

K70 -POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 4. Quartal 2003



Die **K70**-Post-Redaktion
wünscht ein Frohes Weihnachtsfest
und einen guten Start in das Jahr 2004

INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks und Tips
Kleinanzeigen

Ersatzteilpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ und ☎ 0 49 24 / 8 83)

Email: rboomgaren@tiscali.de (Ersatzteile bitte bevorzugt per Fax oder Email bestellen!)

Mitglied im:



VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ 0 52 32 / 6 38 96 oder 0 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker
Edelrosenstr. 17
44289 Dortmund, ☎ 0 23 04 / 4 38 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung
Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Str. 14
74679 Weißbach, ☎ 0 79 47 / 74 52, Email: Markus.Retz@arcor.de
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Str. 48
69190 Walldorf, ☎ 01 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
Michael Skupski
Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 0 55 29 / 16 89, Michael.Skupski@t-online.de

Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17

☎ 0 23 04 / 4 38 37, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ 0 51 43 /

66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Am Sportplatz 7a, 38518

Gifhorn, ☎ 0 53 71 / 93 77-24, ☎ -23, (hun)

Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen

Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Internetauftritt: <http://www.K70-Club.de>

CLUBKONTO: SPK Duderstadt, BLZ 260 512 60, Kontonummer: 3081403

Offizielle Clubadresse und **K70** -STAMMTISCH:

Manfred Schmidt, Wilbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 0 21 04 / 4 58 29

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und

Serge van Donkelaar

Zuideinde 71

1121 DD Landsmeer

sergevandonkelaar@wxs.nl

reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank

Rekeningsnummer

357794567

Kontoinhaber

Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT ...

"Aus Liebe zum Automobil", so lautet der neue Werbespruch von Volkswagen, der Stiefmutter unseres K70. Anlass für diese Art der Werbung ist den Kunden auf der emotionalen Ebene anzusprechen. Das ist nicht neu, die meisten kennen die Überschrift im zeitgenössischen K70-Prospekt. "Den VW K70 lieben." Wir haben da also keine Nachhilfe nötig. Jeder, der ein so altes Auto wie den K70 pflegt und erhält, macht dies sicher nicht aus Vernunftgründen, eine gewisse Zuneigung gerade zu diesem speziellen Auto ist da schon beteiligt. Ich las jüngst in einem Buch über einen ehemaligen Inhaber eines Kfz-Meisterbetriebes. Dieser beschrieb sehr zutreffend, welche Zuwendung dem Auto früher zuteil wurde. Jeden Sonnabend wurde der Wagen von Hand gewaschen und poliert und das Gefährt wurde lange gefahren, dann oft in der Familie an den Nachwuchs als erstes Auto weitergegeben. Kein Wunder, dass daraus eine gewisse emotionale Bindung entsteht, was hat man nicht alles in den Jahren mit diesem Auto erlebt. Diese emotionale Bindung ist den meisten heute in Zeiten schnelllebiger, oberflächlicher Modetrends verlorengegangen. Das Auto ist heute nicht mehr der treue Begleiter, sondern eher Mittel zur Selbstdarstellung, die bei jugendlichen Bastlern bisweilen groteske Formen annimmt. Tieferlegung, Megabreitreifen, Schaltknäufelbeleuchtung, Boom-Bass-Anlage, Kinderkarussellenkräder, Unterbodenbeleuchtung, beleuchtete Waschdüsen, Krawallauspuff und anderer Schrott, zum Teil illegal, sollen dazu dienen, sich von der Masse abzuheben und aufzufallen. Eine solche Bastelbude zu werden, blieb dem K70 zum Glück weitgehend erspart, dafür erhält er bei uns noch die Zuwendung, die früher viele für ihren fahrbaren Untersatz übrig hatten, der "Kasi", "Kasimir" oder das "K'chen" oder welchem Namen dem K70 auch immer zugedacht wird, wird mit nicht unerheblichen zeitlichen und finanziellen Auswand gepflegt, erhalten, repariert und restauriert. Auch wenn es durchaus noch möglich ist, zu halbwegs bezahlbaren Preisen einen brauchbaren K70 zu erwerben, ist es oft eine starke emotionale Bindung zu einem ganz bestimmten K70, der uns immer wieder veranlasst ihm treu zu bleiben. Und wenn es denn wirklich nicht mehr geht, ist es für viele von uns immer wieder ein kleiner Stich ins Herz, wenn wieder ein K70 als Teileträger ausgeschlachtet wird und für immer von den Straßen verschwindet, mit ihm viele Erinnerungen, das geht mir auch bei den K70 so, die nicht meine eigenen waren. Diese K70, einst neu und glänzend, der Stolz der Besitzer, treuer Begleiter, gehasst oder geliebt, nun nur noch eine Anhäufung von Ersatzteilen und Schrott. Mit Gewalt werden die brauchbaren Teile herausgerissen, was nicht brauchbar ist zertrümmert und entsorgt. Wie viel haben die Menschen einst für ihn getan, ihn entwickelt, gebaut, gekauft, gefahren, repariert, der K70 hat es meist mit treuer und unauffälliger Dienstverrichtung gedankt. Da tröstet es nur wenig, dass gewonnene Ersatzteile anderen K70 das Überleben erst ermöglichen. Wer von uns kennt nicht die verklärten Blicke von Besuchern auf Oldtimertreffen, wo wir unsere K70 ausstellen oder wenn Passanten uns auf den K70 ansprechen und von ihrem K70 oder den der Eltern, des Opas oder anderer Bekannter erzählt. Habe ich da gerade eine Träne im Auge gesehen? Ich halte jedes mal inne, mache ein paar letzte Fotos, bevor ein K70 sein Schicksal ereilt. Hätte ich das Geld und den Platz, ich würde alle kaufen, bewahren und das Gnadensbrot geben, aber das kann niemand von uns leisten und es wäre denn auch zu unvernünftig, bei aller Zuwendung, auch der K70 ist und bleibt ein Auto.

Die VW-Werbestrategen vergessen, echte Gefühle kann man nicht durch Marketing erzeugen, nur kurzfristige Begierde zum Erwerb, eine Leidenschaft, die zumeist kurz nach dem Erwerb verlischt, wenn der graue Alltag wieder eingekehrt ist und vielleicht die hohen Raten für den Kredit drücken. Echte Gefühle sind ein Produkt der Erfahrungen, die man mit der Zeit sammelt, guten, wie schlechten, bei neueren Autos überwiegt oft letzteres, wenn die anfällige Elektronik mal wieder streikt und die Werkstatt einen Reparaturpreis im Gegenwert eines halben, brauchbaren K70 aufruft. Da können wir doch froh sein, dass serienmäßig im K70 Elektronik nur im Radio zu finden ist, wenn denn der K70 überhaupt damit ausgerüstet ist.

Auch mein K70 hat im Moment einige Karosserieinstandsetzungen nötig, so mancher meint, ich solle den '74er doch abstoßen und mir einen älteren zulegen, das will ich aber nicht. Ich könnte mich auf meine Dithmarscher Sturheit berufen, aber ich gebe zu, dass mir dieser K70 schon nach nur gut zwei Jahren dafür zu sehr ans Herz gewachsen ist. Ich betrachte es auch als eine Verantwortung, die ich für diesen alten Wagen übernommen habe, ihn möglichst lange als einen Zeugen vergangener Zeiten zu erhalten, aus Liebe zum einem besonderen Automobil, unserem K70. (hun)

K70 auf der Veterama Mannheim



Wie schon in den Vorjahren, gab es auch in diesem Jahr keinen Stand des 1. Internationalen K70-Clubs e.V., was aber einige Mitglieder von uns nicht davon abhielt, die zum Teil weite Reise nach Mannheim anzutreten, um dort nach Teilen für dem K70 zu suchen. So waren Markus Retz, Dirk Johannesmeier, Peter Schürmann, Ingo Menker und meine Wenigkeit früh aufgebrochen, auf das uns ja kein Schnäppchen entgeht. Schon zeitig vor der Eröffnung hatte sich vor dem Haupteingang eine Masse von mehreren hundert Gleichgesinnten eingefunden, um sofort nach Eröffnung das Gelände stürmen zu können.



Viele der Händler kannten Markus schon aus den Vorjahren und hatten die K70-Teile vorsortiert, um sie uns dann zu präsentieren. Ihr kennt es ja, dass man nicht alles mitnimmt, was angeboten wird, so gab es mehrfach Rücklichtgläser, die ja nun wirklich nicht knapp sind, bei anderen Autos, die mit verblichener Tönung der Gläser zu kämpfen haben, sieht das anders aus. Doch konnten auch dieses mal wieder einige interessante Dinge erworben werden, die z.T. demnächst unserem

Teilepool zugeführt werden. Was es alles genau ist, kann zum Zeitpunkt, da ich diese Zeilen schreibe, noch nicht gesagt werden, Markus ist noch eifrig mit der Aufstellung der vollständigen Liste beschäftigt.

Natürlich haben wir auch dem Stand der K70-Freunde e.V. einen Besuch abgestattet, der aus einem Wohnwagen mit Vorzelt und zwei K70 bestand. Dort wurden wir freundlich mit Kaffee und Berlinern empfangen und ließen uns gern zu einem Plausch auf den Gartenmöbeln nieder. Leider hat man ja nicht so oft die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch, sind doch die Interessen und Probleme der beiden Clubs letztendlich die gleichen, so dass sich sicher schon mancher gefragt hat, warum es bei so einem seltenen Auto überhaupt zwei Clubs gibt. Ich trat meine Heimreise dann schon am Sonnabend Nachmittag an, um mit dem Wochenendticket der Bahn noch am selben Tag anzukommen, na ja, fast. Hin hat mit freundlicher Weise mein Unterabteilungsleiter mitgenommen, der an dem Tag nach Stuttgart fuhr, Kost und Logis haben mir Katja und Markus gewährt, denen ich hiermit auch noch einmal danken möchte. So habe ich eigentlich nur die Bahnfahrt zurück zahlen müssen und konnte mir dieses Erlebnis trotz der momentan knappen Kasse erlauben. (hun)

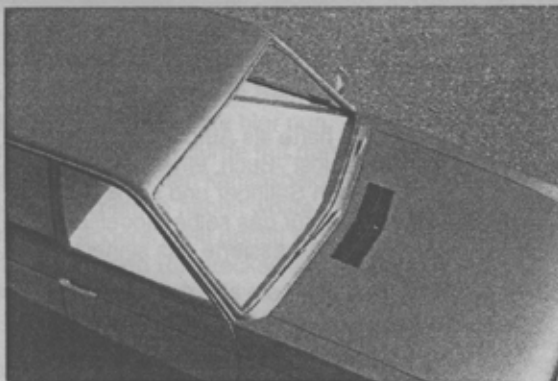


K70 Traditionspflege à la Volkswagen : Das große K70-Modell

Es war wieder einmal soweit, dass das VW-Audi-Classic-Parts-Center bei Ingo Menker angerufen hatte und ein Ersatzteil für einen K70 benötigte, diesmal war es ein Kraftstofftank, der benötigt wurde. Ingo hatte das gebrauchte Teil mühevoll verpackt und sich nach Versandmöglichkeiten erkundigt, da das Sperrteil mit der Post nicht zu versenden war, hatte er sich bei Speditionen umgesehen und schon eine Möglichkeit gefunden. Unglücklicherweise wurde das Paket nass und die mühevoll angefertigte Verpackung war durchgeweicht und somit unbrauchbar, noch mal wollte sich Ingo der Prozedur der Organisation von Verpackungsmaterial und dem Kampf mit Pappe und Klebeband nicht mehr stellen; so fragte er mich, ob er mir den Tank beim Jahrestreffen übergeben könne, damit ich ihn nach Wolfsburg in das zwischenzeitlich nicht mehr beim VW-Museum angesiedelte VW-Audi-Classic-Parts-Center brächte, was ich ihm zusagte. So lud ich den Tank in den Kofferraum meines marathonblauen K70, so etwas kann man wohl auch nur mit dem K70 machen, nämlich zusätzlich zu allerlei Gepäck noch einen Tank im Kofferraum unterzubringen.

In der Woche nach dem Treffen fuhr ich nach Wolfsburg, um den Tank dorthin zu liefern, der angeblich von einer Wolfsburger VW-Werkstatt für eine ältere Dame benötigt wurde, ob das stimmte oder der Tank für den goldmetall-farbenen K70 des Automuseums benötigt wurde, entzieht sich bis dato meiner Kenntnis.

In Lager dort, wo der Tank nun auf seine weitere Bestimmung warten sollte, sah ich auch, mit nur einer Seite auf dem Regal stehend, das riesige, moosgrüne K70-Modell, das schon unseren Mitgliedern aufgefallen war, die seinerzeit das große Wolfsburger Teilegeschäft abgewickelt hatten.



abzustürzen und zu zerschellen. Immerhin durfte ich das Modell ins Freie stellen und konnte so einige Aufnahmen davon machen, die ich Euch, den Lesern der K70-Post nicht vorenthalten möchte.

Das Modell ist leider in einem desolaten Zustand, Teile der Verglasung fehlen, die Scheibenwischer sind abgebrochen, Zierleisten sind verbogen oder fehlen ganz, eben ganz Traditionspflege im Sinne des Hauses Volkswagen; genauso lieblos wie der K70 seinerzeit nach der Übernahme bei NSU bei VW gepflegt wurde, geht man heute mit diesem Modell um. Mein Versuch, denen das Modell „abzuschnacken“ scheiterte leider genauso, wie die Versuche der Clubkollegen damals, vielleicht will man uns so quälen, wenn wir sehen, wie dieses Modell, dass bei vielen einen Ehrenplatz sicher hätte, achtlos auf „halb acht“ in einem Lagerregal vor sich hingammelt, jederzeit gefährdet, aus über einem Meter Höhe



(hun)

Wie ich zum K70 kam ...

Bis zum Frühjahr 2000 hatte ich mit dem K70 eigentlich nichts zu tun, bis auf den sich erst später heraus stellenden Umstand, dass einer der ehemaligen Freunde meiner Schwester ein gelbes Sondermodell fuhr. Ich war zum Produktionsstart des K70 ja auch gerade einmal ein halbes Jahr alt und in dem Alter interessiert man sich vor allem als Mädchen eher weniger für Autos, zumal mein Vater auch alles andere als ein ausgewiesener Autofachmann ist, dafür ist er ein echter Profi in der Holzbearbeitung.

Mein erstes Auto nach der bestandenen Führerscheinprüfung war dann ein roter R4, den ich dann allerdings direkt nach der Maueröffnung für gutes Geld in Mitteldeutschland verkaufte. Mein erster Mann hatte in sehr kurzer Zeit eine Menge Autos, sein Verschleiß war beachtlich, so fuhren wir Fiat Panda 750, Ford Fiesta, VW Käfer, Chrysler Voyager und, weil er seinerzeit Werksangehöriger von VW war, auch einige Neuwagen bis zum Audi A6. Nachdem wir uns mit dem „Bike Shop“ selbständig gemacht hatten, gehörte auch ein betagter, hinten voll verblechter LT28 zu unserem Fuhrpark. Dieses Fahrzeug fuhr ich auch des öfteren; meine gesammelte Erfahrung mit dem Auto sorgt heute noch für Verblüffung, wenn ich Transporter auf Antrieb in eine Parkbucht bugsiiere oder direkt rückwärts an eine Rampe fahre.



1999 zog dann mein jetziger Mann Uli bei mir und meiner Tochter Lea ein, er hatte als Auto einen Audi 80 mitgebracht, aber auch einige K70-Gegenstände, so ein „Jetzt helfe ich mir selbst“-Buch, einen orangenen Wiking K70, eine alte Auto Bild mit einem Bericht über einen gewissen Joachim Salinger und seine K70-Leidenschaft, eine Bedienungsanleitung für das Modell '73 und einem Prospekt für das selbe Modelljahr. Meinem Mann schien ja irgendetwas an diesem eckigen Auto zu liegen, mich interessierte das seinerzeit weniger, war ich doch eher mit meiner Technikerfortbildung beschäftigt.

Als erstes legte sich dann mein Schwager Jörg Peter einen weißen '73er K70 L zu, den er aus Kaiserslautern holte und den ich auch erst später einmal sah, so bekam ich das auch nur am Rande mit, als er mit Uli darüber sprach. Nun erschien aber kurz darauf in der Auto Bild Youngtimer Börse eine Anzeige über einen kansansbeigen 1971er K70L mit 90 PS, der in der Gegend von Wilster in der Nähe des Heimatortes Heide meines Mannes zum Verkauf stand. Mein Mann telefonierte mit seinem Bruder, dass er den Wagen einmal für ihn besichtigte und zu Probe führe. Sein Eindruck war wohl positiv, so dass mein Mann mit Kurzzeitkennzeichen bewaffnet mit dem Zug nach Heide fuhr, um von dort zum Standort des K70 zu fahren und das Auto zu kaufen. Stolz kam mein Mann mit dem K70 vorgefahren, der mir auf Antrieb gefiel.

Natürlich wollte ich den Wagen denn auch einmal fahren. In der irrigen Annahme, dass ich Probleme mit der schwergängigen Lenkung und der hakeligen Schaltung hätte und schnell des Spaß an dem Wagen verlöre, ließ mich Uli leichtfertig ans Steuer des K70. Er hatte wohl nicht mehr im Hinterkopf, dass ich ja reichlich Erfahrung mit dem alten LT gemacht hatte und die Bedienung des K70 mich vor keine echte Herausforderung stellte. So hatte er fortan des öfteren das Problem, dass ich morgens des K70 statt meines verwarzten Alltagspolos genommen hatte, um zur Arbeit zu fahren und er doch wieder seinen Audi nehmen musste. So ein K70 ist doch viel schöner und auffälliger als eine schnöder Polo, vor allem wenn man VW-Werk zu tun hat, ist das ein toller Auftritt.

Doch nicht jeder kennt den K70 und weiß ihn zu schätzen. So hatte ich einmal einige schwere Dinge in meine damalige Firma zu schaffen und hatte deshalb den K70 auf dem Werksgelände abstellen dürfen. Nachdem ich schon einige Zeit im Messraum gearbeitet hatte, kam mein damaliger Arbeitskollege aus Sachsen-Anhalt ganz aufgeregt in den Messraum gestürzt und meinte: „Du, da hinten steht ein beiger Moskvitch!“ Ich ging mit ihm hinaus und stellte fest, dass er unseren K70 meinte. Ansonsten wird man aber eher von Leuten angesprochen, die einmal einen K70 hatten, oder eben einer in der Verwandtschaft oder Bekanntschaft einen fuhr, immer mit wehmütigen Blick und der Feststellung, dass der K70 doch ein schönes Auto war.

Von dem Verkäufer unseres K70, Herrn Brühs, hatte „mein Mann“ auch die Adresse von Mario Thimm erhalten, der helfen würde, wenn es Probleme mit dem K70 gäbe. Später stellte sich so heraus, dass unser K70 der K70 war, in dem die Pastorin angereist war, vor der sich Mario und Manuela Thimm seinerzeit das Ja-Wort gegeben hatten. Die beiden sind nun sehr glücklich, dass dieser K70 nun in ihrer Nähe ein neues Zuhause gefunden hat. Aus der alten Autobild hatte mein Mann auch die Adresse des 1. Internationalen K70-Clubs entnommen, hatte sich das Informationsmaterial zukommen lassen und ist dann sofort Mitglied geworden. So kam es, dass wir gleich im Juni 2000 an unserem 1. K70-Treffen anlässlich des dreißigjährigen Bestehens des VW-Werkes Salzgitter teilnahmen, in dem auch unserer K70 seinerzeit gebaut wurde und in dem heute Motoren für alle VW-Konzernmarken gefertigt werden. Dort lernten wir auch weitere Clubmitglieder kennen.

Nun, mein Mann fand es auf Dauer nicht so spaßig, dass ich des öfteren mit dem K70 fahre, wenn er es auch vorhatte, so musste dann auch der zweite K70 her, diese Geschichte hatte er ja schon in seinem Beitrag erzählt, weswegen ich sie hier nun nicht wiederhole. Ich durfte mir dann aussuchen, ob ich den kansasbeigen K70 als den meinen haben wollte oder einen anderen. Mir gefällt der

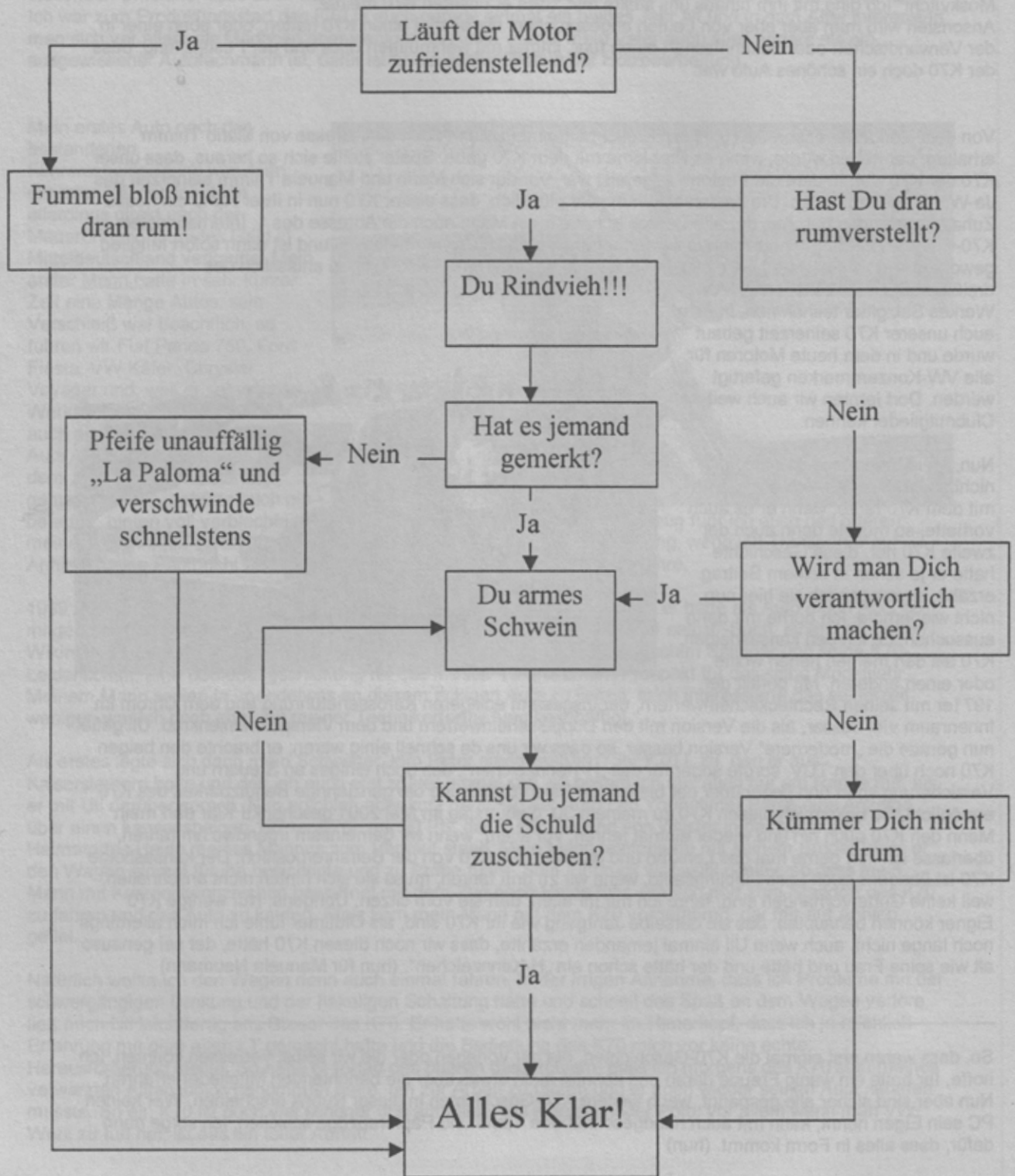


1971er mit seinen Rechteckscheinwerfern, der insgesamt eckigeren Karosserieführung und dem Chrom im Innenraum viel besser, als die Version mit den Doppelscheinwerfern und dem Vierspeichenlenkrad. Uli gefiel nun gerade die „modernere“ Version besser, so dass wir uns da schnell einig waren; er brachte den beigen K70 noch über den TÜV, sorgte sogar für das „H-Kennzeichen“, das doch einiges an Steuern und Versicherung spart und gegenüber der bisherigen Saisonzulassung die ganzjährige Benutzbarkeit des K70 ermöglicht. So bekam ich diesen K70 zu meinem 30. Geburtstag im Mai 2001 geschenkt! Klar darf mein Mann den K70 auch hin und wieder einmal fahren, vor allem, wenn wir gemeinsam irgendwo hin fahren, überlasse ich ihm gerne mal das Lenkrad und genieße den K70 von der Beifahrerposition. Der kansasbeige K70 ist übrigens auch Leas Lieblingsauto, wenn wir zu dritt fahren, muss sie sich hinten nicht anschnallen, weil keine Gurte vorhanden sind, fahre ich mir ihr allen, darf sie vorn sitzen. Übrigens: Nur wenige K70 Eigner können behaupten, das sie derselbe Jahrgang wie ihr K70 sind, als Oldtimer fühle ich mich allerdings noch lange nicht, auch wenn Uli einmal jemanden erzählte, dass wir noch diesen K70 hätte, der sei genauso alt wie seine Frau und hätte und der hätte schon ein „H-Kennzeichen“. (hun für Manuela Neumann)

So, das waren erst einmal die K70-Geschichten, die mir vorlagen oder die wir selbst verfassen konnten. Ich hoffe, Ihr hatte ein wenig Freude daran und konntet auch etwas über die berichtenden Mitglieder erfahren. Nun aber sind sicher alle gespannt, wenn weitere K70-Geschichten in dieser Rubrik erscheinen. Wer keinen PC sein Eigen nennt, kann mit auch handgeschriebene Texte und Papierabzüge schicken, ich Sorge dann dafür, dass alles in Form kommt. (hun)

Neue Arbeitsanweisung / Reparaturvorschlag:

Einstellhinweise für VW K70 Motoren:



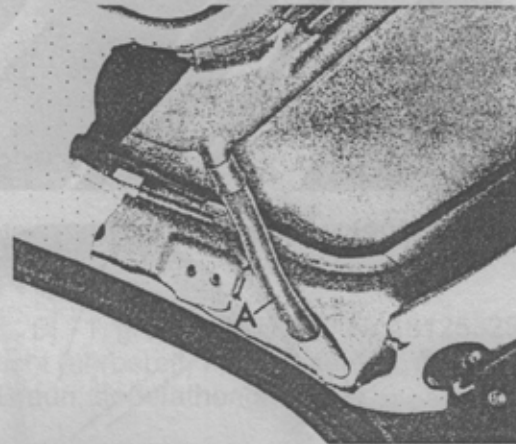
Abdichtung des Kurbeldachdeckels

Der Kurbeldachdeckel ist ringsherum mit einer Velvet-Leiste gegen den Dachausschnitt hin abgedichtet.

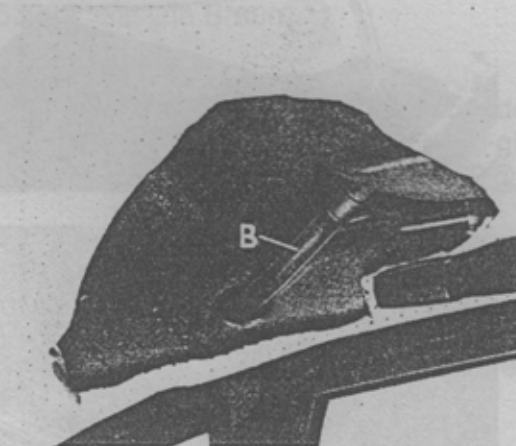
Die Dichtung wird unter Verwendung des VW-Universalklebers D 12 angeklebt. Der Stoß der Velvet-Leiste liegt in dem nach hinten zeigenden Teil des Kurbeldachdeckels.

Wasserablauf

Wasser, das in die Stahlkurbeldachwanne gelangt, wird von dort durch Ablaufschläuche in die vorderen und hinteren Dachholme nach außen geleitet.



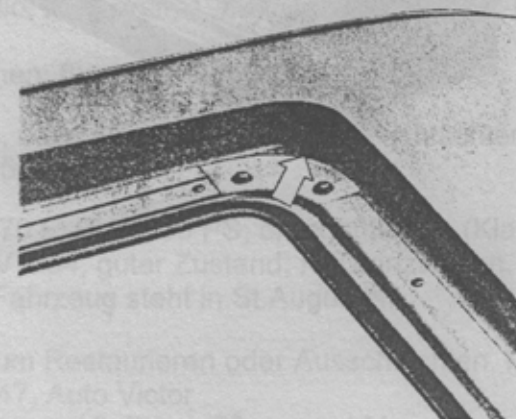
A = Ablaufschlauch vorn



B = Ablaufschlauch hinten

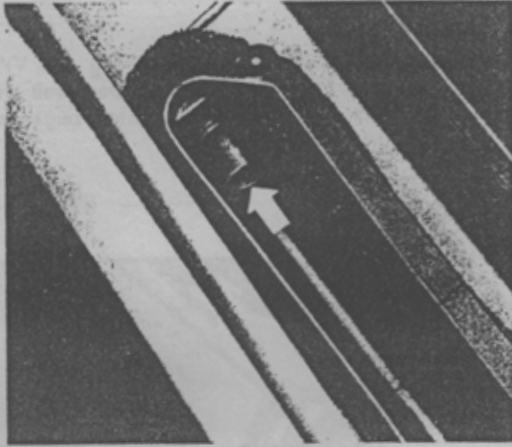
Verstopfte Ablaufschläuche können mit einem flexiblen Stahldraht (Tachowelle o. ä.) gereinigt werden:

a - Ablaufschlauch vorn nach Öffnen des Kurbeldachdeckels von oben reinigen.

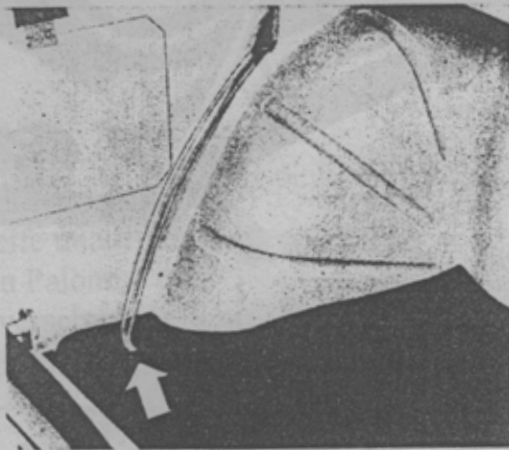


A12.3

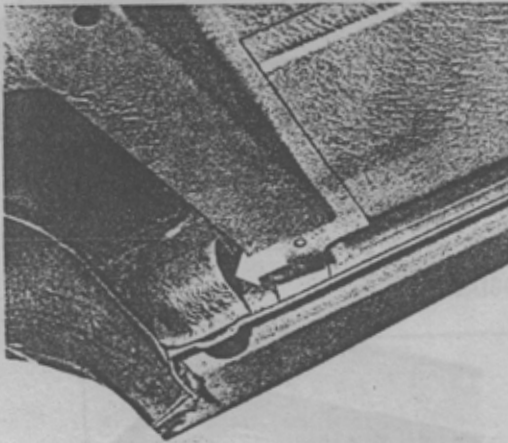
Stahlkurbeldach „VW K 70“



b - Ablaufschlauch hinten (bis Fahrgestell-Nr. 483 2500 001) nach Herausschrauben der Blende reinigen.



c - Ablaufschlauch hinten (ab Fahrgestell-Nr. 483 2500 001) nach Herausziehen aus dem Kofferbodenblech reinigen.



Häufig wird die Verstopfung der hinteren Ablaufschläuche schon durch Reinigen der Wasserablaufkammer beseitigt.

Alles Klar!