

K70 - POST

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

Ausgabe Quartal 2/00



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 Typpreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkkontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typpreferent
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 **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Mario Thimm, Kuckucksheide 10,
29308 Winsen, Tel.: 05143/669205

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. **KTD-STAMMTISCH**:

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

NEUE ADRESSE !!

AUF EIN WORT.....

Unser Club wächst weiter. Dieses Jahr sind schon 8 neue Mitglieder eingetreten.

HERZLICH WILLKOMMEN! Eine Bitte an alle Mitglieder: Bei Adressenänderungen bitte rechtzeitig den Vorstand informieren! Es sind wieder Clubzeitungen und Post mit dem Vermerk, unbekannt verzogen zurückgekommen.

Von anderen Clubs hört man wieder öfter, daß sie Probleme mit ihrer finanziellen Situation haben, dies ist bei uns erfreulicher Weise, dank dem umsichtigen Umgang mit unseren Clubgeldern, nicht der Fall.

Die Wochenenden im April und Mai waren mit Oldtimermärkten, Treffen, u.s.w. fast wieder alle ausgebucht.

Ausserdem haben in Holland und Dortmund Gespräche u. Verhandlungen über einen Beitritt, des **K70 CLUB NEDERLAND**, in den **1. INT. K70 CLUB**, stattgefunden. Wenn die Ergebnisse der letzten Gespräche akzeptiert werden, wird der ‚K70-Club Nederland‘, ab nächstes Jahr als eine Sektion des ‚1. Int. K70-Clubs‘ fungieren, die weiter ihre eigenen Aktivitäten beibehält. Der ‚K70-Club Nederland‘ hat z.Zt. ca. 50 Mitglieder. Die Holländer bekommen dann schon in diesem Jahr, ab Quartal 3/00, unsere Clubzeitung, bei der zum Übergang noch mal eine ‚K70-Kontakt‘ beigelegt werden soll. Es werden also demnächst in der ‚K70-POST‘ auch regelmäßig Beiträge in niederländisch erscheinen. Um die hohen Überweisungsgebühren in das Ausland zu umgehen, soll u.a. auch für den Teilepool in Holland ein Clubkonto eingerichtet werden.

Es bestehen bekannter Weise viele offizielle und private Kontakte zu den NSU-Clubs. Daher möchte ich hier auf einige Termine aufmerksam machen. Das Internationale NSU-Treffen findet dieses Jahr vom 22.- 25.6. in Neckarsulm statt. Der 22.6. (Fronleichnam) gilt als Anreisetag.

Die ‚Prinz IG.‘ feiert dieses Jahr ihr 20-jähriges Club-Jubiläum vom 8.-10.9. in 49134 Rulle (bei Osnabrück), Gaststätte Lingemann, am Schützenplatz. Info: Thomas Böhmer, Stadtweg 94, 49134 Wallenhorst, ☎ 05407/6483. Thomas ist der neue Vorsitzende der Prinz IG und hat unseren Club herzlich eingeladen, mit möglichst vielen K70 daran teilzunehmen. Ich kenne Thomas und seine NSU-Freunde Bramsche schon lange und wir haben z.B. auch schon Gemeinschaftsclubstände organisiert.

Da der internationale Oldtimermarkt in Bockhorn dieses Jahr auf das lange Pfingstwochenende fällt, wäre doch die Gelegenheit günstig, den Pfingstausflug nach dort zu machen und uns am Stand zu besuchen, oder gar mitzumachen. Ausser auf der stattfindenden Oldtimerrallye, gibt es auch noch sehr viele andere Oldtimer zu sehen, da jeder, der mit dem Oldtimer kommt, freie Einfahrt aufs Gelände hat. Wir stehen auf der gleichen Stelle wie im Vorjahr. Stand 144-147, Einfahrt Tor 8 oder 9, Das ist die Standreihe zwischen Zelthalle und Restauration 3.

Für unser internationales K70-Treffen in Salzgitter sind schon viele Anmeldungen eingegangen und wir haben dadurch auch einige neue K70-Adressen bekommen. Wer noch Details über unser Treffen wissen möchte, wende sich bitte an Mario Thimm (Adresse: siehe Impressum).

JB.

Erinnerung
an das 14. internationale K 70-Treffen
am 01. und 02. Juli 2000 in Salzgitter

Liebe K 70-Fans,
für diejenigen, die die letzte K 70-Post nicht aufmerksam genug gelesen haben, erinnern wir an dieser Stelle nochmals an das bevorstehende Jahreshaupttreffen. Genaue Informationen entnehmt bitte der K 70-Post 01/2000. Es wird im übrigen eine Anzahl von ca. 60 K 70 erwartet.
Eine (unverbindliche) Anmeldung wäre sehr hilfreich, besonders wenn Ihr die Möglichkeit des Massenquartiers nutzen wollt.
Bis dahin, Euer

Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, 05084/92478
ab 01.06.2000: Kuckuckheide 10, 29308 Winsen/Aller, Tel.05143/669205

V O R A N K Ü N D I G U N G

Das süddeutsche K 70-Regionaltreffen findet am 23.9.00 in Colmar/
Elsaß statt. Infos bei: Andreas de Wall, Möhringer Str.60,
78532 Tuttlingen, Tel.07461/13203
Vollständige Einladung folgt später.

FOR OUR ENGLISH-SPEAKING MEMBERS:

At the end of this year our club will be unified with the K 70-Club of the Netherlands. So in the future you'll find articles in Dutch language in this magazine.
At the moment our club has 105 members, who are living in 12 different countries and it's important for us to be a "international" club - so we would like to see some articles in English in the next magazines. Your stories, perhaps about your K 70 and the things, you've made with it, are welcome. It would be interesting to know, in what parts of the world the last K 70 have survived - and what people now are keen on them.
Hope to hear from you!

Sektion Niedersachsen



Am 08. April 2000 versammelten sich an der Gaststätte Sophienruh in Sophiental bei Peine bei frischem Frühlingswetter diese 7 VW K 70 und zusätzlich 7 weitere K 70 Fans mit Fremdfahrzeugen. Es war nach langer Zeit mal wieder das erste Sektionstreffen in Niedersachsen und außerdem für einige K 70 auch der Saisonstart nach dem Winterschlaf. Es wurde ein gemütlicher Tag mit vielen guten Gesprächen und wir haben uns gefreut, auch einige neue Gesichter dabei begrüßen zu dürfen. Bis zum nächsten Treffen,

Mario & Manuela



Jubiläumstreffen
20. Jahre NSU Prinz IG
08. - 10. September in Wallenhorst



Vorläufiges Programm:

Freitag : Anreise , Begrüßung und Nennkontrolle , Ausgabe der Erinnerungsplaketten ,
abends gemütliches Beisammensein , Musik.

Samstag : Frühstück , Teilmarkt , Geschicklichkeitsturnier , Kaffee und Kuchen , abends
Feier im Schützenhaus mit Musik , Preisverleihung.

Sonntag : Frühstück , Ausfahrt , Verabschiedung .

Das Nenngeld beträgt 45,- DM
Frühstück ; 5,- DM, Gulaschsuppe; 8,- DM
Finanzahlen auf das Konto:
Thomas Böhmer
Kreissparkasse Rulle
Konto-Nr.: 5515606
BLZ.: 26550105
Kennwort: NSU Prinz IG

Kontaktadresse:

Thomas Böhmer
Stadtweg 94
49134 Wallenhorst
Tel .: 05407/6483



Anmeldeschluss : 20. Juli 2000 !!

NAME :

FRÜHSTÜCK:

VORNAME :

SAMSTAG :
(Anzahl der Personen)

STRASSE:

PLZ UND ORT :

SONNTAG :
(Anzahl der Personen)

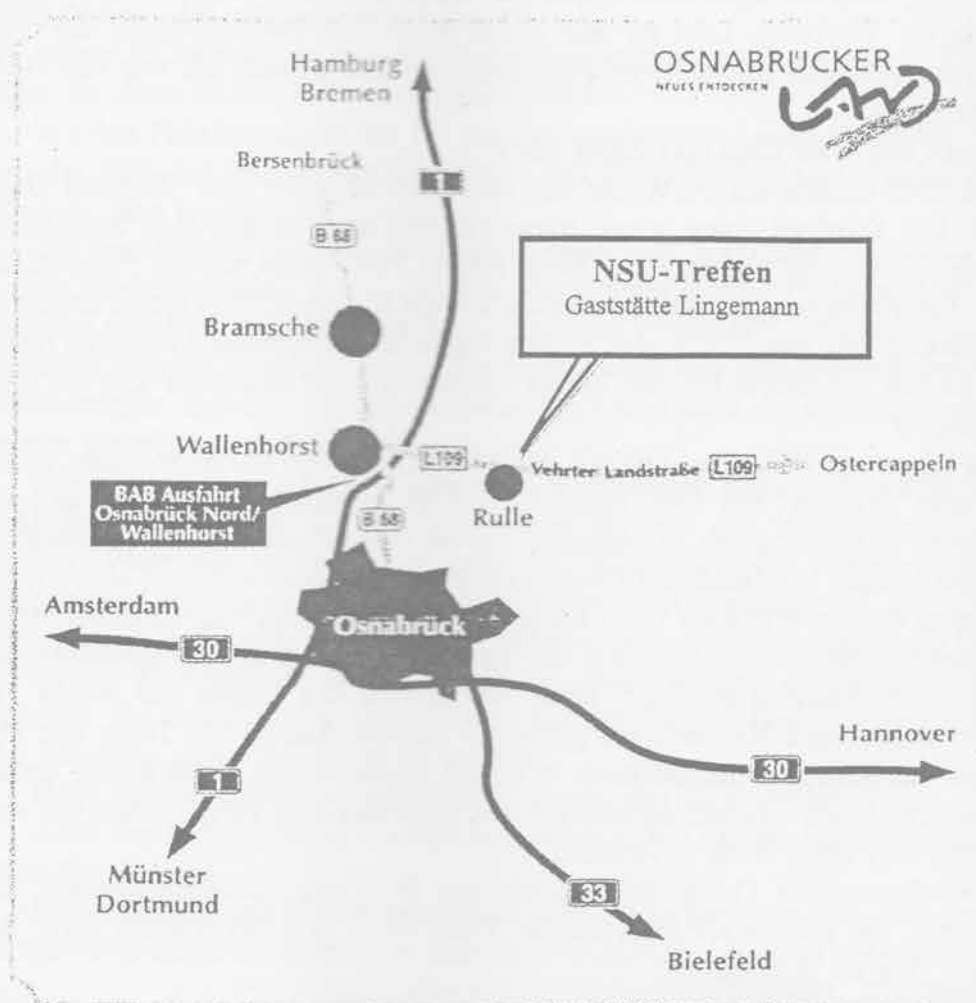
FAHRZEUG :

PERSONENANZAHL :

SAMSTAG (Gulaschsuppe)
(Anzahl der Personen)



So finden Sie uns



Wegbeschreibung:

- A1 Abfahrt Osnabrück Nord/Wallenhorst auf die L109 in Richtung Ostercappeln
- nach 3km auf der linken Seite

Gästezimmer

Hotel Bitter
Große Straße 26
49134 Wallenhorst
Tel. 05407/8810
Fax 05407/881100
EZ: 89DM
DZ:129DM

Gasthof Zur Post
Große Straße.17
49134 Wallenhorst
Tel. 05407/1636
EZ: 60DM
DZ: 85DM

Wie ich ein K70-Fan wurde - und blieb

Zuerst ein kurzer Rückblick.

Es fing 1956 mit einer NSU Super Fox an. Fixe Fahrer fahren Fox. So hiess damals die Werbung. Und da war etwas dran. Die Fahrleistungen der Fox waren im Vergleich mit anderen Fabrikaten beeindruckend. Ich war von NSU sehr angetan.

Dann folgte ab 1959 eine 250er BMW.

Ab 1962 musste ein PKW her. Ich entschied mich für eine Renault Dauphine. Die Fahrleistungen waren hervorragend, aber es war eine Rostlaube. Ein NSU Prinz war mir zu klein. Beim 1000er Prinz gefiel mir die Frontmaske nicht. Ein Käfer war zu lahm und hatte längere Lieferzeit. Wie schon erwähnt, der Renault war eine Rostlaube. Es kam hinzu, dass deutsches Werkzeug dafür nicht passte. Da schwor ich mir, keinen Ausländer mehr zu kaufen. Darum 1966 weg damit!

Es folgte ein NSU Typ 110 SC. Meine Frau und ich waren von dem Fahrzeug sehr angetan. Für zwei Personen war es geräumig genug, und es hatte exzellente Fahrleistungen. Ausserdem war es reparaturfreundlich. Mittelklassewagen hängte ich damit auf Land- und Bundesstrassen spielend ab und das bei einem Benzinverbrauch von 7 bis 8l/100km. Allerdings war bei dieser etwas rasanten Fahrweise nach 10000km der erste Reifensatz glatt. Ich gewöhnte mir einen zivilen Fahrstil an. Nach neun Jahren und 226 000km war wegen Familienzuwachs und Hausbau ein grösseres Fahrzeug fällig. Ein Neffe von mir erwarb den NSU, der immer noch in gutem Zustand war. Nach einem Unfall mit mehrmaligem Überschlag kam für den NSU das Aus. Er war platt wie eine Flunder, aber mein Neffe unverletzt.

Zwischenzeitlich (1968-1969) wurde von NSU ein Mittelklassewagen angekündigt, der mich stark interessierte. Doch dann kam das Aus für NSU, der weitere Weg ist ja bekannt.

Ende 1970, Anfang 1971 wurde dann der von NSU entwickelte und mit viel Vorschusslorbeeren herausgebrachte VW K70 vorgestellt. Doch in der Zeit war ich ein armer Student und konnte von dem K70 nur träumen. Für mich stand fest, dass irgendwann mal ein K70 hermusste. Vor allem die Geräumigkeit, die guten Fahreigenschaften und die Wartungsfreundlichkeit, vom NSU 110 bekannt, hatten es mir angetan.

1976, nach erfolgtem Hausbau konnte ich mir den ersten K70L mit 75PS zulegen. Leider war es einer aus der berüchtigten 1974er Rostserie. An völlig glatten Flächen entstanden Rostaufblühungen trotz guter Lackpflege. Ende 1979 tauchten beim Motor Hitzeprobleme auf. Auch eine gute VW Werkstatt konnte die Ursache nicht feststellen. Es kam, wie es kommen musste, eines Tages klapperte der Motor.

Meine Werkstattgläubigkeit hatte ich schon lange verloren. Es galt: selbst ist der Mann.

Die Ursache der Überhitzung war ein Gummidichtring vom Ölfilter, der sich im Wasserkanal des Zylinderkopfes eingeklemmt hatte und den Kühlwasserumlauf verhinderte.

Wie kam so ein Dichtring in den Wasserumlauf? Von mir auf jeden Fall nicht. Das Fahrzeug war in den Vorjahren regelmässig betreut worden! Die

Frage war: was nun? Laut Werkstatt sollte ein Ersatzmotor mit Umbau etwa 2500 DM kosten.

Durch Zufall sah ich dann bei einem Händler einen 100 PS K70 LS Sondermodell, sonnengelb mit schwarzen Seitenstreifen, Bauj. 1973, 65 000km stehen. Bis auf kleinere Beulen war er in gutem Zustand. 3000 DM war der Preis. Bei 2500 DM wurden wir uns einig.

Dieser LS kostete nicht mehr als ein Austauschmotor, und den 75 PS K70 hatte ich dann immer noch zum Ausschachten.

Mit den Fahrleistungen des LS war ich anschliessend noch zufrieden. Doch im Mai 1981 bei 90 000 fing der Motor mit Kurbelwellenlagerschaden an zu klingeln, eine typische LS Krankheit.

Der nachfolgend eingebaute Motor kostete rund 3000 DM.

Im September 1991 gab es bei 165 000 km das gleiche Problem. VW Spezialisten schafften es nicht, den Motor optimal einzustellen. Nach meiner Erkenntnis liegt ein Problem bei der Zündeneinstellung und hier insbesondere beim Zündverteiler. Bei dem vorigen Motortausch war ja auch der alte Zündverteiler wieder eingebaut worden.

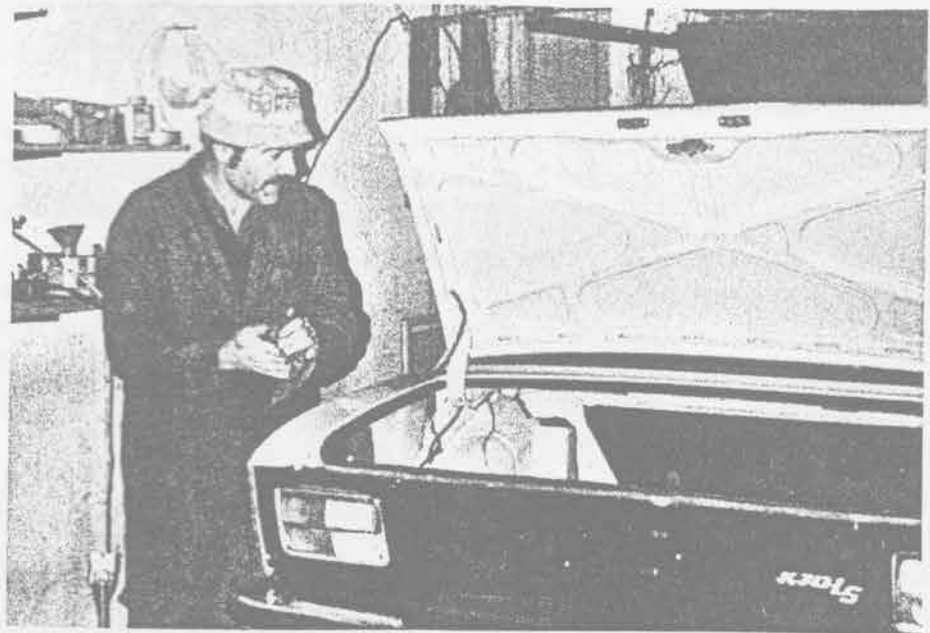
Der Verteiler hatte in der Lagerung 1,0 mm Spiel. Bei zunehmender Drehzahl des Motors setzt der Fliehkraftregler ein, der den Zündzeitpunkt verschiebt. Wenn die Verteilerwelle Spiel hat, dann wird der Unterbrecherkontaktabstand von 0,4 mm bei laufendem Motor nicht gewährleistet. Der 100 PS Motor ist ja im Zündbereich äusserst sensibel. Für die Zündeneinstellung benutze ich nur eine einfache Prüflampe. Auch damit ist eine genaue Einstellung möglich. Bei den ASU Untersuchungen meiner übrigen fünf K70 brauchte an der Zündung nichts korrigiert zu werden.

Doch nun zu meinem eigentlichem Thema: das Rostproblem.

Auch der K70 rostet so vor sich hin genauso wie andere Fabrikate aus den 60er-70er Jahren.

In Gesprächen mit K70-Fans höre ich sehr häufig Berichte über K70-Schlachtungen aber kaum einmal davon, dass einer wieder grundlegend aufgebaut wird.

Die Restaurierung wird geplant.

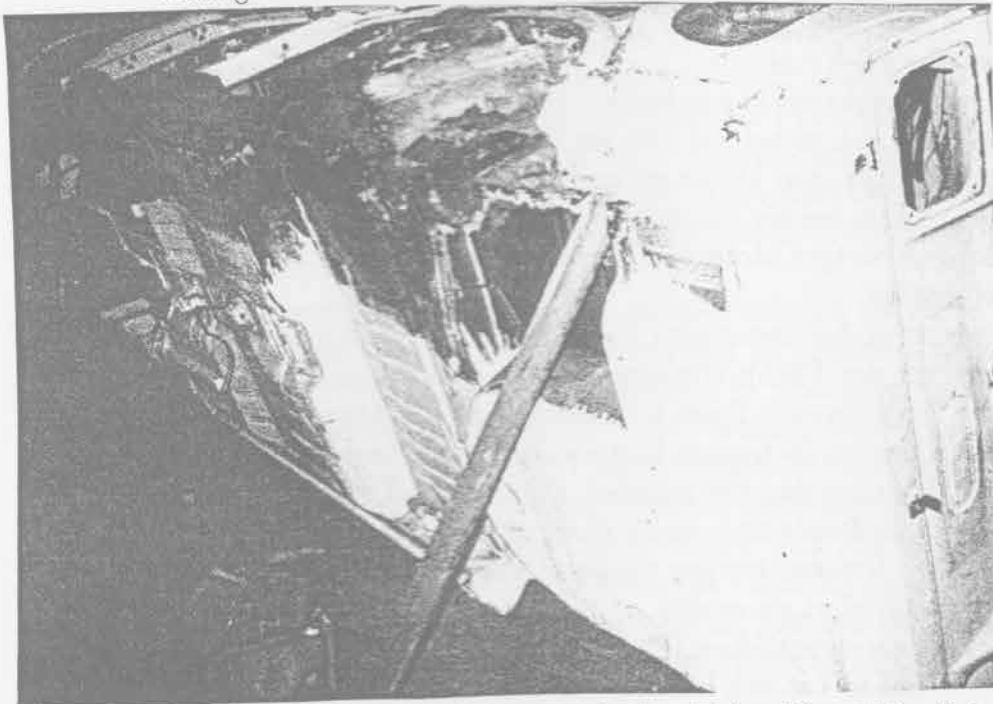


Aus dem Grunde halte ich es für angebracht, in einem Bericht die Schwierigkeiten und Erfahrungen darzustellen. Ein Hinweis vorab: ich bin ein Bastler, irgendwelche Experten wurden nicht beteiligt. Alle Arbeiten von der Blechbearbeitung bis zum Lackieren wurden selbst erledigt (die letzten drei Lackierungen aus bestimmten Gründen nicht mehr).

Die Vorbereitung einer Restaurierung beginnt mit dem Ausbau aller beweglichen Teile. Anschliessend wird die Karrosserie hochkant auf die Seite gestellt. Als Unterlage dient eine Schaumstoffmatratze. Dadurch werden Beschädigungen an den Kotflügeln vermieden. Diese Arbeiten werden durch eine Grube und einen variablen Flaschenzug erleichtert. Darum brauche ich keine Fremdhilfe.

Durch die Seitenlage der Karosse erzielt man eine optimale Arbeitshöhe. Eine Hebebühne ist für derartige Arbeiten nicht hilfreich. Sie behindert nur; darum habe ich keine.

Die meisten Blecharbeiten sind ja im Schweller- und Kotflügelbereich notwendig.



Außenschweller - Stehblech und Anschlußblech zum Boden sind herausgetrennt.

Als Arbeitsgeräte benutze ich eine kleine Flex 115er Scheibe, eine vielseitige Bohrmaschine und ein Schutzgasschweißgerät. Bei der ersten Renovierung 1987 hatte ich mir für ein paar hundert Mark ein kleines Schutzgasschweißgerät vom Baumarkt geholt. Von diesen Dingen rate ich ab. Der Nachteil: punktgenaues Schweißen ist kaum möglich. Der Schweißvorgang beginnt schon, sobald man sich dem Blech mit der Pistole auf ca. 5 mm nähert. Die Stromzufuhr lässt sich nicht exakt einstellen. Die Stromstärke reicht häufig nicht aus, um die zwei aneinanderliegenden Bleche bei den Schweißpunkten-Nähten zu verschmelzen. Darum habe ich mir vor mehreren Jahren ein Profi-Schutzgasschweißgerät zugelegt. Seit der Zeit können sich die Schweißergebnisse sehen lassen. Ein äußerst wichtiger Hinweis dazu: In dem Augenschutzschild gibt es die unterschiedlichsten Gläser. Für die Punktschweißung sollte eine hellere Ausführung gewählt werden. Dadurch ist der Schweißvorgang gut zu beobachten und man erzielt das erwünschte Ergebnis. Vorteil: nur noch wenige nachfolgende Schleifarbeiten.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Im Schweißbereich müssen die Bleche blank sein und fest zusammengepresst werden; entweder durch Gripzangen oder Schraubzwingen. Wo das nicht möglich ist, werden im Abstand von ca. 10 cm Löcher gebohrt und durch 6mm-Schrauben die Bleche zusammengepresst. Nach dem Punktschweißen können die Schrauben entfernt und die Löcher zugeschweisst werden. Vor dem Punktschweißen wird im Schweißnahtbereich im Abstand von ca. 4 cm ein 6 mm-Loch gebohrt. In diesem Lochbereich werden durch den Schweißvorgang beide Bleche verbunden. Das Resultat muss so sein wie aus der Fabrik. Es ist möglich - selbstverständlich ist es mühsam und zeitraubend - mehrere hundert Löcher zu bohren und zu verschweißen.

Doch bevor geschweisst wird, sind erst einmal andere Vorarbeiten notwendig. Erfahrungsgemäss sind die Schweller- und Anschlussbleche zur Bodenplatte im Bereich der Wagenheberaufnahme zerbröseln. Ich halte nichts davon nur diese Teilbereiche zu ersetzen. Alle drei Bleche werden auf der ganzen Länge herausgetrennt. Bei den Aussenschwellern nur soweit, dass der Reparaturbereich von den verchromten Türeinstiegblechen verdeckt wird.

Jetzt beginnt das Problem mit den Ersatzblechen.

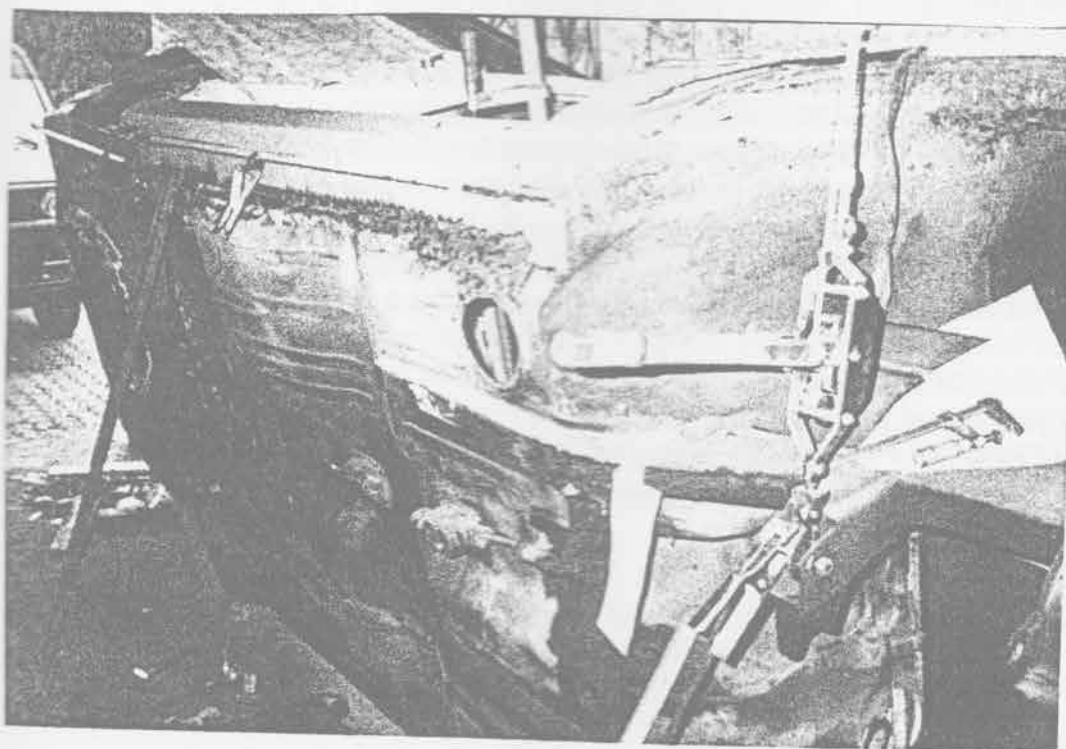
Die Aussenschweller gibt es ja noch, aber die anderen zwei... Vor mehreren Jahren habe ich mir Schablonen vom inneren Stehblech und vom Bodenanschlussblech angefertigt und Karosseriebleche in der Grösse 100cm x 200cm, Blechstärke 1,4 mm, besorgt.

Ein befreundeter Oldie-Fan ist bei einer Stahlbaufirma in meinem Ort beschäftigt. Diese Firma hat eine elektronisch gesteuerte Blechschere und Abkantbank.

Nach Feierabend haben wir dann gemeinsam vier Satz Längsbleche und zehn Paar vordere Längsträger (unter den Vordersitzen) angefertigt. Das innere Stehblech muss an den Enden und in den Türausschnitten passend gemacht werden, nicht zu vergessen die vielen Bohrungen oben und unten für die Schweisspunkte. Das originale Stehblech ist zwecks Gewichtersparnis mit Ausstanzungen versehen. Darauf verzichte ich. Dafür werden Belüftungslöcher, 12 mm, gebohrt, die gleichzeitig für die Hohlraumversiegelung geeignet sind. Ein besonderer Schwachpunkt der originalen Stehbleche besteht im Bereich der Wagenheberaufnahme vorne. Eines Tages landet der Wagenheber beim Radwechsel im Innenraum und der K70 bleibt am Boden. Um diese Schwachstellen zu stärken, werden Flacheisen, $\times 400\text{mm l} \times 40\text{mm b} \times 20\text{mm h}$, aufgeschweisst.

Der Bereich hintere Wagenheberaufnahme ist ein besonderes Problem. An diesem Stehblech ist mit drei Schrauben an jeder Seite die Achsaufhängung befestigt. Durch die rechte Seite verläuft auch noch der Tankeinfüllstutzen.

$\times 400\text{mm l} \times 60\text{mm h} \times 5\text{mm t}$, beim Bodenanschlussblech wird ähnlich verfahren



Außenschweller - Stehblech und Anschlussblech zum Boden sind eingeschweisst. Durch die Seitenlage wird eine gute Arbeitshöhe geschaffen. Die Seitenlage wird durch eine Stütze und einen Flaschenzug gesichert.

Selbst diese original 2mm dicken Bleche sind häufig zerbröselt. Die Hinterachse kann sich dann mal beim Fahren selbständig machen.

Für diese Bleche verwende ich 100mm hohe, 40mm breite und 4mm starke Baustahlprofile. Sie passen bestens.

Vor dem Ersetzen dieser Teile wird genauestens das Mass und der Sitz der Schrauben abgenommen, die die Achse halten, sonst entstehen Spurprobleme bei der Hinterradführung.

Durch das rechte Teil wird mit etwas Mühe die Öffnung für den Tankstützen rausgeflext. Bei dem Einbau dieser Profileisen entsteht eine hervorragend stabile Basis für die Befestigung der Bodenplatte und des Bodenanschlussblechs. Nach Versiegelung der Hohlräume bin ich mir sicher, dass in den nächsten 20 Jahren kein Wagenheber mehr durch das Bodenblech geht. Originalfreaks mögen mir verzeihen, dass ich die Rundlochbleche, die für die Vermessung nach einem Unfall vorgesehen sind, nicht erwähnt habe. Ich lasse sie einfach weg. Aus drei Gründen:

1. Wenn ein Fahrzeug nach einem Unfall derart verzogen ist, lohnt keine Instandsetzung,
2. Mir ist kein K70 bekannt, der nach einem Unfall auf der Richtbank war,
3. Es sind nur Dreck- und Rostherde.

J. Wasmuth

Fortsetzung folgt !

Nachtrag zum Thema "Auf dem Kriegsfuß mit der Autoelektrik"

Unrunder und bockiger Motorlauf ist, nicht nur beim inzwischen 20 - 30 Jahre alten K 70, ein Problem.

Auch ich kenne solche Fälle aus meiner täglichen Werkstatterfahrung. An älteren Fahrzeugen (ab ca. 5 Jahren), vor allem an ungepflegten Wagen mit total verdreckten und durch Streusalz korrodierten Motoren und somit vergammeltem, grünspanigem Zündgeschirr sind Aussetzer keine Seltenheit. Wie von J. Wasmuth geschildert, hilft in solchen Fällen nur die Radikalkur mit Rund-um-Glücklichpaket: neue Kerzenstecker, Kabel, Verteilerkappe und -finger.

Zum Aufspüren solcher Fehler bedarf es übrigens keiner teuren Ausrüstung wie Ohmmeter etc..

Am besten ist eine dunkle Nacht und eine Gießkanne!

Den Motor samt Zündung regelrecht duschen.

Dort, wo der Motor "reagiert", liegt der Hase im Pfeffer.

Erkennbar am blauen Funken, der sichtbar sich nach außen "mogelt".

Erkenntnis: Mein alter Meister sagt immer: "Immer, wenn man den Vergaser verdächtigt, liegt der Fehler in der Zündanlage."

Eine einwandfreie Zündanlage ist vor allem bei Katalysator-Fahrzeugen wichtig.

Ein interessantes Gespräch mit der Fachfrau - oder Letz's Fetz

Damals, im Orwelljahr 1984, spülte das Leben mir mal wieder einen K 70 in meine Halle, Olli, ein ziemlicher Klapskalli, fuhr einen K 70L Modell '72 in Kasanrot mit Lederbeigen Kunstledersitzen, 90 PS und Schiebedach, seine Art damit umzugehen war etwas unkonventionell, sprich die 100 KM/H Grenze wurde schon beim Losfahren in der Garage erreicht. Mehr als ein Paar Monate hat es auch nicht gedauert bis der Motor aufgab, ich habe das Wrack dann umsonst abgeholt.

Zum Schlachten war er zu schade, kurzum, ein Motor muß her. Ein 100 PS Motor war sofort zu haben, zwar ohne Wasserpumpe und Vergaser, aber das war ja kein Problem. Die Wasserpumpe wurde vom Schrottmotor übernommen, der Vergaser wurde auf 100 PS umgebaut, die nötigen Teile konnte man damals noch beim Solexdienst beziehen. Zwar sind die Kanäle im Vergasergehäuse beim Handchokevergaser etwas anders als beim Startautomatikvergaser, aber das muß sich nicht unbedingt negativ auswirken. Beim besagten Solexdienst wurde das Kraftstoffniveau in der Schwimmerkammer und die Einspritzmenge der Beschleunigerpumpe auf die Werte für den 100 PS Motor eingestellt. Interessanterweise wurde diese Werkstatt von einer Meisterin geleitet, die in den sechziger Jahren auf NSU Rennen gefahren ist und auch während meines Besuches stand noch ein NSU TTS in einer Werkstattecke. Wir kamen ins Gespräch, beim Plausch kam einiges aus dem Nähkästchen ans Licht, das auch für andere von Interesse sein kann.

Der NSU K 70-Motor hatte die Drosselklappe nicht am Vergaser, sondern im Ansaugstutzen kurz von dem Wasserkanal, das bringt eine extrem direkte Gasannahme, darauf abgestimmt war auch der Vergaser, der als dreifachvergaser vorher nur beim Porsche 911 eingesetzt wurde und als Sportiv gelten kann. Der Motor wurde also gezähmt, der Vergaser wurde aber beibehalten, eigentlich ist er für diese Motorabstimmung kaum noch geeignet, die allgemein bekannten Mängel sind also konstruktiv vorgegeben.

Ein besonderes Problem stellt die spätere Startautomatik dar, die Einstellung muß auf den Zehntelmilimeter genau erfolgen um eine korrekte Funktion zu erreichen, wenn die ohne Lagerbuchsen aufeinanderreibenden Teile des Gestänges ausgelaufen sind, ist eine exakte Einstellung nicht mehr möglich. Die Idee mit dem Umbau auf Handchokevergaser fand sie also gut, auch weil die Beschleunigerpumpe hier mittels einer Stellschraube viel exakter eingestellt werden kann. Wenig angetan war sie auch vom neueren Plastikluftfilter, mit dem alten Blechluftfilter ist in Verbindung mit den langen Vergaserflanschen ein besserer Motorlauf zu erreichen. Ferner empfahl sie den Einbau einer HKZ, also einer Hochspannung Kondensator Zündung in Verbindung mit Bosch Platin Zündkerzen W6DP. Diese Platinkerzen erreichen sofort nach dem Kaltstart ihre Betriebstemperatur, in Verbindung mit dem Extrem starken Zündfunken der HKZ läuft der Motor direkt nach dem Kaltstart perfekt rund. Ein weiterer Vorteil der Platinkerze ist, daß die Mittelelektrode bis zur Spitze vom Isolator umgeben ist, so kann der Zündfunke nur von der Spitze der Mittelelektrode zur Spitze der Masselektrode springen, also nicht auch wirkungslos zur Seite hin wie bei einer normalen Kerze. Der Elektrodenabstand läßt sich auf ca 1,2 MM vergrößern, hierdurch wird das Benzin-Luft Gemisch auf größerer Fläche entzündet. Ihren Renn-TTS hat sie ohne Bügelelektrode gefahren, der Zündfunke sprang mit der HKZ gleich auf den Kolbenboden über. Ich habe mich genau an die Ratschläge gehalten, der Wagen lief gigantisch gut, bei meinen original belassenen K 70 mit 100 PS habe ich nie so perfekte Lauf- und Verbrauchswerte erreicht.

Arne Kunstmann



Paris, February 8th, 2000

PRESS RELEASE

EUROPEAN PARLIAMENT ADOPTS AMENDMENTS
IN FAVOUR OF HISTORIC VEHICLES

The European Parliament completed its second reading of the "End-of-Life Vehicles" Directive during its plenary session held in Brussels on February 3rd 2000 and attended by more than 500 parliament members. Among the various amendments proposed, six of them interesting historic vehicles were adopted. Four of them meet FIVA's concerns regarding the protection of historic vehicles:

- *" Historic vehicles and vehicles of value to collectors are therefore not covered by the definition of waste laid down by Directive 74/442/EEC and do not therefore fall within the scope of this Directive".*
- *" 'Cherished vehicles' means any historic vehicle or vehicle of value to collectors kept in a proper and environmentally sound manner, either ready for use or stripped into parts".*
- *"Vehicles intended for museums or designated 'cherished vehicles' shall not be covered by this Directive".*
- *"Temporary de-registration without presentation of a certificate of destruction shall be permissible".*

Two of them deal with the collection and certification of spare parts, they were not supported by FIVA:

- *"...economic operators (shall) set up systems for the collection of all end-of-life vehicles and of used parts removed when passenger cars are repaired".*
- *"...the Commission shall adopt appropriate measures... to ensure that components from end-of-life vehicles are re-used only on condition that they do not give rise to any safety or environmental hazards".*

This vote clearly reflects the actions made by FIVA and by its European members who spared no efforts to convince their national MEP's to exclude historic vehicles from the Directive so that our motor vehicle heritage can continue to exist throughout the next generations. But our action has to be pursued and pressure must be kept on every national governments in order to influence the European Commission to take into account our concerns at the level of the Council, even if Parliament and Council enter a Conciliation Procedure in the future.

Michel de Thomasson, FIVA General Secretary, 49. Bd Suchet, 75016 Paris, France.
Telephone: 33 1 42 15 11 21; Fax 33 1 45 20 39 71; e-mail: mdethomasson@wanadoo.fr

Übersetzung der Presseinformation der FIVA vom 8. Februar 2000 zur EU-Altautoverordnung

Europaparlament beschließt Zusätze für historische Fahrzeuge.

Das Europäische Parlament beendete seine zweite Lesung der *End of Live Vehicle Direktive* während seiner Plenarsitzung in Brüssel am 3.2.2000, an der mehr als 500 Parlamentarier teilnahmen. Unter den vorgeschlagenen Zusätzen wurden sechs beschlossen, die historische Fahrzeuge betreffen. Vier davon entsprechen den Bemühungen der FIVA zum Schutz historischer Fahrzeuge.

– *Historische Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Sammlerwert werden daher nicht von der Definition von Abfall betroffen, wie in der Direktive 74/442/EEC beschrieben. Sie fallen daher nicht in die Zielgruppe dieser Direktive.*

– *Liebhaberverfahrzeuge sind alle historischen Fahrzeuge oder Fahrzeug mit Wert für ihre Sammler, die in umweltverträglicher und sauberer Umgebung entweder bereit zur Nutzung oder als Teileträger gelagert werden.*

– *Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind oder als Liebhaberverfahrzeuge bezeichnet werden sollen nicht unter diese Direktive fallen.*

– *Vorübergehende Abmeldung ohne Verschrottungsnachweis soll erlaubt sein.*

Zwei davon befassen sich mit der Sammlung und Bezeichnung von Ersatzteilen. Sie wurden nicht von der FIVA unterstützt.

– *Geschäftsbetriebe sollen ein System aufbauen um End of Live-Fahrzeuge sowie bei der Reparatur anfallende Gebrauchteile einzusammeln.*

– *die Kommission soll geeignete Maßnahmen ergreifen um sicherzustellen, daß Teile von End of Live-Fahrzeugen nur dann weiterverwendet werden sollen, wenn sie kein Risiko für Umwelt und Sicherheit darstellen.*

Dieses Ergebnis reflektiert eindeutig die Aktionen, die durch FIVA und seine Europäischen Mitglieder eingeleitet wurden, welche keinen Aufwand scheuten, ihre nationalen Parlamentarier davon zu überzeugen, daß historische Fahrzeuge von dieser Direktive ausgenommen werden sollen, so daß unsere automobiler Vergangenheit für die nächsten Generationen weiterexistieren kann. Aber unsere Aktionen müssen weitergehen und der Druck auf unsere nationalen Regierungen muß bestehen bleiben, damit diese die Europäische Kommission dahingehend beeinflussen, unsere Bedenken auch auf Ratsebene zu berücksichtigen, selbst, wenn Parlament und Rat in Zukunft noch den Vermittlungsausschuß in Anspruch nehmen sollten.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

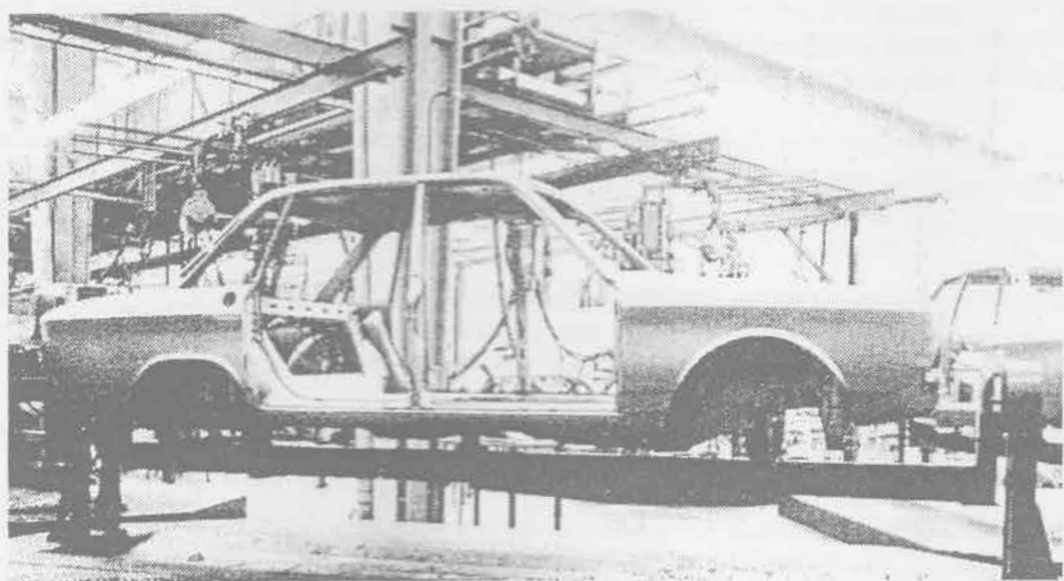
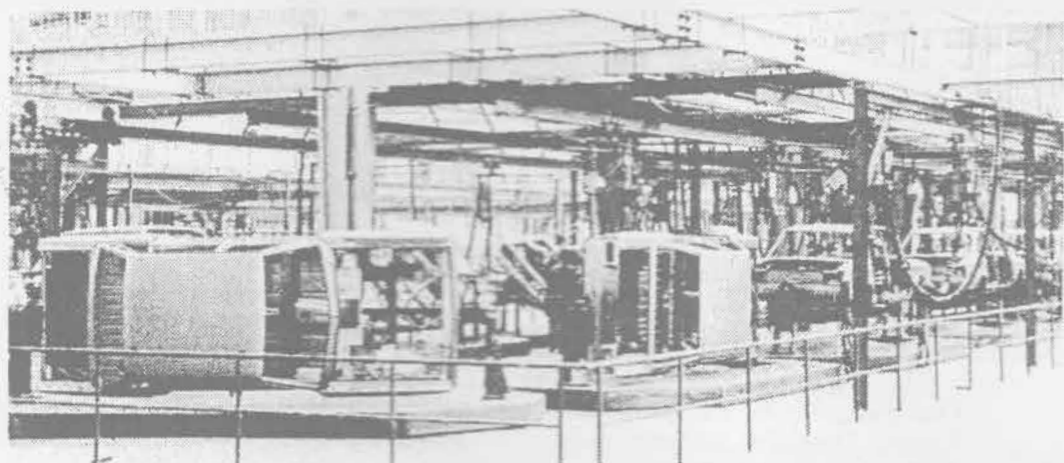
Telefon: 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03

www.deuvel.de

Büchertip:

"Style Auto"
leider keine Angaben über den Verlag vorhanden.

*in Englisch oder
auf Italienisch*



Le fotografie pubblicate in questa illustrano le principali fasi per il VW K 70, in particolare: a pag. 59 assistiamo a tre immagini cronologica dall'alto in basso: l'assemblaggio della struttura anteriore e posteriore (a destra) della vettura, nelle due pagine precedenti, il successivo dell'assemblaggio della mascherina principale: saldatura anteriore e posteriore al paraurti (sinistra), montaggio delle fessure di rivestimento parafranghi posteriori (alto), scatola della cornetta (basso) e completamento della vettura con l'aggiunta dei rivestimenti anteriori (a destra); a sinistra e a pag. 66, sei immagini («zoom») del carosello di completamento e finitura del grezzo, che opera su 22 scocche contenute nei fotocolors della pagina accanto, dell'impianto di verniciatura e della preparazione per l'immersione nei liquidi ed il momento culminante dell'assemblaggio degli organi meccanici sotto la carrozzeria. Di questa fase formano parte tre immagini in sequenza cronologica. Da queste immagini appare il progresso tecnologico tra metodi e attrezzature del reparto assemblaggio e tutti gli altri settori produttivi. Le mascherine e saldatrici a funzione (nessuna operazione in transito), trasporto non convogliato dei vari sottogruppi, ecc. sono comunque hanno fortemente influenzato le ragioni esposte in precedenti articoli sulla tecnologia costruttiva Volkswagen. Possiamo già avere un'idea del momento immediatamente successivo all'assemblaggio delle scocche nel reparto cioè di montaggio del grezzo.

"Der 7. Sinn"

Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft, Köln
ISBN -3-625-10708-2

Trotzdem, die grausame Unfallstatistik könnte wesentlich günstiger aussehen, wenn alle mehr Rücksichtnahme üben wür-

den. Fehler werden immer gemacht, wenn Menschen agieren. Aber man sollte versuchen, sie nicht nur beim anderen zu sehen,

sondern auch bei sich selbst.



Neulich beim Ventilschaftdichtungen ersetzen ...

Nachdem ich mir (endlich) einen K 70 zugelegt hatte (72er K 70 L in texasgelb, Angebot in K 70 Post Anfang 99), blieben natürlich diverse Arbeiten an Karosserie und Technik nicht aus.

Vor allem die Technik an dem 1. Hand Oma - Auto bedurfte einiger Zuwendung. Zum Beispiel neue Abgasanlage, große Motorinspektion, neue Wasserschläuche und einige Wackelkontakte an der Elektrik.

Unter anderem waren die fast "versteinerten" Ventilschaftdichtungen zu erneuern. An und für sich kein Problem, da ich bei VW meinen Beruf erlernt habe und auch daheim über eine entsprechend gute Ausrüstung verfüge.

Also los, von Joachim das Sonderwerkzeug zum Spannen der Ventilschaftfedern ausgeliehen, 1. Zylinder auf OT, die Zündkerzen entfernen, den Nippel

für Druckluft rein usw...

Nachdem ich drei Zylinder fertig hatte, war ich der Meinung, daß ich mir ein Bier verdient habe. Als ich zurück kam, dachte ich, nanu, wo ist denn das Einlaßventil?

Ehrlich, es war nur ein Bier!!!

Nach genauer Prüfung fand ich es, es ist in den Zylinder gefallen!!! Nachdem viele neue (vor allem hier nicht druckreife)

Worte aus der Werkstatt hallten, fand ich auch den Grund, warum: Mein Vater hatte in meiner Abwesenheit den Kompressor abgestellt. Zum Glück war er zu dem Zeitpunkt außer Haus.

Wie bekomme ich das Ventil wieder heraus? Versuche mit Magnetstab und einem alten Ventil ließen hoffen. Als ich den Magnetstab vorsichtig durch die Ventilschaftführung schob, machte es Klick, das Ventil wurde "angezogen" und der Stab langsam

aus dem Zylinderkopf gezogen. Hier wäre die Geschichte eigentlich zu Ende. Aber beim Rausziehen, immer noch vor Wut zitternd, fiel mir das Ventil erneut in den Motor. Aber diesmal nicht senkrecht, sondern es stellte sich schräg. Alle, die mich einen Trottel oder schlimmer schimpfen wollen, haben jetzt Gelegenheit dazu..... Danke, ich hab's verdient.

Na ja nach ca. zweistündiger Fummelei hatte ich das Ventil aus dem Motor gezaubert. Ohne Zylinderkopfmontage.

Die Moral von der Geschichte: Kleine Kinder und alte Leute...

Oder wie man aus einer Routinearbeit ein Tagesgeschäft macht.

Markus Retz

A12.3

Stahlkurbeldach Typ 4, Modell 48 „YV K 70“

Nr.	Benennung	Stück	Ausbau	zu beachten beim Einbau	Ausführliche Hinweise
1	Deckelverkleidung	1			
2	Befestigungsclip	7			Prüfen, ggf. ersetzen
3	Blattfeder	1/1			
4	Führung — vorn links/rechts	1/1			
5	Sechskantschraube (selbstsichernd)	2/2			
6	Einstellschraube für Höhenverstellung	1/1			A 12.3/5-1
7	Gleitstück	4			Prüfen, ggf. ersetzen
8	Sechskantschraube mit Sicherungsscheibe und Sechskantmutter	2/2			
9	Klemmstück mit Führungstift	1/1			
10	Verbindungsrohr	1			
11	Zugstange für Wasserfangblech	1/1			
12	Wasserfangblech mit Profildichtung	1			
13	Stahlkurbeldachdeckel	1			
14	Dichtung für Stahlkurbeldachdeckel	1			Prüfen, ggf. ersetzen
15	Gummipuffer	4			
16	Kulissenführung mit Aussteller	1/1			
17	Linsensenkschraube	2			
18	Kreuzschlitzschraube mit Unterlegscheibe	2			

Ausbau

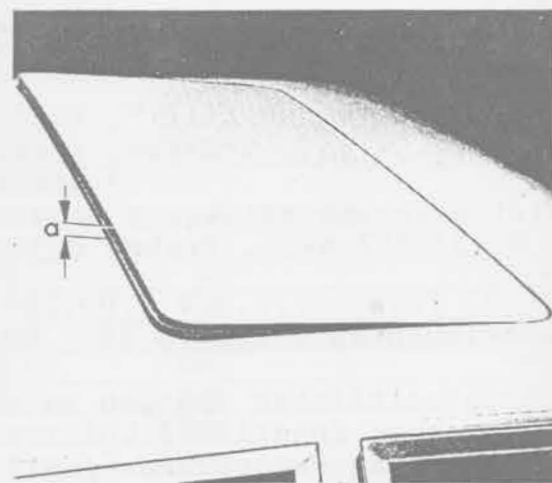
- 1 - Kurbeldach etwas öffnen.
- 2 - Deckelverkleidung im vorderen Bereich aus drei Befestigungsclips — Nr. 2 — nach unten herausziehen.
- 3 - Kurbeldach schließen.
- 4 - Verstellhebel in die Position 2 schwenken und den Deckel hinten anstellen.
- 5 - Blattfeder — Nr. 3 — hinten aushängen und Deckelverkleidung nach hinten herausziehen.
- 6 - Führung — vorn — Nr. 4 — links und rechts abschrauben.
- 7 - Klemmstück — Nr. 9 — an einer Seite vom Verbindungsrohr — Nr. 10 — abschrauben und Teil nach innen herausziehen.
- 8 - Kurbeldachdeckel anheben und Zugstangen — Nr. 11 — vom Wasserablaufblech — Nr. 12 — aus der Kulissenführung links und rechts — Nr. 16 — herausdrücken.
- 9 - Kurbeldachdeckel nach oben herausnehmen.

Einbau

- 1 - Zugstangen — Nr. 11 — vom Wasserfangblech von außen in die Kulissenführung — Nr. 16 — eindrücken.
- 2 - Kurbeldachdeckel in den Dachausschnitt einlegen und an der vorderen Führung — Nr. 4 — lose anschrauben.
- 3 - Führungsstift — Nr. 9 — durch den Aussteller und dann in das Führungsstück des Seilzuges bis zum Anschlag einführen.
— Führungsstift muß aus dem Führungsstück ca. 4 mm herausragen. —
- 4 - Verbindungsrohr — Nr. 10 — unter leichter Spannung an den Klemmstücken befestigen.
- 5 - Parallellauf einstellen — siehe A 12.3/4-1 —.
- 6 - Kurbeldachdeckel in der Höhe ausrichten — siehe A 12.3/5-1 —.
- 7 - Kurbeldachdeckel hinten ca. 15 mm anstellen. Führung — Nr. 4 — nach hinten bis zum Anschlag gegen die Blattfeder drücken und festziehen.
- 8 - Kurbeldachdeckel hinten aufstellen.
- 9 - Deckelverkleidung von hinten einlegen und die hinteren Blattfedern — Nr. 3 — einhängen.

Hinweis:

Die Deckelverkleidung muß vor dem Wasserfangblech liegen, da sich sonst der Deckel nicht absenken läßt.



$a = \text{ca. } 15 \text{ mm}$