

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 1. Quartal 2005



Unfreiwilliger Fototermin im **K70** ...

INHALT

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

Ersatzteilverpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ und ☎ 0 49 24 / 8 83)
Email: Rudolf_Boomgaren@yahoo.com (Ersatzteile bitte bevorzugt per Fax o. Email bestellen!)

Mitglied im:



VORSTAND

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

Impressum der **K70**-POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17
☎ 0 23 04 / 4 38 37, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker
Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A.,
☎ 0 51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Waldweg 26, 29328 Faßberg,
☎ / ☎ 0 50 55 / 59 06 52, (hun)
Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen
Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

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

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

Offizielle Clubadresse:

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

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer
sergevandongkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Als mich die Tage ein Arbeitskollege nach der Adresse eines Oldtimerteilehändlers fragte und mich darauf aufmerksam machte, daß wir uns ja bald auf dem ersten Oldtimermarkt in Hamm treffen werden, wurde mir bewußt, daß die Oldtimerszene langsam wieder aus dem Winterschlaf erwacht. Der Kollege sammelt alte Motorräder und hat vor einiger Zeit ein altes seltenes Kettenrad (bzw. Raupenrad) erstanden, welches er jetzt restauriert. Bei so einem seltenen Teil gibt es natürlich erhebliche Probleme mit Ersatzteilen und Zulassungspapieren. Wer hierzu etwas weiß, möchte sich bitte bei mir melden.

Daheim habe ich mir dann erst mal meinen noch leeren Terminkalender für dieses Jahr vorgenommen und die bis jetzt schon veröffentlichten Termine von Oldtimermärkten und Veranstaltungen eingetragen, die ich besuchen will. Es kommen jetzt schon ca. 2-3 Termine pro Monat zusammen. Obwohl das Ersatzteilangebot auf den Oldtimermärkten für den K70 in letzten Jahren immer spärlicher geworden ist, hat man trotzdem immer noch die Hoffnung, das eine oder andere Schnäppchen zu finden und manchmal klappt das ja auch noch. Ich habe im Laufe der Jahre auf den Märkten viele persönliche Händlerkontakte geknüpft und von ihnen so manches Teil bekommen, oder Tips, wo noch welche zu haben sind. Einige haben sogar Teile für mich aufgehoben und dann zu den Märkten mitgebracht, von denen sie wußten, daß ich dort regelmäßig auftauche.

Wenn ich dann über den Markt gehe, kommt dann von so manchem Stand: Hallo, der K70-Mensch ist auch wieder da. Dann wird natürlich erst mal auch ein bißchen privat getratscht.

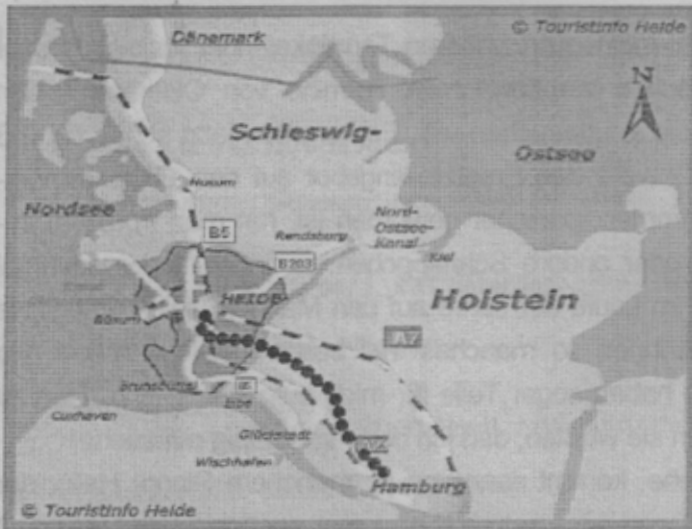
Im Herbst sagte mir ein Händler, der mir immer K70-Teile besorgt hatte, guck mal was ich noch bei einem Händler auf dem Dachboden gefunden habe, mehrere Satz original K70-Kokosfußmatten. Sie waren noch original verpackt und die Farben so frisch, als wären sie gerade aus der Produktion gekommen. Die Sätze waren 3-teilig, vom in original K70-Mattenform quer rüber einteilig. Die einzelnen Sätze in verschiedenen Farbausführungen, passend zu den jeweiligen Fahrzeugfarben. Sogar für mein Sondermodell waren welche in gelb-schwarz dabei. Beim letzten Mal hatte ich ihm noch ein Satz Bremsscheiben abgenommen, daher machte er ein enttäuschtes Gesicht, als ich sagte, ich bin mir nicht sicher, ob bei uns im Club Interesse dafür besteht und hab sie erst mal bei ihm liegen gelassen. Wer Interesse hat, kann sich bei mir melden.

Wir hatten in der Vergangenheit auf mehreren Oldtimermärkten regelmäßig Clubstände, z.B. in Kassel, Hannover, Münster, Osnabrück, Bad Salzuffen. In Bockhorn waren wir sogar jahrelang als einziger Club mitten im Zelt. Die Clubstände wurden dann im Laufe der Jahre immer mehr reduziert. Am Anfang haben sie nicht unerheblich dazu beigetragen, den K70 und unseren Club in der Oldtimerszene bekannt zu machen und zu etablieren. Auf den Clubständen wurden auch viele persönliche Kontakte geknüpft und für die Standbesetzung ist natürlich auch das besondere Flair auf den Oldtimermärkten, mit den vielen originalen Oldtimern und originellen Typen, die man dort sehen kann, interessant. Ich bekomme von den Veranstaltern immer noch Einladungen an unseren Club, wieder mit einem Clubstand präsent zu sein.

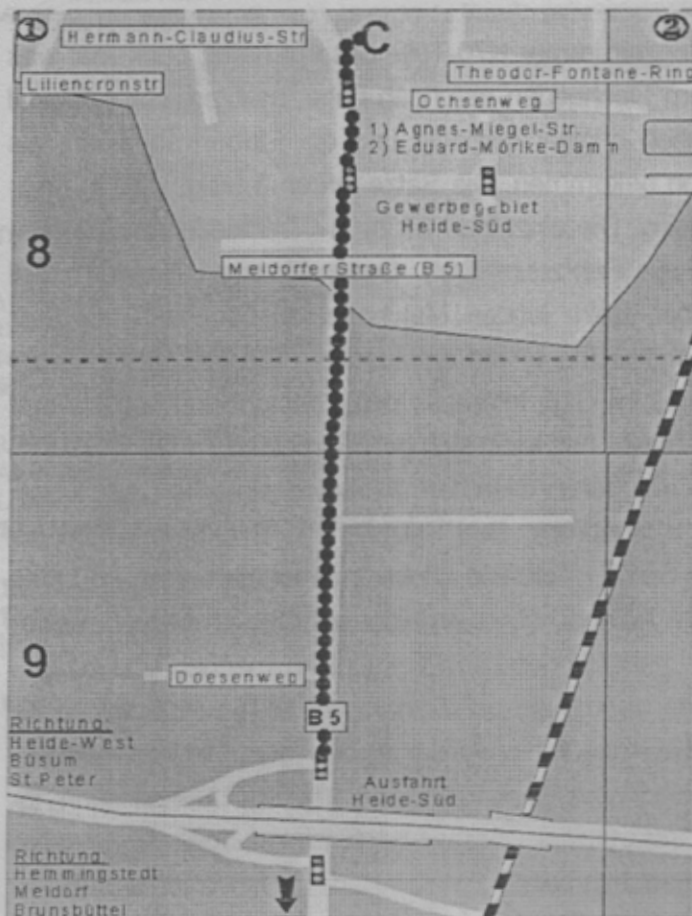
J.B.

Das 19. Internationale **K70**-Treffen vom 14.-16.05.2005 (Pfingsten) in Heide

Da sich das Volkswagenwerk Salzgitter bis zum heutigen Tage (31.01.2005) noch immer nicht geäußert hat, ob, wann und in welchem Umfang es einen Tag der offenen Tür in diesem Werk geben wird und ob wir von den K70-Clubs dazu eingeladen werden, ist nun der Zeitpunkt gekommen, die bereits auf unserer Jahreshauptversammlung ins Auge gefaßte Option wahrzunehmen.



Da ja nun schon das Herbsttreffen in vergangenen Jahr im Großraum Wolfsburg-Gifhorn stattfand, ist die Wahl auf meine alte Heimatsstadt Heide gefallen. Heide hat den größten Marktplatz Deutschlands, auf dem im Mittelalter der Rat der 48er, den Repräsentanten der freien Bauernrepublik Dithmarschen tagten; die Vorwahl von Heide ist übrigens (0) 481; Grund genug, unsere K70 einmal dorthin zu lenken, wo ich die ersten 36 meines Lebens verbrachte und auch vom K70-Virus infiziert wurde.



Die Anfahrt nach Heide gestaltet sich zwar für viele recht lang, doch ist sie dank der Autobahn 23 recht einfach. Alle Teilnehmer von Norden (Skandinavien) oder Süden (Rest der Welt) verlassen die A23 einfach an der Anschlußstelle „Heide Süd“ und biegen dann links ab.

Unserer erster Anlaufpunkt wird am 14.05.2005 von ca. 9:30 Uhr bis 10:45 Uhr das Autohaus Stotzem sein. Für den, der später kommt, ist „der Zug aber noch nicht abgefahren“, ich werde einige Exemplare unseres Programms und der Beschreibung der Routen im Autohaus Stotzem hinterlegen, die freundlichen Mitarbeiter werden diese Informationen gern an die Verspäteten aushändigen und auch mit Rat und Tat zur Seite stehen.



Nun einige Vorabinfos zum vorläufigen Programm und den möglichen Stationen der Rundfahrten (Änderungen z.B. wegen der Witterung und aus organisatorischen Gründen vorbehalten):

14.05.2005: Dithmarschen Nord, Ankunft, Heider Wochenmarkt (Mittagessen individuell), Holländerstädtchen Friedrichstadt, Rundfahrt über Tönning, Eiderdamm, Hebelstadt Wesselburen, Wöhrden, gemütlicher Ausklang (Lokalität wird in den Infos noch bekanntgegeben, genauso wie ein ungefährender Zeitplan für die einzelnen Punkte der Rundfahrt und ein Streckenplan).

15.05.2005: Treffen auf dem Heider Marktplatz, Dithmarschen Süd, Seehundaufzugsstation Friedrichskoog, Windenergiepark Kaiser-Wilhelm-Koog, Kanalschleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel

16.05.2005: Bei ausreichendem Interesse: Ausflug zur Insel Sylt mit der Deutschen Bahn AG, Überfahrt über den Hindenburgdamm, durchgehende Verbindung ohne Umsteigen. [Abfahrt 10:03 aus Gleis 1 In Heide/Holst. mit dem RE 11008; Ankunft in Westerland (Sylt) um 11:36, dort kann man direkt über die Einkaufsmeile „Friedrichstraße“ zum Strand gelangen. Rückfahrt 14:22 aus Gleis 2 in Westerland (Sylt), Ankunft 15:58 Uhr in Heide (Holst)].

Alternativ Rundfahrt durch die östlich von Heide gelegene Region.

individuelle Heimreise.

Auf eine Auflistung von Übernachtungsmöglichkeiten wird an dieser Stelle bewußt verzichtet. Heide liegt in einer Urlaubsregion mit einer sehr guten Zimmervermittlung, die auch Nachweise verschickt. Interessenten wenden sich an die

Tourismustentrale Dithmarschen e.V.
Markt 10
25746 Heide
Tel. (04 81) 21 22-555 Fax 21 22-550
www.dithmarschen-tourismus.de
info@dithmarschen-tourismus.de

Hier kann man Prospekte anfordern und Zimmer / Ferienwohnungen buchen, im Internet ist auch eine Online Recherche möglich.



K70, man sieht sich

Kontakt:
Hans-Ulrich Neumann, Tel. 0170/1137762
Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

1. Internationaler K70 Club e. V.
Ingo Menker
Edelrosenstr. 17

44289 Dortmund

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom: 24.01.2005

Bei Antwort bitte angeben:
322-130/V
Ansprechpartner(in):
Frau Thomsen
Telefon: (04 61) 3 16-1133
Telefax: (04 61) 3 16-2833
E-Mail:
kfz-stat@kba.de

Datum: 11.02.2005

Diesen Kurzbrief übersende ich Ihnen mit der Bitte um

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme | <input type="checkbox"/> Rückgabe | <input type="checkbox"/> Preisangebot | <input type="checkbox"/> Weiterleitung an |
| <input type="checkbox"/> Stellungnahme | <input type="checkbox"/> Erledigung | <input type="checkbox"/> weitere Veranlassung | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Prüfung | <input type="checkbox"/> Teilnahme | <input type="checkbox"/> Rücksprache/Ihren Anruf | <input type="checkbox"/> Anlagen: |

Sehr geehrter Herr Menker,
zunächst bedanke ich mich für Ihr Schreiben und Ihr erneutes Interesse an den amtlichen Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Sie interessieren sich für den Bestand des VW K 70.

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Januar 2005 hat für diese Typen folgende Bestände ergeben:

HSN	TSN	Anzahl
0600	405	178
	406	201
	436	40

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Für eventuelle Fragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gern auch telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i. A.

Susan M. Hanske B.A.

Susan M. Hanske B.A.

Dienstszitz: Fördestraße 16
24944 Flensburg

Öffnungszeiten:
Mo. - Do. 8:30 - 15:00 Uhr
Fr. 8:30 - 14:00 Uhr

Telefon:
(04 61) 3 16-0

Telefax:
(04 61) 3 16-16 50
(04 61) 3 16-14 95

Konto:
Deutsche Bundesbank, Filiale Kiel
BLZ: 210 000 00, Kto.-Nr. 210 010 09
IBAN: DE27 2100 0000 0021 0010 09
BIC: MARKDEF1210

E-Mail: kba@kba.de Internet: www.kba.de

Der VW **K70** und die Zeit, in der er gebaut wurde: 1974

Wenn man einen Oldtimer hat, und der K70 ist spätestens mit Erteilung der Betriebserlaubnis als Oldtimer durch die Zulassungsbehörde, dann liegen die Zeiten der Erstzulassung schon mindestens 30 Jahre zurück, dann fragt man sich zwangsläufig irgendwann: Was war in diesem Jahr eigentlich los? Welche Schlagzeilen bestimmten die Politik, welche sportlichen Ereignisse fanden in dem Jahr statt? Ich will mal mit dem Jahr 1974 den Anfang wagen.

Beginnen wir doch einmal beim Sport, das Hauptereignis ist für das Jahr 1974 recht eindeutig. Der Sieg der deutschen Fußball Nationalmannschaft im denkwürdigen Endspiel der in diesem Jahr in Deutschland stattfindenden Fußball-Weltmeisterschaft machte „unsere“ Spieler das erste Mal seit dem „Wunder von Bern“ im Jahre 1954 wieder zu Weltmeistern. 2:1 siegten die Mannen um Franz Beckenbauer gegen die Niederländer. Weitere Akteure, die mir nun wirklich ohne nachzuschlagen einfallen waren Sepp Maier, Gerd Müller, Wolfgang Overath, „Katsche“ Schwarzenbeck, Günther Netzer, Hubert „Berti“ Vogts; echte Experten bekommen die Elf sicher noch zusammen, die auch im selben Jahr im Prestigeduell gegen die „DDR“ im Volksparkstadion zu Hamburg im selben WM-Turnier unterlag.

Das Musikgeschehen wurde in den folgenden Jahren vom Sieg der schwedischen Gruppe ABBA beim „Grand Prix Eurovision de la Chanson“ im Jahr 1974 erheblich beeinflusst, obwohl die vier schon etwas länger gemeinsam musizierten, wurden sie mit „Waterloo“ über Nacht unsterblich. Noch heute sind ABBA ein Mythos. Gerüchte über erneute Auftritte der vier tauchen immer wieder auf, zuletzt gab es das bei den Beatles. ABBA wurden in den '70ern zu dem, was die Fab Four in den '60ern und Elvis Presley in den '50ern waren, solche Phänomene gab es seitdem nicht wieder, schade eigentlich.

Weitere Nummer 1 Hits in Deutschland in diesem Jahr waren: Lobo – „I'd love you to want me; Mireille Mathieu – „La Paloma adieu“; The Sweet – „Teeanage rampage“; Dan The Banjo Man – „Dan the banjo man“; Nazareth – „This flight tonight“; Terry Jacks – „Seasons in the sun“; Rubettes – „Sugar baby love“; Vicky Leandros – „Theo, wir fahr'n nach Lodz“; Georg McCray – „Rock your baby“; Carl Douglas – „Kung fu fighting“ und Michael Holm – „Tränen lügen nicht“.

Im Fernsehen ekelte das erste Mal Alfred durch ein „Herz und eine Seele“ im Abendprogramm (die Serie war in einigen dritten Programmen gestartet) und sorgte für Gesprächsstoff. Rudi Carrell lockte mit seiner Kultsendung „Am laufenden Band“ das erste Mal Millionen Menschen vor die Bildschirme, auch Dieter Hallervordens „Nonstop Nonsense“, die Skandal Talkshow „3 nach 9“ und der ZDF-Dauerläufer „Derrick“ flimmerten das erste Mal über die Bildschirme der Nation.

Das Fernsehen war zu der Zeit ein gesellschaftlich wichtigeres Thema als heute, schon bedingt durch die geringe Anzahl der Programme sahen fast alle die gleichen Sendungen, die Sender stimmten sich in ihrer Programmgestaltung noch ab. Für junge Menschen heute ist es unvorstellbar, daß ARD und ZDF erst gegen 10 Uhr mit der Ausstrahlung des Programms begannen, auf beiden Kanälen gleichzeitig wurden Sendungen vom Vorabend wiederholt, kurz nach 13 Uhr nach einer kurzen „Tagesschau“ oder „heute“ (wöchentlich wechselnd!) war bis etwa 16 Uhr Sendepause, da wurde ein Testbild gesendet, untermalt von einem 1 kHz Signalton, teilweise auch von Radioprogramm. Gegen 23 Uhr war dann schon wieder Sendeschluß. Von Schulfernsehsendungen abgesehen begannen die dritten Hörfunkprogramme ihre Ausstrahlung erst gegen 18 Uhr. Mehr Programme gab es nur in Form von Auslandssender, den dritten der Nachbarbundesländer oder dem „DDR“-Fernsehen,

wenn man nahe der Zonengrenze wohnte. Kabel und Satellitenfernsehen gab es ebensowenig wie private Fernseh- und Hörfunksender. Videorekorder kosteten etwa soviel wie ein Kleinwagen und dienten meist in Schulen zur Aufzeichnung der Sendungen des Schulfernsehens, Leih- und Kaufvideos gab es noch nicht in erwähnenswertem Umfang. Auch die Radiolandschaft war ähnlich gestaltet wie das Fernsehlandschaft, im UKW-Bereich gab es meist drei Sender pro Rundfunkanstalt, dazu Sender des benachbarten Auslandes und der in dieser Zeit noch stärker vertretenen Besatzungsmächte. Der amerikanische AFN und der britische BFBS genossen bei jungen Menschen Kultstatus, wenn man denn im Empfangsbereich wohnte. Das Medium Radio spielte bei der Freizeitgestaltung der jungen Menschen in den Jahren eine weitaus größere Rolle als heute, war doch ein Kofferradio neben einem einfachen Plattenspieler das einzige erschwingliche Gerät der Unterhaltungselektronik. Geträumt hat man von einer echten HiFi Anlage mit Dual Plattenspieler und Tonbandmaschine, die erst nach und nach vom Kompaktkassettenrekorder abgelöst wurde.

In München eröffnet die erste „IKEA“-Filiale, die Autofahrer erfreuen sich über die Eröffnung des Hamburger Elbtunnels im Verlauf der Autobahn 7, der ADAC wirbt in großformatigen Anzeigen für das Anlegen des Sicherheitsgurtes und kritisiert den Großversuch von „Tempo 100“ auf Autobahnen; ARI, das Verkehrsfunksystem für Autofahrer wurde bei den ARD-Anstalten eingeführt.

Das Alter der Volljährigkeit wurde in diesem Jahr von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt, das Flensburger Zentralregister beim Kraftfahrtbundesamt wird eingerichtet und sammelt nun die Punkte der Verkehrssünder. Willy Brandt muß wegen des im Kanzleramt enttarnten Spions Günter Guillaume zurücktreten, sein Nachfolger wird Helmut Schmidt. Walter Scheel wird Nachfolger des bisherigen Bundespräsidenten Gustav Heinemann und erreicht mit seiner Version von „Hoch auf dem gelben Wagen“ die Hitparade, seine Frau Mildred gründet die „Deutsche Krebshilfe e.V.“.

Der U.S.-Präsident Richard Nixon tritt nach der „Watergate Affäre“ zurück, Nachfolger wird Gerald Ford

Politisch wurde die Zeit immer noch massiv von der im Herbst 1973 in Tempolimits und Sonntagsfahrverboten gipfelnden Ölkrise beeinflusst. Diese Ölkrise traf auch den Absatz des VW K70 sehr schwer, gefragt waren echte Sparautos, zu denen der VW K70 schon damals nicht gehörte. Gerade in 1973 hatte Volkswagen den 1,8 Liter Motor mit 100 PS für den K70 gebracht, der noch zuvor immer wieder gefordert wurde, um dem relativ großen Wagen eine angemessene Motorisierung zu geben. Nun gab es diesen Motor und die Nachfrage war sehr gering. Die Ölkrise dürfte somit auch mit zum frühen Produktionsende unseres VW K70 beigetragen haben. Die leichteren und sparsameren neuen Volkswagen Modelle trafen in dieser Situation einfach eher den Nerv der Zeit, die Menschen waren zu dem Verzicht auf das bessere Auto bereit. Schon im Herbst 1973 hatte der auf dem ersten Audi 80 basierende VW Passat den VW 1600 (Typ 3) abgelöst, im Frühjahr 1974 debütierte der schon auf dem im Herbst 1974 erschienen VW Golf basierende VW Scirocco. Es war aber der VW K70, der als erster Wagen mit dem VW-Zeichen im Kühlergrill den Wechsel vom luftgekühlten Heckmotor und Heckantrieb zum wassergekühlten Frontmotor und Frontantrieb einleitete.

Die neue Volkswagen waren in ihrer Machart technisch weniger aufwendig, statt einer Einzelradaufhängung an den Hinterrädern gab es nur eine als Verbundlenkerachse bezeichnete leichte Starrachse, den 14“-Rädern des K70 standen 13“-Räder der neuen Modell gegenüber. Durch das geringere Gewicht und eine verbesserte Aerodynamik waren diese Wagen aber bei vergleichbaren Motorleistungen sparsamer und schneller als der solide gebaute und besser ausgestatteten VW K70. (hun)

Lehrgang Vergasertechnik an der Fahrzeugakademie in Schweinfurt

Nachdem ich im Frühjahr beim Blechseminar auf den Geschmack gekommen bin, belegte ich vor einigen Wochen in Schweinfurt den Kurs Vergasertechnik.

Nachdem der Seminarleiter Herr Geiß sich und die FAS kurz vorgestellt hatte, erklärte er die Lehrgangsinhalt der 2-tägigen Schulung:

- Vergasertechnik PKW / Krad
- Vergaseraufbau und Wirkungsweise Vergaser prüfen und einstellen
- Vergaser zerlegen und instand setzen

Zu Anfang wurde uns die theoretische Wirkungsweise eines einfachen Vergasers erklärt.

Als Gastdozent war übrigens Robert „Bob“ Tyler aus Hameln angereist, welcher uns die grundsätzliche Funktion eines Vergasers, die verschiedenen Vergaserarten und Typen wie Gleichdreh bzw. „normale“ Vergaser näher brachten.

Danach gings dann ans eingemachte, d.h. an die Vergaser, welche an einen ausgebauten Porsche 386 Motor gehörten. Einige Teilnehmer, wie auch ich, hatten ihre eigenen Fahrzeuge mitgebracht. Einen Volvo Amazon, Triumph TR6 und natürlich meinen 73-iger K70 mit 90 PS.

12 Schüler teilten sich die Gruppen auf, und führten dann die Instandsetzung und Einstellarbeiten aus wie z.B. Abgasmessungen am CO-Tester bzw. Beurteilung und Verbrennung mittels Color-Tune Kerzen, Synchronisierung von 2-Vergaseranlagen bzw. Doppelvergasern und Leerlauf einstellen.



Während mein K70 am besten eingestellt war, auch zündungsseitig, war am Triumph zu wenig Dämpfer im Gleichdruckvergaser und die Druckdose am Vergaser defekt.

Am Volvo Amazon war die Drosselklappe total ausgeschlagen, sogar das Vergaserbetätigungsgestänge.

Also ich kann allen Oldtimerbesitzern mit

Vergasermotoren den Lehrgang wärmstens empfehlen, da sich in absehbarer Zukunft immer weniger Werkstätten mit den Vergasern auskennen und die noch auf Vergaser spezialisiertes Personal immer weniger wird.

K70 man sieht sich
Markus Retz

Radio-Wunschkonzert im K70

Wer in seinem K70 nicht nur dem Klang des Motors, das Geheule des Frischluftgebläses oder die Konversationsbemühungen der Mitfahrenden hören möchte, kommt nicht umhin, sich ein Autoradio zuzulegen, so nicht schon eines eingebaut ist. In den meisten Fällen wird es eines der ab Werk lieferbaren Geräte „Wolfsburg“, „Emden“, „Hannover“, „Ingolstadt“ oder „Ingolstadt Stereo“ sein. Bis auf das „Wolfsburg“, daß diesen Wellenbereich nicht bietet, haben alle Geräte mit intakter Antenne einen durchaus brauchbaren UKW-Rundfunkempfang. Das „Emden“ besitzt nur zwei Tasten für die Einstellung des Klangbildes, ab „Ingolstadt“ gibt es einen Klangregler als zusätzlichen Regler unter dem Lautstärkereglern. Die „Ingolstadt“-Geräte, die mit den „Frankfurt“-Geräten der Firma Blaupunkt baugleich sind, verfügen über zwei UKW und je eine MW, LW und KW Stationstaste. Stereoempfang gibt es nur beim „Ingolstadt Stereo“ über die beiden Lautsprecher in der Hutablage, mit einem Überblendregler (Fader), den man bei den K70-Modellen am Modelljahr 1973 zweckmäßig an die Stelle einsetzt, die bei den „alten“ K70 der Choke belegte, kann einer der Stereokanäle auch über den Armaturentafellautsprecher wiedergegeben werden, was die Verständlichkeit des Tones für den Fahrer doch erheblich verbessert, eventuell hinten sitzende Fahrgäste werden so auch nicht so stark durch die Beschallung von hinten belästigt.

Die Hutablage und vor allem das Blech darunter müssen nicht ausgearbeitet und damit zerstört werden, die passenden Hecklautsprecher für die vorhandenen Öffnungen sind noch im Handel erhältlich.

Auch wenn ich die Dinger selbst nicht verwenden würde, wem der Baß der kleinen Ovallautsprecher nicht reicht, sollte sich lieber eine separate „Wummerkiste“ in den Gepäckraum des K70 stellen, bevor er nicht mit geringen Aufwand rückgängig zu machende Änderungen vornimmt, die er später vielleicht bereut und sei es, daß diese den Wiederverkauf des K70 mindern.

Wer übrigens eine Lösung für Stereolautsprecher vorn sucht, der kann kleine Hochtöner, die ja für das Richtungshören wichtig sind, nahezu unsichtbar verbauen. Dazu die Rosetten der Seitenscheibenanströmer in der Instrumententafel ausbauen und die Hochtöner im Raum dahinter unterbringen, zusammen mit den beiden „Ovalis“ in der Heckablage als Hoch-/Mitteltöner, der „Wummerkiste“ im Gepäckraum und dem passenden Radio im Handschuhfach ist auch bei unserem Oldtimer ein Verbau einer größeren Automusikanlage machbar, ohne daß man sich wegen eines Radios im Jahrmarktsdesign, und verballerter Türverkleidungen und Heckablage zum Gespött anderer Oldtimerfreunde macht. Anstelle der „Wummerkiste“ im Gepäckraum können Experten sicher auch den Tieftöner in die Reserveradmulde integrieren, so daß selbst bei offenem Gepäckraum nichts zu sehen ist. Für das fehlende Reserverad muß man dann in bestimmten Fällen dann natürlich an eine Ersatzlösung denken, die nicht in den Reserverädern der anderen K70 auf dem Treffen bestehen sollte, eines der aktuellen „Tire Fit“-Systeme im Bordwerkzeug wäre auch eine Alternative. Diesen kleinen Exkurs für die „Sound-Tuning-Fans“ will ich aber an dieser Stelle beenden, denn Erfahrung mit derartigen Umbauten, die ja nicht einmal einer „H-Anerkennung“ im Wege stünden, habe ich nicht. Wer auf so etwas Wert legt, das sind wohl eher die jüngeren K70-Fahrer, hat vielleicht so eine Anregung für eine wirklich saubere Lösung gefunden, die wir vielleicht irgendwann einmal auf einem Treffen probieren können, interessant wäre es allemal.

Die werksseitig verbauten Geräte funktionieren jedenfalls meist klaglos ohne besondere Aufmerksamkeit zu erfordern, im Hinblick auf die technische und optische Integration in das Innere des K70 erfüllen sie natürlich alle Anforderungen optimal.

Die heutigen Radiosender bieten natürlich nicht immer die zeitgenössische Musik zum Fahrzeug, so daß bei dem einen oder anderen K70-Fahrer früher oder später doch der Wunsch nach einer Möglichkeit aufkommt, für passende Klänge zu sorgen, ohne daß es in regelrechte Soundtuning-Basteleien ausarten soll. Klar, man kann einfach das vorhandene Radio gegen ein modernes Gerät austauschen oder ein Kofferradio, von Batterie oder dem Bordnetz betrieben, mit in den K70 nehmen. Beide Lösungen sind für das Aussehen des Innenraumes nicht der Weisheit letzter Schluß, das Kofferradio mit sich herumzuschleppen, auf volle Batterien / Akkus achten zu müssen oder einen Leitungsverbau im Beifahrerfußraum zu haben, sind auch keine attraktiven Aussichten. Der Leistungsbedarf einiger aktueller Radiomodelle kann durchaus zu Problemen im Bordnetz führen, vor allem, wenn im K70 ab Modelljahr 1974 nur der ohnehin schon mickrige 35 A-Generator verbaut ist.

Was kann nun den der Freund individueller Musik machen, um das zeitgenössische Ambiente im K70 mit zeitgenössischer Musik zu verbinden? Wer unbedingt das übrigens ausschließlich in Deutschland verkaufte originale VW-Radio als einziges sichtbares Radio in seinem K70 duldet, den bietet z. B. die Firma König Klassik eine interessante Lösung. Alle Werksradios sind auf ihrer Rückseite mit einem sogenannten hochpegeligen Eingang in Form einer DIN-Buchse ausgerüstet. In dieser befindet sich ab Werk ein Stecker, der Ein- und Ausgänge der Buchse verbindet. Die Buchse ist ursprünglich für den auch im damaligen VW-Zubehörprogramm erhältlichen Blaupunkt-Kassettenrekorder vorgesehen, der unterhalb des Handschuhfaches montiert zwar zeitgenössisch ist, aber optisch doch wie ein Fremdkörper wirkt. Die Buchse als auch das Gerät bieten übrigens auch eine Aufnahmemöglichkeit.

König Klassik bietet nun diesen Adapter an, der in diese Buchse gesteckt wird. Dieser ist in einer Mono und in einer Stereoausführung zum Preis von 22 Euro lieferbar, wer bastlerisches Geschick hat, kann sich so etwas natürlich auch selbst zusammenlöten. Am anderen Ende einer kurzen Leitung befindet sich eine 3,5mm Klinkenbuchse, wie sie auch moderne Wiedergabegeräte wie CD- und mp3-Spieler haben. Diesen kann man unsichtbar im Handschuhfach plazieren, entweder mit Akkus / Batterie betreiben oder mittels eines Adapters aus dem Bordnetz des K70 versorgen. Dies kann am Zigarrenanzünder passieren oder, wenn die sichtbare Verkabelung stört, mittels Einscheidverbindern oder „Huckepack-Flachstecker“ von den rückwärtigen Anschlußleitungen des Anzünders. So hat man eine sehr flexible Lösung, kann man die transportablen Geräte ja auch außerhalb des K70 verwenden. Die neuen mp3-Spieler, die mit Speicherchips arbeiten sind sehr klein, sparsam in der Stromaufnahme, erschütterungsunempfindlich und unauffällig.

Den Adapter kann man mit etwas bastlerischem Geschick natürlich auch mit den Vorverstärkerausgängen eines im Handschuhfach fest eingebauten modernen Radios verbinden. Dann stehen einem alle modernen Errungenschaften der Wiedergabetechnik im Auto offen, vom CD-Wechsler bis zum digitalen Rundfunkempfang, ohne daß man etwas davon sieht! Um es auf die Spitze zu treiben kann dies sogar ein Radio mit integriertem Mobilfunk sein. Für moderne Radios empfiehlt sich entweder der Anschluß an den ohnehin hoch abgesicherten Zigarrenanzünderleitungsstrang oder man legt eine getrennte Spannungsversorgung von der Batterie; wer einen K70 ab Modelljahr 1974 hat, kann diesen Anschluß durch die im Handschuhkasten verbaute Zentralelektrik besonders einfach legen.

Das Werksradio spielt, solange ein Klinkenstecker im Adapter steckt, das Programm der zusätzlich angeschlossenen Quelle, das Radioempfangsteil des Werksradios ist aus dem Signalweg genommen, es wird nur der eingebaute Verstärker genutzt, so daß die Klänge aus den bisherigen Lautsprechern tönen, meist der einzelne Armaturentafellautsprecher. Zieht man den Klinkenstecker aus dem Adapter ab, wird aber das originale Radioteil wieder mit seinem Verstärker verbunden und kann wie gehabt die vom Radio gebotenen Klänge zu Gehör bringen. Wer sich bei dieser Lösung wundert, daß das Radio nicht spielt, sollte erst einmal nachsehen, ob noch ein Klinkenstecker im Adapter steckt, auch wenn gar kein Gerät mehr im Handschuhfach liegt. Meine Frau Manuela hat mit so einer Lösung an ihrem Blaupunkt „Frankfurt Stereo“ eine für sie passende Lösung gefunden.

Man kann natürlich auch ein anderes zeitgenössisches Autoradio anstelle des vorhandenen Originalradios einbauen, damit ist man nicht einmal so unoriginal, wie es auf den ersten Blick scheint, denn die VW-Radios gab es nur auf dem deutschen Markt, in anderen Ländern wählte der K70-Käufer sein Radio aus dem Prospekt eines der bekannten Hersteller wie Blaupunkt, Grundig oder Philips aus, die auch Hersteller der Originalradios waren. Für Volkswagen und Audi gab es bei Blaupunkt eigens Prospekte für diese Exportmärkte.

Diese Radios boten dann teilweise das, was bei den Werksradios in Deutschland nicht lieferbar war, Kassettenabspielen in mono oder Stereo, sogar ein Gerät mit Aufnahmemöglichkeit gab es, ein Mikrofon wurde auch mitgeliefert; so konnte der Geschäftsmann während der Fahrt ein Diktat für die Sekretärin vorbereiten. Auch Verkehrsfunkdekoder und Stationstasten konnten an einige der Geräte angeschlossen werden.

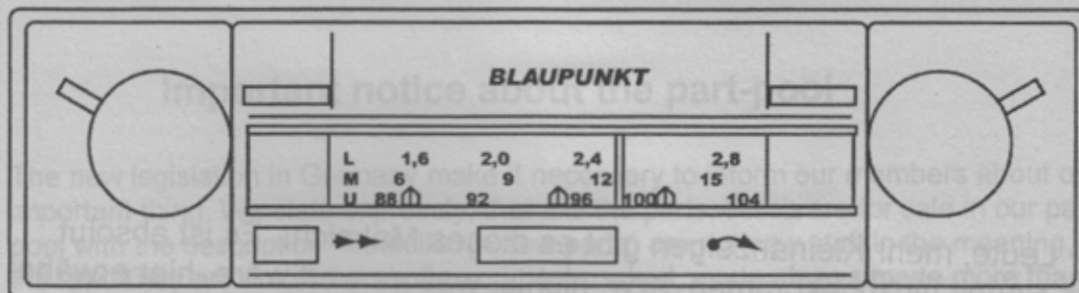
Ideal für den Einbau in den K70 ist das noch gelegentlich im Internetauktionshaus Ebay angebotene Radio „Lübeck CR“, das mit einem monauralem Radio und einem ebensolchen Kassettenspieler ausgestattet ist, so kann der serienmäßige Armaturentafellautsprecher verwendet werden, auch die Anschlüsse passen. Das Gerät will allerdings sauber eingebaut werden, es ist in der Tiefe eine „Preßpassung“. Das Routing der Leitungen muß also sehr exakt sein, sonst steht das Radio aus der Instrumententafel hervor. Passende Blenden und Knöpfe erhält man gegebenenfalls bei den einschlägigen Oldtimerautoradiohändlern. Schwachstelle dieses Radios ist der dreikantige Antriebsriemen, den es offensichtlich nirgendwo mehr gibt, weder für Geld noch für gute Worte. Obwohl es nach Angaben eines Experten nicht funktionieren sollte, habe ich mir bei einem bekannten Elektronikhandel einen Satz Treibriemen für kleines Geld beschafft, der mit dem vierkantigen Profil tut es genauso. Sollte die Skalenbeleuchtung defekt sein, kann man sie durch eine der Glassockellampen ersetzen, die im K70 in der Instrumentenbeleuchtung oder für die Kontrolleuchten Verwendung finden. Es macht ohnehin Sinn, so ein altes Gerät einmal zu öffnen und den Schmutz daraus vorsichtig zu entfernen. Auch eine gründliche Reinigung des Wiedergabekopfes und aller bandführenden Teile sollte obligatorisch sein. Gerade wenn in dem Gerät minderwertige Eisenoxidkassetten abgespielt wurden, dürfte hier einiges an Abrieb vorhanden sein. Auf dem Tonkopf führt er zu einer dumpfen Wiedergabe, auf Andruckrolle, Tonwelle (Capstan) und bandführenden Teilen zu ungleichmäßigem Lauf und im schlimmsten Fall zum gefürchteten Bandsalat.

Wer es sehr genau nimmt, sollte darauf achten, daß die drei Stationsmarken noch vorhanden sind, sie fehlen bei einigen angebotenen Geräten, wie das ja auch z. B. beim Originalradio Emden leider oft der Fall ist. Dies kann auf dem Oldtimermarkt durchaus als Argument für einen Preisabschlag herhalten. Klangliche Wunder kann man von so einem Gerät sicher genausowenig wie von den Werksradios erwarten, aber es ist durchaus erträglich und optisch

auch sehr ansprechend ein wirklich zeitgenössisches Kassettenradio im K70 zu haben, zumal es mit wenigen Handgriffen einzubauen ist, wenn zuvor schon ein Werksradio verbaut war.

Die Topversion dieses Radios ist das „Bamberg Stereo CR“ das die besagte Aufnahmemöglichkeit bietet. An diesem Gerät ist hinten in einem kleinen Zusatzgehäuse die Stereo-Leistungsendstufe angebracht, das aber abgeschraubt werden kann. Dies ist beim K70 wegen der beengten Einbauverhältnisse auch erforderlich, auch eventuell angeschlossene Stationstasten müssen noch einen Platz finden, wer nicht unbedingt Wert darauf legt, hat ein Einbauproblem weniger. Das „Bamberg CR Stereo“ hat UKW Stereo und Kassetten-Stereoteil und wurde ab Werk mit einem Mikrofon ausgeliefert. Es gibt noch weitere Kombinationen, mit Monoradio und Stereo Kassettenteil („Goslar CR Stereo“) oder ohne UKW-Teil aber mit Stereo Kassettenteil („Tempelhof CR stereo“).

Was man sich nun einbaut oder ob man alles so läßt wie gehabt, ist sicher eine Geschmacksfrage, jedoch stehen mit dem Blaupunkt „Lübeck CR“ oder einer Lösung mit extra CD- / MP3-Spieler im Handschuhfach, der mittels des Adapters an ein vorhandenes Werksradio angeschlossen wird, Möglichkeiten offen, die auch Menschen mit wenig Geschick oder Interesse an der Bastelei Lösungen zur Verfügung stellen, die es ermöglichen, daß im K70 jederzeit ein Wunschkonzert gespielt wird und man vom Programm der Rundfunksender unabhängig ist. Das „Lübeck CR“ freilich muß man erst einmal in einer Internetauktion oder auf einem Teilemarkt finden. Ich bin mit dieser Lösung sehr zufrieden, der Empfang ist genauso gut, wie mit den Werksradios, Kassetten wurden noch keine zu „Bandsalat“ verarbeitet. Gute Kassetten von namhaften Herstellern sollte man schon verwenden, wenn man die Lieder aus der „ZDF-Hitparade“, „Disco“, „Musikladen“ oder dem „Beat Club“ während einer nostalgischen Ausfahrt genießen möchte, für mich gehört passende Musik in jedem Fall zum zeitgenössischen Ambiente einer K70-Ausfahrt dazu.



Mono Kassettenradio Blaupunkt Lübeck CR (Grafik: hun)

Ich habe mit dem „Lübeck CR“ sehr positive Erfahrungen gemacht und bin erstaunt, wie erschütterungsunempfindlich dieses Kassettenautoradio der ersten Stunde schon ist, wenn man es auch mit neueren Konstruktionen meist fernöstlicher Herkunft vergleicht, die auf Kopfsteinpflaster schon schnell jaulen. Die Blaupunkt Geräte waren zu der Zeit auch preislich schon in der oberen Region angesiedelt und qualitativ sehr hochwertig, kein Wunder, daß auch der K70 ab Werk meist mit Geräten dieses Herstellers ausgerüstet war. Wie man an der Grafik oben sehen kann, ist das „Lübeck CR“, sehr übersichtlich gestaltet und paßt wunderbar in den K70, die Modell „Tempelhof CT Stereo“, „Goslar CR Stereo“ und „Bamberg CR Stereo“ unterscheiden sich optisch kaum vom „Lübeck CR“, so daß auch diese optisch keinen Fremdkörper im Innenraum des K70 darstellen. (hun)