

AUF EIN WORT.....

Wir hoffen, daß Alle gut und gesund im Jahr 2010 gelandet sind - denn es scheint ein bräunlich-

K70-POST



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

Ausgabe 1. Quartal 2010



ten Eschke... Informationen über...

K70 Teile... im Februar...

Winter adé, einschneien tut weh!
Ein Sondermodell musste leider draußen bleiben!

Januar... hofft man auf...

Club... Vor...

Man wünscht... Gut und Geld...

verfügt jedoch... zum Beispiel...

(Oskar Bloch)

Impressum der **K70** -POST

VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ +49 (0) 52 32 / 6 38 96 oder +49 (0) 57 32 / 68 90 88



2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte

Ingo Menker
Goethestraße 19a
46514 Schermbeck, ☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de



3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung Kontakt bitte vorrangig per Email

Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Straß 14
74679 Weißbach , ☎ +49 (0) 79 47 / 74 52, Email : Markus.Retz@arcor.de



4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung

Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Straße 48
69190 Walldorf, ☎ +49 (0) 1 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de



5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

Jörg Henze
August-Grothehenne-Straße 45
38685 Langelsheim, ☎ +49 (0) 53 21 / 68 39 59, Jorick74@hotmail.com



AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTION:

46514 Schermbeck, Goethestraße 19a
☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Ingo Menker
Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker
Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ +49 (0) 51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de
Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Bäckerstraße3, 22880 Wedel,
☎ +49 (0) 41 03 / 1 89 59 75, (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>

CLUBKto: VoBa Langelsheim, BLZ 278 937 60, Kto-Nr.: 5054437300

Kontaktadresse in Holland:

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

Mitgliedkontakt: Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Wir hoffen, daß Alle gut und gesund im Jahr 2010 gelandet sind, denn es scheint ein ereignisreiches Oldtimerjahr zu werden. Die ersten **K70** werden **40**. Das VW-K70-Werk Salzgitter bekommt somit auch die vierte Null. Laut Werksvorankündigung im vergangenen Jahr, soll diesmal dabei der K70 besonders im Vordergrund stehen und zusammen mit uns die Feierlichkeiten gestaltet werden. Warten wir's ab, ob daraus was wird, denn auf Grund der negativen Erfahrungen in der Vergangenheit sind wir skeptisch. Wir werden daher jedenfalls nicht dem Werk hinterherlaufen, denn das haben wir nicht nötig, da wir uns nie abhängig vom Werk und irgendwelchem Sponsoring gemacht haben und so, auf Grund unserer eigenen Leistungen, ganz gut auf eigenen Beinen stehen können, darauf können wir stolz sein.

Wenn alles klappt, werden wir vom 7.-11.4.10, auf dem VW-Stand der Techno-Classica in Essen, einen K70 ausstellen können. Für die Standbetreuung haben sich schon einige gemeldet, wer dort noch mitmachen möchte, ist natürlich willkommen.

Unser Jahrestreffen 2010 ist den meisten von uns, dank reger Werbung von unserer Veranstalter-Familie Kernke, inzwischen bekannt, einige Regionaltreffen auch schon, oder in Planung.

Unsere holländische Sektion ist auch schon wieder sehr aktiv. Pim Tielkemeijer wird sich aus gesundheitlichen Gründen aus den Aktivitäten etwas zurückziehen. Pim und Anne waren schon beim allerersten K70-Treffen in Fritzlar dabei und haben danach die niederländische K70-Szene aufgebaut. **HERZLICHEN DANK FÜR EUER ENGAGEMENT !** Ab 2010 übernimmt Michiel Linskens die Präsentation des K70-Clubs auf der niederländischen Oldtimermesse Vehikel von Pim Tielkemeijer.

Danke schön und viel Glück !

In den ersten Jahren gab es noch viele gemeinsame Aktivitäten innerhalb der Audi, NSU und VW-Oldtimerszene, dies ist in den letzten Jahren fast ganz eingeschlafen, vor allem, seit sich die Audi-NSU-Szene immer mehr ans Audi-Werk angelehnt hat und sich teilweise scheinbar davon abhängig gemacht hat. Ich war z.B. damals mit meinem K70 auch öfter auf Audi-, NSU-, oder sogar Kübelwagentreffen, wobei der K70 in punkto Geländegängigkeit gar nicht so ein schlechtes Bild abgab. (Übrigends: Harry und Mario haben vor Jahren mal ein lustiges Geländegängigkeitsvideo vom K70 im Manövergebiet Lüneburger Heide gedreht). Manchmal habe ich auch gemeinsam mit der NSU-Szene aus dem Raum Bramsche gemeinsame Clubstände auf Veranstaltungen gemacht.

Einige scheinen sich jetzt wieder zurück zu besinnen, denn ich bekam im alten Jahr einen Anruf aus der Audi-Szene, ob unser Club Interesse hätte, dieses Jahr bei einem Audi-Treffen im Frühsommer im süddeutschen Raum mitzumachen. Wir haben vereinbart, daß sie, wenn ihre Planung abgeschlossen ist, genaueres auf unserer Clubseite im Internet bekannt geben wollen.

Den ersten Oldtimermarkt haben wir auch schon wieder hinter uns. Ingo rief an, er wollte zum Oldtimermarkt nach Holland und ob ich nicht am 16-17.1.10 nach Herford zum VW-Veteranen-Markt fahren könnte. Ich hatte den Termin schon im Kalender. Während draußen überwiegend Käfer der Besucher im Originalzustand standen, hatte sich in den Hallen überwiegend die Motzerszene breit gemacht, nach dem Motto: Das Bodenblech muß über'n Asphalt rutschen und das bei seltenen 50-er Jahre Käfern und Bullys. Sogar einem der seltenen 40-er Jahre Wehrmachtskübelwagen haben sie so verhunzt und sogar das Dach so tief gelegt, daß man nur mit dem Kopf zwischen den Knien drin sitzen konnte. Geländegängige Fahrzeuge so umzubauen, daß ihr Zweck nicht mehr möglich ist, ist Schizophrenie. Die Verhunzerei der alten Schätzchen mit heutigen Motzerteilen schadet der seriösen Oldtimerszene, da sie damit Leuten und Politikern Argumente in die Hand geben, die lang erkämpften Vorteile (H-Kennzeichen, usw.) wieder abzuschaffen. In der 3. Halle waren die normalen Ersatzteilhändler, ich konnte dort einige Informationen über Ersatzteilmachereien erfahren, K70-Teile waren nicht zu finden. Im Februar will ich noch zu einer Bosch-Dienst Auflösung, vielleicht ist dort noch was zu finden. JB.

Januar

*Zum Anbeginn im Januar, hofft man auf Glück im neuen Jahr,
blickt in die Zukunft, interessiert und ist gespannt, wie alles wird.
Man wünscht Erfolg sich, Gut und Geld, strebt nach Reichtum auf der Welt,
vergißt jedoch manch Kleinigkeit -
zum Beispiel die Zufriedenheit.*

(Oskar Stock)

Wir sind auf der

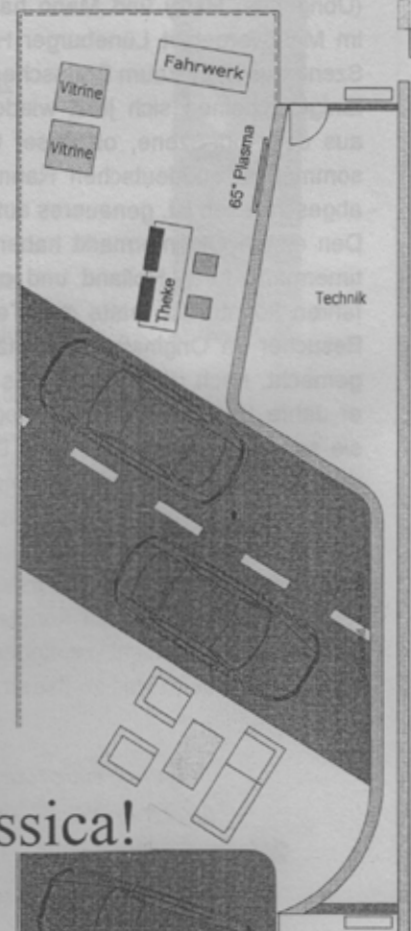
TechnoClassica *in Essen*

vom 07. bis zum 10. April mit einem Clubstand vertreten

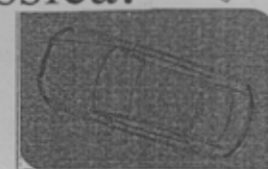
Halle 7, Stand 418

Wir laden euch herzlich ein vorbeizuschauen!!!

Hier einige Bilder von früher:



Viel Spaß auf der Techno Classica!



VW Externer Club Stand 7.0-418

K70

24. Internationales
K70-Club-Treffen
DREBBER / NIEDERSACHSEN
21. bis 24. Mai 2010

Besucht uns in NIEDERSACHSEN

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken

DREBBER PFINGSTEN 2010



Familie Kernke freut sich auf Eure Teilnahme vom 21. bis 24. Mai 2010 am
24. K70-Club-Pfingsttreffen in Drebber / Niedersachsen.

Auch wenn die Geburtsstätte unserer Fahrzeuge, Salzgitter, gut 180 Kilometer südwestlich entfernt ist - wir möchten Euch zeigen, dass **unser** Lebensmittelpunkt, das kleine niedersächsische Dörfchen Drebber, etwa 20 Kilometer nördlich des Dümmersees, im Landkreis Diepholz, ein idealer Ausgangspunkt für das 24. Pfingsttreffen 2010 ist.

Es wartet ein attraktives, abwechslungsreiches Programm auf Euch.

Deswegen hoffen wir auf Eure Teilnahme und freuen uns auf viele unterschiedliche KFZ-Kennzeichen aus aller Welt!

Für weitere Informationen klickt einfach:

www.k70-club.de

Familie Kernke ... Wajemanns Kamp 11 ... 49457 Drebber
Tel.: 05 44 5-12 03 ... tagsüber: 01 71-34 92 52 0 ... eMail: AKernke@gmx.de





**Der K70.
Unser Auto.**

1. Internationaler K70-Club e.V.
www.k70-club.de



24. Treffen des 1. Internationalen K70-Club e.V.

Die nächste große Veranstaltung des K70-Clubs ist das Pfingsttreffen vom 21. bis 24. Mai 2010 in Drebber/Niedersachsen. Die Vorbereitungen laufen bereits!

Für diese Veranstaltung wird so früh wie möglich eine verlässliche Aussage über die Teilnehmerzahlen benötigt. Ihr habt die Möglichkeit, Euch dazu übers Internet (www.k70-club.de) anzumelden.

Eine Anmeldung ist auch telefonisch unter **05445-1203** oder postalisch an:

**Andreas Kernke
Wajemanns Kamp 11
49457 Drebber**

möglich.

Gebt bitte bis spätestens zum 15. April 2010 bekannt, mit wievielen Personen und mit welchem Fahrzeug/welchen Fahrzeugen Ihr am Treffen teilnehmt.

Übernachtungsmöglichkeiten

Die Kilometerangaben in Klammern beziehen sich auf die jeweiligen Entfernungen zur Familie Kernke in 49457 Drebber, Wajemanns Kamp 11.

Für **Campingfreunde mit Zelt** stehen auch die Rasenflächen um das Haus der Familie Kernke zur Verfügung. Wirklich gute Campingplätze gibt es in der Nähe leider nicht.

Die in dieser Liste aufgeführten Preise für die Zimmer sind aus dem vergangenen Jahr (2009) und natürlich unverbindlich.

4-Sterne-Hotel Roshop (10,5 km)

Am Markt 6
49406 Barnstorf
Tel. 05442/9800
Fax 05442/980444

Preis: EZ ab EUR 72,-
Betten: 110
Zimmer: 63

Gasthof Pfeffermühle (10,5 km)

Lange Str. 11
49406 Barnstorf
Tel.: 05442-2827
Fax: 05442-913308

Preis: EZ ab 27,-

Haus Herrenweide Restaurant & Soldatenheim (10 km)

von-Braun-Strasse 1
49356 Diepholz
Tel. 05441/4235
Fax 05441/591248

Preis: EZ ab EUR 28,-
Betten: 10
Zimmer: 5

Hotel Restaurant Ratsstuben (9,5 km)

Düversbrucher Strasse 16
49453 Rehden
Tel. 05446/99340
Fax 05446/993434

Preis: EZ ab EUR 43,-
Betten: 20
Zimmer: 10

Hotel Rasthaus Barnstorf (8,5 km)

Osnabrücker Strasse 100
49406 Barnstorf
Tel. 05442/3577
Fax 05442/3525

Preis: EZ ab EUR 25,-
Betten: 12
Zimmer: 8

Hotel Steuding (8,5 km)

Bahnhofstrasse 1
49356 Diepholz
Tel. 05441/2212
Fax 05441/1521

Preis: EZ ab EUR 29,-
Betten: 22
Zimmer: 13

Olivia & Andreas Kernke * Wajemanns Kamp 11 * 49457 Drebber * Tel.: 05445-1203 * Mobil: 0171-3492520



**Der K70.
Unser Auto.**

1. Internationaler K70-Club e.V.
www.k70-club.de



Hotel Strangmeyer (8,5 km)
Römlingstrasse 2
49356 Diepholz
Tel. 05441/3441
Fax 05441/928570

Preis: EZ ab EUR 38,-
Betten: 13
Zimmer: 7

Hotel Zum Jagdhorn (6 km)
Heeder Dorfstrasse 10
49356 Diepholz
Tel. 05441/2202
Fax 05441/8657

Preis: EZ ab EUR 35,-
Betten: 36
Zimmer: 18

Historic Hotel Castendieck (4,5 km)
Bremer Strasse 20
49356 Diepholz
Tel. 05441/2064
Fax 05441/927951

Preis: EZ ab EUR 30,-
Betten: 13
Zimmer: 8

Gasthaus Niedermeyer (4,5 km)
Im Flecken 10
49457 Drebber/Cornau
Tel. 05445-532

Preis: ab EUR 35,-
DZ 3

Mühlenhof Drebbermüller (1,5 km)
Ferienwohnungen
Familie Irmke & Eric Drebbermüller
Schulstraße 1
49457 Drebber
Tel. 05445 / 684
Fax 05445 / 998550
info@drebbermueller.de
<http://www.drebbermueller.de>

Preis: ab 36,-



1. Internationaler K70 CLUB e.V.

Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranenclubs)



24. Treffen des 1. Internationalen K70-Club

Andreas de Wall
Möhringer Straße 60
78532 Tuttlingen
Tel.: (0 74 61) 1 32 03
Mobil: 01 78 / 523 05 10
e-Mail: andreas.dewall@hotmail.de

Andreas de Wall • Möhringer Str. 60 • 78532 Tuttlingen

An alle

K 70-Interessierten

18. Januar 2010

Einladung zum K 70 Regionaltreffen Süd im Frühjahr 2010

Liebe K 70-Fans,

jetzt ist es soweit: wir gehen in den Untergrund! Hierzu treffen wir uns am

**Sonntag, dem 18. April 2010
um 10:00 Uhr**

zunächst auf dem OBI-Parkplatz in Stuttgart-Feuerbach, Stuttgarter Straße 17, auf Höhe des Bürgerhauses. Von dort gehen wir ein paar Meter zum Tiefbunker am Feuerbacher Bahnhof. Der Bunker selbst ist ein Relikt des kalten Krieges, die Führung durch die erstaunlich weitläufige Anlage ist ein Erlebnis der ganz anderen Art.

Aber unser Treffen soll nicht komplett unterirdisch sein: Nach der gut einstündigen Führung durch eine kühle, unbekante und reichlich gruselige Welt geht es erst einmal zum Mittagessen in eine behagliche Pizzeria.

Anschließend bemühen wir (endlich) unsere Autos: Damit der Bezug zur Mobilität nicht zu kurz kommt, fahren wir ein paar Kilometer zu einem vor kurzem eröffneten entsprechenden Museum. Auch dort bekommen wir bei einer Führung durch die Ausstellung tiefere und teils ungewohnte Einblicke.

Danach bleiben wir vor Ort zum obligatorischen Kaffee und Kuchen. Hier lassen wir das Treffen auch ausklingen.

Bitte beachtet die Hinweise auf Seite 2 dieser Einladung.

Es wäre schön, euch in Stuttgart wieder begrüßen zu können.

Viele Grüße

Seite 2 zur Einladung K 70-Regionaltreffen am 18. April 2010 in Stuttgart

Bitte unbedingt beachten

- Aufgrund baulicher Gegebenheiten gibt es für die Führung durch den Bunker eine maximale Teilnehmerzahl. Ich habe daher eine separate Führung für uns gebucht. Für Mittagessen und Kaffee trinken habe ich Tische reserviert. Auch im Museum bekommen wir eine separate Führung.
Für die Planung gilt dieses Mal ganz besonders: Bitte meldet euch rechtzeitig an!
- Im Bunker ist es recht kühl. Entsprechende Kleidung und festes Schwerk sind von Vorteil.
- Der Bunker ist bauartbedingt nicht behindertengerecht.
- Der Termin ist dieses mal ein Sonntag, nicht wie sonst üblich Samstag.

Anfahrt aus Richtung Stadtmitte

- B 10 bzw. B 27 Richtung Pragsattel. Am Boschturm links auf die B 295.
- An den Eisenbahngleisen entlang bergab und an der Ampelkreuzung Borsigstraße links unter den Gleisen hindurch Richtung Leonberg / Weilimdorf. Die Straße mündet in die Steiermärker Straße.
- An der zweiten Ampel scharf links einbiegen in die Bludenzer Straße.
- Nach 300 Metern am Ende der Straße rechts abbiegen in der Stuttgarter Straße.
- Auf der linken Seite sind Bürgerhaus und OBI-Parkplatz.

Anfahrt aus Richtung Heilbronn (A 81)

- Ausfahrt Stuttgart-Zuffenhausen auf die B 10 in Richtung Stuttgart.
- Nach MediaMarkt die 1. Straße rechts (nicht McDonalds Einfahrt) in die Borsigstraße einbiegen.
- Unter der Eisenbahnbrücke hindurch Richtung Leonberg / Weilimdorf. Die Straße mündet in die Steiermärker Straße.
- An der zweiten Ampel scharf links einbiegen in die Bludenzer Straße.
- Nach 300 Metern am Ende der Straße rechts abbiegen in der Stuttgarter Straße.
- Auf der linken Seite sind Bürgerhaus und OBI-Parkplatz.

Anfahrt aus Richtung München / Karlsruhe (A 8)

- Am Leonberger Dreieck auf A 81 in Richtung Heilbronn.
- Ausfahrt Stuttgart-Feuerbach auf die B 295 in Richtung Stuttgart.
- In Feuerbach durch den Feuerbacher Tunnel, auf der Rechten Spur halten und nach der Rechtskurve halbrechts in die Bludenzer Straße.
- Nach 300 Metern am Ende der Straße rechts abbiegen in der Stuttgarter Straße.
- Auf der linken Seite sind Bürgerhaus und OBI-Parkplatz.

Wie ich zum K70 kam

von Christian Glatzel

Zuerst muss einmal gesagt werden, dass der K70 meinem Vater schon seit den 70er-Jahren gefällt. Er ist damals sogar mit dem Fotoapparat in der Stadt rumgelaufen und hat alle K70 fotografiert, die ihm vor die Linse kamen.

Bevor ich jetzt mit mir anfangen muss, muss ich noch sagen, dass Alles, was vor 2006 passiert ist, aus Fotoalben und Erzählungen meiner Eltern stammt, da ich mich daran größtenteils nicht mehr so richtig dran erinnern kann. Der Text ist aber von mir ☺.

Jetzt aber zu mir: Zeitlich passen der K70 und ich eigentlich überhaupt nicht zusammen, beträgt der Altersunterschied im besten Fall immerhin 18 Jahre. Und wenn es sich um einen K70 Baujahr 1970 handelt sogar ganze 23 Jahre. Mein „Baujahr“ ist nämlich erst 1993.

Es war so gegen 1994/1995, als ich meine erste Begegnung mit einem K70 hatte. Beim Memminger VW-Händler stand ein marinogelber K70 Standard aus dem Modelljahr 1974 zum Verkauf. Ich durfte mich sogar mal reinsetzen. Der K70 befand sich in einem Top-Zustand und kostete gerade mal 1.000 Mark. Aber da meine Eltern gerade ein Haus gekauft hatten, war dafür natürlich kein Geld vorhanden. Der K70 gehörte dem Sohn des Autohaus-Chefes, der ihn später dann leider verkaufte. Seitdem haben wir von diesem K70 nie wieder etwas gesehen oder gehört.



Im Jahre 1995 fuhr mein Vater auch auf sein erstes K70-Treffen (ohne K70). Es war das 25 Jahre Volkswagen Salzgitter Jubiläumstreffen. Auf das 30-jährige Jubiläumstreffen im Jahre 2000 fuhr er dann auch wieder (immer noch ohne K70). Jetzt aber wieder ein kleiner Sprung zurück in die Zeit vor 2000. Es war so ungefähr im Juli 1995, als Mario Thimm meinen Vater auf einen K70 aufmerksam machte, der ganz in der Nähe (Babenhausen – etwa 20km von Memmingen entfernt) zu verschenken war. Als meine Eltern diesen K70 anschauten, war ich gar nicht dabei. Es war ein leuchtorangener 73er K70L in sehr schlechtem Zustand. Der Windschutzscheibenrahmen war an der unteren Ecke komplett durch. Sonst auch überall nur Rost, Löcher und auch noch ein feuchter Innenraum. Also das genaue Gegenteil zu dem Marinogelben beim VW-Händler. Die nächste Begegnung der „K70-Art“ war dann 1997 in Krumbach, wieder bei einem VW-Händler. Dort schauten wir uns einen leuchtorangenen 73er K70L an. Allerdings in besserem Zustand als der in Babenhausen. Dieser K70 stand danach wohl noch eine Weile im Ausstellungsraum des Autohauses. Den weiteren Verbleib der beiden leuchtorangenen K70 wissen wir leider auch nicht. Wobei ich mir sicher bin, dass der Babenhausener längst verschrottet ist. Vielleicht wurde er noch ausgeschlachtet, aber das weiß niemand.

Am 12.10.1998 war dann eine K70-Begegnung, an die ich mich selber sogar noch ein kleines Bisschen erinnern kann. Mario und Manuela Thimm besuchten uns mit einem marinogelben K70L aus dem Modelljahr 1975. Auch in diesen K70 durfte ich mich mal reinsetzen und sogar mit dem Warnblinker spielen. Man kann also sagen, dass dieser K70 der erste K70 war, den ich richtig „erkundet“ habe.

Bis zur nächsten Begegnung mit einem K70 vergingen dann fast zwei Jahre. Im Jahre 2000 fand mein Vater in einer Zeitung ein Inserat: „VW K 70, 90PS, an Sammler zu verkaufen, ...“ Da auch dieser K70 relativ in der Nähe war, schauten wir ihn uns an. Es war ein K70 in nicht originale grünmetalllic. Die Türen hatten allerdings auch wieder ein anderes grünmetalllic als der Rest des Wagens. Zudem stand er zugebeugt und mit Zeug auf dem Dach in einer Garage. Ich kann mich sogar noch erinnern, dass daneben noch ein schwarzer Mercedes Ponton stand. Dann war lange Zeit Ruhe.

Mein Vater ist ja schon seit etwa 1995 Mitglied im K70-Club und bekommt dadurch natürlich auch die K70-Post. Nun stand in ihr, dass das K70-Pfingsttreffen 2006 von Markus Retz in der Nähe von Künzelsau veranstaltet wird. Da es ja nicht so weit weg war (so circa 200km), beschlossen wir, hinzufahren. Vor dem Treffen war uns ja noch ein bisschen Unwohl, da wir

ja noch nie auf einem Treffen waren und ja auch noch nie einen K70 hatten. Aber das verflog sehr sehr schnell. Wir wurden aufgenommen, als ob wir schon immer dabei gewesen wären. Das spricht doch für den Club! Jetzt aber wieder zurück zu vor dem Treffen. Ich habe davor gedacht, dass es für mich halt wie ein normaler Urlaub werden wird, denn damals war ich noch folgender Meinung: „Der K70 ist halt irgend so ein altes Auto, was soll da schon groß Besonderes dran sein?“ Wie gesagt, dass war vor dem Treffen.

Als ich dann aber auf dem Parkplatz zum ersten Mal so viele K70 auf einem Haufen sah, wurde ich langsam infiziert. Diese Infizierung wurde während des Treffens immer schlimmer, sodass meinem Vater bald klar wurde, dass es nun endlich Zeit für einen eigenen K70 wird. Dieses Gefühl bekam er noch ein bisschen mehr bestätigt, als er auch mal mit dem K70 von Dirk Johannesmeier fahren durfte. Deswegen hörte sich mein Vater schon mal auf dem Treffen wegen zu verkaufenden K70 um.

Ein paar Wochen nach dem Treffen bekamen wir einen Anruf von einem Herrn aus Weilheim/Schongau, der gleich zwei K70 loswerden wollte.

Da wir nun eh auf der Suche nach einem K70 waren, schauten wir uns die beiden an. Der eine war ein orangemetalliger K70L mit 90PS und Erstzulassung am 13.11.1970 (also einen Tag vor der eigentlichen Markteinführung des K70).

Er war allerdings in einem restaurationsbedürftigen Zustand. Der andere war ein marinogelber K70LS aus dem Modelljahr 1974 mit 100PS, Stahlschiebedach und schiefergrauer Velourausstattung mit Kopfstützen vorne. Ein wahrer Traum. Wäre da bloß nicht der viele Rost gewesen. Vorne konnte man durch den Schweller in den Innenraum reinlangen und am hinteren Kotflügel waren am Rand schon etwa 4 bis 5cm weggefallen. Der Rest sah auch nicht viel besser aus. Preis für beide wären 200€ gewesen. Aber da wir einen fahrbereiten K70 haben wollten, lehnte mein Vater das Angebot ab. Aber da der Schrottplatz für die beiden drohte, konnte mein Vater nachts nicht schlafen und rief zwei Tage später noch mal an und fragte, ob das Angebot noch gilt. Es galt noch und er nahm es an. Am darauf folgenden Wochenende wurden die beiden dann mit dem Autoanhänger geholt. Dabei musste Opas alter BMW 525i (Baujahr 1989) herhalten, da unser Auto keine Anhängerkupplung hatte. Der Orangemetallige kam in unsere Garage und der Marinogelbe wurde auf unser ehemaliges Blumenbeet gestellt. Da damals für beide kein Platz war und Markus Retz an dem marinogelben K70 Interesse hatte, hat er diesen bald darauf an einem Wochenende abgeholt und dann ausgeschlachtet.

An einem Samstagnachmittag fand ich dann im Internet einen roten K70LS, der in Bad Saulgau (etwa 80km von Memmingen entfernt) angeboten wurde. Es war ein Händler, der leider das ganze Wochenende nicht erreichbar war - es wurde ein seeeeeehr langes Wochenende. Am darauf folgenden Montag, nahm sich mein Vater am Vormittag frei und wir fuhren nach Bad Saulgau und schauten uns den K70 an.....und kauften ihn! Hier noch eine genauere Beschreibung: Es ist ein später 74er K70LS mit 100PS in senegalrot mit Nebelscheinwerfern und schiefergrauer Velourausstattung mit Kopfstützen vorne. Erstzulassung 1. August 1974. Der K70 war ein ReImport aus dem Französischsprachigen Teil der Schweiz.

Da es ein Klassik-Händler war, der den K70 verkaufte, konnten wir uns für die Überführung seine rote Nummer ausleihen. Ich habe sie dann zusammen mit meiner Mutter am Nachmittag mit dem Alltagsauto zurückgebracht. Richtig hart war es für meinen Vater: da hat er gerade ein „neues“ Auto gekauft und muss den Rest des Tages dann auch noch Arbeiten. An einer Stelle während der Überführungsfahrt befürchtete ich schon, dass unser frisch gekaufter K70 gleich Schrott sein wird. Als wir auf eine Kreuzung zufuhren, wo wir auf eine Bundesstraße einbiegen wollten, gingen plötzlich die Bremsen nicht mehr. Und von links kam ein großer LKW. Mein Vater brachte den K70 gerade so noch mit der Handbremse zum stehen. Es stellte sich heraus, dass nur Luft im Bremssystem war und nach ein paar Mal Pumpen mit dem Pedal gingen sie dann auch wieder. Zur Sicherheit fuhr aber meine Mutter mit dem Alltagsauto den

Rest der Strecke voraus, um uns im Notfall abbremsen zu können. Den Rest der Strecke funktionierten die Bremsen aber einwandfrei und wir (Personen und Auto) kamen gut daheim in Memmingen an. Die nächsten Tage wurde dann kräftig am K70 geschraubt und geschweißt. Das Schweißen übernahm allerdings mein Opa, da Papa davon keine Ahnung hatte/hat. Natürlich wurden auch alle Flüssigkeiten ausgewechselt, da keiner wusste, wie lange die schon da drinnen waren.

Nun stand unser roter K70 in der Garage und der Orangemetallige stand draußen. Da mein Vater aber vorhat, den orangemetalligen K70 irgendwann mal wieder herzurichten, musste eine andere Lösung gefunden werden. Als erstes wurde mal die ganze Erde des ehemaligen Blumenbeets entfernt und die Fläche mit Steinen gepflastert. Aber er stand immer noch draußen. Dann hatten wir eine Idee, die auch in die Tat umgesetzt wurde. Da eine Seite unseres Gartens zur Straßenseite zeigt, haben wir auf dieser Seite die Hecke entfernt und einen

Sichtschutz hingebaut, den man auch wegmachen kann. So konnten wir den K70 in den Garten stellen. Eine Stelle wurde auch mit Steinen gepflastert und ein Carport drüber gebaut. Dort steht der Orange jetzt immer im Sommer. Im Winter steht er abgedeckt unter einer Plane im Hof und der Rote steht abgedeckt unter dem Carport, da unser Alltagsauto im Winter in der Garage stehen soll.

Im Oktober 2006 war es dann endlich soweit. Die Arbeiten waren abgeschlossen und unser roter K70 konnte endlich zugelassen werden. Leider war das Kennzeichen MM-K 70 schon vergeben, sodass wir auf MM-VK 70H ausweichen mussten. Hauptsache wir haben ein K70 auf dem Nummernschild.



Seitdem besuchen wir regelmäßig Oldtimertreffen in unserer Nähe und sind immer wieder über die Reaktionen und Geschichten der Besucher erfreut und oft auch erstaunt. Und ich muss auch sagen, ich würde lieber einen K70 fahren als einen Mercedes 300SL. Viele werden sich jetzt wahrscheinlich wundern, aber es ist so. Und es hat auch einen ganz einfachen Grund: Viele hatten mal einen K70 und können über ihren K70 auch viele interessante Geschichten erzählen. Wer hatte damals schon einen 300SL? Aber irgendwie schweife ich schon wieder ab. Also wieder zurück zu K70!

2006 wurde ich auch (endlich) Mitglied im K70-Club. Zu der Zeit war ich das jüngste Mitglied. Ob ich das heute auch noch bin weiß ich nicht, aber ich denke schon.

Eigentlich hatten wir auch vor, 2007 auf das große K70-Pfingsttreffen zu fahren. Aber da das in Heide stattfand, war uns das zu weit.

2008 wurde das Treffen dann von Mario Thimm organisiert, mit dem wir auch nach seinem Besuch noch oft Kontakt hatten. Und wir entschlossen uns, dieses Mal hinzufahren! Wir kamen auch gut an. Auf dem Treffen ging dann aber leider unser Öldruckschalter kaputt und der Motor verlor Öl. Deshalb musste unser K70 an einem Tag stehen bleiben. Am Abend hatten fleißige Helferlein schon wieder einen neuen Öldruckschalter organisiert und dieser konnte dann auch eingebaut werden. Der Rest des Treffens verlief Pannenfrei. Nach dem Treffen besuchten wir dann noch einen halben Tag lang Mario Thimm, bevor wir leider schon wieder die Heimfahrt antreten mussten. Mario und ich hatten natürlich auch wieder die Gelegenheit, unsere beiden Fahrgestellnummernarchive miteinander zu vergleichen. Damals war meines gerade im Anfangsstadium und umfasste zwei Ordner. Mittlerweile (Stand Anfang 2010) sind es schon fünf Ordner und insgesamt 620 Fahrgestellnummern. Die meisten davon habe ich aus Marios Ordnern abgeschrieben. Die meisten sind leider auch schon verschrottet. Auf Marios Grundstück passierte es dann: Ich sah ihn. Er war ein Traum von einem K70. Marinogelb (meine absolute Traumfarbe), schiefergraue Velourausstattung mit Kopfstützen vorne (genauso wie unser Roter und unser ehemaliger Marinogelbe), Nebelscheinwerfer, Anhängerkupplung, und das wichtigste: **Sportspiegel** auf den vorderen Kotflügeln. Einen kleinen schwarzen Zierstreifen hatte er auch noch an der Seite und das Heck war schwarz lackiert (wie beim Sondermodell). Statt des originalen 75PS-Motors ist ein

90PS-Motor eingebaut. Und es war ein sehr früher K70 aus dem Modelljahr 1975(!). Wie gesagt, ein absoluter Traum. Am liebsten hätte ich ihn gleich mitgenommen, aber das ging halt leider nicht. Nun gut, wir mussten dann leider auch wieder heimfahren und ich musste mich von meinem Traumauto wieder trennen. Aber davor gab es noch ein Wiedersehen mit dem K70, mit dem Mario und Manuela 1998 bei uns zu Besuch waren. Es freute mich natürlich, dass es den K70 noch gab, den ich als ersten K70 „erkundet“ hatte. Und er ist auch noch in einem guten Zustand.

Als wir irgendwann, es war auch 2008, auf einem Oldtimertreffen in München (etwa 100km von Memmingen) waren, kam ein Mann zu uns her und sagte: „Ah, ein K70! So einer steht bei meinem Chef auch noch rum. Den können sie geschenkt haben, wenn sie wollen!“ Nach nochmaligem Nachfragen stellte sich heraus, dass der Mann wirklich „geschenkt“ gesagt hatte, da wir das zuerst gar nicht glaubten. Aber wir sollten ihn schnell abholen, da sein Chef dringend den Platz brauchte. Nun gut, der Mann gab uns die Telefonnummer seines Chefs und wir riefen ihn am gleichen Abend noch an. Und tatsächlich, da gab es wirklich einen K70 zu verschenken. Zwei Tage später fuhren wir hin, um ihn zu holen. Diesen K70 brauch ich ja nicht mehr so ausführlich beschreiben, da er ja schon seine zwei Berichte in der K70-Post hatte (siehe K70-Post 3/2008 und 4/2008 „unser neuer K70“).

Da ja Mario Thimm an dem Auto Interesse hatte, rief er uns eines Abends an und sagte, dass wenn er sowieso mit dem Autoanhänger hier runter fährt, könnte er ja für mich den Marinogelben mit den Sportspiegeln mitbringen. Selbstverständlich müsste ich dann noch einen gewissen Betrag draufzahlen, da Mario auch noch versuchen will, „meinen“ K70 davor TÜV-fertig zu bekommen.

Dieses Angebot nahm ich natürlich an. Mario will voraussichtlich dieses Jahr noch kommen und sein Auto holen und meins bringen.

2009 waren wir natürlich auch wieder auf dem Pfingsttreffen. Diesmal in Rosbach bei Frankfurt. Und diesmal auch pannenfrei. Aber leider war kein marinogelber K70 dabei.

Dieses Jahr (2010) geht's auch wieder auf's Treffen. Diesmal nach Drebbler. Vielleicht sehe ich ja da endlich wieder mal einen marinogelben K70.....

So, und hier hört die Geschichte jetzt auf.

Puh, der Text ist ja echt ganz schön lang geworden. Das hätte ich jetzt selber nicht gedacht. Na ja egal. Auf jeden Fall hoffe ich, ihr hattet Spaß beim Lesen.

Es würde mich freuen, wenn ihr mir helfen könntet, mein Fahrgestellnummernarchiv zu erweitern, indem ihr mir die Fahrgestellnummer, die Daten und ein Bild eures/eurer K70 geben könntet. Hier meine Kontaktdaten:

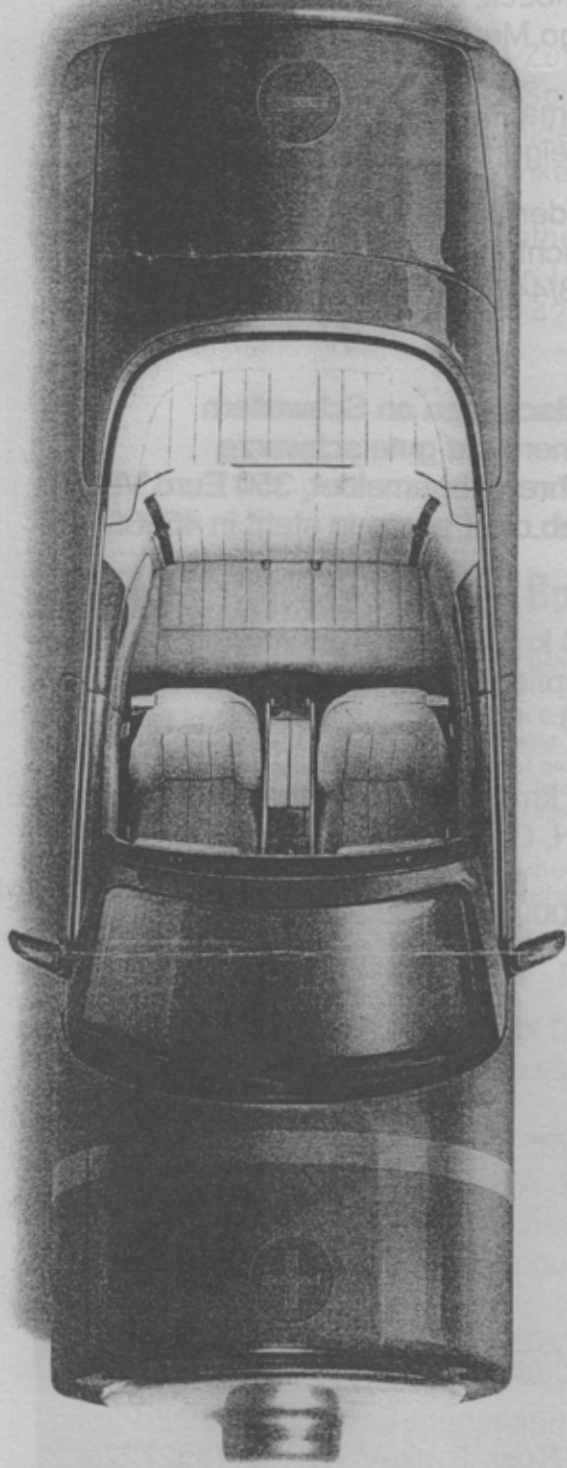
Christian Glatzel

Mecklenburger Straße 13

87700 Memmingen

eMail: christian.glatzel93@gmx.de

Im Voraus schon mal vielen Dank dafür!



Die Batterie muss in modernem Autos schwerarbeit leisten und hält heute nur noch wenige Jahre

FOTO: PA/BILO, AGENTUR HIEBER

Wie die Batterie länger leben kann

Ein kleines Kästchen zum Nachrüsten soll viele Pannen verhindern, doch der Hersteller scheitert an den Autowerkstätten

Von Lutz Algermisse

Der ADAC könnte einiges Geld sparen: In mehr als 35 Prozent der Fälle rüchren die Pannenhelfer des Automobilclubs vergangenes Jahr wegen defekter oder entladener Autobatterien aus, das waren fast 870 000 Einsätze. Seit Jahren ist die Tendenz steigend und die Batterie-Pannensuche Nummer eins. Wenn es nach Klaus Krüger geht, müsste das alles nicht sein, und viele dieser Pannen könnten durch ein kleines nachrüstbares Kästchen vermieden werden – aber der große Erfolg der Erfindung lässt noch auf sich warten.

Schon vor fast zehn Jahren brachte Krügers Firma Novitec den „Megapulse“ auf den Markt, ein kleines Gerät, das mit wenigen Handgriffen an den Polen der Batterie befestigt

wird und dem Stromspender ein deutlich längeres Leben beschert soll. „Die Batteriebensdauer wird dadurch im Schnitt verdreifacht“, sagt Krüger. Solche Versprechungen klingen immer ein bisschen unerschöpflich, und es gibt genügend Beispiele auf dem Auto-Zubehörmarkt, bei denen sie es auch sind. Aber zahlreiche Tests in Fachzeitschriften, Erfahrungen der Bundeswehr sowie ein Gutachten der Technischen Universität Wien bescheinigen dem kleinen Kästchen seine Wirksamkeit.

Zudem kennt sich Krüger mit der Materie bestens aus. Der Wirtschaftsingenieur arbeitet seit fast 40 Jahren in der Branche, war Geschäftsführer bei drei großen Batterieherstellern und saß im Fachbereich Batterien der Stiftung Warentest. „Um den Megapulse zu versteinen, muss man sich nur an den

Chemie-Unterricht erinnern“, sagt Krüger. „Das ist alles keine Hexerei.“ Blei-Batterien altern, da sich in ihrem inneren Bleisulfat bildet und auskristallisiert. Dadurch sinken schrittweise Kapazität und Ladefähigkeit der Akkus, bis sie eines Tages nicht mehr genug Kraft haben.

Normalerweise wird das Auskristallisieren beim Nachladen der Batterie fast vollständig verhindert. „Aber bei den heutigen vielen Verbrauchern in den Autos und den kurzen Fahrstrecken wird häufig mehr Strom aus der Batterie ent-

nommen, als sie zurückerkannnt“, erklärt Krüger. Längere Standzeiten, wie sie etwa bei Oldtimern oder auch Booten häufig vorkommen, hätten denselben Effekt. Und genau dieses Auskristallisieren soll der „Megapulse“ verhindern, indem das Gerät kontinuierlich Spannungsimpulse abgibt und so die

Kristalle zertrümmert. Solange kein Kurzschluss oder ein anderer irreversibler Schaden vorliegt, können man mithilfe eines Ladegeräts und des Megapulse sofort Batterien vom Schrott regenerieren. „Viele Batterien sind nicht tot, sie liegen nur im Koma“, sagt Krüger. Beim Test der TU Wien konnte ein Großteil vermeintlicher Schrott-Akkus wiederhergestellt werden.

Bei Einsatz des Megapulse und dem Befolgen einiger Regeln können die meisten Batteriepannen vermieden werden, ist sich Krüger sicher. „Wichtig ist, dass immer genug Flüssigkeit in der Batterie ist und sie auf Dauer eine Spannung von mehr als 12,4 Volt hat“, sagt er. „Wird der Wert unterschritten,

muss unbedingt nachgeladen werden.“ Um die Spannung zu überprüfen, gibt es bei Novitec das Anzeigerät APM-1, das über den Zigarettenanzünder funktioniert. Auch der ADAC hat unter dem Namen ADAC-Battwatch ein ähnliches „Batterie-Frühwarngerät“ im Angebot. Und wer nach einer kalten Nacht für eine halbe Stunde eine Wärmeflasche auf die

Batterie lege, könnte sich den Anruf beim Pannendienst oft sparen. Fragt man bei Batterie-Herstellern nach dem Megapulse, bekommt man unisono dieselben Antworten. Entweder kenne man das Gerät nicht, oder man habe es nicht getestet. Deshalb könne man dazu nichts sagen. „Klar, in Deutschland werden pro Jahr etwa zehn Millio-

nen Batterien verkauft, die machen sich doch nicht ihr eigenes Geschäft kaputt“, sagt Krüger. „Aber bei der Entsorgung einer Batterie fallen 1,5 Kilo Giftmüll an, rechnen Sie das mal hoch.“

Als der Novitec-Chef die Vertriebsrechte für den Megapulse kaufte, war er sich des Erfolgs sicher. Aber obwohl sich auf seinem Tisch die Dankeschreiben von Kunden häufen, wie er sagt, ist bei dem 73-jährigen Erfindungsinventar gekehrt. „Verkauft haben wir etwa 65 000 Stück, gerechnet habe ich mit mehreren 100 000 Exemplaren.“ Das liegt auch daran, dass das Gerät zwar über Elektronikversender angeboten werde, Autowerkstätten das ab rund 60 Euro angebotene Gerät aber nicht ins Programm nehmen würden. „Die wollen lieber weitere Batterien verkaufen, daran kann man mehr verdienen.“