45e jaargang - Nummer 5

DAT KLEINE WONDER

December 2020

DKW Club Nederland

Op de voorpagina:

De Auto Union 1000Sp blijft een aparte auto om te zien. Deze DKW werd in 1957 voor het eerst op de IAA in Frankfurt aan het publiek voorgesteld. 8 jaar later, in maart 1965, liepen de laatste AU 1000Sp's van de band.

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 € 30,- per jaar. Nieuwe leden betalen € 20,- inschrijfgeld, m.u.v. nieuwe leden tot 21 jaar. Gezinsleden betalen € 10,- contributie zonder inschrijfgeld.
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 en Joop Willems
Regio Oost: Vacant.
Regio Zuid: John Smeets,
Regio West: Jan Calame
Regio Midden: Erik Bergsma

Vraagbaken

Vooroorlogse auto's: Jan Bossink
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.

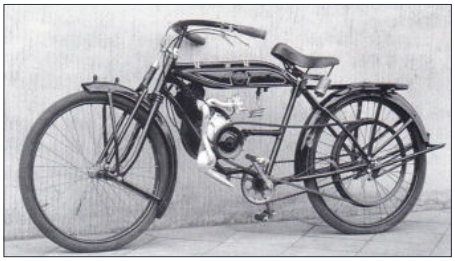
Bromfietsonderdelen: Olaf Reilingh,

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 8

DKW Motorfietsen uit Zchopau, deel 2

Nadat Hugo Ruppe door Rasmussen vervangen werd door Hermann Weber ging deze als nieuwe constructeur meteen aan de slag met het ontwerpen van de eerste echte DKW-motorfiets. Dit resulteerde in het model RM Reichsfahrtmodell dat al gauw opgevolgd werd door het ZL Zschopauer Leichtmotorrad model.

Verslag 12

Woordje van Wardje

Het onderdelenmagazijn in Zwolle was uit haar voegen gegroeid en Roel van Drogen ging op zoek naar een nieuwe locatie. Die vond onze magazijnmeester in Ruinerwold. Na goedkeuring door de leden konden de vrijwilligers aan de slag en een opruim- en verhuisklus werd gestart, die Wardje nog even verwoord.

Van clubleden 14

Van wrak tot schoonheid, deel 47

Naast de poging om het probleem aan de dynastart van de F1 opgelost te krijgen, is het werk aan de carrosserie van de F91 cabrio in volle gang. Hierbij werd ontdekt dat bij Karmann, waar deze F91 cabrio's gebouwd werden, de carrosserie van een coupé werd aangepast voor de cabrio-modellen.

Clubleden vertellen 17

Hoe Lucas Rijnders aan zijn RT 250/2 kwam

Lucas Rijnders meldde zich begin dit jaar aan als lid van onze club en hij bracht een nog te restaureren DKW RT 250/2, bouwjaar 1956 mee. Deze motorfiets werd op een bijzondere manier in Zuid-Duitsland ontdekt door een neef van Lucas. Het verhaal achter deze vondst kunt u lezen vanaf pagina17.

Techniek 21

Probleem bij starten / aanslaan motor

We hebben er allemaal wel eens mee te maken gehad, dat de motor van de DKW bij het starten slecht of helemaal niet wil aanslaan. Dit probleem kan verschillende oorzaken hebben en daarom in deze bijdrage van uw redacteur enkele mogelijke oorzaken en wat u er zelf aan kunt controleren en kunt proberen op te lossen.

Restauratieverslag 24

Restauratie DKW F5 K, het vervolg

Ook in dit clubblad kunt u weer lezen hoe Geert van der Veer diverse werkzaamheden aan zijn DKW F5 K, bouwjaar 1935, voltooide. Zo moest er onder andere een probleem opgelost worden waarom de motor slecht aansloeg, werd de DKW uitgelijnd en nam Geert de carburateur eens goed onder handen.

Evenementenkalender (onder voorbehoud)

DKW Club Evenementen

Helaas zijn er, buiten de magazijn-openingen, vanwege de Corona-maatregelen nog geen andere DKW Club Evenementen gepland.

Magazijn Ruinerwold

Zaterdag	19 DECEMBER	11.00 - 14.00	uur
Zaterdag	16 JANUARI	11.00 - 14.00	uur
Zaterdag	13 FEBRUARI	11.00 - 14.00	uur
Zaterdag	13 MAART	11.00 - 14.00	uur
Zaterdag	17 APRIL	11.00 - 14.00	uur
Vrijdag	21 MEI	19.30 - 21.30	uur
Vrijdag	18 JUNI	19.30 - 21.30	uur

Auto-onderdelen
Roel van Drogen

Motorfietsonderdelen
Johan ten Arve

DKW Evenementen Europa

* **7 - 8 MEI 2021**
Voorjaarstreffen met ALV van de Duitse AUVC-club en onderdelenmarkt in de Hessenhallen te Alsfeld (D).

** **3 - 6 JUNI 2021**
3e DKW Hebmüller-Karmann Treffen te Klingelberg am Main (D).

* **25 - 27 JUNI 2021**
Auto Union en DKW Treffen, i.v.m. 33e Ove Rasmussen Gedächtnisfahrt en i.s.m. DKW Motorradclub, bij het August Horch Museum te Zwickau (D).

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

Om alvast te noteren.

* **2022**
49e Internationaal Auto Union en DKW Treffen in Oostenrijk.

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

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

Woord van de voorzitter

De digitale toekomst van onze club

Op 22 november jl. hebben we, enigszins noodgedwongen, onze eerste online Algemene Ledenvergadering gehouden. Vanwege de Coronamaatregelen, konden we onze leden niet uitnodigen op een mooie centrale plaats in Nederland. Daarom hebben we de leden de gelegenheid gegeven om vanuit hun eigen omgeving de ALV bij te wonen. En hoewel zo'n 'digitale' vergadering niet de gezelligheid en onderlinge contacten biedt die we gewend zijn, mogen we achteraf gerust van een succes spreken.
We hebben gemerkt dat er nu leden deelnemen die we op een 'gewone' Algemene Ledenvergadering niet zien, maar constateerden ook dat een aantal vaste bezoekers niet de weg hebben gevonden naar deze digitale uitvoering.
Hierna kwam de tip, om in de toekomst een hybride vergadering uit te schrijven. Dus zowel samenkomen op een locatie en gelijktijdig deze vergadering streamen voor diegenen die niet naar de vergadering willen of kunnen komen. We zullen daar eens goed naar kijken. Zo vind ik het ook verstandig eens te kijken naar de mogelijkheden van de sociale media die we nu niet of nauwelijks gebruiken. Voorop moet staan dat het minstens voor een deel van onze leden van toegevoegde waarde moet zijn. Ik denk dan aan Instagram en Twitter die op hun eigen manier best een verlengstuk kunnen zijn van het 'echte' contact. In die zin gebruiken we Facebook op dit moment ook. Ik spreek voor mij zelf als ik zeg dat ik daar niet of nauwelijks kennis en ervaring mee heb.
Een oudere vorm van digitaal contact is het gebruik van een forum. Dit wordt dan gekoppeld aan de website en hiermee bouwen we een historie op van vragen en antwoorden met betrekking tot onze hobby.
Ik heb al eerder aangegeven dat de diverse sociale media verschillende doelen hebben en ook andere gebruikers aantrekken. Maar ook dat deze beheerd moeten worden. Er zal altijd iemand moeten meekijken om het in goede banen te leiden en niet te laten ontsporen. Om dit vorm te geven lijkt mij iets voor een van onze jongere leden. Iemand die mee richting gaat geven aan onze stappen in de digitale omgeving.
Zelf hebben Eric Cox en ik de afgelopen jaren onze website in een nieuwe jas gestoken. Een van de doelstellingen was om op een frisse manier onze club en ons merk in de etalage te zetten. Een ander doel was om de drempel laag te maken voor nieuwe leden om zich bij onze vereniging aan te sluiten. Volgens mij zijn wij daar goed in geslaagd, getuige de vele nieuwe clubleden die we dit jaar al mochten verwelkomen.
Laat ik duidelijk zijn. Het is niet mijn bedoeling om de club zoals die nu werkt volledig te veranderen. Ik ben blij met onze activiteiten, ons clubblad, onze Facebookpagina en hoe we met elkaar omgaan. Heel veel van onze leden zullen dit ook zo zien. Maar daarnaast ben ik er van overtuigd dat er zich een nieuwe generatie aandient die het clubleven ook op een andere manier wil beleven. En daar zit op de lange termijn onze toekomst. Onze continuïteit.
Op deze plaats spreek ik daarom die generatie aan om op te staan en contact met mij op te nemen. Ik ben specifiek op zoek naar een webmaster en naar iemand die ons actief kan helpen met de keuze en het beheer van nieuwe media. Met goede argumenten staan we open voor alle goede ideeën. Meld je aan, laat van je horen.

HARRY BROERS

Contributie 2021

Bij dit clubblad heeft elk clublid een aparte begeleidende brief ontvangen met daarop aangegeven dat u
1) zelf de contributie dient over te maken (en wel vóór 1-1-2021) of
2) niets hoeft te doen, omdat u een machtiging heeft afgegeven of
3) niets hoeft te doen, omdat u uw lidmaatschap heeft opgezegd.

Nieuwe magazijnmedewerkers

Het team dat het onderdelenmagazijn in Ruinerwold beheert, is onlangs uitgebreidt met een tweetal nieuwe medewerkers.
U kunt achter de balie in Ruinerwold nu ook Arie Schenk aantreffen die voornamelijk ingezet wordt voor de motorfiets-onderdelen. Daarnaast is Anne Kruizinga aan het team toegevoegd die kennis heeft van auto-onderdelen. Beide heren, van harte welkom in het magazijnteam!

Algemene Ledenvergadering

Verslag van de digitale ALV van 22 november 2020

In verband met de coronamaatregelen was het onmogelijk om de vergadering van 2020 fysiek te laten plaatsvinden. Na tweemaal uitgesteld te zijn is besloten om de vergadering digitaal te organiseren. Daardoor was de oorspronkelijke agenda ingekort, waardoor enkel de noodzakelijke punten werden behandeld. Het gebruikte systeem werkte met een 2 stappen-verificatie. Aanwezigheid en stemmingen zijn door het systeem automatisch vastgelegd. Op 22 november om 13.00 uur ging de vergadering van start.

Aangemeld 65 leden, waarvan aanwezig 51 leden. 3 leden hadden iemand gemachtigd en enkele leden kwamen later in de vergadering.

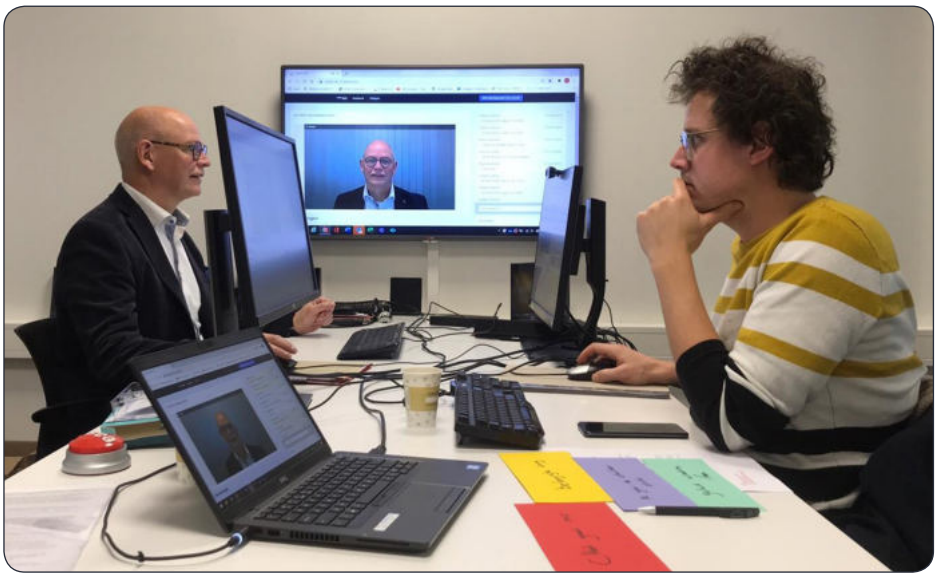
01. OPENING
Voorzitter Harry opent de vergadering om 13.00 uur. Hij meent dat deze wijze van vergaderen een goed alternatief is voor een fysieke vergadering. Positief effect van deze vergadering is dat er veel nieuwe leden aanwezig zijn, zelfs uit Amerika. Vragen kunnen via de chatbox gesteld worden. Wel enkel vragen die betrekking hebben op het lopende agendapunt. Er zijn geen vragen vooraf gesteld.

02. VASTSTELLEN AGENDA
Deze wordt ongewijzigd vastgesteld.

03. INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN
Ingekomen stukken: de belastingdienst gaat het vergrootglas leggen op oldtimerclubs, om te kijken of die belastingplichtig zijn. Eric Cox legt uit dat het criterium daarbij is een omzet van meer dan 20.000 euro. De DKW Club heeft nog geen aanschrijven van de belastingdienst gehad. Belangrijk is dat we als club geen deel uitmaken van het economisch verkeer, dus geen verkopen van onderdelen of clubwinkelspullen aan niet-leden. De Fehac houdt zich nu bezig met bekijken hoe oldtimerclubs vrijgesteld kunnen worden van belasting.

04. NOTULEN ALV 24 MAART 2019
(zie clubblad nr. 2 van 2019).
De notulen van de vergadering van 2019 worden zonder op- of aanmerkingen vastgesteld. Stemmen vóór 52, 1 onthouding.

05. FINANCIEEL VERSLAGEN VAN PENNINGMEESTER, MAGAZIJNEN EN CLUBWINKEL
(zie clubblad nr. 1 van 2020).
Harry neemt de financiële situatie van de club, de clubwinkel en de magazijnen door. Henk de Vries vraagt waarom er in de begroting geen baten staan van clubwinkel en magazijn. Harry legt uit dat die daar niet op kunnen staan, omdat ze niet in te schatten zijn. Baten komen ten goede aan de reserves van de club.



06. VERSLAG KASCOMMISSIE
De kascommissie stelt vast dat de financiën van 2019 van de club, de clubwinkel en de magazijnen transparant en inzichtelijk zijn. Het bestuur wordt vervolgens decharge verleend. Stemmen vóór 56.

07. SAMENSTELLING NIEUWE KASCOMMISSIE
Aftredend bij de kascommissie is Jaap Stienstra Jr. We zoeken een nieuw lid. De kascommissie is het middel van de leden om het bestuur te controleren. Twee leden melden zich aan, namelijk G.C. Wielemaker en Lambert Bongers. Lambert geeft aan zich even te 'parkeren'. De heer Wielemaker wordt gekozen met 55 stemmen vóór en 1 onthouding.

08. BESTUURSVERKIEZING
Eric Cox is aftredend en herkiesbaar. Hij wordt herkozen met 55 stemmen vóór en 1 onthouding.

09. CONTRIBUTIEVERHOGING, INSCHRIJFGELD EN DIGITAAL LIDMAATSCHAP
Harry legt het voorstel bestuur uit. Volledig lidmaatschap: door stijgende kosten in onze jaarlijkse uitgaven (magazijn, website, clubblad, verzendkosten) zijn jaarlijkse inkomsten en uitgaven niet in balans. Om dit weer in balans te krijgen stellen we voor de contributie te verhogen van € 30,- naar € 40,-. Dit is een fikse verhoging, maar noodzakelijk. Daarbij willen we niet structureel aan onze reserves komen. Dit is de eerste verhoging sinds 2005 (ingaande 2006). Ook toen was de reden dat inkomsten en uitgaven niet in balans waren.

Exact 45 jaar na de oprichtingsvergadering ging de ALV voor het eerst digitaal! Vanuit de studio in Eindhoven zorgden voorzitter Harry Broers en zijn diens zoon Max als moderator ervoor dat alles op rolletjes verliep.

Vóór 48, tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen. Daarmee gaat dit tarief in per 2021.
Digitaal lidmaatschap: dit is een alternatief van het volledige lidmaatschap, met dezelfde rechten, maar zonder fysieke post. Dus alleen digitale berichten/clubbladen. Deze vorm van lidmaatschap is aantrekkelijk voor leden die het prima vinden om het blad op een scherm te lezen en voor buitenlandse leden die de Nederlandse taal niet machtig zijn. Het digitale clubblad en de website zijn op eenvoudige wijze te vertalen. Wat ook meetelt is het verminderen van de verzendkosten van het clubblad. Daarom voorstel om digitaal lidmaatschap mogelijk te maken voor € 25,- in plaats van € 40,-. Voor alle duidelijkheid: alle leden krijgen de mogelijkheid om te kiezen voor volledig of digitaal lidmaatschap. De Nederlandse leden kunnen bij de secretaris aangeven dat ze ook gebruik willen maken van een digitaal lidmaatschap. Dat zou voor hen gelden vanaf 2022. Buitenlandse leden zullen gestimuleerd worden een digitaal lidmaatschap te nemen. Contributie buitenlandse leden gaan we niet verhogen. We zetten in op een digitaal lidmaatschap voor hen.
Stemmen vóór 45, tegen 5 en 5 onthoudingen.
Het bestuur stelt voor het inschrijfgeld af te schaffen. Het is indertijd ingesteld om de extra kosten van het nazenden van drie clubbladen te dekken. Dit wordt dan niet meer gedaan, aangezien de oude bladen ook op de website te zien zijn.
Stemmen vóór 40, tegen 9 en 7 onthoudingen.
Paul Veenings vraagt of we het inschrijfgeld indertijd ook niet in het leven hebben geroepen om te voorkomen dat leden het magazijn leegkopen en vervolgens na een jaar de club verlaten. Harry geeft aan dat je zulke leden niet of nauwelijks tegenkomt. Het behouden van leden is een taak van de club en het magazijn is blij met elke verkoop aangezien er genoeg onderdelen aanwezig zijn.

10. AANPASSING HUISHOUDELIJK REGLEMENT

Het huishoudelijk reglement moet aangepast worden, onder andere om bovenstaande wijzigingen vast te leggen en om te bevestigen dat de clubwinkel enkel aan leden verkoopt.
Stemmen vóór 54, tegen 2.

75 jaar geleden
Nieuwe start met het Zentraldepot

Op 7 mei 1945, de dag van het einde van de Tweede Wereldoorlog, liep het bestuur van de Auto Union AG van Chemnitz over naar de Amerikaanse bezettingszone.
Twee weken later vonden in het filiaal van de Auto Union in München de eerste gesprekken plaats voor de oprichting van een onderdelendepot in de westelijke bezettingszone. Bijna 60.000 DKW wagens uit de jaren dertig hadden de oorlog overleefd en hadden dringend onderdelen nodig. Daarbij kwamen duizenden DKW motorfietsen en ook vele grote Audi, Horch en Wanderer wagens.
Op 19 december 1945 werd met succes het „Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile“ in Ingolstadt opgericht, waarbij men de gebouwen van de voormalige defensiebakkerij kon huren. Bescheiden werd begonnen met de productie en het reviseren van onderdelen. Dit was de kiem voor de wederopbouw van de Auto Union na de oorlog en de grondsteen voor de ontwikkeling van de stad Ingolstadt van een garnizoensstad tot een moderne industriestad.

11. RONDVRAAG

Nico Declercq: worden de Nederlandse clubbladen voor Belgische leden ook digitaal? Harry: nee, blijft zoals het is.
Arie Schenk ziet op het ledenportaal bij de voertuigen vooral grijze vlakken. Harry: dat komt doordat de betreffende leden (nog) geen foto van hun voertuig op de website hebben geplaatst. Arie stelt voor eerst de foto’s te tonen en vervolgens de grijze vakken.
Van diverse leden komen positieve berichten over deze manier van vergaderen.
Dennis v.d. Werf maakt zich namens de jonge leden zorgen over het sleutelen aan oude voertuigen. De benodigde kennis en vaardigheden zijn bij deze generatie niet aanwezig. Harry wijst Dennis op technische artikelen uit ons clubblad. Verder neemt hij deze opmerking serieus en gaat deze bespreken in het bestuur.
Erik Bergsma geeft aan dat het verkopen van spullen uit de clubwinkel aan enkel leden in de praktijk moeilijk is.

12. SLUITING

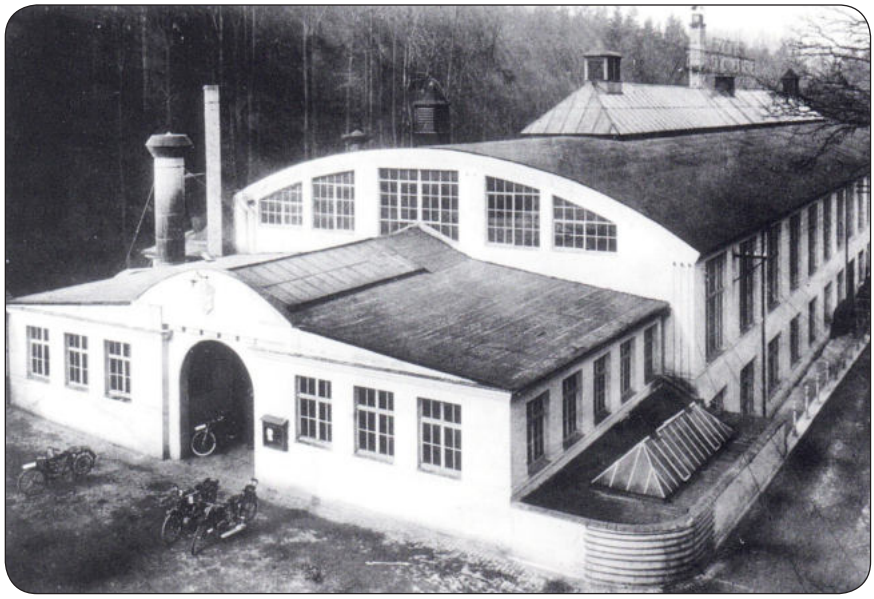
Harry sluit om 13.45 uur deze algemene ledenvergadering af met de opmerking vooral gezond te blijven. Hij laat nog een filmpje zien over de ontwikkeling van ons magazijn in Ruinerwold. Dit staat ook op de website.

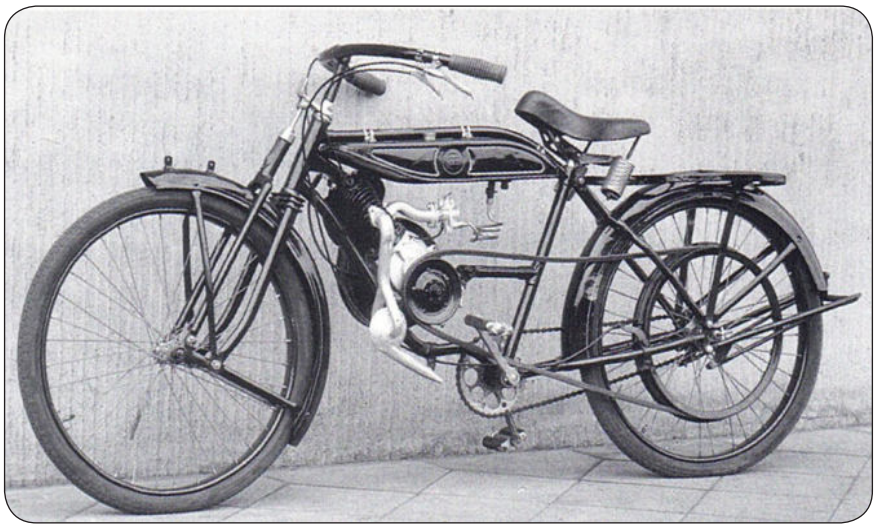
ERIC COX
Secretaris

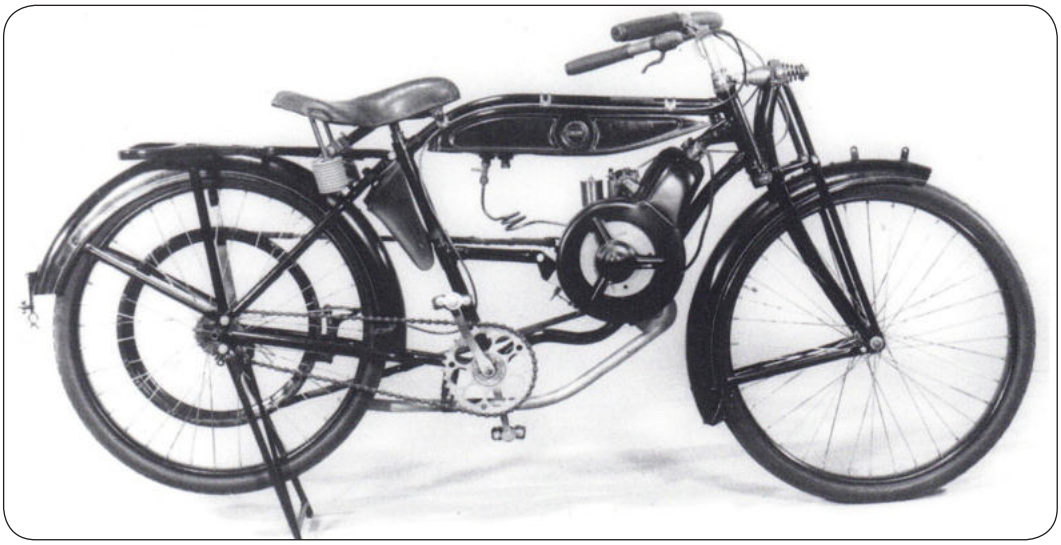
DKW motorfietsen uit Zschopau, deel 2

RM Reichsfahrtmodell en ZL Zschopauer Leichtmotorrad

In 1932 verliet Hugo Ruppe na diverse meningsverschillen met Rasmussen over de toekomstige ontwikkelingen van de tweetaktmotor de Zschopauer Motorenwerke. Rasmussen vond echter een meer dan adequate opvolger in de persoon van Hermann Weber, die nog in hetzelfde jaar de eerste echte motorfiets voor de fabriek in Zschopau construeerde. Basis was de al in de Lomos-zetelfiets gebruikte DKW-motor met geforceerde koeling, die bij een cilinderinhoud van 148 cc, 2,5 pk vermogen leverde en nu schuin liggend onder de met klemmen bevestigde benzinetank, met een inhoud van 3 liter, zijn plek vond. De aandrijving naar het achterwiel gebeurde weer met een lederen of gummi riem, waarbij de koppeling voor het stationair lopen en voor de rijsnelheid, die tussen de 4 en 65 km/ u lag, weer met de hand versteld kon worden.
In de handleiding werd hierover vermeld: “De koppeling is bijzonder zinvol en wordt met een hevel handmatig bediend. Drukt men de hevel naar voren, worden de beide schijfhelften van de poelie-aandrijving uit elkaar gerukt, de riem valt op de stationaire schijf, de koppeling is dan uitgerukt en de motor loopt stationair. Door achteruit trekken van de koppelingshevel kan de koppeling en daarmee de motor weer ingeschakeld worden. Deze koppeling maakt echter ook een veranderde overbrengingsverhouding mogelijk. Gebruikt men de hevel per tand, dan rukt men de aandrijfschijf meer of minder uit elkaar en verkleint respectievelijk vergroot men hierdoor de overbrenging.”



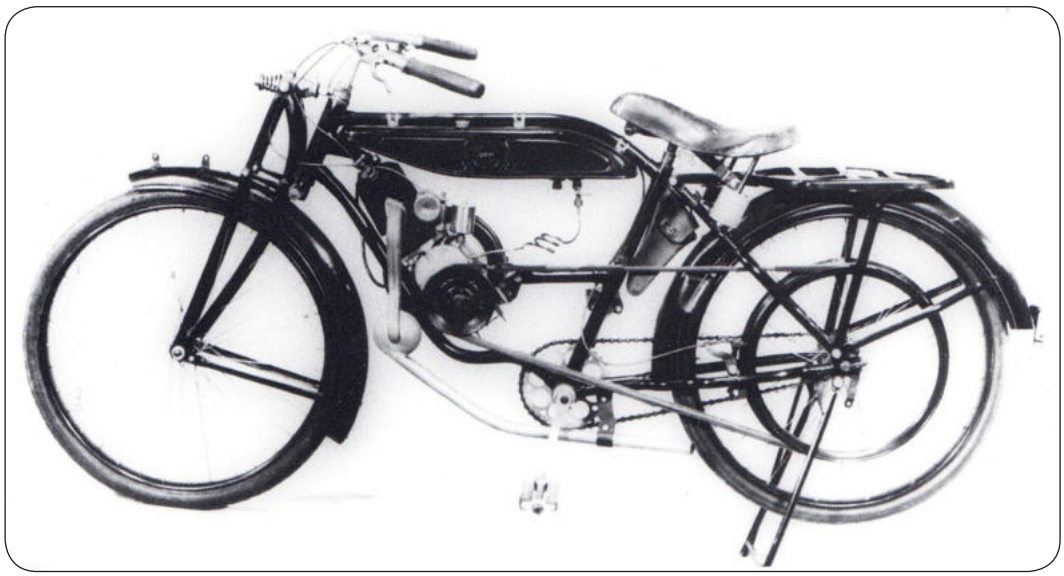




Geheel boven:
Eerste fabricagehal voor DKW-motorfietsen in Zschopau.

Boven:
Reichsfahrtmodel met de in eerste instantie gebruikte voorwielnaaf.

Links:
Het Reichsfahrtmodel droeg aan de rechter kant de geforceerde koeling die voor de komende jaren typisch zou zijn voor DKW-motorfietsen.



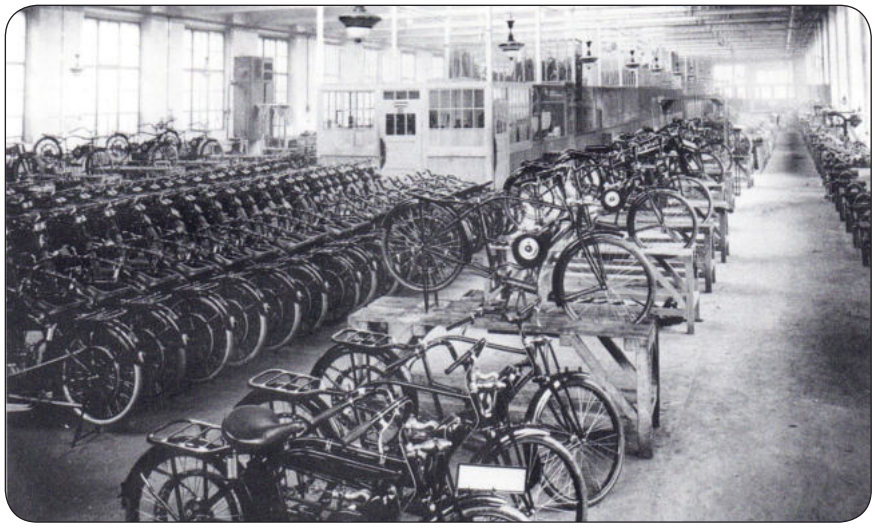
De ontsteking van de motor gebeurde, zoals ook bij de voorgangers van deze motoren, door de vliegwiel-magneetontsteking, waarbij het vliegwiel tegelijkertijd de ventilator van de geforceerde koeling droeg. Het verbruik was 2 tot 3 liter mengsmering op 100 kilometer, maar de tankinhoud van 3 liter beperkte de actieradius. De motorfiets werd bijna uitsluitend in de kleur zwart met goudkleurige biezen geleverd. Om de roem van het merk DKW te vergroten en in het land verder bekendheid te geven, nam de fabriek uit Zschopau op 10 juni 1922 deel aan de races op de Avus-Ring in Berlijn waarbij met 55 deelnemers en 27 verschillende fabrikanten, DKW de eerste vier plaatsen behaalde.

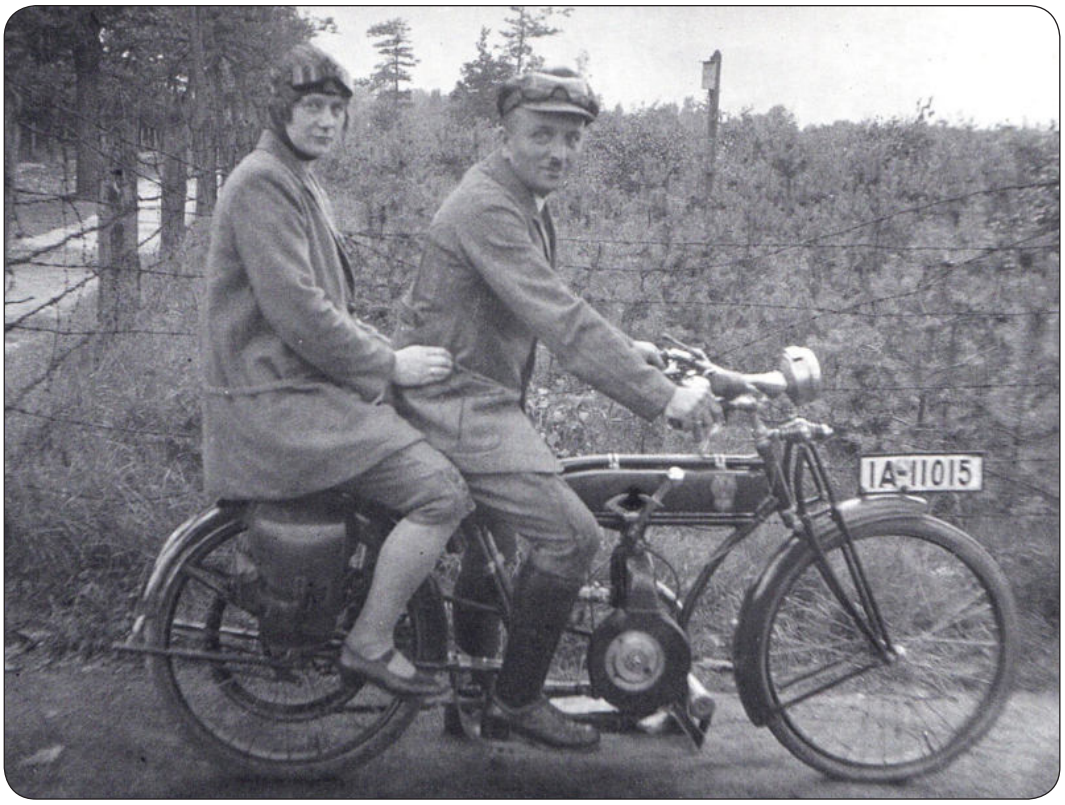
Er volgde meer overwinningen bij de zogenoemde ADAC Reichsfahrten. Bij de Reichsfahrt Berlin-Heidelberg behaalde men de eerste drie plaatsen en bij de Reischsfahrt Leipzig-Breslau-Berlin werd de overwinning in de heuvelklim, de overwinning op vlak terrein en de overwinning in het eindklassement behaald. Uitgaande van deze vele successen besloot de fabriek dit model motorfiets de naam Reichsfahrtmodel te geven en het onder deze naam te promoten. Het model Reichsfahrt was ook met pedalen en achteruittraprem te leveren. In de lopende serie veranderde onder andere de voorvork, waarbij deze eerst een swinghefvering kregen, en later een pendelvering. Deze werden analoog aan het ZL-model geproduceerd. De eerst buitenliggende onderbrekers van de ontsteking verhuisden naar binnen bij de magneetontsteking. Verder testte de fabriek verschillende uitlaatsystemen waarbij de prestatie met de Steigboy-uitvoering van fabrikant Boysen verhoogd werd. De productie van het Reichsfahrtmodel lag tussen 1922 en 1925 waarbij 20.000 exemplaren een koper vonden.

Boven: Een Reichsfahrtmodel, met de Boysen Steigboy-uitlaat.

Beneden: Drie Reichsfahrtmodellen in race-uitvoering met racestuur en aerodynamische achterkant in het jaar 1922.

Geheel beneden: Productiehal in Zschopau.



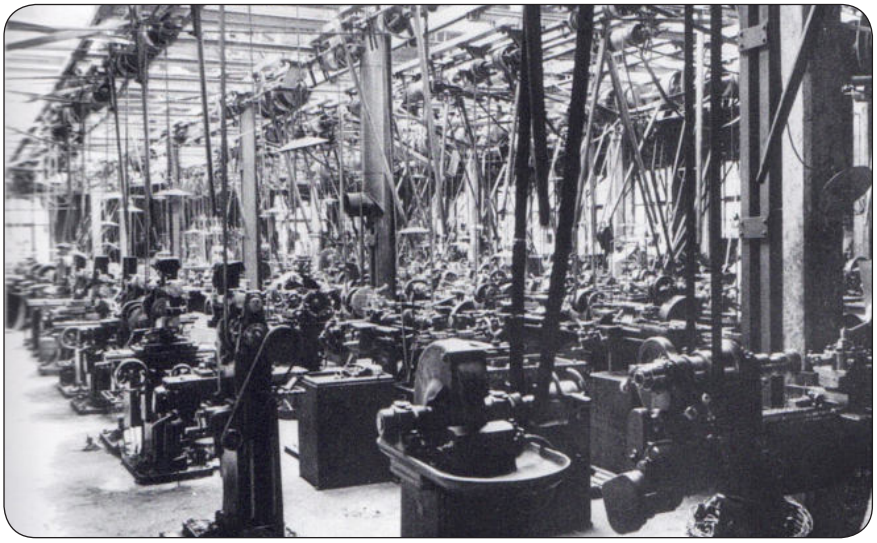


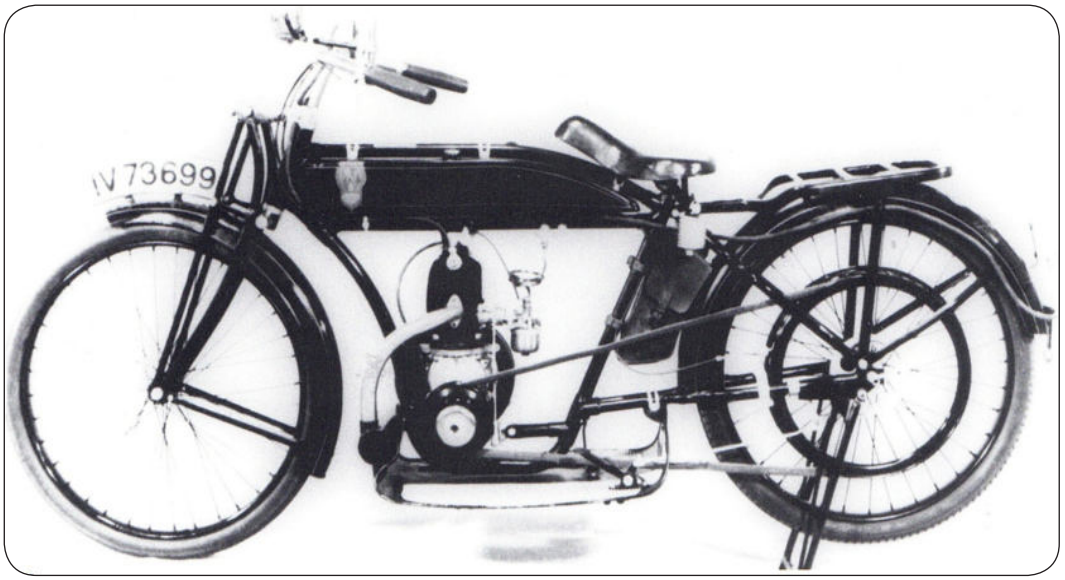
Links:
Zichtbaar trots toont deze eigenaar zijn nieuwe DKW ZL met extra zadel voor zijn passagier.

Onder:
Blik in een van de productiehallen in de DKW-fabriek te Zschopau in het jaar 1924.

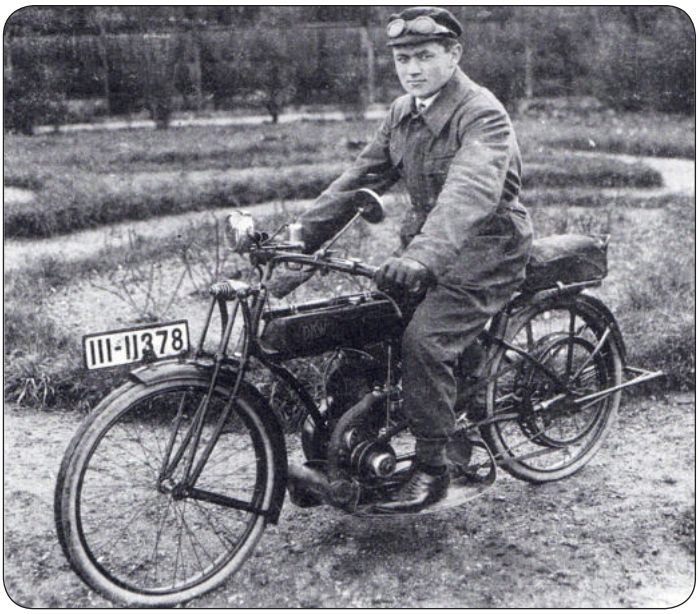
ZL ZSCHOPAUER LEICHTMOTORRAD

Naast het Reichsfahrtmodel bracht DKW in 1923 het model ZL, Zschopauer Leichtmotorrad op de markt. De motor was bij dit model niet schuin maar staand ingebouwd wat ook voor het zwaartepunt van de motorfiets positief was. Het laten aanslaan van de motor gebeurde ook hier met een zwengel, die in de afdekkap van de Lomos-koppeling gestoken werd. Versnelling waren er voor dit ZL-model nog niet. Met de rechts van de 5-liter tank bevestigde hevel kon met de hand de koppeling bediend worden. In het begin had de motor nog een cilinderkop met schuine koelribben maar dit veranderde de fabriek later met een cilinder met horizontale koelribben. De tweetaktmotor leverde,





Afbeelding van de Zschopauer Leichtmodel-motorfiets gezien van de aandrijfkant. Het laten aanslaan van de motorfiets gebeurde met een zwengel, die in de meeneemklauw van de Lomos-koppeling gestoken werd.



zoals ook bij het Reichsfahrtmodel, 2,5 pk bij een cilinderinhoud van 148 cc en bereikte hiermee een topsnelheid van 65 km/u. Het afremmen van de motorfiets gebeurde, net als bij de latere Reichsfahrtmodellen, met een voetrem op de riem van het achterwiel en met een handrem die op de riemschijf van het achterwiel een remblok in werking stelde. De naam DKW stond al in het begin van de twintiger jaren garant voor solide en hoogwaardige gebruikte motorfietsen. Toen in het jaar 1923 de Deutsche Kabelwerke de in klank van hun naam De Ka We via een proces wilde vastleggen en dit in tweede instantie ook won, was de fabriek in Zschopau genoodzaakt hun initialen te herzien. Zo werd uit DKW, 'Das Kleine Wunder' nu DGW, 'Das Große Wunder'. De dealers en de klanten informeerde de fabriek via de post en via advertenties over deze ongelukkige toestand. Ondanks dat gebruikte Rasmussen het begrip DKW tussendoor steeds weer en waren er steeds weer processen.

Pas in 1927 werd de strijd uiteindelijk bijgelegd, opgelost door het feit dat de Deutsche Kabelwerke ondertussen ook als bandenproducent voet aan de grond probeerde te krijgen. Zij hadden hiermee natuurlijk veel interesse om de Zschopauer Motorenwerke als klant te winnen en de onder de naam Deka geproduceerde banden ook aan de grootste motorfietsproducent te verkopen. Dit had tot gevolg dat de fabriek in Zschopau uiteindeijk weer de naam DKW kon voeren. De motorfietsen die in die tijd gefabriceerd werden kwamen daarom als DKW of als DGW en in het begin zelfs als DRW (vermoedelijk Deutsche Rasmussen Werke) op de markt. In 1924 stopte de productie van het ZL-model met een totaal aantal 2.000 geproduceerde exemplaren.

Bron:
DKW Motorräder aus Zschopau 1921 – 1945
Auteur: Jörg Sprengelmeyer

Vertaling: JOHN SMEETS

Links-boven:
DKW ZL met, voor die tijd, gangbare carbidlamp (1925).

Rechts-boven:
Zschopauer Leichtmotorrad in het Luna park te Leipzig, ook in 1925.

Twee eigenaren staan klaar voor een rit met hun motorfiets, links een DKW ZL.

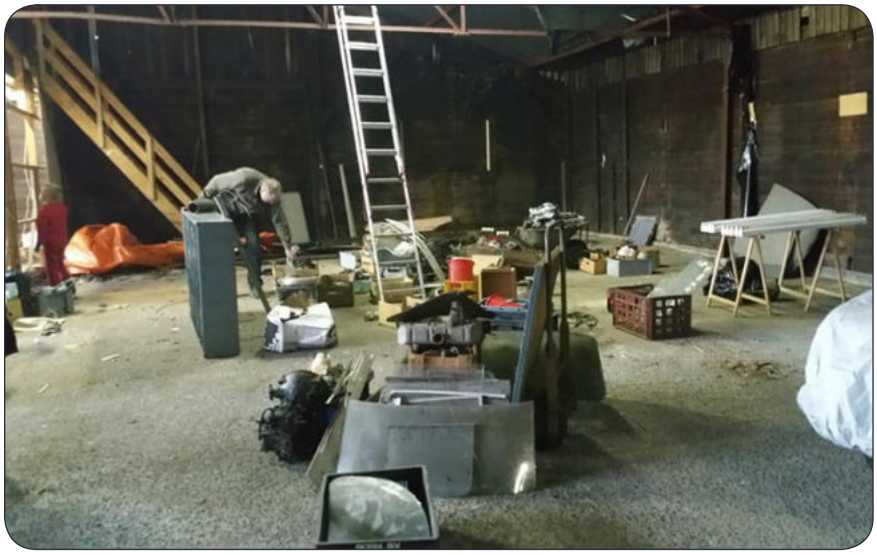
Woordje van Wardje

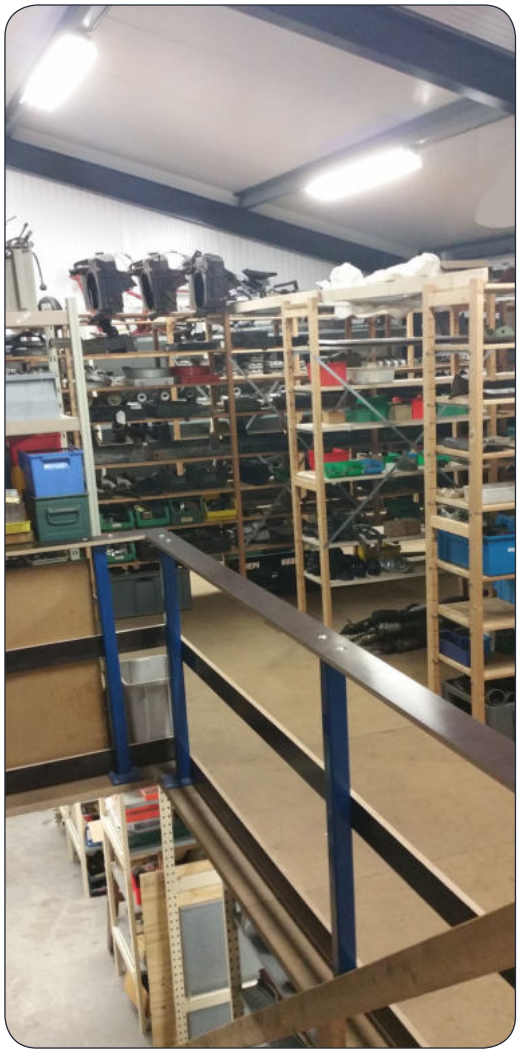
Het onderdelenmagazijn Zwolle was eigenlijk voor iedereen een begrip. Om het te kunnen bereiken reed men voorbij het station en vond men het aan de rechter kant tegenover Doeland en bloemenwinkel Hortensia. Dat was de plek waar Bé Jansen in 1991 de club ruimte aanbood om hier opnieuw het magazijn te starten. Met een kleine groep vrijwilligers werd er een ruimte gecreëerd waar vele jaren achter elkaar de leden ontvangen werden voor hun onderdelen. Ook tijdens vele nieuwjaarsrecepties, bij de buren in De blazende Veiligheid, vonden we onderdak, en dan was het onderdelenmagazijn ook weer de plek waar de clubleden terecht konden.
Zwolle werd te klein en was uit het jasje gegroeid. In de wintermaanden was het er koud en er waren verder geen voorzieningen zoals bijvoorbeeld een toilet.
Vorig jaar oktober kreeg magazijnmeester Roel van Drogen een andere, betere, locatie op het oog, namelijk in Ruinerwold. Daar vond Roel op de Westerweiden een bijna nieuwe loods op een klein industrieterrein. Samen met de andere magazijnmedewerkers en het bestuur werd de locatie bekeken en goed bevonden. Echter omdat er voor een dergelijke actie wel goedkeuring moest komen van de leden, werd er spoedig een bijzondere algemene ledenvergadering belegd. Tijdens deze ALV kwam er van voorzitter Harry Broers een goede uiteenzetting en bleken de aanwezige clubleden achter dit besluit te staan.
Dan begint het 'circus' pas… De locatie moest ingericht worden. Op de zolder werd een tweede verdieping gecreëerd en stellingen moesten geplaatst worden. Ook een schoonmaakbeurt vond plaats waarna het verhuizen van de onderdelen vanuit Zwolle begonnen kon worden. Dat was nog niet evident omdat Corona ook in ons land binnenviel. Met kleine groepjes werden spullen in Tweede Exloërmond verhuisd naar Ruinerwold. Zo gingen wij in familieverband in Zwolle aan de slag. Zelf had ik bij een cafetaria frietdozen geregeld en hiermee waren vele onderdelen prima te verhuizen. Alle planken in de stellages werden genummerd, volgens het artikelnummer van Zwolle en zo ook de dozen. Zo kwamen alle volgepakte dozen naar de nieuwe locatie. Op de laatste dag nadat in Zwolle alles opgeruimd was, werd er gezamenlijk soep en broodjes gegeten, waarbij Dicky Jansen nóg een keer klaar

Onder:
Alle stellingen zijn inmiddels weg en de laatste restanten kunnen weg uit de ruimte in Zwolle.

Links-Onder:
Dankzij deze kanjers, is de opruimklus in het magazijn aan de Deventerstraatweg bijna geklaard.

Rechts-Onder:
Dicky Jansen wordt bedankt voor haar gastvrijheid en dat 'ons onderdelenmagazijn' in Zwolle een thuis vond.





stond zodat de soep warm gegeten kon worden. Uiteraard werd zij hartelijk bedankt voor de vele jaren dat ‘ons onderdelenmagazijn’ aan de Deventerstraatweg in Zwolle een thuis vond. De laatste onderdelen gingen die dag richting Ruinerwold, en alles wat niet meer bruikbaar was, ging mee met de afvalcontainer.
Vele vrije zaterdagen en/of zondagen werd er gewerkt, want er waren heel veel spullen te verhuizen. Zodoende kwam er langzamerhand zicht op het geheel. Tussendoor werden vele pakketjes met onderdelen naar de clubleden verstuurd, maar al gauw kon in Ruinerwold geöpend worden, Ook dat moest, gezien de Coronamaatregelen, voorzichtig en gecontroleerd gebeuren. Achter de schermen werd er door de magazijnmedewerkers alles gesorteerd wat resulteerde in twee verdiepingen vol auto- en motorfietsonderdelen. De nieuwe locatie is een verrijking voor de clubleden die het magazijn komen bezoeken. Er is nu ook een wachtruimte met keuken, koelkast en een toilet, die inmiddels van een mooie vloerbedekking is voorzien en er is plaats voor een mooie vitrinekast voor artikelen van de de DKWinkel.
Natuurlijk wordt gehoopt dat in het nieuwe jaar alsnog de uitgestelde opening plaats kan vinden. Zo gauw als dit mogelijk is komt dit ook in het clubblad te staan, maar kijk ook geregeld op Facebook van onze club en meld je hierop aan om niets te missen.
Voor iedereen die geholpen heeft met de actie ‘DKW club verhuist’ en dat zijn er velen vanuit het noorden en het zuiden van ons land, voor jullie allemaal: een heel groot DANKJEWEL! Zonder al deze helpende handen was deze verhuisoperatie niet gelukt. De magazijnmedewerkers zien u graag op deze nieuwe locatie in Ruinerwold.

WARDJE van DROGEN

Links-Boven;
Ook de jonge generatie hielp lekker mee en maken de 'oude' lichtbak nog eventjes mooi schoon.

Links: Twee verdiepingen telt het magazijn in Ruinerwold en alles netjes geordend in de rekken.

Rechts-Boven:
Door een zelf gecreeerde verdieping is er in Ruinerwold nóg meer opslaggelegenheid.

Midden:
De wachtruimte, compleet met keuken, koelkast, toilet en dat alles op een mooie, onlangs gelegde vloerbedekking.
Rechts nog net te zien, de vitrinekast van de DKWinkel.

Van wrak tot schoonheid, deel 47

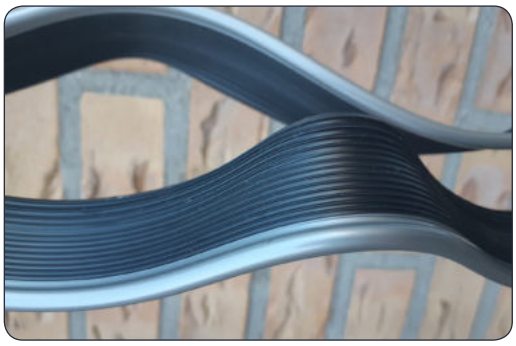
Door de coronamaatregelen ligt onze hobby voor een groot deel op zijn gat. Geen meetings, geen ritjes, geen gezelligheid. Gelukkig is ons magazijn nog open (met de nodige veiligheidsmaatregelen) en spreek je daar nog clubleden. Verder zijn we aangewezen op oude en nieuwe vormen van communicatie als mailen, bellen en WhatsApp. Door regelmatig te kijken op de website en op Facebook blijven we op de hoogte van ontwikkelingen binnen de club.
Van nature ben ik een optimist. Ik zie graag de positieve kant van zaken en de mogelijkheden die geboden worden. Bij corona zag ik die niet, totdat ik eens belde met clubvriend Eddy Minne. Hij wees me erop dat er bij hem in de buurt in België de laatste maanden beduidend meer tijd werd besteed aan restauratie van oldtimers. Mensen hebben meer tijd en die wordt dan besteed aan de oude voertuigen. Hij bemerkte een stijging van de vraag naar onderdelen. En dat is goed nieuws! Dat betekent meer omzet voor ons magazijn en uiteindelijk in meer DKW's op de weg. In Nederland merk ik nog niet veel van deze ontwikkeling, maar ik ga mijn ogen en oren maar eens goed open houden. Hier liggen zeker kansen.

MAGAZIJN OPEN

De laatste tijd ben ik enkele keren naar ons magazijn gereden. Een hele rit is dat, maar het is elke keer weer zo de moeite waard. Het is mooi om te zien dat er telkens weer stappen gezet zijn om te komen tot een perfect magazijn. Het is super om mensen te helpen in het magazijn en het vinden van pareltjes tussen de onderdelen is helemaal geweldig. Tsjonge, wat liggen er mooie spullen in ons magazijn. Als u iets zoekt voor uw DKW motor of auto, moet u zeker contact opnemen met de betreffende magazijnmedewerker.
Na de ongelofelijke vondst van het ongebruikte voorruitje voor mijn F91 tweezitter cabrio begin dit jaar volgden er nog meer, zoals de originele klemmetjes voor de smalle sierstrips, een prima voorste rubberen vloermat en een sierlijst voor de onderzijde van de B-stijl. Bij mijn laatste bezoek vond ik een rolletje oude, bedruimelde spatbordband voor de achterschermen. Het is een mooi alternatief voor de originele band, waarbij aan de bovenzijde gebruik is gemaakt van echt aluminium (of weet iemand die nog ergens te koop? Dan houd ik me aanbevolen). Een paar dagen na de vondst heb ik de band schoongemaakt en hij is echt prachtig. Je ziet niet dat er geen aluminium gebruikt is, maar plastic. Het is geen schande om deze band te gebruiken bij een restauratie.
Tot mijn grote vreugde zag ik bij mijn laatste bezoek dat heel veel onderdelen geordend zijn. De radiateurs liggen allemaal bij elkaar, net zoals de remtrommels en de bumperdelen enzovoort. Dat is heel prettig bij het zoeken naar onderdelen.
Op het moment dat ik dit schrijf, heb ik magazijnman Roel gevraagd eens te kijken naar een linker achterbumpertje voor mij cabrio. Het bumpertje dat ik bij de auto heb, blijkt na verwijderen van de laklaag toch wel slecht te zijn met diverse reparaties na een klapper. Er is zelfs aan gelast. Daarom heb ik liever een exemplaar dat een minder zwaar leven heeft gehad. Nu ik weer over het magazijn schrijf, wil ik er weer naar toe. Eens even in mijn agenda kijken…

F1 DYNASTART

Het complete motorblok van mijn F1 ligt bij Frans van Leur. Hij heeft de koppeling gerepareerd – die slipt nu niet meer – maar de dynastart kreeg hij niet voor elkaar. Die levert niet meer spanning dan een volt of vier en daar laad je de accu niet mee op. Tijd voor plan-B. Ik heb wederom een beroep gedaan op clublid en specialist van elektrische componenten Marc Van Dooren uit België. Hij gaat nu alle spoelen een voor een doormeten en de storing verhelpen, mogelijk door het opnieuw wikkelen van een of meer spoelen. Hij kan daarmee beginnen als de dynastart bij hem bezorgd wordt door Wouter Casteels, ook clublid uit België. Wouter was laatst bij me op bezoek en was zo vriendelijk de dynastart mee te nemen en bij Marc te bezorgen. Door de coronaperikelen is het reizen door België aan regels gebonden. Wordt vervolgd, dus.

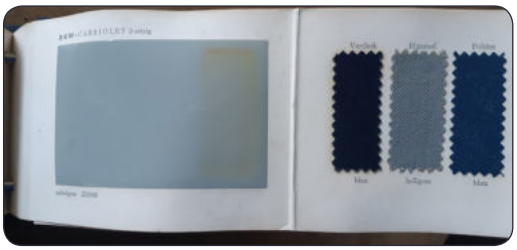


De kraal van de spatbordbies lijkt perfect op aluminium.

F91 CABRIO

De laatste week is er veel werk verricht aan de carrosserie van de F91 cabrio. Die staat nu bijna helemaal in de epoxy, nadat hij met tin strak is gemaakt. Met enkel spuitplamuur moeten de carrosserie en de spatborden echte 'babykontjes' worden. Tijd om op zoek te gaan naar de originele kleur.

Ik heb enkele stalen van de originele kleur 'Nebelegrau', maar er zit veel verschil tussen die stalen. Gelukkig had ik ook de beschikking over een origineel DKW stalenboekje uit 1954, waarin ook deze kleur zich bevond. Naast de kleurenstaal zit er in dit boekje ook een staal van de bekleding (donkerblauw kunstleer) en van de binnenkant (grijsbruin) en de buitenkant van de kap (donkerblauw). De lakkleur uit dit boekje matchte perfect met de kleur van de binnenzijde van het dashboardklepje en met deze staal zijn we op zoek gegaan naar de juiste kleur. Uiteindelijk is de kleur uit het stalenboekje gescand en is de lak gemengd volgens het gevonden recept. Het resultaat was verbluffend! Zo treffend dat iedereen die bij de lakkeuze betrokken was zei: 'Niets meer aan doen'. Het gespoten staaltje paste immers fantastisch bij de kleur op het dashboardklepje.



70 jaar geleden
Eerste personenwagens na de oorlog

Na de oprichting van de Auto Union GmbH in Ingolstadt, in september 1949, en de productiestart van de DKW motorfietsen en Schnelllaster in hetzelfde jaar, begon in augustus 1950 de serieproductie van de eerste na-oorlogse personenwagens van de Auto Union. Dit was het model DKW Meisterklasse F 89 P als Limousine en als vierzitter Karmann Cabriolet. De nieuwe DKW was een combinatie van carrosserie en chassis van de voor 1940 geplande DKW F9 met de vertrouwde tweecilindermotor van de DKW F8.

Omdat voor de personenwagenproductie in Ingolstadt niet genoeg plaats was, had de Auto Union de gebouwen van de voormalige Rheinmetall-Borsig AG in Düsseldorf overgenomen. Deze gebruikte men tot midden 1962, want de fabiek in Düsseldorf was inmiddels aan een dochteronderneming van Mercedes-Benz verkocht.

Geheel links: Op deze pagina uit het originele DKW stalenboek zie je de kleur en de stoffen van de F91 cabrio.

Op carrosserie staat in de epoxy. Hij ziet er zo al zóóó mooi uit...

Je leert tijdens het blank maken van de carrosserie veel van de werkzaamheden die bij Karmann zijn verricht. Er werd daar veel met tin gewerkt om lassen mee weg te werken en in sommige gevallen de carrosserie om te bouwen naar tweezitter. Daar kwamen we weer achter bij werken aan de portieren en bij het dashboard.
Als je kijkt naar de bovenste, voorste hoek van een F91 portier, zie je dat een rand naar boven krult. Dat doet die rand niet bij een portier van een tweezitter, omdat hier nog een sierstrip overheen loopt. Bij het blank maken van de portieren kon je goed zien dat die origineel ook die krul hadden gehad. Bij Karmann is die krul eruit getikt en vervolgens strak gemaakt met tin. De bovenkant van het dashboard liet ook veel tin zien. Daaruit bleek dat hier ook een origineel gebruikt was van een auto met een geknikte voorruit. Dat dashboard werd vermaakt tot passend voor tweezitter, wat wil zeggen zonder knik en met een vloeiende, licht gebogen lijn. Wat een karwei! Zo begrijp je wel waarom de tweezitter de duurste DKW uit de modellenreeks was.
Toen ik bij mij laatste bezoek aan plaatwerker Ralf naar de kofferklep keek, die ook strak in de epoxy zit, zag ik tot mijn grote schrik twee gaatjes te veel. Ze zaten boven de gaatjes ter bevestiging van het vier-ringenembleem. Het dichtlassen van de twee gaatjes zou veel werk betekenen, dus heb ik mezelf weer een aluminium NL-plaatje bezorgd. Dat komt op het kofferdeksel, waardoor de auto er weer iets meer uit gaat zien zoals hij in 1955 rondreed.
Wordt vervolgd. ERIC COX

Het blauwe portier heeft de oorspronkelijke krul aan de voor/-bovenzijde, terwijl die bij het blankgemaakte cabrioportier is verdwenen. Er is veel tin gebruikt.

De bovenzijde van het dashboard is bij Karmann vermaakt van geknikte voorruit tot licht gebogen exemplaar. Er ligt veel schuurstof op...

Twee gaatjes te veel in het kofferdeksel. In het stof staat het NL-plaatje getekend.

Onderdelenlijst DKW Club Nederland

nummer 111 - december 2020

Prijswijzigingen en uitverkocht voorbehouden.

Grote delen uitsluitend afhalen. De DKW Club Nederland is niet aansprakelijk voor het zoekraken van of beschadigingen aan de postzendingen. Op verzoek verzekeren wij uw postzending.

31371	n		aandrijfas	1000sp	205.00
31230	g		aandrijfas compleet gereviseerd	1000 sp	95.00
30407	n	6803.2342100000	achteras naafdop	1000 3=6	4.50
31353	g		achterbumper set 3=6	3=6	50.00
30411	g		achterlicht	1000sp	83.90
31162	n		achterlicht oranje l+r comp	f 91	40.00
30206	g	6812 4030350110	achterlicht oranje rechts	1000s	35.00
31343	g		achterlicht rood l+r set	1000 3=6	35.00
30620	g	6812.4030350230	achterlicht rood links	1000	20.40
30293	n		achterlicht rood links	1000	78.00
30112	g	6803.4030300000	achterlicht rood links	3=6	27.20
31105	n		achterlicht rood set naproductie	3=6	50.00
30490	g		achterlichten oranje setl+r	1000	130.00
31034	n		anker startmotor	1000 3=6	13.60
30822	n	6803.5610400000	armleuning l.a. top middel bruin	f 91	0.65
30820	n	6803.5610400000	armleuning l.a. top licht grijs	f 91	0.65
30818	n	6803.5610400000	armleuning l.a. top hell groen	f 91	0.65
30816	n	6803.5610400000	armleuning l.a. top blauw/zwart	f 91	0.65
30814	n	6803.5610400000	armleuning l.a. top blauw/groen	f 91	0.65
30823	n	6803.5610500000	armleuning r.a. top middelbruin	f 91	0.65
30821	n	6803.5610500000	armleuning r.a. top licht grijs	f 91	0.65
30819	n	6803.5610500000	armleuning r.a. top hell groen	f 91	0.65
30817	n	6803.5610500000	armleuning r.a. top blauw/zwart	f 91	0.65
30815	n	6803.5610500000	armleuning r.a. top blauw/groen	f 91	0.65
31365	n		band wangvlakken wit 15 inch	3=6 1000	30.00
31316	g		benz pomp +membraam nieuw	f89 munga	25.00
31351	n		benz tank dop met sleutel	f 91	20.00
31060	n	411919051	benz tank signaalgever 28.5 cm	????snell	13.60
31059	n	6831.2925000000	benz tank signaalgever 11cm	f 102	34.00
30618	n	303544330000000	benz tank signaalgever original	d	105.00
31263	n		benzinemeter	f93-f94	18.15
31262	n	6831.2926000000	benzinemeter	f 102	18.15
30676	n	6821 2926001000	benzinemeter	3=6	18.15
30024	n	6820 2926002000	benzinemeter	1000	18.15
31329	g		boek instruktie origineel	f 102	15.00
30695	n	6403.3673900000	borgplaat krukaspully	1000 3=6	1.10
30694	n	0914.0105117009	borgplaat vliegwiel	1000 3=6	5.20
30750	g		bumper achter	f 102	75.00
30678	g		bumper midden (krom)	1000	15.00
30922	g		bumper plaat l+r	3=6 1000	10.00
31210	n		bumperhoek achter links	1000s	180.00
31097	g		bumperhoek achter links overzetstuk	1000	30.00
31207	n		bumperhoek achter rechts chroom	1000s	190.00
31029	n	6803.5430700000	bumperhoek achter rechts	3=6 smal	28.35
31028	n	6003.5430700000	bumperhoek achter rechts	f 91	28.35
30911	g		bumperhoek sierlijst set l+r	f 93 3=6	35.00
31208	g		bumperhoek voor links overzetstuk	1000	25.00
30531	n	6812 5432900000	bumperplaat achter rechts	1000	4.50
30510	n	8801 4497800000	carb benz leiding bout	1000	0.45
30993	n		carb benz leiding oog	3=6 1000	2.00
30505	n	8801 4618509000	carb choke schroefje	1000	0.00
30508	n	8801 4618505000	carb chokeschroefje	1000	0.00
30576	n		carb hoofdsproeier 117.5		0.00
31284	n		carb hoofdsproeier divers	alle	0.45
30502	n	8801 4612200000	carb mengpijpdrager	1000	0.90
30513	n	8801 4611500000	carb smoorklep	1000	0.45
30507	n	8801 4618500000	carb smoorklepasschroefje	1000	0.00
30901	n		carb sproeier 175.0		0.45
30897	n	8801.4616122000	carb sproeier 8f70		0.45
30699	n	8801.4610900000	carb startmembraan	1000 3=6	15.00
30509	n	8801 4612202000	carb startsproeier 160	1000	0.45
30574	n	6003 1721112000	carb stationairsproeier 045	f89	0.00
30573	g	6003 1721114000	carb stationairsproeier 050	f89	0.20
30500	n	8801 4612024000	carb venturi 29	1000	1.10
31023	n		carb vlotternaald 1.5	3=6 1000	2.50
30167	n	8801.4691901000	carburateur lekbakje	1000	47.60
30607	g	6403.1120110000	cilinderkop 900	3=6 900	18.15
31341	n		claxon relais	1000sp	12.50
30553	n	6030.3875200000	claxon stift in stuurwiel	f 102 f12	11.30
31032	n		contactpunten set	f 89	10.00
30913	g		contactslot met start	1000	75.00
30603	n	6003.2043530000	contactslot zonder start	3=6 f91	75.00
31335	g		dashboard klepje slot 1 sleutel	3=6	5.00
30845	n		deur geleiding blokje rubber	1000 3=6	17.00
30469	n	6803.5345500000	deur geleiding blokje nylon	1000 3=6	3.20
30600	g		deur links blauw.	1000s	45.35
30601	g		deur links rose	1000s	45.35
30857	n	6820 6807000000	deurkruk links met sleutel	1000 3=6	75.00
30954	g		deurkruk met 1 sleutel	1000	10.00
30330	n		deurkruk met sleutel	universal	20.00
30861	n		deurkruk rechts + links met sleutel	f 102	23.80
30108	n		deurkruk rechts blind	1000 3=6	20.00
31113	g		deurkruk zonder sleutel	1000	5.00
30555	n		deurkruk zonder sleutel	1000	10.00
30643	n	6815.6806600000	deurslot links	1000sp	22.00
30929	n	6820 0261800000	draagarmbus fuse zijde	1000 3=6	21.00
30012	n		dynamo koolborstel houder	3=6 1000	2.25
30073	n		dynamo koolborstel set 2ex	1000 3=6	15.00

30665	n	6030 0509101000	rem cil revisieset achter 14.29mm	1000 3=6	4.50	31323	n	68207511300	rubber langs dak links	1000 limo	25.00
30089	n		rem cil revisieset voor 19mm	1000 3=6	2.25	31086	n		rubber langs dak links	1000 pan	50.00
30646	n	6001.0545200000	rem cil stofkap groot	1000	2.70	30935	n	6820.7511301000	rubber langs dak rechts	1000 limo	25.00
30987	n		rem cilinder achter 14.29mm	1000	22.65	30195	n		rubber langs drempel	1000 3=6	25.00
30351	n		rem cilinder achter 17.50 mm	1000	55.00	30071	n	6403 2224302000	rubber lipring aandrijfas	1000 3=6	39.00
30291	n	6820 0501000000	rem cilinder achter 15.87mm	1000 3=6	55.00	30276	n		rubber motorkap	1000sp	1.40
30430	n	6803 2237600000	rem cilinder voor rechts 19mm	3=6	50.00	30663	n	6831 1362000000	rubber motorsteun	f 102	9.05
30127	n	6815 0501003000	rem cilinder voor rechts 22mm	1000	70.00	30470	n		rubber ontstekingdeksel	3=6 1000	13.60
30271	n	3028	rem cup 19.05mm dicht	1000	2.35	30714	n	6803 2540801000	rubber pedaal doorvoer	3=6 1000	9.00
30521	n	6820 0615101000	rem cup 20.64mm open	1000	2.40	30853	n		rubber raam (per meter)	divers	2.25
30757	n		rem cup 25.4mm dicht		2.00	30207	g		rubber raam zij		4.50
30793	n	6001.0610400000	rem hoofdcil dop	1000 3=6	6.80	30489	n	8801 2050500000	rubber ring	1000	0.90
30636	n	rk 1953	rem hoofdcil rep set 19mm	1000 trom.	40.00	30856	n	6820.1785300000	rubber schakelhandle met flap	1000s pan	41.00
30380	n		rem hoofdcil rep set 25.4mm	3=6 1955	38.00	30464	n	6803.2522901000	rubber schakelhandle	3=6 1000sp	12.00
30457	n	6831.0610102000	rem hoofdcilinder (leiding aansl)	f 102	90.50	30961	n		rubber spiegelpootje	1000 pan	4.00
30543	n	6831.0610101000	rem hoofdcilinder (potje aansl)	f 102	90.50	30713	n		rubber stuurhuis harmonica	f 102	19.50
30908	n		rem hoofdcilinder met potje	1000/19.05	175.00	30388	n	6803 2032200000	rubber stuurhuis harmonica	1000 3=6	20.00
30735	n		rem hoofdcilinder zonder potje	1000s/20.64	130.00	30267	n	1817 2032110000	rubber stuurhuis lange huls	1000	26.00
31171	n		rem leiding nippel	1000 3=6	1.50	30959	n	6820 7550100000	rubber tochtraam links	1000	15.00
30755	n		rem schoen achter	f 102	3.40	31145	n	60012015001000	rubber tussen radiateur en koelvin	1000	102.00
30614	n	6803.2538400000	rem slang 39cm	1000 jun f12	20.00	30877	n	6831.1908400000	rubber uitlaat achterbuis	f 102	1.10
31141	n		rem slang bevestigingklem	3=6 1000	1.00	30825	n	6803 2240600000	rubber wieldraagarm silentblock set4	3=6 1000	125.00
30691	n	6812.2239100000	rem voering	3=6	11.30	30578	n		rubber zijraam hardtop (staand) set	1000 3=6	28.00
30635	n	6820.0509000000	rem voering	1000 3=6	25.00	30712	n		rubber zijraam raamsnor set	1000s coup	120.00
30022	n		remschijven f102	f102	34.00	30708	n		rubber zijraam raamsnor per meter	3=6 1000	12.75
30177	n	6413 5490601000	rolhoes	f91	17.00	31047	n		rubber zijramen limo onder 79cm	1000 limo	9.05
30799	n		rolhoes 33 cm		15.00	30851	n		rubber zijruit rechts	f 91	6.80
30628	g	6803.5490810000	rolhoes geleiding achter grill	1000 3=6	3.40	30227	g	7009 5584300000	ruit achter	f93 f94 3=6	22.65
30519	n	6820 8488100000	rolhoes klembout	1000	0.45	30174	g	6813 5860250000	ruit achter links	1000	6.80
30390	n		rubber	3=6	4.50	30175	g	6813 5870250000	ruit achter rechts	1000	6.80
31071	n		rubber aandrijfas	f 102	7.50	30278	g		ruit deur links hardtop	1000 pan	6.80
31184	n	6831 0209501000	rubber aandrijfas binnen	f 102	18.00	30046	g		ruit deur rechts hardtop	1000	6.80
31183	n		rubber aandrijfas binnen deelbaar	3=6 1000	15.00	30445	n		ruit houder draairaam set	1000 3=6	6.80
30299	n	6403 2226400000	rubber aandrijfas binnen	1000/sp/3=6	40.00	31366	g		ruit voor	1000sp	350.00
30262	n	3035 2226000000	rubber aandrijfas buiten	3=6 munga	26.00	31114	g		ruit voor met knik	f 89 f 91	140.00
30051	n	6815 0281000000	rubber aandrijfas buiten	1000pan	40.00	30183	g	6820 7280100000	ruit voor panorama	1000 pan	100.00
31074	n		rubber aandrijfas deelbaar wielzijde	3=6	20.00	30259	g		ruit voor vlak	3=6	56.70
31054	n		rubber aandrijfas klem 85mm	1000 3=6	0.75	30105	g	6820 7250300000	ruit zij achter hardtop	1000	6.80
30923	n		rubber achterlicht	1000	40.00	30918	g		ruit zij achter l+r met sluiting	1000 sp	50.00
30295	n	6803 2344300000	rubber achterveer afdekkap	1000/sp/3=6	37.50	31268	n		ruit zij l+r +lijst+rubber	universal	50.00
30266	n	6803 2250300000	rubber achterveer silentbus	1000/munga	32.00	30642	n		ruitensproeier pomp	1000	10.20
31130	n		rubber b stijl hardtop staand l+r	1000	15.00	30033	g	6820 3960101000	ruitensproeier tank	1000	2.25
31224	g		rubber dakraam	1000sp	23.00	31197	n		schakelaar in tellerkabel	1000saxomat	15.00
31011	n	6820.7510201000	rubber deur achter r+l b stijl	1000	85.00	30664	n	6831 3840300000	schakelaar licht	f 102	11.30
30182	n	6003.5625112000	rubber deurblokje	f 91	5.00	30316	n	6820 3850100000	schakelaar remlicht	1000 3=6	3.60
31065	n		rubber deurgreep set	1000 3=6	23.00	30222	n	64034250210	schakelaar richtingaanwijzer/licht	3=6 f91	12.50
30886	n		rubber dopjes b stijl	3=6 1000	0.90	30797	n	9330100790009	schakelhandle lagerbus boven	1000 3=6	7.00
30860	n		rubber kofferdeksel 3.50 m	1000sp	39.00	30346	n	6820 1708700000	schakelstang	1000 3=6	22.50
30651	n		rubber langs dak	1000sp	25.00	30914	n		schakelstang compl	f 102	24.00
30145	n		rubber langs dak l+r	1000 limo	79.50	30173	n		schakelstang compleet napr	f 102	78.00

30258	n		schakelstang nylon bus onder	3=6 1000	8.50
30038	n	6820 178360000	schakelstang nylon bus boven+onder	3=6 1000	18.00
30110	n	6803 5451250000	scharnier deur pan. boven l+r	1000	30.00
30623	n		schokdemper 31.5 tot 41 cm	1000	20.00
30684	n		schokdemper voor set	1000 3=6	120.00
31111	n		sierlijst achterbumper	f93 3=6	95.00
30722	n	6831.7870400000	sierlijst drempel	f 102	6.80
31244	g		sierlijst grill middenbalk	1000s	40.00
30474	n	6812 5564850000	sierlijst l.v.	1000 vlak	6.80
30477	g	6812 5563360000	sierlijst midden deur	1000	6.80
31362	g		sierlijst voorbumper	f93	40.00
30485	n	6812 5563060000	sierlijst zij l a	1000	11.30
30115	g	6803 4410600000	sierring knipperlicht	1000 3=6	4.50
30957	n		silentblock	f91 3=6	20.00
30887	n	6803.5626610000	slotplaat links	3=6 1958-59	2.25
31026	g		snelheidsmeter 140km	f 91 3=6	14.50
31333	g		snelheidsmeter kienzle	3=6	10.00
30468	g	6820.2921000000	snelheidsmeter met tempmeter	1000 pan	11.30
31334	g		snelheidsmeter vdo	3=6	10.00
30487	g		spanningregelaar	1000	12.50
30334	n	8861.3106000000	spanningregelaar	1000 3=6	25.00
31020	n		spanningregelaar op dynamo	3=6	25.00
30602	g		spatbord achter links gaaf	1000 3=6	75.00
30605	g		spatbord binnen rechts	1000s	22.65
31308	n	6815.	spatbord binnen voor rechts	1000sp	35.00
30171	n	1817 2050500000	spoorstang kogel	snellaster	15.85
30021	n	6003.2050400000	spoorstang kogel linkse draad	1000 3=6	20.40
30129	n	6003.2050502000	spoorstang kogel rechtse draad	1000 3=6	20.40
30118	n	6003.2050301000	spoorstang verstelbaar	f 89	36.30
30200	g	6403.3510000000	startmotor anker	1000 3=6	6.80
30484	g	6403.3500100000	startmotor gereviseerd	1000 3=6	125.00
30562	n	8861 3313201000	startmotor lagerbus	3 cil	1.10
30960	n	8861.3360100000	startmotor relais 6v	1000	22.65
30226	n	6812.5568750000	steenslag plaat achter l+r koper-chro	1000 3=6	110.00
30305	n	6803 2033801000	stuurhuis ring set onder+boven	1000/sp/3=6	41.00
31260	n		thermostaat	1000	20.00
31139	n	6815-2170100000	thermostaat in huis	1000 sp	120.00
30196	g		thermostaat in huis	1000sp	45.00
30286	n		torsias lager	f 102	65.00
31158	g		uitl achterdemper	3=6 1000	350.00
30447	n		uitl achterdemper	3=6 1000	385.00
30748	n	68311940201	uitl achterdemper 2’type	f 102	30.00
30834	n		uitl achterdemper bosal	3=6 1000	225.00
31079	n		uitl middendemper 2 cil	f-89 ?	34.00
31076	n		uitl middenpijp	1000	43.00
30681	n		uitl middenpijp	f 93 ‘1e	40.00
30223	n	6803 2631210000	uitl middenpijp	1000 3=6	45.00
30683	n	6831.1901000000	uitl middenpijp 1’type	f 102	15.85
30164	n		uitl middenpijp verzinkt	f 91	35.00
31342	n		uitl sierstuk	1000sp	10.00
30762	n	8861.452.010000	uitl spruitstuk	1000sp	56.70
31153	n		uitl voordemper	3=6 1000	350.00
31131	n	68032635710000	uitlaat bevestiging asbestring	1000 3=6	0.50
30790	n		v snaar oliepomp 8x475	1000 3=6	10.50
30166	n	6803 2428310000	veerblad achter boven	1000	11.30
31211	n		veergaffel + lagerbus	1000 3=6	30.00
30037	n	6803 2223300000	veergaffel teflon ring	1000 3=6	2.50
30289	n	2017 3620310000	verdelerkap f89 p/l	f89	9.05
31127	g		versn bak	1000	49.90
30275	g		versn bak dwarsbalk	1000 3=6	4.50
30563	n	8861 5409500000	versn bak kroon en pionwiel	1000	22.65
31180	g		versnellingsbak	3=6	150.00
31307	n	6815.7408800000	voorfront onderplaat	1000sp	100.00
31358	n		voorscherm rep.deel links	1000sp	250.00
31357	n		voorscherm repdeel rechts	1000sp	250.00
30824	g		water temp meter	3=6 1956	60.00
30661	g		water temp meter	1000 pan	50.00
30263	n		water temp meter	f 102	34.00
31049	n		water temp meter plug in kop	1000 3=6	15.00
30019	n	8861.2191800000	waterbuis driepoot	1000 3=6	5.65
30746	n		waterpomp afdichting (edelstaal)	1000 sp	65.00
30917	n		waterpomp schoep + dichting	1000sp	115.00
30364	n	8863.2170600000	waterslang	imosa	7.50
31354	n		waterslang 1000 3=6 nos	1000 3=6	30.00
31135	n	6815.2170601000	waterslang boven	1000 sp	62.50
30421	n		waterslang boven	1000 3=6	43.00
30383	n	0900 2608737009	waterslang klem groot	1000 3=6	2.60
30384	n	0900 2605237009	waterslang klem klein	1000 3=6	1.90
30044	n	6403 1811100	waterslang onder	1000 3=6	30.00
30169	g		wiel gelakt	1000	6.80
30775	g		wiel sierringen set	1000	15.00
30218	g		wieldop	snellaster	9.05
30738	n		wieldop laatste type 1000 set van 4	1000 jun	120.00
30010	g	6820 2470500000	wieldop na ‘62	1000	4.50
30074	g		wieldop set 4 ex	1000-59 sp	210.00
31234	n		wiellager voor	3=6 1000	35.00
31176	n		wielsierringen 3=6	3=6	28.00
30517	n	6820 3951802000	wisser aandr.stang aan motor	1000	2.25
30135	n	6820 3951801000	wisser aandr.stang kort	1000 pan	2.25
30256	n	6820 3951800000	wisser aandr.stang lang	1000 pan	2.25
31035	g	6815.3950100000	wisser motor	1000sp	21.75
30516	n	6820 3951001000	wisser tussenlager	1000 pan	4.50
31317	n	6003.4352500000	wisserarm	f 91 ?	15.00
31216	n		wisserarm	1000	10.00
31041	n	6803.4352410000	wisserarm rechts	1000 pan	5.85
31040	n		wisserarm rechts	1000 pan	5.85
30344	g	6820 3950401000	wisserarm rechts	1000 pan	4.50
30106	g	6820 3950401000	wisserarm rechts	1000 pan	4.50
30007	g		wisserarm set van 2	1000	10.00
30296	n	6812 5633460001	zonneklep houder p.st	1000 3=6	15.00

30569	n	8861 3002600000	dynamo poulie	1000 3=6	1.10
30978	n	8861.3030102000	dynamo veldspoel +	1000	4.50
31155	g		dynamo waterpomp/zelf nakijken	1000 sp	79.40
30803	g		embleem motorkap dkw-auto union	3=6	25.00
31328	g		embleem oooo	1000 3=6	5.00
31123	n		embleem oooo	f102	13.60
30003	n	6820.7852100000	embleem oooo	1000	40.00
30433	n	6812 5639050000	embleem tekst 1000	1000	6.80
30402	g	6820 7858201000	embleem tekst 1000s	1000s	15.00
31136	g	6815-7858200000	embleem tekst 1000sp	1000sp	47.00
30998	g		embleem tekst oooo	3=6 koffer	35.00
30442	g		embleem tekst saxomat	1000	15.00
30261	n	6803 2222200000	fuse drager	1000 3=6	12.00
30881	n		fuse lagerbus boven dop	f91	2.25
30910	n		fuse lagerbus onder dop	1000	20.00
30884	n		fuse lagerbus onder dop	f91	2.25
30083	n	6803 2222301000	fuse lagerbus onder	1000 3=6	20.00
31055	g		grill compleet	1000	62.00
30625	g	6803.5560502000	grill rand chroom	1000	18.15
30439	n		grill rand chroom	1000s	120.00
31149	n		handgreep op dashboard	1000 pan	9.00
30441	n		handschoenenkastje slot+sleutel	div	9.00
30528	n	6403 1727300000	inlaat spruitstuk	1000 3=6	3.40
30368	g		instrumentenpaneel met temp meter	1000	30.00
30353	n	6820 7601001001	inter.deurplaat rechts blauw	1000 lim	20.40
30352	n	6820 7601001002	inter.deurplaat rechts paars	1000 lim	20.40
30329	g	6030 3450200000	inter.verlichting met schakelaar	1000	5.00
30155	g	6830 3450200000	inter.verlichting zonder schak.	1000	4.50
31075	g		inter.voorstoelen+bank rood skai	3=6 smal	45.35
30545	n		kabel		18.15
30527	n	8801 4618506000	kabel choke klembout	1000	0.45
30789	n		kabel handrem	f 91	35.00
30752	n		kabel handrem rechts	3=6 1000	60.00
30928	n	6803.2552503000	kabel koppeling	1000	22.50
30986	n		kabel koppeling met veer	1000 ‘61	45.00
30450	n		kabel koppeling vleugelmoer	1000 3=6	2.90
30985	n	6820.1706200000	kabel koppeling zonder veer	1000	40.00
30035	n	0935.9900599009	kabel schakel oog	1000 3=6	1.35
30862	n	6831.2911100000	kabel snelheidsmeter	f 102	12.50
30043	n		kachel slang tegen schutbord	3=6 1000	9.50
30480	n		kachelbediening op dashbord	1000	35.00
31235	n		kenteken verlichting glaasje	1000sp	5.00
31166	n		kentekenverlichting	f91	25.00
30151	n	6820 3860100000	knipper automaat	1000 3=6	15.00
31119	n		knipper licht compleet oranje	1000sp	30.00
30518	n		knipper licht compleet rechts+links	1000 3=6	65.00
31340	g		knipper licht controlelamp	1000sp	3.00
30792	n	6820.3462400000	knipper licht glas oranje	1000 3=6	6.80
30771	n	6815.3462402000	knipper licht glas oranje	1000sp	15.85
30374	n		knipper licht glas+rand+rub wit	1000sp	30.00
30009	n		knipperlicht chroomrand	1000 3=6	5.00
30777	n		koffer greep hevel	3=6 1956	50.00
30844	n	6831.7103900000	koffer scharnier	f 102	3.40
30768	g	6803.5450701000	koffer scharnier rechts	1000 3=6	20.00
30088	g	6820 7106206000	kofferdeksel	1000	31.75
30609	g	6820.7106206000	kofferdeksel blauw	1000s	45.35
31338	g		kofferdeksel steun + veer	1000sp	5.00
30114	n		kofferdeksel steun veer	3=6 1000	5.00
31355	g		kofferscharnier l+r	1000 3=6	50.00
31339	g		koplamp glas	1000sp	10.00
31232	n		koplamp huis in spatbord	1000 sp	52.00
30503	n	6815-3413500000	koplamp ring lak	1000sp	22.00
30686	n		koppeling drukgroep+plaat saxomat	f 102	79.40
30004	n	8801.4922301000	koppeling plaat voering+ 12 klinken	3 cil	25.00
31279	g		krukas enkele lagers slecht	3=6 1000	40.00
30348	g	skf 360474	krukaslager midden	1000	13.60
30347	g	skf 360550	krukaslager vliegwielkant	1000	13.60
30126	g	8861.4606503000	luchtfilter (3 ijzer delen)	1000 60-62	27.20
30178	g	8861 4605800000	luchtfilter carb.deel	1000	4.50
30215	g	8861 4672002000	luchtfilter rubberslang	1000	6.80
30081	g	6815.7852502000	luchthapper chroom	1000 sp	75.00
30804	n		motorkap sluiting	divers	6.80
30833	n		oliepomp filter in slang	f 102	0.45
31219	n		ontst anti pingelveer blauw	1000sp	5.60
31253	n		pakk carb deksel	1000sp	10.00
30090	n	8801.4680200000	pakk carb deksel	1000 jun	8.00
30693	n		pakk inlaat	1000 3=6	8.00
30670	n		pakk inlaat+waterkanaal	f 102	4.50
30093	n		pakk kop 900 cc	3=6	22.65
30041	n	8861 4081000000	pakk kop 1000 cc	1000 munga	18.00
30109	g	8821 4380500000	pakk oliepomp	1000	2.25
31164	n		pakk set 40-50pk	1000	30.00
30359	n	6403 1630600000	pakk uitlaatspruitstuk	1000 3=6	5.00
30133	n	6403 1232600000	pakk versn bak flens	f91	0.90
30357	n	0760 3025970090	pakk waterbuis koper ring	1000 3=6	0.45
30241	n	6403 1111400000	pakk waterbuis onder	1000	5.00
30907	n	8903.2180100000	pakk waterk.f12/f102+pomp	1000sp0	6.00
30867	g		raam zij uitzetijzers	1000sp	10.00
30745	n		radiateur dop	3=6 1000	8.00
30565	g	8861 2001100000	radiateur vin as	1000 3=6	1.10
30567	n	8861 2022000000	radiateur vin flens	1000 3=6	0.45
30055	g	6820.2000202000	radiateur voorplaat	1000	6.80
31168	g		reflector rood	1000 sp	15.00
30571	n		reflector voor montage in achterlicht	1000sp	55.00
30963	g		relais groot/dimlicht	f 102	11.30
30969	n	6831.0500500000	rem ankerplaat la	f 102	11.30
30131	n	6803 2232000000	rem ankerplaat lv	f 93	15.85
30427	n	6803 2232100000	rem ankerplaat rv	f 93	15.85
30292	n	6820.0533801000	rem blokken set	1000s/sp	31.00
30525	n	6820 0535800000	rem cil klemveer	1000	0.45

Clubleden vertellen

Hoe Lucas Rijnders aan zijn RT 250/2 kwam

Laat ik beginnen mij eerst even kort voor te stellen. Mijn naam is Lucas Rijnders, 33 jaar en woonachtig in Eindhoven. Twee jaar geleden kwam ik in het bezit van een DKW RT250/2, bouwjaar 1956. Hieronder het, naar mijn mening interessante verhaal, hoe deze DKW boven water kwam, of eigenlijk uit de grond tevoorschijn kwam.

Ergens in de zomer van 2018 was ik op een middag bij mijn vader in Gemert. Daar stond destijds mijn motorfiets, een Honda 500cc tweetakt. Ik wilde die motor verkopen om geld vrij te maken voor een geplande autoreis naar Siberië en Kazachstan. Op diezelfde dag was mijn neef, die ik niet zo vaak zag, toevallig in de buurt en hij kwam voor de gezelligheid eventjes op bezoek bij mijn vader.
In de garage bij mijn vader was ik druk bezig met de motorfiets en mijn neef kwam even kijken wat ik allemaal aan het doen was. Na eerst wat bijgepraat te hebben ging het gesprek al snel richting onderwerp motoren. Ik vertelde hem dat ik deze motorfiets eerder helemaal uit elkaar had gehaald, het motorblok volledig gereviseerd had, het frame gepoedercoat en dat ik alles, ter controle, had nagelopen. Ook vertelde ik hem dat ik hem wilde verkopen. Mijn neef zelf vertelde dat hij thuis een hele oude Duitse motorfiets had staan die hij destijds eens ver in Duitsland in een schuur had gevonden. Daar wilde ik als motorfietsliefhebber natuurlijk alles van weten!

MIJN NEEF

Mijn neef, oud militair, waaghals en nergens bang voor, was in zijn vrije tijd veel bezig met extreme-sports. Met name snowboarden, maar dat kan hier in het natte Nederland eigenlijk alleen op de kleine indoorbaantjes. Hij en zijn vrienden hadden destijds met een man of tien samen een berghut in het zuiden van Duitsland gekocht. Zo waren ze dichter bij de sneeuw en konden zodoende hun geliefde sport maximaal beoefenen.
Bij die berghut bleek een stuk grond te horen met daarop, helemaal achter in een hoekje, een oude koeienschuur. In die schuur vonden ze een diepe geul of put waar naar waarschijnlijkheid de uitwerpselen van de beesten in terecht moesten komen. Die geul zat helemaal vol puin en rotzooi en dat moest er allemaal eruit. Tijdens het uitgraven van de geul kwamen ze op een gegeven moment ineens een brandstoftank tegen, van wat leek van een oude motorfiets. In eerste instantie interessant, maar men dacht er verder niet over na en het graven ging verder. Toen kwam er plotseling een wiel tevoorschijn en daarna nóg een wiel! Vervolgens een paar spatborden en een motorblok. Uiteindelijk hebben ze in die oude koeienschuur een nagenoeg complete motorfiets uit de grond gehaald.
Die motorfiets werd naar Nederland gebracht en belandde bij mijn neef in de garage. Mijn neef vindt motoren en alles wat herrie maakt en stinkt leuk, maar hij heeft geen technische achtergrond en hij informeerde zich wat het zou gaan kosten om deze motorfiets te laten opknappen. Over de prijs was hij nogal geschrokken en uiteindelijk bleef de motorfiets bij hem in de schuur staan.
Enkele pogingen om de motorfiets via verschillende kanalen on-line te verkopen liepen op niets uit. Mede omdat handelaren en opkopers belachelijk lage bedragen boden en hij er geen goed gevoel bij had, was hij hiermee na een tijdje helemaal klaar mee. Hij hoopte nog eens een échte liefhebber te vinden, die het ding met liefde en plezier zou opknappen en er misschien zelf mee zou gaan rijden. Zodoende heeft de motorfiets weer jarenlang in zijn schuur gestaan.

Na de opgraving heeft de DKW-motorfiets jarenlang bij een neef in de schuur gestaan.

DIE ZOMERDAG BIJ MIJN VADER

Ik ga terug naar het moment dat mijn neef die zomerdag op bezoek was bij mijn vader en wij samen over motorfietsen aan het praten zijn. Op een gegeven moment vraagt hij doodleuk of ik die oude motorfiets in zijn schuur misschien wilde hebben? Volgens hem was ik handig genoeg om dat ding op te knappen en weer rijdend te krijgen. Ik had immers mijn eigen motorfiets ook van onder tot boven volledig zelfstandig opgeknapt. Overdonderd door zijn vraag aarzelde ik een beetje. Hoe kan ik nou zoiets aannemen? Uiteindelijk heb ik zijn aanbod toch maar geaccepteerd waarna hij de grappige opmerking plaatste dat hij door deze goede daad straks, als het zover is, nu zeker van onze lieve Heer een plekje in de hemel zou krijgen.

Zodoende kwam ik dus in het bezit van een motorfiets waar ik helemaal niets van af wist, sterker nog, ik had de tweewieler nog nooit gezien. Later kreeg ik wel een paar foto's waarbij op de tank een embleem te zien was. Na wat zoekwerk bleek dit het DKW-embleem te zijn. Het merk DKW kende ik wel, maar ik was er nooit mee in aanraking gekomen, dus ik wist er verder nagenoeg niets van. Ik herinnerde mij als jongen van 14-15 jaar dat de vader van een vriendje er ooit een bezat. Die DKW stond altijd onder een kleed in de hoek van een schuur, omringd door andere spullen en de tweewieler werd nooit gebruikt. Destijds was ik er niet van onder de indruk want ik was meer gecharmeerd van crossbrommertjes zoals Honda MT's en Puch Maxi's.

De motorfiets is uit elkaar gehaald en samen met de bijbehorende kratten aan onderdelen in de auto gelegd voor het transport naar Eindhoven.

Nadat ik wat onderzoek naar de DKW had gedaan, kwam ik erachter dat mijn exemplaar een 175, 200 of 250cc zou moeten zijn. Later, toen ik de motor in mijn bezit had, bleek het een RT 250/2 te zijn. Daar was ik blij mee want dat is, op de zeer zeldzame RT 350 na, de zwaarste uit de RT serie. Samen met de motorfiets kreeg ik wat kratten en zakken met onderdelen. Nagenoeg alle onderdelen zaten erbij, inclusief een nieuwe overmaat zuiger. Daarbij nog twee voorvorken, koplampen en wat andere spullen. De krukas en de cilinder miste ik en die heb ik er later los bij moeten kopen.

In Eindhoven staat de RT250/2 te wachten totdat deze door Lucas weer in oude glotie hersteld wordt.

PLANNEN

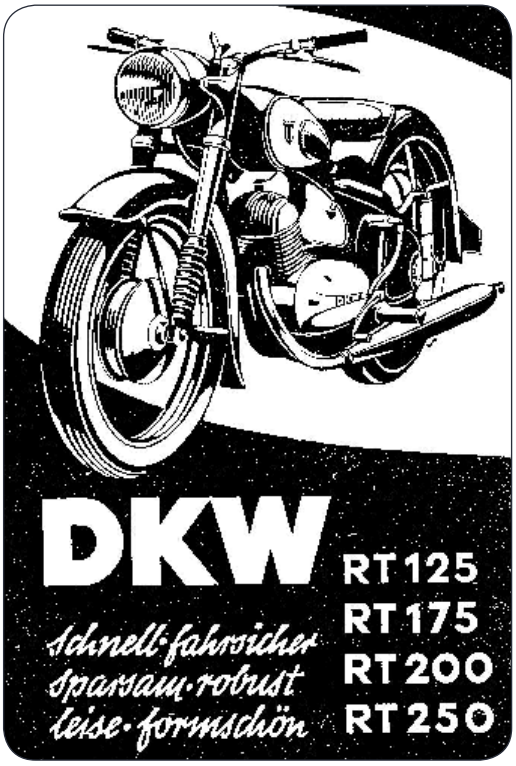
Het is de bedoeling deze RT 250/2 technisch helemaal in orde te maken en ervoor te zorgen dat er echt goed op gereden kan worden. Qua uiterlijk mag hij er mooi geleefd uitzien en hoeft deze absoluut niet in concoursstaat te zijn. Het plaatwerk maak ik schoon en geef ik een lichte poetsbeurt. Daarna krijgt een beschermlaagje van gekookte lijnolie. Hierdoor kan het patina zichtbaar blijven maar zal er verder niets roesten.De cilinder die ik gekocht heb is inmiddels geboord en gehoond naar de overmaat zuiger die in een van de kratten vond. De krukas is gereviseerd door Harrie van Hout uit Geldrop, ook wel bekend als VHS (van Hout Special).

Het frame, wielen en diverse onderdelen zijn afgelopen zomer gestraald en gelakt. Op het moment ben ik bezig de voorvork en achterschokbrekers te reviseren. De brandstoftank heeft wat roest binnenin zitten. Die ga ik proberen te verwijderen doormiddel van elektrolytisch ontroesten. Daarna komen de wielen en tenslotte het motorblok aan de beurt.

Gezien het tamme karakter van deze motoren ben ik van plan een paar kleine motorische modificaties aan te brengen zodat hij wat sneller wordt. Poorttimingen worden met enkele graden verhoogd. De uitlaatpoort krijgt een vloeiendere (lees ovalere) vorm. De compressie wordt verhoogd doordat ik de cilinderkop ga afdraaien. Gezien de cilinderkop geen squishrand heeft besluit ik wellicht een losse binnenkop met o-ring te maken.

65 jaar geleden
Introductie grote DKW 3=6

In de herfst van 1955 stelde de Auto Union GmbH op de automobiletentoonstelling IAA in Frankfurt am Main haar opvolgermodel 3=6 Sonderklasse voor. Deze DKW had een carrosserie die tien centimeter breder was dan het voorgaande model. Om zich te kunnen onderscheiden van het smallere voorgaande model koos men voor de benaming: „Großer DKW 3=6“. De aanduiding 3=6 was een reclameslogan die moest aangeven dat een driecilinder tweetaktmotor een vergelijkbaar vermogen had als een zescilinder viertaktmotor.
Net zoals bij het voorgaande modelwaren had de grote DKW 3=6 diverse carrosserie-uitvoeringen. De klant kon kiezen uit een Limousine in normale- of speciale uitvoering, een vierzitter Luxus-Coupé met neerklapbare zijruiten, een vierdeurs Limousine, een twee-, respectievelijk vierzitscabriolet en een uitvoering als bestelwagen. De open versies van de grote 3=6 werden maar één jaar aangeboden.



Het kenteken heb ik bij de RDW nagetrokken en dat blijkt schoon. Haast heb ik niet met de motorfiets. Ik werk op mijn eigen tempo en heb geen einddatum wanneer de RT 250/2 klaar moet zijn. Als het zover is stuur ik foto’s van het eindresultaat.

LUCAS RIJNDERS

De krukas voor de RT 250/2.

Voertuigtype

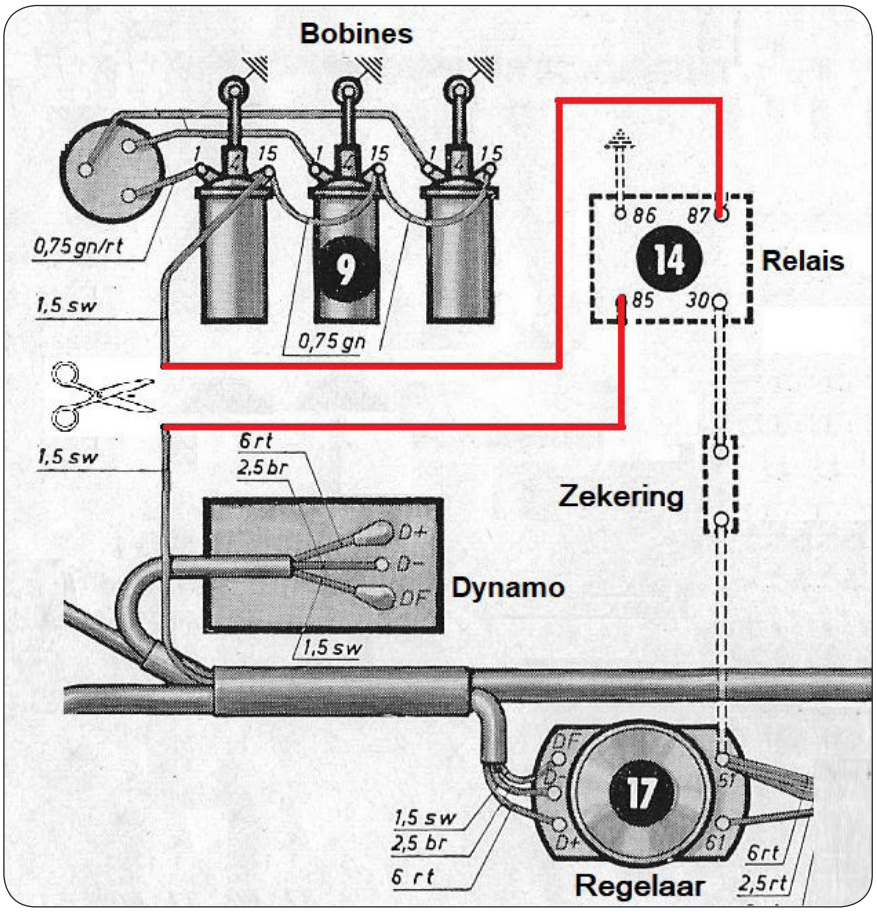
Luxus 300

De aandrijftechniek van de Luxus 300 kwam van de eerdere 300-modellen en daarom had deze motorfiets in de fabriek de benaming E 300. De motor en versnellingsbak werden door een draagbalk samen gehouden. De Luxus 300 had een nieuw geperst stalen frame en er werden draadbanden in plaats van de tot nu toe gemonteerde Wulst (binnen) banden gemonteerd. Deze motorfiets had net als alle voorgaande nieuwe modellen, zoals de Spezial 200 en de Luxus 200, een rode tank maar er werden ook geheel zwarte modellen van dit type gemaakt en modellen waarbij de tank opzij met chroom was voorzien. Op het einde van de productie werden de tanks helemaal verchroomd.
Na de overname van de Schüttoff-Motorenradwerke Chemnitz, in de herfst van 1928, werden de type Luxus 200 en 300 ook als Schüttoff-motorfietsen aangeboden, waarbij de DKW-modellen in de Schüttoff typische kleuren waren voorzien. Door het intensieve werk van de constructeurs en omdat de dagen van de conservatieve aandrijving in deze klasse al geteld waren en dit type door zijn opvolgers werd ingehaald, werd de Luxus 300 maar twee jaar geproduceerd en zo kwam men in 1929 en 1930 op een totaal van 6.000 stuks. Overigens was het jaar 1929 het meest succesvolle jaar voor de motorfietsproductie in de fabriek te Zchopau, waarin maar liefst 65.000 exemplaren van de band rolden.
Hier nog enkele technische kenmerken: cylinderinhoud 292,5 cc, boring en slag 74/68 mm, vermogen 8 pk, 3 versnellingen, Framo-E carburateur, geen vering achter, Bandenmaat 26 x 2,85, topsnelheid 80-85 km/u, gewicht 100 kg, prijs RM 1.285,- (1929).

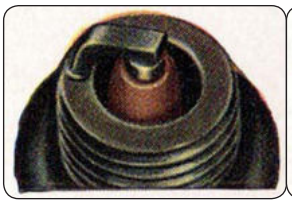
Techniek

Problemen bij starten / aanslaan motor

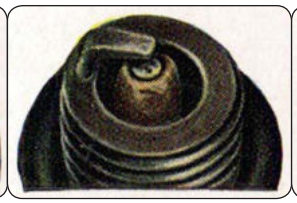
Een probleem dat regelmatig bij een DKW-auto kan voorkomen is dat deze slecht aanslaat. Als bij een koude start de choke getrokken wordt, start de motor zelden bij de eerste poging en indien deze niet start, verzuipt de motor. Ook komt het wel eens voor dat een warme DKW-motor, meestal na een pauze, bij het starten niet wil aanslaan. We richten ons eerst op het probleem van het niet willen aanslaan van een koude motor.
In een dergelijk geval zou men moeten kijken of het probleem bij de benzinetoevoer of bij de ontsteking ligt. Omdat een carburateur meestal goed functioneert, uitgezonderd dat men natuurlijk zelf hieraan 'gerommeld' heeft en fouten bij de- en montage heeft gemaakt, gaan we naar de ontsteking kijken.
We gaan controleren hoeveel spanning de bobine geeft, terwijl men de motor probeert te starten. Dit doet u door met een Voltmeter de (meestal) rode kabel aan te sluiten op klem 15 bij de bobine. De andere (zwarte) klem sluit u aan op een massapunt, het beste op het motorblok zelf. Als u nu de DKW wilt starten, moet bij een goede accu die spanning minstens 4,5 Volt zijn. Is dit niet het geval, leg dan een kabel vanaf de plus-pool van de accu rechtstreeks naar klem 15 van een van de bobines en meet dan nog een keer de spanning als de startmotor draait. Blijft de spanning beneden de 4,5 Volt is de accu niet meer goed. Is de spanning met deze extra kabel groter dan 4,5 Volt, dan maakt het contactslot slecht contact terwijl men de sleutel voor het starten omdraait. Een nieuw contactslot monteren is niet zo gemakkelijk, maar om te voorkomen dat er spanningsverlies optreedt tijdens het starten, kan men een (extra) relais aanleggen volgens het schema hier rechts. Een dergelijk Bosch-relais is op het Internet prima te vinden.
We gaan ook eens de bougies bekijken. Zijn de bougies nat; is de benzinetoevoer in orde. Kijk ook even naar de kleur van het porselein van de bougies want hieraan kan men de werking van de carburateur beoordelen. De bougies dienen, indien alles goed functioneert, lichtbruin van kleur te zijn. Zie de voorbeelden op de volgende pasgina.
Daarna kijken we of we een goede ontstekingsvonk hebben zodat het brandstofmengsel ook goed kan ontbranden.
Hiervoor worden alle drie de bougies met aangesloten bougiekabel los op de cilinderkop gelegd. Iemand anders laat men de contactsleutel omdraaien om zogenaamd de motor te starten. Beoordeel nu de vonk aan alle drie de bougies. Is deze voldoende aan de elektroden? Controleer tevens de contactafstand van de bougies. Deze moet 4 mm zijn. Het is ook verstandig het ontstekingstijdstip te controleren.
Omdat de bougies nu toch verwijderd zijn en indien men de apparatuur heeft, is dit de gelegenheid om de compressie te meten. Deze dient op alle drie de cilinders gelijk te zijn en dient (bij een AU1000) ongeveer 6,0 te zijn.



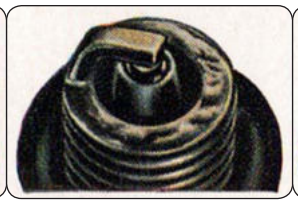
Met bovenstaand schema kunt u het relais aansluiten.
Een dergelijk relais (zie afbeelding links-onder) wordt ook gebruikt indien met als extra een tweede claxon of een set mistlampen aansluit.



Normale bougie: Porcelein is lichtbruin van kleur met iets donkergrijze aanslag op de rand.



Bougie versleten: Opgebrandde en aangevreten elektrode, en zwakke vonk: nieuwe bougie monteren.



Bougie te vet: Vette zwarte olie-aanslag. Motor controleren op kapotte zuigerringen of versleten cilinder.

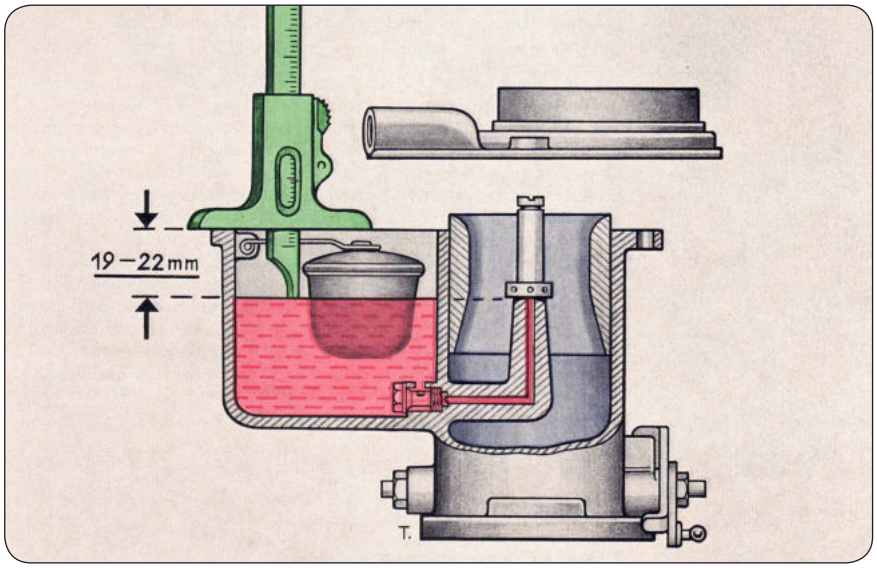
Bougie te heet: Witte blaasjes op porcelein. Brandstofmengsel ev. te mager en ontstekings-tijdstip controleren

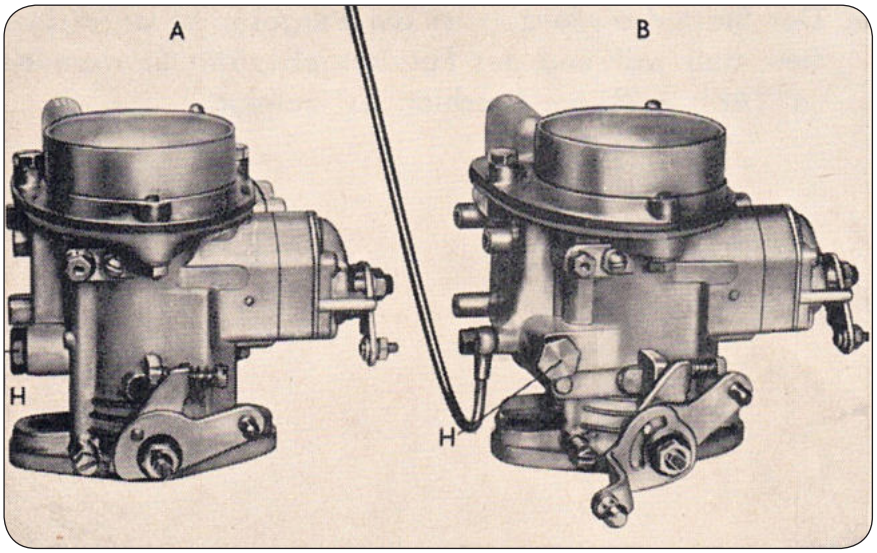
Bougie aangeroest: Droge roestaanslag: Brandstofmengsel ev. te vet of veel koude starts, of veel stationair lopen.

Om te controleren of de benzinepomp goed werkt, kunt u de slang die van de benzinepomp naar de carburateur loopt bij de carburateur losmaken. U vraagt een andere persoon om de motor te starten en controleert zelf of er voldoende brandstof uit de slang gepompt wordt.
Klopt bovenstaande allemaal gaan we naar de carburateur. Allereerst controleren we het brandstofniveau in de vlotterkamer. Dit dient tussen de 19 en 22 mm te zijn, gemeten vanaf de bovenkant van het carburateurhuis. Zie bijgevoegde tekening. Is het niveau te laag dan eerst naar de benzinepomp kijken of deze voldoende brandstof aanvoert. Om het brandstofniveau in de carburateur te meten, zorgt u ervoor dat uw DKW horizontaal staat. Hierna laat u de motor 1-2 minuten stationair draaien. Daarna zet u het contact uit, verwijdert u de benzineslang aan de carburateur om te voorkomen dat extra brandstof nastroomt en dan pas verwijdert u de carburateurdeksel om het brandstofniveau te meten.
U kunt het brandstofniveau wijzigen door onder de vlotternaaldventiel die in de carburateurdeksel geschroefd zit en die op de vlotter drukt, een koperen ring te leggen om het niveau omlaag te brengen (dus naar bijvoorbeeld 21 mm) of een ring te verwijderen om het vlotterniveau te verhogen.
Hierna demonteren we alle sproeiers die in de carburateur zitten en blazen deze met lucht door (niet met een draad erin peuteren, want dan kan de sproeier beschadigen!). Kijk ook of voor uw DKW de juiste sproeiers gemonteerd zijn (zie het schema op de volgende pagina).
Dan demonteren en controleren we het driehoekmembraam, gemonteerd aan de zijkant van de carburateur. Bij de minste verdenking op scheurtjes of verharding, dit membraam vernieuwen. Let wel op dat u dit membraam en het driehoekige deksel weer goed op de carburateur monteert. Hoewel we het zo wel noemen heeft een deze carburateur eigenlijk geen choke. Het is een instelschuif voor het starten. Deze instelschuif kan bij ondeskundigheid 180 graden verkeerd gemonteerd zijn, waardoor de 'choke' niet meer werkt en koud starten van de motor vrijwel onmogelijk is.
Bekijk bij de instelschuif de positie van de openingen. Deze kan men het beste beoordelen door de functie te bekijken van de drie mogelijkheden:
1) Basisinstelling; voor normaal gebruik
2) Half getrokken: warme start waarbij het hoofdsproeiersysteem buiten werking is.
3) Helemaal getrokken: koude start dus de 'choke' doet zijn werking.

Onder: Het brandstofniveau in de vlotterkamer moet tussen de 19 en 22 milimeter zijn.

Geheel onder: Er zijn twee verschillende Solex-carburateurs. Links (A) type ICB, zonder oliepompaansluiting, en rechts (B) type CIB, met oliepompaansluiting. Let ook op de andere positie van de hoofdsproeier (H).





Hierna kan alles weer in elkaar gebouwd worden en nu moet de motor gemakkelijk aanspringen.
Is dit niet het geval dan weer van voor af aan het probleem gaan onderzoeken, want misschien heeft u iets over het hoofd gezien. Nog even terug naar het niet goed aanslaan van een warme motor. Dit kan voorkomen doordat er benzinedamp gecondenseerd is aan de binnenzijde van de carburateur. Daardoor wordt het mengsel te rijk. Probeer daarom de motor te starten met half getrokken choke en hierbij geeft u géén gas. Als ook dat niet helpt, kunt u alle drie de bougies verwijderen en laat u de startmotor enkele keren ronddraaien. Hierna monteert u de drie bougies weer en probeert u of uw DKW-motor weer aanslaat.
Ter aanvulling nog een probleem dat hiermee te maken kan hebben, maar dat overigens zelden voorkomt. Als de motor een tijdje op twee cilinders loopt en de derde cilinder doet pas na enkele minuten zijn werking, dan kan de cilinderkoppakking defect zijn. Er kan dan bij een van de cilinders, door langdurige stilstand, koelvloeistof (of water) in de verbrandingsruimte terecht gekomen zijn. Dit verhindert in de eerste minuten tijdens het rijden dat het brandstofmengsel ontbrandt. Heeft u dit probleem, dan is het advies om dit te controleren en zo nodig de cilinderkop te laten vlakken, en deze daarna met een nieuwe koppakking weer te monteren.

JOHN SMEETS

65 jaar geleden
DKW F 800/3 Schnelllaster

De DKW Schnelllaster staat voor een herbegin van de Auto Union in West-Duitsland. Het was het eerste model van de Auto Union na de Tweede Wereldoorlog en de eerste auto die in Ingolstadt geproduceerd werd. De constructie van de DKW Schnelllasters als voorwiel aangedreven voertuig is gebaseerd op het vertrouwde concept van de DKW Front-technologie van voor de oorlog. In het begin nog voorzien van een tweecilinder tweetaktmotor, kreeg de DKW Schnelllaster vanaf 1955 de sterkeren driecilindermotor, die sinds 1953 al in de DKW 3=6 personenwagen ingebouwd werd. De betrouwbare en ongecompliceerde bestelwagen werd in verschillende carrosserievariaties aangeboden, als pick-up, gesloten bestelwagen, veetransporter en luxueuze bus. In januari 1962 liepen de laatste uitvoeringen als Kombi- en Kastenwagen, in Ingolstadt van de band.

	Type carburatuer	Venturibuis	Hoofdsproeier	Stationaire Sproeier Benzine	Stationaire Sproeier Lucht	Menglucht Sproeier	Startsproeier Benzine	Startsproeier Lucht	Vlotternaaldventiel	Venturi	Stationaire Mengstelschroef Aantal ½ slagen open
F91 900cc	Solex ICB 40	29	135	g55	1,2	160	160	3,5	1,5	0	3-4
F11/Jun. 750cc	Solex ICB 40	26	105	g55	1,5	200	160	3,5	1,5	46	3-4
F11 800cc	Solex CIB 40	29	110	g55	2	200	160	3,5	1,5	46	2-3
F12 900cc	Solex CIB 40	29	120	g55	2,2	180	160	3,5	1,5	46	2-3
F93/F94 900cc	Solex ICB 40	29	127,5	g55	1,5	150	160	3,5	1,5	46	3-4
AU 1000 44pk	Solex ICB 40	30	132,5	g55	1,5	150	160	3,5	1,5	46	3-4
AU 1000 50pk	Solex CIB 40	32	140	g55	1,5	110	160	3,5	1,5	46	3-4
AU 1000Sp Eenv. Carb.	Solex CIB 40	32	150	g55	2,2	140	160	3,5	1,5	46	3-4
AU 1000Sp Dubb. Carb.	Zenith 32 NDIX	2 x 24 2 x 25	2 x 110 2 x 112,5	2 x 50	2 x 1,6	2 x 120 2 x 140	130 220	-	2	2 x 3N	2
F102 1200cc	Solex CIB 45	34	170	g60	1,6	150	160	3,5	2	46	3-5

Schema van de juiste sproeierbezettingen en maten bij de diverse na-oorlogse DKW-modellen.

Restauratie DKW F5 K

Het vervolg van de werkzaamheden

Bij de auto zijn geen spiegels meegeleverd, daarom zijn via eBay nieuwe spiegels aangeschaft. De spiegels worden met een kleminrichting aan de U-vormige profielen vastgeklemd. Ook via eBay is een andere spiegel gekocht met een kleminrichting. Het binnenwerk hiervan is een U-vormige klem. Van deze klemmen heb ik er twee op eBay gescoord. Het deel waar deze klemmen ingeschroefd worden en waar de spiegel aan wordt bevestigd is door mijn zwager nagemaakt uit brons. Hij is kunstenaar en maakt veel bronzen beelden. Altijd makkelijk zo'n familielid. Om de spiegels stabiel aan de portieren te kunnen bevestigen wordt in ieder U-vormige profiel twee gaatjes geboord (niet helemaal er door) waar de schroeven ingedraaid kunnen worden. Op deze manier kan de spiegel niet van het profiel afschuiven.

Het is inmiddels juli 2018 wanneer het koelsysteem met water gevuld wordt en ongeveer 8 liter benzine in de tank wordt gegoten. Nadat de accu is aan gesloten wordt de motor gestart. De dynastart gaat wel rond maar de motor springt niet aan. Het blijkt dat één van de bougiekabels niet goed in het bakelieten kastje zit. Nog een paar keer gestart, maar de motor wil niet aanspringen. De 12 Volt booster wordt aangesloten op de accukabels nadat het controlelampje uit het dashboard is verwijderd en de patronen uit het bakelieten kastje zijn gehaald. De motor gaat nu bij het starten sneller rond en slaat nu wel aan. De motor wordt uitgezet en de patronen terug in het bakelieten kastje gezet. Ook het controlelampje wordt teruggezet. De motor start nu wel op 6 Volt. De spanning op de brug van de patronen wordt gemeten en deze bedraagt 6,2 Volt. Dit is te laag en daarom wordt een andere stel patronen geplaatst. Bij deze patronen is de gemeten spanning 6,25 Volt. Bij een derde paar patronen bedraagt de spanning 6,8 Volt. Deze patronen blijven voorlopig in het bakelieten kastje. Hierna wordt laadstroom van de dynamo gemeten. Er wordt een universele meter gebruikt met een stroombereik van 20 Ampère. De meter wordt aangesloten op de minkabel van de accu. Vervolgens wordt de motor gestart en wordt de andere aansluiting van de universele meter tegen de minpool van de accu gehouden. Dan wordt de accuklem van de accu afgetrokken en kan de stroom gemeten worden. De gemeten stroom bedraagt 5 Ampère. Dit ziet er goed uit en nadat de accuklem weer is aangebracht kan de meter verwijderd worden.

Op eBay zijn een paar portiervangers gekocht, maar deze zijn veel te lang. De lengte wordt aangepast en het uiteinde van de portiervanger wordt met klinknagels weer vastgemaakt. Zo werken de portiervangers goed. Ze schuiven bij het openen van de portieren langs de zijkant bij de A-stijlen. De triplexplaatjes die voor de A-stijlen zitten bij de voetenruimte worden nog aangepast. Ze moeten iets kleiner worden omdat ze nog bekleed moeten worden.

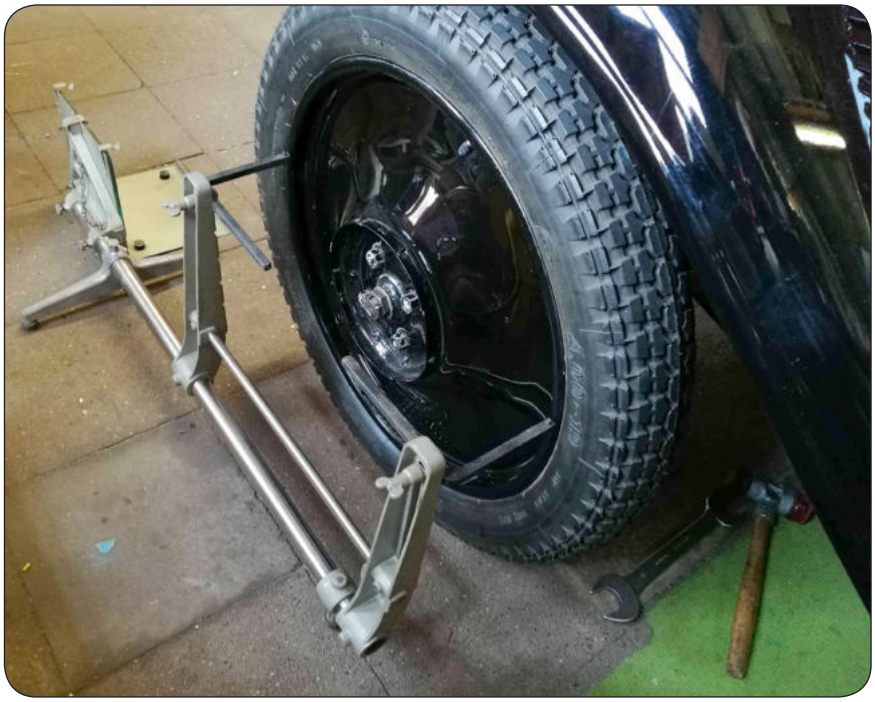
De voorwielen van de DKW moeten nog uitgelijnd worden. Ik heb zelf een uitlijnapparaat. Dit heb ik van mijn vader gekregen. Hij is in het verleden leraar autotechniek geweest aan de lagere technische school in Winterswijk. Het apparaat werd niet meer gebruikt en hij mocht het meenemen. Het apparaat wordt helemaal schoongemaakt en hier en daar van vliegroest ontdaan. Doordat het apparaat lange tijd niet is gebruikt moet het eerst wat opgeknapt worden. Het apparaat is gemakkelijk te ijken en is niet moeilijk in gebruik. Tegen de velg van ieder voorwiel komt een helft van het apparaat te staan.

De spiegel is aan het U-vormige frame bevestigd met een uit brons gegoten deel.

Op een schaalverdeling is de wielstand af te lezen. Het blijkt dat de wielen een toespoor hebben. Volgens het handboek moet de DKW een uitspoor hebben die tussen 2 en 5 mm moet zijn. Eén van de stuurstangen is instelbaar en deze zit aan de linkerzijde van de auto. De stuurstang wordt losgemaakt van de fusee en onder de auto vandaan gehaald. De stuurkogel is uit de stang gedraaid en de schroefdraad aan de kopzijde is schoongemaakt. Er zat lak in de schroefdraad. De borgplaat die aan de stuurstang zat heeft nog maar één lip, daarom wordt een nieuwe borgplaat gemaakt van 1 millimeter plaat met twee lippen. Hierna wordt de stuurstang weer onder de auto gezet, maar zodanig vastgezet dat hij in te stellen is. Het wiel dat verwijderd was wordt weer aangebracht en de auto wordt weer op de grond gezet. De auto wordt een keer heen en weer gereden en daarna wordt het uitlijnapparaat opnieuw in stelling gebracht. De wielen hebben nog een toespoor dus de stuurstang zal nog een keer ingesteld moeten worden. Na een paar keer proberen wordt een uitspoor van 3 mm gemeten. Dit valt mooi binnen de waarden die in het handboek staan. De stuurstang kan nu helemaal vastgedraaid worden.

Hierna liggen de werkzaamheden een tijdje stil want de DKW moet nog een keer terug naar René Kolstee voor een paar bekledingswerkzaamheden. Zo moeten de plaatjes voor de A-stijlen bij de voetenruimte bekleed worden. In de portierbogen moeten aan de binnenzijde van de portieren afdichtingsstrippen gemaakt worden. Naast beide zijden van het dashboard tegen de A-stijlen aan moet nog een stukje kunstleer aangebracht worden. Half maart wordt de DKW weer opgehaald uit Aalten en kunnen de werkzaamheden thuis weer verder gaan. De motor moet aan het lopen gebracht worden. Dit wordt een lange weg om te gaan omdat er nog diverse problemen opgelost moeten worden. Het is 25 maart 2019 wanneer weer met de motor wordt begonnen.

De radiator is gevuld met water, de accu is opgeladen en ingebouwd. Het is tijd om de motor aan het lopen te brengen. De dynastart gaat vlot rond, maar de motor wil niet aanslaan. Verschillende keren geprobeerd. De vlotterkamer wordt onder de carburateur weggehaald. Deze zit vol benzine, dus hier zal het niet aan liggen. De vlotterkamer is iets schuin gehouden en de benzine loopt uit de hoofdsproeier. Geen verstopping. De bougies zijn gecontroleerd. Deze zijn wat smerig. Ze worden gestraald met glasparels. Hierna start de motor nog steeds niet. Nu wordt besloten om de motor te starten op 12 Volt. Het 6 Volt lampje op het dashboard wordt verwijderd en de patronen voor de spanningsstabilisatie worden verwijderd. De motor gaat snel rond bij het starten en slaat na enige tijd aan. De motor is slecht af te stellen en wil niet goed stationair lopen. Daarna wordt de 6 Volt accu weer aangesloten. De motor slaat aan maar afstellen lukt niet. Na een tijdje slaat de motor af en is niet meer aan de praat te krijgen. De bougies worden weer schoongemaakt en weer wordt gestart. De motor slaat niet aan. De bougies op de kop van de motor gelegd en gestart. Ze vonken goed, dus de ontsteking lijkt in orde. De bougies zijn droog als ze verwijderd zijn. Het lijkt er op dat er geen benzinemengsel boven in de motor komt en dat de benzine tegendruk ondervindt vanuit het motorblok. Dit kan alleen verklaard worden wanneer de zuigerveren lekken. De compressie lekt gedeeltelijk weg langs de zuigers. Alles wordt geweten aan de lange stilstand van de motor. Beide bougies worden verwijderd en via de bougiegaten wordt wat olie op de zuigers gespoten. De bougies worden weer aangebracht en de motor wordt gestart. De motor springt vrijwel meteen aan. De olie zorgt voor de afdichting van de zuigerveren. Na enige tijd begint de motor weer onregelmatiger te draaien en slaat af. Hij kan nog een paar keer gestart worden en dan is het weer gebeurd. De hele procedure met olie wordt nog een keer gedaan, maar het resultaat is hetzelfde. Het cilinderblok moet gelicht worden. Besloten wordt om het originele cilinderblok met zuigers in te gaan bouwen. Het cilinderblok is van de motor afgehaald. Voordat het helemaal gelicht wordt, worden 2 doeken onder de beide zuigers gedaan om te voorkomen dat eventuele stukken zuigerveer in het carter vallen. Wanneer het cilinderblok



Met het verkregen uitlijnapparaat van vader, wordt het spoor van de DKW uitgelijnd.

is verwijderd blijkt dat er met de zuigerveren niets aan de hand is. De zuigers zijn goed en aan de zuigerveren is niets te zien. Ook de cilinderwanden van het cilinderblok zien er goed uit. Er wordt besloten om dit cilinderblok terug te bouwen en niet die van het (originele) motorblok te gebruiken. Onder in het carter zit veel mengsmering. Dit wordt zoveel mogelijk verwijderd. Hierna wordt het motorblok weer opgebouwd.
Wanneer alles er weer aan zit en het koelwater zit er weer op, wordt een startpoging gedaan. De motor wil nog steeds niet aanslaan. De bougies blijven droog en er komt geen brandstof in de cilinder. De bougies vonken goed, de ontsteking is in orde. De spanningsstabilisatiepatronen zijn weer verwijderd evenals het controlelampje op het dashboard. De minpool van de accu is losgemaakt en op de minkabel en de plus van de accu een 12 Volt booster aangesloten. De motor is gestart en deze slaat meteen aan. De motor heeft even gedraaid en is daarna weer aangesloten op de 6 Volt accu. Ook nu slaat de motor meteen aan na het starten. De motor loopt goed en heeft een tijdje gedraaid om warm te worden. Het afstellen van de carburateur lukt niet goed. De motor wil niet mooi stationair lopen. Na een tijdje draaien is de motor afgezet en weer gestart. Hij komt nu iets moeilijker op gang maar komt toch aan de loop. De carburateur wordt van het motorblok afgeschroefd. Het peil van de brandstof in de vlotterkamer wordt gecontroleerd volgens het handboek. De vlotterkamer wordt verwijderd. Het hoedje van de hoofdsproeier en de hoofdsproeier worden verwijderd. De vlotterkamer wordt weer aan de carburateur geschroefd en rechtop in de bankschroef geklemd. Het niveau van de brandstof moet 5 à 6 mm onder de rand van het buisje (waar de hoofdsproeier in hoort) staan. Het niveau van de brandstof is niet te zien. Onder de vlotterpen zitten twee ringen.

De DKW F5 K kwam in februari 1936 op de markt. De K in de type-aanduiding staat voor Kurz want deze tweezitter werd alleen met een ingekort chassis en in twee uitvoeringen aangeboden. De klanten konden kiezen uit een echte tweezitter met een 600-cc motor en 18 pk en uit een tweezitter met een dicky-seat, met een 700-cc motor en 20 pk.
De DKW F5 K/600 was op dat moment het goedkoopste DKW-model en dat was aan zijn uitvoering ook duidelijk te zien. Dit model had geen noodzitting, geen vrijloop en was uitgevoerd met een houten dashboard en zwarte wieldeksels. Het model Reichsklasse was dan ook een echt instapmodel. De DKW F5 K/700, met de grotere motor, had het Bakeliet dashboard met Meisterklasse-instrumenten van zijn tweezitter voorganger uit 1935 overgenomen, waarbij de Ampèremeter vervangen was door het schakelschema-instrument. De F5 K/700 had wel een vrijloop alsook verchroomde wieldeksels en werd in twee kleurfacetten aangeboden (lichtbeige met bruin dak of limoengroen met donkergroen dak). Ook had deze uitvoering 17 inch velgen met korte spaken zoals die van de Meisterklasse.
Door de met 20 centimeter ingekorte wielbasis, zag deze F5 K, in vergelijking met de oudere tweezitter uit 1935, niet echt elegant uit. Mede door dit gedrongen beeld en de kleinere te gebruiken ruimte, kwam er veel kritiek van de klanten, zodat dit model maar een jaar werd aangeboden.

De cilinderkop is verwijderd, zodat nader onderzocht kan worden waarom de DKW slecht aanslaat.

Eén hiervan wordt verwijderd en hierna is de brandstof wel te zien in het buisje. Ongeveer 5 mm onder de rand. De hoofdsproeier wordt weer aangebracht en de carburateur aan het motorblok geschroefd.
Na het starten van de motor slaat deze meteen aan. Het slechte aanspringen is waarschijnlijk veroorzaakt door een te laag brandstofniveau in de vlotterkamer. Het stationair afstellen lukt nog niet. De carburateur wordt van het motorblok afgeschroefd. De grootte van de sproeiers wordt gecontroleerd met de gegevens uit het handboek. De sproeier voor de lucht is groter dan voorgeschreven. Deze is 4,5 en het handboek schrijft 4 voor. Uit een andere carburateur wordt de juiste sproeier gehaald en in de carburateur gezet. De andere sproeier wordt ook verwisseld voor de juiste waarde. Verder wordt de hoofdsproeier gecontroleerd op verstoppingen. Alle gaatjes zijn open en de sproeier kan weer ingebouwd worden. De startcarburateur wordt losgedraaid, maar hier is niets mis mee. Alles ziet er goed uit en de startcarburateur wordt weer in elkaar gezet. Diverse vlakken van de carburateur zijn met een vijl gevlakt en hierna is alles weer in elkaar gezet. De carburateur wordt weer aan het motorblok geschroefd. De motor wordt gestart, maar wil niet aanslaan. De bougies worden schoongemaakt door ze met glasparels te stralen. Hierna wil de motor nog niet aanslaan. Er wordt opnieuw op 12 Volt gestart. De patronen en het lampje uit het dashboard zijn verwijderd. De motor slaat vlot aan en heeft even op 12 Volt gelopen. Daarna wordt teruggebouwd naar 6 Volt. Ook nu slaat de motor vlot aan. De motor loopt wel beter met de ander sproeiers, maar wil nog steeds niet rustig stationair lopen. Wanneer de motor afslaat wil hij niet meer aanslaan. De bougies worden nog een keer schoongemaakt. De motor is niet meer aan de praat te krijgen. De bougies worden nog een keer gecontroleerd. De vonk is goed, maar de bougies blijven droog. Er komt geen brandstof in de cilinders. Uit de carburateur komt damp omhoog. Het lijkt er op dat het brandstofmengsel teruggedrukt wordt de carburateur in. De carburateur is van de motor afgeschroefd. De startcarburateur is losgeschroefd en gecontroleerd. Alles is goed, niets te vinden wat niet goed is. Van een andere carburateur is het deel met de venturi ingebouwd. Deze venturi heeft een kleinere doorstroming. Van dit deel is de flens afgevlakt. Hierna is alles samengebouwd. De luchtsproeier is omgezet (nr. 4). De complete carburateur is aan de motor geschroefd. De motor word gestart, maar wil niet aanslaan. Een paar maal geprobeerd. De motor wordt daarom op 12 Volt gestart. De motor springt vrij snel aan en loopt goed. Terug naar 6 Volt. De motor springt aan na het starten. Er begint benzine te lekken bij de carburateur. De vlotterkamer wordt van de carburateur afgeschroefd. Het benzineniveau in de vlotterkamer is vrij hoog. Er wordt een extra ring onder de vlotterpen gedaan. De motor wil niet meer aanslaan. Er komt damp uit de carburateur door tegendruk uit het motorblok. Er komt geen benzine in de cilinders. Wat is de oorzaak? Het probleem wordt beredeneerd. Een lek in het carter is niet waarschijnlijk omdat wanneer de motor loopt, deze mooi loopt en goed reageert op de gasklep. Waarschijnlijker is het dat de druk weg lekt langs de zuigers. Het cilinderblok moet weer gelicht worden om de zuigers te controleren. Hoe dat verder in zijn werk ging, leest u in het volgende blad en tevens laatste aflevering van mijn restauratieverhaal.

GEERT van der VEER

55 jaar geleden
Einde productie DKW F11, F12 en 1000Sp

In januari 1963 bracht de Auto Union de DKW F 12 op de markt. In september 1963 stond de DKW F 11 in de startblokken, een combinatie van carrosserie en chassis van de DKW F 12 met de vertrouwde techniek van de DKW Junior de Luxe. Nadat de Auto Union GmbH eind 1964 door Volkswagen overgenomen was, werd de productie van de DKW F 12 op 3 april 1965, en die van de DKW F 11 op 12 april 1965 beëindigd.
Hierna werd de Auto Union-fabriek in Ingolstadt ingericht om de VW Kever te kunnen produceren, wat al na een maand plaats vond. Hierna kwam in augustus 1965 de Auto Union Audi op de markt, het eerste viertaktmodel van de Auto Union na de oorlog. De laatste Roadsters en Coupés van de in 1957 voorgestelde en vanaf 1958 gebouwde Auto Union 1000Sp waren al in 5 maart, respectievelijk. 1 maart van de band gelopen.

Fehac

APK-vrijsteling 50+ voertuigen definitief

APK-VRIJSTELLING 50-PLUS MET AANDACHT VOOR GOED ONDERHOUD

In 2015 gingen alle deelnemers in het overlegorgaan APK akkoord met het FEHAC-voorstel om de APK-regels voor oldtimers verder te versoepelen. Ook de BOVAG en KNAC, die nu achteraf ineens zeggen zich zorgen te maken over het onderhoud en verkeersveiligheid van de straks per 1 januari vrijgestelde oldtimers.

HET RESULTAAT: INVOERING PER 1 JANUARI 2021

Het wetsvoorstel voor de APK-vrijstelling bij 50+ is na ruim vijf jaar wachten eindelijk aangenomen. Ook de ingangsdatum van 1-1-2021 is recent door het antwoord op Kamervragen van Remco Dijkstra (VVD) door de minister nog eens bevestigd.

TERUGBLIK TOT STAND KOMEN APK-VRIJSTELLING

In 2008 is een EU-richtlijn van kracht geworden waarin de periodieke keuring van motorvoertuigen is geregeld. Daarbij is ook in de mogelijkheid voorzien - erin gekomen dankzij de lobby van de FIVA (de organisatie van alle oldtimerfederaties) - om een aparte regeling voor mobiel erfgoed te treffen. De FEHAC heeft daarop met succes het initiatief genomen om de Nederlandse APK-regels in overeenstemming te brengen met de nieuwe EU-richtlijn. Uit de RDW-statistieken blijkt dat klassieke voertuigen veel minder vaak worden afgekeurd dan moderne voertuigen. Bovendien zijn deze voertuigen heel weinig bij ongevallen betrokken. Er is vrijwel nooit sprake van onderhoudsgebreken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Allemaal argumenten voor de FEHAC om het voorstel te doen om voor oldtimers een aparte regeling met vrijstellingen te treffen.

MET APK-VRIJSTELLING 50 JAAR WERD FOUTJE RECHTGEZET

De APK werd in 2008 voor 30+ voertuigen eens in de twee jaar. Er kwam toen ook een vrijstelling voor alle voertuigen van vóór 1960 (toen 48 jaar oud!). De veranderingen van 2008 hebben geen enkel aantoonbaar negatief effect gehad op onderhoud en veiligheid. Eigenlijk bestond in 2008 al de wens om vanaf 50 jaar oud de vrijstelling te verlenen, maar dat stonden EU-regels op dat moment nog niet toe. Voor de FEHAC reden om het APK-dossier nog niet weg te leggen. De aanhouder wint, want in 2015 werd het voorstel van de FEHAC om de APK-vrij-grens bij 50 jaar te leggen door de SO-APK overgenomen. In de SO-APK zitten naast de FEHAC o.a. de RDW, ANWB, RAI, BOVAG, KNAC en de Innovam. Er kwam een unaniem advies zonder mitsen en maren uit het overlegorgaan APK, ook gesteund dus door BOVAG en KNAC:de vrijstelling APK zou in de toekomst moeten gelden voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

GOED ONDERHOUD BLIJFT NOODZAKELIJK

De FEHAC heeft in haar berichten over de 50+ vrijstelling steeds benadrukt dat goed onderhoud altijd nodig is en blijft. Om dat nog eens te onderstrepen heeft de FEHAC de 'FIVA Guide For responsible use of historic vehicles on today's roads' in een Nederlandse vertaling uitgebracht. Er staan tips in over onderhoud van het mobiele erfgoed, met specifieke aandacht voor veiligheid, onderhoud en verantwoord rijgedrag. Het voorwoord daarvan is geschreven door Peter van der Knaap, Directeur-bestuurder van SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De bezorgdheid dat onderhoud nu ineens toch een punt is, deelt de FEHAC niet. Het overgrote deel van de oldtimerbezitters vertroetelt zijn of haar voertuig. Men is zich er terdege van bewust dat het rijden met een oldtimer ook veilig rijden betekent, of dat nu met of zonder APK is. Alle motorfietsen en oldtimers van vóór 1960 hebben nu al geen APK en met het onderhoud daarvan is het prima gesteld. Door de aangesloten clubs wordt er actief aan gewerkt met sleuteldagen, cursussen en bijvoorbeeld D-Day, de DAF club Diagnose Dagen.

MINDER WERK VOOR GARAGES

De nieuwe regeling betekent dat de keurmeesters jaarlijks jaar iets minder keuringen zullen verrichten. Het gaat om 21.500 keuringen minder per jaar voor de 25.000 APK-keurmeesters. Dat betekent gemiddeld per jaar voor iedere keurmeester bijna één keuring minder...

Nieuwsbrief, 30 Oktober 2020

Nieuwe leden

202069 is toegekend aan Wopke de Boer. Hij heeft inmiddels al veel onderdelen voor zijn RT 125W weten te vinden, die hij nu drie maanden in zijn bezit heeft. De keuze voor een RT125 is een 'familie-ding', want zijn grootvader heeft zo'n motorfiets gehad waardoor zijn vader al tijd geleden besloot dat hij precies eenzelfde motorfiets ook wilde bezitten. Hij helpt Wopke nu met de restauratie van deze RT125. Het motorblok is inmiddels uit- en in elkaar geweest en e.e.a. is gespoten. Samen met onze nieuwe magazijnmedewerker Arie Schenk heeft Wopke in het magazijn in Ruinerwold zijn onderdelen weten te vinden en hiermee is hij ontzettend blij. Een andere reden waarom Wopke bij onze club is gekomen is voor de contacten met gelijkgezinden en hij is verbaasd hoeveel actieve DKW-leden er in Friesland zijn. De tweewieler heeft nog geen kenteken, maar dat zal straks bij de RDW geen probblemen moeten opleveren.

202070 is de heer R.W. Schouten en hij is in het bezit van een blauwe (met witte tank) DKW RT139. Helaas ontbreken verdere gegevens over zijn bromfiets. Misschien zien wij u straks eens op een DKW club-evenement?

202071 komt ook met een tweewieler in de club maar dan met een vooroorlogse motorfiets, namelijk een zwarte DKW KS200, bouwjaar 1937 met framenummer 425157. Deze DKW is eigendom van de heer H. Leenen.

202072 komt vanuit België onze club versterken. Eric Stals heeft een DKW Junior, bouwjaar 1963 die hij inmiddels vijf jaar in zijn bezit heeft. Hij meldde zich aan omdat hij op zoek is naar enkele onderdelen waaronder een buitenspiegel. Nou Eric, voor onderdelen ben je bij onze club aan het juiste adres! Overigens is de auto in prima staat en heeft de bijzondere kleurencombinatie licht-grijze carrosserie met donkergrijs dak.

202075 stuurde bij zijn aanmelding via onze website een foto van een kaal frame met enkele wielen waaruit blijkt dat Hans Slotboom in het bezit is van een RT175, bouwjaar 1953, die hij waarschijnlijk gaat restaureren. Voor onderdelen Hans, kun je, net als Wopke de Boer terecht in ons onvolprezen onderdelenmagazijn in Ruinerwold.

202076 is Robert van Vechgel die van een clublid uit Breda een DKW Munga aangeschafte. Bij het ophalen van de F 91/4, bouwjaar 1964, bleek dat er nog als donorwagen een halve Munga bij hoorde die hij nog een keer moet gaan ophalen. De reeds opgehaalde Munga staat in Frankrijk omdat Robert daar ook woont. De terreinwagen is in nette staat en wordt momenteel rijdend gemaakt omdat er wat startproblemen zijn, hoewel de DKW rijdend en wel in de garage werd weggezet.

Bestaat deze DKW F7 nog?

Gilbert Leene is aan het onderzoeken of de DKW van zijn vader nog bestaat. Het is een F7 Front Luxus vierzitter, op de foto afgebeeld met het vooroorlogse kenteken N-64620. Met dit kenteken kan de auto na de oorlog ook nog rondgereden hebben, totdat eind 1956 alle oude, provinciale kentekens, ingeruild moesten zijn tegen nieuwe kentekens. (beginnend met ND-00-01). Het chassisnummer van deze auto was waarschijnlijk 3102615. Heeft u informatie over deze auto? Dan hoort Gilbert graag van u .

202077 was al eens lid van onze club vanaf 1998 tot drie jaar geleden en nu heeft Bert van der Wijst een 'wijs' besluit genomen. Bert brengt een NZ 350 mee die hij ooit in Hongarije haalde. De motorfiets is inmiddels in rijdende staat en hopelijk zien we het 'tweetal' dan ook weer eens op een club-evenement.

202078 zijn motorfiets is een RT 175, bouwjaar 1954. Deze DKW is in het bezit van Jan Semmeling. Jan heeft de tweewieler inmiddels lopend gemaakt en hij kan al lekker rondrijden met het kenteken PU-68-58 die vanaf fabriek het framenummer 45514537 ingeslagen heeft gekregen. Helaas is het contactslot (nog) kapot, maar dat wordt van de winter weer hersteld. Overigens kwam Jan via Antonio van den Elzen in aanraking met het DKW virus.

202081 is al een tijdje met klassieke voertuigen bezig. Na een Sparta schafte Klaas Postma een DKW aan en daarmee ging hij fanatiek mee aan de slag. Voor zijn DKW RT 175, bouwjaar 1954, zoekt Klaas nog onderdelen, want hij restaureert deze tweewieler met framenummer 45507575 momenteel met zijn vader die, vanwege zijn eerdere werkzaamheden bij een motorrevisiebedrijf wel weet hoe e.e.a. werkt. Van de RT 175, die inmiddels ook al gespoten is en het kenteken MB/71/GZ draagt, bezit Klaas ook een origineel Nederlands kenteken, inclusief brief van de eerste eigenaar, met de verklaring van regionaal naar nationaal kenteken. De eerste eigenaar wilde graag het provinciale kenteken behouden en heeft hier een officiële brief voor opgesteld, maar helaas nog nooit verstuurd. Overigens heeft hij nog twee DKW RT 125 in zijn bezit. Dat is al een mooie (begin)verzameling Klaas...

ALLE NIEUWE CLUBLEDEN
VAN HARTE WELKOM
BIJ DE DKW CLUB NEDERLAND

Groeten Uit

Pearl
Zuid Afrika

DKW 1000
Bouwjaar 1958

In goede staat

Wegens ruimtegebrek te koop **DKW F12**, bouwjaar 1965 met origineel Nederlands (slapend) kenteken. APK geldig tot 13 maart 2021, KM-stand: 46.900 met 6 Volt Philips transistor radio zonder FM. Hans Theijken.

Voor mijn DKW RT 250/2, bouwjaar 1954, ben ik **op zoek naar een contactslot,** wie kan mij hieraan helpen? Willem Smit.

Te ruil aangeboden: **set nieuwe Mahle zuigers** maat 74,43 voor DKW 1000/S/Sp en Munga. Zitten nog in het conserveringsvet. Ik zoek een gelijkwaardige set voor DKW 3=6 900 cc. Eric Cox,.

Te koop aangeboden in het DKW magazijn Ruinerwold, een bijna complete **DKW RT200S** in originele staat, zonder geldig kenteken. Deze motorfiets is aan de club gedoneerd en wordt alleen verkocht aan één van de clubleden tegen het hoogste bod. Bieden kan vanaf € 800,-. De motorfiets is op 19 december, tijdens de opening van het onderdelenmagazijn, vanaf 11:00 uur, vrijblijvend te bezichtigen en men kan op deze dag ook ter plekke bieden, waarna om 14:00 uur deze DKW RT 200S aan de hoogste bieder wordt verkocht. Na de koop dient de motorfiets bij het magazijn afgehaald te worden. Interesse of biedingen graag richten aan Johan ten Arve.

Te koop aangeboden **DKW bromfietsen**, sommige compleet, sommige redelijk compleet op enkele onderdelen na, en sommige in onderdelen. Deze partij betreft een DKW 110 herenbrommer met beenschermen, een DKW 110S damesbrommer met los beenscherm, twee Hummels 113 en twee DKW 505 types (à la Puch Maxi), inclusief veel DKW-en bromfietsonderdelen zoals extra motorblokken (gebruikt) waarbij ook een TS-blok met chromen kappen om de cilinders (geen gaaskappen), zuigers (nieuw), drijfstangen (nieuw), kabels (nieuw) en diverse andere delen. Alles in één koop en vaste prijs € 900,-. Ron de Louw.

Vanuit erfenis te koop **DKW F11/Junior** met veel extra onderdelen, D.E.T. 10-02-1964, chassisnummer 6001259115, KM-stand 35.000. Vaste prijs € 1.800,-. Björn Depoortere.

Te koop in Zwitserland, zeer mooie **DKW 1000S Coupé**, bouwjaar 1959, binnenbekleding nieuw, banden met wit zijvlak, compleet met hoedenplank, omvormer 6-12 Volt en voorzien van veiligheidsgordels, met diverse reserveonderdelen zoals nieuwe panoramavoorruit, gereviseerde versnellingsbak, 4 wielen met winterbanden, div. wielremcilinders, startmotor, carburateur, enz. Prijs € 15.000,-. Robert Schärer.

AUTO UNION
DKW
AUTO UNION
DKW
P. WAELKENS & Cie
Bagattenstraat, 23, GENT