

AUF EIN WORT.....

Die Oldtimersaison läuft schon wieder auf Hochtouren und eine Veranstaltung über-
schlägt die andere. Für den aktiven Kern sind die Wochenenden schon fast wieder
ausgebucht; Besucherzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr schon fast wieder
Hilfe bei der K70-...
Da kann man mit...
deren AC...
Als...
Am...
Am...

Halleluja



Ein starkes Stück:

Ausgabe Quartal 2/98

K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.

INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke

Leserberichte

Literatur

Technische Daten

Technik, Tricks + Tips

Leser helfen Lesern

Kleinanzeigen

Ersatzteilpool

Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896

2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte

Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837

3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent

Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883

4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung

Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax

5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung

Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER *K70-POST*

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

CLUBKONTO: Sparkasse Duderstadt, BLZ: 26051260, Konto-Nr.: 3081403

Offizielle Clubadresse u. *K70- STAMMTISCH*:

2 Manfred Schmidt, Willbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 02104//45829

AUF EIN WORT.....

Die Oldtimersaison läuft schon wieder auf Hochtouren und eine Veranstaltung überschlägt die andere. Für den aktiven Kern sind die Wochenenden schon fast wieder ausgebucht; Besuch von, bzw. Clubstand auf Oldtimermärkten, Treffen, oder auch Hilfe bei der K70-Frühjahrsfitneskur bei Mitgliedern.

Da kann man manchmal schon einige Überraschungen erleben, wenn man einen anderen **K70** durchcheckt. Beispiel: Als Josef und ich Ame seinen Blauen aus dem Winterschlaf erwecken wollten, rief Ame an und sagte, ob ich mal seine Gummiflansche auf Dichtheit kontrollieren könnte, sie zögen bestimmt Falschluff, da er sich bokkig verhielt und auch keine Höchstleistung mehr brachte.

Da sich Falschluff überwiegend durch unruhigen Leerlauf und evtl. Übergangsstörungen bemerkbar macht, vermutete ich noch einen anderen Fehler. Beim Vergaserecheck gab es dann gleich drei Überraschungen: 1. Die Schwimmerkammer wurde nur ca. 1/4 voll; da hatte doch jemand versucht, anstatt mit der Hohlschraube, das Kraftstoffniveau durch Krummbiegen der Schwimmergabel einzustellen (2X geknickt u. in der Mitte noch einen Bogen). 2. Die Startautomatik schaltete nicht ab, die Feder war so stramm gespannt, daß das Gestänge beim Loslassen mit lautem Knall zurückschnellte, die Einstellmarkierung stand auf der gegenüberliegenden Seite unter der Pulldowndose. Wollte da jemand den Spritmangel durch Dauerbetrieb der Startautomatik kompensieren? Geht aber nicht! 3. Falsche Einstellung der Zugstange am Vergaser. Anfangs- u. Endpunkt von Gaspedal-u. Drosselklappenweg müssen übereinstimmen. In Vollgasstellung sollte an der Drosselklappe ca. 2mm Sicherheitsspiel verhanden sein.

Fazit: Wenn man Teile kauft (wie bei Ames Vergaser), sollte man, trotz Beteuerungen des Verkäufers, es sei alles o.k. und einbaufertig, alles genau kontrollieren.

SO, jetzt muß ich den obigen Titel dieser Seite mal ganz wörtlich nehmen. Es ist enttäuschend und frustrierend für die Vorständler, wenn auf mühsam recherchierte Nachfertigungsmöglichkeiten für nicht mehr erhaltbare Teile, so wenig Bestellungen eingehen, daß die Aktion nicht stattfinden kann.

Eine Nachfertigung, bei der die Fertigungsformen neu erstellt werden müssen, wird immer teurer sein, als der alte Serienpreis.

Einzelbedarfsanfertigung ist nicht möglich, oder unbezahlbar!

Ein Club ist eine Solidargemeinschaft!

Jeder braucht mal was u. ist dann auch auf die Anderen angewiesen!

Der Bestelltermin wird noch einmal verlängert.

Marie & Haruho

EINLADUNG

zum **K70** und NSU-Treffen vom 29.-30.8.98 im Raum Hamburg.

Hallo Fans, ich finde, es ist mal wieder an der Zeit sich zu einem kleinen **K70-Meeting** zwanglos zu treffen. Der 29. August bietet sich da an, weil das allseits bekannte NSU-Team Möhnsen am 30. seine sommerliche Ausfahrt plant; gegenseitiges Besuchen ist möglich, gegenseitiges Interesse ist vorhanden, also los. Sonnabend ist der K70-Tag, Sonntag ist das NSU-T.M. dran.

PROGRAMM

Freitag, den 28. August 1998, 20⁰⁰ :

Für diejenigen, die am Freitag abend schon Zeit und Lust haben, Hamburg bei einem nächtlichen Stadtbummel zu erleben.

20⁰⁰: Treffen im Kneipen-Restaurant „Roth“ in der Rothestraße, Ecke Arnoldstraße in Hamburg - Ottensen in der Nähe der BAB 7-Ausfahrt „Othmarschen“.

Wir werden dort zu Abend essen u-u-und da-a-ann...: „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins...“; Hamburg bei Nacht.

Sonnabend, den 29. August 1998

10⁰⁰ : Treffen bis 10 Uhr auf dem Parkplatz des Hamburger Stadtparks in der Ohlsdorfer Straße in Hamburg-Winterhude. Danach Spaziergang durch den Park und gemeinsames Mittagessen im Stadtparkrestaurant.

13⁰⁰ : Fahrt mit der Hamburger Hochbahn in die Innenstadt und kleine Weinprobe in einem historischen Weinkeller unter Deutschlands dritthöchstem Kirchturm. Danach Stadtbummel, Besichtigung eines Frachtschiffes, eines Großseglers, eine Turmbesteigung auf Hamburgs Wahrzeichen, dem ‚Michel‘ und noch einige weitere Besichtigungen. Für Abends ist eine Fahrt auf der Alster, Hamburgs „Binnenmeer“ geplant. Dann suchen wir uns ein nettes Lokal für's gemütliche Beisammensein.

Der Tag mit dem NSU-T.M. gestaltet sich wie folgt:

Sonntag, den 30. August 1998, 10⁰⁰ :

10⁰⁰ : Treffen am Dorfteich in Möhnsen am Sachsenwald und anschließend Start zur Rundfahrt durch die Lauenburgische Seenplatte, zwischendrin machen wir eine Photosession bei einer Sehenswürdigkeit.

Ziel unserer Fahrt ist der Schloßplatz in Lauenburg mit anschließender Fahrt mit einem Schiff auf der Elbe. Danach machen wir einen Rundgang durch die malerische Unterstadt und werden zum Kaffeetrinken in ein Restaurant gehen. Bei gutem Wetter können wir bei Bedarf noch Schwimmen gehen. Ende der Veranstaltung ca. 17⁰⁰ Uhr.

Redaktionszeit: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

Kontakt : Ame Kunstmann, Wolfshagen 15, 20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax



WAS???

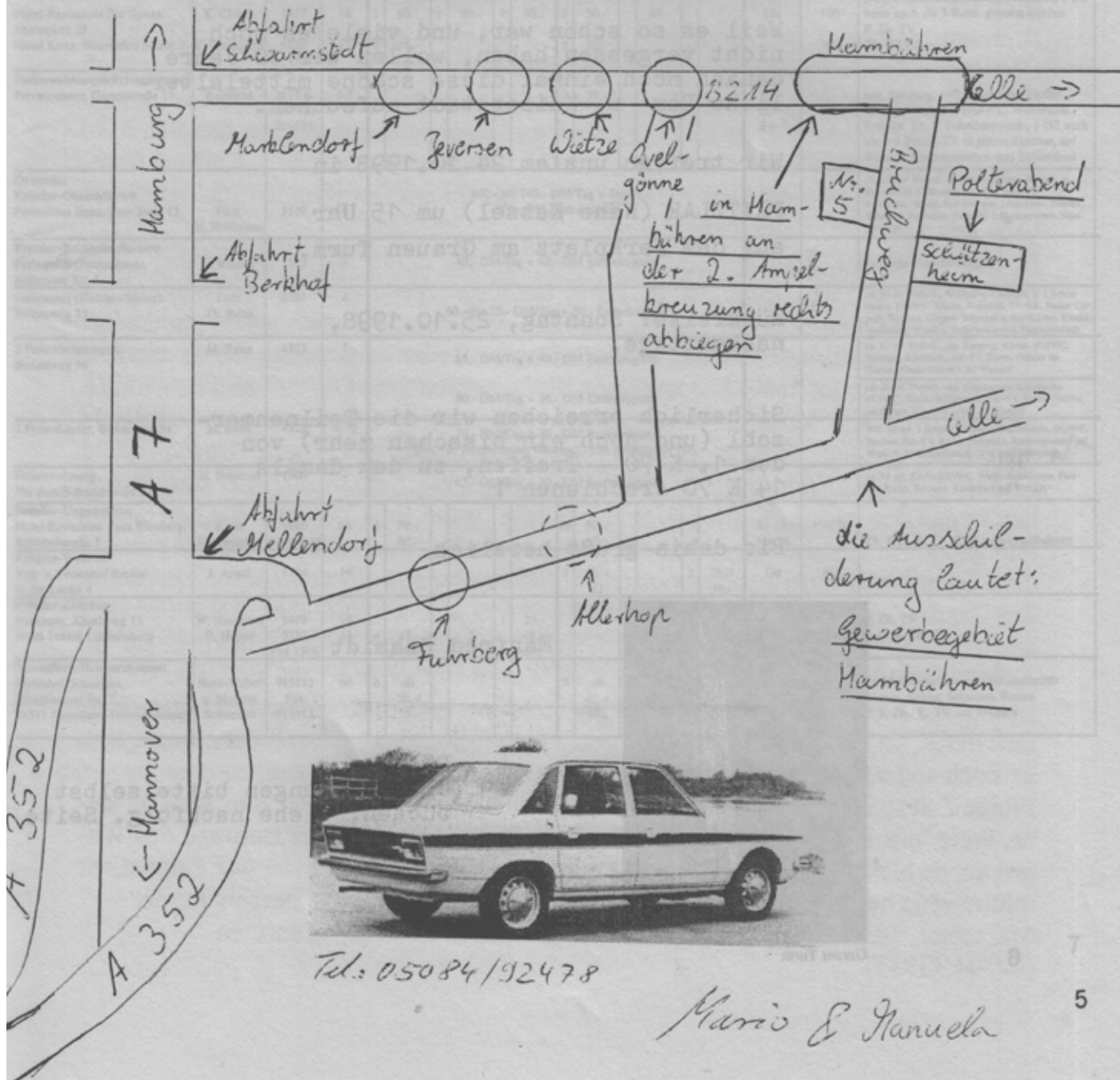
Ihr habt am 27.06.1998 schon etwas vor???

Schade!!!

Diejenigen, die noch nichts vorhaben, laden wir hiermit recht herzlich zu unserem Polterabend ein.

Wir bitten um Euer Verständnis, daß wir nicht alle guten Freunde aus unserem Club zur Hochzeit einladen können, das würde bei weitem unseren finanziellen Rahmen sprengen. Dafür freuen wir uns aber sehr herzlich über jeden K 70 - Fan, der unseren Polterabend mit seiner/ihrer Anwesenheit zu einem unvergeßlichen Abend werden läßt!!!

Wer Übernachtungsmöglichkeiten benötigt, meldet sich bitte vorher bei uns.



Tel.: 05084/92478

Mario & Manuela

Fritzlar
22.10.88



Fritzlar
24.10.98

Ja, man glaubt es kaum !

Im Oktober 1988 trafen sich in Fritzlar
am Grauen Turm u.a. folgende K 70-Fans:

Andreas, Anne Marie, Edelgard, Fred, Harry,
Lydia, 2 x Manfred, Marco, Mario, Michael,
Pim u. Verena.

Weil es so schön war, und viele es noch
nicht vergessen haben, wollen wir 10 Jahre
danach noch einmal diese schöne mittelalter-
liche Dom- u. Kaiserstadt aufsuchen.

Wir treffen uns am 24.10.1998 in
FRITZLAR (Nähe Kassel) um 15 Uhr
auf dem Parkplatz am Grauen Turm.

Rückreise: Sonntag, 25.10.1998,
nachmittags.

Sicherlich erreichen wir die Teilnehmer-
zahl (und noch ein bisschen mehr) von
dem 1. K 70 - Treffen, zu dem damals
14 K 70 erschienen !

Bis dahin grüßt herzlich

Manfred Schmidt



6 Grauer Turm

PS.

Übernachtungen bitte selbst
buchen, siehe nachfolg. Seite

Viele von Euch haben wohl schon das Gerücht gehört und ich kann sagen, daß es wahr ist. Ich habe vor etwa 11 Jahren, ich habe damals etwa 07 K meine alte...
Vollkommen ist mir ungeschmackvoll...
K 70-Fahrer im...
ich nicht...
ich nicht...
ich nicht...

**Hotels, Pensionen
Ferienwohnungen
Privatzimmer
Restaurants/
Gaststätten**

	Besitzer	Telefon	Verwahl (0 56 22)	Bettanzahl	Einzelzimmer				Doppelzimmer				Bemerkungen						
					Bad/DU + WC incl. Mischst.	Preis U/P pro Person incl. Mischst.	Bad/DU	Preis U/P pro Person incl. Mischst.	Bad/DU + WC incl. Mischst.	Preis U/P pro Person incl. Mischst.	Bad/DU	Preis U/P pro Person incl. Mischst.							
Hotels / Pensionen:																			
Hotel Reuter, Eckerichsweg 26	G. Reuter	2938		18	2	50.-		3	35.-		5	48.-		1	35.-	Mo	50	Zh. P. G	
Haus an d. Eder, Waberner Str. 7	H. Waldmann	2659		7				3	38.-					2	35.-	Fr	80-250	P. S. K. Zh. Kegelbahnen	
Hotel Zur Post, Gießener Str. 25	Th. Gutermuth	2263 Fax 6212		11	3	55.-					3	50.-				Mo	50	Zh. 1 DZ kann auch als 3- bzw. 4-Bettz. genutzt werden, P. teilw. TV, Seniorenteller Babywickelaufgabe, kinderfreundlich, 1 DZ kann auch als 3-Bettz. genutzt werden	
Hotel-Restaurant Zur Spitze, Marktplatz 25	K. Clobes	1822 Fax 6102		18	1	60.-	1	60.-	1	60.-	8	50.-	50.-			Mo	100	P. Zh. TV	
Hotel Kreta, Neustädter Straße 9	E. Dingiladis	6530 o. 1531		15	5	55.-					5	50.-					45	Zh. P.T.V.S	
Ferienwohnungen/Privatzimmer:																			
Privatzimmer, Gartenstraße 17	Reinbold	2618 o. (01712) 201629		4-7							2	30.-							sep. Eingang, voll ausgestattet (außer Kochgel.), eigene DU/WC, Wohnraum, Freisitz, Zh. P. Fahrräder vorh., 1 DZ auch als 3-4 Bettz., TV in jedem Zimmer, auf Wunsch Kinderreisebett und Beistellbett
Ortsteile:																			
Fritzlar-Obermörlrich																			
Ferienhaus Irene, Zum Stein 12	Fam. H. Hoffmann	3520		8															ca. 110 m² Wohnfl., Küche m. Spül., Wohnz. m. Kaminofen, Fußbodenheiz., WC, Bad/WC, 4 Schlafz., überd. Süd-Terrasse, Liegewiese, Sandka., Schuvel, Fahrräder, Farb-TV, 2 Kl. reisereifen, Hausprospekt
Fritzlar-Rothelmshausen																			
Ferienhaus (Finnenhaus), Braunauner Str. 5	J. Kalden	3713		6															Selbstbewirtschaftung
Ferienhaus (Holzblockhaus), Birkenweg 45	Fam. Th. Reitz	6701		4															ca. 50 m² Wohnfl., Waldnahe, 1 Schlafz. u. 1 Schlafboden, DU/WC, Küche, Wohnz., TV-Sat., Radio, Carport, Terrasse, Liegew. Schaukel u. Sandkasten, Kinderreisebett u. Wusch, Brochureservice, Fahrradverleih
2 Ferienwohnungen, Birkenweg 56	M. Reitz	4325		7															ca. 67 m² Wohnfl., sep. Eingang, Küche, DU/WC, Wohnz., 2 Schlafz., Sat.-TV, Radio, Feuersitz im Garten, Kinderreisebett auf Wunsch
																			ca. 38 m² Wohnfl., sep. Eingang mit Kleinküche, DU/WC, Wohn-/Schlafraum, Sat.-TV, Radio, Feuersitz im Garten, Kinderreisebett auf Wunsch
2 Ferienhäuser, Birkenweg 54	M. Reitz	4325		8-10															Wfl. 52 m², 2 Schlafz., Wohnz., Küchenzeile, DU/WC, Terrasse, Sat.-TV, Radio, Parkplatz, Kinderreisebett auf Wunsch, Brochureservice, 50 m zum Spielplatz
Ferienwohnung Vor dem Schneidewald 31	H. Hommel	1806		4															ca. 55 m², Küche, DU/WC, Wohn-/Schlafraum, Farb-TV, Radio, Terrasse, Kinderbett auf Wunsch
Fritzlar-Ungedanken																			
Hotel-Restaurant Zum Büraberg, Bahnhofstraße 5	Karla Schumacher	9980 Fax 998160		66	5	70,-/90,-					29	50,-/65,-				So 15- Mo 16	10-170	Zh. P. G. S. TV, K. Bundeskegelbahnen	
Fritzlar-Wehren																			
Reit- u. Ferienhof Emstal In der Lücke 4	J. Appel	1724		16							3	30,-/42		3	26,-/36,-	Do	80		
Fritzlar-Züsch																			
Naumann, Zühneweg 13	W. Naumann	3498		10				1	25.-					4	25.-		10	P. Zh. TV	
Hotel Schloß Garvensburg	G. Hoppe	3792 Fax 1506		44	4	43,-/60,-		2	48,-/55.-					18	50,-/60.-		30-150	P. S. K. Zh. TV	
Naumburg-Heimarshausen																			
Ferienhof Schneider, Kirschhäuser Str. 7, 34311 Naumburg-Heimarshausen	Hans-Walter u. Margret Schneider	915112 Fax 915113		60	6	ab 50,-/58.-					8	ab 45,-/53.-					100	16 Mehrbettzimmer/Familienzimmer Tennis, Sauna, Solarium, Reiten P. S. Zh., K, TV auf Wunsch	



Ein nagelneuer K 70

Viele von Euch haben wohl schon das Gerücht gehört, und ich kann sagen, daß es wahr ist.

Vor kurzem ist ein nagelneuer, noch nie zugelassener K 70 aufgetaucht. Fotos kann ich noch leider nicht bieten, aber sie folgen in Kürze.

Anfang des Jahres rief mich Georg Hemmer an und teilte mit, daß der Juniorchef des VAG-Autohauses, bei dem er immer seinen K 70 warten läßt, sich auf einer Auktion befindet, auf der zur Zeit ein K 70 Neuwagen versteigert werde - und ob er das Auto für ihn ersteigern solle. Das ist nun eine heikle Frage, zumal Herr Hemmer ein täglich nutzbares Fahrzeug benötigt. Sein eigener K 70 ist zwar kurz vorher sehr aufwendig über den TÜV gebracht worden, aber ein Neufahrzeug hätte schon seinen Reiz.

Natürlich war ich auch elektrisiert, aber ich sagte gleich, daß bei der Inbetriebnahme eines derart lange stehenden Wagens einige Probleme auftauchen könnten, etwa Bremsen, Motor, Kühlsystem, ect.. Abgesehen davon, müßte der K 70 den heutigen Bestimmungen entsprechen, z.B. Leuchtweitenregulierung, Gurte hinten, seitlich sichtbare Blinker, Abgas, usw.. Nun ja, er wollte sich die Sache überlegen.

Einige Tage später rief Herr Hemmer wieder an und sagte, daß der Händler den K 70 ersteigert hätte, er selber ihn aber nicht kaufen wolle.

Kurz darauf bin ich natürlich dahingefahren (direkt am Dortmunder Stadtrand) und habe mir den K 70 angesehen.

Es ist wirklich ein Neuwagen. Eine Zulassung hatte er nie, Blankobrief dabei. Kilometerstand war 556. Leider ist es keine besondere Version: ein pastellweißer 73er mit 75 PS und beigen Veloursitzen ohne Kopfstützen. An Extras waren vorhanden: Verbundgalswindschutzscheibe, Schmutzfänger, Radio - eigenartigerweise ein späteres Modell von ca. 1976/77 - und halt die L-Ausstattung. Der Zustand ist wirklich neuwertig. Es sind keinerlei Abnutzungserscheinungen vorhanden, außer vielleicht der staubig-muffige Geruch im Innenraum. Leider hat er eine Macke: Irgendjemand hat mal die Motorhaube zufallen lassen, als noch ein Schraubenzieher dazwischen lag, so daß der rechte Kotflügel eine häßliche (wenn auch kleine) Delle hat. Sofern Phoenix zu den Erstausrüstern gehörte, können die Reifen auch noch original sein. Zu dem Zeitpunkt konnte man mir noch nicht sagen, ob der K 70 verkauft werden sollte. Zur Geschichte konnte / wollte man mir so recht nichts sagen, aber es ließ sich herausfinden. Er stammte von einem VW-Händler aus der Nähe von Osnabrück, der die Angewohnheit hatte, die nicht verkauften Wagen einfach in seinen Keller zu stellen. Leider war das nicht so geschäftsmäßig, denn er ging in Konkurs - im Handschuhfach des K 70 klebte noch der "Kuckuck". Den Gerüchten nach soll der besagte Keller noch andere "zurückgelegte" Neufahrzeuge enthalten haben.

Einige Zeit später konnte ich herausbekommen, daß der K 70 doch zum Verkauf stehe, Preis "um 15.000 bis 16.000 DM". Kurz darauf sah sich Josef Bertrand den Wagen an, da hieß es "20.000 DM plus Steuer", was Josef aber zuviel war - zumal wir mittlerweile herausbekommen hatten, was auf der Auktion dafür gezahlt wurde.

Mal sehen, was daraus wird. Wer Interesse hat, kann mich gerne anrufen (02304/43837)

Ing. Meinte

Die Altaxoverordnung oder: Wie interessant sind nicht registrierte K 70?

Seit dem 01.04.1998 gilt eine Geschichte, die das Leben schrieb

Es passierte vor etwa 11 Jahren, ich hatte damals einen K 70 Stammtisch im Restaurant „Waldpavillon“ in Hamburg-Volksdorf, es war damals stets viel los, weil noch viele K 70-Fahrzeuge im täglichen Einsatz waren und deshalb mehr Interesse am Kontakt mit anderen K 70-Fahrern vorhanden war als heute. Für mich als Clubonkel waren die Geschichten am Rande am interessantesten. Den Hamburger Stammtisch habe ich von ca. Ende 1986 bis Anfang 1991 betrieben, parallel dazu habe ich mich zeitweise im Raum Flensburg, meinen damaligen Zweitwohnsitz, in ähnlicher Weise betätigt. Meistens waren wir in Volksdorf so um die fünfzehn Personen, in Flensdorf so um die zehn.

Heute findet der K 70-Stammtisch zusammen mit dem NSU-Team Möhnsen jeden letzten Freitag im Monat im Grenzhaus in Grande am Sachsenwald ab 20:00 Uhr statt. Anlässlich eines Hamburger Clubabends trug sich folgende tragisch-komische Geschichte zu:

Einer meiner treuesten Mitstreiter, nennen wir ihn Thies K. aus H., seines Zeichens damals noch aktiver Bundesligaringer und stets mit einem „ich werde dich töten“-Blick behaftet, aber im Normalzustand völlig ungefährlich, hatte damals einen senegalroten K70 LS, EZ Oktober 74 mit bambusfarbenen Stoffsitzen Radio Hannover und Schmutzfängern glaube ich, ein rundherum gutes Fahrzeug aus Erstbesitz. Darüberhinaus hing da noch eine Freundin dran, heute würde man sie als „Blond“ bezeichnen. Meistens tauchten sie zusammen auf, an jenem fraglichen Abend kam Thies mit dem Zug, praktischerweise gab es in der Nähe einen Bahnhof.

Da kam er also herrangeschwankt, auf den ersten Blick ist seine urwüchsige Kraft sichtbar, sie drängt sich förmlich auf, ein bisschen Wahnsinnig ist er schon, aber, wie gesagt, völlig harmlos. Solange ihn nichts Ärgert oder stört oder sich sonstwie seines Unmutes aussetzt. Manchmal kam noch ein Kumpel von ihm mit, nicht besonders am K 70 interessiert, aber am Biervernichten, ein eher ruhiger Geselle ohne grossen Störfaktor.

An diesem sonnigen Freitagabend, wir saßen draussen unten einer riesigen Buche, kam also Thies alleine mit dem Zug, sein Freund Karsten und Doris, das blonde Monster, (die Freundin) sollten nachkommen. Was die anderen Stammtischbesucher nicht wussten, ich aber schon, war, daß Thies Geburtstag hatte, ich glaube den 27. und einen Ausgeben wollte, deswegen kam sein Freund Karsten ganz besonders gerne mit, die Freundin sollte ihn dann nach Hause fahren. Thies kam von der Arbeit, die anderen beiden kamen von woanders her. Einige Zeit später kamen sie mit Thies K 70, ich sah sie kommen, irgendetwas fiel mir an dem Auto beim Vorbeifahren auf, ich konnte aber nicht sagen, was. Sie hielten auf dem gegenüberliegenden Friedhofparkplatz und kamen her.

Der allgemeinen Begrüßung folgte das übliche Stammtischgeschwafel, ich konnte den Gedanken an Thies Auto nicht loswerden, ich konnte einfach nicht sagen, was mir daran komisch vorkam.

sonst ausweislich des Kaufens verkauft werden.

Bleibt noch zu sagen, daß die Abmeldung mit Verbleibsnachweis ca. 10,- DM und ohne ca. 20,- DM teurer wird als vorher.



Ein nagelneuer K 70

Das Gespräch ging über alles mögliche, meistens über irgendwelche Teileangebote, die damals noch in großer Zahl bei mir eingingen, viel wurde auch in der Avis annonciert oder lag auf irgendwelchen Schrottplätzen. Ich kann mich noch gut an Zeiten erinnern, wo K 70ige im Doppelpack, also immer zwei aufeinander und mindestens fünfzehn hintereinander, bei meinem Stammschrotti herrumlagen, ein noch eingebauter Motor kostete damals komplett ca. DM 50, ein guter Sitz mit Kopfstütze ca. DM 10.

Einige der anwesenden zogen über einen nicht anwesenden Clubkumpel her, der sich so ein gläsernes Sonnendach eingebaut hat, er bezeichnete es als ersten Schritt zum Cabrio. Besonders Thies konnte sich kaum noch einkriegen, er meinte daß sogar sein wirklich sehr guter K 70 mit so einem Mantadach nichts mehr wert wäre, man sollte diesen Leuten einen schweren, harten Gegenstand in den Schädel rammen und so weiter. Ich wusste auf einmal was mir an Thies rotem K 70 aufgefallen war: Doris und Karsten hatten Thies zum Geburtstag ein Sonnendach einbauen lassen, die waren letztes mal nicht dabei und wussten nicht, was auf sie zu kommen würde wenn sie so etwas machen. Ich blieb ganz ruhig, in solchen Momenten spricht man von Kriesenmangement.

Ich wusste nicht so recht ob ich Lachen oder Weinen sollte, Lachen weil ich nun also sehr bald Zeuge von „Thies in Aktion“ werden würde, Weinen wegen dem ehemals schönen Auto. Ich wartete also auf die Dinge die da kommen würden. Nach dem üblichen „Happy Birthday“ und dem üblichen Umtrunk ging es dann also zur Sache.

Das blonde Monster versetzt ihrem Liebsten einen feuchten Schmatz, Karsten nimmt Thies Pranke und schüttelt sie heftig, beide ziehen ihn zu seinem Auto, irgendjemand hatte sogar noch eine riesige, weisse Schleife drumgemacht und da war es nun also, Thies geliebter roter K 70 mit Sonnendach, blau gefärbt, made in Hungaria.

Thies in action, daß ist Erlösung und bleierne Kraft, konvulsivisch zuckend, rauswollend aus seinem Gehäuse. Durchgreifend, kompakt und bedrohlich. Zu meiner rechten also die beiden voll Stolz strahlenden Unglücksvögel, zur linken ein nunmehr ziemlich rot angelaufener Thies, in diesem Zustand sollte man ihn besser nicht anreden.

Ich verkrümmelte mich wieder zu den anderen, daß soll mich ja nicht von meinem Stammtisch abhalten. Kurz darauf sah und hörte man Thies roten strich siebzig mit einem Affenzahn die Friedhofseinfahrt langheizen, Doris und Karsten sah man noch geduckt zum Bahnhof marschieren.

Später erfuhr ich von der weiteren Entwicklung dieser Affäre. Thies, immer noch ziemlich übel dunkelrot im Gesicht, tauchte Montag mit seiner Ex-Freundin Doris bei der Werkstatt auf, die seinen K 70 so übel zugerichtet hat und setzte den Inhaber davon in Kenntnis, daß er den Auftrag nie hätte ausführen dürfen, er hat sich noch nicht mal die Fahrzeugpapiere zeigen lassen. Das Ganze ging dann vor eine Schiedsstelle, der Schadenersatz fiel allerdings ziemlich mager aus, weil ein K 70 damals noch nicht als Oldie angesehen wurde, sondern nur als alter Gebrauchtwagen, der durch ein modisches Sonnendach nur aufgewertet wird.

Arne Kunstmann

Einige Zeit später konnte ich herausbekommen, daß der K 70 doch zum Verkauf steht, Preis "um 15.000 bis 16.000 DM", Kurz darauf sah sich Josef Bertrand den Wagen an, da hieß es "20.000 DM plus Steuer", was Josef aber zuviel war - zumal wir mittlerweile herausbekommen hatten, was auf der Auktion dafür gezahlt wurde. Mal sehen, was daraus wird. Wer Interesse hat, kann mich gerne anrufen

10 (02304/43837)

Jörg Meier

Die Altautoverordnung

oder:

Wie interessant sind nicht registrierte K 70?

Seit dem 01.04.1998 gilt sie nun: Die Altautoverordnung, das Musterbeispiel für umweltgerechte Fahrzeugentsorgung und Hauptvernichter von 80% der deutschen Schrottplätze inklusive Existenzen und Arbeitsplätzen. Was soll's, den Schrottis hab ich die Kohle eh nicht gegönnt.

Aber Spaß bei Seite, was bedeutet die Altautoverordnung tatsächlich für uns:

Fall 1 ist klar: Melde ich in Zukunft ein Auto endgültig ab um es zu verschrotten, so muß ich die Karre bei einer anerkannten Annahmestelle oder einem anerkannten Verwerter abgeben und erhalte dort für eine Gebühr von wahrscheinlich ca. 200,00 DM bis 400,00 DM den Verwertungsnachweis. Dieser sollte unverzüglich der Zulassungsstelle vorgelegt werden, damit eine entsprechende Registrierung stattfinden kann.

Aber wer will seinen K 70 schon gleich verschrotten. Die meisten legen Ihren Liebling vorübergehend still und das bedeutet:



Fall 2: Die Verbleibserklärung muß ausgefüllt werden; und hier geht die Schnüffelei unseres "Stasi-Staates" los. Ansich ist gegen die Idee der umweltgerechten Entsorgung nichts einzuwenden und sicherlich gibt es auch genügend Umweltsünder unter den Fahrzeugbesitzern, aber irgendwie geht es bei der geplanten Überwachung doch zu weit.

Im übrigen muß man nicht sofort an dem Tag der vorübergehenden Stilllegung die Verbleibserklärung ausfüllen. Aber spätestens nach einem Jahr bzw. 1,5 Jahren (wenn der Brief verlängert wurde) ist die Erklärung fällig. Liegt diese dann nicht vor, gilt der Wagen gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz als Abfall. Da das Aufbewahren oder Behandeln von Abfall strafbar ist, begeht der Halter somit eine Ordnungswidrigkeit, die mit einer Geldbuße von bis zu 100.000,- DM geahndet werden kann. Es sollte dann doch lieber vorher ein entsprechendes Formular ausgefüllt werden, in dem nun aber genau beschrieben werden muß, wo das Fahrzeug gelagert wird. In Ordnung sind meist Garagen und Fahrzeughallen. Das Aufbewahren in Schuppen, Scheunen oder gar im Garten ist nicht sachgerecht. Diese Orte sollten daher tunlichst nicht in den Formularen angegeben werden, zumal, wenn in der Scheune noch Fahrzeuge stehen, die vor dem 1. April abgemeldet wurden. Leider muß auch die genaue Anschrift des Vermieters der Garage/Scheune angegeben werden. Es liegt auf der Hand, daß der Vermieter vielleicht die Mieteinnahmen gar nicht bei der Einkommensteuererklärung mit angegeben hat und bekommt somit möglicherweise noch einen vom Finanzamt 'reingedrückt. Dann ist er böse und wir fliegen ggf. 'raus.

Wird das Auto verkauft, so ist klar, daß in der Verbleibserklärung der neue Käufer angegeben werden muß und dieser somit im weiteren Verlauf für den Wagen voll verantwortlich ist. **AUFGEPASST!** Autos sollten daher nur mit richtigem Kaufvertrag unter Vorlage des Personalausweises des Käufers veräußert werden.

Bleibt noch zu sagen, daß die Abmeldung mit Verbleibsnachweis ca. 10,- DM und ohne ca. 20,- DM teurer wird als vorher.





Wie ist es nun aber mit den K 70, die überhaupt nicht mehr beim KBA erfaßt sind? Da es in Zukunft kaum möglich ist, nach dem 1. April 1998 abgemeldete K 70 bis auf die letzte Schraube auszuschlachten und zu zerflexen, kommt den bereits gänzlich gestrichenen K 70 eine etwas höhere Bedeutung zu.

Vom Gesetzgeber her ist klar definiert, daß ein K 70, der seinem ursprünglichen Zweck, nämlich fahren, nicht mehr erfüllt, als Abfall gilt und entsprechend entsorgt werden muß. Aber bei Autos, wo kein Beamter weiß, daß es Sie noch gibt, ist es möglich (natürlich ganz heimlich), das Auto bis auf die kleinste Schraube zu zerlegen und die Reste wie üblich auf einem Anhänger zu laden und bei einem Almetallhändler gegen Kilopreis abzugeben. Dann schmeißt jetzt bitte nicht gleich alles weg, sondern überlegt gut, was Ihr tut.



In der Hoffnung, Euch etwas geholfen zu haben, werde ich jetzt genüßlich meinen K 70 LS weiter ausschlachten.

P.S.: Solltet Ihr noch weitere Fragen haben oder in einer Sache besser Bescheid wissen bzw. Erfahrungen gesammelt haben, so laßt es mich/uns bitte wissen.

Altautosorgentelefon: 05084/92478

Bis dann

Euer Karo

... und noch etwas zu dem Thema

Mario hat die Problematik an sich erklärt, aber ein paar Anmerkungen sollten noch dazukommen.

Zuerst sei festgestellt, daß es im Prinzip ganz einfach ist, seine Schlacht- und Schrottaktionen auch weiterhin durchzuziehen - man muß den Behörden nur das geben, was sie begehren. Das muß nicht immer 100%ig mit der Wahrheit übereinstimmen, aber schnüffelnde Behörden haben das Recht, angelogen zu werden. Das allereinfachste ist, daß man sein Fahrzeug nicht endgültig abmeldet (wenn es geschlachtet werden soll), sondern nur vorübergehend - was ohnehin meistens die Regel war. Bei dieser Abmeldung präsentiert man einfach einen selbstgemachten Kaufvertrag mit irgendjemandem aus dem Ausland und das Thema ist durch. Auch wenn genaue Adresse und Name draufstehen soll, was soll's, es ist doch kein Problem, sich irgendeine Adresse auszudenken - und wenn es die der letzten Ferienwohnung ist.

Somit ist das betreffende Fahrzeug ein für allemal von der Bildfläche verschwunden. Etwas knifflig wird es, wenn man es sich später anders überlegt, und eine Wiederzulassung beantragt. Aber auch das ist lösbar. Man hat sich den Wagen halt zurückgeholt, weil man die Trennung nicht verschmerzen konnte oder was weiß ich. Das Gegenteil kann die Behörde nicht nachweisen - nämlich das illegale Lagern. Nach deutschem Recht gilt hierbei immernoch das Verschuldensprinzip, d.h. es muß ein Nachweis für die Tat erbracht werden, damit eine evtl. Bestrafung rechtens ist.

Nun kann man ganz geruhsam sein gutes Stück zerlegen und entsorgen. Der Schrotti muß einem ja keinen Verwertungsnachweis ausstellen, wenn man keinen braucht. Die sonstige Problematik bleibt wie bisher, nämlich die Kosten. Idealerweise zerlegt man den Wagen so vollständig, daß nur blankes Metall übrigbleibt (Kabelbaum nicht vergessen). In diesem Fall nimmt ein normaler Altmetallhändler die Reste ab. Falls er sich zieren sollte, weil er keine Autos annehmen darf, wird die Karosse zersägt, zur Not auch mit mehreren Touren, womöglich mit verschiedenen Fahrzeugen angeliefert. Derartigen Kleinschrott könnte man sogar beim Recyclinghof abgeben, was aber die schlechtere Lösung wäre. Dort kostet es meist etwas, während man beim Alteisenhändler noch ein paar Pfennige kriegen kann. Man kann sogar mehr herausholen, wenn man Aluminium und Messing (Kühler) extra wiegen läßt.

Wie entsorgt man den Rest?

Gift- und Problemmüll nimmt die Müllabfuhr an (auch Autobatterien) - in der Regel kostenlos. Es sollten aber nur "haushaltsübliche Mengen" angeliefert werden - sonst wird angenommen, daß es gewerblich ist und das kostet dann richtig Geld. In Dortmund heißt das 5 l Altöl, 1, evtl. 2 Satz Reifen. Bei Batterien hat aber noch niemand etwas gesagt, wenn es ein paar mehr waren. Hat man mehr, hilft meist ein vernünftiges Gespräch. Jochen Helle und ich hatten das Glück, von einem Garagenvormieter mit 77 (!) gebrauchten Ölfiltern, 200 l Altöl, 15 Altreifen und massenweise Chemikalien "beglückt" worden zu sein. Wir haben beim Leiter angerufen, unser Problem geschildert und waren schmerz- und kostenlos unsere Sachen los.

Alte Reifen und Räder nimmt auch der Recyclinghof an, Reifenhändler auch, aber die verlangen kräftig Geld dafür. Glücklicherweise ist es in Dortmund sehr preiswert:

10 DM für max. 5 Reifen. Seit kurzem kostet eine volle Autoladung Sperrmüll nur noch 10 DM - auch incl. Altreifen.

Auch hier gilt: Im Notfall fährt man mehrfach, oder zu einem anderen Recyclinghof, man nimmt einen anderen Wagen, usw.. Allerdings ist das überall anders. Ich hatte gehört, daß man bei einigen Landkreisen nur auf den Hof gelassen wird, wenn das Auto (oder man selber) aus dem gleichen Landkreis kommt. Man sollte vorher einfach nachfragen.

Was ist mit "Restmüll" (Scheiben, Polstern, Verkleidungen etc.)? Normalerweise dürfen Autoteile nicht von der Müllabfuhr mitgenommen werden, aber auch das soll kein Drama sein. Kleinkram kommt in die Tonne, zur Not Hausmüll drauf - fertig. Scheiben kann man zerkleinern. Ideal sind Nothämmer, wie sie in Bussen hängen - erhältlich auch im Autozubehörhandel. Man sollte aber beim Kleinkloppen die Scheiben in eine Plastiktüte stecken, da die Krümel fürchterlich spritzen.

Gehen einige Sachen trotzdem nicht in den Mülleimer, stellt man sie zum Sperrmüll. Einzelteile machen in der Regel keinen Ärger. Als ich letztens einen großen Stapel Sitze an die Straße gestellt habe und die Müllmänner am Lamentieren waren, habe ich sie mit einem kleineren DM-Betrag bestochen und sofort war das Zeug weg. Etwas radikaler geht es auch: man sucht sich im Schutze der Dunkelheit Nachbarn mit großen Abfallcontainern, etwa Wohnblocks und entsorgt - sinnvollerweise in kleinen Portionen - seine Reste. Auch hier helfen die Recyclinghöfe. Wenn man eine volle Wagenladung bringt, packt man halt ein paar Bretter drüber. Schließlich stehen die Müllonkels in den seltensten Fällen beim Entladen daneben. Aber auch hier ist Panik fehl am Platze. Vor ein paar Tagen hat Manfred Gorecki eine volle Kombiladung Auto-Restmüll angeliefert. Keiner hat etwas gesagt. Der, der direkt neben dem Container stand, hat sogar bereitwillig die Müllpresse bedient.

Nochmal zurück zur Altautoverordnung. Einen kleinen Vorteil hat diese. Die autorisierten Betriebe müssen jetzt alle Schrottautos annehmen. Allerdings können sie die Gebühren dafür selber bestimmen (was vorher auch schon der Fall war).

Das Gerede mit den 200 oder gar 400 DM Gebühr ist halt die typische Panikreaktion. Die Regelung haben einige Betriebe, die in ihrer Gegend das Monopol haben, zum Anlaß genommen, kräftig zuzulangen, und die hysterischen Altautobesitzer haben diese Kurse auch akzeptiert. Auch hier wird sich alles einrenken.

Für Fahrzeuge, die noch viele brauchbare Teile haben, bzw. für Fahrzeugtypen, die beliebt und gesucht sind, kann man unter Umständen noch Geld bekommen. Der K 70 wird aber nicht dazugehören. Dafür ist er viel zu selten. Und wer kauft schon K 70 Gebrauchtteile? Gibt man einen K 70 oder dessen Trümmer ab und benötigt die Bescheinigung (oder auch nicht - zerlegen muß der Schrotti in jedem Fall) - muß man eben mit Kosten rechnen. Auch sollte man sich vorher erkundigen. Neulich haben Manfred Gorecki und ich einen Tag lang Schwiegervaters Jetta zerlegt, weil Manfred 200 DM Kosten zu hoch waren. Als alle Trümmer entsorgt waren (noch ein Tag Arbeit), erfuhren wir von Carsten Wegner, daß das Entsorgen bei seinem Stamm - Schrotti (mit Bescheinigung) 50 DM gekostet hätte. Fazit: 2 Tage Arbeit a 2 Mann, 3 Flexscheiben, 2 Fuhren Sperrmüll a 10 DM, 1 in Manfreds Verwandtschaft erbettelter Kleintransporter, diverse Liter Benzin und viel Schweiß mit dem Endeffekt, einen

Fünfziger gespart zu haben. Rechnet sich auch irgendwie nicht. P.S. Hier wurde der Trick mit dem weißrussischen Kaufvertrag angewendet.

Aber hier sei bemerkt (was auch früher gegolten hat): Solche Schrott-Happenings sollten immer unauffällig und ohne große Anteilnahme der Nachbarschaft ablaufen. Das Lagern von Schrottautos auf Naturboden (Wiese, Schotter) war nämlich schon immer verboten. Böswillige Nachbarn haben schon immer viel verdorben. Aber wenn man ehrlich ist: richtige Fans sind das nicht, die ihre Oldies auf eine feuchte Wiese stellen und dort zerfallen lassen. Auch wenn herumgetönt wird, daß bald alles hergerichtet wird und dann ein Traumwagen dasteht. Um noch deutlicher zu werden (auch wenn es manchem weh tut): In der K 70 -Szene habe ich es so gut wie nie erlebt, daß diese Klugscheißer ein jahrelang abgelagertes Wrack wieder auf die Straße gebracht haben. Ich kann kaum mehr zählen, wie viele K 70 ich geschlachtet habe, die bei irgenwelchen Gestalten jahrelang 'rumgestanden haben mit der Prämisse "der wird mal wieder 'was". Alle diese Phantasien wurden früher oder später geschreddert.

Nochmal Thema Altautoverordnung.

Etwas heikler ist es, wenn man einen Wagen abmeldet und irgendwann mal wieder eine Anmeldung plant. Das Einfachste wäre die Lagerung in einer ordnungsgemäßen Garage, zumindest auf festem Boden und nicht unbedingt im Freien (ist auch am Besten so).

Mal angenommen, es kommt tatsächlich ein Späher vom Amt, dann muß man glaubwürdig machen, daß das Fahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt wieder auf die Straße soll und nicht als Teileträger dient (auch wenn das so sein sollte). Tip: das Auto nicht verkommen lassen, mit Müll vollstopfen, teilzerlegen etc.. Selbst durch Waschen oder gar Polieren kann eine Trümmerschüssel in ganz anderem Licht dastehen.

Auch wenn man einen idealen Lagerplatz haben sollte - so lange wie möglich verschweigen. Mein Bastelrefugium geht keinen etwas an. Auch wenn die in der Bescheinigung vermerkte Garage leer sein sollte - ein Kumpel hat den Wagen zum Sandstrahlen mitgenommen.

Ziehen wir einen ganz nüchternen Schluß: Wenn man sieht, wieviel Fahrzeuge jeden Tag an-, um- und abgemeldet werden, ist es angesichts der Menge sowie der Geld- und Personalknappheit in den Ämtern eher unwahrscheinlich, von irgenwelchen Nachforschungen heimgesucht zu werden. Und selbst wenn - in einem sachlichen Gespräch läßt sich fast alles lösen.

Also, wenn es mit K 70 Teileträgern oder Restaurationsobjekten Schwierigkeiten geben sollte, ruft mich an (02304/43837).

Ingo Nienke

Büchertip:

"Das große Buch des Automobils"

Delphin Verlag GmbH Köln
ISBN 3-8166-0144-8



Das Coupé »Karmann Ghia 1200« von 1955 wurde auf das Käfer-Fahrgestell montiert. Später erhielt das Auto einen 1600-ccm-Motor.



Das Volkswagen-Modell »1500« des Jahres 1961 hatte einen flachen, luftgekühlten 4-Zylinder-Motor (1493 ccm), der 45 PS bei 3800 U/min leistete, mit Viergang-Getriebe und Torsionsstab-Aufhängung. Es war 4,22 m lang und wog 860 kg. Die Modelle »1600« von 1965 und »411« von 1968 waren die Nachfolge-Serien.

Der »K 70« war der erste Volkswagen, bei dem der moderne Frontantrieb Verwendung fand. Der 4-Zylinder-Reihenmotor (1605 ccm) leistete 75 PS bei 5200 U/min und hatte obenliegende Nockenwellen und ein Ventil-Getriebe. Länge: 4,42 m. Es wurde auch eine 90-PS-Ausführung hergestellt. Vorne waren Servo-Scheibenbremsen montiert.



"Deutsche Automobile 1886 - 1986"

Unipart Verlag Stuttgart
ISBN 3 8122 0184 4

Die Übernahme von Audi und NSU

Unter diesen Umständen war Kurt Lotz nicht um seinen Job zu beneiden. Trotz der Millionen-Käfer-Jahre 1968-1971 würde das Modell nicht für alle Zeiten existieren können, ein Nachfolger war aber noch immer nicht in Sicht. Es gab jedoch einen Lichtblick am Horizont, denn 1965 hatte die Volkswagen AG die Auto Union von Daimler Benz gekauft. Der Name Audi wurde wieder eingeführt und das Modell 70 von 1965 war der erste einer neuen Generation von Wagen mit Vorderradantrieb aus Ingolstadt. Vier Jahre später, 1969, vereinigte sich Auto Union mit NSU, wodurch VW eine Beteiligung von 60 Prozent in der neuen Firmengruppe erhielt. NSU gab VW auch die Möglichkeit zu seinem nächsten Versuch, sich vom Käfer zu lösen: 1970 kam der Fronttriebler K70, eine ziemlich konventionelle viertürige Limousine mit 1605 ccm (82 x 76 mm) Vierzylinder Motor und durchgehender Einzelradaufhängung mit MacPherson-Federbeinen. Er ging in einer neuen Fabrik in Salzgitter in Produktion, wurde aber ein noch größerer Mißerfolg als die Type 4. 1973 wurde noch der Hubraum auf 1807 ccm (87 x 76 mm) vergrößert, aber nur 21151 Stück wurden verkauft, ehe er still und heimlich verschwand.



VOLKSWAGEN K70		FAHRGESTELL	
1970-75		Achsabstand mm	2690
MOTOR		Radabstand vorne mm	1390
Zylinderzahl	4	Radabstand hinten mm	1420
Bohrung/Hub mm	82 x 76, ab 1972 87 x 76	Aufhängung vorne	Einzel, MacPherson-Federbein
Hubraum ccm	1605, 1807	Aufhängung hinten	Einzel, Halbschraglenker, Schraubenfedern
Ventilsteuerung	obenliegende Nockenwelle	Bremsen	Scheiben hydraulisch vorne, Trommel hinten
Verdichtung	8 : 1; 9,5 : 1	LEISTUNG	
Gemischbildung	Einzelvergaser	Höchstgeschwindigkeit	144 km/h; 160 km/h
Leistung PS	75; 100		
Getriebe	Viergang		

Es ist eigentlich jedes Jahr das selbe: Sobald die Oldtimer Zeitschrift "Markt" die von Classic-Data ermittelten und herausgegebenen aktuellen Oldtimerpreise im Sonderheft veröffentlicht, geht ein Gemurmele durch die K 70-Fahrer-Reihen: "Das bekommt man nie für seinen K 70." "So viel ist der '73er 75 PS K 70 überhaupt nicht wert." "Die spinnen doch, so hohe Preise."

Aber: es gibt doch einen Punkt, bei dem ich erleben mußte, daß es gut ist, wenn ein K 70 etwas teurer in der Liste steht, als es der Realität entspricht. So begab es sich, daß ich am Anfang des Jahres meinen goldenen K 70 L nach 1,5 Jahren mal wieder zulassen mußte, damit der Brief nicht verfällt. Also dann, frisch TÜV und AU und anschließend als Oldtimer-Zweitwagen über

die Agrippina Versicherung versichern und anmelden. Diese verlangte von mir nun aber ein Gutachten von Classic-Data für den K 70, damit eine reelle Versicherung vorgenommen werden kann.

So vereinbarte ich bei einem von Classic-Data autorisierten Sachverständigen einen Termin zur Besichtigung im 30 km entfernten Walsrode.

Mal abgesehen davon, daß dieser nicht unbedingt den Durchblick hatte, so machte er doch ein paar schöne Fotos von meinem K 70 und stufte den Wagen aufgrund der vielen Beulen und des schlechten Lackes (negativ) und den paar Sonderausstattungen (positiv) bei 3(-) ein. Das ergab somit einen Wert von 2.500,- DM, ein Preis, den ich persönlich für dieses Auto nicht zahlen würde, der aber im Falle eines Unfalles womöglich eine

Reparatur rechtfertigen würde und im Falle eines Totalschadens abzüglich des Restwertes eine erträgliche Entschädigung darstellen könnte. Das Gutachten kostet, soweit mir bekannt bundesweit gleich, 150,- DM. Die Oldtimerversicherung hat zu dem bei meiner Versicherung (Agrippina) den Vorteil, daß ich den Wagen nun mehr wieder mit Teilkasko und 300,-DM Selbstbeteiligung versichern kann. Dies war vorher jedenfalls bei meiner Versicherung als Alltagswagen und älter als 10 Jahre nicht mehr möglich und gerade eine Teilkasko ist interessant, wenn man bedenkt, daß damit

- Fahrzeugdiebstahl
- Sturmschäden
- Glasschäden
- Brannschäden und
- Wildschaden

versichert sind.

Euer Mario



Kurzbewertung

Kopie

nach dem Classic Data System

(Erläuterungen zur Kurzbewertung siehe beige-fügte Anmerkung)

Technische Daten

Marke:	Volkswagen
Modell:	K 70 (48)
Aufbau:	Limousine viertürig
Fahrgest.-Nr.:	4822509625
Erstzulassung:	1971

Zylinder:	4
Hubraum:	1,6 Ltr.
Leistung:	55 kW
km / mlk:	87,032
Farbe:	goldmetalllic

* abgelesener Stand auf dem Wegstreckenzähler

Marktbeobachtung

Für das oben aufgeführte Modell hat Classic Data folgende Marktnotierungen in DM ermittelt:

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
6.100	4.500	2.500	1.000	400

Beschreibung der Zustandsnoten und des Marktwertes siehe Umschlagseite der Bewertungsmappe.
Diese Marktbeobachtung bezieht sich auf ein Basisfahrzeug ohne Veränderungen bzw. Zubehör.

Stand: 02/98

Zusätzliche wertbeeinflussende Faktoren

Leichtmetallfelgen
rep. Unfallschaden vorn rechts
Beulen an den Türen, Stoßstange hi. angebogen, div.

Classic Data bescheinigt größte Sorgfalt bei der Erstellung der aufgeführten Marktbeobachtung

Zertifikat-Nr.: BG2B3822

Classic Data

Marktbeobachtung, Bewertung
GmbH & Co. KG
Befringhaus 33, 23
4-1075 Castrop-Rauxel
02305 3001
02305 3002

BRUNE

Oldtimer-Sachverständiger der
Classic Data Castrop-Rauxel, 20.02.98

Nach grober, äußerlicher Inaugenscheinnahme haben sich CD-Partner und Fzg.-Halter auf folgende Zustandseinstufung verständigt:

Die ermittelte Zustandsnote:
(z.B.: Note 2+)

#3

Andreas Buchwald

Diplomingenieur für Fahrzeugtechnik
Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden u. Bewertung
Tierlinger Lärweg 1 A • 20683 Fallingb.otel
Tel. 05162 - 3078 / 79

Der besichtigende Classic-Data-Partner

Fallingb.otel, den 23.02.98

Aus der Zustandsnote und der dazugehörigen Marktbeobachtung
incl. div. Korrekturen ergibt sich ein geschätzter Marktwert von:

DM 2.500,00

System Classic Data, Castrop-Rauxel, Tel.: 02305.29011, Marktbeobachtung, Bewertungen, Kaufberatung etc.

TECHNIK , TRICKS & TIPS

Betrifft: Übergangswiderstände im Schalt - u. Leitungssystem für's Licht.

3. Teil : Lichtschalter

Auf der Rückseite des Lichtschalters ist mit 4 Rastemasen die Kabelanschlußplatte eingeklipst. Die Steckerfahnen bilden auf Innenseite gleichzeitig die Kontaktflächen für die Schiebkontakte des Kippschalters. Wenn sich durch Übergangswiderstände im System die Kontakte erhitzen, kann auch der Kunststoff der Platte anschmelzen und die Kontakte verlieren ihre genaue Fixierung in der Platte und die Schiebkontakte liegen dann nicht mehr richtig auf, was den Effekt weiterhin verstärkt, oder es werden dann falsche Kontakte überbrückt. Das kann auch zum Kurzschluß führen.

Das Gleiche kann auch geschehen, wenn Rastemasen für Kontaktplatte abgebrochen sind und die Platte dann schief dahinter hängt. Beim Abziehen der Kabelstecker immer an der Platte gegenhalten und nicht am Schaltergehäuse! Den Kabelbaum nicht zu stramm verlegen. Auch durch unvorsichtiges Hantieren unter dem Armaturenbrett kann der Kabelbaum unter Zugspannung geraten.

Wenn der Schalter diese Defekte hat muß man ihn austauschen und in Zukunft die obigen Fehler vermeiden. Ehrgeizige Edelpastler können ihn auch noch retten und wieder funktionstüchtig machen. Wenn sie nicht völlig krumm ist, kann man die Kontakte in der Platte wieder richtig fixieren. Man drückt die Kontaktplatte auf eine hitzefeste ebene Kunststoffplatte (kein Metall, es zieht die Hitze weg), ein beschichtetes Stullenbrett oder Mutters Küchentisch (wenn sie's nicht sieht), dann erhitzt man mit dem Lötkolben vorsichtig die Steckerfahnen, bis der Kunststoff weich wird, aber nicht verschmort und drückt sie einzeln mit einer Pinzette senkrecht bis auf die Unterlage wieder in ihre richtige Stellung, so daß die Kontaktflächen unten drunter wieder alle in einer Ebene stehen. Die Pinzette so lange still halten, bis der Kunststoff wieder hart ist. Entstandene Lücken im Kunststoff sollten auf beiden Seiten in der Platte wieder mit flüssigem Kunststoff oder Zweikomponentenkleber (UHU-Plus) aufgefüllt werden, damit die Fixierung der Kontakte gewährleistet bleibt. 1.Tag härten lassen. Wenn Rastemasen fehlen, die Platte bei der Montage an dem Punkt mit Kunststoffkleber ankleben oder den Kunststoff punktuell vorsichtig mit dem Lötkolben verschmelzen. Das gilt natürlich auch für die anderen Kippschalter. JB.

