

K70-POST

Ausgabe 3. Quartal 2009



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

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
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

Mitgliedkontakt: Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567

Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

„Oldies but goldies“. Dies gilt nicht nur für die alten Schlager, sondern auch für unsere alten Autos. Je mehr man an den neuen Autos herumbastelt, desto mehr lernt man die alten Autos schätzen.

Bei der Fehlersuche konnte man logisch vorgehen und da es nur wenige Fehlermöglichkeiten pro Bauteil gab, wurde man meist schnell pfündig und die Ursache konnte behoben werden. In den meisten Fällen konnte dies unterwegs, auch wegen der guten Übersichtlichkeit und Zugänglichkeit im Motorraum, ohne Spezialwerkzeug, in der nächsten Parkbucht am Fahrbahnrand erledigt werden und man konnte dann seine Fahrt fortsetzen.

Weil es kein Problem war, sich in den meisten Fällen selbst zu helfen, hatte man auf längeren Fahrten entsprechende Teile, die man problemlos auch unterwegs auswechseln konnte, wie z.B. Unterbrecherkontakte, Birnen, Keilriemen, usw., dabei.

Profis, die auch vor größeren Reparaturen nicht zurückschreckten, konnten dies, ohne großen Werkstattaufwand und Sätzen von Spezialwerkzeugen, zu Hause auf dem Hof oder in der Garage erledigen. Dies weiß ich aus eigener Erfahrung.

Als ich den *K70* noch im Alltagsbetrieb fuhr, mußte ich, auf Grund eines Lagerschadens, einen Austauschblock haben. Als ich Feierabend hatte, bin ich gleich von der Firma nach unserem VW-Händler gefahren, um ihn auf einem Wege abzuholen und habe dann gleich nach dem Abkühlen des Motors mit dem Aus-u. Umbau begonnen. Wie meisten wissen, müssen dann sämtliche Teile vom alten Block abgebaut- und am neuen Block wieder angebaut werden, z.B. Zylinderkopf, Nockenwellenantrieb mit Kettengehäuse, Ölwanne, Ölpumpe mit Antrieb, Kupplungsgehäuse mit Kupplung, usw.. Den Zylinderkopf habe ich bei eingebautem Motor getauscht, weil man dann besser an die übrigen Schrauben Schrauben vom Block, usw., herankommt und das Rein-u.Rausheben wird dadurch wesentlich erleichtert. Zwei kräftige Personen können das dann auch ohne Flaschenzug o.ä. schaffen. Man kann auch in die Gewinde im Block für die Zylinderkopfschrauben Schrauben hineindrehen um daran eine Bohle zum Herausheben zu befestigen.

Da ich den Wagen am nächsten Morgen wieder für die Arbeit brauchte, mußte ich mich mich sputen, um noch am Abend fertig zu werden. Gegen Mitternacht hatte ich es endlich geschafft und konnte am Morgen, zwar müde, wieder mit *K70* zur Arbeit fahren.

Dies wäre mit den heutigen Autos so nicht möglich gewesen, wenn man z.B. schon beim Passat für einen simplen Riemenwechsel den ganzen Vorderwagen zerlegen muß, oder in der Instrumentenkonsole noch nicht mal mehr die Kontrollämpchen einzeln austauschbar sind, sondern dann für teures Geld und großem Arbeitsaufwand, die gesamte Konsole mit allen Instrumenten ersetzt werden muß. Dies gilt auch für Fehler am Tacho und der anderen Instrumente. Wenn früher z.B. die Tachonadel unruhig pendelte, reichte meist nur der Austausch der Tachowelle, um den Fehler zu beheben. die ist jetzt durch Elektronik ersetzt worden. Derartige Beispiele könnten noch mehrere Seiten füllen, dies trifft auch auf alle anderen Fabrikate zu. Der, den damals werbemäßig viel gepriesenen, „König Kunde“ interessiert heute die Hersteller nicht mehr.

Ein Lob auf die damaligen Konstrukteure, die damals noch auf Reparaturfreundlichkeit wert legten, besonders auf die unseres **K70**.

Achtung: K70-Teile ab jetzt bei Mario Thimm bestellen!

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



K 70 im Einsatz



Welcher K 70 – Fahrer freut sich nicht, wenn sein Fahrzeug zu solchen Ehren kommt?!

Hier der K 70 von Harry Thimm im August 2009, verliehen anlässlich einer Hochzeit.

K 70 Treffen im Ostharz

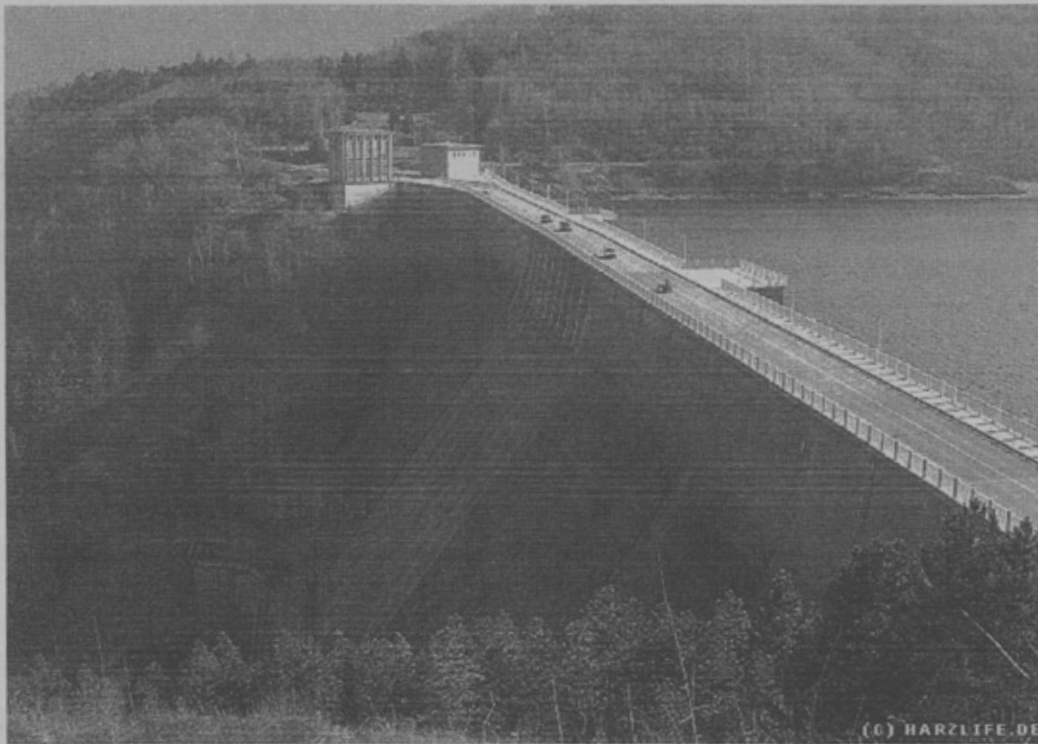
Am Himmelfahrtswochenende trafen sich einige K 70 Fahrer zum diesjährigen Treffen der K 70 Freunde im Ostharz. Diese Gelegenheit nutzten wir, um auch mal wieder alte Bekanntschaften aufleben zu lassen. Am Samstagmittag fuhren wir in unserem blauen Sondermodell (Mario hat extra zum Treffen noch ein paar Grundierungsflecken marathonblau lackiert) bei schönstem Wetter Richtung Harz. Auch so viele Jahre nach Maueröffnung war dies für uns das erste Mal, dass wir den Brocken von der Ostseite und vor allem so aus der Nähe sahen. In dem schönen Ort Thale trafen wir am Nachmittag auf neun K 70, deren Fahrer bereits per Seilbahn auf dem Weg den Berg hinauf waren. Wir fuhren ebenfalls mit der Seilbahn hinauf, allerdings gab es zwei verschiedene Bahnen auf verschiedene Berge, so dass wir uns dort oben nicht trafen. Es war eine wunderschöne Aussicht über das sehr flache Harzvorland.



Nachdem wir den Ausblick und ein Eis genossen hatten, ging es wieder hinunter per Seilbahn, wobei wir einen prima Überblick über die parkenden K 70 erhielten.



Wir wurden sehr freundlich begrüßt und fühlten uns willkommen. Nach kurzem Klönschnack
fuhren wir im Konvoi durch den sehenswerten Harz bis zur Rappbodetalsperre.



Dort angekommen gab es die Möglichkeit, mit einem Floß auf der Talsperre mitzufahren und sich kulinarisch mit Forellen aus der Talsperre verwöhnen zu lassen. Wir verabschiedeten uns hier und verbrachten noch ein gemütliches Abendessen gemeinsam mit Bernhard und Elke, bevor wir uns auf den Heimweg begaben.

Es war ein schöner Tag in einer wunderbaren Landschaft mit netten Menschen – fast ein kleiner Urlaub!

Mario und Manuela

Alter Schwede 2009

Von den Thimms

Vielleicht erinnern sich die „Alten Hasen“ unter Euch noch an unseren Artikel über den Schwedenurlaub von 1996, damals tourten wir von Schrottplatz zu Schrottplatz.

Nun haben sich die Zeiten und Umstände für uns auch verändert und unsere Mädchen haben – im Gegensatz zu unseren Jungen – kein großes Interesse an Schrottplatztouren. So sind wir also nach 13 Jahren wieder nach Schweden gefahren, um „ganz normalen“ Urlaub zu machen. Allerdings hatten wir schon im Sinn, dass ein Schwedenurlaub nur echt ist, wenn man zumindest einen K 70 findet.

So starteten wir also am 25.07.2009 nachts um 3 Uhr in Winsen (allerdings gleich mit Zeitverzögerung, weil unser T 3 kein Licht hergeben wollte!) Richtung Skandinavien. Vormittags gegen 11 Uhr erreichten wir über die Öresundbrücke Malmö, wo wir schon von Rita und Sven aus dem K 70 – Club erwartet wurden. Wir verbrachten dort einige gemütliche Stunden und natürlich wurde Ihr K 70 gleich genauestens unter die Lupe genommen. So hatten wir also den ersten K 70 bereits am Anreisetag gesehen.

Dabei blieb es dann aber auch für den Rest des Urlaubes. Obwohl wir uns nicht wenig Mühe gaben, auf unseren Tagesausflügen immer wieder an Schrottplätzen vorbeizukommen, hatten wir kein Glück. In Schweden wird zumindest in dieser Branche tatsächlich eine Sommerpause eingelegt: viele Schrottplätze wirken komplett geschlossen, einige waren nur 3 Tage pro Woche geöffnet und andere nur nach telefonischer Absprache. So wurden wir – zumindest was den VW K 70 angeht – nicht fündig. Am Tag vor der Abreise entdeckten wir noch einen wirklich lohnenswerten Schrottplatz – leider eine Stunde nach Geschäftsschluss. Also mussten wir uns damit begnügen, denn Platz zu umwandern und die Hälse zu recken. Im Übrigen waren wir bei weitem nicht die ersten, die das getan haben, es waren schon regelrechte Trampelpfade angelegt.

Der nächste Tag war der Heimreisetag. Wir planten eine Route durch ein Gebiet, in dem es einen historischen Schrottplatz geben sollte. Genaue Angaben hatten wir nicht, lediglich einen Hinweis von Peter Schürmann, der beim Surfen im Internet auf diesen Ort gestoßen war. Allerdings war unsere Motivation schon nicht mehr sehr groß und angeblich sollten die dort gelagerten Fahrzeuge aus den 50er und 60er Jahren stammen – also keine K 70 zu erwarten.

Wie es uns in Schweden so oft erging fuhren wir also eine Hauptverkehrsstrasse entlang, die in Deutschland nicht viel mehr als eine grüne Planstrasse wäre und sahen plötzlich ein kleines Holzschild und einen kleinen Parkplatz die auf irgendetwas im Zusammenhang mit Autos hinwies. Kaum ausgestiegen, lagen schon die ersten undefinierbaren Schrottteile herum. Wir hatten offenbar Glück, dass wir zu einer Zeit hierher



fanden, als es in Schweden wochenlang nicht nennenswert geregnet hatte. In dem Sumpfgebiet, in dem wir nun auf Entdeckungstour gingen, waren deutliche Spuren von ständig hohem Wasserstand zu sehen. So lag zum Beispiel neben dem Hauptweg ein „Steg“ aus alten Reifen und Felgen, für den Fall, dass der Hauptweg geflutet ist. Unsere Jungs natürlich vorneweg, entdeckten wir links und rechts im Wald reichlich Schrott. Nicht weit, dann stand auch das erste komplette Auto, halb versunken im Sumpf, rechts des Weges. Einige Schritte weiter rief Tjark dann: „Papa, K 70!“ – und er hatte Recht! Da stand er also, der K 70, der unseren Urlaub erst zu einem echten Schwedenurlaub machen sollte.



etwas weggeschmissen. Die Fahrzeuge standen gut zugänglich ordentlich neben und hintereinander – nicht aufeinander! Tatsächlich handelte es sich um Fahrzeuge der 50er und 60er Jahre – häufig nicht mehr kenntlich, um welchen Typ es sich handelte und oftmals tief eingesunken in den Sumpf. Der K 70 muss eines der letzten Kfz gewesen sein, das kurz vor der Schließung auf den Platz kam – er war noch mit am besten erhalten.

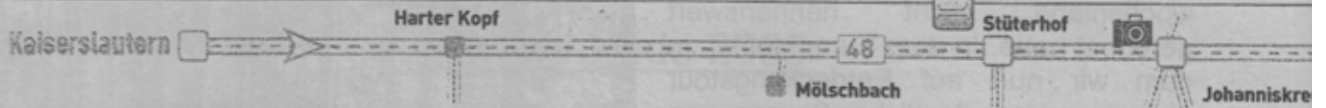
Was in Deutschland nie möglich gewesen wäre: die Schweden haben diesen Ort einfach in ein Museum umgewandelt – für Oldtimerliebhaber ein wahrer Schatz!

So ging unser Urlaub doch noch mit einem Highlight zu Ende. Wobei ein Urlaub in Schweden immer etwas sehr schönes ist – mit oder ohne K 70!



Dieser Schrottplatz war bis vor einigen Jahren noch in Betrieb, ein alter Herr hat ihn betrieben und auch gleich hier gelebt. Der Schuppen, der als Werkstatt gedient hatte, war komfortabler ausgestattet als der Schuppen, in dem er gelebt hat. Scheinbar hat der alte Herr seinen Schrott sehr geliebt und hat nur benötigte Teile ausgebaut, aber nie





Auf den Reifen-Spuren



Noch einen Kaffee, Herr Nachbar? Mittelklasse-Deutschland bekennt Farbe im goldenen Oktober

FOTO: H. WEIL & LANG

der Kindheit

Ferien auf einem Bauernhof in der Pfalz, Papis goldener VW K70 und das nahe Ende einer Ehe. 30 Jahre später kehrt das Kind von damals zu den Schauplätzen zurück, fährt einen K70 und versucht, etwas Verlorenes wiederzufinden

■ Stüterhof im Pfälzer Wald. Navis kennen den Ort nicht, Handys haben hier keinen Empfang. Aber 1973 macht ein Radiospot meine Eltern neugierig, und sie buchen in den Osterferien eine Woche im Landhotel Schöner. Tiere, eigene Schlachtung, viel Platz zum Wandern. Kind und Kegel finden im damals futuristischen VW K70 reichlich Platz. Die dicken braunen Alben mit verblichenen Fotos zeigen eine kleine fröhliche Familie mit einem großen Auto. Es ist schön dort, wir kommen noch öfter. Bis dann 1979 alles vorbei ist.

Vorbei? „Gib mir mal noch 'ne Capri Sonne!“ Der Motor dröhnt, wir löschen unseren Durst mit zeittypischen Getränken und nähern uns auf der A10 unserem Ziel. Zumindest heißt in unserem Shell-Europa-Atlas von 1973 die spätere A7 noch so. Reisebegleiter Örg, dessen Koteletten immerhin echt sind, navigiert mit dem antiken Atlas zielsicher durch die Republik.

Auf den Bildern, die wir in den Retro-Shows sehen, waren die 70er ausnahmslos bunt. Der Trend ging weg von der Spießigkeit früher Aufbaujahre. Deutschland wählte Willy, trank Afri und stand auf Flokati. Formen und Farben wollten gern mutig sein. Örg und ich versuchen authentisch auszusehen und ernten Fröhlichkeit auf dem gesamten Hinweg. Auch wenn

die Haare unter dem braunen Cordhut jucken und das schreiend gelbe Acrylhemd mit dem großen Kragen unter den Achseln kneift.

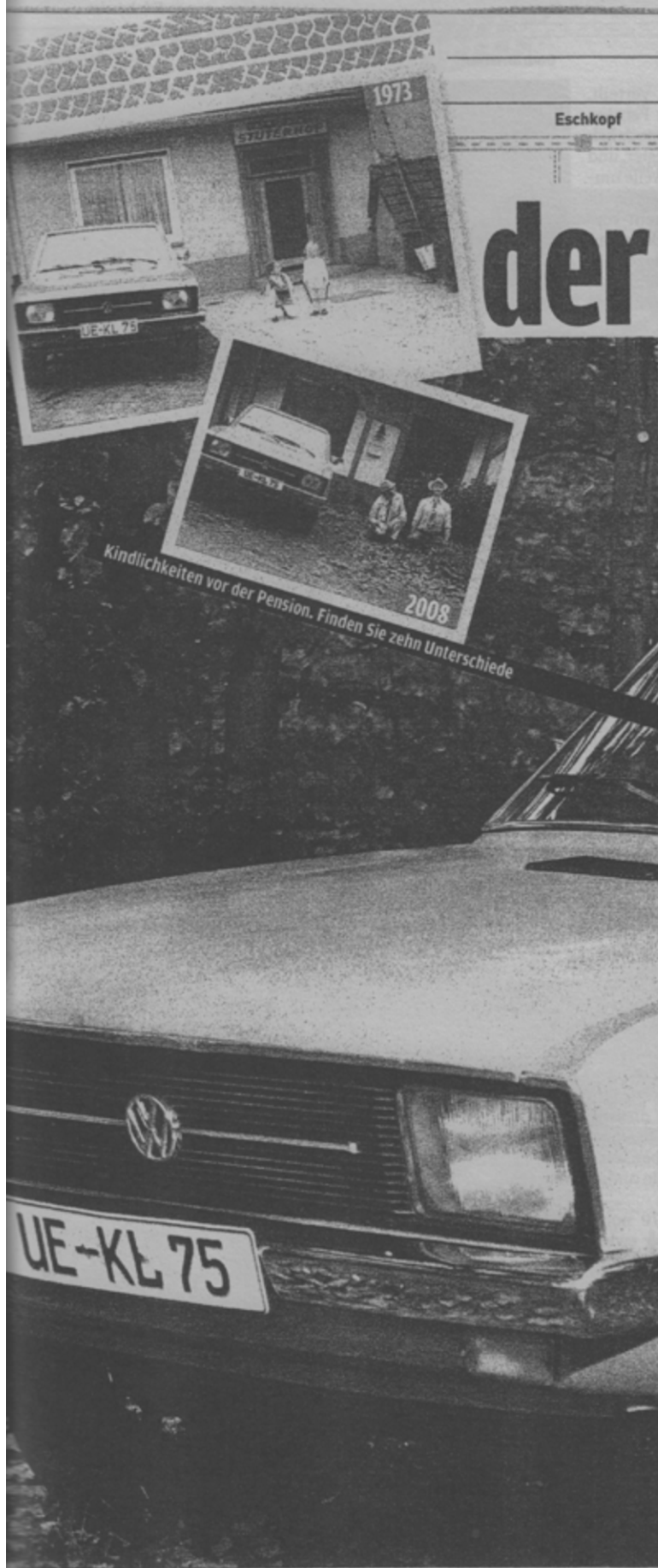
Irgendwo in Hessen, abseits der Autobahn: Der gemütliche Rastplatz dient dem erholsamen Mahl. Frisch vom Baum gepflückte Äpfel, starker Kaffee aus der orangefarbenen Thermoskanne, dazu Roland Kaiser aus dem analogen Kassettenrekorder. Mama hat in den Urlaub immer Dosenrindfleisch, Brötchen und Eier mitgenommen. Wenigstens davon haben wir abgesehen.



Auf Landstraßen fühlt sich ein K70 bis heute nicht alt an

Die Feuertaupe hat unser metallic-goldener K70 von 1971 nun hinter sich: In den frühen Abendstunden erreichen wir die herbstbunten Waldgebiete südlich von Kaiserslautern. Und in der Dunkelheit taucht das Hinweisschild auf: Stüterhof. Hier also ist es gewesen. Hallo, Kindheit! Da bin ich wieder. Und sitze jetzt vorn.

Damals war mein Stammplatz in der Mitte des Rücksitzes. Ein freier, unangeschnallter Blick auf das ▶



Cockpit des K70, perfekter Rundumblick durch riesige Fensterflächen – und das Fehlen von Kopfstützen. Aber schon vor 37 Jahren hatte der große Volkswagen Scheibenbremsen vorn, beheizte Heckscheibe, Wasserkühlung und den größten Kofferraum seiner Klasse.

Es war ein passender Wagen für die gut verdienende Lehrerfamilie aus Niedersachsen. Eva, die Hausherrin, hat das Landhotel von ihrer Mutter übernommen. Die erinnert sich noch an uns und steckt Örg und mich ins selbe Zimmer, das meine Eltern 1973 bewohnten. Das mit dem großen Balkon. Gänsehaut: Dieser Geruch im Flur, der Blick aus dem Fenster – bleibt so etwas im Kopf? Manchmal.

TECHNISCHE DATEN
VW K70 L

Wassergekühlter Reihenvierzylinder vorn längs • zwei Ventile pro Zylinder • Hubraum 1605 cm³ • 55 kW (75 PS) bei 5200/min • max. Drehmoment 122 Nm bei 3500/min • Vorderradantrieb • Schaltgetriebe, vier Gänge • Querlenker/Federbeine/Stabilisator vo., Schräglenker/Federbeine hi. • Scheibenbremsen vo., Trommelbremsen hi. • L/B/H 4455/1685/1450 mm • Leergew. 1100 kg • 0-100 km/h in 16 s • Spitze 148 km/h • Verbrauch ca. 12 Liter Normal/100 km

Preis
9450 DM (1971)

Wir haben eine Menge vor. In meinem Kopf spuken Bilder herum, typisch in der vergilbten Farbigekeit von damals. Ein paar Fotos wollen wir nachstellen und fangen nach einem wurstlastigen Frühstück – man schlachtet auf dem Stüterhof noch immer selbst – mit dem Bild vor dem Gasthof an. Dreieinhalb Jahrzehnte haben hier nicht viel verändert. Nachdem ein paar Geranienkübel beiseitegewuchtet sind, kann der K70 wieder an der ursprünglichen Stelle vor dem Hotel parken. Die alte Frau Schoner betrachtet uns mit ländlicher Zurückhaltung, murmelt etwas Pfälzisches und geht dann ein paar Kühe schlachten.

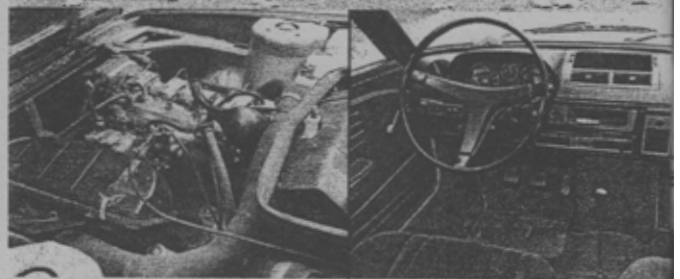
Abgesehen von dieser gerodeten Wiese, auf die jemand ein paar Häuser gewürfelt hat, besteht der Pfälzer Wald ansonsten vornehmlich aus – Wald. Für einen Norddeutschen erstaunlich viel Wald, der sich vom Rhein bis zur

französischen Grenze verteilt. Nun stehen wir vor der Pension und fragen uns, wie es möglich war, dass meine Schwester und ich hier nicht vor Langeweile umgekommen sind. Wir waren wohl nicht sehr Entertainment-verböhnt. An das „Rhrklack“, wenn man über die Kuhsperrren in Richtung B48 fährt, kann ich mich sogar noch erinnern. Und an ein rotes Katzenauge am Tor. Aber das ist nicht mehr da.

Der frühe K70 vor 1972 hat noch einen Choke und startet trotz des komplizierten, Nebenluft ziehenden Doppelvergaser jederzeit ohne Tadel. Während die Oktobersonne das Laub in ein fast kitschiges Gold taucht, finden wir in Mölschbach tatsächlich den Spielplatz von früher wieder. Die Seilbahn ist neu, kindersicher und leicht versetzt aufgestellt, der Rest hat sich nicht verändert. Hier baumelte ich schon einmal vor über 30 Jahren. Ein seltsames Gefühl. Warum war ich damals hier? In Mölschbach stand damals die einzige öffentliche Telefonzelle.

Durch Wald und noch mehr Wald erreichen wir nach einer serpentinreichen Abfahrt das Städtchen Annweiler am Trifels. Ziel vieler Klassenfahrten, die Papa beruflich unternahm, war das Turnerjugendheim, und auch dessen Spielplatz haben wir damals nicht ausgelassen. Ähnlich wie in Mölschbach scheint man sich auch hier auf eine gewisse Kontinuität verlassen zu können: Es ist nicht mehr dieselbe Wippe, aber sie steht an gleicher Stelle. Die Umgebung ist geblieben. Los, lass uns mal wieder wippen. Ehrlich – wann haben Sie das letzte Mal gewippt? Wir bekommen den Eindruck, dass in diesem Teil der Republik die Zeit stehen geblieben sein muss. Aber warum gucken uns dann alle anderen so seltsam an?

Um den goldenen K70 noch einmal zu würdigen: Der ewige Makel des Flops haftet ihn heute zu Unrecht an. Er ist robust, zuverlässig und mit allem ausgestattet, was zum bequemen Autofahren nötig ist. Das K steht übrigens für Hubkolben, der große NSU-Bruder Ro80 hatte einen Rotations-Kolben und stellt deutlich höhere Ansprüche an seinen heutigen Besitzer. Die Tech- ▶



Für die Ewigkeit: Solex-Flachstrom-Doppelvergaser, jedes Ventil mit eigenem Deckel und Halteklammer

Schwarze Sachlichkeit, luftig und geräumig – für VW-Verhältnisse war der K70 revolutionär

Edenkoben

Sankt Martin

Totenkopf

Hellerhütte

Elmstein

Ein Drahtseilakt über 30 Jahre - hier muss irgendwo das Ende der Welt sein

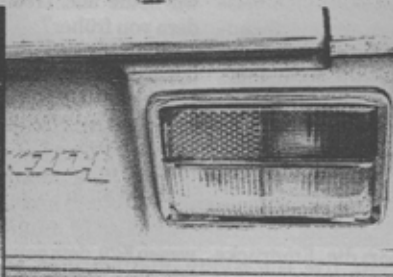
Stüterhof



UE-KL 75



Unterwegs durch den herbstlichen Pfälzer Wald: Der Indian Summer ist kein Vorrecht der Kanadier



L wie Luxus: Das bedeutete Schlingentruhe auf dem Boden, Handschuhfach und Tank abschließbar, außerdem Liegesitze



Originalzustand: von Oma original behäkelte Klorolle (mit Bömmel) und der Shell-Atlas von 1973

PHOTOS: M. BUCH, L. LARZ

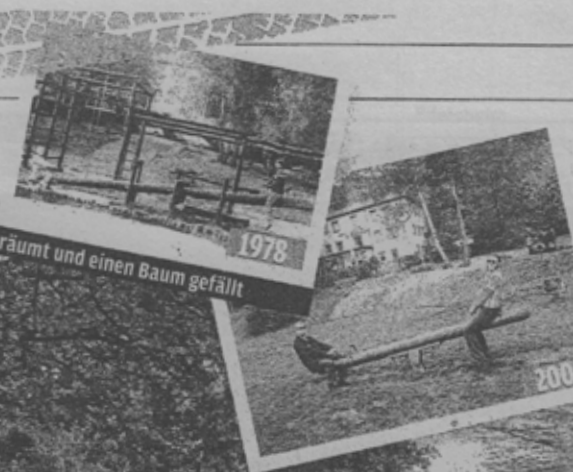
Waldleiningen

Harter Kopf

Kaiserslautern



Jemand hat hier aufgeräumt und einen Baum gefällt



Herbstlaub-Blues: Jens, Örg und der K70 – sie gehören zur selben Generation



Jetzt helfe ich mir selbst: Nur aufpassen, dass der historische Schlipsis nicht schmutzig wird



Mit fast 700 Litern bot der K70 den größten Kofferraum seiner Zeit. Eine Kombiversion gab's nicht



Haben Sie mal Feuer? Zur Siebziger-Gedächtnis-Reise gehören die Nebelbänke im Auto-Innenraum



Straff und gut motorisiert geht es durch verwirbelnde Blätter nach Hause. Adieu, Stüterhof!

FOTOS: M. HELL, I. TANJ

nik eines K70 ist mit Minimalwerkzeug und einem gezielten Blick in Dieter Korps „Jetzt helfe ich mir selbst“ sorgenfrei zu beherrschen. Mehr braucht kein Mensch! Außer vielleicht... – ja, ein Radio wäre schön gewesen. Ich könnte die eine oder andere emotionale Welle ein wenig mit Musik abbauen, während das alte NSU-Triebwerk hoch zur Burg Trifels schnurrt.

Da oben, mit Panoramablick über den Pfälzer Wald, ist eines der letzten Fotos unserer Familie entstanden. Danach blieben die Seiten im braunen Album leer. Und die Flechten auf den Steinen sind seit damals nur ein paar Millimeter größer geworden.

Rauchen hilft. Irgendwie haben in den 70ern alle immer und überall geraucht – so wie Erik Ode und seine Crew in allen 97 Folgen von „Der Kommissar“. Also quarten wir den Nebel des Vergessens über den herben Teil der Erinnerungen. Ähnliche Ehrfurcht überkommt mich auch am Teufelstisch, einer fragil wirkenden Felsauftürmung, und in den Abendstunden auf der Madenburg. Schweigen, als wir die neblige Totenkopfstraße über den gleichnamigen Berg durch die Nacht zurückfahren. Schauerliche Namen haben sie, die Schönheiten der Pfalz.

Bei einigen Bischoff-Bieren verarbeiten wir die Eindrücke des Tages. Diese Zeitreise hat

uns mehr lachen lassen als alle Monate vorher zusammen. Aber ich werde die Melancholie nicht los. Vielleicht bin ich nur trendy in einer Zeit, die 40-Jährige mit großem Ernst ihre Memoiren schreiben lässt? Was hat diesen Retro-Boom meiner Generation ausgelöst? Und warum suchen wir heute alle Trost in den Bildern von früher?

Die 70er waren nicht nur bunt, ich weiß es. Ich war dabei. Aber in einer Welt, die immer schneller wird, tut die Entschleunigung gut. Am Stüterhof ist alles wie immer. Zumindest nach außen verändert sich hier nicht viel.

Genauso ist es mit dem Volkswagen K70, dem gern Verschmähten. Eine kantige Kiste mit simp-

ler Technik, hellem Innenraum frei von Aggression und Status symbolik. Er würde noch immer als Familien-Auto funktionieren an seinem Komfort und der Fahrleistungen müsste es nicht scheitern. Auch das zeigt sie, die 1500-Kilometer-Reise aus Norddeutschland in die Pfalz und zu rück.

Eine Frage bleibt wohl unbeantwortet: Habe ich etwas gefunden? Ich glaube, mit ein paar Bildern in meinem Kopf Frieden geschlossen zu haben. Und heut Abend, wenn meine eigenen Kinder schlafen, setze ich mich vielleicht noch einmal in den stillgelegten K70 unten in der Garage.

Was ist so verkehrt daran, zu rückzukehren? Jens Tan

Salzgitter – Heimat des VW K 70

Am 13. September 2009 trafen sich im Rahmen eines Tages der offenen Tür des Schlosses Salder und des 100 jährigen Jubiläums des KVG Salzgitter einige K 70 – Fahrer am Museumsschloss Salder. Bei gemischtem Wetter trafen wir gegen Mittag im Konvoi mit Manni, Harry und Lydia ein, durften auch sogleich auf den Schlossinnenhof einfahren, da wir „geladene Gäste“ waren, und trafen dort auf Waldemar und Kerstin mit Ihrem alaskametalllic K 70. Auch Jörg Henze war bereits vor Ort, allerdings mit einem Golf, weshalb sie auf dem Besucherparkplatz parken mussten.



Das Schloss Salder beherbergt ein sehr vielseitiges Museum von Erdgeschichte über Spielzeug, Kunst, Technik bis hin zur speziellen Geschichte der Region Salzgitter, zu der natürlich auch der K 70 zählt. So ist es nicht verwunderlich, dass neben diversen Oldtimern ein silberner K 70 zum Inventar gehört. Der wurde natürlich ausgiebig begutachtet, so dass die Museumsaufseherin sich schon einmischen wollte, weil wir das Fahrzeug auf Herz und Nieren prüften.



Bei Kaffee, Bratwurst und Live-Musik genossen wir den Nachmittag und Teile wanderten von Kofferraum zu Kofferraum.

Schön, wenn man sich auch mal so kurz entschlossen mit Gleichgesinnten treffen kann!

Mario und Manuela.