

K70 - POST

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



INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteilpool
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD** - POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatziips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ 05143/669205

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Offizielle Clubadresse u. **KTD** - STAMMTISCH:

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

AUF EIN WORT.....

Unser Clubstand in Bockhorn, die Urlaubszeit und unser internationales Treffen in Salzgitter liegen nun schon wieder hinter uns und man konzentriert sich jetzt schon wieder auf die nächsten Veranstaltungen (Oldtimermärkte, Treffen, usw.).

In Salzgitter hatten wir uns in zwangloser Runde mit den K70-Freunden im Biergarten zusammengesetzt, um die Möglichkeiten des besseren Informationsflusses zwischen beiden Vereinen zu besprechen. Von beiden Seiten wurde auch die Wichtigkeit der Zusammenarbeit bei Ersatzteilmachfertigungen betont. Es wurde beschlossen, auch dabei an einem Strang zu ziehen, um z.B. auch die, für die Nachfertigungen erforderlichen Stückzahlen zusammen zu bekommen.

Für die Vergaserflansche fehlen uns immer noch die nötigen Stückzahlen. Meine Musterflansche liegen jetzt schon ca. 2 Jahre beim Hersteller, wenn in der nächsten Zeit nicht genug Bestellungen bei Rudi reinkommen, werde ich sie zurückholen, damit sie in der langen Zeit dort nicht verschütt gehen und die Aktion abblasen.

Wir haben die Möglichkeit Kupplungsseile nachzufertigen, wer Interesse hat möge sich bitte bei Rudolf Boomgaren melden.

Ich war inzwischen schon wieder auf einigen Oldtimermärkten, wie schon einmal erwähnt, sind kaum noch Ersatzteile zu finden, der Markt ist wie leergefegt.

Wir könnten eventuell an Membranenmaterial herankommen. Daraus kann man dann die erforderlichen Vergaser- und Benzinpumpenmembranen nachfertigen. Den Befestigungsniet für die Metallteile könnte man ausbohren und das neue Membranmaterial wieder einnieten bzw. schrauben.

Man kann immer wieder feststellen, daß die **K70 POST** nicht immer ganz gelesen, oder nicht aufgehoben wird, da öfter Anfragen über Themen und technische Probleme ankommen, die vor kurzem gründlich in ihr behandelt worden sind.

Wie gut, daß der K70 eine Steuerkette für die Nockenwelle hat und keinen Zahnriemen, wie bei den neuen Autos. Mir ist neulich bei meinem Passat der Zahnriemen übergesprungen und dann gerissen, obwohl er erst ca. 1 Jahr drauf war. Man rechnet beim Zahnriemen mit mindestens 60-80-tausend km Laufleistung. Die Ursache lag an der Spannrolle, das Lager war festgelaufen. Die Rolle läuft auf der glatten Seite des Riemen mit, durch das Darüberschleifen über die festsitzende Rolle wurde der Riemen erhitzt und dadurch spröde und brüchig. Dies Problem hört man in der letzten Zeit öfter. Meist ist dann, durch das Durcheinandergeraten der Ventilsteuerung während Fahrt, der Motor hinüber. Ich hatte Glück im Unglück, da ich gerade ausgekuppelt hatte, um den Wagen vor einem Stoppschild ausrollen zu lassen., als es passierte. Er ging aus und sprang nicht wieder an, da der Zündzeitpunkt dann ja auch nicht mehr stimmt.

Da die Meisten von uns ja inschwischen im Alltagsbetrieb so ein „modemes“ Auto fahren, sollte man hin und wieder mal unter der Zahnriemenverkleidung nach dem Rechten sehen und auch auf evtl. auftretende Lagergeräusche der Spannrolle achten, auch wenn der Zahnriemen noch nicht allzulange drauf ist.

JB

Petra und Dieter Hujer
zur Geburt Ihres Sohnes
Johannes
im Februar 2000.

*Wer viele Autos hat,
kann tatkräftige Unterstützung gebrauchen!*

Nun ist sie da!

Seit dem 21. August 2000 mischt

Emmi Luisa Thimm

kräftig mit, um das K70 Hobby zu erlernen und:

- *Ihrem Papa möglichst bald den richtigen Schraubenschlüssel reichen zu können,*
- *Ihrer Mama bei der Einrichtung von Käferstellplätzen zu helfen und*
- *mit Ihrem großen Bruder möglichst schnell Bobbycar-Ralleys zu fahren!*

*Wir wünschen den Eltern Manuela und Mario
sowie Bruder Tjark alles Gute und viel Spaß beim Hobby
mit der neuen Unterstützung!*

NACHFERTIGUNG:

Es werden Leute gesucht, die eine Verbundglas-Windschutzscheibe (leicht grün getönt mit Grünkeil am oberen Rand) haben möchten, Preis ca.300 bis 330 DM. Es müssen mindestens 10 Leute zusammenkommen.

Who is interested in remanufactured windscreens (laminated glass, lightly green tinted with a green stripe at the top)? Price around 300-330 DM. We need minimum 10 persons/orders for it.

Adresse:

Markus Retz, Konrad-Hornschuch-Str.14,74679 Weißbach, Tel.07947/7452

oder:

Heinrich Heller, Bittinger Weg 8,73547 Lorch, Tel.07172/7255

Die Scheiben werden zu Markus nach Weißbach (bei Heilbronn) geliefert. Um den Transport muß man sich selbst kümmern.

The screens will be delivered to Markus (area Heilbronn). For the further transport everyone is responsible by himself.



1. Internationaler K70 CLUB e.V.



Mitglied im DELVET (Bundesverband deutscher Motorveteranclubs)

Abs.: Jörg Ballwanz
Lindenstr. 12
32791 Lage
☎ 05232/63896
(1. Vorsitzender)

Lage, den 19.00

Einladung

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

1. INTERNATIONALEN ~~K70~~ CLUB's e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend den: 4.11.00, um 18⁰⁰ im:
Hotel u. Gasthaus Meier, Laßbrucherstr. 55, 32699 Extertal/Laßbruch, ☎ 05754/ 961-0, Fax: 9611.

Übernachtungen möglichst bald dort anmelden, in Bezugnahme auf die K70-Clubversammlung!
(Es wurde ein 2. Parkplatz angelegt. Einfahrt links neben der Gaststätte).

TAGESORDNUNG

- | | |
|--|---------------------|
| 1.) Begrüßung u. Feststellung der Beschlußfähigkeit. | 5.) Wahl |
| 2.) Bericht des Vorstandes. | 6.) Veranstaltungen |
| 3.) Bericht des Kassenwartes u. der Prüfer. | 7.) Anträge |
| 4.) Entlastung des Vorstandes. | 8.) Verschiedenes |

Nach der Versammlung folgt der gemütliche Teil.

Das Extertal liegt in dem Viereck zwischen den Städten Lemgo, Rinteln, Hameln, Bamtrup.

Aus Richtung:

A) Autobahn A2 (E30), Abfahrt Bad Eilsen (an der Tank- u. Raststätte, nicht Abf. Ost), Richtung Rinteln, nächste Ampelkreuzung rechts, geradeaus auf der B238 an Rinteln vorbei, Abfahrt Richtung Bamtrup, Extertal abbiegen bis Abzweig rechts nach Kükenbruch, Laßbruch. In Laßbruch in der Kurve an der Steigung in die Laßbrucherstraße abbiegen. Der Gasthof liegt dann vor der Linkskurve auf der linken Seite.

B) Aus Richtung Kassel A44 (E331), Abfahrt Warburg oder Scherfede, Diemelstadt auf die B252 Richtung Brakel, vor Brakel geradeaus weiter auf der gut ausgebauten Ostwestfalenstraße Richtung Lemgo bis Blomberg. Dort auf die B1 Richtung Bamtrup, Hameln abbiegen. Ca. 8 km hinter Blomberg links ab nach Bamtrup. In Bamtrup rechts Richtung Extertal, Rinteln; dann immer geradeaus bis Abzweig links nach Almena, hinter Almena rechts ab nach Laßbruch. Weiter wie unter A). (Vorsicht ! Auf der Ostwestfalen- u. Extertalstraße im Bereich der Tempobegrenzungen Radar möglich, bzw. Starenkästen !)

Der Vorstand

Ballwanz

01. und 02. Juli 2000

14. Internationales K 70 Treffen in Salzgitter ...

... es war wirklich international:



Irland



Großbritannien



Dänemark



Luxemburg



Luxemburg und Frankreich



Schweden



Österreich



Niederlande

Impressionen vom Samstag

Als Marios silberner K 70 L gerade mit der Spitze des rechten Reifens das Podest berührte, rutschte die Rampe ab. Also hoben kräftige K 70 Freaks das Fahrzeug rechts an und die Rampe wurde wieder darunter geschoben.



Nach drei Runden Konvoifahrt über das Werksgelände in Salzgitter wurde auf dem Auslieferungsplatz die Siegerehrung vorgenommen und natürlich war auch Zeit für reichlich Gemeinschaftsfotos. Der Pokal für den ältesten K 70 ging mal wieder an Willi Hiegemann und der Pokal für die weiteste Anreise an Franz und Renate Drexler aus Österreich. Den Pokal für den schönsten K 70, der von allen Teilnehmern per Fragebogen bestimmt wurde, erwarb Joseph Bertrand aus Luxemburg und der Pokal für das beste Fachwissen ging an Arne Kunstmann, der allerdings gerade abwesend war.

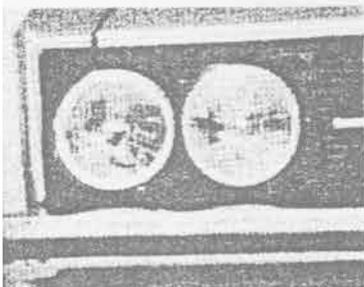


Am Sonntag startete der Konvoi zur ersten Etappe nach Wittmar, wo man vom Bismarkturm aus eine schöne Aussicht hatte, allerdings waren erst 122 Stufen zu bewältigen. Nach dem Mittagessen verabschiedeten sich die meisten K 70 Gäste und der Rest fuhr im Konvoi zum Till Eulenspiegel - Museum, das allerdings leider gerade schloß. So aßen wir im Ort noch ein Eis und brachen dann auch zur Heimfahrt auf.

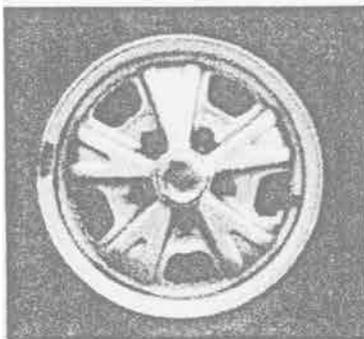


Text von Fred Hasselmann

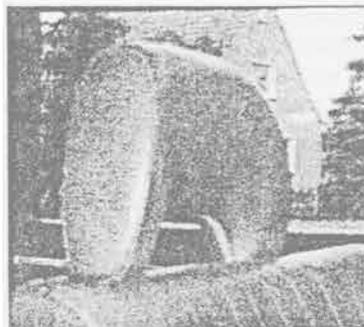
Wer hat den VW K 70 im Blut und kennt sich am besten aus?



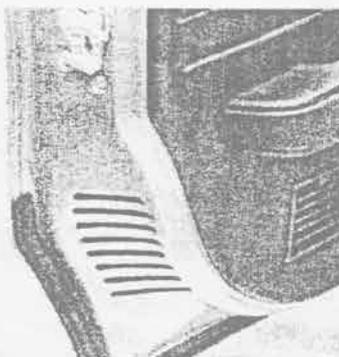
Runde Doppelscheinwerfer; ab Modelljahr 08/1972.



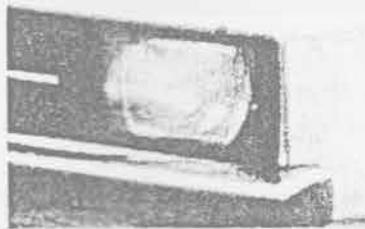
Fuchsfelgen; ab Modelljahr 1973.



Kopfstützen vorne, neue Version; ab Modelljahr 08/1974...



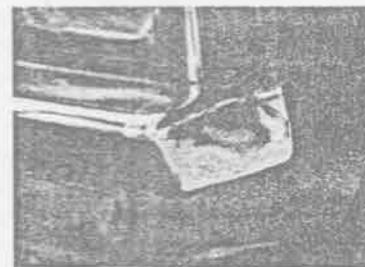
Zwangsentlüftung in den hinteren Türen. Ab Modelljahr 08/1972...



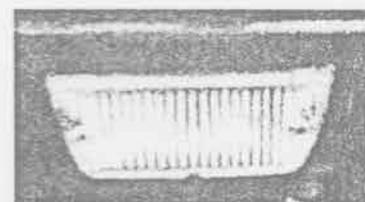
Gelbes Scheinwerferlicht war Vorschrift in welchem Land? *Frankreich*...



Stahlkurbeldach ab Modelljahr 08/1974.



Modelljahr 1974.



In welches Exportland wurden weiße Blinkleuchten vorne werksseitig geliefert? *Italien*.....



Scheinwerferreinigungsanlage wurde seit Modelljahr 08/1973 werksseitig in welches Exportland geliefert? *Schweden*.....



Seitliche Blinkleuchten wurden in mehrere Exportländer werksseitig geliefert. Nennen Sie mindestens ein Beispiel (3 möglich):

Italien
Norwegen
Dänemark



Rechtsgelenkte VW K 70 gab es werksseitig ab Modelljahr 08/1974 für verschiedene Exportländer, nennen Sie mindestens ein Beispiel (3 möglich):

Neuseeland
Japan
Großbritannien (England, Schottland)
Island



In welches Exportland wurde der Aktivkohlefilter werksseitig geliefert?

Japan.....

*Ringförmig
vom
NewsClick-Museum*



→ News: Salzgitter

[zurück](#)

Etwa 38 000 Menschen besuchten das Volkswagen-Jubiläum in Beddingen

Volkfeststimmung im "Motoren-Leitwerk"



Wenn eine Party richtig schon anläuft und die Stimmung gerade steigt, plaudert auch ein Volkswagen-Vorstandsmitglied gern einmal aus dem Nähkastchen. "Vor drei Jahrzehnten war ich während der Bauphase im neuen Werk Salzgitter für die Elektrotechnik zuständig. Als der damalige Vorstand alle

Maschinen binnen einer Woche angeschlossen sehen wollte, haben wir einfach nur Kabelenden in den Boden gesteckt", verriet Dr. Folker Weißgerber während der Eröffnung des Tages der offenen Tür.



Einen "Türken oder gar Potemkinsche Dörfer" bauen, um unmögliche Forderungen der Vorgesetzten zu erfüllen, musste zum 30. Werksbestehen dagegen niemand. Die Veranstaltung

lockte auch so Zehntausende auf das Beddinger Werksgelände, wo ein vielfältiges Programm für glänzende Unterhaltung sorgte. "Wir hatten 28 000 Beetle-Modelle an die Besucher verteilt, die waren gegen 14 Uhr aufgebraucht", erzählte der für den Werkschutz verantwortliche Hans-Joachim Aust. Danach hätten die Werkschutzgruppen immer Hunderter-Gruppen registriert und wären so auf mindestens 38 000 Besucher gekommen.

Die Mitglieder der Vorbereitungsgruppe um Uwe Scholz wissen natürlich, dass sie diesen Erfolg auch dem nahezu optimalen Wetter zu verdanken haben. "Ich habe aber in den vergangenen Tagen auch jeden Wetterbericht verfolgt", meinte Scholz erleichtert. Schließlich wären viele Freiluft-Präsentationen bei Regenwetter kaum wirkungsvoll zur Geltung gekommen.

"So eine Veranstaltung strahlt aber auch in die gesamte Region", hatte der CDU-Bundestagsabgeordnete Jochen-Konrad Fromme schon in den Auftaktstunden richtig vermutet. Unter den zahlreichen Ehrengästen hatte Werkleiter Horst Mühl auch den Parlamentarischen Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion, Wilhelm Schmidt, und Salzgitters Oberbürgermeister Rudolf Rückert begrüßt.

Mühl erinnerte daran, dass in Beddingen nach nur zehnmonatiger Bauzeit zunächst mit der Produktion des VW-Hoffnungsträgers Volkswagen K70 begonnen wurde. Das zuvor bei NSU konzipierte Auto brachte zwei Neuerungen für die Niedersachsen: Es verfügte über Frontantrieb und einen wassergekühlten Motor.

"Das war ein gutes Auto"

"Schade, dass die Produktion nach fünf Jahren eingestellt wurde, das war ein gutes Auto." Dieser Aussage von Oberbürgermeister Rudolf Rückert dürften sich die Mitglieder des Internationalen K70-Clubs gern anschließen. Zum

Werksjubiläum kehrten schon fast traditionell 50 der offensichtlich unverwüstlichen Autos mit Fahrern aus ganz Europa an die "Stätte ihrer Geburt" zurück.

Insgesamt wurden 417 000 Autos in Salzgitter gebaut, doch weder die 211 000 Limousinen vom Typ K70 noch der VW 411 oder 412 erwiesen sich als große Würfe, die den 1975 bereits betagten Käfer ablösen konnten. Auf die Frage, ob der Fahrzeugbau in Salzgitter noch weitergelaufen wäre, wenn einer dieser Testläufe der Golf gewesen wäre, ließ Weißgerber indes keine Spekulation zu: Salzgitter habe sich positionieren müssen und sich seitdem als "Motoren-Leitwerk" des Konzerns behauptet.

Für Rückert wie für den Betriebsratsvorsitzenden Andreas Blechner wäre die Wiederaufnahme der Fahrzeugproduktion dennoch ein interessantes Ziel. Blechner verwies außerdem auf die Leistungen der Belegschaft. Die sei stolz auf ihre Arbeitsplätze und stehe immer dann besonders eng zusammen, wenn diese in Zeiten schwacher Konjunktur gefährdet seien.

Alle Redner verwiesen auf den Konkurrenzdruck, den sowohl der globale Wettbewerb als auch der werksinterne verursachen. "In den 70er-Jahren waren wir das wichtigste von drei Motorenwerken, jetzt gibt es insgesamt 15 im Volkswagen-Konzern", mahnte Blechner, ehe er sich angenehmeren Aufgaben zuwandte: Wie ff-Moderator Mathias Bartels auf der Passat-Bühne präsentierte Blechner das vom Betriebsrat organisierte Programm auf der Sharan-Bühne.

Die Mittelachse des Werkes war gleichsam zur Flaniermeile geworden, an deren Rändern sich die einzelnen Abteilungen, die gerade 60 Jahre alt gewordene Betriebskrankenkasse sowie andere Organisationen ganz individuell darstellten. Und die VW-Mitarbeiter? Die machten es wie Erich Seifert, der seinen Nachbarn von Worthkamp in Salzgitter-Bad die ("leider ruhenden") Produktionsabläufe und seinen Arbeitsplatz selbst zeigte. "Auf die Gelegenheit haben viele Kollegen schon lange gewartet."

Und so schoben vermutlich 7300 hauptamtlich bei VW Beschäftigte als Fremdenführer ihre Familien und Freunde über das Werksgelände sowie durch das Ausbildungszentrum der VW Coaching GmbH: "Bald schon werden wir Acht- oder Zwölfzylinder-Motoren bauen, die kommen dann in den Rolls Royce, der da vorn steht." jwd

03.07.2000

News: Salzgitter

[zurück](#)



Ist sogar von der grünen Insel nach Salzgitter gekommen: K70 aus Irland.

[zurück](#)

Wer war eigentlich dabei?

Joachim Salinger und Markus Retz, K 70 LS, moosmet., Mj. 74, FDS-0658
Fam. Manfred Schulze, K 70 L, kasanrot, Mj. 73, WA-HH 12
Helmut Hennig, K 70 L, alaskamet., Mj. 73, KN-SA 676
Hans Ulrich Neumann mit Manuela und Tochter, K 70 L, kansasbeige, Mj. 71, GF-KV 70
Olaf Gerhards und Martin, K 70 L, texasgelb, Mj. 73, SU-VW 93
Heinrich Heller, K 70 LS, sonnengelb, Mj. 74, AA-LS 73
Irene und Klaus Hartwig mit Familie Schneider, K 70 L, texasgelb, Mj. 73, DO-NX 999
Jörg Fautek, K 70 L, leuchtorange, Mj. 72, HM-JP 246
Dirk Johannismeier, K 70 L, alaskamet., Mj. 73, HD-TP 483
Dettmer und Klaus Mager, K 70 L, moosmet., Mj. 74, GF-K 72
Simone und Bengt Meder mit Leila und Helwin, K 70 L, texasgelb, Mj. 73, FR-JW 268
Andreas de Wall mit Methodi Novoselski, K 70 L, moosmet., Mj. 74, TUT-0770
Karl Heinz Jühlke, K 70 LS, sonnengelb, Mj. 75, PE-UB 41
Willi Skolarski mit Frau, K 70 L, mayamet., Mj. 73, HE-US 20
Ekkehard Sachweh, K 70 LS, senegalrot, Mj. 74, FN-KA 54
Eva und Joseph Wasmuth, K 70 L, türkismet., Mj. 73, PB-07
Willi Hiegemann, K 70 L, pastellweiss, Mj. 71, E-07016
Peter Wallentin, Sabine + Michael Haak, Manfred Schlösser und Sylvia, K 70 L, sumatragrün, Mj. 73, HI-MX 489
Fam. Horst Neumann, K 70 L, kasanrot, Mj. 73, DEL-VH 70
Edelgard und Manfred Schmidt mit Marc und Christina, Mj. 71, ME-YT 70
Ingo Menker mit Hiroshi, K 70 L, türkismet., Mj. 73, DO-M 9107
Jörg Ballwanz und Regina, K 70 LS Sondermodell, sonnengelb, Mj. 73, DT-DP 756
Franz Menner mit Frau, K 70 L, leuchtorange, Mj. 72, WT-MR 375
Fred Hasselmann, K 70 L, leuchtorange, Mj. 73, CE-AZ 74
Volker und Manfred Sobiella, K 70 L, alaskamet., Mj. 74, CE-AN 928
Peter Schürmann und Nicole Bönisch mit Paula, K 70 L, goldmet., Mj. 72, MS-04
Christian Obermüller, K 70 L, blau-weiss, Mj. 72, B-KU 581
Monika und Andreas Kernke mit Sandra und Lukas, K 70 L, goldmet., Mj. 72, MI-041871
Marco Thimm und Dirk Popel, K 70 L, türkismet., Mj. 73, CE-CK 70
Lydia und Harry Thimm, K 70 LS, Sondermodell, marathonmet., Mj. 73, CE-JK 70
Mario und Manuela Thimm mit Tjark, K 70 L, silbermet., Mj. 72, CE-TK 70
Andras Magenfeld, K 70 L, kasanrot, Mj. 73, HH-ZY 1031
Carsten Boldt, K 70 L, kasanrot, Mj. 73, H-N 2388
Regina und Manfred Goreki mit Pascal, K 70 L, Mj. 73, DO-VW 385
Thomas Unland, K 70 L, goldmet., Mj. 72, COE-YS 99
Stephan Kreybig, K 70 L, türkismet., Mj. 73, WÜ-GB 478
Anette, Andre und Daniel Du Bois, K 70 L, hellasmet., Mj. 74, H-JL 536

Aus dem Ausland waren angereist:

Renate und Franz Drexler aus Österreich, K 70, "Lila Pause", MZ-7 FMF
Britta und Klaus Horndrup aus Dänemark, K 70 Standard, pastellweiss, Mj. 71, SH 40.269
J. Harding Carlsen mit Frau aus Dänemark, K 70 Standard, mayamet., Mj. 73, CV.49.808
Per Magensen aus Dänemark, K 70 Standard, alaskamet., Mj. 73, CU 50.663
Rita und Sven Andersson aus Schweden, K 70 L, rot, Mj. 72, CZP 636
Jim O'Sullivan mit Frau aus Irland, K 70 L, sumatragrün, Mj. 72, 72 D 807
George Brand mit Frau aus Frankreich, K 70 LS, marathonmet., Mj. 74, 5027 RM 91
Triny und Reinhold Dahlem aus Luxemburg, K 70 LS, sonnengelb, Mj. 75, G 9640
Josef Bertrand aus Luxemburg, K 70 LS, alaskamet., Mj. 74, JX 561
Anne und Serge Donkelaar aus den Niederlanden, K 70 L, marathonmet., Mj. 73, LB-BS 02
Barbara und Jaap van Riesen aus den Niederlanden, K 70 L, beige, Mj. 73, 89-77-XF
Familie Hasper aus den Niederlanden, K 70 L, kasanrot, Mj. 72, AE-64-03
Peter Beurgens mit Wendy aus den Niederlanden, K 70 L, türkismet., Mj. 72, 15-04-UK
Jan und Rie Heijne aus den Niederlanden, K 70 L, pastellweiss, Mj. 71, 11-06-TE
Akkie und Tonnis Boven aus den Niederlanden, K 70 Standard, marathonmet., Mj. 73, 14-AF-07
Annemarie und Pim Tielkemeijer aus den Niederlanden, K 70 L, pastellweiss, Mj. 73, 30-46-XS

Außerdem waren ohne K 70 angereist:

Manfred Glatzel aus Memmingen, Arne Kunstmann aus Hamburg, Achim Hinsch aus Möhnsen, Heinz Beth aus Höchberg, Patrik Kirchner aus Freigericht, Franz Gerhard Waldmann aus Vechelde, Anneliese Rinneberg aus Essen, Milivoj Letic aus Salzgitter, Dieter Hujer aus Schwanfeld, Jürgen Lohse aus Wolfsburg, Siegfried Heupke aus Helmstedt

Wie ich ein K 70-Fan wurde - und blieb

Teil 2

Ein weiteres Problem ist das schon erwähnte Bodenanschlussblech. Das Bodenblech enthält im Bodenanschlussbereich eine Falzkante, wo beide Bleche punktverschweisst sind. Bei vielen K70 ist dieser Schweissnahtbereich ziemlich zerbröselst bzw. geschwächt. Diese Anschlussbleche sind in unserem Pool zwar noch erhältlich, aber ich halte sie nicht für geeignet, weil sie nur 0,8mm dick sind und nur bis an die besagte Falz der Bodenplatte reichen. Typische Verschleissteile beziehe ich weiterhin von unserem Teilepool. Ein stabiler Anschluss zur Bodenplatte ist mit diesen Blechen nur möglich, wenn der Falzbereich mit selbst hergestellten Blechen erneuert wird.

Um diese Arbeit zu vermeiden, habe ich von vorneherein die schon erwähnten Anschlussbleche 40mm breiter gewählt. Die neue Schweissnaht wird dadurch zwar um 40mm zur Wagenmitte verschoben, aber es entsteht eine gesunde Verbindungsbasis der zwei Bleche. Auch diese Methode ist zwar nicht original aber besser.

Bei diesen Arbeiten fiel mir auf, dass die Bodenplatte in bestimmten Bereichen sehr dünn war. Eine Nachmessung mit der Micrometerschraube ergab teilweise nur eine Blechstärke von 0,5mm. Sollstärke laut Werksangabe ist 0,88mm. Anscheinend gibt es auch bei Autoblechen einen Schwund. Wodurch?

Meiner Ansicht nach entsteht dieser Schwund beim Pressvorgang der Bodenplatten. In den Wölbungsbereichen wird das Blech gezogen und gestreckt, in anderen Bereichen gestaucht.

Bei Schweissvorgängen in den Dünnbereichen ist Vorsicht geboten, ruck zuck sind diese dünnen Bleche dann durchgebrannt.

Weitere Rostnester sind die vorderen Federbeindome im unteren Bereich, besonders der ~~linke~~^{rechte}. In der Hohlraumtasche sammelt sich der nasse Dreck und die Durchrostung beginnt.

Unser Club-Kollege Arne Kunstmann hat da bei seinem LS eine hervorragende Lösung gefunden. Mit einem ziemlich einfach herzustellenden Blech hat er die Hohlraumtasche verschlossen. Dreck und Rost haben dort keine Chance mehr, und das Federbein wird in seiner Führung nicht behindert. Diese Methode habe ich übernommen.

Ein weiterer Rostbereich ist der Kofferraum. Die Schweissnähte der Federbeindome und der inneren Kotflügel sind zwar mit PVC versiegelt aber nicht rostsicher.

Durch Verwindungsbewegungen im Fahrbetrieb entstehen irgendwann Haarrisse zwischen Blech und PVC. Feuchte Luft und Nässe verursachen dort Rostbildungen, die Versiegelung wölbt sich auf, doch dann ist meist jede Rostvorsorge zu spät. Sie ist dort auch nicht möglich, es sei denn, man entfernt diese Versiegelungen.

Am liebsten sind mir Karosserien ohne derartige Versiegelungen. Bei meinem Opel Olympia, Bauj. 1951 und einem Wartburg 311, Bauj. 1956 gibt es diese Probleme nicht.

Selbst der Innenraum, Fussbereich über dem Tank und der Kofferraumböden sind vor Rost nicht sicher. Diese Flächen sind zwar mit Bitumendämmplatten verklebt, aber sie lösen sich stellenweise vom Blech. Kondenswasser oder sonstige Nässe tun ein übriges. Also raus damit und kontrollierbare Rostvorsorge betreiben. Zu den Türen: Fast alle K70, die ich erworben habe, hatten an den Türunterkanten Rostfrass. Erste Massnahme: ab mit den unteren Dichtungen. Bei fortgeschrittenem Rostfrass habe ich das äussere Türblatt bis zur ersten Sicke abgetrennt und durch selbstgefertigte Bleche ersetzt. Die Bleche wurden auf Stoss verschweisst. Auf der Innenseite habe ich ein etwa 30mm Profileisen als Unterlage eingeschweisst und darauf das Türblatt befestigt (Fensterführung beachten). Vorteil: das Blech verzieht sich nicht, es gibt keine Dellen, ausserdem entsteht ein seitlicher Aufprallschutz.

Durch solche Massnahmen lassen sich fast alle Türen und auch Hauben retten. Darum habe ich bisher derartige Ersatzteile nicht gebraucht.



Grundiert und geschliffen, die Lackierung steht bevor.

Nach den Schweissarbeiten werden alle Innen- und Aussenseiten der Karosserie gereinigt, mit Vorstrichfarbe behandelt, gespachtelt, geschliffen und nochmals Vorstrich. Den Kunstharzlack in Wagenfarbe trage ich mit einem Pinsel auf. Zwischendurch werden alle Fahrwerksteile ähnlich behandelt. Die sichtbaren Aussenflächen werden mit einer Zwei-Komponenten Grundierung als Vorbereitung der Ganzlackierung behandelt. Wie schon erwähnt, ganze Aussenlackierungen mache ich nicht mehr. Das teuerste bei einer Lackierung ist ja die Vorbereitung, weil sie lohnintensiv ist. Darum erledige ich die Vorarbeiten, Nassschleifen mit 240er, 400er, u. 800er Papier, selbst. Bisher habe ich für eine Lackierung zwischen 600 und 800 DM bezahlt. Jetzt steht das sonnengelbe Sondermodell kurz vor seiner Vollendung. Noch ein Problembe- reich: Das Radlagergehäuse der Vorderachse besteht aus Aluminium. Daran ist das Federbein, der Lenkhebel und das Führungsgelenk befestigt. Aluminium hat die fatale Eigenschaft, dass es oxidiert (aufblüht) in Verbindung mit Eisen. Bei mehreren ungepflegten K70 war das Alugehäuse bei den oben erwähnten Zonen schon mehrere mm zerfressen. Irgendwann kann das Gehäuse darum zerbrechen. Darum haben alle meine K70 eine entsprechende Vorsorge erfahren. Federbeine und Lenkhebel abschrauben, alle Teile säubern und mit Fett einstreichen. Es entstehen keine Aufblühungen mehr. Zum Schluss noch ein paar Bemerkungen zu den schon erwähnten Schlachtfahrzeugen. Seit 1979 habe ich 5 K70 ausgeschlachtet und alle erhaltenswerten Teile aufgehoben. Selbst komplette Seitenteile sowie A, B und C Säulen wurden herausgetrennt. Vor mehreren Jahren habe ich einen Anbau für die Lagerhaltung errichtet. Ich hoffe, dass ich keine wesentlichen Teile aus dem Lager brauchen muss, aber für den Notfall kann man darauf zurückgreifen. Zumindest habe ich eine gewisse Vorsorge getroffen, dass ich meine sechs K70 fahrbereit und alltagstauglich erhalten kann. Bei dem letzten Schlachtfest habe ich das rechte Vorderteil mit

Kotflügel in Einzelteile zerlegt. Als Rentner habe ich ja Zeit. Darum habe ich mit einem Spezialbohrer alle Schweisspunkte aufgebohrt, um mal festzustellen, wie es zwischen den Nähten aussieht. Äusserlich waren die Schweissnähte noch recht gut. Man hätte das Fahrzeug erhalten können. Nach der Zerlegung war bis auf die direkten Schweisspunkte der Rost schon fortgeschritten. Diese vielen Schweissnähte bedeuten nicht nur für den K70 das Aus. Das zerlegte Vorder- teil besteht sage und schreibe aus 35 Einzelblechteilen!!! Welcher Bastler oder K70-Fan wird sich in fernen Jahren daran wagen, solche Teile zu ersetzen? Aus meiner Sicht werden auch jetzt noch gut erhaltene K70 die nächsten Jahrzehnte überstehen. Optimal wären klimatisierte Räume oder trockenes Wüstenklima. Mit diesen Ausführungen wollte ich nur darlegen, dass es wesentlich einfacher ist, Fahrzeuge zu schlachten als zu erhalten und wieder aufzubauen. Es ist mir klar, dass viele K70-Fans vor allem nicht die räumlichen Möglichkeiten haben, Totalrestaurierungen durchzuführen. Darum freue ich mich über jeden K70-Fan, der seinen K70 fahrbereit erhält. Ab und zu werde ich von Leuten angesprochen, ob ich mir denn kein neues Auto leisten könne. Denen sage ich: Ich kann mir ein altes Auto leisten, Sie nicht, Sie können nur mit neuen Autos fahren.



Ich erwähnte ja schon, dass ich Reparaturwerkstätten schon lange nicht mehr einschalte. Durch Selbsthilfe sammelt man ja eine Menge Erfahrung. Mit jedem restaurierten Fahrzeug wurden die Ergebnisse besser. Anregungen holte ich mir auch bei allen möglichen Oldtimermärkten. So auch am 16.09.1990 in Kaunitz in der Nähe von Paderborn. Dort findet jedes Jahr ein Oldi-Markt statt. Da stand doch tatsächlich ein äusserst gut gepflegtes, sonnengelbes LS Sondermodell. Genau der gleiche K70 wie ich auch einen habe. Ich habe ihn mir vor allem von unten angesehen, um nach den bekannten Schwachpunkten zu suchen. Ich fand keine; das war selten. Bei der Inspektion kam der Eigentümer des K70 hinzu. Er hatte mich beobachtet und erkannt, dass, wer so intensiv die Schwachpunkte eines K70 begutachtet, etwas davon kennen muss.

Der Eigentümer war, wie konnte es anders sein, Jörg Ballwanz. Wir kamen ins Gespräch. Ich erzählte ihm, dass ich mehrere K70 besässe, unter anderem auch das gelbe Sondermodell. Jörg erwähnte, dass es einen K70-Club gäbe, und ob ich Interesse an einer Mitgliedschaft hätte. Ich hatte. So wurde ich ab Herbst 1990 bei der Jahresversammlung in Lassbruch Mitglied und will es auch bleiben. Bis dahin war mir gar nicht bekannt, dass es einen K70 Verein

gab. Über den Verein habe ich mir dann einschlägige Fachliteratur beschaffen können, die mir dann viele wertvolle Hinweise vermittelte. Von grosser Wichtigkeit ist ja auch unser Ersatzteilpool, ohne den könnten wir unsere K70 kaum fahrbereit erhalten.

Seit über 20 Jahren sind immer zwei K70 des Bestandes wechselweise bei jedem Wetter im Einsatz. Einer wird von meiner Frau beruflich gefahren. Sie ist damit bekannt wie ein bunter Hund. Dass man mit einem K70 im Alltagsverkehr auffällt, musste auch ich vor kurzer Zeit erfahren. An irgendeinem Wochentag fuhr ich 'vorschriftsmässig' durch meinen Wohnort Nordborchen. Auf der Gegenseite hielt eine auswärtige Polizeistreife. Nach der Vorbeifahrt sah ich im Rückspiegel, wie sie wendete und hinter mir herfuhr. Bis zu meinem K70-Nest. Sie hielten an, kamen zu mir rüber und fragten, was das für ein Auto sei, so eines hätten sie noch nie gesehen. Es waren zwei ziemlich junge Polizisten. Ich erzählte ihnen die K70 Story. Gemeinsam haben wir dann noch den übrigen Oldi-Bestand besichtigt. Sie waren sehr interessiert und wünschten mir noch zum Abschied viel Spass bei meinem Hobby.

Im Frühjahr 1995 wurde das rote Wechselkennzeichen für Oldtimer eingeführt. Ich habe mir gleich eines besorgt. Seit der Zeit kann ich ohne grosse Schwierigkeiten meine Oldies mal wechselweise bewegen und sie fahrbereit halten. Wenn ich vor oder in der Garage am Basteln bin, werde ich häufig von Leuten gefragt, wieso ich mich mit den alten Autos beschäftige. Meine Antwort: Es ist ein Hobby, und das braucht keine Rechtfertigung. Es ist doch ein völlig anderes Fahrgefühl, ob man in einem Neuwagen oder mit ca. 30 bis 50jährigen Autos fährt. Vor allem, wenn man ein so altes, vorher schrottreifes Fahrzeug ohne fremde Hilfe wieder in einen guten Zustand versetzt. Dann kann man sich nur selbst, mit bescheidenem Stolz, auf die Schulter klopfen. Ich habe die Absicht, mit meinen Oldies gemeinsam alt zu werden, bis dass der Tod uns scheidet.



Lang lebe der K70

J. Wasmuth

Zum Beitrag

"Wie ich ein **K70**--Fan wurde-und blieb"
von J. Wasmuth aus **K70- POST** 2/00



Standing Ovationen für den Bericht, spricht er doch zwischen den Zeilen mal aus, was ich, und andere bestimmt auch, schon hundertmal denken.

Kurz bevor ich 1998 dem
1. INTERNATIONALEN K70-CLUB beigetreten bin,
nahm ich mit meinem **K70** an einem Treffen der
K70-Freunde teil - weil's gerade in der Nähe war

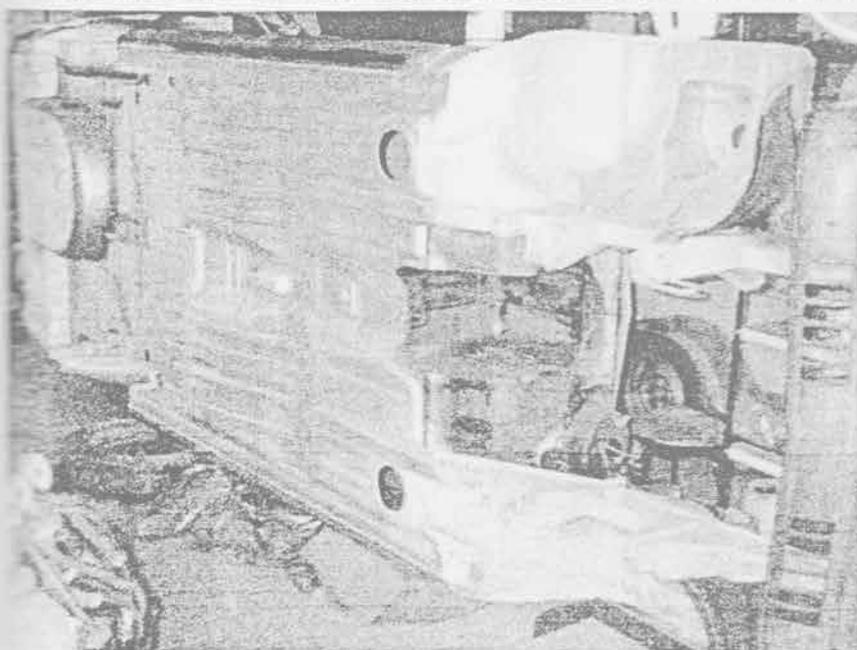
und ich unbedingt das von Mario Thimm ein Jahr zuvor erstandene Auto mal fahren wollte.

Also habe ich das Auto fahrbereit gemacht, gesäubert, ja sogar an einigen Stellen poliert aber auch die durchrosteten Stellen fett mit Zinkspray "verziert".

Das ganze Auto sah also recht scheckig gelb/silber aus, fuhr aber und das **K70**-Treffen machte meiner Familie und mir viel Spaß. Auch das menschliche Miteinander der **K70**- Fans hat mir eigentlich zugesagt.



"Eigentlich", weil mir viel später zu Ohren kam, daß ausgerechnet der Besitzer eines **K70**-Ausstellungsstückes über meine Rostbeule äußerst abfällig gesprochen hat und meinen Wagen eigentlich auch schon auf dem Schrott sah. Na, von solch' arrogantem Getue bin ich ja Freund! Leute, die sich die Karre fit kaufen oder machen lassen (Hauptsache die Hände bleiben sauber) und dann auf die anderen herabblicken - tolle Kumpels!



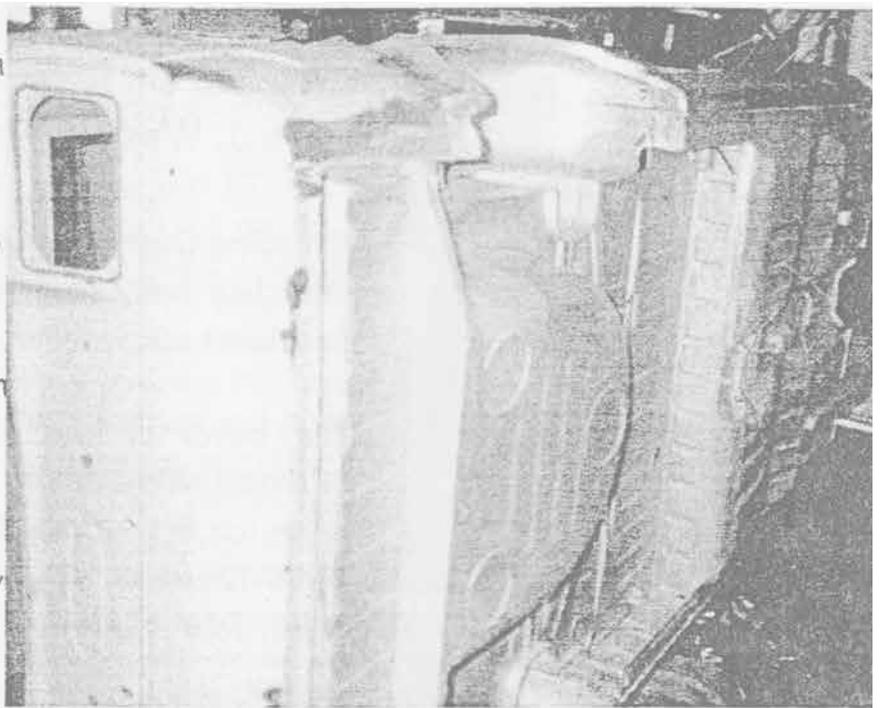
Zurück zu J. Wasmuth's Beitrag: besonders seine Einstellung zum grundlegenden Wiederaufbau gefällt mir. Eigentlich wäre auch von mir bald ein Beitrag mit genau den beschriebenen Arbeiten und sogar fast identischen Fotos fällig gewesen. Für unsere Arroganties: Hut ab vor den Fähig- und Fertigkeiten, die Fan Wasmuth an seinem Auto gelernt und gezeigt hat (einige können ja mal grade einen Schraubenzieher vom Schraubenschlüssel unter-

scheiden) Ich denke, daß unserem Club alle, die Probleme mit eigenen Händen bewerkstelligen, mindestens genauso wichtig sein müssen, wie diejenigen, die ohne technisches Verständnis sind aber mit einem Fahrzeug wie aus dem Prospekt protzen.

Nur zum Verständnis, nichts gegen guterhaltene Autos! Schön, wer sich sowaskaufen konnte!

Nicht alle haben aber das Glück und Geld, insbesondere dann nicht, wenn sie Familie, Haus etc. haben.

In dem Fall fehlt es übrigens auch oftmals an der nötigen Zeit.



Ich lebe bei der Restauration meines **K-70**- LS deswegen nach dem Motto "gut Ding braucht Weile" und lasse mich durch nicht und niemanden antreiben. Auch "ordentlich oder garnicht" passt gut, denn lieber brauche ich ein Jahr länger, als mich hinterher über Schludrigkeiten zu ärgern.

Und um nicht auch noch Arne Kunstmann ins offene Messer zu laufen (sein Aufruf in der Ausgabe 4/99 an die zu Audi 80- und Passat-Fahrern degenerierten Clubmitglieder zukünftig mit "anständigen" Autos bei den Treffen zu erscheinen): solange mein **K-70**- nicht tiptop ist, schlage ich trotzig mit meinen Alltags genutzten Fremdfahrzeugen bei den Treffen auf.



Andreas Kernke

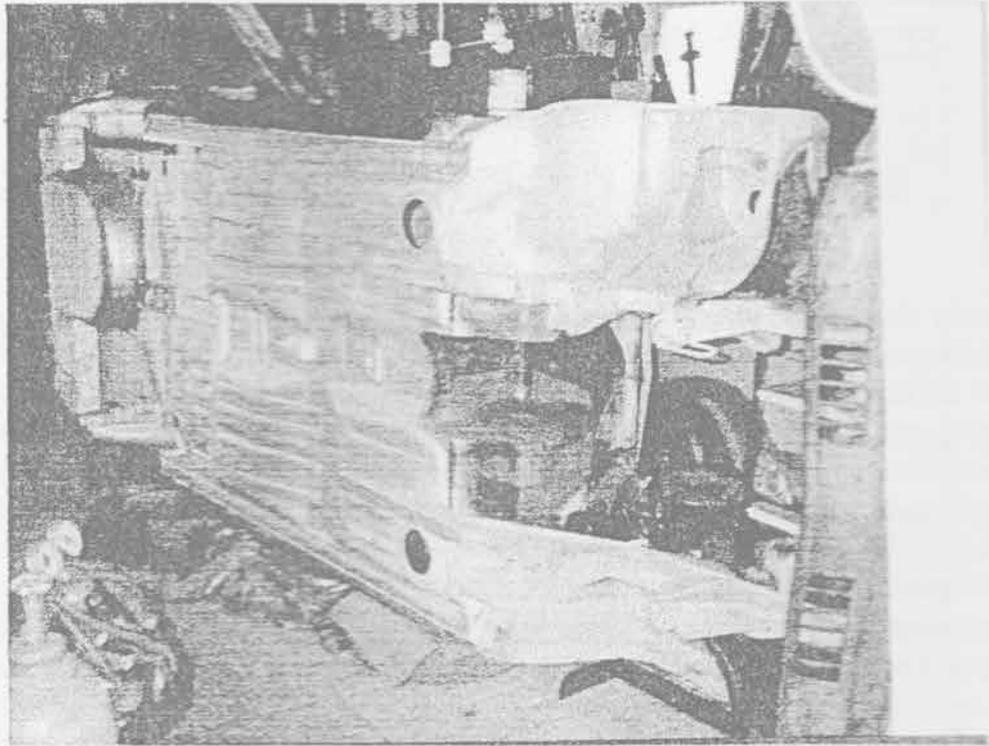


Übrigens: **K-70**- kann man nicht nur fahren, man kann ihn auch leben! Meine Tochter hat das anhand ihres Beitrages in einer Schülerzeitung mal demonstriert (siehe nächste Seite).

Der Oldtimer

Mein Vater hatte zwei K 70 s. Einen hat er auseinandergeschnitten um Ersatzteile zu schaffen und den anderen renoviert er gerade.

Wir fahren ein- bis zweimal im Jahr zu einem K 70-Treffen. Dort sehen wir uns Museen wie zum Beispiel das Moormuseum oder anderes an. Wir gehen gut essen und schlafen entweder in einem Hotel oder in dem Auto. Wir schlafen mal hier, mal da.



Zu Hause steht der K 70 über unserer abgedeckten Grube, wo alle K 70-Besitzer von träumen. In der Garage steht der Motor, der ganze Kram von zwei K 70gen. Der Dachboden ist auch damit voll. Es gibt nicht mehr sehr viele davon.



Also haben wir ein sehr altes Auto.

Ich bin gespannt, wie er wieder fährt, wenn er fertig ist.

Als er noch ausgepolstert war, hatten wir die Scheiben etwas runtergekurbelt. Die Polsterung ist schön weich, also legten sich die Katzen darauf und schliefen dort lange. Mehr kann ich euch nicht erzählen.

Sandra Kernke (10 Jahre)



FEDERATION INTERNATIONALE DES VEHICULES ANCIENS (FIVA)

PRESSEMITTEILUNG

EUROPÄISCHE VORSCHRIFT ZUR ALTAUTOVERORDNUNG SIEG FÜR DIE OLDTIMER-VERBÄNDE!

Den mehr als eintausend Enthusiasten, die am 26. Oktober 1999 an der FIVA-Demonstration in Straßburg teilnahmen und dabei Nicole Fontaine, die Präsidentin des Europäischen Parlamentes, trafen, muss hier noch mal für ihr Engagement gedankt werden: Diese Aktion, zusammen mit der gestärkten Position der FIVA beim Gespräch mit Margot Wallström von der europäischen Kommission für Umwelt und mit Mr. Imbeni, Vizepräsident des Parlamentes und stellvertretender Vorsitzender des Schlichtungsausschusses, wie auch bei vielen Gesprächen auf nationaler Ebene, resultierte jetzt in einem guten Ergebnis für unsere Bewegung: Der Einsatz des Vermittlungsausschusses zwischen dem Europäischen Parlament und dem Europarat hat zu den zwei folgenden vorläufigen Abänderungsanträgen für die EU-Altautoverordnung geführt, die unsere wesentlichen Anliegen wie die Herausnahme der historischen Fahrzeuge aus der Verordnung sowie die Möglichkeit, diese vorübergehend abzumelden bzw. stillzulegen berücksichtigt:

Zusatz 9a: „Wohingegen alte Fahrzeuge in der Bedeutung von historischen Fahrzeugen, Fahrzeugen mit Sammlerwert oder Fahrzeugen, die für Museen bestimmt sind, aufbewahrt in vernünftiger und umweltverträglicher Weise, sowohl fahrbereit als auch zerlegt in Teilen, nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EEC fallen und nicht von dieser Richtlinie betroffen werden.“

Neuer Zusatz: „Wohingegen diese Richtlinie die Mitgliedsstaaten nicht daran hindert, eine zeitlich begrenzte Abmeldung/Stilllegung von Fahrzeugen zu gestatten.“

Zwei andere Zusätze, die nicht von der FIVA empfohlen wurden, sind jedoch auch hinzugefügt worden:

Zusatz 14: „... dass Wirtschaftsunternehmen Systeme zur Annahme aller Altautos einsetzen und, soweit technisch möglich, Systeme zur Annahme von defekten Teilen, die bei PKW-Reparaturen anfallen.“

Zusatz 23 zu Artikel 7(5): „Bei dem Zusatz zur Vorschrift 70/156/EEC, der sich auf die Möglichkeit Fahrzeuge zu zerlegen und der sich auf die Überholung bzw. Wiederverwendung von Fahrzeugteilen bezieht, soll die Kommission das Bestehen der Notwendigkeit bedenken, dass die Wiederverwendung von Komponenten keine Gefahr für die Sicherheit und die Umwelt darstellen darf.“

Obwohl dieses Ergebnis nicht exakt alle unsere Forderungen erfüllt, haben wir dennoch einen großen Erfolg errungen, da unsere historischen Fahrzeuge nun geschützt sind: Sie unterliegen nicht mehr dem Risiko, entsprechend dem ursprünglich geplanten Text systematisch vernichtet zu werden. Sie sind nun von dieser Verordnung ausgenommen, die in Kürze vom Europäischen Parlament und dem Europarat formell verabschiedet wird.

FIVA, Paris, den 26. Mai 2000

Oldtimer-Urteil
Wer einen Oldtimer in einem Schuppen mit
Betonboden abstellt, macht sich nicht wegen
umweltgefährdender Lagerung von Abfall
strafbar! Ein Urteil des OLG Celle / 3Ss 8/97



DEUVET-Info Vom Umgang mit der Altautoverordnung

DEUVET - Info

Viel Panik. Alle wissen was. Doch niemand weiß Genaues.
Vor diesem Hintergrund ein paar Hilfestellungen zum Umgang mit der
Altautoverordnung.
Mit der Verordnung sind zwei Nachweise eingeführt worden, der
Verwertungsnachweis und der Verbleibsnachweis.

Der Verwertungsnachweis: Ihn erhält man beim Abgeben des Fahrzeuges bei
einer Altautosammelstelle oder einem Autoverwerter. Man gibt ihn bei der
Abmeldung des Fahrzeuges mit ab. Damit hat man seiner Pflicht genüge getan.
Meldet man ein Auto ab, das erst später verschrottet wird, so reicht man den
Verwertungsnachweis nach.

Der Verbleibsnachweis:
Dieser Nachweis ist für uns Oldtimerbesitzer wichtig. Er weist nämlich nicht
nur den Verbleib nach, sondern gibt auch kund, dass das Fahrzeug kein Abfall
ist, sich der Besitzer davon also nicht trennen will sondern es aufzubewahren
gedenkt.
Wird das Fahrzeug gar mit roten 07-Kennzeichen (49. Ausnahmeverordnung
StVZO) weitergefahren, so wird dies auf dem Nachweis vermerkt.
Der Verbleibsnachweis gibt uns Oldtimerbesitzern die Sicherheit, ein
Fahrzeug, das nicht mehr zugelassen ist, auch behalten zu können.
Der Oldtimerbesitzer ist jedoch verpflichtet, den Verbleibsnachweis auch ohne
behördliche Aufforderung zu erbringen. Wird das Fahrzeug vorübergehend
stillgelegt, ist der Nachweis noch nicht nötig. Spätestens vor Ablauf der Frist
von 12 Monaten (18 nach Antrag auf Verlängerung) sollte er jedoch erbracht
werden, sonst kann das Ordnungsamt ein Bußgeldverfahren einleiten.
Auch wenn der Verbleibsnachweis erbracht wurde, kann das Ordnungsamt
prüfen, ob das Fahrzeug so untergebracht ist, dass von ihm keine Gefahren für
die Umwelt (in erster Linie für das Grundwasser) ausgehen.
Das Fahrzeug muss auf jeden Fall zum Zwecke der Instandsetzung, Reparatur
oder Restaurierung aufbewahrt werden.
Eine Aufbewahrung zwecks Ersatzteilgewinnung (also Ausschachten) ist nicht
zulässig. Dies ist nur zertifizierten Betrieben gestattet.

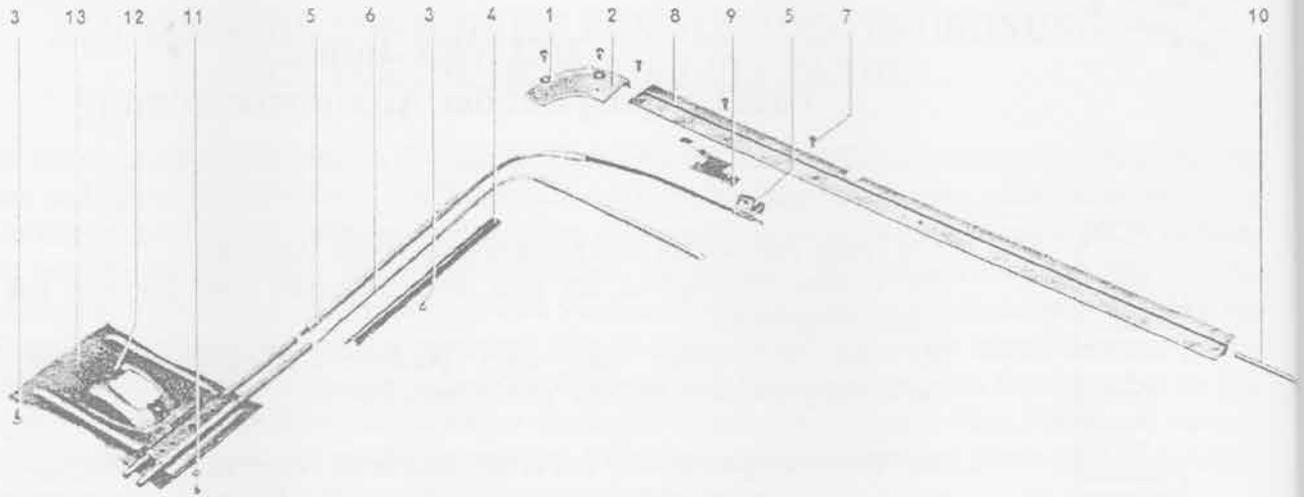
BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.
Berner Straße 75, 60.437 Frankfurt
Tel. 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03
www.deuvet.de

Führungsschienen und Seilzüge aus- und einbauen

Zuerst sind folgende Teile auszubauen:

Kurbeldachdeckel siehe A 12.3/2-1.

Seilzugantrieb — siehe „Parallellauf des Kurbeldachdeckels einstellen“ A 12./4-1.



Nr.	Benennung	Stück	Ausbau	zu beachten beim Einbau	Ausführliche Hinweise
1	Kreuzschlitzschraube mit Unterlegscheibe	2/2			
2	Führungs-Oberteil vorn links/rechts	1/1			
3	Kreuzschlitzschraube	1/1			
4	Halter für Führungsrohr	1/1			
5	Führung mit Seilzug	1/1		*	
6	Führungsrohr für Seilzug	2/2		*	
7	Linsensenkblechschraube	6			
8	Führungsschiene links und rechts	1/1			
9	Blattfeder	1/1			
10	Halter für Führungsschiene, hinten	1/1			
11	Kreuzschlitzschraube mit Unterlegscheibe	2			
12	Schnappmutter	2			
13	Aufnahme für Seilzugantrieb	1			

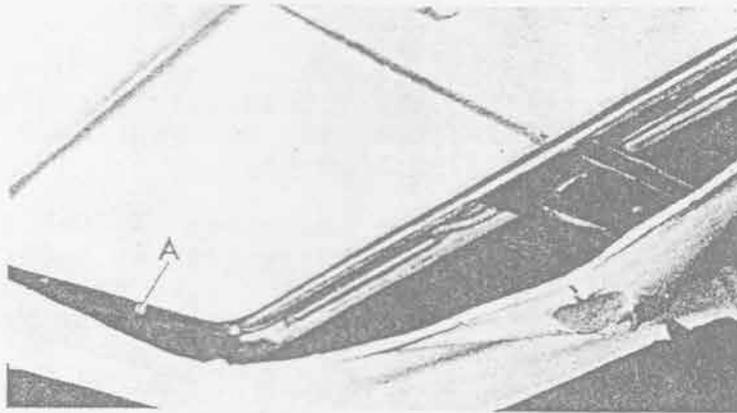
* Auf Verschleiß, Verzug und Beschädigungen prüfen. Beschädigte Teile ersetzen. Zur Gewährleistung einer genauen Führung und parallelen Bewegung des Kurbeldachdeckels ist es zweckmäßig, immer beide Seilzüge auszuwechseln, auch wenn nur ein Seilzug Beschädigungen aufweist.

A12.3

Stahlkurbeldach Typ 4, Modell 48 „YW K 70“

Ausbau

- 1 - Einfaßkeder für Dachausschnitt abziehen.
- 2 - Dachverkleidung im vorderen und seitlichen Bereich **vorsichtig** lösen und Schaumstoff-Streifen abziehen.
- 3 - Halter für Führungsrohr — Nr. 4 — abschrauben und drei Blechlappen — A — aufbiegen.
- 6 - Seilzüge mit Führung — Nr. 5 — aus den Führungsschienen und Führungsrohren herausziehen.
— Führungsschienen — Nr. 8 — herausnehmen. —



- 4 - Vorderes Führungsoberteil — Nr. 2 — links und rechts abschrauben.
- 5 - Führungsschiene — Nr. 8 — links und rechts lösen.
- 7 - Wasserfangblech aus den Führungsschienen herausziehen.
- 8 - Aufnahme für Seilzugantrieb — Nr. 13 — abschrauben.

Hinweis:

Blattfeder — Nr. 9 — nicht verlieren!