



Clubzeitschrift der VW Typ 3 Liebhaber e.V.

Ausgabe 2/2006

Der große Volkswagen



- **Techno Classica**
- **Anlasser und Magnetschalter**
- **Drehzahlmesser**

Inhalt

Seite

4	⇒ Techno Classica
10	⇒ Anlasser und Magnetschalter
14	⇒ Drehzahlmesser
19	⇒ Sbarro
20	⇒ Mein Typ3 und ich
21	⇒ Neue Initiative Kulturmobil
22	⇒ 50 Jahre Karmann Ghia
26	⇒ Ergebnis Mitgliederumfrage
28	⇒ Kassenbericht
30	⇒ Biete - Suche
31	⇒ Original & Fälschung
32	⇒ Termine
34	⇒ 07er Kennzeichen

Vorstand - Ansprechpartner

O F F I Z I E L L E C L U B A D R E S S E
und Ansprechpartner in NRW

^



Impressum

»Der große Volkswagen« ist die Clubzeitschrift der VW Typ 3 Liebhaber e.V., sie erscheint viermal im Jahr zum Quartalsende. Die Beiträge in dieser Zeitung geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Gewähr übernommen.

www.typ3.de

Von....

Wegen !

Liebe VW Typ3 Freunde,

diesmal solltet Ihr eine Zeitung haben die bedeutend weniger km hat als die Ausgabe 01/2006. Bei der letzten Ausgabe hatte die Versandfirma aufgrund von Email-überschneidungen, Ahnungslosigkeit und Jörgs Urlaub die Zeitung in einem Paket an Jörg Fischer in Berghausen geschickt. Der konnte das Paket nicht annehmen, wohnt ja in Darmstadt. Der Holger der dort wohnt aber nicht als Adressat auf dem Paket stand konnte und durfte das Teil nicht annehmen. Dank der Deutschen Post und dem unbürokratischen Aktionismus aller Zeitungsbeteiligten ist es doch noch gelungen die Ausgabe 1/2006 vor der TC an den TYP3-Mann zu bringen.

Die TC ist vorbei das große Treffen steht bevor und noch viele andere Termine wo sich luftgekühlte Freunde Treffen.

Ich freue mich schon auf Wolfsburg, die Anreise wird für mich bestimmt nicht ganz so einfach werden wie Leipzig, obwohl es nur 520 km sind. Aber der kleine Puck am Haken zieht immer in die entgegengerichtete Richtung in die

ich will. Bei den Spritpreisen habe ich auch schon angefangen zu sparen, der 1,7 L Typ4 will mit Super versorgt werden und das kostet schon weit ab der 1,30€. Aber Spaß kostet Geld, und wer will schon keinen Spaß haben.... vielleicht findet ein neuer Daniel Düsentrieb eine billigere Alternative zum Benzin. Diesel kann man ja auch mit Salatöl ersetzen, und wenn man grade kein Olivenöl fahren will ist das eine sparsame Variante sich fortzubewegen.

Vielen Dank an alle die dafür gesorgt haben das unsere Zeitung prall gefüllt ist.

ich hoffe wir sehen uns in Wolfsburg!

Bastian Krupp



Taschi, Techno und Trompete

Ein sehr subjektiver Blick auf die Techno Classica 2006 von Markus B. und Thorsten E.



Eigentlich stehen wir ja alle mitten im Leben, sind beruflich mehr oder weniger eingespannt, haben teilweise sogar Kinder und die wilden Zeiten sowieso längst hinter uns – eigentlich, denn mindestens einmal im Jahr kommen manche von uns zu einem einwöchigen Meeting der ganz besonderen Art zusammen. Das Meeting heißt Techno Classica und findet in Essen statt. Diesmal gab es was zu feiern: eine Auferstehung. Eigentlich sogar zwei...

Die Messewoche begann in diesem Jahr wieder mit einem ausgedehnten Frühstück in Essen-Rütterscheid im Café Egal. War noch zu, als wir davor standen. Aber egal. Rein durften wir schon mal. Nach der Bestellung der zu verspeisenden Einzelheiten und einigen Frotzeleien zwischen Wirt und Gästen, besprachen wir die weitere Vorgehensweise in Bezug auf den Messeaufbau. Dabei stellten wir noch so ganz nebenbei Abgründe fest. Wir haben Süchtel in unseren Reihen. Oder wie würdet ihr das nennen, wenn einer mal locker vier bis fünf Tüten Zucker in seinen Kaffee kippt? Aber keine Sorge, wir verraten dich nicht, Stephan.

Nachdem die letzten Krümel vertilgt waren, begaben wir uns in die heiligen Messehallen, nahmen den uns zustehenden Platz in Augenschein und begrüßten die eintreffenden Bekannten der anderen Clubs. Wieder nebenan: Der Kübel-

Club. Die Kübelisten sind auch seit Jahren immer in fast der gleichen Besetzung da. Einer ihrer Vorstandsmitglieder, Pierre, ist auch bei uns im Club. Es sind also dicke Bande zwischen ihnen und uns, auch wenn Pierre seit dem vergangenen Jahr 14 Kilo abgenommen hat.

Alle VW-Stände in der Halle 8.1 hatten in der Vorberechung im November ein einheitliches Thema festgelegt: Zeitreise. Wir hatten dabei die Aufgabe bekommen, die 60er Jahre darzustellen. Bei unseren Überlegungen heraus kam ein für unsere Verhältnisse recht einfacher Stand: Zwei Wohnzimmer mit je einem Auto drin sollten es werden. Einerseits ein Flower-Power-Wohnzimmer in schreiendem Orange, andererseits ein Biedermann-Wohnzimmer mit Gelsenkirchener Barock und Blümchentapete. Das meiste wurde im Vorfeld beschafft. Erschreckend war, dass wir die Tapeten und auch die Teppiche noch neu im Laden bekommen haben – ohne Probleme. Thorsten E. kümmerte sich um die Tapeten und wurde in einem Laden namens Poco in Bergkamen fündig. Heiko ging in Köln auf die Suche, landete bei Poco und kaufte da den Teppich. Ein genialer Einrichter, der seine Kunden mit einem „Herzlich Willkommen“ auf deutsch, türkisch und polnisch begrüßt. Kein Scherz.



Das Tapezieren der Wände ging problemloser als befürchtet. Einzig die Flowerpower-Tapete sorgte für optische Irritationen bis hin zur Blindheit nach Lachanfällen. Das menschliche Auge hatte Probleme, die Formen und Farben zu verarbeiten, und die Medizin in Form von Carstens gepressten Schlümpfen erreichte uns erst Donnerstag. Wir hätten sie schon Montag gebraucht. So wurde halt alles etwas schief. Nachdem die Tapeten geklebt und unser Holzverschlag gebaut waren fingen wir an, den Teppich zu verlegen. Kaum jemand, der diese Farbkombination sah, glaubte uns, dass es so etwas aktuell zu kaufen gibt.

Als es darum ging, den Teppich zu verkleben, fiel uns auf, dass wir zu wenig Klebeband hatten. Da Heiko eh zum Baumarkt unterwegs war, lag nichts näher, als ihn „mal eben“ anzurufen. Was haben wir nur in der Zeit ohne Handys gemacht?? Die Antwort liegt auf der Hand. Früher sind wir zum Messeaufbau zwölf Mal in den Baumarkt gefahren, heute fahren wir nur noch zehn Mal. Der Versuch, unseren technischen Referenten zu erreichen scheiterte nämlich daran, dass Heiko offensichtlich ein distanziertes Verhältnis zu modernen Kommunikationsmitteln hat. In diesem Fall betrug die Distanz etwa zwei Meter. Die Anrufe hat er erst bemerkt, als er wieder bei uns in der Halle war und wir ihn darauf angesprochen haben. Die trockene Antwort war, dass er das Ding wohl in der Reisetasche im Kofferraum hatte und so nix zu hören gewesen sei. Aber Heiko, das ist doch ein Handy und kein Taschi! So haben wir also den Teppich gar nicht geklebt sondern nur an den Rändern fixiert. Das hat

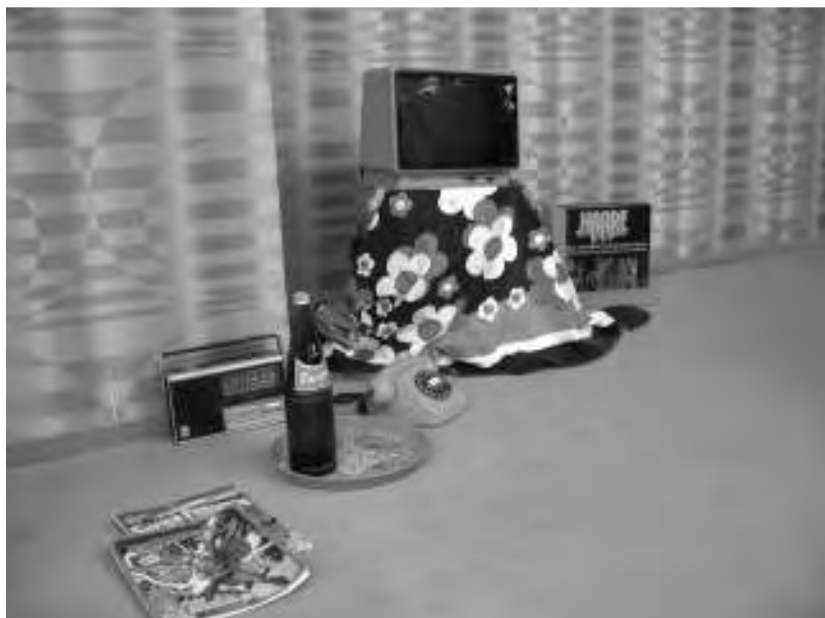
erstaunlicherweise sogar bis Sonntag gehalten. Gehalten haben natürlich auch die Frotzeleien über das Taschi...



Den ersten Abend verbrachten Thorsten J., Thorsten E. und Markus B. beim Amerikaner (nicht McD oder BK) bei Burger, Pizza und dem einen oder anderen Getränk – lecker!! Schon gut, wenn jemand weiß, wo man gut und günstig essen kann. Dazu noch umgeben von Motorradfahrern mit teilweise recht abgefahrenen Kisten. Vor dem Essen zeigte der Hannoveraner Thorsten Horrorbilder herum. Sie zeigten seinen Käfer, vielmehr die Reste. Ein Kollege hatte ihn auf der Autobahn mit einem anderen Käfer durch einen freundlichen Klapps in Rotation versetzt. Ein weiteres Fahrzeug ließ sich die Gelegenheit nicht nehmen und machte Thorstens Alltagswagen mal eben was schmalere. Resultat: Linke Autohälfte komplett Schrott, beide Achsen krumm, Boden und Häuschen komplett verzogen, beim Abschlepper auch noch die Reste durch unsachgemäße Behandlung zerstört, Thorsten unverletzt. Darauf trinken wir! Unser Herr Just konnte Geburtstag feiern!



Am Dienstag erreichten uns die meisten der Dekoartikel. Hierzu zählten für den Biedermann ein stilsicherer Fernseher, ein Bild mit einem ollen Holländer in Öl, ein entsprechender Telefonapparat samt Anrufbeantworter im Format eines dreibändigen Brockhaus, eine Musiktube vom Konny aus der Werkstatt und diverse Kleinigkeiten. Für die farbenfrohe Seite hatten wir unter anderem einen Fernseher, natürlich in orange, eine alte Fantaflasche und ein oranges Telefon. Vieles stammte aus dem Fundus von Stephan Machner. Belacht wurde die Spießer-Wohnzimmerlampe, die er mitbrachte. „Wo hast du die denn her?“ wurde er gefragt. Irritierte Blicke bei Stephan: „Wieso? Die hängt sonst bei mir im Wohnzimmer. Die hab ich grad abgeschraubt.“ Dann geht’s ja...



Der weitere Aufbau war eigentlich kein Problem mehr, so dass wir am Abend so gut wie fertig waren. Die anschließende Fressorgie in der „Fabricca Italiana“ war ein absolutes Highlight. Ständig kam ein Scherge, der etwas zu essen anbot. Man konnte es nehmen oder es sein lassen oder nachbestellen oder zwei für eins und so weiter – wieder lecker!! Manche von uns waren danach so voll, dass sie kaum noch die Treppe runterkamen. Das könnte man echt wiederholen, denn Essen bis zum Abwinken zu dem Preis auf dem Niveau – das gibt es wirklich selten.





Am Mittwoch gab es Schaulaufen, zu tun war nicht mehr allzu viel. Pünktlich zur Messeeröffnung waren wir fertig. Allerdings wurde es noch einmal hektisch, da wir zu Messezwecken Vereinsaufkleber hatten drucken lassen. Alles war bestens vorbereitet, Anja hatte die Entwürfe an den Drucker gegeben und die Aufkleber waren auch rechtzeitig fertig. Da aber bekanntlich die Mäuse auf den Tischen tanzen, wenn die Katze aus dem Haus ist, ging natürlich noch etwas schief. Der Chef war weg und die fleißigen Bienchen haben die Aufkleber an die Rechnungsanschrift geschickt, obwohl groß und breit verhandelt war, dass Anja diese persönlich abholt. Über dieses Verhalten war Anja so erbost, dass sie sich den Chef zur Brust nahm. Dieser machte sich persönlich auf den Weg, die Aufkleber zurück zu holen. Ich brauche nicht erwähnen, dass die Rechnungsanschrift unseren Kassenwart bezeichnete. Liegt eigentlich Berghausen auf einer Modelleisenbahn?? Als die ersten Besucher kamen, handelte es sich zwar meist um Aussteller, die Aufkleber waren allerdings dann per Kurier noch fast pünktlich am Messestand, na geht doch! Nur an dem Auftrag dürfte der Drucker nix mehr verdient haben...

Der Abend zog sich ein wenig in die Länge. Nach Messeschluss gingen wir gemeinsam mit Beate und Jörg von den Käferfreunden Emsland ins Wolperding. Wir hatten unseren Stammtisch für den Donnerstag abgesagt, da es wie jedes Jahr ein Treffen mit den VW Clubs geben sollte. Da unser Stammlokal uns allerdings ein Mal in der Woche sehen muss, regte sich kein Widerstand gegen den Vorschlag, mal einen Tag früher dort aufzutauchen. Überhaupt die Emsländer: Die texten mindesten genau so viel wie wir, waren jetzt zum ersten Mal dabei, sind teilweise schon in unseren Club eingetreten (und umgekehrt) und haben uns auch noch was Wichtiges für unseren Messestand geliefert: den Spieß-Wagen.

Von Donnerstag bis Sonntag nahm der Strom der Besucher ständig zu. Einige Clubmitglieder kamen uns besuchen und einige Interessierte gesellten sich um die ausgestellten Fahrzeuge. Wieder einmal konnten wir zwei außergewöhnliche Fahrzeuge präsentieren. Uli Schlömer aus dem Emsland hat uns seine 69er

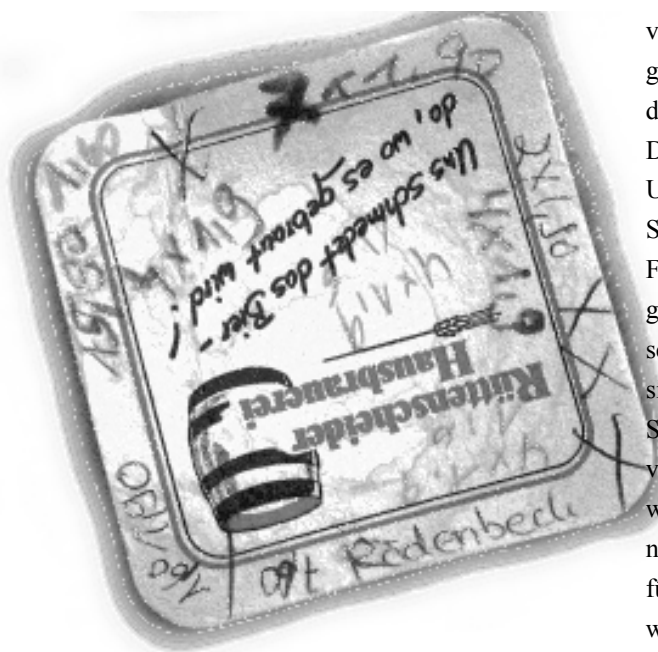
Limousine als Biedermann zur Verfügung gestellt. Dieses Fahrzeug in der Farbe togaweiß hat alles, was ein Biedermann braucht. Es befindet sich im Originalzustand mit roter Innenausstattung und hat als 45 PS Version gerade 9.700 Kilometer auf dem Tacho. Spießiger ging es nicht. Und perfekter übrigens auch nicht. Es dürfte sich bei diesem Typ 3 um den wahrscheinlich besten überhaupt handeln, den es gibt. Da ist kein Rost, da ist alles wie neu. Das ist alles völlig unglaublich. Dem gegenüber stand auf der Flowerpower-Seite der Witt'sche Variant. In Clementine gefärbt versteckte er sich ausgerechnet in der Ecke, die vor orangener Farbe nicht mal im Ansatz zu übersehen war. Beide Autos waren absolute Hingucker. Die Besucher lobten unsere Umsetzung und entdeckten viele Details, die sie früher auch mal in der Wohnung gehabt haben.



... Füllstandsanzeige

Der Donnerstagabend stand ganz im Zeichen der VW-Vielvölkerverständigung. Es ging wieder einmal mit allen, die nicht schnell

genug auf dem Baum waren, ins Brauhaus nach Rüttenscheid. Dort wurde, wie immer, die eine oder andere Apfelschorle mit erstaunlich viel Schaum getrunken. Carsten R. (Doc Schrott, dessen Name nicht genannt werden soll) hatte am Ende des Abends einen Triumph inne, der ihm nicht mehr zu nehmen war. Er hatte für diesen Tag den größten Deckel der gesamten Kneipe, wenn das mal kein Grund zum Feiern ist! Und Grund zum feiern gab es, denn am 29. März ging besagter Doc Schrott abends über einen Zebrastreifen in Kamen, was ein Astra-Fahrer wohl übersah (bei Carsten Größe nicht ganz verständlich – aber gut). Er traf ihn mit voller Wucht und Carsten den Astra ebenso. Mit seiner linken Schulter rollte er das Dach auf, mit der Rechten grub er sich anschließend in den Asphalt. Dann ist er aufgestanden. Die Sanitäter konnten es nicht fassen. Jeder andere wäre mindestens schwer verletzt gewesen. Aber bis auf ziemlich böse blaue Flecken und wahrscheinlich einen Muskel- oder Sehnenabriss im rechten Arm ist nix kaputt gegangen. Der Rest war schon vorher so. Nicht so gut ist es für den Astra G gelaufen: wirtschaftlicher Totalschaden. Darauf trinken wir! Unser Herr Rödenbeck konnte Geburtstag feiern! Nur Blondie, alias Stefan von den Kübelisten ging an diesem Tag mit deutlicher Schlagseite aus dem Laden. Er hatte versucht, mit Carsten zu trinken. Und so was geht nicht gut. Dafür ging es Blondie am nächsten Tag überraschend gut. Ach ja: fast vergessen! Da gibt es noch einen Kübelfahrer, der ist ziemlich still. Aber zu stark vorgerückter Stunde an jenem Donnerstagabend holte Harald einen langen Schlauch mit Trichter raus. Wir dachten schon: Kampftrinken? Wie pubertär! Aber nein. Der Künstler setzte den Schlauch an die Lippen, fing an den Trichter mit der anderen Hand am Schlauch kreisen zu lassen und blies wie auf einer Trompete Fangesänge wie etwa „Einer geht noch...“ Das im Zusammenspiel mit Peter Paweras Jagdhorn – das wär's einfach!





Der Freitag verging wie im Flug. Wir hatten Zeit, nach und nach die Messe zu erkunden und uns zu unterhalten. Wir fanden heraus, dass gleich zwei SP 2 da waren, einer am Stand der Creme 21-Leute in Rot, einer in Silber für 13.800 Euro zum Verkauf auf dem Außengelände. Er wurde tatsächlich verkauft. Ob zu dem Preis, wissen wir nicht. Abends trennten sich die Wege der Besatzung. Die einen führen zur Pizzeria nach Heiligenhaus, ein anderer traf sich mit Vertretern einer schnellen VW-Zeitschrift und Thorsten J. und Markus B. gingen zum Sport. Nein, keine Angst, nur gucken, nicht selber machen. Die Helden der Essener Eishockeymannschaft haben an diesem Abend um Haaresbreite den Verbleib in der zweiten Liga gesichert. Markus hatte allerdings den Eindruck, dass es für Thorsten etwas zu laut war, überlebt hat er trotzdem.



Am Samstag waren wir dann ob der ganzen Anstrengungen für nichts mehr zu gebrauchen, der Abend endete früh. Der Sonntag brachte wieder alles, was wir erwartet hatten. Jede Menge Besucher, fachlich fundierte Unterhaltung, eine Clubstandbewertung, bei der wir und viele andere der VW-Clubs durch einen Fehler der Siha nicht dabei waren und das Ende der Messe. Auch hier ging es zu wie immer. Der Stand war ruck zuck abgebaut, jedoch die Autos zum Abtransport brauchten wieder ewig für den Weg in die Messehalle – trotz recht niedriger Einfahrterlaubnisnummern. Heiko hatte es ganz dreist versucht. Er hat die 5 von seiner 45 beim Durchfahren der ersten Absperrung einfach zugehalten. An der zweiten Absperrung fiel es dann doch auf, dass da doch schon eine Nummer 4 durchgefahren war. Schade eigentlich – aber ein guter Versuch war's allemal. Als dann alles verstaut war, machten wir uns gegen 22.00 Uhr auf den Weg in die jeweilige Heimat. Die Woche hatte ein Ende. Hundemüde fielen wir um wie die Fliegen und werden im nächsten Jahr natürlich wieder dabei sein.



Wir danken allen Helfern und Unterstützern, insbesondere den weit gereisten Konny und Thorsten J. – ihr dürft, nein: ihr müsst gerne wieder kommen. Allen anderen legen wir ans Herz, dieses Event einmal hautnah mitzerleben. Spannend ist es allemal. Und es gibt auch Menschen, die das alles komplett ohne Alkohol durchlebt haben und genauso viel Spaß hatten. Nicht das hier ein falscher Eindruck entsteht. Prost!

Viele Grüße aus dem Ruhrpott

Markus Buschkühl/Thorsten Elbrigmann

„Bei Versagen Knopf drücken“

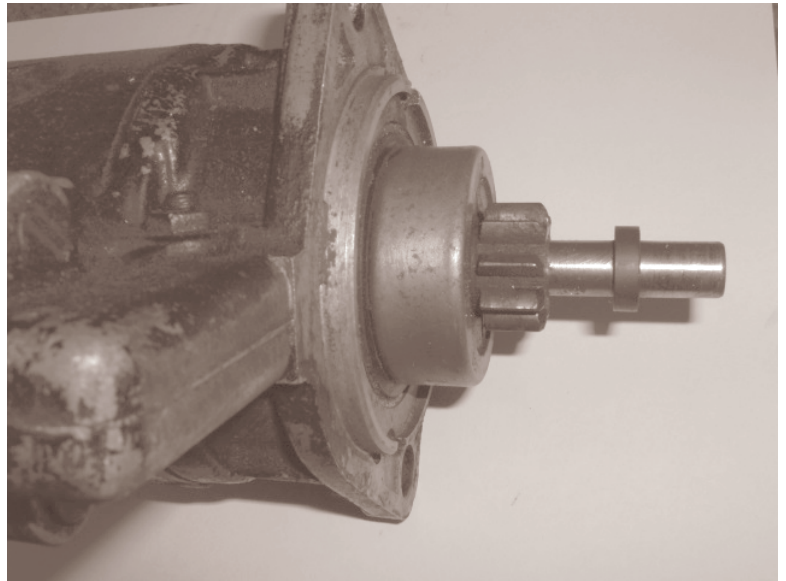
Anlasser und Magnetschalter (2)

von Rainer Thomas

Im ersten Teil ging es um die Erste Hilfe und um den Magnetschalter. Nun widmen wir uns dem Anlassermotor und der Funktionsprüfung.

Der Anlassermotor

Am vorderen Ende der Ankerwelle ist über einem Sprengring der „Anschlagring“ montiert. Dieser wird in Richtung zum Anlasser abgetrieben (dicker Schraubenzieher und Hammer). Den Sprengring abhebeln und den Anschlagring abnehmen. Nach VW Rep-Anleitung ist dies übrigens als einer der letzten Zerlegungsschritte vorgesehen. Man kann dann nämlich das andere Wellenende in den Schraubstock einspannen.



Nun die insgesamt 4 Schrauben im „Lagerschild“ anlösen. Die beiden größeren wiederum am besten mit dem Handschlagschrauber.

Den kleinen Deckel abschrauben und den Sprengring, die

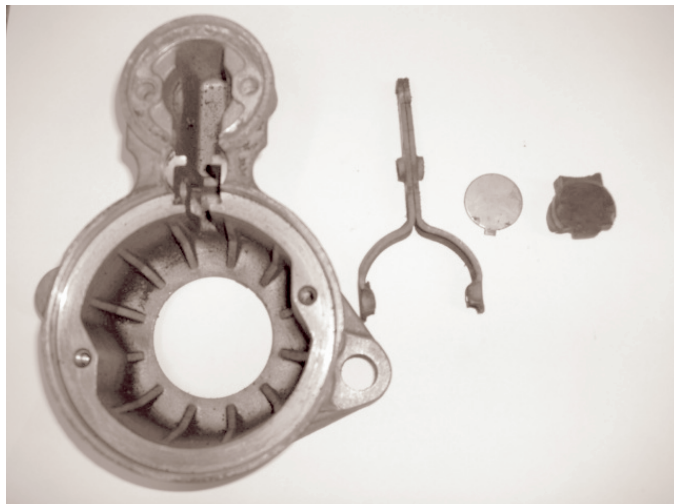
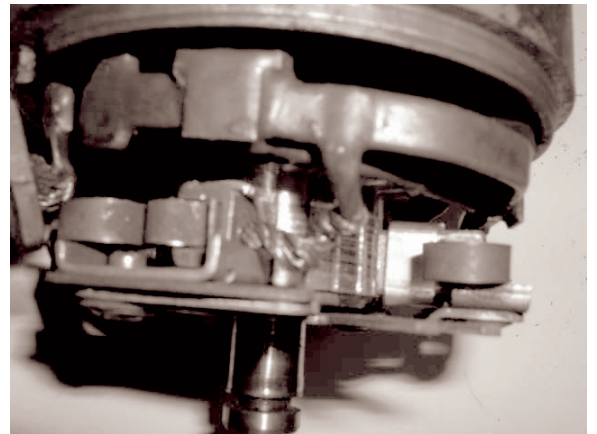


Scheiben und den Dichtring abnehmen. Die großen Schrauben ganz herausdrehen und den großen Deckel (Lagerschild) durch Schläge mit dem Gummihammer vom „Polgehäuse“ (Mittelteil des Motors) lösen. Vorsicht mit der Kabeleinführung. Deckel abnehmen.

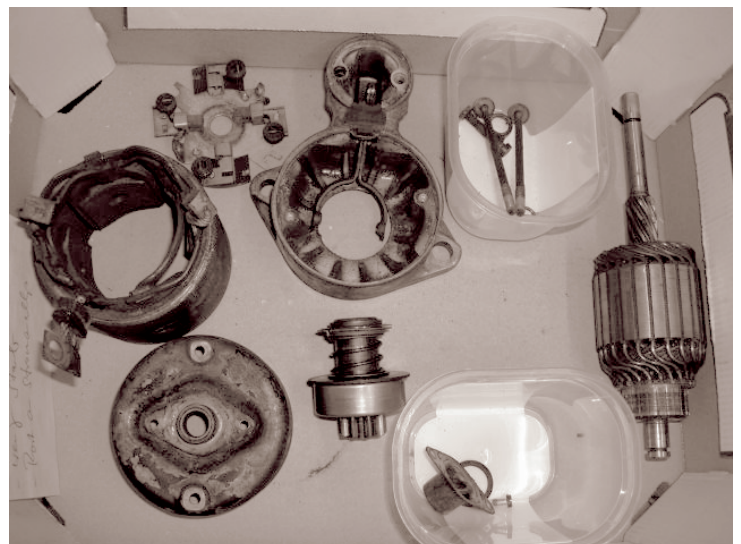
Darunter verbirgt sich dann schon vielleicht das Elend. Öl, schwarzer Abrieb, verschlissene Kohlen oder Kollektor. Richtig verschlissene

Kohlen habe ich nur bei den zwei

vorhandenen Anlassern mit „langem“ Motor gefunden. Diese hatten nämlich nur zwei Kohlen. Das scheint wohl zu wenig zu sein.

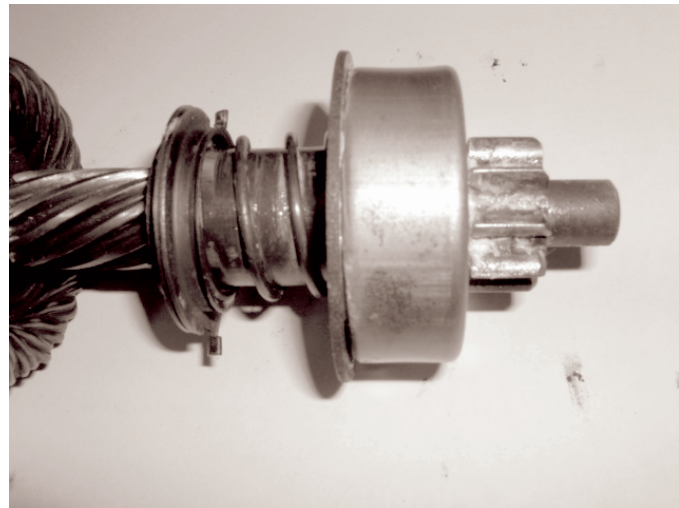
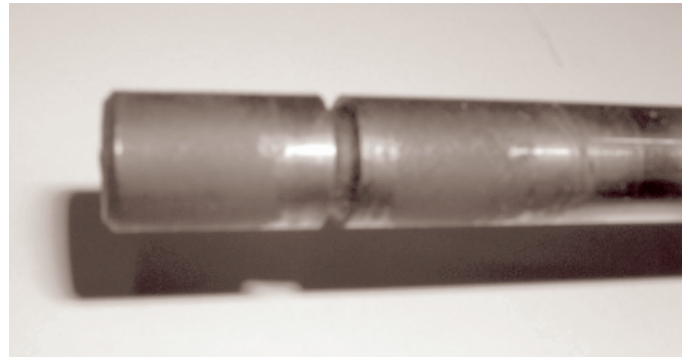


Also die Spannfedern für die beiden Kohlen, die über das rotlackierte Kupferkabel fest sind, vorsichtig zur Seite hebeln und diese beiden Kohlen herausnehmen. Dann die Bürstenhalterplatte abnehmen. Das Polgehäuse mit leichtem schräg-seitlichen Nachdruck vom „Zwischenlager“ lösen und abnehmen. Dann den Anker aus dem „Ritzelgetriebe“ (enthält den Freilauf) nehmen, die



Schraube für den „Schalthebel“ herausschrauben und das Ritzelgetriebe sowie den Schalthebel und das Gummi und Metallplättchen dazu herausnehmen. Hört sich an wie der Rep-Leitfaden. Dazu ist mir aber folgendes aufgefallen:

- Der Lagerschild enthält die Lagerung des Ankers. Nach dem Abnehmen ist der Anker nicht mehr geführt und stößt an die anderen Teile.
- Die Lage von Blech und Gummi am Schalthebel vor dem Ausbau beachten.
- Das Ankerende kann angerostet sein. Das Ritzelgetriebe will dann nicht herüberutschen. Rost wegschleifen, ggf. Grat entfernen und Ankerwelle fetten.
- Lage von Polgehäuse zu Zwischenlager vor dem Zerlegen markieren.
- Der „Schalthebel“ wirkt nur symmetrisch. In Wirklichkeit hat er eine ganz leichte Krümmung.



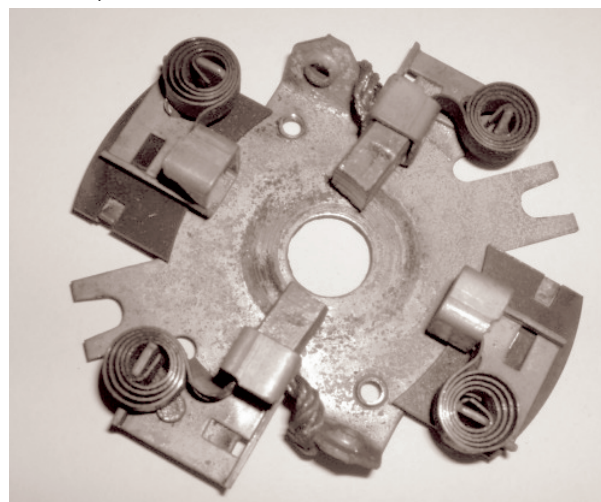
Bauteile prüfen

Das **Ritzelgetriebe** (Freilauf) ist zwar gekapselt, neigt aber zum äußerlichen Rosten und innerlich zur Schwergängigkeit. Mitlaufen könnte die Folge sein. Also gängig machen und versuchen, Fett in das Innere zu bringen. Einer hatte dort, wo der Schalthebel eingreift, den Blechanschlag angenagt.

Ansonsten waren alle meine Exemplare am Freilauf problemlos. Die **Ankerwelle**

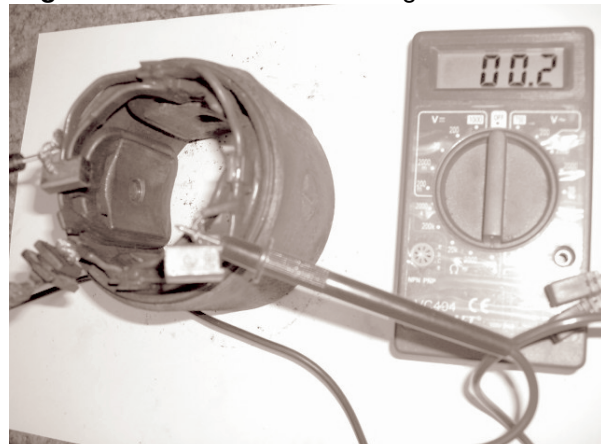


hat am langen Ende gerne etwa Rost. Der Kollektor sollte inspiziert werden, leichte Unebenheiten lassen sich mit Schleifpapier glätten.

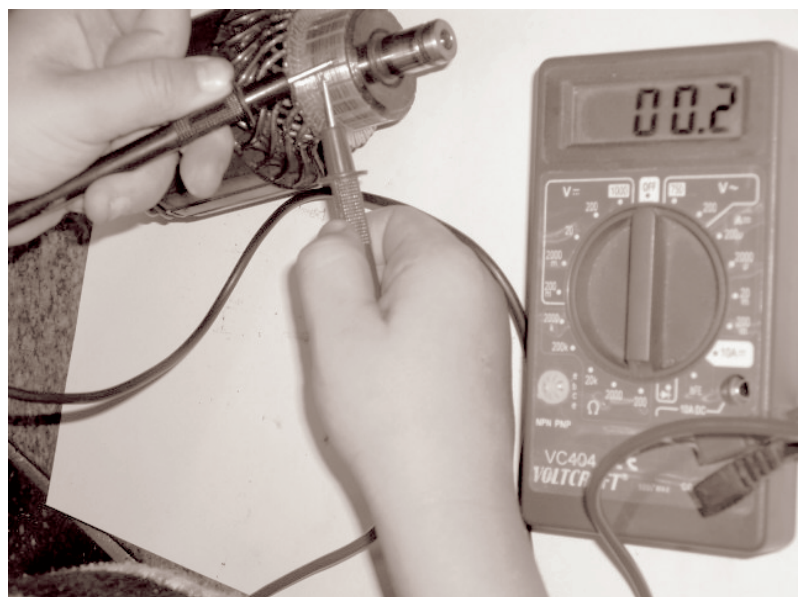


waren dort 12,39-12,40 mm dick.

Stärker zu beachten ist da die Buchse im **Lagerschild**. Diese hatte Bohrungsmaße von um die

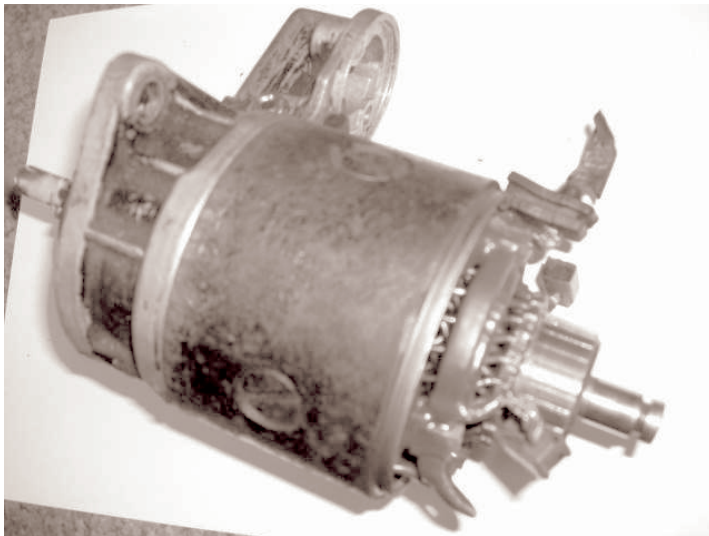


Abdrehen wäre auch möglich. Anschließend sollte der Durchmesser noch mindestens 33,5 mm betragen. Auch das Schleifringseitige Wellenende sollte auf Verschleiß geprüft werden. Meine Exemplare



12,50 mm. Der kleine **Deckel** sollte beulenfrei sein. Die **Dichtung** darunter muss ok sein, was aber bei allen von mir zerlegten Anlassern auch so war. Das **Feld** mit seinen rot lackierten Spulen und Drähten war stets ohne Probleme. Bei einem war die Kunststoffisolierung rissig und er stank fürchterlich nach verbrannt. Sichtkontrolle sollte hier reichen. Die **Kohlenplatte** trägt die Federn für die Kohlen. Die Federn waren bei einem Anlasser angerostet. Sie

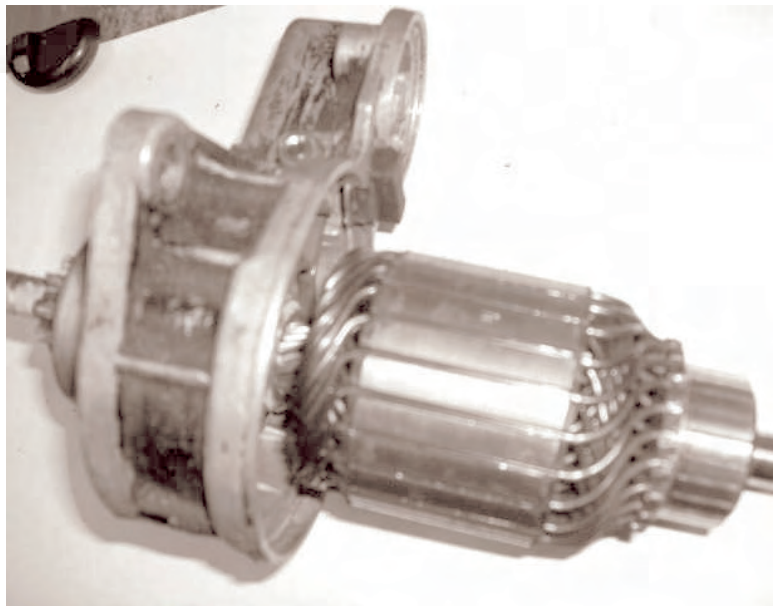
sollten halt noch genügend Spannung auf die Kohlen bringen. Die **Kohlen** hatten eine Länge von 15,8 bis 16,8 mm. Sie sollten leichtgängig und riefenfrei sein und montiert noch mit ausreichendem Federdruck auf den Schleifring drücken.



Schleifring und Feld kann man noch durchmessen. Werte dazu liefert VW im Rep-Leitfaden nicht. Wenn zwischen je zwei Segmenten der gleiche Wert herauskommt, dann ist das ok. Bei einem meiner Anker waren zwei Kabelenden nicht mehr richtig verlötet.

Zusammenbau

Sicher geht's auch anders, ich beschreibe hier, wie es mir am besten erscheint. Bei einigen Schritten benötigt man auch eigentlich mehr als zwei Hände, um die zusammenzufügenden Teile zu halten. Es empfiehlt sich daher eine weiche Unterlage zum Ablegen und eine Tasse Kaffee, um sich selber die notwendige Ruhe und Sorgfalt bei dieser Arbeit zu verdeutlichen.

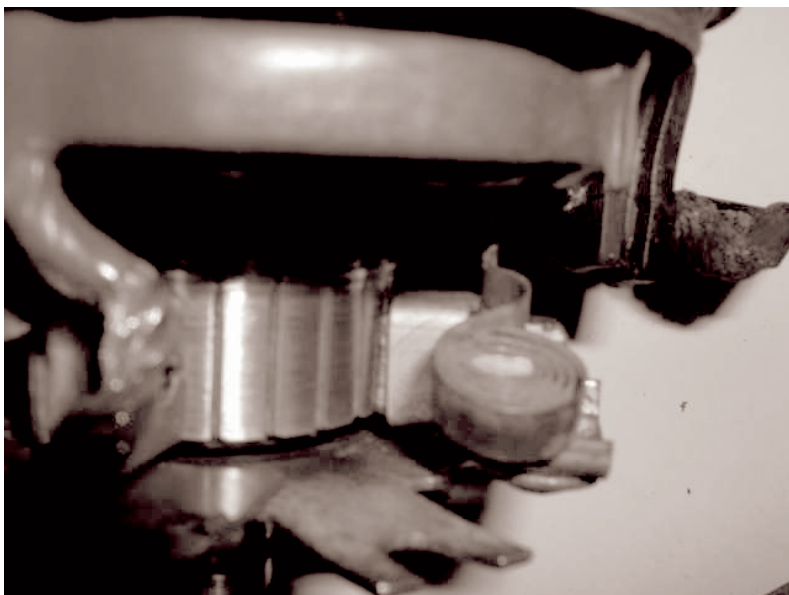


Zuerst wird der Anlassermotor zusammgebaut, erst danach wird der Magnetschalter angeschraubt. Zwischenlager, Ritzelgetriebe und Schalthebel samt Blechscheibe und Gummi zusammensetzen und die Ankerwelle einführen.

Das Polgehäuse über den Anker an das Zwischenlager schieben. Die Position ist dann richtig, wenn die Flucht für die Schrauben frei ist und das Kabel in Richtung Magnetschalter zeigt.

Jetzt kommt der knifflige Teil. Die Kohlenplatte mit den beiden darauf befindlichen Kohlen muss so auf den Kollektor, dass die beiden Kohlen, die am Polgehäuse fest sind, montiert werden können. Dazu spanne ich die Federn und lege sie seitlich auf den Rand der Kohlenführung. Das klappt zwar nicht immer sofort, erspart aber anschließend gefährliches Hantieren an Kohlen, Wicklung und Kollektor.

Kohlenplatte ansetzen, die beiden Kohlen vom Polgehäuse einführen und alle vier Federn auf die Enden der Kohlen heben.



Den Lagerschild so ansetzen, dass die zwei langen Schrauben und die zwei kleinen sich ansetzen lassen und anschließend die beiden langen Schrauben festschrauben. Die Unterlegscheiben und den Sprengring des Wellenendes montieren und den kleinen Deckel mit seiner Gummidichtung montieren.

Den Anschlagring auf das andere Wellenende schieben, den Sprengring ansetzen und den Anschlagring darüberziehen. Richtung beachten: man zieht den Anschlagring in Richtung Wellenende. Ist auch wieder knifflig, ich benutze zwei Zangen dazu (und Geduld).

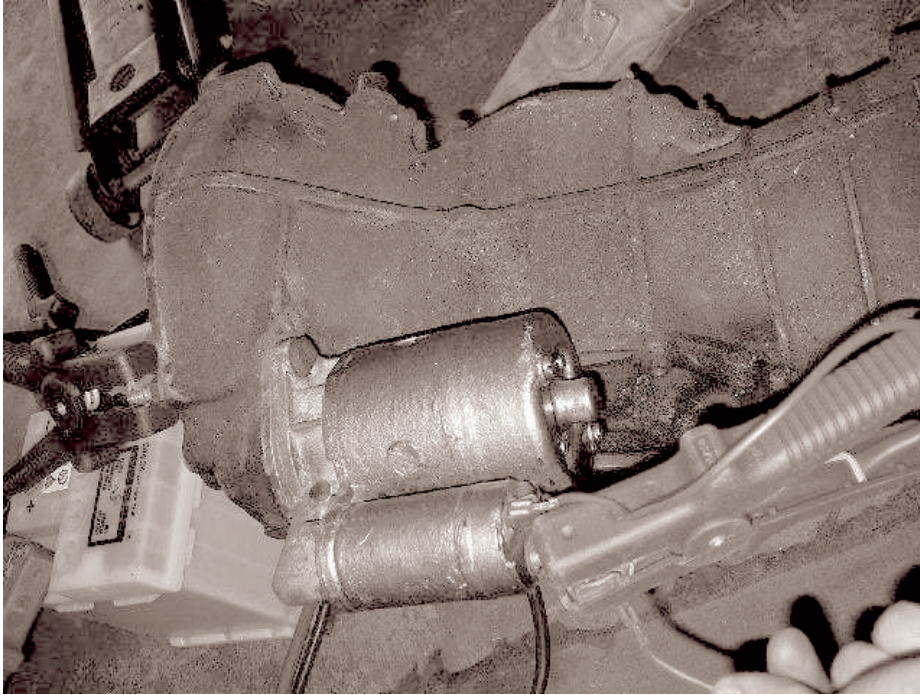
Dann noch den Magnetschalter einbauen und alle Dichtflächen abdichten.

Die mechanischen Teile sollten beim Zusammenbau wohldosiert gefettet werden. Der Anker und die Kohlen sind gegenüber dem Rest nicht abgeschottet.

Der Abschlusstest

Nun braucht man nur noch den in Schuß gebrachten Anlasser prüfen. Dies kann man an einem ausgebauten Getriebe prima machen. Also einsetzen und mit der merkwürdigen Schraube und der Schlüsselweite 15-Mutter auf dem unteren Bolzen festschrauben. Manchmal geht das Ansetzen etwas fummelig. Dann den Anlasser ein bißchen seitlich bewegen, bis das Wellenende in die Buchse im Getriebegehäuse rutscht. Bei ausgebautem Motor oder Getriebe sieht man dann von der Kupplungsseite schön, wie das Ende in der Buchse im Getriebe geführt wird.

Mit einem Starthilfekabel schliesst man den Anlasser an, so wie er im Auto ja auch immer an Dauerplus hängt. Also Batterie-Plus an den noch freien 8mm Bolzen und Batterie-Minus an eine blanke Stelle des Getriebegehäuses oder auf das Ende des Befestigungsbolzens. Für guten Kontakt sollten die Befestigungsmuttern gut angezogen sein. Dann nimmt



man ein Kabel mit Kabelschuh, steckt diesen auf den Steckanschluss und tippt mit dem anderen Ende auf die Plus-Zange. Das Kabel sollte nicht zu dünn sein, 2,5 qmm reichen aber aus. Dann sollte das Antriebszahnrad auch schon nach vorne springen und der Motor munter drehen. Ansonsten ist da noch etwas im Argen und wir fangen wieder von vorne an.

Man ist erst einmal von der Wildheit des Anlassers überrascht. Normalerweise trennt den Fahrer und den Anlasser ja auch einiges an Blech und Polsterung. Auf der anderen Seite hat er gegenüber dem Schwungradzahnkranz eine extreme Untersetzung und muss somit auch recht hohe Drehzahl bringen, um den Verbrennungsmotor zum Anspringen zu bringen. Ohne die Last des Motors jagt die Drehzahl natürlich frei hoch.

Es verwundert bei erster Betrachtung, dass der Anlasser beidseitig nicht in Kugellagern, sondern in Messingbuchsen gelagert ist. Deren Zustand war jedoch bei allen unseren Anlassern und den Gegenstücken im Getriebe in Ordnung. Den auftretenden Kräften scheinen Sie also gewachsen zu sein und übermäßiger Verschleiß oder Riefen waren nicht festzustellen.

Unter Zeitdruck würde ich das Überholen des Anlassers nicht machen. Eher an ausgebauten Exemplaren an kalten Winterabenden in der Werkstatt. Am besten mit einem zweiten Exemplar dabei, falls zwischendurch Zweifel über den korrekten Sitz der Teile kommen.

Wenn es allerdings einen größeren Defekt gibt und die beschriebenen Maßnahmen nicht ausreichend sind, stellt sich die Wirtschaftlichkeitsfrage. Für eine Reihe von festgestellten Fehlfunktionen liess sich aber innen die Ursache ermitteln und diese in Ordnung bringen.

Gegebenenfalls lassen sich die Teile von zwei defekten Anlassern zu einem guten zusammenfügen. Dabei aber auf die Ausführung der einzelnen Bauteile achten.

Mein Gesamteindruck von Anlassern der späten Ausführung für Schaltgetriebe mit kurzem Motor und vier Kohlen war insgesamt recht positiv. Und die Leistung ist auch ausreichend. So ein Standard-Anlasser bringt auch hochverdichtete 2-Liter-Motoren problemlos zum Starten.

Viel Spaß beim Anlasserüberholen!



Zur Verbindlichkeit gilt das Übliche: Keine Gewähr

Rainer Thomas

Über Drehzahlmesser im Typ 3

Von Volkswagen hat es vier verschiedene Drehzahlmesser gegeben, die über die VW-Vertretungen als originales Zubehör für den Typ 3 verkauft worden sind. Ab Werk sind sie nicht verbaut worden.

6 oder 12 Volt ist offensichtlich egal, denn von VW gab nach der vorliegenden Beschreibung nur "Zündungs-Drehzahlmesser, für 6- und 12-Volt-Anlagen komplett mit Kabelsatz, zum Einbau an Stelle der Zeituhr, Messbereich 6000 U/min, Einbaudurchmesser 85 mm" (laut Zubehör-Katalog von 8/73).

In diesem Katalog sind nur die beiden grauen Drehzahlmesser von VDO (etwas anders im Zahlen- und sonstigem Design und mit "flachem" Außenring sowie mit rotem (vor 64) oder weißem Zeiger) und Gossen (genau im alten Typ 3-Zahlendesign und mit dem "tiefen" Außenring, weißer oder roter (vor 64) Zeiger) aufgeführt.

Teilenummer VDO: 000 054 402 A, Gossen: 000 054 403

Bei beiden steht dabei, dass sie in alle Typ 3 passen.

Nicht abgebildet im Katalog, aber natürlich hier ist der graue VDO-Drehzahlmesser, der perfekt (wie der graue Gossen auch) zu den alten Armaturen passt Die Teilenummer lautet: 000 054 402. Das Ding ist RICHTIG selten, die Preise dafür sind entsprechend hoch.



"flacher" Außenring
mit rotem (vor 64)
Zeiger



Gossen (genau im alten Typ 3-Zahlendesign und mit dem "tiefen" Außenring.

Die Instrumente mit schwarzen Zahlen sind ebenfalls nicht im Katalog abgebildet, doch gab es auch die mit den folgenden VW-Teilenummern 000 054 404 für Gossen und 000 054 405 (? Da bin ich mir nicht ganz sicher ?) für VDO. Der „Gossen“ hat übrigens keinen Chromrand, ist aber tief „geschüsselt“.



Es gibt noch einen Universal-Drehzahlmesser von Gossen mit 85 Millimetern Durchmesser. Der ist wiederum flach, hat aber einen Chromrand und passt ebenfalls gut in den Typ 3.



Für den Karmann 34 hat es ebenfalls Drehzahlmesser von VDO und Gossen im passenden Design gegeben. Sie sind äußerst rar. Ein Foto von der Gossen-Version könnt ihr hier bewundern. Ein Foto von der VDO-Version habe ich leider nicht.





schonend, sparsam, sportlich
fahren mit einem GOSSEN

DREHZAHLMESSER

Sie wissen dann immer

- ob Sie im richtigen Gang fahren
- ob Ihr Motor noch Reserven hat
- wann Sie schalten sollen

Speziell entwickelt für Ihren VW 1500 S/A/N, 1600 und Variant (erprobtes VW-Zubehör Nr. 000 054 409) · Auch für andere VW zum Ein- oder Aufbau geeignet · Hohe Genauigkeit und Robustheit · Einfache Montage, keine Anschlußleitung zum Motor, Keine Hilfsspannung erforderlich.

Fragen Sie Ihre VW-Vertretung

Der Einbau solcher Drehzahlmesser ist wirklich sehr leicht. Man braucht nur etwas Geduld und kleine Hände, um die Haltespangen der Zeituhr niederzudrücken und die ganze Herrlichkeit rauszuschieben. Was den Anschluss betrifft: Einerseits könnt ihr nach der alten Gute Fahrt-Anleitung gehen, die hier mit abgedruckt ist, zum anderen gibt es da noch die eingescannte Anleitung von Gossen. Wen der mattschwarze Messingring am schwarzen Gossen stört, der kann ihn ganz leicht mit einem Schraubendreher abhebeln und einen Chromring von einer kaputten Uhr oder einem geschlachteten Kombi-Instrument draufsetzen. Geht leicht – wenn man sich mal überwunden hat. Die Maße sind alle exakt gleich. Ach ja: Legt euch zur Sicherheit noch einen Masseleitung, damit auch wirkt Ströme ankommen.

Im Forum habe ich ja mal nach Drehzahlmessern gesucht und festgestellt, dass es gar nicht so schwierig ist, selbst an neue Drehzahlmesser zu kommen. Einen Gebrauchten habe ich bei Ebay für 122 Euro ersteigert, den neuen habe ich mit einem Clubkollegen gegen andere Teile getauscht. Auf der Techno Classica 2006 lagen gleich mehrere Gossen rum. Die Preise fingen bei 350 Euro an und hörten bei 500 Euro auf. Ganz schön viel Asche für einen Gossen. Sie waren alle schwarz. Die Drehzahlmesser in Grau sind wesentlich seltener. Bastian hat mal den grauen Gossen (tief geschüsselt) auf einem Treffen für 350 Euro gekauft. Ich denke, dass das ebenfalls ganz schön viel Kohle war. Aber der Markt bestimmt ja bekanntlich den Preis.

Es kann gut sein, dass meine Angaben oben über die Drehzahlmesser nicht ganz vollständig sind. Wer es besser weiß oder noch mehr Infos hat, sollte sie an Bastian schicken, damit wir in der nächsten Clubzeitung darüber lesen können.

Thorsten Elbrigmann

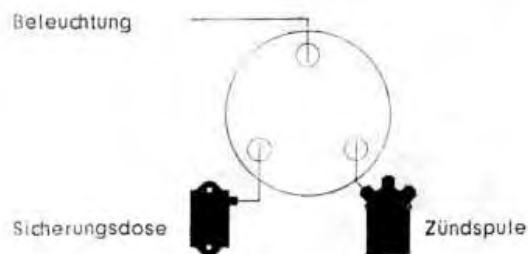


Einbauanleitung

Drehzahlmesser für Volkswagen 1500 S/A/N/1600 und Variant
Teile-Nr. 000 054 403

1. Masseleitung an der Fahrzeugbatterie abklemmen.
2. Zeituhr ausbauen:
Beide Blattfedern an das Gehäuse andrücken und Zeituhr zum Wageninneren aus der Schalttafel herausnehmen. Beide Leitungen von der Zeituhr abklemmen.
3. Sicherungsdose ausbauen:
Beide Befestigungsschrauben der Sicherungsdose heraus-schrauben und Sicherungsdose etwas nach unten ziehen.
4. Drehzahlmesser anschließen:
Die schwarze, zur Klemme 15 der Zündspule führende Leitung an der Sicherungsdose abklemmen und an den Leitungs-verbinder der mitgelieferten Leitung anschließen. Den Stecker der zweiten Leitung auf die freigewordene Klemme der Sicherungsdose aufstecken. Die beiden anderen Lei-tungsenden durch den Schalttafelausschnitt führen und am Drehzahlmesser anschließen. Je nach Betriebsspannung des Fahrzeuges 6 V / 1,2 W (N 17 7221) oder 12 V / 2 W (N 17 7222) in die Fassung des Drehzahlmessers einsetzen. (Hierzu kann die Glühlampe der Zeituhr-Beleuchtung verwendet werden). Die Leitung für die frühere Zeituhr-Beleuchtung an die Lampenfassung des Drehzahlmessers anschließen.
Die rote, vormals zur Zeituhr führende Leitung an der Siche-rungsdose abschneiden.

Schalt-schema



5. Drehzahlmesser einbauen:
Drehzahlmesser in den Schalttafel-ausschnitt einsetzen und an der Rückseite mit Spann-bügel, zwei Federscheiben und Muttern befestigen.
6. Sicherungsdose einbauen.
7. Masseleitung an die Fahrzeugbatterie anschließen.
8. Motor anlassen und Funktion des Drehzahlmessers prüfen.

VOLKSWAGENWERK AG WOLFSBURG



Einbauanleitung für Gossen-Drehzahlmesser

Der Einbau eines Transistor-Drehzahlmessers war bisher eine relativ komplizierte Angelegenheit (wenngleich ein Vergnügen im Vergleich zu früheren mechanischen Ausführungen mit biegsamer Welle). Mehrere Drähte müssen verlegt werden - darunter ein Kabel von der Zündspule aus dem Motorraum nach vom zum Gerät. Bei Gossen (wo man in der Hauptsache renommierte Foto-Belichtungsmesser baut) ließ man sich etwas Neues zum Thema Drehzahlmesser einfallen. Man brachte eine Ausführung mit eingebautem Transformator heraus, der nur auf Stromstöße reagiert, nicht jedoch auf einen überlagerten Gleichstrom, der auch noch in der betreffenden Leitung fließt. Der Erfolg dieses Tricks: Beim Gossen-Drehzahlmesser muss man keinen Draht mehr nach hinten ziehen. Man trennt einfach die serienmäßige Leitung vom Zündschloß zur Zündspule durch (Klemme 15, am besten zwischen Zündschloß und Sicherungskasten einschleifen, dickes Kabel (2,5 Quadrat) nehmen! Anmerkung der Homepage-Macher) und schaltet den Drehzahlmesser dazwischen. Weitere Anschlüsse sind nicht vorhanden - nur noch einer für die Beleuchtung. Die Schaltung ermöglicht nicht nur einfachen Einbau des Gerätes, sondern ist selbst einfach, sowie preiswert und dennoch genau. Außerdem ist sie von der Fahrzeugspannung unabhängig; der Gossen-Drehzahlmesser arbeitet bei 6, 12 und 24 Volt gleichermaßen. (Nur das Birnchen muss ausgewechselt werden.) Mit dem Gossen-Drehzahlmesser hat die GUTE FAHRT sehr gute Erfahrungen gemacht. Das Gerät ist genau (nach uns vorliegenden Messungen: +/- 1,5% vom Skalenendwert bei 20°, +/- 3% im Temperaturbereich von - 20 bis + 80°) und gut gedampft. Es stehen zwei Ausführungen zur Verfügung: die abgebildete (es ist an dieser Stelle ein grauer Original-Gossen abgebildet, Anmerkung der Homepage-Macher), anstelle der Uhr in das Armaturenbrett des großen VW 1500/1600 passend, und eine Universalausführung, die sich auch im VW-Käfer verwenden lässt. Der Preis beträgt für beide Ausführungen 138 DM, was uns bei der gebotenen Genauigkeit als preiswert erscheint.



Entnommen aus der Zeitschrift „Gute Fahrt“, Heft 8/67, Seite 24

Franco Sbarros VW 1600 Sportcoupé

Etwa ab 1963 entwickelte Franco Sbarro in der Schweiz ein Sportcoupé auf Basis des Käfer-Fahrgestells und mit 1300er Motor. Etwa 1967/68 ging er dann daran, ein noch kompromissloser stromlinienförmiges Gefährt auf Basis des VW Typ 3 zu bauen. Bestellt hatte das die Scuderia Filipinetti, der ehemalige Arbeitgeber des genialen Schweizer Konstrukteurs. Der Sbarro-1600er hatte eine Polyester-Karosserie und wog fahrfertig gerade mal 850 Kilogramm. Damit erreichte der Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von 180 Stundenkilometern. Nach

diesem Prototyp wandte sich Sbarro allerdings vom VW ab und präsentierte auf dem Genfer Automobilsalon eine Studie auf Basis des Ford GT 40. Es folgten Experimente mit NSU TT. Soweit bekannt, gab es nur diesen einen VW 1600 von Sbarro. Gefunden habe ich das Foto und den wenigen Angaben in einer uralten Schweizer Autozeitung: Automobil Revue Nr. 44 vom 16.10.1969, Seite 65.

Thorsten Elbriggmann



Serienwürdig — Von Georges Filipinetti bestellt, hätte dieses zweite VW-Coupé in einer kleinen Serie hergestellt werden können. Es wiegt 850 kg, wird von einem VW-1600-Motor angetrieben und erreicht 180 km/h.

Mein Typ3 und ich

Hallo Club-Mitglieder,

nun möchte ich mich -als eines der ersten Vereins-Mitglieder- mal wieder in Erinnerung rufen: Weit ab vom Hauptsitz des Vereins wurde hier im Süden fleißig geschafft und gewerkelt, mit dem Ergebnis auf beiliegenden Fotos.

Mein Typ3 VW 1600L, Bj. April 1973, den ich seit den frühen 80er Jahren besitze und fahre, präsentiert sich nach der umfassenden Restaurierung in einem erfreulichen Zustand.

Die Farbe sumatragrün – ein Fahrzeug der letzten Serie - ist ohnehin unübertroffen. (Der Zuhälter-Chrom an den Türen / Türgriffmuscheln wird noch „zurückgebaut“ – um den absoluten Originalzustand wieder zu erreichen).

Rechtzeitig zum Frühling also ist die Limousine fertig geworden. Nur die Teppichverkleidungen innen in braun fehlen noch. Hat jemand eine gute Idee? (Nachfertigung??)

Sogar die Wasserabläufe am Schiebedach funktionieren einwandfrei und der Doppelvergaser-Motor erfreut die Herzen der Mitmenschen

Der VW hat alle Hürden der Bürokratie übersprungen, so das jetzt S-HR 73 H am Nummernschild prangt und einer Ausfahrt nicht mehr im Wege steht.



Ich freue mich auf gemeinsame Club-Begegnungen.

Mit luftgekühlten Grüßen aus dem Ländle,

Hans-Rudolf Krüger



Hans-Rudolf Krüger
Tapachstrasse 79 A
D – 70437 Stuttgart
email:
musicavia@t-onlinde.de

Neue Initiative gegründet

Auf der Techno Classica 2006 waren Markus Buschkühl und ich auf einer Gründungsveranstaltung am Stand der Creme 21-Leute. Dort war es ruhig (Halle 1a im Keller unter Halle 1, da hat sich kaum jemand hin verirrt), und Platz gab es auch. Ein Mensch namens Peter-David Göhr erzählte dort durchaus etwas weitschweifig von einer Idee – der „Initiative Kulturgut Mobilität“. Dabei geht es nicht um einen neuen Verein oder gar eine Gegenbewegung zum politisch aktiven DEUVET (wie ein Vertreter des DEUVET dort nicht müde wurde mehrfachst und immer wieder zu

erklären), sondern es geht um einen neuen Zugang zum Thema Oldtimer.

Das Credo: Bei Fahrverboten würden Oldtimer und Youngtimer zu Denkmälern. Ihr Reiz aber liegt in der Bewegung. Eine bloße Ausstellung von Autos und Motorrädern hilft niemandem, weil das nicht fasziniert. Die Bürger wollen Oldies in Bewegung sehen – wenn sie sie schon mal sehen.

Also will diese Initiative (anders als der DEUVET) bei den Kultusministerien der Länder ansetzen und über diesen Weg Ausnahmeregelungen erwirken.



Der DEUVET sucht die frontale Begegnung mit dem Bundesverkehrsministerium, die Initiative möchte Ausnahmeregelungen quasi durch die Hintertür erreichen.

Nicht unpfeiffig, diese Idee. Markus und ich waren nach dem Treffen übereinstimmend der Meinung, dass diese Initiative zumindest niemandem schaden kann. Ob das wirklich alles nützt, muss man abwarten. Eine geplante Aktion der Initiative ist es, am „Tag des offenen Denkmals“ mit Oldtimern zu solchen Denkmälern zu fahren und die Autos zu präsentieren. Dabei sollen dann Flyer und Aufkleber verteilt werden, um ein Bewusstsein für die Oldies zu schaffen. Das würde dann dezentral von Oldie-Clubs oder auch einzelnen Fahrern vor Ort organisiert. Einfach Flyer über die

Homepage der Initiative anfordern (www.kulturgut-mobilitaet.de), geeignetes Denkmal aussuchen und hinfahren. Könnte man ja auch ein inoffizielles Typ 3-Treffen draus machen oder mal eine schöne Sonntagsausfahrt mit dem regionalen Stammtisch. Wir hier im Ruhrgebiet können uns solche Aktionen zumindest gut vorstellen, denn ganz nebenbei kann man ja auch noch für den eigenen Club werben. Wie gesagt: Der Nutzen steht dahin, aber schaden kann es nicht. Wenn ihr Lust habt, schaut euch doch die Homepage der Mobilitätsbewahrer mal an.

Thorsten Elbrigmann

50 Jahre Karmann Ghia

Jubiläumsveranstaltung vom 14. bis 17. Juli 2005 in Georgsmarienhütte – Ein Treffen der Superlative

Am 14. Juli 1955 wurde der „kleine“ Karmann Ghia (Typ 14) erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Im Kasino von Georgsmarienhütte – nicht weit vom Osnabrücker Karmann-Werk entfernt – gab es einen großen Presseempfang.

Im Jahr 2005 jährte sich dieser Termin zum fünfzigsten Mal. Schon lange vorher plante der harte Kern der deutschen Karmann Ghia Gemeinschaft, dieses Jubiläum im gebührenden Rahmen zu feiern. Eine Anfrage bei der Firma Karmann war zunächst ernüchternd: Karmann plante selbst eine Jubiläumsveranstaltung mit einem eigenen Konzept. Die Ideen der Karmann Ghia Clubs stießen auf geringes Interesse, und so beschlossen die Clubs, ihr persönliches Treffen zu organisieren. Geladen waren neben den Geburtstagskindern Typ 14 auch die Karmann Ghia Typ 34 (unsere „großen Volkswagen“) und die brasilianischen Karmann Ghia TC.

Die Sache wurde professionell angegangen. Es gab regelmäßige Planungsrunden, auf denen Konzepte vorgestellt und Verantwortliche benannt wurden. Als Veranstaltungsort konnte das gleiche Kasino gemietet werden, in dem der Karmann Ghia damals vorgestellt wurde.

Je näher der Termin rückte, desto konkreter wurden die Vorstellungen. War man sich anfangs auch noch unsicher, mit welcher Teilnehmerzahl zu rechnen war, kristallisierte sich bald heraus, daß das Karmann-Jubiläum die Veranstaltung des Jahres werden sollte.



Historisches Foto vom 14.7.1955



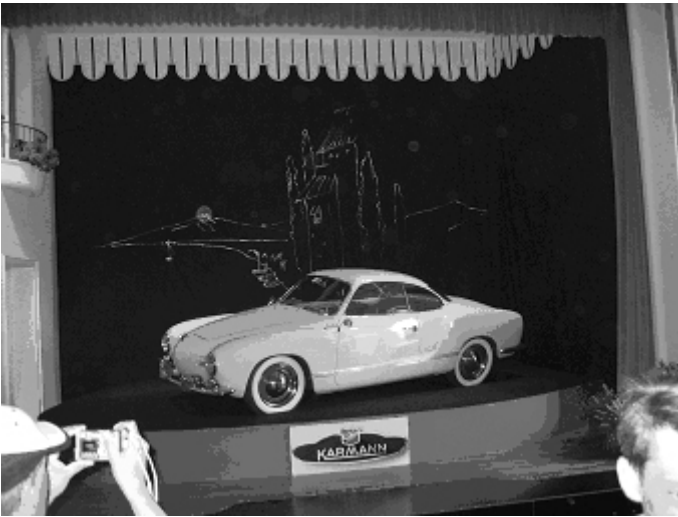
Aktuelles Foto vom 14.7.2005



Karmänner so weit das Auge blicken kann

Es kamen Anmeldungen aus der ganzen Welt. Selbst aus Australien machte sich eine junge Dame auf den Weg nach Georgsmarienhütte, und ganz selbstverständlich wollte sie auch ihren Karmann Ghia – ein rotes, rechtsgelenktes Cabriolet von 1963 – mitbringen, den sie von Sidney über London nach Deutschland verschiffen ließ.

Letztlich waren über 500 (fünfhundert!) Karmann Ghia Fahrzeuge in Osnabrück. Eine Kulisse, die so schnell niemand vergessen wird. Ganz nebenbei wurde auch der Karlsruher Typ 34 Weltrekord (32 Karmann Ghia Typ 34 auf einem Platz) mit insgesamt 48 teilnehmenden 34ern deutlich übertroffen.



Vorhang auf!



Originales Typ 34-Cabriolet in Werksbesitz und
Originales Typ 3-Werkscabriolet in der W.-Karmann-Fahrzeugsammlung



Tour de France oder Karmann-Ausfahrt...?



Donnerstag, der 14.7.2005 war als erster Anreisetag vorgesehen, und der eigentliche fünfzigste Geburtstag wurde bei Kaffee und Kuchen (mit Kerzen) im Festzelt begangen.

Am Freitag war die offizielle Eröffnung der Veranstaltung. Hochrangige Vertreter der Stadt, der Firma Karmann und des Volkswagenwerks hielten ihre Reden, bevor auf der Bühne im Kasino ein weißer Karmann Ghia von 1955 enthüllt wurde – genau wie im Jahr 1955. Sogar die Bühnendekoration hatte man kopiert.

Im Anschluß an die feierliche Eröffnung gab es im Kasino mehrere Vorträge. Ein holländischer Vertreter berichtete über das Autofahren in unserem Jahrzehnt, Larry Edson aus den USA hielt einen Fotovortrag über seine Reise im 66er Typ 34 von der West- zur Ostküste der USA und der anschließenden Verschiffung nach Bremerhaven, von wo er eine Europatournee mit Ziel Georgsmarienhütte begann. Interessant waren auch die Vorträge von Richard Troy über den Karmann Ghia, und eine Fragerunde mit ehemaligen Karmann-Mitarbeitern. Tatsächlich waren drei ehemalige Werksangehörige anwesend, die interessante Details zur Produktion erläuterten.

Am Freitagnachmittag starteten mehrere Ausfahrten zu je 30 Fahrzeugen zum Karmann-Werk. Hier konnte die nicht öffentliche, private Fahrzeugsammlung des Werks bewundert werden.

Der Höhepunkt des Treffens sollte am Samstag stattfinden: eine gemeinsame Ausfahrt mit fast allen teilnehmenden Fahrzeugen durch das Osnabrücker Land.

Gestartet wurde auf und vor dem großen Festplatz, und es dauerte über eine Stunde nach dem Start des ersten Karmanns, bis das letzte Fahrzeug den Platz verlassen konnte. Nach dem Abbiegen vom Festplatz auf die Hauptstraße erwartete die Teilnehmer etwas ganz besonderes, was nachher als das „Gänsehaut-“ oder „Tour-de-France“-Gefühl bezeichnet wurde: Menschenmassen am Straßenrand, in Dreier- und Vierereihen jubelten den Fahrzeugen zu, klatschten und winkten. Viele Leute in den Orten hatten Tische und Stühle an die Straßen gestellt, um diese einmalige Ausfahrt mitzuerleben

Der Korso endete auf dem Werksparkplatz, wo die Ansammlung von einem Kran aus fotografiert wurde.

Viel zu schnell war der Abend gekommen, der bei mitreißender Boogie-Woogie-Musik und einem (oder mehreren) Gläsern Bier und Wein ausklang.

Am Sonntag erfolgte die Preisverleihung und die Verabschiedung der Teilnehmer. Den Preis für die weiteste Anreise erhielt selbstverständlich die Australierin, die aber auch den Pechvogelpreis verdient hätte: In England hatte sie aufgrund eines Kurzschlusses einen Motorbrand, und (nach erfolgreicher Reparatur) auf dem Weg durch Frankreich einen Kupplungsschaden. Auf dem Treffen dann wurde die Kupplung gewechselt, so daß sie ihre Fahrt fortsetzen konnte. Ältestes teilnehmendes Fahrzeug war ein 1955er Karmann Typ 14 aus Portugal, und noch weitere Preise wurden vergeben.



Gruppenfoto auf dem Werksparkplatz (Foto: Meckel)



www.50-jahre-karmann-ghia.de



Kaysie Chedid aus Australien mit Ihrem 63er Typ 14 Cabriolet



48 große Karmänner auf dem Platz bedeuten den neuen 34er-Weltrekord



Kupplungswechsel am Wagen der Australierin

50 Jahre Karmann Ghia

Jubiläumsveranstaltung vom 14. bis 17. Juli 2005 in Georgsmarienhütte – Ein Treffen der Superlative



Ältestes Fahrzeug: Baujahr 1955 aus Portugal



Am Sonntag Nachmittag endete die Veranstaltung, die jedem Teilnehmer noch lange in Erinnerung bleiben wird. Die meisten versprochen, zum 100-jährigen Jubiläum wiederzukommen. Wir werden sehen...

Jörg Fischer, Darmstadt



Hierzulande ein seltener Gast...



...Karmann Ghia TC aus brasilianischer Fertigung



Ältester Typ 34: Baujahr 1962 von Johannes Krasenbrink



Und noch dazu eins der schönsten unrestaurierten Fahrzeuge

Auswertung der Mitgliederumfrage 2006 (Stand 03.05.2006)

Liebe VW-Freunde,

am 23. Februar des Jahres haben wir euch einen Fragebogen geschickt, mit dem wir die Daten für die Mitgliederkartei aktualisieren und gleichzeitig ein Meinungsbild zu den vergangenen Jahrestreffen abfragen wollten. Wir haben uns nämlich gefragt, warum bei ca. 160 Mitgliedern nur zwischen 30 und 60 Teilnehmer auf den Jahrestreffen zu sehen sind, von denen einige nicht einmal Mitglieder in unserem Club sind. Dieses Ziel haben wir immerhin teilweise erreicht. Von den angeschriebenen 157 Mitgliedern sind 33 Rückmeldungen per Post und 25 per E-Mail eingegangen. Das ist eine Rücklaufquote von

$$\frac{58}{157} \approx 36,9\% .$$

Das ist eigentlich ein schlechter Wert, hatten wir doch ausdrücklich darum gebeten, eine kurze Bestätigung zu schicken, auch wenn alle Daten korrekt sind. Wie hätten wir eine höhere Antwortquote erreicht? Einen frankierten Rückumschlag beilegen, oder einen Preis aussetzen, der unter allen Rücksendern ausgelost wird?

Besonders geärgert haben wir uns darüber, dass uns nach Versand der letzten Zeitung – also kurz nach der Mitgliederumfrage – wieder zwei Anschriftenberichtigungs-Karten der Deutschen Post erreichten, die ich persönlich von der örtlichen Hauptpost abholen musste. Diese Karten kosten nämlich inzwischen 90 Ct Nachentgelt (trägt die Vereinskasse) und einige Kilometer Fahrstrecke (trage ich).

Nun zu den Umfrageergebnissen. Auf die Frage der Nicht-Teilnahme an einem oder mehreren der vergangenen Jahrestreffen gab es folgende Antworten (Mehrfachnennungen waren möglich):

- die Entfernung zu den Veranstaltungsorten sehr groß (wurde 11 x genannt)
- keine Zeit, zeitlicher Aufwand zu hoch (8)
- Kollision mit dienstlichen/geschäftlichen Verpflichtungen (8)
- Typ3 nicht fahrfertig (7)
- familiärer Grund, z. B. Geburtstag eines Angehörigen (6)
- Terminüberschneidung mit anderen Auto-Veranstaltungen (4)
- Urlaub (3)
- will nicht zelten (3)
- erst seit Ende 2005 im Verein (2)
- Typ3 erst nach dem Treffen angeschafft (2)
- Krankheit (2)
- bisherige Treffen: kein besonderer Reiz, bin kein Saufkumpan, nicht an Familientreffen mit kleinen Kindern interessiert. Für 2006: familieninterne Gründe, 90. Jahrestag der Schlacht von Verdun (1)
- Prüfung für den Sportbootführerschein Binnen (1)
- wir werden dieses Jahr wahrscheinlich nicht teilnehmen können, da wir heiraten (1)
- Kinder hatten Schule (1)

Die meisten Antworten sprechen für sich. Dennoch sei es gestattet, dass wir einige davon kommentieren. Wir würden gerne die Jahrestreffen auch an anderen Orten anbieten, aber unsere Mitglieder sind regional sehr unterschiedlich verteilt. Der Vorstand ist bei den Jahrestreffen auf die Mithilfe der Mitglieder angewiesen, deshalb ist es derzeit schwierig ein Treffen z. B. im süddeutschen Raum durchzuführen. Vielleicht findet sich ja jemand, der dort ein kleineres Treffen zusätzlich anbietet? Berufliche Gründe oder Schule gehen ganz klar vor, fast jeder

von uns muss sich seine täglichen Brötchen durch Arbeit verdienen. Aber „will nicht zelten“ und „mein Typ 3 fährt nicht“ lassen wir nicht gelten. Bei vielen Jahrestreffen wurde auf Alternativen zum Zelten hingewiesen (Ferienwohnung oder Hotel), und genauso waren bei jedem Jahrestreffen auch Autos zu sehen, die nur ganz entfernt Ähnlichkeit mit einem Typ 3 haben. Die vielen anderen Antworten müssen wir tolerieren, sind sie doch meist nur für ein einzelnes Jahrestreffen gültig. Interessieren würden uns auch hier die Antworten der fast 100 Mitglieder, die nicht geantwortet haben – das sind nämlich viele von denen, die noch nie ein Jahrestreffen besucht haben. Und eine Ermutigung möchten wir unseren neuen Mitgliedern aussprechen, die geantwortet haben, dass sie noch nicht lange im Verein sind oder das Auto erst nach dem letzten Treffen gekauft haben. Das nächste Treffen kommt bestimmt, und dann werden wir wieder über das rostigste Hobby der Welt fachsimpeln.

Bei der Frage nach den Verbesserungswünschen wurden bei 45 Rückmeldungen „keine“ genannt. Vielen Dank, das bestätigt uns darin, dass wir doch nicht ALLES falsch gemacht haben. Weitere Verbesserungswünsche entsprechen teilweise den oben genannten Gründen „vielleicht mal ein Treffen, das nicht so weit entfernt liegt (PLZ 82...)“, „die Treffen wenn möglich öfter im Umkreis von 500 km aus meiner Sicht so sich ein Veranstalter in diesem Bereich findet (PLZ A-53..)“. Bei einigen Wünschen reicht leider unsere Kompetenz nicht aus („mehr Zeit, besseres Wetter“), bei anderen Wünschen müssen wir uns noch mehr Mühe geben („Jahreshauptversammlung sachlich, kurz und effektiver organisieren“, „keine Vereinsquerelen“, „bessere Einführung für neue Mitglieder“, „Clubzelt für weitere Aktivitäten nutzen“). Und dann gibt es einige Vorschläge die sich kontrovers gegenüberstehen, ja geradezu gegenseitig ausschließen.

Das wird am Thema „Orientierungsfahrt“ ganz deutlich. Es gab Rückmeldungen, wie „ein Jahrestreffen ohne Orientierungsfahrt ist kein Jahrestreffen“, aber auch „ich liebe den Teilemarkt, schaue gerne Autos an und rede gerne mit den Teilnehmern. Ausfahrten liebe ich nicht, weil man ja in dieser Zeit eben nicht die genannten Punkte hat“ und „Keine Orientierungsfahrt mit Aufgaben, sondern lieber eine schöne gemeinsame Ausfahrt mit der Möglichkeit, gemeinsam Mittag zu essen“. Das ist wirklich ein Problem. Wenn viele an der Ausfahrt teilnehmen, bleiben kaum noch Autos auf dem Platz zurück (Zitat: „das Auto sollte im Mittelpunkt stehen, also Programmteile wie Fahrzeugbewertung usw. sind erwünscht; für Bier und Lärm kann ich anderswo dann zu einem Treffen fahren; vergesse das allgemeine Publikum nicht; wenn mehr Leute Freude haben an unseren Oldtimern können wir mehr Sympathie gewinnen für Ausnahmen von Umweltfahrverbote usw.“).

Ebenso wurde genannt, dass ein Mindeststandard an sanitären Einrichtungen erforderlich ist: „Ich wünsche mir von den Organisatoren eine intensivere Vorbereitung bezüglich der sanitären Einrichtungen. Leider waren die sanitären Einrichtungen in Leipzig eine glatte 6 und auch in Düsseldorf mit Problemen behaftet, verursacht durch die Verfügbarkeit der Schlüssel“. Einzelne Mitglieder haben geäußert, dass die Mitgliederversammlung bitte nicht mehr am Freitag sondern am Samstag stattfinden soll, da sie wegen beruflicher Verpflichtungen sonst nicht teilnehmen können. Und schlussendlich einen Vorschlag, den wir in diesem Jahr bereits umsetzen werden: „Über einen nicht so hohen Beitrag an den Unterhaltskosten am Allerseer würde ich mich freuen. So was finde ich, bringt immer eine Schönwetterfront, und das Mitglied unterscheidet sich vom Nichtmitglied. Man will ja auch einen besonderen sichtbaren Vorteil gegenüber den anderen haben“. Lasst euch überraschen...

Vielen Dank allen, die mitgemacht haben!

Für den Vorstand

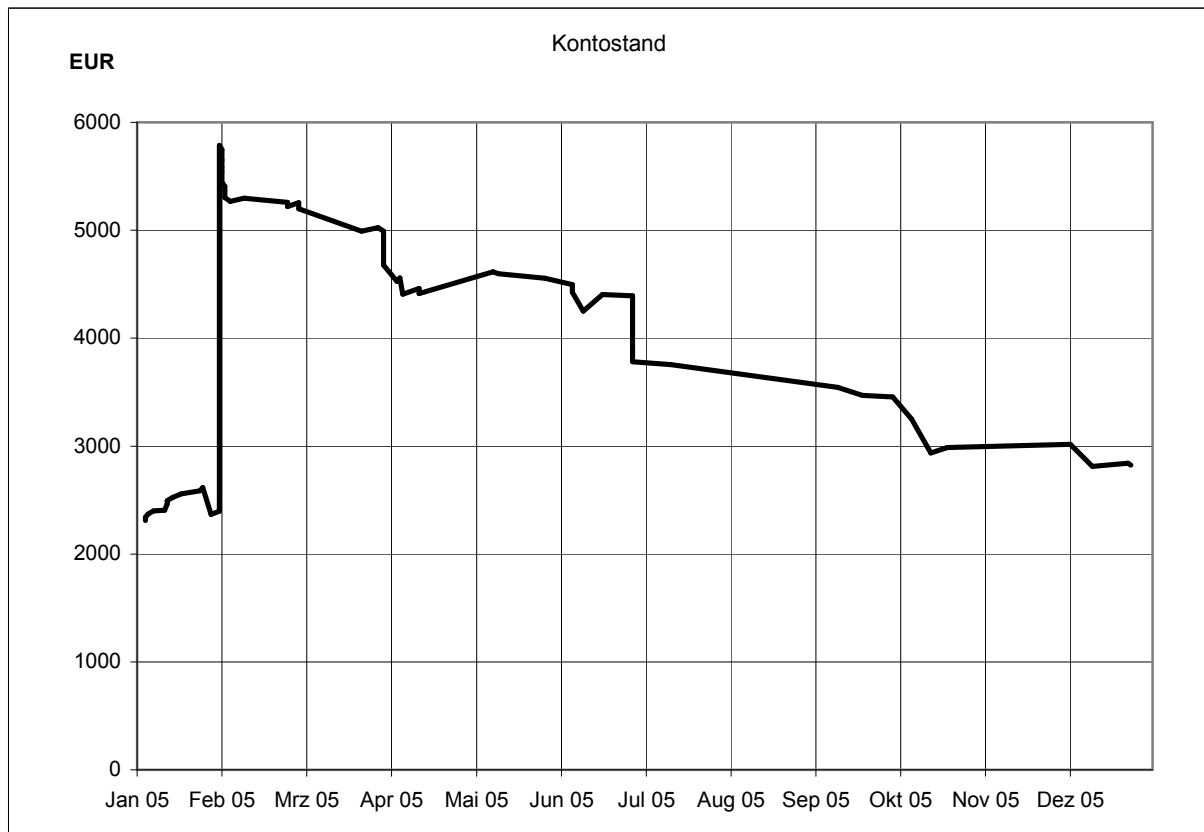
gez. Holger Hochgraef, Kassenwart

Kassenbericht

zur Mitgliederversammlung am 16. Juni 2006 in Wolfsburg

Liebe VW-Freunde,

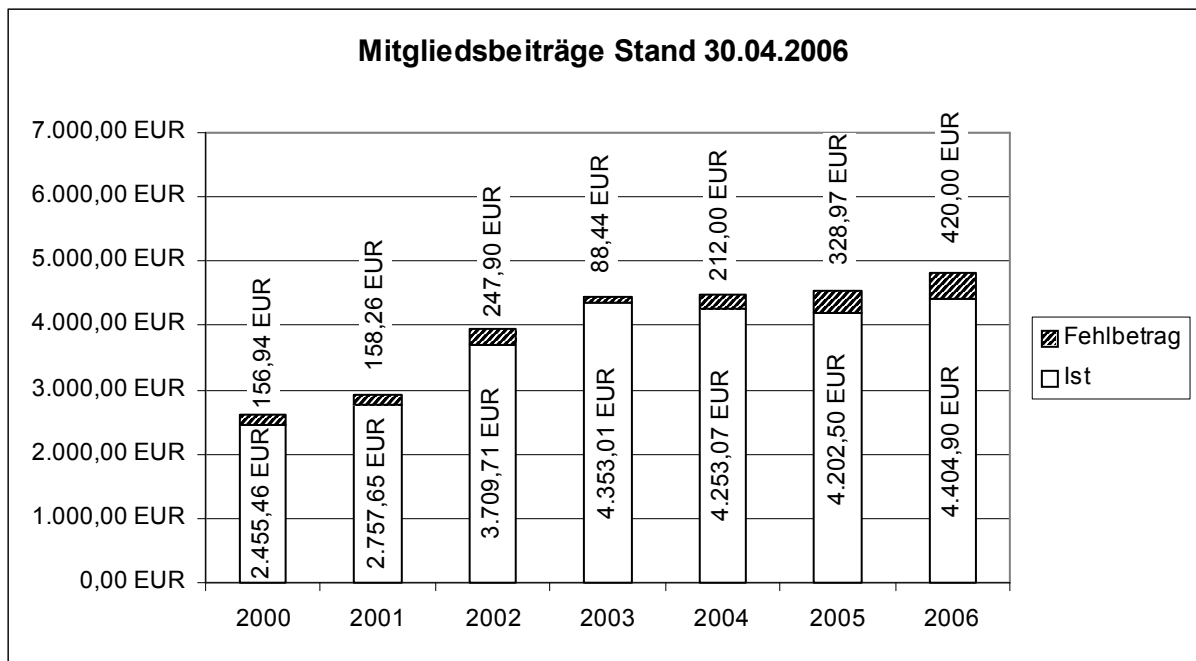
einmal im Jahr muss ich euch mit trockenen Zahlen quälen, deshalb findet ihr hier den Kassenbericht für das Jahr 2005. Zur anschaulichen Darstellung unseres Kontostandes habe ich wieder ein Diagramm erstellt.



Wie schon im letzten Jahr ist am Jahresanfang ein sprunghaftes Plus zu erkennen – das sind die Mitgliedsbeiträge. Im März, Juni und Oktober sind die Ausgaben für die Zeitung zu erkennen. Die Dezember-Ausgabe wurde erst im Januar 2006 abgebucht und erscheint deshalb hier noch nicht. Der Inhalt der Bar-Kasse ist hier ebenfalls nicht dargestellt.

Den Vergleich der Planung für 2005 mit dem Ist habe ich ja schon in der letzten Ausgabe vorgestellt, deshalb besteht keine Notwendigkeit die Zahlen zu wiederholen.

Stattdessen einige Worte zu den Mitgliedsbeiträgen. In diesem Jahr musste ich 65 Erinnerungen verschicken. Das hat viel Arbeit und einiges aus der Portokasse gekostet. Leider sind auch einige Einzugsermächtigungen fehlgeschlagen, das belastet das Vereinskonto mit 8,- Euro je Fehlschlag. Für alle Fälle noch einmal die Spielregeln. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 30,- Euro. Wer keine Einzugsermächtigung erteilt hat, kümmert sich bitte um eine Überweisung im Januar eines jeden Jahres. Die Kontonummer unseres Vereinskontos ist 3113891 bei der Sparkasse Essen, BLZ 360 501 05. Für internationale Überweisungen gibt es eine IBAN: DE05 3605 0105 0003 1138 91 und eine SWIFT-BIC: SPESDE3E. Für unsere ausländischen Mitglieder, insbesondere aus den nicht-Euro-Ländern, gilt nach wie vor, dass wir auch eine Barzahlung akzeptieren, z. B. auf dem Jahrestreffen.



Das Beitragsaufkommen für 2005 war nur geringfügig niedriger als 2004. Leider ist dafür der Fehlbetrag 50% höher als 2004. Die Mitgliederzahl ist nahezu unverändert bei 160 geblieben. Nach drei Jahren der Stagnation ist nun für 2006 wieder ein steigendes Beitragsaufkommen zu verzeichnen.

Eine Anmerkung für langjährige treue Leser der Kassenberichte: die Zahlenwerte unterscheiden sich von Jahr zu Jahr, weil es doch ab und zu noch Nachzahlungen von Beiträgen vergangener Jahre gibt. Und irgendwann, wenn ein Mitglied zwei Jahre lang keinen Beitrag mehr bezahlt hat und vielleicht auch postalisch oder telefonisch unerreichbar ist, dann streiche ich den Namen aus der Liste und lösche auch den offenen Posten.

Zweite Anmerkung: das oben gezeigte Diagramm enthält für die ersten dargestellten Jahre die DM-Beiträge in Euro umgerechnet.

Die TechnoClassica 2006 ist nun auch schon wieder Vergangenheit. Vielen Dank den fleißigen Machern und Kümmerern, die das Motto der 60er Jahre ganz toll in Szene gesetzt haben. Die Fahrzeuge wurden kostenlos zur Verfügung gestellt (vielen Dank), es verblieben ca. 670,- Euro an Ausgaben, hauptsächlich für Tapeten und Teppichboden.

Alles in Allem geht es unserem Konto derzeit relativ gut. Deshalb hat der Vorstand beschlossen, dass die Vereinskasse sich in diesem Jahr etwas großzügiger an dem Europatreffen in Wolfsburg beteiligt. Immerhin ist es ja das zwanzigste Jahrestreffen der Typ-3-Liebhaber!

Viel Spaß beim Lesen der Clubzeitung!

Mit luftgekühlten Grüßen

gez. Holger Hochgraef
Kassenwart

Kleinanzeigen der Techno Classica

B i e t e

Neue Bremsanlage vorne Duplex. Neuteile Backen, Radzylinder, Tragarme, Ankerplatten.
Preis VB. Tel 09563 – 4354 Groner, Wolfgang

Kolben und Zylinder gebraucht für 1500 S Preis VHB Tel. 02251 – 64347 Hr. Krause

VW Variant, Langschnauzer, orange (Clementine), Baujahr 1971, braucht Arbeit, hat aber gute Substanz, überholte Bremsen, H-Kennzeichen und noch etwa 1 Jahr TÜV, Anja, Witt , 0201/674933

Motorausbaukran Typ 3 Dittfeld Udo, Kohlbreite 1, 23554 Lübeck Tel 0451 – 406792

Variant `73, Alaskablaumetallic, schwarz, ~ 4 Jahre abgemeldet, vollständig, teilzerlegt (vorne),
Christiane Hettgen 02834 – 47 07 41 8 (Arbeit)

1 Paar Kotflügel vorne ab Bj. 1970, marinablau, VHB 200 € in Herne Berghorn 0173 / 281 289 5

Stufenheck Automatik ca. 17.000km, Modell 1969, seit ca. 71 abgemeldet, Auto ist komplett auseinander, Auto steht in der Nähe von Aachen, zusätzlich eine Menge Teile, Farbe Beige, innen braun (Anmerkung der Redaktion: was sonst), Tel: 0173/ 7432629, Andre Langohr

1500S Limousine und 1600TL, ca. 1966, beide sehr wenig gelaufen und seit Jahr und Tag abgemeldet, Ernst- W. Scherer, 55469 Simmern, Tel:06761/ 834-14, email: e.w.scherer@ernst-scherer.de

1500er Motor, Auspuff und WT schlecht, sonst komplett, Motor Nummer K0188971, VB 250,- Euro, J. Wit , Tel. 0031 / 72 / 5642668 (NL)

Stufe Bj. 71, Automatik, marinablau, Zustand 2-3, zur Zeit 07er Kennzeichen TÜV möglich,
Verhandlungsbasis, 06241/74267, 0171/5138191

Schnittmodell Typ 3 Vorderachse (Scheibenbremse). fast alle Teile sind zur Hälfte geöffnet und entsprechend lackiert. bei Interesse per email Rudat-Wollenberg-VW@t-online.de oder Telefon unter 02335 / 97 48 51 oder 0178 / 83 2 81 00 (Jörg).

S u c h e

Fußhebelwerk für 65er gebraucht oder neu Gegend Bielefeld. Kreier, Hilmar, Tel: 0521 – 109360

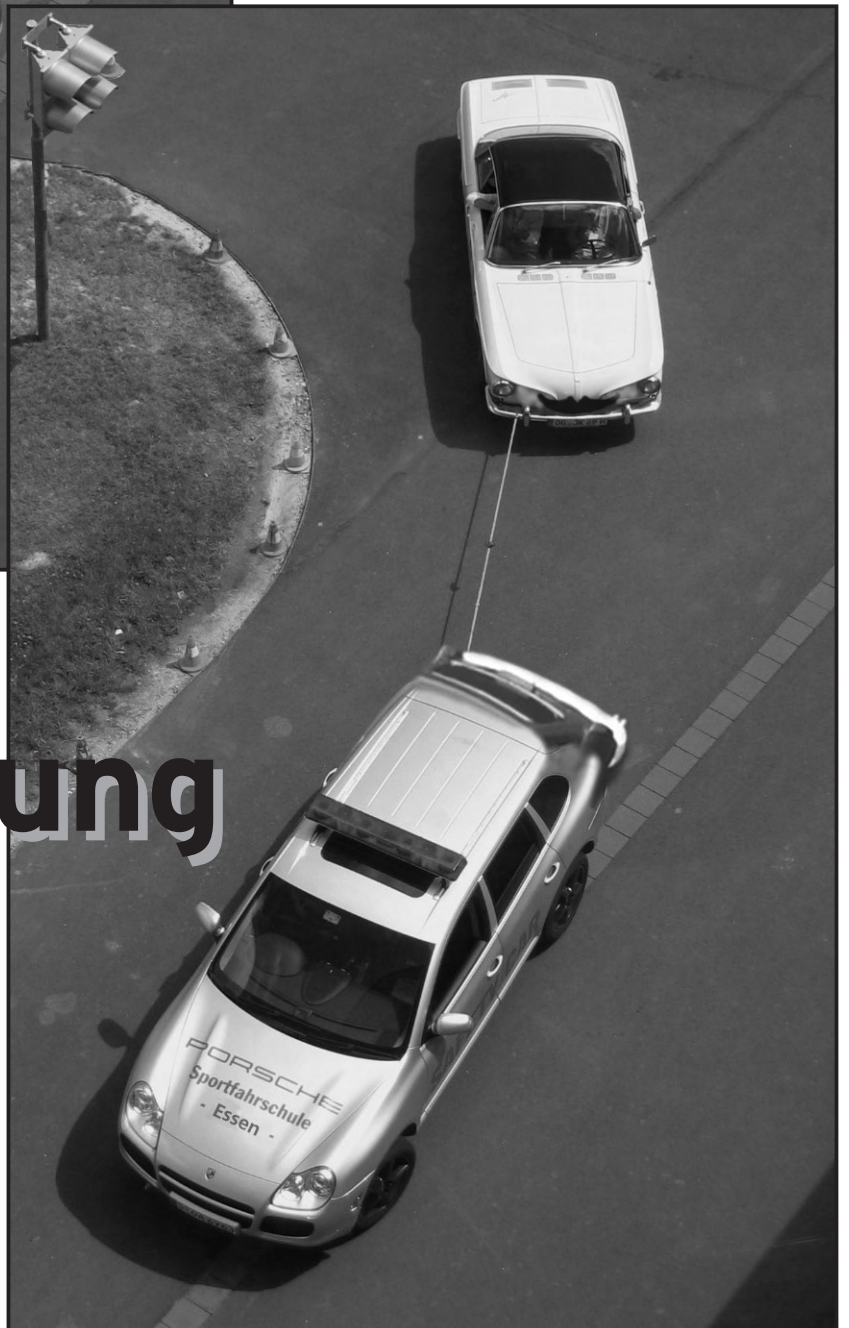
Bremsanlage für vorne bis 63 (kleine Radbremszylinder) Tel: 0176 – 60889210

Für die **AHK Peka R47** die seitlichen Befestigungen zum Anschrauben der AHK an die Stoßstangenhalter. Benötigt wird ein Muster zur Nachfertigung.
Typ 3 Konny 07452 – 6 12 67

Typ 3 (am liebsten TL) Zustand mindestens 3
Moll01@aol.com Mollet 05250 – 5776

Scheibenwischerarme mit Kegelsitz, linksliegend.
Walter Michelis, walter.michelis@nexgo.de, 02858 – 908764

Original



Fälschung

Findet die 5 Fehler im unteren Bild!
Und wer dieses Mal schnell ist, kann etwas gewinnen! Einfach Seite kopieren, auf der Kopie die Fehler markieren und ab die Post... die erste richtige Einsendung erhält einen kleinen Preis, der garantiert etwas mit Typ 3 zu tun hat!!! Wer dann was gewonnen hat, steht im nächsten Heft. Also schnell handeln und die richtige Lösung bitte ausreichend frankiert senden an:

Anja Witt
Holunderweg 22
45133 Essen

TERMINE

Juni

02.06. - 05.06. 17. internationales Pfingsttreffen des VW-Kübel-Klub Deutschland e.V. 25693 Sankt Michaelisdonn
Offroad-Gelände in St. Michaelisdonn (S-H) Webseite: <http://www.pfingsttreffen06.de> Telefon: 04821 - 957306

09.06. - 11.06. 3.Itzehoer Treffen für Luftgekühlte 25524 Itzehoe Webseite: <http://www.die-luftgekuehlten-im-norden.de>
Telefon: 04821 - 957306

10.06. - 11.06. Rundstreckenrennen im Rahmen des Histo-Cup-Austria 5010 Salzburgring (A) Wertungslauf zum Boxerpokal
Webseite: <http://www.boxerpokal.de>

11.06. 2. VW Käfer - und luftgekühlte Treffen 85139 Wettstetten im Waldgasthof Högnerhäusl, bei Ingolstadt Donau
von 10.00 Uhr bis ca. 14.00 Uhr anschl kleine Rundfahrt jeder Teilnehmer erhält einen Essensgutschein von € 2,80 und eine Urkunde
Webseite: <http://www.kaeferfreunde.hux.de/> Telefon: Tel. 08458/38079 ab 1. Mai

15.06. - 18.06. VW Typ 3 Europatreffen

38440 Wolfsburg Motto: "Zurück nach Hause" Veranstalter: VW Typ 3 Liebhaber e.V.

Organisator: Peter Gast, Kalischacht 4, 38442 Wolfsburg

Das Treffen findet statt auf einem Campingplatz direkt am Allersee. Infos zum Platz unter:
www.camping-allersee.de Telefon: 05362/61494

17.06. - 18.06. 6. VW- u. Oldtimertreffen der IG der Fahrer historischer Volkswagen Westpfalz 67681 Sembach
Gewerbepark Sembach bei Kaiserslautern anlässlich der K-TOWN CLASSICS 2006 für Fahrzeuge bis Baujahr 1986
Anmeldung erwünscht bei der IG der Fahrer historischer Volkswagen Westpfalz Fahrzeuge und Fahrer haben freien Eintritt auf das
Messegelände Telefon: 0631/3712550

24.06. - 25.06. Ibergrennen 37308 Heilbad Heiligenstadt Wertungslauf zum Boxerpokal Webseite: <http://www.boxerpokal.de>

Juli

02.07. 2. Luftgekühltes-VW-Treffen 33415 Verl-Kaunitz Ostwestfalenhalle und Außengelände mit Teilemarkt-Fahrzeuggestaltung-
Moderation und vieles mehr! Telefon: 0171-3142020

02.07. 4. VW Classic Frauenfeld (CH) 8501 Frauenfeld Grosse Allmend, Frauenfeld mit Saturday night cruising am 1. Juli 2006
Aktuelle Infos auf der Webseite Webseite: <http://www.veedubclub.ch>

07.07. - 09.07. 18. Käfer und Co. Treffen 32369 Rahden für alle Luftgekühlten an der Reit- und Sportanlage. Webseite:
<http://www.kc-luebbecker-land.de> Telefon: 0170-7769318

08.07. - 09.07. 8. Süd-Rallye Historic 90471 Nürnberg Infos beim 1. Nürnberger Automobilclub 1919 e.V. Anmeldung erforderlich.
Webseite: <http://www.1-nac.de/motorsport/start.htm> Telefon: 0911 - 350390

14.07. - 16.07. 13. Int. VW-Käfertreffen und Meer 26382 Wilhelmshaven Veranstalter: Motorsportfreunde Schlicktown e.V. Meile
Kaiser-Wilhelm-Sprint, Clubspiele, 2 Disconächte, Corso durch die Meerstadt Wilhelmshaven,
Teilemarkt Webseite: <http://www.msf-schlicktown.de>

14.07. - 16.07. 12. Internationales VW - luftgekühlt - Treffen 97491 Aidhausen
mit Vorlauf zur Deutschen Meisterschaft 2006 Ventildeckelrennen Webseite: <http://www.kaeferland-sw.de> Telefon: 09721 - 44701

16.07. 3. Münsterländer Spassrallye rund um Münster 48143 Münster für alle Luftgekühlten Fahrzeuge. Anmeldung erforderlich bei
Reiner Mecklenbrauck Webseite: <http://www.meckis-veteranen-klinik.de> Telefon: 0160-3531816 / 0251-7636223 (ab 19 Uhr)

22.07. 3. Oldtimertreffen beim TÜV Süd 80339 München von 12-17 Uhr TÜV SÜD, TÜV-Prüfstelle München Ridlerstr. 57 80339
München u.a. mit einem Stand der Brezelfenstervereinigung Webseite: <http://www.tuev-sued.de/tsc-muenchen/inhalt/mlhzbhccdjjs.asp>

28.07. - 30.07. Hauenstein Bergrennen 97647 Hausen Wertungslauf zum Boxerpokal Webseite: <http://www.boxerpokal.de>

29.07. - 30.07. 18. Steintribünetreffen für Käfer & Co. 90471 Nürnberg mit Vorlauf zur Deutschen Meisterschaft 2006
Ventildeckelrennen am 29.07. Webseite: <http://www.steintribuene.de> Telefon: 0160 - 8286267

TERMINE

August

11.08. - 13.08. Rundstreckenrennen im Rahmen des Histo-Cup-Austria 68766 Hockenheim Wertungslauf zum Boxerpokal
Webseite: <http://www.boxerpokal.de>

20.08. 2. VW Treffen für luftgekühlte Volkswagen und Porsche 91332 Heiligenstadt Ausfahrt für luftgekühlte Volkswagen und Porsche, Teilemarkt, Bewirtung usw Webseite: <http://www.mobiler-eisverkauf.de> Telefon: 09198-997757

26.08. - 27.08. Kyffhäuser Bergrennen 06537 Kelbra Webseite: <http://www.boxerpokal.de>

.... jede Menge Termine! Den wichtigsten habe ich zur Übersicht **Fett** makiert ☺

und dann wäre da noch:
das Wochenende über Pfingsten 3.6-5.6 nach Saarburg auf den Landal Campingplatz zum Schwenken.
falls noch jemand lust hat sein Würstchen oder Schwenker aufzulegen kann gerne vorbei schauen!
Vor 3 Jahren war auf dem Campingplatz auch das Typ3 Treffen.
Wir sind dort letztes Jahr mit ca. 1,5 m³ Holz aufgelaufen. Das Rezeptionsmädchen hat zwar blöd gefragt was wir damit

machen wollen... hat ja den Dreibein im Kofferraum nicht sehen können.

Wir reservieren uns wieder den Platz 264. Eventuell führt uns Mr.Batmann (tagsüber auch ohne Cape unterwegs) wieder auf ein Outdoor adventure.

Falls uns jemand sucht: einfach nach Rookie, Old Type3 oder der NASA fragen.

anrufen geht auch: 0163/8973874 , Bastian Krupp

Link zum Campingplatz: <http://www.landalcamping.de>



...sprechende Hütte?!



Neuregelung für das Rote 07er-Kennzeichen

In seiner Sitzung vom 10. Februar 2006 hat der Bundesrat entschieden, die Altersgrenze für die Vergabe des Roten 07er-Kennzeichens ab 2007 auf 30 Jahre festzuschreiben, wobei ab jenem Zeitpunkt in Bezug auf die Baujahresgrenze also kein Unterschied mehr zwischen dem Roten 07er- und dem H-Kennzeichen gegeben sein wird.

Die Oldtimer-Szene konnte sich mit ihren Argumenten für die Änderung auf eine 25-Jahre-Regelung für das Rote 07er-Kennzeichen gegenüber den politischen Instanzen nicht durchsetzen, diese Entwicklung war allerdings speziell im Fall des Roten 07er-Kennzeichens abzusehen.

In der Politik war das Rote 07er-Kennzeichen nie besonders beliebt, ja, es war damals fast überraschend, dass es überhaupt bewilligt wurde.

Tatsächlich stand das Rote 07er-Kennzeichen vor fast exakt drei Jahren, also im Frühjahr 2003, schon einmal ganz kurz vor dem Aus. Ohne die gezielte Arbeit und Argumentationen des DEUVET bei den verschiedenen zuständigen Ministerien und Behörden hätte das Rote 07er-Kennzeichen in der bislang genutzten Form schon lange nicht mehr existiert. In einzelnen Bundesländern erhielten klassische Fahrzeuge mit einem Alter von 20 Jahren schon in der Vergangenheit von den Zulassungsbehörden kein Rotes 07er-Kennzeichen

Nun hat der Bundesrat die Reißleine gezogen. Das Wehklagen ist zwar verständlich – Verluste lieb gewonnener Einrichtungen und Möglichkeiten sind immer mit Trennungsschmerz verbunden –, doch niemand, der sich in den vergangenen zehn Jahren tiefer gehend mit der Materie befasst hat, kann ernsthaft überrascht sein. Eine Vereinheitlichung der Baujahresgrenze war unabdingbar. Denn mit der Einführung des H-Kennzeichens wurde der Begriff des

Oldtimers auf 30 Jahre festgelegt (siehe hierzu auch Urteil des Verwaltungsgerichts Braunschweig vom 5. Februar 2003, Az. 6 A 256/01).

Die Legislative hat ihre Entscheidung getroffen. Dem DEUVET obliegt es jetzt, die Exekutive – welcher die praktische Umsetzung der Vorgaben obliegt – mit Informationen bezüglich des Roten 07er-Kennzeichens zu versorgen. Denn: Noch ist die Zuteilung möglich, das endgültige Aus wird erst für März 2007 erwartet. Bis dahin aber könnten Besitzer klassischer Fahrzeuge bis zu einem Alter von 20 Jahren ein unbefristetes Rotes 07er-Kennzeichen beantragen. Ein Unterschied zwischen 07er- und H-Kennzeichen besteht weiterhin in Bezug auf Nutzung und Zulassung von mehreren Fahrzeugen.

Augenblicklich gibt es in Deutschland übrigens 150.000 H- sowie 40.000 Rote 07er-Kennzeichen.

Oldtimer-Besitzer, die ein unbefristetes Rotes 07er-Kennzeichen nach den bisherigen Bestimmungen der Zulassungsverordnung haben, dürfen dieses auch nach der Änderung auf 30 Jahre behalten, selbst wenn ihr Fahrzeug zwischen 20 und 29 Jahre alt ist (Besitzstandswahrung).

Der DEUVET empfiehlt also, die dementsprechenden Fahrzeuge schnellstens bei den Zulassungsbehörden vorzuführen und ein Rotes 07er-Kennzeichen zu beantragen.

Abschließend noch ein paar Erklärungen zur Entwicklung der Entscheidung:

Bevor das H-Kennzeichen eingeführt wurde – das war übrigens 1997 unter dem damaligen Verkehrsminister Matthias Wissmann – gab es Diskussionen darüber, ob die Altersgrenze nun auf 25 oder gar 35 Jahre festgelegt werden sollte. Die dann angewandte und umgesetzte 30-Jahre-Regelung war ein politischer Kompromiss, für den der DEUVET allerdings zahlreiche handfeste Argumente lieferte.

Aus dieser damaligen Entscheidung erklärt sich nun teilweise die Anhebung der Altersgrenze für die Erteilung des Roten 07er-Kennzeichens auf 30 Jahre. Wäre damals die Entscheidung beim H-Kennzeichen für die 35 Jahre gefallen, dann hätte der Vorschlag, die Altergrenze für das Rote- 07er-Kennzeichen auf 25 Jahre festzuschreiben – wie es auch der auf der DEUVET-Generalversammlung im März 2005 als Vorschlag entschieden wurde –, eine Chance gehabt. So aber waren den Politikern 20 Jahre zu wenig „alt“. Auch deshalb fiel die klare Entscheidung des Bundesrates für eine gemeinsame 30-Jahre-Regelung aus.

Hinzu kommt: Diejenigen, welche die Rote 07er als Möglichkeit gesehen haben, ihr stark restaurierungs- oder wenigstens pflegebedürftiges Fahrzeug im Alter von 20 Jahren oder mehr günstig durch die Lande zu fahren, sind jetzt unter denen, die mit am lautesten aufheulen. Doch gerade sie haben die Verbandsarbeit nie unterstützt. Im Gegenteil: Deren Handeln hat wohl auch zum schlechten Image des 07er-Kennzeichens beigetragen. Mit 07er-Kennzeichen führen in den Augen vieler Verkehrsteilnehmer vor allem minderwertige Autos herum. Und dieses Image hatte sich auch bis in die politischen Instanzen herumgesprochen.

Ziel muss es sein, denjenigen, die einen Youngtimer aus „hehren“ Absichten bewegen und pflegen (also mit Enthusiasmus und der Absicht, technisches Kulturgut zu erhalten und nicht aus reinen und offensichtlichen Gründen der praktischen Kostenersparnis), Schutz und die notwendige Unterstützung zu geben.

Dafür wird sich der DEUVET auch weiterhin einsetzen.

3. März 2006

Hypoidöl im Achsantrieb

Hypoidöle sind hoch legierte Öle . Das heißt , es sind scharfe EP-Zusätze beigemischt , damit das Öl "zäher" ist .

EP heißt "extrem pressure" , sind also Hochdruckzusätze . Vornehmlich Zinkdithiophosphate . Diese bilden bei hohen Temperaturen auf den Kontaktstellen eine Art Schutzschicht .

Achsantriebe (und beim Typ 3 ist der Achsantrieb ja mit im Getriebe) haben eine Hypoidverzahnung . Die Zahnräder greifen nicht gerade ineinander , sondern bogenförmig und die Kraftumleitung ist rechtwinklig . Damit werden die greifenden Flächen größer und es sind immer mehrere Zähne im Eingriff , was die Übergänge weicher macht . Früher nahm man dafür Fließfette .

Heute sind die dafür verwendeten Öle etwa 3-4x so hoch legiert wie normale Öle . Hypoid ist übrigens das eingetragene Warenzeichen der amerikanischen Firma Gleason für ihre spiralverzahnten Antriebe mit Achsversatz .

Im Schaltgetriebe samt Achsantrieb des Typ 3 wird ganzjährig ein SAE 90 - Öl verwendet .

Es passen etwa 3 Liter hinein , bei einem Ölwechsel braucht man etwa 2,5 Liter.

Beim Typ3 Automatik wird der Wandler der Automatik mit einem ATF Öl versorgt. Füllstand bei betriebswarmen Getriebe, Wählhebelstellung N und angezogener Handbremse prüfen. Bei einem Wechsel zunächst 2,5 L aufzufüllen. Den Motor auf keinen Fall ohne ATF starten.

Abschleppen

Beachten Sie die bitte die gegebenenfalls bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das abschleppen.

Schalten Sie die Zündung ein, damit das Lenkrad nicht blockiert ist und die Blinkleuchten, das Signalhorn und gegebenenfalls die Scheibenwischer betätigt werden können.

Das Abschleppseil soll elastisch sein, damit das schleppende und das gezogene Fahrzeug geschont werden.

Hinweis für Typ3 mit automatischem Getriebe:

Wählhebelstellung „N“.

Maximale Schleppgeschwindigkeit: 50 km/h!

Maximale Schleppentfernung: 50 Kilometer!

Über größere Entfernungen muss der Wagen hinten angehoben oder die Gelenkwellen ausgebaut werden.

Grund: Bei stehendem Motor arbeitet die Getriebeölpumpe nicht, das Getriebe wird für höhere Drehzahlen und längere Laufzeiten daher nicht ausreichen geschmiert.

Abschleppseil befestigen:

Abschleppseil an dafür vorgesehenen Abschleppösen am Fahrzeug befestigen.

Bei Fahrzeugen ohne Abschleppösen ist das Abschleppseil

Vorn am unteren Tragrohr des Vorderachskörpers möglichst dicht am Rahmenkopf zu befestigen,

Hinten an einem Lagerflansch der Hinterachse.



**Über 4 Millionen Menschen in Deutschland können nicht richtig löten und schrauben.
Schraub Dich nicht ab – lern löten & schrauben**

TYP 3 
07452 – 61267

www.typ3-konny.de