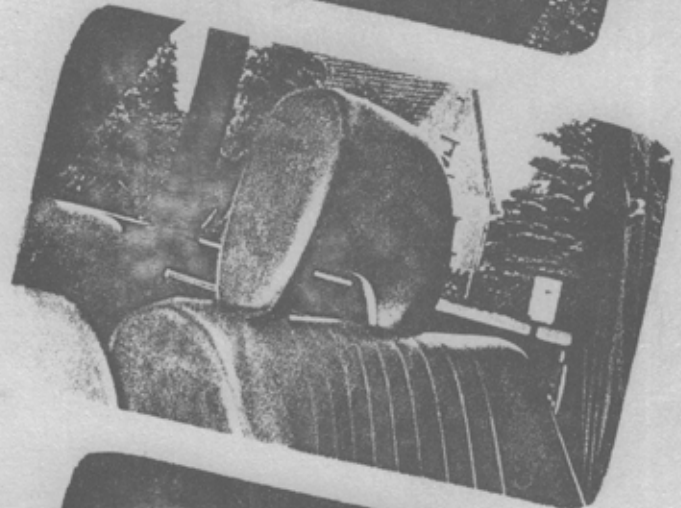
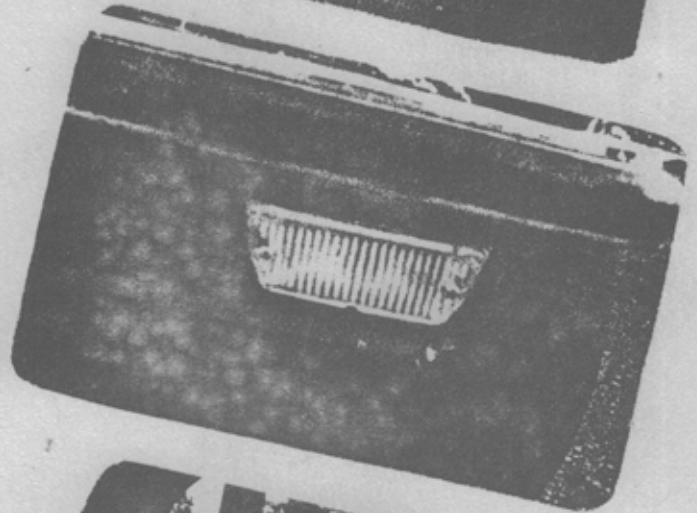
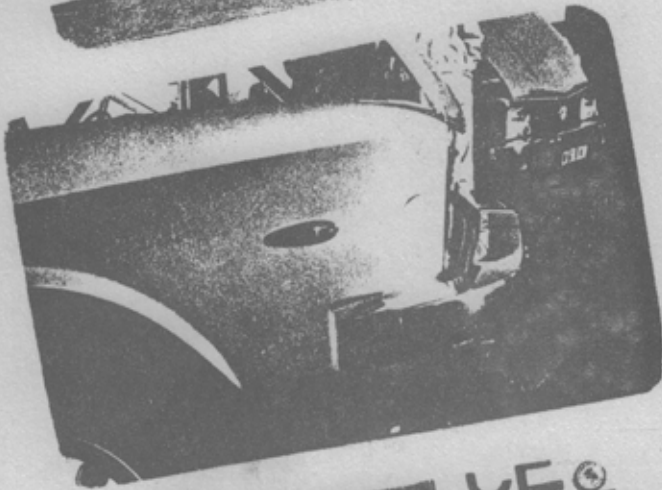
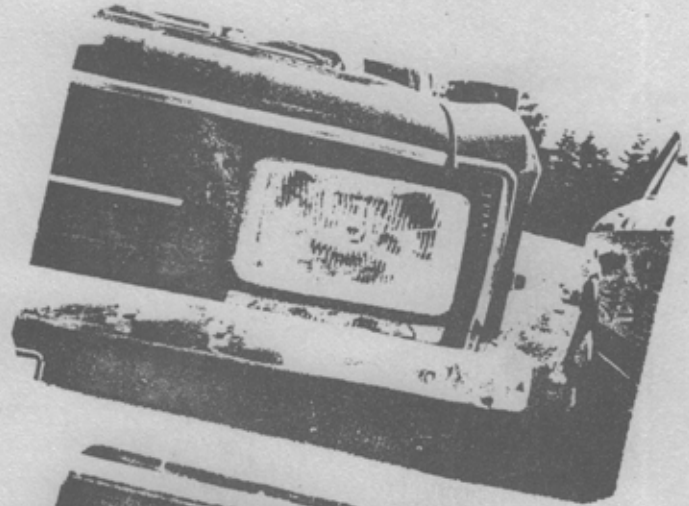
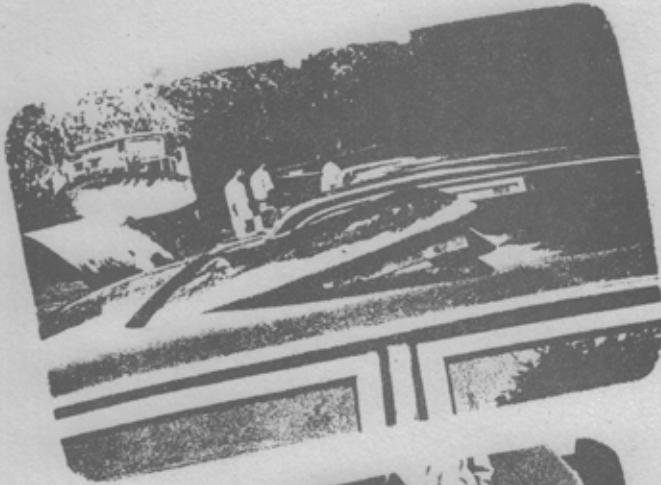


K70 - POST

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





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,
32791 Lage, ☎ 05232/63896

2. Vorsitzender, Clubzeitung, Internationale Kontakte

Ingo Menker, Boberweg 13,
30966 Hemmingen, ☎ 0511/417015

3. Vorsitzender, (VW-Werk), Ersatzteilbeauftragter, Werkskontakt

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

4. Vorsitzender, Schriftführer, Clubzeitung

Arne Kunstmann, Gustav Weihrauch Weg 13,
22359 Hamburg 67, ☎ 040/6039758

5. Vorsitzender, Kassenwart, Adressenverwaltung

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

IMPRESSUM DER **KTD** - POST

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitgl. kostenlos), für Nichtmitgl.: 4 Ausgaben 20,- DM

REDAKTIONSITZ: 30966 Hemmingen, Boberweg 13, ☎ 0511/417015, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr.10, 29308 Südwinsen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks u. Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr.26, 22765 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

Clubkonto: 37115 Duderstadt, Sparkasse Duderstadt, BLZ: 260 512 60, Kt.Nr.: 3081403

Auf ein Wort.....

Tscha, wie die Zeit vergeht, unser internationales Treffen in Luxemburg und einige darauf folgende Veranstaltungen, wie zum Beispiel in Bockhorn, liegen schon wieder hinter uns und die Urlaubszeit ist angebrochen.

Ingo ist schon in Urlaub und ich fahre diese Woche ohne Auto stressfrei mit Bahn und Schiff auf eine autofreie Insel. Das Gepäck wird vorher aufgegeben und ist bei Ankunft dann schon im Urlaubsdomizil; und wenn man sich dann bei der Bahn noch Platzkarten kauft, kann der Urlaub schon auf der Hinfahrt beginnen.

Bedingt durch die verschiedenen Urlaubszeiten in den Bundesländern, sind die einen Beteiligten schon weg und die anderen fahren noch, und irgendwie müssen wir die Erstellung der *K70-POST* dazwischen bringen.

So, und jetzt noch einmal zurück nach Luxemburg. Es war mal wieder ein so richtig schönes *K70*-Treffen mit 41 Beteiligten aus 5 Ländern. Auch die Beilage zum Programm mit den technischen Informationen und wichtigen Reparaturhinweisen für den *K70* war gut ausgewählt. Im Ausland hat man sich scheinbar mehr Gedanken über den *K70* gemacht, denn es gab dort mehr dem Kunden zugängliche Reparaturhinweise als bei uns. Wir möchten uns bei Josef und seiner Familie für die erfolgreiche Organisation recht herzlich bedanken.

Videos über das Treffen gibt es über Josef Bertrand und Rudolf Boomgaren. Es sind leider nicht alle Teilnehmer auf dem Pressefoto und auf den Videos, da sie zu dem Zeitpunkt (noch) nicht anwesend waren. Einige trauten sich auch nicht vor die Kamera, da auch Interviews gemacht wurden.

Eine Begebenheit möchte ich dem Bericht noch vorgereifen. Nach dem gemütlichen Beisammensein am ersten Abend, auf dem auch schon die Aufnahmen vom ersten Tag vorgeführt wurden, hatten sich noch ein paar hartgesottene in die Gaststube rüber gesetzt, um dort trotz fortgeschrittener Stunde noch weiter zu plauschen. Irgendwann waren wir dann noch die einzigen Gäste und der Wirt wurde bei jeder weiteren Runde, die er brachte, immer unruhiger und brummelte immer so vor sich hin. Als ich Josef darauf aufmerksam machte, sagte er, das sei bestimmt wegen der Polizeistunde, die hier noch sehr streng gehandhabt würde. Wir beschlossen also Feierabend zu machen, aber so schnell klappte das irgendwie nicht und der Wirt versuchte es jetzt auf psychologische Art, in dem er erst die Aussenbeleuchtung ausschaltete, die Rollos herunter ließ und in der entferntesten Ecke angefangen, stufenweise das Licht ausschaltete. Die Dunkelheit kroch so auf diese Art immer näher an unseren Tisch heran und als sie uns dann erfaßte, standen wir dann doch auf und gingen oder stolperten in Richtung auf unsere Quartiere. Als uns der Wirt am nächsten Abend nach dem Tagesprogramm wieder in die Gaststätte kommen sah, schlug er sich mit einer Hand vor den Kopf (in der anderen hatte er ein Tablett) und man konnte in seinem Gesicht lesen: Mein Gott, jetzt wirds wieder spät. J.B.

ACHTUNG NACHFERTIGUNG :

ab sofort können Nabendeckel für Fuchsfelgen (aus Vollmaterial gedreht) bestellt werden, 05143/5756, Mario Thimm

INHALT:

Internationales K 70 - Treffen
vom 29.5. bis 31.5.93 in Luxemburg

Mitglied in

Leider hat es Familie Thimm wieder einmal nicht eher geschafft, aber um elf Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit setzte sich dann doch unser aus drei Fahrzeugen bestehender Konvoi in Richtung Luxemburg in Bewegung. Es handelte sich um Manni's Audi 80, Harry's türkisen K 70 L (mit Stahlkurbeldach) und meinen marathonblauen K 70 LS, wovon der letztere einem Wasserpumpenschaden zum Opfer fiel. Ungefähr in Höhe Köln schoß die Temperatur schlagartig in den roten Bereich. Kurzerhand wurde das Auto per Abschlepp-

stange von der Autobahn befördert und in einem nahegelegenen Ort mit neuem Wasser befüllt. Unter ständigem Nachfüllen erreichten wir dann so gegen 19 Uhr Luxemburg, genauer gesagt: Stadtbredimus. Vor Ort wurden wir zuerst von Josef Bertrand begrüßt und erhielten eine mit viel Mühe hergestellte Programmzeitung über den Ablauf des Treffens und mit einigen technischen Informationen über den K 70. Danach allgemeines Begrüßen und Besichtigung der restlichen, überwiegend edlen K 70e. Außerdem durfte jeder K 70 - Lenker einen Kommentar zu seinem K 70 abgeben - vor laufender Videokamera versteht sich. Auch die ersten Ersatzteile wechselten ihre Besitzer. Gegen 20 Uhr bewegte sich die Masse dann zum warmen Abendessen. Danach fiel der Schwerpunkt auf das Aufsuchen der Quartiere, bzw. der Campingplätze mit Aufbau der Zelte. Im Anschluß daran fand das traditionelle gemütliche Beisammensein statt, an dem ich aufgrund meiner Grippe leider nicht teilnehmen konnte. Der Sonntag begann für uns

mit guter Laune und einem K 70 - Stehfrühstück. Alle K 70 Camper standen versammelt um die reichhaltig gedeckte K 70 Motorhaube. Doch um 10 Uhr erwartete uns Josef zwecks Fototermin bereits vor dem Hotel. Als alle K 70e versammelt waren, wurde nun Film um Film sinnvoll verknippst. Kurz nach 11 Uhr setzte sich der K 70 - Konvoi in Bewegung. Es ging zum Besuch einer Schmetterlingsfarm und auf der Besichtigungsrunde durch die tropische Halle boten sich uns eindrucksvolle Bilder, besonders was die Artenvielfalt der Schmetterlinge anging. Auf dem Programm stand nun die Fahrt mit der Touristikbahn durch Luxemburg. Nach einem kleinen Imbiß auf einem Parkplatz fuhren wir dann auch weiter, aber nur so lange, bis das Sondermodell von in meinem Rückspiegel eine Panne signalisierte. Wir hielten an. Der vordere Teil des

Konvois bemerkte dies nicht und fuhr weiter. An **Ardies** K 70 hatte sich der Keilriemen verabschiedet und so legten wir schnell einen neuen auf, den Jos glücklicherweise mit sich führte. Es ging weiter, bis aus **Ardies** Wagen Dampf entwich und wir feststellen mußten, daß der Motor gar kein Wasser mehr hatte. Ich nahm die bereits bewährte Abschleppstange und zog das Sondermodell mit meinem angeschlagenen K 70 bis zur Ausfahrt. Dort war eine Tankstelle, an der wir Wasser



auffüllten und wo auch der Rest der Truppe stand. Leider kamen wir nun zu spät in Luxemburg an der Touristikbahn an, doch Josef arrangierte prompt einen neuen Termin. Die verbleibende Zeit überbrückten wir mit einem Stadtbummel oder einer Tasse Kaffee, bis wir die Fahrt mit der Touristikbahn durch die wirklich schöne Stadt Luxemburg antraten. Es war ein voller Erfolg, doch die Krönung stand uns noch bevor: die Besichtigung von Josef's Tiefgarage, gefüllt mit K 70en in diversen Farben und Ausstattungsvarianten. Hier hielten wir uns eine Weile auf, bis wir die Fahrt zum gemeinsamen Abendessen antraten. Von dort aus fuhren wir wieder in unsere Quartiere und auch dieser Abend wurde mit einem gemütlichen Beisammensein beendet (wieder ohne mich). Am nächsten Morgen bewegte sich unser bunter K 70 - Konvoi an der Mosel entlang in Richtung Norden mit dem Ziel: Besichtigung des Schlosses in Vianden. Unterwegs mußte ich dann aber feststellen, daß die Zylinderkopfdichtung an meinem Wagen durch den Wasserpumpenschaden in Mitleidenschaft gezogen worden war. Der Motor mischte das Öl mit Wasser. Nach einigem Überlegen verteilten wir das Gepäck auf Harry's und Ingo's K 70 und ließen das Auto allein zurück. Am Schlossparkplatz in Vianden angekommen verabschiedete sich mit uns (Ingo, Manuela und mir) der erste Teil der Gruppe und trat die Heimreise an. Der andere Teil besichtigte noch das Schloß und trat dann den Heimweg etwas später an. Und wie sich im nachhinein herausgestellt hat, sind alle von dem gelungenen K 70 Treffen gut zu Hause angekommen.



Übrigens: Mein K 70 kam drei Wochen später mit dem Abschlepper nach Hause!



Euer Mario Th.





Internationales K70-Treffen in Luxemburg

Über die Pfingsttage fand das siebte internationale K70-Treffen des ersten internationalen K70 Club e.V. Deutschland in Stadtbredimus statt, das von der Kontaktperson für Luxemburg organisiert worden war.

Angekommen waren Fahrzeuge aus Deutschland, Holland, Frank-

reich und Belgien. Der VW K70 wurde in den Jahren von 1970 bis 1975 gebaut; wegen der geringen Nachfrage lag die Produktionszahl nur bei 211 127 Einheiten. Nach Luxemburg wurden, während der Produktionszeit, 622 Fahrzeuge importiert. Die Zahl der zur Zeit noch im fahrbaren Zustand geblie-

benen Fahrzeuge, ist auf einer Hand gezählt.

Weitere Informationen über das K70-Fahrzeug und den Club erfährt der Interessent über folgende Adresse: Joseph Bertrand, 23, rue He'cht in L-6926 Flaxweiler.

Luxemburger Wort, 3. Juni 1993



Ein teurer „Wanderer“

Wolfsburg. 800 Arbeitsstunden investierte Roland Hendl vom VW-Automuseum in Wolfsburg, um ein „Wanderer-W 23“-Kabrio wieder im neuen Glanz erscheinen zu lassen. Der von der Auto-Union 1938 gefertigte Wagen besteht aus einem mit Blechen beplankten Holzgestell, das wegen des maroden Zustandes

von dem 44jährigen Restaurator in vielen Teilen rekonstruiert werden mußte. Der Sechszylinder-Motor mit 62 Pferdestärken bringt das Auto auf eine Spitzengeschwindigkeit von 115 km/h. 100 000 Mark Wert hat der restaurierte Oldtimer heute, während er vor 55 Jahren nur 5 350 Reichsmark kostete. Foto: dpa

Lippische Landes-Zeitung, Nr. 103
Dienstag, 4. Mai 1993

Die US-Amerikaner
ordnungsliebend, wie
Wir waren da !

Auch in diesem Jahr waren wir mit einem Infostand auf dem Veteranen- und Teilemarkt in Bockhorn vertreten. Ausgestellt wurde der türkismetalllicfarbene K 70 von Harry Thimm. Als Vorteil erwies sich wieder unser Stammplatz im großen Zelt, da auch dieses Jahr einige Regenschauer über den Platz hinwegzogen. Aufgrund des Regens waren die Zelte gut besucht, sodaß einige Informationen ausgetauscht werden konnten. Unter anderem erhielten wir Adressen die zum günstigen Einkauf von Ersatzteilen für unseren Teilepool führten. Begrüßen konnten wir viele bekannte Gesichter, wie: Jos Sassen, Josef Wasmuth, Fré de Jonge, Dieter Haseloh, Karl-Heinz Gemmert und viele "Abgedrehte" mehr.



Das Bockhorn-Team Jörg, Rudi, Ingo, Manni, Volker, Harry, Fred, Mario und Manuela.

K 70 - Regionaltreffen Süddeutschland

Da immer noch die Hoffnung besteht, daß auch im Süden dieser unserer Republik die dortigen K 70-Freaks ein wenig mehr Aktivitäten auf die Beine stellen, ist für den 5.9.93 ein zwang- und formloses K 70-Treffen geplant. Ein festes Programm gibt es nicht. Es findet statt in Nagold-Vollmaringen und beginnt um 13 Uhr. Wegbeschreibung: Autobahn 81 Stuttgart-Singen, Abfahrt Rottenburg. Durch folgende Dörfer: Ergenzingen, Baisingen, Vollmaringen. In Vollmaringen der Hauptstraße Richtung Hochdorf folgen bis links die K 70 gesichtet werden. Organisator: Joachim Salinger, Hochdorfer Str.13, 72202 Nagold, 07459/2527

Eine Bitte der Redaktion:

Diejenigen, die Material für die K 70-Post einsenden, möchten bitte Fotos in seidenmatt beilegen, da Hochglanzabzüge sich wesentlich schlechter reproduzieren lassen. Danke. I.M.

It never rains in Southern California oder:
Das Paradies für VW-Freaks

Meinen Sommerurlaub, eine einmonatige Autotour durch die USA, habe ich natürlich auch genutzt, nach alten Autos, speziell VW, NSU, Audi, usw. zu forschen.

Um es gleich zu sagen: in puncto K 70 und NSU war absolut nichts zu machen. Zunächst versuchte ich in Brighton, Colorado John Burnham zu erreichen, der früher K 70 fuhr und nun den Motor mit Antriebseinheit in seinem privaten Frontantriebsmuseum ausgestellt hat (wie es in einer früheren K 70-Post schon zu lesen war). Leider war das Museum zu, und ich konnte ihn auch nicht zu Hause erreichen, so daß ich unverrichteter Dinge wieder abziehen mußte. Immerhin kam ich mit einem VW-Bastler ins Gespräch, der gegenüber vom Museum seine Werkstatt hatte. Auf dem Hinterhof standen diverse Käfer und Typ 3, für deutsche Verhältnisse mit sehr wenig Rost, teils zum Ausschlichten, teils zum Herrichten. Der Besitzer war gerade dabei, einen 63er Käfer auf Allradantrieb umzurüsten. Er schreckte auch nicht davor zurück, einen 57er Ovali-Käfer als Monstercar mit ca. 1,50 m hohen Reifen herzurichten. Ein 1600er Variant wartet noch darauf, als "California-Car" (gechoppt natürlich) wiederaufzustehen.

In Houston, Texas versuchte ich, Frank Sly ausfindig zu machen, derjenige, der sich vor etlichen Jahren mal bei einigen Leuten hier wegen K 70-Teilen gemeldet hatte. Angeblich soll er mehrere K 70 besessen haben. Sein Laden (es war ein Teilehandel für alte VW's) war allerdings leer und zu vermieten. Eine eventuelle neue Anschrift konnte ich nicht ausfindig machen. Immerhin hatte ich in Houston Gelegenheit, ein wenig auf den örtlichen Schrottplätzen herumzustöbern. Ein Schrotti, der gerade einen vom Blech her einwandfreien 1600 Variant frisch hereinbekommen hatte, machte mich auf einen Kollegen aufmerksam, der sich hauptsächlich auf europäische Wagen spezialisiert hatte, insbesondere VW. Und tatsächlich, für einen mitteleuropäischen Schrottplatzkunden unglaubliche Mengen an luftgekühlten VW's gab's dort zu sehen.

Allein 12 Karmann Ghia, dazu mindestens 20 Typ 3 (größtenteils die mit der neuen Karosserieform), 2 Käfer Cabrio-Wracks, Käfer sowieso, außerdem zig Bullis von 1960 bis 1985, davon etliche mit original Westfalia Campingaufbauten (auch 60er Jahre-Modelle!). Und ein paar Typ 4 waren auch dabei.

Blechmäßig waren die Wagen für deutsche Verhältnisse brauchbar bis gut und für

Restauratoren mit vertretbarem Aufwand zu retten. Viele waren aber ziemlich verbeult, ohne jedoch Totalschaden zu sein. Auffallend viele Karmann Ghia hatten Frontal-Crashes erlebt. Wahrscheinlich waren die Frontmasken zu schwer zu reparieren gewesen, sodaß nur der Weg zum Schrottplatz blieb.



Die US-Amerikaner sind im Allgem einen nicht so pingelig und ordnungsliebend, wie es den Deutschen nachgesagt wird. Man sieht dies auch an den Autos. Hauptsache, sie fahren und die Klimaanlage funktioniert. Rost und Beulen sind egal, zumal es nichts TÜV-Ähnliches gibt. Löcher und Beulen werden mit Spachtel kaschiert, wenn überhaupt (meist vorm Verkauf). Es hagelt harte Strafen, wenn man Hinauswerfen von Müll aus dem Autofenster erwischt wird (bis zu 2000 \$), was zur Folge hat, daß die in Unmengen anfallenden Überbleibsel von Besuchen in Schnellfreßrestaurants mit Schwung auf der Rücksitzbank landen.

Daher sind die Autos auf Schrottplätzen in einem für Europäer eigenartigem Zustand. Meist fehlen die Motoren, die komplette Inneneinrichtung, oft auch die Scheiben. Dagegen sind die Karossen (von Unfällen mal abgesehen) in recht gutem Zustand. Man braucht ja kaum Blechteile. So stehen dort z.B. komplette fast völlig rostfreie Karmann Ghia-Karossen, der Rest fehlt aber völlig in Deutschland schlicht undenkbar. In puncto Rost kommt es natürlich auf die Gegend an. Im feuchten Osten (Nord wie Süd) existieren viel weniger alte Autos, auch bei Schrottis. Wenn welche vorhanden sind, haben sie meist die gleichen Schäden wie hier.

Jetzt aber zurück zu meiner Tour. Ich hatte den Tip bekommen, daß in Alamogordo in der Wüste von New Mexico ein Schrotti existiert, der gerammelt voll mit alten VW's sein soll. Auf meinem Weg dorthin fielen mir bei einem Abstecher nach Mexico etliche Typ 3-VW Bullis auf, die mächtige Plastik-Kühlergrills zierten, also Wasserkühlung hatten. Auch sonst unterschieden sie sich in manchen Details von den hier bis 1979 gebauten Modellen. Ich nehme an, daß sie dort noch eine Weile länger in Produktion waren.

Auf dem Weg nach Alamogordo entdeckte ich in einem Wüstenkaff ein Areal mit ausschließlich Ami-Modellen von 1940 bis 1965. Leider war der Platz abgesperrt und niemand zu sehen, so daß es bei ein paar Fotos durch den Zaun blieb.

Der Platz mit den alten VW's war die Krönung schlechthin. Es war eigentlich kein Schrotter, sondern ein Ladengeschäft mit Audi+VW-Teilen, meist Neuteile, aber kein offizieller VAG-Händler. Auf dem Gelände rundherum standen mindestens 50 alte VW's ab 1956, ab und zu ein paar verirrte Fremdfabrikate. Der Besitzer war anwesend und ließ mich auf das Gelände. Trotz der erfrierend sommerlichen Temperaturen (45 Grad im Schatten) ließ ich mich nicht davon abhalten, eine knappe Stunde dort herumzuturnen und einen kompletten Film zu verknipsen.

Das Angebot ließ einem wirklich den Atem stocken. Ältestes Fahrzeug war ein 56er Bulli. Ab dieser Zeit gab es nahezu alles, was VW und luftgekühlt war. Natürlich Käfer in allen Ausführungen, Dune-Buggies, selbstgebaute Vehikel, die nur bruchstückweise VW-Ursprünge erahnen ließen. VW 411+412, zwei+viertürig, sowie als Variant;



massenweise Typ 3, insbesondere Variants und TL's aller Baujahre. Ebenso Karmann Ghias, sogar welche mit den Mini-Rückleuchten. Das Schärfste war der Zustand der Wagen. Da es so gut wie keinen Regen gibt, gibt es auch keinen Rost in unserem Sinne. Einige Fahrzeuge waren durchaus löchrig, aber keinesfalls mit hiesigen Wagen zu vergleichen. Allerdings zerstört die sengende Sonne den Lack. Oft sieht man Autos mit großflächigem Oberflächenrost auf Dach und Hauben. Dort ist der Lack einfach weggebrannt. Es dauert aber noch 20 Jahre länger, bis sich hier mal Löcher bilden. Man kann regelrecht in rostfreien Blechteilen baden, teilweise lagern ausgebaute Teile in Freien. Die ersten Fahrzeuge stellte der Besitzer 1981 auf das Grundstück, ohne daß die Wagen heute extreme Roststellen zeigen. Nach dem Foto-Exzeß bin ich mit dem Eigner ins Gespräch gekommen. Er hat die Autos vorm Schrott gerettet, weil sie ihm zu schade waren, bzw. weil er Teile brauchte. Wenn es die Zeit erlaubt, restauriert er auch. Er würde gerne richtige Sahnestücke sammeln, aber dafür fehlt ihm die Unterstellmöglichkeit. Außer dem Lack zerstört die Sonne auch Gummi- und Kunststoffteile. Nach einiger Zeit kann man Gummiteile wie einen alten Keks zerbröseln. Als ich meinte, daß seine Schätze wenigstens nicht rosten, meinte er allen Ernstes, dies sei sehr wohl eine feuchte Gegend, schließlich gebe es 30 cm Niederschlag im Jahr. Als ich ihm die durchschnittlichen Preise für gebrauchte Typ 3- und Karmann Ghia-Blechteile nannte, lachte er herzlich und meinte, es sei ihm klar, daß es in Deutschland wesentlich mehr Rostprobleme gebe als in seiner Region, aber wer derartige Preise akzeptiere, müsse doch wohl ein wenig überzogen reagieren. Ich schaute mich ein wenig in seinem bis an die Decke mit VW-Teilen und -Extras



vollgestopften Geschäft um. Sehr beliebt und auf den zum Teil recht holprigen Highways wohl nötig sind gewisse "Nasen-Präser", ein aus dünnem Kunstleder und Netzgewebe bestehender Überzug für die Auto-Front, zum Teil von mächtigen Ausmaßen, etwa bis zur Hälfte der Motorhaube. Sie sollen den Wagen vor Steinschlag schützen. Oftmals haben sie am oberen Ende hochstehende Kanten, die den Sinn haben sollen, den Luftstrom so zu lenken, daß möglichst wenig Fliegen auf der Frontscheibe landen. Der Knüller waren vollverchromte Achsgelenke für den Käfer mit rosa(!)farbenen Gummimanschetten. Nach fast 3 Stunden Fotografieren und Benzingesprächen habe ich mich doch zur Weiterfahrt gezwungen.

Ein weiterer Höhepunkt waren die Massen von alten VW's und anderen Oldies, die einem in Kalifornien über den Weg führen. Dort habe ich ungelogen an einem halben Tag in San Diego mehr luftgekühlte VW's als in den letzten 8-10 Jahren in Deutschland gesehen. Es gab Gegenden, da gehörten Karmänner und Bullis bis Baujahr 1967 zu den am häufigsten gefahrenen Fahrzeugen überhaupt. In einigen Straßen sah ich vor jeden dritten Haus einen alten VW. Einen wahren Kultstatus haben noch aus Hippie-Zeiten Westfalia-Campingbusse, egal welchen Baujahres. Ich hatte manchmal den Eindruck, daß es für einen echten California-Surfer zum guten Ton gehört, in einem alten Bulli, einem Typ 3-Variant oder Karmann-Ghia vorzufahren. Allein, als ich am Strand von Mission Bay einen Parkplatz suchend durch den Ort fuhr, führen mir innerhalb von einer Minute fünf Fensterbullis über den Weg.

Vom Zustand her war das Angebot stark gemischt. Von gnadenlos gechoppten Monstern über gepflegte Originalfahrzeuge bis zu mit Ach und Krach am Laufen gehaltenen Krücken war alles vorhanden. Spoiler sind relativ unbekannt, wichtiger sind wuchtige Alufelgen, besonders hinten. Dementsprechend werden die Wagen hinten hochgebockt; eine riesige Stereoanlage darf auch nicht fehlen. Gibt es bei einem alten VW mal thermische Probleme, stellt man einfach auf Wasserkühlung um. Ich sah einen Samba-Bus, an dem der Kühler hinten unter die seitlichen Fenster geschraubt wurde. Ein beliebiger Wasserkühler vom Schrott reichte, ein Grill drumherum war nicht notwendig. Manchmal fragt man sich, wo bei der Menge an Spachtelmasse der Rest der Karosserie abgeblieben ist. Immerhin wurde meist die grobe Form getroffen. Wohlgemerktes gab kaum Rost zu kaschieren, sondern es war zu mühselig, nach einem Blechschaden den Kotflügel auszuwechseln.

In besserem Zustand waren im Allgemeinen die sehr beliebten VW-Porsche, die ebenfalls überall zu sehen waren. Dieser wird aber nur selten als vollwertiger Porsche anerkannt, im Gegensatz zum 924er, der wiederum in Deutschland von vielen Porsche-Freaks mißachtet wird.

Wie ich bereits schon sagte, es kommt in den USA auf die Region an, ob viele Oldies im Straßenverkehr, bzw. auf Schrottplätzen zu finden sind. Paradiesische Zustände herrschen im trockenen und heißen Südwesten, insbesondere in den Wüstengebieten. Leider war ich nicht in Las Vegas. Dort, einem der trockensten und heißesten Orte der USA, sollen riesige Oldtimerschrottplätze existieren. Weniger gibt es in den schwülen Südstaaten (z.B. Louisiana oder Missouri) zu sehen, ebenso in Colorado, wo es zwar heiße Sommer gibt, es im Winter aber kräftig schneit. Gesalzen wird dort sehr kräftig. Im Nordosten ist das Klima vergleichbar mit Mitteleuropa, vergleichbar auch das Oldie-Angebot.

Für die trocken-heißen Regionen kann man trotz der vielen verpfuschten Autos und der laschen Pflөгementalität der Besitzer sagen, daß die durchschnittliche Blechsubstanz wesentlich besser als hierzulande ist.

Ingo Menker

STICHTAG: 17.7.1973

PAPAS LEBENSWEG MIT DEM K70

Es begann mit einer Probefahrt zu Oma und Opa ins Sauerland. Papa hatte sich das marathonsblaue Sondermodell vom Autohaus Höper geliehen, welches am 9.5.1973 als Vorführwagen zugelassen worden war. Vor Ort war unser Uropa so begeistert von dem Auto, daß er 500,- DM Zuschuß gewährte. Daraufhin war die Entscheidung für den K 70 gefallen, obwohl Herr Höper vorgeschlagen hatte, bis nach den Werksferien auf den neuen Passat zu warten. Dieses Angebot wurde ohne Zögern ausgeschlagen und unser gelber 1302 S in Zahlung gegeben.



Am 17.7.1973 stand dann der Name Harry Winfried Thimm zum ersten Mal in einem K 70 - Fahrzeugbrief:

Fahrzeugbrief	
Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen	CE - DU 894
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma	Jürgen Höper
Wohnort/Firmsitz am Tag der Zulassung	3101 Winsen/Aller, Kirchstr. 11
Postleitzahl und Ort, Datum	31 Celle, 9.5.73
Zulassungsstelle	Landkreis Celle Der Oberkreisdirektor
Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen	CE - DU 894
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma	Harry Winfried Thimm
Wohnort/Firmsitz am Tag der Umschreibung	3101 Winsen/A. Breslauer Str. 10
Postleitzahl und Ort, Datum	31 Celle, 17.7.73
Zulassungsstelle	Landkreis Celle Der Oberkreisdirektor

***** HIERMIT BEGANN DAS ELEND *****

Nach vielen schönen Fahrten steckte im Dezember 1977 ein Opel Diplomat an einem Zebrastrreifen in Hannover seine Schnauze in unseren K 70, der anschließend um seine Kofferraumlänge kürzer war: TOTALSCHADEN. Als nächstes Auto kam ein neuer Audi 100 L. Bei einem der nächsten Ausflüge in der Nähe von Bergen entdeckten wir einen überischroten K 70 auf einem Schrottplatz. Papa sprach mit dem Besitzer und vereinbarte einen Termin, an dem der Kofferraum des überischroten K 70 an unser Sondermodell geschweißt werden sollte. Als der K 70 wieder zu Hause war, setzte Papa mich mit einem Topf Farbe in den Kofferraum. Während er von außen sprühte, malte ich das Auto von innen an. Die Wiederinbetriebnahme fand am 28. April 1978 statt. Als 2 Jahre später der 100 PS - Motor verreckte, kaufte Papa bei Höper für 800,- DM unseren ersten Schlacht - K 70. Es handelte sich hierbei um einen alaskablauen K 70 Standard mit grauen Kunstledersitzen, Baujahr 73. Von nun an verrichtete ein 75 PS - Motor seinen Dienst in unserem Sondermodell. Etwa zur gleichen Zeit wurde eine Anhängerkupplung montiert und auch die ersten Schweißarbeiten wurden fällig.

Der zweite Schlacht - K 70 wurde im August 1983 zwecks Ausbau der vorderen Federbeine für 50,- DM gekauft. Es war ein marinogelber K 70 LS mit schwarzen Standardsitzen, Baujahr 75.

Beim TÜV im Dezember 1983 betrogen die Schweißarbeiten für unser Sondermodell 2.000,- DM. Deshalb erstand Papa lieber einen opelregatablaunen K 70 Standard für 1.750,- DM aus Barsinghausen. Als Papa sich im Frühjahr 1984 auf einer Reserveübung in Holland befand, kapitulierte der Motor in unserem "neuen" K 70. Per Tieflader holte Mutti Papa und das Auto ab. Bei Höper wurden dann Motor und Anhängerkupplung aus unserem Sondermodell in und an unseren liegendebliebenen K 70 gebaut. Kurz darauf wurde das Sondermodell und mit Baubeginn der neuen Garage auch der marinogelbe K 70 verschrottet. 1985 wurde aus dem opelregatablaunen mit Hilfe des Lackierers ein marathongelbes "Sondermodell". Dieser K 70 LS ist bis heute unser Auto (CE - EX 503) und läuft und läuft und läuft ... (allerdings mit 90 PS).

Zwischenzeitlich kaufte Papa im Sommer 1986 einen türkismetalllicfarbenen K 70 L mit Vinyl Dach für 770,- DM aus erster Hand ohne TÜV. Nach Schweißarbeiten in Höhe von 700,- DM fuhren wir mit diesem Auto im Herbst 1988 zum ersten K 70 Treffen nach Fritzlär. Durch einen unverschuldeten Verkehrsunfall im März 1991 wurde der "Türkise" von mir hingERICHTET. Somit verlor Papa auch das schöne Kennzeichen CE - KA 70.

Der neue Türkise ohne Vinyl Dach, aber mit Stahlkurbeldach wurde im Februar 1993 aus dem Sauerland angeschafft. Das amtliche Kennzeichen lautet nun: CE - CK 70 !



Papa genießt sein erstes Auto mit Schiebedach und ich wünsche Ihm weiterhin viel Freude damit !



Deutsche Shell Aktiengesellschaft

*Selbstkronzeug
K 70 v. Höper*

Verkauf im Namen und für Rechnung der Deutschen Shell Aktiengesellschaft			
Liter	Produkt	DM	PI
	Shell Benzol		
	Supershell		
	Dieselsell		
	Shell Autogas		
Umsatzsteuer 13 % = DM			= 11,5 % *) von

Verkauf im Namen der unterzeichneten Firma			
Menge	Produkt/Leistung	DM	PI
	<i>[Signature]</i>		
	<i>[Signature]</i>		
Umsatzsteuer 13 % = DM			= 11,5 % *) von

Zu zahlen incl. Umsatzsteuer *[Signature]*

Im Verkaufspreis für Kraftstoffe ist der gesetzliche Bevorratungsbeitrag enthalten.

Betrag dankend erhalten

[Signature]

[Signature]
(Stempel und Unterschrift)

*) Bei Beträgen bis zu DM 200,- keine Ausweis der Umsatzsteuer
1311 50x100 183



Gedanken

Nachdem ich über ein Jahr nichts mehr von mit hören ließ möchte ich nun ein paar Gedanken zum Marktwert von Coupé und Limousine äußern, der meines Erachtens viel zu niedrig ist.

Ich bin der Entwicklung und den Ursachen nachgegangen.

Wann geht es endlich aufwärts?

Warum für unsere Liebhaberautos nur Gebrauchtwagen- und keine Liebhaberpreise gezahlt werden

Noch zu Beginn der achtziger Jahre gehörten unsere vielgeliebten Automobile, die Limousinen und Coupés der ersten Audi 100-Baureihe zur alltäglichen Gebrauchtware. Speziell die Limousinen fielen unter diese Kategorie, rund 8 000 000 produzierte Exemplare während der langen Modelllaufzeit von 1969 bis 1976 sorgten für ein großes Angebot und niedrige Preise. Sie lagen deutlich unter denen des Strich-Achter von Mercedes, deren Ruf von Solidität und Zuverlässigkeit auch durch massive Rost- und Motorprobleme (hoher Ölverbrauch) in den Jahren 1968 bis 1971 keinen Schaden nahmen. Im Gegensatz zu den Mittelklassewagen von Opel und Ford, den Rekord/Commodore und Consul/Granada-Modellen stellten die Audi 100 besonders bei höheren Laufleistungen deutlich höhere Wartungsansprüche. Das wirkte sich auf die Gebrauchtpreise ebenso negativ aus wie auf die Bereitschaft, diese Autos zu erhalten. Schon eine fällige Kupplung konnte bei einem acht bis zehn Jahre alten Audi 100 einen wirtschaftlichen Totalschaden bedeuteten, denn der Wechsel geriet durch den Motorausbau zum teuren Vergnügen. Auch die recht empfindlichen, zu höherem Ölverbrauch neigenden Motoren sowie nicht gerade selten vorkommende Getriebeprobleme, belasteten das Vertrauen von Zweit- oder Dritthandkäufern in diese Autos, sofern sie ein Alter von etwa acht Jahren überschritten hatten. Traurig, aber wahr: Einen Mercedes 200/8 schweißte man mit großem Aufwand immer wieder durch den TÜV, überholt den Motor oder baut einen gebrauchten AT-Motor ein. Weil es eben ein Mercedes ist. Einen Audi 100 warf man schon bei kleineren Wehwehchen auf den Schrott. Da war es nur ein schwacher Trost das die Konzernrivalen VW K 70 und VW 411 noch unbeliebter waren. Dazu gesellten sich natürlich - wie bei allen Automobilen dieser Epoche Rostprobleme, die wegen mangelnden Korrosionsschutzes gehäuft auftraten. Wobei einzelne Jahrgänge besonders stark betroffen waren, die 1972er und 1973er schneiden hier m.E. am besten ab.

Bei den Coupés lag die Situation anders, sie wurden nicht als Jedermann-Mittelklasse-Autos betrachtet, sondern genossen den Ruf des Besonderen. Die schnittige Fastback-Form, der temperamentvolle Motor und die sportlich-elegante Innenausstattung machte dieses Auto in zweiter oder dritter Hand zum Favoriten leistungsbewußter junger Leute. Sie genierten sich nicht, das Coupé mit Seitenstreifen, Schriftzügen oder Spoilern sportlich aufzupeppen. Während meiner

Bundeswehrzeit in den Jahren 1978/1979 sah ich einige Coupés in den unreifen Händen junger Zeitsoldaten, nicht wenige davon fuhren eine CB-Funk-Anlage mit überlanger Antenne spazieren und prahlten, daß ihr Auto locker über 200 km/h schafft.

Sie mußten sich auf Autobahn und Landstraße den Capris und Mantas (A) erwehren, die leistungsmäßig nur als Sechszylinder bzw. 1900er einigermaßen mithalten konnten.

Es gab aber auch Coupés, die von älteren Damen oder Herren chauffiert wurden und mangels adäquatem Nachfolger aus dem Hause Audi auch lange in erster Hand verblieben. Sie wurden gehegt und gepflegt und falls sie dann doch irgendwann an einen von uns verkauft wurden, waren diese Autos besondere Schnäppchen.

Nur rund ein Prozent der gesamten Limousinen-Produktion blieb in

Deutschland erhalten, beim Coupé liegt diese Quote Gott sei Dank deutlich höher, weil die relative Seltenheit (nur 30 000 gebaute Exemplare), der deutlich höhere Kaufpreis und die sich schon früh um dieses Modell scharende Fangemeinde besonders bemüht hat.

Anfang bis Mitte der achtziger Jahre waren die Preise völlig im Keller. Im Jahre 1983 erwarb ich einen gepflegten 72er 100 LS mit 90 000 Kilometern auf dem Tacho und zwei Jahren TÜV für 1500 Mark. Ein entfernter Bekannter schoß den Vogel ab. Für einen tadellosen 1973er 100 LS Automatik mit Schiebedach, getöntem Glas, Schlechtwetterpaket, Kopfstützen, Radio Ingolstadt, H-1-Doppelscheinwerfern, Verbundglas in Iberischrot mit schwarzer Innenausstattung bezahlte er nur 450 Mark!! Von Rost und mechanischer Malaise keine Spur. Im Gegenteil trotz seiner knapp 100 000 km lief alles kernig wie eh und je. Einzig der später souverän genommene TÜV-Termin rückte nahe. Ich bekam wenig später einen 1973 Audi 100 LS in tibetorange mit nur 30 000 Kilometern für 3500 Mark angeboten, der Wagen war annähernd neuwertig. Ich wollte ihn unbedingt haben aber mein zuvor gekaufter war selbst für 1000 Mark auf die Schnelle unverkäuflich. Während 1983 bis 1985 noch viele zehnjährige Limousinen und ab und zu auch ein gutes Coupé im Originalzustand bei Gebrauchtwagenhändlern und speziell VAG-Partnern anzutreffen waren, dünnte der Bestand zum Ende des Jahrzehnts stark aus. Heute laufen diese Autos als Raritäten und haben die Talsohle der Spottpreise langsam aber sicher deutlich überschritten, Trotzdem gibt es speziell gute Limousinen im ungeschweißten Originalzustand schon für 3500 bis 5000 Mark, so daß es sich leider eigentlich nicht lohnt von Zahn der Zeit benagte Fahrzeuge zu restaurieren. Es sei denn emotionale Beweggründe spielen eine Rolle oder der Wagen präsentiert sich dank zahlreicher Sonderausstattungen als besonders erhaltenswert. Leider drückt das geringe Preisniveau auf den Bestand, weil Ersatzteile selten und bisweilen auch teuer sind und die Investitionen sich nicht auszahlen. Höhere Marktpreise würden helfen, den Bestand zu erhalten. Aber gerade in der Gegenwart, wo die



irrwitzigen verkehrspolitischen Planspiele aus Bonn sogar den Neuwagenmarkt verunsichern, schlägt dies auch auf die Preise seltener Youngtimer durch.

Coupé-Fahrer sehen die Sache weitaus gelassener, höhere Marktpreise lassen auch höhere Investitionen zur Erhaltung zu, obwohl sich auch hier eine Totalrestaurierung nicht rechnet. Der Bestand erscheint also im Gegensatz zu den Limos nicht ernsthaft bedroht. Daß im einen oder anderen Fall dennoch eine Totalrestaurierung unternommen wird, nötigt mir Respekt und Hochachtung vor einen gewissen Idealismus ab, der angesichts von nur 30.000 gebauten Autos, etwa soviel wie vom NSU Ro 80 vom Band liefen, auch berechtigt erscheint.

Schon oft habe ich mir Gedanken gemacht, warum die Limousinenpreise trotz geringerer Verbreitung und unbestreitbar noblerem Habitus nicht deutlich höher liegen als die eines Opel Rekord C oder Ford Taunus 17 MP7. Vielleicht liegt es in der unscheinbaren Eleganz dieser Fahrzeuge, die zeitlos ist und die Jahre überdauert. Im Gegensatz zu den erwähnten Modellen von Ford und Opel, die ein spezifisches Sixty-Ami-Flair ausstrahlen und deshalb bei einer gewissen jüngeren Kundschaft gut ankommen, sieht man dem Audi sein Alter nicht an. Das gilt für Limousine und Coupé gleichermaßen. Die auf Coke-Bottle-Line und Flossen stehen sagen dazu auch gerne fade und langweilig. Wenn ich - was hin und wieder beim Tanken oder Parken vorkommt - auf mein Auto (eine 72er GL-Limo) angesprochen werden und sage, daß es zwanzig Jahre alt ist, schütteln viele Leute ungläubig den Kopf. Sie siedeln es gewöhnlich in den späten Siebzigern an. Andererseits müßte doch wertmäßig ein wenig vom Mercedes-Bonus auf die stilistische Parallelen aufweisenden 100-Modelle der ersten Generation abfärben. Ganz zu schweigen vom Image-Höhenflug, den die Marke Audi in den letzten Jahren genommen hat. Aber denkste, die Preise für die alten blieben wo sie waren. Vielleicht liegt die für viele reizlose Unauffälligkeit des Audi 100 auch an der noch massenhaften Verbreitung des Mercedes W 123 samt Coupé, die bei allen großen Unterschieden im Detail noch ein wenig der klassischen Linienführung ohne ausgeprägte Keilform, Rundungen und Plattschnauze huldigen.

Den recht lieblos gemachten sehr modischen Massenprodukte von Opel und Ford ist der Audi 100 doch im Detailraffinement und in der Eleganz der Ausstrahlung meilenweit voraus. Auch der schmalspurige und hochbeinige BMW 1800/2000 ist bei vergleichbarem Zustand teurer als der Audi, er ist eben auch vom Stil und Debut her rund zehn Jahre älter und der Nimbus der Marke höher. Das sind plausible Begründungen, die man akzeptieren kann. Aber warum ein 73er Allerweltskäfer Typ 1303 in vergleichbarem Zustand spürbar teurer gehandelt wird als meine weitgehend tadellose Audi 100 Limousine von 1972 will mir nicht in den Kopf.

»Der Käfer ist eben ein Kultauto«, heißt es dann zur Begründung. Der Audi 100 eben nicht, ja nicht einmal das Coupé. warum eigentlich nicht. Weil es zu wenig Audi 100-Freaks gibt, verglichen mit den Scharen der Käfer-Liebhaber.

Sicher ist der Audi 100 zu wenig individuell, vielleicht ist sogar ein Hundeknochen-Escort gefragter. Der ist skurril und putzig, eine originelle Erscheinung, das macht ihn begehrt. Fahrkultur und Detailraffinessen sind dabei nicht gefragt. Die zeitgenössischen Testberichte über den frühen Escort waren alles Verrisse. Der Audi 100 galt als Musterknabe, als Maßstab seiner Klasse. Was bringt uns die damalige Wertschätzung heute? Nicht viel, weniger als erwartet. Ja, warum fahren und pflegen wir denn noch Audi 100 Coupés, investieren teures Geld in Autos, die weder Kultautos sind, noch putzig wirken? Warum fahren wir nicht Mercedes, ein Strich-Achter CE-Coupé etwa, daß sich in vornehmen Youngtimer-Kreisen wenigstens ein Minimum an Achtung sichert? Weil wir Audi 100 fahren, diese schönen, eleganten von vielen unterschätzten Autos. Deren Proportionen ebenso zeitlos sind wie der Innenraum behaglich. Vergleiche mal ein Strich-Achter-Interieur mit dem Audi 100 Cockpit, so tun sich Abgründe auf. »Dem sterilen Abwasch-Image« (Zitat Auto Zeitung 1973) auf der einen, steht dezenter Luxus auf der anderen Seite gegenüber. Genießt das Understatement, daß auch noch andere mit Euch teilen. Selbst die noble BMW-Limousine Typ E3 2500 bis 3.0s wird nicht teurer gehandelt als ein vom Zustand gleichwertiger 02 (1602 - 2002). Der 02 ist ein Kultauto der jungen Wilden, der 2500 bis 3.0s zu bieder und nur als Coupé begehrenswert. Also runter mit dem Kurs, irgendwo zum Biedermann für Langweiler abgestempelt, unterbewertet, trotz unbestreitbarer fahrerischer Qualitäten. Genauso wie der K 70, technisch brillant, stilistisch interessant, individuell, von interessanter Geschichte und Herkunft. Auch die Verwandtschaft zum NSU Ro 80 und die relativ geringe Stückzahl von rund 230 000 Exemplaren macht ihm keine große Fangemeinde zugänglich. Nein unsere Autos sind keine Kultautos, sondern eher Geheimtipps. Sie vermitteln eher idelle, denn materielle Werte. Sie garantieren bei erschwinglicher Unterhaltung hohes Fahrvergnügen, sind keine bevorzugten Diebstahlobjekte und nur wer sie kennt, weiß sie zu schätzen. Der spricht uns dann auch auf unsere Autos an. Freuen wie uns drüber, genießen wir still und behalten wir sie.

PS: Die kritischen Anmerkungen zu den genannten anderen Fabrikaten sind nicht polemisch oder herabwürdigend gemeint und entstammen meiner subjektiven Sicht, obwohl ich mich um Objektivität bemüht habe. Jeder soll das Auto fahren, das ihm gefällt. Aber bei einer Analyse der Preissituation sind kritische Vergleiche notwendig.

Alf Cremers

Aus:
Vier Ringe, Clubzeitung des Audi
100 Coupé S Club Deutschland e.V.
Ausgabe Nr.70 Juli 1993

Im ersten Teil des Mittelklasse-Vergleichstests von auto motor und sport ging es um Karosserie- und Motorwertungen. Der zweite Teil wird zeigen, ob die Spitzenreiter VW K 70 und Opel Rekord ihren Punktevorsprung auch in den folgenden drei Disziplinen ausbauen können.

3. Wertung: Handlichkeit, Bedienung

Ob man ein Auto gut oder schlecht manövrieren kann – darüber entscheiden die verschiedensten Faktoren, die in der Summe den Begriff „Handlichkeit“ ausmachen. Die Außenabmessungen bestimmen diesen speziell im dichten Verkehr immer wichtiger werdenden Begriff, Kompaktheit und Übersichtlichkeit

notwendig, weil man sich an eine schlechte Lenkung nur schlecht gewöhnt – mangelnde Übersichtlichkeit der Karosserie kann erfahrungsgemäß besser kompensiert werden. Mit anderen Worten: Unübersichtliche Autos mit einer guten Lenkung wirken nach Gewöhnung erträglicher als übersichtliche Autos mit einer unbefriedigenden Lenkung. Aus diesem Grund bleibt dem Fiat 132 der letzte Platz bei der Bewertung der Handlichkeit nicht erspart; man kann

alten Fiat, beispielsweise im 1500 C, zu sitzen, dessen unpräzise Lenkung schon vor vielen Jahren Kritik heraufbeschwor. Von solcher Kritik bleiben die übrigen Teilnehmer des Vergleichstests weitgehend verschont; man hat es durchweg mit guten und ausreichend exakten Lenkungen zu tun – die Unterschiede, die dennoch zu registrieren sind, ergeben sich aus Feinheiten. Aus diesem Grund gebührt dem Opel Rekord der erste Platz: Seine

der Handlichkeit auch durch die aufgeblasenen Karosserieformen geschmälert. Wenig Grund zur Klage bieten ebenfalls die Lenkungen des Chrysler 180 und des VW 412; in beiden Fällen hat man es mit ausreichend exakten Steuerelementen zu tun, und auch die erforderlichen Lenkkräfte halten sich im Rahmen. Der einzige Fronttriebler des Vergleichstests, der VW K 70, erfordert naturgemäß etwas mehr Bizeps, ganz besonders in schnell gefahrenen Kurven:

auto motor sport Vergleichstest Mittelklasse

Große

zählen dazu, und nicht zuletzt hat auch die Lenkung wichtigen Anteil daran, ob man ein Auto handlich oder unhandlich nennen muß. Erstaunlicherweise gebührt der Lenkung innerhalb dieser Komplexe, die durch Gewichtsverteilung und Reifenwahl komplettiert werden, eine ganz besonders wichtige Funktion, die sich nicht allein dadurch erklärt, daß es ja letzten Endes immer die Lenkung ist, die bestimmt, wohin man fährt; ihr gutes Funktionieren ist auch deshalb im Sinne guter Handlichkeit besonders

zwar gut aus ihm heraussehen – seine Lenkung hingegen ist, zumal im direkten Vergleich, außerordentlich unbefriedigend. Die schlechten Lenkeigenschaften dieses neuesten Autos innerhalb der Vergleichstest-Gruppe resultieren einmal aus sehr hohen Einlenk- und Haltekräften in Kurven, zum anderen ergeben sie sich aus einer bemerkenswerten Unexaktheit und Teigigkeit um die Mittellage herum. So entsteht vom Lenkgefühl her und ungeachtet der Aktualität dieses Modells der traurige Eindruck, in einem ganz

Lenk-Exaktheit ist, genauso wie beim K 70, vorbildlich, und im Vergleich zum Frontantriebs-Modell von VW benötigt er wesentlich geringere Lenkkräfte. Das Fahren im Opel Rekord hat deshalb unter allen Umständen einen fast spielerischen Charakter – ein Eindruck, der auf den Ford Consul trotz seiner nochmals leichtgängigeren und wie ein Servo-Aggregat wirkenden Lenkung nicht zutrifft; speziell um die Mittellage herum wird weniger Exaktheit geboten als beim Opel Rekord, und schließlich wird der Eindruck

Hier steigen die Haltekräfte spürbar an – wenn auch längst nicht so stark wie beim Fiat 132. Daß man bei den heutigen Autos die Getriebe überwiegend mit einem Mittelschalthebel betätigt, erweist sich in der Praxis als durchweg günstiger Umstand; bei den sechs Vergleichstestwagen waren die jeweiligen Schaltknüppel in allen Fällen gut erreichbar – mit Ausnahme des Ford-Schalthebels, bei dem sich der III. Gang in entspannter Sitzposition nur mit einer leichten Verbeugung einlegen ließ.

Zwischenergebnis

Durch das Zwischenergebnis dieses Vergleichstests hat sich eine Führungsfrente gebildet, die aus dem VW K 70 und dem Opel Rekord besteht. Die folgenden drei Wertungen werden zeigen, ob diese beiden Autos auch am Schluß vorne sind, wenn endgültig zusammengestellt wird.

	Chrysler	Fiat	Ford	Opel	VW K 70	VW 412
Karosserie, Ausstattung	96	99	96	111	119	94
Motor, Leistung	74	74	70	73	70	60
	170	173	166	184	189	154



VW K70L
1605 ccm
90 PS bei 5200 U/min
DM 10670,—

Ford Consul 2000 L
1955 ccm
99 PS bei 5500 U/min
DM 11250,—

Opel Rekord 1900 L
1897 ccm
97 PS bei 5200 U/min
DM 10740,—

Koalition

Von Klaus Westrup

Testteam:
Helmut Eicker, Manfred Jantke,
Götz Leyrer, Michael Mehlin,
Werner Schruf, Klaus Westrup

Fotos: Julius Weitmann



VW 412 LE
1679 ccm
80 PS bei 4900 U/min
DM 10470,—

Chrysler 180
1812 ccm
100 PS bei 5600 U/min
DM 9898,—

Fiat 132 Special 1800
1756 ccm
105 PS bei 6000 U/min
DM 10250,—

Vergleichstest Mittelklasse

Die Lenkeigenschaften eines Autos haben maßgeblichen Anteil daran, ob man es handlich oder unhandlich nennen muß. Bei den sechs Vergleichstestwagen ergaben sich speziell in diesem Bereich große Unterschiede: Mit der besten Lenkung wartete der Opel Rekord auf – mit der unexaktesten der Fiat 132.

Was die Schaltbarkeit der Getriebe angeht, ergeben sich allerdings deutlichere Differenzen. Den schlechtesten Eindruck hinterließ hier zweifellos der VW 412: Die Schaltung zeichnet sich speziell in kaltem Zustand durch auffallende Schwergängigkeit aus, und es kann nach dem Kaltstart durchaus passieren, daß man für den Sprung vom I. zum II. Gang mehrere Anläufe braucht. Aber selbst in warmem Zustand läßt sich das Getriebe nicht besonders gut schalten; die Schaltführung ist unexakt, und es fehlt an einer sicheren Rückwärtsgang-Sperre. In dieser Beziehung hat der aus demselben Hause stammende K 70 aufgeholt; seine anfänglichen Schaltbeschwerden sind nahezu völlig überwunden, und man hat es heute mit einer gut funktionierenden Schaltführung zu tun, die ihre Aufgabe auch bei kaltem Getriebeöl zufriedenstellend erfüllt. Die Synchronisierung des K 70-Getriebes erscheint dagegen speziell in der Anwärmphase unterdimensioniert: Es kann während der ersten hundert Meter beim Schalten zu Kratzgeräuschen kommen, die bei den übrigen Konkurrenten nicht zu beobachten waren.

Die beste Note für die Bewertung der Schaltung hat ohnehin der Opel Rekord verdient, dessen Getriebe sich gleichermaßen leicht und genau schalten läßt. Lobenswert ist auch die Rückwärtsgang-Sperre des Opel; sie läßt sich sehr elegant mit zwei Fingern über einen zusätzlichen Mechanismus am Schalthebel bedienen und erweist sich in der Praxis als sinnvoll und unkompliziert. Im Gegensatz zu den relativ langen Schaltwegen, die im Rekord nötig sind, ergeben sich im Fiat bemerkenswert kurze Etappen, die dafür freilich einen höheren Kraftaufwand nötig haben. Das Schaltgefühl erscheint ähnlich knochig wie in einem englischen Sportwagen, und Kritik verdient allein die Tatsache, daß sich der Rückwärtsgang

schlecht einlegen läßt. Weniger exakt, dafür aber mit wesentlich längeren Wegen funktioniert die Schaltung des Chrysler 180, deren Hebel in einem Kunstledersack ruht. Sie kann es an Genauigkeit mit der Ford-Schaltung nicht aufnehmen, der man nur noch eines vorwerfen kann: den schlecht placierten Hebel. Schlecht placierte Bedienungselemente finden sich allerdings nicht nur im Getriebebereich, sondern ebenfalls an anderen Organen. Immerhin zeigten aber die sechs Vergleichstest-Konkurrenten, daß altertümliche Lösungen teilweise über Bord geworfen wurden: Keines der sechs Autos besitzt den bisher üblichen

den. Der VW 412 hat den Wischer-Hebel rechts am Lenkrad, aber man vermißt Bedienungslogik: Wer wischen möchte, muß den dünnen Hebel umständlich nach oben drücken, was zumindest dem regulären Empfinden für Ein- und Ausschalten zuwiderläuft. Der Chrysler 180 beweist schließlich, daß er aus Frankreich stammt; auch der Lichtschalter befindet sich direkt unterhalb des Lenkrades. So unterschiedlich diese Lösungen auch sind, man kann sich doch mit ihnen abfinden. Das gilt allerdings nicht für echte Primitivitäten: Nur in den beiden VW-Modellen K 70 und 412 findet man handbetätigte Waschanlagen – so

Handlichkeit, Bedienung

	Chrysler	Fiat	Ford	Opel	VW K 70	VW 412
Lenkkräfte	8	5	9	8	7	8
Lenkexaktheit	8	4	8	10	10	8
Wendekreis	9	7	8	7	9	8
Handlichkeit	7	5	6	10	8	8
Schaltung	7	8	9	10	8	6
Schalter und Hebel	6	7	6	8	7	6
	45	36	46	53	49	44

schlecht erreichbaren Scheibenwischer-Schalter am Armaturenbrett, und damit erfüllen alle die grundsätzliche Forderung, daß dieser wichtige Schalter in unmittelbarer Lenkradnähe gehört. Unterschiede gibt es natürlich trotzdem, und innerhalb der Vereinheitlichung sieht es dann auf einmal ganz uneinheitlich aus: Beim K 70 entsteht beispielsweise eine Überforderung des rechts liegenden Wischer- und Wascherhebels dadurch, daß er zusätzlich noch die Hupe in Gang setzen muß. Und während beim Ford Consul der links liegende Hebel auf Knopfdruck arbeitet und außerdem mit einem Hebel im Hebel die zweite Wisch-Geschwindigkeit auslöst, muß beim Opel Rekord an dem zuständigen Organ gedreht wer-

den. Der Chrysler als auch Fiat, Ford und Opel sind mit billigen und schlecht bedienbaren Fußpumpen ausgerüstet.

4. Wertung: Fahrkomfort

Deutsche Mittelklasse-Käufer sind im Laufe der Zeit komfortbewußter geworden, wofür verschiedene Anzeichen sprechen: Einmal die Tatsache, daß sich die durchweg komfortbetonten französischen Importwagen dieser Preisklasse bei uns zunehmender Beliebtheit erfreuen, zum anderen die Anstrengungen, die die deutsche Automobilindustrie unternimmt, um bei dieser gefragten Eigenschaft nicht ins Hintertreffen zu geraten. Dabei ist der Entschluß,

komfortable Autos zu bauen, besonders für den Hersteller ein sehr schwerwiegender; denn Fahrkomfort erfordert meist teure Bauelemente und kann in der Regel nicht in primitiven Fahrwerken verwirklicht werden.

Dennoch ist, wie dieser Vergleichstest bewies, die Regel nicht ganz ohne Ausnahme; auch mit einheitlich starren und damit preiswerten Hinterachsen können sich Autos speziell im Fahrkomfort beträchtlich voneinander unterscheiden, obwohl der konstruktive Aufwand nahezu der gleiche ist. Dies wird am deutlichsten, wenn man den Chrysler, den Fiat und den Opel miteinander vergleicht und dabei feststellt, daß man es in allen drei Fällen mit schraubengefederten Starrachsen zu tun hat: Am besten konnte hier der Chrysler gefallen, dessen Fahrwerk sich durch ausreichend bemessene Federwege und eine gelungene Dämpferabstimmung auszeichnet. Die Qualitäten der Chrysler-Federung treten am besten beim Überfahren von langen Bodenwellen in Erscheinung, die gut geschluckt werden und die ihm zusammen mit seiner Fähigkeit, auch vollbeladen einen ordentlichen Komfort zu bieten, eine gute Note eintragen. Der Opel Rekord kann es schon weit weniger gut, und zweifellos muß an dieser Stelle erneut festgestellt werden, daß die Opel-Techniker in unverhohlenem Drang zur Sportlichkeit den Komfort-Sektor stark unterbewerteten. Aber auch das Styling-Center hat, obwohl die Zusammenhänge zunächst nicht klar sind, Schuld am Hartsein: Die Idee, daß sich das neue Auto aus optischen Gründen sehr tief am Boden bewegen müsse, beschnitt die Federwege dieses Mittelklasse-Autos, das nun zwar geduckt am Boden kauert, mit Unebenheiten dafür aber nur unzureichend fertig wird. Sowohl auf kurzen als auch auf langen Bodenwellen zeigt sich ein nur wenig

ausgeprägtes Schluckvermögen, das bei langsamer Fahrt auf zerbeulten Landstraßen in Stößen übergeht. Damit ist der Rekord als sportlich straffes Auto gekennzeichnet, bei dem die Akzente, wie man noch sehen wird, eindeutig zugunsten der Fahrsicherheit gesetzt sind. Daß hingegen Komfort-Verschlechterungen trotzdem denkbar sind – das bewies mit allem Nachdruck der Fiat 132.

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger, dem Mittelklasse-Typ 125, hat er zwar eine technisch aufwendigere Hinterradaufhängung zu bieten, bei der die Blattfedern durch besser ansprechende Schraubenfedern abgelöst wurden, aber im Komfort ist er aufgrund zu kurzer Federwege (vor allem vor-

kräftigen Durchschlägen auf die Gummipuffer, die ein weiteres Einfedern verhindern und die Stöße verhärtet an die Besatzung weiterleiten. Mit einem solchen Ergebnis hat sich Fiat beim 132 auf dem Komfort-Sektor ein schlechtes Zeugnis ausgestellt, was besonders deutlich wird, wenn man ihn zum federungsaktiven Teil der Konkurrenz in Beziehung setzt.

Dieser Teil rekrutiert sich aus drei Autos: dem Ford Consul und den beiden VW-Modellen K 70 und 412, die allesamt über aufwendig konstruierte Hinterachsen verfügen. Das gilt sogar für den Fronttriebler K 70, der im Gegensatz zu vielen Fronttriebs-Konkurrenten hinten keine Starrachse, sondern eine vergleichsweise

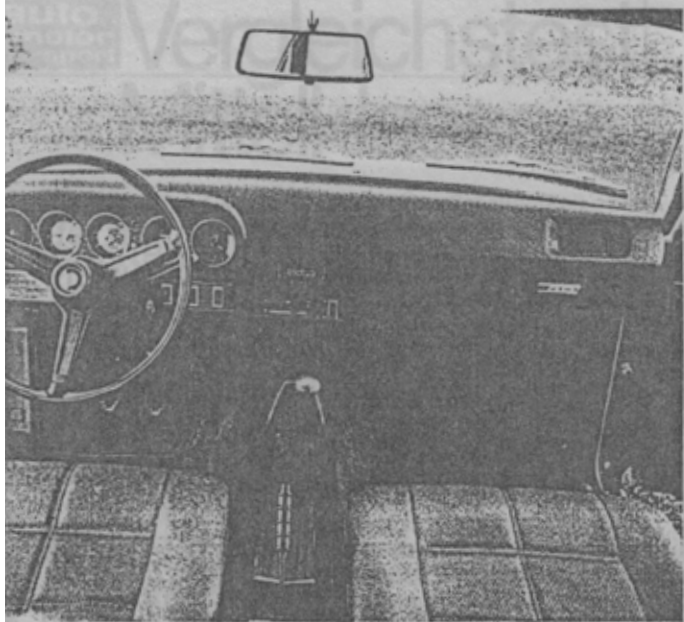
Fahrkomfort ist bei der Beurteilung von Autos ein sehr wichtiger Posten: An schlechten Komfort gewöhnt man sich nur schlecht. Der VW 412 konnte im Komfort-Bereich die meisten Punkte sammeln – er übertraf damit so komfortbetonte Autos wie den VW K 70 und den Ford Consul und sorgte für eine Spitzenstellung.

Fahrkomfort

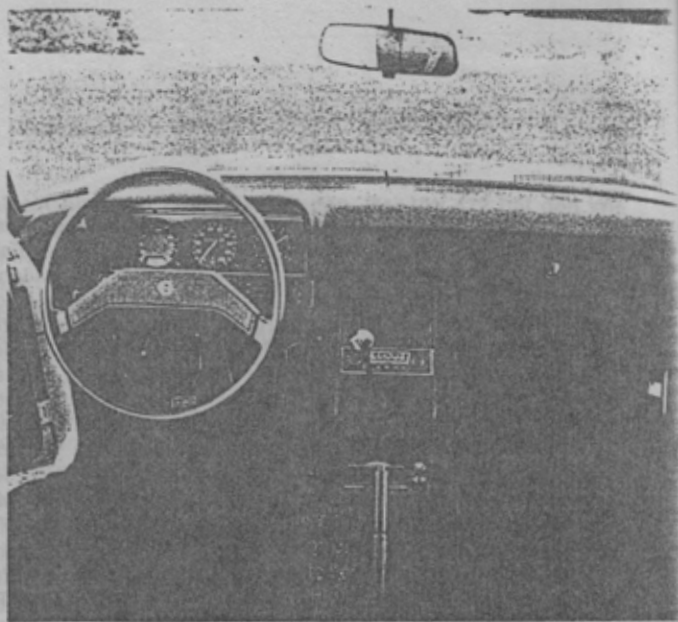
	Chrysler	Fiat	Ford	Opel	VW K 70	VW 412
Schluckvermögen auf langen Bodenwellen	8	3	8	6	10	9
Schluckvermögen auf kurzen Bodenwellen	7	5	8	6	8	10
Langsamfahrkomfort	7	4	8	6	8	9
Abrollkomfort	7	5	8	6	7	9
Komfort vollbeladen	8	5	6	7	9	9
Gesamteindruck der Federung	8	4	8	6	9	9
Fahrgeräusche	7	7	7	7	8	8
Vibrationen	8	7	6	9	8	10
	60	40	59	53	67	73

ne) und einer völlig mißglückten Abstimmung eher noch schlechter geworden. Das neue Auto zeichnet sich auf schlechten Straßen durch starke Nickbewegungen der Karosse aus und verteilt unter allen Umständen Stöße, die man speziell in dieser Preisklasse kaum entgegennehmen möchte. Daß sich die Fiat-Federung auch dann nicht viel bessert, wenn das Auto voll beladen ist, hängt in erster Linie mit den zu kurzen Federwegen zusammen: Es kommt bei schneller Fahrt häufig zu

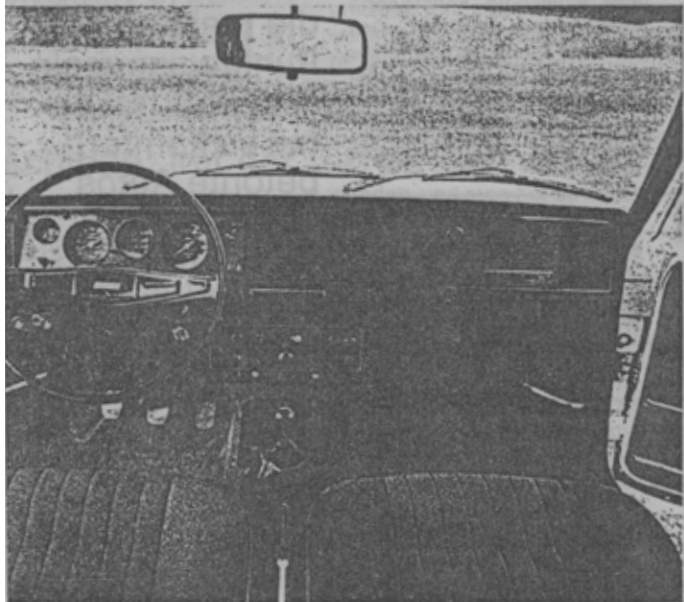
teure Schräglenker-Konstruktion vorzuweisen hat. Sowohl Ford Consul als auch VW 412 verfügen über Doppelgelenk-Hinterachsen, die sich nicht nur im Sinne der Fahrsicherheit, sondern ebenfalls hinsichtlich des Fahrkomforts als glückliche Lösungen erweisen. Besonders deutlich wird das beim 412, der ungeachtet seines relativ kurzen Radstandes von 2,50 m (VW K 70: 2,69 m; Ford Consul: 2,77 m) in der Komfortwertung den ersten Platz belegen konnte und die übrigen Vergleichstest-Teil-



▲ Chrysler

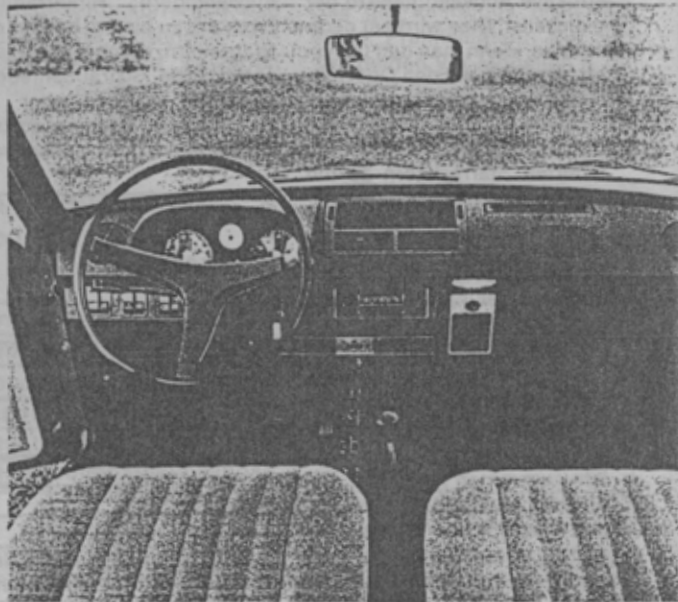


▲ Opel



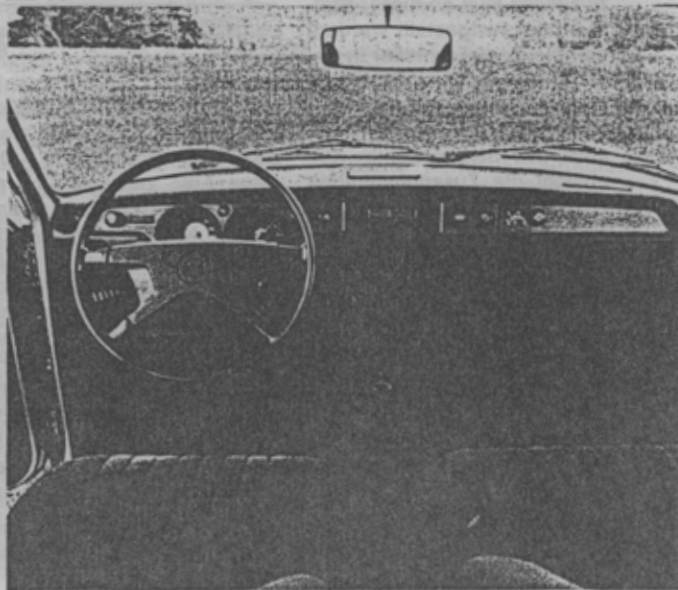
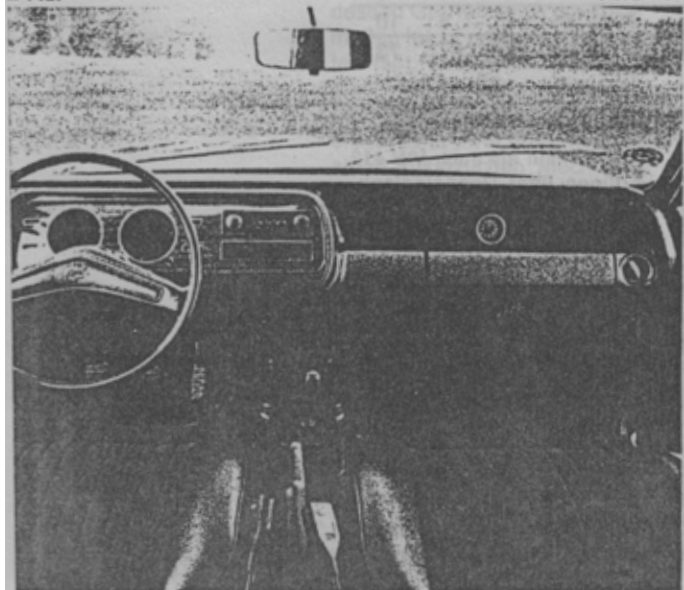
▲ Fiat

▼ Ford



▲ VW K 70

▼ VW 412



Vergleichstest

Mittelklasse

nehmer damit nachdrücklich distanzierte. Sowohl auf kurze als auch auf lange Unebenheiten spricht die langhubige und gut abgestimmte Federung erstaunlich samtig an und läßt den VW 412 zusammen mit seinem praktisch vibrationsfrei laufenden Heckmotor in dieser Disziplin als besonders erfreulichen Reisewagen erscheinen. Auch mit dem Abrollkomfort sieht es sehr gut aus; Kopfsteinpflaster-Passagen werden seidig geschluckt, und Dröhngeräusche der Karosserie treten niemals in Erscheinung.

Mit dieser Charakteristik platziert sich der 412 noch vor dem K 70, der zwar insgesamt in der Komfort-Benotung gut

Bei den sechs Vergleichstwagen dominieren stoffbezogene Sitze — allein der Chrysler zeichnete sich durch Kunststoff-Bezüge aus. Im übrigen herrschen Rundinstrumente und Mittelschalthebel vor; in der Ablesbarkeit der Instrumente taten sich drei Autos besonders hervor: der Opel Rekord, der Fiat 132 und der VW K 70.

abschneidet, dessen langhubige Federung aber dennoch nicht ohne Makel ist. Zwar werden lange Bodenwellen mühelos und ohne Belästigung der Passagiere geschluckt, doch müssen beim Überfahren von kleinen Unebenheiten und ebenfalls beim langsamen Fahren auf minderen Pisten Abstriche gemacht werden. Das Abrollen geschieht hier weniger geschmeidig als beim Bruder mit Heckmotor — verschlissene Trennfugen auf der Autobahn können beim K 70 ein Stukern hervorrufen.

Daß sich der grundsätzlich weich gefederte Ford Consul in der Komfort-Wertung nur einen durchschnittlich guten Platz sichern konnte, liegt in

erster Linie an einer noch unvollkommenen Dämpferabstimmung. Unter bestimmten Fahrzuständen gerät der Aufbau in kräftige Schwingungen, und ebenso kann es passieren, daß die weiche Federung bei aufeinander folgenden Bodenwellen durchschlägt. Dies gilt ganz besonders, wenn der Consul voll beladen ist: Dann kann mit dem Durchschlagen häufiger gerechnet werden, wobei spürbare Vertikalstöße innerhalb der Karosserie zu verzeichnen sind.

5. Wertung: Fahrsicherheit

Die Zusammenhänge zwischen Fahrkomfort und Fahrsicherheit spielen auch heute, in einer Zeit hochentwickelter Automobiltechnik, eine wesentliche Rolle. Denn immer noch kann man ein Auto grundsätzlich fahrsicherer machen, indem man seinen Komfort beschneidet, und auch umgekehrt funktioniert diese Rechnung. Es kommt also für den Automobilbauer darauf an, einen guten Kompromiß zu finden und die technischen Akzente so zu setzen, daß beiden Ansprüchen genügt wird. Daß diese Forderung nicht immer optimal zu erfüllen ist, beweist am besten der Opel Rekord, bei dem zugunsten der Fahrsicherheit Einbußen an Fahrkomfort hingenommen werden müssen. Wer mit diesen schon zuvor erwähnten Abstrichen indessen leben kann, der hat allen Grund zur Freude: Mit einem völlig neutralen Kurvenverhalten im Grenzbereich, einem guten Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten und mit der Fähigkeit, selbst bei plötzlichen Richtungsänderungen nicht an Fahrstabilität zu verlieren, beweist das Mittelklasse-Modell von Opel vor allem, daß hohe Fahrsicherheit kein Privileg besonders hochentwickelter und teurer Automobiltechnik sein muß. Einschränkungen gelten nur bei

sehr glatten oder auch sehr schlechten Straßen; auf verschneiten Pisten läßt die Traktion stark nach, schnelles Fahren auf welliger Bahn vermindert die Bodenhaftung und führt zu leichten Versetzern der starren Hinterachse. Von einer nennenswerten Trübung des guten Eindrucks kann allerdings auch dadurch keine Rede sein; die seitlichen Abweichungen, die das Wagenheck unter solch extremen Bedingungen vollführt, sind minimal, und entsprechend gering bleiben auch die nötigen Lenkkorrekturen.

Eine solche Gutmütigkeit findet sich in der Summe der Bewertungspunkte bei den übrigen Teilnehmern des Vergleichstests nicht mehr — auch nicht bei dem in der Fahrsicherheit am nächsten rangierenden Konkurrenten, dem K 70: Er hat dem Rekord in erster Linie ein besseres Winter-Fahrverhalten und eine intensivere Bodenhaftung auf schlechter Bahn voraus, schneidet im übrigen aber nicht so gut ab. Daran ist besonders sein ausgeprägt untersteuerndes Kurvenverhalten beteiligt, und daran hat auch die nachlassende Stabilität bei Richtungsänderungen schuld. Dieser Einwand gilt speziell für das vollbeladene Auto, das bei plötzlich auftauchenden Hindernissen Probleme bereiten kann. Sie ergeben sich einmal durch die angeborene Neigung zum Überschieben der eingeschlagenen Vorderräder, zum anderen aus den langen Federwegen des Wolfsburger Frontrieblers, die bei plötzlichem Verreißen zu ausgeprägten Karosseriebewegungen führen. Nicht beklagen muß man sich dagegen über andere typische Merkmale des K 70: Sein Geradeauslauf bei hohem Tempo ist makellos, und ganz im Sinne guter Fahrsicherheit bleibt zu vermerken, daß er auf Seitenwindinflüsse nur unwesentlich reagiert.

Mit einer ähnlich starken Neigung zum Untersteuern muß

Ob ein Auto wirklich fahrsicher ist, zeigt sich erst in Grenzsituationen. Beim Kurvenverhalten erstreben die Konstrukteure deshalb ein neutrales Eigenlenkverhalten, bei dem es weder ein übermäßiges Untersteuern noch ein kräftiges Übersteuern zu korrigieren gilt. Der Opel Rekord kommt diesem Wunschbild am nächsten.

11g. er was. Dnshin shg. 214
Canku und Chrysler im Fm



Bei den Fahrübungen zeigten sich beträchtliche Differenzen, die beweisen, daß das Wunschbild vom völlig problemlosen Auto nicht generell in Erfüllung geht. Den besten Eindruck machte in der Summe der Eigenschaften der Opel Rekord, zu dessen charakteristischen Merkmalen ein weitgehend neutrales Kurvenverhalten und Unempfindlichkeit gegenüber Beladung zählen.

auto motor sport Vergleichstest Mittelklasse

auch der Chrysler 180 leben. In Kurven verlangt er kräftige Lenkeinschläge, die ihn nicht daran hindern, im Extremfall deutlich über die voll eingeschlagenen Vorderräder zu schieben. Mit dieser Charakteristik ist der Chrysler unter üblichen Bedingungen ein gutmütiges, wenn auch kein besonders sportliches Auto, dessen starre Hinterachse ein nur wenig ausgeprägtes Eigenleben führt; wenn es auf

vengeschwindigkeiten, und auch dann hat man es mit einem weichen und problemlosen Übergang zu tun. Weniger gutmütig zeigt sich der Consul, wenn man seine Stabilität bei Richtungsänderungen in beladenem Zustand untersucht: Während sich das Auto nur mit Fahrer und Beifahrer besetzt beim raschen Umfahren von Hindernissen leicht unter Kontrolle halten läßt, bereitet die volle Zuladung unter

Fahrsicherheit

	Chrysler	Fiat	Ford	Opel	VW K 70	VW 412
Kurvenverhalten	8	5	8	10	8	7
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	8	7	8	10	7	5
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	8	6	8	10	7	5
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	7	5	6	10	5	4
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	9	9	8	9	9	7
Stabilität bei Seitenwind	8	8	6	8	9	5
Winter-Fahrverhalten	5	5	6	5	9	8
Bodenhaftung auf schlechter Bahn	7	4	7	6	9	10
Spursicherheit beim Bremsen	9	9	9	9	9	9
Bremswirkung	9	9	8	8	9	10
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	7	9	7	8	8	9
	85	76	81	93	89	79

holpriger Bahn zu Versetzern kommt, sind sie geringfügig und gut korrigierbar. Daß der Chrysler im Winter Mühe hat, verschneite Hänge zu erklimmen, liegt an seiner Frontlastigkeit, die für rasches Durchdrehen der hinteren Antriebsräder sorgt. Diese Eigenschaft teilt er mit dem Ford Consul, zu dessen markanten Merkmalen ein weitgehend neutrales Kurvenverhalten mit einer im Grenzbereich einsetzenden Neigung zum Übersteuern zählt. Ein gutmütiges Auto ist der Consul trotzdem; die Neigung, mit dem Heck nach außen zu schieben, ergibt sich erst bei ziemlich hohen Kur-

gleichen Bedingungen insofern Probleme, als dann ein Ausbrechen des Wagenhecks zu beobachten ist.

Mit einer solchen plötzlichen Veränderung des Fahrverhaltens haben sich allerdings Fahrer eines VW 412 noch weitaus eingehender auseinandersetzen. Denn den VW-Technikern ist es zwar gelungen, die kritische Übersteuerneigung des großen Heckmotor-Autos während üblicher Fahrbedingungen zu kaschieren, aber es gelang nicht, sie endgültig zu eliminieren. Insofern kommt man auch kaum umhin, dem 412 bei der Bewertung der Fahrsicherheit

Vergleichstest Mittelklasse

nur eine schlechte Note auszustellen: Er gibt sich zwar im regulären Fahrbetrieb als gutmütig untersteuerndes Auto, aber er ändert diese vertrauenerweckende Haltung abrupt, sobald man in Kurven schneller fährt. Das hat dann besonders unangenehme Konsequenzen: Wer nämlich bis zum Zeitpunkt des plötzlichen Umschwungs noch dachte, es genüge, verstärkt in die Kurve zu lenken, sieht sich auf einmal dazu veranlaßt, die investierte Lenkarbeit durch Drehen in umgekehrter Richtung rückgängig zu machen. Für den Normal-Fahrer bedeutet das schlichte Überforderung, und es besteht kein Zweifel daran, daß man mit einem 412 bei kritischer Situation sehr

gute Chancen hat, die Straße zu verlassen. Dies gilt ganz besonders für plötzliche Richtungsänderungen, und es gilt in Grenzen sogar bei kräftigem Seitenwind: Das Heckmotor-Auto erreichte die höchste Abweichung innerhalb der Vergleichstest-Konkurrenz.

Daß sich der Fiat 132 im Kapitel „Fahrsicherheit“ nicht besser, sondern insgesamt noch etwas schlechter schlug als der 412, verdankt er vor allem seinem schlechten Winterfahrverhalten und der wenig ausgeprägten Bodenhaftung der Räder auf welliger Fahrbahn. Sogar im Kurvenverhalten reichte es nicht für Pluspunkte: Schon bei geringen Geschwindigkeiten tritt stärk-

stes Untersteuern auf, das beim Gasgeben oft von einem Durchdrehen des kurveninneren Antriebsrades begleitet wird. In kritischen Situationen ist es erst recht Not am Mann: Das Auto schiebt hoffnungslos über die Vorderräder und erweist sich nicht zuletzt auch wegen der teigigen, unexakten Lenkung als schwer kontrollierbar.

Mit dem Bremsen gab es bei den Vergleichstest-Konkurrenten kaum Probleme: Beim Fiat 132 konnte man sich eine geringere Servo-Unterstützung wünschen, beim Chrysler 180 und beim Ford Consul zeigte sich bei starker Belastung leichtes Fading, das allerdings schon nach kurzer Abkühlung wieder verschwand.

Schlußwertung

Das Endresultat dieses Vergleichstests, das den VW K 70 an der Spitze sieht, ist nicht überraschend, wenn man bedenkt, daß grundsätzlich diejenigen Autos größte Chancen auf den Gesamtsieg haben, die sich in keiner Bewertungsdisziplin große Schwächen leisten. Beim K 70 war das der Fall: Er schlug sich überall wacker – ohne deshalb herausragende Merkmale zu zeigen. Klar für sich entscheiden konnte er allein die Karosseriewertung, im übrigen sorgte er für gute, wenn auch nicht sehr gute Noten. Diese gleichbleibende Qualität unter allen Bedingungen hatte zur Folge, daß das Wolfsburger Mittelklasse-Auto vor dem Opel Rekord rangierte. Der Rekord leistete sich Minuspunkte bei der Bewertung des Fahrkomforts und büßte dadurch von seinen ansonsten ausgeprägt guten Allroundeigenschaften ein. Ein komfortabler Rekord wäre der klare Gewinner gewesen – ein harter Rekord muß sich mit dem zweiten Platz begnügen. Daß es dem Chrysler 180 mit einigen Punkten Abstand für die drittbeste Placierung lange, hat er in erster Linie seinem starken, durchzugskräftigen Motor und seinem brauchbaren Fahrkomfort zu verdanken, der sich dem des Ford Consul als fast ebenbürtig erwies. Ohnehin sind sich Consul und Chrysler im Cha-

Fahrversuche	Chrysler 180	Fiat 132 Special 1800	Ford Consul 2000 L	Opel Rekord 1900 L	VW K 70 L	VW 412 LE
Slalom 18 m Pollerabstand Geschwindigkeit in km/h	54,0	53,1	53,8	54,4	54,0	53,3
Slalom (beladen mit 4 Pers. + 50 kg Gepäck) 18 m Pollerabstand Geschwindigkeit in km/h	52,3	49,5	51,4	54,4	50,4	49,5
Slalom 36 m Pollerabstand Geschwindigkeit in km/h	102,8	98,2	98,9	103,7	100,5	97,4
Kreisbahn Asphalt 65 m Ø Geschwindigkeit in km/h	49,4	49,4	50,5	51,5	50,9	50,7
Kreisbahn Basalt 75 m Ø Geschwindigkeit in km/h	45,8	45,6	42,6	47,1	47,3	46,4
Seitenwindabweichung in m	3,80	3,54	4,38	3,89	3,11	4,45

Betriebskosten	Chrysler 180	Fiat 132 Special 1800	Ford Consul 2000 L	Opel Rekord 1900 L	VW K 70 L	VW 412 LE
Listenpreis DM	9 998,—	10 250,—	11 250,—	10 740,—	10 670,—	10 470,—
Kfz-Steuer DM	281,80	266,80	296,60	281,80	252,—	252,—
Haftpflichtversicherung ca. DM	803,25	803,25	803,25	803,25	726,60	726,60
Betriebskosten in Pfennig je km	18,52	18,18	19,35	19,76	18,49	19,38
Gesamtkosten in Pf je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich						
10 000 km	64,1	63,0	67,7	66,6	63,2	64,4
20 000 km	42,2	40,6	43,5	43,2	40,9	41,9
30 000 km	33,7	33,1	35,5	35,4	33,4	34,4
40 000 km	29,8	29,4	31,4	31,5	29,7	30,6
50 000 km	27,8	27,1	29,0	29,1	27,5	28,3



VW K 70

wenig exakte Lenkung.

komfort modernem leistungsstarkem Motor sehr gute Fahrleistungen.

Vergleichstest Mittelklasse

rakter sehr ähnlich; in beiden Fällen hat man es mit komfortablen und ausreichend fahr-sicheren Autos zu tun, die zwar kräftige Motorleistungen, aber auch unübersichtliche Karossen zu bieten haben. Die beiden Schlußlichter dieses auto motor und sport-Vergleichs heißen VW 412 und Fiat 132 – zwei völlig gegensätzliche Autos, deren Gemeinsamkeit nur darin besteht, daß sie sich im Sammeln von Punkten als schwach erwiesen. Ihre Vorzüge, die ihnen bei der Endabrechnung allerdings nicht zu einer guten

Placierung verhelfen konnten, liegen auf zwei sehr unterschiedlichen Gebieten: Der Fiat hat einen starken und drehfreudigen Motor zu bieten, der VW 412 überzeugte vor allem durch seinen guten Fahrkomfort. In dieser Disziplin übertraf der Heckmotor-Wagen sogar den K 70, was freilich zum Schluß nichts daran änderte, daß der K 70 gut abschnitt und der 412 wesentlich schlechter. Für das Volkswagenwerk ist dies ein denkwürdiges Ergebnis: Es hat ein Modell auf dem ersten und ein anderes auf dem fünften Platz.

Preisindex	Preis DM	Punktzahl	Preisindex
VW K 70 L	10 670	394	416
Chrysler 180	9 998	360	405
Opel Rekord 1900 L	10 740	383	401
VW 412 LE	10 470	350	377
Fiat 132 1800 Special	10 250	325	357
Ford Consul 2000 L	11 250	352	352



VW K 70 L
394 Punkte

Kompakte, sehr geräumige Karosserie mit überdurchschnittlich guten Sichtverhältnissen. Sehr gutes Raumangebot, sehr hohe Zuladung und großes Kofferraumvolumen. Sichere Fahreigenschaften durch guten Geradeauslauf und unproblematisches Kurvenverhalten. Exakte, allerdings nicht besonders leichtgängige Lenkung. Gute Fahrleistungen, mäßiger Benzinverbrauch.



Opel Rekord
1900 L
383 Punkte

Moderne Karosserieform mit ausreichenden Platzverhältnissen und guter Sicht. Außerordentlich sicheres Fahrverhalten unter fast allen Bedingungen, sehr exakte Lenkung und Schaltung. Auf schlechter Fahrbahn nur sehr mäßiger Fahrkomfort und Neigung zum leichten Versetzen der starren Hinterachse. Laufruhiger, etwas zäh wirkender Motor mit guten Fahrleistungen.



Chrysler 180
360 Punkte

Unübersichtliche und altbacken wirkende Karosserieform mit nur mäßigen Sichtverhältnissen. Stark untersteuerndes Fahrverhalten, ausreichend exakte und leichtgängige Lenkung. Trotz starrer Hinterachse insgesamt guter Fahrkomfort, dank starkem und drehfreudigem Motor überdurchschnittlich gute Fahrleistungen. Reichhaltige Serienausstattung.

Schmierung und Wartung

Wenn man die in der Gesamtwertung erreichten Punktzahlen der einzelnen Konkurrenten zu den Preisen in Beziehung setzt, ergibt sich eine andere Reihenfolge, die grundsätzlich billigeren Autos größere Chancen für einen vorderen Platz einräumt. So rückt der auch nach der jüngsten Preiserhöhung um 100 Mark noch preiswerte Chrysler hinter dem auch im Preisindex führenden VW K 70 auf den zweiten Rang und überholt dabei den Opel Rekord, der sich bei dieser Art der Bewertung an dritter Stelle placiert. Es folgen VW 412 LE mit 377 Preisindex-Punkten, Fiat 132 1800 Special mit 357 Punkten und Ford Consul 2000 L mit 352 Punkten – exakt jenem Betrag, den er als teuerster Konkurrent auch in der Gesamtwertung erzielte und der beim Preisindex Maßstab für die übrigen Verschiebungen ist.

Gesamtwertung	Chrysler	Fiat	Ford	Opel	VW K 70	VW 412
Karosserie	96	99	96	111	119	94
Motor, Leistung	74	74	70	73	70	60
Handlichkeit, Bedienung	45	36	46	53	49	44
Fahrkomfort	60	40	59	53	67	73
Fahrsicherheit	85	76	81	93	89	79
Gesamt	360	325	352	383	394	350



Ford Consul
2000 L
352 Punkte

Unübersichtliche Karosserieform mit sehr großer Innenraumbreite. Aufgrund tiefer Sitzposition und voluminöser Front- und Heckpartie ungünstige Sichtverhältnisse. Ausreichende Fahrsicherheit durch weitgehend neutrales Kurvenverhalten, bei bestimmten Bedingungen Nachlassen des üblicherweise guten Komforts durch mangelnde Abstimmung. Gute Fahrleistungen, wenig exakte Lenkung.



VW 412 LE
350 Punkte

Wenig attraktive Karosserieform mit geringer Kompaktheit. Durchschnittlich gute Sichtverhältnisse, sehr guter Fahrkomfort unter allen Bedingungen. Im Grenzbereich stark nachlassende Fahrsicherheit mit plötzlichem Wechseln von Untersteuern zu Übersteuern, sehr hohe Windempfindlichkeit. Unterdurchschnittliche Fahrleistungen, schlechte Motorelastizität, wenig exakte Schaltführung.



Fiat 132
Special 1800
325 Punkte

Bürgerliche Karosserieform mit guten Sichtverhältnissen und durchschnittlichem Raumangebot. Außerordentlich unexakte, teigige Lenkung, in Kurven ungewöhnlich starkes Untersteuern mit Neigung zum Überschieben der Vorderäder. Aufgrund kurzer Federwege und mißglückter Abstimmung ungenügender Fahrkomfort. Dank modernem und leistungsstarkem Motor sehr gute Fahrleistungen.

In der letzten Zeit sind wieder einige Anfragen nach Räderumrüstungen eingegangen, da scheinbar einige Werkstätten und TÜV-Stellen nicht mehr über die letzten Unterlagen verfügen. Herausgeber der Richtlinien für Räder und Reifen ist der TÜV Bayern. Hier nun der letzte Stand:

TÜV Bayern G4-TPT03	Fz.-Hersteller: 0600 VW	ABE: 7349/1	Fahrzeugtyp: 48	Handelsbezeichnung: K70	LZ x LK: 4 x 130.0	Stand: 16.01.93			
A=Fahrzeug-ABE F=Fz.-Hersteller T=Teileprfg. TÜV		Stahl =ST Leicht- metall =LM	Marke	Kennzeich- nung	ET	Last	ABE/ *PB	Abn.§19 ja/nein/ bedingt	Einschränkungen
	Felge/Achse	kW	Reifen			[mm]	[kg]	gü.ab	
A	4, 50x14 VUH	0	-999 165R14	ST VW	O.A.	46.0	0.0	N	
A	5x14 VUH	0	-999 165R14	LM VW	O.A.	46.0	0.0	N	
		0	-999 175/70R14	ST VW	O.A.	46.0	0.0	N	
		0	-999 175R14						
		0	-999 185/70R14	VA3)					
Einschränkungen (Stichworte) zu ABE 7349/1:					(ausführliche Texte siehe Anhang)				
VA3) U.U.Lenkgetr.abgesenkt (6mm)									

Bei Verwendung von 5J-Felgen sollten auf den Innenseiten der Felgen auf den Felgen-schultern Klebegewichte angebracht werden. Klemmgewichte auf dem Felgenhorn kön-nen bei vollem Lenkeinschlag und gleichzeitigem vollem Durchfedern am Querlenker schleifen und sich verschieben oder lösen. Diese Situation kommt eigentlich nur unter extremen Bedingungen vor. Unter Umständen muß bei Fahrzeugen der älteren Serien unter Verwendung der anderen Getriebehalter das Lenkgetriebe abgesenkt werden, was dann auch eine Neuvermessung und Neueinstellung der Vorderachse zur Folge hat.

Hier noch ein Tip:

Wer bei Arbeiten an der Lenksäule das Lenkrad oder das Lenkschloß ausgebaut hat, sollte vor dem Wiedereinbau durch die Öffnung mit der Ölkanne einige Spritzer dick-flüssiges Getriebeöl in die Lenksäule in Richtung unteres Lenksäulenlager laufen las-sen. Ich habe damit schon vor ein paar Jahren ein trocken gelaufenes, knarrendes Lager wieder beruhigt und vor dem ausschlagen gerettet und mir bis jetzt eine auf-wendige Reparatur damit erspart. Das Lager läuft sozusagen im Ölbad.

Beim Festziehen der Mutter für das Lenkrad sollte man einen Drehmomentschlüssel verwenden, um die Anzugskraft von 35 Nm einhalten zu können. Bei z.B. zu starkem Festziehen der Mutter kann die Gußnabe des Lenkrades Haarrisse bekommen. Ist schon vorgekommen!

Jörg Ballwanz

Schmierung und Wartung

Schmierstoffe

Je nach den Betriebsbedingungen unterliegen die Motorenöle recht wechselnden Beanspruchungen. Es ist deshalb sehr schwierig, die verschiedenen Betriebsbedingungen in ihrer Auswirkung auf das Schmiermittel genau festzulegen. Motoren, die lange Zeit mit hoher Drehzahl oder mit Vollast laufen, erreichen hohe Öltemperaturen. Unter Einwirkung hoher Temperaturen und des Luftsauerstoffes beginnt das Öl zu oxydieren. Die Oxydationsprodukte verdicken das Öl und können sich als lackartige Überzüge an den oberen Kolbenpartien, in den Kolbenringnuten und an den Ventilschäften ablagern. Dies kann zu einer Verkokung der Ventilteller führen.

Erhalten die Zylinder ein kraftstoffüberreiches Gemisch, werden von einem Motor nur selten oder nie Höchstleistungen verlangt oder wird mit unterkühltem Motor gefahren (Stadtverkehr), so ist eine unvollkommene Verölenung die Folge. Ruß, Ölkohle und andere Produkte, der unverbrannte Kraftstoff selbst und die Kondensation von Feuchtigkeit führen zur Bildung von Schlamm, Säure und Asphalt. Der unverbrannte Kraftstoff schlägt sich an den kalten Zylinderwänden nieder und läuft in das Kurbelgehäuse, wobei der Ölfilm an Zylinder und Kolben abgewaschen wird. Die Folge ist eine verminderte Schmierung der Kolbenlaufbahn und eine Ölverdünnung, welche die Schmiereigenschaften des Oles je nach Kraftstoffgehalt beeinträchtigt.

Bei zu hoher Ölverdünnung ist eventuell ein vorzeitiger Ölwechsel vorzunehmen. Da bei scharfer Fahrt (heißer Motor) die Benzinanteile im Öl verflüchtigen, ist vor allem im Winter (viele Kaltstarts – hoher Benzinanteil im Öl) öfters der Ölstand zu kontrollieren.

In Abhängigkeit von der Temperatur neigt jedes Öl dazu, seine Zähflüssigkeit zu vermindern. Mit zunehmender Wärme wird es dünnflüssig. Dadurch wird die Haftfähigkeit und Druckfestigkeit des Schmierfilms beeinträchtigt. Bei Kalte wird es dick und zähflüssig, wobei das Fließvermögen träge und der innere Reibungswiderstand vergrößert wird. Diese Eigenschaft erfordert die Verwendung eines Motoröles von einer Zähflüssigkeit, die sich bei wechselnden Temperaturen möglichst wenig verändert.

Bei kaltem Motor soll es noch dünnflüssig genug sein, um die Arbeit des Anlassers nicht übermäßig zu erschweren und um vom Startbeginn an zu allen Schmierstellen möglichst schnell fließen zu können.

Die Zähflüssigkeit oder Viskosität ist gleichbedeutend mit der inneren Reibung eines Oles und wird nach dem SAE-System (Society of Automotive Engineers) gekennzeichnet, wie zum Beispiel SAE 30, SAE 10 usw. Hohe SAE-Zahlen weisen auf dicke, niedrige auf dünne Öle hin. Die Viskosität gibt aber keinen Aufschluß über die Schmiereigenschaften eines Oles.

Für die Motoren können Ein- und Mehrbereichsöle verwendet werden. Mehrbereichsöle haben den Vorteil, daß

sie sich den Temperaturverhältnissen (Sommer/Winter) anpassen. Mehrbereichsöle bauen auf einem dünnflüssigen Einbereichsöl (z. B. 10 W) auf. Durch sogenannte Verdickerer wird das Öl im heißen Zustand stabilisiert, so daß für jeden Betriebszustand die richtige Schmierfähigkeit gegeben ist. Wird ein Mehrbereichsöl verwendet, sollte man zu den modernen Ölen greifen, die eine hohe Viskositätsspanne haben (z. B. 10 W-40, 15 W-50). Das „W“ in der SAE-Bezeichnung weist das Öl als wintertauglich aus.

Bei Leichtlaufölen handelt es sich um Mehrbereichsöle, denen unter anderem Reibwertverminderer zugesetzt wurden, so daß eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 2 Prozent möglich ist. Leichtlauföle haben eine niedrige Viskosität (z. B. 10 W 30). Sie erfordern unkonventionelle Grundöle (Synthetiköle). Beim Kauf eines Leichtlauföles sollte man darauf achten, daß es der VW-Norm TL-VW 500 00 entspricht.

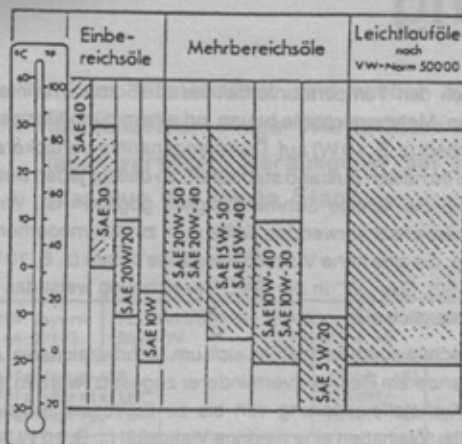
Grundsätzlich sind nur HD-Öle für die modernen Motoren zugelassen. HD-Öle sind legierte Öle, deren Schmiereigenschaften durch Zusatz verschiedener chemischer Wirkstoffe erheblich verbessert sind. Diese Zusätze bewirken einen besseren Korrosionsschutz, ein günstigeres Verhalten gegen Oxydationerscheinungen, insbesondere eine geringere Neigung zur Schlammabildung im Kurbelgehäuse, ein besseres Viskositätsverhalten, reinigende und lösende Eigenschaften. Die reinigenden und lösenden Zusätze verringern nicht nur die Rückstandsbildung im Motor, sondern besitzen zugleich die Fähigkeit, Rückstände zu lösen und sie mit anderen Verunreinigungen im Motoröl fein verteilt und ständig in der Schwebe zu halten, so daß beim Ölwechsel die Verunreinigungen mit abfließen.

Die Qualität eines HD-Motoröls wird nach dem API-System angegeben. (API: American Petroleum Institut). Die Kennzeichnung erfolgt durch jeweils zwei Buchstaben. Der erste Buchstabe gibt den Anwendungsbereich an: S = Service, für Benzinmotoren geeignet; C = Commercial, für Dieselmotoren geeignet. Der zweite Buchstabe gibt die Qualität in alphabetischer Reihenfolge an. Von höchster Qualität nach API sind Öle der Spezifikation SG für Ottomotoren und CD für Dieselmotoren. Achtung: CD-Motorenöle, die vom Öl-Hersteller ausdrücklich als Öle für Diesel-Motoren bezeichnet werden, sind für Otto-Motoren nicht geeignet. Es gibt Öle, die sowohl für den Otto- wie auch für den Diesel-Motor geeignet sind. In diesem Fall sind beide Spezifikationen (Beispiel SF/CD) auf der Öldose vermerkt.

VW hat für die VW/AUDI-Modelle eigene Ölnormen festgelegt. Grundsätzlich sollen nur Öle verwendet werden, die diese Normen erfüllen. Die VW-Norm steht dann auf der Öldose.

Erlaubt sind Hochleistungsöle, die zugleich die beiden VW-Normen 500 00 und 505 00 erfüllen. Es können auch Leichtlauföle der VW-Norm 500 00 oder Mehrbereichsöle der VW-Norm 501 01 eingefüllt werden. Die Mehrbereichsöle entsprechend VW-Norm 501 01 sind in der Regel preiswerter. Vorübergehend kann API-SF verwendet werden.

Ingo Menker



Da die Einsatzbereiche benachbarter SAE-Klassen sich überschneiden, können kurzfristige Temperaturschwankungen unberücksichtigt bleiben. Es ist zulässig, Öle verschiedener Viskositätsklassen miteinander zu mischen, wenn einmal Öl nachgefüllt werden muß und die Außentemperaturen nicht mehr der Viskositätsklasse des im Motor befindlichen Öles entsprechen.

Bei Dauer-Außentemperaturen unter -20°C (arktische Gebiete) empfiehlt es sich, SAE 5 W-20 zu fahren.

Zusatzschmiermittel – gleich welcher Art – sollen weder dem Kraftstoff noch den Schmierölen beigemischt werden. Mehrbereichsöl der Viskosität 10 W 50 soll nicht verwendet werden.

Wahllos abwechselnder Gebrauch verschiedener Öltypen ist ungünstig. Motorenöle gleichen Typs, aber verschiedener Marken sollen möglichst nicht gemischt werden. Motorenöle gleichen Typs und gleicher Marke, aber verschiedener Viskosität können im Bedarfsfall während jahreszeitlicher Überschneidung ohne weiteres nachgefüllt werden.

Wird ständig in Gebieten mit starkem Staubanfall oder in Ländern mit arktischem Klima, also Dauertemperaturen ab etwa -20°C gefahren, sollte man das Motoröl in kürzeren Abständen wechseln.

Motorölwechsel

Der Ölwechsel soll nur bei betriebswarmem Motor durchgeführt werden. Zum Ablassen des alten Öles wird in der Motorölwanne die Ablassschraube herausgedreht.

Das neue Filter soll nur von Hand festgeschraubt werden. Läßt es sich nicht von Hand lösen, ist ein Spezialschlüssel erforderlich (eventuell Ledernemen benutzen). Vor dem Einschrauben Dichtfläche am Motor reinigen. Gummidichtring leicht einölen.

Um die Betriebsverhältnisse des Motors besser überwachen zu können, soll beim Ölwechsel immer ein Öl gleichen Typs und möglichst auch gleicher Marke verwendet werden. Daher ist es zweckmäßig, bei jedem Ölwechsel ein Hinweisschild am Motor zu befestigen, auf dem Marke und Viskosität des Öles vermerkt sind.

Ölwechsel – Schaltgetriebe und Achsantrieb

Die gemeinsame Hypoidfüllung für Wechselgetriebe und Achsantrieb muß nicht gewechselt werden.

Die Ölkontrolle – etwa alle 30000 km – und die Ölbe- füllung erfolgen über die Einfüllbohrung, die in Höhe des Ölspiegels angebracht ist. Die Öleinfüllschraube – mit Innensechskant – sitzt auf der linken Seite des Getriebes. Öl langsam einfüllen, bis zum unteren Rand des Gewindes.

Getriebeöle

Zur Schmierung von Schaltgetriebe und Achsantrieb ist ein Hypoid-Markenöl SAE 80 oder SAE 80 W/90 der Spezifikation Mil L 2105 GL 4 vorgeschrieben. Dieses Öl gilt für alle Klimazonen und ganzjährig.

Fahrzeug aufbocken

Für viele Wartungs- und Reparaturarbeiten muß das Fahrzeug aufgebockt beziehungsweise hochgehoben werden. In der Werkstatt wird der Wagen in der Regel mit der Hebebühne angehoben, man kann ihn jedoch auch mit dem Wagenheber anheben. Grundsätzlich darf das Fahrzeug nur an den Aufnahmepunkten angehoben werden.


Bei Arbeiten unter dem Fahrzeug muß dieses, falls es nicht auf einer Hebebühne steht, auf vier stabilen Unterstellböcken stehen. Die Unterstellböcke werden vorn unter den Fahrschemel gestellt und hinten unter die Karosserie im Bereich der Markierungen. **Auf keinen Fall sollten Arbeiten unter dem Fahrzeug ausgeführt werden, wenn dieses nicht ausreichend gesichert ist.**

Wenn keine Hebebühne zur Verfügung steht, kann der Wagen mit einem Rangierheber hochgehoben werden. An diesen Stellen müssen auch die Unterstellböcke untergestellt werden.

Achtung: Mit dem Rangierheber darf der VW nur seitlich angehoben werden. Weder an der Motorölwanne, am Getriebe noch an der Hinterachse anheben! Sonst können schwerwiegende Schäden eintreten. Um Beschädigungen des Längsträgers bzw. des Wagenbodens zu vermeiden, ist unbedingt eine geeignete Gummi- oder Holzwischenlage zu verwenden.

Rettung für Zierleisten oder "Nogger Dir einen":

Vor kurzem überlegte ich, ob es nicht eine Möglichkeit geben sollte, Dellen und Macken aus den inzwischen ziemlich rar gewordenen und schlecht zu lagernden langen K 70-Zierleisten herauszubekommen. Nach einigem Herumprobieren meine ich, eine brauchbare Methode herausgefunden zu haben. Man benötigt eine ebene, harte und absolut krümelfreie Arbeitsfläche, z.B. Resopal, einen Hammer mittleren Gewichts, sowie das Hölzchen, was nach dem Genuß von Eis am Stiel übrigbleibt. Die Zierleiste, die aus dem von Kochtöpfen bekannten Material NIROSTA besteht (beim K 70 wurde halt nicht gespart) muß man ebenfalls innen wie außen sorgfältig von Krümelnschmutz reinigen. Was jetzt kommt, ist ganz einfach. Leichte Dellen entfernt man nachdem Radiergummiprinzip. Man faßt das Hölzchen ganz unten an und reibt unter großen Druck die Delle regelrecht weg. Bei tieferen oder scharfkantigeren Beulen nimmt man den Hammer zu Hilfe; wobei man das Hölzchen als Meißel einsetzt. Auf diese Art habe ich auch tiefe Kerben herausbekommen. Allerdings sieht man hierbei meistens auf der herausgehämmerten Außenfläche der Zierleiste kleine Haarrisse auf der Oberfläche. Dies fällt aber nicht so auf wie die Macken vorher. Man kann, wenn man das Hölzchen exakt im 90-Grad-Winkel zum Hammer hält, ruhig sehr kräftig zuschlagen. Das Holz ist zum einen ein wenig biegsam, aber auch sehr splitterfest (damit man sich nicht bei längerem Eislutschen den Mund aufreißt).

Ich bin auf diese Hölzchen aus mehreren Gründen gekommen. Zum einen passen sie ideal in die z.T. sehr schmalen Winkel der Zierleiste, die in etwa dieses Profil haben:  Die Spitzen sind leicht abgerundet, so daß die Energie nicht punktförmig weitergegeben wird, abgesehen davon, daß sich die Spitze nach längerem Hämmern ein wenig verformt. Man kann sie sich auch zurechfeilen. Das Wichtigste ist aber die Tatsache, daß das Holz im Gegensatz zu Metall die Oberfläche der Leiste nicht verkratzt. Auch nach längerer Krafteinwirkung wird die Nirostaoberfläche allenfalls blankgerieben. Durch die leichte Dehnbarkeit des Holzes (ebenso durch die abgerundete Spitze) verringert sich die Gefahr, daß man die Leiste in die andere Richtung ausbeult oder gar durchschlägt. Natürlich muß die Zierleiste stets fest auf der Arbeitsfläche aufliegen. Vorteilhaft ist am Nirosta, daß es im Gegensatz zu einfachem Eisenblech wesentlich zäher ist, also auch somit die Gefahr des Überdehnens oder Durchschlagens geringer ist. Absolute Sauberkeit ist logisch, da man mit vorhandenem Dreck sehr leicht Kratzer oder Löcher fabrizieren kann. Um sicher zu gehen, kann man zwischen Leiste und Arbeitsfläche Papier oder ein dünnes Tuch legen, aber nicht zu dick, siehe Überdehnen, usw. Dagegen sollte beim Ausbeulen von großen, aber flachen Dellen in Blechteilen, z.B. Kotflügeln, der Untergrund ein wenig nachgiebig sein. So habe ich aus Typ 3-Kotflügeln Dellen herausbekommen, indem ich sie, auf Rasen liegend, mit bloßen Fäusten "gedengelt" habe.

Ingo Menker