

III/92

K70 - POST

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

Der dritte Wurf



INHALT :

Veranstaltungen + Rückblicke

Leserberichte

Literatur

Technische Daten

Technik, Tricks & Tips

Leser helfen Lesern

Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt

Ersatzteilpool

Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten

Schrottplatztips

VORSTAND & REDAKTION

1. Vorsitzender

**Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
4537 Lage - Tel. 05232/63896**

2. Vorsitzender, Clubzeitung, Internationale Kontakte

**Ingo Menker, Boberweg 13
3005 Hemmingen - Tel. 0511/417015**

3. Vorsitzender, Werkskontakt, Ersatzteilbeauftragter

**Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
2956 Moomerland-Oldersum - Tel. 04924/883**

4. Vorsitzender, Schriftführer, Clubzeitung

**Arne Kunstmann, Gustav Weihrauch Weg 13
2000 Hamburg 67 - Tel. 040/6039758**

5. Vorsitzender, Kassenwart, Adressenverwaltung, Clubzeitung

**Andreas Margenfeld, Mottenburger Str. 26
2000 Hamburg 50 - Tel. 040/394677**

Redaktionsmitglied der Clubzeitung "K70-POST"

**Mario Thimm, Posener Str. 10
3108 Südwinsen a. d. Aller - Tel. 05143/5756**

IMPRESSUM DER *K70* - POST

Redaktionsteam :

MARIO THIMM - literatur

INGO MENKER - kleinanzeigen, schrottplatztips

ARNE KUNSTMANN - clubnachrichten

ANDREAS MARGENFELD - technik, tricks & tips

Redaktionssitz: 2000 Hamburg 50 - Mottenburger Str. 26

Andreas Margenfeld - 040/394677

Ausgabe: vierteljährlich (für CMG kostenlos)

**für Nicht-CMG DM 3,50 zzgl. Porto
im Abonnement für 4 Ausgaben DM 20,00**

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

Auf ein Wort....

Diese Rubrik in der vorherigen K70-Post, sollte nur einmalig erscheinen und zwar zur Information übers Vereinswesen und zur Ersatzteilfrage.

Auf Wunsch, wollen wir versuchen, diese Rubrik bei zu behalten. Es sollen hier keine evtl. Probleme der K70-Technik behandelt werden, für die wir ja andere Seiten haben, sondern allgemeine Autofahrerthemen z.B.: des Straßenverkehrs, der Straßenverkehrsordnung, des Vereins, Meinungen, Anregungen, Kritik u.s.w.; auch positive und negative Erfahrungen mit Werkstätten, Straßenverkehrsämter oder TÜV.

Diese Rubrik läßt sich auf Dauer nur mit Leben erfüllen, wenn die Leser uns auch Beiträge hierzu schicken, was natürlich auch für die entsprechenden anderen Rubriken in der K70-Post zutrifft. Wer keine Schreibmaschine oder keinen Drucker zu Verfügung hat, kann dies auch in handgeschriebener Druckschrift tun, wir drucken es dann aus. Also Leute, keine Müdigkeit, frisch ans Werk, es weiß bestimmt jede(r) etwas, was sie (er) mal loswerden möchte.

Womit wir schon bei einem Problem sind, mit dem scheinbar alle Vereine zu kämpfen haben, nämlich mit der Passivität der meisten Mitglieder. Das kann auf die aktiven Mitglieder schon manchmal sehr frustrierend wirken, da Vereine Solidargemeinschaften sind, in denen eigentlich doch alle das gleiche Ziel haben.

Ich war neulich auf einem Audi-Treffen, bei dem auch das gleiche Thema zur Sprache kam. In den Zeitungen anderer Clubs stehen meist auch immer Aufrufe drin, sich doch aktiver mit Themen an der Zeitung zu beteiligen. Unsere "Zeitungslleute" würden sich freuen, wenn sie von den K70-Fans eines besseren belehrt würden.

Jörg Ballwanz

Bezugnehmend auf Ihre den K 70 betreffenden Werke möchten wir Sie bitten zu beachten, daß es nie einen K-70 gegeben hat. I.M.

Leute, habt ihr schon gehört?

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, daß



Frank Markus
und
Anja Brunsberg

im Wonnemonat Mai geheiratet haben



*Wir gratulieren recht herzlich
und wünschen Euch alles Gute
für die Zukunft*

im Namen aller K70-Clubmitglieder

Der Vorstand

BOCKHORN

1. Juni
1992

Der Markt
im Norden

Wir sind in
Bockhorn! 1. Jnt. K70-Club e.V.

- Freigelände A
- Freigelände B
- ☉ Halle

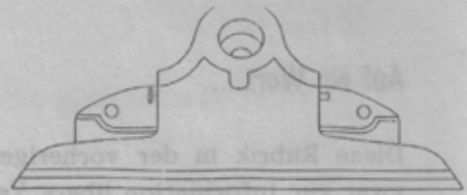
Stand-Nr. 137, 138, 161, 162



11. Bockhorner Veteranen- und Teilemarkt
+++ über 20.000 Besucher+++ über 1000 Oldtimer+++ über 500 Aussteller+++

Marktgasse/Post:
Herbert Ahlens - Landesstraße 19 - 29235 Bockhorn
Tel. (0 44 53) 73 33 - Fax (0 44 53) 7 29 88

Hallengasse/Post:
Ulrich de Fey - Ulmerstraße 29 - 29235 Bockhorn - Tel. (0 44 53) 7 18 35 nach 20.00 Uhr



Ausschreibung

Jubiläumstreffen RO 80-Wankel I.G.

Programm

| | | |
|-----------------|------------------------------|--|
| Freitag, | 27.09.92 ab Mittag | - Anreise mit Zielfahrtkontrolle - Teilemarkt - gemütliches Beisammeln |
| Samstag, | 28.09.92 10.00 Uhr | - Begräbung der Teilnehmer in Neckarsulm in der Audi-Werkswerkstatt mit anschließender kostenloser Fahrzeugabnahme durch den TÜV-Südwest |
| | 14.00 Uhr | - Ausfahrt zum Automuseum nach Langenburg |
| | ab 19.00 Uhr | - Besichtigungspräche und Abendessen - Siegerehrung der Zielfahrt |
| Sonntag, | 29.09.92 10.00 Uhr | - Stadtführung durch Rothenburg o.d. Tauber - Ausklang und Heimreise |

Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Die Teilnehmer der Ausfahrt verzichten unter Ausschluss des Rechtsweges durch Abgabe der Nennung für sich und die ihnen gegenüber unterhaltsberechtigten Personen für jeden im Zusammenhang mit dem Treffen der RO 80-Wankel I.G. erlittenen Unfall oder Schaden auf jedes Recht des Vorgehens gegen den Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer. Die Teilnahme an der Veranstaltung geschieht auf eigene Gefahr.

Der Anfahrtpunkt der Zielfahrt ist ausgeschildert. Unterkunstmöglichkeiten in Hotel/Gaststätten sind vorhanden. Campingmöglichkeit besteht nicht.

Das Nenngeld beträgt 25,- DM und ist mit Angabe des Zweckes auf das Postgirokonto Nr. 107 10-438 beim Postgiroamt Essen BLZ 36010043 einzuzahlen. Die Nennung wird schriftlich durch Zusendung der Startkarte bestätigt.

10 Jahre RO 80-Wankel I.G. e.V.

Sonnabend, 1. August 1992
ab 10.00 Uhr

6. Winsener Oldtimer-Treffen

Gelände Wolperding an der B 4

Automobile bis 1972
Zweiräder bis 1965
Traktoren und Lastkraftwagen

1991: Über 7.000 Besucher und
über 250 Fahrzeuge!

Adresse und Info:

Jürgen Vanheiden · Große Gänseweide 68 · 2090 Winsen (Luhe)

Tel. 0 41 71/6 25 00 · Fax 0 41 71/29 53 (z. Hd. JVH)



Betrifft 5. internationales K70-Treffen in Deutschland und Holland !

Das Treffen beginnt am 29. August in der Stadt Kevelaer, nahe der holländischen Grenze.
Treffpunkt ist dort bis 12.00 Uhr der VAG-Partner Sürgers, Im Gewerbering 2 (Gewerbegebiet Ost).
Am 30. August werden wir morgens zum holländischen Treffen aufbrechen, um uns mit dem dortigen K70 - Club zu treffen.

Die Aktivitäten auf deutscher und holländischer Seite standen zum Redaktionsschluß noch nicht fest.
Es wird jedoch, wie bei vorangegangenen Treffen, den Veranstaltern genügend einfallen, so daß alle Ihre Freude (auch nichtbegeisterte Mitfahrer/innen !) haben werden.
Für weitere Informationen steht Ihnen Herr Manfred Schmidt, Willbeckerstr. 83, W - 4006 Erkrath, Tel 02104/45829 bereit.

Frühzeitige Unterkunftsreservierung ist dringend empfohlen, da Kevelaer ein bekannter Wallfahrtsort ist.

KEVELAER

Hotelliste Kevelaer

| Hotellname | Telefon | Betten | Standard | Preis D/F |
|---|----------------|--------|----------|-----------|
| An Willenshaus Bury St. Edmunds-Str. 7, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/44 67 | 54 | Du/WC | 49,00 |
| Goldener Apfel Kapellenplatz 13, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/55 07 | 22 | Du/WC | 55,00 |
| Gold. + Silb. Schlüssel Kapellenplatz 19, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/54 19 | 9 | Du/WC | 45,00 |
| Wässon Kreuz Kapellenplatz 21, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/54 09 | 10 | Du/WC | 35,00 |
| Rheinischer Hof 4178 Kevelaer 1 | 028 32/54 09 | 17 | Du/WC | 48,00 |
| Zur Brücke Balsourbe 44, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/23 89 | 12 | Du/WC | 64,00 |
| Randier Marktstraße 41, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/31 58 | 7 | Du/WC | 35,00 |
| van den Berg Bismarckstraße 42, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/52 60 | 8 | Du/WC | 30,00 |
| Al-Drey Hauptstraße 63, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/7 84 76 | 8 | E. W. | 35,00 |
| Goldener Löwe Amsterdamer Straße, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/57 55 | 24 | Du/WC | 35,00 |
| Goldener Schwanz Hauptstraße 13, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/7 81 19 | 17 | E. W. | 32,00 |
| Bürgerhaus Hauptstraße 46, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/77 09 | 14 | E. W. | 32,00 |
| Jacobs Marktstraße 16, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/56 27 | 3 | Du/WC | 35,00 |
| Goldene Kugel Vestor Straße 18, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/64 67 | 32 | E. W. | 32,00 |
| Königin der Niederlande Hauptstraße 11, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/7 85 46 | 17 | E. W. | 32,00 |
| Schwarzer Rabe Amsterdamer Straße 12, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/51 16 | 32 | E. W. | 34,00 |
| Goldener Hammer Bismarckstraße 8, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/53 52 | 14 | E. W. | 30,00 |
| Außerhalb der Stadt | | | | |
| Sportplatz 'Schwevelche Heide' Grottenacker Straße 54, 4178 Kevelaer 3 | 028 32/8 05 51 | 16 | Du/WC | 84,00 |
| Heideburg Schwevelche 49, 4179 Kevelaer 3 | 028 32/8 06 46 | 27 | Du/WC | 35,00 |
| Vondenhof Am Ferienpark, 4178 Kevelaer 3 | 028 32/81 13 | 24 | Du/WC | 47,00 |
| Zum Einhorn Twisselener Straße 285, 4178 Kevelaer 1 | 028 32/7 82 05 | 16 | E. W. | 32,00 |
| Gaule, Feiers Dorfstraße 53 4178 Kevelaer 5 | 028 32/7 87 83 | 9 | E. W. | 28,00 |

Wässon Auskünfte: Verkehrsverein Kevelaer, Postfach 201, 4178 Kevelaer 1, Tel.: 028 32/122-152, Telefax: 028 32/43 87

STADT KEVELAER



Sie erreichen Kevelaer

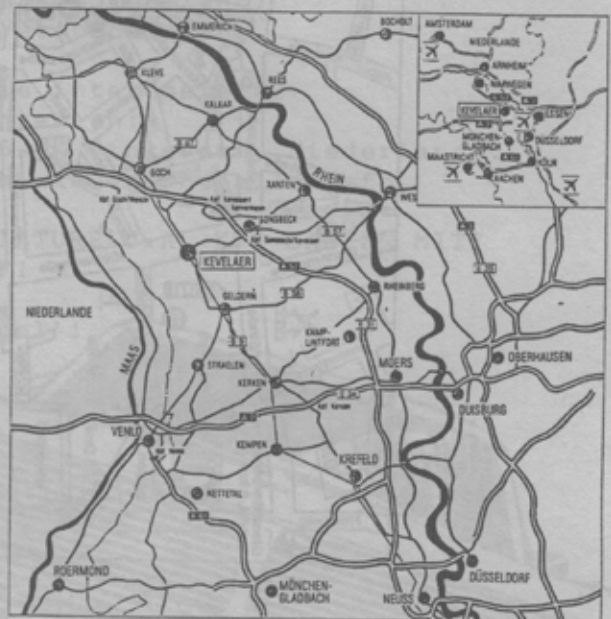
über die Autobahnen:
A 2/E 34 Hannover - Venlo
A 3/E 35 Frankfurt - Arnhem
A 57/E 31 Köln - Nimwegen
(Ausfahrt Sonabeck/Kevelaer)
Neu: A 57/E 31 Köln - Nimwegen
(Ausfahrt Kevelaer/Kervenheim)
A 61 Koblenz - Venlo

über die Flughäfen:
Düsseldorf ca. 45 Minuten
Amsterdam ca. 120 Minuten
Maastricht ca. 90 Minuten
Köln-Bonn ca. 90 Minuten

außerdem mit der Bundesbahn:
Bundesbahnlinie 470 Köln-Nimwegen

über die Bundesstraßen:
B 9 Köln - Kleve
B 57 Duisburg - Kleve
B 58 Ahlen - Venlo
B 67 Coesfeld - Goch

DIE VERKEHRSANBINDUNGEN



Auskunft erteilt: Fremdenverkehrsamt
Tel. 028 32/122-152, Telefax 028 32/43 87
Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft
Tel. 028 32/499/92, Telefax 028 32/27 67


HIERMIT NEHME ICH AM 5. INTERNATIONALEN K70-TREFFEN TEIL.

NAME :
STRASSE :
ORT :
TYP :
EXTRAS :
BALJAHR: MOTOR: KENNZEICHEN:

DATUM & UNTERSCHRIFT :



STADT KEVELAER



- Hauptverkehrsstraßen
- Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Bereich
- Fußwegverbindung
- Sonstige Straßen
- Gnadenkapelle
- Marienbasilika
- Pius-Christi-Kapelle; Kreuzgang;
- Museum
- Rathaus, Stadtverwaltung
- Verkehrsverein
- Fremdenverkehrsamt
- alter Rathaus, Strandesamt
- Klarenkloster
- Evangelische Kirche
- Probstst. der Schwestern der Göttlichen Vorsehung
- Alsterheim Regina Pacis
- Marienwohlfahrt
- Antoniakirche
- Bahnhof
- Meinpark
- Post
- Konzert- und Bühnenhaus
- Öffentliche Begegnungsstätte
- Provinzialrat
- der Clemensschwestern
- Kreuzweg
- Wasserturm
- Kardinal-von-Galen-Gymnasium
- Stadt, Realschule
- Edith-Stein-Hauptschule
- Theodor-Heuss-Hauptschule
- P. Parkplatz
- Postamt
- Fremdenverkehrsamt
- Verkehrsverein



Verkehrsverein/Verkehrsamt · Peter-Pümpe-Platz 12 · D-4178 Kevelaer 1 · Telefon: 0 28 32/12 21 52

Manfred Schmidt, Willbeckerstr. 83 / W - 4006 Erkrath
 Telefon 02104 / 45829





EINLADUNG ZUM 4. K70 TREFFEN IN HOLLAND

Liebe K70 Freunde!

Am Sonntag den 30. August findet im Naturgebiet 'De Peel' unser 4. Holland Treffen statt. 'De Peel' liegt etwa 30 Kilometer von der deutsch-niederländischen Grenze, im Höhe Düsseldorf.

Das Programm richtet sich auf gemütliches Zusammensein, Plaudern, Spazieren und dazu das Folgende:

- ± 11.00 - 12.30 Uhr: Ankunft, Kaffee
- ± 12.30 - 13.30 Uhr: Lunch (Brotmahlzeit)
- ± 13.30 - 15.00 Uhr: Teilemarkt.

Ausstellung und Börse: K70 Miniature, Bücher, Prospekte und Raritäten.

- ± 15.00 - 16.00 Uhr: Bewertung eines K70 (geplant)
- ± 16.00 - 17.00 Uhr: Rundfahrt und Verabschiedung

Wir hoffen Sie besuchen uns! Sind Sie interessiert? Bitte schicken Sie den Kupon hier unten an: Pim Tielkemeijer, Muijeveld 10, 3645 VK Vinkeveen, Niederlande. (Telephon: 00 31 2972 3454). Wir schicken gerne alle Info.

BITTE, BRINGEN SIE VIELE TEILE, MINIATURE U.A. K70 SACHEN MIT? FÜR AUSSTELLUNG, TAUSCH ODER VERKAUF!

Schönen Dank und gerne bis in 'De Peel'!
Mit freundlichem Gruss,

Pim Tielkemeijer



Bitte, schicke mir alle Info über das 4. Holland Treffen!

Name :

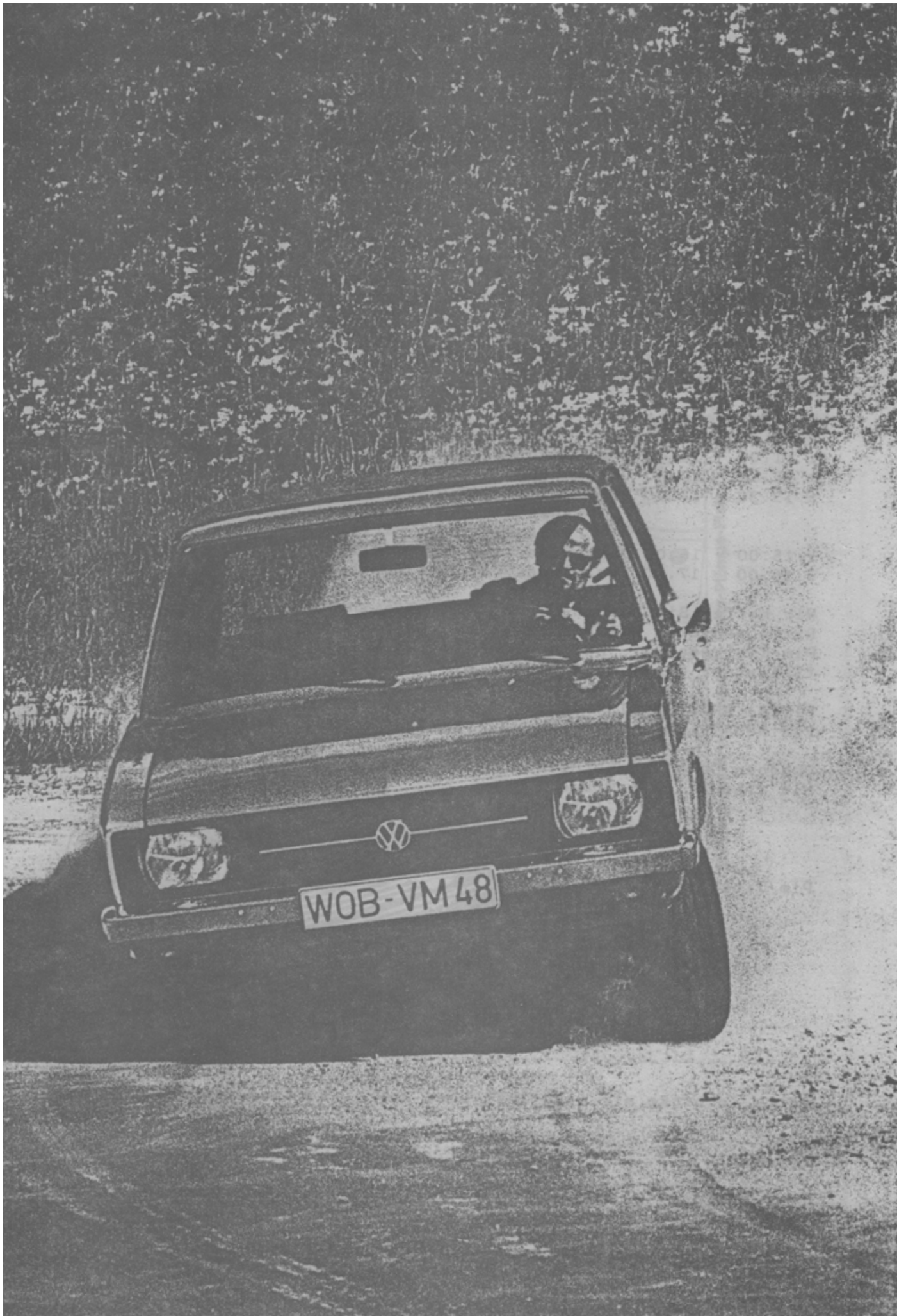
Adresse :

Postleitzahl:

Ort / Stadt :

Telephon :





Das 5. norddeutsche K 70-Regionaltreffen vom 01-03.05.1992 in Mölln bei Hamburg

Vom 01.-03.05.1992 fand in der Eulenspiegelstadt Mölln das "5. norddeutsche K 70-Treffen" bei VAG-Riemer statt, daß mit 39 teilnehmenden Fahrzeugen ziemlich im Regen unterging. Leider sind viele die sich angemeldet haben wohl deswegen auch nicht gekommen, sie haben uns also im wahrsten Sinne des Wortes im Regen stehen lassen, was man ihnen aber kaum verübeln kann. Schade ist es aber doch, denn wir hatten eigentlich aufgrund der eingegangenen Anmeldungen mit mindestens der doppelten Teilnehmerzahl gerechnet, aber es hätten auch gut dreimal soviel werden können, denn ein Regionaltreffen ist ja in erster Linie für die in der Umgebung Wohnenden gedacht, und die kommen bei schlechtem Wetter natürlich nicht.

Aber das war eigentlich gar nicht schlecht, denn so konnte man mal sehen, wer wirklich zum harten Kern gehört, also ein K 70-Fahrer von echtem Schrot(t) und Korn ist, wie der Kaiser gesagt hätte.

Kurzum, da um 16:00 der Teilemarkt beginnen sollte, kamen die meisten bis ca. 15:30 bei Riemer an, und einige begannen auch gleich damit, ihre mitgebrachten Teile auszupacken. Laut Plan ging der Teilemarkt bis 18:00, aber auch gegen 19:00 wurde noch fleißig gedealt, sodaß einige zuspät zum gemeinsamen Abendessen kamen. Nachdem sich dann alle den Bauch vollgeschlagen hatten, wurden originale VW-Werksfilme und Zusammenschnitte von auf diversen Treffen und Teilemärkten aufgenommenen Filmen gezeigt, und einige ganz unersättliche verfielen dann noch ins Tratschen, das dann von einem genervten Restaurantchef irgendwann in den frühen Morgenstunden dadurch beendet wurde, daß er die letzten Überlebenden kurzerhand an die frische (Morgen)luft setzte.

Der nächste Tag begann mit dem Treffen bei Riemer um 10:00, und als erster Programmpunkt für diesen Tag stand der Start zur Orientierungsfahrt, die das NSU-Team-Möhnsen ausgearbeitet hat, auf dem Zettel. Die Orientierungsfahrt, die unter anderem das Zählen von Ziegelsteinen an einer Mauer und das Ermitteln von Baumaterialien einer alten Brücke über den Elbe-Trave-Kanal umfasste, dauerte etwa zwei Stunden und ging über ca. 70 KM.

Den besten Platz innerhalb unseres Clubs erreichte Mario Thimm, der den 3. Platz belegen konnte. (Supermario)

Die Fahrt endete praktischerweise mit der letzten Aufgabe am Grillplatz, wo die NSU-Teamler das Grillen veranstalteten. Zwischendurch traf dann noch der ACCD ein, der mit fünf Audi 100 Coupé S-Fahrzeugen unserer Veranstaltung beiwohnte. Dummerweise fing es während des Grillens mal wieder an zu Regnen (glücklicherweise war der Grillplatz überdacht), sodaß nur einige wenige ganz harte zum Spaziergang durch den Wildpark aufbrachen, wo dann zu allem Überfluß auch noch kaum ein Tier zu sehen war, weil es denen scheinbar auch zu Naß war, um ihre Unterstände zu verlassen. Weil die Orientierungsfahrt, genau wie das Grillen, aufgrund der geringen Teilnehmerzahl schneller vorbei ging als geplant war, und wegen der wirklich schlechten Wetterlage auch nur wenige den Besuch des Wildparks mitgemacht haben, kam es leider zwangsläufig zu "Leerlauf", der aber mit Gesprächen und bestaunen der Fahrzeuge (oder Regenschirmen) auszufüllen war.

Nach Ankunft der Wildparkbesucher entschlossen wir uns, schon früher als geplant zum Restaurant "Forsthaus" zu fahren, daß sich in der nahen Umgebung befand.

Auch dort hatten wir wieder einen Raum für uns allein, und der Abend lief ohne besondere Vorkommnisse ab, die letzten suchten gegen 00:30 ihre Quartiere auf. Der Sonntag, der letzte Tag also, startete mit dem "Sammeln" bei Riemer um 10:00 und ging weiter mit der gemeinsamen Fahrt nach Buchholz, wo um 11:20 das Schiff zur Fahrt auf dem Ratzeburger See ablegte. Die Fahrt, die bis ca. 14:00 dauerte, ging kreuz und quer über den See und weiter zur Inselstadt Ratzeburg, wo die Möglichkeit zu einem 45 Minütigen Aufenthalt bestand, denn das Schiff legte nach einem Abstecher nach einem Nebensee genau an der selben Stelle noch einmal an. Danach ging es dann zurück nach Buchholz und nachdem alle unbeschadet die See(h)fahrt überstanden hatten, ging das Treffen seinem Ende entgegen.

Einige haben sich noch zu einem gemeinsamen Mittagessen im Restaurant gegenüber zusammengetan, aber die meisten fuhren gleich nach Hause.

Das war es nun also, unser Regionaltreffen. War (laut Aussage der Teilnehmer) ganz gut gelungen aber eben leider völlig verregnet.

Ein riesen Dankeschön an den Geschäftsführer von VAG-Riemer, Herrn Mayerle, ohne den unser Treffen ganz sicher danebengegangen wäre, denn die meisten Teilnehmer wären wohl sofort total durchnässt wieder nach Hause gefahren, wenn wir nicht in eine Halle gekonnt hätten, die Herr Mayerle uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

Bleibt noch anzumerken, daß ein Oldtimertreffen von den teilnehmenden Fahrzeugen lebt, und wenn fast mehr „Audi 80“ als K 70 erscheinen, bleibt dann doch das Flair eines solchen Treffens auf der Strecke.

Als gut empfunden wurde die große Anzahl von VW und Audi-NSU-Auto-Union-Veteranen, die zu unserem Treffen kamen und es ungleich interessanter machten, als wenn nur K 70-Fahrzeuge erschienen wären.

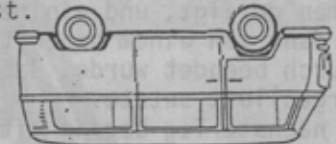
Die Palette reichte wirklich vom seltenen DKW 3=6 Kombi(!) bis zum NSU RO 80, und auch einige VW 1600 und artverwandte Typen waren erschienen.

Wenn das Wetter besser mitgespielt hätte, wäre es das Treffen schlechthin geworden, aber auch so kamen bisher keine Klagen, und das wirklich perfekte Treffen wird es sowieso nie geben.

Fazit: Es empfiehlt sich wirklich, in Zukunft verstärkt auf das Erscheinen von anderen Clubs wertzulegen, denn das macht so ein Treffen ungleich interessanter und erhöht die Teilnehmerzahl erheblich, was ja in aller Interesse ist.

Bis zum nächsten Treffen im Rheinland also.

Arne Kunstmann



Achtung! Die gezeigten Videos können ab ca. Juli d.J. bestellt werden bei:

Arne Kunstmann
4. Vorsitzender
Gustav-Weihrauch-Weg 13
W-2000 Hamburg 67
T.040/6039758



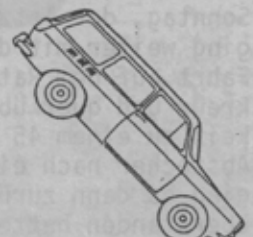
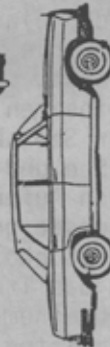
Auf Bestellung wird eine Videocassette mit allen vorhandenen Videos erstellt

Unser nächstes Treffen findet statt:

Am Samstag, den 29. August 1992 im Rheinland nahe der Niederländischen Grenze.

Infos können bezogen werden bei:

Manfred Schmidt
internationaler Kontakt des "1. internationalen K 70-Club e.V."
Willbekerstr. 83
W-4006 Erkrath
T.02104/45829



10



Das Nummernschild ist Visitenkarte: Gebaut 1942 ist Otto Weymanns Käfer das älteste zugelassene Exemplar auf der Welt.

50. KÄFER-GEBURTSTAG

Mit 24 PS 16mal um die Erde

Ein Original feiert Geburtstag: Der älteste noch zugelassene VW-Käfer der Welt hat 50 Jahre auf dem sprichwörtlichen Buckel.

Rudi und ich hatten uns nach dem K70-Standaufbau für die Technorama in am 28.-29.3.92 in Kassel, am Freitag Abend davor, noch ein bisschen in die Gaststätte unseres Hotels in Simmershausen gesetzt. Dabei lernten wir Otto Weymann kennen, der dort seinen Skatstammtisch hat. Er sammelt Käfer aus der Oval- und Brezelfenster-Zeit. Dazu zählt u.a. auch eine Sonderanfertigung, das einzige viertürige Käfertaxi aus der Zeit. Manchmal leiht er auch seine Schätzchen dem VW-Museum aus.

So erfuhren wir auch von seinem Jubiläumskäfer und daß er eingeladen sei, mit dem Käfer, zum 50.-jährigen, eine Ehrenrunde durchs VW-Werk zu fahren. Der Käfer wurde 1942 für die Wehrmacht gebaut und mit fliegergrauer Ausstattung und Lackierung versehen. Er kam auf einem Fliegerhorst in München zum Einsatz. Nach dem Krieg wurde er von amerikanischen GI's gefahren. Er hat 24,5 PS und bekam 1950 den 2. Motor, der jetzt noch seinen Dienst tut. Über 640 000 km hat er insgesamt auf dem Buckel. Das unsynchronisierte Getriebe muß man mit genau dosiertem Zwischengas schalten. Dank der damals noch verwendeten dickeren Qualitätsbleche hat er keine Rostprobleme.

Wir gratulieren zum 50. Jubiläum und wünschen weiterhin viel Spaß am Hobby und eine problemlose gute Fahrt. Jörg Ballwanz



A.C.A. - ATELIERS D'ÉTUDES DE CONSTRUCTION AUTOMOBILES S.à r.l.

FS/gm

Grandson, le 13 mai 1992

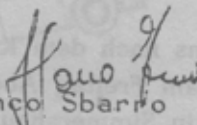
Cher Monsieur Menker,

Votre aimable lettre du 9 ct m'est bien parvenue et je vous en remercie.

Afin de répondre à votre demande, je vous informe que je n'ai jamais réalisé un prototype sur la base du véhicule K70; j'ai utilisé le moteur de la K70 pour le modèle SBARRO SV1.

Je n'ai plus de prospectus le concernant et j'espère que les informations que vous trouverez, en annexe pourront tout de même vous aider.

Je vous adresse tous mes meilleurs voeux pour votre collection et, je vous présente, cher Monsieur Menker, mes salutations distinguées.


Franco Sbarro

Hier die Übersetzung für die des Französischen nicht Mächtigen :

Sehr geehrter Herr Menker,

Ihr netter Brief vom 9.Mai hat mich erreicht ,und ich danke Ihnen dafür.

Um auf Ihre Anfrage zu antworten,informiere ich Sie,daß ich niemals einen Prototyp auf Basis des Modells K 70 realisiert habe;ich habe den Motor des K 70 für das Modell SBARRO SV 1 verwendet.

Ich habe keine entsprechenden Prospekte mehr und hoffe,daß die Informationen,die Sie in der Anlage finden,Ihnen diesbezüglich weiterhelfen können.

Ich sende Ihnen meine besten Wünsche für Ihre Sammlung und verbleibe,lieber Herr Menker mit vorzüglicher Hochachtung

Franco Sbarro

Anmerkungen :

In den beiliegenden Informationen konnte ich nichts K 70-Spezifisches entdecken. Sämtliche Hinweise über den SBARRO SV bezogen sich auf die vom RO 80 abstammende Technik(siehe nebenstehende Informationen).Allerdings gab es nichts Ausdrückliches über den SV 1,(vielleicht eine Abwandlung mit Hubkolbenmotor ??). Farbfotos vom SV aus dem beiliegenden Firmenprospekt waren leider zum Abdruck nicht kontrastreich genug.

I.M.

12

COUPÉ SBARRO SV



KAROSSERIE, GEWICHTE:

Coupé, 2 Flügeltüren, 3 Sitze, Leergewicht (DIN) 1220 kg.

CAROSSERIE, POIDS:

Coupé, 2 portes papillon, 3 places, poids à vide (DIN) 1220 kg.

MOTORDATEN:

Vierschleiben-Kreiskolben-Motor Wankel, Kammervolumen 497 cm³, Hubraum äquivalent 3980 cm³, Compr. 9:1, 230 PS (DIN), 260 PS (SAE) bei 5500 U/min, Oktanbedarf 88 ROZ.

MOTEUR:

moteur à 4 pistons rotatifs Wankel, volume 497 cm³ par chambre, cylindre équivalente 3980 cm³, compr. 9:1, 230 ch (DIN) ou 260 ch (SAE) à 5500 tr/min, exig. en oct. 88 (R).

MOTORKONSTRUKTION:

Kreiskolbenmotor mit 2 x 2 Läufem, Ölfilter im Hauptstrom, Öl 9.6 l, 4 Horizontalregler-Vergaser Solex 18/32 HDD, Doppelzündung, 1 Zündkerze je Scheibe, Zündkerzen Beru G3/18, Batterie 12 V, Alternator 770 W, Wasserkühlung, Inhalt 13 l.

MOTEUR (CONSTRUCTION):

moteurs à quatre rotors (2 x 2), filtre à huile sur circ. princ., huile 9.6 l, 4 carburateurs horiz. à registre Solex 18/32 HDD, double allumage, 1 bougie par rotor, bougies Beru G3/18, batterie 12 V, alternateur 770 W, refroid. à eau, capacité 13 Liter.

FAHRGESTIEL:

verwindungsfeste, stoßgesicherte Kabine, Zentralrohrrahmen mit verstärktem Seitenschutz und doppeltem Überrollbügel, das Ganze in einen (selbsttragenden) doppelten Polyester-Rumpf eingebettet und mit Polyuretanschaum ausgefüllt, Knautschzonen vorne, an beiden Seiten und hinten, stoßgesicherte Kabine, Aufhängung vorne mit Federbeinen, Schraubenfedern und Querlenkern, hinten Federbeine, Schraubenfedern und Schrägschwinge, Zweikreisvierrad-Schleibremse mit Servo und Bremskraftregler, Mech. Handbremse auf Hinterräder, Benzintank 80 Liter, Felgen: vorn 7" x 14, hinten 9" x 14.

CHASSIS:

Habitacle particulièrement protégé et résistant, poutre centrale reliée à fort cadre tubulaire latérale avec double arceau de sécurité le tout noyé dans une double monocoque de polyester et remplie de mousse polyuretane. Zones d'écrasement AV et AR avec rigidité périphérique de l'habitacle. Suspension AV à jambes élastiques avec ressorts hélic. à leviers transvers., AR jambes élastiques et ressorts hélic. avec stabilisateurs transversales. Frein à disques à double circuit sur 4 roues, avec servo et régulateur de force de freinage. Frein à main méc. s. roues AR. Réservoir d'ess. 80 l, jantes: AV 7" x 14, AR 9" x 14.

KRAFTÜBERTRAGUNG:

querliegender Mittelmotor, Heckantrieb, Einscheibenrockenkupplung, 5-Gang-Vollsynchrongetriebe, Stockschaltung, Differentialbremse.

TRANSMISSION:

moteur central transversal, Traction AR, Embrayage sec, boîte à 5 vitesses, toutes synchr., levier central, différentiel autobloquant.

DIMENSIONEN:

Radstand 253 cm, Spur 142/160 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Wendekreis 10,7 m, Kofferraum: hinten 290 dm³, vorne 140 dm³, Länge 450 cm, Breite 188 cm, Höhe 122 cm.

DIMENSIONS:

Empattement 253 cm, voie 142/160 cm, garde au sol 15 cm, diam. de braque 10,7 m, Volume des coffres: AR 290 dm³, AV 140 dm³, Longueur 450 cm, largeur 188 cm, hauteur 122 cm.

AUSRÜSTUNG:

Automatisch bei Aufprall und Hitze funkt. Feuerlöschanlage für Motorraum und Kabine, Wischer für Scheinwerfer und Frontscheibe, Scheibendusche, heizbare, gepolsterte Kübelsitze mit Kopfstützen.

EQUIPEMENT:

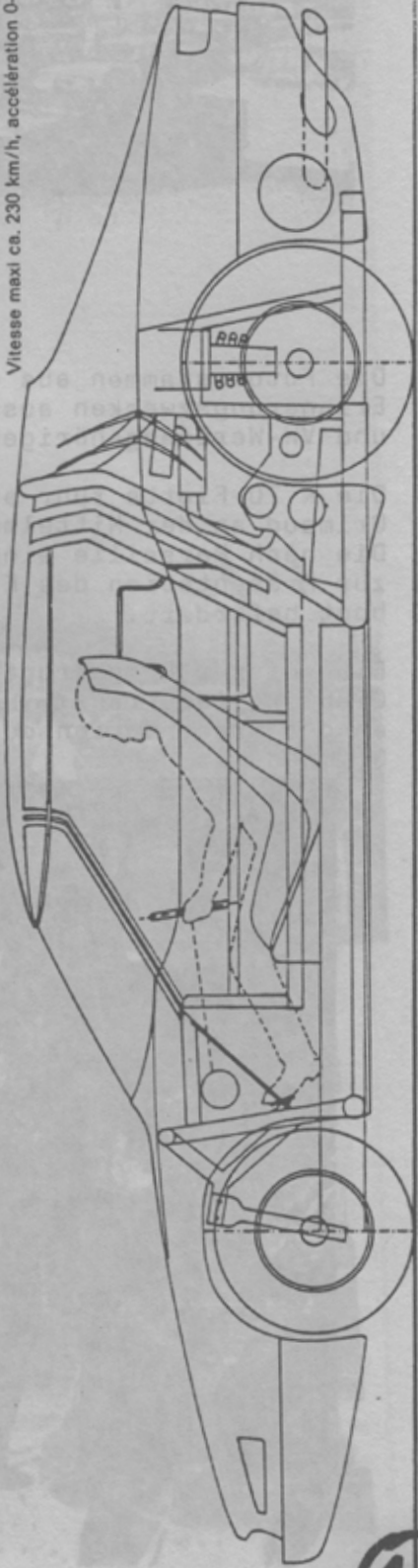
Extincteurs automatiques en cas de choc ou de chaleur incorporés pour moteur et habitacle, Essuie-phares et essuie-glace, laveglace, sièges-baquet chauffants avec appuie-tête incorporé.

FAHRLISTUNGEN:

Höchstgeschwindigkeit etwa 230 km/h, Beschleunigung 0 — 100 km/h 7,0 sec.

PERFORMANCES:

Vitesse maxi ca. 230 km/h, accélération 0—100 km/h 7,0 sec.





Pressepräsentation

VW K 70

Port Grimaud

September 1970

Die Fotos stammen aus der offiziellen Präsentationsmappe, die zu Erinnerungszwecken ausschließlich an die anwesenden Journalisten und VW-Werksangehörigen vergeben wurde.

Die K 70-Flotte fuhr auf eigener Achse von Wolfsburg nach Port Grimaud an der Mittelmeerküste. Die nach Marseille eingeflogenen Journalisten wurden von dort zur Präsentation des K 70 nach Port Grimaud mit einem Luftkissenboot befördert.

Eine dieser Erinnerungsmappen wurde uns netterweise von unserem Clubmitglied Franz Gerhard Waldmann zur Verfügung gestellt. Er hat an der Präsentation des K 70 aktiv mitgewirkt und war in Port Grimaud mit dabei.





Vor der Abfahrt in Wolfsburg



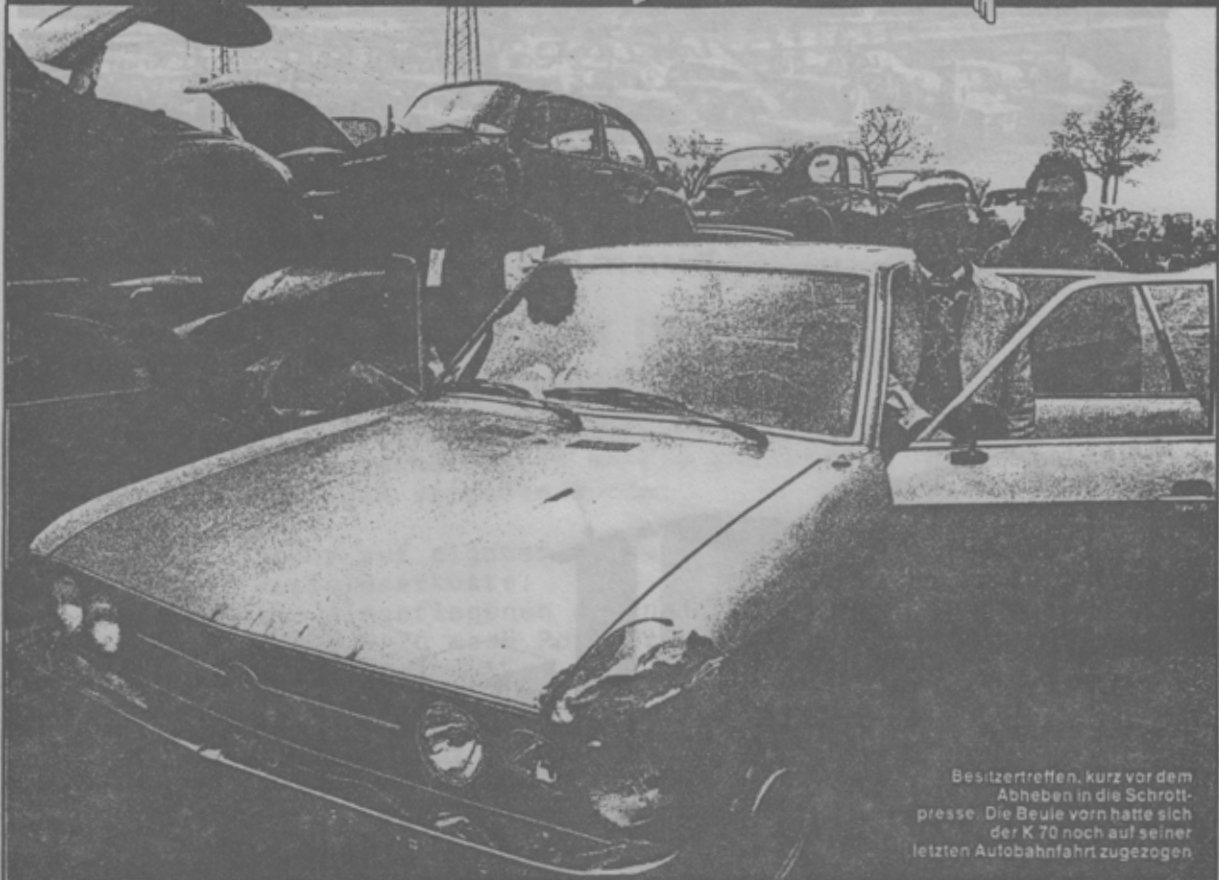
Abfahrt der Journalisten



Während der Rundfahrt

jetzt f88! der x-70 mit Anfänger-Sonderausstattung

Endstation *Schrottplatz* Serie



Besitzertreffen, kurz vor dem Abheben in die Schrottpresse. Die Beule vorn hatte sich der K 70 noch auf seiner letzten Autobahnfahrt zugezogen.

Fotos: nord-report

VW K 70: Das brave Zugpferd war sogar mal Wurm-Expres

Nach überwältigendem Leser-Echo auf unsere Winter-Serie „Endstation Schrottplatz“ hat *Auto Bild* jetzt im Frühjahr wieder neue Alte aufgespürt – Autos mit Vergangenheit und Erinnerungen ihrer Besitzer. Hier also nun Teil 2 der Serie, die in dieser Folge einen interessanten Oldie aus dem VW-Konzern beschreibt: die Story des VW K 70 LS, HH-RK 1889

Der Greifer auf dem Schrottplatz packte zu. Erwischte den VW K 70 an der Heckklappe. Der Mann im Führerhaus ließ den Diesel aufheulen. Langsam zog der Greifarm die Kofferklappe hoch. Das rechte Scharnier brach. Der Greifarm

zog höher. Das linke Scharnier hielt. Der K 70 hing plötzlich in der Luft, taumelte im böigen Nordwest, der über das Gelände der Norderstedter Autoverwertung Kiesow fegte. Das Scharnier hielt. Es war verbogen, ja, aber es hielt.



Rolf Eccarius, Rudolf Klein und Alfred Schultz (von links) vor dem Blechhaufen, der einst ein stolzer K 70 war

Wütend ließ der Kran seine Beute aus den Klauen. Mit dumpfem Krachen fiel der Wagen auf den Betonboden vor der Schrottpresse. Es schien, als wollte das kleine, unscheinbare Scharnier sich noch ein letztes Mal aufblühen – stellvertretend für das ganze Auto gegen die drohende Verschrottung.

Stumm standen die ehemaligen Besitzer des Wagens an der Presse: Rudolf Klein, Alfred Schultz und Rolf Eccarius. Was sie dachten, das sagte später Rudolf Klein, der das Auto vor 14 Jahren als Neuwagen kaufte: „Eine unglaubliche Qualität.“

Der 67jährige Rentner erinnert sich. 1973 war es, er hatte sich gerade einen neuen, schweren Wohnwagen gekauft,

da wollte er gern einen stärkeren Zugwagen haben. „Ford hatte ich gefahren, Opel wollte ich nicht, also kam für mich nur noch VW in Frage.“

Erfreut über die starke 100-PS-Version, bestellte Klein beim Händler. Neun Jahre, bis in den Sommer 1982, hielt die Kameradschaft zwischen Rudolf Klein und dem K 70. Der ehemalige Versicherungskaufmann weiß nur Gutes zu berichten: „80 000 Kilometer, alles mit einer Kupplung, obwohl ich mit Wohnwagen am Haken über die Alpen gefahren bin.“ Der Volkswagen brauchte dann seine 13 Liter Sprit, aber sonst „kam ich mit zehn Litern aus“.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20

Endstation ^{Serie} Schrottplatz

Rudolf Klein versorgte den Wagen mit viel Liebe. Regelmäßig im Herbst sprühte er den Unterboden mit einem Gemisch aus Öl und Kugellagerfett ein, den Lack polierte und wachste er zwei- bis dreimal jährlich. „Schweren Herzens und traurig, daß dieser Typ nicht mehr gebaut wurde“, trennte sich Rentner Klein vor fünf Jahren von dem Wagen: „Ich brauchte eine stärkere Zugmaschine.“

Denn Rudolf Klein hatte sich wieder mal einen größeren Wohnwagen zugelegt. Ein Pasat mit 115 PS unter der Haube trat die Nachfolge an. „Kein schlechtes Auto, aber der K 70 war mir irgendwie sympathischer.“

Überrascht von so viel Technik im Alltagsauto war denn auch Alfred Schultz, 30-jähriger Flugzeugbauer aus Hamburg. Er kaufte den Wagen 1982 für 2200 Mark, „weil ich meinen Golf GTI breit gefahren hatte“.

Er genoß das größere Platzangebot, fuhr im K 70 nach Dänemark und verbrachte dort einen ungetrübten Urlaub.

Wolken am Autohimmel zogen erst auf, als die Kupplung immer rutschiger wurde. Geräusche aus dem Getriebebereich schmalerten das Vertrauen in die Langlebigkeit, und die bisweilen aufflackernde Oldruck-Kontrollleuchte ließ Alfred Schultz wieder aussteigen. Er verkaufte den K 70 an einen VW-Händler für 500 Mark und nahm einen neuen Jetta mit vom Hof.

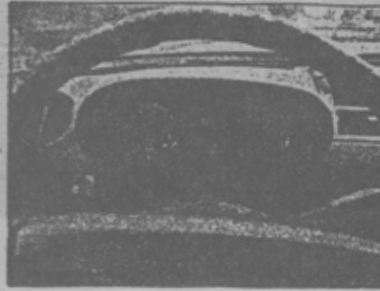
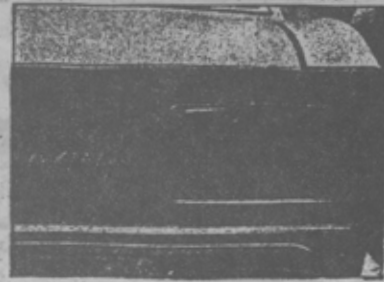
Das gefiel Rolf Eccarius, Kranführer im Hamburger Hafen

und handwerklich sehr routiniert. Er hatte schon zwei K 70 gefahren und kannte sich mit dem technischen Seelenleben des Fronttrieblers aus. Die Geräuschkulisse schreckte den Kranführer nicht, er fand beim Autoverwerter Kiesow das Passende. Aus einem alten K 70 baute er eine junge Maschine samt Getriebe aus und transplantierte die Aggregate in den metallfarbenen Viertürer.

Rolf Eccarius fuhr mit dem Wagen von 1983 bis in diesen Frühling 60 000 Kilometer. Zur Arbeit, zum Wochenendausflug, in den Urlaub nach Norwegen. Von seinem Norwegen-Einsatz schwärmt der passionierte Freizeitangler heute noch: „Der Kofferraum war einsame Spitze. Wir hatten verbotenerweise für 1000 Mark Lebensmittel gebunkert und in einem Extra-Behälter pfundweise Regenwürmer mitgenommen.“ Was die Regenwürmer mit dem K 70 zu tun hatten? – „Die Zöllner fanden das Auto so schön, daß sie vergaßen, in den Kofferraum zu blicken.“ Der Wurm-Expreß Hamburg-Norwegen fand in diesem späten Winter sein Ende. Auf der Autobahn nach Flensburg schleuderte Rolf Eccarius bei eisglatter Piste ein anderes Auto so unglücklich vor den Wagen, daß zum Bremsen nur noch die Leitplanke blieb.

**Nächste Woche:
250 000 Kilometer
im Opel Rekord**

**Kennzeichnung
am kantigen Heck:
K 70 LS – stärkster
K 70 mit 100 PS
(gebaut 73/74). Die
Höchstgeschwindigkeit:
162 km/h.
Der 100-PS-Motor
löste zuletzt das
90-PS-Aggregat ab**



**K-70-Cockpit.
Der Kilometerstand zeigt
56 937. Effektiv sind's
156 937 (fünftelliger Tacho),
die der Wagen in 14 Jahren
bei drei Besitzern mit
zwei Motoren unter die
Räder nahm**

**Klare Besitzverhältnisse.
Am 20. 9. 1973 war die
Erstzulassung auf Rudolf Klein.
Herr Schultz kaufte den
Wagen 1982, anschließend
Herr Eccarius. In diesem
Frühjahr wurde das Auto
Eigentum der Hamburg-Norderstedter
Autoverwertung Kiesow, wo
auch die Beerdigung des
Bleches stattfand**

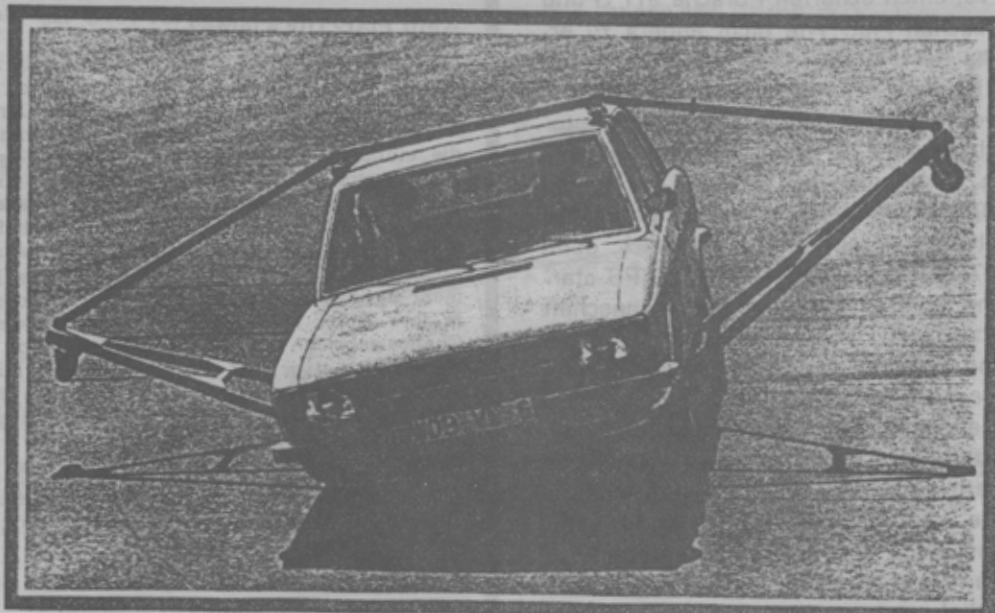


Foto: europresse

17

Jetzt neu : der K 70 mit Anfänger-Sonderausstattung !!!



Ohne Defekte erreichten die 3 in Frankfurt gestarteten VW K 70 nach einer 3500 km langen Anfahrstrecke das Ziel im Fürstentum Monaco. Die neuen Wagen waren in der Klasse der serienmäßigen Tourenwagen gestartet. Die handelsübliche Leistung von 90 PS und das ausgewogene Fahrverhalten reichten aus, die Wagen rechtzeitig und ohne Schäden ins Ziel zu bringen. Der Erfolg: Ein Team-Preis, ausgezeichnet mit dem Graf-Sandizell-Pokal

Aber nicht nur der Kampf zwischen Porsche, Alpine und Lancia stand im Interesse der Öffentlichkeit. Als Novum in der 60 Jahre alten Geschichte der traditionsreichen Rallye gab es diesmal eine Routiniers-Klasse für solche Fahrer, die über 50 sind und schon bei der Monte erfolgreich waren. Mit drei VW K70 starteten von Frankfurt aus: Huschke von Hanstein, Sepp Greger, Fürst Metternich, Baron Graffenried, Petermax Müller und Helmut Polenski. Die völlig serienmäßigen Volkswagen kamen allesamt ohne Beschwerden über die 3500 km lange Anfahrstrecke, wobei es allerdings nur die Besatzung Hanstein/Greger gänzlich ohne Strafpunkte schaffte. Da noch 2 weitere Fahrzeuge ohne Strafpunkte waren, mußten die Fahrer zum Ausscheidungskampf antreten. Eine reguläre Sonderprüfung, recht kurvig aber trocken, war Austragungsort für den K 70, einen scharfen Porsche 911 S und einen spanischen Fiat. Wie nicht anders zu erwarten, fuhr der Porsche trotz zurückhaltender Fahrweise Bestzeit. Altmeister Sepp Greger und Huschke von Hanstein jagten mit ihrem motorisch unterlegenen K70 den Berg hoch, daß die zahlreichen Zuschauer dem jeweils nur knapp die Felswände verfehlenden Wagen begeistert Beifall zollten. Der Teufelsritt lohnte sich, denn nur ganze 7 Sekunden hinter dem 180 PS starken Porsche belegte die deutsche Mannschaft den 2. Platz in der Routiniers-Wertung. Auf die Plätze 4 und 5 kamen die beiden anderen K70. Zusätzlich ausgerüstet waren die Wagen lediglich mit Halogenzusatzscheinwerfern und, als vielbestaunter Gag, mit Scheibenwaschdüse und Wischern an den Hauptscheinwerfern: Eine feine Sache, die klaglos und fehlerfrei funktionierte und, nach den Worten von Sepp Greger, auf den verschmutzten Anfahrwegen eine wahre Wohltat war.



NSU K 70

Kein Platz für Kleine?

Eine entscheidende Antwort auf die Frage nach der Zukunft muß letzten Endes der Kunde selbst geben. Wird er die einfachen und sparsam gebauten Modelle bevorzugen, die zum Beispiel Ford, Opel und VW groß gemacht haben? Oder wird er kleinen Firmen, die oft wesentlich mehr technischen Fortschritt in ihre Autos stecken, eine Chance geben?

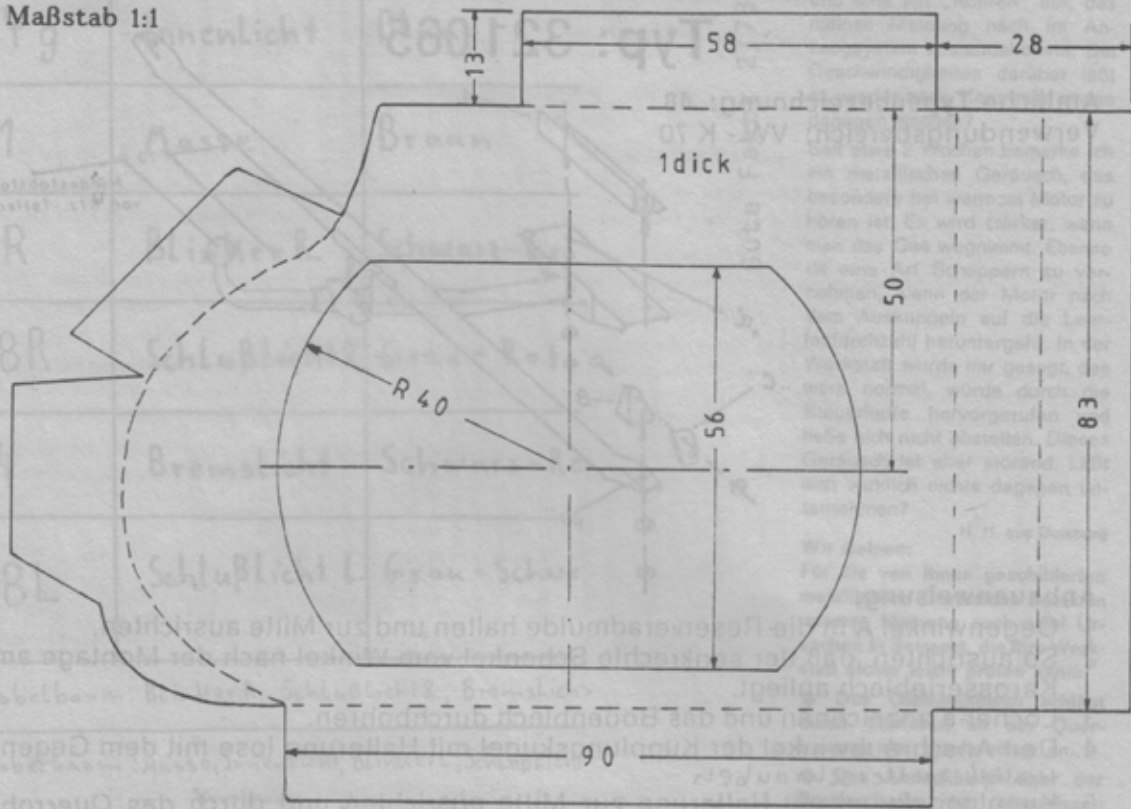
Nehmen wir etwa NSU. Diese kleinste deutsche Autofabrik wird nach dem Ro 80 nächstes Jahr wieder ein ganz neues Modell vorstellen, das wie-

derum ein aufsehenerregendes Auto zu werden verspricht. Der K 70 hat Frontantrieb und einen wassergekühlten 4-Zylinder-Motor mit 1600 ccm und 90 PS. Später soll er auch mit Wankelmotor geliefert werden. Was dagegen aus dem •Comobil• wird, das NSU gemeinsam mit Citroën bauen wollte, weiß niemand. Vielleicht nimmt sich, auch wenn es im Moment noch nicht danach aussieht, Fiat einmal dieser Entwicklung an.

ADAC motorwelt 12/68

Maße der vorderen Schließblechecken zwischen Schließblech vorn u. Radhaus vorn.
Lassen sich von geschickten Bastlern unter Verwendung von einigen Hilfsmitteln auch im Schraubstock nachfertigen. Der alte Aufnahmetopf kann meist nach dem Entrostern wieder verwendet werden.

Maßstab 1:1

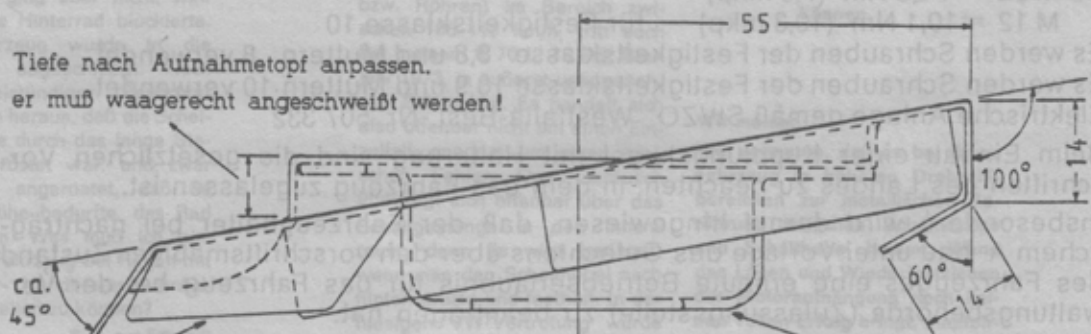


Abwicklung (Zuschnitt). Auf Modellpappe (evtl. vom Schuhkarton) übertragen u. als Schablone benutzen.

Profil der Ecke für Schließblech vorn rechts E.-T.-Nr.: 481803 320 in 10° Einbaulage.

Ecke für Schließblech vorn links E.-T.-Nr.: 481803 319 spiegelbildlich anfertigen

Tiefe nach Aufnahmetopf anpassen.
er muß waagrecht angeschweißt werden!



Schräge an Bodenblech anpassen

Die Mittenmaße für den Aufnahmetopf sind beim anschweißen unbedingt einzuhalten, da er als Meßpunkt für Karosseriearbeiten dient!

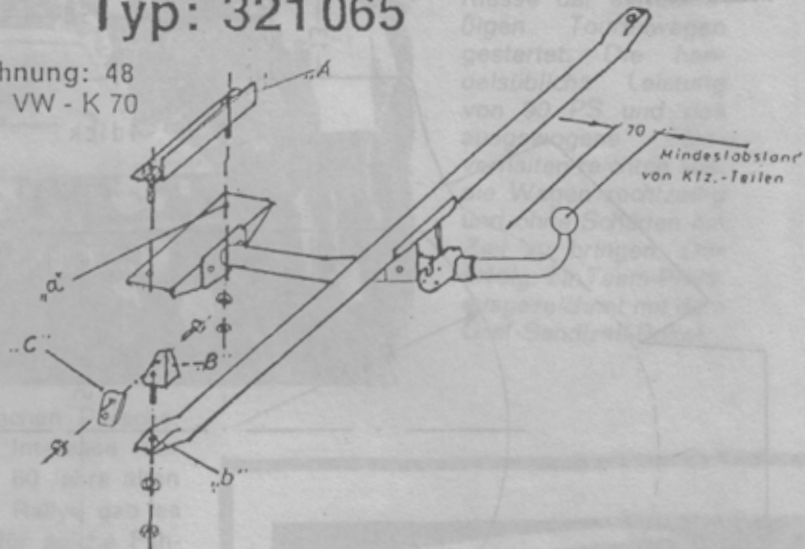
Jörg Ballwanz

19

Anbauanweisung für Kupplungskugel mit Halterung

Typ: 321 065

Amtliche Typenbezeichnung: 48
Verwendungsbereich: VW - K 70



Anbauanweisung:

1. Gegenwinkel A in die Reserveradmulde halten und zur Mitte ausrichten.
2. So ausrichten, daß der senkrechte Schenkel vom Winkel nach der Montage am Karosserieblech anliegt.
3. Löcher a anzeichnen und das Bodenblech durchbohren.
4. Den Anschraubwinkel der Kupplungskugel mit Halterung lose mit dem Gegenwinkel zu verschrauben.
5. Kupplungskugel mit Halterung zur Mitte ausrichten und durch das Querrohr den Kofferraumboden durchbohren.
6. Die beiden Anschraubwinkel B mit dem Querrohr bei b lose verschrauben.
7. Die Anschraubwinkel an die Stoßfängerabstützung schieben und mit 8,5 mm ϕ durchbohren.
8. Gegenlaschen C hinterlegen und Sechskantschrauben M 8 x 20 verschrauben.
9. Alle Schrauben gleichmäßig fest anziehen.

Anzugsdrehmomente:

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| M 8 = 20,6 Nm (2,1 | |
| M 10 = 41,2 Nm (4,2 mkp) | für Festigkeitsklasse 8 |
| M 12 = 71,6 Nm (7,3 mkp) | |
| M 12 = 10,1 Nm (10,3 mkp) | für Festigkeitsklasse 10 |

Es werden Schrauben der Festigkeitsklasse 8,8 und Muttern 8 verwendet.

Es werden Schrauben der Festigkeitsklasse 10,9 und Muttern 10 verwendet.

Elektrische Anlage gemäß StVZO. Westfalia-Best.-Nr. 507 332

Beim Einbau einer Kupplungskugel mit Halterung sind die gesetzlichen Vorschriften des Landes zu beachten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß der Fahrzeughalter bei nachträglichem A-Bau unter Vorlage des Gutachtens über den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeuges eine erneute Betriebserlaubnis für das Fahrzeug bei der Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle) zu beantragen hat.

Die Kugel bzw. Kupplung ist stets sauber zu halten und zu fetten.

Bei der Überprüfung des Anbaues ist diese Anweisung dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer vorzulegen.

Die Anbauanweisung ist dem Kraftfahrzeugbrief beizufügen.

18. Kw 73

20

WESTFALIA



Hersteller: Westfalia-Werke KG., Wiedenbrück

Anschlußplan für AHK Steckdose

| No. | Klemme | Verbraucher | Kabelfarbe |
|-----|--------|----------------|-------------|
| 1. | L | Blinker L. | Schwarz-Wei |
| 2. | 54g | Innenlicht | Blau |
| 3. | 31 | Masse | Braun |
| 4. | R | Blinker R. | Schwarz-Grü |
| 5. | 58R | Schlußlicht R. | Grün-Rot |
| 6. | 54 | Bremslicht | Schwarz-Ro |
| 7. | 58L | Schlußlicht L. | Grün-Schwa |

Rechter Kabelbaum: Blinker R., Schlußlicht R., Bremslicht

Linker Kabelbaum: Masse, Innenlicht, Blinker L., Schlußlicht

Kunstmann

Große Mühe

Meinen neuen K 70 L, Baujahr 1972, stellte ich nach einer längeren Regenfahrt an einer etwas abschüssigen Stelle zum Parken ab. Ich legte den Rückwärtsgang ein und zog die Handbremse fest. Nach drei Tagen wollte ich das Fahrzeug wieder benutzen. Das ging aber nicht, weil das rechte Hinterrad blockierte. Das Fahrzeug wurde in die Werkstatt abgeschleppt. Nach fast zweistündiger Reparatur stellte sich heraus, daß die Scheibenbremse durch das lange Stehen angerostet war, und zwar dermaßen angerostet, daß es großer Mühe bedurfte, das Rad abzuziehen. Was muß ich tun, um mein Fahrzeug bei Regen mit gezogener Handbremse unbesorgt abstellen zu können?

R. B. aus Erfstadt

Wir meinen:

Leider gibt es gegen das Festsitzen der Bremsen beim K 70 zur Zeit noch keine endgültige Lösung, denn auch der nachträgliche Einbau von Bremsbelägen mit Korrosionsschutz (als VW-Ersatzteil erhältlich) bringt nicht in jedem Fall den gewünschten Erfolg.

Geräuschkulisse

Das von Leser H. H. in GUTE FAHRT 2/73, Seite 54, geschilderte Geräusch (hartes Dröhnen bzw. Röhren) im Bereich zwischen 105-115 km/h, tritt auch bei meinem K 70 L, 75 PS, Baujahr 1973, in äußerst unangenehmer Stärke auf. Es handelt sich also offenbar nicht um einen Einzelfall, sondern um einen typischen Fehler. Das Geräusch überträgt sich offenbar über das Schaltgestänge in den Innenraum; denn es wird geringer, wenn man den Schalthebel nach hinten drückt und festhält. In der hiesigen VW-Vertretung wurde kürzlich versucht, wie auch Sie raten, durch Lösen und Festziehen der Motoraufhängung (bei laufendem Motor) Abhilfe zu schaffen. Eine kleine Besserung ist eingetreten, aber das Geräusch ist nach wie vor da.

Dr. G. H. aus Marktredwitz

Gute Fahrt 7/73

Eine Art Scheppern

Ich fahre einen K 70, Modell 72, 75 PS. Mit dem Wagen bin ich sehr zufrieden bis auf die Geräusentwicklung: Bei Geschwindigkeiten zwischen 105 bis 115 km/h tritt ein Vibrieren und eine Art „Röhren“ auf, das meiner Meinung nach im Ansaugsystem zustandekommt. Bei Geschwindigkeiten darüber läßt es wieder nach. Kann man etwas dagegen machen?

Seit etwa 2 Wochen bemerke ich ein metallisches Geräusch, das besonders bei warmem Motor zu hören ist. Es wird stärker, wenn man das Gas wegnimmt. Ebenso ist eine Art Scheppern zu vernehmen, wenn der Motor nach dem Auskuppeln auf die Leerlaufdrehzahl heruntergeht. In der Werkstatt wurde mir gesagt, das wäre normal, würde durch die Steuerkette hervorgerufen und ließe sich nicht abstellen. Dieses Geräusch ist aber störend. Läßt sich wirklich nichts dagegen unternehmen?

H. H. aus Duisburg

Wir meinen:

Für die von Ihnen geschilderten metallischen Geräusche kommen unserer Meinung nach zwei Ursachen in Betracht, die Ihre Werkstatt sicher leicht prüfen kann:

- Das Ölabweisblech schlägt durch Vibrieren an der Quervertraverse der Vorderachse an.

- Das Abdeckblech über der Bremsscheibe ist eingerissen und verursacht die Geräusche.

Was allerdings das „Röhren“ bei 105-115 km/h anbelangt, vermuten wir, daß es sich um eine Motor-Unwucht handelt. Wir empfehlen, die Aufhängung des Motor-Getriebe-Aggregats vorn und hinten zu lösen und bei laufendem Motor wieder festzuziehen. Dadurch lassen sich Verspannungen beseitigen, die das Übertragen von Geräuschen in das Fahrzeuginnere begünstigen können.

Wir meinen:

Wir vermuten, daß es bei Ihrem Fahrzeug in höheren Drehzahlbereichen zur metallischen Berührung zwischen Schaltstange und Schalthebel kommt. Wenn das Lösen und Wiederfestziehen der Motoraufhängung noch keinen vollen Erfolg bringt, empfehlen wir zusätzlich folgende Maßnahmen: Lagerbock für die Schaltstange (auch Schaltbock genannt) lösen, 2 mm nach hinten verschieben und wieder festziehen; reicht das nicht: Die um 2 mm kürzere Schaltstange einbauen (Serien-Einsatz: 4. 10. 72, ab Fahrgestellnummer 483 2511 590); Motoraufhängung nochmals lösen und bei laufendem Motor wieder festziehen.

21

Gute Fahrt 2/73

Gute Fahrt 12/72

BOSSCH
BOSSCH
BOSSCH

ROBERT BOSCH GMBH



BOSCH

Herrn
Arne Kunstmann
Gustav-Wehrhuch-Weg 13
2000 Hamburg 67

Telefon (07 21) 40109-0
Telefax (07 21) 40109-310
Telex 17721800
Telex 721600-00k
Box 22922 F

Boschstr.
Auf der Insel 4
Karlshof-Durchbruch (Einkaufsplatz Nordost-Bn
Postfach 41109 60
D-7800 Karlsruhe 41
8. März 1990

Ihre Zeichen/Nachricht vom
26.2.90
Unsere Abteilung/Beauftragter
KH/KBT-Jaspert/Sr
AF-370-800-940
Telefon-Durchwahl
07 21 40109-318

BOSCH Zündverteiler für PKW VW K70

Sehr geehrter Herr Kunstmann,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 26.2.1990 und geben Ihnen gern die
gewünschten Auskünfte.

Wie aus dem beiliegenden Computerausdruck ersichtlich, sind für die K70-
Modelle der Baujahre 70 bis 74 Zündverteiler mit 4 verschiedenen Bestell-
nummern verwendet worden. Unseren Unterlagen haben wir entnommen, daß der
Zündverteiler 0 231 170 132 als Ersatz für die übrigen 3 Zündverteiler
gilt. Das bedeutet, daß alle 4 Zündverteiler in ihren Verstelllinien nicht
oder nur so unwesentlich voneinander abweichen, daß sie ohne weiteres ge-
genseitig austauschbar sind.

Der Zündverteiler 0 231 170 132 wird noch gefertigt und kann über eine
BOSCH Kundendienststelle bezogen werden. Eine Tzh (kontaktlose Transistor-
zündung mit Hallgeber) ist für diesen Zündverteiler ebenfalls erhältlich:
Bestellnummer 0 227 100 920.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Hinweisen gedient zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
ROBERT BOSCH GMBH
Geschäftsbereich KH
Kundensbetreuung

Anlage

Stz: Stuttgart; Registergericht: Amtsgericht Stuttgart HRB 2452.

A FAHRZEUGAUSRÜSTUNG (3290)

Eingabefelder für Selektion: Erzeugnisgruppe: ___ Baujahr: ___ LTERM: OHKBT431
Erzeugnisnr.art: B (B=Boschnr.,H=HKB,S=SB-Nr.,T=Typformel) Bereich: AU

Marke.....: VW (VOLKSWAGEN) Pkw
Modellreihe: K 70 (D) 0870-1074
Fahrzeug...: K 70 1.6 <48>, 55-66 kW 0870-0771
DA, DB 1,605 Ltr., 4 Zyl. Motorart: 11B

- Zündverteiler, kontaktgest. 0870-0271 0 231 115 087 *Ersatz!*
- Zündverteiler, kontaktgest. 0371-0771 0 231 115 091 *Ersatz!*

A FAHRZEUGAUSRÜSTUNG (3290)

Eingabefelder für Selektion: Erzeugnisgruppe: ___ Baujahr: ___ LTERM: OHKBT431
Erzeugnisnr.art: B (B=Boschnr.,H=HKB,S=SB-Nr.,T=Typformel) Bereich: AU

Marke.....: VW (VOLKSWAGEN) Pkw
Modellreihe: K 70 (D) 0870-1074
Fahrzeug...: K 70 1.6 <48>, 55-66 kW 0871-1074
DA, DB 1,605 Ltr., 4 Zyl. Motorart: 11B

- Zündverteiler, kontaktgest. 0871-1172 0 231 115 091 *Ersatz!*
- Zündverteiler, kontaktgest. 1272-1273 0 231 170 038 *Ersatz!*
- Zündverteiler, kontaktgest. 0174-1074 0 231 170 132

A FAHRZEUGAUSRÜSTUNG (3290)

Eingabefelder für Selektion: Erzeugnisgruppe: ___ Baujahr: ___ LTERM: OHKBT431
Erzeugnisnr.art: B (B=Boschnr.,H=HKB,S=SB-Nr.,T=Typformel) Bereich: AU

Marke.....: VW (VOLKSWAGEN) Pkw
Modellreihe: K 70 (D) 0870-1074
Fahrzeug...: K 70 1.8 <48>, 74 kW 0873-1074
DC 1,807 Ltr., 4 Zyl. Motorart: 11B

- Zündverteiler, kontaktgest. 0873-1273 0 231 170 038 *Ersatz!*
- Zündverteiler, kontaktgest. 0174-1074 0 231 170 132

22

BOSCH



Entstöranleitung

Suppression Instructions
Instructions de déparasitage
Instrucciones de desparasitación

VW K70

KDB-Nr. 370.22.029.40 (9.70)

DR Entstörsatz
Suppression kit

Bestell-Nr. 7 609 473 2
Order No.

Jeu de pièces antiparasites
Juego de piezas antiparasitarias

Für AM und FM (UKW-Radio)

Eine ordnungsgemäße Entstörung wird nur durch Einbau aller Teile des Entstörsatzes entsprechend der Entstöranleitung erzielt.

Wichtig! Bei Montage der Entstörkondensatoren auf guten Massekontakt achten.

Pour AM et FM

Un déparasitage correct n'est atteint que par l'installation de tous les éléments de déparasitage livrés par nous conformément aux instructions de déparasitage.

Très important! Lors du montage des condensateurs antiparasites prendre soin d'établir de bonnes masses.

For AM and FM (FM radio)

A good noise suppression is only obtained when all delivered suppression parts are mounted according to our instructions.

Important! Ensure good ground contact when installing suppressor capacitors.

Para AM y FM (radio de FM)

La eliminación de los parásitos en forma correcta es solamente asegurada en cuando todas las piezas antiparasitarias entregadas sean montadas correspondiendo a estas instrucciones.

¡Importante! Prestar atención de que sea efectuado un buen contacto de masa al montar los condensadores antiparasitarios.

| Stck./Pcs. | Bezeichnung / Designation | Best.-Nr./Part.no. | Pos. |
|------------|--|--------------------|------|
| Pcs. /Pzs. | Désignation / Designación | Réf./no. de pedido | |
| 5 | Verteilerentstörstecker 1 k/Suppressor connector Embout antiparasite de distributeur/Supresor para distribuidor | 0 0 356 250 014 | A |
| 1 | Verteilerentstörstecker 1 k/Suppressor connector Embout antiparasite de distributeur/Supresor para distribuidor | 0 0 356 200 005 | B |
| 1 | Regenschutzkappe/Rain protection cap Capuchon protection d'eau/Capucete de protección de agua | 0 1 230 522 009 | B |
| 1 | Entstörkondensator 2,2 uF/Suppressor capacitor Condensateur antiparasite/Condensador antiparasitario | 0 0 290 800 034 | C |
| 1 | Entstörkondensator 2,2 uF/Suppressor capacitor Condensateur antiparasite/Condensador antiparasitario | 0 0 290 800 032 | D |
| 1 | Sechskantschraube M 5 x 10/Hex. screw Vis hex./Tornillo hex. | 4 2 911 051 152 | E |
| 1 | Federring 5,1/Spring ring Anneau élastique/Anillo elástico | 4 2 916 690 004 | E |
| 1 | Entstörglied/Suppressor Pièce antiparasite/Pieza antiparasitaria | 0 0 290 002 013 | F |

ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART

23

Montageort und Anschluß der Entstörteile / Mounting place and connecting of suppressor parts
Lieu de montage et raccordement des pièces antiparasites / Lugar de montaje y conexión de las piezas antiparasitarias

- Pos. A Zündverteiler/Distributor/Distributeur/Distribuidor Fig. 1
- Pos. B Zündspule/Ignition coil/
Bobine d'allumage/Bobina de ignición Fig. 2
- Pos. C Zündspule Kl. 15/Ignition coil
Bobine d'allumage/Bobina de ignición Fig. 2
- Pos. D Drehstromgenerator Kl. B+/Alternator term. B+
Alternateur, borne B+/Alternador, borne B+ Fig. 3
- Pos. E Zur Montage der Pos. D/For mounting pos. D
Pour le montage de la pos. D/Para el montaje de la pos. D Fig. 3
- Pos. F In die Geschwindigkeitsstufen des Scheibenwischermotors
zwischen-schalten (rotes und grünes Kabel).
Interconnect in speed stages of windshield wiper motor
(red and green cable).
Raccorder entre les étages de vitesse du moteur d'essuie-glace
(câble rouge et vert).
Conectar en las etapas de velocidad del motor de limpiaparabrisas
(cable rojo y verde). Fig. 4

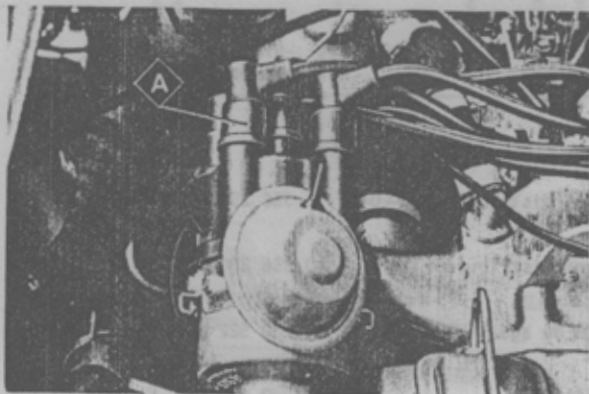


Fig. 1

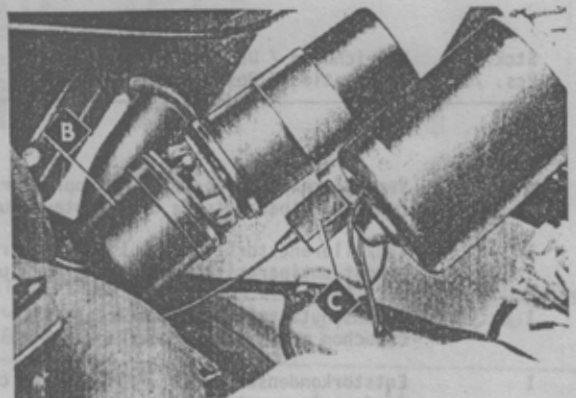


Fig. 2

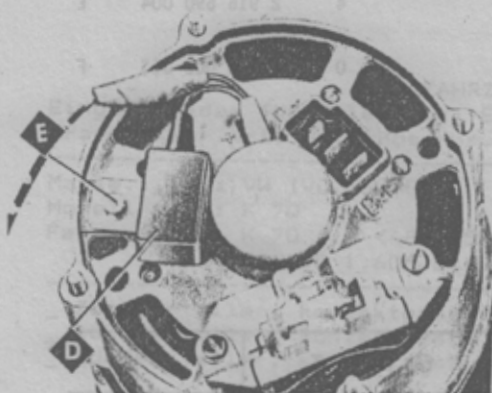


Fig. 3

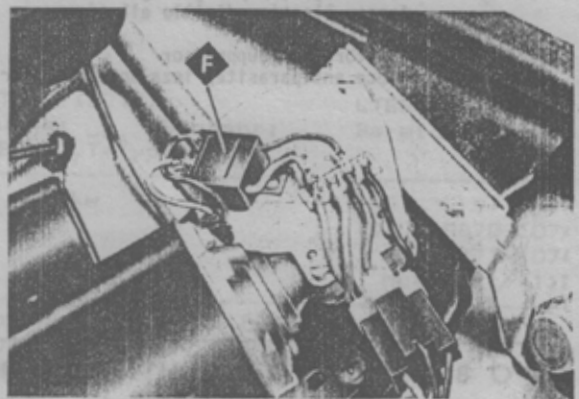


Fig. 4

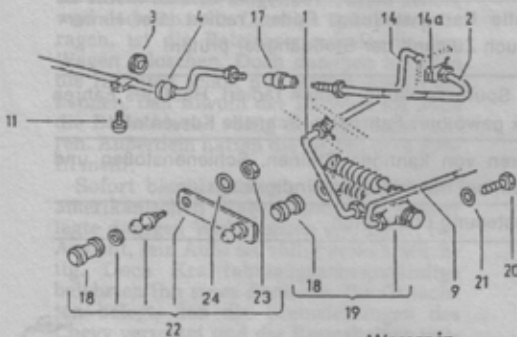
24

Bremsen

(Nachtrag zum Thema Bremsen, K70-POST 1/92)

Vor dem Einstellen des Bremskraftreglers sollten zuerst die Bremsbacken genau eingestellt werden. Auch die Grundeinstellung der Handbremse ist zu überprüfen. Außerdem sind, am Reglergestänge, die Kugelzapfen u. die Vulcolanbuchsen auf Verschleiß zu prüfen. Die Einstellmethode ohne Druckprüfer macht manchmal nach der Bremsprobe eine Einstellkorrektur erforderlich.

Weitere Voraussetzung: Das übrige Bremssystem muß in Ordnung sein. Bremszylinder, Bremsleitungen, Bremsflüssigkeit usw. Beim Wechsel und Entlüften sollte an allen vorhandenen Nippeln, (auch an den unteren Ablaßnippeln vorn), in der entsprechenden Reihenfolge, solange gepumpt werden, bis keine Luftblasen mehr kommen und saubere Bremsflüssigkeit austritt. Da die Bremsflüssigkeitskanäle wie „Sackgassen“ sind, würden verbleibende alte Reste die neue Flüssigkeit wieder verunreinigen.



Leitungen, Bremskreis hinten

Wasser in Bremsleitungen oder Bremszylinder kann für die Wageninsassen tödlich enden. Bremsflüssigkeitstests hingegen sind nicht teuer und dauern auch nicht lange.

JB.

Von den meisten Fahrern häufig vernachlässigt: Bremsflüssigkeitstest

Ein für die Sicherheit des Fahrzeuges wichtiges Betriebsmittel, die Bremsflüssigkeit, wird nach Meinung des Rheinisch-Westfälischen TÜV allzu häufig vernachlässigt. Dabei kann das Fahren mit überalterter Bremsflüssigkeit im Extremfall so gefährlich werden, daß die Bremse bei starker Beanspruchung versagt und das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann.

Der Grund der Überalterung: Im Laufe der Zeit nimmt die Bremsflüssigkeit aus der Luft Wasser auf. Dadurch sinkt der „Naßsiedepunkt“ erheblich. Schon bei wenigen Prozent

Wasser in der Bremsflüssigkeit wird der kritische Punkt erreicht, an dem der Austausch des „Bremsaftes“ anzuraten ist.

Wird nämlich eine mit überalterter Flüssigkeit arbeitende Bremse stark beansprucht und erhitzt sich die Bremsflüssigkeit dabei, so bilden sich Wasserdampfblasen in Bremsleitungen und -zylindern. Die Bremse versagt, und der üblicherweise rettende Tritt geht ins Leere. Um das zu verhindern, sollte die Bremsflüssigkeit von einem Sachverständigen auf ihren Zustand hin untersucht werden.

| Splitt, Geröll (trocken) 60 km/h | | Asphalt (trocken) 100 km/h | | Asphalt (naß) 80 km/h | |
|----------------------------------|----------|----------------------------|----------|-----------------------|----------|
| Reifen A | Reifen B | Reifen A | Reifen B | Reifen A | Reifen B |
| mit ABS | mit ABS | mit ABS | mit ABS | mit ABS | mit ABS |
| 29,3 | 28,2 | 44,7 | 49,8 | 35,3 | 40,4 |
| ohne ABS | ohne ABS | ohne ABS | ohne ABS | ohne ABS | ohne ABS |
| 24,6 | 22,9 | 51,5 | 48,8 | 47,0 | 48,3 |

Testwagen Saab 9000
Bereifung: B5/65 R 15

Quelle: Allianz-Zentrum für Technik

Mit ABS nicht automatisch kürzere Bremswege

Vergleichsuntersuchungen mit sonst typgleichen Fahrzeugen, jedoch mit und ohne Antilockiersystem (ABS) zeigten daß die Bremswege abhängig sind von der Stra-

ßenbeschaffenheit und von der Art der Bereifung. Dennoch gewährleistet ABS selbst in Notbremsituationen Fahrstabilität und Lenkfähigkeit. Es ermöglicht

Vollbremsung und Ausweichmanöver zur gleichen Zeit.

(Allianz-Zentrum f. Technik)

Störungstabelle Reifen

| Abnutzung | Ursache |
|--|--|
| Stärkerer Reifenverschleiß auf beiden Seiten der Lauffläche | Zu niedriger Luftdruck |
| Stärkerer Reifenverschleiß in der Mitte der Lauffläche, über den gesamten Umfang | Zu hoher Luftdruck |
| Auswaschungen der Profilseite | Statische und dynamische Unwucht des Rades. Eventuell zu großer Seitenschlag der Felge, zu großes Spiel im Radlager oder in den Tragelenken. |
| Auswaschungen in der Mitte des Reifenprofils | Statische Unwucht des Rades. Eventuell Folge von zu großem Höhengschlag |
| Starke Abnutzung an einzelnen Stellen in der Mitte der Lauffläche | Blockierspuren von Vollbremsungen. Eventuell unrunde Bremsstrommel, die ein Blockieren bei stets derselben Radstellung begünstigt |
| Schuppenförmige oder sägezahnähnliche Abnutzung des Profils. In krassen Fällen mit Gewebebrüchen verbunden, die nach einiger Zeit nach außen sichtbar werden | Überbelastung des Wagens. Innenseite der Reifen auf Gewebebrüche untersuchen! |
| Gummizungen an den seitlichen Profilkanten | Fehlerhafte Radeinstellung. Reifen radiert. Bei Hinterrädern auch Zustand der Stoßdämpfer prüfen! |
| Gratbildung an einer Profilseite des Vorderrades | Falsche Spureinstellung. Reifen radiert. Häufiges Fahren auf stark gewölbter Fahrbahn. Schnelle Kurvenfahrt |
| Stoßbrüche im Reifenunterbau. Anfangs nur im Inneren des Reifens sichtbar | Überfahren von kantigen Steinen, Schienenstößen und ähnlichem bei hohen Geschwindigkeiten |
| Einseitig abgefahrne Laufflächen | Sturzeinstellung überprüfen |

Störungsdiagnose Scheibenwischergummi

| Wischbild | Ursache | Abhilfe |
|---|--|---|
| Schlieren Abbildung 92-012 | <ul style="list-style-type: none"> ● Wischgummi verschmutzt ● Ausgefranste Wischlippen, Gummi ausgerissen oder abgenutzt ● Wischgummi gealtert, rissige Oberfläche ● Auflagekraft über 120 km/h zu gering | <p>Wischgummi mit harter Nylonbürste und einer Waschmittellösung oder Spiritus reinigen</p> <p>Wischgummi erneuern</p> <p>Wischgummi erneuern</p> <p>Leitschaufel einbauen</p> |
| Im Wischfeld verbleibende Wasserreste ziehen sich sofort zu Perlen zusammen Abbildung 92-013 | <ul style="list-style-type: none"> ● Windschutzscheibe durch Lackpolitur, Öl oder Dieselerückstände verschmutzt | <p>Windschutzscheibe mit sauberem Putzlappen und einem Fett-Öl-Silikonentferner reinigen</p> |
| Wischerblatt wischt einseitig gut – einseitig schlecht, rattert Abbildung 92-014 | <ul style="list-style-type: none"> ● Wischgummi einseitig verformt, „kippt nicht mehr“ ● Wischerarm verdreht, Blatt steht schief auf der Scheibe | <p>Neues Wischgummi einbauen</p> <p>Wischerarm vorsichtig verdrehen, bis richtige, senkrechte Stellung erreicht ist</p> |
| Nicht gewischte Flächen | <ul style="list-style-type: none"> ● Wischgummi aus der Fassung herausgerissen ● Wischerblatt liegt nicht mehr gleichmäßig an der Scheibe an, da Federschiene oder Bleche verbogen ● Anpreßdruck durch Wischerarm zu gering | <p>Wischgummi vorsichtig in die Fassung einsetzen</p> <p>Wischerblatt ersetzen. Dieser Fehler tritt vor allem bei unsachgemäßem Montieren eines Ersatzblattes auf</p> <p>Wischerarmgelenke und Feder leicht einölen oder neuen Arm einbauen</p> |

26

Polizei beschlagt „Rostlaube“

„Absolut verkehrsunsicher“ lautete das Sachverständigenurteil über ein Kabriolett Marke Eigenbau, das die Polizei jetzt aus dem Verkehr gezogen hat. Zwei Streifenpolizisten glaubten ihren Augen nicht zu trauen, als sie einen 25jährigen mit seiner Rostlaube über die Grotestraße (Linden) kutschieren sahen. Durch bloßes Absägen des Daches hatte der Mann den Chevrolet Impala, Baujahr 1975, schnell zu einem Kabrio umgebaut. Allein schon, weil dadurch scharfkantige Ecken emporragen, ist die Betriebserlaubnis für den Wagen erloschen. Doch daneben konnten die Beamten schon mit bloßen Augen erkennen, daß sowohl der Rahmen als auch die Bodenbleche völlig durchgerostet waren. Außerdem hatten die Reifen kein Profil mehr.

Sofort beschlagnahmte die Polizei den amerikanischen Wagen, doch der Fahrer legte dagegen Widerspruch ein. Er ist der Ansicht, sein Auto sei völlig verkehrstüchtig. Doch Kraftfahrzeugsachverständige belehrten ihn eines Besseren. Ihr Gutachten belegt, daß die Bremsleitungen des Chevy verrostet und die Bremsbeläge verbraucht sind. Die Handbremse zeigt keine Wirkung, und der verrostete Auspuff ist durchgebrannt. Auch die Benzinleitung ist von starkem Rost gezeichnet, Motor und Getriebe sind undicht. Gleiches gilt für die Servolenkung. Die Bremsleistung des Autos ist an allen Rädern unterschiedlich und viel zu niedrig.

Gegen den Halter, der mit dem Impala mit roten Kennzeichen unterwegs war, ist eine Ordnungswidrigkeitenanzeige eingeleitet worden. Auf Grund der Vielzahl der darin aufgelisteten Verstöße erwartet ihn ein saftiges Bußgeld. Mit einem Abschleppwagen durfte der Besitzer die Rostlaube wieder vom Hof der Polizeidirektion abholen. rfi



Städte haften nicht, wenn der Wagen aufsetzt.

Foto: dpa

Das soll wohl ein Scherz sein !!!

Abschleppdienst darf kassieren

Berlin (dpa). Falschparker dürfen für den Einsatz des Abschleppdienstes auch dann zur Kasse gebeten werden, wenn sie ihren verkehrswidrig abgestellten Wagen noch rechtzeitig vor dem Eintreffen des Abschleppers entfernen. Die Rechtmäßigkeit der Gebührenhebung für die Leerfahrt des Abschleppers hat das Oberverwaltungsgericht Berlin in zwei Entscheidungen bestätigt (Az: OVG 5 B 68.91 und OVG 5 B 96.91). Ausreichend sei bereits die Auftragserteilung über die Funkbetriebszentrale der Polizei.

Ungerechte Knöllchen?

„Ganz kurz“ hat man in zweiter Reihe geparkt – schon leuchtet das Knöllchen von ferne. Zu Recht in diesem Fall.

Was aber tut man mit ungerechtfertigten Strafmandaten? Innerhalb einer Frist von vier Wochen kann bei berechtigten Zweifeln schriftlicher Widerspruch bei der zuständigen Behörde eingelegt werden. Wird er abgelehnt, hat der Bürger die Möglichkeit, innerhalb eines Monats Klage beim Verwaltungsgericht zu erheben.

Ferner kann er eine „Aussetzung der Vollziehung“ angeforderte Bescheide beantragen, wenn ernsthafte Zweifel an der Rechtmäßigkeit bestehen oder er „eine unbillige Härte“ erdulden müßte.

Versäumt der Betroffene Fristen unverschuldet, so darf er „Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand“ beantragen – aber nur bis zu zwei Wochen nach Wegfall des Verhinderungsgrundes.



„Wie ulkig, ein Leserbrief, der tick-tick-tick macht ...“