Machine Translated by Google

Volumen 45 - Número 5

# DAT KLEINE WONDER

ESE PEQUEÑO MILAGRO

diciembre 2020

Machine Translated by Google

# Club DKW Los países bajos

En la portada: El

Auto Union 1000Sp sigue siendo un automóvil especial para ver.
Este DKW se presentó por primera vez al público en 1957 en el IAA de Frankfurt. 8 años después, en marzo de 1965, el último AU 1000Sps salió de la línea de producción.

## Meta

El DKW Club Nederland es un club de vehículos histórico fundado el 22 de noviembre de 1975 y con sede en Hilversum.

El DKW Club Nederland tiene como objetivo promover la restauración, mantenimiento y explotación de automóviles, motocicletas y ciclomotores, scooters y accesorios de la marca DKW y/o Auto Union, siempre que estén equipados con un motor de dos tiempos.

El DKW Club Nederland se mantiene en contacto con sus miembros a través de la revista del club 'Dat Kleine Wonder', que se publica cinco veces al año, organizando paseos turísticos, eventos y proporcionando repuestos.

## Membresía y Contribución

La membresía está abierta a cualquier persona, esté o no en posesión de un vehículo descrito anteriormente.
La aportación es de 30€ al año. Los nuevos miembros pagan una cuota de inscripción de 20 €, a excepción de los nuevos miembros hasta los 21 años. Los miembros de la familia pagan € 10,- contribución sin cuota de inscripción. Las cancelaciones de membresía deben hacerse por escrito al secretario antes del 1 de diciembre.
Cuenta bancaria: NL38INGB0006128184 a nombre del tesorero DKW Club Nederland. BIC: INGBNL2A.

## administración de miembros

eric cox

## tienda del club

Monique Mentink y Erik Bergsma

## Sitio de Internet www.DKWclub.nl

Harry Broers (Administrador web)
Eric Cox (Administrador web)

## Dirección editorial y anuncios específicos

john smeets,
Los editores se reservan el derecho de modificar o no publicar artículos y anuncios sin dar ninguna razón. Consulte en otra parte de esta revista del club la fecha de cierre para copias y anuncios. Los editores respetan estrictamente la fecha de cierre, por lo que la revista del club puede enviarse dentro de las dos semanas posteriores a esta fecha de cierre.

## Miembros de la Junta

Presidente: Harry Brothers

Secretario: Eric Cox

Tesorero: Bonny Bakker

Miembro de la junta: Jan Calame

Miembro de la junta: Ruud Wijnne

## Contactos Regiones

Región norte: Sip Sipkens y Joop Willems
Región Este: Vacante.
Región Sur: John Smeets,
Región Oeste: Jan Calame
Región central: Erik Bergsma

## Baliza de preguntas

Coches de antes de la guerra: Jan Bossink
Munga/Junior/F11/F102: Wiro Winnubst
Electricidad automotriz: Jo Nuismer,
Motocicletas: Ad Vennix
Motos eléctricas: Anton Straver
Ciclomotores: Olaf Reilingh

## Almacenes de repuestos

Recambios de coche: Roel van Drogen
Piezas de moto: Johan ten Arve

Dirección del almacén de piezas de automóviles y motocicletas: Westerweiden 32A, 7961 EA Ruinerwold (sin dirección postal).
Pagos: número de cuenta NL70INGB0003218481, almacén de tnv DKW Club Nederland, Haren.

Piezas de ciclomotor: Olaf Reilingh,

Dirección del almacén de piezas de ciclomotor: Garagebox 5, detrás de Burg. van Houtlaan 154-156, 5701 GL Helmond.
Pagos: número de cuenta NL63INGB0007514155, atención Almacén de ciclomotores DKW Club.

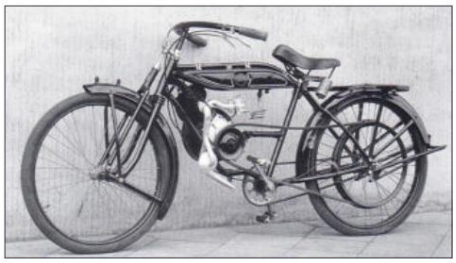
## Coordinación de eventos

Wardje van Drogen

Machine Translated by Google

# Inhoud o.a.

Contenido, por ejemplo




## Historia 8

Motos DKW de Zchopau, parte 2

Después de que Hugo Ruppe fuera reemplazado por Rasmussen por Hermann Weber, como nuevo constructor, inmediatamente comenzó a diseñar la primera motocicleta DKW real. Esto resultó en el modelo RM Reichsfahrtmodell, que pronto fue seguido por el modelo ZL Zschopauer Leichtmotorrad.

## Informe 12

Palabra de Wardje

El almacén de piezas en Zwolle había crecido hasta las costuras y Roel van Drogen comenzó a buscar una nueva ubicación. Nuestro gerente de almacén en Ruinerwold lo encontró. Después de la aprobación de los miembros, los voluntarios pudieron ponerse a trabajar y se inició un trabajo de limpieza y mudanza, que Wardje expresó con palabras.

## De los miembros del club 14

Del naufragio a la belleza, parte 47

Además del esfuerzo por resolver el problema del arranque dinámico de F1, el trabajo en la carrocería del convertible F91 está en pleno apogeo. Se descubrió que en Karmann, donde se fabricaban estos descapotables F91, se adaptaba la carrocería de un coupé para los modelos descapotables.

## Dile a los miembros del club 17

Cómo Lucas Rijnders consiguió su RT 250/2

Lucas Rijnders se inscribió en nuestro club a principios de este año y trajo una DKW RT 250/2, construida en 1956, para restaurar. Esta motocicleta fue descubierta de manera especial en el sur de Alemania por un primo de Lucas. Puedes leer la historia detrás de este hallazgo en la página 17.

## Tecnología 21

Problema de arranque/arranque del motor

Todos hemos tenido que lidiar con el hecho de que el motor DKW no quiere arrancar al arrancar o no quiere arrancar en absoluto. Este problema puede tener diferentes causas, así que en esta aportación de tu editor algunas posibles causas y lo que puedes comprobar e intentar solucionar tú mismo.

## Informe de restauración 24

Restauración DKW F5 K, la secuela

También en esta revista puedes leer cómo Geert van der Veer completó varias actividades en su DKW F5 K, construido en 1935. Por ejemplo, hubo que solucionar un problema de por qué el motor arrancaba mal, se alineó el DKW y Geert se encargó del carburador.

Machine Translated by Google

# Calendario de eventos (sujeto a cambios)

## Eventos del club DKW

Desafortunadamente, fuera de las aperturas de las revistas, hay debido a las medidas Corona aún no se han planificado otros eventos del Club DKW.

### Almacén Mundo Ruina

Sábado , 19 de diciembre, 11 am - 2 pm

| | |
|---|---|
| sábado 16 ENERO | 11 a. m. - 2 p. m. |
| sábado 13 FEBRERO | 11 a. m. - 2 p. m. |
| sábado 13 de marzo | 11 a. m. - 2 p. m. |
| sábado, 17 de abril | 11 a. m. - 2 p. m. |
| viernes, 21 de mayo | 19:30 - 21:30 |
| Viernes, 18 DE JUNIO | 19:30 - 21:30 |

Piezas de automóvil
Roel van Dryen

Partes de motocicleta
Johan ten Arvé

## Eventos DKW Europa

* 7 - 8 MAYO 2021
Reunión de primavera con ALV del club alemán AUVC y mercado de repuestos en Hessenhallen en Alsfeld (D).

** 3 - 6 JUNIO 2021
3.º DKW Hebmüller-Karmann Treffen en Klingelberg am Main (D).

* 25 - 27 JUNIO 2021
Auto Union y DKW Treffen, en relación con la 33.ª Ove Rasmussen Gedächtnisfahrt y en colaboración con DKW Motorradclub, en el August Horch Museum de Zwickau (D).

* 29 DE JULIO - 1 DE AGOSTO 2021
48ª reunión de la Unión Internacional del Automóvil en Rotenburg an der Fulda (D).

Para anotar de antemano.

* 2022
49° Encuentro Internacional de Auto Union y DKW en Oriente rico.

* 2 DE SEPTIEMBRE DE 2022
6º DKW Schnellaster Treffen en Bayreuth (D).

* 2023
50ª Reunión de International Auto Union y DKW en Neu-mercado en el Oberpfalz (D).

Machine Translated by Google

# Palabra del presidente

## El futuro digital de nuestro club

El 22 de noviembre tenemos, celebramos nuestra primera reunión en línea de Miembros Generales. Debido a las medidas de Corona, no pudimos invitar a nuestros miembros a una hermosa ubicación central en los Países Bajos. Por eso hemos dado la oportunidad a los socios de asistir a la ALV desde su propio entorno. Y aunque este encuentro 'digital' no ofrece la convivencia y los contactos mutuos a los que estamos acostumbrados, podemos calificarlo con seguridad de Éxito. Hemos notado que ahora están participando miembros que no vemos en una reunión general de miembros 'regular', pero también notamos que varios visitantes regulares no han encontrado su camino a esta versión digital.

Luego vino el consejo de organizar una reunión híbrida en el futuro. Por lo tanto, reunirse en un lugar y transmitir simultáneamente esta reunión para aquellos que no quieren o no pueden asistir a la reunión. Vamos a echar un buen vistazo a eso. Por ejemplo, creo que es prudente mirar las posibilidades de las redes sociales que no usamos o apenas usamos en este momento. Lo principal debe ser que sea de valor agregado para al menos algunos de nuestros miembros. Estoy pensando en Instagram y Twitter, que a su manera pueden ser una extensión del contacto 'real'. En ese sentido, también usamos Facebook en este momento. Hablo por mí mismo cuando digo que tengo poco o ningún conocimiento y experiencia con esto.

Una forma más antigua de contacto digital es el uso de un foro. Esto luego se vincula al sitio web y con esto construimos un historial de preguntas y respuestas relacionadas con nuestro pasatiempo.

Ya he indicado que las diversas redes sociales tienen diferentes objetivos y también atraen a diferentes usuarios. Pero también que necesitan ser gestionados. Alguien siempre tendrá que vigilar para asegurarse de que las cosas funcionen sin problemas y que no se descarrilen. Darle forma a esto parece algo para uno de nuestros miembros más jóvenes. Alguien que marque el rumbo de nuestros pasos en el entorno digital.

Eric Cox y yo le hemos dado un nuevo aspecto a nuestro sitio web en los últimos años. Uno de los objetivos era mostrar nuestro club y nuestra marca de una manera fresca.

Otro objetivo era hacer que el umbral fuera bajo para que nuevos miembros se unieran a nuestra asociación. Creo que hemos tenido éxito en eso, como lo atestiguan los muchos socios nuevos del club que recibimos este año.

Déjame ser claro. No es mi intención cambiar por completo el club tal y como funciona ahora. Estoy contento con nuestras actividades, nuestra revista del club, nuestra página de Facebook y cómo nos tratamos. Muchos de nuestros miembros verán esto también. Pero también estoy convencido de que está surgiendo una nueva generación que también quiere vivir la vida de club de una manera diferente. Y ese es nuestro futuro a largo plazo. Nuestra continuidad.

En este punto, por lo tanto, hago un llamado a esa generación para que se levante y se comunique conmigo. Busco específicamente un webmaster y alguien que pueda ayudarnos activamente con la elección y gestión de nuevos medios. Con buenos argumentos estamos abiertos a todas las buen Regístrate, háznoslo saber.

HERMANOS HARRY

### Aportación 2021

Cada socio del club ha recibido una carta de presentación separada con esta revista del club.
1) debe transferir el aporte usted mismo (y antes del 1-1-2021) o 2) no tiene que hacer nada, porque ha emitido una autorización o 3) no tienes que hacer nada porque has cancelado tu membresía.

### Nuevos empleados de almacén

El equipo que gestiona el almacén de piezas en Ruinerwold es ampliado recientemente con dos nuevos empleados. Ahora también puede encontrar a Arie Schenk detrás del mostrador en Ruinerwold, que se utiliza principalmente para piezas de motocicletas. Además, se ha sumado al equipo Anne Kruizinga, que tiene conocimientos en autopartes. Ambos caballeros, ¡bienvenidos al equipo del almacén!

Machine Translated by Google

# Reunión general Algemene ledenvergadering

Informe del ALV digital del 22 de noviembre de 2020

**Debido a las medidas de la corona, fue imposible asistir a la reunión.** de 2020 se llevará a cabo físicamente. Luego de ser pospuesto dos veces, se decidió organizar el encuentro de manera digital. Como resultado, se acortó la agenda original, de modo que solo se trataron los puntos necesarios.
El sistema utilizado funcionó con una verificación de 2 pasos. El sistema registra automáticamente la asistencia y los estados de ánimo. La reunión comenzó el 22 de noviembre a las 13:00 horas.

Se registraron 65 miembros, de los cuales 51 miembros están presentes. 3 miembros habían autorizado a alguien y algunos miembros se unieron a la reunión más tarde.

01. APERTURA

El presidente Harry abre la reunión a las 13.00 horas. Él cree que este método de reunión es una buena alternativa a una reunión física. El efecto positivo de esta reunión es que muchos miembros nuevos están presentes, incluso de América. Las preguntas se pueden hacer a través del cuadro de chat. Solo preguntas relacionadas con el tema actual de la agenda. No se hicieron preguntas por adelantado.

02. AGENDA ESTABLECIDA

Esto se establece sin cambios.

03. DOCUMENTOS Y COMUNICACIONES RECIBIDAS

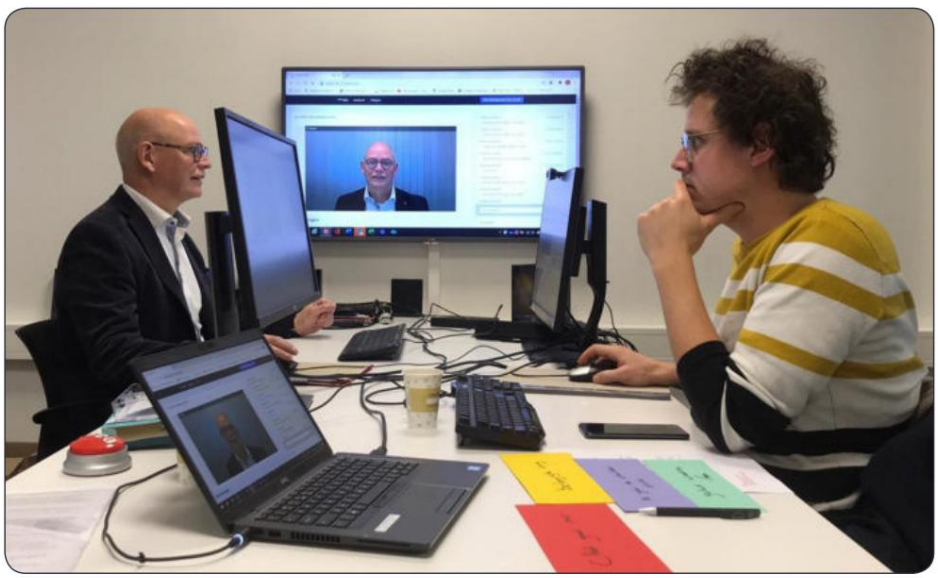
Documentos recibidos: Hacienda va a poner una lupa a los clubes veteranos para ver si están sujetos al impuesto. Eric Cox explica que el criterio es una facturación de más de 20.000 euros. El DKW Club aún no ha recibido una carta de las autoridades fiscales. Es importante que, como club, no formemos parte de la economía, por lo que no vendemos repuestos ni artículos de la tienda del club a personas que no son miembros. La Fehac ahora está analizando cómo los clubes de autos clásicos pueden estar exentos de impuestos.

04. MINUTOS ALV 24 MARZO 2019

(ver revista del club nº 2 de 2019).
El acta de la reunión de 2019 fue aprobada sin ningún comentario. Voto a favor 52, 1 abstención.

05. INFORMES FINANCIEROS DE TESORERO, ALMACENES Y TIENDA CLUB

(ver revista del club nº 1 de 2020).
Harry revisa la situación financiera del club, la tienda del club y los almacenes. Henk de Vries pregunta por qué el presupuesto no incluye ningún beneficio de la tienda y almacén del club. Harry explica que no se pueden enumerar allí porque no se pueden estimar. Las ganancias benefician a las reservas del club.



06. INFORME DEL COMITÉ DE CAJA

El comité de auditoría ha establecido que las finanzas del club, la tienda del club y los almacenes de 2019 son transparentes y detalladas. A continuación, se concede la aprobación de la gestión a la junta. Vota por 56.

07. COMPOSICIÓN DEL NUEVO COMITÉ FINANCIERO

Jaap Stienstra Jr. se retira del comité de auditoría. Estamos buscando un nuevo miembro. El comité de auditoría es el medio de los miembros para controlar la junta.

Se inscriben dos miembros, a saber, GC Wielemaker y Lambert Bongers.
Lambert indica que 'estacionará' por un tiempo. Wielemaker fue elegido con 55 votos a favor y 1 abstención.

08. ELECCIÓN DE LA JUNTA

Eric Cox renuncia y es elegible para la reelección. Fue reelegido con 55 votos a favor y 1 abstención.

09. AUMENTO DE CONTRIBUCIÓN, CUOTA DE ENTRADA Y DIGITAL AFILIACIÓN

Harry explica la propuesta de la junta. Membresía completa: debido al aumento de los costos en nuestros gastos anuales (revista, sitio web, revista del club, costos de envío), los ingresos y gastos anuales no están en equilibrio. Para recuperar el equilibrio, proponemos aumentar la contribución de 30 € a 40 €. Este es un aumento considerable, pero necesario.

Además, no queremos aumentar estructuralmente nuestras reservas. Este es el primer aumento desde 2005 (a partir de 2006).
Incluso entonces, la razón fue que los ingresos y los gastos no estaban en equilibrio.

¡Exactamente 45 años después de la reunión de fundación, la ALV se digitalizó por primera vez! Desde el estudio en Eindhoven, el presidente Harry Broers y su hijo Max como moderadores se aseguraron de que todo transcurriera sin problemas.

Machine Translated by Google

Por 48, en contra 5 votos y 2 abstenciones. Esta tarifa entrará en vigor en 2021.

Membresía digital: Esta es una alternativa a la membresía plena, con los mismos derechos, pero sin correo físico. Así que solo mensajes digitales/revistas del club. Esta forma de membresía es atractiva para los miembros que están felices de leer la revista en una pantalla y para los miembros extranjeros que no hablan el idioma holandés.

La revista digital del club y el sitio web se pueden traducir fácilmente. Lo que también cuenta es reducir los gastos de envío de la revista del club.

Por eso se propone hacer posible la afiliación digital por 25€ en lugar de 40€. Para ser claros: todos los miembros tendrán la opción de optar por una membresía completa o digital. Los miembros holandeses pueden indicarle al secretario que también quieren usar una membresía digital. Esto se aplicaría a ellos a partir de 2022. Se alentará a los miembros extranjeros a obtener una membresía digital. No aumentaremos la contribución de los miembros extranjeros. Apostamos por una membresía digital para ellos.

Votos a favor 45 en contra 5 y 5 abstenciones.

La junta propone abolir la cuota de inscripción. Se creó en ese momento para cubrir los costos adicionales del envío de tres revistas del club. Esto ya no se hace, ya que las revistas antiguas también se pueden ver en el sitio web.

Votos a favor 40 contra 9 y 7 abstenciones.

Paul Veenings pregunta si no establecimos la tarifa de registro en ese momento para evitar que los miembros compraran el almacén y luego abandonaran el club después de un año.
Harry indica que difícilmente te encuentras con tales miembros. Retener a los socios es un trabajo del club y el almacén está satisfecho con cada venta, ya que hay muchas piezas disponibles.

10. AJUSTE DEL HOGAR
REGLAMENTOS

Las reglas internas deben modificarse, entre otras cosas para registrar los cambios anteriores y para confirmar que la tienda del club solo vende a los socios.

Vota por 54, contra 2.

## hace 75 años
## Nuevo comienzo con el depósito de Zentral

El 7 de mayo de 1945, día del fin de la Segunda Guerra Mundial, la junta de Auto Union AG de Chemnitz desertó a la zona de ocupación estadounidense.
Dos semanas después, tuvieron lugar las primeras conversaciones en la sucursal de Auto Union en Munich para el establecimiento de un depósito de repuestos en la zona de ocupación occidental. Casi 60.000 coches DKW de los años treinta habían sobrevivido a la guerra y necesitaban piezas con urgencia.
Además, miles de motocicletas DKW y también muchos Audi grandes, Carruajes Horch y Wanderer.
El 19 de diciembre de 1945, se estableció con éxito el "Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile" en Ingolstadt, donde se podían alquilar los edificios de la antigua panadería de defensa. Se hizo un comienzo modesto con la producción y revisión de piezas. Esta fue la semilla para la reconstrucción de Auto Union después de la guerra y la piedra angular para el desarrollo de la ciudad de Ingolstadt de una ciudad de guarnición a una ciudad industrial moderna.

11. CUALQUIER OTRO NEGOCIO

Nico Declercq: ¿Las revistas del club holandés para los socios belgas también se volverán digitales? Harry: no, quédate como está.
Arie Schenk ve principalmente áreas grises en el portal de miembros cerca de los vehículos. Harry: Eso es porque los miembros en cuestión no han publicado (todavía) una foto de su vehículo en el sitio web. Arie sugiere mostrar primero las fotos y luego los recuadros grises.
Hay informes positivos de varios miembros sobre esta forma de reunión.

Dennis vd Werf está preocupado en nombre de los miembros jóvenes por retocar vehículos viejos. Los conocimientos y habilidades necesarios están aquí. generación no presente. Harry le indica a Dennis los artículos técnicos de nuestra revista del club. También se toma en serio este comentario y lo discutirá en la junta.

Erik Bergsma indica que vender artículos de la tienda del club solo a los socios es difícil en la práctica.

12. CIERRE

Harry cierra esta reunión general de miembros a la 1:45 pm con el comentario de mantenerse saludable por encima de todo. Muestra otro video sobre el desarrollo de nuestro almacén en Ruinerwold. Esto también está en el sitio web.

ERIC COX
Secretario

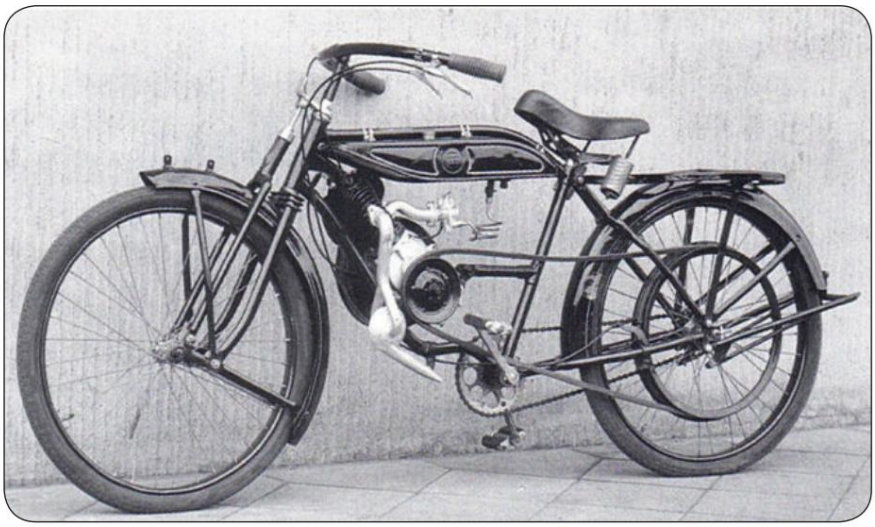
Machine Translated by Google

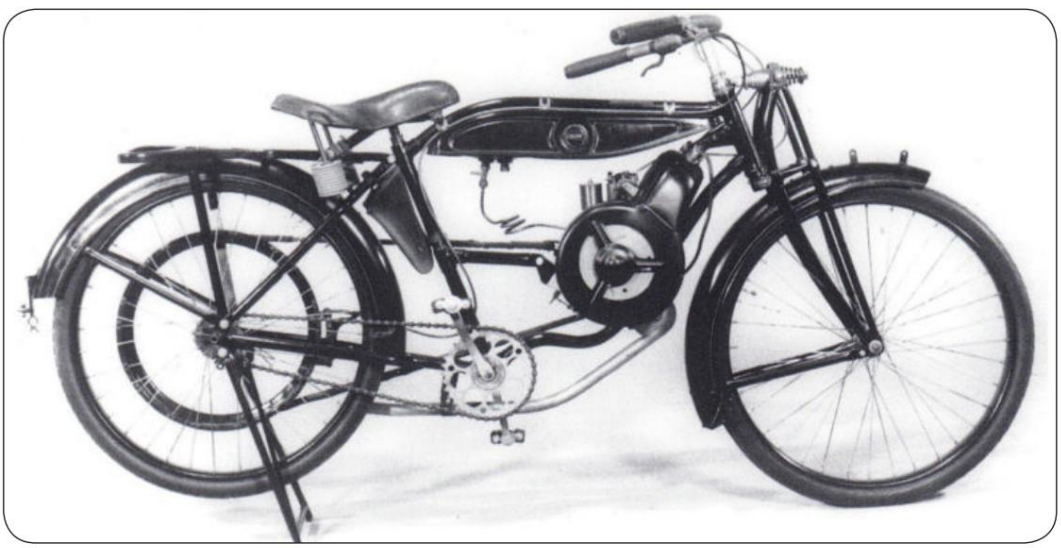
# Motos DKW de Zschopau, parte 2

RM Reichsfahrtmodell y ZL Zschopauer Leichtmotorrad

En 1932 Hugo dejó Ruppe después de varios diferencias de opinión con Rasmussen sobre el futuro desarrollo del motor de dos tiempos de Zschopauer Motoren werke. Sin embargo, Rasmussen encontró un sucesor más que adecuado en la persona de Hermann Weber, quien construyó la primera motocicleta real para la fábrica en Zschopau en el mismo año. La base fue el motor DKW con refrigeración forzada, ya utilizado en la moto de asiento Lomos, que entregaba 2,5 CV con una cilindrada de 148 cc y que ahora se encuentra en diagonal bajo el depósito de gasolina, de 3 litros de capacidad, montado con abrazaderas. su lugar. La tracción a la rueda trasera se hacía de nuevo con correa de cuero o goma, siendo el embrague para el ralentí y para la velocidad de conducción, que oscilaba entre los 4 y los 65 km/h, siendo de nuevo regulable manualmente.

El manual decía: "El embrague es muy útil y se acciona manualmente con una palanca. Cuando se empuja la palanca hacia adelante, las dos mitades del disco de la transmisión por polea se separan, la correa cae sobre el disco estacionario, luego se extrae el embrague y el motor funciona al ralentí. Al tirar de la palanca del embrague hacia atrás, el embrague y, por lo tanto, el motor se pueden volver a acoplar. Sin embargo, este acoplamiento también permite cambiar la relación de transmisión. Si usa la palanca por diente, rompe más o menos el disco de transmisión y, como resultado, reduce o aumenta la transmisión".





Totalmente arriba:

Primera nave de producción de motocicletas DKW en Zschopau.

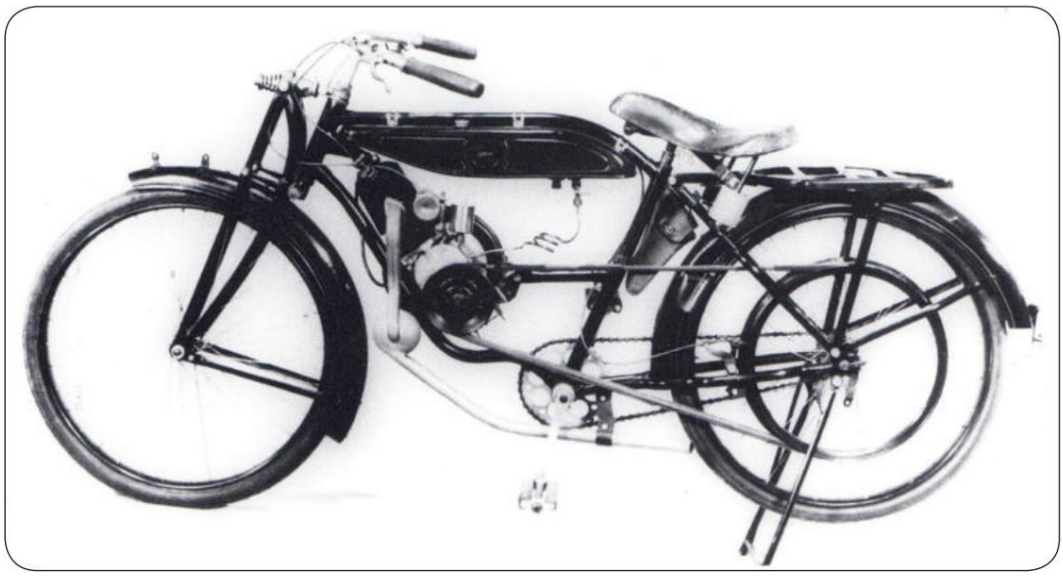
Arriba:

modelo Reichsfahrt con el cubo de la rueda delantera utilizado inicialmente.

Izquierda:

El modelo Reichsfahrt llevaba en el lado derecho la refrigeración forzada que sería típica de las motocicletas DKW en los próximos años.

Machine Translated by Google



El encendido del motor era, como ocurría con los antecesores de estos motores, mediante encendido por magneto volante, donde el volante a su vez llevaba el ventilador de la refrigeración forzada. El consumo era de 2 a 3 litros de lubricación mixta cada 100 kilómetros, pero la capacidad del depósito de 3 litros limitaba la autonomía. La motocicleta se entregó casi exclusivamente en negro con adornos dorados. Para aumentar la fama de la marca DKW y promoverla aún más en el país, la fábrica de Zschopau participó en las carreras en el Avus-Ring de Berlín el 10 de junio de 1922, donde con 55 participantes y 27 fabricantes diferentes, DKW se convirtió en el primero en lograr cuatro lugares.

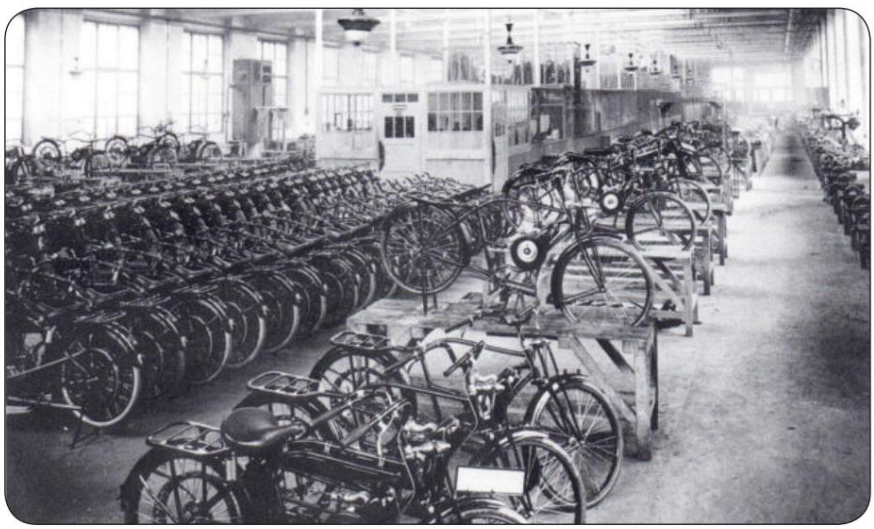
Siguieron más victorias en el llamado ADAC Reichsfahrten. El Reichsfahrt Berlin-Heidelberg se hizo con los tres primeros lugares y el Reischsfahrt Leipzig-Breslau-Berlin se alzó con la subida, la victoria en llano y la victoria en la clasificación final. En base a estos muchos éxitos, la fábrica decidió dar a este modelo de motocicleta el nombre de Reichsfahrtmodel y promocionarlo bajo este nombre.

El modelo Reichsfahrt también estaba disponible con pedales y un freno de pedal trasero. En la serie actual, entre otras cosas, cambió la horquilla delantera, donde primero recibió una suspensión de elevación oscilante y luego una suspensión de péndulo. Estos se produjeron de forma análoga al modelo ZL. Los primeros interruptores de encendido hacia afuera se movieron hacia adentro en el encendido del magneto. La fábrica también probó varios sistemas de escape donde se incrementó el rendimiento con la versión Steigboy del fabricante Boysen. La producción del Reichsfahrtmodel fue entre 1922 y 1925, cuando 20.000 ejemplares encontraron comprador.

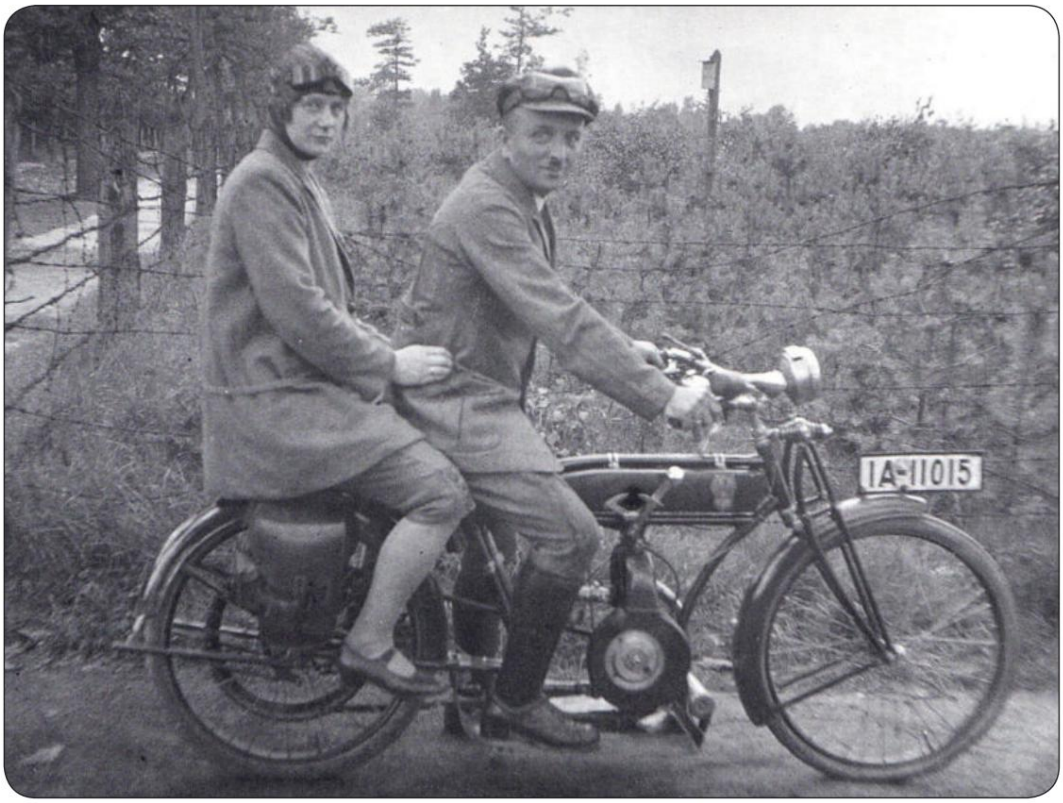
Arriba: Un modelo Reichsfahrt, con el escape Boysen Steigboy.

Abajo: Tres modelos Reichsfahrt en versión de carreras con volante de carreras y parte trasera aerodinámica en el año 1922.

Todo el camino hacia abajo: Sala de producción en Zschopau.



Machine Translated by Google

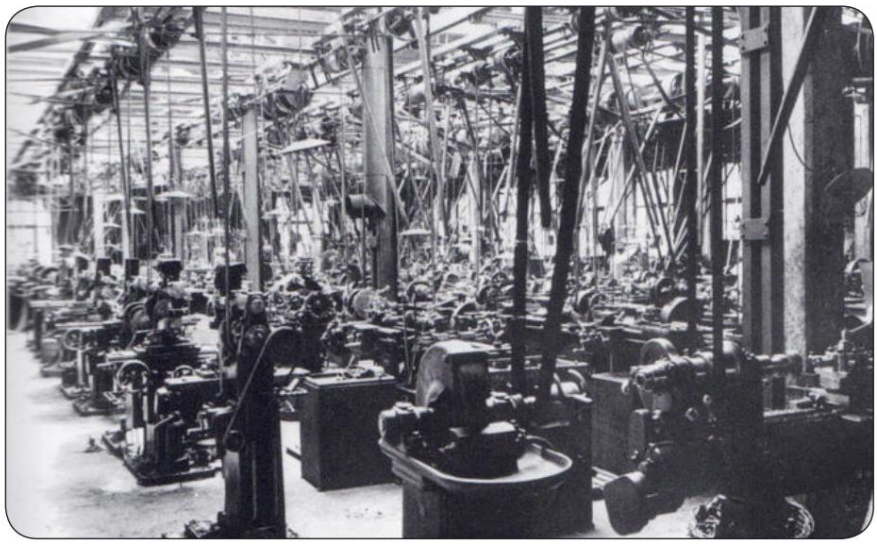



Izquierda:
Visiblemente orgulloso, este propietario muestra su nuevo DKW ZL con asiento adicional para su pasajero.

Abajo:
Vista de una de las naves de producción de la fábrica de DKW en Zschopau en el año 1924.

ZL ZSCHOPAUER LEICHTMOTORRAD

Además del modelo Reichsfahrt, DKW introdujo el modelo ZL, Zschopauer Leicht motorrad, en 1923. En este modelo, el motor no estaba instalado en ángulo, sino en posición de pie, lo que también era positivo para el centro de gravedad de la motocicleta. El arranque del motor también se hizo aquí con una manivela, que se insertó en la tapa del acoplamiento Lomos. No había marchas para este modelo ZL todavía. Con la palanca colocada a la derecha del depósito de 5 litros, el embrague se podía accionar a mano. Al principio, el motor todavía tenía una culata con aletas de enfriamiento inclinadas, pero la fábrica cambió más tarde por un cilindro con aletas de enfriamiento horizontales. El motor de dos tiempos entregado,



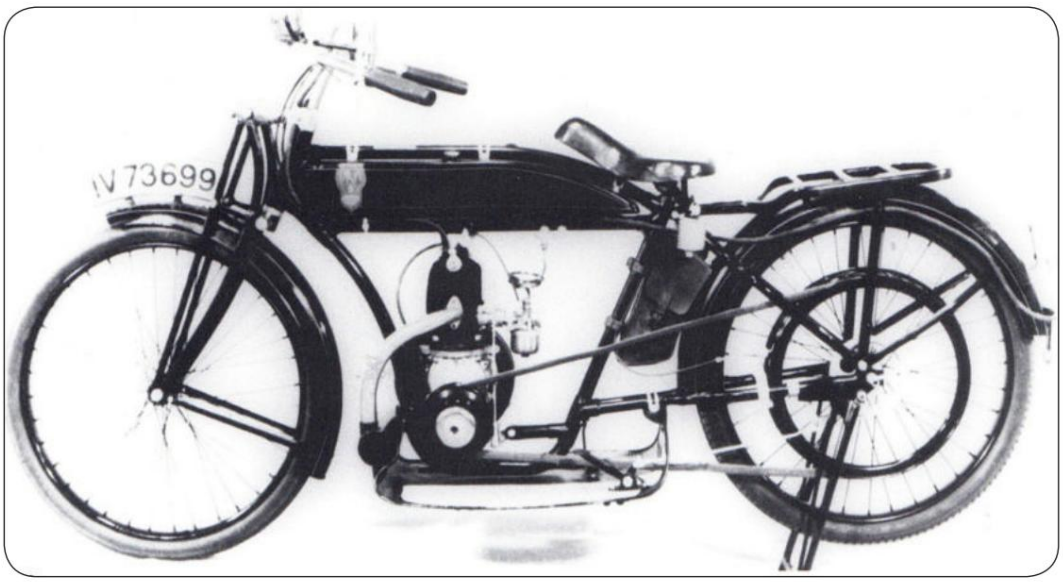
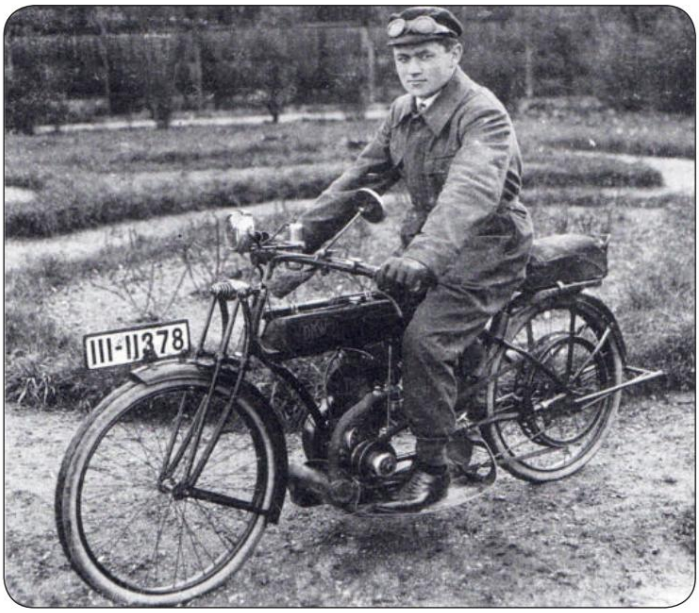



Imagen de la motocicleta Zschopauer Leichtmodel vista desde el lado de la transmisión. El arranque de la moto se hacía con una manivela, que se insertaba en la garra portadora del embrague Lomos.

Machine Translated by Google




al igual que el modelo Reichsfahrt, 2,5 CV con una cilindrada de 148 cc y alcanzaba una velocidad máxima de 65 km/h. La motocicleta se frenaba, como en los modelos posteriores del Reichsfahrt, con un freno de pie en la correa de la rueda trasera y con un freno de mano que accionaba una pastilla de freno en la polea de la rueda trasera.

El nombre DKW ya representaba motocicletas usadas sólidas y de alta calidad a principios de la década de 1920. Cuando en el año 1923 la Deutsche Kabelwerke quiso capturar el sonido de su nombre De Ka We a través de un pleito y lo ganó en segunda instancia, la fábrica de Zscho pau se vio obligada a revisar sus iniciales.

Así, de DKW, 'Das Kleine Wunder' se convirtió en DGW, 'Das Große Wunder'. Los distribuidores y clientes informaron a la fábrica sobre esta desafortunada situación a través de correos y anuncios. A pesar de eso, Rasmussen usó el término DKW una y otra vez y siempre hubo procesos.

No fue hasta 1927 que la batalla finalmente se resolvió, resuelta por el hecho de que Deutsche Kabelwerke también estaba tratando de hacerse un hueco como productor de neumáticos. Por supuesto, estaban muy interesados en ganarse a Zschopauer Motorenwerke como cliente y también vender los neumáticos producidos bajo el nombre Deka al mayor fabricante de motocicletas.

Como resultado, la fábrica de Zschopau finalmente pudo volver a utilizar el nombre DKW.
Por lo tanto, las motocicletas que se fabricaban en ese momento se comercializaban como DKW o DGW y, al principio, incluso como DRW (presumiblemente Deutsche Rasmussen Werke). La producción del modelo ZL cesó en 1924 con un total de 2000 producidos.

Fuente:
DKW Motorräder aus Zschopau 1921 – 1945
Autor: Jörg Sprengelmeyer

Traducción: Juan Smith

Arriba a la izquierda:
DKW ZL con, para ese momento, lámpara de carburo común (1925).

Parte superior derecha:
Zschopauer Leichtmotorrad en el Luna park de Leipzig, también en 1925.

Dos propietarios están listos para dar un paseo con su motocicleta, a la izquierda, una DKW ZL.

Machine Translated by Google

# Palabra de Wardje

El almacén de piezas Zwolle fue en realidad un concepto para todos. Para llegar a ella, pasaron por delante de la estación y la encontraron a la derecha, frente a Doeland y la floristería Hortensia. Ese fue el lugar donde Bé Jansen ofreció el espacio del club en 1991 para comenzar el almacén aquí nuevamente. Con un pequeño grupo de voluntarios se creó un espacio donde los integrantes fueron recibidos por sus partes durante muchos años seguidos. También encontramos refugio durante muchas recepciones de Año Nuevo, en los vecinos de De blazing Security, y luego el almacén de repuestos también era el lugar donde podían ir los miembros del club.

Zwolle se volvió demasiado pequeño y se le había caído la chaqueta. En los meses de invierno hacía frío y no había otras instalaciones como un baño.

En octubre pasado, el gerente del almacén, Roel van Drogen, tenía el ojo puesto en otra ubicación mejor, concretamente en Ruinerwold. Allí, Roel encontró un almacén casi nuevo en un pequeño polígono industrial en Westerweiden.
Junto con los otros empleados del almacén y la junta, se examinó y aprobó la ubicación. Sin embargo, debido a que tal acción tenía que ser aprobada por los miembros, pronto se convocó una asamblea general especial de miembros. Durante este GMM, el presidente Harry Broers dio una buena explicación y los miembros del club presentes se mostraron a favor de esta decisión.

Sólo entonces comienza el 'circo'… Había que amueblar el lugar. En el desván había uno

Se creó el segundo piso y hubo que colocar andamios. También se realizó un servicio de limpieza, tras el cual se pudo iniciar la reubicación de las piezas desde Zwolle. Eso aún no era obvio porque Corona también invadió nuestro país. En pequeños grupos, las cosas en Second Exloërmond se trasladaron a Ruinerwold.

Así nos pusimos a trabajar en familia en Zwolle. Yo mismo había arreglado cajas de papas fritas en una cafetería y muchas partes eran fáciles de mover con esto. Todos los estantes de los estantes estaban numerados según el número de artículo de Zwolle, al igual que las cajas. Así llegaron todas las cajas empacadas a la nueva ubicación. El último día después de que todo se hubiera limpiado en Zwolle, se comió sopa y sándwiches juntos, con Dicky Jansen listo una vez más.

Abajo:

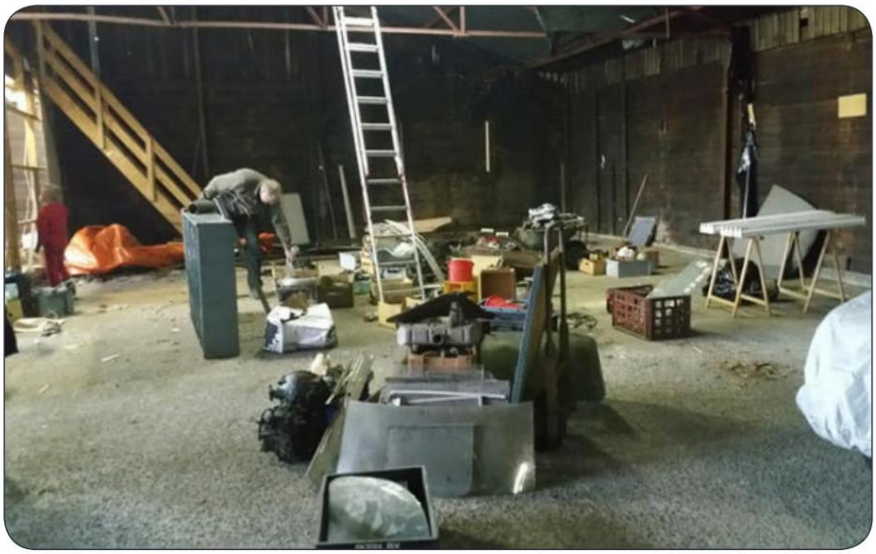
Ahora se han eliminado todas las posiciones y los últimos remanentes se pueden eliminar del espacio en Zwolle.

Lado inferior izquierdo:

Gracias a estos campeones, el trabajo de limpieza en el almacén de Deventerstraatweg está casi terminado.

Boton derecho:

Se agradece a Dicky Jansen por su hospitalidad y por 'nuestro almacén de repuestos' que encontró un hogar en Zwolle.



Machine Translated by Google

para que la sopa se pudiera comer caliente. Naturalmente, se le agradeció calurosamente por los muchos años en los que 'nuestro almacén de repuestos' en Deventerstraatweg en Zwolle encontró un hogar. Las últimas partes fueron a Ruinerwold ese día, y todo lo que ya no se podía usar se fue al contenedor de desechos.

Se trabajaban muchos sábados y/o domingos libres, porque había muchas cosas que mover. De esta manera, fue surgiendo gradualmente una visión de conjunto. En el medio, se enviaron muchos paquetes con piezas a los miembros del club, pero pronto fue posible

La ruina se abriría. Eso también, dadas las medidas de Corona, tenía que hacerse con cuidado y control. Detrás de escena, los empleados del almacén clasificaron todo, lo que resultó en dos pisos llenos de piezas de automóviles y motocicletas. La nueva ubicación es un enriquecimiento para los socios del club que vienen a visitar el almacén. Ahora también hay una sala de espera con cocina, refrigerador y baño, que ahora ha sido equipada con una hermosa alfombra y hay espacio para una hermosa vitrina para artículos de DKWinkel.

Por supuesto, se espera que la inauguración pospuesta aún pueda tener lugar en el nuevo año. Tan pronto como sea posible, esto también estará en la revista del club, pero también revisa el Facebook de nuestro club regularmente y suscríbete para no perderte nada.
Para todos los que ayudaron con la acción 'DKW club move' y son muchos del norte y sur de nuestro país, para todos ustedes: ¡MUCHAS GRACIAS! Este movimiento no hubiera sido posible sin todas estas manos amigas.

Los empleados del almacén esperan verlos en esta nueva ubicación en Ruinerwold.

WARDJE de DROGEN

Izquierda-arriba;
La generación joven también ayudó muy bien y limpió la caja de luz 'vieja' muy bien por un tiempo.

Izquierda: El almacén en Ruinerwold tiene dos pisos y todo está ordenado en los estantes.

Justo arriba:
Gracias a un piso de creación propia, hay aún más espacio de almacenamiento en Ruinerwold.

Medio:
El área de espera, completa con cocina, refrigerador, baño y todo sobre una hermosa alfombra recién colocada.
Apenas visible a la derecha, la vitrina del DKWinkel.

Machine Translated by Google

# Del naufragio a la belleza, parte 47

Debido a las medidas de la corona, nuestro hobby está en gran parte paralizado. No reuniones, sin paseos, sin diversión. Afortunadamente, nuestro almacén sigue abierto (con las medidas de seguridad necesarias) y hablar con los miembros del club allí. También nos han informado sobre las antiguas y nuevas formas de comunicación, como el correo electrónico, las llamadas y WhatsApp. Al revisar regularmente el sitio web y Facebook, nos mantenemos informados de los desarrollos dentro del club.

Por naturaleza soy optimista. Me gusta ver el lado positivo de las cosas y las oportunidades que se ofrecen. No lo vi con corona, hasta que llamé al amigo del club Eddy Minne. Me señaló que en su vecindario en Bélgica, se ha dedicado significativamente más tiempo a la restauración de vehículos antiguos en los últimos meses. La gente tiene más tiempo y eso se gasta en los vehículos viejos. Notó un aumento en la demanda de repuestos. ¡Y esas son buenas noticias! Eso significa más facturación para nuestro almacén y, en última instancia, más DKW en el camino. En los Países Bajos todavía no noto mucho de este desarrollo, pero mantendré los ojos y los oídos abiertos. Ciertamente hay oportunidades aquí.

## ALMACÉN ABIERTO

Últimamente he conducido a nuestro almacén un par de veces. Eso es todo un viaje, pero siempre vale la pena.

Es agradable ver que se han tomado medidas una y otra vez para llegar a un almacén perfecto. Es genial ayudar a las personas en el almacén y encontrar gemas entre las piezas es genial.

Chico, hay algunas cosas hermosas en nuestro almacén. Si está buscando algo para su motocicleta o automóvil DKW, definitivamente debe comunicarse con el empleado del almacén correspondiente. Después del increíble hallazgo del parabrisas sin usar de mi descapotable de dos plazas F91 a principios de este año, siguieron más, como los clips originales para las tiras decorativas estrechas, una buena alfombrilla de goma delantera y una tira decorativa para la parte inferior del el pilar B. En mi última visita encontré un rollo de cinta de guardabarros vieja y desgastada para los guardabarros traseros. Es una buena alternativa a la banda original, donde se usa aluminio real en la parte superior (¿o alguien sabe dónde comprarlo? Entonces me encantaría que me recomendaran). Unos días después del hallazgo, limpié el neumático y es realmente hermoso. No se ve que no se ha utilizado aluminio, sino plástico. No hay vergüenza en usar este neumático en una restauración.

En mi última visita me alegró mucho ver que muchas partes están arregladas. Los radiadores están todos juntos, al igual que los tambores de freno y las piezas del parachoques, etc. Eso es muy bueno cuando se buscan piezas.

Al momento de escribir esto, le pedí a su hombre Roel que mirara el parachoques trasero izquierdo de mi convertible.

El parachoques que tengo con el auto parece estar después quitar la capa de pintura tiene que ser malo con varias reparaciones después de una explosión. Incluso está soldado. Por eso prefiero un ejemplar que haya tenido una vida menos dura. Ahora que vuelvo a escribir sobre el almacén, quiero volver allí. Echa un vistazo a mi calendario...

## F1 DYNASTART

El bloque motor completo de mi F1 es con Frans van Leur. Reparó el embrague, ya no patina, pero no pudo hacer el dynastart. No suministra más voltaje que unos cuatro voltios y con eso no cargas la batería. Hora del plan B.

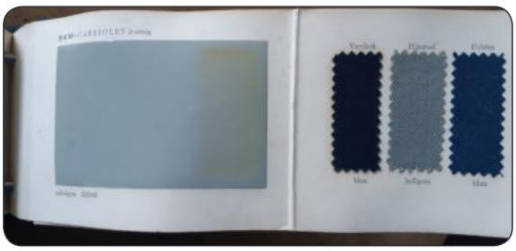
Una vez más recurrí al miembro del club y especialista en componentes eléctricos Marc Van Dooren de Bélgica. Ahora medirá todas las bobinas una por una y solucionará la falla, posiblemente rebobinando una o más bobinas. Puede comenzar con eso cuando Wouter Casteels, también miembro del club de Bélgica, le entregue el dynastart. Wouter me visitó recientemente y tuvo la amabilidad de traer el dynastart y entregárselo a Marc. Debido a los problemas del coronavirus, viajar por Bélgica está sujeto a reglas. Así que continuará.

El talón del guardabarros se parece perfectamente al aluminio.

Machine Translated by Google

F91 DESCAPOTABLE

La última semana se ha trabajado mucho en la carrocería del F91 descapotable. Ahora está casi completamente en el epoxi, después de haberlo apretado con estaño. Con solo pulverizar masilla, la carrocería y los guardabarros deberían convertirse en verdaderos 'traseros de bebé'. Hora de buscar el color original.
Tengo algunas muestras del color original 'Nebelegrau', pero hay mucha diferencia entre esas muestras. Afortunadamente, también tuve acceso a un muestrario original de DKW de 1954, que también contenía este color. Además de la muestra de colores, este folleto también contiene una muestra de la tapicería (cuero artificial azul oscuro) y del interior (marrón grisáceo) y el exterior de la capota (azul oscuro). El color de la pintura de este folleto combinaba perfectamente con el color del interior de la cubierta del tablero y con esta muestra buscamos el color correcto. Finalmente, se escaneó el color del muestrario y se mezcló la pintura según la receta encontrada. ¡El resultado fue asombroso! Tan llamativo que todos los involucrados en la elección de la pintura dijeron: 'No hagas nada más'. Después de todo, la muestra rociada coincidía fantásticamente con el color de la cubierta del tablero.



## hace 70 años
## Primeros turismos después de la guerra

Después de la fundación de Auto Union GmbH en Ingolstadt en septiembre de 1949, y el inicio de la producción de las motocicletas DKW y Schnelllaster en el mismo año, la producción en serie de los primeros turismos de posguerra de Auto Union comenzó en agosto de 1950. Así era el modelo DKW Meisterklasse F 89 P como limusina y como Karmann Cabriolet de cuatro plazas. El nuevo DKW era una combinación de carrocería y chasis del DKW F9 planeado para 1940 con el conocido motor de dos cilindros del DKW F8.

Como no había suficiente espacio para la producción de automóviles de pasajeros en Ingolstadt, Auto Union se hizo cargo de los edificios de la antigua Rheinmetall-Borsig AG en Düsseldorf. Estos se utilizaron hasta mediados de 1962, porque la fábrica de Düsseldorf se había vendido mientras tanto a una filial de Mercedes-Benz.

Extremo izquierdo:
En esta página del muestrario original de DKW puedes ver el color y los tejidos del descapotable F91.

El cuerpo está en el epoxi.
Se ve tan hermoso ya...

Machine Translated by Google

Durante el borrado del cuerpo se aprende mucho del trabajo que se ha realizado en Karmann. Allí se trabajó mucho con estaño para eliminar soldaduras y en algunos casos los carros - de serie para convertir a biplaza. Lo descubrimos nuevamente cuando trabajamos en las puertas y el tablero.
Si observa la esquina frontal superior de una puerta F91, verá un borde curvado hacia arriba. Ese borde no hace eso con una puerta de un biplaza, porque una tira decorativa la recorre. Al blanquear las puertas se podía ver claramente que el original también había tenido ese rizo. En Karmann, ese rizo se eliminó y luego se apretó con estaño. La parte superior del salpicadero también mostraba mucho estaño. Resultó que aquí también se había usado un original de un automóvil con el parabrisas doblado. Ese tablero se modificó para adaptarse a un biplaza, lo que significa que no tiene torceduras y tiene una línea suave y ligeramente curva. ¡Qué tarea! Entonces puede entender por qué el biplaza fue el DKW más caro de la gama de modelos.

La puerta azul tiene el rizo original en la parte delantera/ superior, mientras que la puerta convertible en blanco ha desaparecido.
Se ha usado mucho estaño.

La parte superior del salpicadero se ha modificado en Karmann de un parabrisas torcido a uno ligeramente curvado. Hay mucho polvo de lijado en...

Cuando miré la tapa del maletero en mi última visita al trabajador de láminas de metal Ralf, que también está bien cubierta con epoxi, me sorprendió ver dos agujeros de más. Se sentaron sobre los agujeros para colocar el emblema de cuatro anillos.
Soldar los dos agujeros cerrados significaría mucho trabajo, así que conseguí otra placa de aluminio NL.
Eso estará en la tapa del maletero, lo que hará que el automóvil se vea un poco más como el que se manejaba en 1955.
Continuará.

ERIC COX

Dos agujeros de más en la tapa del maletero. La placa NL está dibujada en el polvo.

Machine Translated by Google

Machine Translated by Google

Machine Translated by Google

Machine Translated by Google

Machine Translated by Google

# Dile a los miembros del club

## Cómo Lucas Rijnders consiguió su RT 250/2

Permítanme comenzar brevemente primero para establecer Mi nombre es Lucas Rijnders, tengo 33 años y vivo en Eindhoven. Hace dos años, adquirí una DKW RT250/2, construida en 1956. A continuación, en mi opinión, una historia interesante sobre cómo surgió esta DKW, o realmente emergió de la tierra.

En algún lugar del verano de 2018 estaba con mi padre en Gemert una tarde. Ahí estaba mi moto en ese momento, una Honda 500cc de dos tiempos. Quería vender esa motocicleta para liberar dinero para un viaje en automóvil planificado a Siberia y Kazajstán. Ese mismo día, mi primo, a quien no veía muy a menudo, estaba cerca y vino a visitar a mi padre por un tiempo.

En el garaje de mi padre estaba ocupado con la moto y mi prima vino a ver lo que estaba haciendo.
Después de ponernos al día, la conversación giró rápidamente hacia el tema de las motocicletas. Le dije que previamente había desarmado por completo esta bicicleta, reacondicionado completamente el motor, recubrí el cuadro con pintura en polvo y revisé todo. También le dije que quería venderlo. Mi primo mismo dijo que tenía una motocicleta alemana muy vieja en casa que una vez había encontrado en un cobertizo lejos en Alemania. Como entusiasta de las motocicletas, ¡naturalmente quería saberlo todo!

MI SOBRINO

Mi primo, viejo soldado, temerario y sin miedo a nada, estaba muy ocupado con los deportes extremos en su tiempo libre. Snowboard en particular, pero eso solo es posible aquí en los Países Bajos húmedos en las pequeñas canchas cubiertas.
En ese momento, él y sus amigos habían comprado una cabaña de montaña en el sur de Alemania junto con unas diez personas. Así estaban más cerca de la nieve y así podían practicar al máximo su amado deporte.
Resultó que un terreno pertenecía a esa cabaña de montaña con un viejo cobertizo de vacas en él, en una esquina en la parte trasera. En ese granero encontraron una zanja o fosa profunda donde probablemente debían terminar los excrementos de las bestias.

Ese barranco estaba completamente lleno de escombros y basura.

y todo tenia que salir. Mientras excavaban la zanja, de repente se encontraron con un tanque de combustible de lo que parecía ser una vieja motocicleta.
Interesante al principio, pero no pensaron en ello y la excavación continuó. ¡Entonces de repente apareció una rueda y luego otra rueda!

Luego unos cuantos guardabarros y un bloque de motor. Al final, desenterraron una motocicleta casi completa del suelo en ese viejo establo.

Esa motocicleta fue traída a los Países Bajos y terminó en el garaje de mi primo. A mi primo le gustan las motocicletas y cualquier cosa que haga ruido y huela, pero no tiene experiencia en ingeniería y preguntó sobre el costo de restaurar esta motocicleta.

Estaba bastante impactado por el precio y al final la moto se quedó con él en el cobertizo.

Varios intentos de vender la bicicleta en línea a través de varios canales fallaron. En parte porque los comerciantes y compradores ofrecieron cantidades ridículamente bajas y él no tenía un buen presentimiento al respecto, después de un tiempo se cansó por completo de esto. Esperaba encontrar un verdadero entusiasta al que le encantara y disfrutara restaurar la cosa y tal vez incluso conducirla él mismo. Como resultado, la motocicleta ha estado en su cobertizo durante años.

Después de la excavación, la motocicleta DKW pasó años en el cobertizo de un primo.

Machine Translated by Google

AQUEL DÍA DE VERANO EN CASA DE MI PADRE

Me remonto a cuando mi primo estaba visitando a mi padre ese día de verano y estamos hablando de motos juntos. En un momento me pregunta casualmente si quería esa vieja motocicleta en su cobertizo. Dijo que yo era lo suficientemente hábil para arreglar esa cosa y ponerla en marcha de nuevo.

Después de todo, también había reacondicionado mi propia motocicleta de forma completamente independiente de arriba a abajo. Abrumado por su pregunta, dudé un poco. ¿Cómo puedo aceptar tal cosa? Al final, acepté su oferta después de todo, después de lo cual hizo el comentario divertido de que debido a esta buena acción, cuando llegara el momento, ahora ciertamente obtendría un lugar en el cielo de nuestro querido Señor.

Entonces tomé posesión de una motocicleta de la que no sabía nada, de hecho, nunca había visto el vehículo de dos ruedas. Más tarde obtuve algunas fotos con un emblema en el tanque. Después de buscar un poco, resultó ser el emblema de DKW. Conocía la marca DKW, pero nunca había tenido contacto con ella, por lo que no sabía casi nada de ella. Recuerdo que cuando era un niño de 14 o 15 años, el padre de un novio una vez tuvo uno. Ese DKW siempre estaba debajo de una alfombra en la esquina de un cobertizo, rodeado de otras cosas y el vehículo de dos ruedas nunca se usó. En ese momento no me impresionó porque me encantaron más los ciclomotores cruzados como Honda MT y Puch Maxis.

La motocicleta fue desmantelada y colocada en el automóvil junto con las cajas de piezas que la acompañaban para su transporte a Eindhoven.

Después de investigar un poco sobre el DKW, descubrí que el mío debería ser 175, 200 o 250 cc. Más tarde, cuando tuve la moto en mi poder, resultó ser una RT 250/2. Estaba contento con eso porque es, después del muy raro RT 350, el más pesado de la serie RT. Junto con la moto recibí algunas cajas y bolsas de repuestos. Se incluyeron casi todas las piezas, incluido un nuevo pistón de gran tamaño. Además, dos horquillas delanteras, faros y algunas cosas más. Eché de menos el cigüeñal y el cilindro y tuve que comprarlos por separado más tarde.

En Eindhoven, la RT250/2 espera que Lucas la devuelva a su antiguo esplendor.

Machine Translated by Google

PLAN

La intención es hacer que esta RT 250/2 esté técnicamente completamente en orden y garantizar que se pueda conducir realmente bien. En términos de apariencia, puede verse muy bien vivido y no tiene que estar en condiciones de concurso. Limpio la chapa y le doy un ligero pulimento.
Luego se pone una capa protectora de aceite de linaza hervido. Esto permite que la pátina permanezca visible, pero nada más se oxidará
El cilindro que compré ahora ha sido perforado y pulido para que coincida con el pistón de gran tamaño que se encuentra en una de las cajas. El cigüeñal fue revisado por Harrie van Hout de Geldrop, también conocido como VHS (van Hout Special).
El marco, las ruedas y varias partes se limpiaron y pintaron el verano pasado.
En este momento estoy trabajando en la revisión de la horquilla delantera y los amortiguadores traseros. El depósito de gasolina tiene algo de óxido por dentro. Voy a tratar de quitar eso por medio de eliminación de óxido electrolítico.
Luego las ruedas y finalmente el bloque motor.

Dada la naturaleza dócil de estos motores, planeo hacer algunas modificaciones menores al motor para hacerlo un poco más rápido. Los tiempos de puerta se incrementan unos pocos grados. El puerto de escape adquiere una forma más suave (léase más ovalada).
La compresión se aumenta girando la culata. Dado que la culata no tiene un borde aplastado, puedo decidir hacer una culata interna separada con una junta tórica.

## hace 65 años
## Introducción grande DKW 3=6

En el otoño de 1955, Auto Union GmbH introdujo el automóvil de bis IAA en Frankfurt am Main su modelo sucesor 3=6 Sonderklasse. Este DKW tenía una carrocería diez centímetros más ancha que el modelo anterior. Para distinguirse del modelo anterior más estrecho, se eligió la designación: „Großer DKW 3=6“. La designación 3=6 era un eslogan publicitario que supuestamente indicaba que un motor de tres cilindros y dos tiempos tenía una potencia comparable a un motor de seis cilindros y cuatro tiempos.
Al igual que con los productos del modelo anterior, el gran DKW 3=6 tenía varias versiones de carrocería. El cliente podía elegir entre un Limou sine en versión normal o especial, un Luxus-Coupé de cuatro plazas con ventanillas laterales abatibles, un Limousine de cuatro puertas, un descapotable de dos y cuatro plazas y una versión furgoneta. Las versiones abiertas del gran 3=6 solo se ofrecieron durante un año.

Revisé la matrícula en el RDW y parece estar limpia. No tengo prisa con la moto. Trabajo a mi propio ritmo y no tengo fecha de finalización para la RT 250/2. Cuando llegue el momento enviaré fotos del resultado final.

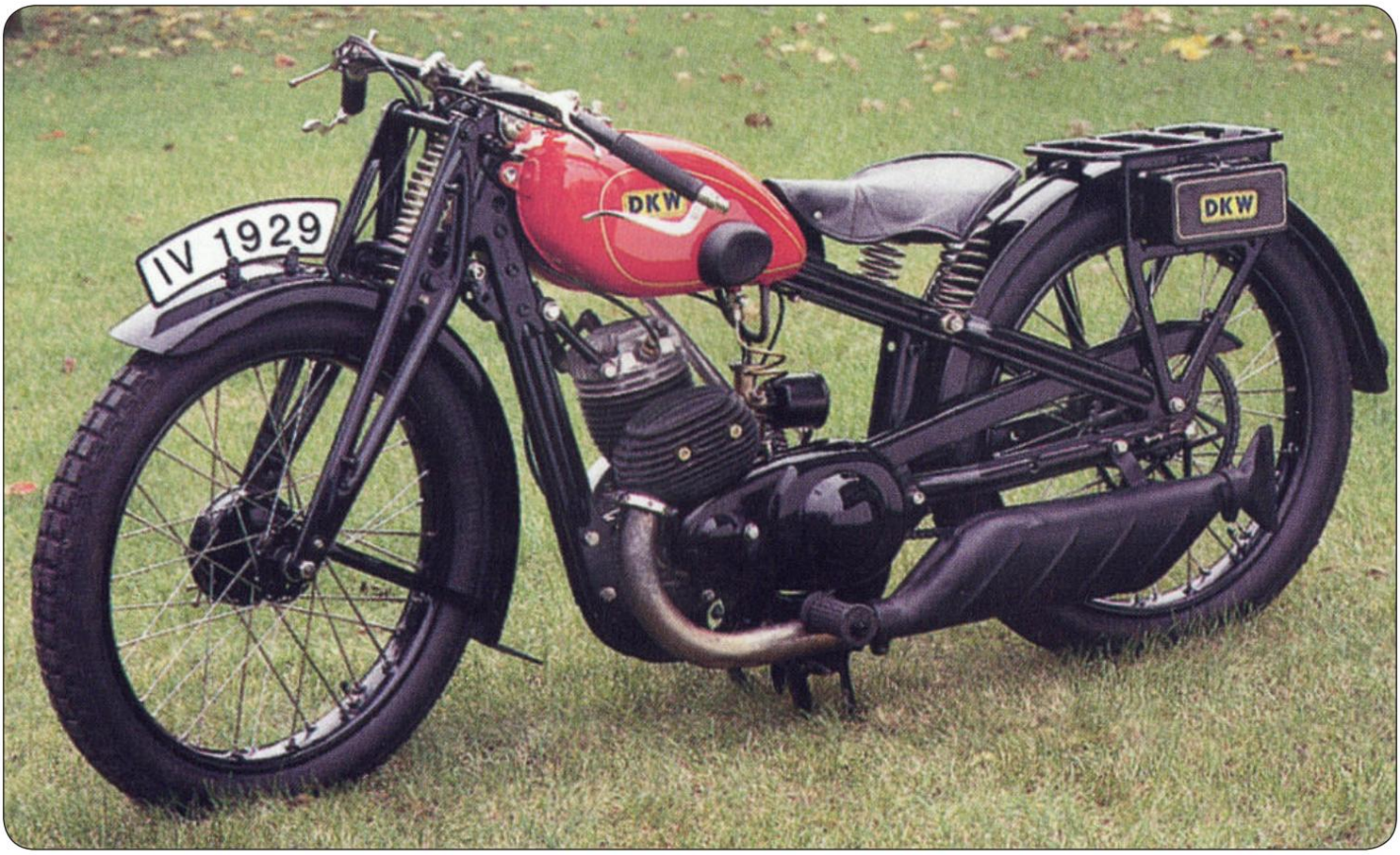
Lucas jinetes

El cigüeñal para la RT 250/2.

Machine Translated by Google

# Tipo de vehículo

Lujo 300




La tecnología de accionamiento del Luxus 300 era idéntica a los modelos anteriores, por eso esta motocicleta tenía la designación de fábrica E 300. El motor y la caja de cambios estaban unidos por una viga de soporte. El Luxus 300 tenía un nuevo marco de acero prensado y se usaron neumáticos clincher en lugar del Wulst (interior) instalado hasta ahora neumáticos montados. Esta motocicleta, al igual que todos los modelos nuevos anteriores, como la Spezial 200 y la Luxus 200, tenía un tanque rojo, pero también se fabricaron modelos de este tipo completamente negros y modelos en los que el tanque estaba decorado con cromo en el lateral. Al final de la producción, los depósitos se cromaron por completo.

Después de la adquisición de Schüttoff-Motoren radwerke Chemnitz en el otoño de 1928, los tipos Luxus 200 y 300 también se ofrecieron como motocicletas Schüttoff, con los modelos DKW pintados en los colores típicos de Schüttoff. Debido al intenso trabajo de los fabricantes y porque los días de la conducción conservadora en esta clase ya estaban contados y este tipo por su

Los sucesores fueron superados, el Luxus 300 solo se produjo durante dos años y en 1929 y 1930 se produjeron un total de 6.000 unidades. Por cierto, 1929 fue el año más exitoso para la producción de motocicletas en la fábrica de Zchopau, en el que salieron de la línea nada menos que 65.000 unidades. He aquí algunas características técnicas: cilindrada 292,5 cc, diámetro y carrera 74/68 mm, potencia 8 cv, 3 marchas, carburador Framo-E, sin suspensión trasera, tamaño de neumáticos 26 x 2,85, velocidad máxima 80-85 km/h, peso 100 kg, precio RM 1285 (1929).

Machine Translated by Google

# Tecnología

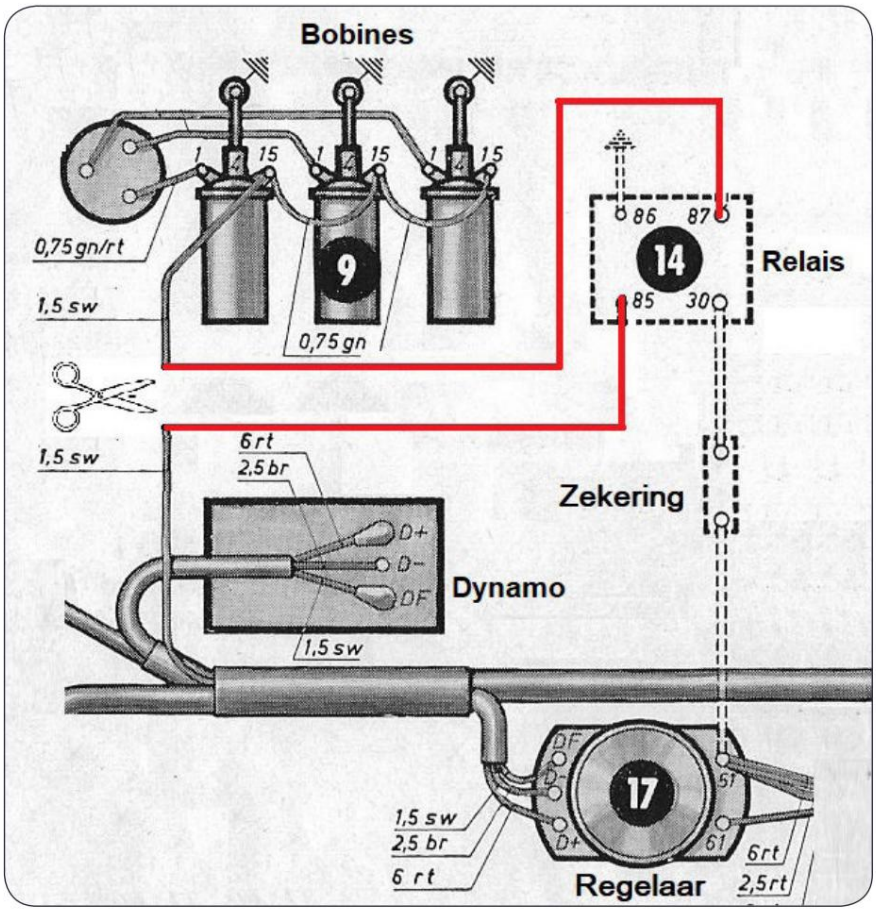
## Problemas con el arranque / motor de arranque

Un problema que ocurre regularmente con un DKW caliente puede generarse con un mal golpe Si se tira del estrangulador en un arranque en frío, el motor rara vez arranca en el primer intento y, si no arranca, el motor se ahogará. A veces también sucede que un motor DKW caliente, generalmente después de un descanso, no quiere arrancar cuando arranca.
Primero nos enfocamos en el problema de un motor frío que no quiere arrancar.

En tal caso, se debe verificar si el problema radica en el suministro de combustible o en el encendido. Debido a que un carburador generalmente funciona bien, excepto que, por supuesto, uno ha 'tropezado' con él y ha cometido errores durante el desmontaje y el montaje, veremos el encendido.

Vamos a verificar cuánto voltaje da la bobina de encendido, mientras intentamos arrancar el motor. Para hacer esto, use un voltímetro para conectar el cable (generalmente) rojo al terminal 15 en la bobina de encendido. Conecte la otra abrazadera (negra) a un punto de tierra, preferiblemente en el mismo bloque del motor. Si ahora desea iniciar el DKW, el voltaje debe ser de al menos 4,5 voltios con una batería en buen estado. Si no es así, pase un cable desde el terminal positivo de la batería directamente al terminal 15 de una de las bobinas de encendido y mida nuevamente el voltaje cuando el motor de arranque esté en marcha. Si el voltaje permanece por debajo de 4,5 voltios, la batería ya no funciona. Si el voltaje con este cable adicional es superior a 4,5 voltios, la cerradura de encendido hará mal contacto mientras se gira la llave para arrancar. Instalar una nueva cerradura de encendido no es tan fácil, pero para evitar la pérdida de voltaje durante el arranque, puede instalar un relé (adicional) de acuerdo con el diagrama de la derecha. Tal relé de Bosch se puede encontrar fácilmente en Internet.

También echemos un vistazo a las bujías.
¿Están mojadas las bujías? está el suministro de combustible en orden. Fíjate también en el color de la porcelana de las bujías, porque esto puede servir para juzgar el funcionamiento del carburador. Las bujías deben, si todo funciona correctamente, ser de color marrón claro. Vea los ejemplos en la página siguiente.




Luego verificamos si tenemos una buena chispa de encendido para que la mezcla de combustible también pueda encenderse correctamente.
Para ello, las tres bujías con cable de bujía conectado se colocan sueltas en la culata. Se hace que otra persona gire la llave de encendido para supuestamente arrancar el motor. Ahora evalúe la chispa en las tres bujías. ¿Es esto suficiente para los electrodos?
Compruebe también el espacio de contacto de las bujías. Esto debe ser de 4 mm. También es una buena idea verificar el tiempo de encendido.

Porque las bujías ahora se quitan de todos modos y si tiene el equipo, esta es la oportunidad de medir la compresión.
Debe ser igual en los tres cilindros y (en un AU1000) debe ser aproximadamente 6,0.

Con el esquema anterior puedes conectar el relé.
Dicho relé (ver imagen abajo a la izquierda) también se usa si se conecta una segunda bocina o un juego de luces antiniebla como extra.

Machine Translated by Google

Bujía normal: La porcelana es de color marrón claro con un depósito gris ligeramente oscuro en el borde.

Bujía desgastada: quemado y electrodo corroído, y chispa débil: instale una bujía nueva.

Bujía demasiado grasa: Depósito grasiento de aceite negro. revise el motor en busca de anillos de pistón rotos demasiado pobres y encendido demasiado graso o muchos arranques en frío, o cilindro desgastado.

Bujía demasiado caliente: Ampollas blancas sobre porcelana. Mezcla de combustible ev. hora de revision

Bujía oxidada: Depósitos secos de óxido: Mezcla de combustible ev. o mucho ralentí.

Para verificar que la bomba de combustible funcione correctamente, puede desconectar la manguera que va desde la bomba de combustible hasta el carburador en el carburador. Le pide a otra persona que arranque el motor y compruebe si se está bombeando suficiente combustible por la manguera.

Si todo lo anterior es correcto, vamos al carburador. En primer lugar, comprobamos el nivel de combustible en la cámara del flotador.

Debe estar entre 19 y 22 mm, medido desde la parte superior de la carcasa del carburador. Ver dibujo adjunto.

Si el nivel es demasiado bajo, primero revise la bomba de combustible para ver si suministra suficiente combustible. Para medir el nivel de combustible en el carburador, asegúrese de que su DKW esté nivelado. Después de esto, deje el motor al ralentí durante 1-2 minutos.

Luego apague el encendido, retire la manguera de combustible del carburador para evitar que fluya combustible adicional y solo luego retire la tapa del carburador para medir el nivel de combustible.

Puede cambiar el nivel de combustible colocando un anillo de cobre debajo de la válvula de aguja del flotador que se enrosca en la tapa del carburador y que presiona el flotador, para bajar el nivel (es decir, a 21 mm, por ejemplo) o quitar un anillo para bajar el flotador nivelar aumentar

Después de esto desmontamos todos los surtidores que hay en el carburador y los soplamos con aire (¡no pique con un alambre, porque entonces se puede dañar el surtidor!).

Compruebe también si se han instalado los rociadores correctos para su DKW (consulte el diagrama de la página siguiente).

Luego desmontamos y comprobamos el diafragma triangular, montado en el lateral del carburador. A la menor sospecha de grietas o endurecimiento, reemplace esta membrana. Tenga en cuenta que vuelve a montar correctamente este diafragma y la cubierta triangular en el carburador.

Aunque lo llamamos así, este carburador en realidad no tiene estrangulador. Es un control deslizante para comenzar. Esta corredera de ajuste se puede girar 180 en caso de incompetencia grados montados incorrectamente, como resultado de lo cual el 'estrangulador' ya no funciona y el arranque en frío del motor es prácticamente imposible.

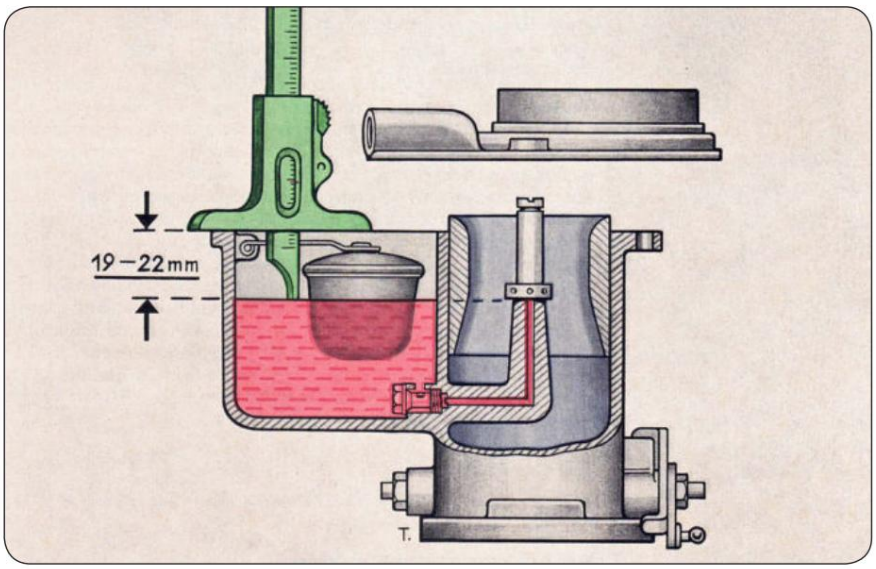
Mire la posición de las aberturas en el control deslizante de ajuste. Esto se puede evaluar mejor observando la función de las tres posibilidades:

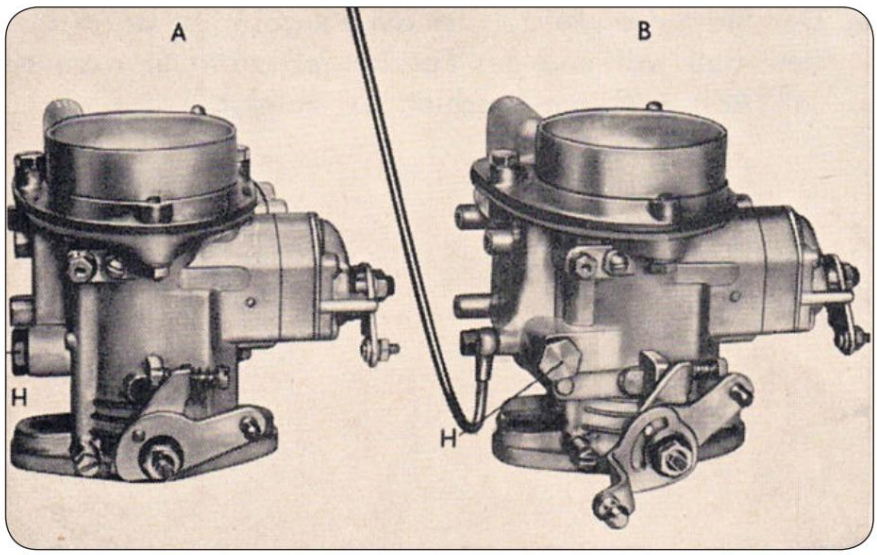
1) Configuración básica; para uso normal
2) Medio tirado: arranque en caliente con el sistema de rociadores principal inoperativo.
3) Totalmente tirado: arranque en frío para que el 'estrangulador' haga su trabajo.

Abajo: El nivel de combustible en la cámara del flotador debe estar entre 19 y 22 milímetros.

Parte inferior completa: hay dos carburadores Solex diferentes.

Tipo ICB izquierdo (A), sin conexión de bomba de aceite, y tipo CIB derecho (B), con conexión de bomba de aceite. Tenga en cuenta también la otra posición del surtidor principal (H).



Machine Translated by Google

Después de esto, todo se puede volver a armar y el motor debería arrancar fácilmente.

Si este no es el caso, entonces comienza a investigar el problema desde el principio, porque es posible que hayas pasado por alto algo. Volvamos a un motor caliente que no arranca correctamente. Esto puede ocurrir porque el vapor de gasolina se ha condensado en el interior del carburador.
Esto hace que la mezcla sea demasiado rica. Por lo tanto, intente arrancar el motor con el estrangulador medio estirado y sin acelerar. Si eso tampoco ayuda, quite las tres bujías y arranque el motor de arranque varias veces. Después de esto, vuelve a montar las tres bujías y prueba a ver si tu motor DKW arranca de nuevo.

Además, hay otro problema que puede estar relacionado con esto, pero que por cierto rara vez ocurre. Si el motor funciona con dos cilindros durante un tiempo y el tercer cilindro solo funciona después de unos minutos, la junta de la culata puede estar defectuosa. Entonces puede haber entrado refrigerante (o agua) en la cámara de combustión de uno de los cilindros debido a una parada prolongada. Esto evita que la mezcla de combustible se encienda durante los primeros minutos de conducción. Si tiene este problema, es recomendable verificarlo y, si es necesario, hacer aplanar la culata y luego volver a montarla con una junta de culata nueva.

Juan Smith

## hace 65 años
## DKW F 800/3 Schnelláster

El DKW Schnellaster representa un reinicio del automóvil. Unión después de la Segunda Guerra Mundial y el primer automóvil producido en Ingolstadt. La construcción del DKW Schnelllaster como vehículo de tracción delantera se basa en el concepto familiar de la tecnología DKW Front de antes de la guerra. Inicialmente equipado con un motor de dos cilindros y dos tiempos, el DKW Schnelllaster recibió el motor de tres cilindros más potente a partir de 1955, que se había instalado en el turismo DKW 3=6 desde 1953. La fiable y sencilla furgoneta se ofreció en varios estilos de carrocería, como pick-up, furgoneta, transporte de ganado y autobús de lujo. En enero de 1962, las últimas versiones como Kombi y Kastenwagen salieron de la línea de montaje en Ingolstadt.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| F91 Solex 900cc ICB 40 29 F11/Jun. | | 135 | g55 | 1.2 | 160 | 160 3,5 1,5 0 | | | | | | | | 3-4 |
| Solex 750cc ICB 40 26 F11 Solex | | 105 | g55 | 1.5 | 200 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 3-4 |
| 800cc CIB 40 29 F12 Solex 900cc CIB 40 29 F93/ | | 110 | g55 | 2 | 200 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 2-3 |
| F94 Solex 900cc ICB 40 29 AU 1000 Solex 44hp | | 120 | g55 | 2.2 | 180 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 2-3 |
| ICB 40 30 AU 1000 Solex 50hp CIB 40 32 AU 10 | | 127.5 | g55 | 1.5 | 150 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 3-4 |
| 00Sp Solex Fácil. carbohidratos CIB 40 32 AU | | 132.5 | g55 | 1.5 | 150 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 3-4 |
| 1000Sp Zenith Dubb. carbohidratos 32 NDIX 2x25 | | 140 | g55 | 1.5 | 110 | 160 3,5 1,5 46 | | | | | | | | 3-4 |
| 2x112.5 2x50 2x1.6 2x140 220 - F102 Solex | | 150 | g55 | 2.2 | 140 | 160 3,5 1,5 46 | 2x120 | 130 | | | | | | 3-4 |
| 1200cc CIB 45 34 | 2x24 2x110 | | | | | | | | 2 | 2x3N | 2 | | | |
| | | 170 | g60 | 1.6 | 150 | 160 3,5 2 46 | | | | | | | | 3-5 |

Esquema de las configuraciones y tamaños correctos de aspersores para los diversos modelos DKW de posguerra.

Machine Translated by Google

# Restauración DKW F5 K

## La continuación de la obra

No se incluyen espejos con el coche entregado, razón por la cual se compraron nuevos espejos a través de eBay. Los espejos se sujetan a los perfiles en forma de U con un dispositivo de sujeción. También se compró otro espejo con un dispositivo de sujeción a través de eBay. El interior de este es una abrazadera en forma de U. Obtuve dos de estas abrazaderas en eBay. La parte donde se atornillan estas abrazaderas y donde se sujeta el espejo ha sido copiada en bronce por mi cuñado. Es artista y hace muchas esculturas de bronce. Siempre como un miembro de la familia. Para poder fijar los espejos a las puertas de manera estable, se perforan dos orificios en cada perfil en forma de U (no completamente) en los que se pueden atornillar los tornillos.

De esta manera el espejo no puede deslizarse fuera del perfil.
Ahora es julio de 2018 cuando el sistema de refrigeración se llena de agua y se vierten unos 8 litros de gasolina en el depósito.
Después de conectar la batería, se arranca el motor. El dynastart gira pero el motor no arranca. Resulta que uno de los cables de bujía no está bien asentado en la caja de baquelita. Arrancó unas cuantas veces más, pero el motor no arranca. El amplificador de 12 voltios se conecta a los cables de la batería después de quitar la luz indicadora del tablero y quitar los cartuchos de la caja de baquelita. El motor ahora acelera más rápido al arrancar y ahora arranca. Se apaga el motor y se vuelven a colocar los cartuchos en la caja de baquelita. La lámpara de control también se reinicia. El motor ahora arranca a 6 voltios. Se mide el voltaje en el puente de los cartuchos y es de 6.2 Voltios. Esto es demasiado bajo, por lo que se coloca otro juego de cartuchos. Con estos cartuchos el voltaje medido es de 6,25 voltios. Con un tercer par de cartuchos, el voltaje es de 6,8 voltios. Estos cartuchos permanecerán en el estuche de baquelita por el momento. Después de esto, se mide la corriente de carga del alternador.

Se utiliza un medidor universal con un rango de corriente de 20 amperios. El medidor está conectado al cable negativo de la batería. Luego se arranca el motor y la otra terminal del medidor universal se mantiene contra la terminal negativa de la batería. Luego, la abrazadera de la batería se retira de la batería y se puede usar la corriente. convertirse. La corriente medida es de 5 amperios. Esto se ve bien y después de que se haya reemplazado la abrazadera de la batería, se puede quitar el medidor.
Compré algunos cierres de puerta en eBay, pero son demasiado largos. Se ajusta la longitud y se vuelve a unir el extremo del pestillo de la puerta con remaches. Así es como funcionan bien los pestillos de la puerta. Se deslizan a los lados de los pilares A cuando se abren las puertas. Las placas de madera contrachapada que se encuentran frente a los pilares A cerca del espacio para los pies aún se están ajustando. Necesitan hacerse un poco más pequeños porque todavía necesitan ser cubiertos.
Las ruedas delanteras del DKW aún deben alinearse. Tengo mi propio dispositivo de alineación. Recibí esto de mi padre. En el pasado, fue profesor de ingeniería automotriz en la escuela técnica primaria de Winterswijk. El dispositivo ya no se usaba y se le permitió llevárselo. El dispositivo está completamente limpio y libre de óxido instantáneo aquí y allá. Debido a que el dispositivo no se ha utilizado durante mucho tiempo, primero debe restaurarse. El dispositivo es fácil de calibrar y no es difícil de usar. La mitad del dispositivo se coloca contra la llanta de cada rueda delantera.

El espejo está unido al marco en forma de U con una pieza de fundición de bronce.

Machine Translated by Google

La posición de la rueda se puede leer en una escala. Resulta que las ruedas tienen convergencia. Según el manual, el DKW debe tener una convergencia que debe estar entre 2 y 5 mm. Una de las barras de dirección es ajustable y está ubicada en el lado izquierdo del automóvil. La barra de dirección se separa del muñón de la dirección y se retira de debajo del automóvil. Se ha desenroscado la rótula de la varilla y se ha limpiado la rosca del lado de la cabeza. Había laca en los hilos. La placa de bloqueo que estaba en la barra de dirección solo tiene un labio, por lo que una nueva placa de bloqueo está hecha de una placa de 1 milímetro con dos labios. Después de esto, la barra de dirección se coloca nuevamente debajo del automóvil, pero se asegura de tal manera que se pueda ajustar. La rueda que se quitó se vuelve a colocar y el automóvil se vuelve a colocar en el suelo. El automóvil se conduce de un lado a otro una vez y luego se reinicia el dispositivo de alineación. Las ruedas todavía tienen convergencia, por lo que la barra de dirección deberá ajustarse nuevamente. Después de algunos intentos, se mide una convergencia de 3 mm. Esto cae muy bien dentro de los valores establecidos en el manual. Ahora se puede apretar completamente la barra de dirección. Después de esto, el trabajo se detiene por un tiempo porque DKW tiene que volver a René Kolstee para algunos trabajos de revestimiento. Por ejemplo, las placas de los pilares A deben cubrirse con espacio para los pies. En los arcos de las puertas, se deben realizar tiras de sellado en el interior de las puertas. Además de ambos lados del salpicadero contra los pilares A, se debe aplicar una pieza de cuero artificial. A mediados de marzo se recogerá de nuevo el DKW en Aalten y el trabajo podrá continuar en casa.

Con el dispositivo de alineación obtenido de Vader, se alinea la pista del DKW.

El motor debe ponerse en marcha. Este será un largo camino por recorrer ya que todavía hay varios problemas por resolver. Es el 25 de marzo de 2019 cuando se vuelve a poner en marcha el motor.
El radiador está lleno de agua, la batería está cargada e integrada. Es hora de poner el motor en marcha. El dynastart gira suavemente, pero el motor no quiere arrancar. Intenté varias veces. La cámara del flotador se retira de debajo del carburador. Este está lleno de gasolina, por lo que no será el problema aquí. La cámara del flotador se inclina ligeramente y el combustible sale del surtidor principal. Sin obstrucciones. Las bujías han sido revisadas. Estos son un poco desagradables. Se chorrean con perlas de vidrio. Después de esto, el motor todavía no arranca. Ahora se decide arrancar el motor a 12 voltios. Se quita la luz de 6 voltios en el tablero y los cartuchos para el estabilizador de voltaje se quitan la corbata. El motor acelera rápidamente al arrancar y se enciende después de un tiempo. El motor es difícil de ajustar y no quiere funcionar correctamente en ralentí. Luego se vuelve a conectar la batería de 6 voltios. El motor arranca pero no es posible el ajuste. Después de un tiempo, el motor se apaga y no se puede volver a encender. Se vuelven a limpiar las bujías y se vuelve a arrancar el motor. El motor no arranca. Coloque las bujías en la cabeza del motor y enciéndalo. Chispan bien, por lo que el encendido parece estar bien. Las bujías están secas cuando se quitan. Parece que no hay mezcla de combustible en la parte superior del motor y que el combustible experimenta contrapresión del bloque del motor. Esto solo puede explicarse cuando los anillos del pistón tienen fugas. La compresión se filtra parcialmente más allá de los pistones. Todo se atribuye a la larga parada del motor. Se quitan ambas bujías y se rocía un poco de aceite sobre los pistones a través de los orificios de las bujías. Se reinstalan las bujías y se arranca el motor. El motor arranca casi inmediatamente. El aceite sella los anillos del pistón.

Después de un tiempo, el motor vuelve a funcionar de forma errática y se para. Se puede iniciar unas cuantas veces más y luego volvió a suceder. Se vuelve a hacer todo el procedimiento con aceite, pero el resultado es el mismo. El bloque de cilindros debe levantarse. Se decide construir en el bloque de cilindros original con pistones.
Se ha quitado el bloque de cilindros del motor. Antes de levantarlo por completo, se colocan 2 paños debajo de ambos pistones para evitar que caigan pedazos de anillos de pistón en el cárter. Cuando el bloque de cilindros

Machine Translated by Google

ha sido removido, parece que no hay nada malo con los anillos del pistón. Los pistones están bien y los anillos de los pistones no se ven nada. Las paredes de los cilindros del bloque de cilindros también se ven bien. Se decide reconstruir este bloque de cilindros y no utilizar el del bloque motor (original). Hay mucha lubricación mixta en la parte inferior del cárter. Esto se elimina tanto como sea posible. Luego se reconstruye el bloque del motor.

Cuando todo vuelve a funcionar y el agua de refrigeración vuelve a funcionar, se realiza un intento de arranque. El motor sigue sin arrancar. Las bujías permanecen secas y no entra combustible en el cilindro. Las bujías encienden bien, el encendido está bien. Los cartuchos de estabilización de voltaje se han vuelto a quitar, al igual que la luz indicadora en el tablero. Se desconecta el polo negativo de la batería y se conecta un booster de 12 Voltios al cable negativo y al positivo de la batería. El motor se pone en marcha y arranca inmediatamente.
El motor funcionó durante un tiempo y luego se volvió a conectar a la batería de 6 voltios. El motor también arranca inmediatamente después de arrancar. El motor funciona bien y ha estado funcionando durante un tiempo para calentarse. El ajuste del carburador no funciona correctamente. El motor no ralentizará suavemente. Después de funcionar por un tiempo, el motor se apagó y se volvió a encender.
Es un poco más difícil ponerse en marcha ahora, pero sigue funcionando. El carburador se desenrosca del bloque del motor. El nivel de combustible en la cámara del flotador se verifica de acuerdo con el manual. Se retira la cámara de flotación. el sombrero de la cámara del flotador se atornilla de nuevo al carburador y se sujeta en posición vertical en el tornillo de banco. El nivel del combustible debe estar de 5 a 6 mm por debajo del borde del tubo (donde encaja el surtidor principal). El nivel de combustible no es visible. Hay dos anillos debajo del pasador del flotador.

El DKW F5 K salió al mercado en febrero de 1936. La K en el La designación de tipo significa Kurz porque este biplaza solo se ofreció con un chasis acortado y en dos versiones.
Los clientes podían elegir entre un biplaza real con motor de 600 cc y 18 CV y un biplaza con asiento dicky, con motor de 700 cc y 20 CV.

La DKW F5 K/600 era en ese momento el modelo DKW más económico y eso se notaba claramente en su versión. Este modelo no tenía asiento de emergencia, ni rueda libre y estaba equipado con un tablero de instrumentos de madera y cubiertas de ruedas negras. Por lo tanto, el modelo Reichsklasse era un verdadero modelo de nivel de entrada. El DKW F5 K/700, con el motor más grande, tenía el tablero de instrumentos de baquelita con instrumentos Meisterklasse tomado de su predecesor biplaza de 1935, con el amperímetro reemplazado por el instrumento de diagrama de circuito.
El F5 K/700 tenía una rueda libre, así como cubiertas de rueda cromadas y se ofreció en dos facetas de color (beige claro con techo marrón o verde lima con techo verde oscuro). Esta versión también tenía llantas de 17 pulgadas con radios cortos como las de la Meisterklasse.
Debido a la distancia entre ejes acortada en 20 centímetros, este F5 K no se veía muy elegante en comparación con el biplaza anterior de 1935.
En parte debido a esta imagen compacta y al menor espacio a utilizar, hubo muchas críticas por parte de los clientes, por lo que este modelo solo se ofreció durante un año.

Se ha quitado la culata para poder investigar más a fondo por qué el DKW arranca mal.

Machine Translated by Google

Uno de estos se quita y después de esto se puede ver el combustible en el tubo. Unos 5 mm por debajo del borde. Se reinstala el surtidor principal y se atornilla el carburador al bloque motor.

Después de arrancar el motor, arranca inmediatamente. El arranque deficiente probablemente se deba a un nivel de combustible demasiado bajo en la cámara del flotador.
El ajuste de ralentí todavía no es posible. El carburador se desenrosca del bloque del motor.
El tamaño de las boquillas se comprueba con los datos del manual. La boquilla para el aire es más grande de lo especificado. Esto es 4.5 y el manual prescribe 4. La boquilla correcta se toma de otro carburador y se coloca en el carburador. La otra boquilla también se cambia por el valor correcto. Además, se revisa el rociador principal para detectar obstrucciones.

Todos los agujeros están abiertos y el rociador se puede instalar de nuevo. El carburador de arranque está desenroscado, pero esto no tiene nada de malo. Todo se ve bien y el carburador de arranque se volvió a armar.
Se alisaron varias superficies del carburador con una lima y luego se volvió a montar todo. El carburador se atornilla de nuevo al bloque del motor. El motor arranca, pero no arranca. Las bujías se limpian explotándolas con perlas de vidrio. Después de eso, el motor todavía no arranca. Vuelve a empezar a 12 voltios. Se han quitado los cartuchos y la luz del salpicadero. El motor arranca suavemente y ha funcionado con 12 voltios durante un tiempo.

Luego se vuelve a convertir a 6 voltios.
Incluso ahora el motor arranca sin problemas. El motor funciona mejor con las otras boquillas, pero todavía no quiere funcionar en ralentí sin problemas. Cuando el motor se apaga, no vuelve a arrancar. Las bujías se limpian de nuevo. Ya no se puede arrancar el motor. Las bujías se revisan nuevamente. La chispa es buena, pero las bujías permanecen secas. No entra combustible en los cilindros. Sale vapor del carburador. Parece que la mezcla de combustible está siendo empujada hacia el carburador. El carburador se desenrosca del motor. El carburador de arranque se ha desatornillado y comprobado. Todo es bueno, nada que encontrar que no sea bueno. La parte con el venturi se ha incorporado a partir de otro carburador. Este venturi tiene un caudal menor. La brida de esta parte está aplanada. Después de eso, todo se construyó en conjunto. La boquilla de aire ha sido convertida (n° 4).

El carburador completo está atornillado al motor. El motor arranca, pero no arranca. Intenté un par de veces.

## hace 55 años
## Fin de producción DKW F11, F12 y 1000Sp

En enero de 1963, Auto Union lanzó el DKW F 12.
En septiembre de 1963, el DKW F 11 estaba en la parrilla de salida, una combinación de carrocería y chasis del DKW F 12 con la tecnología familiar del DKW Junior de Luxe. Después de que Volkswagen se hiciera cargo de Auto Union GmbH a fines de 1964, la producción del DKW F 12 finalizó el 3 de abril de 1965 y la del DKW F 11 el 12 de abril de 1965.

Después de esto, la fábrica de Auto Union en Ingolstadt se instaló para producir el VW Beetle, lo que tuvo lugar después de solo un mes.
En agosto de 1965 se lanzó Auto Union Audi, el primer modelo de cuatro tiempos de Auto Union después de la guerra. Los últimos Roadsters y Coupés del Auto Unión 1000Sp propuestos en 1957 y construidos a partir de 1958 ya estaban el 5 de marzo, respectivamente. Se salió de la línea el 1 de marzo.

Por lo tanto, el motor arranca a 12 voltios.
El motor arranca bastante rápido y funciona bien.
Volver a 6 voltios. El motor arranca después de arrancar. La gasolina comienza a escaparse del carburador. La cámara del flotador se desenrosca del carburador. El nivel de combustible en la cámara del flotador es bastante alto. Se coloca un anillo adicional debajo del pasador del flotador.
El motor ya no arranca. Sale vapor del carburador debido a la contrapresión del bloque del motor.
No entra combustible en los cilindros. ¿Cual es la causa? El problema está razonado. No es probable que haya una fuga en el cárter porque cuando el motor está funcionando, funciona bien y responde bien al acelerador. Es más probable que la presión se escape más allá de los pistones. El bloque de cilindros debe levantarse nuevamente para verificar los pistones. Puede leer cómo sucedió eso en la página siguiente y también el último episodio de mi historia de restauración.

GEERT van der VEER

Machine Translated by Google

# Féhac

## Exención MOT 50+ vehículos final

EXENCIÓN DE ITV 50-PLUS CON ATENCIÓN AL BUEN MANTENIMIENTO

En 2015, todos los participantes en el organismo de consulta de la APK estuvieron de acuerdo con la propuesta de la FEHAC de relajar aún más las reglas de la APK para los veteranos. También el BOVAG y KNAC, que ahora de repente dicen después que están preocupados por el mantenimiento y la seguridad vial de los veteranos que pronto estarán exentos a partir del 1 de enero.

EL RESULTADO: INTRODUCCIÓN A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2021

El proyecto de ley para la exención de ITV para mayores de 50 años finalmente se ha adoptado después de más de cinco años de espera. La fecha de inicio del 1-1-2021 también fue confirmada recientemente por el ministro en respuesta a las preguntas parlamentarias de Remco Dijkstra (VVD).

REVISAR CREAR EXENCIÓN DE MOT

En 2008 entró en vigor una directiva de la UE que regula la inspección periódica de los vehículos a motor.
También se ha brindado la posibilidad, gracias al lobby de FIVA (la organización de todas las federaciones de autos clásicos), de hacer un arreglo separado para el patrimonio móvil.

La FEHAC tomó entonces con éxito la iniciativa de abrir el Neder adecuar las normas nacionales de ITV a la nueva directiva de la UE. Las estadísticas de RDW muestran que los vehículos clásicos son rechazados con mucha menos frecuencia que los vehículos modernos. Además, estos vehículos rara vez se ven involucrados en accidentes. Casi nunca hay defectos de mantenimiento que afecten a la seguridad vial. Todos los argumentos para que la FEHAC proponga un régimen separado con exenciones para los veteranos.

CON EXENCIÓN DE ITV POR 50 AÑOS, SE CORREGIO UN ERROR

En 2008, la inspección técnica se realizó una vez cada dos años para más de 30 vehículos. También hubo una exención para todos los vehículos anteriores a 1960 (¡entonces 48 años!). Los cambios de 2008 no han tenido ningún efecto negativo demostrable en el mantenimiento y la seguridad.
De hecho, en 2008 ya existía la voluntad de conceder la exención a partir de los 50 años, pero las normas de la UE no lo permitían en ese momento. Razón por la que la FEHAC no ha guardado todavía el archivo APK. La perseverancia gana, pues en 2015 la propuesta de la FEHAC de fijar el límite sin APK en 50 años fue adoptada por la SO-APK. Además de FEHAC, SO-APK también incluye RDW, ANWB, RAI, BOVAG, KNAC e Innovam.

Hubo un consejo unánime sin ningún pero del organismo de consulta APK, también respaldado por BOVAG y KNAC: la exención APK debería aplicarse en el futuro a los vehículos de 50 años o más.

BUEN MANTENIMIENTO NECESARIO RESTOS NEGOCIO

La FEHAC siempre ha enfatizado en sus informes sobre la exención 50+ que el mantenimiento adecuado es y sigue siendo necesario. Para subrayar esto una vez más, FEHAC ha publicado la 'Guía FIVA para el Uso Responsable de Vehículos Históricos en las Carreteras de Hoy' en una traducción al holandés. Contiene consejos para mantener el patrimonio móvil, con especial atención a la seguridad, el mantenimiento y la conducción responsable. El prólogo fue escrito por Peter van der Knaap, Director-Director de SWOV - Instituto de Investigación Científica sobre Seguridad Vial. FEHAC no comparte la preocupación de que el mantenimiento ahora sea un problema.

La gran mayoría de los propietarios veteranos miman su vehículo.
La gente es muy consciente de que conducir un coche clásico también significa una conducción segura, con o sin ITV. Todas las motos y antiguas anteriores a 1960 ya no tienen ITV y el mantenimiento está bien. Los clubes afiliados están trabajando activamente en esto con días clave, cursos y, por ejemplo, D-Day, el club DAF Diagnose Days.

MENOS TRABAJO PARA GARAJES

La nueva regulación significa que los inspectores realizarán un número ligeramente menor de inspecciones cada año. Esto es 21,500 inspecciones menos por año para los 25,000 inspectores de MOT. Eso significa en promedio casi una inspección menos por año para cada inspector...

Boletín, 30 de octubre de 2020

Machine Translated by Google

# Nuevos miembros

202069 ha sido otorgado a Wopke de Boer. Ya ha conseguido encontrar muchas piezas para su RT 125W, de la que es propietario desde hace tres meses. La elección de una RT125 es una 'cosa de familia', porque su abuelo tenía una motocicleta así, por lo que su padre decidió hace mucho tiempo que quería tener exactamente la misma motocicleta. Ahora está ayudando a Wopke con la restauración de este RT125. El bloque del motor ya se ha desmontado y vuelto a montar y todo se ha rociado. Junto con nuestro nuevo empleado del almacén, Arie Schenk, Wopke logró encontrar sus piezas en el almacén de Ruinerwold y está muy contento con esto. Otra razón por la que Wopke se unió a nuestro club es para establecer contactos con personas de ideas afines y le sorprende la cantidad de miembros activos de DKW que hay en Friesland. El vehículo de dos ruedas aún no tiene matrícula, pero eso no debería causar ningún problema en el RDW.

202070 es el Sr. RW Schouten y posee un DKW RT139 azul (con depósito blanco). Desafortunadamente, falta más información sobre su ciclomotor. ¿Quizás nos veamos más tarde en un evento del club DKW?

202071 también viene con un vehículo de dos ruedas en el club, pero con una motocicleta de antes de la guerra, concretamente una DKW KS200 negra, construida en 1937 con el número de bastidor 425157. Este DKW es propiedad del Sr. H. Leenen.

202072 viene de Bélgica para fortalecer nuestro club. Eric Stals tiene un DKW Junior, construido en 1963, del que es propietario desde hace cinco años. Solicitó porque está buscando algunas piezas, incluido un espejo retrovisor. ¡Bien, Eric, para partes has venido al lugar correcto en nuestro club! Por cierto, el automóvil está en excelentes condiciones y tiene la combinación especial de colores de carrocería gris claro con techo gris oscuro.

Al registrarse a través de nuestro sitio web, 202075 envió una foto de un marco desnudo con algunas ruedas, lo que demuestra que Hans Slotboom posee un RT175, construido en 1953, que probablemente restaurará. Para piezas de Hans, al igual que Wopke de Boer, puede visitar nuestro insuperable almacén de piezas en Ruinerwold.

202076 es Robert van Vechgel, quien compró un DKW Munga a un miembro del club de Breda. Cuando se recogió el F 91/4, fabricado en 1964, resultó que le pertenecía medio Munga como coche donante, que tuvo que volver a recoger.
El Munga ya recogido está en Francia porque Robert también vive allí. El vehículo todoterreno está en buen estado y actualmente se está haciendo circular porque hay algunos problemas de arranque, aunque el DKW estaba aparcado en el garaje mientras estaba en marcha.

## ¿Todavía existe este DKW F7?

Gilbert Lenger está investigando si el DKW de su padre todavía existe. Es un F7 Front Luxus de cuatro plazas, en la foto con el número de registro de antes de la guerra N-64620. Con esta matrícula, es posible que el automóvil también haya circulado después de la guerra, hasta que a finales de 1956 todas las antiguas matrículas provinciales tuvieron que cambiarse por nuevas matrículas. (a partir de ND-00-01). El número de chasis de este automóvil probablemente era 3102615. ¿Tiene información sobre este automóvil? Entonces a Gilbert le gusta escuchar tuyo .

Machine Translated by Google

202077 ya era miembro de nuestro club desde 1998 hasta hace tres años y ahora Bert van der Wijst ha tomado una decisión 'sabia'. Bert trae una NZ 350 que una vez consiguió en Hungría. La motocicleta ahora está en condiciones de funcionar y, con suerte, volveremos a ver a los 'dos' en un evento del club.

202078 su moto es una RT 175, construida en 1954.
Este DKW es propiedad de Jan Semmeling. Jan ya ha puesto en marcha el vehículo de dos ruedas y ya puede circular con la matrícula PU-68-58, que lleva estampada de fábrica el número de chasis 45514537.
Desafortunadamente, la cerradura de encendido (todavía) está rota, pero se reparará este invierno. Por cierto, Jan entró en contacto con el virus DKW a través de Antonio van den Elzen.

202081 ha estado trabajando con vehículos clásicos desde hace un tiempo. Después de un Sparta, Klaas Postma compró un DKW y comenzó a trabajar con él fanáticamente. Klaas todavía está buscando repuestos para su DKW RT 175, construido en 1954, porque actualmente está restaurando este vehículo de dos ruedas con el número de bastidor 45507575 con su padre quien, debido a su trabajo anterior en una empresa de revisión de motores, sabe cómo funcionan las cosas. Del RT 175, que ya se pintó y lleva el número de registro MB/71/GZ, Klaas también tiene un registro holandés original, incluida una carta del primer propietario, con la explicación del registro regional al nacional. El primer propietario quería mantener el registro provincial y ha redactado una carta oficial para ello, pero lamentablemente nunca la envió. Por cierto, todavía posee dos DKW RT 125. Esa ya es una linda colección (de inicio) Klaas...

TODOS LOS NUEVOS MIEMBROS DE CLUME
BIENVENIDO
EN EL DKW CLUB HOLANDA

GRAMO Hollín afuera

Perla Sudáfrica

CCW 1000
Construido en 1958

Machine Translated by Google

# En buena condición

Debido a la falta de espacio para la venta DKW F12, construido en 1965 con matrícula original holandesa (inactiva). ITV válida hasta el 13 de marzo de 2021, kilometraje indicado: 46 900 con radio transistor Philips de 6 voltios sin FM. Hans Theijken.

Estoy buscando una cerradura de encendido para mi DKW RT 250/2, construida en 1954, ¿quién me puede ayudar con esto? Guillermo Smith.

Se ofrece para intercambio: juego de pistones Mahle nuevos tamaño 74.43 para DKW 1000/S/Sp y Munga. Todavía en la grasa conservante. Busco un juego equivalente para DKW 3=6 900 cc. Eric Cox,.

Ofrecido a la venta en el almacén de DKW Ruinerwold, un DKW RT200S casi completo en estado original, sin un registro válido. Esta moto ha sido donada al club y solo se venderá a uno de los socios del club al mejor postor. Es posible pujar desde € 800,-. La moto se podrá ver sin compromiso el 19 de diciembre, durante la apertura del almacén de recambios, a partir de las 11:00 horas y también se podrá pujar in situ ese día, tras lo cual se presentará a los más altos esta DKW RT 200S postor a las 14:00 vendido. Después de la compra, la motocicleta debe ser recogida en el almacén. Dirija cualquier interés u oferta a Johan ten Arve.

Se ofrecen ciclomotores DKW a la venta, algunos completos, algunos razonablemente completos excepto por algunas partes, y algunos en partes. Este lote se refiere a un ciclomotor DKW 110 para hombres con protectores para las piernas, un ciclomotor para damas DKW 110S con protectores para las piernas separados, dos Hummels 113 y dos tipos DKW 505 (a la Puch Maxi), que incluyen muchas piezas DKW y de ciclomotor, como bloques de motor adicionales ( usado) que incluye un bloque TS con cubiertas cromadas alrededor de los cilindros (sin cubiertas de malla), pistones (nuevos), bielas (nuevas), cables (nuevos) y varias otras piezas. Todo en una compra y precio fijo € 900,-. Ron de Lou.

De herencia se vende DKW F11/Junior con muchas piezas extra, DET 02-10-1964, número de chasis 6001259115, kilometraje 35.000. Precio fijo 1.800€. Bjorn Depoortere.

A la venta en Suiza, muy bonito DKW 1000S Coupé, construido en 1959, revestimiento interior nuevo, llantas con flanco blanco, completo con estante para paquetes, inversor 6-12 Volt y equipado con cinturones de seguridad, con varios repuestos como parabrisas panorámico nuevo, Caja de cambios revisada, 4 ruedas con neumáticos de invierno, diferencial. cilindros de freno de rueda, motor de arranque, carburador, etc. Precio 15.000 €.
Roberto Schaerer.

Machine Translated by Google