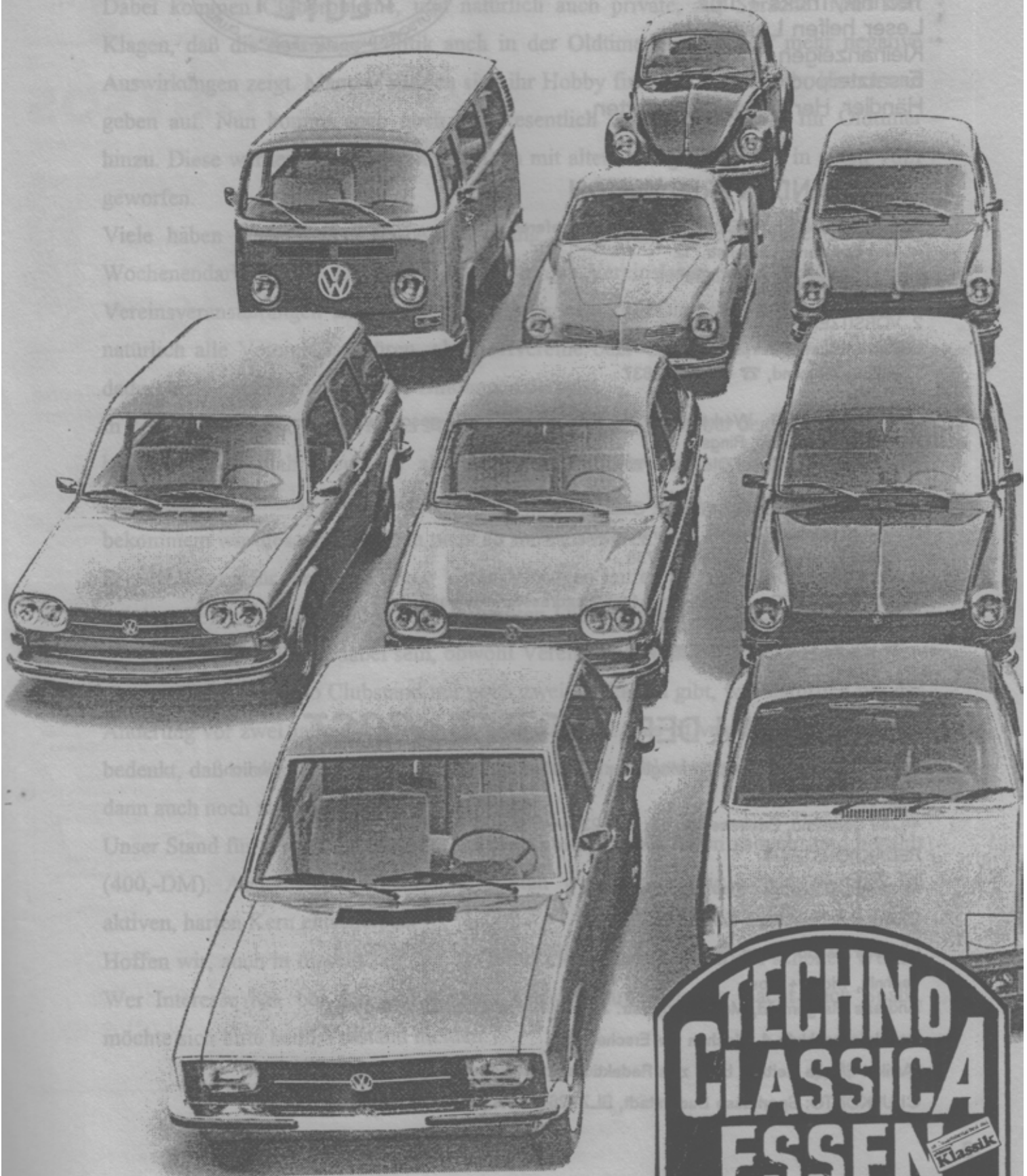


K70 - POST

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



**TECHNO
CLASSICA
ESSEN**
Klassik

INHALT

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

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13
22359 Hamburg, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Technik, Tricks + Tips:

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Auf ein Wort...

So langsam erwacht die Oldtimerszene aus dem Winterschlaf und Post oder Anrufe werden wieder häufiger, auch von befreundeten Clubs.

Dabei kommen Clubprobleme, und natürlich auch private, zur Sprache. Man hört Klagen, daß die derzeitige Politik auch in der Oldtimerszene immer mehr negative Auswirkungen zeigt. Manche können sich ihr Hobby finanziell nicht mehr leisten und geben auf. Nun kommt auch noch die wesentlich höhere Kfz-Steuer für Oldtimer hinzu. Diese werden von der Politik einfach mit alten Alltagsrostlauben in einen Topf geworfen.

Viele haben auch wegen der Aufweichung der Festarbeitszeiten (abends länger, Wochenendarbeit, etc.) keine Zeit mehr für das Vereinsleben, oder bekommen für Vereinsveranstaltungen keinen Urlaub mehr genehmigt. Dieses Problem bekommen natürlich alle Vereine zu spüren, ob Sportvereine oder Oldieclubs, usw.. Es werden dadurch viele private und soziale Bindungen zerstört.

In der K70-Szene kennen wir das Problem schon seit längerem bei den Hollandtreffen, bei denen oft mehr deutsche als holländische Teilnehmer erscheinen, da viele Holländer höchstens noch Sonntagnachmittags Zeit haben. In unserem Verein bekommen wir dies zur Zeit noch nicht so stark zu spüren.

Die Planungen für die diesjährigen Veranstaltungen laufen bei uns schon wieder. Wir werden dies Jahr auch wieder bei der größten Oldtimershow, der Techno-Classica am 03.-07.04.1997 in Essen dabei sein, obwohl Vereine dort immer mehr ins Hintertreffen geraten und es z.B. pro Clubstand nur noch zwei Freikarten gibt, was natürlich bei der Änderung vor zwei Jahren schon Unmut ausgelöst hat. Das ist verständlich, wenn man bedenkt, daß man sich für Standaufbau und Betreuung Urlaub genommen hat und soll dann auch noch als Standpersonal Eintritt bezahlen.

Unser Stand für den 14. - 15.06.1997 in Bockhorn ist auch schon gebucht und bezahlt (400,-DM). Andere Teilnahmen an Märkten werden wir wie immer spontan im aktiven, harten Kern entscheiden.

Hoffen wir, auch in diesem Jahr auf ein gutes Gelingen und natürlich schönes Wetter.

Wer Interesse hat, bei den Clubständen aktiv mitzuwirken (es macht auch Spaß), möchte sich bitte beim Vorstand melden.

J.B.

Moment mal

kennen wir das nicht schon ?

Natürlich, werden die alten Stammtisch-Fans sagen; im Haus WALDESRUH waren wir noch 1995.



Wir treffen uns wie immer am 2. Samstag im Monat um 17⁰⁰ Uhr.

Der Weg:

Wie immer die A 46, d.h. von Düsseldorf oder von Wuppertal kommend, die Abfahrt Haan/Hochdahl nehmen und links abfahren (Richtung Hochdahl). Das Lokal liegt direkt an der Auffahrt D-dorf.

Stammtischtermine 1997:

- 11. Januar
- 8. Februar
- 8. März
- 12. April
- 10. Mai
- 14. Juni
- 12. Juli
- 9. August
- 13. September
- 11. Oktober
- 8. November
- 13. Dezember

Manfred Schmidt
Willbecker Str. 83
40699 Erkrath
Tel. 02104/45829

Bis dahin grüßt Euch
"Die graue Eminenz".

T A V E R N E

DIONYSOS

Haus Waldesruh

**ERÖFFNUNG
UNTER
NEUER
LEITUNG**



**BIER-
GARTEN**

**Parkplatz
am Haus**

**Der
echte Grieche
aus Düsseldorf**

Zum Namen

Der Gott der üppigen Fruchtbarkeit ist Dionysos, der Sohn des Zeus und der Semele. Er war der Förderer der feineren Formen des Landbaus, der Garten- und Obstkultur und vor allem der Verbreiter und Heher des Weinstocks. Er weckte mildere Sitten und freundliche Geselligkeit, wurde Seher der staatlichen Ordnung und höheren Kultur. Er bildete mit seiner schäumenden Lebensglut, seiner grenzenlosen Rasterei eine ungekannte Ergänzung zur stillen Klarheit und malvollen Ruhe zivilisierter Lebenshaltung. Wilde Frauen waren seine Begleiterinnen.

Tradition verpflichtet. Seit nunmehr über 20 Jahren verwahrt Familie Patassis ihre Gäste mit griechischen und internationalen Leckereien und erlesenen Weinen aus den bevorzugten Anbaugebieten Griechenlands.

Unsere Grundzutaten sorgfältig, verwenden wir nur die besten Zutaten für unsere Gerichte, die wir frisch und nach traditionellen Rezepten zu bereiten. Und das schmeckt man.

Deshalb freuen wir uns immer wieder, wenn Sie als unsere Gäste zuhnden sind und uns die Treue halten.

Ihre Familie Patassis.

**GRIECHISCHE
UND
INTERNATIONALE
KÜCHE**

**Alle Gerichte
auch zum
Mitnehmen**

Flurstraße 279
42781 Haan
Tel. 02129/34084

Betrifft: Ersatzteilkataloge

Ich wurde gefragt, ob ich nicht noch mal Ersatzteilkataloge machen könnte. Ab 5 Interessenten wäre es möglich. Der Katalog hat 460 Seiten, davon 70 Seiten Modellübersicht. K70 E.T.Nr. und Abbildungen. Eine gute Hilfe für Reparaturen, etc..

Wer noch einen haben möchte, sollte sich alsbald bei mir melden. Es werden dann noch genauere Info's zugeschickt.

Jörg Ballwanz

ACHTUNG K 70-TREFFEN ACHTUNG K 70-TREFFEN ACHTUNG

Keine Angst - das 11. Internationale K 70-Treffen findet statt, wie immer Pfingsten. Dieses Mal im südlichen Ruhrgebiet. Aus Zeitgründen sind die offiziellen Einladungen leider noch nicht fertig - werden umgehend nachgereicht. Für nähere Informationen steht das Organisationsteam gerne zur Verfügung:

Ingo Menker	Klaus-Peter Liere	Willi Hiegemann
Edelrosenstr.17	Fritz-Reuter-Str.8	Frillendorfer Str.46
44289 Dortmund	58453 Witten	45139 Essen
02304/43837	02302/69363	0201/234275

Die K 70-Postkarte: für 1,50 DM je Stück zu beziehen bei:

Ingo Menker, Tel.:02304/43837

Wir sind auf der Techno-Classica! Halle 15, Stand 1500 (der VW-Gemeinschaftsstand). Wir freuen uns über regen Mitgliederbesuch. Ihr findet uns neben dem Übergang zu Halle 13, gegenüber der Brezelenstervereinigung und neben dem VW-Kübel-Club. Termin: 3. bis 7. April

Das Nennungsformular ist ein Dokument, das Sie ausfüllen und mit der Nennung einreichen müssen. Das Nennungsformular ist ein Dokument, das Sie ausfüllen und mit der Nennung einreichen müssen. Das Nennungsformular ist ein Dokument, das Sie ausfüllen und mit der Nennung einreichen müssen.

Eintrittspreis	Leistungspreis	Verbrauch
1800,- DM	20,- 25,- 30,- 45,-	4,5 bis 6 l pro 100 km

Am 1. Februar 1957 gab auf dem Prüfstand der NSU Motorenwerke der DKM 24 einen als DKM 125 bekannt (ein Dreihobbenmotor mit rotierendem Läufert und rotierendem Gehäuse) seine

Defekt-Geschichte: Am 1. Februar 1957 gab auf dem Prüfstand der NSU Motorenwerke der DKM 24 einen als DKM 125 bekannt (ein Dreihobbenmotor mit rotierendem Läufert und rotierendem Gehäuse) seine

Vorbereitungen zum 17. Internationalen NSU-Treffen in Nienburg vom 10.-13-07.97

So liebe NSU Freunde, wir rechnen mit Eurem Erscheinen in Nienburg. Für die Grundlagen ist gesorgt. Festzelt, Ausstellungsflächen, Bewirtung und Camingplätze sind geordert. Jetzt fehlen eigentlich nur noch Eure massenhaften Anmeldungen. Ihr könnt soviele NSUs mitbringen wie Ihr könnt. Es gibt einige wichtige Ereignisse zünftig zu feiern. Wir hoffen natürlich auf eine gute Verbindung zu Petrus und entsprechendes Wetter. Die gute Laune müßt Ihr natürlich selbst beisteuern. Für ein komplettes Festprogramm ist auch schon gesorgt. Lange Weile könnt Ihr für die Zeit vom 10. bis 13. Juli aus Eurem Wörterbuch streichen.

Besonders hervorzuheben ist diesmal, daß diesmal auch die Zweiradzunft, besonders die kleinen Mopeds der Quickly Baureihe, der NSU-Millionenverkaufschlager in den 50er Jahren und NSU Wankelmotoren in zwei **Sonderausstellungen** gewürdigt werden sollen.

Nicht vergessen werden soll auch ein kleiner, doch sehr interessanter, **Historischer Rückblick über NSU im Jahre 1997:**

40 Jahre NSU Prinz

Nach der Einstellung der Automobilproduktion im Jahre 1929 wagte man sich in der aufkommenden Wirtschaftswunderzeit im Jahre 1957 wieder offiziell unter die Automobilproduzenten. Der Einstieg in das neue Autogeschäft sollte mit dem NSU Prinz erfolgen. Um den neuen Aristokraten, den „NSU-Prinzen“ gebührend das Licht der automobilen Welt erblicken zu lassen hatte die rührige Werbeabteilung unter Arthur Westrup keine Mühen gescheut. Die erste öffentliche Vorstellung des NSU Prinz erfolgte am 03. September 1957 auf Schloß Solitude bei Stuttgart unter Mitwirkung der neugekrönten Miss World (Petra Schürmann).

Gedanklich basierte das Prinz Triebwerk auf dem Motorradmotor der Max (250 cm³) mit der bekannten Schubstangensteuerung und der obenliegenden Nockenwelle

Einführungspreis	3800,- DM.
Motor	Zweizylinder-Viertakt-Twin
Hubraum	583 cm ³
Leistung	20 -23 - 30 PS
Verbrauch	4.5 bis 6 l pro 100 km

40 Jahre Wankelmotor

Am 1. Februar 1957 gab auf dem Prüstand der NSU Motorenwerke der DKM 54 auch als DKM 125 bekannt (ein Drehkolbenmotor mit rotierendem Läufer und rotierendem Gehäuse) seine

ersten eigenen Kraftimpulse an die Leistungsbremse ab. Er besaß ein: Kammervolumen von 125 cm³ und eine maximale Leistung von 29 PS bei 17000 min⁻¹. Für eine Serienproduktion wurde aus dem Drehkolbenmotor durch kinematische Umkehr der einfacher herzustellende NSU-Kreiskolbenmotor entwickelt.

30 Jahre Ro 80

Die offizielle Vorstellung des neuen NSU Mittelklassewagens erfolgte auf der Frankfurter IAA am 14. September 1967. Mitte Oktober 1967 wurde die Produktion des Ro 80 mit dem Zweischeiben Wankelmotor KKM 612 (115 PS /5500 min⁻¹) aufgenommen.

Im Februar 1968 wurde das neue Auto von einer Fachjournalisten-Jury zum „Auto des Jahres“ gewählt. Bis 1977 wurden vom Ro 80 37395 Stück gefertigt.

20 Jahre NSU-Wankel-Spider-Club Deutschland e.V.

Vom ersten serienmäßig hergestellten Wankelauto der Welt wurden in der Zeit von 1964 -1967 nur 2375 Stück gefertigt. Da es bei dem kleinen Cabrio, von einem Einscheibenwankelmotor befeuert, schon früh Probleme mit Ersatzteilen und Motordefekten gab, formierte sich 1977 eine wankelbegeisterte Gruppe, aus ihr entstand der NSU-Wankel-Spider Club Deutschland.

Neues NSU-Szenebuch

über NSU-Fahrzeuge, Prototypen und Eigenbauten der Zweizylinder-, Vierzylinder- und Wankeltypen und die Leute, die sich mit solchen Sachen beschäftigen. Es sind mehr als 200 Seiten mit einer Menge Bilder geworden. Das Buch erscheint pünktlich zum Internationalen Treffen und wird dort auch vorgestellt. Laßt Euch mal überraschen. Ich hoffe, daß ich für jeden etwas Interessantes ausgegraben habe.

Nennung und Nenngeld nicht vergessen !!!

Und wer seine Anmeldung noch nicht losgeschickt hat, der sollte sich sputen, sonst sind die besten Nummern vergeben. Ausschreibungen liegen den Clubvorständen vor. Direkte Nachfragen und Anmeldungen gehen an **Helmut Knuschke, Zum Alten Hof 1, D-31632 Husum, Tel. 05027/481.**

Das Nennungsformular muß bis zum **22.06.1997** beim Veranstalter eingetroffen sein. Es muß komplett ausgefüllt und unterschrieben sein. Das **Nenngeld beträgt DM 65,-**. Nachnennungen sind in beschränktem Umfang möglich. Dafür wird eine zusätzliche Gebühr von **DM 20,-** erhoben. Mit der Nennung wird das Nenngeld per Eurocheck (in DM) oder per Überweisung auf das **Konto 325357 (BLZ 256 501 06)** bei der Sparkasse Nienburg, Stichwort **NSU-Treffen 1997**, fällig. Den eigenen Absender auf dem Überweisungsträger nicht vergessen! Das Nenngeld ist Reuegeld und wird nicht zurückerstattet. Vor dem Treffen erfolgt eine schriftliche Nennungsbestätigung.

Mit prinzipiellen Grüßen

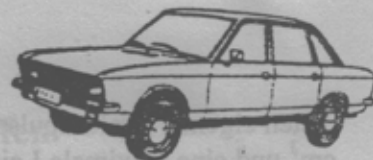
Gerhard Geiling

Gerhard Geiling, Tel. 05101/12203

Pressesprecher 17. Int. NSU Treffen Nienburg, 10.-13.07.97

email: 100567.263@compuserve.com, Ausschreibung im Internet bei: <http://home.t-online.de/home/0510112203-0001/>

K70 im Alltag-geht das?



wie vielleicht nur wenige von Euch wissen, fahre ich seit dem Erhalt meines Führerscheines, nun seit 11 Jahren K70 im Alltag. Obwohl ich bisher 21 K70 besessen habe und davon immer noch 12 K70 besitze, meistere ich den Alltags-Stress erst mit dem 2ten K70.

Den ersten K70, nach einem DKW F12 und einem 1302 Käfer unser drittes Familienauto, (74er marinogelb) meldete ich mit 240 000 km auf dem Tacho endgültig ab, Technisch hätte der Wagen zwar problemlos die nächste Tüv-Hürde gemeistert, doch das Bodenblech näherte sich an allen Ecken und Kanten der Zerbrechlichkeit von Knäckebrot. Der Motor kam über die gesammte Laufleistung mit einem einmaligen Wechsel der Ventilschaftdichtung ohne größere Reparaturen aus. Als zweites Alltagsauto besorgte ich mir einen 74er senegalrot aus 6 Hand mit 350 000 km auf dem Tacho. Der eingebaute 2te Motor hatte gerade 200 000 Km runter. Obwohl der Wagen noch gut ein Jahr Tüv hatte, stand er schon 1Jahr lang abgemeldet im Freien hinter einer Feldscheuer. Hätte mir das vielleicht zu Denken geben sollen? Schwellerbleche und die vorderen Kotflügel waren neuwertig, da erst vor kurzem ausgetauscht. Nach Einbau von 4 guten gebrauchten Türen, 2Radläufen hinten und einer kompletten Inneneinrichtung sowie viel Technik-Krims-Krams, fahre ich diesen Wagen heute noch. Aktueller Kilometerstand:415 000km.

Der Motor benötigte bisher eine neue Kopfdichtung sowie Ventilschaftdichtungen. Ich hätte mit Sicherheit mit weniger Aufwand einen wirklich guten K70 kaufen können, aber für den Alltag will ich nun mal nur Autos fahren an denen eine Totalrestauration nicht lohnt und denen ich bei Totalausfall (Unfall) nicht nachtrauern muß. So steht nun mein Alltags-K70 bei Wind und Wetter im Freien und spult im Jahr ca. 20 000km ab.

Liegen geblieben bin ich mit einem K70 noch nie und hier finde ich endlich Anschluß an den Titel diesen Artikels. Ein technisch gut gewarteter K70 ist trotz hoher km-Laufleistung 100% zuverlässig! Besonders zu empfehlen ist jedoch der 75 PS Motor der sich mit Normal Bleifrei begnügt und den kleinsten Durst hat. Besonderes Augenmerk sollte man immer allen Kühlwasserschläuchen und Benzinleitungen schenken. Schläuche die sich nicht leicht zusammendrücken lassen, also ausgehärtet sind und Risse zeigen sollten schleunigst getauscht werden. Die Motorelektrik muß regelmäßig auf wackelige Kabelschuhe oder Korrosion hin untersucht werden. Speziell die Massekontaktschrauben für die Beleuchtung vorn und hinten müssen blitzblank sein und vor Rost mit etwas Wachs geschützt sein. Nur dann hat man auch ein optimales Licht!

Da die Zündkerzenstecker mit den Zündkabeln nur verschraubt sind, sollte auch hier immer auf festen Sitz geachtet werden. Das Kabel an der Schraubverbindung sollte auch ca. alle 40 000km um ca. 1cm gekürzt werden, da hier das Kupfer leicht ausglüht oder grünspanig wird. Die Leitfähigkeit der Leitung verschlechtert sich dadurch erheblich, was Startschwierigkeiten und schlechten Motorrundlauf zur Folge hat.

Selbstverständlich soll der Keilriemen und der Silentblock regelmäßig geprüft und getauscht werden. Angerostete Kappen des Silentblocks reißen oft ein und ein ausgenudelter Silentblock-Gummi macht das Keilriemenspannen nahezu unmöglich.

Da man nun gerade eh schon am Keilriemen fummelt, kann man auch der Kurbelwellenriemenscheibe einen prüfenden Blick schenken.

Ich selber und schon einige andere Leute hatten einen Totalausfall durch abreißen der Nietten. Bei voller Fahrt zermatscht die abgerissene Riemenscheibe nicht nur die Wasserpumpenflügel, sondern kann auch im Kühler stecken bleiben oder verewigt sich in der

Motorhaube. Verschleiß der Riemenscheibe erkennt man bei abgenommenen

Keilriemen durch Spiel der vernieteten Teile. Es können auch Nietens schon ganz fehlen oder Risse zeigen!

Die Wasserpumpe und der Hauptbremszylinder besitzen jeweils an der unteren Seite eine Kontrollöffnung. Sollte es in beiden Fällen hier beginnen zu tröpfeln, so sollte man die Teile baldmöglichst tauschen. Die Wasserpumpe kann man noch flicken, indem man die Kontrollbohrung mit einer dicken Schraube oder Bolzen verschließt. Mit einer derart geflickten Pumpe kann man durchaus noch einige Zeit fahren. (Ich fahre schon ein Jahr damit!) Irgendwann ist dann auch der vordere Dichtring der Pumpe durchgerostet und die Pumpe ist dann damit vollends hinüber. Gerne fliegt auch der Schlauch für den Bremskraftverstärker aus der Ansaugbrücke, so daß der Motor nur noch auf 2 Zylindern läuft.

(wegen des Druckverlustes) Den konischen Schlauchanschlußstopfen klebt man mit Sekundenkleber fest oder sichert ihn gleich mit einem stabilen Draht.

An der Wagenunterseite fallen besonders undichte Radbremmszylinder durch versifftete Felgen auf. Nervt der Wagen durch enorm lange Schaltwege und läßt sich der Wagen nur schalten wie ein Löffel im Pudding, so sind die beiden Kunststoffbuchsen des Schaltgestänges ausgeschlagen. Es können auch die beiden Schrauben der Schaltgestängebefestigung locker sein. Diese Schrauben müssen mit stabilem Schweißdraht durch den Schraubenkopf gesichert sein, da sich die Schrauben sehr gerne selbstständig machen. Billiger Blumendraht reicht nicht! Ich habe selber einmal eine Schraube verloren, doch ein Griff in das bordeigene Ersatzteilelager half mir aus der Misere. Darum will ich diesen Bericht mit einer Ersatzteilliste schließen, die jeder Vielfahrer an Bord haben sollte. Dies ist auch für Laien ratsam, schließlich kann auch der ADAC bei einer Panne kaum helfen da die wichtigsten Verschleißteile nicht zur Hand sind. Die meisten Teile lassen sich platzsparend im umgedrehten Reservewagenrad in der Reserveradmulde bunkern. Auch die beiden "Taschen" in den hinteren Kotflügeln sind ideal das Material gegen umherfliegen im Kofferraum zu sichern.

Hier nun die praxiserprobte Liste:

-Handbuch "Jetzt helfe ich mir selbst"

-Ersatzbox mit Glühlampen und Feinsicherungen

-1 Rolle Pannband (gewebeverstärktes Klebeband)

-div. Kabelbinder, Schlauchschellen, Stahldraht

-ca. 1m Benzinschlauch+Benzinfilter

-Gaszug/Kupplungszug/Benzinpumpe

-Zündspule/1 Zündkabel/ Lichtschalter

-2 Auspuffhaltegummis

-Kohlen für Lichtmaschine (ab 74 er Modell kombiniert mit Regler)

-Keilriemen+kompletter Silentblock

-Schrauben für Schaltgestängebefestigung

-Auspuffreparaturschelle+Dichtkitt

-Kühlerdeckel

-0,5 l Bremsflüssigkeit

-1,0 l Motoröl

-1,0 l Kühlwasser (im Winter reines Glysantin, wegen Frostgefahr)

-alte Decke, Arbeitshandschuhe, Taschenlampe am besten mit Anschluß für Zigarettenanzünder, da die Batterien im Pannfall mit Sicherheit immer leer sind!

Selbstschrauber haben natürlich einen Werkzeugkasten mit brauchbarem Werkzeug immer dabei.

Für den Fall einer Reifenpanne muß neben dem originalen Wagenheber nebst Radkreuz auch ein massives Holzbrett als Unterlage dabei sein. Bei extrem porösen Karossen empfiehlt es sich neben weiteren Holzklötzchen einen Scherenwagenheber aus dem Baumarkt dabei zu haben, den man in Ermangelung der originalen Wagenheberaufnahmen notfalls überall ansetzen kann.

Allzeit gute Fahrt im K70 wünscht

Jochim Galinge

Meine Erfahrungen mit Bleifrei-Zusatz

von Olaf Gerhards

Vor einiger Zeit habe ich mir in Österreich eine Dose Bleiersatz gekauft, da ich dachte, es würde meinem Auto eher nützen als schaden, ein Gemisch aus Benzin und diesem Wundermittel zu konsumieren. Ich mischte also wie vorgeschrieben beim Tanken immer das Mittel dazu (leider fällt mir nicht mehr der Name dieses Zeugs ein). Auch zwei meiner Freunde probierten das Zeug, das angeblich sogar für Kat-Autos geeignet sein wollte, an ihren Autos aus. Dieser Versuchsfahrzeugpark bestand aus meinem 73er 75 PS-K 70, einem 77er 50 PS-Derby und einem 79er 75 PS-Rekord 1.9. Meines Erachtens gehört nicht viel Phantasie dazu, einen Zusammenhang zwischen plötzliche Defekten der Benzinpumpen an allen drei Fahrzeugen ungefähr zur gleichen Zeit und der Verwendung des Bleiersatzes zu finden. Ich kann also nur warnen, sich derartiges in den Tank zu kippen, denn auch mit Normal bleifrei (und gelegentlich etwas Super läuft der K 70 schon seit vielen km einwandfrei.

...und noch etwas zu dem Thema:

Wie ich ^{mich} bereits in der K 70-Post 2/94 darüber ausgelassen habe, genehmige ich seit Jahren meinen Autos nur Bleifrei (von irgendwelchen Resten aus Schlachtfahrzeugen mal abgesehen), und ich hatte trotz härtestem Alltagsbetrieb noch nie einen Defekt, der mit dem fehlenden Bleifzusammenhing. Der orangefarbene K 70 hat 64 000km Bleifrei absolviert und mein jetziges Alltagsfahrzeug, ein 72er NSU 1200 C mit 55 PS innerhalb der letzten 1 1/2 Jahre sogar 52 000km. Für Unwissende sei hinzugefügt, daß die Vierzylinder NSU's gleich aufgebaute Zylinderköpfe haben, zum Teil sind die Teile sogar identisch, z.B. Ventildeckel, deren Dichtungen, die Ventilschaftdichtungen und die O-Ringe, etc.

Ich habe auch in meinem NSU-Club kluge Geister erlebt, die mir prophezeit haben, daß ein NSU-Motor ohne geeignete Umbaumaßnahmen nur kürzeste Zeit ohne Blei auskommt, dann würde mir sofort "der Motor um die Ohren fliegen". Auf meinen Einwand hin, daß das bislang noch nicht passiert ist, wurde mir gesagt, daß das aber der Fall sein werde, wenn ich den Wagen mal "richtig rannehmen" würde. Auf meine Frage hin, wie denn nun die 52 000km in 18 Monaten zu bewerten sind, wußten diese Schlaumeier aber auch keine Antwort und murmelten etwas von Rennbetrieb. Nun ja, ich fahre keine motorsportlichen Veranstaltungen mit meinem PKW, und überhaupt: Willi Benra, einer der erfolgreichsten NSU-Rennsportler der letzten Jahre holt sich seine Pokale auch Bleifrei (ohne ventiltechnische Umbaumaßnahmen).

Die schlauesten Leute sind übrigens diejenigen, die ihren Oldie schon seit Jahren in der Garage stehen haben ("bald ist er bestimmt fertig"). Die wenigen Alltagsfahrer, die meines Erachtens als einzige fähig sind, sich zu dem Thema zu äußern, lassen derartige Horrorgeschichten jedenfalls nicht vom Stapel.

Also, um noch einmal auf das eigentliche Thema zurückzukommen: Der K 70 verträgt uneingeschränkt Bleifrei!! Das gleiche gilt auch für die NSU-Vierzylinder.

Der 75 PS-K 70 kommt mit Normal (91 Oktan) aus, die 90 - und 100 PS-Modelle benötigen wenigstens Eurosuper (95 Oktan).

Rudi Boomgaren sagte mir neulich, daß auch der 90 PS-Motor Normalbenzin verträgt, man sollte nur gelegentlich Super nachfüllen,

entweder ab und zu eine Tankfüllung, oder je Tankfüllung 10 bis 15 Liter dazukippen. Das reicht.

Es kommt hierbei aber auch auf die Nutzung an. Ich fahre meinen NSU jeden Tag, fast ausschließlich Autobahn (z.B. jeden Tag 15 km ins Büro), und wenn man längere Zeit ununterbrochen höhere Geschwindigkeiten fährt, kann es sein, daß der Motor klingelt, wenn man dann noch mal Gas gibt, bzw. eine Steigung herauffährt. Mein 55 PS-NSU hat diese Angewohnheit sofort abgestellt, als ich ein wenig Super nachgefüllt habe. Mit höheren Geschwindigkeiten meine ich bei meinem Wagen 135 km/h und mehr (auf Dauer). Der 1200 C ist mit 145 km/h Höchstgeschwindigkeit angegeben. Laut Rudi kann dieses Klingeln auch beim 90 PS-K70 auftreten. Auch hier reicht das Nachfüllen von ein wenig Super zur Beseitigung aus. Bei meinem 75 PS-K 70 kann ich mich an derartiges nicht erinnern.

Damit will ich sagen, daß bei ausschließlich gelegentlichem Gebrauch auf kürzeren Strecken (wie das so bei Oldtimern üblich ist), dies aber kein Problem ist. Dann reicht Normal völlig aus. Beim LS sollte man doch bei Eurosuper bleiben. Natürlich tut es jedem Wagen gut, wenn er mit höherwertigem Sprit gefahren wird, wenn man aber auf Sparsamkeit und niedrige Betriebskosten Wert legt, ist es nicht unbedingt notwendig, sich danach zu richten.

Generell sollte man den K 70 nicht als Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug nutzen. Es ist festzustellen, daß der K 70 bei dieser Verwendung bereits nach kurzer Zeit mehr verbraucht (Benzin und Öl), unruhiger läuft und auch nicht mehr die volle Leistung bringt. Dann ist es höchste Zeit, den Wagen auf einem Stück Autobahn mit höherer, aber gleichmäßiger Geschwindigkeit "frei" zu fahren. Mein K 70 fing, wenn ich ihn ausschließlich die Woche über als Transportmittel zum Büro genutzt habe, spätestens Freitag morgens an zu bocken. Nach 20- 30 km Autobahn war wieder alles beim alten. Zuerst mußte ich ihn sogar richtig einfahren. Beim Kauf hatte der K 70 99 000km runter, von 1976 bis 1990 sind die Besitzer (Rentner) jedoch nur 25000km gefahren. Da ich alle Vorbesitzer kennengelernt habe, konnte ich das nachvollziehen.

Jedenfalls bin ich bei meinen ersten Fahrten nicht über 120 km/h herausgekommen. Wenn man vor diesem Problem steht, muß man mit etwas Gefühl an die Sache herangehen. Man fährt immer ein bißchen Autobahn bei gleichmäßiger Geschwindigkeit (die besagten 20-30 km), und bei jeder weiteren Fahrt fährt man 5 km/h schneller. Irgendwann erreicht der Wagen dann die volle Leistung. Man darf nur nicht sofort voll drauftreten! Mein K 70 hat diese Prozedur gut verkräftet. Alle, die mal damit gefahren sind, haben festgestellt, daß dieser K 70 einer der flottesten mit 75 PS war. Auch von meinem NSU sind alle anderen NSU-Freaks in Sachen Lauf-ruhe, Anzug und Endleistung angetan. Immerhin bin ich mit dieser Kilometerleistung in der kurzen Zeit unangefochten Weltmeister. In den letzten Jahren ist niemand an derartige Werte herangekommen. Die Prinzen waren sowieso höchst selten als Langstrecken-Dauerfahrzeug eingesetzt worden (im Gegensatz zu vielen K 70). Die höchste Jahresfahrleistung von anderen waren 30 000km. Und das ist auch schon eine Weile her.

Noch einmal zum Thema Einfahren. Ein belgischer NSU-Fan hat einen Ersthand-Rentner-1200 C gekauft. Bei 85 km/h ist Schluß.

Richtig teuer wurde so ein Auto (was für eins es genau war, weiß ich nicht mehr) für einen Kollegen. Als dieser den Wagen seiner Großtante übernommen hat, mußte er eine Generalüberholung des Getriebes vornehmen lassen. Die gute Frau war 10 Jahre lang ausschließlich jeweils wenige hundert Meter zum Supermarkt und zum Friedhof gefahren, mit dem Ergebnis, daß der 4. Gang nicht funktionierte, da niemals benutzt.

Joy Mehn



DEUVET Karl Ersing - Mühlbachstraße 22 - D-88433 Schemmerhofen

Information
an alle Deuветmitglieder-Clubs

Nr. 40/96 KoGe

Saisonkennzeichen

Karl Ersing
Kommission Verkehrsrecht

Mühlbachstraße 22
D - 88433 Schemmerhofen
Telefon 07356 - 34 36 (privat)
Telefon 07351 - 97 26 (gesch.)
Telefax 07351 - 1 29 75 (gesch.)

Das Bundesministerium für Verkehr in Bonn, teilt dem Deuвет mit, daß ab 01.01.97 Saisonkennzeichen beantragt werden können.

Das Saisonkennzeichen hat für den Halter den Vorteil, daß er nicht zweimal jährlich die Zulassungsstelle, zwecks Stilllegung im Herbst und Wiedenzulassung im Frühjahr, besuchen muß. Dies bedeutet Ersparnis von Zeit und Gebühren.

Beim Antrag eines Saisonkennzeichens bei der Zulassungsstelle, kann der Fahrzeughalter entscheiden, für welchen Zeitraum (nur monatsweise) im Jahr das Fahrzeug zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sein soll.

Anwendungsfälle sind insbesondere Krafträder, Wohnmobile, Wohnanhänger, Cabrios usw. also vornehmlich Fahrzeuge aus dem Freizeitbereich. Zu diesen Fahrzeuggruppen gehören auch die Oldtimerfahrzeuge.

Der Zulassungszeitraum wird gut sichtbar rechts auf den Kennzeichenschildern eingeprägt. Soll also das betreffende Kraftfahrzeug z.B. vom 01.03. - 31.10. zum Verkehr auf öffentlichen

Straßen zugelassen sein, wäre in dem betreffenden Feld $\frac{03}{10}$ eingeprägt.

Das Fahrzeug kann somit wiederholt in den nächsten Jahren in diesem Monatszeitraum im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt werden. Außerhalb des Zulassungszeitraumes darf das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht in Betrieb gesetzt werden. Der Begriff Betrieb ist im verkehrstechnischen Sinne auszulegen. Danach dauert der Betrieb eines Kraftfahrzeuges so lange fort, wie es der Fahrer im Straßenverkehr beläßt, was das Parken miteinschließt.

Präsident: Peter Krause
Vize - Präsidenten:
Heinz Eck
Martin Kraut
Geschäftsführer: Peter Schneider

DEUVET
BUNDESVERBAND
DEUTSCHER MOTOR VETERANEN-CLUBS
Geschäftsstelle: Frankenforster Str. 2
D - 51427 Bergisch - Gladbach
Telefon 02204 - 61 346 61 344 Fax 02204 - 69 269

Bankverbindung:
Postgiroamt Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509
Sonderkonto "DEUVET" /P. Schneider



Ein Saisonkennzeichen wird nur als Euro-Kennzeichen ausgegeben.

Zum Beantragen eines Saisonkennzeichens, muß eine dafür besondere Versicherungs-doppelkarte nach §29a Abs.1/2/3StVZO vorgelegt werden, inder hervorgeht, für welchen Zeitraum das Fahrzeug zugelassen wird und somit versichert ist.

Die Hauptuntersuchung nach §29 StVZO muß nicht durchgeführt werden, wenn diese in einem Zeitraum, außerhalb des Zulassungszeitraumes fällig ist. Sie ist aber dann unmittelbar zu Beginn des nächsten Zulassungszeitraumes (nach Kennzeicheneinprägung) vorzunehmen, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen wird.

Die Gebühr für die Prägung eines Saisonkennzeichens gegenüber einem normalen Kennzeichen wird sich nur geringfügig erhöhen, jedoch bei der Zulassungsstelle wird für den Verwaltungsaufwand zur Änderung des Saisonkennzeichens eine Gebühr von 50.-DM berechnet.

Zur Oldtimersaison 1997 kann man jetzt von den drei verschiedenen Zulassungen

- eine beantragen:
1. normale Zulassung eines Kfz
 2. Zulassung mit roten Oldtimerkennzeichen
 3. Saisonkennzeichen

gez. Karl Ersing

22.07.96



DEUVET - Information

Altautoverordnung

Ein nicht unbedeutender Erfolg des DEUVET ist zu vermelden: Auf unser Bestreben hin wurde die Altautoverordnung geändert.

Altautoverordnung – was ist das? werden Sie sich berechtigt fragen. In der Aufregung um die zu erwartende Steuerverdopplung für Autos ohne Kat ging eine vom Bundesumweltministerium geplante Verordnung zum Umgang mit Altautos ganz unter.

Altautos sind verbrauchte Autos, also Autos, die keiner mehr will und die verschrottet werden sollen. Damit diese Autos nicht mehr idyllisch auf Schrottplätzen vor sich hinrostend, dem wenig Betuchten hin und wieder Ersatzteile spenden und zuletzt Fotografen das beliebte Bild mit der aus dem Schiebedach wachsenden Birke bieten – Technik in inniger Vereinigung mit der Natur –, will man deren Entsorgung ein für alle mal und gründlich regeln.

Der erste Entwurf zur Altautoverordnung sah demnach vor, daß bei der Stilllegung (Abmeldung) eines Fahrzeuges ein Verwertungsnachweis vom Schrotthändler oder Verwerter vorgelegt werden muß, oder aber ein kostenpflichtiger (50,- DM) Verbleibsnachweis, aus dem hervorgeht, wo und wie das Auto gelagert wird. Dieser Verbleibsnachweis sollte an das Ordnungsamt gehen, welches dann endlich einmal seine schreibetischmüden Beamten in Garagen, Hallen und Scheunen nachschauen lassen kann, ob alles mit rechten Dingen vor sich geht. Dabei wäre natürlich entdeckt worden, daß die Garage von Clubmitglied X gar keine Baugenehmigung hat, daß die angemietete Halle dreier Oldtimerfreunde (eine ehemalige Hühnerfarm) gar nicht zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen vorgesehen ist und daß die Scheune von Clubmitglied Y ja ganz und gar illegal ist und obendrein die seit Jahr und Tag bezahlte Miete vom Besitzer Bauer Franz gar nicht beim Finanzamt versteuert wurde – worauf Bauer Franz den Oldtimerfreund umgehen von Grund und Boden verweist.

Dazu kommt, daß Altautos als Sondermüll gelten und die Verbringung von Sondermüll anzeigepflichtig ist. Hätte also die Teilnahme mit einem stillgelegten Oldie mit roter Nummer an einer Veteranenveranstaltung zuvor von der Umweltbehörde genehmigt werden müssen?

Der gläserne Oldtimerbesitzer wäre mit dieser Verordnung geschaffen worden.

Unterstützt von der Initiative Pro Oldtimer und dem AvD wurden wir in Bonn vorstellig und fanden Gehör. „Oldtimer haben wir nicht gemeint“, erfuhren wir von den einsichtigen Beamten. Und daß man noch mal darüber nachdenken werde.

Bald kam der überarbeitete Entwurf, der dieser Tage dem Bundesrat vorgelegt wird.

„Die Pflicht zur Abgabe einer Verbleibserklärung besteht nicht für Fahrzeuge, die mehr als 25 Jahre vor der vorübergehenden Stilllegung erstmals in den Verkehr gekommen sind“, heißt es da ganz lapidar und ohne Wenn und Aber.

Alle, die also einen Oldie nur über den Winter oder auch für längere Zeit, z.B. zur Restaurierung oder weil sie die Oldtimernummer nutzen wollen, aus dem Verkehr ziehen, brauchen jetzt nur noch die Abmeldegebühr zahlen und die Sache ist erledigt.

Für alle jüngeren Fahrzeuge gilt allerdings, entweder gar nicht abmelden oder abmelden, dazu Verbleibsnachweis (jetzt nur noch mit 10,- DM berechnet) beibringen und das Fahrzeug dann in einer zulässigen Garage unterbringen.

Fazit: Keine idyllischen Schrottplätze mehr, kein in ein heimeligen Remise mehr auf künftige Generationen wartender Veteran – für unsere Nachkommen wird das Oldtimerhobby ein wesentliches Glimmerlicht verloren haben: Das Entdecken des Oldtimers!

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Frankenforster Straße 2, D - 51427 Bergisch-Gladbach

Telefon: 02204 - 6 13 46 Telefax: 02204 - 69 2 69

Präsident: Peter Kuhn

Vize-Präsidenten:

Heinz Eck

Manfred Kroll

Geschäftsführer: Peter Schneider

Geschäftsstelle: Frankenforster Str. 2

D - 51427 Bergisch-Gladbach

Telefon 02204 - 61 346 Fax 02204 - 69 269

Bankkonto: 170 100 30

Kontonummer 33 25 48 - 509

Spendenkonto "DEUVET" P. Schneider

Jeder, der sich glücklich schätzen kann einen K70 mit Schiebedach zu besitzen, wird vermutlich das gleiche Problem wie ich haben.

Beim K70 Modell 1973 ist die Zündanlage für den 4 Takt Motor nicht richtig dimensioniert.

Beim K70 Modell 1974 ist die Zündanlage für den 4 Takt Motor richtig dimensioniert.

Ab sofort wieder lieferbar!

High Speed Transistorzündung mit automatischer

Zündstromunterbrechung für alle 4 Takt

Motore mit Kontaktgesteuertem Zündverteiler.

Der große Erfolg der im vergangenen Jahr von mir vorgestellten Transistorzündung für den VW K70 bzw. auch für alle anderen Fabrikate hat mich veranlaßt diese in einer erneuten Auflage ab sofort wieder zu fertigen und allen VW K70 Fahrern und Fahrern anderer Fabrikate zugänglich zu machen.

Die Anlage kann problemlos nach einer Anleitung (Zeichnung) auch von weniger versierten Hobby - Schraubern eingebaut werden, sie ist für "normale" als auch prob-

lemlos für Hochleistungszündspulen geeignet.

Die Vorzüge einer Transistorzündung gegenüber einer Kontaktgesteuerten Zündung liegen darin:

1. Kein verstellen des Zündzeitpunktes durch Kontaktabbrand da die Zündkontakte nur zur Stromführung benutzt werden.

2. Hervorragender Start durch verbesserten Zündfunken.

3. Verbesserte Beschleunigung, da bessere Gasannahme, bessere Verbrennung, gleichmäßiger Motorlauf, höhere Endgeschwindigkeit.

4. Automatische Zündstromunterbrechung, keine thermische Überlastung der Zündspule mehr.

5. Durch den Einsatz eines professionellen Hochleistungs - Schalttransistors wird ein außerordentliches und schnelles Schalten gewährleistet. Eine Besonderheit dieses Transistors liegt darin, daß er für periodischen Avalanchebetrieb zugelassen ist, daß heißt, daß in diesem Transistor eine zusätzliche Schaltung integriert ist, die dafür sorgt, daß beim Schalten induktiver Lasten die Rückschlagspannung begrenzt wird, und zwar so, daß diese möglichst hoch ist, ohne dem Transistor zu schaden.

Dies ist besonders vorteilhaft, denn je höher die Rückschlagspannung einer Induktivität (wie sie auch die Zündspule darstellt) ist, um so schneller kann geschaltet werden und um so größer wird auch die Zündspannung.

Wie man sieht besteht hier ein direkter Zusammenhang zwischen der Schaltgeschwindigkeit des Transistors, der Rückschlagspannungshöhe und damit der Größe der Zündspannung. Mit dem Hochleistungsschalttransistor lassen sich diese Forderungen optimal erfüllen.

Bestellen könnt Ihr diese elektronische Zündanlage bei :

Rudolf Boomgaren

Ringstrasse 44

26802 Moormerland - Oldersum

Telf. 04924 - 883

Der Preis: wie gehabt = 100,00 DM

Technik, Tricks und Tips

Betrifft: Vergaserflansche

Ein Erlebnis im vergangenen Jahr hat mich dazu bewegt die Gummiflansche mal genauer zu kontrollieren.

Raimund aus Herford hatte mich gefragt, ob ich noch einen Satz brauchbarer Vergaserflansche hätte, da seine porös seien und Luft ziehen würden. Beim Einbau haben wir es gut gemeint und zusätzlich noch die Papierdichtungen montiert. Probelauf: Ein schrilles, unerträglich hohes und lautes Pfeifen. Motor aus, Keilriemen nachgespannt, Motor wieder an, beide Ohren zugehalten. Gesucht, überlegt und die Ursache gefunden. Die Flanschfläche der Gummiflansche war krumm und die Papierdichtungen dazwischen wirkten wie eine Pfeifmembrane. Ja, so kann man auch eine undichte Flanschfläche feststellen.

Ich habe dann festgestellt, daß die meisten gebrauchten Flansche, vorwiegend auf der Ansaugstutzenseite, krumm sind. Es liegt also nicht immer am porösen Gummi.

Es nützt nichts, sie durch Biegen, oder gar mit dem Hammer, zu Richten zu versuchen, da das Flanschblech in der Regel trichterförmig zur Ansaugbohrung hin verzogen ist. Man braucht deshalb mindestens eine 8 mm dicke, völlig gerade Metallplatte, in die man die beiden verschiedenen Lochabstände des Flansches bohrt, um ihn dann darauf zu schrauben.

Jetzt braucht man nur noch ein Stück Rohr mit dem Aussendurchmesser des Flansches und höchstens 2 mm Wandstärke, damit der Innendurchmesser groß genug ist, um ein Zurückstülpen des Bleches zu ermöglichen. Das Rohrstück legt man genau auf die Flanschmitte der zu richtenden Seite und spannt alles zusammen zwischen die Schraubstockbacken. Dann presst man alles vorsichtig zusammen, bis die Fläche wieder gerade ist (zwischen durch mit einem Lineal kontrollieren). Nach dem Richten schraubt man die gerichtete Seite auf die Platte und kann dann durch Eingießen von Spiritus in die Ansaugbohrung des Flansches die Dichtigkeit prüfen.

Die Flansche haben einen um die Bohrung laufenden, aufvulkanisierten Dichtring und parallel umlaufend eine kleine Vertiefung, in die man zusätzlich noch einen dünnen Gummidichtring (O-Ring) einkleben könnte.

Jörg Ballwanz

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Frankenforster Straße 2, D-51427 Bergisch-Gladbach

• Telefon: 02204 - 6 13 46 • Telefax: 02204 - 69 2 69

Jeder, der sich glücklich schätzen kann einen K70 mit Schiebedach zu besitzen, wird vermutlich das gleiche Problem wie ich haben. Beim K70 Modell vor 1973, endet der Wasserablauf hinter dem Entlüftungsgitter in der c-Säule.

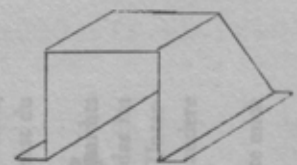
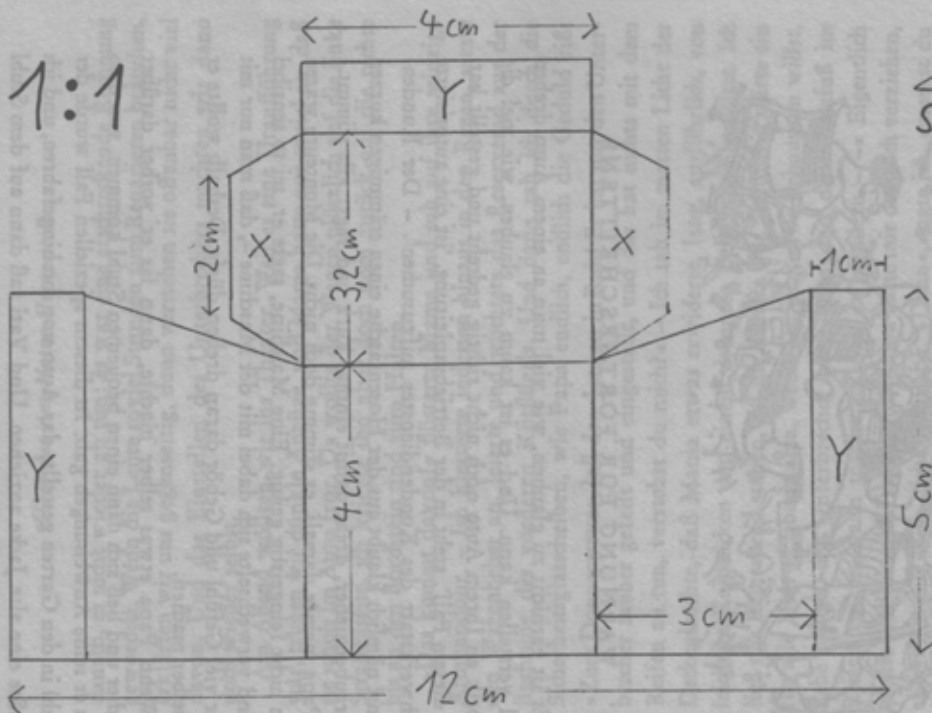
Beim späteren Modell verlaufen die hinteren Schläuche durch die Seitentaschen im Kofferraum und kommen unter dem Kofferraumboden wieder zum Vorschein-direkt im Spritzwasserbereich der hinteren Räder. Geschützt sind die Schläuche gegen den größten Dreck mit jeweils einer halbkugelförmigen aufgeschweißten Abdeckung. Diese notwendige Abdeckung ist aber bei fast jedem K70 mittlerweile nur noch kariös vorhanden.

Zur fachgerechten Sanierung dieser Bruchstelle geht man so vor: Man zieht zuerst den Ablaufschlauch in den Kofferraum zurück um ihn beim abflexen der alten Abdeckung nicht mit zu amputieren. Nachdem man das nun darunterliegende Blech-falls noch vorhanden-mit Rostschutzgrundierung behandelt hat, kann man den Schlauch wieder an seinen gewohnten Platz stecken. Es empfiehlt sich auch nun mit Druckluft vom Schiebedach aus, vorsichtig zu prüfen ob die Schläuche nicht verstopft sind.

Nun fertigt man nach untenstehender Zeichnung zwei neue Abdeckungen an. Statt rund ist diese Teil nun kantig (wie der K70) aber die Grundmaße sind gleich wie das Originalteil.

Das Teil kann problemlos auf dem Schraubstock gebogen werden. Die mit "X" gekennzeichneten Laschen werden bei dem fertig gebogenem Teil an die Innenseite der Abdeckung mit dem Schweißgerät angepunktet. Zum Befestigen an der Karosserie kann man die mit "Y" bezeichneten Laschen entweder (mit Bohrungen versehen) anpunkten oder alternativ das ganze nur mit Blechschrauben befestigen.

Viel Spaß beim Basteln!



Skizze Fertigteil

Über das Am-Motor-Herumstellen

Luft – Nein, jetzt ist es zu viel. – Rechter Vergaser noch etwas Vor-eilung! Mama sah eine Weile bewundernd zu und war auch stolz auf mich, weil ich – obgleich schon Student der Technischen Hochschule – doch noch immer so schön mit einem Schraubenschlüssel umgehen konnte.

So machten wir das immer, wenn die Sonne schien. Und ich entsinne mich eines besonders strahlenden, langen Sommers. Es war auch Vatis erstes Auto!

Anfangs wollte Mama garnicht verstehen, daß wir unterwegs immer Panne hatten. Wie mußten erst die anderen Autofahrer leiden, die nicht alles selbst an ihrem Wagen machen, hier drehen und dort verstellen? Kaum glaublich, daß die überhaupt aus ihrer Garage kamen.

Gegen Herbst wurde Mama etwas mißtrauisch. Sie sah auf der Straße so viel Leute, die immer noch unentwegt fahren, ohne vorher zuhause an ihrem Motor eigenhändig geschraubt zu haben. Eines Tages – es lag an der Benzinpumpe – äußerte sie, wenn auch zaghaft: »Das kommt davon!« – Es war aber nur eine vergessene Dichtung, und sie konnte auch nur im Garten liegen und wir würden sie am Abend wiederfinden. Trotzdem war die Stimmung des Weiteren etwas verhalten, und beim Abendessen erklärte Papa etwas trotzig: »Morgen sehen wir den Wagen beide noch einmal gründlich durch.« Und mir klopfte er auf die Schulter. Mama seufzte, klingelte und ließ abräumen.

Und als ein paar Tage später die Wasserpumpe leckte, sagte Mama, das käme von der Herumspielerei an der Hupe. Ich lächelte überlegen, denn ich war noch jünger; Papa versuchte, ihr während der Weiterfahrt die Unabhängigkeit von Hupe und Wasserpumpe zu erklären. Mama war nicht belehrbar: Sicher sei zwischen Hupe und Wasserpumpe doch irgendeine Verbindung, die Papa und ich noch nicht gefunden hätten.

Wir haben auch nicht weiter auf meine Mutter gehört, denn erstens war sie nur eine Frau und zweitens hatte sie dieses Buch auch noch nicht gelesen. Allerdings brachten Papa und ich das Auto schließlich und heimlich in eine gute Werkstatt. – Wir gelobten uns



WARNUNG FOR FORTGESCHRITTENE

Es ist garnicht zu glauben, wie viel man an einem Auto drehen und verstellen kann. Und es ist kaum zu glauben, wie viel die Fabrik an Ihrem Auto noch nicht richtig gedreht und gestellt hat.

'In diesem Fall', steht in der Betriebsanleitung, 'ist eine autorisierte Fachwerkstatt des Kundendienstes aufzusuchen'. – Der Kundendienst nämlich klaubt aus der Hosentasche einen stämmigen kurzen Schraubenzieher, dreht damit einmal kurz und sagt: »Es stimmt.«

Papa meinte damals, es stimme doch nicht. Die Monteure waren ihm nicht feingeistig genug. Eine Maschine, sagte er, sei so sensibel – und verwechselte sich dabei mit der Maschine –, daß man nur mit sehr viel Gefühl und Gehör daran drehen dürfe. Deshalb wollte er es selber machen.

Wenn Papa etwas selber machte, dann las er vorher darüber Bücher und ließ sich dann einen bequemen Stuhl kommen, von dem aus er seine Anweisungen gab. In diesem speziellen Fall wurde der Stuhl in den Garten gestellt, das Auto vor ihn hingefahren, und ich mußte eine alte Jacke anziehen. Und Vati saß dann auf dem Stuhl und sagte, wo und wie weit ich drehen müsse. Neigte sein Haupt wie im Konzert und raunte: »Linker Vergaser noch etwas mehr

Über das Am-Motor-Herumstellen

danach, es nicht wieder zu tun: es war eine erschreckende Rechnung geworden. Wenn die Leute soviel Stunden zum Reparieren brauchen, erklärten wir uns gegenseitig, dann verstehen sie offenbar nicht viel davon. Und das Einstellen des Unterbrechers machten wir dann doch wieder selbst.

Am Abend wollten wir ins Theater. Weil es eine Uraufführung war, trugen wir dunkle Anzüge, und Mama hatte nur soviel an, daß sie schon im Auto fror. Da wollte der Wagen plötzlich auf die linke Straßenseite, ich kriegte ihn aber doch noch zurück auf die rechte bis an den Bordstein und zum Halten.

»Das kommt davon!« flüsterte Mama und sah auf ihre winzige Armbanduhr. – Ich kletterte indessen hinaus in den Regen, setzte den Wagenheber an, leierte und wuchtete das Reserverad aus der Budung des vorderen Kotflügels. Und dann sah ich durch die Sicherheitsglasscheiben, wie Papa endlich, endlich die Geduld riß: »Zum Donnerwetter, laß den Jungen in Ruh! Er hat nur den Unterbrecher sauber gefeilt und eingestellt, und das hat nichts mit dem Reifen zu tun, verstehst du mich?« – Ich sah im matten Licht der Deckenleuchte, daß Mama etwas erwiderte, lang, ausführlich, von leichtem Kopfnicken und einem dezenten Zeigefinger begleitet. Ich ließ das Reserverad stehen, riß die hintere Tür auf und erklärte ein für alle Mal: »Liebe Mama, wenn Du jetzt etwa behaupten willst, liebe Mama, der Unterbrecher hätte etwas mit dem Plattfuß im Reifen zu tun, dann machst du dich ja geradezu –« Eigentlich wollte ich 'jäderlich' sagen, und Mama hätte mir das auch verziehen, aber ich traute mich nicht vor Papa. »Dann«, sagte ich, »machst du einen wesentlichen, sehr wesentlichen Denkfehler.«

Mama blieb sehr vornehm in ihrem Cape: »Ich verstehe nichts von Autos. Aber es liegt doch am Unterbrecher! Ich habe das im Gefühl. Und es wäre besser gewesen, du hättest den armen Unterbrecher in Ruh gelassen. Bitte, mach jetzt wenigstens das andere Rad fest.«

Ich knallte die Tür zu und zog das Reserverad fest und sagte mich von der Plutokratie los.

Am nächsten Tag erlaubte Mama auch nicht, daß Vati und ich den

Über das Am-Motor-Herumstellen

Reifen selber flicken, sondern fuhr persönlich damit in eine Werkstatt. Und da fragte sie hinterher den Monteur: »Woher ist das, bitte, gekommen?«

Und da sagte der Monteur: »Det will ikk Sie sahen, det var eene abjbrochene Kontaktfeile – vastehse, wo zum Unterbrecher benötigt wird – die is in't Profil jefahren. Hat so'n Dussel wohl uff die Erde liejen lassen.«

Mama sagte nichts zu mir, sondern lächelte milde den ganzen Weg bis nachhause. Und das schöne Werkzeug, das Vati und ich uns im steigenden Maße angeschafft hatten, schenkte sie dem Verlobten unserer Putzfrau, der sich ein Motorfahrrad kaufen wollte. Und Vatis Wagen – das muß ihm der Neid lassen – ist trotzdem von Woche zu Woche schneller geworden, brauchte kaum noch Benzin und nie mehr in die Werkstatt.

»Das kommt davon«, erklärte Papa das Wunder, »davon, daß wir anfangs immer alles so sorgsam selber gemacht haben.« Neigte den Kopf und lauschte stolz auf den sanft gewordenen Motor.

Und das Auto mit seiner dicken, rundverchromten Schmauze und Mama mit Lorgnon und roten Locken zwinkerten sich dann verständnisinnig zu.

Auszug aus dem Buch von
Alexander Spoerl
"mit dem Auto auf du"
Von 1953