreb med trykknop (kun 2-dørs Limousine og Coupe), nyt greb på bagagerumsklap, ligeledes med trykknop, bortfald af begge de korte pyntelister på rammen om kølergrillen, bredere - profilerede pyntelister på Coupeen (på 3=6eren en aluminiumsliste men på AU 1000 forkromet messinglister, men samme profil), bortfald af den indvendige „træ“ liste under vinduet (bortset fra Universal), ventilator af nylon (tidl. af aluminium), nykonstrueret udstødningssystem, bagfjeder nu to-trins, forstærkede støddæmpere. I den løbende serie blev der endnu engang ændret på udstødningssystemet (fra nr. 606 414 ny efterdæmper med 4-kammersystem og fra nr. 680.193 ændret ophæng) og på bremsesystemet (fra nr. 683.494 nye



4 dørs AU 1000



Fabriksbesøg hos AU i Düsseldorf

hjulbremsecylindre bagved med 15 mm Ø og fra nr. 691.664 længere bremsebakker foran). På Auto Union-træf så man af og til en 58er 3 = 6 model med metallak. Dette blev ofte betegnet som uoriginalt, men det stemte ikke. Farverne diamant blå og grafit grå blev tilbudt i de såkaldte metaleffektfarver. Fra 1. marts 1959 blev der ikke desto mindre stadig taget afstand fra, at man havde hyppige besværligheder ved lak reparationer efter uheld. Fra omkring midten af 1958 forsøgte AU at markedsføre 3. serie af „Den store 3 = 6“ som DKW 900 og derved opnå en tydelig afgrænsning til AU 1000. I brochuren dukkede betegnelsen 3 = 6 næppe op. I kundekredsen havde betegnelsen imidlertid bidt sig så godt fast, at man fortsat omtalte den som „tre-sekseren“. Med det næste skridt blev 1000 - modelpaletten udvidet. Fra juni 1958 kom, som parallel til den 4-dørs DKW, den samme model som AU 1000 med forkromede kofangere,

glat bagagerumsklap og for første gang som 4-dørs - med tofarvet lake-



ring som standard. Som forventet gik salget af den 4-dørs 3 = 6 derefter ned, så at denne model allerede i februar 1959 blev taget af program-

met - et halvt år før indstillingen af produktionen af „den anden 3 = 6“. I juli 1959 var det endegyldigt slut for DKW 3 = 6. Ved tilsynkomsten af DKW Junior blev alle større modeller omstillet til 1000 motor og modelbetegnelsen AU. Den todørs Limousine og Coupeen fik et markant vindspejl, Coupeen og den 4-dørs Limousine fik en 50 HK motor (AU 1000 S) og Universalen fik som standard panellister og tofarvet lakering. Navnet 3 = 6 hørte nu fortiden til, bortset fra 3 = 6 Schnellaster F 800/3, der blev videreført under denne betegnelse indtil januar 1962. Den sidste „Store 3 = 6“, - en sandfarvet Limousine - forlod samlebåndet i Düsseldorf den 16. juli 1959 og blev eksporteret til

Sverige. Til slut vil vi opgøre produktionstallene: den 2-dørs Limousine og Coupeen blev i 3. serie fremstillet i tilsammen 42.486 stk., den 4-dørs Limousine i 10.320 stk., og Universal kunne lukke bogen med 14.348 stk.. Summa summarum 67.154 stk. af den sidste DKW 3 = 6. Dermed var den 3. serie antalsmæssigt den største (model 56: 46.128 stk. - model 57: 45.662 stk.) hvortil naturligvis skal bemærkes, at den 3. serie blev produceret i næsten 2 år - den længste tid af alle 3 serier. I den samlede produktionstid fra sept. 55 til juli 59 forlod - iflg. AU's interne statistik - 158.944 stk. „Store DKW 3 = 6“, samlebåndet på Auto-Union fabrikken i Düsseldorf. Jörg Lindner - Thomas Erdmann Fra AUVC Nr. 94
Oversættelse: Jens Buhl
Dansk DKW Club



AU 1000 Universal

Sidste nyt fra Motorhistorisk Samråd

Udkast til registreringsbekendtgørelse / historisk korrekte sorte nummerplader med 2 bogstaver

Skatteministeriet har nu udsendt udkast til bekendtgørelse om registrering af køretøjer, idet det er hensigten, at den ny bekendtgørelse skal træde i kraft 1. januar 2008.

Som tidligere meddelt vil MhS afgive et høringssvar, og dette er p.t. under udarbejdelse, idet fristen for afgivelse af høringssvar er den 1. maj 2007.

Af særlig relevans for historiske køretøjer er bestemmelsen i § 35 der fastlægger, hvornår et køretøj er veterankøretøj og dermed kan indregistreres til veterankørsel. Bestemmelsen er uændret i forhold til den nugældende, således at et køretøj kan registreres til veterankørsel, såfremt det er registreret første gang for mere end 35 år siden. Der gælder fortsat den begrænsning i brugen af køretøjet, idet dette kun må benyttes til lejlighedsvis og ikke erhvervsmæssig personbefordring, transport af farligt gods, udrykningskørsel eller udlejning u/fører.

Udkastets § 54 – 58 indeholder bestemmelser om prøveskilte og erstatter den nugældende bekendtgørelses § 67 – 75 vedr. faste prøveskilte.

I § 59 – 62 i udkastet indeholdes bestemmelser om prøvemærker, der erstatter de nugældende regler om løse prøveskilte. Der er efter disse regler bl.a. adgang til at få udleveret prøvemærker til kørsel med veterankøretøjer, der udelukkende skal bruges af tekniskhistoriske grunde.

I § 52 er nu indført en ændret bestemmelse om historiske korrekte nummerplader, således at der med virkning fra 1. april 2011 tillige vil være mulighed for at få historiske korrekte nummerplader med 2 bogstaver. De historiske nummerplader kan fra dette tidspunkt fås til køretøjer, der er registreret før den 1. april 1976. Det er fortsat Motor Historisk Samråd, der tildeler de geografisk korrekte kendingsbogstaver.

Som følge af, at bekendtgørelsen ikke ændrer på den generelle regel, hvorefter alle nummerplader indeholder 2 bogstaver og 5 tal, og da gamle nummerserier nu vil blive genbrugt i forbindelse med ny indregistrering af biler, kan det ikke umiddelbart påregnes, at veterankøretøjs oprindelige indregistreringsnummer med 2 bogstaver kan opnås.

I forbindelse med høringssvaret vil Motor Historisk Samråd påpege dette, ligesom Motor Historisk Samråd gerne ønsker en dialog med henblik på evt. tidligere ikrafttræden end 1. april 2011.

Mads Thyregod



Til alle veteranentusiaster

I forbindelse med at Motorhistorisk Samråd har besluttet at den **5. juni** skal være National Historisk Køretøjsdag.

Har **Dansk DKW Club** også besluttet at arranger træf på Sydhavnsvej i Haderslev på Cirkuspladsen.

Vi mødes ved Ca. 11 tiden til hygge snak til evt medbragt frokost (pølsevogn 500 m.) og kl 14.00 kører vi i samlet flok til et hyggelig traktørsted på Kalvø ved Genner Bugt. Ca. 30 km. En rigtig hyggelig tur. Vi håber at mange vil komme til dette træf.

Vi kører fra Haderslev til Starup, Hejsager, Kelstrupstrand, Søndervilstrup, Hoptrup, Diernæs Sønderballe strand og Kalvø. Her kan man hvis appetitten trækker købe kaffe med lagkage for 45,00 kr. tilmelding er nødvendig, for ellers er der ingen lagkage. som kan bestilles hos Flemming Søe på tlf 40591664 eller flsoe@dbmail.dk mindst 3 dage inden.

Kender man nogen som har lyst til at deltage, så tag dem med.

Med stor veteran hilsen **DANSK DKW CLUB** Egon Jensen og Flemming Søe



DKW - CDeren blev skubbet til start i Le Mans

DEN UBEKENDTE FRA LE MANS

En fransk GT-type med DKW teknik.

Det franske sportsvognsfirma CD (Charles Deutsch) er med sine små hurtige sportsvogne med 2-cyl. Panhard motorer ret succesrige, men var kun lidt kendt i Tyskland. CD vandt i 1962 sejren i „forbrugs-bedømmelsen“ ved Le Mans 24 - timers løb og genvandt også titlen i det franske mesterskab indtil 750 ccm. Da den lille „sportsvognssmedie“ samarbejdede meget tæt med Panhard, var man hos CD meget lidt glad for, at det i Porte d' Ivry ved Paris hjemmehørende Panhardfirma meddelte, at man i løbssæsonen 1963 ikke ville deltage i arrangementer for bedre at kunne forberede sig til sæsonen 1964. For CD stod det imidlertid fast, at også 1963 skulle være et „kamp år“. Dette så meget mere fordi Charles Deutschs mangeårige compagnon Henri Bonnet - sammen havde de i mange år drevet sportsvognsfirmaet DB (Deutsch - Bonnet) - i mellemtiden havde grundlagt sit eget sportsvognsfirma. Bonnet sportsvognen, som ydermere var en konkurrent, blev drevet af Renault motorer, et alternativ, som ikke kom på tale for Charles Deutsch. Storsindet tillod Panhard, at CD i sæsonen 1963 undtagelsesvis anvendte en anden motor. Ved søgningen af et passende fabrikat forudsatte man, at det skulle dreje sig om et effektivt serieprodukt med lille cylindervolumen. I modsat fald skulle også andre elementer såsom ramme,

bremser og styretøj ændres. Konkurrencekøreren Andre Guilhaudin havde allerede tidligere ved flere lejligheder haft lejlighed til at køre DKW Junior i rallyes og var meget betaget af den lille totakt-motors ydeevne. Netop på samme tid debuterede den nye DKW F 12 på Brüssel Salonen - oven i købet med skivebremser. Så CD besluttede hurtigt, at man i den forestående sæson skulle køre med DKW - teknik. Kort tid efter begav ledelsen fra CD sig til Ingolstadt for at lære den nye DKW F 12 nærmere at kende. Man spurgte Auto Unions ledelse om der var interesse for at deltage i 24 - timers Le Mans Løbet. Spørgsmålet blev positivt modtaget, og Ingolstädterne erklærede

sig parate til ikke blot at levere motoren og undervognen, men også at betale omkostningerne ved at fremstille karosseriet. Så gjaldt det for CD - firmaet om at skaffe den tekniske viden. Ingeniør Bertin (teknik) og Roman (karosseri) gik til tegnebordet. Det samlede projekt blev ledet af Charles Deutsch personligt. Løbs erfaring, såvel som motiverede og erfarne medarbejdere, var til rådighed. Hvad der endnu manglede var - udover hvad Auto Union havde stillet i udsigt - de penge, som var nødvendige for projektets gennemførelse. Da Andre Guilhaudin var Mercedes -forhandler i Chambéry kunne han uden videre knytte nyttige forbindelser til generalimportøren i Frankrig, firmaet Delacroix i Paris. Firmaet Delacroix importerede på den tid



Racerkøreren Andre Guilhaudin ved tilpasningen af rattet.

Jaguar, Lotus, Mercedes og Auto Union. Pengene var derfor ikke ubetinget små. Delacroix erklærede sig villige til at medfinansiere projektet. Yderligere sponsorer var: Cibie, BP, Michelin og letmetalspecialisten L'Aluminium Francais. Således var alle på plads: Auto Union leverede undervogn samt motor, kraftoverførsel, bremses, for- og bagakslar. CD udviklede karosseriet, som så blev færdiggjort af firmaet Chalmette i Grenoble. I slutningen af marts 1963 holdtes et vigtigt møde i CDs firma. Tilstede var Charles Deutsch, CD - ingeniørerne Romani og Choulet, lederen af Auto Unions løbsafdeling Trübsbach og den kendte DKW-tuningsspecialist Mantzel. Kort efter kørte en delegation fra CD til Ingolstadt for at vise de ønskede ændringer af undervognen. De blev positivt overraskede, da hr. Schmelz præsenterede dem for en færdig og let løbsundervogn. Det var klart, at yderligere nødvendige ændringer af undervognen skulle foretages i Frankrig. Tiden var knap og i et lille firma som CD var man mere fleksible end hos Auto Union. Imens blev der allerede arbejdet ivrigt på karosseriet. Træforme og -modeller var lavet og de første alu-dele formet. Men mens den nye DKW - CDeren kun var i dele og maskineriet var under opbygning hos ZF i Friedrichshafen, testede konkurrenterne allerede deres køretøjer på Le Mans banen. Midt i april blev der stadig arbejdet flittigt i Chambery og Grenoble. De nødvendige forstærkninger på rammen skulle svejses på, cockpittet var ikke helt færdigt og den af Auto Union leverede højrestyring skulle indbygges. Men selvom der stadig manglede meget og der blev arbejdet til langt ud på natten, herskede der ro og sindighed. Hvordan så nu nyskabelsen på DKW-basis ud? Hidsig, lav, aerodynamisk, lignede den tidligere Panhard - CDeren, som var udviklet af de samme ingeniører. Det nye karosseri viste dog nogle forbedringer, som gjorde det mere vindglat. Fra Panhard - CDeren stammede Cibie-lygterne, vindspejlet, det skålformede sæde såvel som rattet. Resten havde dog intet med forgængeren at gøre. Det begyndte med motoren. Mantzel havde gjort et overbevisende arbejde. „Hestekraftmanden“ fra Ingolstadt havde immervæk udstyret „Junior-motoren“ med 70 HK. 700-motoren fra Panhard havde kun 60 HK. Den flade tilspidsede front gjorde det nødvendigt med to nye kølere på siden af motoren. Ikke ubetydelige var de deraf

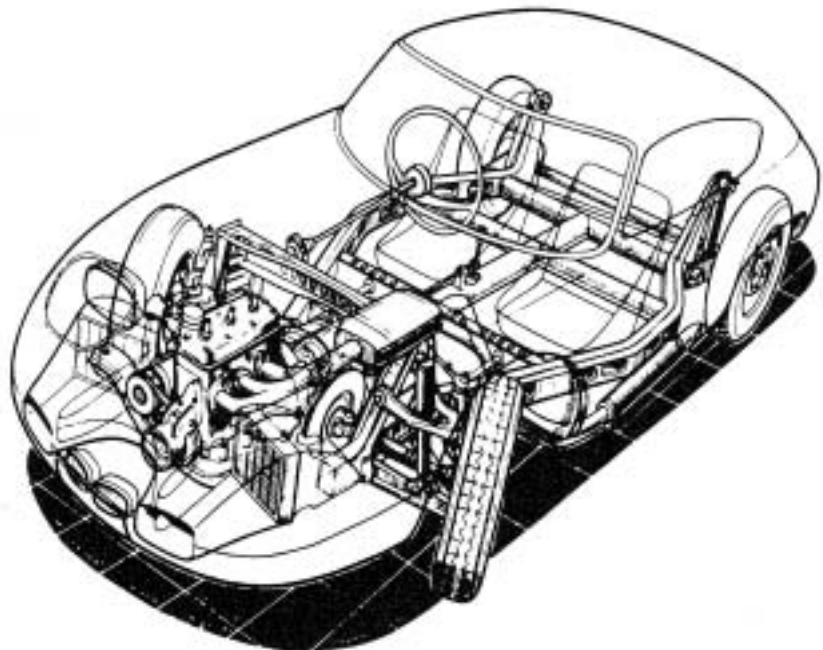
opståede problemer med kølevandet og luftgennemstrømningen. ZF-maskineriet baserede sig på standardgearkassen tilsat et 5. gear. Udvekslingsforholdet var af Mantzel beregnet efter Le Mans - banen og motorens ydelseskurve. For- og bagaksel med stabilisator stammede fra Auto Unions sportsdele-program. På chassiet måtte der sættes to rørformede stivere. Den ene på tværs under førersædet, den anden på langs en smule til højre for midten. Auto Union havde stillet to motorer og to gearkasser til rådighed for CD. Den første prøvekørsel gav store forventninger: på Hunandieres lige stykke gik den over 230 km/t. Tilsvarende stor opstandelse herskede hos konkurrenterne. Så vidt - så godt! For første gang i Le Mans skulle en GT-type på DKW-basis lære konkurrenterne frygt. På en smuk junidag blev DKW - CDeren skubbet til startlinien. Ferrarier, Jaguarer og andre af „stor kaliber“ stod i forreste startlinie. Nu ventede der mænd og maskiner en hård indsats over 24 timer. Startflaget blev sænket - og Andre Guilhaudin fik som fører af DKW - CDen en forrygende start: allerede på de første meter lykkedes det at passere flere konkurrenter. Men så skete det! Guilhaudin skred ud i en olieplet og landede i en skrænt. Heldigvis blev vognen ikke beskadiget, men trods alle anstrengelser lykkedes det ikke Guilhaudin at få vognen tilbage på banen. Efter kun få km. er løbet slut for ham, for CD og for DKW. Ikke engang én

omgang kunne den lille racer, som man havde så store forhåbninger til, gennemføre - løbskørerskæbne !! Endnu engang kom DKW-CDeren i løb. Kort tid efter 24-timers Le Mans fandt 12-timersløbet fra Reims sted. CD deltog med samme vogn, denne gang i 1000 ccm-klassen med en godt 100 HK stærk DKW motor. Den superhurtige DKW - CD satte en skræk i livet på konkurrenterne! - ligeud nåede hastigheden op på over 250 km/t. Men endnu engang holdt det stik, at først til slut „bliver der talt sammen“. Allerede efter få runder var motoren så strabadseret, at den opgav „ævred“. Hverken ved de nationale eller ved verdensmesterskabs løbene kom DKW - CDeren i mål i 1963-sæsonen. Måske skulle man anse dette første samarbejdes år som læreår, så man med voksende erfaring trinvis kunne forbedre vognens holdbarhed. Men da samarbejdet mellem CD og Panhard var besluttet i forvejen for 1964, ophørte DKW-motorens karriere i en fransk sportsvogn med udgangen af løbs sæsonen 1963. Da der også kom turbulente tider for Ingolstädterne med skiftet til VW-koncernen lukkede Auto Unions løbsafdeling sine porte i slutningen af 1964 - men det er en anden sag.

Michel Pesquet -Amicale Auto-Union France
Fra AUV Club-Nachrichten nr. 93

Oversat af Jens Buhl, Dansk DKW Club.

DKW - CDeren i snit . Den rørformede forstærkning af undervognen ses tydeligt.



Forårstur på den jyske prærie



Ved den gamle remisen i Brande

Brian havde igen i år tilbudt at lave forårsturen, og det er han faktisk ikke så ringe til endda. I år skulle vi starte i Brande. Vi mødtes ved den gamle jernbane remise, som nu er næsten om dannet til konference- og kulturcenter. Vi startede ca. kl. 12 45 vi skulle lige vente lidt på en forårskåd AU 1000 Universal, som lige skulle have en ekstra naturoplevelse i form af en omvej. Da vi havde kørt lidt rund og kikket på den ikke alle steder helt flade hede, kom vi til stedet hvor vi skulle spise vores medbragte mad. Nemlig i parken ved Skarrildhus, som oprindeligt hed Clasonsborg og blev etableret som spindefabrik og siden farveri og valkeri. Senere blev den til klædefabrik. Sidst i 1800 tallet var der pap- og papirfabrik. Forudsætningen for industrivirksomhederne var opstemningen af Karstoft å, som gav energi til de mekaniske processer. Opstemningen på Karstoft Å er af amtet blevet forsynet med et omløbsstryg, så Skjern Å laksen får bedre muligheder for at finde gydevand i åen. Dette har givet parken endnu flere flotte partier. Parken er meget flot og bestemt mange besøg værd. Derefter kørte vi videre på den fint tilrettelagte tur. De fleste af os danskere har nok gennem tiden, ofte hørt det så berømte udtryk „den gyldne middelvej“ – det er ikke bare en floskel – den findes – ved Brande. Næste holdepunkt på turen var Tjæreovnene i Hesselvig Plantage. I begyndelsen af 1900 årene opførte man ca. 20 tjæreovne i de forskellige plantager. Man har restaureret 2 ovne som var i brug fra ca. 1910 til årene efter 2. verdenskrig. Den udvundne tjære blev brugt, bl.a. til vedligeholdelse af træværk på bygninger, imprægnering af fiskegarn, imprægnering af hegnspæle. Den tiloversblevne trækul blev bl.a. brugt til div.

Industriformål, opvarmning, madlavning, og til indblanding i dyrefoder. Senere samlede Hedesel-skabet produktionen på en fabrik i Brande, som var i drift til ca. 1970. Kullene blev i nyere tid solgt som grillkul. Derudover har man genskabt en tørrelade, til tørring af træet før brændingen, med eget motorhus, hvori der står en FF petroleumsmotor med tilhørende rundsav, som blev brugt til afkortning af træstammer og grene før brændingen. Næst sidste stop er Uhre vindmølle. Uhre Mølle er af typen jordhøllænder, og er enestående ved, at den er den eneste af sin art i Danmark, hvor ikke alene møllens hat men også møllens skrog er stråetækt. Møllen er bygget omkring 1840 og

betjente i sin storhedstid et betydeligt opland rækkende helt til Skarrild og Arnborg sogne. I takt med elektricitetens indtog i landbedrifterne aftog møllens betydning dog efterhånden. Alligevel vedblev Uhre mølle med at være i drift til omkring 1950 og oplevede blandt andet en opblomstring i krigsårene. Da Uhre mølle ophørte med driften, var den på det tidspunkt allerede så småt begyndt at gå i forfald. Blandt andet havde den efter stormskader kun en enkelt vingetilbage. De følgende årtier var der stille omkring Uhre mølle, indtil 1970'erne hvor møllen på grund af sin enestående karakter blev fredet. Efterfølgende fredningen blev der taget initiativ til at restaurere møllen fra borgerne i Uhre, Brande kommune og Brande Turistforening. En forening til formål at bevare møllen blev dannet, og i 1995 gik et større restaureringsarbejde i gang i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen. Arbejdet med at genskabe Uhre mølle, er om føje år færdig. Så skulle den atter være fuldt funktionsdygtig, og det vil igen være muligt at købe sig en pose med Uhre mel. Også når møllen maler, er den et imponerende syn og absolut et besøg værd. Vi afsluttede dagen hos den lokale købmand, som er en slags arbejdende museum, nogle ting er til salg andre er kun til udstilling, hvis der var pris på, kunne man købe det. Da købmandsgården drives af borgerforeningen og samtidig også har en funktion som en slags borgerhus, så der fik vi vores eftermiddagskaffe inden vi kørte hver til sit. Samlet set en fantastisk oplevelsesrig tur. Lars Chr. Larsen

Frokost i det grønne ved stryget i Skarrildhus park



Gammel kærlighed ruster

Restaurering af DKW 3=6 1959

Det er til min store rædsel hele seks år siden, I sidst kunne læse om min gamle bils lange vej gennem kærlige hænder. Tiden går. Jeg selv har rundet 50 år. Og de fire børn er snart voksne.....

Bilen er stadig ikke *helt* færdig, men lad mig allerede her røbe, at den *er* blevet gen-registreret med sine originale sorte nummerplader og har kørt sine første ture. Den borte grå har skabt både undren og gensynsglæde i familien, hvor 3=6'eren end stikker sin runde snude eller spidse popo ind.

Artikelserien om AA23.566 startede tilbage i 1997. For ti år siden!

Her kunne man læse i „Skylleporten“ nr. 39, hvordan familiens dagligbil frem til 1989 blev taget frem fra gemmerne i et gammelt hønseri og afklædt sine skærme, døre og andre dele, som skjulte sandheden om en bil, der var blevet slået for panden, hvis den havde været en hest eller en ko.

Jammeren fortsatte i „Skylleporten“ nr. 44 - 1999, hvor bilen skulle have været synet, men allernådigst fik udsættelse.

På trods af alle odds

Rust, rust, rust og atter rust alle vegne betød, at jeg helt var ved at tabe modet, og kun en næsten overmenneskelig hjælpsomhed fra Familien Larsen ved Randers betød, at bilen overlevede. Lap for lap blev „patienten“ restitueret. I nr. 47, december 1999 kunne vi berette, at det gik fremad, og i nr. 52, marts 2001, kunne vi fortælle om, at et kæmpesamlesæt af reparerede og flot lakerede stumper var ankommet til værkstedet, hvor mirakler blev udrettet og glæde skabt. Men det har ikke været uden kriser undervejs.

Både for bilens ejer og ikke mindst for Lars, som hele vejen igennem har æren for, at projektet lykkedes. For megen mekanik har drillet, og dele, der skulle passe, passede ikke helt. En udslidt og oprustet bil, der efter års stilstand vækkes til live, er ikke helt så omgængelig som en bil, der har været løbende renoveret og har kørt gennem alle årene! Alting er sket på trods af alle odds, og på et tidligt tidspunkt i processen måtte jeg erkende, at opgaven langt oversteg mine evner.



Men Lars skubbede på og gjorde et fantastisk arbejde.

Den dag i dag har jeg svært ved helt at forstå, hvorfra han fik modet og energien. Interesse, viden og håndelag er et godt fundament – men der skal også mod og råstyrke til et projekt som dette!

Her klares det meste nemt og kvikt. Mirakler tager lidt længere tid.....

Nye pakninger duede ikke

Stump efter stump blev renoveret eller fornyet og justeret ind. I nogle tilfælde viste nye stumper sig ikke at passe. Fx gearkassepakningerne – nyfremstillede men åbenbart fremstillet efter forkerte mål – lakkede olie allerede mens bilen holdt stille.... Om igen! Sådan var der en del „sjove“ episoder.

Undervejs fik den fine nye lak sig nogle knubs under rangering og arbejdet, og min fundamentale holdning til, at biler skal have skrammer, buler og lidt „patina“, kom på sin første hårde prøve.

Talrige besøg hos alverdens stoffirmaer for at skaffe stof til en ny „himmel“ (loftsbeklædning) endte med, at vi fandt noget, der næsten lignede det gamle, og selv om Per Larsen ikke er helt enig, sidder den nu næsten som støbt, efter at Annette havde klippet og syet for at få skik på kabinen.

Sæderne mangler stadig at blive ompolstret, og vi har ledt og ledt efter noget stof, der ligner det gamle. Men tiden er knap i en familie med fire børn, så store og voksne de end er. Foreløbig gør et lånt overtræk det ud for sædebetræk. Ind imellem må vi så feje bunden for skumgummi fra sædernes indmad.....

De gamle rudeskinner drillede. Diverse gummilister viste sig umulige at finde i den korrekte profil, og en dørlås kunne ikke lukke, efter at sidebeklædningen var rensat af og monteret, men som månederne gik, begyndte bilen så småt at ligne en bil

igen. Det var mærkeligt – næsten uvirkeligt – at se den ellers så kendte bil blive genfødt med ny lak og korrekte pladeprofiler alle de steder, hvor der før var rust, glasfiber, Plastic Padding og mat, skrammet originallak, suppleret med hattelak og Tectyl. Bilen, som jeg er vokset op i – mine forældres første og eneste bil, har i alle de år familien, senere Annette og jeg har kørt i den, været et brugsredskab, der ikke blev skånet.

Sikkert og sikkert...

Hele familien Pedersen har været pakket sammen med både svigermor, fjernsyn, radio og grammofon, når vi skulle til sommerhuset ved Rågeleje. Der er kørt byggematerialer, cykler, hornhøjtalere og sågar engang et komfur op til ferielandet i den stakkels bil, som i løbet af 1980'erne gradvist blev overdraget til min og kammeraternes udflugter.

Da Annette og jeg flyttede sammen i Århus og fik vores første barn, Hanne, fjernede vi det højre forsæde og klodsede Moseskurven med poden op, så barnet kunne stå „sikkert“ i nærheden af både fører og bagsædepassagerer. Først nogle år senere blev bilens eneste sikkerhedssele monteret.

Alle disse erindringer løb gennem hovedet, når vi besøgte „patienten“ på „operationsstuen“.

Det var dejligt men også mærkeligt at se bilens nye skikkelse og tænke på, hvordan vores holdning til transport og sikkerhed har ændret sig over årene.

Sikkerhedsseler, deformationszoner, leddelte ratstammer, flerkreds-bremser, ABS og hvad ved jeg er blevet standardudstyr i biler, der har fået stadigt flere hestekræfter.

Mens jeg tænkte tilbage, tænkte og arbejdede Lars fremad, og en dag var projektet nået så langt, at den genfødte lille grå bil kunne prøvestartes.

Kors hvor den osede...

Katalysatorer og benzin uden olie i er også kommet til, siden AA 23.566 var en ny bil!

Pænt og nydeligt, tilstræbt originalitet – men ikke overrestauration i motorrummet.





Selv inderskærmene har fået noget, der ligger tæt på oprindelig finish.



Slanger i Paradis

Den konserverende olie, som år tidligere var hældt i motoren, skulle lige brændes af og luftes ud, men mens vi hostede, smilede vi også om kap med den lille blanke bil, der på nær nogle detaljer var klar til syn. Lykkefølelsen og forventningen var til at tage og føle på, da vi kunne ringe til forsikringselskabet og bede om nummerpladerne, der kom med posten.

Jeg kunne næsten ikke vente, mens pladerne andægtigt blev skruet på. Vi knipsede løs med fotografiapparatet, og billederne ligger – øh et sted.....

Shit! Nu var historien ellers endelig ved at være ved vejs ende, men vi er vi er ved at bygge om i et pakhus, der hører til vores hus, så billederne har puttet sig i en kasse med nedpakket gods. I må vente med at se det store øjeblik til næste nummer, hvor vi enten har fundet billederne – eller har fået lavet nogle nye af negativterne, der i modsætning til papirbillederne var til at finde i „arkivet“.....

I næste nummer kan I også læse om, at selv om bilen var køreklar, var der stadig slanger, som lurede i Paradis. Års stilstand er nemlig som bekendt det værste – desværre også for gamle bilmotorer..... **-hep.**



Det nye fodtøj prøves og godkendes. Nu nærmer sig tiden, hvor nummerpladerne kan bestilles.



Midsommertræf 2007



29. Juni – 01. Juli

Midsommertræffet er i år henlagt til det naturskønne Mols og omegn.

Med base på **Krakær Camping**. De har lavet et specialtilbud til os, som de fleste kan deltage i.

Overnatning:

De enkelte medlemmer booker selv plads til opholdet og refererer til:

Arrangementet med DKW klubben.

Der er mulighed for at leje ferielejligheder, hytter og campingvogne samt medbringe egen telt / campingvogn. Se prisark.på næste side.Booking af plads eller hytte er nødvendig i god tid - **helst inden 1. juni.**

Aftensmad fredag:

Aftensmad fredag bestilles ved booking af plads.

„Dagens ret“. **Pris kr.55,-**

Morgenmad lørdag:

Morgenbuffet bestående af rundstykker, franskbrød, rugbrød, te, kaffe, hamburgerryg, spegepølse, rullepølse, ost, marmelade og smør.

Skal bestilles særskilt - **Pris kr. 35,-**

Der køres en tur i den spændende og egenartede natur, med hovedvægten på Mols Bjerge, der kan være både teoretiske og praktiske opgaver undervejs, så det er bedst at være forberedt på lidt af hvert. Vi finder sikkert også et fint sted under vejs, hvor vi spiser vores medbragte mad til frokost pausen.

**Fællesarrangement
lørdag aften:**

Fælles spisning i festtelt på pladsen bestående af buffet med krydderkartofler, oksetyndsteg, rødvinsauce, stor salatbar, dressing, brød og smør. Der kan købes drikkevarer så som øl, sodavand, rødvin, hvidvin, rosévin, små shots og breezers.

**Morgenkomplet
søndag:**

Buffet bestående af rundstykker, franskbrød, rugbrød, te, kaffe, mælk, juice, hamburgerryg, spegepølse, rullepølse, leverpostej, 2 slags ost, honning, marmelade og smør.

Samlet pris for arrangementet fra lørdag til søndag: 260 pr. person + Campingafgift

Tilmelding **senest 15. juni** til:

Lars Chr. Larsen 29266172 eller E-mail: dkwlars@larsen.mail.dk

Jens Buhl 86363609 eller E-mail: kogjbuhl@mail.dk

Valdemar Overgård Jensen 86352555 eller E-mail: valde@os.dk

Beløbet bedes indbetalt senst d. 15. juni på en af klubbens kontoer - mærket DKW træf
(Giro konto)BG Bank - Nørre Voldgade 68 - 1390 København Reg nr. 1551 Kontonr. 5313066
Arbejdernes Landsbank - Støden 1- 4000 Roskilde Regnr. 5396 Kontonr. 0416652

Vi ser frem til at modtage deres booking.

Krakær Camping

v/Winnie og Per Nielsen . Gl. Kærvej 18 . DK-8400 Ebeltoft

Tlf.: (+45) 86 36 21 18 Fax: (+45) 86 36 21 87

E-mail: info@krakaer.dk

www.krakaer.dk

Pristabel til Krakær Camping

| Døgnpriser camping | | | Højsæson ✓ | Lavsæson |
|---------------------------|--------|----------|-------------|---------------------------|
| | | | 30/6 - 11/8 | 1/4 - 29/6 + 11/8 - 21/90 |
| Voksne | | pr. døgn | kr 75 | kr 65 |
| Børn | | pr. døgn | kr 40 | kr 35 |
| Strøm | | pr. døgn | kr 28 | kr 28 |
| Plads | | pr. døgn | Gratis | Gratis |
| Hund | | pr. døgn | Gratis | Gratis |
| Tilslut. af elvarmer | | pr. døgn | kr 50 | kr 50 |
| Tom vogn mellem weekender | | pr. døgn | kr 100 | kr 20 |
| | | | | |
| Gæstekort | Voksne | | kr 20 | kr 20 |
| | Børn | | kr 10 | kr 10 |
| Vinteropbevaring | | | Kr. 600 | |

| Udlejning af hytter | Højsæson | | Mellemsæson ✓ | | Lavsæson | |
|--|-------------|---------|---------------------------|---------|--------------------|---------|
| | (uge 28-32) | | (uge 7+14+26+27+33+34+42) | | (Alle øvrige uger) | |
| | Pr. uge | Pr. dag | Pr. uge | Pr. dag | Pr. uge | Pr. dag |
| Luksushytter | kr 5.200 | - | kr 4.400 | kr 850 | kr 2.950 | kr 700 |
| Bjælkehytter | kr 3.295 | - | kr 2.675 | kr 650 | kr 1.950 | kr 500 |
| Hytter m/skodder | kr 3.295 | - | kr 2.675 | kr 650 | kr 1.950 | kr 500 |
| Motelværelser | kr 2.995 | kr 500 | kr 2.450 | kr 450 | kr 1.695 | kr 350 |
| Strøm (alle perioder) | kr 2,75 | pr. Kwh | | | | |
| Slutrensning | kr 250 | | | | | |
| Min. udlejning hytter: 2 døgn | | | | | | |
| Pris pr. dag for motelværelse er inkl. rengøring | | | | | | |

| Udlejning campingvogne | Højsæson | | Mellemsæson ✓ | | Lavsæson | |
|-----------------------------------|---------------|---------|----------------------|---------|------------------------------------|---------|
| | (uge 28 - 32) | | (uge 26+27+33+34+42) | | (Alle øvrige uger fra 1/4 - 21/10) | |
| | Pr. uge | Pr. dag | Pr. uge | Pr. dag | Pr. uge | Pr. dag |
| Adria Unica 390, årg. 2001 | kr 2.995 | - | kr 2.595 | kr 425 | kr 1.995 | kr 325 |
| Sterckeman Starlett 445, årg.2003 | kr 3.195 | - | kr 2.695 | kr 450 | kr 2.095 | kr 375 |
| Dethleffs Camper 510 TK, årg.2004 | kr 4.195 | - | kr 3.695 | kr 625 | kr 3.095 | kr 550 |
| Strøm (alle perioder) | kr 2,75 | pr.Kwh | | | | |
| Slutrensning | kr 250 | | | | | |

5 juni Motorhistorisk køredag.

MhS ,Motorhistorisk samråd, har opfordret til, at vi alle på denne dag gør os synlige for omverdenen. Alle klubber under MhS, herunder Dansk DKW Club, er derfor opfordret til at organisere et eller andet kørearrangement denne dag.

Vi følger naturligvis denne opfordring og arrangerer derfor et arrangement både øst og vest for Storebælt denne dag.

Øste for Storebælt....Vi mødes hos Preben Boisen på Steffensgård i Kværkeby, kl 12.00. Herefter begiver vi os ud på en mindre køretur. Planen er at vi slutter på en offentlig plads, et torv eller en havn med opstilling af vore køretøjer.

Der skulle denne dag gerne komme rigtig mange gamle køretøjer på gade og vej, så reserver denne dag og mød talstærkt op.

Da vi har planer om at lave en lille folder med de deltagende køretøjer, til uddeling til interesserede, bedes I give besked i god tid til undertegnede om deltagelse, skulle I få lyst i sidste øjeblik er I selvfølgelig også mere end velkomne.

Arrangør øst for Storebælt: Steffen Frølich. Telefon 32535922 e-mail: steffen@frolich.dk

For dem der har adgang til internettet kan I læse mere om dette arrangement på MhS hjemmeside www.motorhistorisk.dk

Schüttoff eller DKW - det er spørgsmålet.

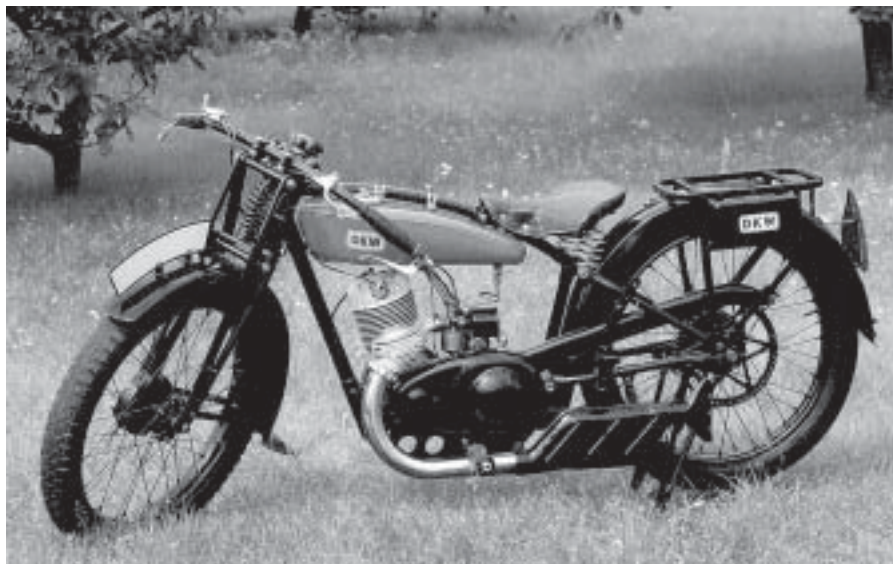
Der findes motorcykler, som man støder på både ved at læse „Schüttoff - Historien „, og „DKW -litteraturen“. De er teknisk identiske og adskiller sig udelukkende gennem navnet og den for de enkelte firmaers typiske lakering. I veterankredse er denne mest vidtgående dobbeltydighed kun kendt på to motorcykeltyper. I alt findes der dog fem typer, hvor denne egenart er til stede. Denne tilstand må givet have haft adskillige grunde, som f.eks. mangelen på forhånd værende dele til udgåede modeller, udbyttet og den lovfæstede skattefrihed for motorcykler indtil 200 cm³. Eller også udvidelsen af tilbuds-paletten for to fabrikanter uden udviklings muligheder. Alle tjente imidlertid det samme mål: at forøge omsætningen for at kunne overleve i en tid med stagnation i industrien. Alle de her omtalte typer opstod eller blev solgt under den store industrikrise i årene 1929 til 1933. Det var følgende Schüttoff - motorcykler L 200, M 200 og 300, Mifa 200, RS 200 og JS 500. De opstod ikke i Röbllerstraße i Chemnitz, Schüttoff - fabrikkens hjemsted, men forlod egentlig som DKW 'er fabrikshallerne i Zschopau. Som følge af det højere stykantal var type L 200 og M 200 / 300 kendt viden om, mens JS 500 mest var attraktive „lækkerbiskner“ for få Schüttoff eller DKW samlere og typerne Mifa og RS 200 var endog for det meste ukendte, selv for de „indviede“.



Schüttoff L 200

SCHÜTTOFF L 200 / DKW SPEZIAL 200.

Som den første af disse „krydsninger“ fremkom i slutningen af 1928 Schüttoff L 200, som samtidig solgtes som DKW Spezial 200. Ikke én eneste skrue på denne maskine stammede fra Schüttoff 's færdiggørelse. Schüttoff mærket på tanken og værktøjskassen på denne lette rørstel maskine var blevet muligt gennem et aktieindskud i Rasmussens fabrik i Chemnitz. Det var også et meget fornuftigt salgsargument, for Schüttoff havde ikke selv en model på under 200 cm³. i programmet. Men da disse siden



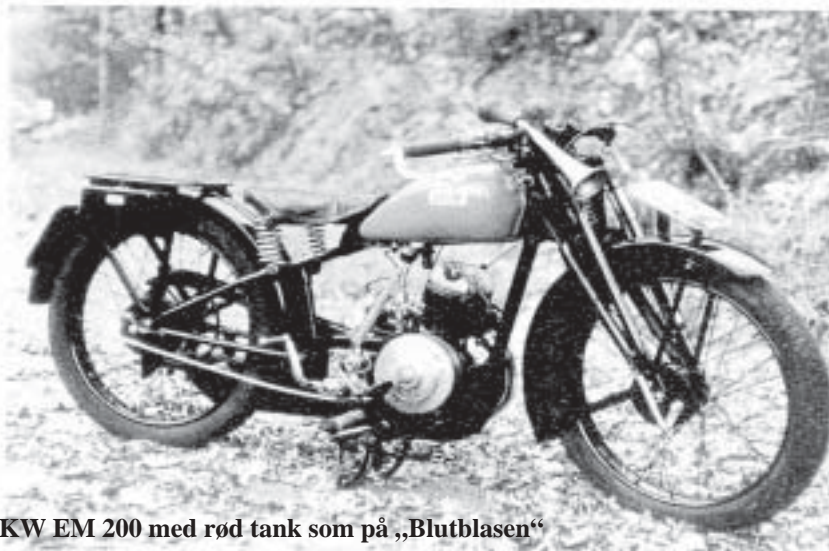
DKW Special 200 fra Rasmussens samling i Maintal

april 1928 var fritaget for skat, tog enhver fabrikant hurtigt en skattefri model på programmet. En på mange måder interessant beskrivelse af L 200 findes i „Motor und Sport“ nr. 44 / 1928. Forfatteren bemærker om den på en Schüttoff udstillingsstand præsenterede maskine: „Hver eneste del må stamme fra Zschopauer Motorradwerke „. At han forvekslede værktøjskassen med en olietank skulle forfølge ham i mange år. Men bemærkelsesværdigt er det, at han manglede sadeltanken, som hørte til en moderne 2 hjulet. Model L 200 (som Schüttoff) henholdsvis Spezial 200 (som DKW) var på „træksiden“ i al væsentlighed identisk med DKW Luxus Spezial 200, selvom teknikken egentlig befandt sig i et rør stel fra den ældre E 250, mens Luxus Spezial 200 havde et moderne presset stålstel. De første eksemplarer af Spezial 200/ L 200 havde endnu en rør gaffel, men senere blev der indbygget en standard DKW - stålpladegaffel. Som på L 200 var ikke alene indstikstanken forsynet med

Schüttoff mærket, men den var også lakeret i de typiske rød / brune farver fra Chemnitz fabrikken. De i DKW programmet tilbudte varianter af maskinen var gennemgående sorte eller sorte med rød tank. Motorcyklernes ydelse blev i den samtidige litteratur angivet forskelligt - mellem 4 og 4,5 HK. Ifølge DKW 's lister færdiggjordes fra slutningen af 1928 til slutningen af 1929 titusind sådanne maskiner.

DKW EM 200 - SCHÜTTOFF M 200 OG 300.

Som reaktion på klager m.h.t. tilstedeværelsen af indstikstanken ændrede Zschopauer Motorradwerke i slutningen af 1929 på Spezial 200 og udstyrede disse modeller med en til stillet tilpasset sadeltank: „Klemmelusen“, som stammede fra Luxus 200 med pladestel. Den afrundede sadeltank med den røde lakering beholdt i folkemunde navnet „Klemmelusen“. Den på denne måde moderniserede Spezial 200 / L 200 modeller solgtes som DKW med den røde tank og disse varianter blev i DKW



DKW EM 200 med rød tank som på „Blutblasen“

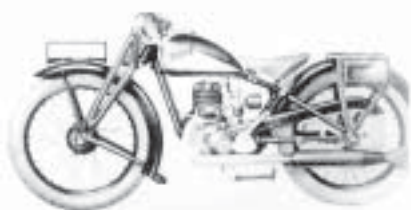
- terminologien kaldt „EM“. I Schüttoff programmet blev disse typer kaldt „Type M“ eller „Schüttoff Totakts Luxus“. Tanklakeringen var her for det meste rødbrun med lyse sider. Da DKW Luxus 300 var forsynet med en større cylinder på den samme basismotor blev „Schüttoff Type M“ også leveret med en 300 cm³. motor. Af disse med sadeltank forsynede rør stels modeller blev der i tiden fra 1929 til 1933 kun fremstillet ca. 2.200 eksemplarer. Som følge heraf er de få eksisterende eksemplarer sjældne samlerobjekter, selvom de ikke byder på speciel fantastisk teknik.

SCHÜTTOFF JS 500

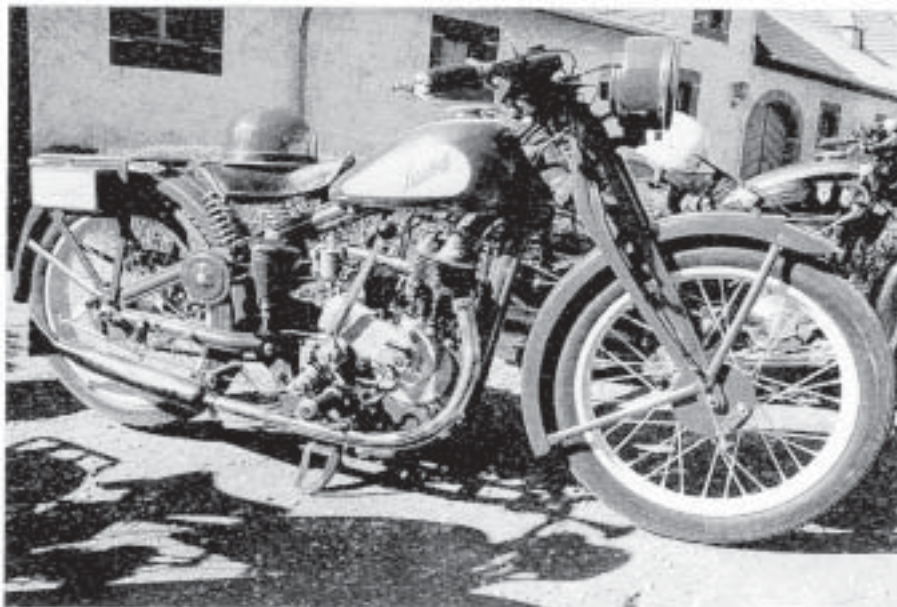


En i endnu mindre antal produceret Schüttoff - DKW er JS 500, som kun blev bygget i alt 660 eksemplarer. Det er helt enestående blandt de fem viste modeller med dobbeltnavnet. Da Rasmussen helt overtog Schüttoff Werke var der stadig et antal meget solide 500 cm³. 4-takts-motorer for hånden, så Zschopauerne ændrede ubetydeligt på stålpladestellet med indbygning af den side ventilede 4-takts-motor for øje. På tanken og værktøjskassen fulgte Schüttoff mærket. Reservedelslisten (nr. 19) blev indsat i DKW - rækken. I øvrigt blev også de endnu „ægte“ Schüttoff motorcykler købt af DKW i begyndelsen af 30erne henholdsvis Auto Union i 1932.

SCHÜTTOFF Mifa 200.



Den mindst kendte blandt veteran venner er sikkert den i kun 200 eksemplarer af DKW -dele fremstillede Schüttoff, model Mifa 200 (DKW terminologi MF 200). En fornuftig grund til at lave denne motorcykel findes egentlig ikke. Der fandtes allerede en skattefri Schüttoff. Som grund var egentlig kun at få brugt de forhånden værende dele, som f.eks. motoren fra DKW Luxus 200. Det dyre stel med muffe, hvorved de bageste skræstivere fra den gamle E 200 kunne



bruges, passede ikke ind i dette billede. Af de få Mifa 200 med den påfaldende tanklakering eksisterer mindst 2 eksemplarer i vore dage. På grund af det ringe styk antal kunne det ikke betale sig for fabrikken at lave en reservedelsliste. Alene fundet af et billede i en DKW - samlers arkiv var dengang et bemærkelsesværdigt tilfælde.

SCHÜTTOFF RS 200

Flere fagtidsskriftsmedarbejdere har siden 1990 beskæftiget sig med de aktuelle forhold på Motorradwerke Zschopau. Deri blev flere gange bevist, at ved indbygning af en ROTAX -motor i de nyeste MZ modeller, som i fabrikens samlede produktion var den 2. motorcykeltype med 4-takts-motor, forlod man princippet om, at „de hellige haller“ i Zschopau var forbeholdt 2-takts-motorer. Dette er kun den halve sandhed og beviser hvor lidt kendt en yderligere DKW - Schüttoff motorcykel er kendt. Den i 1930 fremkomne Schüttoff RS 200, født DKW, havde i hvert fald et 4-takts hjerte. Det stammede til gengæld fra den britiske motorfabrikant Sturmey - Archer. Som flerårig leverandør af maskineri til færdiggørelsen af tog i Zschopau kom handelen med over 200 stk. side ventilede 200 cm³. motorer i stand. Disse passede efter ændringer i motorophænget i pladestellet fra DKW Luxus 300. Sandsynligvis for ikke at være utro mod Zschopau's 2-taktprincip lakerede og solgte man disse motorcykler som Schüttoff. Fremkomsten af RS 200 på DKW - fabrikken er sikkert mere et forsøg på at hædre J S Rasmussen og at sikre nye afsætningsområder i dårlige tider. Hvor alvorligt det var for ham

Schüttoff RS 200 med Sturmey-Archer motor beviser et notat i Auto - Union 's arkiver i Ingolstadt, hvor det anføres, at Rasmussen førte forhandlinger med en vis Henry Bowden om en eventuel licensfremstilling / færdiggørelse af Sturmey - Archer motorer i Chemnitz. Hos de 2-takt vante kunder slog disse maskiner ikke an og flere „gemte“ sig i årevis på fabrikken. De blev for det meste tilbudt de ansatte til stærkt nedsatte priser, fortalte en slægtning til en tidligere DKW -ansat.

Frieder Bach

Fra AUVC Club-Nachrichten nr 84

Oversat af Jens Buhl, Dansk DKW Club.

Reklame fra 1928





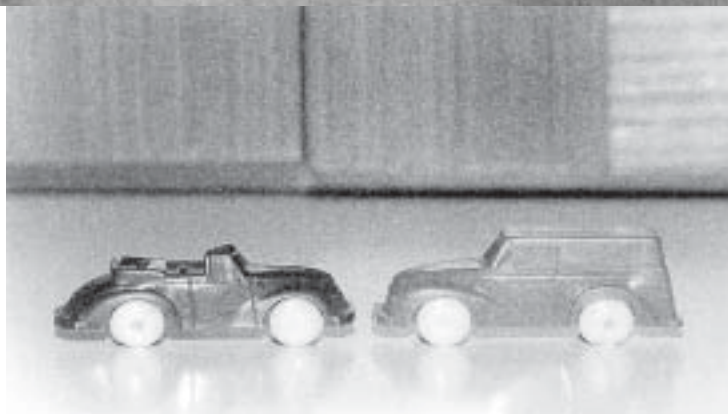
De små ubekendte

DKW-Modeller i målestok 1:87 til 1:12

DKW Imosa ambulance fra RICO i størrelse 1:12

De stammer fra lykkeposer og havregrynspakker. De kom fra fjerne lande, eller bare sammen med legetøjsjernbanen. I dag er de eksotiske i forbindelse med legetøjs- DKW'er, meget lidt kendt og i reglen dårlig dokumenteret.

Hvis vi begynder med et kendt navn: Märklin. Som tilbehør til deres H0-bane(1:87), producerede de også i 50'erne og 60'erne en plastikkbil. Märklin – DKW 'en kan til enhver tid stå mål med



DKW F 91 4 pers. cabriolet og Universal fra KOHO

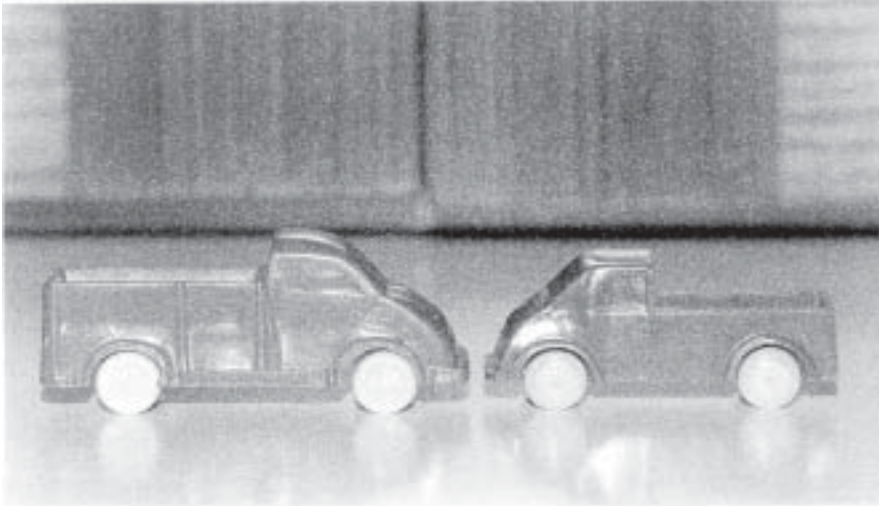


DKW F89 fra MARX (til venstre) og RADAR / OSUL i 1:87

det meget bedre kendte firma VIKING, i Berlin.

Eller DKW 'en fra LEGO, i deres meget mindre kendte H0- serie, var Danskerne også med, der ellers kun var kendt for i større stil at producere træbiler. Det amerikanske firma Louis Marx, en af de største legetøjs-producenter i verden – producerede en plastik - H0 – DKW, der havde et forbillede i Matchbox, de blev solgt i sin egen æske. Plastik modellen havde endda vinduer.

Fra Portugal kom en DKW- model hvor detaljer som lygter og tankdæksel var malet på. Man antager at producenten er Radar eller Osul, vinduerne var trods alt gennembrudt men uden glas. Tiørsbiler (Groschenautos = 10 Pfenningbil) blev



Også de to Schnellasterer kom fra KOHO i skala 1:87

bilerne fra Nürnberger firmaet KOHO kaldt. Før en billig massevare, men alligevel med et stort modeludvalg i H0-1:87, hvor kunne man dengang få en F91 universal og en 4 personers cabriolet, ja selv Schnellasteren kunne fås. Om de

1000 S og 1000 SP fra Hammer, den Universal fra det Brasilianske mærke Roly Toys (en metalmodel) og den DKW junior fra det Østrigske firma Roco-Peetzy. Fra Roco til Rico - denne Spanske producent havde flere modeller, i sit



F 89 modeller fra Märklin (til venstre) og LEGO i H0 skala

andre producenter ved man idag næsten ingenting. Nogle anvendte metalakslers og hjul, og på nogle andre var de af plastik, enkelte havde hjulene støbt ud i et med karosseriet. En producent prægede navnetrækket „CORONA“ på taget af sin DKW- H0 model. Det handlede om en reklamemodel, som var en bestillingsopgave fra cigarhandlerne. Det er sikkert foregået på samme måde, som de så populære cigaretbilleder, og tilsvarende serier fra andre levnedsmiddel producenter. Noget større end 1:87 kom der en AU 1000 S fra det Franske firma Cadum-PAX. Det samme gælder for de

program, af Schnellaster og Imosa i skala 1:40. Denne Imosa kunne også fås som ambulance i 1:12, en meget flot og detaljeret model med svinghjuls motor og fungerende rød og blå lys.

En IFA F9 i målestok 1:20 med styretøj og urværksmotor, er et eksempel på, de få men bedre modelbiler i det tidligere DDR. Det kunne være interessant, at vide, om der var andre modeller af samme type.

Alle de til nu, omtalte biler, er tredimensionel. Men der blev også i 50'erne lavet et par todimensionale DKW modeller. Sådan var der en F 89 i størrelse 1:87 fra Landfried-Tabak og en 3=6'er fra Eibgau Ei-Nussa i en ca. 1:66. Det er svært i dag at forstå hvor lidt, datidens børn kunne glædes over. Og som I kan se er hobbyen med DKW'er, i legetøjsformat, mere end endimensionel.

Christof Baumann

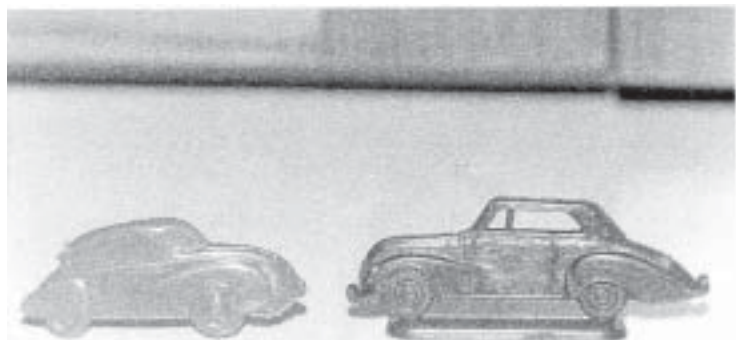
Fra: AUVC Club-nachrichten Nr. 96

Oversat af: Lars Chr. Larsen

På den følgende side ses nogle eksemplarer fra min egen samling.



IFA F9 i stor format 1:20 - sandsynligvis en MSB



Todimensionale DKW modeller fra Landfried(F89,til venstre) og Eibgau (F91)



Rico fra Spanien i størrelse 1:40



Viking AU 1000 S coupe



Viking model AU1000 4 dørs- en af de gamle fra dengang



Viking F89 og AU 1000 Universal

Viking har genoptaget produktionen af mange gamle modeller, de to her er af nyere dato. De nye modeller kendes på 2 farvede hjul, gennemsigtige ruder og kølgitteret er ikke malet på AU1000 Universalen.



Viking AU 1000 SP



GAMA model af DKW Munga 4 i skala 1:47



DKW F 102 Universal



Lige gyldigt om det hedder Prototype, forsøgsvogn eller stilstudie, - fælles for disse biler er – at de i reglen ikke er beregnet for det brede publikum. Derfor er der ofte hæftet en aura af hemmeligheder og hemmeligholdelse til disse køretøjer. Så os bilentusiaster finder en vis tilfredsstillelse og fornøjelse ved at gå på jagt efter disse „hemmeligheder“. Og sådan var det også med DKW folkene, der var ingen tvivl om at der også var en F 102 Universal undervejs. Men med tiden blev det lidt anderledes. I september 1965 blev den første „Auto-Union - Audi „, efter krigen, fremvist første gang som en modificeret DKW F 102 karosseri. Men i marts 1966, på automobilsalonen i Geneve, der blev den præsenteret „Audi Variant „, som det jo skulle hedde i VW regi. En nyudvikling som et sådan karosseri var, kunne umuligt udvikles på et halvt år, Så F 102eren har

været undervejs fra starten af. Det afslører 2 af billederne, bilen er uden sidelister, hvide blinklygter og de noget mindre ringe i gitteret, hører til på den sidste F12er. Og nummerpladen er den samme som er på den personbil som er afbilledet i de første brochure. Men hvis det kan ses på billedet, er der en stor bæreramme under bagenden på bilen, så det er ikke en kørerbar bil. Derimod på billedet med den åbne bagklap, ser man tydeligt, beskidte dæk, andre baglygter, nummerpladelygter i kofangeren, sidelister, men de sidder stadig som på DKWen – midt i profilen. Kofangerne er også F 102 - trukket længere om på siden end på AUDIen. Så mon ikke at den er tæt på produktionsklar. Vi ved jo også at den 4dørs F102 kun blev produceret i 6700 stk., før end VW sagde stop. Noget andet, og ikke mindre interessant for os. Midt i 80erne blev der på et dansk

reservedelslager fundet emblemer med pålydende: DKW F102 UNIVERSAL som ved et uheld blev sendt ud af fabrikken i utide. Er der nogen i klubben der kender mere til denne historie ??

Så måske skulle man, hvis den stadig kan findes, tage en Audi Variant, og sætte en F102 snude på.

Jeg har en F102 - hvem har en Audi Variant de vil sælge ?.

Fra AUVC Club-Nachrichten Nr. 82

Oversat af Lars Chr. Larsen

Jeg ved godt at teksten har været bragt før, men denne gang med de rigtige billeder, og ikke nogle tilfældige AUDI Variant billeder!.



Kryds og Tværs nr. 76

| * | TROFÆ- ERNE | HÆVE- MEKA- NISME | ENNE | SINGLE | FARVE | KAMMER- TONEN | BE- SKIT | FJERN- SYN | PÆLE | FORAN- DRE | FRAN- KRIG |
|------------------------------|----------------|----------------------------|----------------------|----------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|----------------|
| 20.-22. juli i SCHWEIZ | | | | 8 | | | | | | 12 | |
| AFSON- DRET | | | | | | GAL ITA- LIEN | | | | | SJ. BY |
| GENGÅL- DELSE | | | 7 | | | | 4 | ORGA- NISA- TION ET | 13 | | |
| HVILE | | | | | | DIRRE | | | | | |
| SIV- BÅD | | | GER- NING | | | VOKAL IND- HENTE | | VOKA- LER NAVN | | | |
| TAL | | | TØJ LUFT- TRYK | | | | | | | POL RÆKKE | |
| MUSIK- GENRE | | | | VANDRE SKIB | | | FEH ANMO- DE | | MODSTAND T.B. OG POLIO | | SPRÅK KERNE |
| GRISE | | 11 | | | | MARKED DYR | | | | | |
| KALI- UM | | GL. MØNT FIELD- SIDE | | | | | | GØRE VÆKST | | | |
| STUDE- RENDE | | | | 1 | | | SUPER TOTAK- TERE | | | RET- NING KORT | |
| HØVED- STAD | | | | | NORD- EUROPA HVILE | | | | 3 | | |
| SORD- AMT | | SYGDOM TONE | | | | | | 10 | | | |
| BEDRE | 9 | | | | | | | MÅL ILT | | REAU- MUR KØR | |
| NORGE | | VOKA- LER NEWTON | 2 | | | BOG KVÆL- STOF | | | 6 | | |
| MØNT | | | | | 5 | | | TRÆER | | | |

Gevinst 1 flaske vin, vindernavn offentliggøres i næste tillæg.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|--|--|--|

Løsningen indsendes inden / 200 til:

Peter Olsen Ventedgårdsvej 19, Knabstrup, 4440 Mørkøv

Peter Olsen
Knabstrup

Værktøjsiderne

Tændings indstilling

på den 2 cylindrede førkrigs bilmotor (F4 – F5 – F7 - F8) og IFA F8

1. Vognen sættes i frigear, løftes og understøttes, så højre forhjul kan afmonteres.

2. Det runde dæksel i inderskærmen fjernes, det lille låg over kontaktsættet fjernes.

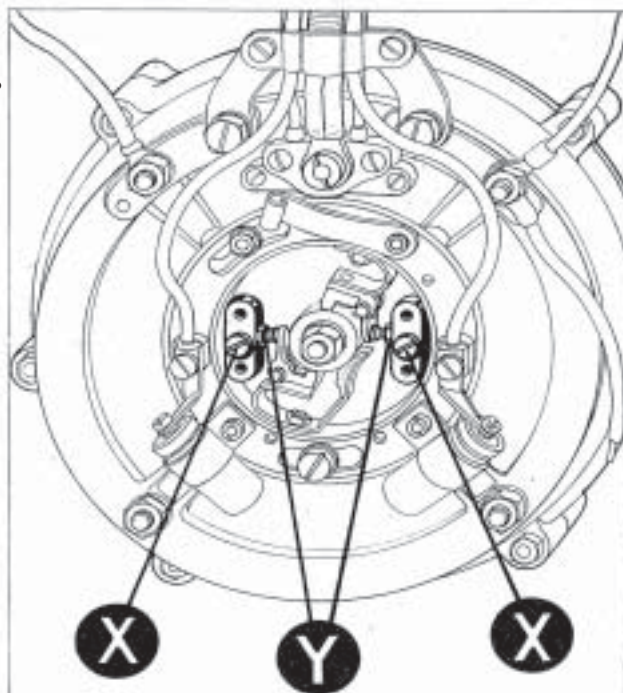
3. begge tændrør skrues ud

4. Efter evt. udskiftning af kontaktsættene, skal de justeres til en kontaktafstand af **0,5 mm**. Husk kontaktfedt bagved fiberklodserne på kontaktsættet.

Motoren drejes så det kontaktsæt der skal justeres står på det højeste punkt på knasten, når det andet sæt skal justeres drejes motoren en halv omgang.

(Se 1. billede X= spændeskruer Y= justerskruer)

1.



5. DKW tændings indstillingslære skrues i højre tændrørshul (Dynastartsiden)

(Micrometerur med passende adapter bruges oftest i dag - så derfor er arbejdsanvisningen skrevet til det, men illustrationerne viser originalværktøjet)

6. Tilslut prøvelampe til det højre kontaktsæt og til stel

7. Drej krumtappen MOD URET til stemplets øverste dødpunkt er fundet. (nulstil micrometeruret) (Se billede 2.)

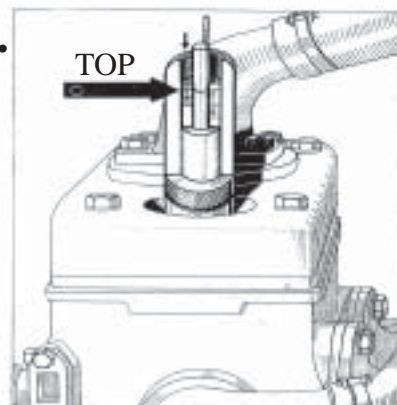
8. Drej krumtappen med uret til stemplet står 5,2 mm før top. (I tekniske data står der 5,0mm - det passer også men på grund af at tændrøret ikke sidder lodret midt i cylinderen skal der kompenseres for det) (Se billede 3.)

9. Tændingsnøglen drejes - tænding tilsluttes.

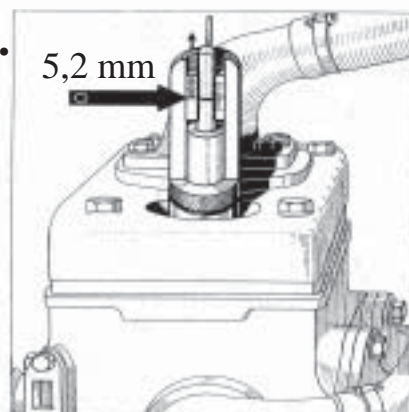
Juster tændingen, ved at flytte bundpladen, (skrue a på billede 4.)

Tændingstidspunktet passer når kontrollampen tænder ved fuldt udslået svingklodsregulering. (specialværktøj påkrævet se billede 5.) (husk at spænde fixerskruer b på billede 4.)

2.



3.



10. Flyt måleuret over i vestre cylinder, drej krumtappen mod uret til toppunkt er fundet.

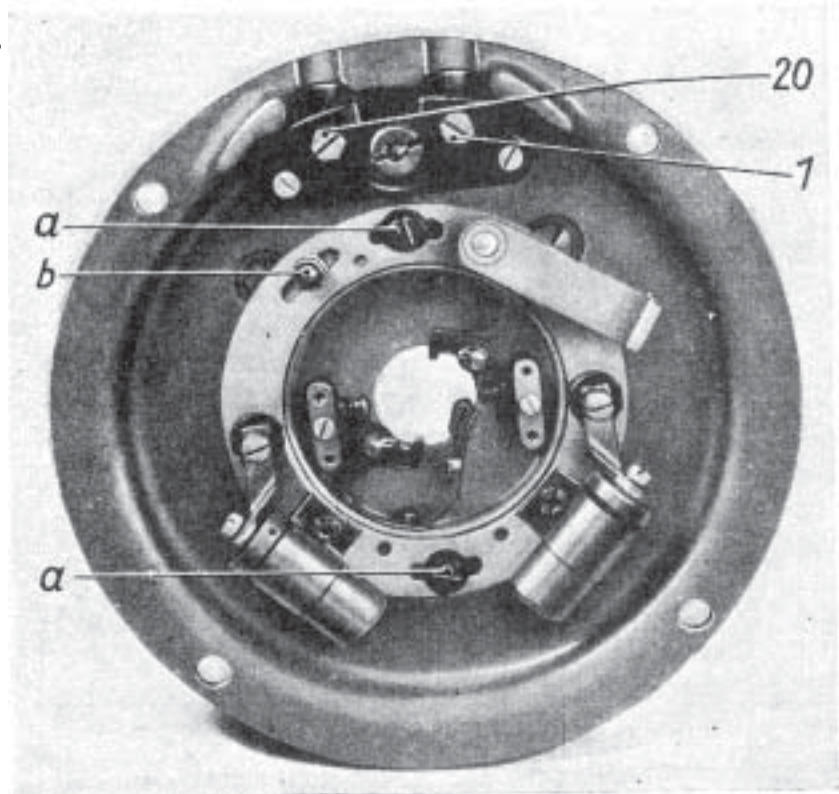
Nulstil uret og drej krumtappen med uret til stemplet står 5,2 mm før top.

Tændingstidspunktet justeres ved at skrue på stel-delen af kontaktsættet. Tændingstidspunktet passer når kontrollampen tænder ved fuldt udslået svingklodsregulering (specialværktøj påkrævet se billede 5.).

Spænd klemeskruerne X på billede 1. sæt det lille dæksel på over kontakterne, og den store runde plade i sideskærmen og monter hjulet, sæt bilen ned på jorden. Fjern tændingsværktøj, monter evt. nye tændrør tændrørshætterne sættes på, motorhjælmen lukkes og bilen prøvekøres.

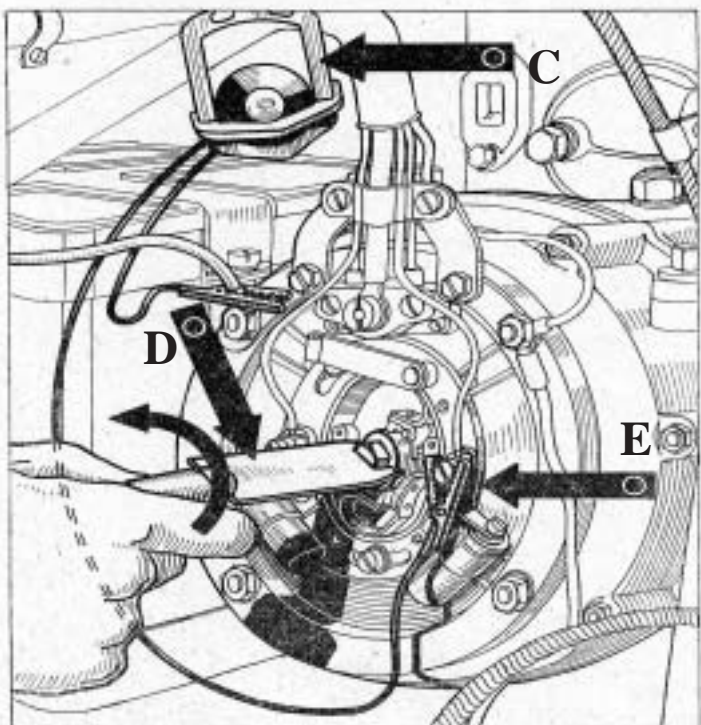
4.

20 / DF=ledning til laderelæ
1 / D+ = ledning til laderelæ
a = Holde- / stille-skruer
b = Fixerbolt



5.

C = lampe
D = specialværktøj
E = +Tilslutning af prøvelampe



Køb og salg

OBS OBS Klubben sælger et komplet sæt skærme i glasfiber til F93 / AU 1000.

Medlemspris kr. 2000 for hele sættet.

Hans-Willy Rasmussen tlf. 54 43 46 45

Købes: Til DKW F1 med stel nr. 19 og Schneider & Korb karosseri

Motor, gearkasse, trækaksler, fjedre, sæde, ledningsnet, eller evt hel bil til ophug. Alt har simpelthen interesse, også evt reservedelskataloger, værkstedshåndbog m.m.

Poul Pedersen 30 54 56 25

Sælges: Diverse reservedele til DKW efterkrigs-biler – ring og spørg - dele der ikke er på lager, forsøger jeg gerne at skaffe i Tyskland. **29 26 61 72 (Lars)**

Sælges: Trabant St.car 6011966 skal ikke svejses 6 500kr. Tlf. **50964245 (Knud)**

Sælges: Til førkrigs DKW, forskærme, kølergitter, forlygter, benzintank, køler, o.a. (Billeder kan mailles)

Freddy Pedersen 65942951

Købes: Reflekter -lygteglas og Lygterand til en Hasag Diameter 185 mm.

Svømmer og Nål til en Graetzin KF 20 S

Jörgen Andersson

Svensköp svägen 24

290 11 Linderöd

+4644340194

Velkommen til nye medlemmer:

Nr 22.

Stine Jørgensen

Tåsingegade 58 2. th. , 2100 København Ø. tlf.

22527769 DKW RT 125/2

Nr. 182.

Tage Nielsen,

Fasanvej 9, 8210 Århus V. Tlf. 86157226

DKW RT 200 VS -58

Nr. 248.

Poul Bisgaard

V.Åbøllingvej 20, V. Åbølling, 6780 Skærbæk. IFA BK

350 -57, RT 200S -56, RT 250 -54

Nr. 261.

Steen Højfeldt

Havnegade 2 D, 3600 Frederikssund.

tlf 47311791. RT 250/2 -56

Adresseændring:

Nr 173 Jørgen Kjeldstrup, Løvefoddalen 1, 8900 Randers.

Søger du reservedele m.m.

Her er et lille udvalg med adresser

<http://www.rakaror.o.se/prislistan/dkw.html> rustfrie

udstødninger DKW

http://www.rakaror.o.se/avgassystem_bildelar_bilar.html

rustfrie udstødninger AUDI 69-76

<http://www.danskmodelsalg.dk/dkw.htm> schnell laster model kan købes her for 299 kr.

<http://www.horex.de/tachos.htm> speedometer reparation og reservedele

<http://web.margie-bookshop.se/verk/>

wk.asp?whichpage=8&pagesize=50 værkstedshåndbøger i nyoptryk

<http://www.dkw-autounion.de/>

<http://auto-union-veteranen-club.de/>

<http://www.dkw-motorrad-club.de/start/home.html>

<http://www.auc-zwickau.city-map.de/4.html>

<http://www.dkwclub.nl/>

<http://www.ndu.no/>

<http://www.autosite.se/DKW/>

<http://www.dkwclub.org/>

<http://www.dkw-geyer.com/DKW-Geyer/d/index.htm>

<http://www.mobilitaeten.de/>

<http://www.dkw-hesse.de/>

<http://www.classic-garage-radebeul.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.imise.uni-leipzig.de/~med93dhj/aw/mz/mzlink.html>

<http://www.oldie-data.de/KEZR.htm>

<http://zgdv.igd.fhg.de/~holzapfe/dkw.html>

<http://home.t-online.de/home/gvongehr/aller/handel.htm>

<http://www.oldimobil.de/shop/>

<http://www.kneisner-technik.de/qs/qsmain.htm>

(udstødning i rustfrit stål til bl.a.de gamle Audi modeller)

www.dkw-angebote.de

Mobilitaten A.Guldenstein, Vogtkamp 24

D-22391 Hamburg , 0405361810

guldenstein@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 i sort gummikasse (som dengang)

Kaj Andersen 86957340 - 40197340

Jhre
Mitarbeiter



Afsender:

Dansk DKW Club

Tjørnegårdsvej 20

Stouby

DK-8983 Gjerlev

Eftersendes ikke, retur med
oplysning om ny adresse

