

K70-POST

Mitgliederzeitschrift des
1. Internationalen K70 - Club e.V.

Ausgabe 1.Quartal 2011



Impressum der **K70**-POST

VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typferent
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ +49 (0) 52 32 / 6 38 96 oder +49 (0) 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker
Goethestraße 19a
46514 Schermbeck, ☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung Kontakt bitte vorrangig per Email
Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Straß 14
74679 Weißbach, ☎ +49 (0) 79 47 / 74 52, Email : Markus.Retz@arcor.de
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Straße 48
69190 Walldorf, ☎ +49 (0) 1 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.ioha@web.de
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
André Marquardt
Bgm.Heitmann-Str.76
21217 Seevetal ☎ +49 (0) 40 / 7 60 96 67 Email: fischkoepp@t-online.de
Handy +49 (0) 1 51 / 58 92 11 96



AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTION:

46514 Schermbeck, Goethestraße 19a

☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Ingo Menker

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ +49 (0) 51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Andreas Kernke, Wajemanns Kamp 11, 49457 Drebber
☎ +49 (0) 17 1 / 3 49 25 20, akernke@gmx.de

Internetauftritt: <http://www.k70-club.de>, Andreas Kernke, Wajemanns Kamp 11
49457 Drebber, ☎ +49 (0) 17 1 / 3 49 25 20, akernke@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen

Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Bankverbindung I. Int. K70 Club e.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60) Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEFISES IBAN: DE29278937605054437300

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

Mitgliedkontakt: Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Da der größte Teil des Winters vorbei ist, guckt man jetzt schon mal öfter nach seinem vierbeinigen Schätzchen, ob alles starkklar ist für die neue Oldiesaison. Manchmal hat es einen schon ‚gejuckt‘ den Neuen zu zeigen, wie wintertauglich der **K70** eigentlich ist. Damals gab es wesentlich mehr strengere und auch schneereichere Winter als die letzten Jahre und es gab trotzdem nicht gleich ein Verkehrschaos. Heute passiert das schon, wenn nur ein paar Schneeflocken fallen und bei 1- 2 cm Schnee geht meist schon gar nichts mehr. Es gab, außer den damaligen M+S-Reifen mit grobstolligem Blockprofil, keine speziellen Winterreifen. Viele hatten damals den Michelin ZX oder XZX drauf, mit dem kam man das ganze Jahr überall gut durch.

Als mein K70 noch im Alltagseinsatz war, hatte in der Feierabendzeit Eisregen eingesetzt und es ging fast nichts mehr. Es wurde stellenweise so glatt, das man manchmal die Autos quer schieben konnte. Ich habe mir damals mit meinem Beifahrer eine Nebenstrecke ausgesucht, auf der sich gerade deswegen keiner her traute; denn es ist dann wichtig, daß man zwar meist im Schrittempo, aber gleichmäßig fahren kann. In der Kolonne ist das nicht möglich, dann nützt auch die beste Wintertauglichkeit nichts, wenn man darin festhängt. Ich habe damals, mit K70 und Michelin XZX, etwa die doppelte Fahrzeit gebraucht, während mein Nachbar und Kollege mit seinem Opel mit Heckantrieb auf der Bundesstraße erst nach 5 Stunden ankam. Da hatte ich schon meinen Beifahrer nach Hause gebracht, geduscht, zu Abend gegessen und schon gemütlich auf dem Sofa gelegen. Da gab es natürlich am nächsten Tag einiges über die Wintertauglichkeit zu lästern.

Auf Grund der heutigen dauernden Winterstaus, schon bei dem geringsten Anlaß, kommt der Verdacht auf, daß die heutigen Autos, von ihrem ganzen Konzept her, einschließlich ihrer Fahrer(innen) wesentlich weniger wintertauglich sind.

Bei den Unfallbildern der heutigen Autos fällt auf, daß fast immer auch die Fahrgastzelle völlig demoliert ist; meist seitlich eingeknickt. Das ganze Auto scheint heutzutage nur aus Knautschzone zu bestehen. Während in den siebziger Jahren die stabile Sicherheitsfahrgastzelle, mit Knautschzone vorn und hinten, wie bei unserem K70, propagiert wurde, meint man scheinbar, daß das der Airbag ersetzen könnte. Die Unfallbilder sprechen eine andere Sprache; nicht umsonst werden in Wettbewerbsfahrzeugen stabile Verstärkungen für die Fahrgastzelle eingebaut. Beim K70 gibt es z.B. den doppelten Seitenschweller mit stabiler, breiter Querverbindung unter den Sitzen zur anderen Seite. Auch die Dachsäulen haben eine stabile Konstruktion, obwohl sie nicht so großvolumig und sichtbar ausgelegt sind, wie bei den „modernen“ Autos. Die haben dafür einen hohen Mittelunnel, meist noch mit hoher Konsole drauf, der beim Frontantrieb überhaupt keinen technischen Sinn macht. Er dient scheinbar nur der Materialeinsparung auf Kosten der seitlichen Stabilität und Sicherheit. (Ps.: Hat, bei so einem Auto, schon einmal jemand versucht, z.B. bei einer zugefrorenen oder zugeparkten Tür auf die andere Seite zu kommen ? Ja, ein Tête-à-tête auf dem Liegesitz ist da auch nicht möglich, man kommt nicht „rüber“. Beim K70 kein Problem)

Neulich kam im Fernsehen, auf 3-SAT in der technischen- und wissenschaftlichen Sendung ‚Nano‘, ein Bericht über die heutigen verbauten und unübersichtlichen Autos, dies mache sich auch in den Unfallberichten immer mehr negativ bemerkbar. Diese Designfehler versuche man dann durch Überfrachtung von Zusatzelektronik, wie Sensoren, usw., zu kompensieren. Die Techniker äußerten den Verdacht, daß dies Absicht sei, um dem Kunden Zusatzpakete zu verkaufen. Es wurden etliche negative Beispiele gezeigt, in denen die Rundumsicht so minimiert ist, daß ein z.B. ein sicheres Einparken gar nicht mehr möglich ist. Es wurde aufgefordert, solche Fahrzeuge nicht zu kaufen, um ein Umdenken der Hersteller zu erzwingen.

Als positives Beispiel wurden dann die Autos der siebziger Jahre gezeigt und u.a. auch wegen ihrer guten Rundumsicht gelobt. Da freut sich natürlich der Fan. JB.

Volkswagen AutoMuseum

...sucht den Superstar !



Als Ulli Neumann Anfang des Jahres dem Volkswagen-AutoMuseum einen Besuch abstattete, brachte er die Informationen über die o.g. Museumsaktion mit. Kurz danach hatte ich vom Museum das Anmeldeformular für die Teilnahme auf meinem Rechner und sendete diese prompt ausgefüllt zurück.

Ingo nahm dann an einer Vorbesprechung auf der Techno-Classica teil und brachte die restlichen Informationen zur Teilnahme mit.

Das Museum plant in dem Zeitraum vom September bis zum Dezember 2011 mit 15 *ausgewählten Clubs* die Aktion „Volkswagen-AutoMuseum sucht den Superstar“. Bei dieser Aktion werden 15 Fahrzeuge vom Käfer über Golf und Scirocco bis zum K70 im o.g. Zeitraum ausgestellt und vom Publikum bewertet.

Wir haben nun die Möglichkeit, unseren Club mit einem ausgestellten K70 zu präsentieren und vielleicht einen der vorderen Plätze zu belegen.

Ingo und ich haben beschlossen, diesen Platz auszuschreiben und bitten alle diejenigen, die bereit sind ihr Fahrzeug in dem Zeitraum zur Verfügung zu stellen, sich bei uns zu bewerben. Die Autos sind im Museum versichert, müssen aber selbstständig angeliefert und abgeholt werden. Es müssen keine Über-K70 sein, sondern dürfen durchaus die Spuren der Zeit tragen. Auch andere Gründe für eine Ausstellungsteilnahme sind angesagt.

Schickt uns eure Bewerbung mit aussagefähigen Fotos an info@teilethimm.de oder Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen/Aller oder bekundet euren Teilnahmewillen einfach, wenn ihr beim Pfingsttreffen dabei seid. Ihr könnt auch jemanden vorschlagen.

Auf dem Pfingsttreffen werden wir dann mit den dortigen Teilnehmern den würdigen Aussteller wählen und benennen.

Ich hoffe wir haben viel Spaß dabei...

Euer Mario



autogramm

Die Zeitung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Marke Volkswagen

Wiedersehen macht Freude

Schrift: + -



Testfahrt in Wolfsburg: Heinz und Krista Boethling mit Sohn Hiko am K70 von Volkswagen Classic.
Foto: Westermann

Der K70 von Volkswagen Classic ist 37 Jahre alt, und für Heinz Boethling ist er heute ein guter alter Bekannter. Für den ehemaligen Volkswagen Mitarbeiter aus der Fertigungssteuerung in der Teledisposition galt sein alter K70 lange als verschollen, nachdem er sich vor mehr als 30 Jahren von seinem Schmuckstück trennte. „Damals hatte ich einen Kollegen aus der FE. Die Spezialisten aus seiner Abteilung suchten für Crashtests einen K70“, sagt Boethling und wirft einen Blick zurück. Nachdem jemand kam und sich das Auto angesehen hat, entschloss sich der heute 72-Jährige schweren Herzens, den Wagen zu verkaufen. „Der K70 war nur in geringer Stückzahl produziert worden. Ersatzteile zu bekommen, wird irgendwann schwer sein“, erinnert er sich an den ausschlaggebenden Grund für den Verkauf. Der damalige Preis für die viertürige Limousine: 10.000 Mark.

„Erst später habe ich erfahren, dass es nie zu dem Crashtest gekommen ist“, erzählt Heinz Boethling den seit jeher interessiert hat, wohin das Auto schließlich gekommen ist. Die Jahrzehnte vergingen. Und im vergangenen Sommer bekam der Wolfsburger die Antwort auf seine Frage – durch einen Zufall. Nach der Yougtimer Trophy in Euskirchen – Volkswagen Classic startete unter anderem mit dem goldenen K70 – erschien ein Artikel in einer Wolfsburger Tageszeitung. „Auf dem Foto habe ich mein altes Auto sofort erkannt“, sagt Boethling. Dann ging es schnell: Nach kurzer Recherche landete der ehemalige K70-Eigentümer bei Volkswagen Classic, der Fahrtermin war nur noch Formsache. Nach der Testfahrt mit seiner Familie resümiert der Ruheständler zufrieden und mit bewegter Stimme: „Wir finden es sehr gut, dass unser alter K70 bei Volkswagen Classic eine Heimat gefunden hat. Hier wird er anständig gepflegt.“ tw

Mit freundlicher Genehmigung der Volkswagen AG, Abt. Volkswagen Classic

25. Pfingsttreffen 10.-13. Juni 2011 zwischen Westfalen und Sauerland



Wir freuen uns euch in meiner Heimat begrüßen zu können und hoffen, dass Ihr zahlreich teilnehmt.

Es ist uns gelungen in Rüthen- Kallenhardt ein Hotel mit ausreichend Zimmern ausfindig zu machen und bitten euch, sich frühzeitig unter dem Stichwort K70 Treffen dort anzumelden:

**Gasthof Westermeier, Heide 9, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 4557, Telefax: 02902 / 1836**

Es gibt noch weitere Hotels, Pensionen oder Fewo's im Ort, Adressen hierzu findet Ihr unter www.ruethen.de/Gastgeberverzeichnis.
alternativ hierzu :

Campingplatz Kallenhardt- Heide
Provinzialstraße 8, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Tel.: 02902 / 3344 Fax.: 02902 / 912922
Internet: www.camping-kallenhardt.de

Jugendherberge Rüthen
Am Rabenknapp 4, 59602 Rüthen
Telefon: 02952 / 483, Telefax: 02952 / 2717
Internet: www.djh-wl.de/ruethen



*Allen eine Gute Fahrt, bis zum nächsten Jahr !
Elke Wiese und Bernhard Kramer*

Eure Anmeldung nehmen wir gern entgegen unter:

Email: k70anmeldung@aol.de

Telefon: 05250/ 54012

Fax: 05250/ 970125

Mobil 0171/877 67 11

Da wir nur über ein unzureichendes Funknetz verfügen kann es unter der Mobilfunknummer zu Störungen kommen



25. Pfingsttreffen
10.-13. Juni 2011
zwischen Westfalen und Sauerland

Wir sind dabei und kommen am:

Freitag

Samstag

Sonntag

Montag

Die Teilnahmetage bitte ankreuzen damit wir besser planen können.

Name: _____

Vorname: _____

Wohnort: _____

Telefon: _____

Email: _____

Personenzahl: _____

Fahrzeug: K70 anderes Fahrzeug



Die Anmeldung senden an:

Elke Wiese und Bernhard Kramer, Gebrüder-Grimm -Str. 25, 33129 Delbrück

Fax: 05250/970125 Email: k70anmeldung@aol.de Tel. 05250/54012

Übernachtungsmöglichkeiten:
(Auszug aus dem Gastgeberverzeichnis)

Gasthof Westermeier, Heide 9, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 4557, Fax: 02902 / 1836
ÜF ca. 33,- € p.P. im DZ
Hier wurden für uns Zimmer unter dem Stichwort K70 Treffen freigehalten !

Pension Hölscher, Heide 11, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 2410 und 7373; Fax: 02902 / 7373
e-mail: pensionhoelscher@t-online.de
ÜF ca. 25,-€ p.P. im DZ

Jugendherberge Rüthen, Am Rabenknapp 4, 59602 Rüthen
Tel.: 02952-483 Fax: 02952-2717
e-mail: jh-ruethen@djh-wl.de
Mitgliedschaft im DJH ist erforderlich,
Ü/F incl. Bettwäsche 18,90 € pro Erwachsener, Kinder sind gestaffelt ermäßigt.

Campingplatz Kallenhardt, Provinzialstr. 8, 59602 Rüthen - Kallenhardt,
Telefon. : 02902/3344, Mobil: 0175/4433315, Fax: 02902/912922
Übernachtung Erw. 3,50 €, Kinder 2,- €

Bei den Hotels liegen die Preise ab 40,- € ./ÜF p.P. aufwärts

Hotel-Restaurant Spitze Warte
Heiner Fisch, 59602 Rüthen, Tel.: 0 29 52/ 30 43, Fax: 02952/80 60
E-Mail: info@spitze-warte.de
ca. 10 km entfernt

Hotel Lindenhof Warstein, Ottilienstraße 4, 59581 Warstein
Tel.: 02902/ 97050, Fax 02902 / 970540
e-mail: hotel@lindenhof-warstein.de
ca. 15km entfernt

Die Preise sind unverbindlich und ohne Gewähr.

Es gibt noch weitere Hotels, Pensionen oder Ferienhäuser im Ort, Adressen hierzu findet
Ihr unter www.ruethen.de/Gastgeberverzeichnis.



TREFFENKALENDER K70-CLUB NL 2011

Hallo K70-Fans,

Während eines gemütlichen Ölstrudeltreffen bei Piet und Els Hasper in Emmen hat der K70-Club NL seinen K70-Treffenkalender für 2011 festgestellt. Wir freuten uns sehr bei diesem Treffen viele K70-Fahrer aus Deutschland begrüßen zu können. Bei diesem Treffen haben wir nicht nur geplant, sondern auch eine Rätselfahrt mit dem K70 gemacht, viel geplaudert und gut gegessen und getrunken. Danke sehr Els und Piet!

Den NL-Treffenkalender für 2011 findet ihr hier unten. Herzlich willkommen! Schreibe bitte diese Termine in euern Kalender. Näheres folgt bald in der K70-Post, per E-Mail und auf der K70-site:

Sonntag den 10. April: Frühlingstreffen in NL in der Nähe von Arnheim (Ost-NL): wir treffen uns im größten Weingarten der Niederlanden (ja, die gibt es hier!). Da lernen wir alles über Trauben züchten und Wein produzieren in diesen kälteren Bereiche von Europa. Danach fahren wir über eine schöne Strecke nach Hansestadt Doesburg (und ja, Hansestädte gibt es hier auch!). Wir lernen die schöne historische Altstadt kennen und können hier zusammen, wer es mag, zum Abschied noch etwas essen und trinken. Das Eintrittsgeld beim Weingarten wird zum größten Teil vom K70-Club NL bezahlt, also schreibe den 10. April direkt im Kalender! Mehr Info folgt bald.

Donnerstag den 2. Juni – Sonntag den 5. Juni (Wochenende Himmelfahrtstag): willkommen beim 20. Jahrestreffen unserer Schwesterclub K70-Freunde im Niederrheingebiet. Wir besuchen im Grenzgebiet von Deutschland und den Niederlanden u.a. Kevelaer, Xanten und (in NL) Nimwegen am Rhein.

Freitag den 10. Juni – Montag den 13. Juni: 25. Pfingstentreffen des Internationalen K70-Clubs. Wir begegnen uns im schönen Gebiet zwischen Westfalen und das Sauerland.

Samstag den 27. und Sonntag den 28. August: Vehikel Oldtimer Messe in Utrecht, wie immer organisiert von Michiel Linskens.

Wochenende 1. Hälfte September: le K70-Club de France ladet uns ein zum Treffen in Nord Frankreich an der Nordseeküste, wahrscheinlich in und rundum Calais. La douce France und K70, bienvenue, willkommen, welcome! Wir erlebten immer sehr schöne Treffen in Frankreich!

Sonntag den 23. Oktober: Tag der Technik bei Siem und Hannie Boom in Monnickendam, in West-NL an der IJsselmeerküste. Thema dieses Jahr: Pannen mit dem K70 (das gibt es natürlich nie, aber ...). In NL und D Sprache..

Rund Anfang November: Jahreshauptversammlung in Deutschland.

Sonntag den 15. Januar 2012: Ölstrudeltreffen bei Siem und Hannie Boom in Monnickendam (West NL). Plaudern, planen, Ölstrudel essen,

Gerne bis dann!

Mit freundlichen Grüßen aus NL,

Pim Tielkemeijer

der K70-Treffenkalendermann NL

MEETINGS K70-CLUB NETHERLANDS IN 2011

Hi K70-Friends,

Last January the Dutch K70 Club decided on its meeting program for 2011. We are pleased to welcome you on all K70-meetings this year in Holland, as well as in Germany and France! Don't forget to write these dates in your agenda.

The K70-program for 2011 is as follows:

- April 10th:** Spring Meet K70-club NL near Arnhem, in the mid-east of NL. We visit the largest wine yard in NL and learn all about wine making in these colder regions of Europe. We make a drive through the country and visit the historical Hanse city of Doesburg. The K70-club NL makes a visit to this unique wine yard possible at low cost by a generous gift. Don't miss this K70-meeting!
- June 2nd - 5th** Meet of our sister club K70-Freunde, at the German/NL border region;
- June 10th - 13th** International K70-club, Easter Meet in Germany;
- August 27th - 28th** Vehikel Oldtimer Fair, Utrecht NL, with K70-representation;
- September, 1st half** Meeting in France (date to be decided on);
- October 23rd** Technics Day at Siem's in Monnickendam (West NL);
- Abt. Early November** 'JHV' or Yearly Member Gathering Int. K70 Club in Germany (date to be fixed);
- January 2012, 15th** New Year and planning meet at Siem's in Monnickendam (West NL).

Details will be published soon by mail, in our club magazine and on our site.

Best Regards,

Pim Tielkemeijer

the K70-meetingcalendarman NL

EVENEMENTENKALENDER K70-CLUB NEDERLAND 2011

Dag allemaal,

In januari hebben wij tijdens een druk bezochte oliebollebijeenkomst bij Piet en Els Hasper in Emmen onder meer de K70-evenementen voor 2011 vastgesteld. Jullie krijgen over deze geslaagde bijeenkomst en de geplande evenementen binnenkort nader bericht. Mede omdat onze voorjaarsbijeenkomst dit maal vroeg in het voorjaar valt vinden jullie hieronder de data en de evenementen voor 2011. Schrijf ze alvast in je agenda!

Het K70-programma voor 2011 ziet er als volgt uit:

Zondag 10 april: voorjaarsbijeenkomst K70-club NL: we gaan op bezoek bij de grootste ommuurde wijngaard in Nederland en leren tijdens een rondleiding van ruim een uur alles over druiven telen en wijn maken in deze noordelijke contreien van Europa. Via een mooie route gaan wij daarna naar de Hanzestad Doesburg. We verkennen deze historische stad en sluiten af met een gezamenlijk drankje en, voor wie zin heeft, een maaltijd. Het bezoek aan deze unieke wijngaard wordt door de club fors gesubsidieerd, reserveer 10 april dus snel in je agenda! Nadere info volgt.

Donderdag 2 juni – zondag 5 juni (weekend hemelvaart): 20^e jaarlijkse bijeenkomst van onze zusterclub, de K70-Freunde. Dit jaar in het Nederlands-Duitse grensgebied langs de Rijn. Kevelaer, Xanten en Nijmegen staan op het programma. Welkom!

Vrijdag 10 juni – maandag 13 juni (pinksterweekend): 25^e pinkstertreffen van onze eigen internationale K70-club. We zien elkaar in het mooie gebied tussen Westfalen en het Sauerland.

Zaterdag 27 en zondag 28 augustus: Vehikel Oldtimerbeurs in Utrecht. Onze stand wordt weer georganiseerd door Michiel Linskens.

Weekend 1^e helft september: de K70-club-Frankrijk nodigt ons uit voor een treffen in *la douce France*, waarschijnlijk in de omgeving van Calais. Een mooie gelegenheid om er even helemaal uit te zijn, en niet te ver weg voor een K70. De datum en het programma worden dezer dagen vastgesteld.

Zondag 23 oktober: technische dag bij Siem en Hannie Boom in Monnickendam. Thema dit keer: pech onderweg met de K70 (komt natuurlijk nooit voor, maar voor het geval dat ..).

Circa begin november: jaarlijkse algemene ledenvergadering in Duitsland.

Zondag 15 januari 2012: nieuwjaars- en oliebollebijeenkomst bij Siem en Hannie Boom in Monnickendam. Bijpraten, terugblikken, nieuwe plannen maken. En misschien ook dit keer weer in de omgeving van Monnickendam een korte rondrit en samen als afsluiting wat eten en drinken?

Graag tot ziens,
met vriendelijke groet van

Pim Tielkemeijer
de evenementenkalenderman

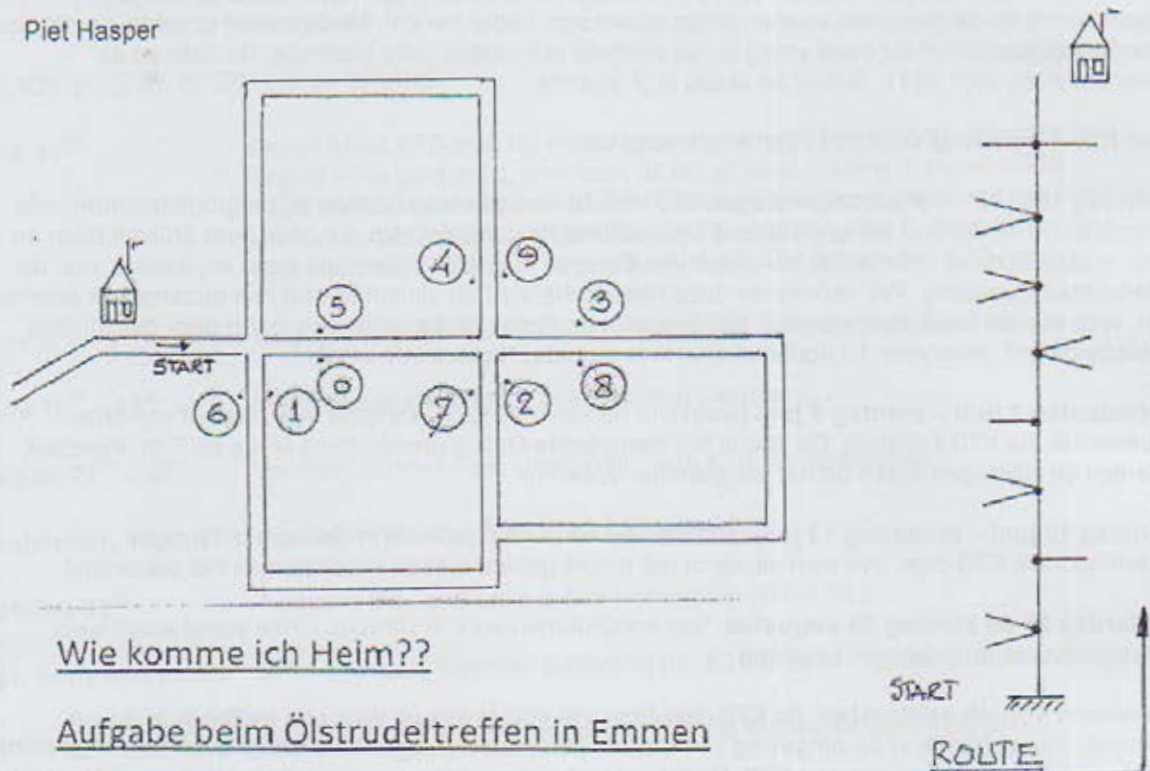
[PS: heeft iedereen zijn lidmaatschap voor 2011 al betaald? Túúrriijk!]

Hallo Ingo,

In die Beilage Kopie ür die nächste K70-Post.
Es ist eine Ausgabe für eine Autoroute wie wir gefahren haben beim Ölstrudeltreffen in Emmen.
Es war damals ziemlich schwierig. Es gab 1 gute Antwort, aber ich weiss nicht von wem.
Vielleicht können mehrere sich darüber bedenken.
Hoffentlich ist die Beilage gut Lesebar

Mit K70-Gruss,

Piet Hasper



Wie komme ich Heim??

Aufgabe beim Ölstrudeltreffen in Emmen

Es gibt ein Strassenplan wie links-oben
Man sollte ein genaue Route fahren wie rechts-oben
Unterwegs sieht man am rechten Seite der Strasse
Ziffern (möglich 0 bis 9). Die genaue Route bekommt
man durch die Ziffern in die gute Reihenfolge auf zu
schreiben.

Lösung bitte über E-Mail nach: k70-club@kpnplanet.nl

Hinweis: Punkt ist ein knotenpunkt von Strassen
Ein Strich linker Seite der Route ist:
1 Strasse links liegen lassen
Zwei Striche: 2 Strassen links liegen lassen
Striche rechts: ebenso (rechts liegen lassen)

Hoe kom ik thuis??

Opgave bij het Oliebollentreffen in Emmen

Er is een stratenplan zoals links-boven en met moet naar huis via de route rechts-boven
Onderweg zie je cijfers aan de rechterkant van de weg (zo mogelijk 0 tot 9).
De juiste route krijg je door de cijfers in de goede volgorde op te schrijven.
De oplossing svp per email naar k70-club@kpnplanet.nl

Aanwijzing: Een punt is een knooppunt van straten
Een streep links van de route betekent: 1 straat links laten liggen
2 strepen: 2 straten links laten liggen
Strepen rechts: eveneens (rechts laten liggen)

W A R T U N G

In gewissen Zeitabständen ist es erforderlich, die Synchronisation der beiden Drosselklappen und die Einstellung der Gemischregulierschrauben zu kontrollieren. Bei dieser Kontrolle ist auf die Leichtgängigkeit aller beweglichen Teile, den Anzug der Schrauben und auf die Dichtheit (auch am Saugrohr) zu achten.

Nach einem Jahr Betriebszeit oder max. 50.000 km sollte der Vergaser einer gründlichen Reinigung unterzogen werden. Hierzu ist das Gerät vom Motor abzubauen.

I N S T A N D S E T Z U N G

Vergaser vom äußeren Schmutz befreien und demontieren. Verzogene Flächen planen, Kanten entgraten und Bohrungen sowie Kanäle mit Pressluft durchblasen. Alle Guß- und Stahlteile sind in einem Spezial-Reinigungsbad für Vergaser zu spülen. Dichtungen, Membranen und andere Verschleißteile sind bei der nachfolgenden Montage zu erneuern. Auf Leichtgängigkeit aller beweglichen Teile achten. Besonders wichtig ist die Dichtheit des Schwimbernadelventils, der Pulldown-Membrane, der Trennfuge zwischen Schwimmergehäuse und Pumpenkörper und die Sauberkeit der Einspritzrohre.

G R U N D E I N S T E L L U N G (bei abgebautem Vergaser)

1. Beschleunigungspumpe

Bei genauer Einstellung gute Gasannahme des Motors beim Beschleunigen

- a) Die Einspannlänge der Druckfeder Y muß 18 mm betragen (s. Bild 1).
- b) Der aufgespannte Vergaser ist mit Kraftstoff zu füllen und durch 10-maliges Betätigen des Drosselhebels - von ganz geschlossener Drosselklappe ausgehend - die Einspritzmenge festzustellen. Soll: s. Kennblatt. Die

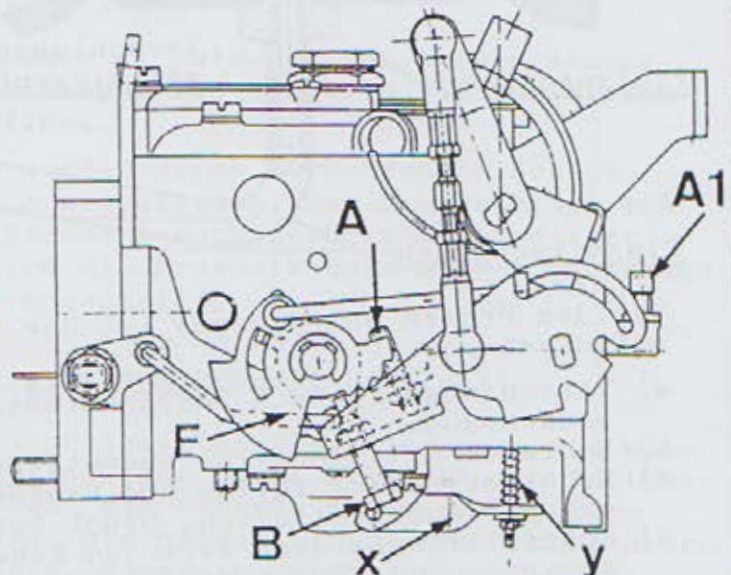


Bild 1

Korrektur der Einspritzmenge erfolgt durch Nachbiegen des Pumpenhebels X. Wichtig: Die Einspannlänge der Feder darf

DEUTSCHE VERGASER GESELLSCHAFT MBH & CO KG

404 NEUSS/RHEIN, Leuschstraße 1, Fernruf: Sammel-Nr. Neuss 2041

- TECHNISCHER KUNDENDIENST -

nicht verändert werden. Splintstellung innen.

Ist die erforderliche Einspritzmenge durch kleinere Korrekturen am Hebel nicht zu erreichen, so sind die Pumpenventile zu kontrollieren, eventuell muss die Membranpumpe komplett erneuert werden.

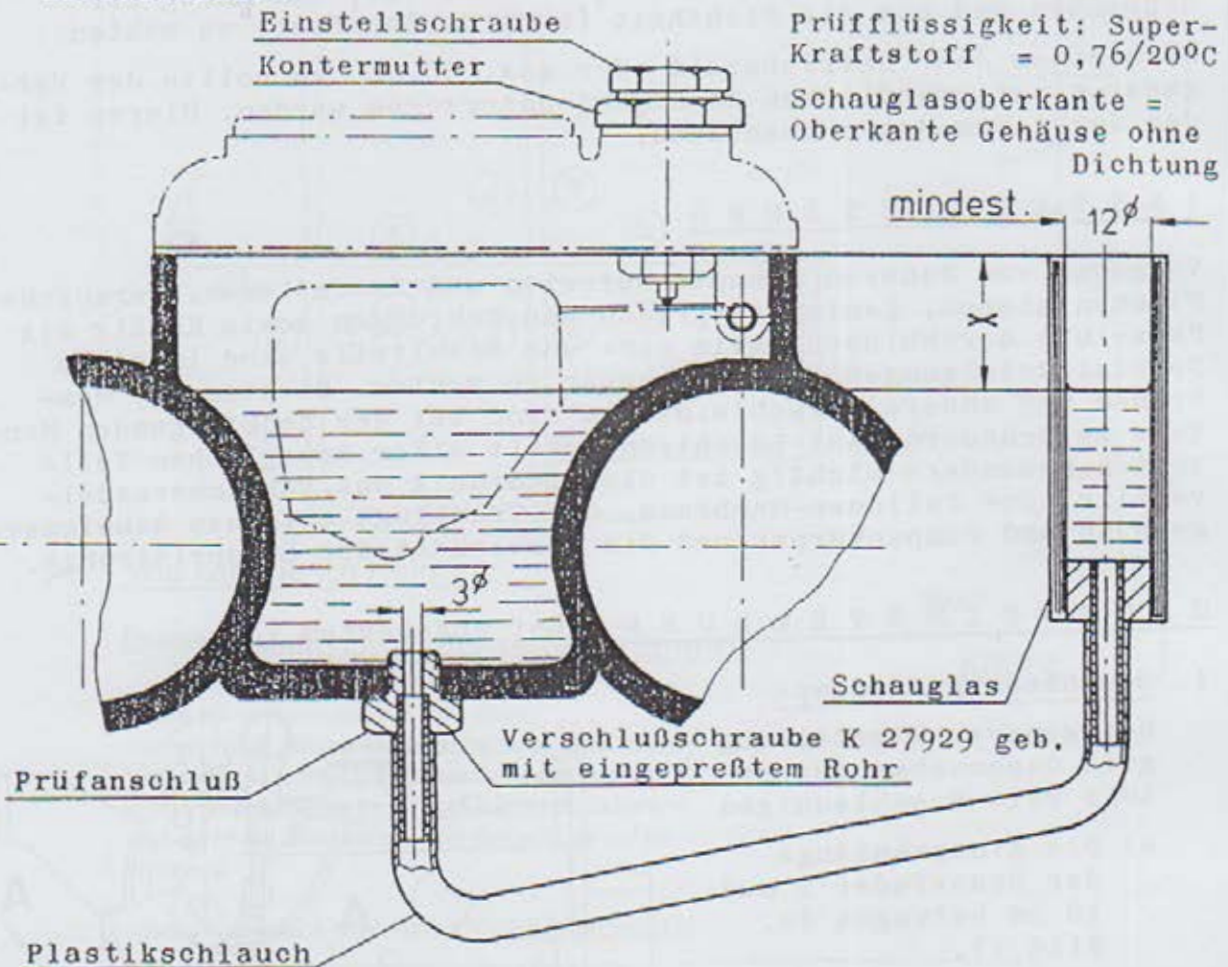
- c) Die Einspritzrichtung der Beschleunigungspumpe ist gerade, gegen die aufgehende Drosselklappe. Wichtig: Der gleichzeitige Spritzbeginn an beiden Röhren.

2. Niveaumessung

Prüfdruck: 2 mWS

Prüfflüssigkeit: Super-Kraftstoff = 0,76/20°C

Schauglasoberkante = Oberkante Gehäuse ohne Dichtung

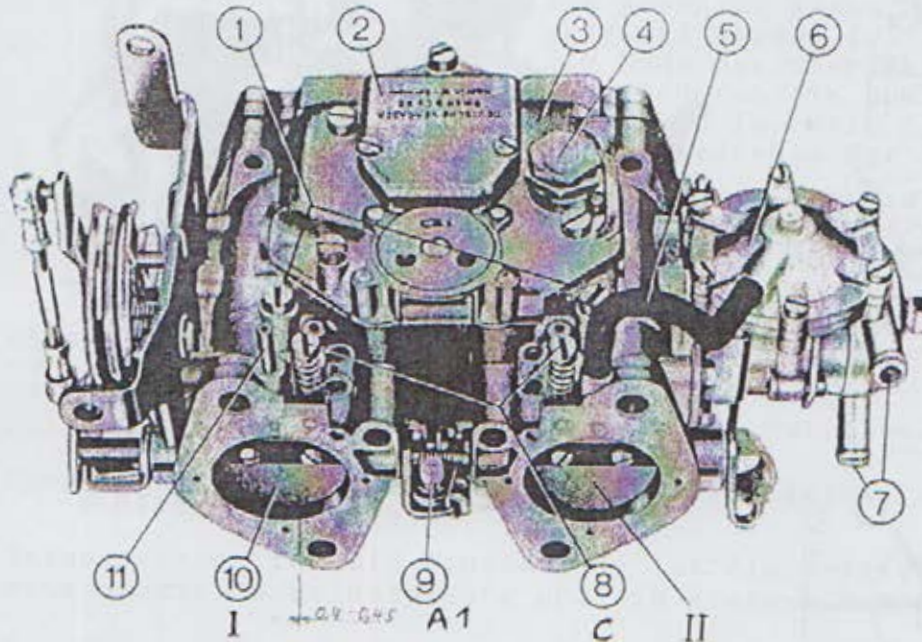


Vor dem Prüfen des Niveaus ist der Vergaser genau waagrecht aufzuspannen.

- Verschlussschraube K 24853 herausschrauben und Prüfanschluß einschrauben.
- Schlauch mit Schauglas anschließen.
- Schwimmerkammer füllen und Prüfdruck herstellen, Schauglas und Schlauch entlüften, Druck korrigieren.
- Kraftstoffausgleich zwischen Schwimmerkammer u. Schauglas abwarten und ohne Paralaxe messen. Maß "X" durch Verdrehen der Einstellschraube einstellen, Mutter kontern (1/2 Umdrehung der Einstellschraube = 2 mm Niveaustellung).
- Nach Einstellung des Niveaus ist die Schraube K 24853 unter Verwendung eines neuen Dichtringes K 25059 einzuschrauben.

E - Nr.	E 16966	E 16965	E 16934	E 16933	E 17119
P S	90	75	90	75	100
Maß "X"	16 ± 1	16 ± 1	16 ± 1	16 ± 1	16 ± 1

3. Drosselklappen synchronisieren (Hierdurch ist eine gleichmäßige Ansprache der Übergangsbohrungen gewährleistet)



- Vergaser 40 DDHT ab August 1972.
- 1-Gewindestopfen (Einspritzrohr)
 - 2-Abdeckplatte
 - 3-Vergaserdeckel
 - 4-Kraftstoff-Zufluß
 - 5-Unterdruckschlauch
 - 6-Pulldown
 - 7-Wasseranschlüsse
 - 8-Leerlaufgemisch-Einstellschrauben
 - 9-Kupplung der beiden Vergaser
 - 10-Drosselklappe
 - 11-Anschluß für Unterdruck-Zündverstellung

Bild 2

- a) Die Drosselklappe I ist mit der Leerlaufeinstellschraube A gerade so weit zu öffnen, dass die erste Übergangsbohrung sichtbar wird (s. Bild 1 + 2).
- b) Über die Einstellschraube A1 zwischen den beiden Saugkanälen wird die Drosselklappe II ebenfalls bis zur ersten Übergangsbohrung geöffnet.
- c) Beide Drosselklappen werden durch Zurückdrehen der Leerlaufeinstellschraube A geschlossen. Der Drosselhebel muß dabei die Einstellschraube A noch berühren. Von dieser Stellung ausgehend wird die Drosselklappe mit der Schraube A um $5/2$ Umdrehungen angestellt.

4. Drosselklappenspalt (Ergibt den Schnell-Leerlauf)

Zur Grundeinstellung des Drosselklappenspaltess muss die Einstellschraube B (durch Öffnen der Drosselklappen und Schließen der Starterklappen) auf die oberste Raste der Stufenscheibe F gebracht werden. Der Drosselklappenspalt muss hierbei 0,4 - 0,45 mm betragen. Gemessen an der unteren Hälfte der Drosselklappen in der Mitte des Saugkanals. Korrektur an der Einstellschraube B (s. Bild 1 + 2).

5. Spiel zwischen Membranstange und Mitnehmerhebel

(Bei abgenommenem Starterdeckel - wichtig für die nachfolgende Einstellung des Starterklappenspaltes)

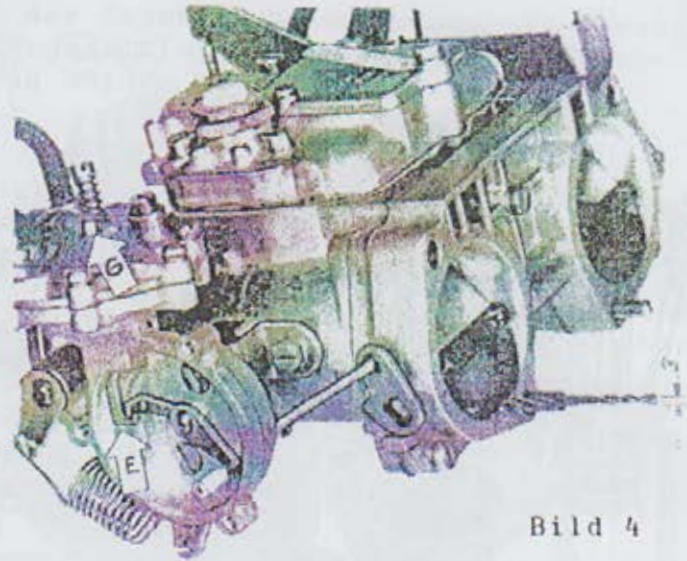
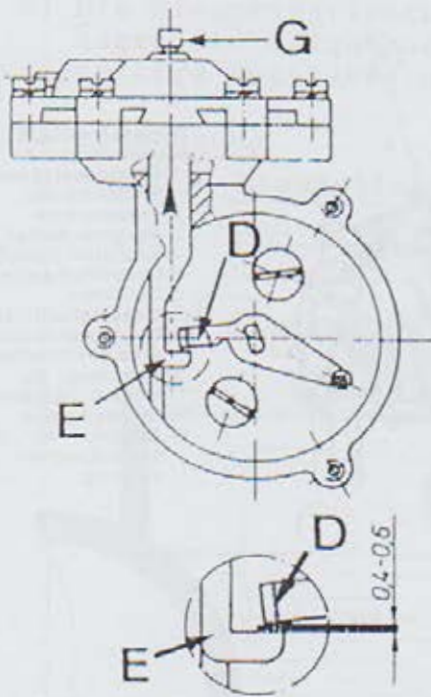


Bild 3

Bild 4

Um eine einwandfreie Funktion der Starteinrichtung zu gewährleisten, muss bei geschlossener Starterklappe zwischen der Membranstange E (Pulldown) und dem Mitnehmerhebel D ein Spiel von $0,4 - 0,6$ mm eingestellt werden. Korrektur durch Nachbiegen des Hebels D, dabei Sollbiegestelle beachten (s. Bild 3 + 4).

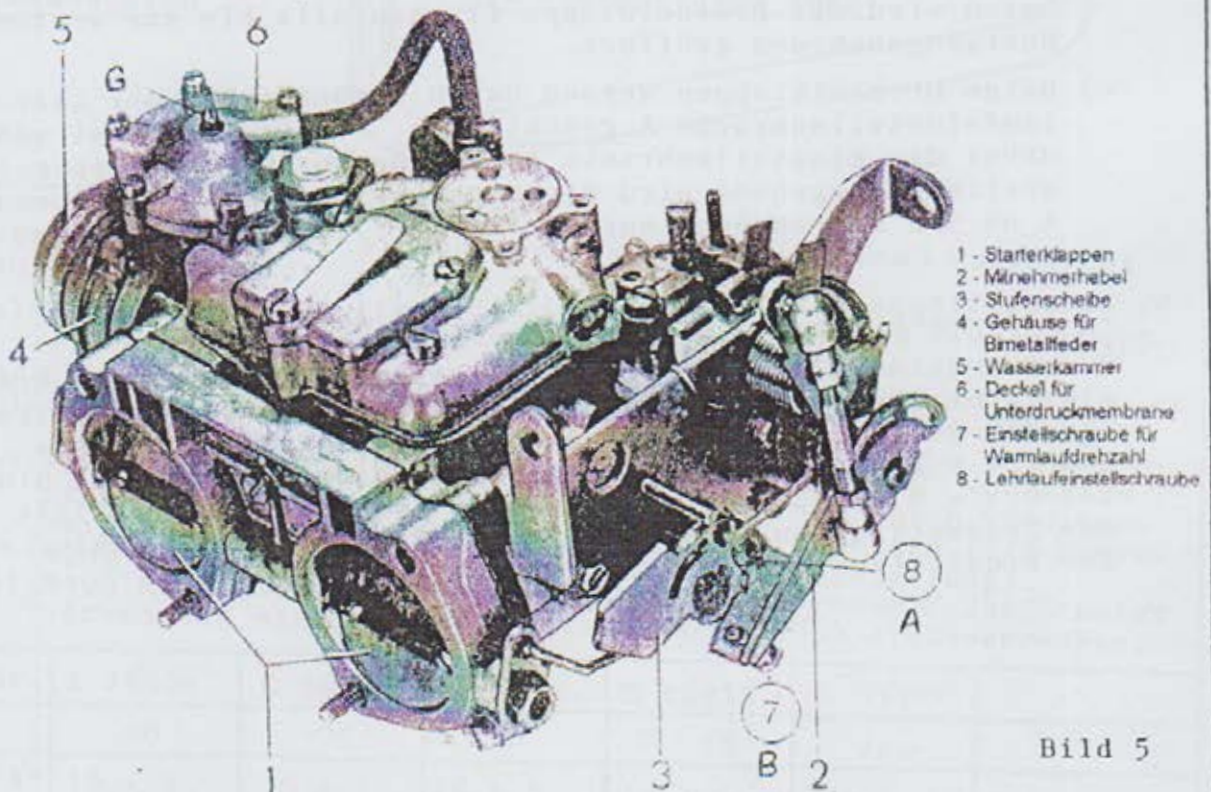


Bild 5

6. Starterklappenspalt

(Durch den Starterklappenspalt ist ein einwandfreies Durchlaufen des Motors nach dem Kaltstart gegeben)

Zur Einstellung des Starterklappenspalt es muss die Membranstange E bis zum Anschlag gegen die Schraube G gedrückt werden (s. Bild 5). Am kurzen Ende der Starterklappe (unten) muss dadurch ein Spalt von $3 \pm 0,2$ mm entstehen (s. Bild 6). Korrektur durch Verdrehen der Schraube G.

Anschließend ist die Schraube mit Lack zu sichern und die Kappe wieder aufzusetzen. Bei der Montage ist die Starterdeckelstellung zu beachten (die Markierungen müssen übereinander stehen).

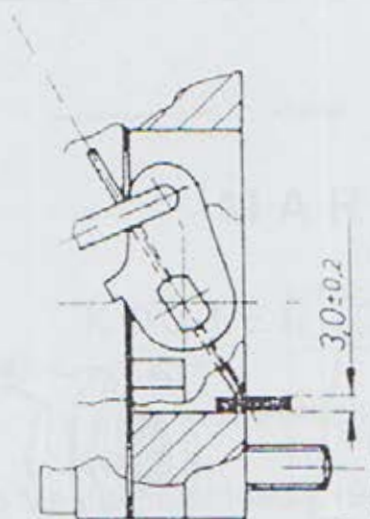


Bild 6

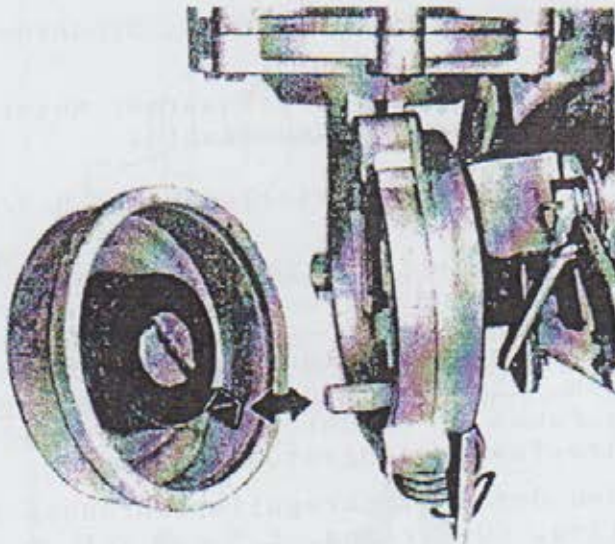
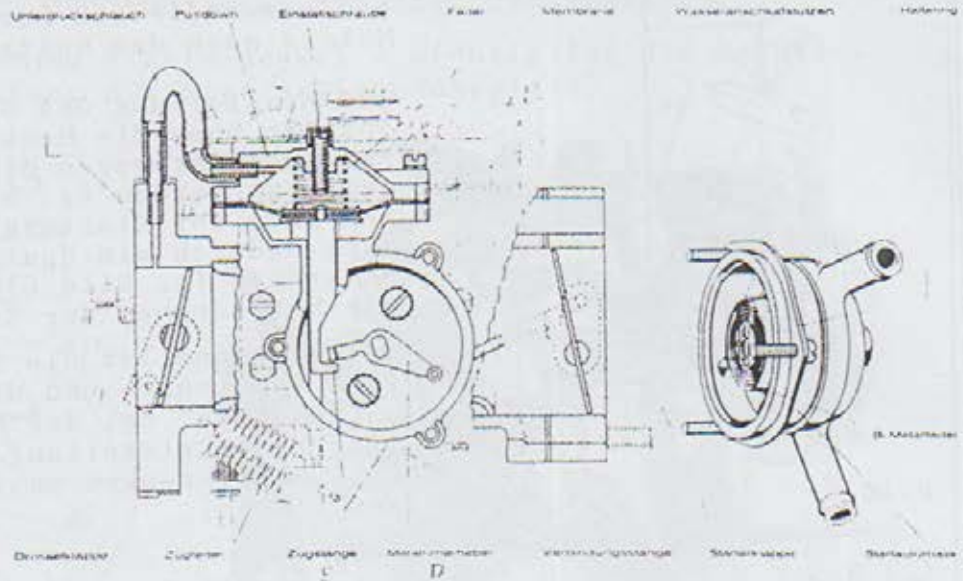
EINSTELLUNG (bei aufgebautem Vergaser am Fahrzeug)

Benötigte Geräte: Drehzahlmesser, CO-Testgerät, evtl. Synchro-Tester

Voraussetzung für die Einstellung ist ein betriebswarmer Motor, eine exakte Zündeneinstellung und ein genaues Ventilspiel.

1. Die Drosselklappe ist mit der Leerlaufeinstellschraube B $5/2$ Umdrehungen anzustellen.
2. Die Gemischregulierschrauben C sind von geschlossenem Zustand aus $6/2$ Umdrehungen zu öffnen.
3. Der betriebswarme Motor ist auf eine Leerlaufdrehzahl von 800 - 900 U/min. einzustellen. Sind die Drosselklappen nicht, wie unter "Grundeinstellung Punkt 3" synchronisiert worden, so müssen sie mittels Synchro-Tester eingestellt werden.
4. Durch gleichmäßiges Verdrehen der Gemischregulierschrauben ist die max. Drehzahl einzustellen. CO-Wert ca. 2,5 - 3 Vol. %.
5. Der Schnell-Leerlauf (Stellung der Einstellschraube B auf der obersten Raste der Stufenscheibe muss auf ca. 3000 U/min. bei abgezogenem Zündunterdruckschlauch eingestellt werden. Korrektur an der Einstellschraube B.
6. Nach der Montage des Filters ist die Drehzahl und das Leerlaufgemisch ggf. nachzuregulieren. Beim Festziehen des Luftfilters besonders auf die Leichtgängigkeit der Starterklappe achten.

Bei der Startautomatik werden die beiden Starterklappen über eine gemeinsame Wellen von einer Bimetallfeder geschlossen. Diese Feder sitzt in einem Gehäuse, das vom Kühlwasser durchflossen ist. Erwärmt sich das Wasser, so erwärmt sich auch die Feder, die Starterklappen öffnen sich. Unmittelbar nach dem Anspringen des Motors werden die Klappen auch durch einen -Pull-down- vom Unterdruck hinter der Drosselklappe etwas aufgezogen.



Deckel so weit nach links drehen, bis die Markierungen auf dem Deckel und Gehäuse in Deckung sind.

