



af 28. juni 1975

**Tjørnegårdsvej 20**  
**Stouby**  
**8983 Gjerlev**  
**Tlf.: 86 47 48 31**  
**E-mail: [p.hegaard@tdcadsl.dk](mailto:p.hegaard@tdcadsl.dk)**  
**Website: [www.dkw.dk](http://www.dkw.dk)**

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

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

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

Dansk DKW Club er medstifter og medlem af Motorhistorisk Samråd

#### Redaktion

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

**Forsidebillede:** F 102 i en senere udførelse med sidelister

#### Bagsidebillede:

En reklame for forsikringselskabet Runa

#### DKW-klubber i udlandet

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

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

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

Munga - IG  
Königsteinerstrasse 67  
D- 45529 Hattingen  
Deutschland

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

Norsk DKW Union  
Glenn Bergseth  
N-3648 Passebekk  
Norge

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

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

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

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

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

DKW Club Östereich  
Itzlinger Hauptstrasse 48  
A-5020 Salzburg  
Østrig

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

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





## Dansk DKW Clubs bestyrelse

**Formand:** Per Hegaard Larsen  
86 47 48 31 [p.hegaard@tdcadsl.dk](mailto:p.hegaard@tdcadsl.dk)  
Overordnet ansvar

**Næstformand:** Brian Madsen  
97 19 20 82 [brianschou@madsen.mail.dk](mailto:brianschou@madsen.mail.dk)  
Udstillinger, Klub promotion, aktiviteter vest

**Kasserer:** Hans-Willy Rasmussen  
54 43 46 45 [hwbr@nanet.dk](mailto:hwbr@nanet.dk)  
Klubregnskab, kontingent indbetaling  
Ind- og udmeldelser

**Sekretær:** Hans Lindegaard  
45 89 14 96 [enrum@worldonline.dk](mailto:enrum@worldonline.dk)  
Udstillinger, Klub promotion, aktiviteter øst

**Best. medlem:** Henrik Hjort  
40 45 03 35 [dkwifahen@msn.com](mailto:dkwifahen@msn.com)  
Løbskonsulent

**Best. medlem:** Flemming Søe Pedersen  
74 83 37 02 [flsoe@dbmail.dk](mailto:flsoe@dbmail.dk)  
Løbskonsulent vest

**Best. suppleant:** Preben Boisen  
57 52 50 40 [gcb@webspeed.dk](mailto:gcb@webspeed.dk)

Arbejdernes Landsbank. Filialen i Roskilde.  
Stødet 1, 4000 Roskilde.  
Regnr. 5396 Kontonr. 0416652  
IBAN nr. DK8753960000416652 - SWIFT/BIC:ALBADKKK

### Restaureringskonsulenter med mere.

**Motorcykler:** Poul Erik Sejrsen  
86 95 01 08 [DKWsejersen@bakkegaarden.dk](mailto:DKWsejersen@bakkegaarden.dk)

**Biler, Auto-Union:** Hans-Willy Rasmussen 53 43 46 45

**Biler; førkrigs:** Per Hegaard Larsen 86 47 48 31

**Biler, IFA/Wartburg/Klubbens specialværktøj,  
Bladarkiv,** salg af gamle numre og bladbytte.  
Hans-Willy Rasmussen,  
54 43 46 45 [hwbr@nanet.dk](mailto:hwbr@nanet.dk)

**Forsikring:** Per Hegaard Larsen  
86 47 48 31 [p.hegaard@tdcadsl.dk](mailto:p.hegaard@tdcadsl.dk)

**Håndbogsarkiv for MC og biler:**  
Per Hegaard Larsen,  
86 47 48 31 [p.hegaard@tdcadsl.dk](mailto:p.hegaard@tdcadsl.dk)

**Bladredaktion:**  
Lars Chr. Larsen  
29 26 61 72 [dkwlars@larsen.mail.dk](mailto:dkwlars@larsen.mail.dk)

### I dette Nummer:

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



### Aktivitets oversigt: 2008

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

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



Den en af de to første Lüscher DKWer

## *Ernst Lüscher og hans DKW - karosserier.*

Et schweizisk allround-geni.

### **Det begyndte med en trafikskade.**

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

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

andens uheld: et kunststofkarosseri på uheldsbilens undervogn.

### **Den lange vej til det færdige produkt.**

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



Den anden af de to første Lüscher DKWer

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



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

tofamiliehus og garage til værksted og udstillingslokale.

#### **Bryllupsrejse i „hjemmebygget“.**

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



#### **Negativ-form af polyester.**

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

#### **Den 2. serie.**

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

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





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

#### Nye perspektiver.

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

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

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

#### Andre konstruktionsmåder.

De efterfølgende af Hans Schenk



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



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

### Meget detailarbejde.

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

### Den lange vej til slutningen.

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

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



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

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



### Med de røde Monza-er til Hamar.

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

### En ny toer-serie bygges.

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



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

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



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

#### **Et flersidet menneske.**

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

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

#### **Ikke blot så - også høste.**

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

Skrevet af: Willi Frey-Gschwend  
AUV-CN 94

Oversat af: Jens Buhl  
Dansk DKW-CLUB.

