46e jaargang - Nummer 1

DAT KLEINE WONDER

Maart 2021

DKW Club Nederland

Op de voorpagina: **staat deze mooie DKW RT 200/2 van ons nieuw clublid Marcel Hulscher. In 1954 kreeg de 200-serie een nieuwe motor, afgeleid van de RT 175, en had nu 11 pk. De 'gewone' RT 200 had nog 8,5 pk en met de aanduiding /2 had deze nu ook een nieuwe voorvork, vier versnellingen en de juiste trommelremmen.**

Doelstelling

De DKW Club Nederland is een op 22 november 1975 opgerichte en in Hilversum gevestigde historische voertuigenclub.
De DKW Club Nederland stelt zich ten doel het bevorderen van het restaureren, in stand houden en berijden van automobielen, motor- en bromfietsen, scooters en toebehoren van het merk DKW en/of Auto Union, mits voorzien van een tweetaktmotor.
De DKW Club Nederland houdt contact met haar leden middels het vijf maal per jaar uit te geven clubblad 'Dat Kleine Wonder', door het organiseren van toeristische ritten, evenementen en door een onderdelenvoorziening.

Lidmaatschap & Contributie

Het lidmaatschap staat open voor iedereen, al dan niet in het bezit van een bovenomschreven voertuig.
De contributie bedraagt € 40,- per jaar voor een volledig lidmaatschap en € 25,- per jaar voor een digitaal lidmaatschap.Gezinsleden betalen € 10,- contributie.
Opzeggingen van het lidmaatschap dienen schriftelijk en vóór 1 december te geschieden bij de secretaris.
Bankrekening: NL38INGB0006128184 t.n.v. penningmeester DKW Club Nederland. BIC: INGBNL2A.

Ledenadministratie

Eric Cox

Clubwinkel

Monique Mentink en **Erik Bergsma**

Internetsite www.DKWclub.nl

Harry Broers (Webbeheerder)
Eric Cox (Webbeheerder)

Redactie-adres & Opgeven advertenties

John Smeets
De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen en advertenties zonder opgaaf van reden aan te passen of niet te plaatsen. Voor de sluitingsdatum van kopij en advertenties zie elders in dit clubblad. De sluitingsdatum wordt door de redactie strikt aangehouden, zodat het clubblad binnen twee weken na deze sluitingsdatum verzonden kan worden.

Bestuursleden

Voorzitter: Harry Broers

Secretaris: Eric Cox

Penningmeester: Bonny Bakker

Bestuurslid: Jan Calame

Bestuurslid: Ruud Wijnne

Contactpersonen Regio's

Regio Noord: Sip Sipkens,& Joop Willems
Regio Oost: Vacant
Regio Zuid: John Smeets
Regio West: Jan Calame
Regio Midden: Erik Bergsma

Vraagbaken

Vooroorlogse auto's: Jan Bossink
F91/F93/1000: Eric Cox
Munga/Junior/F11/F102: Wiro Winnubst
Auto-elektro: Jo Nuismer
Motorfietsen: Ad Vennix
Motorfiets-elektro: Anton Straver
Bromfietsen: Olaf Reilingh

Onderdeelmagazijnen

Auto-onderdelen: Roel van Drogen
Motorfietsonderdelen: Johan ten Arve

Magazijnadres voor auto- en motorfietsonderdelen: Westerweiden 32A, 7961 EA Ruinerwold (géén postadres).
Betalingen: rekeningnummer NL70INGB0003218481, t.n.v. magazijn DKW Club Nederland, Haren.

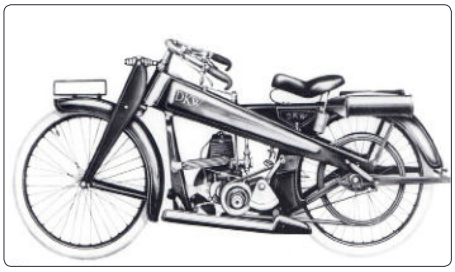
Bromfietsonderdelen: Olaf Reilingh

Magazijnadres voor bromfietsonderdelen: Garagebox 5, achter Burg. van Houtlaan 154-156, 5701 GL Helmond.
Betalingen: rekeningnummer NL63INGB0007514155, t.n.v. DKW Club Bromfietsmagazijn.

Evenementencoördinatie

Wardje van Drogen

Inhoud o.a.



Geschiedenis 6

DKW Motorfietsen uit Zchopau, deel 3

Na het ZL-type kwam begin 1924 het opvolgermodel het ZM-type op de markt, wat staat voor Zschopauer Motorrad alsook voor Zschopauer Modell. Eind 1924 werd de motorfietsproductie aangevuld met het SM Stahlmodell, dat ontwikkeld werd om de productiekosten bij DKW te verminderen.

Techniek 10

Van wrak tot schoonheid, deel 48

Het carrosseriewerk aan de F91 cabrio gaat gestaag door maar in deze aflevering gaat het vooral over de werkzaamheden aan de dynastarter van de F1. Clublid Marc van Doorn ging met zijn electronische kennis en meetapparatuur aan de slag om met name het dynamogedeelte weer in orde te krijgen en dat bleek een hele klus.

Historie 16

Benamingen Golem en Lomos

In de eerste aflevering van de geschiedenis over de DKW motorfietsen uit Zschopau, werden de Golem en Lomos al uitvoerig beschreven. Dit verhaal inspireerde clublid Thom Langerak om meer uitleg te geven over de beide benamingen van deze rijwielen die met met een DKW hulpmotor uitgerust waren.

Techniek 19

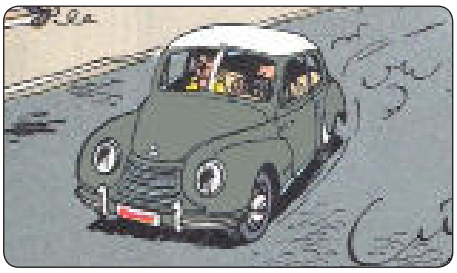
Blokkering achteruitversnelling bij de Schnelllaster en de Meisterklasse

Bij de DKW Schnelllaster bleek dat de achteruitversnelling soms moeilijk in te schakelen viel. Daarom ontwikkelde de technische afdeling van de Auto Union een blokkeringsmechanisme dat men later ook in de nieuwe DKW Meisterklasse standaard inbouwde.

Restauratieverslag 23

Restauratie DKW F5 K, laatste deel

In deze laatste aflevering doet Geert van der Veer nog een keer verslag van zijn restauratiewerkzaamheden. Zo moest het cilinderblok gelicht worden omdat de motor van de F5 nog steeds niet goed wilde aanslaan. Maar ook dit probleem loste Geert prima op en kon de DKW definitief naar de RDW voor het kenteken.



Stripboek 28

DKW F91 in stripverhaal

In 1958 gaf uitgever Dupuis een stripboek uit van tekenaar Franquin, waar Robbedoes en Kwabbernoot hun avonturen in beleven. Hierin staan enkele auto's uit die tijd, die schitterend gedetailleerd zijn weergegeven. Ook een DKW F91 Coupé speelt op het einde van het verhaal een rol bij een achtervolging.

Evenementenkalender (onder voorbehoud)

DKW Club Evenementen

** **7 MAART**
Koffieklets regio Noord, vanaf 13.30 uur bij restaurant Wielens te Noord-Sleen. I.v.m. Corona max.25 personen. Vooraf aanmelden verplicht bij Wardje van Drogen.

** **12 JUNI**
DKW-dag met toerrit voor auto's, motor- en bromfietsen vanaf het onderdelenmagazijn te Ruinerwold. Meer informatie in het volgende clubblad.

** **2 JULI**
Koffieklets regio Noord, vanaf 19.30 uur bij restaurant Wielens te Noord-Sleen. I.v.m. Corona max.25 personen. Vooraf aanmelden verplicht bij Wardje van Drogen.

Magazijn Ruinerwold

Zaterdag	13 MAART	11.00 - 14.00 uur
Zaterdag	17 APRIL	11.00 - 14.00 uur
Vrijdag	21 MEI	19.30 - 21.30 uur
Zaterdag	12 JUNI	voor- en na de toerrit
Vrijdag	18 JUNI	19.30 - 21.30 uur

Auto-onderdelen
Roel van Drogen.
Motorfietsonderdelen
Johan ten Arve.

Sluitingsdatum kopij 30 april

DKW Evenementen Europa

** **22 MEI**
Voorjaarstreffen met ALV van de Duitse AUVC-club en onderdelenmarkt in de Hessenhallen te Alsfeld (D).

* **3 - 6 JUNI**
3e DKW Hebmüller-Karmann Treffen te Klingelberg am Main (D).

** **3 - 6 JUNI**
44e internationaal DKW Treffen te Garitz (D).

* **25 - 27 JUNI**
Gezamelijk Auto Union en DKW-Treffen AUVC met DKW-Motorradclub tijdens de 33e Ove Rasmussen Gedächtnisfahrt bij het August Horch Museum te Zwickau (D).

* **~~29 JULI - 1 AUGUSTUS 2021~~ AFGELAST**
48e Internationaal Auto Union treffen te Rotenburg an der Fulda (D).

** **4 SEPTEMBER**
Ab-DKWen op het circuit Heidbergring te Geesthacht (D).

** **17 - 19 SEPTEMBER**
Herfsttreffen DKW Motorradclub te Bad Schmiedeberg (D).

** **13 NOVEMBER**
DKW-sleuteldag te Hirsau (D).

* **2 SEPTEMBER 2022**
6e DKW Schnellaster Treffen in Bayreuth (D).

Om alvast te noteren:
* **2022**
49e Internationaal Auto Union en DKW Treffen in Oostenrijk.

* **2023**
50e Internationaal Auto Union en DKW Treffen in Neumarkt in de Oberpfalz (D).

I.v.m. de Coronamaatregelen

Voor actuele wijzigingen m.b.t. de geplande evenementen en de openingstijden en het bezoeken van onze onderdelenmagazijnen

Kijk op onze Website en/of Facebookpagina

Woord van de voorzitter

Alternatieve brandstoffen

Blauwe diesel, VO, GTL, Aspen, alkylaatbenzine, Triboron, niet fossiele componenten. Allemaal benamingen van brandstoffen of toevoegingen die we steeds vaker zullen gaan zien in de toekomst. Enerzijds omdat de fossiele voorraad eindig is en anderzijds omdat het verbranden van koolwaterstoffen zoals diesel, benzine en olie veel schadelijke stoffen veroorzaakt.
Zo komen bij de verbranding van benzine nogal wat stoffen vrij zoals benzeen, tolueen en zwavel. Door de toepassing van de technieken in moderne verbrandingsmotoren (roetfilters, katalysators) wordt de uitstoot van CO2 en roet, CO (koolstofmonoxide), NOx (stikstofoxide) en CH (onverbrande koolwaterstof) verminderd. En aan de uitstoot worden normen gehangen zoals euro 6 en euro VI. En daaraan gekoppeld weer de milieuzones die de vervuilende voertuigen verbieden om een bepaald gebied in te rijden.
Nu hebben we daar met onze benzinevoertuigen op dit moment nog niet zo veel last van. Oudere diesels worden echter al behoorlijk geplaagd. Oók als het oldtimers zijn. Dat is in Nederland het geval, maar in het buitenland zijn de regels soms nog strenger.
Een groot aantal steden in Nederland heeft aangegeven dat ze in de toekomst emissievrije zones willen invoeren. Dat kan al in 2025 het geval zijn. En die zones zullen alleen maar uitbreiden. Vroeg of laat gaan wij daar ook mee te maken krijgen. De oplossing? Onze DKW ombouwen op elektrische aandrijving. Nee toch! Inderdaad: Nee! Wanneer we ons mobiele erfgoed gaan ombouwen naar elektrisch, vervalt de status van het erfgoed. Geen oldtimer meer, geen tweetakt, geen herinnering uit lang vervlogen tijden.
Maar wat dan wél? Mogelijk heeft u al eens gehoord van Alkylaatbenzine zoals Aspen of van Triboron? Dit zijn brandstoffen en smeermiddelen die zorgen voor een enorme reductie van CO2 en giftige uitlaatdampen. En er zijn ook (voor ons minder belangrijk) alternatieven voor diesel zoals HVO. Deze geven ons mogelijk een opening in de wetgeving waardoor we langer met onze tweetakten kunnen blijven rijden. Maar dat moet dan wel in een legale wettelijke jas gegoten worden. Op dit moment is de FEHAC op nationaal en de FIVA op internationaal nivo bezig om te lobbyen voor wetgeving die rekening kan houden met deze manier van schoner rijden. Hier is echter nog een lange weg te gaan. Maar ik ben er van overtuigd dat dit vroeger of later ook bij ons een zekere zaak zal worden.
Onlangs heeft de FEHAC een symposium gehouden met diverse sprekers. Verschillende sprekers gaan in op de nieuwe brandstoffen en het wettelijke kader dat daarvoor geschapen moet worden. Achter in dit clubblad wordt in de rubriek Fehactiviteiten hier aandacht aan besteed, maar er zijn ook leuke, niet te lange, filmpjes en zeker de moeite waard om eens te bekijken. Ga eens naar www.fehac.nl en klik op: Fehac congres 2020 / video's en kijk alvast een beetje in de toekomst.
Graag tot ziens op een van onze evenementen, als die weer mogelijk zijn, en blijf vooral gezond.

HARRY BROERS

Algemene Leden Vergadering 28 maart 2021 wederom digitaal

Door de aanhoudende coronamaatregelen zijn we ook dit jaar weer gedwongen de ALV digitaal te houden. De ALV 2021 start op zondag 28 maart om 13.00 uur. We gebruiken hetzelfde programma als in 2020. De agenda is als aparte bijlage bij dit clubblad gevoegd.
Wilt u deelnemen aan deze vergadering? Dan kunt u zich vanaf nu al aanmelden via de aanmeldpagina op onze website dkwclub.nl. U kunt ook rechtstreeks naar https://www.dkwclub.nl/nieuws/alv2021/ gaan om het formulier in te vullen.

Aanmelden kan tot 27 maart 13.00 uur.

Digitaal lidmaatschap

Vanaf dit jaar is het voor nieuwe leden mogelijk om zich in te schrijven met een digitaal lidmaatschap. Daarbij ontvangen zij geen papieren clubbladen en post meer van de club. Zij lezen het blad en de post op de website of via mailberichten. De overige rechten van het lidmaatschap, zoals het kunnen kopen in de clubwinkel en het magazijn en stemrecht tijdens de ALV, blijven natuurlijk gelijk. Met deze vorm besparen we op de kosten en daardoor kan de contributie voor hen ook lager zijn: 25 euro in plaats van 40 euro per jaar.
Vanaf komend jaar (2022) kunnen ook zittende leden kiezen voor het digitale lidmaatschap. Wilt u dit? Dan kunt u nu al een mailtje sturen naar secretaris@dkwclub.nl. Na het verschijnen van het laatste clubblad van 2021 zullen alle leden die hierom verzocht hebben worden omgezet, waardoor voor hen het lidmaatschap vanaf 2022, 25 euro per jaar zal gaan kosten.

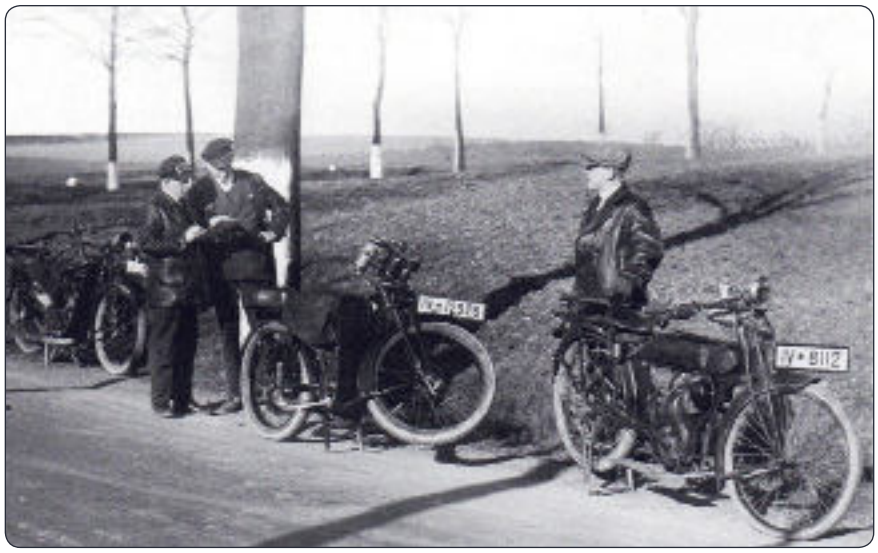
ERIC COX, secretaris

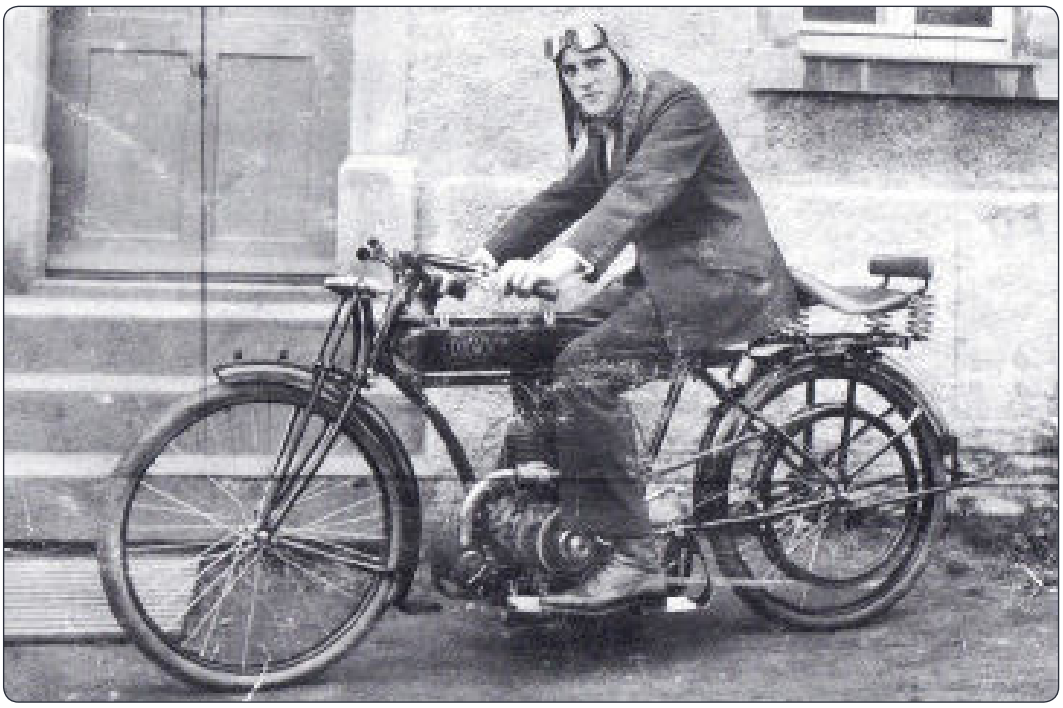
DKW motorfietsen uit Zschopau, deel 3

ZM Zschopauer Modell & SM Stahlmodell

Vanaf 1924 stond de opvolger van het ZL-model bij de DKW-dealers in de showroom. Dit ZM-model, de afkorting betekent Zschopauer Motorrad alsook Zschopauer Modell, had ten opzichte van zijn voorgangers, een technische voorsprong. Uit het besef dat een lichte motorfiets, net zo als grote modellen, over versnellingen moest beschikken, had de constructie-afdeling een compacte motor-v-bak-eenheid geschapen die, in tegenstelling tot andere fabrikanten van lichte motorfietsen, geen aangeschroefde v-bak in een extra huis had. Daardoor had men geen primaire aandrijving nodig. Het motorblok werd verticaal gedeeld geproduceerd. De krukas functioneerde tegelijkertijd als primaire as voor de v-bak. De overbrenging naar de poelie voor de riem vond plaats met tandwielen. De constructie had als voordeel dat deze relatief eenvoudig en vooral goedkoop te fabriceren was, en er waren maar vijf lagers voor de gehele v-bak nodig. Andere constructieve elementen zoals de magneetontsteking en geforceerde koeling bleven behouden.

Voor het eerst gebruikte men een kurken lamellenkoppeling die met een hendel aan het stuur bediend werd. De in het begin nog uit blik geperste stuurhendels, die naar buiten werkten, werden in de loop van de productie vervangen door gegoten exemplaren die naar binnen werkten. In het begin van de serie gebruikte de bestuurder een voetrem voor de riem op het achterwiel en





Geheel boven:
Korte pauze tijdens een rit. Op de voorgrond een DKW ZM Zschopauer Modell.

Midden:
DKW maakte in hun reclames steeds gebruik van hun talloze successen bij racewedstrijden en betrouwbaarheidsritten.

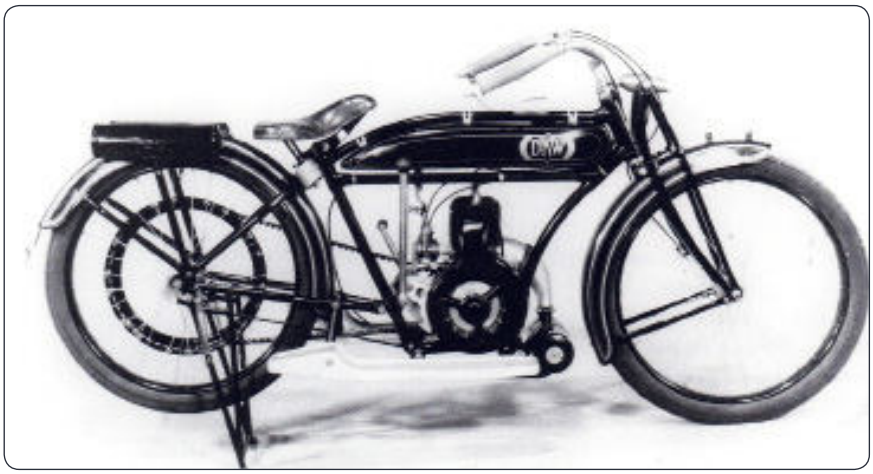
Links:
Het nieuwe Zschopauer Modell was ook prima geschikt voor een duo-passagier.

Productie van de ZM-motorfietsen. Heel goed herkenbaar de grote treeplanken. Als optie konden deze modellen ook met banden besteld worden die een wit zijvlak hadden.

een per hand bediende rem op de poelie voor de riem, die ook op het achterwiel zat. Later vervingen de constructeurs deze twee remmen door twee Komet-naafremmen in de beide wielnaven. Een andere vernieuwing in de motorfietsbouw van Zschopau was de kickstarter die hier voor het eerst gebruikt werd. In 1924, dus het jaar van het begin van de productie, had de motor van de ZM een boring van 60 mm en een slag van 60 mm, en dat resulteerde in een cilinderinhoud van 170 cc. In 1925 veranderde de slag naar 64 mm. Door verschillende boringen van de cilinder van 59, 60, 64 en 50 mm waren er diverse cilinderinhouden. Zo had men de keuze uit uitvoering A met 175 cc, uitvoering B met 181 cc, uitvoering C met 206 cc en uitvoering D met 128 cc. Met een totaal gewicht van 70 kg bereikte de motorfietsen, afhankelijk van de uitvoering, een snelheid van 40-65 km/u. Tussen de jaren 1924 en 1925, zag door veranderingen aan het frame, de spatborden, de treeplanken, de tanks en het stuur, de lopende serie er behoorlijk verschillend uit. Omdat men bij test bij het Reichsfahrtmodell informatie gewonnen had over de samenhang van uitlaat en tegendruk, ontwikkelden de constructie-afdeling een uitlaat waarbij men een klep kon bedienen, om te schakelen naar zachter of naar harder geluid, en dat kon men weer nuttig toepassen bij het passeren van een dorp of bij het rijden in het buitengebied. Tot het einde van de productie produceerde de fabriek ongeveer 7.200 ZM motorfietsen en ongeveer 6.000 motoren die andere fabrikanten weer in hun motorfietsen inbouwden.

Links:
Briefkaartenmotief met een DKW ZM en verwarrende PK-aanduiding.

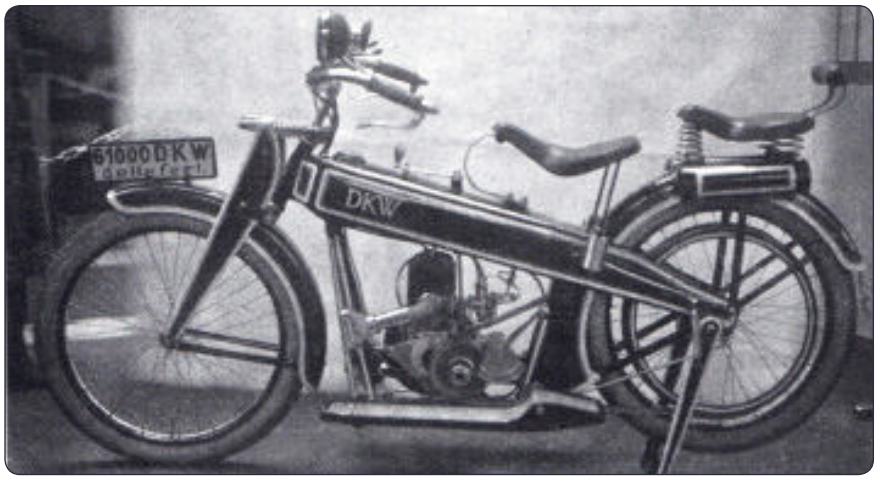
Onder:
De rechter zijde van het ZM-model met de geforceerde koeling en de schakelhendel voor de twee versnellingen.

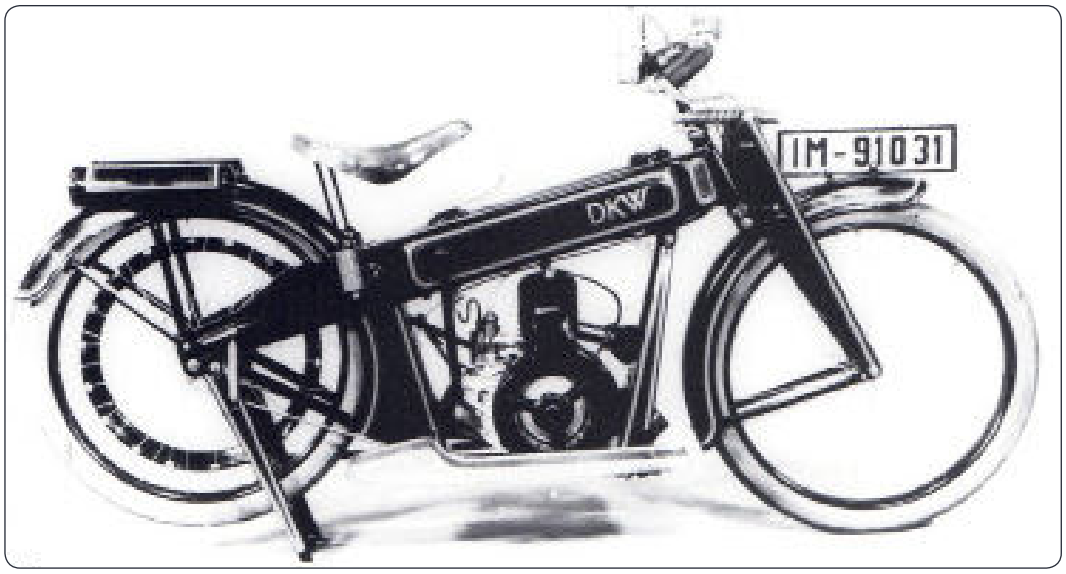


SM STAHLMODELL

Met het streven om via constructieve vereenvoudiging in de framebouw, het manuele aandeel en hiermee ook de productiekosten van de motorfietsen bij DKW te verminderen, maakte de fabriek in Zschopau eind1924, parallel aan het ZM-model, de motorfiets SM Stahlmodell. Basisidee hierbij was, in plaats van het met de hand gelastte buizenframe, een onderstel te maken, dat uit samen geperste delen bestond. Zelfs bij de pendelvork van het voorwiel bestonden de delen uit gelastte geperste delen. Het frame vormde hiermee een eenheid van het balhoofd tot aan de opnamepunten voor het achterwiel.

De tank, met een inhoud van 10 liter, vormde een geheel met het frame en gold, omdat het gelast en niet meer gesoldeerd werd, als explosiezeker. Als extra werd het frame in de fabriek thermisch verzinkt, die de tank nog eens extra afdichtte. Interessante details waren aan de ene kant de treeplanken die aan de achterzijde licht omhoog liepen en voor het gebruik van een extra tweede zadel voorbereid waren en aan de andere kant de opening aan de linker onderkant van het frame voor de uitlaatpijp tot aan de uitlaatdemper. Het schakelen van de twee versnellingen vond plaats met een aan de tank en voor het zadel gemonteerde hendel.

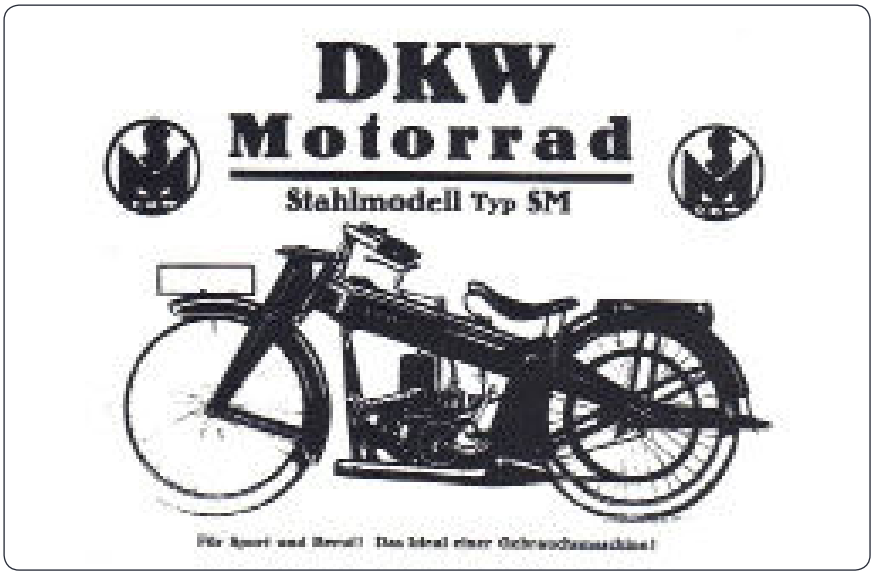




Vorige pagina.
Boven:
DKW SM op de automobieltentoonstelling in Berlijn in 1924. Op het voorspatbord de aanduiding dat er al 61.000 DKW's afgeleverd waren.

Midden:
Om de dealers te kunnen adviseren gebruikte de Zschopauer Motorenwerke een bus die door het land reed.

Onder:
Op het einde van een werkdag verlaten in 1925 de arbeiders de fabriek in Zschopau.



Later schakelde de bestuurder met een aan de rechter motorzijde aangebrachte schakelknuppel. De verandering van de hendels die naar binnen werkten gebeurde analoog aan die met het ZM-model. Aangedreven werd de SM-motorfiets door dezelfde motor als de ZM-motorfietsen, waarbij in het begin ook alleen maar de 170 cc-uitvoering aangeboden werd. De fabriek zag bij de SM af van een versie met 128 cc en produceerde alleen de uitvoeringen met 175 cc, 181 cc en 206 cc.
De motorfiets was uitgerust met links en rechts op de bagagedrager gemonteerde ronde houders voor het gereedschap en/of een reservekan. Ondanks de innovatieve grondideeën kwam het bij extreme belastingen steeds weer tot breuken in de voorvork en scheuren in het frame in de buurt van het balhoofd, waarbij meestal ook nog eens een lek in de benzinetank ontstond. Daarom probeerde de constructie-afdeling met een gewijzigd frame en een andere vering deze problemen op te lossen. Dit lukte echter niet helemaal. Omdat het frame niet de voorgestelde veiligheid en stabiliteit had, stopte de Zschopauer fabriek de productie van de SM-motorfiets tegen het einde van het jaar 1925. Er werden maar 1.000 exemplaren gebouwd. Desondanks onderzocht de constructie-afdeling van Hermann Weber verder de productie van geperste delen voor de bouw van frames.

DKW Motorräder aus Zschopau 1921-1945
Auteur: Jörg Sprengelmeyer

Vertaling: JOHN SMEETS

Links-boven:
De rechter zijde van de laatste uitvoering van het Stahlmodell in 1925.

Links:
Advertentie met daarin de mogelijkheid, om een DKW-motorfiets te kunnen kopen met maandelijkse aflossing van het aankoopbedrag plus rente.

Boven:
Advertentie van het latere model van de SM-motorfiets.

Van wrak tot schoonheid, deel 48

Schreef ik in mijn vorige artikel dat ik nog geen signaal had ontvangen dat door de coronacrisis onze hobby een vlucht zou hebben genomen, dan moet ik dat nu toch bevestigen. Daarbij kijk ik naar de nieuwe aanmeldingen van dit jaar. Ik schrijf deze woorden op 10 januari en vandaag hebben de nieuwe leden 2021006 en 2021007 zich aangemeld! Zeven nieuwe leden in de eerste tien dagen van dit jaar, ongelofelijk. Zou het dan toch zo zijn dat het verplichte thuisblijven voor veel DKW liefhebbers aanleiding is om meer tijd aan de hobby te besteden en om lid te worden van onze club? Het zou zo maar kunnen, aangezien diverse nieuwe leden direct vragen hebben over het onderdelenaanbod van ons magazijn.

SCOTCHEN

De carrosserie van de F91 cabrio staat nu helemaal in de epoxy. Ook bijna alle spatborden, de motorkap, het kofferdeksel en de bumpers hebben een epoxylaag. Om dit plaatwerk van een laag grondverf te kunnen voorzien, moet de epoxy matgeschuurd worden. Dat is een simpel karweitje dat ik zelf gemakkelijk kan uitvoeren. Het is ook werk dat lekker opschiet. Je vliegt met een Scotch schuurmatje langs al het plaatwerk en kunt gemakkelijk in de kleinste hoekjes komen. Voordat ik het wist, had ik de gehele binnenzijde gehad. Dus ging ik maar gewoon door met de kofferbak en vervolgens met de buitenkant. Leuk werkje.

Eind januari heb ik samen met Ralf de carrosserie weer van het chassis getild. Ralf had daarvoor stangen gemonteerd in de sponningen van de portieren, om eventueel doorbuigen van de carrosserie te voorkomen. Die kans is niet zo groot nu er weer complete, stevige kokers onder de auto zitten, maar je weet nooit. Zekerheid voor alles. Ralf kan nu de onderzijde behandelen met een flexibele beschermlaag en vervolgens met de grijze, originele lak. Dan kunnen we weer op gaan bouwen, om te kijken of alles nog steeds perfect past. Het project vordert nu echt!

De epoxy wordt matgeschuurd met een Scotch pad. Simpel werk, dat ik zelf gemakkelijk kan uitvoeren.

F1 DYNASTART

Marc van Dooren is bezig met het doormeten en mogelijk herstellen van de dynastart van mijn F1. Even het geheugen opfrissen: het startgedeelte van de dynastart functioneerde na verschillende werkzaamheden, maar het dynamogedeelte leverde te weinig spanning. Dus moest de motor weer uit de auto gehaald worden. Zucht… Ik heb de gemonteerde dynastart (zilverkleurig) samen met een reserve dynastart naar Marc gebracht.

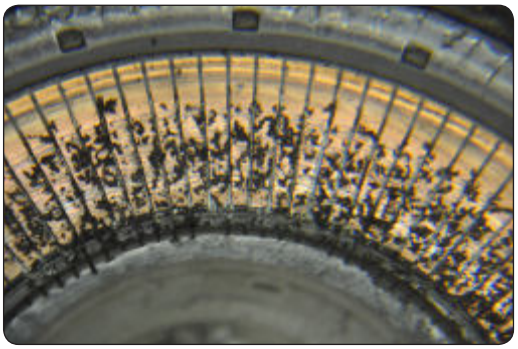
Marc deed uitvoerig verslag van zijn bevindingen. Tot op zekere hoogte kan ik zijn redeneringen wel volgen, maar als het té technisch wordt, moet ik afhaken. Toch wil ik jullie graag deelgenoot maken van zijn bevindingen. Omdat hij niet van tevoren wist dat zijn mailberichten aan mij gebruikt zouden worden als tekst voor dit artikel, heeft hij daarbij geen aandacht besteed aan de logische volgorde van de proeven. Dit schreef hij na zijn eerste metingen:

De carrosserie is weer van het chassis gelicht.

‘Na een eerste visuele controle bleek al vlug dat het zilverkleurig anker (dit was het in de auto gemonteerde anker, Eric) licht beschadigd is, de wikkelingen hebben tegen de polen van het veld gezeten. De beschadiging is niet ernstig maar verdient toch wel aandacht. Onder de microscoop zijn duidelijk koperpixels te vinden op de veldpolen, wat er mogelijk op wijst dat dit recentelijk gebeurd is. Na een eerste High Pot. test met 100Vdc bleek de lekstroom zeer hoog te zijn, bij het tweede anker was dit nog erger. Een controle van de collector van beide ankers heeft aan het licht gebracht dat de isolatie tussen de lamellen van het zilverkleurige anker op hetzelfde niveau ligt als het koper, bij het andere anker is dat niet zo, daar ligt de isolatie nog +/- 0,5mm onder het koper maar was wel erg bevuild. Een grondige reiniging met wasbenzine en het uitsnijden van het vuil tussen de lamellen heeft bij dit reserve anker de lekstroom flink doen dalen (zie de bedie foto's linksonder voor het verwijderde koolborstelstof). De collector van het zilverkleurige anker is op verschillende plaatsen ingebrand, dit vanwege slecht contact met de borstels. Ben dus verder gegaan met het reserve anker, lekstroom: OK, Ohmse weerstand: OK, continuïteit van de wikkelingen: OK, rimpel op de collector: nog bruikbaar maar verdient aandacht.
Nu rest enkel nog de geleidbaarheid / inductantie getest te worden: dit is een moeilijke oefening vermits een klassieke ankergrommer niet kan gebruikt worden vanwege de mechanische constructie van een dynastart. Ankergrommer: metalen blok in V vorm met onderaan een spoel. In de V wordt een anker geplaatst zodat het magnetisch circuit gesloten is, de spoel wordt bekrachtigd met een 50Hz ac spanning en veroorzaakt zo een EMK in de wikkelingen van het anker. Met een V / A meter worden dan alle lamellen afgetast waarbij de spanning en stroom voor alle wikkelingen dezelfde moet zijn.
Bij de dynastart zou er dus een cilindrische metalen blok met spoel gebruikt kunnen worden. Dat is niet zo direct voorhanden, vandaar dat ik dacht hier de bestaande veldwikkeling voor te gebruiken met volgende handicap: de metalen flens waar de veldring op geschroefd is sluit de binnenkant van het anker af zodat je niet aan de collector kan.
Vraagje: zijn de 4 montageschroeven van deze veldring ooit los geweest? Met een grote, goed passende schroevendraaier lukt het niet om ze los te krijgen, ik zal een slagschroevendraaier moeten gebruiken. Ik doe dat niet graag vanwege het risico op breuk, het is ook moeilijk de binnenkant goed te ondersteunen.’

MARC GING VERDER

‘De geleidbaarheid / inductantie van het anker heb ik ondertussen kunnen beproeven door gebruik te maken van de bestaande veldwikkeling. De vier schroeven van de metalen ring heb ik met een slagschroevendraaier los gekregen zodat de veldwikkeling in het anker kon geschoven worden en de collector nog toegankelijk was (zie de beide foto's onder). Uit de proef blijkt dat dit anker OK is.

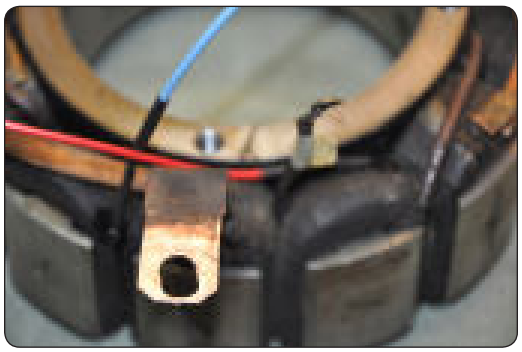


Foto's linkonder:
Op de bovenste foto is het koolborstelstof met een fijn mesje verwijderd.
Op de foto daaronder is tot slot de collector met P1200 schuurpapier opgeschuurd en met thinner gereinigd.

Foto's beneden:
De veldwikkeling werd met behulp van dunne PVC-strookjes in het midden van het anker geplaatst, waarna deze werd bekrachtigd met een 50Hz spanningsbron.

De veldwikkeling heb ik nadien aan enkele proeven onderworpen, High Pot. is OK (zie foto boven) en de inductantie ook (zie foto rechtsboven). Er zit dus geen sluiting in de wikkelingen. De aansluitdraden heb ik aangepast om een goede verbinding te kunnen maken met massa en de CU aansluitblokjes die op het isolatieblokje geschroefd zijn. Nadien alles verzegeld met UHU twee componenten lijm om mechanisch stabiel te zijn.
Morgen ga ik de veldwikkeling terug volledig monteren en nog eens een laatste High Pot. proef doen om zeker te zijn dat er geen sluitingen in de bedrading zitten. De volgende stap is een praktische proef met draaiende dynastart en een veldbekrachtiging met externe voeding. Heb je ondertussen al een opstelling waar dit mee kan? (Hier gaat Frans van Leur mee aan de slag. Eric.) Denk er misschien aan dat de dynastart minimum 1.500 tr/min. moet doen om iets te kunnen meten, 3.000 tr/min. zou beter zijn.
Gezien de huidige coronamaatregelen zal dat nog even moeten wachten vrees ik.'
En enkele dagen later: 'Vandaag was het weer een "dynastart-dag", waarbij nog enkele gebreken naar boven zijn gekomen. Het is eigenlijk een "and" verhaal zou een elektronicus zeggen, zoals je weet geeft een "and" poort pas zijn uitgang vrij als alle ingangen logisch 1 zijn. Dat is bij uw dynastart zowat hetzelfde verhaal, hij zal pas als nieuw werken als alle kleine gebreken opgelost zijn.
De meeste gebreken draaien rond slechte contacten, de grootste vijand van een dynastart en eigenlijk alle andere vermogenmachines is vuil, vet en olie. Dat heb ik massaal gevonden in uw dynastart, vuile koolborstelhouders, aansluitingen gecorrodeerd, te klein contactoppervlak… enz. De bovenste foto, midden op deze pagina toont de gepoetste aansluiting van het startergedeelte, de blauwe en rode draad zijn de vernieuwde veldaansluitingen.

De foto daaronder laat het aansluitblok langs de binnenzijde zien, de overgangsweerstand van de veldaansluiting is gedaald van 143mΩ naar 6mΩ!



De veldaansluiting van het startergedeelte bv. was wel erg vuil, als je weet dat daar tussen 100A en 200A doorheen moet bij een bron van maar 6V dan weet je dat enkele mΩ overgangsweerstand fataal kunnen zijn. Om zeker te zijn van goede contacten heb ik dan ook alle bedrading + aansluitoogjes van het veld vernieuwd en gemonteerd met getande rondsels. Deze rondsels zijn noodzakelijk als je elektrische contacten wil maken met aluminium deksels. Aluminium is een metaal dat in contact met de zuurstof uit de lucht ogenblikkelijk een dun oxidatielaagje

Beide foto's boven:
De veldwikkeling werd aan enkele proeven onderworpen, de High Pot bleek in orde alsook de inductantie.

Foto links:
De nieuwe bedrading (blauw en rood) aan de veldwikkeling en de gepoetste aansluiting van het startergedeelte.

Foto links:
Het aansluitblok langs de binnenzijde.

maakt en dat is elektrisch niet geleidend. Dit dun oxidatielaagje is ook de reden waarom je aluminium niet kan solderen met gewoon soldeertin. Een getand rondsel snijdt door dat oxidatielaagje en maakt een luchtdichte verbinding tussen het rondsel en het aluminium. Bovendien beschermt het tegen lostrillen van de schroef.
De koolborstelhouders heb ik moeten afwassen in wasbenzine en droogblazen met perslucht, de aansluitoogjes van de koolborstels zijn eerst ontdaan van vuil en oxidatie, nadien met thinner ontvet om degelijk te kunnen monteren. Het is me opgevallen dat de dubbele borstelhouder niet correct gemonteerd kan worden. Er is vroeger een extra uitsparing gemaakt in de metalen ring om de borstelhouder op te schuiven (zie foto rechtsboven). De positie is niet correct met als gevolg dat die twee borstels een beetje verdraaid zijn. Op foto eronder is goed te zien dat de ronding van de borstelhouder de ronding van de metalen ring niet mooi volgt. De houder van de borstel die aan massa aangesloten is (rechtse borstel op de foto) zit trouwens tegen de veldwikkeling gedrukt. Als je een denkbeeldige lijn trekt van uit het center van de borstel naar het middelpunt van de as van het anker dan zie je dat beide borstels +/- 3° verdraaid zijn. Als je weet dat het anker 103 lamellen heeft die aan de kant van de as maar enkele mm breed zijn dan kan deze verdraaiing ervoor zorgen dat een koolborstel te lang beide lamellen overbrugt. Dit is niet rampzalig maar zoals eerder vermeld is het een “and” verhaal.
Van het reserveveld heb ik 1 pool gedemonteerd om de wikkelrichting, het begin en einde en de weerstandswikkeling te bekijken. De wikkeling was defect maar herstelbaar. Is het in een later stadium de bedoeling om dit veld te renoveren zodat het terug kan gebruikt worden? Het zal dan volledig uit elkaar moeten om de isolatie te vernieuwen, maar het is mogelijk. Als je dan het zilverkleurig anker kan reviseren dan heb je een volledige reserve dynastart.’

ENKELE DAGEN LATER

Om enkele dagen later te vervolgen met: ‘Op het zicht zijn de veldspoelen en ankers gelijk aan elkaar. Uit metingen blijkt dat de ankers elektrisch gelijk zijn, mechanisch is dat wel na te meten met een digitale schuifmaat, veel verschil zal er zeker niet opzitten. De veldwikkelingen zijn elektrisch ook gelijk, zij het dat de ohmse weerstand van de wikkelingen niet identiek is. Dit kleine verschil is te verklaren door de tolerantie tussen de wikkelingen. Zoals je weet heeft elke dynastart 6 veldwikkelingen voor het dynamogedeelte. Als je al die wikkelingen apart meet dan verschillen die ook.

Vanwege de conische vorm van die wikkelingen (zie foto onder) is het bijna zeker dat die vroeger met de hand zijn gewikkeld op een houten spoelvorm. Dan weet je al zeker dat de draadlengte van al die spoelen wel een beetje kan verschillen. De ohmse weerstand wordt gegeven door de formule

Foto's boven:
Veldwikkeling met de opstelling van de borstels.

Foto beneden:
De met de hand gewikkelde veldwikkeling.

R=ρ x l /s (l: in meter, s: in mm²,ρ: soortelijke weerstand elektrolytisch zuiver koper= 0,0175). De parameters l en s bepalen dus voor een groot stuk de totale weerstand van de wikkeling waarbij je wel kan stellen dat handwerk elke spoel uniek maakt.
In de jaren '20 – '30 had men nog geen wikkelmachines die bifilair of conisch konden wikkelen, dat zie je ook op de foto, de draden liggen niet mooi naast elkaar.
De euforie zal pas volledig zijn als ik de dynamo zie werken, 100% zeker is dat niet. Twee punten blijven mij zorgen baren:
1. De stand van de borstels is niet ideaal, is misschien niet zo erg. Theoretisch wil dat zeggen dat de geleidingstijd tussen twee wikkelingen van het anker groter wordt. Op het moment dat een wikkeling (ankerwikkeling) die haaks (90°) op het veld staat moet ook het volledige borsteloppervlak op de lamel staan, samen met een deel van de vorige ankerwikkeling die het veld op dat moment aan het verlaten is. Door de borstel iets te verplaatsen tegenover de spoelen van het veld zal je een deel van de opgewekte energie missen omdat dan de ankerwikkeling misschien al op 93° staat tegenover het veld. De borstel komt dus iets te laat of te vroeg voorbij het ideale punt.
2. Als de veldwikkelingen bekrachtigd zijn met een voeding van 6Vdc (op dat moment loop er 2,299A) geeft het mij de indruk dat het opgewekte magneetveld niet erg groot is (beproefd met een strookje vertind blik en een kompas). Dat is natuurlijk een louter subjectief gegeven, ik heb geen Gauss of Tesla meter om dat na te meten. In de veronderstelling dat we de veldsterkte kunnen meten blijft het nog gissen omdat we geen limieten kennen. Dus blijft enkel een theoretische benadering over om over limieten te beschikken.
Aan de hand van de opengewerkte spoel en de afmetingen van de conische spoel kan je de lengte van de draad per spoel berekenen, rekening houdend met een kleine afwijking omdat het wikkelen handwerk was. Voor zo één spoel bedraagt de lengte 19,68m waaruit blijkt dat er ongeveer 160 T op liggen met diameter van 1mm. De opp. van zo'n wikkeldraad bedraagt 0,785mm², uit bovenstaande formule blijkt dan dat de ohmse weerstand gelijk is aan 0,4387 Ω. Doe dit maal 6 (zes spoelen voor het volledige veld) dan komen we op 2,6324 Ω, dat is toch wel erg dicht tegen de gemeten waarde van 2,61Ω. Aan de hand van deze gegevens kunnen we de inductie L berekenen met de volgende formule (Maxwell heeft hier vroeger hard over nagedacht):

55 jaar geleden
Laatste DKW personenwagen

De opvolger van de Auto Union 1000 werd op de internationale automobieltentoonstelling IAA te Frankfurt in 1963 voorgesteld en kwam in maart 1964 op de markt. De DKW F 102, aangekondigd met de slogan „Formel des Fortschritts", was een moderne auto, die door zijn zelfdragende carrosserieconstructie eruit sprong en waarmee de Auto Union haar dogmatische gevolgde bouwwijze van apart chassis en carrosserie beëindigde.

Deze 'Grote DKW' was net als zijn voorgangers met een tweetaktmotor uitgerust. Met een cilinderinhoud van 1.200 cc werd deze 60 pk driecilinder de laatste tweetakt-personenwagen in de geschiedenis van de Auto Union. Nadat Volkswagen AG in december 1964 de Auto Union GmbH van Mercedes-Benz overgenomen had, stopte hiermee definitief de productie van alle DKW tweetakters.

Onder VW-regie verscheen in de herfst van 1965 de viertakt-Audi in de weinig aangepaste moderne carrosserie van de DKW F 102. Op 11 maart 1966 liep de laatste DKW F 102 van de band. In twee jaar tijd werden 46.337 exemplaren van de tweedeurs en 6.699 exemplaren van de F102's met vier deuren gebouwd.

L= μ.(A.N²)/Lm+μr.Lg De relatieve permeabiliteit (μr) wordt bepaald door μ/μo (permeabiliteit in vacüum = 1μ25 H/m). Als we dat allemaal even laten verwerken door een HP32SII dan zal je zien dat we op een inductantie komen van 19,6 mH. Met een DC stroom kan je geen inductantie meten, vandaar dat ik mijn HP impedance analyser op de laagst mogelijke frequentie heb ingesteld, namelijk 5Hz. Dat is nodig om de hysteresisch verliezen in de massieve ijzeren kern zoveel mogelijk uit te sluiten. De gemeten waarde zal dus lager zijn dan de theoretische waarde, en dat blijkt te kloppen als je weet dat we 18,3mH hebben gemeten (theoretisch 19,6 mH).
De veldwikkeling van uw dynastart lijkt dus wel in orde, het subjectieve gevoel

105 jaar geleden DKW Dampfkraftwagen

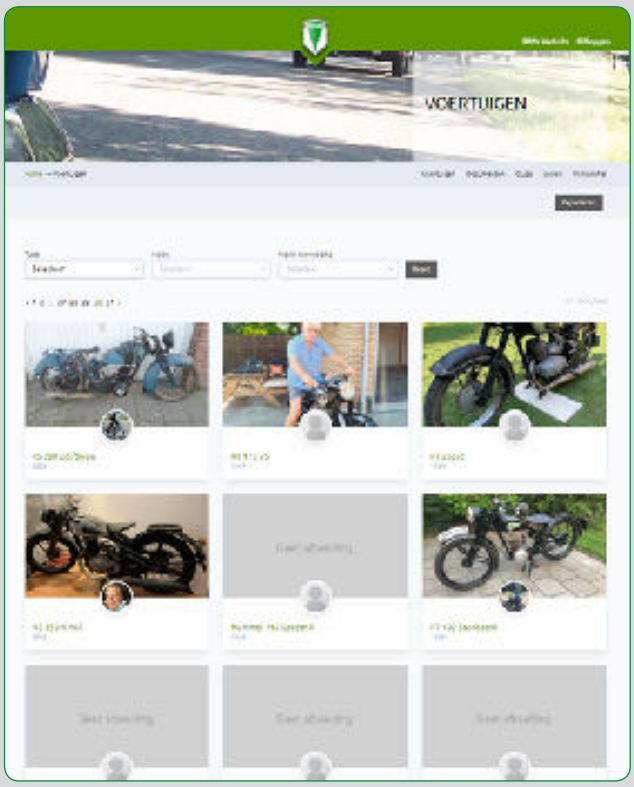
In 1916 begon de Zschopauer Maschinenfabrik J. S. Rasmussen met de ontwikkeling van een met stoom aangedreven voertuig dat gelijkenis moest hebben met de constructie van de Amerikaanse stoomwagenproducent Rollin H. White in Cleveland/Ohio.
Een in het voertuig monteerde, en met olie opgewarmde stoomketel zorgde voor 300 bar druk. De tweecilinder stoommachine was zonder tussenbak direkt aan de achteras gekoppeld. In 1921 werd de ontwikkeling hiervan stopgezet. Twee voertuigen van deze constructie reden daana nog tot 1923 in de fabriek in Zschopau. Van het project van de Dampfkraftwagen bleef alleen nog het merkembleem DKW over, bij ons bekend van de vele gebouwde twee- en vierwielers.

van een zwak veld is naar grootste waarschijnlijkheid een foute inschatting van mijnentwege. Ik hoop hierbij dat ik één en ander heb kunnen verduidelijken zodat je de verwachtingen nog niet te hoog mag inschatten.
Dynastart proefopstelling: weet je al met welke motor je de as wil aandrijven? Ik stel voor om een borstelmotor te gebruiken omdat het toerental van die motoren makkelijk kan geregeld worden met bijvoorbeeld een variac. Als we de motor met een DC voeding voeden gaat dat nog beter en heeft de motor ook nog eens meer koppel. Als je zo'n motor niet direct voorhanden hebt, kun je misschien eens denken aan een oude stofzuigermotor, die hebben voldoende vermogen en zijn altijd seriemotoren met borstels. Bijkomend voordeel is dat je de as van de motor dan direct kan koppelen aan de as die Frans gaat maken met een flexibele koppeling, je hebt dan geen riemschijven en riemen nodig. Zo'n oude stofzuiger is wellicht ergens te vinden. Tot later.'
Tot zover het uitgebreide, deskundige en zeer leerzame verhaal van Marc. Hij gaf me ook wat tips om een dynastart door te meten, maar die bewaar ik voor de volgende keer.
Wordt vervolgd ERIC COX

Foto van uw DKW op de website

Clubleden die wel eens foto's van DKW's op onze website bekijken, geven bij het bestuur regelmatig aan dat er heel veel grijze vlakken op de fotopagina's staan. Deze vlakken zijn gereserveerd voor een foto van het daar vermelde DKW voertuig. Voor alle binnen de club bekende DKW's is ruimte voor een afbeelding gereserveerd.
Zou het niet mooi zijn als al die grijze vlakken – of een groot deel ervan – gevuld zouden zijn met afbeeldingen van de DKW's van onze leden? Het maakt niet uit in welke toestand de DKW zich bevindt. Is de restauratie pas begonnen of staat de motor of auto al in showroomstaat te pronken? De leden willen dit graag zien. Doet u de andere clubleden ook een groot plezier met een foto van uw DKW op de website?
Het plaatsen gaat heel gemakkelijk. Log in op het ledenportaal en ga via 'Mijn profiel' naar uw eigen pagina. Daar kunt u via het grijze vakje 'Nieuw voertuig' na het selecteren van het type, model en bouwjaar, de foto's uploaden. Kunt u niet inloggen? Stuur dan even een mailtje naar secretaris@dkwclub.nl of bel me even op. Ik kijk ernaar uit om uw DKW te kunnen bewonderen!

ERIC COX



Benamingen Golem en Lomos

In "Dat Kleine Wonder" nr. 4. 2020 staat een interessant artikel:"DKW motorfietsen uit Zschopau deel 1". Het staat stil bij de wieg van het 'rijwiel met hulpmotor', de bromfiets en de latere ontwikkeling van de scooter.
Wat mij verbaasde en als eerste opviel, waren de namen die DKW aan deze vehikels gaf: Golem en Lomos. Golem is een Jiddisch woord en Lomos komt uit het Spaans. In het artikel gaat de auteur Jörg Sprengelmeyer hier niet op in. Daarom deze korte aanvulling, die de ontwikkeling van de DKW belicht vanuit een cultureel-historische oogpunt.

De ontwikkeling en productie van dit 'rijwiel met hulpmotor' vond plaats in het interbellum; de periode tussen de eerste en tweede wereldoorlog. Duitsland likte zijn wonden na de nederlaag in de Eerste wereldoorlog. Nog steeds door de geallieerden "La Grande Guerre en The Great War" (de Grote Oorlog) genoemd. Duitsland had nu gigantische sociaal-economische problemen die versterkt werden door de afgedwongen hoge herstelbetalingen. Dit had hyperinflatie tot gevolg. Het geld was bijna niets meer waard. Je betaalde duizenden rijksmarken voor een broodje. Ook werden er vernederende maatregelen getroffen. Zo eiste de Britse Premier David Lloyd George dat op Duitse producten weer "Made in Germany" kwam te staan. Dit 'Made in Germany' vond zijn oorsprong in de Britse Merchandise Marks Act van 1887. Daarin stond, dat alle buitenlandse waren die in Groot Brittannië geïmporteerd werden, duidelijke merktekens van land van herkomst moesten hebben. Zo konden de Britten ze onderscheiden van de kwalitatief 'veel betere' Britse producten. Vooral de Duitsers maakten namelijk rotzooi in de ogen van de Britten. Duitsland profiteerde van het Britse vrijhandelsstelsel door goedkope kopieën van Engelse waren te maken en te verkopen. Denk bijvoorbeeld aan de Austin Seven uit 1922 die door BMW als Dixi werd geproduceerd. De zelfingenomen Britten hadden nooit verwacht dat het 'Made in Germany' een geuzennaam zou worden en juist stond voor kwaliteit. Psycholoog Jung zei het al:"Voorbij de schaamte ligt de wilskracht."

De Golem was voorzien van een DKW fietshulpmotor met een inhoud van 118 cc waarmee een snelheid van 40 km/u bereikt kon worden.

TWEEDE WERELDOORLOG

In veel grootmachten begon na de eerste wereldoorlog de gedachte te ontstaan om alle neuzen de zelfde richting op te dwingen. Spanje wilde alleen nog katholieke Spaanssprekende Spanjaarden. Geen Basken of Catalanen met een eigen taal en cultuur. Deze beweging heet het falangisme. In Italië, wat verdeeld was in allerlei stadsstaten, kwam iets dergelijks, het fascisme op. In Duitsland, met zijn vele deelstaten, was er ook iemand die zich als geroepen voelde, naar Italiaans model, de orde op zaken te stellen: Hittler, toen nog met twee t's geschreven. Was de strijd tegen de geallieerden mislukt, je focussen op weerloze Joden in de diaspora zou een makkelijker doelwit zijn.

Na de Tweede Wereldoorlog deden de Japanners, net als de Duitsers, ook dat 'na-apen'. Wie herinnert zich niet de blikken speelgoedautootjes, waarvan de wielen al scheef stonden na een rondje om de tafel? Of de Koreanen die een oude Opel Kadett als Hyundai (spreek uit als 'Tsjoen-da-ie) verkochten. Doen de Chinezen nu niet hetzelfde? Zij hebben Jaguar, Landrover en Volvo opgekocht. Daarnaast hebben ze inmiddels al een tiental eigen merken zoals de Chery, Geely, Dongfeng en Byd. Inmiddels zijn ze de grootste autoproducent ter wereld!

De van origine Deense constructeur Jørgen Skafte Rasmussen was een op en top techneut. Hij stond ver van politiek geneuzel. In veel noordelijke talen kwamen veel Asjkenasische Joodse woorden voor. Denk in Nederland bijvoorbeeld jatten, mesjogge, gein, sjacheraar, geteisem, penose, kapsones, schlemiel, jota, achenebbisj, bajes, gajes, gozer, enzovoorts. Rasmussen zag vanuit zijn kennelijk politieke naïviteit er geen been in om zijn uitvinding Golem te noemen, hetgeen in het Jiddisch 'droom' betekent, maar ook staat voor een Joods sprookjesfiguur: een soort kunstmens, die niet kon spreken maar die wel de mensen diende en blindelings de bevelen opvolgde van zijn maker. Die kwaliteiten moest zijn zetelmotorfiets ook hebben!

Op straattaalniveau kreeg Golem echter ook wel de betekenis van 'Sukkel.' Niet zo verwonderlijk dat de Golem, vanwege opkomende antisemitische gevoelens en het feit dat niemand graag voor sukkel wordt uitgemaakt, niet verkocht. Hoe Rasmussen hier achter kwam is onbekend, maar het tweede model met een meer naar achteren geplaatste motor kreeg een Spaanse naam: Lomos. Spanje was immers neutraal gebleven in de eerste wereldoorlog. Daar kon Rasmussen dus zijn vingers niet aan branden. Lomos verwijst naar de lendenzetel die deze pre-scooter had. De Lomos verkocht beter.

De Lomos was de opvolger van de Golem en deze was, net als de Golem, ontwikkeld door Ernst Eichler. Met een productie-aantal van 2.500 stuks, verkocht deze beter dan de Golem (slechts 500 stuks).

Van AutoPed via Sessel-Motorrad naar de Scooter

Van meet af aan probeerden tweewielerfabrikanten goedkoop en eenvoudig gemotoriseerd vervoer te ontwikkelen. Waarschijnlijk was AutoPed de eerste fabrikant: Dit Amerikaanse bedrijf maakte vanaf 1910 al gemotoriseerde steps met een 155cc-eencilindermotor. Die motor was naast het voorwiel gebouwd. Het merk raakte zo ingeburgerd dat autoped een soortnaam werd. Ook ongemotoriseerde steps werden daarom ook wel autoped genoemd. Het is echter een samentrekking van Automatic Pedestrian (zelfrijdende voetganger, zie de twee foto's beneden).

Voor het eerst komen we het woord 'scoot' (er snel vandoor gaan) tegen in een voertuig van ABC motors uit Engeland. De Skootamota uit 1919 was een door Granville Bradshaw ontwikkelde gemotoriseerde step. Bij de Skootamota (zie foto rechtsboven) zat een 123 cc eencilindermotor boven het achterwiel. Daarboven zat een tankje en ervoor een eenpersoons zadel. Je kon even makkelijk op het plankje blijven staan als zitten, wat voor postbodes en telegrambestellers ideaal was. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werkte de Cushman company dit uit tot een militaire versie: Deze heette de Scooter Model 32 Auto-Glide. Net als de Jeep, namen de Amerikanen die niet mee terug maar verkochten die overal in Europa.

De Italianen pikten dit ontwerp direct na de oorlog op. Piaggio, destijds oorlogsvliegtuigbouwer, mocht geen vliegtuigen meer maken en ontwikkelde daarom de Vespa 98 die in 1946 uitkwam. Het werd daar al snel een enorm populair vervoermiddel. In Nederland vond men de scooter toch meer iets voor watjes, maar kent nu ook hier grote populariteit.

DKW ontwikkelde in 1954, toen de verkopen van scooters enorm stegen, de Hobby. Met een cilinderinhoud van 74cc leverde deze 'Motorroller' maar 3 pk en dat was te weinig voor het vervoer van een medepassagier, en de Hobby bleef maar 3 jaar in in productie.

Links op de foto een DKW RT 3 en rechts mijn eigen RT 125, bouwjaar 1952, net zo'n eentje als mijn vader ooit voor bijna 1.000 gulden kocht.

DE DKW'S VAN MIJN VADER

Mijn vader had al in 1935 een DKW RT 2 aangeschaft en maakte daarmee de Lopikerwaard onveilig. Toen de RT 3 uitkwam verkocht hij zijn RT 2 aan zijn zus. Zo kon hij de RT 3 kopen die een halve pk extra had! Samen reden ze regelmatig met hun DKW-tjes naar Rotterdam. De oorlog gooide helaas roet in het eten. Toen motorfietsen ingevorderd werden werd de RT 3 gedemonteerd en verdween deze van de aardbodem.

Vanwege de Arbeitseinsatz verdween mijn vader ook achter een plafond. Hij verruilde nog wel het voorwiel van de fiets van mijn moeder voor dat van de RT 3. Zij kon hierdoor meer meenemen als zij op hongertocht van Haarlem naar haar ouders in Hoevelaken fietste. Bij bekende boeren lukte het haar gemakkelijker om voedsel te halen. In de barre winter van 1945 redde ze dat ternauwernood. Gelukkig trok een onbekende man haar vanaf Naarden tot onder Amsterdam aan een touw voort. Toen ze hem als dank een brood gaf biggelden de tranen over zijn wangen. Dat beeld bleef mijn moeder altijd bij. De laatste 30 km moest ze nog wel zelf, deels lopend, door de sneeuwjacht zien te buffelen.

Bij de bevrijding kwam vader en de DKW weer boven water. Vaak wachtte ik hem aan het eind van de straat op. Dan duwde hij mij met zijn "scharensliep" naar huis. Ik noemde het de scharensliep omdat het vliegwiel open en bloot ronddraaide. Het deksel van het vliegwiel was in de oorlog als pan op een piepklein noodkacheltje gebruikt. Om alle ellende van de oorlog te vergeten verkocht vader de RT 3 en schafte zich een 'geallieerde' dus Engelse motorfiets aan; een Excelcior met een 148 cc tweetact Villiers motortje. Tweedehands, dat dan weer wel. Het bleek dat deze al zijn beste tijd gehad. Door zijn aanstelling bij de veterinaire inspectie in Noord-Holland had hij betrouwbaar vervoer nodig en schafte zich voor bijna 1000 gulden een spiksplinternieuwe DKW RT 125 aan. Een dergelijk exemplaar staat nu nog steeds in mijn schuur. Noord-Holland was wel erg groot om daar met een kruissnelheid van 65 km/uur doorheen te crossen. Ook kon het zweefzadel de afwezige achtervering onvoldoende compenseren. Dus kwam er een 250 cc Jawa en daarna twee keer een TWN en uiteindelijk zijn eerste viertakt, een BMW 250, voor in de plaats.

THOM LANGERAK

Het gebeurde ...

- en kan U ook overkomen -

Autorijden is een gevaar
en ik zeg U . . . . . voorwaar
vermijd het aanrijden
vooraan of langszijden.
Moest dit toch gebeuren.
Blijf dan niet zeuren

Bel 33.77.78
En honderd kansen op negentig
Is uw wagen vlug rijklaar,
Degelijk hersteld en onzichtbaar.
Onze moderne installatie
Is voor U een garantie

Vergt de herstelling enkele dagen,
Dan krijgt een andere wagen.
Wij zijn gespecializeerd in alle werk
En kennen ieder tipe, ieder merk.
Rent U V.A.B.-er, dan speciaal
Wacht U vooral een goed onthaal.

Etn. F. HEYLEN
Dambruggestraat 102-104 – ANTWERPEN
Tel. 33.77.78 & 33.82.05

Karosserie - Auto-elektriciteit - Mekaniek - Ruilmotoren

Bovenstaande advertentie stuurde Mirjam Goosssens naar de redactie. Zij kreeg deze weer van onze oud-voozitter Henk Fransen. Het leuke aan deze Belgische advertentie is, dat het bedrijf F. Heylen in dichtvorm haar klanten probeert te werven. Minder leuk natuurlijk dat de DKW F91 op zijn kop beland is. Dat moet toch wel een héle slechte chauffeur geweest zijn, gezien de wegligging van een DKW.

Uit DKW Praxis

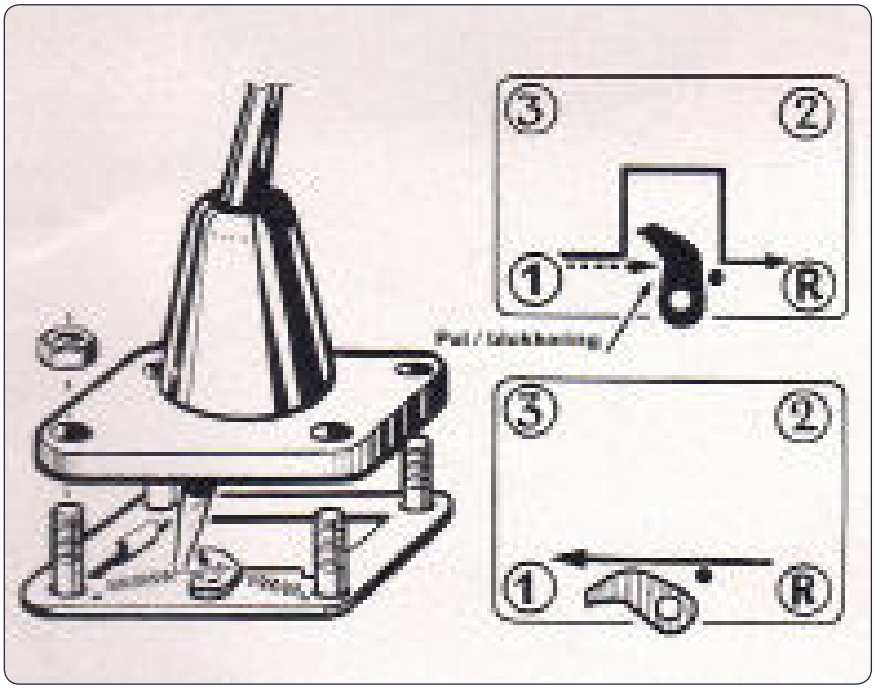
Blokkering achteruitversnelling bij de DKW Schnellaster en de DKW Meisterklasse

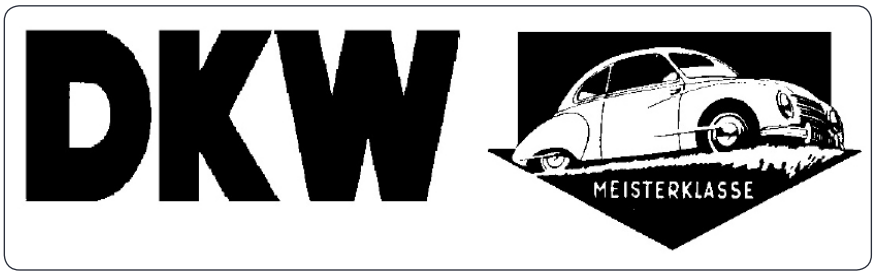
In het blad DKW Praxis, nummer 2 van februari 1952, trof uw redacteur onderstaande artikel aan die de fabriek onder de aandacht bracht bij haar dealers c.q. monteurs.

De blokkering in de DKW Schnellaster, die men in moet drukken als men de achteruitversnelling wil inschakelen, is soms zwaar te bedienen. Daarom hebben we voor de DKW Schnellaster een blokkering met pal voor de achteruitversnelling ontwikkeld, die het kiezen van deze versnelling vergemakkelijkt.
Bij de DKW Meisterklasse was een zekering niet noodzakelijk, want bij het schakelen van de eerste naar de tweede versnelling wordt de schakelstang automatisch door de schakelstangveer naar de tweede/derde versnelling getrokken. Maar het kwam voor dat nerveuze rijders in moeilijke situaties per ongeluk de achteruitversnelling kozen en hiermee de versnellingsbak beschadigde. Om dit te verhinderen, wordt de voor de Schnellaster ontwikkelde blokkade met pal, in aangepaste uitvoering nu ook in de nieuwe Meisterklasse ingebouwd.
Het inschakelen van de achteruitversnelling bij de DKW Schnellaster gebeurt als volgt: Het schakelen in de achteruit moet plaatsvinden vanuit de vrije positie tussen de tweede en derde versnelling. De schakelstang moet dus eerst in de vrije onderste positie na de tweede/derde verzet worden. Van daaruit moet dan het schakelen, zonder te veel druk en zonder weerstand, naar boven-rechts in de achteruit plaatsvinden. Het schakelen vanuit de eerste versnelling moet ook, zoals hier beschreven, plaatsvinden.
Bij de nieuwe DKW Meisterklasse wordt de boven beschreven schakelmethode voor het terugtrekken van de schakelstangveer vereenvoudigd. De schakelstang staat bij rust automatisch in de vrije positie tussen de tweede en derde versnelling. De achteruitversnelling kan dus net, zoals vroeger, door het uittrekken van de schakelstang en draaien naar rechts zonder problemen gekozen worden. Bij het schakelen vanuit de eerste versnelling moet de schakelstang eerst in de hier boven beschreven positie gebracht worden, anders kan men de achteruitversnelling niet inschakelen.

De functie van de schakelblokkade is als volgt: Een op een vierkant ijzeren plaat te bewegen pal verhindert in eerste instantie het schakelen van de eerste naar de achteruitversnelling omdat deze zich tegen het onderste einde van de schakelstang legt. Pas als de schakelstang in de vrije positie tussen de tweede en derde versnelling gedrukt wordt en dan weer in de positie getrokken wordt tussen de eerste versnelling en de achteruitversnelling, wordt de pal opzij gedrukt en de schakelstang kan zonder weerstand in de achteruitversnelling geplaatst worden. Een veer brengt de pal weer terug in de uitgangspositie.
Het inbouwen van deze achteruitgangblokkade vindt bij de DKW Schnellaster plaats vanaf motornummer 18014760 en bij de nieuwe DKW Meisterklasse is deze voorzien vanaf begin februari 1952.

JOHN SMEETS





Das Komische Fahrzeug, deel 20

De werkzaamheden aan de F91 gaan gestaag door

Nog steeds is Nederland in lockdown vanwege het Corona-virus en de groeiende familie van varianten. Vaccins zijn inmiddels ontwikkeld (en gekocht en geleverd), maar het wachten is nog op het op grote schaal vaccineren. Met de ingestelde avondklok begint de frustratie toe te slaan bij degenen die hun werkplaats niet aan huis hebben. Toch kon Erik behoorlijk wat werkzaamheden aan de F91 doen, zoals het afschrapen van het chassis, het demonteren van de motor en het herstellen van de pedalen.

ZOEK HET CHASSIS

Een chassis is gemaakt van staal en daarom gevoelig voor corrosie; roest. Daarom wordt een chassis tegenwoordig in de fabriek al voorzien van een coating. Zeventig jaar geleden nog niet; toen deed de eigenaar vaak zelf een poging om corrosie voor te blijven. De vorige eigenaar/eigenaren hebben dit zeer zorgvulig gedaan, want alles was bedekt met een dikke laag taaie, zwarte, teer- en bitak-achtige substantie met een toplaag van zand, olie, vet en vuil. Op sommige plekken was de laag ingedroogd en viel het er bij aanraking als poeder af. Vaak met vliegroest eronder... Daarom wilde ik de hele laag eraf hebben. Op de meeste plaatsen zat (en zit) het zwarte spul enorm vast, dus die bitak blijft me voorlopig nog wel achtervolgen. Aan de andere kant heeft het er wel voor gezorgd dat de auto behoorlijk goed geconserveerd is.

VOLGENDE MIJPLAAL: MOTOR ERUIT

Na de revisie van de wielnaven zou de voorveer schoongemaakt en opgeknapt worden, dat was de logische volgorde. Omdat de radiateur op de voorveer gemonteerd is, moest ook die verwijderd worden. Toen had ik vrij zicht op de motor en was de motorruimte wel heel toegankelijk geworden. In mijn enthousiasme besloot ik de motor en de versnellingsbak er ook maar uit te halen en daar eerst maar aan te beginnen. Ik kon er nu tenslotte goed bij. Ik heb de carburateur eraf gehaald, de uitlaat was er al af. Alles losgekoppeld en met de takel de motor uit de auto getild. De versnellingsbak was daarna aan de beurt.

Ik had me voorgenomen eerst het stuurhuis, de pedalen, de radiateur en de voorveer in orde te maken. Maar ik begon aan de versnellingsbak te krabben, om de zwarte laag eraf te krijgen, en dat bleek erg verslavend. Hij kwam gaaf onder het zwart vandaan en meer dan nieuwe pakkingen en nieuwe keerringen lijken niet nodig, want hij lekt eerlijk gezegd behoorlijk. De pakkingen maak ik zelf en de keerringen heb ik besteld (die zijn inmiddels al in huis).

Intussen lag het motortje me op de werkbank maar aan te kijken – ik was erg benieuwd naar de staat. Ik kon me niet bedwingen en heb 'm uit elkaar getrokken. In eerste instantie leek alles heel mooi – van binnen nat van de olie en de zuigers in redelijke staat. Bij

Nadat de motor uit de F91 was getakeld was Erik benieuwd naar de staat van de zuigers en de krukas. De zuigers bleken in orde maar helaas was zeker één krukaslager kapot.

nadere inspectie van de krukaslagers bleek er helaas minstens één kapot te zijn. Een krukas-revisie zit er dus sowieso aan te komen, of misschien een andere krukas; eentje met naaldlagers in de zuigerpennen in plaats van bronzen busjes. Dan kunnen we namelijk 1 op 40 smeren, in plaats van 1 op 25. Met die wetenschap heb ik de motor afgedekt met een doekje en ben teruggegaan naar het oorspronkelijke plan.

STUURINRICHTING

Het stuurhuis bleek in goed staat. Ook, je raadt het al, bedekt met een dikke laag bitakteer. Hij zat vol met oud vet, dat hier en daar al wat was verharst. Na schoonmaken (o.a. stralen, schuren en weer zwart spuiten) en nieuw vet in de stulpkap was hij prima spelingsvrij af te stellen.
Het stuurhuis lijkt op dat van de Sp, maar er zijn verschillen. Zo zitten er geen vulcalon-lagertjes in – dat ontdekte ik toen ik nieuwe lagerbusjes wilde draaien. Er zijn geen losse busjes gebruikt, maar het rondsel loopt op het gietijzer. Dat kan prima, is alleen meer slijtagegevoelig. Voor extra smering is een vetnippeltje gemonteerd. Ook opvallend bij de F91 was het wrijvingsdempertje dat op de tandheugelstang duwt. Dat ontbreekt bij de latere stuurhuizen. Het spoorstang-verbindingsstuk is ook anders dan we gewend zijn. Waarschijnlijk omdat de F91 smaller is dan de F93 en dus ook de Sp.

PEDALEN

Ook de pedalen en alles wat eraan verbonden was, zat onder een dikke laag smurrie. Maar ook dat kwam er met weinig sporen van slijtage, dus goed bruikbaar, onder vandaan. Ik heb het schoon en weer netjes gemaakt, donkerzwart geverfd, en dat was ook weer klaar. De pedaalrubbers zijn nog verrassend goed, zelfs het rubber is nog in goede staat. Je kunt zien dat er zuinig mee is omgegaan, en dat maakt de lage kilometerstand erg geloofwaardig.

VLIEGWIEL

Bij het opruimen van het magazijn in 2e Exloermond kwam ik een paar rare vliegwielen tegen. Het leken DKW-vliegwielen, maar ze weken af van de standaard. Ze waren bewerkt; afgedraaid in een draaibank. Achteraf begon mij een lampje te branden: ze waren dunner, dus lichter, gemaakt voor de racerij! Ik was benieuwd hoe veel lichter ze waren, dus ik pakte er een veer-unster bij. Wat blijkt: een standaard-vliegwiel weegt 6 kilo, maar deze wogen maar 4 kilo.
Mijn gevoel zei: 'Ik moet zo'n vliegwiel monteren en ervaren hoe dat rijdt'. Tegelijk vroeg ik me af of ze wel bruikbaar waren – ze waren tenslotte bewerkt. Ik heb een balanceertoestel gekocht en een aluminium hulpnaaf gedraaid en daarmee kon ik de statische balancering controleren. En verdomd als 't niet waar is; ze zijn goed! Deze uitgave had ik wat deze vliegwielen betreft dus kunnen besparen. Maar ik weet nu wel zeker dat ze goed zijn!
De volgende keer komt de voorveer en de versnellingsbak aan de beurt en heb ik het dilemma, wat met de motor te doen...

ERIK BERGSMA
MONIQUE MENTINK

Foto geheel links:
Het stuurhuis is gereviseerd en kan straks weer gemonteerd worden.

Foto linksonder:
Ook de pedalerie bleek, net als het stuurhuis, onder een dikke laage smurrie te zitten en moest dus ook gereinigd en daarna geverfd worden.

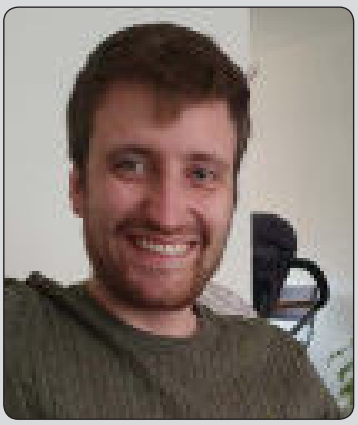
Foto links:
Het vliegwiel dat bij het opruimen van het magazijn gevonden werd ligt in de balanceerinrichting en blijkt na controle in orde te zijn.

Van de penningmeester

Wat een jaar 2020. Eén van de financieel impactvolle ontwikkeling was de nieuwe locatie voor het auto- en motor-onderdelen magazijn. Het magazijn is in 2020 voor het grootste deel verhuisd naar de nieuwe locatie in Ruinerwold. Hierdoor zijn de kosten hoger dan 'normaal'.
De cijfers van 'Algemeen' laat zien dat we een negatief resultaat hebben voor het jaar 2020. Dit is vorig jaar ook zo begroot omdat we wisten dat er 'grote' uitgaven aankwamen, de verhuizing van het magazijn van Zwolle naar Ruinerwold en de website. De jaarlijkse lasten zullen vanaf nu ook hoger zijn door deze stappen. Dit is ook een reden geweest voor de verhoging van de contributie in het jaar 2021.
Doordat er geen tot weinig evenementen hebben plaats gevonden geeft het resultaat van de clubwinkel een klein negatief resultaat. Het brommermagazijn Helmond geeft ook een negatief resultaat. Dit komt door een lage verkoopopbrengst. Mocht u ideeën hebben om de verkopen te vergroten staan we hier open voor en laat dit dan weten door een mail te sturen naar de voorzitter@dkwclub.nl.
Voor de begroting van 2021 kunnen jullie zien dat er nog een aantal extra kosten zijn opgenomen, zoals voor het magazijn Ruinerwold en de website. Als deze inschattingen conform zijn dan zal er in 2021 een klein negatief resultaat zijn. Vanaf het jaar 2022 is de verwachting dat we weer in de pas gaan lopen en dat de hoge uitgave er niet meer zijn.
Één van de vernieuwingen die daar bij kunnen gaan helpen is de mogelijkheid tot het digitale lidmaatschap. Door de mogelijkheid van een digitaal lidmaatschap verwachten we de drukkosten en de verzendkosten te verlagen. Wilt u gebruik maken van het digitale lidmaatschap, dan kunt u zich aanmelden door een mail te sturen naar secretaris@dkwclub.nl.
De contributiebetaling is weer geweest. Jullie hebben eind vorig jaar bij het clubblad een brief ontvangen om de betaling te doen of juist niet te doen, in verband met een automatische incasso. Dit resulteerde in nog 107 leden die na 1-1-2021 nog moesten gaan betalen. Deze zijn allemaal per post of per e-mail aangeschreven.
Helaas zijn er 28 leden die nog niet betaald hebben en hiervan zullen wij afscheid nemen als lid (conform HR). Echter zij kunnen direct weer lid worden en betalen via onze clubwebsite. Voorkom royement en ga voor een automatische incasso, dit scheelt kosten voor de club en ook tijd voor de penningmeester.
Dit is mijn laatste woordje van de penningmeester en bedank jullie voor het vertrouwen in de afgelopen jaren. Ik wens jullie allemaal veel DKW plezier!

BONNY BAKKER

Kandidaat penningmeester



Beste clubleden, graag wil ik mijzelf aan jullie voorstellen als kandidaat voor het penningmeesterschap van onze DKW club. Mijn naam is Jeroen Doomernik, ik ben 29 jaar oud, en woonachtig in Veldhoven. Sinds 2014 ben ik lid van de DKW club met een tweewieler.
Gedurende mijn jaren op de middelbare school is mijn liefde voor oldtimers gaan groeien en naarmate de leeftijd voor een bromfiets dichterbij kwam ben ik dan ook serieus gaan kijken voor een klassieke tweewieler. Ik heb toen mijn oog laten vallen op een Zündapp CS50 517, die nog steeds in mijn bezit is. Op de middelbare school heb ik Max Broers leren kennen en via Max ben ik in aanraking gekomen met DKW.
Na het behalen van mijn motorrijbewijs was de volgende logische stap om een klassieke motorfiets aan te schaffen. De 50'er jaren motorfietsen van DKW vind ik schitterend en via Max en de DKW club heb ik een prachtige DKW RT200S kunnen kopen. Hier beleef ik nog altijd veel plezier aan, al moet ik bekennen dat ik meer een rijder ben dan een monteur. Maar sleutelend leer ik bij en beleef hieraan ook altijd plezier. In het dagelijks leven ben ik werkzaam als aankomend accountant bij ABAB in Veldhoven en hoop aanstaande zomer helemaal klaar te zijn met mijn opleidingstraject. Als ik geslaagd ben mag ik mijzelf dan ook in laten schrijven in het register als Accountant Administratieconsulent (MKB-accountant). De affiniteit met cijfers is er dus, net als de passie voor DKW.

Motorfiets-onderdelen

Magazijnadres: **Westerweiden 32A, Ruinerwold**

Auto-onderdelen

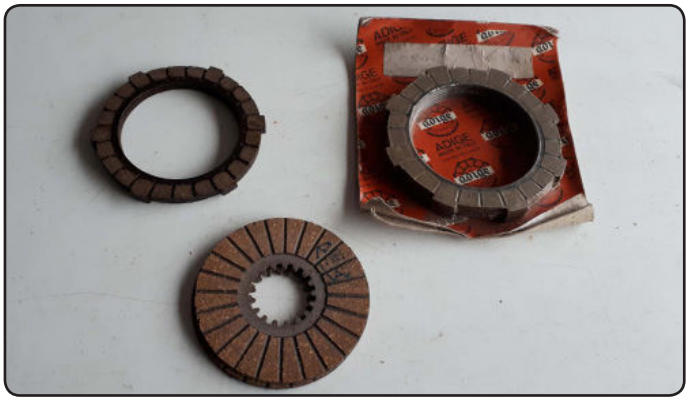
Magazijnadres: Westerweiden 32A, Ruinerwold

Auto-onderdelen

Magazijnadres: Westerweiden 32A, Ruinerwold

Bromfiets-onderdelen

Magazijnadres: **Garagebox 5 / Burg. van Houtlaan 154-156, Helmond**



Restauratie DKW F5 K

De laatste loodjes

Zoals in mijn vorige deel aangekondigd, moest het cilinderblok gelicht worden. De kop is blijven zitten om zo een koppakking te besparen. Ook zijn de zuigers van de drijfstangen gehaald. Van beide zuigers zijn de zuigerveren verwijderd. De zuigerveren worden stuk voor stuk in de betreffende cilinder gedaan en met de zuiger recht gedrukt. De spleet tussen beide uiteinden van de zuigerveren is veel te groot. Bij alle 6 zuigerveren is de spleet 3 mm of groter. Volgens het handboek moet een zuigerveer een spleet van 0,4 mm hebben en moet deze vervangen worden wanneer de spleet 0,6 mm is. Ik meet de volgende afmetingen bij mijn zuigers:
Diameter zuiger rechts: 75,96 mm.
Onderste veer spleet > 3 mm
Middelste veer spleet > 3 mm
Bovenste veer spleet > 4 mm
Diameter zuiger links: 75,97 mm.
Alle veren spleet > 4 mm
Bij de firma Greiner Oldtimer Teile worden nieuwe zuigerveren besteld (76,00 mm x 2,5) en als deze binnen zijn blijkt dat deze stomp zijn. Er moet aan de uiteinden een gedeelte weggeslepen/gevijld worden, omdat in de groeven van de zuigers een pen zit die moet voorkomen dat de zuigerveren gaan draaien tijdens hun bedrijf. De groeven van de zuigers worden schoongemaakt met één van de oude zuigerveren. Deze is bewust doormidden gebroken. Daarna worden de groeven met wasbenzine schoongemaakt en vervolgens met perslucht droog geblazen. Dan wordt olie in de groeven gedaan en de zuigerveren op de zuigers geplaatst. Hierna worden de zuigers weer op de drijfstangen gezet nadat eerst iets olie in het glijlager van de drijfstangen is gedaan. De zuigerveren worden met klemmen ingedrukt om het cilinderblok over de zuigers te kunnen schuiven. Wanneer het cilinderblok op z'n plek zit wordt alles weer vastgeschroefd, spruitstuk, uitlaat, carburateur. De waterslangen worden aangebracht en nadat ze zijn vastgezet wordt de radiateur gevuld met water. Alles is gereed om de motor te starten, alleen wil de motor nog niet aanslaan. De carburateur wordt nog een keer onderhanden genomen. Alle vlakken worden met een grote zoetvijl gevlakt. De hoofdsproeier wordt vervangen door een kleinere maat. De motor wordt gestart op 6 Volt en springt meteen aan. Alleen bij het gas geven knalt de motor terug in de carburateur. Hij krijgt nu te weinig brandstof. De hoofdsproeier moet weer iets groter worden. De hoofdsproeier is verwijderd en gecontroleerd met een kaliber. De getallen op de sproeier zijn 58 en 100. De 100 is een maat voor het gat waar de benzine door komt. Met het kaliber wordt 105 gemeten. De grotere opening wordt aan slijtage verweten. De grootte van de venturi wordt bekeken. In de venturi staan de getallen voor de diameters van de openingen. Deze venturi heeft de maten 30 en 23 mm. Het pijpje waar de hoofdsproeier in zit wordt vervangen door een andere. Het hoedje wat op het originele pijpje zit heeft luchtgaten van 3 mm en volgens het handboek moet dit 2,5 mm zijn. De vervanger heeft 2,5 mm gaatjes. De motor wil hiermee niet aanslaan. De originele onderdelen worden teruggezet.

De zuigerveren worden op hun passing gecontroleerd. Op de linker foto is te zien dat de speling te groot is. Deze mag, zoals op de rechter foto, maar 0,4 milimeter zijn.

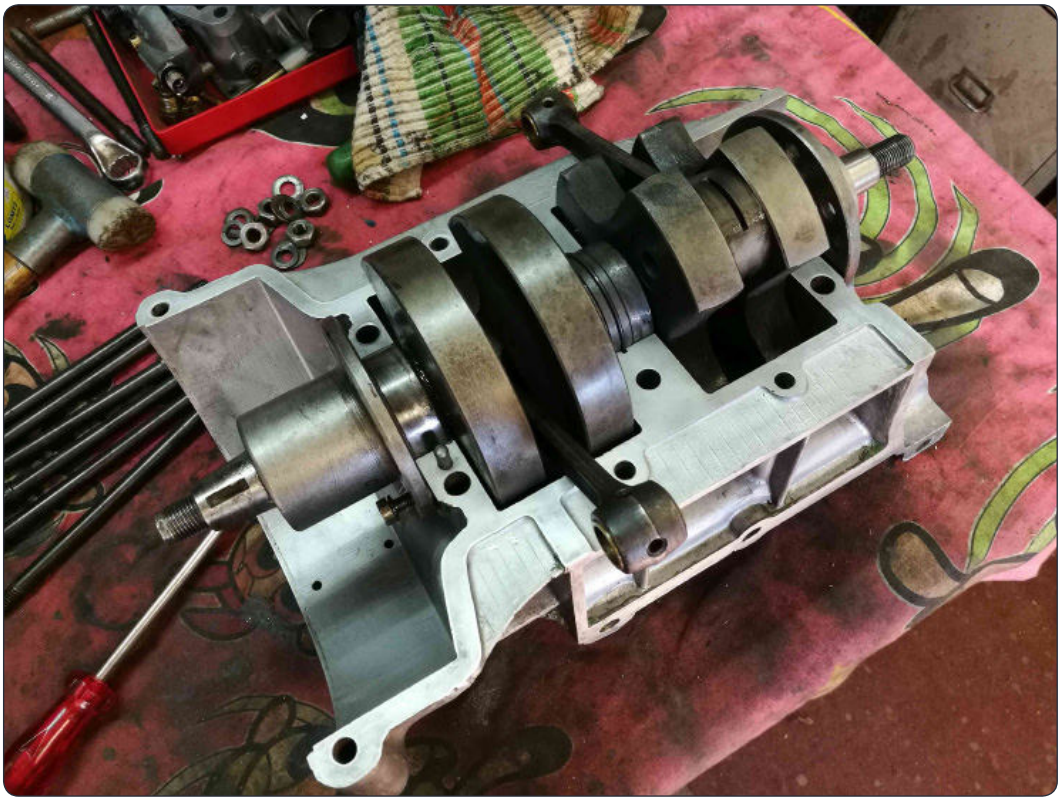
De motor wil nog steeds niet aanslaan. De bougies zijn nog een keer met glasparels gestraald, maar het helpt niet. Ook wordt een paar keer de vonk gecontroleerd en dat ziet er goed uit. Tevens is gecontroleerd of de motor compressie heeft. De bougies zijn uit de kop gedraaid en de bougiegaten zijn om de beurt afgedicht met de duim. De motor is even gestart en het is duidelijk dat er wel compressie is. Dat de motor niet meer wil aanslaan wordt nu verweten aan de brandstof die zich in het carter bevindt. De motor moet eerst weer afgekoeld zijn om het nog eens weer te proberen. Later op de dag heb ik nog eens in een boekje "Motoren Taschenbuch" zitten lezen. Hierin staat voor de venturi vermeld dat de maataanduiding aan de kant van het luchtfilter moet zitten. De carburateur is van het motorblok afgeschroefd en het blijkt dat de maataanduiding aan de zijde van het motorblok zit. Dus, de venturi zit verkeerdom. Dit is waarschijnlijk de oorzaak van alle problemen.
De venturi wordt omgedraaid. De carburateur is weer aan het motorblok geschroefd. Nadat alles is aangesloten wordt de motor gestart en na een paar keer rondgaan slaat de motor aan. De motor blijft draaien om warm te worden. Na enige tijd zakt het toerental wel iets terug en blijft de motor alleen lopen door slechts wat gas te geven. Na een tijd slaat de motor af en is niet meer aan de praat te krijgen, ook niet op 12 Volt. De ontsteking wordt gecontroleerd. De vonk is goed. De bougies worden gestraald met glasparels. Het helpt niets. Een andere carburateur wordt geprobeerd. De venturi wordt omgebouwd. Ook met deze carburateur lukt het niet om de motor aan het lopen te krijgen. De oorzaak kan zijn dat het carter iets lekt. Het besluit wordt genomen om het motorblok uit te bouwen en het carter uit elkaar te halen. De krukaskeerringen zullen dan vervangen worden.
Het motorblok blok wordt uitgebouwd en de bedrading wordt verwijderd van de dynastart. De carburateur wordt gedemonteerd en de fusees worden losgemaakt van de bovenste bladveer. Nu kunnen de assen uit het differentieel genomen worden en kunnen de beide bouten uit de voorste silentblocks gedraaid worden. Met een motorkraan wordt het motorblok uit de DKW getakeld. Wanneer de kop van het motorblok af is geschroefd maakt mijn vader de opmerking dat hij de zuigerveren zo goed kan zien. Er is veel speling tussen de zuigerwanden en de zuigers. Het drijvende gedeelte van het motorblok wordt uit elkaar gehaald om de keerringen bij de krukas te kunnen vervangen. De keerringen worden via internet besteld in Duitsland.

De gehele motor met aandrijving hangt in de takel, nodig om onder andere de krukaskeerringen te kunnen vervangen.

Van het cilinderblok wordt de speling tussen de zuigers en de cilinderwanden gemeten. Volgens het handboek mag dit maximaal 0,1 mm bedragen. De gemeten speling bedraagt 0,15 mm of meer. Het cilinderblok moet gereviseerd worden en er zijn nieuwe zuigers nodig. Het cilinderblok wordt naar Meijerink Motoren Revisie in Enschede gebracht. Zij zullen het cilinderblok opboren en honen en nieuwe zuigers bestellen. Ondertussen wordt het drijvende gedeelte van het motorblok weer zover mogelijk in elkaar gezet. Wanneer het cilinderblok terug is wordt dit met wasbenzine helemaal schoon gespoten. Door het boren en honen is veel troep in het cilinderblok terecht gekomen. Met een kwast worden de kanalen gepoetst en daarna is nog een keer met wasbenzine uitgespoten. Het blok is daarna met perslucht gedroogd. De zuigers worden aan de drijfstangen bevestigd. Eerst is olie in de lagers van de pistonpennen gedaan, daarna zijn de pennen in de zuigers getikt en de borg veertjes aangebracht. Daarna is ruim voldoende olie op de zuigerveren aangebracht en er is voor gezorgd dat de olie ook in de groeven voor de zuigerveren

zit. Daarna zijn de zuigerveren uitgelijnd en zijn de klemmen over de zuigerveren aangebracht. De zuigers zijn verder van olie voorzien. Onder beide zuigers zijn een paar even dikke blokjes hout gelegd waar de zuigers op kunnen rusten tijdens het plaatsen van het cilinderblok. Het cilinderblok gaat vrij eenvoudig over de zuigers heen. De klemmen en de blokjes worden verwijderd en het cilinderblok wordt vastgezet op het motorblok. De krukas wordt een paar keer rondgedraaid om te controleren of de zuigers goed op en neer gaan. Alles is goed. Hierna wordt de kop op het cilinderblok gezet. Met de kraan wordt het motorblok weer in de auto gehesen. Nadat alles weer is aangebouwd en aangesloten kan de motor geprobeerd worden. De motor slaat bijna meteen aan maar wil alleen niet mooi stationair lopen. De carburateur wordt gewisseld met een andere exemplaar en de hoofdsproeier wordt ook gewisseld. Er zat een 105/58 in en nu komt er een 100/58 in. Hiermee wil de motor wel goed stationair lopen. De auto is aan de voorzijde opgebokt en daarom kunnen de wielen vrij draaien wanneer een versnelling geselecteerd wordt. Het blijkt dat de kilometerteller geen uitslag geeft. De kilometertellerkabel wordt vervangen door een ander exemplaar en daarmee is dit probleem ook opgelost. De DKW wordt weer op de wielen gezet en nu kan in de straat het eerste proefritje gemaakt worden. De auto reageert goed op het gas en het schakelen gaat ook prima.

De cilinders zijn door de frima Meijerink motoren in Enschede opgeboord en gehoond. Via hen werd ook een set zuigers bezorgd die daarna zelf gemonteerd werden.



De krukas zit weer in het blok, klaar om verder afgemonteerd te worden.

10 september 2019: de DKW staat op de aanhanger, klaar om naar Zwolle vervoerd te worden voor de keuring bij de RDW.

Er wordt een afspraak gemaakt bij de RDW voor een kentekenkeuring. Dit kan op 9 oktober in Arnhem of op 10 september in Zwolle. Omdat het in Zwolle eerder kan dan in Arnhem wordt de afspraak voor Zwolle gemaakt. De afspraak wordt gemaakt voor de invoer van een auto uit de Europese Unie. Later blijkt dat dit helemaal verkeerd is.

Op 10 september 2019 ben ik samen met mijn vader met de DKW op de aanhanger naar de RDW in Zwolle gereden. De reis duurt ongeveer anderhalf uur vanuit Winterswijk en gaat via Enschede, Almelo en Raalte naar Zwolle. Nadat ik me gemeld heb op kantoor kan de DKW even later naar keuringsbaan nummer 2. De keurmeester krijgt de papieren van de DKW en mijn logboek overhandigd. Hij bekijkt het DDR kentekenbewijs en zegt dan dat ik een verkeerde afspraak heb gemaakt. De DDR hoorde niet bij de Europese Unie en daarom moet deze geïdentificeerd worden. Maar de keurmeester is eigenlijk welwillend en maakt de opmerking: “Ik kan zien hoever ik kom”. Maar of hij het niet vertrouwt, ik weet het niet. Hij loopt weg en komt een tijdje later met iemand terug. Ik denk dat deze persoon de meerdere van de keurmeester is. Hij blokkeert de keuring en vertelt dat de identificatiekeuringen op speciale dagen zijn en dat deze een hele dag in beslag nemen. De eigenaar van de auto mag daarbij niet aanwezig zijn. De keurmeester kijkt op zijn mobiel, waarschijnlijk in een planning en komt met de mededeling dat de volgende maandag zo’n dag is en dat er een plaats vrij gekomen is. Of ik gebruik wil maken van dat tijdstip. Nou graag dus. De DKW moet op die dag ’s morgens om 9.00 uur in Zwolle zijn. Ik heb gevraagd of de DKW ter plekke kan blijven en dat is geen probleem. Het risico is voor mij, maar de heren zeggen dat dit wel vaker gedaan wordt. Ze hebben wel een mooie plek in de hal waar de DKW kan staan. De keurmeester zegt dat wanneer de komende dagen tijd over is, er al wel aan begonnen wordt.

Bij een identificatiekeuring wordt gekeken of het carrosserienummer, chassisnummer en het motornummer overeenkomen met de bijbehorende papieren. Eén van de drie nummers mag afwijken maar dan moeten de beide andere in orde zijn om een goedkeuring te krijgen. Bij mijn DKW is alleen het motornummer anders omdat een 700 ccm motorblok ingebouwd is. Af fabriek was een 600 ccm motorblok ingebouwd. Dit blok is in het verre verleden al vervangen door een ander motorblok en mijn vader en ik hebben nog weer een ander blok ingebouwd. Het chassisnummer klopt en de basis van de

Links:
Een van de eerste proefritten met de F5 na de restauratie vond plaats in oktober 2019. De DKW reageerde prima op het gas en schakelde ook lekker.

carrosserie is origineel. Het typeplaatje op de carrosserie bevat het juiste chassisnummer. Maar ik vind het best wel spannend of het lukt met de keuring. Aan de hand van mijn logboek kunnen de heren zien dat we van de originele carrosserie een goed carrosserie hebben gemaakt. Afwachten dus maar.
Op 16 september is de keuring van de DKW. ’s Middags om half drie ben ik met mijn vader richting Zwolle gereden om de DKW weer op te halen. Na weer zo’n anderhalf uur rijden komen we aan bij de RDW. Nadat ik me gemeld heb hoor ik al spoedig dat de keuring geslaagd is en dat de DKW alleen nog opr de weegbrug moet. We mogen alvast naar de keuringshal gaan. De keurmeester die daar loopt zegt tegen ons: “Rijden jullie de DKW maar op de weegbrug, dat kunnen jullie beter dan ik”. Nadat de DKW gewogen is mag deze weer op de aanhanger gezet worden. Nadat het financiële gedeelte is afgehandeld kunnen we terug rijden naar Winterswijk.
Ik had de RDW dus in 2009 al bij de DKW moeten laten zien voordat de restauratie begon. Toen had ik er nog nooit van gehoord dat zoiets moest. Ik heb er later genoeg over gelezen in de clubbladen, maar dat is dan voor een eventuele volgende keer.
Het belastingformulier voor de BPM heb ik thuis ingevuld en aangetekend verstuurd. Zes dagen later heb ik het kenteken in huis. Er worden blauwe kentekenplaten besteld en wanneer die binnen zijn worden ze meteen aan de auto geschroefd. Nu is de restauratie, die zo'n 10 jaar heeft geduurd, helemaal voltooid. Er kan vanaf nu mee gereden worden. Ik 2019 heb ik één ritje gereden, daarna is er niet meer van gekomen. Ik hoop er in dejaren daarna volop van te kunnen genieten.

Ik eindig mijn restauratieverslag met nogmaals een dankzegging aan mijn vader en schoonvader (overleden in 2016) voor de hulp die ik van hen kreeg bij de restauratie van mijn DKW F5 K.

GEERT van der VEER

Beneden:
Prachtige foto van de neus van de DKW F5 K. In een stralend zonnetje staat de automobiel, bouwjaar 1936 te pronken bij molen Bataaf te Winterswijk.

DKW F91 in stripverhaal

Tijdens de afgelopen wintermaanden was ik aan het rommelen tussen de DKW spullen om te kijken wat ik nog voor het clubblad kon gebruiken en wat ik eventueel apart kon leggen. Hierbij trof ik het stripboek aan van tekenaar Franquin, met de titel “Het masker der stilte”, twee avonturen van Robbedoes en Kwabbernoot.

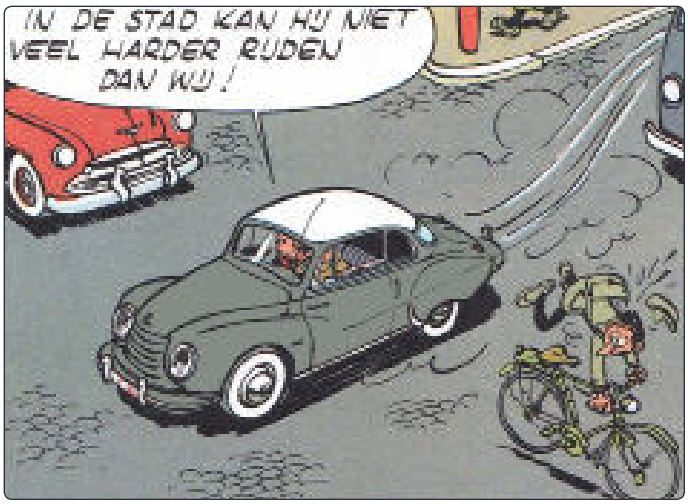
In dit stripboek, uitgegeven in 1958, zat ook een krantenknipsel, afkomstig uit het Limburgs Dagblad van 1-10-1998 met in de rubriek “Uit de kunst” een artikel met de kop “Oldtimers”. In dit artikel van Sante Brun schrijft zij onder andere: “Franquin had een geweldige hand van de actie perfect vastleggen in zwierige tekeningen, die nu nog naar 40 jaar bewegen. Franquin beschouwde de auto’s van die tijd gewoon als ‘moderne auto’s en zijn straatbeeld ermee vulde.” Niet alleen de actie legt hij perfect vast maar ook de details van de diverse merken auto's die hij hierin gebruikt heeft. Deze passen namelijk helemaal in die tijdgeest. Ik ontdekte een Renault Dauphine, een Ford Thunderbird, een Peugeot 304, een VW Kever (met gedeelde achterruit), een Mercedes300SL, een Citroën DS en nog enkele andere merken en types. Helemaal op het einde van het verhaal tekende Franquin ook een DKW F91 Coupé, het type dat door de Auto Union tussen 1953 en 1955 werd gebouwd. Met deze DKW achtervolgen Robbedoes en Kwabbernoot hun gestolen Buick, die tenslotte uit de bocht vliegt.

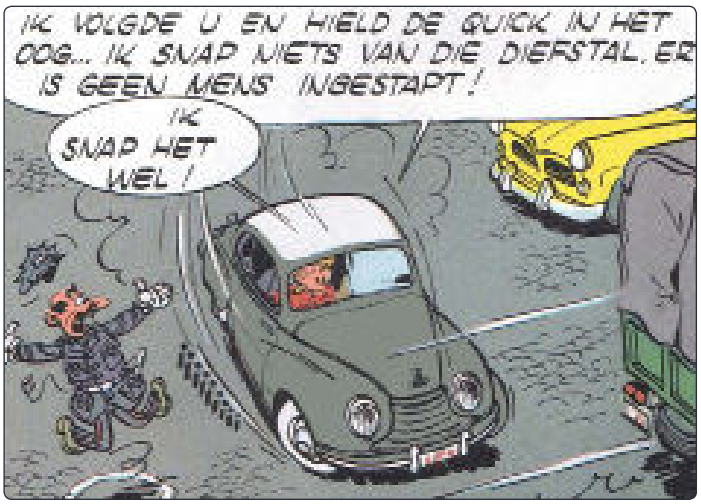
Ik was verbaasd over de gedetaileerdheid waarmee Franquin de auto’s en met name deze F91 op papier vastlegde. Door het verhaal zie je ineens niet meer een moeizaam gerestaureerde oldtimer maar een springlevende DKW, nog altijd voortrijdend in de tijd dat niemand er bij stilstond dat dit ooit een kostelijke oldtimer zou worden.

JOHN SMEETS

De negen tekeningen in het stripboek die de achtervolging met de DKW F91 illustreren. Overigens doopt Franquin de Amerikaanse Buick om tot het merk Quick en krijgt een Talbot de merknaam Tarbot. Had hij ons merk DKW willen wijzigen, dan was ik benieuwd geweest wat Franquin hiervan gemaakt zou hebben.

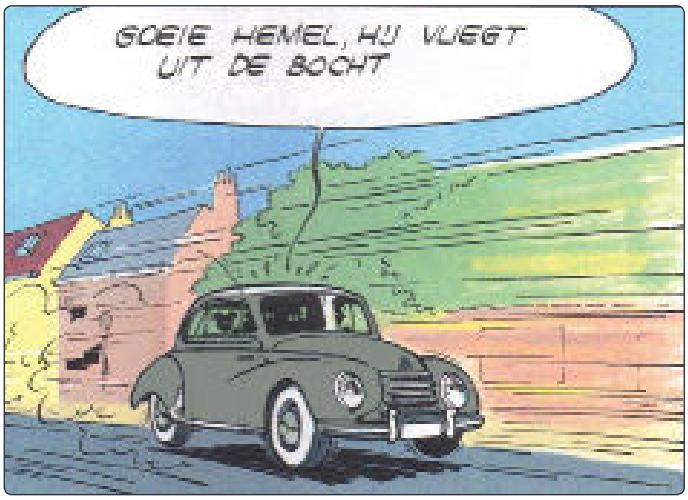
Let ook even op de geweldige wegligging, op het plaatje op deze pagina rechtsonder, waar DKW, natuurlijk door zijn Schwebeachse, om bekend staat!

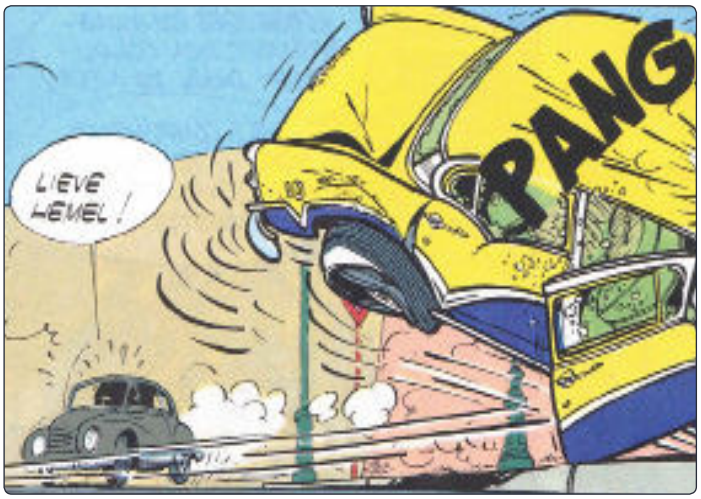

IN DE STAD KAN HIJ NIET VEEL HARDER RIJDEN DAN WIJ!


IK VOLGDE U EN HIELD DE QUICK IN HET OOG... IK SNAP NIETS VAN DIE DIEFSTAL. ER IS GEEN MENS INGESTAPT!
IK SNAP HET WEL!

HERINNER HET U MAAR: BLUWIEL HEEFT BIJ HET CIRCUS ZABAGLIONE GEWERKT.. DE KOFFER VAN DE QUICK IS TWINTIG CENTIMETER TE KORT EN WIJ ONTMOETEN HIER DE REUS GOLIATH... MET DEZE GEGEVENS KUN JE TOCH WEL RADEN WIE NU DE QUICK BESTUURT?

O, NEE, DAT WEET IK NIET...
WIJ LOPEN IN, MAAR ALS HIJ DE STAD AL UIT IS, DAN RAAKT HIJ ONS KWIJT WAN-NEER HIJ WIL!!
40


GOEIE HEMEL, HIJ VLIEGT UIT DE BOCHT


LIEVE HEMEL!
PANG

EEN SENSATIE!
De nieuwe DKW
3=6
• Vermogen 34 P.K.
• Phantastisch acceleratie-vermogen.
• Voorwielaandrijving.
• Uitmuntende wegligging
• Luxueuze uitvoering.
• Ruim en comfortabel.
• Verwarmings- en defrosterinstallatie
Bovendien zuinig in gebruik en laag in belastingklasse.
Maak een proefrit bij
W. BREEMAN
OOSTZEEDIJK 312
TELEFOON 11.31.30
ROTTERDAM
IMPORTRICE
N.V. HART NIBBRIG & GREEVE
PARKSTRAAT 81 DEN HAAG

Oldtimertip

Altijd 98-benzine tanken voorkomt problemen

De E5 98-premiumbenzine wordt goed verkocht. Voor oldtimers die weinig rijden, is dit de beste benzine.
Vanaf vorig jaar oktober is de E10-benzine met octaangetal 95 de gangbare benzine in ons land. E10 staat voor maximaal 10 procent bijgemengde ethanol. De E5-premium-benzine met een octaangetal van 98 is echter ook nog steeds ruim verkrijgbaar, vooral bij de bemande tankstations. De E10-benzine is prima voor de moderne auto's die 1.500 km per maand rijden en elke week een keer aan de pomp staan. Voor oldtimers die maar 1.500 km per jaar rijden en de hele winter stilstaan, is het tanken van E10-benzine echter niet aan te raden. Het grote nadeel van veel ethanol in benzine is dat de brandstof niet lang houdbaar is. De toegevoegde ethanol in benzine kan voor verstopte leidingen en carburateurs zorgen. Ook kunnen de benzinetanks van binnenuit gaan roesten, omdat ethanol water aantrekt. Zeker bij langdurig stilstaan is de kans op schade aanzienlijk. Dat de 98-benzine gemiddeld 10 cent per liter duurder is, moeten we zien als de prijs voor het voorkomen van veel problemen.

TANK ETHANOLVRIJ

De ethanol is de boosdoener, dus het simpelste en beste advies is: tank altijd 98-octaan-benzine zonder toegevoegde ethanol. Lang niet elke 98-benzine is ethanolvrij. De E5 sticker aan de pomp zegt weinig omdat dit staat voor maximaal 5 procent ethanol. 98-benzine zonder ethanol en 98-benzine met een beetje ethanol hebben beide de E5-aanduiding bij de pomp en dat is verwarrend. Een E0-sticker voor ethanolvrije benzine zou veel duidelijker zijn. Van de grote merken met een 98-benzine zijn Shell V-Power, Esso Supreme+ en BP Ultimate zonder ethanol. Kenners hebben daarbij een voorkeur voor BP. Ook bij enkele kleine merken als Tamoil, Tango en bij regionale aanbieders als Berkman en Joontjes is de 98-benzine ethanolvrij.

VAN 98 NAAR 102

Nog een stapje beter is de 102-octaan-benzine van TanQyou; die is gegarandeerd ethanolvrij. Ook regionale aanbieders als Postma en Kreuze hebben een 100+-octaan-premium-benzine zonder ethanol. Al deze premium 98- en 102-benzines zonder ethanol zijn minstens een jaar houdbaar. Helemaal aan de top staat de benzeen- en tolueenvrije Ecomaxx-oldtimerbenzine. Die is niet verkrijgbaar aan de pomp, maar in 20-litercans bij een netwerk van meer dan 100 verkooppunten in heel Nederland. Van deze benzine is de houdbaarheid voor drie jaar gegarandeerd. De eigenaren van 43.000 30+oldtimers op lpg maken ook een goede keuze: lpg is namelijk ook ethanolvrij …

FEHAC publicatie, HERMAN STEENDAM

Wat is een historsch voertuig

Een historisch voertuig is minstens 30 jaar oud, in historisch correcte conditie in stand gehouden en onderhouden, niet in gebruik als dagelijks vervoermiddel. Als het gemotoriseerd is en het voldoet aan deze drie voorwaarden, is het een historisch voertuig volgens de FIVA en de FEHAC. Dat maakt het tot ons technisch en cultureel erfgoed.

CIJFERS EIND 2020

159.000 auto's tussen 30 en 40 jaar oud (RDW)
194.000 auto's ouder dan 40 jaar (RDW)
51.000 bedrijfswagens ouder dan 30 jaar (RDW)
195.000 motorfietsen ouder van 30 jaar (RDW)
139.000 brommers ouder dan 30 jaar (RDW)
Gemiddeld 1.700 km per jaar in een 40+ auto (CBS)
Gemiddeld 0,2 % autokilometers is in een oldtimer (CBS)
Gemiddeld 2,5 voertuig per oldtimerliefhebber (FIVA)

FEHAC nieuwsbrief

RDW kan een oud Nederlands kenteken opnieuw uitgeven

Bij de restauratie van ons mobiele erfgoed speelt het kenteken van het voertuig een belangrijke rol. Soms is het oorspronkelijke Nederlandse kenteken nog in zijn geheel aanwezig (papieren compleet plus kentekenplaat) en bekend bij de RDW. Dan kan na een lange restauratie de kentekenplaat weer worden gemonteerd en het voertuig na een kentekenkeuring (of beëindiging schorsing) weer in gebruik genomen worden.
Maar wat te doen als niet alle kenteken documenten meer beschikbaar zijn en de RDW heeft geen gegevens meer over het originele Nederlandse kenteken dat bij het voertuig zou horen. Vooral voor deze situaties heeft de FEHAC met de RDW overleg gevoerd met belangrijke resultaten. Wij brengen u op de hoogte van de huidige stand van zaken.
Het belangrijkste resultaat van het overleg tussen RDW en FEHAC is te zien op de website van de RDW. Een tekst met de mogelijkheid om te keuren met behoud of heruitgifte van het originele Nederlandse kenteken is nu toegevoegd. Dat kan met de link: Keuringsafspraak maken
De RDW stelt wel een paar duidelijke voorwaarden aan heruitgifte van een kenteken. Er zijn daarbij verschillende mogelijkheden te onderscheiden.
De meest voorkomende:
1. Het oude Nederlandse kenteken is nog compleet aanwezig. Er zijn door de RDW sinds de start van de moderne kentekening in 1951 verschillende versies van het kentekendocument geweest (linnen kenteken, deel I + II, deel 1a,1b en later nog een Deel III plus Kopie Deel III). Het document en de kentekenplaat zijn compleet aanwezig.
2. Van het oude Nederlandse kenteken zijn nog fragmenten aanwezig. Bijvoorbeeld alleen de kentekenplaat. Of alleen een Deel I. Alle combinaties van aanwezige kentekenfragmenten zijn hier mogelijk.
3. Er zijn (vrijwel) geen kentekenfragmenten meer, maar er is wel een document aanwezig dat het aannemelijk maakt welk kenteken bij dit voertuig ooit is afgegeven.

EERST DE GENOEMDE MOGELIJKHEDEN 1 EN 2
De kern van de voorwaarden die de RDW stelt voor her uitgifte van een oud NL kenteken is:
Kunt u aantonen dat DIT voertuig met DIT chassis- of framenummer (VIN) ooit DIT kenteken had, dan zal de RDW in de regel het kenteken weer teruggeven aan het voertuig. Dit geldt voor motorfiets, vrachtauto, bus, scooter en auto.
Het begrip 'aantonen' gaat over het kunnen laten zien van een kentekendocument, of fragmenten daarvan. Daarbij moet de koppeling tussen chassis-/framenummer, het voertuig en het kenteken in de kentekenfragmenten aantoonbaar aanwezig zijn. Als bijvoorbeeld alleen nog het recentere kentekenfragment 'Tenaamstellingsbewijs' aanwezig is met daarop alleen nog de meldcode plus het kentekennummer, dan zal de RDW proberen deze twee gegevens in het register terug te vinden. Het is onzeker of het oude kenteken dan alsnog opnieuw wordt uitgegeven.
Een tweede voorbeeld:
U heeft alleen nog de oorspronkelijke kentekenplaat. Of u heeft een alleen een foto waarop het voertuig met kentekenplaat te zien is. Dat is zeker onvoldoende, want er is geen mogelijkheid om chassis-/framenummer te koppelen met het kenteken.
De RDW kan u dan na goedkeuring van het voertuig alleen een kenteken uit een van de lopende oldtimer kentekenseries uitgeven, als het voertuig dateert van vóór 1978.

DAN IS ER NOG MOGELIJKHEID 3
Hier zijn de sleutelwoorden 'aannemelijk maken'. U bezit bij uw voertuig wél een document met daarop een koppeling tussen chassis-/framenummer en een kentekennummer. Bijvoorbeeld: Er zitten bij het voertuig garagerekeningen uit lang vervlogen tijden. Vroeger werd op zo'n rekening vaak het kenteken én het chassisnummer vermeld. Of een oude verzekeringspolis of instructieboekje waarin kenteken en chassisnummer vermeld staan. Dat zijn documenten waarmee u aannemelijk kunt maken dat kenteken en voertuig/chassisnummer bij elkaar hebben gehoord. Op basis hiervan kan de RDW besluiten het oude kenteken opnieuw uit te geven.
Net als de FEHAC, probeert ook de RDW ons mobiele erfgoed zo goed mogelijk origineel te houden. De uitbreiding van de keuringsafspraak op de RDW website is daarvan het bewijs.
Maar, het is aan de voertuigeigenaar om goed beslagen ten ijs te komen tijdens die keuring en de nodige papieren en bewijsstukken mee te nemen. Kunt u aan de genoemde voorwaarden voldoen of ze aannemelijk maken, dan is er een goede kans op her uitgifte van het originele Nederlandse kenteken.
Het is en blijft de RDW die hierin het laatste woord heeft en het besluit neemt tot al dan niet her uitgifte van een oorspronkelijk kenteken. Daarom kunnen aan dit bericht geen rechten worden ontleend.

FEHAC
Nieuwsbrief, December 2020

De IFA F9 is een DKW product

In al die jaren dat ik lid ben van de DKW club is er in ons clubblad nog maar weinig geschreven over de oervader van de 3=6, de F9. Deze F9 werd eind jaren dertig van de vorige eeuw ontworpen en kon men in 1948 op de automobielbeurs in Leipzig voor het eerst zien. Vanaf 1950 is men in Oost-Duitsland deze F9 gaan produceren, die overigens op de markt kwam onder de naam IFA DKW F9.
De Auto Union, die zich inmiddels gevestigd had in West-Duitsland en begonnen was met het produceren van DKW's, maakte met succes bezwaar tegen het gebruiken van de naam IFA DKW F9. De Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) noemde hun producten vanaf toen kortweg IFA F8 of IFA F9. Alles wat men in de DDR motorisch vervoer noemde en daar geproduceerd werd, gebeurde onder de koepel van IFA.
Het ontwerp van de F9 kwam nog van DKW en ook kon men terug grijpen op de al in 1939 ontwikkelde driecilindermotor. Zet de IFA F9 en de DKW F89 maar naast elkaar en je ziet de gelijkenissen. De DKW F89 is het overgangsmodel tussen de F8 en de F9 (motor F8 en carrosserie F9). Open je de motorkappen van beide auto's, dan zie je de echte verschillen. De IFA F9 is dus naar mijn mening een DKW product waarvan de productie in 1950 in Zwickau begon. De wagen had aan de voorzijde een zogenaamde splitwindow, dus een gedeelde voorruit met een spijltje in het midden, en een achterruit in de vorm van een brilletje. De benzinetank zat voorin.
De fabrieken in Zwickau moesten de Trabant gaan produceren en daarom is in 1953 de productie van de F9 verhuisd naar de voormalige BMW fabrieken in Eisenach. Officieel werd de complete benaming van de auto nu IFA EMW F9. Hierbij staat de aanduiding EMW voor Eisenacher Motoren Werk.
Met ingang van de productie in Eisenach werden er moderniseringen uitgevoerd. De gedeelde voorruit werd een doorlopende voorruit, er kwam een grotere achterruit uit een stuk, en de benzinetank werd naar achteren verplaatst.
In Zwickau werden in drie jaar tijd respectievelijk in totaal 260, 701, 649 auto's en in 1953 nog 11 auto's van het type F9 gebouwd. Waarschijnlijk werden in de tweede helft van 1953 in Eisenach nog 7.550 stuks type F9 gebouwd. Hierbij komt het totaal In Eisenach gebouwde F9 op totaal 38.883 exemplaren. Hierna werd de F9 in 1956 verder doorontwikkeld tot de Wartburg.
Ik ben sinds het vallen van de muur in het bezit van een IFA F9. Mijn F9 heeft een splitwindow en een brilletje en de tank zit voorin. Het chassis van mijn EMW IFA F9 begint met 53 wat betekent dat het chassis in 1953 is gemaakt. De verschillende musea, waaronder ook het Wartburg museum in Eisenach weten niet alles over dit model. In Eisenach zegt men dat een F9 met de tank voorin per definitie in Zwickau is gebouwd. In Dresden, waar ook een F9 staat, weet men ook niet beter. En in het Horch-museum in Zwickau stond men ook al vreemd te kijken. Toch zit er een typeplaatje in mijn auto waarop staat dat de auto in Eisenach is gebouwd. Hieruit trek ik de conclusie dat mijn F9 een van de 11 exemplaren is uit de overgangsfase. Dat is dus een afgebakend contingent waarvan er misschien maar een van is overgebleven en die staat bij mij in de garage. Ik heb er vier jaar aan gewerkt om hem weer roestvrij en rijdend te maken. Ik ben er dan ook zuinig op en koester hem, evenals ik mijn DKW F5 Cabrio-Limousine en mijn DKW RT 175VS.

NICO MIDDELKOOP

Op de bovenste foto de in 1939 ontwikkelde DKW F9, hier in het Museum Mobile te Ingolstadt. Op de onderste foto mijn eigen IFA F9. Ziet u de verschillen?

Grote steden komen weer met nieuwe milieuzones

Veel steden blijven sleutelen aan hun milieuzones. Landelijk is afgesproken dat de verboden zone voor personen- en bestelauto's alleen voor diesels geldt. Voor brommers mogende steden eigen beleid maken. Amsterdam maakte per 1 november haar zone groter en strenger. Den Haag trof per 1 december een uitzondering voor 30+ brommers.

AMSTERDAM VOERT GROTERE MILIEUZONE IN

De EU kent zes emissieklassen voor diesels. Bij klasse 0 gaat het om voertuigen van vóór 1992, waarvan de emissie niet bekend is. In klasse 6 zitten de meest moderne en minst vervuilende diesels. De gemeente Amsterdam geeft nu alleen dieselvoertuigen met emissie klasse 4, 5 en 6 toegang tot haar milieuzone. Dat was daarvoor klasse 3 en hoger. Strenger dus. De landelijk afgesproken uitzondering voor oldtimer diesels van 40 jaar en ouder blijft wel gehandhaafd; daar kan Amsterdam niet omheen. Behalve deze aanscherping is ook de milieuzone zelf uitgebreid. De hele binnenring A10 is nu verboden voor oude diesels. De gemeente geeft tot 1 maart 2021 de tijd om aan de nieuwe regels te wennen en wordt er alleen gewaarschuwd. Daarna volgen boetes.

DEN HAAG KOMT MET UITZONDERING

De gemeente Den Haag voert haar eigen milieuzone voor brom- en snorfietsen per 1 december 2020 in. Voor de 850 Haagse oldtimer brom- en snorfietsen wordt toch een uitzondering gemaakt. Met ontheffing mag men met een 30+ brom- of snorfiets maximaal 40 dagdelen de milieuzone in. Zo'n ontheffing kost volgend jaar € 25,- en is voor oldtimer brommers tot 1 maart 2021 gratis. Ook hier is er een gewenningsperiode met waarschu wing en daarna de boetes: deze loopt tot 1 april 2021.

HET HAD MET SCHONE BRANDSTOF OOK ANDERS GEKUND

Gemeenten storten zich op het weren van bromfietsen, ondanks het feit dat vervuiling doorbromfietsen verwaarloosbaar is. Ook Nijmegen gaat brommers weren uit haar binnenstad en maakt geen uitzondering voor oldtimerbromfietsen. Als FEHAC zijn we wel tevreden dat de stad, waar de Puch regionaal mobiel erfgoed is, toch oog heeft voor het belang van de eigenaren van oldtimerbromfietsen. Maar dat een aanvraag jaarlijks € 25,- moet kosten en dat er een lastig meldsysteem komt voor de toegestane 40 dagdelen is geen goede keuze. Alle 30+ brom- en snorfietsen gewoon vrijstellen was veel makkelijker geweest en dan wordt er echt niet ineens veel meer met die 850 oude brommers gereden. De FEHAC wil vervuiling door oldtimers bij de bron, dus bij de brandstof aanpakken. Voor diesels kan dat al als schonere vervanger GTL getankt wordt. Voor 2-takt brom- en snorfietsen is er ook een alternatief beschikbaar: bijvoorbeeld mengsmering van Triboron in combinatie met de speciale oldtimerbrandstof van Ecomaxx. Dat levert direct al schoner uitlaatgas op.

Terugkijken op de allerlaatste APK

Redacteur Herman Steendam van FEHAC-tiviteiten heeft ook zelf een paar oldtimers in de garage staan. Zijn diamantblauwe VW tweeling uit de sixties was vorige maand aan de beurt voor de allerlaatste APK.

APK NOG NET VOOR 1-1-2021

In Hermans garage staan twee diamant blauwe vriendjes al sinds 1988 zij aan zij te wachten tot ze af en toe naar buiten mogen om een stukje te rijden. De Volkswagen 1600 TL, die vader Steendam nieuw kocht in 1968 met kenteken 09-47-FT, en de in 1985 aangeschafte identieke, aanvankelijk als donorauto bedoelde fastback,met kenteken 10-97-JF uit 1969. Beide auto's trekken vaak samen op, zo ook op 5november 2020 toen ze alle twee voor het laatst naar de APK moesten. De APK van beide auto's liep net af voor de vrijstellings datum van 1 januari 2021 voor voertuigen van 50 jaar en ouder. Ze moesten er nog één keer voor de allerlaatste maal aangeloven.

VERSCHIL ALLEEN IN DETAILS

Voor de APK werd een oldtimer specialist in de buurt bezocht: Automobielbedrijf Arjen Antonisse, aangesloten bij Dutch Car Restorers, in Koekange (Drenthe). Dus af spraak gepland, beide bruggen vrijgemaakt en gelijktijdig de APK, de olie ververst en nieuwe remvloeistof erin. Dit soort onderhoud wordt altijd gelijktijdig voor beide auto's gedaan: wel zo gemakkelijk om te onthouden. Van buiten en van binnen zijn beide auto's zo gelijk mogelijk gehouden. De LVWCN-clubsticker en de FEHAC-sticker op dezelfde plek op de voorruit, de ANWB en Wegenwacht schildjes allebei naast de kentekenplaat en tweemaal een Blaupunkt Madrid 23 radio onder het dashboard. Uiterlijk verschillen beide auto's alleen in het benzineklepje en de achterbankleuning: de 10-97-JF mét en de 09-47-FT zonder middensteun.

WAT LEVERDE DE APK DIE JAREN AAN REPARATIEADVIES OP

Als je een auto al lang hebt, moet je ook steeds naar de APK met die auto en dat levert een aardig stapeltje aan APK-rapporten op. Voor de 09-47-FT zijn ze er vanaf 1999. Voor de 10-97-JF zijn de rapporten beschikbaar vanaf 2005 toen

de restauratie klaar was en het slapend kenteken weer actief werd. In al die jaren zijn de auto's nooit afgekeurd, ook waren er nooit echte reparaties noodzakelijk. Hooguit een kleinigheid als het juist afstellen van een koplamp. Wel soms een adviescode voor iets dat binnen kort aangepast moest worden: de laatste keer een stofhoes voor een stuurkogel vernieuwen.

HEEL LAAG KILOMETRAGE

Dan blijkt ook als je meer oldtimers hebt - je kan er tenslotte maar in ééntje tegelijk rijden - dat het aantal gereden kilometers per auto heel laag ligt. Ze staan 50 weken stil en rijden jaarlijks maar twee weken. De 09-47-FT reed tussen 2000 en 2010 13.520 km (jaarlijks gemiddeld 1.352 km) en tussen 2010 en 2020 9.360 km (jaarlijks gemid deld 936 km). Absoluut dieptepunt voor de 09-47-FT was het aantal kilometers tussen de APK van 2018 en 2020: slechts 228 km. Bij de 10-97-JF een vergelijkbaar beeld: 930 km gemiddeld gereden de laatste 10 jaar en 1.612km in de laatste twee jaar. Maar dat krijg je als je 'm uitleent voor een vakantietripje aan zoonlief.

GEEN ZORGEN OM GENOEG ONDERHOUD

Niemand zal ontkennen dat ook voor 50-plussers onderhoud altijd nodig is en blijft. Een oldtimer van meer dan 50 jaar oud is een echte overlever en geen veel rijdend,vervuilend en af te raggen oud barrel. Een echt gekoesterd exemplaar mobiel erfgoedwaar alleen ethanolvrije benzine voorwordt getankt.

Algemene ledenvergadering 21 oktober 2020

Normaal houdt de FEHAC twee ledenvergaderingen per jaar. Nu in coronatijd werd de ledenvergadering voor het eerst digitaal gehouden. Ondanks de gedegen voorbereiding was het toch spannend of het allemaal goed zou werken.

GOEDE OPKOMST OP DIGITALE VERGADERING

Voor de eerste en enige ALV vergadering dit jaar kwamen bestuur en secretariaat bij een op ons kantoor in Bunnik. De leden konden vanaf 19:30 uur inloggen aan de digitaal opengestelde vergadertafel. Met meer dan 80 aanwezige leden was de opkomst zeer goed. Ook bleek uit het vraag- en antwoordscherm met binnengekomen berichten dat de vergadering goed te volgen was en dat ook actief werd deelgenomen. Bij de besluitvorming werd gebruikgemaakt van een digitale stemmodule,waarmee direct het resultaat bekend werd. Dit proces verliep tot volle tevredenheid. We kijken terug op een soepel verlopen ALV, zonder noemenswaardige technische problemen.

BESLUITEN

De jaarrekening 2019 en de begroting 2021 werden goedgekeurd. Behandeling daarvan moest gebeuren volgens de statuten. De bestuursvacatures waren tevoren al schriftelijk toegelicht en bij behandeling van het agendapunt bestuursverkiezing gaf scheidend voorzitter Bert de Boer nog een mondelinge toelichting. De nieuwe bestuursleden Stefan Hulman (voorzitter) en Herman Sluiter (erfgoed strategie) stelden zich ook persoonlijk nog voor. Bert Pronk (vicevoorzitter) werd herbenoemd. Tijdens de ALV werd Hans Dijkhuis voorgesteld als het nieuwe commissielid personen auto's. Hij zal als commissievoorzitter voortaan het aanspreekpunt voor personen auto's zijn.

NATIONAAL REGISTER MOBIEL ERFGOED

De FEHAC zit voor de erfgoed wegvoertuigen in de Mobiele Collectie Nederland, een samenwerkingsverband van vier mobiel erfgoed organisaties. De MCN heeft een register opgezet voor voertuigen in de sectoren Lucht, Water, Rail en Weg. In aantallen is onze sector Weg verreweg de grootste. Voor dit register, het Nationaal Register Mobiel Erfgoed NRME, hebben we nu spe ciaal in het bestuur Paul van Deelen die alles rond dit register als aandachtsgebied heeft. Er is een nieuwe invoermodule ontwikkeld. Deze is nu in testfase. De invoerschermen werden getoond tijdens de vergadering. Het testen van de invoermodule zal binnenkort van start gaan.

BTW PROBLEMATIEK

De vergadering werd geïnformeerd over het heffen van BTW waartoe verschillende clubs door de belastingdienst verplicht zijn. Dit betekent dat ze periodiek aangifte moeten doen en dat over inkomsten inclusief contributie BTW afgedragen moet worden. FEHAC probeert voor oldtimerclubs een uitzondering te krijgen zoals die ook voorsportverenigingen geldt. De penningmeester adviseert clubs die een magazijn voor onderdelen hebben om deze in een stichting onder te brengen. De meeste clubs vallen onder de KOR (Kleine Onderneming Regeling).

AFSCHEID BERT DE BOER ALS VOORZITTER

Deze vergadering was ook het moment waarop Bert de Boer zijn bestuurlijke taken kon overdragen. Een onwennige situatie, hij werd met een digitaal bloemetje bedankt voor zijn jarenlange inzet voor de FEHAC. Op een later moment zal nog op een meerpassende manier worden stilgestaan bij dit afscheid. Daarbij werd nog wel genoemd dat Bert zeer zeker nog in beeld blijft en waar nodig ondersteuning zal blijven verlenen. Ook is dit voor Bert het startpunt omwerk te maken van het opzetten van een Raad van Advies voor de FEHAC.

CONCLUSIE DIGITAAL VERGADEREN

We zijn tot de conclusie gekomen dat digitaal vergaderen een goede oplossing kan zijn, maar dat het voor de toekomst de 'normale' vergaderingen niet kan vervangen. Alleen in noodsituaties, zoals deze coronapandemie, moet hiervan gebruik gemaakt worden. Het persoonlijke contact op de vergaderingen is een onmisbare factor die van groot belang is. Dat mis je toch bij digitaal vergaderen.

FEHAC adviseert: alleen 98 ethanolvrije benzine in oldtimers

Moderne E95 benzine met 10% ethanol is slecht voor de oude motoren van oldtimers. Dat weet inmiddels iedereen wel. Maar wat dan wel te tanken weet niet iedereen. En wat doen loodvervangers en ethanolkillers.

TANK NOOIT E10 BIJ WEINIG RIJDEN

Vanaf vorig jaar oktober is de E10 benzine met 95 octaan de gangbare benzine in ons land. E10 staat voor maximaal 10% bijgemengde ethanol. Maar de E5 premiumbenzine met een octaangetal van 98 en hoger is ook nog steeds verkrijgbaar, voor al bij de bemande pompen. De E10 benzine

(met maximaal 10% bijgemengde ethanol) is prima voor de moderne auto's die1.500 km per maand rijden en elke weekeen keertje aan de pomp staan. Maar vooroldtimers die 1.500 km per jaar rijden en de hele winter stilstaan is tanken van E10 benzine niet aan te raden. De toegevoegde ethanol in benzine kan voor verstopte leidingen en carburateurs zorgen. Ook benzinetanks kunnen van binnenuit roesten omdat ethanol water aantrekt.

KLEIN BEETJE ETHANOL IS NORMAAL

Niet alle ruwe olie waar benzine van gemaakt wordt heeft dezelfde samenstelling. Dat betekent dat het eindproduct benzine nooit exact hetzelfde is. De precieze samenstelling is per merk, per land (!) en per productiebatch verschillend. Goed geformuleerd is het zo dat aan alle genoemde 98 benzines geen ethanol is toegevoegd, maar ze bevatten allemaal wel een fractie (minder dan 1%) ethanol vanwege het destillatieproces waar ze uit voort komen.

TANK ALTIJD 98 ETHANOLVRIJ

Nu we weten dat ethanol de boosdoener is,blijft het simpelste en beste advies: tank altijd 98 octaanbenzine zonder toegevoegde ethanol. Lang niet iedere 98 benzine is ethanolvrij. De E5 sticker aan de pomp zegt weinig omdat dit staat voor maximaal 5% ethanol. 98 benzine zonder ethanol en 98 benzine met een beetje ethanol hebben allebei de E5 aanduiding bij de pomp en dat is verwarrend. Een E0 sticker voor ethanol vrije benzine zou veel duidelijker zijn. Van de grote merken met een 98 benzine zijn Shell V-power, Esso Supreme+ en BP Ultimate zonder ethanol. Ook bij een paar kleine merken als Tamoil, Tango en bij regionale aanbieders als Berkman, Joontjes is de 98 benzine ethanolvrij.

VAN 98 OCTAAN NAAR 102 OCTAAN

Een stapje beter dan de 98 benzine is de102 octaan benzine. Die van aanbieder TanQyou is gegarandeerd ethanolvrij. Ook regionale aanbieders als Postma en Kreuze hebben een 100+ octaanbenzine zonder ethanol. Al deze premium 98 en 102 benzines zonder ethanol zijn minstens een jaar houdbaar. Helemaal aan de top staat de benzeen- en tolueenvrije Ecomaxx Classic Car Fuel. Die is niet verkrijgbaar aan de pomp maar in 20 liter cans bij een netwerk van meer dan 100 verkooppunten in heel Nederland. Van deze benzine is de houdbaarheid voor drie jaar gegarandeerd.

LOOD TOEVOEGING VOOR HOGERE COMPRESSIE

Lood (tetrathyllood) is vanaf de jaren '20 van de vorige eeuw tot begin jaren '90 aan de benzine toegevoegd. Dat was nodig vanwege de hogere compressie in de moto ren. Dat lood bleek ziekteverwekkend en daarom zit er de laatste 30 jaar geen lood meer in benzine. Er zijn verschillende loodvervangers in flesjes op de markt. Die zijn vooral nuttig voor motoren met een hoge compressieverhouding, meestal bij motoren met een aluminium kop.

ETHANOLKILLER

Dan is er nog een product, dat aan de benzine kan worden toegevoegd: ethanolkiller. Dat is voor de mensen die een keertje toch per ongeluk 95 E10 benzine mét ethanol hebben getankt vlak voor de winter. Dit product claimt dat verstoppingen, door lang stilstaande benzine, worden voorkomen, dat het octaangetal met 2 punten omhoog gaat en dat het ook werkt als loodvervanger. Met dit product verdwijnt de ethanol niet; wel neemt het een deel van de nadelen van ethanol in oldtimers weg.

LPG IS OOK ETHANOLVRIJ

De 43.000 30+ oldtimers op LPG maken ook een goede keuze: LPG is ook ethanolvrij.

Mobiel erfgoed en duurzaamheid centraal op congres 27 november 2020

Mobiel erfgoed en duurzaamheid lijkt een tegenstelling, maar is dat niet. Het kan ook prima samengaan. Voor het congres Oldtimers op weg naar morgen was de FEHAC te gast in het Louwman Museum. Daar had den we graag met u samen in een fraaie omgeving het congres gehouden en u willen ontmoeten. Maar dat kon door corona nu even niet. Cultureel erfgoed is belangrijk. Moet bewaard blijven, moet blijven rijden en we mogen ervan blijven genieten. Tegelijkertijd is er aandacht voor de luchtkwaliteit en dat is terecht. Verbetering van de luchtkwaliteit gebeurt nu vooral via de instelling van milieuzones. Maar wij denken een beter antwoord te hebben, dat zowel de luchtkwaliteit dient en het mobiel erfgoed rijdend houdt. Het programma van 1,5 uur bood sprekers die allemaal vanuit hun eigen deskundigheid oldtimers op weg naar morgen belicht hebben.

Vragen over de bijdragen van de diverse sprekers kunt u ook na dit congres altijd stellen via het e-mailadres congres2020@fehac.nl. Dat vinden we ook leuk, het zorgt voor discussie en al uw vragen zullen worden beantwoord. We zijn benieuwd naar uw ideeën.

Louwman museum en FEHAC samen op de bresvoor het mobiele erfgoed

Gastheer voor het congres in het museum is Ronald Kooyman, directeur van het Louwman Museum. Nu verwelkomt hij door corona gedwongen de congresbezoekers online met een toelichting over de manier waarop het Louwman Museum haar collectie beheert en heeft opgebouwd.

HOOGTEPUNTEN UIT DE AUTOMOBIELGESCHIEDENIS

Het Louwman Museum en de FEHAC streven bijna 1-op-1 dezelfde belangen na. Samen staan we voor behoud en beheer. We vertellen het verhaal van de geschiedenis van de automobiel. Elk lid van een clubbij de FEHAC heeft een object, een auto, motorfiets, trekker die ze in authentieke staat willen houden en die hun hart gestolen heeft. De auto van opa, de bijzondere kenmerken van het voertuig of de geschiedenis van wie, die waarheen met het voertuig is geweest. Het Louwman Museum houdt haar collectie van 275 voertuigen in stand voor de komende generaties. De FEHAC doet ook aan collectiebeheer,maar voegt daar de belangenbehartiging aan toe om met de voertuigen ook de weg op te gaan. Bij onze aankopen zoeken we vooral naar de hoogtepunten uit de auto mobielgeschiedenis, met oog voor de perioden, landen en mijlpalen in de techniek.

AUTHENTIEK HOUDEN STAAT VOOROP

Het Louwman Museum is heel strikt in behoud en beheer. Ronald Kooyman doet ook een oproep aan het kijkend publiek van dit congres: zet het authentiek houden ook steeds voorop. Vooral conserveren en alleen het hoognodige

restaureren. Koesterde gebruiksporen en ga niet naar nieuw staat restaureren. Als een auto 'geboren' is met een benzinemotor, houd dit ook zo. Ga zo'n auto niet elektrificeren omdat dat in de mode is en het misschien wegenbelastingkan besparen. Daarom ziet hij die continuation auto's ook niet zitten. Die worden door de fabrikanten alleen maar uitgebracht vanwege commercieel gewin.

FEHAC: GA DOOR MET JULLIE WERK

Behoud en beheer is dus belangrijk en samen strijden FEHAC en het Louwman Museum daarvoor. Met deze woorden besloot de Louwman directeur zijn bijdrage:"Veel succes met dit congres dat helaas op een andere manier moest dan gepland. En FEHAC: ga vooral door het jullie fantastische werk!"

Erfstuk en erfgoed, behoeden en behouden met oog voor duurzaam

MIJN MAZDA, MIJN ERFSTUK, MIJN ERFGOED

Erfstuk: 10 jaar geleden erfde Christianne Mattijssen haar Mazda MX-5. Al een klein beetje mobiel erfgoed dus. "Deze auto is mijn meest directe ervaring met mobiliteit:het open dak, de wind op het gezicht en de beweging door het landschap. Een auto, ooit gebouwd 24.000 km ver weg in Hiroshima Japan". Op dit congres staat innovatie centraal. En het congres kan alleen zo gehouden worden dankzij de ICT-innovatie als alternatief voor een fysieke bijeenkomst. Technische innovatie en oldtimers vormen een interessant thema. Ooit waren de oldtimers van nu het toonbeeld van innovatie op het moment dat ze spiksplinternieuw uit de fabriek rolden.

EDISON EN FORD: VRIENDEN EN PIONIERS

De Amerikaan Thomas Alva Edison (1847-1931) bedacht en maakte de toekomst: hij was uitvinder van de gloeilampen en de grammofoon. Rond 1900 had hij een visioen: betaalbare auto's voor iedereen die op elektriciteit reden. Hij maakte een prototype dat al meer dan 100 km p/u reed en met een volle accu had de auto een actieradius van 136 km. Ook anderen als Nicolaas Tesla (1856-1943) kwamen meteen eigen variant van de elektrische auto. Maar Henry Ford (1863-1947) was vooral industrieel en geen uitvinder en gaf de voorkeur aan de verbrandingsmotor boven de elektromotor. Zijn T-Ford werd 15 mil joen keer verkocht. Voor Edison was de lol eraf als het prototype goed werkte: het commercieel groot maken van zijn uitvindingen liet hij graag over aan anderen.

NIEUWE BRANDSTOF IS OOK NIEUW LEVEN VOOR OLDTIMERS

De oldtimers van nu vormen het innovatieve fundament voor de huidige moderne voer tuigen. De zoektocht naar goedkope, hernieuwbare, efficiënte en schone brandstof is bij klimaatverandering en energietransitie actueler dan ooit. Letterlijk en figuurlijk zorgt dit voor nieuwe energie voor mobiel erfgoed.

Het is belangrijk dat die nieuwe brandstoffen ook voor ons mobiel erfgoed beschikbaar komen. We juichen het toe dat de FEHAC zich hier voor inzet en dat heeft OCW ook aan de Tweede Kamer laten weten. Het is dankzij de particuliere inzet van heel velen in ons land dat dit bijzonde reculturele erfgoed wordt behouden en zichtbaar kan worden gemaakt aan het publiek van vandaag en aan toekomstige ge neraties.

STEUN VANUIT OCW

Vanuit OCW wordt aan dat behoud bijgedragen met financiële ondersteuning en kennisuitwisseling bij restauratie en verduurzaming. Dat laatste betekent dat OCW oog heeft voor de authenticiteit en culturele waarde van het oorspronkelijk materiaal en ontwerp van de historische voertuigen. Maar dat sluit niet uit dat we ook op een creatieve manier een bijdrage moeten leveren aan de luchtkwaliteit en energiebesparing van vandaag en morgen. Dat is een complexe opgave.

TESLA OOIT OOK MOBIEL ERFGOED

De Tesla's van vandaag worden misschien ooit de gekoesterde auto van de oldtimer liefhebber van morgen. "Ondertussen koester ik mijn Mazda. Het is weliswaar geen zeldzaam exemplaar met meer dan 1 miljoen geproduceerde exemplaren. Maar het is wel mijn Mazda. Ik breng hem niet terug naar Japan, hij is al thuis."

Belangenbehartiging in internationale context. Hoe doen we dat?

Tiddo Bresters is binnen FEHAC een oudgediende en vorig jaar tot grote hoogte gestegen als President van de wereldwijde organisatie FIVA. FEHAC-voorzitter Stefan Hulman interviewde hem in de bijkans heilige grote hal van het Louwman Museum.

FIVA: IN 1966 IN FRANKRIJK OPGERICHT

Tiddo: "FIVA staat voor het behoud van mobiel erfgoed net als dit museum. Maar met dat verschil dat de FIVA ook staat voorerfgoed in beweging. Het FIVA motto is niet voor niets: Yesterdays cars on tomorrow roads. Het gaat om behoud in internationaal perspectief, vooral in Brussel bij de EU en bij het Europese parlement. De FIVA Is in 1966 in Parijs opgericht en heeft een mooie Franse naam voor de afkorting FIVA: Fédération International des Vehicules Anciens. Daarmee is de FIVA 10 jaar ouder dan de FEHAC die uit 1976 dateert."We staan hier bij dit interview niet voor niets in de grote hal bij de Citroën DS die zijn tijd ver vooruit was."

PROTECTION PRESERVATION PROMOTION

De activiteiten van FIVA zijn samen te vatten in drie P's: protection, preservation, promotion. Protection staat voor de belangenbehartiging en het lobbyen in Europa en de rest van de wereld. Preservation voor het behoud van ons mobiel erfgoed. De FIVA Identity Card - een soort paspoortvoor een historisch voertuig - valt onder deze P. Promotion tot slot zijn de publicaties en de onder FIVA-auspiciën gehouden evenementen. Er zijn 70 landen lid van de FIVA die allemaal hun eigen stijl hebben:de federatie in de Verenigde Staten of Engeland werkt nu eenmaal heel anders dan die in Andorra.

LOBBYIST IN BRUSSEL

In Brussel heeft de FIVA een lobbyist aan het werk. "Pikant detail is, dat dit een Engelsman is, dus of Brexit nog invloed heeft weten we nog niet. Maar als hij goed werk levert, en dat doet hij, dan is er geen enkele reden om van hem afscheid te nemen."De FIVA heeft ook invloed in het Europese Parlement via de EU Parliament VehicleGroup.

Die commissie wordt vooral gevoed door de FIVA, het is de motor van die club,want vooral FIVA bepaalt wat er op de agenda komt.

ROL FEHAC BINNEN FIVA

Binnen FIVA heeft Nederland - lees de FEHAC - wel een trekkende rol. Onze brandstofaanpak voor de toekomst is een voorbeeld voor de overige aangesloten federaties.

Wij zijn als oldtimerliefhebbers mede verantwoordelijk voor een goede luchtkwaliteit. We richten ons daarbij voor al op de nieuwe brandstoffen die milieuvriendelijker en schoner zijn. ''We kunnen ons wel blindstaren op al die milieuzones met verbodsbepalingen, maar uiteindelijk gaat het erom of er nog een brandstof overblijft waar onze voertuigen op kunnen en mogen rijden." Van deze crisis leren we dat gezondheid het allerbelangrijkst is."Luchtkwaliteit is ook gezondheid. En als het over gezondheid gaat, gaan alle andere belangen opzij. Iedere oldtimerliefhebber hoort te beseffen dat hij een ambassadeur is voor het gebruik en laten zien van oldtimers." Daarom heeft de FIVA ook een gids uitgebracht voor het verantwoord om gaan met oldtimers.

JONGEREN ERBIJ BETREKKEN

Onze historische voertuigbeweging mag de bestaande sympathie van het publiek voor onze voertuigen niet verliezen. "Wat me dan blij maakt is dat ik vanochtend in mijn Kever rijdend hier naar toe een schoolklas tegenkwam. Iedereen reageerde ontzettend enthousiast, toen ze mijn oldtimer zagen. Ook moeten we de jongere generaties bij onze passie betrekken. En die ervaring van vanochtend geeft me weer hoop."

E-fuel, schone en hernieuwbare brandstof voor de toekomst

DRIE SECTOREN KOPPELEN

Kern van het verhaal van Richard van de Sanden is: hoe krijgen we CO2 neutrale synthetische brandstoffen met de daarbij behorende techniek en getallen. Die synthetische brandstoffen gaan drie sectoren koppelen: de grondstoffen voor de industrie, de transportsector die afhankelijk blijft van hoog energetische brandstoffen (denk aanvliegtuigen en scheepvaart) en als derde energieopslag.

MEELIFTEN MET SCHEEPVAART EN LUCHTVAART

Synthetische brandstof zal niet primair gemaakt worden voor oldtimers die kunnen'meeliften' met de scheepvaart en luchtvaart. Die nieuwe brandstoffen zijn CO2 neutraal en veel zuiverder dan die we nu uit de grond halen: geen zwavel, veel min der roetontwikkeling en veel minder stikstof verbindingen NOx. De oldtimer community zou wel een perfecte launching customer zijn voor e-fuels, de synthetische brandstoffen.

AANVAARDBARE KOSTPRIJS

De uitdaging is: hoe maak je uit water en lucht in grote hoeveelheden tegen een aanvaardbare kostprijs synthetische brandstof.

Wil je echt CO2 neutraal zijn dan moet je de benodigde C02 uit de lucht afvangen. De CO2 die je uitstoot bij verbranding is eerder al afgevangen uit de lucht bij de fabricage en zo maak je de cirkel rond en het proces CO2 neutraal. Daarnaast is elektrochemie is nodig (veel groene stroom uitwind en zon) om water te splitsen in water stof en zuurstof.

FISCHER TROPSCH PROCES

Eerder is al eens in Zuid-Afrika op grote schaal synthetische brandstof gemaakt (met het Fischer Tropsch proces):nu niet meergeschikt omdat deze brandstof niet CO2 neutraal is want de basis is fossiel: steenkool. In zijn presentatie (te zien via de FEHAC-site) lichtte prof. Van de Sanden de verschillende chemische processen toe.

MINIATURISERING ZEECONTAINER

Het probleem zit 'm nu niet zozeer in het chemisch proces (dat is bekend), maar in het goedkoop vervaardigen van de koolstof en de waterstof. Dat vergt veel groene stroom en is duur. Interessant voor de oldtimereigenaren is de miniaturisering van de chemische industrie. Nu hebben we grote raffinaderijen nodig, straks kan brandstof gemaakt worden in een installatie zo groot als een zeecontainer.

MINIFABRIEK WASMACHINE

Het kan zelfs nog kleiner: er kan thuis voor het maken van brandstof een minireactor komen ter grootte van een wasmachine. Maar om het allemaal zo klein te krijgen moeten er wel nog heel veel stappen tot 2050 gezet worden.

REKENSOM VOOR HET MAKEN VAN OLDTIMERBRANDSTOF

Wat is nou nodig om voor één oldtimer 1liter synthetische brandstof te maken? Allereerst als grondstof 4 liter water, 3,3 kg CO2 uit de lucht en 27,5 KW/u. Dat is te doen en niet al te veel. Overigens is de efficiency van e-fuel niet hoog vergeleken direct aangedreven elektrisch rijden.

OPSCHALEN NAAR 100.000 OLDTIMERS

Maar wat is er nodig aan infrastructuur om jaarlijks 200 liter synthetische brandstof te maken om een oldtimer in een jaar 2.000 km te laten rijden. Per oldtimer heb je dan 40 m2 aan zonnepanelen nodig plus een apparaat met een 'vangopening' van een halve m2 om CO2 uit de lucht af te vangen. Een ruwe schatting van de kostprijs in 2030 voor de productie van 1 liter e-fuel is1 à 2 euro. Voor de synthetische brandstofvoorziening van 100.000 oldtimers die jaarlijks 2.000 km rijden moet je veel meer in het groot gaan denken: daarvoor zijn 20 grote Vestas 164 windturbines nodig of 4km2 aan zonnepanelen.

Elektrische auto's zijn al lang geschiedenis

VS PROEFTUIN MEEST GESCHIKTE MOTORTYPE

Rond 1900 en de eerste jaren daarna was vooral in de VS een strijd gaande om welke soort motor in een auto het beste presteerde: de elektromotor, de stoommachine of de verbrandingsmotor. Vooral op het platteland reden veel stoomauto's rond. Daar naast was de Otto-motor, oftewel de verbrandingsmotor populair. "Maar wellicht zal het u verbazen: er reed ook een gigantische hoeveelheid elektrische auto's rond."De elektrische auto's werden destijds al in gezet uit milieu-overwegingen. "De paardenpoep in de straten van New York was zo erg dat de hele bevolking in een paar jaar tijd elektrisch ging rijden." Nadeel van die auto's was wel de geringe actieradius,vandaar dat die elektrische auto's vooral toepassing vonden in de grote steden.

FORD WERD BEREIKBAAR VOOR DE GEWONE MAN

De stoommachine was vooral iets voor het platteland. Nadeel was wel dat snel

een boodschap om de hoek doen er niet bijwas. Je was eerst een uurtje bezig om de ketel te verwarmen om voldoende stoom te krijgen. Ook was er ene meneer Ford die auto's maakte. De eerste Fords liepen overigens helemaal niet op benzine maar op alcohol. Eigenlijk 100% ethanol dus. "Ford verkocht zijn auto's voor de schandalig lage prijs van 450 dollar en verlaagde dat ook nog eens naar 250 dollar". Daarmee kon ook de 'gewone man' een auto kopen.

OMBOUW ELEKTRISCH BLIJFT ZELDZAAM

Tegenwoordig maken we ons terecht meer druk over het milieu dan vroeger. Maar wat doe je als oldtimerbezitter en je bent en blijft aangewezen op fossiele brandstoffen?Die fossiele brandstoffen hebben een ongunstige reputatie als het gaat om luchtkwaliteit. Er zijn maar enkele oldtimers die omgebouwd zijn naar elektrische aandrijving. Dat zijn er echt niet veel want ze zijn op de vingers van de handen van het FEHAC-bestuur te tellen. Nederland telt 65 omgebouwde elektrische automobielen; dat zijn er niet veel. Ombouw is erg prijzig, en ook niet verstanding. Als FEHAC adviseren we dat niet. "Niet alleen omdat daardoor een authentieke oldtimer voorgoed verloren gaat, maar ook omdat zo'n ombouw de rijeigenschappen sterk negatief beïnvloedt."Met een ombouw haal je nooit de bouw kwaliteit van een nieuwe elektrische auto. Een ombouw elektrische auto is geen cultureel erfgoed meer.

SIMPEL RECEPT VOOR E-FUEL

De FEHAC heeft ingezet op alternatieve brandstof, ook wel synthetische brandstof ofe-fuel genoemd. Simpel gezegd maak je dat door een bak water onder stroom te zetten en het waterstofgas dat dan vrij komt te binden aan uit de lucht afgevangen koolstofatomen. Dat gas maak je vloeibaar en voilà: je hebt een ideale prachtige milieu-neutrale brandstof. Een groot voordeel van die synthetische brandstof is dat aan de in stellingen van de motor niets hoeft te worden veranderd. En het komt in de toekomstgewoon aan de pomp te koop. Daarom ziet de FEHAC als een van haar beleids speerpunten om die synthetische brandstofsterk te promoten. "Willen we kunnen blijven rijden in de toekomst, dan moeten we helpen zoeken naar deze alternatieve brandstoffen."

Wat heeft 'de Nederlander' eigenlijk over voor het behoud van het mobiel erfgoed

VOOR- EN NADELEN OLDTIMERS

Er is een voor- en nadelendiscussie over de waardering voor oldtimers. Zijn de bestaande fiscale voordelen wel of niet terecht. Moeten ze geweerd worden uit stadscentra. Als het lukt al die voor- en nadelen allemaal in kaart te brengen kan er een zogenoemde maatschappelijke kosten- batenanalyse gemaakt worden. "We kunnen bij de milieukosten berekenen hoeveel euro gemoeid is met de hogere uitstoot van oldtimers. Ook de bijdrage aan files, ongeluk ken en verkeersveiligheid valt te berekenen. Wat we niet zo goed weten zijn de baten van oldtimers aan de maatschappij. Dat is te splitsen in baten voor de oldtimerbezitter en in de baten voor de niet-oldtimer bezitters. "In dit onderzoek van mijn student Jan Guyt is vooral gekeken naar de baten voorde niet-oldtimer bezitter."

MENINGEN IN FOCUSGROUPS

Dat batenonderzoek ging in twee stappen. Eerst vier 'focusgroup meetings' met in to taal 28 personen; gewoon eens om te praten wat mensen van oldtimers vinden. De meeste mensen vonden het best leuk om oldtimers te zien. Ook een groep die het echt niet nodig vindt dat oldtimers bewaard worden: slecht voor het milieu, bezittersmaken misbruik van belastingregels, ze passen niet meer in het huidige verkeersbeeld. Youngtimers zijn voor een deel van de mensen gewoon oude auto's, meer niet,en geen cultureel erfgoed. Maar naarmate het bouwjaar ouder wordt zijn er steeds meer mensen die oldtimers interessant vinden. Er zijn ook mensen die ze mooi vinden vanwege de 'looks' of zelfs het geluid mooi vinden. Tot slot mensen die ze waarderen als cultureel erfgoed of vanwege de bestaanswaarde. Die vinden het belangrijk dat ze bestaan ook al zie je ze niet. "Net zo als je vindt dat de Zuidpool belangrijk is om te bewaren, ook al kom je er nooit." Op basis van wat er bij de focusgroupmeetings naar voren kwam is een enquêtegemaakt die door 299 mensen volledig werd ingevuld. Geen perfecte afspiegeling van alle Nederlanders, maar wel goed genoeg om conclusies uit te trekken. "Waarom niet-respondenten niet reageer den weet je nooit, misschien omdat ze bij voorbaat niets met het onderwerp oldtimers hebben. Dat zou betekenen dat de resultaten een beetje te rooskleurig zijn; dat weten we niet zo goed."

BATE HALF MILJARD VOOR DE BV-NEDERLAND

Ongeveer de helft van de respondenten was bereid wat te betalen om oldtimers te behouden. Dat hangt niet af van leeftijd, geslacht, inkomen, opleiding of woonplaats. Mannen zijn wel bereid 4 x zo veel te betalen dan vrouwen. Alles bij elkaar genomen hebben niet-oldtimers bezitters eenmalig € 30,63 over voor oldtimerbehoud. Met alle voorbehouden is het ieder geval een bedrag tussen 12,- en 82,- euro. Als we dit eenmalige bedrag vermenigvuldigen met alle Nederlanders kom je uit als ruwe schatting van de bate voor de BV-Neder land op een bedrag van een half miljard euro. De redenen om er geld voor over te hebben zijn divers. 34% vindt ze gewoon leuk om te zien. Het is een mooi stukje geschiedenis- voor 30%. En 10% zou er zelf ooit wel eentje willen hebben. Ongeveer de helft wil er niets voor betalen. "Ik ga niet betalen voor andermans hobby." 17% heeft helemaal geen enkele interesse voor oldtimers. Veel vinden het aardig maar niet belangrijk ge noeg om voor te betalen.

CONSUMENTENSURPLUS VOLGENDE STAP

Interessant zou nog zijn om het consumentensurplus te berekenen voor wel en niet-bezitters van oldtimers. Dat consumentensurplus is het verschil tussen wat je bereid bent te betalen en wat je uiteindelijk moet betalen. Van Wee illustreert dat met dit voorbeeld. "Stel dat je voor een LP van de Beatles € 100,- over hebt om die te kopen,en je kunt ergens op de kop tikken voor € 30,-. Het consumenten surplus is dan € 70,-."

KORT NIEUWS

AANDEEL 30+ PERSONENAUTO'S

Het aantal personenauto's dat in ons land rondrijdt is de afgelopen maand de grens van 9 miljoen gepasseerd. Dat betekent dat er in bijna tien jaar tijd één miljoen auto's is bijgekomen en dat het aantal in 35 jaartijd is verdubbeld. 3,9 % van die negen miljoen zijn de 357.000 auto's van 30 jaar en ouder.

FEHACtiviteiten, december 2020

Nieuwe leden

2020082 is in het bezit van een DKW RT 175, waarvan de motor helaas (nog) niet loopt. De eigenaar is Ronald Oordt, die de motorfiets, bouwjaar 1954, verder nog wil perfectioneren. Succes met je werkzaamheden Ronald!

2020083 was op zoek naar zijn DKW RT 175 VS die hij ooit bezat. Hiervoor benaderde Rik Mokveld onze secretaris, en uw redacteur kon de huidige eigenaar van deze DKW, bouwjaar 1959, opsporen. De, nu tachtig jarige, eigenaar wil nog geen afstand doen van deze RT 175 VS, maar dat belette Rob niet om zich, nu nog zonder DKW, aan te melden bij onze club.

2020085 ontdekte onze club via het Internet waar hij ook zijn RT 125 via Marktplaats op de kop tikte. De motorfiets, bouwjaar 1953 en framenummer 46588657 is in originele staat en draagt het kenteken NM-16-34. Eigenaar Jan Teeven mag van zijn echtgenote de DKW in de warme woonkamer stallen maar Jan voegt eraan toe dat de woonkamer zo goed als leeg en onder 'constructie' is en daarom verwacht hij dat mijn echtgenote, zo gauw alles klaar is, zijn RT 125 spreekwoordelijke de deur wijst…

2020088 is het lidmaatschapnummer dat toegekend is aan Bram Wattenburg. Bram heeft de respectabele leeftijd van 90 jaar en hij kocht onlangs een DKW RT 175. Dat is dezelfde motorfiets die hij in 1956 ooit nieuw kocht. Op zoek naar een contactslotsleutel voor zijn RT 175 kwam Bram via zijn buurman in contact met onze club en meldde zich bij ons aan. Wij hopen dat je nog vele jaren kunt genieten van deze aanwinst Bram, en natuurlijk van je verblijf bij onze DKW club.

2020091 is toegekend aan J.H. van Maaswaal, die zich helaas zonder verdere gegevens en (nog) zonder DKW aanmeldde. Bent u wel in het bezit van een DKW mijnheer Maaswaal, dan kunt u altijd via onze website uw voertuig(en) toevoegen en een foto uploaden.

2020093 kocht een tijdje geleden via het Internet een DKW RT 175VS, die helaas een kat in de zak bleek te zijn. Aan deze motorfiets, die op 5 juni 1957 het levenslicht zag, was veel geknoeid en deze miste ook diverse onderdelen. Daarom is de DKW helaas niet meer origineel en tevens aan een deftige restauratie toe. Eigenaar Marc Smeyers is dan ook van plan deze motorfiets onder handen te gaan nemen. Hij heeft inmiddels ons onderdelenmagazijn hiervoor weten te vinden en straks hoopt Marc met andere clubleden een ritje te kunnen maken.

2020095 bood op een kavel van een failissement, naar hij dacht, met motorfietsonderdelen. Maar bij het ophalen van zijn 'onderdelen' bleek dat Dirk Claessens eigenaar was van twee stuks DKW Hobby, een Standaard, bouwjaar 1955 en een Luxus, bouwjaar 1956 met de framenummers 03511906 en 03523015. De Standaard bleek voor 99% compleet en deze hoopt Dirk binnenkort ingeschreven te krijgen in het kentekenregister. Omdat hij de smaak nu goed te pakken had, kocht Dirk later via het Internet nog maar een derde exemplaar.

2020096 verzamelt al meer dan 30 jaar DKW RT 100 en RT 125 motorfietsen en onderdelen. Komt Benny Kappert ook maar iets tegen van deze typen DKW's dan laat hij het niet liggen en gaat het in depot en dat is nu al danig gegroeid. Met name motorfietsen in Wehrmachtuitvoering vindt Benny mooi en daar knutselt hij graag aan om deze weer compleet te krijgen. Nu werkt Benny aan een RT 125, bouwjaar 1943 met een gietijzeren blok en aan een RT 125, bouwjaar 1944

2021001 heeft zelf nog geen DKW maar Renze Westra heeft zijn hoop gevestigd op een RT 350, bouwjaar 1956, die u rechtsboven afgebeeld ziet staan. De motorfiets is nu nog eigendom van zijn schoonvader waarmee hij deze ruim 20 jaar geleden mee ophaalde in Capelle aan den IJssel. Vorig jaar reed zijn 80+ schoonvader nog op de DKW maar helaas is een van de zuigerveren klem komen te zitten en moet aan het blok gewerkt worden. Als de motor straks klaar is hoopt Renze hier ook nog jaren van te kunnen genieten.

2021002 is het tweede nieuwe clublid van 2021 en heet André Barneveld. Jammer André, dat je niet meer gegevens meestuurde en dat jij je zonder DKW aanmeldde. Mocht je toch in het bezit zijn van een DKW, of er eentje later weten te bemachtigen, dan kun jij natuurlijk ook via onze website je voertuig toevoegen aan je eigen profiel.

2021003 kocht begin dit jaar een gerestauteerde RT 50 waarmee de rijkspolitie ooit reed. Dit is de tweede DKW van Cees Berm want hij bezat ooit een RT 139. Zijn tweewielerliefde blijft niet alleen bij ons merk want Cees bezit ook nog diverse brommers van andere merken. De RT 50 met framenummer 651004151 is bouwjaar 1970 en kreeg toen het kenteken VL-34-47 toegekend.

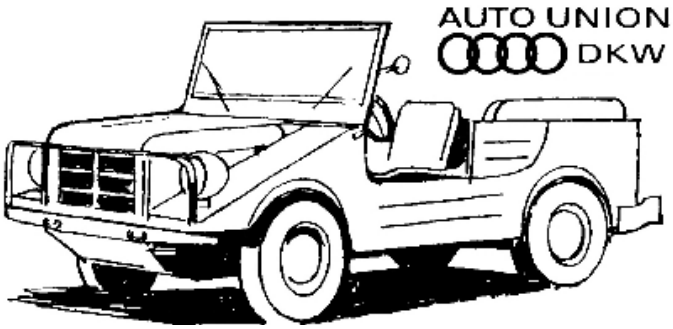
2021004 was eigenlijk op zoek naar een motorfiets van zijn eigen geboortejaar (1956), maar Luc Melis kocht er een van 1957. Het werd een ongerestaureerde RT 200VS en op zoek naar onderdelen vond Luc onze DKW club. Bij de restauratie blijft het lakwerk origineel en technisch gezien moet bij de RT 200VS o.a. de krukas vervangen worden. Als de motorfiets klaar is, dan verheugt Luc zich er op de nodige kilometers te gaan maken, want de papieren met kenteken O-MGB-449 zijn al in orde.

2021005 is toegekend aan Jacco Schouten, die helaas niet veel gegevens meestuurde en zich (nog) zonder DKW aanmeldde. Ook voor Jacco geldt dat hij, mocht hij toch een DKW in zijn bezit hebben of krijgen, dat hij een foto kan uploaden naar zijn eigen profiel op onze website.

2021006 meldde zich meteen met twee motorfietsen aan. Marcel Hulscher bezit namelijk twee RT 200, beiden bouwjaar 1956, waarvan een type S en een type 2. De RT 200/2 kocht hij in 2016 van een oudere persoon die de DKW nooit bereed maar op feestdagen voor zijn huis stalde om zo gesprekken aan te gaan. Doordat er nooit op de DKW gereden werd, haalde Marcel de motorfiets geheel uit elkaar en belandde de RT op de zolder totdat een broer hem in 2018 van Marcel overnam die de DKW weer in elkaar zette. Begin 2020 verhuisde de RT 200/2, bouwjaar 1956 weer terug naar Marcel die naast de RT 200/S nog een derde exemplaar op zolder heeft.

2021007 kocht een DKW Munga van ons ex-clublid Wim van der Loo en zo leerde Ben van Acht onze club kennen. De 30 jaar geleden gerestaureerde Munga is bouwjaar 1964 en in het ijzersterke voertuig is chassisnummer 3038020170 ingeslagen. Inmiddels heeft Ben de lekkende remcilinders ervangen, zodat de DKW weer rijklaar is.

2021008 meldt zich net als het vorige nieuwe clublid aan met een DKW Munga 91/4, maar deze is bouwjaar 1957. Peter Lissenberg was al eens lid tot 1985 en nam nu verstandige het besluit zich weer aan te melden. Als zendamateur heeft Peter in de DKW een SEM25 zendinstallatie ingebouwd en hij gebruikt hierbij de toepasselijke roepnaam PA1DKW.



2021009 versterkt de club met twee stuks RT 175 VS. Michiel van der Pijll heeft een rijdend exemplaar, bouwjaar 1956 met framenr. 45581359 en een opknapper, bouwjaar 1958, met framenr. 45589587 en zonder kenteken. De aankoop is het gevolg van de vondst van een oude foto van zijn schoonouders op een RT 175S en toen Michiel vorig jaar deze twee DKW's te koop zag, kon hij deze niet laten staan.

2021010 is samen met zijn vader de eigenaar van de DKW RT 125/2, die ooit van zijn opa was. Patrick Weekers heeft nu samen met zijn vader deze motorfiets, bouwjaar 1953 en framenummer 46590774 onder handen, en op zoek naar informatie en onderdelen vond Patrick onze club. Zijn opa reed met zijn DKW rond met kenteken PE-64-59.

2021011 wordt het nummer van de heer P. Kempenaar. Hij meldde zich (nog) zonder DKW aan, maar gezien zijn e-mailadres, moet daar binnenkort toch een DKW in zijn bedrijf staan.

2021012 Kevin Jeremy Barnard is het negende clublid dat wij vanuit het Verenigd Koninkrijk verwelkomen. Of de heer Barnard in het bzit van een DKW is, vermeldde hij helaas niet bij zijn aanmelding.

Weer op de weg

Bij zijn aanmelding deze zomer gaf Geert van der Heide aan, dat hij zijn DKW RT 175VS, bouwjaar 1957, samen met zijn zoon eens goed ging aanpakken en dat het hun winterproject zou worden. Nog voor dat de wintermaanden moesten beginnen, stuurde Geert deze foto naar de redactie van zijn RT 175, met de mededeling dat de motorfiets, op een paar kleine dingen na, klaar is. Mooi resultaat Geert! De motorfiets had al het kenteken TE-89-45 dus straks in het voorjaar en de zomer kan hij en zijn zoon lekker gaan toeren met de DKW

In goede staat

Te koop gevraagd DKW 1000 of 3=6 ,in goede staat, prijs n.o.t.k. Jan Verheijen.

Na de verkoop van mijn DKW heb ik nog de volgende **DKW F8-onderdelen** in de aanbieding: versnellingsbakken, motorsteunen, steekassen, remonderdelen, kommen hardy schijven, achterveer, stuuronderdelen, koppelingsdelen, duplex-ketting, diverse motorblokken, dynastarters, vlotters, carburateurs, kranen, ontstekingsdelen en elektrisch kleinmateriaal. Daarnaast nog een motor voor DKW transporter met vier bak en droge koppeling, compleet met wiel en steek- assen, stuurhuis en stuurwiel. Tevens een bak met speciaal DKW-gereedschap. Arnoud van Arkel.

Gezocht voor DKW SB 500 dynastart of delen hiervan (zie foto). Verder zoek ik onderdelen voor zowel de SB 500 alsook de NZ500, graag alles aanbieden. Mathieu Tankens.

Te koop geheel gereviseerde **DKW SB 500 Luxus** met dynastart, in zeer goede staat en rijklaar, motornummer 510232 en framenummer eindigend op 3319, met reserve-onderdelen w.o. banden, vraagprijs € 8.000,-. Erik Neelen.

Te koop **DKW 1000Sp**, restauratieproject, zo goed als compleet. Tevens te koop een **DKW RT250/H**, bouwjaar 1953 en een **DKW RT175** (200cc), bouwjaar 1954 in onderdelen. Bij interesse en vragen e-mail naar At Vennix.

Te koop, in zeer goede staat verkerende Auto Union DKW, **1000S Coupé de Luxe,** bouwjaar 1963, chassisnummer 6820145485, KM-stand 94395, binnenbekleding bruin/beige, met diefstalbeveiliging en originele Blaupunkt radio en enkele reserveonderdelen en gereedschappen e.d. Auto heeft altijd binnen gestaan, prijs n.o.t.k. Jan Golsteijn.

Als DKW liefhebber **zoek ik een rijdende F11 of een F12**, een beetje achterstallig onderhoud of minder fraaie lak is geen bezwaar. Arnoud van Arkel.

Gezocht **carburateur Amal, type 68/412** voor DKW 98cc, bouwjaar 1938. J. Visser.

Mijn **F91 Limousine Spezial** staat nog steeds te wachten op een nieuwe eigenaar. Instappen en wegrijden. Auto uit 1954 met origineel roldak. Voor slechts € 7.950,- rijdt u morgen al in uw eigen DKW auto. Volgens kenners is de F91 de beste DKW ooit gemaakt. Veel onderdelen vernieuwd.Tevens te koop 6 ongebruikte **banden Mitas 4.00 x 19,** geschikt voor onder andere vooroorlogse DKW auto's met 19 inch wielen, zijn al enkele jaren oud, maar nog in perfecte staat, € 15,- per stuk.Eric Cox.

Te koop aangeboden DKW motorfiets, waarschijnlijk een **RT250/2**, grotendeels gerestaureerd, moet nog afgebouwd worden, met extra onderdelen, geen kenteken aanwezig, prijs overeen te komen, motorfiets staat in Hillegom. Informatie bij Fred de Hollander.

Te koop origineel **werkplaatshandboek voor DKW 3=6/ F91/F93**, in zeer goede staat, prijs € 90,- en origineel **werkplaatshandboek voor AU1000/S/Sp**, in nieuwstaat, twee delen samen voor € 100,-. Tevens te koop originele onderdelencatalogus Nr.83/6 voor AU 1000, A4-formaat in 4 talen (D-GB-F-E), prijs € 35,- en originele onderdelencatalogus Nr. 91/2 voor F12 en F12 Roadster, A4-formaat in 4 talen (D-GB-F-E), prijs € 35,- en originele onderdelencatalogus Nr.83/4 voor AU 1000, A5-formaat, prijs € 35,-. John Smeets,

Deutschland besitzt in

DKW

die größte Motorradfabrik der Welt!

Aus kleinen Anfängen heraus erzielte DKW im Sturmschritt innerhalb weniger Jahre eine

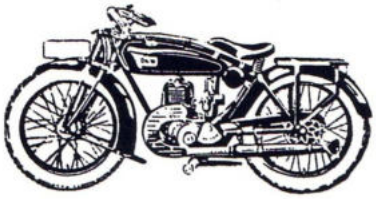
Tagesproduktion von über 300 Motorrädern

DKW hat bis jetzt über 200 000 seiner bewährten Zweitakt-Motoren gebaut.

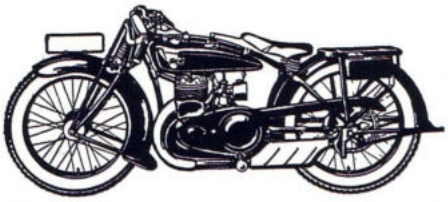
DKW beschäftigt in seinen zahlreichen Zweigwerken 6100 Arbeiter das ganze Jahr hindurch.

DKW stellt in diesen Werken fast alle zum Motorrade gehörenden Teile selbst her, wie: elektrische Anlage, Vergaser, Naben, Sättel, Guß-, Stanz- und Ziehteile, Armaturen usw.

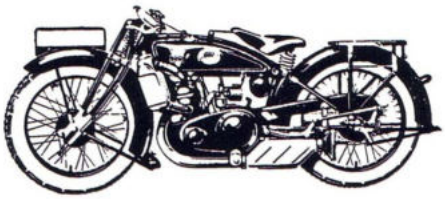
DKW hat den größten Motorrad-Export Deutschlands.



E 200. Steuer- und führerscheinfrei mit Riemen ab Werk RM. **695.**— mit Kette RM. **715.**—



E 300. Das preiswerteste Motorrad der Mittelklasse, ab Werk RM. **850.**—



Z 500. Zweizylinder, wassergekühlt. Die Hochleistungsmaschine für Seitenwagen, ab Werk RM. **1325.**—

ZSCHOPAUER MOTORENWERKE

J. S. RASMUSSEN A.-G., ZSCHOPAU MT