

K70 - POST

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



Mitglied im



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 Südwinzen/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.....

Ein ereignisreiches K70-Quartal ist zu Ende und die Urlaubszeit hat begonnen.

Zu Erinnerung:

Am 15. Mai fand das K70- und Typ 4-Treffen in Geldrop/Niederlande statt.

Schon eine Woche später war unser 8. internationales K70-Treffen im Raum Nürnberg angesagt.

Ja, und auf dem Polterabend und der Hochzeit von Sylvia und Martin am 2. und 4. 6. war unser Club natürlich auch (laut)stark vertreten.

Am 11. und 12. Juni folgte das NSU-Treffen in Markelo und gleichzeitig der größte Veteranenmarkt des Nordens in Bockhorn. Bei dieser Parallele war Personalsplitting angesagt.

Das Quartal endete mit der Teilnahme am Treffen historischer VW's, am letzten Juniwochenende in Braunschweig.

Dazwischen fanden noch diverse Besuche auf Oldtimermärkten und Ersatzteilaktionen statt. Es wurden z.B. an einem Wochenende in Norddeutschland Käferstoßstangen besorgt, und zwei Wochen später in Hessen gegen K70-Teile umgetauscht. Da kommen u.a. schon einige Kilometer zusammen. Durch die vielen Aktivitäten, blieb in diesem Quartal nur ein Wochenende für private Zwecke übrig.

Wir wünschen allen einen schönen Urlaub und einen guten Start in's nächste Quartal.

J.B.

mot-auto kritik vom 2. Mai 1970

Somit wäre die Herkunft unseres K 70-Schlachtrufes auch geklärt.
Die Red.



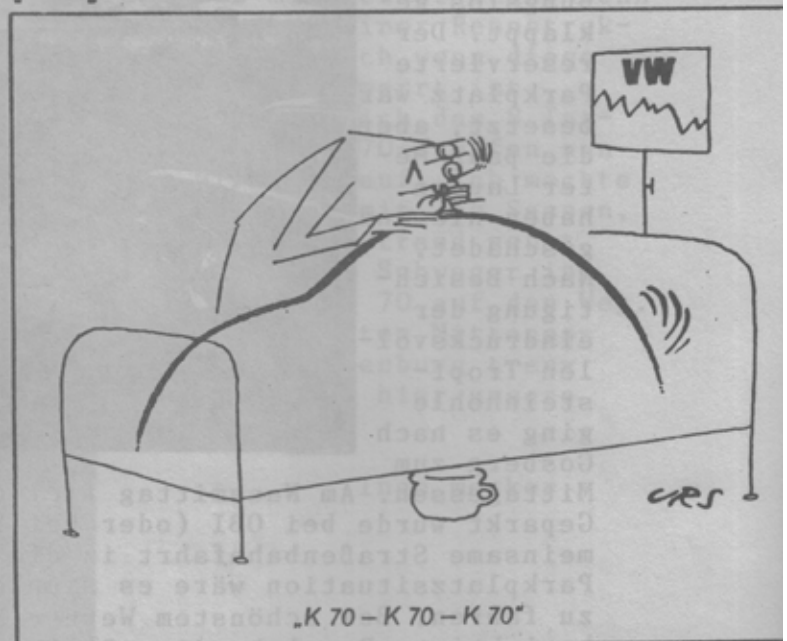
mot
auto-kritik

Erster Test Renault 12

Test Opel Commodore GS/E

Test Fiat 127

Test Citroën



Der K 70 und seine Fans im Zeichen der Burg

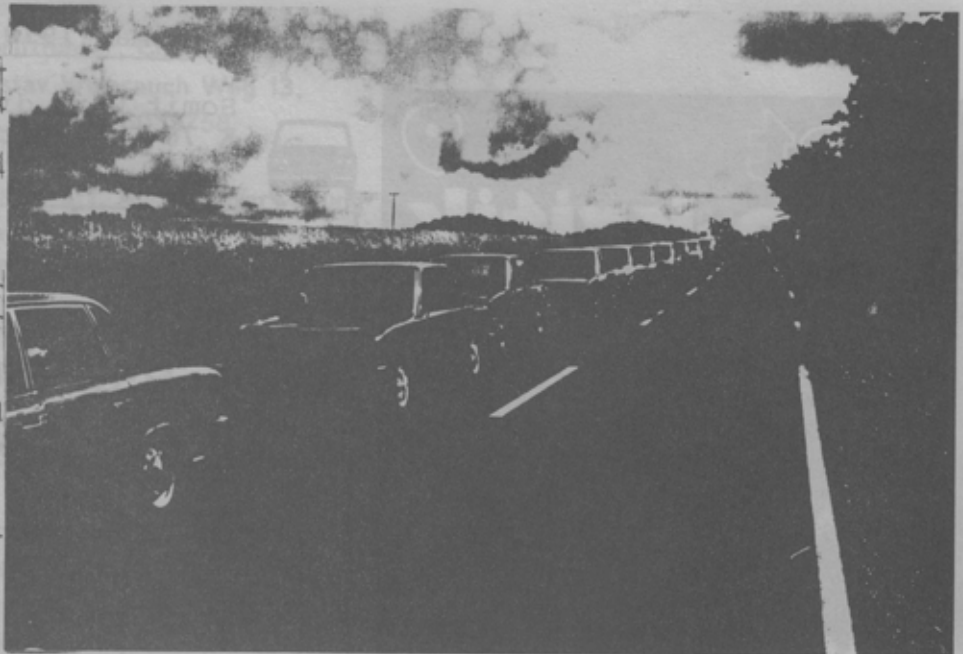
Wie jedes Jahr zu Pfingsten fand diesmal ein internationales K 70-Treffen statt, und zwar das achte und dieses in Nürnberg. Organisiert wurde es von der Familie Boomgaren und dem inzwischen dazugehörigen Martin Streifel.

Wir hatten mit Absicht einen etwas südlicheren Ort gewählt, da der harte Kern ja mehr aus Norddeutschland kommt, und die letzten Jahre wenig im Süden passierte. Wir hatten die Hoffnung, daß sich wenigstens diejenigen sehen lassen, die zum Teil seit Jahren Mitglied sind, aber sich, wohl auch aufgrund der Entfernungen noch nie auf einem Treffen haben sehen lassen. So war es dann auch. Insgesamt fanden sich 28 K 70 aus Deutschland, Holland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz ein. Da viele neue Gesichter und einige, die nach Jahren wieder aufgetaucht waren, zu sehen waren, gab es nicht nur die gleichen, sondern auch viele neue Geschichten zu erzählen. So hat der weiße K 70 von Fedde Brouwer während der Überschwemmungskatastrophe letztes Jahr in Brig bis zur Dachkante im Schlamm gesteckt. Trotzdem hat Fedde ihn wieder flott gekriegt. Der Motor mußte zerlegt werden, und natürlich alles vom Schlamm befreit werden, aber er hat es geschafft, den Wagen sogar so herzurichten, daß er zum Treffen erscheinen konnte. Noch nicht einmal den roten Velourpolstern sah man etwas an.

Es fiel allgemein auf, daß in diesem Jahr verhältnismäßig viele K 70 in gutem oder sehr gutem Zustand erschienen waren. Es ist doch so, daß nur noch die echten Liebhaber übrigbleiben.

Der erste Tag verging mit dem Begrüßungstreffen, der Zimmersuche und einem ausführlichen Abendessen. Am nächsten Morgen mußten alle pünktlich erscheinen, damit es im Konvoi zur Teufelhöhle nach Pottenstein gehen konnte.

Dank bester Organisation mit Leitfahrzeug und Funkverbindung hat alles reibungslos geklappt. Der reservierte Parkplatz war besetzt, aber die paar Meter Laufen haben niemand geschadet. Nach Besichtigung der eindrucksvollen Tropfsteinhöhle ging es nach Gosberg zum

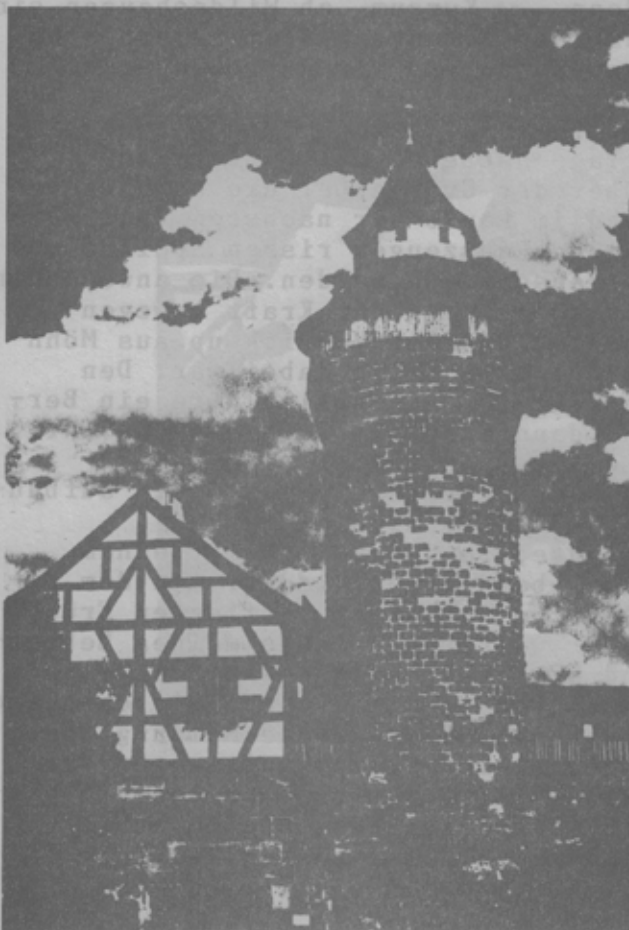


Mittagessen. Am Nachmittag fiel der K 70-Konvoi in Nürnberg ein. Geparkt wurde bei OBI (oder bei Eisen-Karl), dann fand eine gemeinsame Straßenbahnfahrt in die Innenstadt statt. Aufgrund der Parkplatzsituation wäre es sinnlos gewesen, mit dem Auto dorthin zu fahren. Bei schönstem Wetter haben wir die Nürnberger Burg besichtigt. Der lebendige Stil der Führerin versetzte insbesondere unseren Kassenwart geradezu in Ekstase. Anschließend gab es



in der benachbarten Kneipe etwas zu trinken, bevor auf dem OBI-Parkplatz eine allgemeine Foto-session ausbrach. Viel Beachtung fand der K 70 von Volkmar Häupl

mit Katalysator. Unglücksrabe des Treffens war Manfred Schmidt, der sich beim Rangieren für das Gruppenfoto seinen vorderen linken Kotflügel zerbeulte. Ansonsten fanden keine Katastrophen statt. Die Ölpumpe von Marios K 70 schluckte bei einer scharfen Kurve zwar eine Luftblase, und Fedde Brouwer hatte das dumpfe Gefühl, daß sich sein K 70 trotz der jung erhaltenen Schlammpackung einen Lagerschaden eingefangen hatte, jedoch kamen alle heile nach Hause, wie später zu hören war. Aber noch war das Treffen ja nicht zu Ende. Nach dem Fototermin brachen einige schon auf, die meisten fanden sich aber wieder zum gemeinsamen Abendbrot zusammen. Pfingstmontag war eigentlich kein Programm geplant, es fanden sich noch 9 K 70, die dann das Reichsparteitagsgelände heimsuchten. Nach einer kurzen Besichtigung wurde noch ein 200 Meter-Beschleunigungsrennen auf dem Norisring veranstaltet (der ja auch über das Parteitagsgelände führt). Da mein Wagen noch nicht ganz warm war, habe ich hierbei Rudi den Vortritt gelassen. Ich hätte natürlich alle versägt, wenn ich gewollt hätte, aber ich gehöre ja nicht zu irgendwelchen spätpubertären ostfriesischen oder Luxemburger Heizern, die sich etwas beweisen müssen. Diese ganze



Aktion, sowie anschließende Ehrenrunden wurden für die Nachwelt auf Video festgehalten. Diverse in- und ausländische Touristen reagierten zwar ein wenig verschreckt, als eine K 70-Formation an ihnen vorüberschoß, aber darauf muß man gefaßt sein, wenn man sich auf einer Rennstrecke bewegt, auch wenn diese zu der Zeit geperrt ist. Danach löste sich das 8. Internationale K 70-Treffen nun aber wirklich auf. Ich machte mich zusammen mit Jos Sassen, sowie Josef Bertrand nebst Schwester und Schwager in deren beiden K 70 auf den Weg. Nach einem späten Mittagessen in Aschaffenburg trennten sich auch hier unsere Wege.

Ingo Menker

ICH FAA ZUM NSU-TREFFEN ODER: DAS SCHLAMMBAD

Kenner der Szene wissen es: Mich findet man fast nie auf irgendwelchen Auto-Treffen, auf K 70-Treffen immer weniger, weil sie doch nur in ein langweiliges Auf-dem-Parkplatz-Gestehe ausarten; nur zu den diversen NSU-Veranstaltungen fahre ich gerne und regelmäßig.

Und so etwas Kultiges stand wieder auf dem Kalender, das Jahrestreffen der NSU-Szene in Markelo/Holland. Angemeldet habe ich mich schon letztes Jahr in Antwerpen, gemeldet hatte ich meinen jetzt alaskametallicfarbenen K 70, der damals noch als Rohkarosserie ohne Kotflügel, Seitenteile, Türschweller, Frontscheibenrahmen und Querträger vorne in Möhnsen stand. Gerade zwei Wochen vor Markelo bin ich nach vierjährigem Aufbau zum ersten Mal damit gefahren. Funktionierte auch alles, warum also nicht? Die Woche vor dem Abflug verging mit Vorbereitungen ziemlich schnell, also die Campingsachen zusammensuchen, einpacken, Überlegen, was ich denn nun schon wieder vergessen habe, usw. Solchermaßen unvorbereitet konnte natürlich nichts mehr schiefgehen, und so kam es, daß ich mit meinem frisch vom Stapel gelauenen Luxusdampfer frohen Mutes in Richtung Kuddewörde in See stach, zu unserem verabredeten Treffpunkt also, wo ich mit Wasserschadenbeseitigungs-Dirk, seiner Angetrauten und Hochfrequenz-Peter zusammentraf. Nach dem üblichen "Laß uns mal los" und "Wer hat eine Karte?"-Hin und her ging es dann tatsächlich los und wir fanden uns später an einer Tankstelle unserer Wahl ein, um unsere Treibstoffschlucker zu befüllen, wonach es dann kein Halten mehr gab und Holland in immer greifbare Nähe rückte. Aber irgendwie hatten umständlicher Weise noch andere eine ähnliche gute Idee, jedenfalls war sie ganz schön voll, die Autobahn, die eigentlich LKW-Bahn heißen müßte. Bis kurz vor Bremen ging's ja noch, aber dann.... Kurzum, ab Wildeshausen sind wir bis Markelo nur noch Landstraße gefahren. Aber immerhin haben wir den Weg sehr gut gefunden, so daß wir nur etwa sechs Stunden für die fast 400 km gebraucht haben.

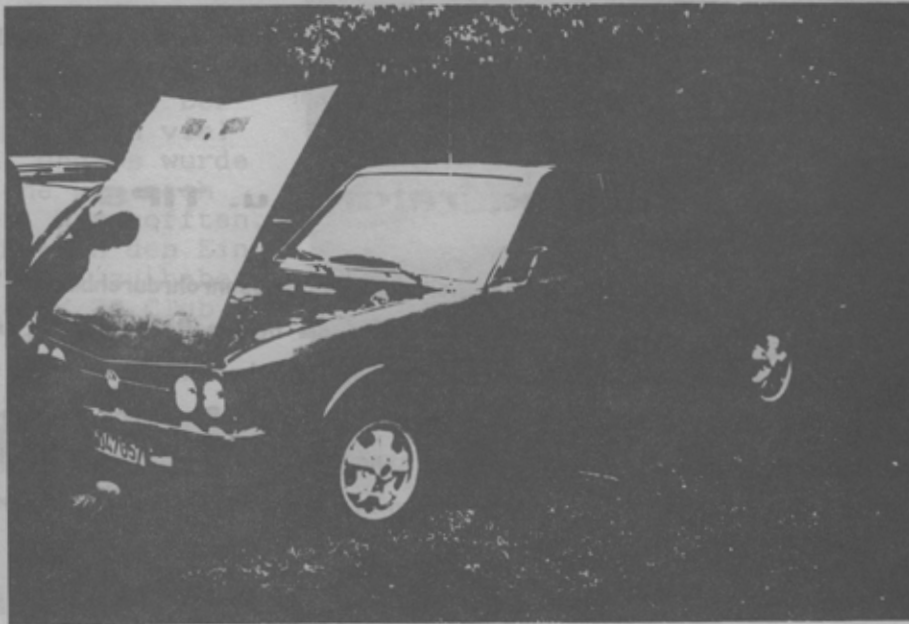
Gleich nach dem ersten Blick der erste Schreck: Morast, soweit das Auge blickt! Die letzten Tage hatte es geschüttet, der Grundwasserspiegel lag eher über der Grasnarbe, die Zufahrtswege waren fast unpassierbar, und im Laufe der nächster Tage wurde es noch schlimmer, bei einigen Fahrzeugen rissen Spoiler und Ölkühler ab, fast alle mußten rausgezogen werden. Die anwesenden K 70 waren die einzigen, die sich aus eigener Kraft bewegen konnten. Manche mögen sich noch an den Ami-V8-Pick up aus Möhnsen erinnern, der auch beim Treffen in Mölln dabei war. Den haben wir mit 12 Leuten herausgezogen. Eigentlich wäre ein Bergungspanzer nötig gewesen. Und dann eine gepflegte Ladung TNT, um diese Scheißkarre in die Luft zu pusten!

Die letzten Stunden vergingen dann arbeitsreich mit Zelt aufbauen und Bier abpumpen, Tschüß bis morgen also.

Als mir dann also am Morgen graute, fand ich mich mit einem Schädel größer als mein Zelt in eben diesem wieder, mit dem Gedanken an eine warme (Rudel-)Dusche und einem gepflegten Frühstück. Nachdem auch das zu einer weiteren Episode meines Lebensweges gereift war, kam mir und HF-Peter der Gedanke, mal einen Blick auf die versammelten Fahrzeuge zu werfen, was wir dann auch taten. Was sich als erstes bewahrheitete, war die Meldung, daß in Markelo Gummistiefel und Hotelzimmer ausverkauft waren, ersichtlich daran, daß die Menschen mit Einheitsschuhmode die Weiden bevölkerten, die Autos aber die umliegenden Straßen zurparkten. Die Autos der Hotelgäste nämlich, also fast alle. Normal

finden NSU-Treffen auf großen Wiesen statt, weil die meisten Leute neben ihrem Altar, dem Fahrzeug eben, campieren. Somit waren die Wiesen eher leer. Schade! Einige interessante Teileangebote für meinen RO 80 habe ich wahrgenommen, für K 70 wurde kaum etwas angeboten, und so verging der Freitag, abends wurde gegrillt und die Show in der Festhalle wurde angeschaut, auch schon deshalb, weil es der einzige trockene Platz weit und breit gewesen war. Nach den üblichen Bierchen im Möhnsener Clubzelt habe ich mich dann in meinen ziemlich feuchten Schlafsack gekuschelt, den lieben Gott einen guten Mann sein lassen und mir gute Nacht gesagt. Der nächste Morgen war dann wieder grauenhaft, nach dem Duschen und Frühstück ging es dann zur nächsten Platzrunde, einige Neue waren noch dazugekommen, ein kleiner Rundgang durch Markello fand statt. Nachmittags gab's ein Gruppenfoto, aber ohne Autos, denn dann wäre es mit dem Rausziehen wieder losgegangen. Und so kamen endlich mal die aufs Foto, die hinter der ganzen Szene stehen: wir Fans. Ingo ist dann noch dauernd über den Platz gejagt und hat verzweifelt jemand bestimmten gesucht, der ihm irgendetwas für seinen NSU 1200 geben wollte, der Bierkonsum ging seinem Ende entgegen, das Treffen genauso, und nachdem ich mich in meinem nassen Schlafsack sicher verstaubt hatte, ging der letzte Tag dieses schönen Treffens seinem Ende entgegen. Nach dem letzten Rudelduschen und Frühstück wurden die Zelte ausgewrungen und eingepackt, die Autos reisefähig gemacht, und nach der allgemeinen Abschiedszeremonie schaukelten wir friedlich nach Hause. Einen kleinen Umweg haben wir, also Achim, seine Frau, Schwester, Kinder und ich, verteilt auf drei Strichsiebzig dann noch zur Transrapid-Versuchsstrecke im Emsland gemacht, die aber leider geschlossen war. Bis zum nächsten NSU-Treffen!

Arne Kunstmann



Für alle die ihn noch nicht gesehen haben, hier ein Foto des besagten, in vier Jahren Arbeit restaurierten K 70. Genaueres über das Gefährt folgt, in den nächsten Ausgaben dieses Blattes.

Polterabend

Der harte Kern ließ es sich nicht nehmen, an Sylvia's und Martin's Polterabend teilzunehmen.

Also ging es abends auf die Bahn, um in Richtung Celle hinzufahr'n.

Warum sollen wir's verhehlen, das Haus der Feier war nicht zu fehlen, denn Rudi's K70 Leuchtete weit und breit in seinem orangefarbenen Kleid.

Als Ingo und ich dort angekommen, haben wir den K70-Schlachtruf schon vernommen, denn die Celler wohnen ja so nah und waren deshalb auch schon vor uns da.

Man hörte es auch scheppern, das kommt vom Porzellan zerdeppern.

Das Brautpaar war am Scherben fegen, um so zu testen, ob sie sich bei der Arbeit auch noch mögen.

Die Stimmung stieg und auch der Pegel, so schnell streicht man nicht die Segel.

Ingo hatte einen Stein im Brett, bei einer älteren Dame, die ganz nett.

Er dachte: - Die will mich umgarnen - und fuchtelte mit den Armen.

Es fiel dabei um, der volle Salzstangenbecher, mitten zwischen die Lustigen Zecher.

Martin kam grad von der Straße her, vom Scherben räumen und schien ein bischen wohl zu träumen.

Da ertönt ganz plötzlich, eines Weibes Stimme: Ausziehen, ausziehen...., oh, wie entsetzlich.

Noch ehe er gemerkt, daß er gemeinet war, ist die Erste auch schon da.

Wie soll es anders sein, jetzt schreit der ganze Weiberchor und stimmt mit ein: Ausziehn, ausziehn...., was haben die bloß vor?

Darauf will er nicht warten, er rennet hin und her im Garten und entlang an des Hauses Wänden, woll'n die mich gar schänden, denkt er

und rennt wie nie gewesen und alle Weiber hinter her, wie wildgeword'ne Besen.

Angstschweiß steht ihm auf der Stirne und es geht ihm durch die Birne:

Vielleicht wollen auch die Besten, deine Ehetauglichkeit mal testen.

Ausziehen, ausziehen... ertönt es immer wieder, dann reißen sie ihn nieder

und er verschwindet in der Weiber Knäuel, nur die Beine ragen in die Höhe, wie zwei Säul'.

Ach, du Schreck, jetzt fliegen schon die Schuhe weg. Wenn er dacht, sie fangen mit dem Hemde an, mitnichten, darauf scheinen sie zu verzichten,

denn die wilden Weiber greifen gleich nach seines Beines Kleider.

Plötzlich ein Getöse, schon haben sie seine Hose.

Es ist vielen nicht bekannt, daß in einigen Gegenden im Land, es ist Brauch und uso, dem Bräutigam zu rauben seine -Huso-, damit sie wird verbrannt.

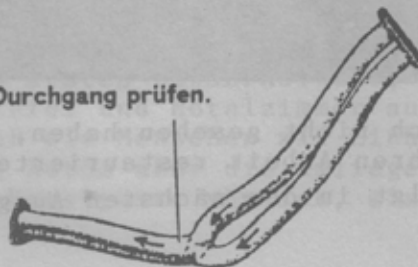
Denn nach der Trauung dann, hat die Frau die Hosen an!

Jörg Ballwanz

TECHNIK, TRICKS u. TIPS

Unsere Hamburger haben sich vor einiger Zeit mal als „Hosenrohrdurchblicker“ versucht und dabei haben sie festgestellt: An der Stelle, an der die beiden Rohrenden in das große Ende münden, war das eine Ende bei der Fertigung so weit durchgeschoben worden, so daß es das andere Ende fast dicht machte. Dadurch kann ein überhöhter Staudruck entstehen, was Überhitzung und Leistungsverlust zur Folge haben kann. Eine entsprechende Kontrolle des Hosenrohrs ist also ratsam. (Ähnlichkeiten aus dem menschlichen Bereich sind rein zufällig.)

Beide Rohrenden innen auf Durchgang prüfen.



„Traumhochzeit“

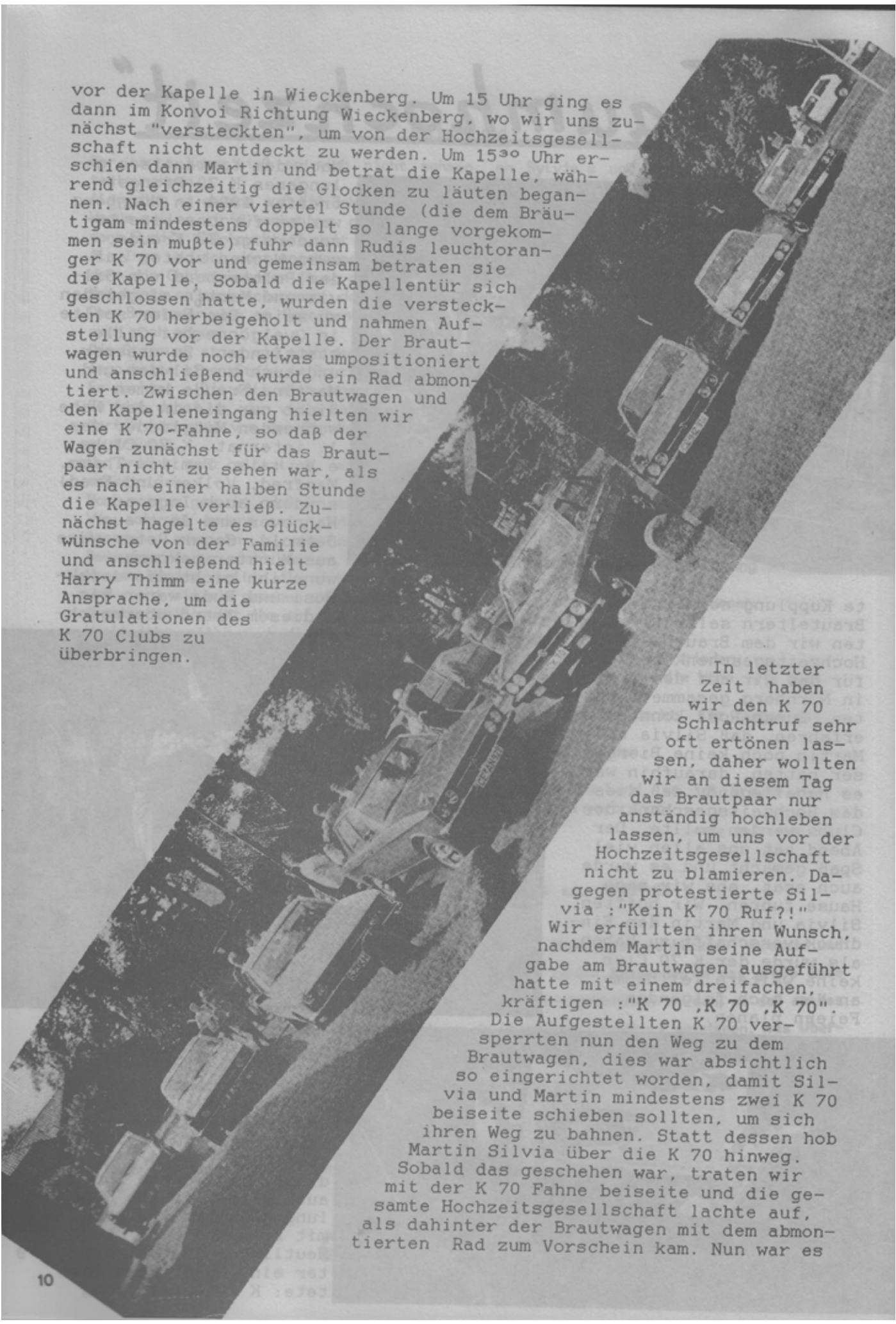


Nach dem fantastisch gelungenen K 70 Pfingsttreffen 1994 in Nürnberg war es für uns eine besonders große Freude, zwei Wochen später auf den Polterabend von Silvia und Martin eingeladen zu sein. Die Feier sollte in Ovelgönne bei Celle stattfinden. Zu unserer und auch zu Silvias und Martins Freude kamen nicht nur die in der Nähe wohnenden Mitglieder des 1. internat. K 70 Clubs e.V. (also Familie Thimm, Manfred, Volker und Fred) sondern auch Ingo aus Hannover und Jörg aus Detmold. Sogar Peter wäre aus Münster gekommen, wenn ihn nicht die defek-

te Kupplung seines K 70 daran gehindert hätte. Brauteltern selbstverständlich auch anwesend. An diesem Abend überreichten wir dem Brautpaar das Hochzeitsgeschenk des Clubs, für das wir auf dem Treffen in Nürnberg gesammelt hatten. Durch Rosi konnten wir erfahren, daß Silvia und Martin noch keine Biergläser hatten, daraufhin war es naheliegend, daß dies das Hochzeitsgeschenk des Clubs werden sollte. Der Abend hat uns allen viel Spaß gemacht und es wurde auch spät, ehe wir nach Hause fuhren. Wir hofften, Silvia und Martin den Eindruck verschafft zu haben, als würde der K 70 Club keine weitere Teilnahme an den noch folgenden Feiern planen.



Am Samstag darauf sollte dann die kirchliche Trauung in der kleinen Kapelle in Wieckenberg stattfinden. Pünktlich ab 14 Uhr trafen bei Familie Thimm Manfred mit Volker, Ingo, Jörg, Peter (an diesem Tag konnte ihn auch keine defekte Kupplung abhalten), Joseph mit Frau und Karl-Heinz Heutling aus Salzgitter ein. Unser Plan lautete: K 70 Aufstellung

An aerial photograph showing a long line of K 70 motorcycles in a procession. In the center, a white car (the bride's car) is being escorted. The motorcycles are arranged in a line, some with riders. The scene is set outdoors, possibly on a road or a large open area. The text is overlaid on the left side of the image.

vor der Kapelle in Wieckenberg. Um 15 Uhr ging es dann im Konvoi Richtung Wieckenberg, wo wir uns zunächst "versteckten", um von der Hochzeitsgesellschaft nicht entdeckt zu werden. Um 15³⁰ Uhr erschien dann Martin und betrat die Kapelle, während gleichzeitig die Glocken zu läuten begannen. Nach einer viertel Stunde (die dem Bräutigam mindestens doppelt so lange vorgekommen sein mußte) fuhr dann Rudis leuchtorange K 70 vor und gemeinsam betraten sie die Kapelle. Sobald die Kapellentür sich geschlossen hatte, wurden die versteckten K 70 herbeigeholt und nahmen Aufstellung vor der Kapelle. Der Brautwagen wurde noch etwas umpositioniert und anschließend wurde ein Rad abmontiert. Zwischen den Brautwagen und den Kapelleneingang hielten wir eine K 70-Fahne, so daß der Wagen zunächst für das Brautpaar nicht zu sehen war, als es nach einer halben Stunde die Kapelle verließ. Zunächst hagelte es Glückwünsche von der Familie und anschließend hielt Harry Thimm eine kurze Ansprache, um die Gratulationen des K 70 Clubs zu überbringen.

In letzter Zeit haben wir den K 70 Schlachtruf sehr oft ertönen lassen, daher wollten wir an diesem Tag das Brautpaar nur anständig hochleben lassen, um uns vor der Hochzeitsgesellschaft nicht zu blamieren. Dagegen protestierte Silvia : "Kein K 70 Ruf?!" Wir erfüllten ihren Wunsch, nachdem Martin seine Aufgabe am Brautwagen ausgeführt hatte mit einem dreifachen, kräftigen : "K 70 ,K 70 ,K 70". Die Aufgestellten K 70 versperren nun den Weg zu dem Brautwagen, dies war absichtlich so eingerichtet worden, damit Silvia und Martin mindestens zwei K 70 beiseite schieben sollten, um sich ihren Weg zu bahnen. Statt dessen hob Martin Silvia über die K 70 hinweg. Sobald das geschehen war, traten wir mit der K 70 Fahne beiseite und die gesamte Hochzeitsgesellschaft lachte auf, als dahinter der Brautwagen mit dem abmontierten Rad zum Vorschein kam. Nun war es



Martins Aufgabe, dieses Problem zu lösen, ehe er mit seiner Braut davonfahren konnte. Er ging es ganz souverän an und unter Zurufen von Rudi war es auch bald geschafft. Dann setzte sich allmählich die Hochzeitsgesellschaft in Bewegung: vorne das Brautpaar, dahinter der K70 Club und anschließend die Verwandten und Bekannten. Wir begleiteten Silvia und Martin bis zum Hotel Stadt Bremen in Winsen, wo die Feier stattfinden sollte und dort verab-

schiedete sich der K 70 Club mit einem Hupkonzert. Der Tag wurde dann bei Familie Thimm mit Kaffee und Kuchen und mit viel Klönen beendet. Nun bleibt für Martin und Silvia nur noch zu sagen: Mögen in Eurer Ehe immer Glück und Sonnenschein vorherrschen und möget Ihr immer dem K 70 (Club) treu bleiben und der K 70 Euch.

Mario & Manuela



P.S.: Wie wir später erfahren, war der K 70 Club und unsere Aktion Gesprächsthema Nr. 1 auf der Hochzeitsfeier!

Danksagung

Am 4. Juni 1994 heirateten Sylvia und Martin in der Stechinellikapelle in Wieckenberg bei Wietze im Raum Celle.

Für die anlässlich
unserer Vermählung
überbrachten Glückwünsche
und Aufmerksamkeiten
danken wir herzlich

Wir danken uns sehr über
Euren tollen Beitrag zu unserer
Hochzeit gefreut!

Sylvia &
Martin



Sylvia hat seit ihrem 5. Lebens-
jahr nie ein anderes Auto bei uns
gekannt und ist in diesem K 70
groß geworden. Jedes Jahr bis
1986 sind wir mit diesem Auto
nach Österreich gefahren. In ih-
rer Studienzeit fuhr sie selber
das Auto ca. 2 Jahre lang.
Nun, wo die Hochzeit vor der Tür
stand, war es ihr innigster
Wunsch: Papa, der K 70 soll unser
Hochzeitsauto sein!
Stark fand ich die Beteiligung
von unserem K 70 Club. Nach dem
Urlaub werde ich alle Beteilig-
ten nach Ostfriesland einladen.

Mit freundlichen Grüßen,

Rudi.



VOR DEM K 70 GIBT ES KEIN ENTKOMMEN!

Nach dem schon Kindheit, Jugend und sogar Polterabend und Hochzeit von diesem Gefährt geprägt wurden, mußte eines dieser Fahrzeuge auch noch auf der Hochzeitsreise von Sylvia und Martin auftauchen. Dieser rostfreie marathonblaue, jedoch zerbeulte LS stand auf Gran Canaria am Straßenrand. Wie es aussah, war der Wagen lange nicht bewegt worden, da er reichlich eingestaubt und die Reifen ziemlich platt waren. Der Besitzer war nicht aufzufinden, aber natürlich wurde ein Zettel hinterlassen.



Danksgemeinschaft
Schlammbad 1994 in Bockhorn

Der diesjährige Oldtimermarkt am 11. und 12. Juni 1994 wurde für viele ein kleines Abenteuer oder eine große Enttäuschung. Wie es uns selber ergangen ist, werden wir nun berichten. Am Freitag den 10. Juni sollte der Aufbau des Standes des 1. internationalen K 70 Clubs e.V. in dem Zelt des Bockhorner Oldtimermarktes stattfinden. Ausgestellt werden sollte der türkise K 70 von Harry, der auch im letzten Jahr dort gestanden hatte. Da der K 70 unbedingt schon mittags dort sein mußte (anderenfalls hätten die Verkaufsstände der Händler uns daran gehindert, mit dem Auto den Stand zu erreichen), erbot sich nach einigen Überlegungen (denn wer hat schon Freitagmittag Zeit?) Manfred aus Celle, mit Harrys K 70 am Freitag nach der Arbeit loszufahren. Am Abend sind dann Mario mit Manfreds K 70 und Manuela mit ihrem Auto hinterhergefahren. Die Fahrt dorthin verlief problemlos, aber bei unserer Ankunft erwarteten uns einige böse Überraschungen. Zunächst einmal kamen wir auf das Gelände nur durch eine bereits geschlossene Straßensperre. Es war - wie sich später herausstellte - unser Glück, daß wir uns von eben jener Sperre nicht abhalten ließen. Auf der Wiese, die im vergangenen Jahr zum Zelten benutzt wurde, stand dieses Jahr ein Borgwardclub, der die Hälfte der Wiese gemietet hatte. Somit mußten wir uns nach einem anderen Zeltplatz umsehen. Unglück-

licherweise hatten wir uns schon durch den Schlamm auf der Wiese durchgekämpft, bevor wir das erfuhren. Also entschieden wir uns, die Autos zunächst stehenzulassen und uns erst einmal einen Platz zum Zelten zu suchen. Unser Zelt ist in einem Bus von Marios Freund nach Bockhorn transportiert wor-



den, so daß wir diesen Bus auch noch suchen mußten. Schließlich fanden wir den Bus etwa 1 km von der Haupteinfahrt entfernt in einer langen Schlange stehend und seit Stunden auf Einlaß wartend. Aber die Ordner ließen kein Fahrzeug mehr auf das Gelände fahren, vermutlich wegen des Schlamms. In diesem Moment waren wir froh, durch die Sperre auf der anderen Zufahrtstraße gefahren zu sein. Die Fahrzeuge, die auf dem Parkplatz außerhalb abgestellt werden sollten, mußten zum Teil mit Treckern aus dem Matsch gezogen werden. Zu guter letzt bekam dann doch der Bus mit unserem Zelt die Einfahrerlaubnis und wir fanden eine Zeltwiese, die von dem stundenlangen Regen noch nicht ganz aufgeweicht war. Zu diesem Zeitpunkt war es bereits nach 23 Uhr, als wir begannen das Zelt aufzubauen. Nun mußten "nur noch" unsere Autos geholt werden und das war keine leichte Sache, denn Manfreds K 70 fuhr sich tief im Schlamm fest. Unter Mithilfe von einigen anderen Zeltern wurde dann auch dieses Problem gelöst. Die allgemeine Stimmung war nun auf dem Tiefpunkt angekommen, woran auch das Saxophon, das von einem Mitcamper gespielt wurde, trotz der harmonischen Melodie nicht viel ändern

konnte. Von nun an konnte es nur noch besser werden! Im übrigen sind eine Reihe von Campern, Ausstellern und Besuchern aufgrund dieses Schlammbades wieder heimwärts gefahren - leider. Am Samstag begann dann das übliche Treiben auf dem Markt und da es nicht weiter geregnet hatte, wurde die Situation zumindest nicht schlimmer. Wobei man noch hinzufügen sollt, daß aufgrund der durchnäßten Wiesen viele Stände an den Ausfallstraßen errichtet wurden, so daß sich der Markt insgesamt über Kilometer auseinanderzog. Wie gut, daß wir unseren Stand doch im Zelt hatten. Für den Clubstand ansich gab es auch dieses Jahr wieder guten Zuspruch und wir freuen uns, einige neue K 70 Fahrer kennengelernt zu haben, in der Hoffnung, sie irgendwann demnächst auf einem Treffen oder Stammtisch wiederzusehen. Im allgemeinen ist ein spürbarer Rückgang bei den angebotenen K 70 ERSatzteilen zu verzeichnen gewesen, aber die Nachfrage steigt beständig. Mancher Händler bestätigte das mit den Worten: "K 70? Wenn wir davon mal 'was haben, ist es ganz schnell wieder verkauft."

M+M



Weg zum DEUVET Fahrzeugpass:



Mitglied der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA).

1. Mitgliedschaft:

Antragsteller muß Mitglied in einem DEUVET-Club sein.

2. Baujahrsbegrenzung:

Das Fahrzeug muß mindestens 20 Jahre alt sein.

Bei Grenzfällen entscheidet DEUVET in Absprache mit den Markenclubs, ob diese Regelung auf die gesamte Baureihe oder nur auf Sondermodelle anzuwenden ist.

(z. B. Opel Kadett B; Mercedes-Benz /8; VW Käfer; usw.)

3. Antrag auf Fahrzeugpass:

Bei den Geschäftsstellen von DEUVET oder der Mitgliedsclubs erhalten Sie Fragebögen zum Fahrzeugpass, die vom Antragsteller sorgfältig ausgefüllt werden müssen.

Für häufig vertretene Fahrzeuge wird DEUVET in Verbindung mit den Markenclubs vereinfachte Fragebögen entwickeln.

Bei seltenen Fahrzeugen oder Sondermodellen wird die Benutzung des erweiterten Fragebogens notwendig.

Vom ausgefüllten Antrag sind zwei Kopien zu machen, min. 4 gleiche Fotos vom Fahrzeug im Halbprofil, eine Kopie des Kfz-Briefs, sowie ein frankierter DIN A 4 Briefumschlag sind beizulegen.

4. Historisch/technische Abnahme/Fahrzeugsichtprüfung:

Ein für Ihr Fahrzeug zuständiger DEUVET Fahrzeugpass-Prüfer (Technik- oder Typ-Referent des Mitgliedsclub) überprüft die Angaben im Fragebogen am Veteranenfahrzeug auf ihre Richtigkeit. Hierzu muß dem DEUVET Fahrzeugpass-Prüfer das Veteranenfahrzeug in jedem Fall vorgestellt werden.

Zur Abnahme sind alle historisch/technischen Unterlagen Ihres Fahrzeugs mitzubringen, um z.B. die Richtigkeit des Baujahres zu beweisen (Firmendokumente, Kaufverträge, originale KFZ-Briefe, Betriebsanleitungen, ET-Handbücher, usw.)

Zusätzlich überprüft der DEUVET Fahrzeugpass-Prüfer, ob nachfolgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Zustand: Das Fahrzeug befindet sich in einem sehr guten Original- und Erhaltungszustand oder, falls teil- bzw. vollrestauriert, in einem mit dem Original absolut identischen Zustand.
2. Benutzung: Das Fahrzeug wird im Regelfall nicht als Alltagsfahrzeug benutzt. (Nachweis des Antragstellers, daß zusätzlich zum Veteranenfahrzeug mindestens ein zugelassenes Fahrzeug für tägliche Fahrten zur Verfügung steht.)

Gemäß den Bestimmungen der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA).

5. Bearbeitungsgebühren:

Den ausgefüllten und abgezeichneten Antrag schickt der Fahrzeugpass-Prüfer nach der historisch-technischen Abnahme/Fahrzeugsichtprüfung in dreifacher Ausführung an die DEUVET-Fahrzeugpass-Stelle.

(Original und 2 Kopien, 4 Fotos vom Fahrzeug im Halbprofil (evtl. 5. Foto für FIVA-Pass), sowie eine Kopie des Original-Kfz-Briefs beilegen.)

Kosten für den DEUVET-Fahrzeugpass DM 40.00 + DM 10.00 für den FIVA-Pass sind als Scheck beizufügen.

DEUVET Fahrzeugpass-Stelle

Eckart Freiherr von Lerchenfeld
Rauhenzell - Schloßplatz 1
D - 87509 Immenstadt
Tel. 08323 - 85 15 - Fax 08323 - 77 17

6. Abschlußprüfung:

Der Antragsteller erhält nach abschließender Prüfung der Unterlagen seinen Fragebogen und den Fahrzeugpass von DEUVET übermittelt. Der von DEUVET geprüfte und abgezeichnete Fragebogen zum Fahrzeugpass ist fester Bestandteil des DEUVET Fahrzeugpass und sorgfältig aufzubewahren. Der Fahrzeugpass ist nur in Verbindung mit dem Club-Mitgliedsausweis gültig.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.
Geschäftsstelle: Frankenforster Str. 2 - D-51427 Bergisch-Gladbach Telefon: 02204-61346 Telefax: 02204-69269



Zielsetzungen des DEUVET

Wie bereits bekannt, hat der DEUVET zum Ziel

- daß historisch bedeutsame Motorfahrzeuge (kurz „Oldtimer“ genannt) erhalten und sinnvoll entsprechend ihrer Bestimmung benutzt werden.
- daß die Bestimmungen und Regelungen angewendet werden, die bei der Herstellung des Fahrzeuges Gültigkeit hatten, um den Originalzustand dieser technischen Kulturgüter für die Nachwelt zu erhalten.
- daß alle als historisch bedeutsam eingestuften Motorfahrzeuge auch weiterhin am öffentlichen Verkehr teilnehmen können.
- daß der Betrieb und Unterhalt solcher Fahrzeuge auch in Zukunft zu angemessenen Kosten möglich bleibt.
- das Ansehen unseres Hobbies in der breiten Öffentlichkeit zu erhalten und weiter zu fördern.

Die Weichen, die derzeit in der Politik gestellt werden, durchkreuzen möglicherweise unsere Zielsetzungen. Rechtzeitig nehmen wir daher zu folgenden Punkten Stellung:

Altautoverordnung: Wir fordern eine Ausnahmeregelung für Autos, die älter als 20 Jahre sind und in gutem Zustand als Oldtimer anerkannt werden können.

Autobahn- und Straßenbenutzungsgebühren: Ja, wenn Fixkosten (Kfz-Steuer) gestrichen werden – Wir fordern: Ein Oldtimer zahlt nur dann, wenn mit ihm gefahren wird.

Jährliche Hauptuntersuchung (TÜV): Nein, denn Oldtimer werden weniger gefahren und weit besser gepflegt. Wir fordern: Eine Prüfung für Oldtimer nur alle 5 Jahre.

Mineralölsteuer: Ja, ein Oldtimer soll nur zahlen, wenn er gefahren wird. Aber wir fordern: Eine „Standsteuer“, wie die bisherige Kfz-Steuer, soll es für Oldtimer nicht mehr geben.

Kraftstoffverbrauch: Wir fordern: Keine Einschränkungen für Oldtimer, deren Kraftstoffverbrauch nicht mehr zeitgemäß ist.

Zur Erfüllung unserer Forderungen sind wir mit entsprechenden Gremien und Behörden im Gespräch. Dort werden detaillierte Vorschläge vorgelegt. Immerhin ist es uns schon gelungen, eine Ausnahmeregelung von ASU und AU zu erreichen, und in Baden-Württemberg dürfen Oldtimer-Motorräder wieder ohne Licht am Tage fahren.

Durch unseren Fahrzeugpaß wurde die Definition des Begriffes Oldtimer den Behörden vorgegeben und überprüfbar gemacht.

Die neuen VW 1973/74/75



Wenn das Volkswagenwerk auf längere Sicht zu einem wirklich rationellen Modellprogramm kommen will, muß die Zweigleisigkeit von 412 E und K 70 in der gleichen Preis- und Leistungsklasse verschwinden. Beide Modelle erfordern gegenwärtig völlig getrennte Produktionsanlagen, haben keine austauschbaren Teile, behindern sich gegenseitig auch im Verkauf – grob gesagt: der VW 412 E verhindert, daß aus dem VW K 70 ein wirklich gewinnbringendes Modell wird und umgekehrt. Innerhalb des Konzerns kann man sogar von einer technischen Dreigleisigkeit sprechen, denn nur der Dritte im Bunde – nämlich der Audi 100 allein – schaffte in der Vergangenheit profitbringende Zulassungszahlen. Aber der Audi 100 ist heute nicht mehr das jüngste Modell, in



GUT, DABICH RUS VEI



Produktion schon seit Spätherbst 1968 – auch da wird es spätestens 1975/76 Zeit für einen modernisierten Nachfolger.

Mit einem neuen großen Modell kann VW also drei Fliegen mit einer Klappe schlagen – einen gemeinsamen Nachfolger für 412 E/K 70 bringen, der mit Änderungen an Grill, Heck und Innenausstattung auch der Nachfolger des Audi 100 wird. Aber es steht schon jetzt mit ziemlicher Sicherheit fest, daß ein solcher VW/Audi im Wagenformat nicht wesentlich größer als der Audi 100 sein wird – es ist also keine Konkurrenz etwa zu den Mercedes-Sechszylindern zu erwarten.

Dieses Projekt als drittes im VW-Dreistufen-Programm braucht freilich noch Zeit. Vor Herbst 1975 wird es die mit Hochdruck arbeitende Wolfsburger und Ingolstädter TE (= Technische Entwicklung) bestimmt nicht schaffen können, schon gar nicht zu reden von den jahrelangen Bestell- und Lieferzeiten für Werkzeuge und Produktionsanlagen.

Mit Einkalkulieren möglicher Verzögerungen könnte dieser neue große VW/Audi – von dem nach unseren Informationen erst ein Prototyp läuft, interne Bezeichnung EA 428 – eventuell erst zum Frühjahr 1976 auf den Markt kommen, vermutlich etwas zeitversetzt als VW und als Audi (damit auch die eigenständige

Trennung der Händlernetze von VW und Audi/NSU dokumentiert wird). Schließlich rechnet man in der Automobilindustrie mit mindestens vier Jahren für die Entwicklung eines neuen Modells, in der Regel sogar volle fünf Jahre von den ersten Karosseriemodellen bis zum Serienbeginn.

Formal schließt dieser große VW/Audi an den VW-Sicherheitswagen an, der 1972 der Presse gezeigt und anschließend ausgiebigen Fahr- und Prüfstandversuchen unterzogen wurde. Merkmal ist der besonders lange Radstand auf Linie des K 70 und Ro 80, deswegen auch die relativ geringen Karosserieüberhänge vorn und hinten.

Die leichte Keilform ist keineswegs nur modisch angehauchtes Stilistenprodukt. Mit der ansteigenden Gürtellinie rückt auch die Heckscheibe höher. Das abfallende Heck – siehe BMW 520 – nützt auch der aerodynamischen Gestaltung, und im hohen Heckansatz verbirgt sich außerdem reichlich Ladehöhe; nur so ergibt sich ein befriedigendes oder gutes Gepäckraumvolumen trotz kurzem Überhang.

Der VW-Sicherheitswagen war ausdrücklich auf Frontmotor/Vorderradantrieb oder Heckmotor/Hinterradantrieb angelegt. Gezeigt wurde bisher allerdings nur die Heckmotorversion mit einem luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor von 100 PS (serienmäßig inzwischen im VW-Porsche 914/2.0).

Wir glauben nicht, daß VW nochmals einen Heckmotorwagen in dieser Klasse bringen wird – nicht zuletzt aus Kostengründen. Die sehr aufwendige Konstruktion etwa der Heizung steht dem VW-Bestreben nach rationeller Baukastenbauweise entgegen; im VW 412 E ist die gesamte Heizanlage durch serienmäßige Zusatzheizung und elektronische Regulierung der Heizwirkung wesentlich teurer als etwa die Heizung im Audi 100.

Langfristig braucht der VW-Konzern auch ein Sechszylindermodell; das würde dann allerdings außerhalb der Modellreihe von 0,9 bis 1,9 Liter Hubraum liegen, die inoffiziell einmal als Grenzen dieser Vierzylinder-Konstruktion mit obenliegender Nockenwelle angedeutet wurde.

Ob es allerdings ein Reihen-Sechszylindermotor in einem Audi-Spitzenmodell werden wird, kann mit Sicherheit noch niemand außerhalb des Werks sagen. Schließlich spielen auch da die kommenden Sicherheitsvorschriften eine erhebliche Rolle. Diese begünstigen eher den V 6-Motor, den ja beispielsweise der Mercedes-Versuchswagen ESF 013 hat – mit kurzer Motorbaulänge wächst auch der Raum für die vordere Knautschzone.

Ebenso gewinnt der Quermotorwagen (als Vierzylinder) durch die kommenden Sicherheitsvorschriften an Bedeutung – kurze Motorbaulänge bringt sowohl konstruktiven Blechspielraum als auch Platz für Teleskop-Stoßstangen. Darum hat der VW EA 337 (siehe Seite 29) einen Quermotor und keinen längsstehenden (oder leicht liegenden) Reihenmotor vor der Vorderachse wie der Audi 80 und VW EA 400. EM

GUTER RAT

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.

Die K 70 Kaffeeklatschspalte

Preisrätsel:

- 1) Mit was fahren wir zum Kaffeeklatsch? - _ _ _
- 2) Farbe des Brautwagens von Sylvia und Martin? _ _ _ _ _
- 3) Welches wichtige Ersatzteil liegt unter dem vorderen Kotflügel? _ _ _ _ _
- 4) Was haben wir nicht an der Antenne? _ _ _ _ ~
- 5) Ohne ihn würde das Fahrzeug nicht brennen - _ _ _ _ _
- 6) Spitzname des Gründungsvaters? _ _ _ _ _ _ _
- 7) Welches Extra besitzen nur Mario und Ingo? _ _ _ _ ~
- 8) Wo wohnt "Mutter" Meier? _ _ _ _ _
- 9) Wo fand das erste große Treffen statt? _ _ _ _ _
- 10) Welches Gummi verhindert Schäden (am Fahrzeug)? - _ _ _ _ _ ~
- 11) Was trug der 1. Vorsitzende bei dem Treffen in Nürnberg an der Kreuzung auf dem "Kreuz"? _ _ _ _ _ _ ~
- 12) Welches Kennzeichen war in Nürnberg am meisten vertreten? _ _ _ _ _
- 13) In welcher Stadt besucht Ingo am 25.09. die Techno-Rama? _ _ _ _ _

Die stark umrandeten Felder ergeben, von oben nach unten gelesen, das Lösungswort.

1. Preis: 1 Kännchen Kaffee
2. Preis: 1 Tasse Kaffee

Der dritte Sieger darf die Rechnung bezahlen!

Lösungswort bitte an die Kaffeetanten Anneliese, Edelgard und Lydia.

in 29308 Wünsen/Aller, Posenerstr. 10

Einsendeschluß ist der 3.9. 1994!

GUT, DAß ICH DEN BUS VERPAßT HABE

Vor ihrer Nase schlug die Tür mit lautem Zischen zu, der Bus fuhr ab. Noch atemlos vom Laufen, sah Hilde den Rücklichtern nach. Mußte das genau heute passieren, wo sie die Akten aus dem Büro bei sich hatte, die sie abends bearbeiten mußte? Genau heute, wo sie sich noch schlecht fühlte nach dem Telefongespräch mit ihrer Tochter Carmen, das mal wieder nichts, absolut nichts gebracht hatte als eine halb schlaflose Nacht? Hilde stand im Nieselregen an der Haltestelle, es war schon fast dunkel. Sie schlug den Mantelkragen hoch und wanderte, die Aktentasche unterm Arm, auf und ab. Ein Auto hielt. Die Scheibe ging herunter: „Sind Sie es, Frau Scholz?“ Hilde erkannte hinter dem Lenkrad eine flüchtig bekannte Nachbarin von früher, wie hieß die nur? „Ich bin Frau Bär, kann ich Sie mitnehmen? Sie wohnen doch auch in der Nordstadt.“ „Das ist richtig lieb von Ihnen.“ Hilde schnallte sich an.

Die andere startete. „Ich war nicht sicher, ob Sie es sind, wir haben uns ja unheimlich lange nicht gesehen. Ich glaube, seit den Elterntrüfen in der Grundschule nicht mehr. Ihre Tochter Carmen konnte so schön malen, und beim Theaterspielen war sie ein tolles Gespenst.“ „Daran erinnern Sie sich?“ „Wie geht es Carmen, was macht sie?“ „Gut geht es ihr, richtig gut“, sagte Hilde. „Wir haben gestern noch telefoniert, sie studiert Jura. Und wie geht es dem Andreas? So heißt doch Ihr Sohn.“ „Er ist Drogist geworden“, sagte Frau Bär, „genau das richtige für ihn, obwohl mein Mann unbedingt wollte, daß er später mal die Praxis übernimmt.“ „Ihr Mann ist Orthopäde, nicht? Ich weiß noch, daß er sich damals in der Schule für bessere Schulbänke eingesetzt hat, um Haltungsschäden zu verhindern. Ich weiß noch, über dies Thema wurde heftig diskutiert. Geht es Ihnen allen gut?“ „Ob es uns gut geht?“ Frau Bär stoppte vor der Rotampel. Sie tippte mit der linken Hand auf das Lenkrad, während sie den Querverkehr beobachtete, der sich über die Kreuzung schob. Es war still im Auto, nur der Scheibenwischer ging mit schleifendem Geräusch hin und her. Sie fuhr wieder an. „Ob es uns gut geht?“ wiederholte sie. „Wenn Sie es genau wissen wollen: wir sind geschieden. Seit fünf Jahren.“ „Entschuldigung! Es war ungeschickt, Sie einfach zu fragen. Ich ahnte es nicht.“ „Ich ahnte es auch nicht, damals. Er hatte eine andere Frau kennengelernt und kam eines Tages mit der Forderung, daß wir zusammen wohnen sollten, alle drei. Seine Bedingung war: Eine Ehe zu dritt oder Scheidung.“ „War das sein Ernst: eine Ehe zu dritt?“ „Genau das. In der ersten Zeit, als ich mit dem Andreas dann allein war, habe ich gedacht, ich werde verrückt, wie soll ich alles durchstehen! Ich wußte überhaupt nicht, wen ich um Rat fragen sollte, mit meinen Eltern konnte ich nicht reden, mein Vater ist herzleidend, Geschwister habe ich keine. Und meine Freunde? Ich habe bald begriffen, daß ich für sie gesellschaftlich schnell im Abseits stand, weil mein Mann, der bekannte Arzt, weg war; dies Erlebnis, wie rasch man mich fallenließ, kam noch dazu. Was habe ich nur falsch gemacht, habe ich immer gedacht, bei mir stürzt die Welt ein, und keiner hilft mir. In meiner Verzweiflung habe ich die Telefonseselsorge angerufen, nachts um eins war das, und habe mir das ganze Elend von der Seele geredet, bis halb drei habe ich mit dem Mann geredet und später nochmals. So war das. Wildfremde haben mir weitergeholfen.“ Sie stellte den Scheibenwischer ab: „Wo wohnen Sie überhaupt, wo setze ich Sie ab?“ „Ich wohne in der Roonstraße. Lassen Sie mich am Hallenbad aussteigen, von da sind es nur ein paar Schritte.“

„Komisch, daß ich Ihnen das alles erzähle. Wir kennen uns doch kaum. Vielleicht interessiert es Sie gar nicht.“ „Ich finde ganz toll, daß Sie das einfach schaffen. Ich meine, daß Sie so offen von sich reden. Wer tut das schon!“ „Eben an der Ampel, als Sie mich total ahnungslos nach meinem Mann fragten, da dachte ich: sage ich jetzt einfach, ja ja, es geht gut, die Praxis läuft ideal, und Silvester gehen wir skilaufen – eben das Blabla, das sich so leicht dahersagt und womit man sich aus mülligen Momenten herausmanövriert. Aber ich sah diese Ampel an und dachte: Rot, Stopp, aufgepaßt und daß ich mir noch dieser ganzen Affäre vorgenommen habe, nie mehr zu lügen, nie mehr dies höllische Gellunker mitzumachen, diese ganze Heuchelei. Wissen Sie, ich erlobe das in meinem Alltag dauernd – jemand sagt, es ginge ihm blendend, und dabei hat er gerade erfahren, daß er Krebs hat. Jemand erzählt von der fabelhaften Karriere seines Sohnes, aber daß der Sohn Alkoholiker ist, wird verschwiegen. Frauen sich denn die Menschen einfach nicht, mit anderen Menschen offen zu reden? So will ich nicht leben. Ich nicht.“ Hilde holte Luft. „Ich muß sofort etwas sagen. Sie haben nach Carmen gefragt, und ich habe Ihnen erzählt, mit Carmen klappte es so gut. Das stimmt gar nicht. Sie studiert offiziell, das stimmt, aber tut sie es wirklich? Sie hat merkwürdige Freunde, und ich glaube, sie nimmt Drogen. Sie sieht so krank aus und weicht jedem Gespräch aus, oder sie wird sofort heftig und aggressiv. Nein, es klappt nicht gut mit ihr, jedenfalls soweit ich es erkennen kann.“ Wieder holte Hilde Luft. „Aber ich bin froh, daß ich jetzt schaffe, das auszusprechen.“ Frau Bär stoppte in der Haltebucht. „Vielleicht reden wir mal weiter, über Ihre und meine Sorgen und über unsere Freuden. Die gibt es ja auch!“ „Wir telefonieren Ende der Woche?“ sagte Hilde. Sie gab Frau Bär die Hand. „Vielen Dank fürs Mitnehmen. Und fürs Reden.“ Sie stieg aus und sah dem Auto nach. Gut, daß ich den Bus verpaßt habe, dachte sie. Der Regen hatte aufgehört, die Luft war frisch.



DIESE GESCHICHTE WURDE VON UNSEREN "KAFFEE-KLATSCHTANTEN" FÜR LESENSWERT ERLÄRT UND SOMIT AN DIESER STELLE VERÖFFENTLICHT.

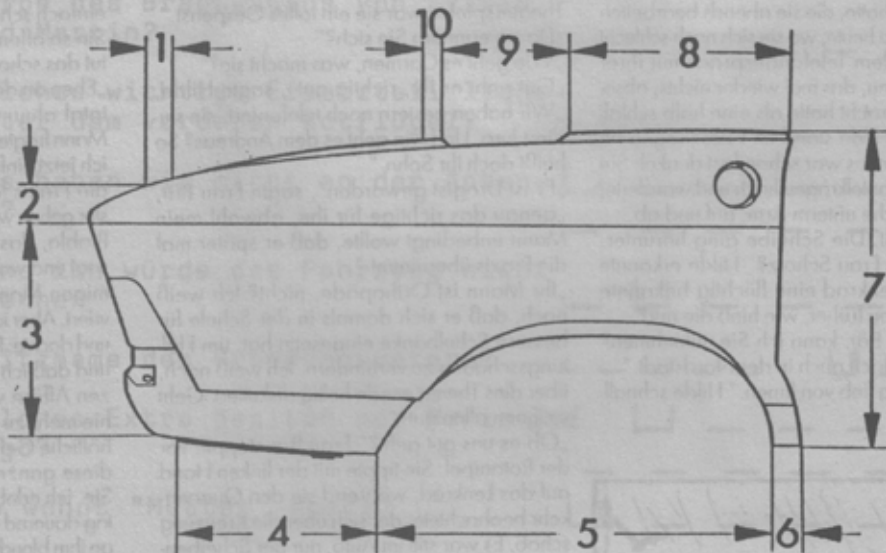
RED.

Betrifft:

- A. KOTFLÜGEL HINTEN ERSETZEN
- B. KOTFLÜGEL HINTEN INNEN U. AUßEN LACKIEREN

Typ/Modell:

VW K 70



A. KAROSSERIETEIL ERSETZEN

Methode	Bereich	Verfahren
1. <u>Trennen:</u> meißeln	1-5,7-10	Druckluftmeißel
Blechreste entfernen	1-10	Handscheifer, Zange, Hammer u. Meißel, Autogenschweißgerät
2. <u>Vorbereiten: (Neuteil)</u> schleifen	1-5,7-10	Handscheifer, Schaber
Korrosionsschutz auftragen	1-10	Kaltzinkfarbe etc.
3. <u>Einschweißen:</u> punktschweißen	1-5,7-10	Punktschweißgerät
hartlöten	1,2,7-10	Autogenschweißgerät
schweißen	3,4	Autogenschweißgerät

Methode	Bereich	Verfahren
4. Nacharbeiten:		
schleifen	1-3,5,7-10	Handschleifer, Spitzfräser, Schaber
spachteln	1,7,8,9	2-Komponenten-Spachtel
abdichten	2-7,9,10	Kaltmetall etc.
B. KAROSSERIETEIL MIT ANSCHLUßFLÄCHEN LACKIEREN		
Methode	Bereich	Verfahren
1. Vorbehandlung:		
schleifen (trocken)	Neuteil	Schwingschleifer mit Schleifpapier Nr. 150
schleifen (naß)	Verbindungsstellen: Kotflügel-Abschlußblech, Kotflügel-Rückblickfensterahmen; Seitenteilweise	Schleifpapier Nr. 400
Abdeckung anbringen	Neuteil u. angrenzende Teile	Papier u. Abdeckband
Aktivgrund, Füller spritzen	Neuteil u. Anschlußflächen	Becherspritzpistole
schleifen (naß)	Füller, Anschlußflächen	Schleifpapier Nr. 400 - Metall: zusätzlich Schleifpapier Nr. 500 - 600
2. Decklackieren:		
Hinweis:	Der Kotflügel muß vor dem Einbau Innen lackiert werden	
spritzen	Neuteil; Verbindungsstellen: Kotflügel-Abschlußblech, Kotflügel-Rückblickfensterahmen; Seitenteil teilweise	Becherspritzpistole, Kunstharzlack LKL - Metall: Pigmentträger u. Klarlack
3. Nacharbeiten:		
Kontrolle	Lackierung	
Abdeckung entfernen	Neuteile u. angrenzende Teile	
Nacharbeiten	Anschlußflächen, sonstige Reinigung	