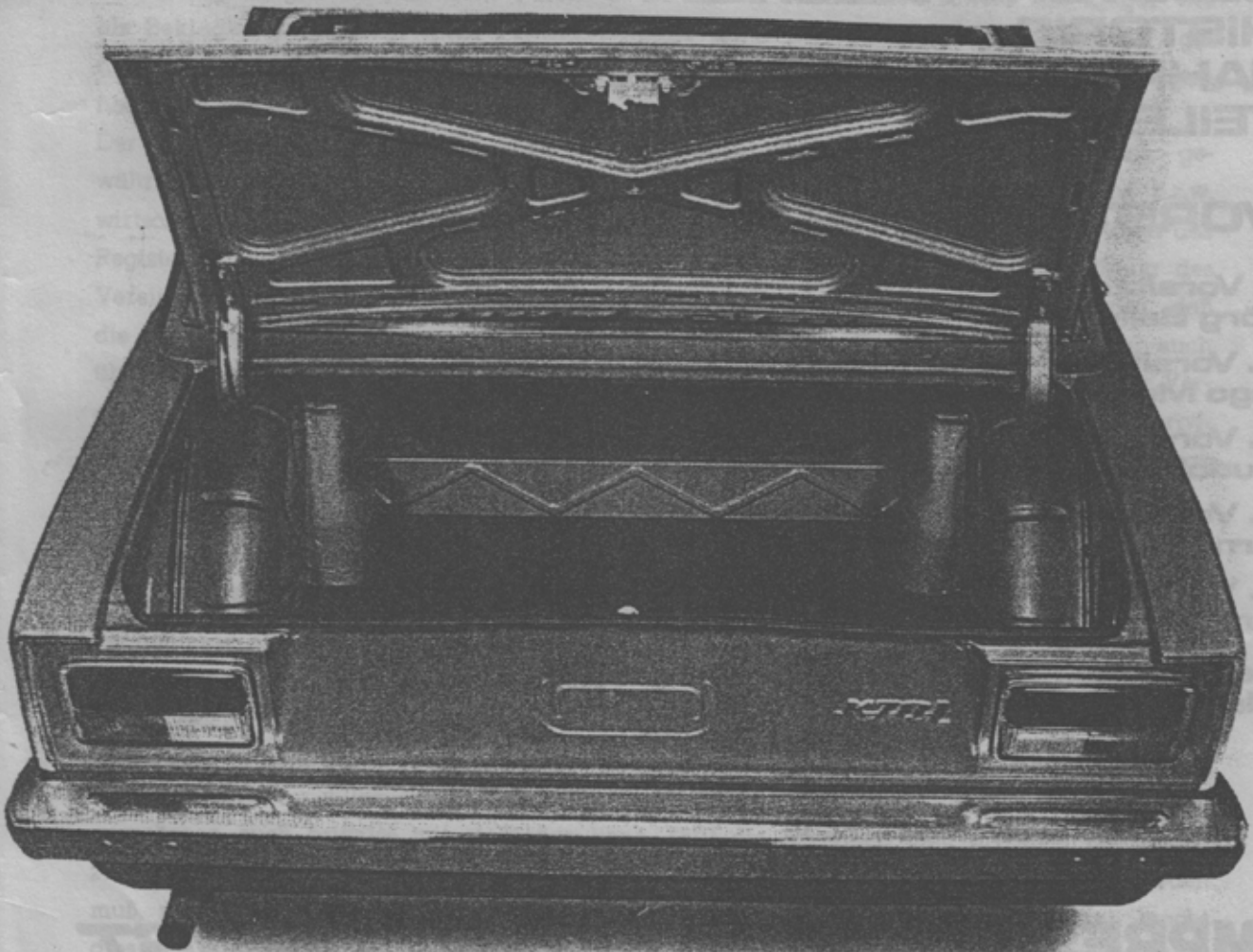


K70 - POST

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

1/92



AN:

REDAKTIONSBÜRO: 2000 HAMBURG 80
Ausgabe: vierteljährlich (für DMG kostenlos)
für Nicht-DMG DM 3,50 zzgl. Porto
REDAKTIONSSCHLUSS: 4 Wo. vor Erscheinen

INHALT :

- A** Veranstaltungen + Rückblicke
- B** Leserberichte
- C** Literatur
- D** Technische Daten
- E** Technik, Tricks & Tips
- F** Leser helfen Lesern
- G** Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt
- H** Schrottplatztips
- I** Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten

CLUBVORSTELLUNG

HISTORIE

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

TEILEPOOL

VORSTAND & REDAKTION

1. Vorsitzender

Jörg Ballwanz , Lindenstr. 12 4937 Lage

2. Vorsitzender Clubzeitung

Ingo Menker , Boberweg 13 3005 Hemmingen

3. Vorsitzender Werkskontakt, Ersatzteilbeauftragter

Rudolf Boomgaren , Ringstr. 44 2956 Moormerland - Oldersum

4. Vorsitzender Schriftführer, Pressekontakt, Clubzeitung

Arne Kunstmann , Gustav Weihrauch Weg 13 2000 Hamburg 67

5. Vorsitzender Kassenwart, Adressenverwaltung, Clubzeitung

Andreas Margenfeld, Mottenburger Str. 26 2000 Hamburg 50

Redaktionsmitglied der K70 - Post

Mario Thimm , Posener Str. 10 3108 Südwinsen a. d. Aller

IMPRESSUM DER **K70 - POST**

REDAKTIONSTEAM :

MARIO THIMM - literatur

INGO MENKER - kleinanzeigen, schrottplatztips

ARNE KUNSTMANN - clubnachrichten, pressekontakt

ANDREAS MARGENFELD - technik, tricks & tips

REDAKTIONSSITZ : 2000 HAMBURG 50

a. margenfeld, mottenburger str. 26 - 040 / 39 46 77

**AUSGABE : vierteljährlich (für CMG kostenlos)
für Nicht-CMG DM 3,50 zzgl. Porto**

REDAKTIONSSCHLUSS : 4 Wo. vor Erscheinen

Auf ein Wort...

Da scheinbar doch noch bei vielen Informationsdefizite über Vereine bestehen, sollen hier einmal ein paar grundsätzliche Dinge erklärt werden. Der "1. Internationale ~~K70~~ Club e.V." ist ein rechtsfähiger Verein. Zur Gründung sind 7 Personen erforderlich. Er ist aus verständlichen Gründen dann nicht sofort voll funktionsfähig, wie z.B. ein Verein der schon 10 Jahre besteht (manche haben solche irrealen Vorstellungen), sondern muß dann "Stein" für "Stein" z.B. auch durch Zugang von Mitgliedern aufgebaut werden. Es gibt rechtsfähige u. nicht rechtsfähige Vereine. Nicht rechtsfähige Vereine gelten gesetzlich als: nicht juristische Personen, sie können z.B. zwar verklagt werden, aber nicht selber klagen. Die Rechtsfähigkeit wird durch den Eintrag ins Vereinsregister (e.V.) erlangt, wenn die Voraussetzungen als Idealverein (§ 21 BGB) dafür erfüllt sind. Der rechtsfähige Verein (e.V.) ist voll rechtsfähig, er gilt als juristische Person u. ist z.B. im Rechtsstreit, sowohl als Kläger wie als Beklagter parteifähig. Auch Prozeßkostenhilfe kann ihm gewährt werden. Der e.V. genießt ferner: Persönlichkeitsrechtsschutz, Namensschutz, Ehrenschutz, Datenschutz. Er ist auch nach Art. 19 Abs. 3 GG. grundrechtsfähig.

Der Eintrag ins Vereinsregister nach § 21 BGB darf nur vollzogen werden, wenn u.a. gewährleistet ist, daß der Verein nicht von Mitgliedern dazu benutzt wird, persönliche b.z.w. wirtschaftliche Vorteile für sich zu erlangen. Geschieht dies nach Eintrag als e.V., kann das Registergericht entsprechende gerichtliche Schritte unternehmen, die bis zur Auflösung des Vereins führen können. Es ist also im Sinne des Vereins, wenn darauf geachtet wird, daß die Kriterien für den Eintrag als e.V. erhalten bleiben. Das Registergericht übt u.a. auch über den vom Vorstand abverlangten jährlichen Bericht eine Kontrollfunktion aus. Der Verein darf keinem wirtschaftlichen Hauptzweck dienen, er hat allenfalls ein Nebenzweckprivileg, das ihm ermöglicht, die erforderlichen finanziellen Mittel für den ideellen Hauptzweck zu beschaffen.

Da der Verein u. somit auch alle Mitglieder haftbar gemacht werden können, ist es erforderlich, alle Dinge, die im Namen des Vereins unternommen werden, vorher mit dem Vorstand abzusprechen. Dies hat nichts mit Funktionärstum oder Hierarchie zu tun, sondern ist im Interesse aller Mitglieder rechtlich zwingend notwendig. Der Vorstand ist durch die Beschlüsse der Mitgliederversammlung, wenn sie nicht rechtswidrig oder vereinschädigend sind, weisungsgebunden. Er übt seine Tätigkeit ehrenamtlich aus u. bekommt nur die Unkosten, wie z.B. Porto ersetzt. Die, durch die Clubtätigkeit anfallenden höheren Telefongebühren, machen teilweise das 2-5-fache der bisherigen Privatgebühren aus. Da bei Clubgesprächen auch privates mit einfließen kann, fällt die Erhöhung dem privatem Geldbeutel zur Last. Da die Vorstandsarbeit noch zusätzlich neben Beruf, Familie u.s.w. erledigt werden muß, macht sich dies natürlich auch im Privatleben entsprechend bemerkbar. Man macht dies also aus Idealismus für die Sache u. hat dadurch keine besonderen Vorteile, wie einige wenige meinen, eher im Gegenteil.

Der Club wurde gegründet, um unser gemeinsames Interesse, den Erhalt des K70, zu koordinieren, da man ja bekanntlich gemeinsam mehr erreichen kann. Da man auch aus finanziellen Gründen, als "Einzelkämpfer" die Ersatzteilfrage nicht lösen kann, steht dies beim Club besonders im Vordergrund. Denn was nutzt uns in der Zukunft die Organisation von Treffen, wenn zu diesen Treffen immer weniger kommen können, da sie aus Mangel an Ersatzteilen ihre K70's nicht mehr fahrbereit halten können.

Da der Teile-Pool des Audi-Clubs in Fachkreisen ein positives Echo gefunden hat (s. Info), haben wir uns an diesem als bewährtem Beispiel, orientiert u. das Grundprinzip übernommen.

INHALT:

Den K70-Fahrern wird von den alten erfahrenen Hasen aus der Oldtimerszene vorgeworfen, aus Geiz an falscher Stelle, die Zeit zu verschlafen u. sich nicht rechtzeitig die letzten, immer weniger werdenden Ersatzteile zu sichern. Leider haben sie Recht. Im Werk wurden z.B. im März 91 wieder tonnenweise K70-Teile vernichtet. Einige landen auch bei freien Händlern auf den Oldtimermärkten, wo dann, je knapper die Teile werden, natürlich die Preise nach oben gehen. Die Fahrer anderer Marken haben diese bittere Erfahrung schon machen müssen. So kostet dann z.B. jetzt schon für den Karmann Ghia eine orig. Türfensterschachtlerleiste bis zu 140.-DM. Es ist schon wunderbar, wenn man bedenkt, mit welcher Selbstverständlichkeit manche wöchentlich einen Jahresbeitrag oder mehr, in ihrer Stammkneipe lassen, für Videos o.ä. ausgeben, nur fordern u. kritisieren und dies für ihren K70 einmal im Jahr nicht übrich haben. *Je mehr sich am Club beteiligen u. somit auch am Teilepool, desto mehr Lagerrestbestände können vor dem Verschrotten gesichert werden.*

Um vielleicht noch einige aus ihrem, von den erfahrenen Oldtimerfans kritisierten, Dornröschenschlaf zu erwecken, folgt eine Liste der Ersatzteile, die nach Werksangabe bis auf Widerruf, nach Aufbrauch wieder ergänzt werden. Alle anderen Teile werden nach Aufbrauch nicht wieder nachgefertigt. Es bleiben dann nur noch ganze **17 Teile** übrig. Ich hoffe, daß ich mit den letzten Informationen noch einige wachgeküßt habe (aber nur symbolisch) u. mir die etwas deutlicheren Worte nicht übel genommen werden, denn es ist tatsächlich **"5 vor 12⁰⁰"**!

Wir würden uns freuen, wenn sich möglichst viele Fans auch mit Beiträgen in der K70-Post beteiligen. Berichte, Erfahrungen, usw., auch lustige Begebenheiten mit u. um den K70. Nur Mut, desto vielseitiger u. interessanter wird es.

Jörg Ballwanz
(1. Vorsitzender)

Liste der E.-Teile, die nach Aufbrauch noch nachgefertigt werden:

028 109 291 Schraubverschluß für Öleinfüllstutzen;	028 109 673 Ventilschaftdichtungen;
028 121 061 Schlauch für Kühlerrücklauf;	
028 121 453 Deckel für Ausgleichbehälter;	028 129 635 Luftfiltereinsatz (alte Ausführung);
006 141 165 A Ausrücklager;	481 201 551 F Tankverschluß;
481 407 271 D Gelenkwelle F 483 2504 091--;	481 412 327 Federbeinlager;
481 419 361 A Spurstange;	481 498 203 Gel.-Hülle aussen;
481 611 015 A Hauptbremszylinder;	481 611 955 A Bremskraftregler F--483 2590 000;
481 698 075 Bremsbeläge hinten;	481 698 181 A Rep.-Satz für Hauptbremszylinder;
481 721 337 B Kuppl.-Seil;	481 721 555 A Gaszug;

Achtung! In der Erstausgabe der K70-Post (Festsattelbericht) hat der Druckfehlerteufel zugeschlagen. Die Ersatzteil-Nr. für die Bremsklötze ist: **481 698 151 A od. C, bzw. E**

Nochmal **Achtung!** K70-Videos bei:

Mario Thimm: - 2. Int. K70-Treffen in Celle/Winsen.- Lustiger K70-Testfilm im Manövergebiet Lüneburger Heide.- K70-Filme vom VW-Werk.-

Rudolf Boomgaren: - 4. Int. K70-Treffen in Lauenburg.- K70-Stand u. Int. Veteranentreffen 1991 in Bockhorn.- K70-Treffen 1991 in Vinkeveen u. Medemblick (Holland).-

(kompl. Adressen siehe "Impressum").

Pool-Party

Ein Audi-Club löst Ersatzteilprobleme auf findige Art:
mit eigener GmbH!

Auf clevere Art sichert sich ein Audi-Club den Teilennachschub: Die Gemeinschaft gründete eine Art GmbH und kauft in großem Stil die Restbestände der Händler auf – sicher kein schlechtes Vorbild für viele Youngtimer-Clubs!

Denn die stehen mittlerweile vor ähnlichen Problemen wie die Freunde von „echten“ Klassikern, deren Mobile 30, 40 oder mehr Jahre auf dem sanft gerundeten Blech haben: Es gibt kaum noch Teile! Schnelle Modellwechsel, eine riesige Typenvielfalt, schließlich der Ex- und Hopp-Boom der hektischen siebziger Jahre lassen heute die Restauratoren verzweifeln. Suchen Sie doch mal einen neuen Kotflügel für den VW 1600 mit langer Schnauze, das Heckblech für einen Opel Diplomat V 8, Chromzierat für einen Ford 20 MRS... Das Problem also ist erkannt. Eigentlich müsste jetzt gehandelt werden: Bunkern, Bunkern, nochmals Bunkern wäre sicherlich die ideale Devise der Clubs. Nur: Wer bezahlt? Und: Wer organisiert?

Der Audi 100 Coupé S Club hat diese Fragen schon 1986 auf findige Art beantwortet. Damals gründete die Gemeinschaft ihren Ersatzteillpool – ein Konzept, das in der deutschen Oldtimerszene wohl einmalig ist. Denn dieser Teileservice arbeitet nach dem Prinzip einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Jedes Clubmitglied ist verpflichtet, einen einmaligen Betrag von 100 Mark zu hinterlegen – als Einlage. Dafür gibt es die offizielle Berechtigung, Teile einzukaufen.

Für den Ersatzteil-Pool arbeiten drei ehrenamtliche Mitglieder, deren Aufgaben sich in Ankauf, Kassenverwaltung und Helfer aufsplitten. Bislang schrieben sie die Händler an und baten um Mitteilung über noch vorhandene Ladenhüter im Magazin. Die Teile konn-



Bayrischer Bess: Originale Blechteile für das Audi 100 Coupé S sind heute äußerst rar.

ten meist zu maximal einem Drittel des einstigen Listenpreises aufgekauft werden. Somit war der Audi-Club im gesamten Bundesgebiet aktiv, konnte eine breite Teileauswahl anbieten. Wie in einem Versandhauskatalog wurde und wird bestellt, zu Preisen, die immer noch um gut 50% niedriger liegen als die einstigen Listenpreise. Es ist klar, daß dabei Kapital geschaffen wird. Und das ist auch Sinn der Sache – nur so lohnt sich der Teilepool, können Lagerkosten gedeckt und neues Material kann gekauft werden.

Mittlerweile ist das Angebot natürlich stark zurückgegangen. Restliche Teileposten sind immer schwerer zu finden. Der Audi-Club wandte sich daher an die Firmenzentrale in Ingolstadt. Das Stammhaus wiederum schrieb sämtliche Händler an – deren letzte Lager leerten sich zugunsten der Audi-Freaks. Mit dem erwirtschafteten Kapital, einer satten fünfstelligen Summe, gehen die Mitarbeiter des Teilepools nun Nachfertigungsaktionen an. Auch diese Teile verkauft der Club mit Gewinn, der wieder investiert wird – der Kreis schließt sich.

Das Konzept funktioniert auch deshalb so gut, weil der Club schon früh nach Produktionseinstellung des Audi 100 Coupé S reagiert hat. Für ältere Klassiker, auch schon aus den sechziger Jahren, kommt die Hilfe wohl zu spät. Youngtimer-Clubs dagegen kann es gelingen, erfolgreich auf den Zug aufzuspringen.

In der Satzung des Audi-Coupé-Clubs sind einige Regularien eingebaut, die zum positiven Verlauf des Pool-Programms beitragen sollen. Wenn etwa die aktuelle Angebotsliste verschickt wird, enthält sie einen Stichtag, an dem alle Bestellungen eingegangen sein müssen. Dieser Termin soll die Chancengleichheit sichern und böses Blut ausschließen. Sollten sich schließlich mehrere Audi-Piloten für ein Teil interessieren, wird gelost. Unterschiedliche Laufzeiten der Post spielen also keine Rolle, nur eben ein bißchen Glück.

Außerdem: Jeder kann pro Jahr dasselbe Teil nur einmal kaufen. Es ist also nicht möglich, innerhalb von sechs Monaten das Monopol für rechte Kotflügel in die eigene Garage zu verlegen. Dem Kauf eines linken Flügels würde, ist ein rechter erworben, natürlich nichts im Wege stehen.

Sollte jemand aus dem Club austreten, erhält er seine Einlage zurück. Insgesamt funktioniert das System recht gut – es gibt aber auch Tiefschläge. Dann etwa, wenn die Pool-Mitarbeiter auf ein verheißungsvolles Angebot der Händler anspannen, 600 Kilometer quer durch Deutschland gondeln – und nur unbrauchbaren Schrott vorfinden. Manchmal müssen sie auch Ladenhüter erwerben, die schon der Händler nur aus Versehen bestellte. Zum Beispiel liegen in den Pool-Regalen exakt 46 nagelneue Aschenbecher; Teile, die natürlich niemand braucht.

Die wichtigsten Voraussetzungen des Pools: Es müssen Teile angeboten werden, die auch Abnehmer finden – sonst gerät der Kapitalfluß ins Stocken. Außerdem müssen die Club Lageristen über jeden Zweifel erhaben sein. Niemand darf mutmaßen, daß die besten Teile in den Garagen der Ehrenamtlichen lauern. Böser Hickhack wäre die Folge – eine Erscheinung, unter der viele Clubs zu leiden haben.

Holger Merten /cs

aus: Aeltime Praxis 4/91



Schöne neue Autowelt

An
To
A

Ingo Menker

Von
From
De

REDAKTION
- VIER RINGE -
K. KAUFMANN

ACCD e.V.

z. Hd.
Attention
A l'attention
Telefax-Nr.
Fax no.
N° de téléfax

Telefon-Nr.
Phone no.
N° de tél.
Telefax-Nr. 004161-6930180
Fax no.
N° de téléfax

Seitenzahl
Total pages
Pages au total

Ihr
Gesprächspartner
Please contact

Datum
Date
Date

8.2.

Lieber Ingo,
vielen Dank für Dein Schreiben vom 25.01.

Der ACCD pflegt seit einigen Jahren die Zusammenarbeit mit vielen Oldie-Clubs von Schweden bis Südafrika und nicht nur mit Audi-Clubs oder DKW, das geht bis zur IG Ponton. Man kann immer von anderen lernen glaube ich im positiven, wie auch im negativen. Aus diesem Grund sind wir auch an einem Info-Austausch etc. mit dem K 70 Club interessiert.

Unser ET-Pool (eine Idee von mir vor 5 Jahren), hatte einige Probleme, wie Du sicher auch in den div. Oldie-Zeitungen mitbekommen hast.

Das Hauptproblem, d.h. im Prinzip das einzigste Problem, waren die von uns gewählten ET-Pool-Verwalter. Hier wurde versucht nachdem man die nötigen Beziehungen durch den Namen ACCD und AUDI geknüpft hatte, eigene Geschäfte zu machen...

Jetzt haben wir neue ET-Pool-Verwalter, die sich an die vorgegebene Richtlinien halten und unser Problem hat sich erledigt.

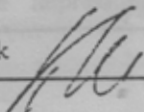
Die Personen, die im alten ET-Pool das Handtuch geworfen haben, nachdem sie merkten, das man ihnen auf die Sprünge kam und die dann das ganze als eigenes Geschäft aufziehen wollten, sind ironischerweise heute im Audi Club der Mitteldruckmotoren aktiv.

Aber uns ist egal, wir haben den Vorstand des ACCD gewarnt.

Also Du siehst, das System des ET-Pool ist relativ einfach und mit einer Grundeinlage von wie bei uns 100.- DM kann man schon was anfangen. Das Problem ist die richtigen, ehrlichen Leute zu finden, die nicht nur ihr Interesse sehen, sondern für die Clubmitglieder aktiv sein wollen.

Einiges aus der ET-Pool-Szene kann Dir Winfried Kirschner erzählen. Wichtig ist einfach, wenn ihr sowas wie einen ET-Pool aufziehen wollt, 1. die Unterstützung von VW sich zu sichern und 2. baldmöglichst damit anzufangen. Wenn es keine Teile mehr gibt und auch keine Nachfertigungen mehr möglich sind, hilft auch kein ET-Pool mehr was. Soviel in Kürze, vielleicht lernen wir uns auch mal persönlich kennen. PS. Als Gäste am Intern. Coupe-Streffen in Schönau a.K. sind selbstverständlich auch die K 70 Fahrer eingeladen.

Mit bestem Gruss kk



6



1. Internationaler **K70** - Club e.V.

20 Jahre NSU VW **K70** 1970-1990

Liebe K 70 - FAHRER(INNEN)

die Zeit ist reif für die Einrichtung eines ständigen Stammtisches.

Vorgesehen habe ich immer den 2. Samstag im Monat.

Stammtischtermine 1992:

Wo ?

Im Neandertal (liegt zwischen Erkrath u. Mettmann).

Restaurant "Zur grünen Aue"
4006 Erkrath 1, Mettmanner Str. 20
Tel. 0211/243173

~~4. März entfällt~~

11. April

9. Mai

13. Juni

11. Juli

8. Aug.

12. Sept.

8. Okt.

14. Nov.

12. Dez.

Uhrzeit ?

Ab 15⁰⁰

Willkommen sind selbstverständlich auch die Nichtmitglieder unseres ehemaligen "Haufens" aus der "Gründerzeit" der 1.K70-IG.

Wie kommt man dahin ?

Z.B. A 46, v. Wuppertal kommend, Richtung D-dorf, Abfahrt Haan-Hochdahl, dann links und immer geradeaus bis zur 5. Ampel, dann links u. geradeaus bis zur 1. Ampel, rechts, durch Unterführung u. immer der Vorfahrt nach, dann Serpentine bis unten, dann links u. ca. 2 km fahren, kommt zur rechten Seite die "Grüne Aue".

Ich freue mich schon jetzt über das zahlreiche Erscheinen.

Bis dahin viele Grüße

Ihr Manfred Schmidt

Manfred Schmidt

Willbeckerstr. 83

4006 Erkrath 2

☎ 02104/45829

Trotz gegenteiliger Äusserungen einiger K70 'Freunde', bestand u. besteht der Stammtisch der Sektion Nordrhein-Westfalen weiterhin im Neandertal bei Düsseldorf. Nachdem, der "Gründungsvater" der 1.K70 IG. Deutschland, Manfred Schmidt sich aus familiären gesundheitlichen Gründen eine Weile aus der aktiven K70-Arbeit zurückziehen mußte, übernimmt er ab sofort wieder die Sektion NRW für den 1.Int.K70 Club e.V.

Der Vorstand

7

Der sparsame VW K 70 L

Ihr Passat-Test über 50 000 km in GF 9/74 hat mich veranlaßt, die Kosten meines VW K 70 L, 75 PS, zusammenzustellen. Zu meiner eigenen Überraschung lagen die Wartungs- und Reparaturkosten für 50 482 km niedriger als beim Passat, nämlich bei 1,82 Pfennige pro Kilometer.

Den K 70 kann man ab Modelljahr 73 (mein Wagen wurde am 30. 11. 72 zugelassen) als ein ausgereiftes, solides und vor allem den Kinderkrankheiten entwachsendes Auto bezeichnen. Meiner Ansicht nach ist er der zur Zeit am besten verarbeitete Wagen im VW-Programm. Der Benzinverbrauch schwankt zwischen 10 und 11,3 l/100 km Normalbenzin, bei betont sparsamer Fahrweise genügen 9,3 l, bei Vollgas auf der Autobahn 13,5 l. Im übrigen sollte man den K 70 öfter mal lange Strecken fahren; er läuft hinterher ruhiger, und der Verbrauch sinkt etwas.

Wünschenswerte Änderungen wären: Beleuchtete Schalter im Armaturenbrett; Wasser- und elektrisch beheizte Startautomatik wie beim 100-PS-Modell. Ein Rückschritt ist die Verlegung des Sicherungskastens in das Handschuhfach - er war früher zugänglicher.

Ich kenne kein Modell in dieser Klasse, das an Raumangebot (Kofferraum, Innenraum, Handschuhfach, Ablage unter dem Armaturenbrett), an Technik und Übersichtlichkeit der Karosserie mit dem K 70 vergleichbar wäre. Ein Tip: Der K 70 verliert etwas von seinem kantigen Aussehen, wenn man das Nummernschild unterhalb der Stoßstange anbringt und eine durchgehende Gummileiste auf der Stange befestigt.

JÖRG BALLWANZ
Lage

*Gute
Fahrt 12/74*

VORANKÜNDIGUNG

ZUM

5. NORDDEUTSCHEN K 70-REGIONALTREFFEN VOM

01.05.92 - 03.05.92

BEIM VAG-PARTNER ING.W. RIEMER, ALTMÜLLNERSTR. 14
2410 MÜLLN BEI HAMBURG

GEPLANT SIND U.A. FOR FREITAG EIN TEILEMARKT SOWIE EIN. KLÜN- UND VIDEOABEND, UND FOR SONNABEND EINE SUCH- UND FINDIGKEITSFAHRT MIT ANSCHLIEBENDEM GRILLEN WIR TREFFEN UNS AM 01.05.92 UM 16:00 UHR UND BEGINNEN MIT DEM TEILEMARKT.

VERANSTALTER IST WIEDER DER "1. INTERNATIONALE K 70 CLUB E.V." ABER WIR HABEN AUCH ANDERE VW UND AUDI-NSU-AUTOUNION CLUBS ZUR AKTIVEN TEILNAHME EINGELADEN

INGO MENKER

BOBERWEG 13

D-3005 HEMMINGEN 1

ARNE KUNSTMANN

GUSTAV-WEIHRAUCH-WEG 13

D-2000 HAMBURG 67

K 70, MAN SIEHT SICH

K 70 und NSU-Stammtisch in Mönhsen bei Hamburg

Der "1. internationale K 70-Club e.V." hat mit dem NSU-Team Mönhsen zusammen einen Stammtisch im Gasthaus Peter Koop, Sachsenwaldstr. 66 2053 Mönhsen jeden letzten Freitag im Monat ab 20:00 eingerichtet. Eingeladen sind herzlich alle am NSU und K 70 interessierten.

K 70 - man sieht sich!!!!

Das Lauenburgtreffen - besser spät als gar nicht

Angefangen hat die Veranstaltung mit dem Treffen auf dem Lauenburger Schloßplatz, der ca. 40 Meter über der Elbe liegt, bei bestem Wetter. Ab 15:00 Uhr gab es Kaffee und Kuchen im Schützenhaus, jedoch blieben viele (wegen der guten Aussicht?) auf dem Schloßplatz bei den Fahrzeugen.

Kaffee und Kuchen gab es bis ca. 17:00 Uhr. Die folgenden zwei Stunden "Leerlauf" dienten dazu, die Quartiere aufzusuchen (wenn man die fand) aber viele nutzten die Zeit dazu, sich die malerische Lauenburger Altstadt anzusehen.

Anschließend traf man sich ab 19:30 Uhr zu einem gemütlichen Klönabend im Schützenhaus, der sich bis ca. 00:30 Uhr hinzog und nach beheben einer Panne an einem Wagen konnten auch alle wohlbehalten ihre Unterkünfte erreichen.

Der nächste Tag brachte neben gutem Wetter vormittags die Bootsfahrt auf dem Elbeseitenkanal zum Schiffshebewerk Scharnebeck und zurück nach Lauenburg, ein Mittagessen im Schützenhaus und die Fahrt zum Schloß Wotersen. Dieses Anwesen dürfte vielen schon vorher bekannt gewesen sein, denn hier wurde die Fernsehserie "Die Guldenburgs" gedreht. In der zum urgemütlichen Restaurant hergerichteten Scheune des Schlosses gab es dann zur Stärkung Kaffee und Kuchen und viele nutzten die Gelegenheit, sich mit dem originalen Guldenburg-Bier einzudecken. Auch konnte auf dem Parkplatz endlich das NSU-Team Möhnsen begrüßt werden, die aber leider aufgrund einer Panne in der Planung des NSU-T.M. nicht sehr zahlreich erschienen sind. Dabei war jedoch auch ein NSU R080 mit um 9 CM verlängerter Karosserie und ein "heissgemachter" NSU Prinz 1000 TTS.

Als nächster Programmpunkt stand ein gemütlicher Abend mit Sektionsleiter- und Vorstandssitzung auf dem Programm.

Wegen des schönen Wetters und des malerischen Sonnenunterganges hat sich auch keiner über den "Umweg" beschwert, der auf der Fahrt von Wotersen nach Wangelau gefahren wurde.

Er kam dadurch zustande, das eine Landkarte verkehrtherum gehalten wurde. Als wir dann also wohlbehalten in Wangelau angekommen sind, gab es erst mal was zu Essen (schon wieder) und für alle anwesenden Sektionsleiter und Vorstandsmitglieder eine Konferenz mit Schwerpunkt Gegentreffen Berlin ein Wochenende vor unserem.

Leider kam es zu keiner Klärung, weil der Sektionsleiter Berlin trotz Einladung nicht gekommen war.

So gegen 00:00 Uhr war dann auch dieser Tag zuende, und alle kamen Pannenfrei zu ihren Unterkünften. Leider hat uns dann am nächsten Tag das gute Wetter verlassen, und so viel das für Mittag geplante Grillen wortwörtlich ins Wasser. Aber die Orientierungsfahrt fand statt, und so verging dieser Tag nicht ganz ohne Aktionen.

Es folgte dann nur noch ein Mittagessen im Schützenhaus und dann, gegen 14:00 Uhr fuhren die letzten Teilnehmer nach Hause.

Im ganzen also eine gelungene Veranstaltung.

Als einzig negatives kann man die Aktion eines einzelnen Herren aus Köln nennen, der in Wangelau seinen Unmut über die planmäßig stattfindende Sektionsleiter und Vorstandssitzung nach bester Fußballrowdy-Marnier quer durch den Saal Gröhlen zu müssen glaubte.

Aber auch mit dieser Showeinlage hat das Treffen dazu beigetragen, unseren guten Ruf als Markenclub auf internationaler Ebene zu festigen.

Rückblick

Einige Tage nach dem 4. Int. K70-Treffen (Pfingsten 91) in Lauenburg, bekam ich die Unterlagen für den Int. Bockhorner Veteranenmarkt vom 8.-9.6.91. Obwohl der Markttermin schon bedenklich näher rückte, entschlossen wir uns kurzfristig mit einem Infostand daran teilzunehmen. Auf Grund der knappen Zeit, mußte ich fast alles telefonisch organisieren.

Rudolf Boomgaren, Mario Thimm, Fred Hasselmann, Ingo Menker, Andreas Margenfeld u. Josef Wasmuth erklärten sich bereit, bei der Organisation des Standes, Beschaffung von K70-Infos u. als Standbesatzung mitzumachen. Sie schlugen vor, meinen K70 LS Sondermodell als Ausstellungsfahrzeug zu nehmen.

Wir hatten uns einen Stand in der Hallenmitte ausgesucht, der U-förmig von den Besuchergängen umschlossen war. Er bestand aus 4 Einheiten a: 3m x 2,5m, pro Einheit 90,-DM x 4 = 360,-DM + 20,-DM Stromkostenpauschale. Pro Stand gibt es 2 Freikarten, ich konnte 10 aushandeln. Da die Stände schon am Tag vor der Eröffnung aufgebaut werden, mußten sich die meisten von uns Urlaub nehmen.

Wir wollten uns am Freitagnachmittag dort zum Aufbau treffen. Ausgerechnet, als ich gerade von zu Hause abfahren wollte, kam der Paketdienst u. brachte die Pakete mit den Mappen u. Hauptgruppenregistern für die Ersatzteilkataloge. Ich habe dann noch schnell die schon vervielfältigten Kataloge abgeholt, um alles zusammen nach Bockhorn mitnehmen zu können. Dadurch kam natürlich mein ganzer schöner Zeitplan durcheinander. Auf der A29 vor Bockhorn geriet ich dann noch in eine nicht angekündigte Totalsperrung der Autobahn u. so stand ich mit vielen Leidensgenossen, von denen auch etliche noch nach Bockhorn wollten, ca. 1,5 Std. auf der Stelle. Die Anderen waren inszwischen schon da u. saßen wie auf heißen Kohlen, da ohne den K70 u. die Standpapiere der Stand nicht aufgebaut werden konnte.

Auf der Zufahrt zum Platz kam mir ein Holländer entgegen, der schon vor der Eröffnung einen K70-Kotflügel vorn rechts erstanden hatte. Als ich dann an der Zelthalle ankam, hatten einige eher angekommene Händler schon den Zelteingang mit ihren Ständen verbaut u. der K70 paßte dort nicht mehr durch. Wir haben dann mit Hilfe des Platzpersonals eine Seitenwand der Zelthalle ausgebaut. Es sammelten sich dabei einige Neugierige an, die bezweifelten, daß hier ohne Auffahrrampe ein PKW die ca. 25cm Höhenunterschied überwinden könnte. Ich habe dann zwei 8 cm dicke Holzklötze, die zufällig noch im Kofferraum waren, als zusätzliche Treppenstufen benutzt u. der K70 schaffte es dank seiner guten Bodenfreiheit gleich beim 1. Versuch. So kann man auch ungeplant Pluspunkte für den K70 sammeln.

Wir haben dann den K70 in der Mitte des Standes postiert u. an den Gängen die Tische mit den Info's, Videoanlage u. Teilen aufgebaut. Andreas hatte ein großes gelbes Kunststoffschild (passend zur Wagenfarbe) mit blauer Schrift angefertigt. Beschriftung: 1. Int. K70 Club e.V. u. 1. K70 IG Deutschland. Pim u. Annemarie Tielkemeijer brachten uns noch niederländische Clubinfos. Besucher aus Holland waren erfreut, auch Infos in ihrer Sprache zu finden. Der Nordwesten Deutschlands (Friesland) war bisher für uns K70-mäßig ein "schwarzes Loch" u. wir waren angenehm überrascht, als wir am Schluß 2 Seiten voller Adressen u. Infos gesammelt hatten. Da ich einen Teil der Zeit mit dem Einsortieren der Katalogseiten beschäftigt war, um einige der E.-T.-Kataloge dort schon übergeben zu können, möchte ich hier meinen Bericht beenden u. den Anderen Gelegenheit geben, den Bericht aus ihrer Sicht heraus zu vervollständigen. Sie haben sich mit viel Engagement daran beteiligt u. es hat uns allen viel Spaß gemacht. Die vom Veranstalter geförderte familiäre Atmosphäre spielt dabei natürlich auch eine Rolle. Rudolf hat über die Veranstaltung einen Videofilm gedreht.

Jörg Ballwanz

Ein K 70-Wochenende in Bockhorn

Es ist Freitag Nachmittag. Eine Woche voller Arbeit liegt hinter und ein interessantes Wochenende vor uns, denn wir wollen mit 6 Leuten einen Informationsstand auf dem Oldtimermarkt in Bockhorn errichten. Da wir uns schon vorher gut untereinander abgesprochen haben, wissen wir genau, was wir mitnehmen müssen: Tapeziertisch; Decken; Fernseher; Videokassetten; Informationsmaterial, wie z.B. Testberichte und Prospekte; Modellautos; Schirmständer; Schlafzeug; Lebensmittel; usw. Auf deutsch, unser K 70 ist voll beladen, so daß auch die Rücksitzbank weichen muß.

Voll beladen wie unser Auto ist, geht es ab auf die Autobahn. Ohne Probleme erreichen wir innerhalb von zwei Stunden Bockhorn. Doch Bockhorn ist nicht gleich Teilemarkt, denn bis dahin sind es noch 2,5 Km, als Mario ausversehen an einer Kreuzung den K 70 abwürgt. Als er den Wagen wieder starten will, tut sich aber nichts. Mario meint: "Kein Problem, daß ist nur der Magnetschalter am Anlasser!" und holt einen Hammer aus dem Kofferraum.

Es vergeht fast eine Viertelstunde, bis wir merken, daß das Schlagen auf den Anlasser nichts bringt. Völlig verzweifelt und enttäuscht schieben wir nun den K 70 in Richtung Teilemarkt. Erst bergab, dann bergauf. Langsam aber sicher treten die ersten Schmerzen in Beinen und Armen auf und auch die Kondition läßt nach. Fred, sonst ein eher ruhiger Typ, reißt plötzlich der Geduldsfaden. Er zieht die Motorhaube auf, greift sich den Hammer und holt aus: "Du alte Sch...kiste, wenn du nicht gleich anspringst, dann..." Ich dachte er wollte meinen K 70 zertrümmern, doch in dem Augenblick, wo er auf den Anlasser einschlägt, dreh ich den Zündschlüssel herum und - der wunderschöne Klang des K 70-Motors ist zu hören.

Sehr erleichtert legen wir die letzten 2 Kilometer zurück.

An unserem Treffpunkt begegnen wir zuerst Rudi, der schon einige Zeit auf uns gewartet hat. Etwas später trifft auch Jörg ein, der aufgrund einer LKW-Bergung in einem Stau stand. Da schon einige ihren Stand aufgebaut haben, kriegen wir Probleme, Jörg's sonnen-gelben K70 LS noch auf unseren Standplatz in der Mitte des Zeltes zu bekommen. Nachdem wir den Stand eingerichtet haben, suchen wir erst einen Imbiß und dann unsere Pension auf.

Am Samstagmorgen treffen wir nach dem Frühstück wieder mit Jörg und Rudi zusammen. Etwas später kommen dann auch Ingo und Andreas. Um den Stand richtig zu gestalten, hatte Jörg von Andreas ein Schild anfertigen lassen:

1. Internationaler K 70-CLUB e.V.
& 1. Internationale K 70 IG

Jörg selbst hatte noch einen Text über seinen Wagen erstellt, indem stand, daß es sich bei seinem K 70 um ein Sondermodell handelt, daß er es demnächst restaurieren wolle, usw.

Als Informationsmaterial für die Besucher haben wir extra Blätter über den K 70 und unseren Club angefertigt.

Endlich treffen auch Besucher ein, und wir werden mehr beachtet, als wir zuvor gedacht hatten. Im Laufe des Tages werden viele Adressen ausgetauscht, und einige Leute erzählen uns, daß sie früher auch einen K 70 gefahren haben. Auch Clubmitglieder wie Manfred Sobiella und Pim Tielkemeyer mit Frau kommen vorbei. Einige Leute interessieren sich für die Videofilme von den Treffen in Celle und Hamburg, die wir zeigten. Dadurch, daß wir so ein grosses Team sind, ist es uns möglich, auch mal selber über den Platz zu schlendern und nach K 70-Modellen, Prospekten und Ersatzteilen zu gucken.

10 Jahre A.C.C.D. e.V.

Jubiläumstreffen 1992 in Schönau am Königssee

28. - 31. Mai 1992

Vorläufiges Programm

Donnerstag, 28. Mai 1992 (Himmelfahrt)

9.00 Uhr Info-Stand geöffnet, Anmeldung der Teilnehmer

12.00 Uhr Fahrt über den Königssee

Diese Rundfahrt ist ein Zusatzangebot zum offiziellen Programm. Die Fahrkosten sind vor Ort zu entrichten (Erwachsene 15,- DM, Kinder 8,50 DM)

16.00 Uhr Zur freien Verfügung

Freitag, 29. Mai 1992

9.00 Uhr Info-Stand geöffnet

10.00 Uhr ACCD Generalversammlung

14.00 Uhr Zur freien Verfügung (Teilemarkt auf dem Treffplatz)

19.00 Uhr Gala-Abend mit Sektempfang und Musik
Abendessen à la Carte

Sonntag, 30. Mai 1992

9.00 Uhr Info-Stand geöffnet

10.00 Uhr NAC-Turnier

Gesichtlichkeitsturnier zu Gunsten der »Aktion Sorgenkind«.
Das Fahrzeug wird vom ACCD gestellt. Ende ca. 16.00 Uhr.

19.00 Uhr Berechtigter Bauerntheater

Exklusivvorstellung für den ACCD. Hauptdarsteller: Christoph Meizi.

Sonntag, 31. Mai 1992

9.00 Uhr Info-Stand geöffnet

10.00 Uhr Treffen zur Konvoifahrt

* * *

Der ACCD bereitet mit der AUDI AG/AUTOUNION GMBH aus Anlaß des 10-jährigen Clubjubiläums einige »Überraschungen« für das Intern. Treffen vor. Mehr darüber in der »VIER RINGE« April-Ausgabe.

Anmeldebogen 11. Intern. AUDI 100 Coupé S Treffen in Schönau a. K.

Eine Bitte: Handschriftliche Eintragungen nur in Blockschrift vornehmen!

Anmelde- und Einzahlungsschluß: 31. März

Der Unkostenbeitrag stufelt sich wie folgt:

DM 65,- für Mitglieder eines AUDI-Clubs (Fahrer)

DM 45,- für Begleitpersonen eines Mitglieds (über 14 Jahren)

gratis Kinder unter 14 Jahren

DM 85,- für Nichtmitglieder (Fahrer) eines AUDI-Clubs

DM 65,- für Begleitpersonen (über 14 Jahren)

gratis Kinder bis 14 Jahren

In diesen Staffelnbeiträgen ist jeweils enthalten:

Rallye-Plakette für das Fahrzeug (Wert 15,- DM), Metallerinnerungsplakette für den Fahrer (Wert 35,- DM), Sektempfang, Eintritt ins Berechtigter Bauerntheater, Abdeckung der Kosten für Musik, GEMA-Gebühren, Versicherung, Genehmigungen, Platz- und Saalmietungen, Preise, Pokale und einige »Überraschungen«.

Reservierungen von zusätzlichen Metallerinnerungsplaketten

_____ Stück (Kosten: DM 35,-/Stück, vor Ort zu bezahlen)

Gesamtteilnehmer pro Fahrzeug: _____ über 14 Jahren incl. Fahrer

Ankunfts- und Abreisestag: _____

Teilnahme an der Königssee-Rundfahrt am 28. Mai: _____

Wenn ja, mit _____ Personen / Fahrkosten sind vor Ort zu bezahlen.

Den Gesamtbetrag von DM _____ habe / werde ich am _____ auf das Sonderkonto überweisen / überweisen / liegt per Scheck bei (nicht zutreffendes bitte streichen).

Sonderkonto : ACCD-Treffen 92

Postgirokonto : 273138-753

BLZ : 660 100 75

Postgironummer : Karlsruhe

Name / Vorname: _____ Kfz-Kennz.: _____

PLZ: _____ Ort: _____ Land: _____

Mitglied des ACCD ACCN ACCS ACCS ACCS ACCS Nichtmitglied

oder Mitglied des _____ Audi Clubs.

(zutreffendes bitte ankreuzen / oder Namen des Clubs notieren)

Zimmer / Campingplatz / Ferienwohnungsreservierung ist nicht über den Veranstalter möglich, sondern muß durch den Teilnehmer selber veranlasst werden. Siehe Infos in der »VIER RINGE« Nr. 64

Die Teilnahme am 11. Intern. Treffen ist nur mit schriftlicher Voranmeldung möglich. Der Veranstalter behält sich vor, unerwünschte Teilnehmer von den Veranstaltungen auszuschließen

Anmeldebogen an den: ACCD e.V., Postfach 1832, W-7850 Lörzach, senden. Für die korrekte Einzahlung ist es empfehlenswert, sich eine Fotokopie zu machen.

Ausschreibung

Internationales NSU-Treffen 19.- 21. Juni 1992

4900 Langenthal - Schweiz

An alle Liebhaber der NSU-Fahrzeuge

Wir, der NSU Fan Club Schweiz, freuen uns sehr, das 12. Internationale NSU-Treffen durchzuführen. Dazu sind alle Freunde von NSU-Fahrzeugen herzlich eingeladen. Es soll ein gegenseitiges Wiedersehen und das Kennenlernen neuer NSU-Freunde ermöglichen. Es wäre für uns eine grosse Ehre, Dich (Euch) bei uns in der Schweiz begrüessen zu dürfen.

Voraussichtlicher Veranstaltungsablauf:

Freitag, 19. Juni	Samstag, 20. Juni	Sonntag, 21. Juni
Ankunft Teilnehmer, Nennkontrolle, Ausgabe Teilnehmerplakette	ab 7 Uhr Frühstück ab 10 Uhr Bewertung Fahrzeuge	7 Uhr Frühstück 9 Uhr Verabschiedung
11 Uhr Öffnung der Festhalle 15 Uhr Teilmarkt	10-12 Uhr Geschicklichkeitsspiele 13-15 Uhr Mannschaftsspiele der Clubmischschaften 16 Uhr Gruppenfoto	
16 Uhr Sitzung der Clubpräsidenten	20 Uhr Abendunterhaltung mit Preisverteilung	

Organisation:

NSU Fan Club Schweiz
Postfach 431
CH-4950 Huttwil

Teilnahme:

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer/innen und Beifahrer/innen von NSU-Fahrzeugen.

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt mittels Einsenden des ausgefüllten, beiliegenden Anmeldeformulars. Das Nenngeld beträgt Sfr. 50.- pro Fahrzeug und Fahrer, Sfr. 5.- pro Mitfahrer ab 16 Jahren.

Das Nenngeld ist mit der Anmeldung einzuzahlen auf das Konto 135.248-02-09 der Volksbank Willisau, 6003 Luzern. Im Nenngeld sind die Plakette sowie die persönliche Festkarte enthalten. Die Festkarte berechtigt zum freien Zutritt zu allen Veranstaltungen.

Anmeldeschluss: 31. März 1992

Nachmeldungen: Das Nennfeld für Nachmeldungen beträgt Sfr. 60.- pro Fahrzeug und Fahrer, Sfr. 5.- pro Mitfahrer ab 16 Jahren.

Zielkontrolle, Auskunft: Auf dem Festplatz ist ein Informationsbüro eingerichtet. Dort befindet sich die Zielkontrolle, wo Ihr alle Unterlagen und Auskünfte erhaltet.

Campingmöglichkeiten:

Neben den ca. 20 Hotels in Langenthal besteht die Möglichkeit, neben dem Fest- und Parkplatz zu campieren. Waschgelegenheiten und Toiletten sind vorhanden.

Wertung:

Die Fahrzeuge werden in folgenden Kategorien bewertet:

- A Vorkriegsfahrzeuge
- B Motorräder bis 125 ccm
- C Motorräder ab 125 ccm
- D Prinz 1 - 3
- E Prinz 4
- F Sportprinz
- G Wankel Spider
- H Original TT, TTS
- I Original 1000
- K Original Typ 110, 1200
- L Abgeänderte TT, TTS
- M Abgeänderte 1000, Typ 110, 1200
- N RO 80
- O Abgeänderte RO 80
- P Eigenbau NSU
- Q Verwandte Fahrzeuge, z.B. K70

Änderungen in den Kategorien und im Festprogramm bleiben vorbehalten.

Die Fahrzeuge des NSU Fan Club Schweiz werden nicht in die Wertung miteinbezogen.

Haftung:

Alle Teilnehmer fahren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr. Jede Haftung des Veranstalters gegenüber Teilnehmern (Fahrer, Beifahrer, Angehörige) für Personen- und sonstige Schäden vor, während oder nach der Veranstaltung ist ausgeschlossen.



TERMINKALENDER

Diese Liste soll nur als Gedankenstütze dienen. Nähere Infos gibt es im MARKT-Terminkalender, z.T. auch beim Clubvorstand

- 12.-15. März Techno-Classica Essen 92
14. März K 70-Stammtisch im Neandertal entfällt !
14. März Teile-und Oldtimermarkt im Messecenter Herning/DK
- 21.-22. März Int. Oldtimer-und Teilemarkt in Rosmalen/NL
- 21.-22. März VW-Käfer-Treffen, -Teilemarkt, Eissporthalle Braunschweig
- 28.-29. März Technorama Messehallen Fuldaaue Kassel
- 28.-29. März 7. Münchner Veteranen-und Teilemarkt in Planegg
- 4.-5. April Veterama A Ludwigshafen Schwerpunkt Automobile
11. April K 70-Stammtisch im Neandertal
18. April 25. Veteranen-und Teilemarkt in Kaltenkirchen
25. April 10. Oldtimer-und Teilemarkt in A-4400 Steyr/Münichholz
- 1.-3. Mai 5. Norddeutsches K 70-Treffen in Mölln. Infos bei Arne Kunstmann und Ingo Menker
9. Mai Stammtisch im Neandertal
16. Mai 3. Allgäuer Veteranen-und Teilemarkt Kempten
- 16.-17. Mai 2. Oldtimer-und Teilemarkt Königsbrunn bei Augsburg
17. Mai 3. Treffen der NSU-Fahrgemeinschaft Untereisesheim
- 28.-31. Mai 10 Jahre ACCD, Jubiläumstreffen des Audi 100 Coupe Club in Schönew am Königssee (K 70-Fahrer sind auch eingeladen)
- 5.-7. Juni 1. Volkswagenfest Niederwürzbach
- 5.-8. Juni VW Nordlandtreffen in Gadebusch Mecklenburg
13. Juni Stammtisch im Neandertal
- 13.-14. Juni 11. Int. Bockhorner Veteranen-und Teilemarkt
- 19.-21. Juni Internationales NSU-Treffen in Langenthal/Schweiz

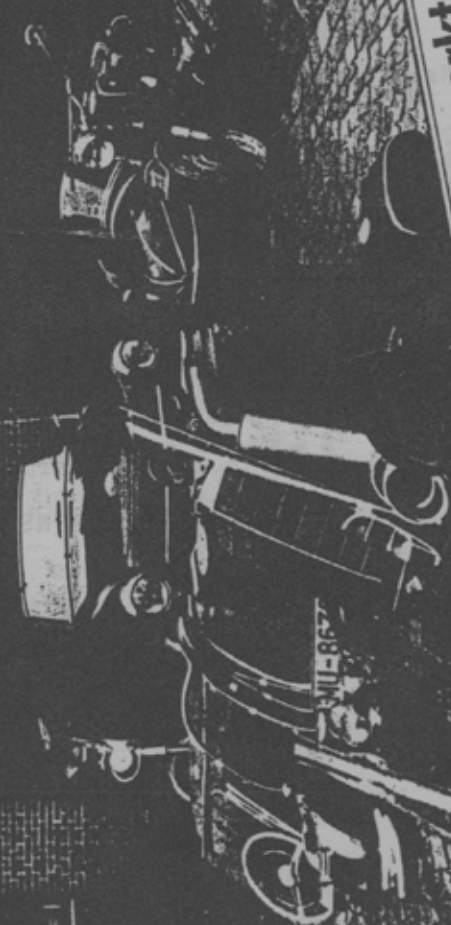
BOCKHORNER

14. Juni 1992

Der Markt
im Norden

11. Int. Oldtimer-Treffen
für Fahrzeuge und Technik
aller Fabrikate

10. Friesland-Rallye



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

Marktorganisation:
Herbert Ahlers · Landasstraße 15 · 28335 Beckhorn
Tel. (0 44 63) 73 33 · Fax: (0 44 63) 7 28 88

16

INFO

Rüdiger Jöpp
Mühlberg 17
32871 Bielefeld
Tel. 0527 74 1222

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1992 Tel. 0527 74 1222
1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye

TERMIN-SERVICE

1. Bockhorn	1. Bockhorn
2. Friesland-Rallye	2. Friesland-Rallye
3. Friesland-Rallye	3. Friesland-Rallye
4. Friesland-Rallye	4. Friesland-Rallye
5. Friesland-Rallye	5. Friesland-Rallye
6. Friesland-Rallye	6. Friesland-Rallye
7. Friesland-Rallye	7. Friesland-Rallye
8. Friesland-Rallye	8. Friesland-Rallye
9. Friesland-Rallye	9. Friesland-Rallye
10. Friesland-Rallye	10. Friesland-Rallye
11. Friesland-Rallye	11. Friesland-Rallye
12. Friesland-Rallye	12. Friesland-Rallye
13. Friesland-Rallye	13. Friesland-Rallye
14. Friesland-Rallye	14. Friesland-Rallye
15. Friesland-Rallye	15. Friesland-Rallye
16. Friesland-Rallye	16. Friesland-Rallye
17. Friesland-Rallye	17. Friesland-Rallye
18. Friesland-Rallye	18. Friesland-Rallye
19. Friesland-Rallye	19. Friesland-Rallye
20. Friesland-Rallye	20. Friesland-Rallye
21. Friesland-Rallye	21. Friesland-Rallye
22. Friesland-Rallye	22. Friesland-Rallye
23. Friesland-Rallye	23. Friesland-Rallye
24. Friesland-Rallye	24. Friesland-Rallye
25. Friesland-Rallye	25. Friesland-Rallye
26. Friesland-Rallye	26. Friesland-Rallye
27. Friesland-Rallye	27. Friesland-Rallye
28. Friesland-Rallye	28. Friesland-Rallye
29. Friesland-Rallye	29. Friesland-Rallye
30. Friesland-Rallye	30. Friesland-Rallye
31. Friesland-Rallye	31. Friesland-Rallye
32. Friesland-Rallye	32. Friesland-Rallye
33. Friesland-Rallye	33. Friesland-Rallye
34. Friesland-Rallye	34. Friesland-Rallye
35. Friesland-Rallye	35. Friesland-Rallye
36. Friesland-Rallye	36. Friesland-Rallye
37. Friesland-Rallye	37. Friesland-Rallye
38. Friesland-Rallye	38. Friesland-Rallye
39. Friesland-Rallye	39. Friesland-Rallye
40. Friesland-Rallye	40. Friesland-Rallye
41. Friesland-Rallye	41. Friesland-Rallye
42. Friesland-Rallye	42. Friesland-Rallye
43. Friesland-Rallye	43. Friesland-Rallye
44. Friesland-Rallye	44. Friesland-Rallye
45. Friesland-Rallye	45. Friesland-Rallye
46. Friesland-Rallye	46. Friesland-Rallye
47. Friesland-Rallye	47. Friesland-Rallye
48. Friesland-Rallye	48. Friesland-Rallye
49. Friesland-Rallye	49. Friesland-Rallye
50. Friesland-Rallye	50. Friesland-Rallye
51. Friesland-Rallye	51. Friesland-Rallye
52. Friesland-Rallye	52. Friesland-Rallye
53. Friesland-Rallye	53. Friesland-Rallye
54. Friesland-Rallye	54. Friesland-Rallye
55. Friesland-Rallye	55. Friesland-Rallye
56. Friesland-Rallye	56. Friesland-Rallye
57. Friesland-Rallye	57. Friesland-Rallye
58. Friesland-Rallye	58. Friesland-Rallye
59. Friesland-Rallye	59. Friesland-Rallye
60. Friesland-Rallye	60. Friesland-Rallye
61. Friesland-Rallye	61. Friesland-Rallye
62. Friesland-Rallye	62. Friesland-Rallye
63. Friesland-Rallye	63. Friesland-Rallye
64. Friesland-Rallye	64. Friesland-Rallye
65. Friesland-Rallye	65. Friesland-Rallye
66. Friesland-Rallye	66. Friesland-Rallye
67. Friesland-Rallye	67. Friesland-Rallye
68. Friesland-Rallye	68. Friesland-Rallye
69. Friesland-Rallye	69. Friesland-Rallye
70. Friesland-Rallye	70. Friesland-Rallye
71. Friesland-Rallye	71. Friesland-Rallye
72. Friesland-Rallye	72. Friesland-Rallye
73. Friesland-Rallye	73. Friesland-Rallye
74. Friesland-Rallye	74. Friesland-Rallye
75. Friesland-Rallye	75. Friesland-Rallye
76. Friesland-Rallye	76. Friesland-Rallye
77. Friesland-Rallye	77. Friesland-Rallye
78. Friesland-Rallye	78. Friesland-Rallye
79. Friesland-Rallye	79. Friesland-Rallye
80. Friesland-Rallye	80. Friesland-Rallye
81. Friesland-Rallye	81. Friesland-Rallye
82. Friesland-Rallye	82. Friesland-Rallye
83. Friesland-Rallye	83. Friesland-Rallye
84. Friesland-Rallye	84. Friesland-Rallye
85. Friesland-Rallye	85. Friesland-Rallye
86. Friesland-Rallye	86. Friesland-Rallye
87. Friesland-Rallye	87. Friesland-Rallye
88. Friesland-Rallye	88. Friesland-Rallye
89. Friesland-Rallye	89. Friesland-Rallye
90. Friesland-Rallye	90. Friesland-Rallye
91. Friesland-Rallye	91. Friesland-Rallye
92. Friesland-Rallye	92. Friesland-Rallye
93. Friesland-Rallye	93. Friesland-Rallye
94. Friesland-Rallye	94. Friesland-Rallye
95. Friesland-Rallye	95. Friesland-Rallye
96. Friesland-Rallye	96. Friesland-Rallye
97. Friesland-Rallye	97. Friesland-Rallye
98. Friesland-Rallye	98. Friesland-Rallye
99. Friesland-Rallye	99. Friesland-Rallye
100. Friesland-Rallye	100. Friesland-Rallye

Sa 9-18 Uhr
So 9-16 Uhr

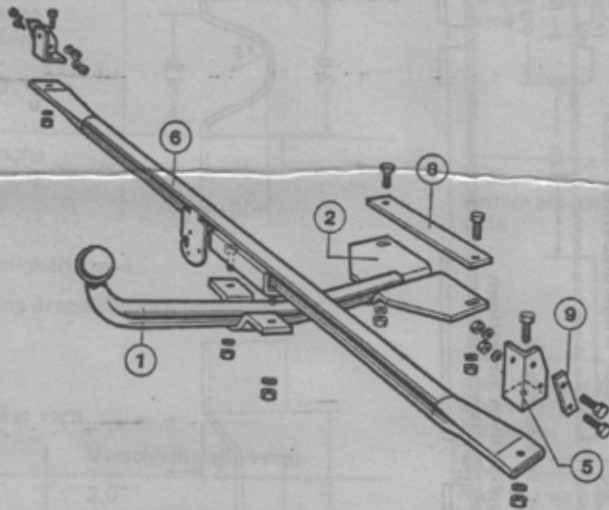


Technorama
Veteranen-Teile-Technik-Markt
Kassel 28.-29. März 92 · Messehallen Fuldaaue
Information: H. Leicht · Griebbadgasse 26 · D-7900 Ulm · Tel. (07 31) 2 44 52 · nach 19 Uhr

Kupplungskugel mit Halterung

738

VW 481 PKW und Kombi



Typ: R 62

Prüfzeichen:
M 3805

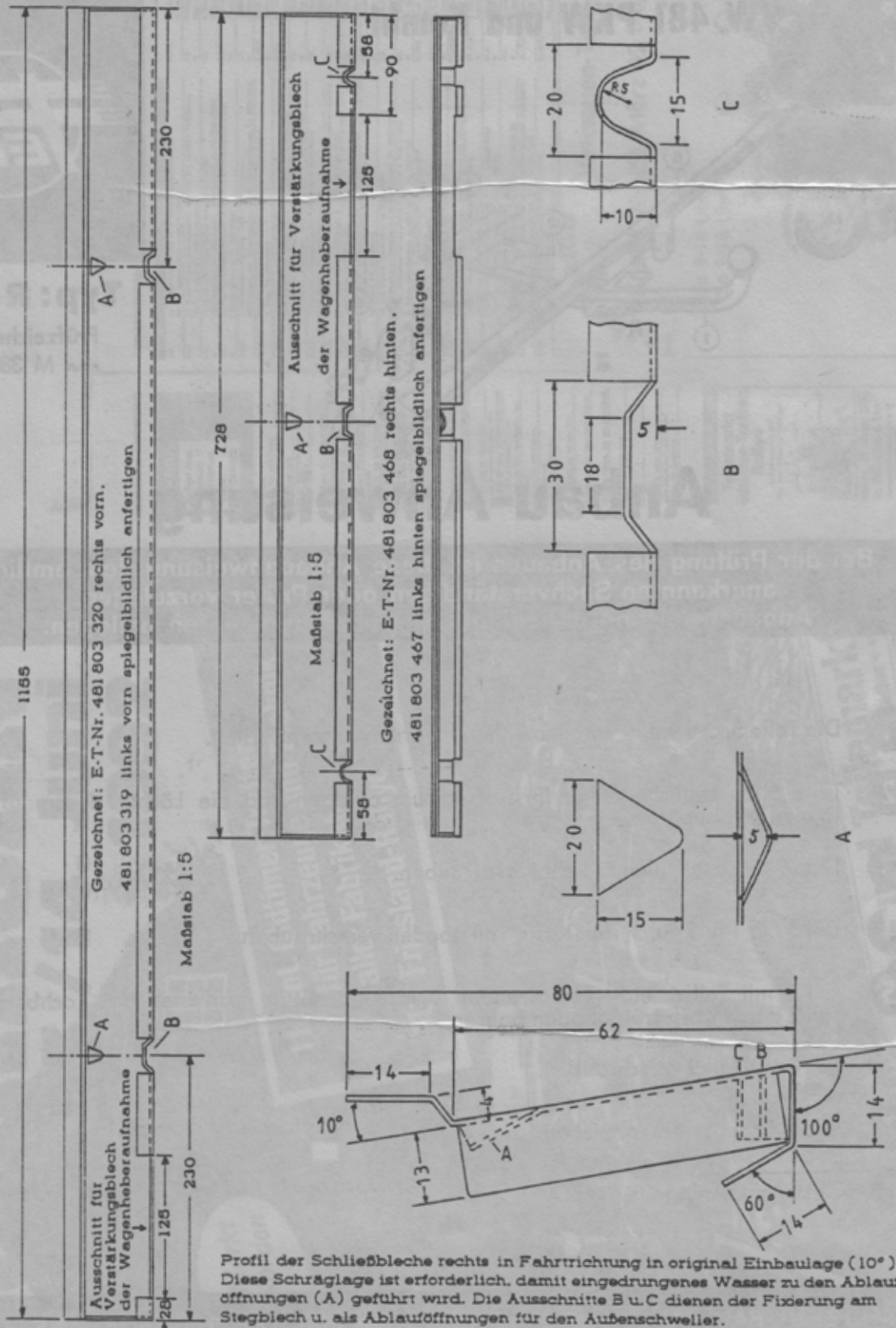
Anbau-Anweisung

Bei der Prüfung des Anbaues ist diese Anbauanweisung dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer vorzulegen. Anbauanweisung unbedingt den Fahrzeugpapieren beilegen.

- 1 Die Teile 5, 6, 8 und 9 von der Anhängervorrichtung entfernen.
- 2 Teile 5 an seitliche Stege im Kofferraum anlegen und die Löcher (9 mm ϕ und 15 mm ϕ) abbohren.
- 3 Teile 9 mit den Teilen 5 leicht verschrauben.
- 4 Teil 6 mit Teil 5 durch den Kofferraumboden verschrauben.
- 5 Teil 1 mit Teil 6 leicht verschrauben, Kupplung mittig ausrichten und Lochbild von Teil 2 durch Kofferraumboden bohren.
- 6 Teil 8 mit Teil 2 verschrauben.
- 7 Alle Schrauben fest anziehen.
- 8 Elektrische Anlage n. StVZO.

5.71

Maße der Schließbleche für die Längsträger außen, für Profis u. solche, die es werden wollen u. evtl. Nachfertigungsaktionen.
 Original-Bleche 0.8 mm dick, gezeichnet für 1.0 mm Blech.



Profil der Schließbleche rechts in Fahrtrichtung in original Einbaulage (10°). Diese Schräglage ist erforderlich, damit eingedrungenes Wasser zu den Ablauföffnungen (A) geführt wird. Die Ausschnitte B u. C dienen der Fixierung am Stegblech u. als Ablauföffnungen für den Außenschweller.

Jörg Ballwanz

Technische Daten

23 Bremspedal-Leerweg

max. 1/3 des Pedalweges

24 Handbremse-Leerweg

Typ/Ausführung	Zähnezahl
mechanische Nachstellung K 70	4
Audi 100	3
RO 80	4
automatische Nachstellung Audi 100	1

25 Bremsflüssigkeitsstand

Markierung Bremsflüssigkeitsbehälter

26 Bremsbeläge vorn

Typ	Verschleißmaß in mm
K 70	2,0**
Audi 100	6,0*
RO 80	2,0**

* einschließlich Rückenplatte gemessen
** entsprechend Lehre VW 136

27 Bremsbeläge hinten

K 70, Audi 100
Verschleißmaß 2,5 mm*

RO 80
Verschleißmaß 2,0 mm**

* nur Belagdicke gemessen
** entsprechend Lehre VW 136

28 Bremskraftregler – Prüfdruck

Typ	bar Überdruck	
	1. Prüfung	2. Prüfung
K 70 mit Gestänge	vorn 50 hinten 39...43	vorn 110 hinten 65...71
	vorn 50 hinten 34,5...37,5	vorn 100 hinten 57...61
Audi 100	vorn 50 hinten 39,2...44,6	vorn 100 hinten 62,2...67,6

29 Bremsflüssigkeit wechseln

Typ/Ausführung der Bremsanlage	Reihenfolge Entlüfterventile	Bremsflüssigkeitsmenge
K 70 mit 3 Entlüfterventilen pro Bremsattel	hinten rechts hinten links vorne links (200 cm ³ pro Entlüfterventil)	500 cm ³ 500 cm ³ 600 cm ³
	vorne rechts (200 cm ³ pro Entlüfterventil)	600 cm ³
K 70 mit 6 Entlüfterventilen pro Bremsattel	hinten rechts hinten links vorne links (100 cm ³ pro Entlüfterventil)	500 cm ³ 500 cm ³ 600 cm ³
	vorne rechts (100 cm ³ pro Entlüfterventil)	600 cm ³
Audi 100 mit 1 Entlüfterventil pro Bremsattel	hinten rechts hinten links vorne rechts vorne links	500 cm ³ 500 cm ³ 500 cm ³ 500 cm ³
	Audi 100 mit 3 Entlüfterventilen pro Bremsattel	hinten rechts hinten links vorn links (200 cm ³ pro Entlüfterventil)
RO 80	vorne rechts (200 cm ³ pro Entlüfterventil)	600 cm ³
	hinten links hinten rechts vorne links (300 cm ³ pro Entlüfterventil)	500 cm ³ 500 cm ³ 600 cm ³
	vorne rechts (150 cm ³ pro Entlüfterventil)	600 cm ³

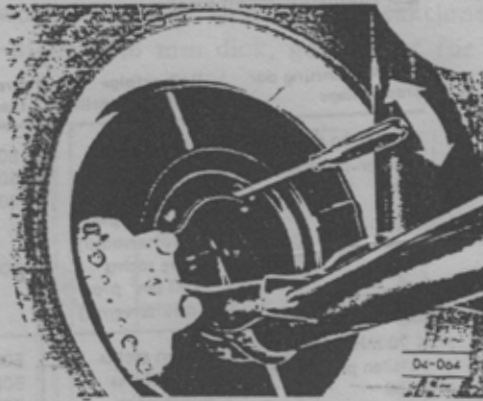
Bremsflüssigkeit (nach US-Norm FMVSS
116 DOT 3/116 DOT 4)

30 Radbefestigung – Anzugsdrehmoment

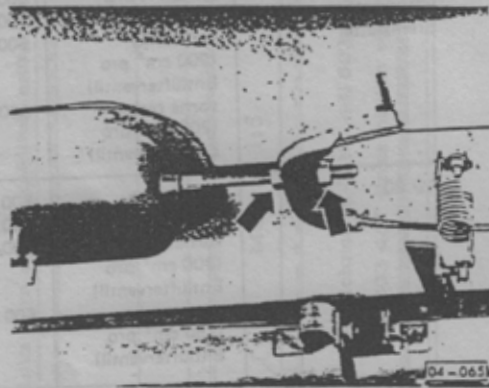
Typ	Anzugsdrehmoment (Nm)
K 70	90
Audi 100	110
RO 80	75 ... 80

31 Achsmuttern – Radnabe vorn (RO 80)

Anzugsdrehmoment:
400 ... 440 Nm



- Handbremshebel entsprechend Sollwert 24 anziehen. Bremsseil an den Einstellmuttern so spannen, daß sich die Räder nur noch schwer drehen lassen.
- Nach der Einstellung Handbremshebel lösen und Freigängigkeit der Hinterräder prüfen.
- Bremswirkung während der Probefahrt prüfen.



BREMSLEITUNGEN/-SCHLÄUCHE

Sichtprüfung wie folgt:

- Schläuche dürfen nicht verdreht sein, farbige Kennlinie beachten!
- Schläuche dürfen beim maximalen Lenkeinschlag keine Fahrzeugbauteile berühren.
- Anschlüsse und Befestigungen auf richtigen Sitz, Undichtigkeiten und Korrosion prüfen.
- Schläuche und Leitungen auf Porosität, Scheuerstellen und Brüchigkeit prüfen.

BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND

- Bevor Bremsflüssigkeit ergänzt wird, hydraulisches Bremssystem auf Dichtheit prüfen.

- Nur Original-Volkswagen- bzw. AUDI-Bremsflüssigkeit (nach US-Norm FMVSS 116 DOT 3/116 DOT 4 verwenden).

Sollwert 25 beachten!

Achtung!

Bremsflüssigkeit ist:

- giftig
- ätzend - (Lackschäden)
- feuchtigkeitsanziehend (hygroskopisch).

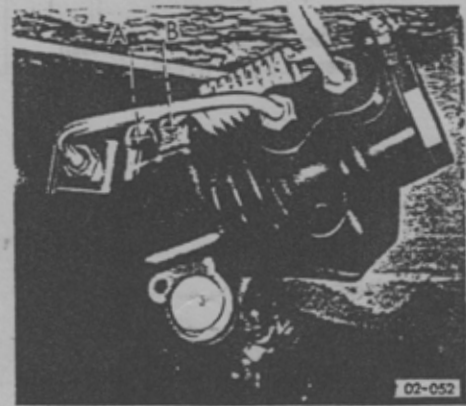
Hoher Wasseranteil in der Bremsflüssigkeit schadet dem Bremssystem, Bremsflüssigkeit deshalb alle 2 Jahre wechseln.

BREMSKRAFTREGLER

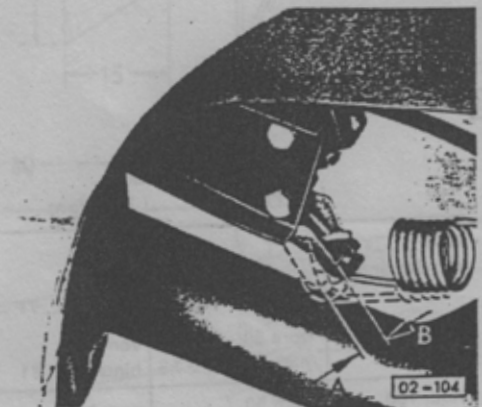
K 70

Funktion prüfen

Bremspedal kräftig durchtreten und anschließend schnell loslassen (Fahrzeug muß auf den Rädern stehen). Dabei muß sich der Hebel des Bremskraftreglers bewegen (Pfeile).



bis Juli 1973



ab August 1973

Grund-/Regel-/Zwischen Service

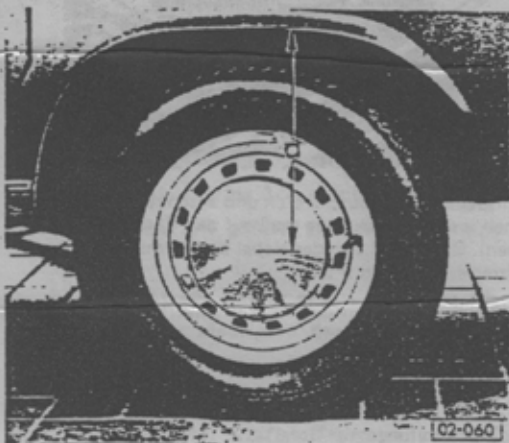
Druckprüfung und Einstellen des Bremskraftreglers

Arbeitsreihenfolge:

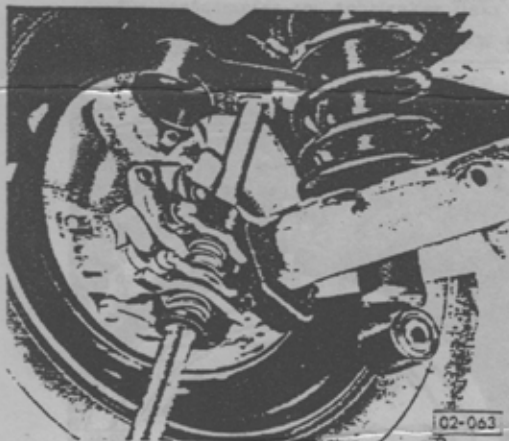
- A – Einfederungszustand herstellen
- B – Druckprüfung
- C – Bremskraftregler einstellen

A – Einfederungszustand herstellen

- Fahrzeug hinten mehrmals kräftig ein- und ausfedern.



- Bei unbelastetem Fahrzeug (Leergewicht, Kofferraum unbeladen) und vollem Tank Abstand a zwischen Mitte Achszapfen und Unterkante Kotflügel messen.



- Fahrzeug anheben untere Befestigungsschraube für Stoßdämpfer am Achslenker links heraus-schrauben, Spannvorrichtung VW 655/3 ansetzen und Achslenker auf ermitteltes Maß a anheben.

B – Druckprüfung

Zum Druckprüfen Prüfgerät für Bremskraftregler VW 1310 verwenden.

- Prüfgerät für Bremskraftregler VW 1310 anstelle der Entlüftungsventile am Bremssattel vorn links und Radbremszylinder hinten rechts anschließen und beide Hochdruckmanometer entlüften.



Anschluß-Bremssattel links

- Bremsflüssigkeit aus dem Bremsflüssigkeitsbehälter absaugen.
- Bremsen-Füll- und Entlüftungsgerät VW 1238 oder 1238.1 am Bremsflüssigkeitsbehälter anschließen.
- Bremspedal belasten und den Druck an beiden Manometern ablesen. Sollwert 28 beachten! Werden die Sollwerte über- oder unterschritten, Bremskraftregler, wie unter Punkt C beschrieben, einstellen.

C – Bremskraftregler einstellen

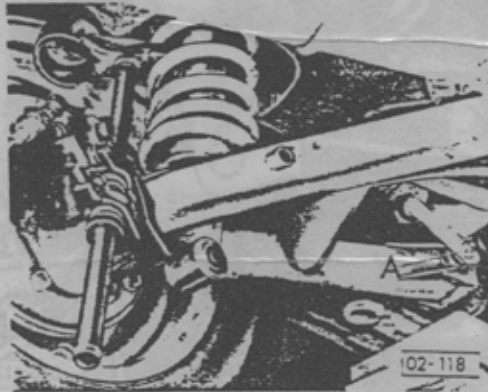
Achtung!

Nicht bei belastetem Bremspedal einstellen!

Arbeitsreihenfolge beachten:

- Werte ablesen,
- Pedal entlasten,
- Befestigungsmutter (A) lösen, Gestänge bzw. Regierfeder einstellen,
- Prüfdruck zu hoch: Gestänge in Fahrtrichtung verschieben bzw. Regierfeder entlasten,
- Prüfdruck zu niedrig: Gestänge entgegen der Fahrtrichtung verschieben bzw. Regierfeder spannen,
- Pedal erneut belasten,
- Werte ablesen.

- Druckprüfung wiederholen und mit den Sollwerten vergleichen.
- Anschließend Manometer abbauen und Bremsflüssigkeit wechseln.
- Federspannvorrichtung VW 655/3 erst nach dem Bremsflüssigkeitswechsel ausbauen.



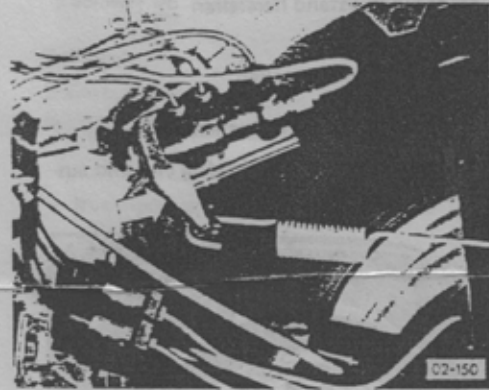
Bremskraftregler mit Gestänge



Bremskraftregler mit Reglerfeder

Audi 100

Funktion prüfen



Bremspedal kräftig durchtreten und anschließend schnell loslassen (Fahrzeug muß auf den Rädern stehen). Dabei muß sich der Hebel des Bremskraftreglers bewegen (Pfeil)

Druckprüfung und Einstellen des Bremskraftreglers

Arbeitsreihenfolge:

- A - Einfederungszustand herstellen
- B - Druckprüfung
- C - Bremskraftregler einstellen

A - Einfederungszustand herstellen

- Fahrzeug hinten mehrmals kräftig ein- und ausfedern.



- Bei unbelastetem Fahrzeug (Leergewicht, Kofferraum unbeladen, vollem Tank und 75 kg auf dem Fahrersitz) Abstand (a) an beiden Hinterrädern messen.

**Gestänge für Bremskraftregler einstellen
(ohne Druckprüfer)**

Bremskraftregler Typ 48 (lastabhängig)

Fahrzeug vor der Einstellung mehrmals einfedern und anschließend ausrollen.

Bei unbelastetem Fahrzeug (Leergewicht. Kofferraum unbeladen) Abstand a zwischen Mitte Rad und Unterkante Kotflügel messen.

Zündung einschalten und den jeweiligen Korrekturwert (X) nach der Anzeige des Kraftstoffvorratsanzeigers ermitteln.

Tankinhalt	Korrekturwert X
Tank leer bis 1/4 gefüllt	• 19 mm
Tank 1/4 bis 1/2 gefüllt	• 17 mm
Tank 1/2 bis 3/4 gefüllt	• 15 mm
Tank 3/4 gefüllt bis voll	• 12 mm

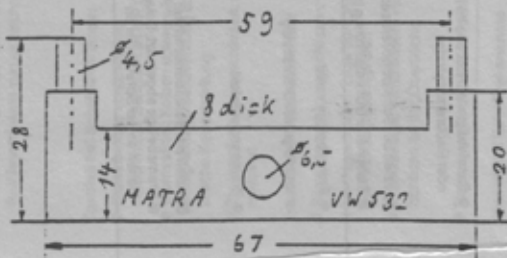
Steht der Zeiger genau auf einer Markierung, ist der niedrigere Korrekturwert X zu wählen.

Hinweis:

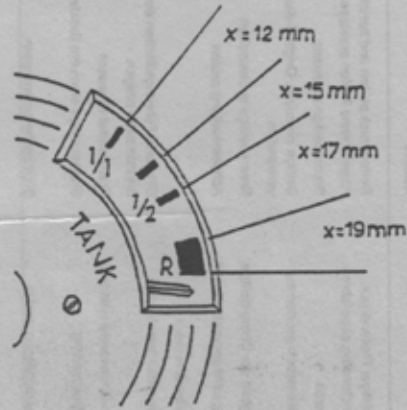
Wenn der Kraftstoffvorratsanzeiger defekt sein sollte, so ist zum Einstellen des Reglers der Tank ganz zu füllen und der Korrekturwert X • 12 mm zu verwenden.

Fahrzeug anheben, untere Befestigungsschraube für Stoßdämpfer am Achslenker links heraus-schrauben und Spannvorrichtung VW 655/3, wie die Abbildung zeigt, ansetzen.

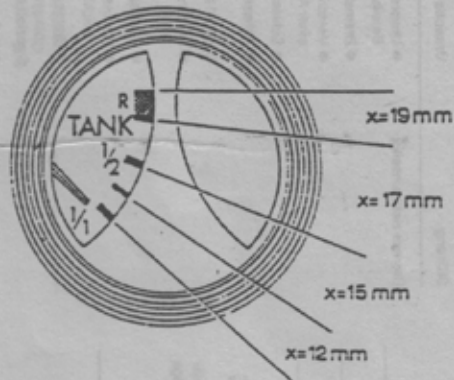
Den entsprechend dem Tankinhalt ermittelten Korrekturwert X von dem gemessenen Abstand a (Mitte Rad/Unterkante Kotflügel) abziehen und Achslenker auf dieses Maß $a-X$ anheben. Dann das vorher gelöste Regiergestänge wieder anschrauben.



*Einstelllehre für Bremskraftregler bis Juli 1973, zum Entlüften bzw. Bremsflüssigkeitswechsel.
Gestänge am Regler anhängen und in die seitlichen kleinen Bohrungen Lehre einsetzen.*



75 PS Motor



90 u. 100 PS Motor

Beispiel:

Abstand a gemessen 323 mm
Tank 3/4 gefüllt • Korrekturwert 12 mm
323 mm - 12 mm = 311 mm

Zum Einstellen des Gestänges ist in diesem Fall der Achslenker bis auf den Abstand 311 mm anzuheben.

Beim Anheben des Achslenkers muß der Stoßdämpfer etwas in Fahrtrichtung gedrückt werden, damit er nicht am Achslenker anschlägt.

73.

Störungstabelle Bremse

Störung	Ursache	Abhilfe
Lenkung des Bremspedals zu groß	<ul style="list-style-type: none"> ● Bremsböcken teilweise oder völlig abgenutzt ● Ein Bremskreis ausgefallen ● Trommelbremse nicht richtig eingesteilt ● Bremsbeläge der Scheibbremse prüfen: Ist das Tragbild in Ordnung? Haben die Beläge Risse? Ist die Kolbenstellung an den Bremsstäben in Ordnung? 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bremsbeläge nachstellen oder Beläge erneuern ● Bremskreise auf Flüssigkeitsverlust prüfen ● Trommelbremse einstellen bzw. Funktion der automatischen Nachstellung überprüfen. ● Bei nicht ausreichendem Tragbild/Bremsbeläge weiter einfahren. Bei Flüssen Bremsbeläge erneuern. Kolbenstellung korrigieren. Eventuell Folgeschäden beseitigen.
Bremspedal läßt sich weit und federnd durchtreten	<ul style="list-style-type: none"> ● Luft im Bremsystem ● Zu wenig Bremsflüssigkeit im Ausgleichbehälter ● Dampfblasenbildung (tritt meist nach starker Beanspruchung auf, z. B. Pallaßfahrt) ● Undichte Leitung ● Beschädigte Manschette im Haupt- oder Radbremszylinder 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bremse entlüften ● Neue Original-Audi-VW-Bremsflüssigkeit nachfüllen. Bremse entlüften ● Bremsflüssigkeit wechseln. Bremse entlüften ● Leitungsanschlüssenachziehen oder Leitung erneuern ● Manschette erneuern. Beim Hauptbremszylinder Innenteile ersetzen. Ggf. Hauptbremszylinder ersetzen
Schlechte Bremswirkung trotz hohen Fußdrucks	<ul style="list-style-type: none"> ● Speziell bei Scheibbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Stationärer Gummidichtung beschädigt ● Bremsbeläge verölt ● Ungereigneter Bremsbelag ● Bremservo öliert ● Speziell bei Scheibbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsbeläge abgenutzt. Belagplatten stehen an der Spreizfeder an 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bremsattel überholen ● Bremsbeläge erneuern ● Beläge erneuern. Original-Audi-VW-Beläge verwenden ● Bremservo überprüfen ● Bremsbeläge erneuern

Störung	Ursache	Abhilfe
Bremse zieht einseitig	<ul style="list-style-type: none"> ● Unvorschriftsmäßiger Refleindruck. Befahrung ungleichmäßig abgefahren ● Bremsbeläge verölt ● Verschiedene Bremsbelagsorten auf einer Achse ● Schlechtes Tragbild der Bremsbeläge ● Achsenstellung, Längsgeometrie falsch ● Speziell bei Scheibenbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Verschmutzte Bremsattelradschleife ● Korrosion in den Bremsattelzylindern ● Bremsbelag ungleichmäßig verschlissen ● Bremsscheibe verschlissen, rostig ● Speziell bei Trommelbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Kolben in den Radbremszylindern schwergängig ● Bremsstrommel neig ● Montagezustand: <ul style="list-style-type: none"> ● Lage der Druckstange und der Rückzugfedern falsch ● Fahrzeuge mit Bremsverstärker: <ul style="list-style-type: none"> ● Drucke falsch 	<ul style="list-style-type: none"> ● Refleindruck prüfen und benötigten Abgefahrene Feilen ersetzen ● Bremsbeläge erneuern ● Beläge erneuern. Original-Audi-VW-Beläge verwenden ● Bremsbeläge austauschen ● Achsenstellung prüfen ● Sitz- und Führungsrillchen der Bremsbeläge im Bremsattel reinigen. ● Bremsmittel erneuern ● Bremsbeläge erneuern (beide Räder) ● Bremsscheibe erneuern ● Radbremszylinder instandsetzen ● Bremsstrommel ausdrehen, erneuern ● Druckstange und Federn überprüfen ● Eingangs- und Ausgangsdrücke am Bremskraftregler prüfen lassen
Bremse pulsiert	<ul style="list-style-type: none"> ● Speziell bei Scheibenbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsmatten verschlissen, beschädigte Oberflächen, Belagauflagen; Seiten-schlag an Bremsscheibe/Radnabe zu groß ● Bremsbeläge verschlissen, verschmutzt, Schäden an der Oberfläche ● Speziell bei Trommelbremse: <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsstrommel; Seitenschlag an Radnabschraubfläche zu groß; Höhenschlag an Bremsfläche zu groß; starke Fließen; beschädigte Bremsflächen; Bremsstrommel gespannt, durch Anziehen der Radschrauben mit falschem Drehmoment ● Montagezustand: Lage der Druckstange und der Rückzugfedern prüfen ● Bremsbeläge verschlissen, verschmutzt, beschädigte Oberflächen; Tragbild prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bremsmatten abschleifen bzw. ersetzen, ggf. Radnaben und/oder Radlager ersetzen ● Bremsbeläge ersetzen ● Bremsstrommeln ausfeilen, bzw. ersetzen. Radschrauben mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen ● Bremskräfte prüfen ● Bremsbeläge ersetzen

Störung	Ursache	Abhilfe
Die Räder einer Achse lassen sich nur schwer durchdrehen	<p>Speziell bei Scheibenbremse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsbeläge verschlissen, verschmutzt ● Bremsattel: Beläge in den Führungen schwergängig, feststehende Kolben, Bremsschlauch aufgequollen <p>Speziell bei Trommelbremse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Montagezustand: Lage der Druckstange und der Rückzugfedern falsch, Federn ausgeleiert, Bremsträger defekt, Einstellung bzw. Funktion der automatischen Nachstellung (wo vorhanden) falsch ● Bremsbeläge verschlissen, verschmutzt, Freigängigkeit nicht vorhanden ● Radbremszylinder: feststehende Kolben 	<p>Bremsbeläge achsweise ersetzen, Ursachen für Verschmutzungen beseitigen</p> <p>Bremsmittel instandsetzen, bzw. ersetzen. Schlauch ersetzen</p> <p>Lage der Druckstange, Zustand der Federn prüfen und richtigstellen</p> <p>Bremsbeläge achsweise erneuern, Verschmutzung beseitigen, Freigängigkeit herstellen</p> <p>Radbremszylinder instandsetzen bzw. ersetzen</p>
Hinterräder blockieren vorzeitig	<p>Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Eingangs- und Ausgangsdrücke am Bremskraftregler falsch <p>Hinterradbremse</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsstrommeln verrostet, starke Riefen ● Lage der Druckstange und der Rückzugfedern falsch, Bremsträger defekt ● Bremsbeläge: Risse, beschädigte Oberflächen 	<p>Eingangs- und Ausgangsdrücke am Bremskraftregler prüfen und einstellen lassen, ggf. erneuern</p> <p>Bremsstrommeln ausdrehen lassen, bzw. ersetzen</p> <p>Lage der Druckstange prüfen, Rückzugfedern prüfen, ggf. erneuern, Bremsträger kontrollieren, bei Defekt auswechseln</p> <p>Bremsbeläge achsweise ersetzen</p>

Störung	Ursache	Abhilfe
Bremse quietscht	<ul style="list-style-type: none"> ● Öl auf atmosphärische Einflüsse (Luftfeuchtigkeit) zurückzuführen <p>Speziell bei Scheibenbremse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsbeläge verschlissen; verschmutzt, Schäden an der Oberfläche ● Bremsmittel: Kolben schwergängig; Belagführung, Seitellagerung schwergängig; falsche Kolbenstellung ● Bremsattel: verschlissen, starke Riefen, verrostet <p>Speziell bei Trommelbremse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bremsstrommeln: verschlissen; verrostet ● Montagezustand: Lage der Druckstange und der Rückzugfedern prüfen ● Bremsbeläge: verschlissen, verschmutzt, Schäden an der Oberfläche ● Radbremszylinder: Kolben schwergängig 	<p>Keine Abhilfe erforderlich, und zwar dann, wenn Quietschen nach längerem Stillstand des Wagens bei hoher Luftfeuchtigkeit auftritt, sich aber nach den ersten Bremsungen nicht wiederholt</p> <p>Bremsbeläge erneuern, vorher Metallplatte der Bremsbeläge mit Plastkappe behandeln</p> <p>Bremsmittel instandsetzen bzw. ersetzen</p> <p>Bremsattel abschleifen bzw. ersetzen</p> <p>Bremsstrommeln ausdrehen bzw. ersetzen</p> <p>Bremssträger auf Beschädigungen prüfen.</p> <p>Bremsbeläge achsweise ersetzen, Anlagelflächen der Bremsbacken am Bremsträger leicht mit MoS₂-Paste G einfeilen</p> <p>Radbremszylinder instandsetzen bzw. ersetzen</p>
Bremsbeläge lösen sich nicht von der Bremsscheibe (Räder lassen sich schwer von Hand drehen)	<ul style="list-style-type: none"> ● Korrosion in den Bremssattelzylindern <p>Fahrzeuge ohne Bremskraftverstärker:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Spiel zwischen Druckstange und Druckstangenkolben des Hauptbremszylinders falsch ● Alle Bremsleitungen am Hauptbremszylinder lösen, Räder lassen sich dann frei durchdrehen <p>Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Vorgegebenes Spiel an der Druckstange des Bremskraftverstärkers falsch ● Hauptbremszylinder am Bremskraftverstärker abschrauben. Prüfen, ob sich alle Räder frei von Hand drehen lassen 	<p>Bremsattel überholen, eventuell austauschen</p> <p>Spiel von Fachwerkstatt prüfen und einstellen lassen</p> <p>Hauptbremszylinder überholen lassen</p> <p>Spiel auf vorgeschriebenes Maß einstellen lassen</p> <p>Lassen sich die Räder frei durchdrehen, Bremskraftverstärker ersetzen</p>

Hätten die Wolfsburger den K 70 sterben lassen, so wäre sein Ruhm unsterblich gewesen. Doch nun lebt er und muß sich seine Meriten erst mal verdienen.

Denn auch der K 70 ist nur ein Auto. Ein gutes, aber kein vollkommenes Auto. Warum? Weil auch Wunderkinder Kinderkrankheiten haben.

Unsere VW-Diagnose: Der K 70 hat eine leichte Herzschwäche, ist etwas heiser, schaltet ein bißchen langsam und leidet unter starkem Durst. Im übrigen aber ist er kerngesund.

Das Beste an ihm: Daß er frischen Wind in unsere Mittelklasse bringt. Dort hat sich nämlich schon lange nichts Weltbewegendes mehr getan. Schlagender Beweis dafür: Obwohl der K 70 erst andert-halb Jahre nach der abgesagten Pre-

Wenn Sie diese »Motorwelt« durchblättern, werden Sie vielleicht denken, uns sei eine Panne passiert: An zwei verschiedenen Stellen wird nämlich ausführlich über das gleiche Auto berichtet.

Darum möchten wir Sie auf den Unterschied aufmerksam machen: Auf diesen Seiten lesen Sie den ADAC-Test über den K 70. Weiter hinten im Heft finden Sie eine Anzeige des Volkswagenwerkes mit einem »stern«-Bericht über den K 70.

Daß beides im gleichen Heft erscheint, ist reiner Zufall.

miere auf der Bildfläche erschien, hat er den Anschluß nicht verloren. Im Gegenteil: Von der Konstruktion her ist er den anderen immer noch voraus.

Schon von außen sieht man ihm an, daß die Ingenieure mehr zu sagen hatten als die Stylisten. Sie wollten keine Bögen und Buckel, sie wollten einen Wagen, der innen groß, aber außen nicht zu groß ist. Also bauten sie einen Kasten. Oder besser gesagt, drei Kästen. Vorne einen für den Motor, in der Mitte einen für die Passagiere und hinten einen für das Gepäck.

Der vordere Kasten ist so groß, daß man das Triebwerk gleich zweistöckig bauen konnte: oben der Motor, darunter das Differential. Der mittlere Kasten ist so groß, daß fünf erwachsene Menschen hineinpassen, ohne sich in Falten legen zu müssen. Und der hintere Kasten ist

Wie der K 70 obenherum aussieht, weiß jeder. Deshalb zeigen wir ihn von unten.

Die Vorderräder hängen an kräftigen Dreieckslenkern und Federbeinen.

Die Scheibenbremsen liegen innen am Differential.

Der Motor treibt die Vorderräder an.

Das Getriebe liegt hinter dem Motor.

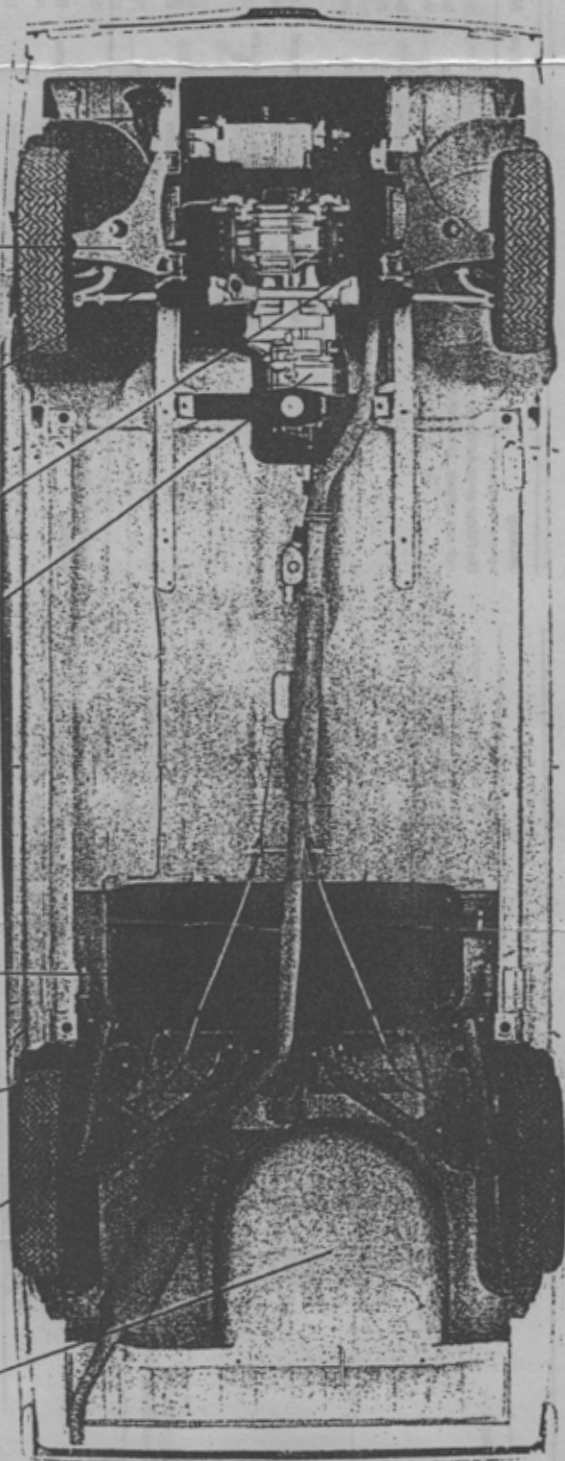
Der Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse ist sehr groß: 2,69 m. Das ist gut für Fahreigenschaften und Federung.

Das ist der Tank. Er hängt gut geschützt vor der Hinterachse.

Hier sitzt der lastabhängige Bremskraftregler.

Auch die Hinterräder sind einzeln aufgehängt. Sie werden von Schräglenkern exakt geführt.

In dieser Wanne liegt das Reservierad. Man erreicht es vom Kofferraum aus.

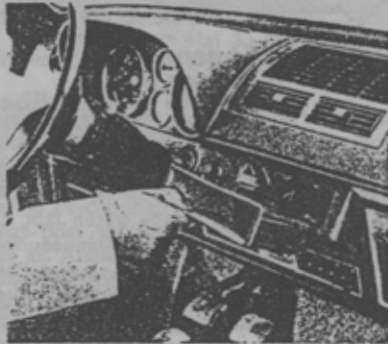


K 70

so groß, daß nach der VDA-Norm 600 Liter Gepäck hineingehen. Und trotzdem sind die drei Kästen zusammen nicht länger als 4,42 m – bei keinem anderen deutschen Mittelklassewagen ist der Raum so gut genutzt.

Eine gut geschnittene Wohnung bietet aber nicht nur Luft, sondern auch Licht. Der K 70 kann auch damit aufwarten: Seine Fenster sind so groß, daß man ihn notfalls auch als Aquarium benutzen könnte. Ungestört schweift der Blick nach allen Seiten, und stets ist man sich der eigenen (Wagen-)Grenzen wohl bewußt.

Bei Regenwetter trübt allerdings ein Schandfleck die schöne Aussicht: justament an der Stelle, wo man in den Außenspiegel blicken will, bildet sich ein häßlicher Grauschleier.



Auch im Detail verrät der K 70 die Hand der findigen NSU-Ingenieure. Die Radioblende zum Beispiel wurde nicht einfach als Deckel, sondern als Ablagekästchen gestaltet. Wenn man es herauszieht, erscheinen darunter die vorbereiteten Anschlüsse für das Autoradio.

Daß die Scheiben auch von unten her vollgespritzt werden, verhindert eine Blechsicke, die sich wie eine Watterscheide über die ganze Wagenseite erstreckt: nördlich von ihr ist es trocken, südlich von ihr ist es feucht. Leider hat man aus stilistischen Gründen (hier also doch!) davon abgesehen, auch die Türgriffe im Norden anzusiedeln. Und so holt man sich jedesmal schmutzige Hände.

Ansonsten aber macht dem K 70 schlechtes Wetter ebenso wenig aus wie der Bundesbahn. Denn erstens hat er eine ausgezeichnete Wisch- und Waschanlage, die sich fast genauso bedienen läßt, wie wir es im letzten Heft als Norm für alle vorgeschlagen haben. Zweitens hat er serienmäßig Gürtelreifen, die den Diagonalreifen auf nassen und verschneiten Straßen um einiges überlegen

★ Sehr gute Raumaussnutzung, Kompakte Außenmaße, aber großer Innen- und sehr großer Kofferraum

★ Ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten

★ Sehr sichere Straßenlage

★ Guter Federungskomfort

★ Trotz Frontantrieb leichtgängige Lenkung

★ Zweikreis-Bremse mit doppelten Bremszylindern an den Vorderrädern

★ Serienmäßig Gürtelreifen

★ Sehr gute Wisch-Wasch-Anlage mit Lenkradhebel und Intervallschaltung

	cm	PS	0-100 (sec)	km/h	DM (Leistung)
Fiat 125	1688	90	13	160	7800
Opel Rekord L	1698	75	15	150	9411
Opel Rekord L	1897	90	14	160	9479
Renault 16 TS	1565	85	13	160	9495
Ford 17M 1800 S/L	1797	82	15	155	9655
VW 411 LE	1679	80	16	155	9690
VW K 70 L	1605	75	16	145	9790
Ford Taunus GXL	1593	88	14	160	9790
VW K 70 L	1605	90	15	155	9985
BMW 1600 *)	1573	85	13	160	9990
Audi 100	1760	80	15	155	10190
Audi 100 S	1780	90	13	160	10590

*) 2störig

★ Gute Verarbeitung

★ Schon in der Normalausführung reichhaltige Ausstattung

★ Abschleppösen vorne und hinten

⊗ Bei höheren Drehzahlen lautes und rauhes Motorgeräusch

⊗ Fahrleistungen bleiben hinter den Werksangaben zurück

⊗ Hoher Benzinverbrauch: 14 Liter Super auf 100 km

⊗ Hakige Schaltung

⊗ Lichtschalter und Heizungshebel vom Fahrer schlecht zu erreichen

⊗ Heizung reicht bei strengem Frost nicht aus

⊗ Kein Gummibelag auf den Stoßstangen

⊗ Kotflügel nicht verschraubt, sondern verschweißt: hohe Reparaturkosten

sind. Und drittens hat er das, was heute außer seinen Stiefbrüdern Audi und Ro 80 kein anderer deutscher Wagen hat: Frontantrieb.

Über die Vor- und Nachteile des Frontantriebs haben sich schon viele Leute die Köpfe heiß geredet. Altgedienten Heckmotor-Hasen muß es geradezu als Sakrileg erscheinen, einem Frontantriebler das VW-Zeichen auf die Stirn zu drücken. Wir finden, daß sich jede Diskussion nach einer Fahrt mit dem K 70 von selbst erledigt: Er gehört nämlich zu jenen Wagen, bei denen die Nachteile des Frontantriebs praktisch nicht mehr zu spüren sind.

Zugegeben, beim VW 411 würden die Räder nicht so leicht durchdrehen, wenn man auf glatter Straße etwas zu forsch



Der K 70 ist ein familienfreundliches Auto: er hat serienmäßig 4 Türen. Damit die Kinder nicht herausfallen, haben die hinteren Türen Kindersicherungen. Wenn man das Hebelchen umlegt, läßt sich das Schloß nicht mehr von innen, wohl aber noch von außen öffnen.

anfährt. Hier heißt es, den Gasfuß etwas zu zügeln. Dann aber spielt der Frontantrieb seine Trümpfe voll aus: Spursicher ziehen die Räder den Wagen dorthin, wo es die Lenkung befiehlt, und auch starker Seitenwind vermag – ein ganz neues VW-Gefühl! – den K 70 nicht vom rechten Pfad abzubringen.

Die leichte Neigung zum Untersteuern gibt dem Fahrer keine Probleme auf. Mit sanftem Lenkraddruck läßt sich der K 70 sicher um die Kurve zwingen. Sollten dabei unvermittelt ein paar Bodenwellen auftauchen, so kann ihn das nicht aus der Ruhe bringen. Hier macht es sich bezahlt, daß die NSU-Ingenieure am Fahrwerk nicht sparen mußten und daß auch die VW-Kaufleute nachträglich keinen Rotstift angesetzt haben.

Auch die Insassen zeigen sich übrigens von Unebenheiten der Fahrbahn nicht



sonderlich beeindruckt. Der K 70 ist nämlich sehr gut gefedert. Vorne 190 und hinten 235 mm Federweg – damit läßt sich schon einiges abfangen.

Erfreulicherweise wird der gute Federungskomfort aber nicht mit Abstrichen bei den Fahreigenschaften erkauft. Während manche französischen Wagen so windelweich gefedert und gedämpft sind, daß sie bei jedem Richtungswechsel aus den Pantinen zu kippen drohen, lassen sich mit dem K 70 auch schnell gefahrene Wechselkurven mühelos meistern. Man könnte sagen, der K 70 ist halb Audi und halb BMW – und das ist, wie wir meinen, eine gute Mischung.

Gut ist auch die Lenkung. Bei manchem Frontantriebswagen muß man sich in der Kurve am Lenkrad schinden wie ein Galeerensklave. Beim K 70 nicht. Die Lenkung geht leicht, ist aber nicht zu indirekt. Lediglich in der Mittellage könnte man sich einen besseren Straßenkontakt wünschen.

Weit stärker ist jedoch der Wunsch nach einer besseren Schaltung. Der Schaltknüppel liegt zwar gut zur Hand, ist aber nicht exakt genug geführt. Und die Gänge gehen zu schwer hinein. Vor allem beim Zurückschalten ist oft ein erheblicher Widerstand zu überwinden. Aber nicht nur bei der Schaltung hat VW noch einiges zu feilen – auch der Motor wird die VW-Ingenieure noch so manchen Schweißtropfen kosten. Es sei denn, sie wollen beweisen, daß ein wassergekühlter Motor auch nicht leiser ist als ein luftgekühlter.

Bei niedrigen Drehzahlen verhält er sich ja noch friedlich. Sobald jedoch die Nadel des Drehzahlmessers (wir fuhren das 90-PS-Modell, das serienmäßig mit einem Tourenzähler ausgerüstet ist) die 4000 überschreitet, schwillt das Motorgeräusch zu einer recht markigen Lautstärke an. Auch die rauhe Tonart paßt nicht so recht zu einem so komfortablen Auto.

Hinzu kam eine recht betrübliche Feststellung: Der Motor macht viel Lärm um nichts. Als NSU den K 70 seinerzeit auf dem Genfer Salon vorstellen wollte (was bekanntlich in letzter Minute abgesagt wurde), stand in den Unterlagen ein stolzer Beschleunigungswert: Von 0 auf 100 in 12,3 Sekunden. Als dann VW den K 70 herausbrachte, standen nur noch 13,9 Sekunden im Katalog. Und als wir jetzt die FahrlLeistungen eines Serienwagens maßen, der im November 1970 vom Band gelaufen war, konnten wir beim besten Willen nicht mehr als 16 Sekunden herausholen. Auch die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h wurde nicht erreicht: der Wagen lief nur 150.

Daß dies kein Ausnahmefall ist, geht aus den Testberichten einiger anderer Autozeitschriften hervor. »Unser Test-VW kann kaum mehr als 83 bis 85 PS leisten«, vermutete *mot*, und die *deutsche automobil revue* befand: »Der Wagen erreicht seine Katalogleistung nicht.«

Man sollte zwar bei der Beschleunigung nicht um jede Zehntelsekunde und bei der Höchstgeschwindigkeit nicht um jeden Kilometer feilschen. Aber wenn der Wagen im Konkurrenzvergleich gleich ein paar Plätze zurückfällt, dann ist das nicht in Ordnung. VW sollte also alles daransetzen, die entlaufenen Pferde wieder einzufangen.

Wenn es ums Futter geht, schienen die Ausreißer übrigens nicht zu fehlen: ein Durchschnittsverbrauch von 14 Liter Super auf 100 km ist für einen 1,6-Liter nicht gerade wenig.

Schade – denn an sich ist dieser Vierzylinder ein vielversprechender Motor. Er reagiert sehr fein aufs Gaspedal, dreht mühelos auf 6200 Touren hoch und ist dennoch so elastisch, daß man nicht ständig schalten muß.

Wenn VW seinem Adoptivkind die gleiche Pflege angedeihen läßt wie seinem 411 (der sich inzwischen sehr gemacht hat), dann kann der K 70 mit Recht zum Verkaufsschlager werden. Darüber brauchen die NSU-Händler aber nicht zu jammern: Sie dürfen dafür den Audi 100 verkaufen.

Und der lag beim letzten Vergleichstest von *auto motor und sport* auf dem ersten Platz – vor dem K 70. MC



**Der große Angenehme:
VW K 70 bis 100 PS**

Das Spitzenmodell im VW-Programm, der klar gezeichnete VW K 70, begegnet ungewöhnlicher Ignoranz im Lande. Er genießt nicht die Aufmerksamkeit, die er tatsächlich verdient. Mag sein, daß das klare und jeder modischen Verspieltheit abhoide Styling nicht überdeutlich zutage treten läßt, daß es sich hier um ein wahrhaft großes, in allen Abmessungen auf erwachsene und anspruchsvolle Personen zugeschnittenes Auto handelt. Mag auch sein, daß frühe Kinderkrankheiten den Ruf des Wagens fälschlicherweise noch heute beeinträchtigen. In der Tat ist der VW K 70 seit geraumer Zeit eines der besten und angenehmsten Autos in der gesamten deutschen Mittelklasse. Bei vergleichender Betrachtung der Eigenschaften und Preise schneidet er ausgesprochen vorzüglich ab.

Die Vorzüge des VW K 70 liegen zweifellos nicht auf dem Feld der sportlich harten und temperamentvollen Leistungen. Sie stehen unstrittig dort, wo es gilt, lange und längste Strecken bei hoher Durchschnittsgeschwindigkeit mit geringster Ermüdung und Nervenanspannung zu durchfahren.

Die Sicht, die Sitze, die Sitzposition sind ungewöhnlich gut. Der Frontantrieb, die aufwendige hintere Schräglenker-Achse, die bei der L-Version servounterstützten Bremsen erlauben ein Fahren in aller Gelassenheit. Federung und Dämpfung sind so hart wie nötig und so komfortabel wie möglich. Platz ist vorhanden. Vier Türen sind serienmäßig. Die Geräuschkentwicklung des Motors ist inzwischen tatsächlich gedämpft. Und der Kofferraum ist einer der größten weit und breit.

Deshalb: Jede Großfamilie sollte vor dem Wagenkauf im VW K 70 probegefahren sein.

Das neue Modelljahr beschert den VW K 70 in einer kostenfreundlichen Version mit 1600-ccm/75-PS-Motor für Normalbenzin und in der leistungsstärkeren Spielart mit 1800-ccm/100-PS-Motor für Superbenzin.

Vorteile:

- Betont ermüdungsfreies Fahren
- Viel Platz für Personen und Gepäck

Nachteile:

- Unverdiert geringes Prestige
- Starker Verbrauchsanstieg bei hohem Tempo

Bei Sicherheit im Straßenverkehr

USA sind kein Vorbild Hohes Unfall-Risiko

Sehr oft werden die USA als Vorbild in Sachen Verkehrssicherheit dargestellt – meist mit einem Seitenblick auf die dortigen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dazu gibt es allem Anschein nach keinen Grund. Der Unfall- und Verkehrsforscher Prof. Dr. Karl Luff, Frankfurt (Main), hat in der Zeitschrift „Deutsches Autorecht“ jedenfalls Zahlen veröffentlicht, die eher auf das Gegenteil hinauslaufen.

Nach seinen Angaben wurden in den USA 1969 rund 56 400 Verkehrstote gezählt, 1987 waren noch 46 000. Mit hin gab es einen Rückgang um knapp 18,5 Prozent. Im selben Zeitraum verringerte sich die Zahl der Getöteten in der Bundesrepublik von fast 20 000 auf unter 8 000, also um rund 60 Prozent. Mehr noch: Luff weist insbesondere darauf hin, daß in den USA nur diejenigen als Verkehrstote gezählt werden, die unmittelbar am Unfallort sterben. In der Bundesrepublik gehen dagegen auch die in die Getötetenstatistik ein, die noch im Zeitraum von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Verletzungen er-

liegen.

Nach Luff hatten Untersuchungen in den 60er Jahren ergeben, daß damals nur etwa ein Drittel der tödlich Verletzten noch am Unfallort oder beim Transport ins Krankenhaus starb, die anderen erst nach Einlieferung ins Krankenhaus und oft erst Wochen später. Somit wäre die derzeitige absolute Zahl der Getöteten in den USA für einen Vergleich mit der Bundesrepublik noch erheblich nach oben zu korrigieren; Luff setzt dafür sehr vorsichtig nur 30 bis 40 Prozent ein. Das ergäbe zwischen rund 60 000 und 66 000 Getötete für das Jahr 1987 im Vergleich zu den unter 8 000 in der Bundesrepublik.

Setzt man das in bezug zu Bevölkerungszahl, Straßennetz, Fahrzeugbestand und Fahrleistungen, bleibt vom „Sicherheitsvorbild“ nichts übrig. Im Gegenteil: In den USA dürfte das Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, ganz erheblich höher liegen als in der Bundesrepublik.

kb

Medikamente am Steuer: Schlimmer als Alkohol

Alkohol am Steuer – schlimm. Medikamente am Steuer – noch schlimmer. Denn egal ob Psychopharmaka, Schlaf-, Beruhigungs- oder Aufputzmittel – sie sind häufiger als Alkohol die Ursache für Unfälle. Jeder fünfte Crash geht auf ihr Konto, vermutet der Verkehrssicherheitsrat. Wissenschaftler stellten gar fest: Wer regelmäßig Beruhigungspillen schluckt – immerhin mehr als eine Million Bundesbürger –, hat ein um 400% erhöhtes Unfallrisiko. Besonders gefährlich: Der Pillenpegel am Steuer ist bisher nicht kontrollierbar.

Lkw: Ab '93 doppelte Gefahr

Benzin oder Salzsäure, giftige Chemie-Abfälle oder Atommüll – rund 40 000 Tonnen Gefahrgut transportieren Lastkraftwagen pro Jahr durch die Bundesrepublik. Meist ohne besondere Sicherung. Und das, obwohl Lkw zwölf Prozent der Unfälle verursachen, aber nur fünf Prozent der Autos stellen. An Massenkarambolagen (64,6% der Autobahntoten) sind sie gar in jedem dritten Fall beteiligt. Die Gründe: Jeder dritte Lkw – zehn Millionen rollen pro Jahr durch die Bundesrepublik – ist technisch nicht in Ordnung, jeder vierte fährt schneller als erlaubt, 30% der Fahrer sitzen übermüdet am Steuer. Und das, obwohl eine Untersuchung des TÜV Bayern jetzt belegt: nach sieben Stunden Fahrzeit steigt die Unfallgefahr für Lkw-Fahrer um 60%. Übrigens: Verkehrsexperten schätzen, daß die Zahl der Unfälle aufgrund neuer EG-Bestimmungen ab 1993 kräftig ansteigt – die Zahl der Lkw auf deutschen Straßen wird sich dann verdoppeln.

Lkw: Jeder 40-Tonner verursacht pro Jahr soviel Straßenschäden wie 164 000 Pkw – insgesamt zehn Milliarden Mark

Autotelefon: Unfallrisiko

Rund 400 000 Autobesitzer haben ein Telefon im Wagen – und werden damit zum Verkehrsrisiko. „Das Telefonieren während der Fahrt übersteigt die Leistungsfähigkeit der meisten Autofahrer“, fand der Münchner Verkehrspsychologe Peter Seemann heraus. Die Folge: Jeder dritte Autotelefonbesitzer hat bereits während eines Anrufs einen Unfall verursacht.

Gift im Auto: Die neue Gefahr

Neue Erkenntnis der Verkehrsforscher: „Schadstoff-Tunnel“, die sich bei Staus über Autobahnen bilden, verursachen häufig schwere Unfälle. Professor Otmar Wassermann, Kiel: „Der niedrige Sauerstoffgehalt kann zu Bewußtseinsstörungen führen.“ Einzige Abhilfe: Lüftung abstellen.

Sicherheit: Um die Bremsen kümmert sich keiner

Kaputte Bremsen und abgefahrene Reifen sind für jeden zehnten Unfall verantwortlich, ermittelten Sachverständige. Grund: Die meisten Autofahrer kümmern sich zwischen den TÜV-Terminen nicht um die Technik ihres Wagens.

Stau: Wenn Schlafmützen zum Alptraum werden

70 Stunden steht jeder Autofahrer pro Jahr im Stau – in Städten und auf Autobahnen. Geschätzte Kosten (z. B. Benzin): zehn Millionen Mark pro Tag. Schuld daran sind häufig sture Linksfahrer auf Autobahnen, Autofahrer, die Kreuzungen blockieren oder im dichten Verkehr „träumen“, ergaben Verkehrsbeobachtungen. Eine neue Untersuchung des Verkehrspsychologen Professor Benedikt von Hebenstreit belegt gar: Jeder fünfte Autofahrer fährt „unausgewogen“ und „unsicher“.

Taxen: Legten 1991 rd. 2,3 Mrd. Kilometer zurück – in Städten häufig nur im umweltschädlichen Schrittempo

Meldungen

rund ums

Auto...

Autoschlüssel in Garage abziehen

Hamm (Inw). Der Wagenschlüssel darf über Nacht auch in einer verschlossenen Garage nicht steckenbleiben, wenn sich das Tor mit einem kräftigen Ruck öffnen läßt. Das hat der Siebte Zivilsenat des Oberlandesgerichts Hamm (OLG) in einem am Montag bekanntgewordenen Urteil entschieden (Az: 6 U 385/90). Folgeschäden habe sich der Halter selbst zuzuschreiben. Die Haftpflichtversicherung brauche jedenfalls nicht einzutreten. Ein Autobesitzer aus Unna hatte Schadensersatz von seiner Versicherung verlangt, nachdem ihm ein unbekannt gebliebener Dieb seinen Wagen aus einer Garage mit defektem Tor-schloß gestohlen hatte und mit dem Auto prompt verunglückt war.

Kaskoschutz von Anfang an

Paderborn (Inw). Selbst wenn ein Autofahrer bei Erhalt der weißen Versicherungsdoppelkarte nur mündlich eine Vollkasko-Versicherung beantragt, genießt er bereits den kompletten Versicherungsschutz. Mit dieser gestern bekanntgewordenen Entscheidung (Az. 3 O 187/91) verurteilte eine Zivilkammer des Landgerichts Paderborn eine Versicherungsgesellschaft zur Zahlung von 24 000 Mark Schadensersatz. Ein Kunde hatte seinen neuen Wagen unmittelbar nach Zulassung noch vor dem schriftlichen Abschluß des Versicherungsvertrages zu Schrott gefahren. Die Versicherung hatte die Schadensregulierung mit der Begründung verweigert, daß für die Kasko-Versicherung mit Aushändigung der Doppelkarte noch keine Deckungszusage vorgelegen habe.

1 December 1991

Dear Mr. Menker,

Thank you for your card of 28 September about VW K70's. Please accept my apology for not replying sooner---my wife has been ill and I am swamped with housework.

I do not have a K70 motorcar, but do have a K70 power train in my front wheel drive museum. See various enclosures. The K70 was never imported into this country, but I have heard that some went into Canada. However, I do not know any Canadians so have never been able to confirm that rumor.

Sorry I cannot offer more information.

A VERY PECULIAR AUTO MUSEUM

There are hundreds of auto museums all over the world, but a unique one can be found in Brighton, Colorado. It features technical and historical exhibits of the designs used in front wheel drive automobiles from the 1890's to the 1980's. On display are fifteen half chassis, chassis and power trains plus hundreds of photographs and cutaway diagrams showing the SIX basic ways of getting the power from the engine to the wheels. In their historical order of use, they are:

- Type I---Transverse engine. Used from the late 1890's until about 1912, then revived by DKW in 1931, it has grown in popularity through the years until it is almost the standard of the industry, particularly in the USA. Its biggest advantage is the saving of up to two MPG in fuel consumption since it does not require a hypoid pinion between the gearbox and the differential.
- Type II---Engine and gearbox to the rear of the differential. Used from about 1911 until World War II. Until the revival of Type I, nearly all front drivers were built like this. In some variations the gearbox is wrapped around the differential as in Frontmobiles, Miller race cars and Ruxtons.
- Type III--Gearbox in front of the differential, engine to the rear. Several pioneering attempts to use this configuration were made in the 1920's, but the first production version was the 1934 Citroen. Still available in two Renault models.
- Type IV---Engine in front of the differential, gearbox to the rear. First tried by Citroen in their 1939 2CV prototypes, but prevented by WW II from going into production until 1948. It immediately became very popular and is still found in Audi, VW versions of the Audi, Alfasud, Subaru, and some Lancia, Citroen and Renault models.
- Type V----Engine and gearbox both in front of the differential. Apparently not a suitable way to build a front wheel drive auto since only Panhard (1946-1967) produced cars this way.
- Type VI---Engine above the differential. First appearing in production in 1965 with the Triumph 1300 and the Toronado, it was also used by Saab, Toyota Tercel and Volkswagen K70.

There are only six complete vehicles on display: a 1959 Emeryson F250, a home-made go-cart, a 1958 Berkeley (all Type I's), a 1950 Gregory-Porsche (Type IV), a 1970 Citroen Mehari (Type IV), and a 1934 BSA (Type II) three-wheeler. Other three-dimensional displays are half chassis from a Toronado (Type VI), Lloyd (Type I), Panhard (Type V), and Goliath (Type IV) plus power trains from a Fiat (Type I), Saab 3-cylinder (Type IV), Volkswagen K70 (Type VI), Renault R-16 (Type III) and Mini (Type I).

This very unusual Auto Museum is located at 250 No. Main Street, Brighton, CO 80601 and is open any time by appointment only; write, or call 303-659-6536 evenings.

- Motor neu lagern - lohnt sich das ?

Bei einem Kilometerstand von 180.000 km kaufte ich mir für meinen K70 im Jahre 1978 aus einem Unfallwagen einen fast neuen Motor (ca. 16.000 km Laufleistung) als Reserve. Diesen Motor habe ich sieben Jahre lang schön konserviert als Ersatz in die Garage gestellt.

Vor der letzten Urlaubsfahrt mit meinem K70 nach Österreich im Jahre 1985, wechselte ich bei einem Kilometerstand von 240.000 km den Motor. Nach getaner Arbeit und dem ersten Probelauf des Motors kam Begeisterung auf. Der Motor lief einfach super ! Doch der Schein trügte, denn nach einer Laufzeit von einer Woche (ca. 900 km) traten plötzlich Geräusche aus dem Motor auf. Diagnose: *leichter Pleuellagerschaden*. Sofort wurde wieder der alte Motor eingebaut. Er hat sage und schreibe noch bis zu einem Kilometerstand von 318.000 mir treue Dienste erwiesen und dann seinen Geist mit Kurbelwellenschaden aufgegeben. Nun war ich gezwun-

Fazit:

Nach meiner Erfahrung sollte bei entsprechenden Verschleißerscheinungen auf eine Überholung der Kurbelwelle (Schleifen) nicht verzichtet werden. Desweiteren sollte bei der Lagerung von Motor- oder Getriebeteilen auf eine entsprechende Ölbefüllung geachtet werden (mindestens doppelter Ölstand). Alle Lagerstellen müssen mit Öl benetzt sein.

gen, den anderen Motor wieder zum Leben zu erwecken. Ich entschloß mich, dessen Pleuellager zu wechseln. Der Motor wurde geöffnet und begutachtet. Die Kurbelzapfen waren innerhalb der Zeichnungstoleranzen, zeigten jedoch leichte Riefen. Die Pleuellager zeigten ein schlechtes Tragbild, das Lagermaterial war verschmiert.

In einem Fachgespräch mit dem PKW-Versuch in Wolfsburg sagte man mir, daß ich den Motor damals mit mindestens doppelter Ölfüllung hätte lagern müssen. Der sonst vorhandene Ölfilm zwischen dem Pleuellager und dem Kurbelzapfen hatte sich nach der langen Standzeit abgebaut. Das Lagermaterial der Pleuellager wurde aufgrund des fehlenden Gleitfilmes durch die Reibung der Kurbelzapfen verschmiert und abgetragen. Ich hätte den Motor öffnen müssen um alle Pleuellager vor dem ersten Neustart zu ölen. "Wichtiger Hinweis für alle K70 - Fahrer, die einen Motor in Reserve

halten."

Zurück zu meinem Motor. Nach langer Überlegung habe ich mich entschlossen, die Kurbelzapfen der Pleuel mit 800er Wasserschmirgel zu glätten, und neue Pleuellager einzusetzen. Der erste Neustart des Motors verlief wiederum erfolversprechend. Ich war von dem Ergebnis begeistert, denn er lief wie neu. Nach einer Einfahrphase habe ich die erste große Fahrt 1991 zum Lauenburger K70 - Treffen gestartet, zu meiner Freude ohne Probleme. Erst nach der zweiten größeren Fahrt (5000 km nach dem Umbau) , es ging nach Holland (Finkefehn), kam auf der Rückfahrt das Aus. Vibrationen traten bei ca. 3000 UpM. auf, welche im Laufe der Zeit immer stärker wurden. Ich war gezwungen, die Geschwindigkeit zu drosseln. Durch Zugabe von 0.5 l Ölstabilisator und langsamer Weiterfahrt habe ich es dann doch bis nach Ostfriesland geschafft.

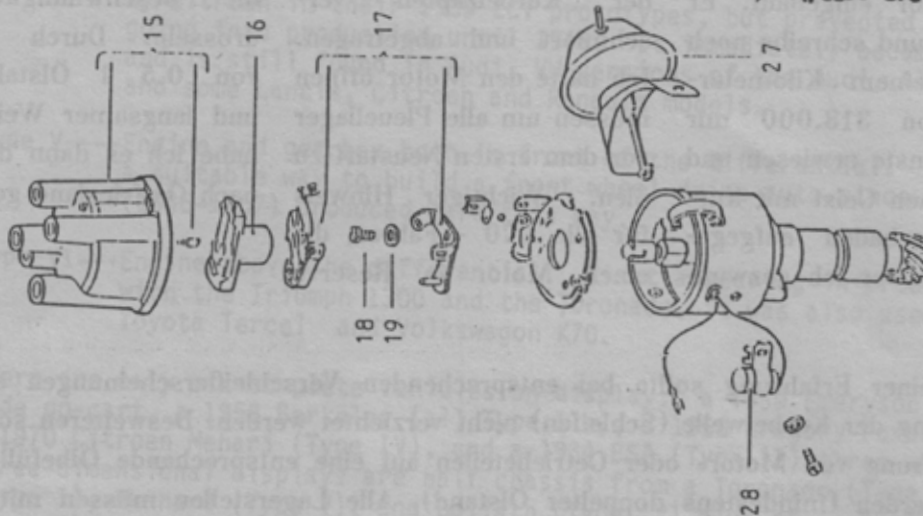
Rudolf Boomgarne

TECHNIK, TRICKS & TIPS

Liebe K70-Post Leser/innen , wie bereits in der ersten Ausgabe , möchte ich ein weiteres Problem und seine Lösung darstellen. Es begann alles im Herbst 1991, als ich vom holländischen K70-Treffen zurück kam. Bei der Heimfahrt knutschte ich einen 50m-Pfosten auf der Autobahn. Dabei demolierte ich mir meinen rechten Nebelscheinwerfer und die Motorhaube. Einige Wochen später fing der Elektrikspuk an. Dabei geriet die Armatureneinheit völlig außer Kontrolle. Beim Blinken leuchteten die Anzeigen für Nebelscheinwerfer.-schlußleuchte und Heckscheibenheizung im Rhythmus mit. Zusätzlich leuchtete bei eingeschaltetem Abblendlicht die Kontrollanzeige für Fernlicht auf. Wenn das Fernlicht eingeschaltet wurde , ging die Anzeige aus. Bei der ersten Fehlersuche klemmte ich das Kabel für die Aschenbecherbeleuchtung ab , womit der Fehler behoben schien. In den darauffolgenden Wochen schlich sich der Fehler wieder ein. Die Batterie war mittlerweile auch hinüber. Ich ließ den Regler und die Lichtmaschine überprüfen , die dann aber doch in Ordnung waren. Nach dem Kauf einer neuen Batterie , prüfte ich nochmals den Stromkreis und stellte einen schwachen Kriechstrom fest , welchen ich aber noch nicht lokalisieren konnte. Danach klemmte ich nach jeder Fahrt die Batterie ab , um eine Entladung zu verhindern. Nachdem ich mit den mysteriösen Umständen paar Wochen gelebt hatte , wollte ich meine Zündung wieder einstellen. Nach dem Öffnen der Verteilerkappe sah ich meinen Verteiler in einem stark verölten Zustand. Ich wurde den Verdacht nicht los, daß hier vielleicht die Ursache für die Kriechströme war. Ich tauschte den Verteiler gegen einen sauberen aus und war mit einem Schlag meine Probleme los.

Ich möchte hiermit nochmals ALLE aufrufen , IHRE Erfahrungen in einem Bericht , möglichst mit Zeichnungen , festzuhalten. Die Berichte werde ich dann veröffentlichen bzw. in einer Kartel sortieren und archivieren und auf Anfrage weiterleiten.

Andreas MARGENFELD
Adresse siehe IMPRESSUM



ANGEBOTE AUS DEM TEILEPOOL

NEUTEILE:

13x 481407331 A äußeres Gleichlaufgelenk (NP 404 DM !) 220 DM
 1x 481407321 A inneres Gleichlaufgelenk 150 DM

AUSTAUSCHTEILE:

1x 028103353 D 75/90 PS Zylinderkopf mit Ventilen 600 DM
 1x 028141023 A Kupplungsdruckplatte 100 DM
 1x 028127025 C Kraftstoffpumpe 50 DM

Gebrauchtteile (laut derzeitigem Besitzer in gutem Zustand)

3x Wasserpumpen 45 DM
 3x 90 PS-Vergaser 50 DM
 1x 75/90 PS-Zylinderkopf, neuwertig, mit Nockenwelle,
 neue Ventilschaftdichtungen 300 DM
 1x Getriebe, 1a Zustand, 76000 km 200 DM
 3x Kühler 50 DM

1x Türverkleidung, schiefer, vorn links 15 DM
 2x 481 611 015 A Hauptbremszylinder je 20 DM
 3x 481 853 651 Kühlergrill, alte Ausföhrung je 10 DM
 2x 481 941 031 Scheinwerfer je 20 DM
 2x 481 853 655/656 Seitengrill je 5 DM
 2x 481 955 113 E Scheibenwischer mit Motor und Gestänge je 30 DM

2x 481 513 031 G Stoßdämpfer hinten je 15 DM
 2x 481 945 107/108 Lampenträger rechts und links je 10 DM
 1x 028 121 405 A Kühlwasserausgleichsbehälter 10 DM
 1x 028 911 023 B Anlasser 40 DM
 2x 028 903 023 C/025 Lichtmaschinen je 50 DM
 2x 311 949 101 A Blinker je 10 DM
 2x 481 411 105 A Schraubenfeder vorn je 10 DM
 1x 481 919 033 P Kombigerät 40 DM
 1x 028 127 025 C Benzinpumpe 30 DM
 1x 481 919 031 Wärmetauscher 40 DM
 1x 028 905 205 J Zündverteiler 20 DM

Wer an Pool-Teilen interessiert ist, schickt seine schriftliche Anfrage an eines der Vorstandsmitglieder.

PS. Wir haben wieder zugeschlagen. Kurz nach Redaktionsschluß kamen noch sehr viele andere Teile dazu, die gerade gelistet werden.

Modell (Baumuster)	Kar.	Bauj.	Zyl	Ltr	PS	T	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
K 70 (48)	4TL	70-74	4	1.6	75	G	5.100	4.000	2.500	1.200	500
K 70 (48)	4TL	70-73	4	1.6	90	G	5.400	4.300	2.600	1.400	600
K 70 L (48)	4TL	70-74	4	1.6	75	G	5.200	4.100	2.500	1.200	500
K 70 L (48)	4TL	70-73	4	1.6	90	G	5.500	4.400	2.700	1.300	600
K 70 S (48)	4TL	73-74	4	1.8	100	S	6.400	4.900	3.000	1.600	600
K 70 LS (48)	4TL	73-74	4	1.8	100	S	6.600	5.000	3.100	1.600	800

© by Classic Data 1991