

K70 - POST

Mitgliedermagazin des 1. Internationalen K70-Club e.V.



IST DAS KUNST... ... ODER KANN DAS WEG?



BERNHARD DEIKER BEI
PETER GEWECKE - MEINE
JENS TANZ - SANDMANN'S LETZTER TEIL DER K70-RETRO-TOUR

„DAS AUTO MAGAZIN“ Seite 7
ZEIT BEI NSU - LETZTER TEIL Seite 15

Seite 17



VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.

1. Vorsitzender: Internationale Kontakte

Ingo Menker
Goethestraße 19a
46514 Schermbeck • Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de



2. Vorsitzender: PR, Clubmagazin, Internetpräsenz

Andreas Kernke
Wajemanns Kamp 11
49457 Drebber • Telefon: +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de



3. Vorsitzender: Teilepool

Mario Thimm
Am Sägewerk 1-4
29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 61 16 • Telefax: +49 (0) 5143/66 61 26
eMail: auto@teilethimm.de



4. Vorsitzender: Schriftführer

Peter Rodenberg
Waldstraße 13
56204 Hillscheid • Telefon: +49 (0) 26 24/23 20 • eMail: peter@rodenberg.name



5. Vorsitzender: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

André Marquardt
Bürgermeister-Heitmann-Straße 76
21217 Seevetal • Telefon: +49 (0) 40/7 60 96 67 • eMail: fischkoep@t-online.de



Redaktion:

Titelblatt, Impressum, Layout:

Redaktion „K70-POST“ • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber
+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: k70-club@gmx.de

Titelbild:

Der ewige Traum vom K70 Kombi
© Tom Wheatley, Quelle: Internet

Marktplatz, Versand:

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck
+49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

Druck: Laserline, Berlin

Auflage: 250 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: 1. Ausg. am 1. November,
2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.
Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst
in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als
MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an
k70-club@gmx.de senden.

Kontaktadresse Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Kanaalweg 22
1121 DP Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl

Internetauftritt: <http://www.k70-club.de>

Webmaster: Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

Mitgliederkontakt:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

Bankverbindung 1. Int. K70 Club e.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)
Kontonummer: 50 54 43 73 00
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Clubkonto Holland:

Rabobank
Rekeningsnummer NL15RABO0357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren



Ingo Menker

Fast ist sie wieder vorbei,

die diesjährige K70-Saison. Das super organisierte Jahrestreffen in brüllender Hitze –tagsüber hatten wir 35 Grad- ist vorüber, ebenso meine Lieblings-Oldtimerveranstaltung Bockhorn und nun steht die Jahreshauptversammlung vor der Tür. Seit wir sie mit dem traditionellen Herbsttreffen unserer holländischen Mitglieder zusammengelegt haben, liegt die JHV viel früher als üblich, aber letztlich ist sie unser Jahresabschluß –auch wenn jetzt, Anfang September, einige Bundesländer sogar noch Sommerferien haben. Vorbei ist die Oldtimersaison damit nicht, viele wichtige Teilmärkte stehen noch an, es wird auch Treffen geben, zu denen wir mit unseren K70 willkommen sind. Tja, wenn das Wetter mitspielt. Leider war es, zumindest bei uns hier im tiefen Westen, dieses Jahr teilweise viel zu heiß, um Freude daran zu haben, mit einem klimaanlagenlosen Oldie unterwegs zu sein. Dann wiederum hat es schlimme Unwetter und viel Regen gegeben. Letztlich war der August völlig verregnet. Mehrere Male, wenn ich die Ankündigung für ein Oldtimertreffen in der Umgebung las und dachte „Dafür könnte der K70 wieder herausgeholt werden“, hat Regenwetter das vereitelt. Ärgerlich. Wenigstens ab und zu konnte ich Veranstaltungen besuchen, ganz entspannt mit Bratwurst essen und Autos gucken.

Was hat die bisherige Saison für den K70, den K70-Club gebracht? Auch wenn das Clubleben –glücklicherweise- wie schon in den Vorjahren ruhig dahinfließt, so hat sich doch Einiges getan. Über das perfekte Jahrestreffen hat Andreas bereits in der letzten Zeitung geschrieben, das Frühjahrstreffen in Holland war auch schön (und bei schönstem Wetter!), wir haben ein paar neue Mitglieder bekommen, es fanden sich erfreulicherweise einzelne Neuteileposten an (an der Nachfertigungsfront hat sich leider nichts Neues ergeben) und der K70 wurde wieder einmal in den Medien erwähnt. Zuletzt er-



schien ein Artikel über unser Mitglied Bernhard Deicker und seinen K70 in der österreichischen VW-Kundenzeitschrift „Das Auto.Magazin“ (siehe diese Ausgabe Seiten 7 bis 10).

Außerdem habe ich mir nach langer Zeit wieder einmal einen zum Verkauf stehenden K70 angeschaut. Das eBay-Angebot stand zufälligerweise sogar bei mir im Ort. Herzlos gesagt ist es ein Fall von „selbst schuld“. Der Anbieter hatte den Wagen, einen weißen 1972er K70 L mit 75 PS, kurz zuvor über eine Annonce gekauft, ohne sich das Fahrzeug vorher angesehen zu haben. Als er es abholte, erkannte er, daß es sich einen völlig maroden, wirtschaftlich nicht restaurierbaren Haufen Schrott eingehandelt hat – und setzte das gute Stück sofort ins eBay, Hauptsache weg damit. Vom Blech her ist dieser K70 unrettbar verrottet, alles ist hinüber, jedes Teil ist angegriffen oder bereits völlig zerbrösel. Hätte er mal uns gefragt. Wir hätten gerne für eine Kaufberatung zur Verfügung gestanden, es wäre vielleicht sogar möglich gewesen, daß sich jemand von uns zusammen mit ihm den Wagen angeguckt hätte. Hat er aber nicht getan.

Abschließend noch etwas Organisatorisches: beim Versenden der Einladungen zur Jahreshauptversammlung habe ich bemerkt, daß ich von vielen Mitgliedern, vor allem den langjährigen, keine oder nicht mehr bestehende Emailadressen habe. Bitte sendet mir daher an Ingo.Menker@freenet.de eine Mail mit den aktuellen Daten.

Diejenigen, die Hotmail-Kunden sind, bitte ich um Mitteilung einer anderen Mailadresse. Mein Freenet-Account akzeptiert keine Kontakte zu Hotmail.





Ist das Kunst... oder kann das weg?
Individualisierung um jeden Preis

Photogeshoppte
Realität



Andreas Kerne

Speziell im Internet fallen immer häufiger Bilder von jeglichen extrem "individualisierten" Young- und Oldtimern auf.

Zu meinem persönlichen Entsetzen ist dieser Hype natürlich leider nicht am K70 vorbeigegangen. Sein werksmäßig auf Komfort ausgelegtes Fahrwerk wird in solchen Fällen wohl auf das Niveau einer Rüttelplatte erniedrigt. Somit wird auch ein ebenerdiger Einstieg möglich. Fahrten jenseits ebener Straßen dürften dadurch jedoch kategorisch ausgeschlossen sein, denn die häufig gelobte Geländegängigkeit eines originalen K70, geht durch die elende Pimperei natürlich verloren.

Die gern obendrein verbauten Tiefbettfelgen mit breiten Reifen dürften zudem kaum Platz in den Radkästen haben, speziell vorne ist ein vernünftiges Einlenken der Räder kaum vorstellbar. Was soll das? Wo liegt der Nutzwert?

Oftmals sind die Fahrzeuge nicht mal restauriert, sollen wohl als sogenannte "Ratte" durchgehen. Dringend nötige Reparaturen der sichtlich verrosteten Karosserie wurden offenbar der Tieferlegung hinten angestellt.

Die Schaffung offiziell nie in Verkehr gebrachter Varianten



wie Kombi oder Pickup könnte man ja als Unikate vielleicht gerade noch belächeln. Wäre jedoch auch da bei dem einen oder anderen Projekt nicht auch kaum eine Hand flach Luft unter dem Bodenblech - welch' entsetzliche Mode!

Zudem finde ich persönlich die entstandenen Creations optisch nicht mal schön! Nur pröllig! Die angestrebte Individualisierung dieser Fahrzeuge kommt eher einer kollektiven Verunstaltung gleich - alle so behandelten Automobile sehen irgendwie gleich sch****e aus! Das passt einfach nicht zu diesem Auto!

Mal ehrlich, lieber K70-Enthusiast! Was ist Deine Meinung zu diesem Thema? Schicke Deine ganz persönliche Ansicht an die Redaktion der "K70-POST" per eMail an k70-club@gmx.de oder poste sie auf der Facebook-Seite des "1.Internationalen K70-Club e.V." bzw. schreibe Deine Meinung in das Forum unserer Club-Homepage (www.k70-club.de/forum.html) oder natürlich auch postalisch an

Redaktion K70-POST
Wajemanns Kamp 11
49457 Drebber.



Alle Fotos: Internet



MARIO THIMM'S MITMACHAKTION

VW K70 Kalender 2015

Liebe Clubkameraden,

es wirkt vielleicht etwas komisch, wenn man sich schon jetzt Gedanken über einen K70-Kalender für 2015 macht, aber ich wollte dieses Jahr mal alle daran beteiligen und auch nicht wie jedes Jahr in letzter Minute tätig werden.



Seit rund 20 Jahren fertige ich zusammen mit meinem Cousin Fred einen K70-Kalender an, bei dem wir uns immer die schönsten Bilder aus dem vergangenen Jahr heraussuchen. Diese lassen wir dann rund 8x abziehen und kleben sie dann in mühevoller Handarbeit auf einen vorbereiteten Kalender, den wir dann im engsten Kreise verteilen.

Dieses Jahr wollte ich mal einen Kalender direkt mit den Fotos drucken lassen und euch alle im Vorfeld daran beteiligen indem ihr mir euer schönstes Foto bis zum November zumailt.

Das Bild kann von der Restaurierung eures K70, von einem Ausflug oder der Urlaubsfahrt sein, einem Treffen oder was euch sonst noch einfällt.

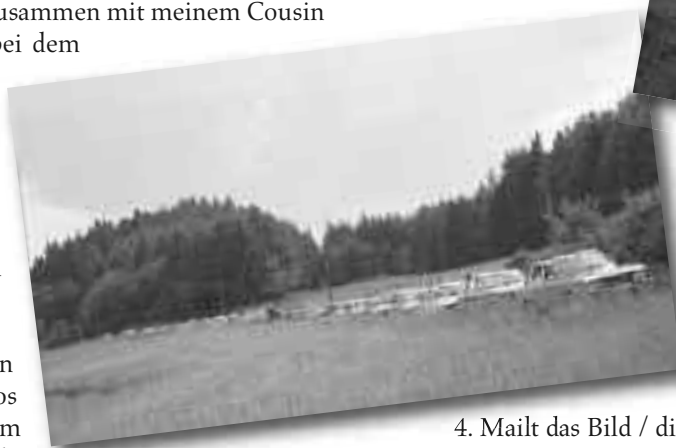
Folgende Schritte sollten bitte beachtet werden:

1. Bitte teilt mir unverbindlich mit, ob ihr einen Kalender haben möchtet (Die Kosten hierfür werde ich noch rechtzeitig zum Jahresende mitteilen)
2. Es gibt nur 13 Fotos

zu verteilen, deswegen gebt mir Bescheid ob ihr euch mit einem oder mehreren Fotos beteiligen wollt.

3. Wir werden zum Jahresende die Favoritenbilder auswählen und mitteilen wessen K70 im Kalender dabei sein wird.

4. Mailt das Bild / die Bilder an k70@teilethimm.de



Ich hoffe ihr habt Spaß daran.

Mit den schönsten K70-Bilder-Grüßen

Mario





Am Wende- punkt.

Autos mit Geschichte: Bernhard Decker und sein VW K70 L, Baujahr 1972.

Text Herbert Wind Fotos Erich Reismann

2005.

Bernhard Decker ist zwanzig Jahre alt und auf der Suche nach einem Auto, das keiner hat. Einzige Voraussetzung seinerseits: Ein VW muss es sein, ein durchaus vernünftiger Ansatz des jungen Mannes. Die Aufgabe wurde dadurch freilich nicht leichter. Bekanntermaßen baute und baut Volkswagen ziemlich erfolgreiche und daher entsprechend bekannte Autos, die sich auch im fortgeschrittenen Alter über eine überdurchschnittlich hohe Präsenz im Straßenbild freuen dürfen.

Wie auch immer: K70 war schließlich das Stichwort, das den grundsätzlich autoaffinen Bernhard Decker aufhorchen ließ. „Ich wusste nichts von diesem Auto.“ Als er schließlich herausfand, dass der K70 der erste VW mit wassergekühltem Frontmotor und Frontantrieb war, sollte das seine Neugier nur weiter

anregen. Er machte sich auf die Suche. K70 sind nicht leicht aufzufinden, das Auto war die berühmte Ausnahme von der Regel, verkaufte sich nie besonders gut, entsprechend dünn ist das Angebot am Markt. Im Internet wurde Bernhard schließlich doch fündig: Eine Innsbruckerin hatte nicht nur einen, sondern zwei K70, Dino 1 und Dino 2, wie die Autos von ihrer Besitzerin gerufen wurden. Und als Bernhard Dino 2 im Jahr

2007 schließlich abholte, brach er deren achnjährigen Tochter fast das Herz: „Das arme Mädchen hat Rotz und Wasser geheult.“ Das Kind hat sich dann doch trösten lassen, und Bernhard Decker war im Besitz eines Autos, das nicht jeder hat: VW K70 L, Farbe Türkis-Metallic, Baujahr 1972, Kilometerstand: 127.000.

1970.

Der K70 ist ursprünglich eine Entwicklung von NSU. Man wollte der avantgardistischen Wankelmotor-Limousine (Rn 80) ein in Design und Technik etwas konventionelleres Modell zur Seite stellen. Als Audi schließlich im März 1969 NSU übernimmt, bekommt Volkswagen das fast fertige Konzept für den K70 als Mitgift. Die Zeit war eine Zeit des Umbruchs, in der sich abzeichnete, dass die alten technischen Layouts mit Heckmotor und Heckantrieb nicht mehr lange funktionieren würden. Und der K70 sollte zum Wegbereiter der Moderne werden, ein Wendepunkt in der Au-



Der K 70 war der Revolutionär unter den Volkswagen. Durch seine zukunftsweisende Technik mit Frontmotor und Wasserpumpen. Und durch sein bis heute modernes Design.



Ein junger Mann und sein
altes Auto: Begegnung
der ungleichen im K70
aus dem Jahre 1977, der
ebenfalls schön wie tech-
nisch fortgeschrittenen
Wagen ist, nur 2,3 Jahre
älter als sein junger
Besitzer.



Mehr erfahren

tomobilenentwicklung von Volkswagen. 1970 wird die neue Limousine schließlich vorgestellt. Unter der Motorhaube arbeitet ein modernes 1600er-Aggregat (Solex-Doppelvergaser, obenliegende Nockenwelle), das in der Basisversion 75 PS leistet, in der stärkeren Variante 90. Besondere Kennzeichen des K70 waren unter anderem die Einzelrad-

aufhängung rundum oder die bei Mechanikern wenig beliebten, weil schwer zugänglichen innenliegenden Scheibenbremsen vorne. Was das Auto aber vor allem auszeichnete, war das großzügige Platzangebot, sowohl im Innenraum als auch im Kofferraum, Komfort, wie man ihn bis dahin noch nicht kannte. Erst recht, sobald man die Heizung

einschalte, kein Vergleich zu Autos wie dem Käfer oder VW 411 mit luftgekühltem Heckmotor.

2009.

Die erste Phase der Renovierung ist soweit abgeschlossen. Wochen und Mo-

Der K70 sollte zum Wegbereiter der Moderne werden, ein Wendepunkt in der Automobilentwicklung von Volkswagen.

Wie man sieht, waren Chromleisten zu jener Zeit ein beliebtes Stilmittel der Designer, um die Eleganz des Auftritts zu unterstützen.





Das noble Schwarz steht der eleganten, fast filigran wirkenden Limousine durchaus gut.



nate hat Bernhard Deicker täglich nach Feierabend an der Generalsanierung der Karosserie gearbeitet, geschliffen und gefillert, um den K70 schließlich im befreundeten Autohaus Almtal neu lackieren zu lassen: schwarz, tiefschwarz, um genau zu sein. „Eine Jugendsünde“, meint er fünf Jahre später, zu der er sich von seinen Freunden überreden ließ. Im oberösterreichischen Scharnstein, dem Heimatort von Bernhard, gibt es eine sehr aktive und lebendige VW-Fangemeinde, die kann schon eine gewisse Gruppendynamik aufbauen.

Und abgesehen davon: So schlecht sieht das gar nicht aus. Das noble Schwarz steht der eleganten, fast filigran wirkenden Limousine durchaus gut. Ein Blickfang ohne Gleichen, das zeigt sich auch, während wir im Almtal fotografieren: Nicht nur ein Wanderer bleibt stehen, um den K70 genauer zu betrachten: „In diesem Kofferraum konnte man schlafen, so groß war der“, erzählt uns ein Passant, der von 1975 bis 1978 einen K70 fuhr, „in Kupfer-Farbe“. Und der ihn nur ungern und notgedrungen verkaufte, „aber ich brauchte das Geld“. Zum Abschluss der Karosseriearbeiten spendierte Bernhard Deicker dem K70 noch Porsche-Fuchsfelgen, zwar nicht original K70, aber immerhin echte Klassiker

ihrer Art. „Die Originalfelgen sind doch ziemlich Straßenschneider“, erklärt Bernhard seine sportlichere Interpretation der gediegenen Limousine. Das Schöne an einem alten Auto ist: Es gibt immer was zu tun. Für den Sommer ist der Tausch des Zylinderkopfs geplant.

1975.

Mögliche, teilweise auch schon geplante und durchaus naheliegende Varianten des K70, etwa ein Kombi oder eine Schrägheckversion, werden vom Volkswagen nicht realisiert. Unter anderem deshalb, weil man konzerneigenen Modellen wie dem VW 411 oder dem Audi 100 nicht unnötig Konkurrenz machen will. Die Pflegemaßnahmen bleiben auch überschaubar: 1972 kommt das luxuriöser ausgestattete L-Modell, unter anderem mit Doppel-Halogencheinwerfer und Schminkspiegel, auch der Handchoke entfällt, ein weiterer kleinertechnischer Meilenstein am Weg in die Moderne. 1973 kommt noch ein neuer Motor, jetzt mit 1800 Kubikzentimetern Hubraum und 100 PS. Im Januar 1975 wird die Produktion des K70 eingestellt. Insgesamt wurden 211.127 Exemplare gebaut. Kein Bestseller, aber ein Vorbote und ein Testfall gegenwärtiger Automobiltechnik.

2014.

Man muss zugeben, dass der K70 eher der Gruppe „Fahrer mit Hut“ zugeordnet wird, beziehungsweise wurde, als den jungen Wilden. Den 29-jährigen Kinnharterträger Bernhard Deicker stört dieses Image überhaupt nicht: „Ich bin eher der chillige Typ hinter dem Lenkrad. Schnellfahren brauche ich nicht. Der Weg wird deshalb auch nicht kürzer. Da genieße ich das Fahren Beher.“ Und der K70 ist dafür das ideale Auto, „sehr weich, liegt schön in der Kurve, geht zwar mit, aber nicht aus“. Selbstverständlich wird der K70 nur bei Schönwetter und nur an besonderen Tagen aus der Garage geholt, sonntags etwa, „um an den Attersee baden zu fahren“. Für dieses Jahr ist aber eine größere Österreich-Tour geplant. Und manchmal, eher selten, darf auch die Freundin ans Steuer. „Für die wäre ein Karmann Ghia das Richtige. Das wäre noch ein Auto, das mich reizen könnte.“

Ansonsten aber ist er wunschlos glücklich mit seinem K70. Für immer unverkäuflich, klar: „Mit dem Auto werde ich alt, da steckt zu viel Herzblut drinnen.“ ■



Voorjaarstreffen op de Veluwe



Op 13 april kwamen op een bosrijke plek in Epe zo'n 20 personen met hun K70's, Ro80's en Fremdfahrzeuge (zoals onze Duitse clubgenoten dat zo mooi kunnen zeggen) bij elkaar. Na laving met koek en zopie reden we over lommerrijke bosweggetjes en langs de mooie IJssel naar Zutphen, een oude Hanzestad. Daar maakten we onder leiding van een wat breedsprakige gids een interessante wandeling door de oude stad. Die stad kent mooie plekjes en vreemde verhalen. Zoals het verhaal over het spook van Zutphen, dat door de bewoners geëerd is met een standbeeld dat er overduidelijk wel maar toch ook weer niet is. Na de wandeling reden we naar het kleine stadje Bronckhorst waar we de dag afsloten op een zonnig terras. Anne, Serge en Jannie: wel bedankt voor de gezellige en geslaagde K70-voorjaarsdag!



Anne, Serge & Jannie: vielen Dank für das gemütliche und gelungene K70-Treffen!





Neven-dag: ontmoeting Passat B1, Audi 80 en K70

Op 25 mei was het zonnig en druk op het landgoed Mariënwaerd bij Beesd in de Betuwe. Daar verzamelde zich een flinke groep Audi's 80 en VW's Passat van het eerste type, de Baureihe 1. De Passat van VW werd in 1973 op de markt gebracht en was een directe kloon van de Audi 80. Het meest in het oog springende verschil tussen de beide auto's is dat de VW een fast back achterkant heeft en de Audi 80 een kofferbak. Geen wonder dat de fans van beide auto's zich verenigd hebben in een gezamenlijke club. Op hun inmiddels alweer 2e jaarlijkse bijeenkomst waren ook 3 K70's te gast. Er werden heel wat wetenswaardigheden over en weer uitgewisseld. En de ruimte in de K70 werd vergeleken met die van de beide neven. De K70 is wat ruimer, maar het viel niet tegen. Met een kleinere motor is de Passat even snel of zelfs sneller dan de K70, mede dank zij het aanmerkelijk lagere gewicht van de Passat B1. Dat scheelt al gauw meer dan 200 kilo! De K70 van NSU en de 80 van Audi hebben de VW-organisatie geholpen om haar luchtgekoelde mid life crisis begin jaren '70 te overwinnen. De Audi 50 heeft VW trouwens nog een extra



hand toegestoken: de Audi 50 stond model voor de latere VW Polo. Daar stonden de neven van het VAG-concern samen in het zonnetje nog even over na te praten.





De geboorte van de K70

Al eens een paar honderd K70's bij elkaar gezien?
Altijd al eens willen kijken bij de geboorte van de K70?

Kijk dan op: www.facebook.com/VWK70Group
en scroll naar 18 april 2014: VW Werk Salzgitter K70.

Het filmpje duurt 2.02 minuten. Mooi!



Der K 70-Stammtisch Rheinland...

... trifft sich alle zwei Monate jeweils am 2. Samstag
im ungeraden Monat ab 18.00 Uhr in
Langenfeld/Rheinland.

Nächster Termin: 8.11.2014

Bitte telefonisch anmelden unter 02173/1099876,
Manfred Schmidt



Stammtisch Rheinland



Bildrätsel

Was wird hier dargestellt?



Lösung:

Ein x-beliebiges K70-Club-Mitglied mit eMail-Adresse... beim Lesen der Einladung zur Jahreshauptversammlung

Die Einladungen wurden leider auf dem Kopf stehend an die Mitglieder mit eMail-Adresse verschickt!
Notiz an dessen Verfasser: Unbedingt mal aktiv an der nächsten Computerschulung teilnehmen!



Meine Zeit bei NSU - letzter Teil Versuchsfahrten mit Ro 80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung

Mit freundlicher
Genehmigung von
Peter Gewecke

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In weiteren Beiträgen berichtet er über seine Arbeiten am Ro 80

und K70. Peter Gewecke lebt heute in Florida.

18. Februar 1970

Wir kamen im Februar wieder in Neckarsulm an, begrüßt von Frau Monika und dem kleinen Sohn Markus, der zu dem Zeitpunkt fünf Monate alt war.

Aus dem Jahre 1970 ist mir wenig in Erinnerung geblieben. Im Rahmen der Entwicklung am K70 wurden natürlich weitere Versuche gemacht, insbesondere mit dem Ziel, Bauteile zu verbessern oder zu verbilligen. Wir haben deshalb auch viele Kühlleistungsmessungen an der so genannten „Zuflucht“ im Schwarzwald gemacht. Diese Straße führt von Oppenau zur Schwarzwaldhochstraße und überwindet einen Höhenunterschied von circa 1000 Metern. Nach unseren Erfahrungen reicht diese Strecke aus, um Änderungen am Kühler oder Lüfter in ausreichender Genauigkeit zu erkennen, außerdem ist diese Strecke inklusive einiger Versuchsfahrten an einem Tag zu schaffen.

Im Herbst 1970 habe ich angefangen, mich nach einer neuen Arbeitsstelle umzusehen. Wie ich mehrfach erwähnt habe, hatte ich gute Kontakte zur Kühlerfabrik Behr in Stuttgart. Deren Entwicklungsleiter Dipl. Ing. Rauschenbusch wollte mich für Behr gewinnen, mich schreckte aber die schon damals chaotische morgendliche Verkehrssituation in den Stadtteilen Zuffenhausen und Feuerbach ab. In der Wochenzeitung „Die Zeit“ fand ich im Oktober 1970 eine Anzeige der Chemischen Werke Hüls AG (CWH), die einen Dipl. Ingenieur „bis 40 Jahre“ aus der Automob-

il-Industrie suchten, der sich um die Anwendung von Kunststoffen in der Automobilindustrie kümmern sollte. Nach einigen Gesprächen in Marl, an denen zum Teil auch meine Frau teilnahm, konnte ich am ersten März 1971 bei CWH anfangen. Dabei habe ich auch Herrn Husmann kennen gelernt, der mich viele Jahre später gebeten hat, diesen Artikel zu verfassen.

Damit endete zwar meine Zeit bei NSU, keineswegs jedoch mit NSU. Ich konnte 1970 einen gebrauchten Ro 80 (Versuchswagen) von NSU für DM 7500,- kaufen, ein Neuwagen kostete rund DM 14000,-.

Den Wagen habe ich etliche Jahre für die diversen Dienstfahrten genutzt, 1975 haben mir meine früheren Kollegen einen neuen Wankelmotor als Anschauungsmuster getarnt für DM 600,- verschafft. Anschließend habe ich noch einige Ro 80 gebraucht gekauft, bzw. in einem Fall sogar geschenkt bekommen. „Sie haben mir



über die Jahre so viel mit meinem Wagen geholfen...“ Den letzten Ro 80 habe ich 1992 an einen Sammler in Holland verkauft.

Mein Freund Alain Cerf betreibt in Florida neben seiner Maschinenfabrik das private „Tampabay Automobil Museum“ in St. Petersburg. Er ist zur Zeit dabei, einen Ro 80 in Deutschland zu kaufen, den ich vermittelt habe. So kann ich mir auch in Zukunft einen Blick auf den Ro 80 gönnen.



Mario Thimm

Auf dem Weg zum 1:18 VW K70-Modell

Einige von euch haben es auf unserer K70-Club-Homepage vielleicht verfolgt, dass Mike Endrigat einen VW K70 zum Scannen für ein 1:18 Modell suchte.

weiße Kugeln zugeordnet, die es den Entwicklern später erleichtern sollen, aus den acht verschiedenen Scan-Positionen (4x Ecke und 4x Seite) eine perfekte 3D-Grafik zu erstellen. Bei Mannis K70 wurden lediglich Front und Heck für den Modell-



Ich hatte ihm umgehend meinen alle Modelljahre umfassenden Fuhrpark angeboten und nach kurzem Mailverkehr standen bereits das Fahrzeug und der Termin fest: wir trafen uns am Freitag, den 14. Februar um kurz nach 10.00 Uhr auf meinem Firmengelände. Gescannt wurde mein marathonblaues Sondermodell sowie Teilbereiche von Manni Sobiellas orangemetalllic K70.

Mike ist freiberuflich ausschließlich für die französische Firma OttOmobile tätig, die ihre Modelle im eigenen chinesischen Werk nur im Maßstab 1:18 sehr detailgetreu fertigen lässt (www.otomodels.com). Die Modelle werden zu einem Preis von zur Zeit 46,- EUR auf dem deutschen Markt angeboten.



Bei dem Scan-Termin wurden dem K70

jahr-Unterschied gescannt. Ferner machte Mike noch diverse Detailfotos von außen und vom Innenraum des Sondermodells: Sitzpolster, Lichtschalter, Kombiinstrument, etc.

Die Aktion dauerte ca. drei Stunden. Ich gab Mike



noch eine Kopie der Farbpalette von 1973 und 1974 mit auf den Weg und versuchte ihm (natürlich nicht ganz uneigennützig) die Farbe marathonmetalllic ans Herz zule-

gen. Das war allerdings nicht so schwer, da er selbst mal einen marathon VW Passat von 73 gefahren hatte. Mit einem Modell können wir in rund einem Jahr rechnen, falls nicht wieder mal alles auf Eis gelegt wird.

Ich freue mich jedenfalls schon heute darauf.



Mit freundlicher
Genehmigung
von Jens Tanz

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeume-wagen.de

und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K70“ - sind dabei.

Ich habe Herbstlaub gesehen. Freitag, alles vorbei.

Am Ende der Kindheit



Größter Kofferraum seiner Klasse. Wir packen das!

Auch der tiefste Tauchgang in die bunte Vergangenheit hat (wie alles) irgendwann ein Ende, der Alltag holt uns ein. Die Koteletten sind ab (also zumindest meine...), die Polyesterhemden riechen nicht mehr so gut und das Nummernschild gilt sowieso nur noch bis heute Abend. Äh... das vordere gilt noch immer eigentlich gar nicht, Örg schraubt noch schnell das Kurzzeitkennzeichen wieder dran. Ein kalter nieseliger Nebel liegt über dem Stüterhof. Eva Schoner nimmt eine Ladung Getränke vom Lieferanten an. Vor uns liegen erneut 700 bremsenlose Autobahnkilometer auf einem laaangen Heimweg vom Pfälzer Wald zurück nach Kiel. Von 1979 zurück nach 2008. Vom Kind zurück zum Papa.

Nachdem wir bei Eva Schoner die Rechnung beglichen haben (und uns ein bisschen wunderten, wie viel Bier man an nur zwei Abenden vor Ort hier trinken kann), fotografieren wir noch ein paar graue Außenansichten. Auf diesem Feldweg bin ich mal gerodelt, damals, 1973, als es noch Schnee gab. Ist Ihnen das mal aufgefallen? Auf alten Fotos war im Winter immer Winter, oder? Na ja, momentan müssen wir uns ja nicht beschweren...

Vergangenheit im Nebel. Wir fahren weiter!



Aufklärende Therapie mit Verschleierung



Da gibt es noch ein Gästebuch, seit Urzeiten, leider sind wir die ersten meiner Sippe, die auf die Idee kommen, sich da einmal einzutragen. Opa Neustadt hat zwar gegenteiliges behauptet, aber wir können keinen Eintrag finden. Also müssen Örg und Sandmann ein Zeichen setzen.



Finaler Gästebuch-
eintrag. Jetzt aber
echt los!

Im sehr geräumigen Handschuhfach? Infos über die Madenburg und die Totenkopfhütte und - Cola Schleckies! Kennen Sie die noch? Ein Traum am Stiel, und es ist noch immer der gleiche unauthentische Colageschmack wie vor 35 Jahren! Hach. Der Verkehr läuft leidlich flüssig, alle nennenswerten Bremsvorgänge lassen sich wie gewohnt mit der Handbremse bedienen. An die fröhlich uns überholenden und dabei lachenden und gestikulierenden Menschen haben wir uns inzwischen gewöhnt. Noch einen Lolli? Gern. Was haben wir denn außerdem noch so im Repertoire?

Brausepulver! Ahoiiii Brause prickelt sooo, Ahoiiii Brause von Frigeeeee. Ups? Ich habe mich gehen lassen. Und das ohne Sponsorenvertrag. Waldmeister, bitte.

Über die sehr bemühten Gedichte verblichener Wandergruppen schmunzeln wir noch Stunden später. Austauschbar. "Das Wetter war schön, leider müssen wir jetzt... (na?)". Örg zeichnet einen KaSi in das heilige Buch, damit wir zumindest etwas wiederfinden, wenn wir in 20 Jahren die Retro Tour zur Retro Tour machen. Vermutlich wird sich bis dahin hier nicht sonderlich viel verändert haben. Final werden von uns noch ein paar Dosen köstliche hausgemachte Leberwurst und hausgemachten Schwartenmagen erworben und ab vom Hof. Die Luftfeuchtigkeit macht den K70 schon wieder etwas bockig. Aber hey – wenn Engel reisen, reißt natürlich irgendwann auch der Himmel auf. Schööön!



Aaaahoiibrause prickelt sooo....



Storck Cola Schleckies. Kann man noch immer kaufen. Warum eigentlich?



... von Frigeeooooooo

Was finden wir denn noch so im Handschuhfach?



Puuuuuuaaaaah. Bin ich alt geworden? Hu. Hat das eigentlich irgend wann mal irgend jemand in irgend ein Glas Wasser geschüttet, so, wie es eigentlich gedacht ist? Ich kann mich nicht erinnern. Aber ich muss jetzt ganz viele fruchtige Bäuerchen rauslassen. Wah. Urks. Als nächstes dann Orange, bitte.



Die Staus der Neuzeit, wir haben sie vermisst



Die Hand an der Bremse, nicht an der Wiege

gänge sind insgesamt zu viel für den maladen alten Herren. Er fährt tapfer, aber hier und da zeigen sich erste Ausfälle. Das Ausrücklager der Kupplung scharrt im Leerlauf, und die Kupplung selbst riecht verbrannt vom ewigen Stop und Go. Die Bremsen rubbeln in ihrer eigenen Hitze und irgendwie flattern die Vorderräder...

Stau! Da bist du ja endlich mal wieder. Was haben wir an einem Freitag auch anderes erwartet? Die Kasseler Berge sind eine einzige Baustelle, im schleichenden Stop- and Go quälen wir uns durch die endlosen, mit banalen Windkanal-Design-Schleudern vollgestopften Kilometer. Vorherrschende Farben sind grau, weiß, silber und schwarz. Schaltgetriebe sind im Stau am Hang doof. Ich liebe meinen Audi V8 und seine ZF-Automatik! Zu allem Überfluss hat der Vergaser des alten NSU beschlossen, die Leerlaufdrehzahl durchaus entertainend bei 3000 Umdrehungen/Minute brüllend einzupendeln. Erst als ich mich abschnalle und ihm mit dem gezückten Schraubenzieher drohe, besinnt er sich auf seine deutschen Tugenden und blubbert zufrieden niedertourig vor sich hin.



Radlagertest Nummer 300, alles noch da

Kennen Sie "Die Hand an der Wiege"? Ich nicht. Meine ist an der Bremse. Der Stau nimmt kein Ende, mein rechter Oberarm schwillt zu einem beachtlichen Opel-GT-Lampenhebel-Muskel an und Örg schmettert unbeirrt deutsche Schlager der 70er. Ich werde die kommenden vier Wochen im Schlaf von Ohrwürmern gepeinigt werden. Aber der KaSi ist müde. Man merkt es ihm deutlich an. Über 2000 Kilometer und viel zu viele Schaltvor-

Da bin ich ja zur Abwechslung mal tiefenpsychologisch komisch. Wenn nicht alles am Auto so läuft wie es sein soll bekomme ich schlechte Laune. Da können ein paar Leute ein Lied von singen. Wenn auch keinen Ohrwurm. Als der Stau sich ENDLICH auflöst (was war? Unfall auf der Gegenfahrbahn, bei uns nur Gaffer. Wahnsinn), ziehen wir unter dem Vorwand einer Pinkelpause auf die



nächste Raste. Nein, die Räder wackeln wider Er-
warten nicht. Der Motor tickt und knackt zufrieden,
nichts kleckert, nichts dampft. Die Bremsen sind
frei und ohne nennenswerte Wärmeentwicklung.
Das beruhigt, denn auf dem Hinweg konnte man
sich an den Stahlfelgen die Finger verbrennen...



Zeitloses Cockpit - allein schon wegen der defekten Uhr

Dieses Auto lebt! Ich weiß nicht, ob sich während
der kurzen Pause irgend etwas berappelt hat, jeden-
falls dreht der Motor wieder schnurrend und zu-
frieden, die Räder rollen rund wie immer und die
Kupplung macht keinen Lärm mehr. Mit klassi-
scher Reisegeschwindigkeit geht es die letzten Ki-
lometer durch Norddeutschland. Hier kennt man
schon wieder jeden Busch. Auch wenn ich mich auf
mein eigenes Bettchen freue, macht sich in mir
wieder Melancholie breit. Menschenskinders, kann
man mit dem Kerl lachen! Haben Sie schon einmal
eine Freundschaft durch eine derartige Feuertau-
fe laufen lassen? Fünf Tage auf engstem Raum, Rah-
menprogramm, permaverkleidet und im elterlichen



Was man so treibt, wenn man kein Radio hat

Ehebett schlafend? Das schweißt zusammen...

Kaum ist ein Handynetzt da, klingelt ständig das Te-
lefon. Ja, schimpfen Sie mit mir, ich habe in diesem
Auto keine Freisprecheinrichtung. Wozu auch?
Kopfstützen habe ich ja auch nicht. Und ABS. Und
ASR. Und so. Zugegebenermaßen ist es nicht leicht,
ein Gespräch zu führen, wenn man aus dem Au-
genwinkel mitbekommt, wie Örg unermüdlich
seine Gesichtshaut in Falten legt, über die Zähne
walgt und sich selbst fotografiert. *blitz* Ein Gum-
mimann. Bald ist Halloween. Warum macht der ei-
gentlich keine Filme? Ich versteh' das nicht.

Epilog zur Reise in die 70er

Liebes Tagebuch. Wenn ich dich damals im fragli-
chen Zeitraum nicht geschwärzt, zerrissen und ver-
brannt hätte, könntest du mir vielleicht ein paar
Dinge erzählen, die ich tief in meiner Seele vergra-
ben habe. Wir haben gerade eine Menge erlebt.
Aber – Wer war ich vor 30 Jahren? Auf jeden Fall
nicht blöd. Wenn Mama abends immer weint und
Papa Weihnachten plötzlich Geschirr in Kartons
packt und dann weg ist, macht das irgendwas mit
einem 10-Jährigen. Wer bin ich heute? Ich habe ge-
hofft, ein paar Antworten in eben dieser Vergan-
genheit zu finden. Wenn man Örg hat, braucht man
keinen Therapeuten. Er bringt einen auf den Kern
und macht mit einfachen Worten klar, worum es
geht: Um das hier und jetzt. Um eine kleine, heile
Welt voller Ehrlichkeit und echter lachender Kin-
deraugen. Wir sind wieder zu Hause angekommen.



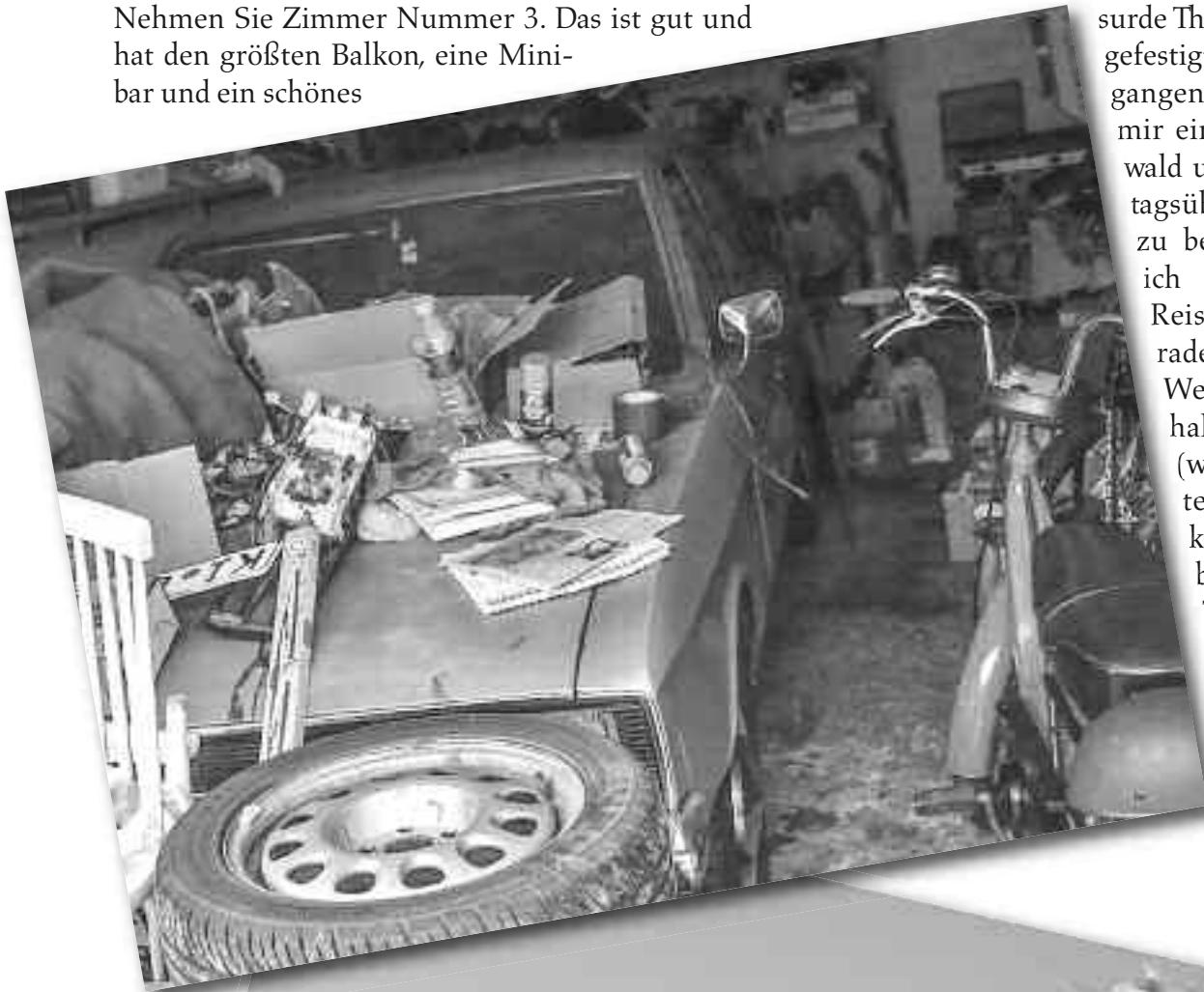
ES WIRD EINER SCHÖNE REFLEXION IN
SCHÄRMANS VERGANGENHEIT UND KINDHEIT!
WAS HABEN WIR GELACHT...!!
Der Örg

Der Künstler hat uns verewigt



Wollen Sie sich von Ihrem grauen Alltag erholen? Auch wenn mir Eva in der Schlussrechnung nicht einen Cent entgegen gekommen ist, breche ich erneut eine Lanze für den Landgasthof Schoner. Nehmen Sie Zimmer Nummer 3. Das ist gut und hat den größten Balkon, eine Mini-bar und ein schönes

großes Bettchen. Schon meine Eltern wussten es zu schätzen. Oh – aber nein. Keine Melancholie. Wenn ich immer wieder so viel lachen kann, wenn eine Freundschaft durch so absurde Thematiken sogar noch gefestigt wird, wenn die Vergangenheit in der Lage ist, mir einen bunten Herbstwald und fünf (zumindest tagsüber) fröhliche Tage zu bescheren und wenn ich durch eine solche Reise den Wert, den geradezu unschätzbaren Wert vom Zusammenhalt einer starken (wenn auch getrennten) Familie neu erkenne und meine beiden wundervollen Töchter mich mit vertrauensvollen Augen anlachen... dann werde ich immer wieder so etwas machen.



K700

WAS SONST?





Für Anzeigenaufnahme (auch Nichtmitglieder):

Ingo Menker, Goethestr.19a, 46514 Schermbeck, Tel.: 02853/448037 eMail: ingo.menker@freenet.de Bitte beachten: auch unter der Rubrik »Flohmarkt« auf unserer Club-Homepage www.k70-club.de sind ebenfalls Kleinanzeigen zu finden!

K70 - Teile

muss dringend meine Garage räumen und hätte günstig abzugeben:

Motorhaube (Rot), Scheinwerfer (eckig), Kühlergrill, 5 Felgen inkl Radschrauben und alter Reifen ;), Fahrer-, Beifahrersitz und Rückbank in schwarz, Abdeckung der Hutablage, Tankdeckel inkl. Schlüssel.

Bei Interesse p.nagel@autogasteileshop.de oder 05531/9964097

Standort ist 37603 Holzminden

Suche dringend Reparaturbleche für meinen K70. Besonders benötige ich Schwelleraußenhäute li. und re. desweiteren Bodenblech Fahrer- und Beifahrerseite und Radlaufblech hinten links und rechts.

Göran Schwarze aus 17166 Teterow
Bin erreichbar unter 0173/2134966

Suche K70 mit gutem Blech (wo wenig bis keine Schweißarbeiten nötig sind). Vollständigkeit, Technik, Lack und Innenausstattung nicht entscheidend, aber wenn gut, bin ich bereit einen anständigen Preis zu zahlen.

Tobias König aus Kassel
017632037733

Habe für **VW K70**, 20 Unterbrecherkontakte.

Neu und orig.-verpackt.

VW Ersatzteilnummer 028 998 063

bei VW nicht mehr lieferbar.

Würde sie gern abgeben

Bitte um Nachricht!

Josef Resch

Untermoosweg 1

83410 Laufen

eMail: info@ferienwohnungen-resch.de

Telefon: 08682-7308

Bin auf der **Suche** nach einem gut erhaltenen und möglichst sofort fahrbereiten **K70LS** (100PS ab Bj. 1973); SSD wäre wünschenswert ... Sondermodell ein Traum. Bitte Kontakt via email oder SMS; bin derzeit beruflich im Ausland.

Kennt jemand ggf. einen online K70-Ersatzteilkatalog; etwas Vergleichbares wie dies:
<http://www.vagcat.com/epc/>

Manfred Rieder
manfred-rieder@web.de
+491757138110

K70, EZ 09/1973, 214.957 km, 75 PS

Alaskablaumetallic, Radio



Das Fahrzeug war immer im Familienbesitz, ist einmal vom Vater auf Sohn umgemeldet worden. Der Wagen wurde bereits komplett neu lackiert. Einige kleine Mängel sind vorhanden. Fahrzeug hat eine H-Abnahme und ist ohne weiteres Einsatzbereit.

Der Wagen wird in Kommission verkauft. Der Vorbitzer muss sich auf Grund familiärer Situation von diesem Fahrzeug trennen.

Cardoc-Autoklinik GmbH
Heinestrasse 55
46117 Oberhausen
+49 (0)208 620020



1. Internationaler  
K70 CLUB^{ev.}