

AUF EIN WORT.....

So, nun möchte ich diesen lieben Newsletter nicht missen, den jeder von uns als K70-POST

dieses Jahr zu lesen hat und auch noch zu lesen hat, denn der Inhalt ist so interessant

und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren

und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so

informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren

kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer

wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

interessant und so informativ, dass man sich immer wieder findet und auch noch

viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so interessant und so informativ,

dass man sich immer wieder findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn

der Inhalt ist so interessant und so informativ, dass man sich immer wieder

findet und auch noch viel mehr erfahren kann, denn der Inhalt ist so

K70-POST

des 1. Internationalen K70 - Club e.V.

Ausgabe 4. Quartal 2007



Die **K70-POST**-Redaktion
wünscht allen Lesern einen guten Start
in das Jahr 2008

Wir wünschen Allen ein frohes und gesundes Weihnachtsfest

Manfred Schmidt, Wilberstr. 28, 40099 Erftath, Tel. 021 04 14 58 29

INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke

Leserberichte

Literatur

Technische Daten

Technik, Tricks und Tips

Kleinanzeigen

Ersatzteilpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ und • 0 49 24 / 8 83)

✉ Email: rboomgaren@tiscali.de (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
Haus-Gahlen-Straße 11
46514 Schermbeck, ☎ 0 28 53 / 44 80 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung
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, Mitgliederadressenverwaltung
Jörg Henze
August-Grotehenne-Straße 45
38685 Langelsheim, ☎ 0 53 21 / 683959, jorick74@hotmail.com

Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

46514 Schermbeck, Haus-Gahlen-Straße 11

☎ 0 28 53 / 44 80 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, Bäckerstraße 3, 22880 Wedel,

☎ / • 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>

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

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

sergevandongelaar@wxs.nl

reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank

Rekeningsnummer

357794567

Kontoinhaber

Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

So, nun möchte ich diesen trüben Novembertag dafür nutzen, den Artikel für die letzte K70-POST dieses Jahres zu schreiben. Man sieht zwar hin und wieder noch einige hartgesottene Oldtimerfahrer auf der Straße, aber die Meisten haben bei dem Wetter ihren Oldie schon für den Winterschlaf vorbereitet. Es ist ja auch nicht gerade zum Besten, wenn sich, durch das jetzige feuchte Wetter und die wechselnden Temperaturen, noch zusätzliches Kondenswasser in den Hohlräumen und der Abgasanlage bildet. Man sollte sein ‚Schätzchen‘ also bei möglichst trockener Luft in den Winterschlaf schicken und natürlich aus den gleichen Gründen das VOLLtanken bis zum ‚Stehkragen‘ nicht vergessen.

Auf unserer Jahreshauptversammlung, anfangs des Monats, kam u.a. auch die immer schwieriger werdende Ersatzteilbeschaffung zur Sprache, unser letzte Einkauf, scheint auch der letzte Ersatzteilposten auf dem Markt gewesen zu sein; auch auf den Oldtimermärkten ist faktisch nichts mehr zu finden. Das logische Fazit daraus ist, daß wir uns immer mehr auf Nachfertigungsaktionen einstellen müssen, was natürlich um ein vielfaches teurer wird, als möglichst preisgünstig ausgehandelte Restpostenaufkäufe. Wir müssen also daher möglichst viel finanzielle Reserven schaffen. Aus diesem Grund müssen wir uns von unserer bisherigen Mischkalkulation (Jahresbeitrag+ Ersatzteilpool) verabschieden, die in der Vergangenheit ja auch gut funktioniert hat, so lange auf dem Ersatzteilmarkt preiswerte Ersatzteilrestpostenkäufe getätigt werden konnten. Wir konnten aus diesen Gründen, 17 Jahre lang den Clubjahresbeitrag halten und der Pool diente bei der ständig steigenden Verteuerung manchmal auch als Auffangpuffer für die laufenden Clubkosten. Da dies in der letzten Zeit ständig der Fall ist und der Vorstand, gesetzlich und satzungsgemäß, dazu verpflichtet ist, wirtschaftlich zu denken und zu handeln, hatte unser Kassenwart den Antrag gestellt, den Jahresbeitrag ab 2009 auf 40,- Euro anzuheben. Die Meisten waren einsichtig und stimmten dafür.

Da heutzutage im Monat das Mehrfache eines Jahresbeitrages für irgendwelche, nicht unbedingt notwendige, Spaßfaktoren, elektronische Kinkerlitzchen, usw., ausgegeben wird, sollte die notwendige Erhöhung um 83 Cent pro Monat, kaum ins Gewicht fallen. Ausserdem würde ein ständiges Auffangen der laufenden Clubkosten durch den Teilepool, (der ja für die immer schwieriger und teurer werdende Ersatzteilbeschaffung da ist), irgendwann an die Substanz der Mitgliederpooleinlagen gehen und damit wäre wohl kaum jemand einverstanden. Man muß also vorausschauend denken und rechtzeitig handeln, damit wir unseren finanziellen Spielraum für die Ersatzteilbeschaffung behalten und möglichst noch ausbauen können, daher geben wir auch kein Geld für sogenannte Motzersachen aus.

Mit diesen Grundprinzipien hat der Club all die Jahre etwas auf die Beine gestellt, auf das wir stolz sein können und um das uns manch andere Clubs beneiden. Nur mit Hilfe dieser Prinzipien und der engagierten Mitglieder konnten wir erreichen, daß unser Hobby, der **K70**, nicht in der Vergangenheit verschwunden ist, sondern inzwischen zum technischen Kulturgut avanciert ist. JB.

*Wir wünschen Allen ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest
und
ein gesundes neues Jahr*

Uitnodiging 13 januari 2008 Oliebollenbijeenkomst

De eerste Nieuwjaarsbijeenkomst bij clubleden thuis is prima bevallen. Bij Pim en Anne Marie was het gezellig en de planning kwam ook goed uit de verf. Dus ook in 2008 geen klandizie in de horeca maar de traditionele oliebollebijeenkomst gewoon bij de leden thuis. Dit jaar wordt de oliebollebijeenkomst gehouden bij:

Serge en Anne
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer
020-6168290 of 06-29550847
sergevandongkelaar@wxs.nl

De bijeenkomst wordt gehouden vanaf 14.00 uur tot ongeveer 17.00 uur. We hebben tijd om bij te praten, evalueren 2007, spreken data af voor 2008, en rijden eventueel een korte rit in de directe omgeving van Landsmeer. Graag tot dan!

Reiswijzer:

Rijd richting Amsterdam en neem daar de rondweg A10. Neem afslag Kadoelen/Landsmeer, volg richting Landsmeer. Na het plaatsnaambord draai je rechtsaf het dorp in. Dit is meteen het Zuideinde. Het is het vijfde huis van de hoek, aan de rechterkant. Op ons erf passen 4 auto's. Staat het vol rij dan 150 meter door en parkeer op de parkeerplaats bij de begraafplaats, links van de weg.

Einladung 13 Januar 2008 Ölstrudeltreffen

Auch in 2008 fangt ein neues K70 Jahr an mit einem kleinen Treffen in Holland. Wir reden, machen die Planung für unsere Treffen in 2008, und vielleicht fahren wir noch eine kleine Runde durch die Gegend. Herzlich Willkommen bei uns zu Hause (Adresse siehe oben).

Anfahrt:

Fahr nach Amsterdam und folge Autobahn A10 (Rundweg um Amsterdam). Ausfahrt Kadoelen/Landsmeer benutzen, folge Schilder nach Landsmeer. Sehr bald kommt ihr ins Dorf hinein, es gibt ein Kurve nach rechts, die Hauptstrasse ist gleich Zuideinde. Wir wohnen im fünften Haus an die rechten Seite. Parken bei uns auf dem Platz oder wenn voll dann bitte 150 meter weiter, neben dem Friedhof.

Darf ich vorstellen?

Oder: Wie wird aus 483 25 31094 481 25 15517?

Ein neues Mitglied: Pascal Hoffmann, Daimlerstr. 15, 97267 Himmelstadt
09364/896507

Im Frühjahr diesen Jahres suchte jemand auf unserer Club-Homepage nach einem 73er K 70 möglichst mit 90 PS. Dies war für mich Anlass genug, darüber nachzudenken, meinen K 70-Fuhrpark zu reduzieren. Beim Abendessen stellte ich an meine Familie die Frage: „Von welchem K 70 würdet ihr euch am ehesten trennen?“ „Von dem Marinogelben mit Vinyl Dach!“ sprudelte es aus Manuela hervor. „Von einem blauen Sondermodell, davon haben wir drei!“ meinte Tjark. Ich hatte mir aber den kasanroten 73er L mit 75 PS ausgesucht. Mein Gedanke war: Mit wenig Aufwand ein ordentliches Fahrzeug in Originalzustand mit wenigen Kilometern Laufleistung herrichten zu können.

Nach einem kurzen Foto-Mailing wurde auch schnell ein Besichtigungstermin gefunden. Pascal und seine Freundin waren offensichtlich vom ersten Anblick angetan und wir wurden uns über zu leistende Instandsetzungsarbeiten sowie den Kaufpreis schnell einig.



Noch während der Arbeiten an diesem K 70 kam über Ulli Neumann ein Kontakt mit einem freien Journalisten zustande, der einen Artikel über die vor 27 Jahren stattgefundene Pressevorstellung des K 70 in Port Grimaud mit aktuellen Fotos schreiben wollte. Dafür suchte er noch Fahrzeuge aus der ersten Serie in gutem Zustand zwecks Foto-Shooting am Originalschauplatz in Port Grimaud. Ich besaß derzeit keinen 71er K 70 in dem gesuchten Zustand. Allerdings war ich schon des öfteren von einem Hannoveraner K 70 – Besitzer gedrängt worden, seinen roten 71er K 70 in 99% rostfreien, nur leider farblich unoriginalen Zustand zu kaufen. Der Wagen könnte vielen aus dem Internet bekannt sein, da er in der Tiefgarage teilweise ausgeschlachtet worden war. So hatte ich nun endlich das passende Argument, um Manuela von dem Kauf dieses K 70 zu überzeugen. Es dauerte nur wenige Tage, bis ich das für den Fototermin passende Fahrzeug besaß. Ferner holten wir Joseph Bertrand mit ins Boot, da er einen orangemetallic 71er K 70 aus erster Serie besitzt.

Ende Oktober war es dann so weit: Pascal kam mit seinem Bruder vorbei, um den mit Voll- und H-Abnahme versehenen kasanroten K 70 abzuholen. Kjell und ich begleiteten unseren Roten noch ein Stück auf der Autobahn in Richtung Süden und nahmen dabei Abschied von ihm, wohl wissend, er kommt in gute Hände.



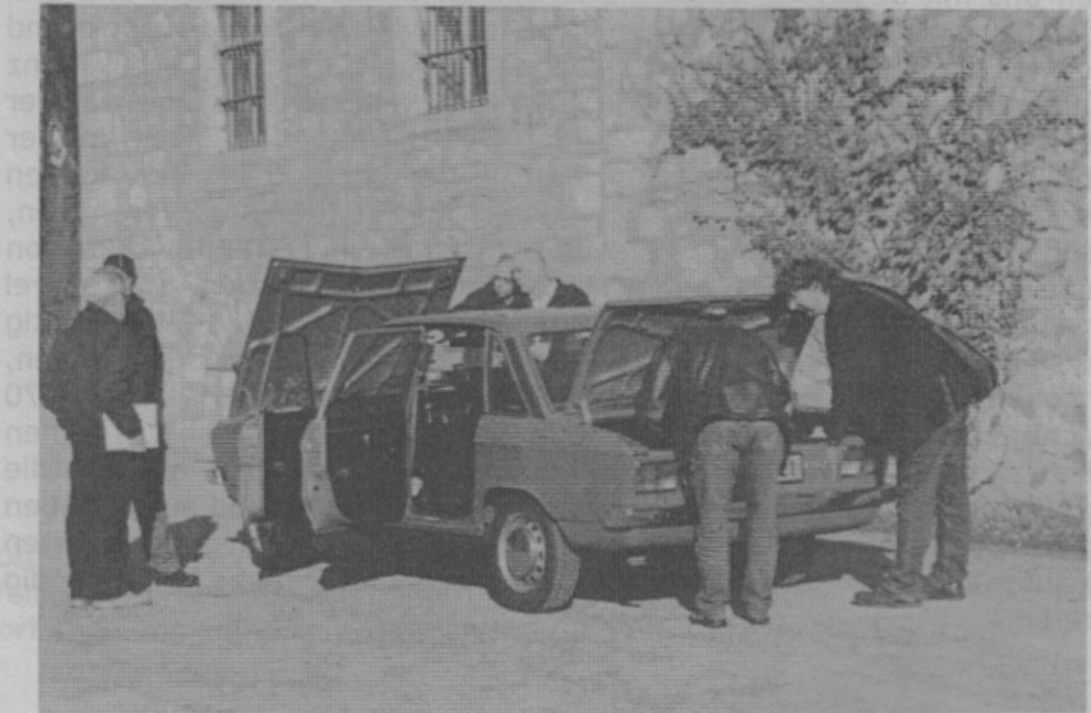
Port Grimaud schrumpfte in der Zwischenzeit auf einen Fototermin am Wolfsburger Schloss zusammen, da die nötigen Mittel für ein so großes Vorhaben von keiner Autozeitschrift zur Verfügung gestellt wurden.



„Lieber in Port Grimaud gewesen wären, haben wir es alle sehr genossen.“

Am Tag nach der Jahreshauptversammlung kam Joseph zu uns um am folgenden Tag den Fototermin in „Port Wolfsburg“ wahrzunehmen. Wir trafen uns mit dem Journalisten Knut Simon, einem Fotografen und drei Zeitzeugen, die damals als VW-Mitarbeiter in Port Grimaud anwesend waren. Einer der Zeitzeugen war uns schon gut bekannt: Es ist Franz Waldmann, der Mitglied im K 70 Club ist. Ein weiterer Zeitzeuge war der Vater des Journalisten, Bernd Simon. Beide waren seinerzeit in der Technik tätig und mussten nachts die von den Journalisten geprügelten K70 wieder herrichten. Der dritte im Bunde hatte das Vergnügen, tagsüber die Journalisten zu begleiten, die auf einer von Huschke von Hanstein festgelegten Route die Fahrzeuge testen durften. Diese drei Herren brachten jeweils ihre Fotomappen von damals mit, womit eindeutig belegt worden war, dass in Port Grimaud nicht, wie bisher angenommen, nur goldmetalllic und orangemetalllic K 70, sondern auch iberischrote K 70 anwesend waren. Somit bekam auch unser roter 71er K70 einen authentischen Auftritt. Für uns besonders spannend waren die Geschichten, die im Laufe des Gesprächs über Port Grimaud ausgegraben wurden. So konnte z.B. einer der fast 50 auf eigener Achse angereisten K70 aufgrund eines Totalschadens die Heimreise nicht mehr selbstständig antreten.

Noch während der Arbeiten an diesem K 70 kam über Ulli Neumann ein Kontakt mit einem freien Journalisten zustande, der einen Artikel über die





Es war trotz der Jahreszeit ein wunderschöner Tag und obwohl wir alle lieber in Port Grimaud gewesen wären, haben wir es alle sehr genossen.

Euer Mario



1. Vorsitzender Jörg Ballwanz

2. Vorsitzender Irja Menker

Peter Plechinger
Tel. 0043 676 3036154
Ludwig Zeller Weg 13
A – 5020 Salzburg

Salzburg, im Oktober 2007

**Zwischen Nordsee und Adria – Chronik über 10.000 km aktuell mit dem K70LS
insgesamt 4 Wochen unterwegs.**

Ich wollte wissen: Ist der K70 auch heute noch ein akzeptabler Reisewagen?

Seit 1972 fahre ich (fast immer) mit dem K70 auf verschiedene Urlaubsreisen durch ganz Europa (inkl. Südost). Schon damals ist man mit dem im Ausland kaum bekannten Fahrzeug aufgefallen (was mir persönlich eher unangenehm war, und häufig ist es zeitraubend, interessierten Leuten alle gewünschten Auskünfte über solche Exoten zu geben). Die Aktionsradien dieser Reisen waren recht groß (ca. 80 Mal – jeweils von Ulm aus startend - nach Österreich, häufig nach Norwegen bis Kristiansund - aber ohne Nordkap -, Schweden, Dänemark, Schweiz und Italien inklusive Süden, in alle ehemaligen k.u.k. Monarchieländer, des Weiteren bis Serbien, Bosnien, Montenegro, Mazedonien, Griechenland, Rumänien und Bulgarien, mit dem ersten K70 alleine 160.000 km und den restlichen 4 dann in Summe mehr als 400.000 km). Nun wollte ich als „frischgebackener Rentner“ in einigen der genannten Länder die noch lebenden Freunde und Verwandten wieder besuchen.

Dazu sollte aber wieder ein besserer Motor in meinem K70 LS brummen, denn der erste Originalmotor, der mich zwar erst ab 95.000 km erstmals, dann aber scheinbar mehrmals mit der Zylinderkopfdichtung geärgert hatte, war seinerzeit sozusagen zwischendurch aus Wut und Trotz durch einen Motor mit 75 PS von Joachim ersetzt worden, der unkomplizierter und genügsamer sein sollte.

Zu allem Überdruß hatte Joachim bereits damals unmittelbar nach dem Motorumbau die Ursache für die aufgetretenen Zylinderkopf- Dichtungsdefekte am ersten Motor **zufällig** entdeckt: Da er die originale Zündanlage im Fahrzeug beließ ergab sich, daß auch der kleine Motor - wie so häufig gerade vorher der große - zeitweise mit nur 3 Zylindern lief (was wir damals nur einer defekten Zylinderkopfdichtung angelastet hatten, denn der Motor verlor gleichzeitig auch immer Wasser). Die tatsächliche Ursache lag aber an einem defekten Kerzenstecker, dessen Zündfunke (nur bei Nacht zu sehen!) immer wieder mal „fremdging“.

Fazit: Zündungsprobleme auch im Dunkeln beobachten!

Trotz der damals einerseits noch leichten Versicherungs- und Steuervorteile hatte „der Kleine“ in der Praxis einen besonders schlechten Wirkungsgrad (Benzinverbrauch nie unter 12 l) und plagte sich mit dem langen Getriebe über Steigungen viel zu sehr. Alle denkbaren Verbesserungsversuche konnten diesem Motor über Jahre nichts anhaben. Am Schluß machte er mir mit reduziertem Öldruck weitere Sorgen.

Zum Glück konnte mir Joachim im Herbst letzten Jahres einen von seinen letzten gebrauchten 100 PS- Motoren anbieten und ich habe gerne zugegriffen. Nachdem Joachim – wie immer sehr solide und gewissenhaft – diesen Motor überprüft, eingebaut und sämtliche Verschleißteile erneuert hatte, reiste ich aus Salzburg an, um das „gute Stück“ wieder abzuholen. Fast keine Begegnung zwischen uns ohne irgend eine technische Hiobsbotschaft – ich will hier gar nicht weiter aufführen, was Joachim bei und nach Reparaturen schon früher ausgerechnet immer mit meinen Fahrzeugen noch alles widerfuhr -: als ich diesmal vor Ort eintreffe war ihm soeben die Windschutzscheibe zersplittert. Zum Glück kam auch schon Markus dazu - wie immer hilfsbereit - mit einer Ersatzscheibe aus seinem Privatbesitz.

Mit gekonnt vereinten Kräften haben die beiden dann den Einbau super und in kurzer Zeit geschafft, und ich bin durch diesen Zufall auch noch die Probleme mit der schon so lange bestehenden Wasser-durchlässigkeit der vorherigen Scheibendichtung los geworden (man fand, wenn das Auto bei Regen nur im Freien stand, immer ein unerwünschtes „Handwaschbecken“ an Stelle des Handschuhfachs vor, und so häufig sind zwingende Eingriffe - oder sagen wir besser Korrekturarbeiten – im Motorraum auch wieder nicht, daß man sich so oft die Hände gerade darin waschen müßte).

An diesem bereits späten Abend wurde es allerdings trotz aller Bemühungen der Protagonisten so spät, daß ich vor Ort übernachtete (und das war zur Abwechslung eine glückliche Vorsehung, wie sich dann bald zeigen sollte!).

Am nächsten Morgen fahre ich dann bei strahlendem Wetter gemütlich aus der schönen Hohenloher Ebene in Richtung München/Salzburg los und bin froh, dass letztendlich alles so gut gelaufen ist und sich der Motor (ca. 90.000 km alt) ganz überraschend wesentlich kultivierter anfühlt, als der ruppige und eher unwillig drehende Originalmotor von anno dazumal.

Auch die erneuerte Kupplung funktioniert **die ersten** 100 km prima, versagt mir aber völlig unerwartet - ohne jedes vorherige Anzeichen oder Geräusch - ausgerechnet vorm geplanten Verlassen der Autobahn A6 bei Ansbach ihren Dienst: es war kein Auskuppeln mehr möglich. Ich trat sozusagen ins Leere und spürte nur noch den harmlosen Widerstand der Rückzugfeder des Ausrückhebels am linken Fuß. Also kann ich den Wagen nur die Abfahrt hinunter ausrollen lassen und - den Schwung noch bis zuletzt nutzend – grade noch einen geeigneten Parkplatz zum Abstellen ansteuern. Eigentlich hatte ich ohnehin schon vorgehabt, bald mal zur Erhöhung des Grundwasserspiegels in der Gegend beizutragen, warum also nicht jetzt?

Da ich für diese Heimholung mit dem Zug angereist und auf einen problemlos laufenden Wagen eingestellt war hatte ich natürlich keine Ersatzteile und kaum Werkzeug dabei. Aber das strahlend warme Wetter dieses Tages ließ mich die folgenden Untersuchungen und Überlegungen weiterhin gelassen angehen, zumal ich trotz der unerwarteten Übernachtung auch keinerlei Termindruck hatte.

Also Arbeitshandschuhe übergestreift und gleich am Kupplungsseil gezogen: es ließ sich etwa gleich weit aus dem Kupplungsgehäuse herausziehen, wie man es normalerweise zum Kupplungsausbau lockert, um es aus dem Ausrückhebel leicht aushängen zu können. Sonst war weiter nichts erkennbar.

Ergo Nachstellmutter am Kupplungspedal soweit angezogen wie es ging, mit dem zunächst wieder zu Hoffnung Anlaß gebenden Effekt, daß der typische Widerstand des Ausrückhebels am Lagerdruckpunkt wieder spürbar wurde. Dieser Hub reichte jedoch noch lange nicht zum Auskuppeln. Irgend einen Gegenstand dazwischen schieben, war meine nächste Überlegung, denn bis zur (noch näher liegenden) Verstellung der Kugelkopfschraube wollte ich mich auf dem Parkplatz noch nicht vorarbeiten.

Eine kleine Nuß des ¼“ Werkzeuges ins Kupplungsseil zwischen Verstellerschraube und Pedalanschlag dazwischen gesteckt, und die Kupplung konnte wieder zum Auskuppeln gebracht werden, auch wenn –zunächst unerklärlicherweise – das Getriebe viel schwerer zu schalten ging und der Rückwärtsgang kaum ohne Krachen eingelegt werden konnte. Folglich gewöhnte ich mir zunächst für den Rest der Strecke an, mit dem eingelegten Rückwärtsgang zu starten, wenn ich aus einer Parklücke wieder raus wollte (um nicht überall noch mehr aufzufallen wie es normalerweise ohnehin der Fall ist)...

Unterwegs rufe ich Joachim an, um mit ihm darüber zu mutmaßen, worin denn die Ursache für diese plötzliche Veränderung während der Fahrt liegen könnte. Zu meiner Verblüffung faßt er meine Frage zur korrekten Ausrückhebeleinstellung als Vorwurf auf (nichts lag mir ferner) und macht seinen Emotionen Luft mit der Bemerkung, dass er weder mich noch mein Sch... Auto jemals wiedersehen möchte. Nun kann sich ja mein armes Auto gegen solche Anschuldigungen nicht direkt wehren. Irgendwie kam es mir aber vor, als ob es zugehört hätte, und mir tröstend zugeflüstert hätte: „Jetzt erst recht, dem werden wir's aber noch zeigen!“ Und wer mit seinem komfortabelsten K schon alleine beinahe 70.000 km runtergespult hat, der gibt wegen so einem Zwischenfall noch lange nicht auf!

In Salzburg eingetroffen habe ich zunächst alle Vorschriften zur Kupplungseinstellung nachgeprüft und korrigiert. Der Ausrückhebel war etwas daneben eingestellt, was aber keine Ursache für das Fehlverhalten sein konnte. Nach dem Ausbau der Kupplungsteile konnte am Kupplungsbelag, an der Kupplungsplatte, an der Andruckplatte und deren Federn – im einsehbaren Bereich - absolut nichts Negatives festgestellt werden. Sicherheitshalber hatte ich vor dem Wiedereinbau den Seilzug (der im Vergleich mit anderen Exemplaren auch keinerlei Abweichungen aufwies) samt der geräuschkämpfenden Gummimuffe ausgetauscht. Um einen Einstellbereich mit Reserven am Seilgewinde zu erreichen, mußte ich aber auch diesmal ein Zwischenstück auffädeln.

Danach war es wenigstens wieder möglich, im kalten Zustand den Rückwärtsgang normal einzulegen, aber der dazu erforderliche Einstellbereich war extrem kurz geblieben. Es funktionierte nur, wenn ich das Kupplungsspiel auf maximal 5 mm reduzierte, denn es wurde fast der volle Pedalhub nur zum Auskuppeln benötigt. Im warm gefahrenen Zustand mußte man immer länger warten, bis der Retourgang ohne Krachen hinein ging. Irgend etwas stimmte also noch immer nicht, aber keiner konnte mir sagen was. Beim Motorabstellen mit getretener Kupplung war außerdem immer ein zinselndes Geräusch zu hören. Ich dachte mir, daß sich dieser rätselhafte Defekt vielleicht mit der Zeit noch gravierender bemerkbar machen und dann leichter diagnostizierbar würde.

Deshalb fahre ich im Spätherbst 2006 spontan von Salzburg aus gegen Norden los, um zunächst meinen Sohn in Oldenburg zu besuchen. Bis Karlsruhe geht die Reise – wieder bei herrlichem Wetter - völlig problemlos (ich hatte auch vor, unterwegs den ehemaligen Vorbesitzer des Wagens, der den K im Jahre 1987 unter der Überschrift „in pflegende Hände abzugeben“ annoncierte, in Waghäusel wieder zu besuchen. Er schickte mir nämlich nicht lange vor meiner Abreise aus Estland stolz eine Karte von seiner Ferienreise mit seinem gerade erstandenen Käfer. Ich traf ihn aber leider nicht an). Ausgerechnet auf der 3-spurigen A5 kommt es bei Bruchsal zu einem Stillstand der Massenbewegung. Es dauert zunächst 1 Stunde, bis sich der fette Blechwurm endlich zu einem 1000fachen stop-and-go-Verkehr im 5-sec-Rhythmus mit je 5m langen Etappen entschließt. Das halten viele nicht mehr durch und hüpfen nach der Wahrnehmung rarer Brückenpfeiler auf der Strecke immer häufiger wie Känguruhs zwischen den Autos durch, um so schnell wie möglich für ihre schon sehr dringend gewordenen Bedürfnisse Deckung zu suchen.

Knapp vor Bonn (wo ich auch Freunde besuchen wollte) merkte ich an der Wasser-Temperaturanzeige, daß mein K diese Tortur offensichtlich auch nicht durchgehalten hat und unterwegs sein Wasser nicht mehr zurückhalten konnte. Nun, Wasser ist ja noch nicht so teuer, daß wir mit jedem Tropfen schon sparen müßten und er kriegt seine 3 Liter, die er mittlerweile (Gott sei Dank eindeutig) nur über die Wasserpumpe ungeniert auf die Autobahn rausgepieselt hat. Durchschnittlich alle 50 km kriegt er nun jeweils weiterhin seine Flasche mit einem Liter Leitungswasser eingeflößt.

Oldenburg noch an diesem Tag erreichen zu wollen kann ich damit aber abschreiben. Meinem Sohn hätte zwar die Ankunftszeit keine Rolle gespielt, aber im Dunkeln womöglich irgendwo doch noch ernsthafter hängen zu bleiben habe ich auch keine Lust. In Düsseldorf

habe ich das Glück, bei einem Freund, der gerade in dieser Stunde von einer Urlaubsreise zurückgekehrt war, übernachten zu können.

Ich rufe auch Ingo an und erzähle ihm die Geschichte. Er bedauert, für den 100PS auch keine WaPu auf Lager zu haben, aber Rudi würde mir sicher helfen können. Dieser bestätigt mir dies dann auch umgehend und ich beschließe deshalb, die Weiterfahrt gegen Norden am nächsten Tag im 50 km-Rhythmus fortzusetzen. Immer näher gen Oldenburg vorrückend staune ich, daß die erforderliche Nachfüllmenge immer geringer wird. Sollte sich die Blasenentzündung der WaPu denn ohne Medikamente von selbst kurieren? Natürlich nicht. Das macht der steigende Kalzium-Anteil im Kühlwasser. So habe ich mir schließlich erspart, ein Kühler-Dichtmittel zu besorgen (was mir etwas spät eingefallen war).

In Oldenburg angekommen stelle ich den K gleich für mehrere Tage vor einem Bestattungsinstitut ab. Schließlich braucht er nach all den Aufregungen auch etwas Ruhe.

Nachdem das WaPu Problem für die frostlose Zeit vorübergehend entschärft ist fahre ich anschließend schnurstracks zu Rudi. Ich war ohnehin noch nie bei ihm und die Gelegenheit ist günstig, zumal das Wetter weiterhin ideal bleibt. Rudi staunt über den geringen Verbrauch der großen Maschine, denn der liegt bei Autobahntempo bis 130 bei nur 9,5 l. Bei noch gemütlicherer Fahrweise erreiche ich Werte von 8,5 l (wie beispielsweise anno dazumal auch mit meinem ersten, überischroten 90 PS-K70 vom Herbst 1972 in Norwegen). Ostfriesland (wo ich noch nie gewesen war) und die vorbildliche Ordnung bei Rudi gefallen mir sehr. Einzig die endlosen Windgeneratorwälder bei und in der Nordsee finde ich etwas bedrohlich für das Landschaftsbild, weil es eine entsprechend massive Ansammlung im Süden nicht gibt. (Selbst wenn es sie gäbe, würde die Häufung aus topologischen Gründen i. a. nicht so störend empfunden werden.) Heute die Autobahn vor Wilhelmshaven erstmals zu sehen ist auch für nicht schreckhafte Gemüter zumindest befremdend.

Trotzdem schließlich bei Rudi gut angekommen, und ich habe ihn nach 13 Jahren problemlos wiedererkannt. Es freute mich insbesondere, ihn bei guter Gesundheit und Laune anzutreffen. Auch die Ostfriesentee-Zeremonie fand ich sehr gastfreundschaftlich. Ich meine, dass wir vor allem ihm die vorbildlich funktionierende Ersatzteilversorgung verdanken dürfen.

Vor dem Abschied verkauft er mir aus dem Teilepool eine neue WaPu und ich kann **noch** beruhigter weiterreisen.

An Bremen vorbei geht es nach HH. Ich besuche wieder einmal die Freunde in Fuhlsbüttel, bei denen ich in den 60er Jahren regelmäßig Zwischenstation auf den alljährlichen Fahrten nach Schweden machte (dort arbeitete ich während meiner Studienzeit und auch noch danach jeweils im Sommer sieben Mal als Praktikant/Laborant).

Ich fahre dann auch zurück wieder kreuz und quer durch Westdeutschland und anschließend nach Österreich. Am Kupplungsverhalten hat sich weiter nichts geändert. Ich habe noch immer keine Zeit, mich neuerlich damit zu befassen. Die neue WaPu baue ich aber ein, denn am Schluß nach ca. 2000 km trat die Undichtigkeit doch wieder auf.

Ein weiterer Besuch bei Verwandten in Slowenien soll noch vor einer möglichen Wetterverschlechterung stattfinden. Diesmal geht es über die nun vollständig fertiggestellte neue Phyrnautobahn über Graz nach Slowenien. Es ist nicht die kürzeste, aber die schnellste Route in dieser Südrichtung aus Salzburger Sicht. Wer aus dem Norden kommend zum Balkan will wählt diese Route.

Die Strecke durch Ex-Jugoslawien ist mittlerweile ebenso fast durchgängig bis Athen über die Autobahn befahrbar, bzw. auch nach Dalmatien ab Zagreb bis Split. Es fehlt nur noch ein kurzes Stück von 60 km zwischen Maribor und Zagreb auf der slowenischen Seite. Dies ist

ärgerlich besonders für die Urlauber, denn die Slowenen müssen derzeit das Schengen-Abkommen erfüllen und nehmen es mit den Grenzkontrollen von und nach Kroatien auch ernst, so dass Wartezeiten während der Urlaubssaison (und die ist in Dalmatien bis Ende September) von leicht 1 h entstehen. Auf der sehr alten Straße des fehlenden Teilstücks darf nur 60 km/h gefahren werden (wegen häufiger, schwerer Überholunfälle) und so zieht sich auch dort die Fahrt oft entsprechend in die Länge.

Darüber hinaus muß noch bemerkt werden, daß sich die Fahrer neuer Fahrzeuge, teilweise aus den neureichen Gesellschaften Sloweniens und Kroatiens (bevorzugt SUV aller Marken wie Porsche, BMW, Audi, japanische Marken und DB) im Straßenverkehr ziemlich rüpelhaft verhalten, indem sie – sich wie in Panzern sitzend wägend – die Vorausfahrenden am liebsten von der Straße schieben möchten und zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen total ignorieren. Allerdings hat sich dies heuer im Vergleich zum letzten Jahr wegen der wesentlich drastischeren Strafen schon etwas gebessert.

Wegen lächerlicher Grenzstreitigkeiten zwischen Slowenen und Kroaten ist das Klima zwischen diesen Staaten (die unter Tito keine Probleme miteinander hatten) nun doch auch soweit abgekühlt, daß es die Slowenen mit der Erneuerung bzw Fertigstellung ihrer Anschlußautobahnen nach Kroatien wohl absichtlich nicht eilig haben. Dies gilt genauso für das noch kürzere Teilstück zwischen Koper und Porec/Pula bzw. Richtung Rijeka.

Die slowenischen Landstraßen auf den Hauptverbindungsstrecken sind sehr voll, und es geht überall entsprechend zäh weiter. Das Land ist im Vergleich zu den 50er Jahren ungeheuer zersiedelt worden, und so sind aus vielen früher benachbarten Dörfern „vereinigte“ Straßendörfer von erheblicher Längenausdehnung entstanden. Die internationalen Verbindungen nach Italien und Österreich sind aber perfekt, und auch nach Ungarn sind viele Trassenabschnitte vor der Fertigstellung. Selbst schon stillgelegte Bahnstrecken nach Österreich (z. B. Klagenfurt - Maribor) hat man erfreulicherweise inzwischen wieder aktiviert (vielleicht Haider zum Trotz.....).

Das Schönste in Slowenien ist aber die Vielzahl kleinster, quasi unberührter Nebenstraßen, die durch faszinierende Landschaften führen, die sich im Charakter aber von den bayrisch/österreichischen Alpenregionen deutlich unterscheiden. Wenn man allerdings in solchen Gegenden unerwartet auf einzelne Häuser stößt, die mit kalifornischen Villen und deren Anlagen vergleichbar sind, glaubt man im falschen Film zu sein.

Die Beschilderung ist dort aber ziemlich rar und für Interessierte empfiehlt es sich, gutes Kartenmaterial (1:150.000) mitzuführen, denn auch Navigationssysteme mit Karten von Südosteuropa beinhalten erfahrungsgemäß nur die Hauptverbindungsstrecken und Hauptstädte.

Nach meiner Rückkehr aus SLO (ohne weitere Probleme) konnte ich mir wieder die Zeit nehmen, die Kupplung auszubauen und siehe da, an der Kupplungsscheibe entdeckte unser Salzburger K70-Freund Thomas Blieberger einen Haarriß. Das gab neue Hoffnung, dass sich die Probleme nach Einbau einer neuen Kupplung, die mir Thomas gleich anbieten konnte, reduzieren könnten. Tatsächlich war das Ruckeln danach verschwunden, nicht aber das Kupplungs-Hubproblem. Folglich blieb nur noch die Andruckplatte als Störenfried über. Bei Rudi eine gebrauchte bestellt, zum 3. Mal umgebaut und endgültig Schluß war's mit dem letzten Ärger!

Auf meiner im heurigen September wiederholten, noch größeren Rundreise durch Italien, Slowenien und Kroatien hat sich der K70 LS vorbildlich verhalten und „mein Vertrauen nicht enttäuscht“. Auch der Öldruck, vorher mit heutigen Ölsorten im Leerlauf bei im Hochsommer heißem Motor zu stark abgesunken (bei 800 U/min an der Öldruckschalterschwelle, d. h. mit flackernder Öldrucklampe), konnte mit einem 20W-50

Classic Motorenöl (erhältlich in Salzburg www.classol.com), erfüllt die Normen ASEA A3, B3 und E2) wieder stabilisiert werden, d. h. das Lampenflackern trat danach nicht mehr auf.

Mittlerweile haben wir auch das September-Regionaltreffen in Stuttgart mit Renate und Franz Drexler als Mitfahrer dabei, von Andreas wieder prima organisiert, bestens hinter uns gebracht. Nun ist es Oktober, der K hat sich sein Saisonkennzeichen auch in diesem Jahr erst recht wieder vorbildlich verdient und darf bald in die Winterpause gehen.

Wer Oldtimer fährt muß überall und jederzeit mit unvorhersehbaren Überraschungen rechnen, erst recht, wenn ein Motor über Jahre nicht mehr in Betrieb war. Mir ist in solchen Fällen am wichtigsten, daß man sich alleine zu helfen weiß, das Fahrzeug auch ohne sofortige Verfügbarkeit von Ersatzteilen wieder flott zu bekommen (sonst bekäme man dann trotz Riesenkofferraum kaum mehr sein komfortables Reisegepäck unter). Nach insgesamt mehr als 500.000 km mit meinen insgesamt 5 K70s jeden Typs, war ich – mit ca. 100 Defekten in 35 Jahren - auf der Fahrt nur 2 mal auf fremde Hilfe angewiesen. Einmal mußte der Wagen wegen ausgelaufenen Öls (ohne für mich damals erkennbarer Austrittsöffnung) in die Werkstatt geschleppt werden. Was mir erst danach bekannt wurde: der Öl-Überdruckstopfen im Motorblock war herausgesprungen. Ein anderes Mal war plötzlich kein Antrieb mehr da (Ursache unbekannt, weil danach direkt zum Schrott gefahren; möglicherweise war es nur ein rausgesprungener Segerring und die Kupplungswelle verschoben).

Eine Fehlkonstruktion der besonderen Art war bei einer begrenzten Motorserie übrigens der nur steckbare Öleinfüllstöpsel aus Kunststoff an Stelle des guten alten Verschlusses mit Gewinde und Dichtring aus NSU-Zeiten (offensichtlich hat man sich bei VW davon eine Einsparung erwartet!). Mit dem oben beschriebenen „uneffektiven“ 75 PS-Motor ist mir der Stöpsel auf der Autobahn 2 x herausgesprungen. Man merkt dies erst, wenn der Öldruck nicht mehr da ist, da das Öl über die Nockenwellenkette in den rechten Motorraum gegen die Motorhaube hinausgeschleudert und damit auch auf den heißen Auspuffkrümmer gesprüht wird. In so einem Moment gerade mitten im Autobahn-Baustellenbereich sofort anhalten zu müssen heißt, sich der Sympathien der hinter einem zuerst über die Ölspritzer fahrenden und danach im Stau stehenden Fahrzeuglenker kaum erwehren zu können! Wer dann nicht ausreichend Öl in Reserve und ausreichend saugfähiges Papier dabei hat, kann nur mehr heftig bemitleidet werden. Und wer den Stöpsel nicht vorher durch eine Schnur gegen völligen Verlust gesichert hat, versteckt sich dann lieber ganz schnell, um etwaiger Lynchjustiz von allen Seiten zu entgehen. Der verantwortliche K70-Sanierer der damaligen Zeit hätte sich jedenfalls einen Zitronen-orden von der Kundschaft verdient. Oder man hätte ihn wenigstens als Lehrbeispiel zur Strafe in so eine Situation bringen sollen.

In der *Auto Bild* vom 30. Dezember 1995 gab es unter der Rubrik „Liebling Auto“ einen sehr treffenden Artikel unter der Überschrift

„Keiner hat ihn richtig lieb“

und dem Untertitel

*Nicht mal die Gnade der frühen Geburt erhebt ihn zum Oldie:
Außenseiter K70 – im Mittelpunkt nur bei Joachim Salinger*

Ich hoffe, dass die Titelaussage mittlerweile nicht mehr zutreffend ist..

Und bei Joachim? Ich hoffe es hat ihm die „Pechserie“ mit einem einzigen fremden (nämlich meinem) Wagen nicht so schwer zugesetzt, dass sein glorreicher Schlußsatz in diesem Artikel heute nicht mehr Gültigkeit hätte. Im Interesse der treuen K70 Gemeinde wäre es höchst wünschenswert!

Chier Spiegel, Originalradio, seit 11 Jahren
abgemeldet, bedingt fahrbereit, Roststellen am Schweller, bislang
ungeschweißt, Bremsen müssen überholt werden, Auspuff defekt,
V8 1350 Euro, 0711/91242782

P.S.: Um meine einleitende Frage zu beantworten: für mich JA., auch wenn dem „modernen Autofahrer“ gerade beim LS ein 5. Gang - und insbesondere als Reisewagen evt. auch ein Tempomat - sehr abgehen mögen....
Ergänzend die Benzin- und Öldaten:
Benzinverbrauch Überland: 8,5-9 l
Autobahn (zwischen 110 u. 130 km/h, meine normale Fahrweise): 9,5 l
Autobahn bei 140 km/h möglichst konstant, ohne nennenswerten Gegenwind: 11,8 l (Tacho geeicht).
Ölverbrauch: 0,5 l auf 1000 km.

Aanpassingen APK relevant voor de K70

Beste K70 rijders en bewonderaars,

In de pers verschijnen de laatste tijd regelmatig berichten dat de regelgeving voor de periodieke keuring van alle auto's, en dus ook voor onze K70's, gaat worden aangepast. Ik heb de taak op mij genomen om dit zo goed mogelijk bij te houden en ga proberen jullie op de hoogte te houden. Uit de diverse publicaties in de krant en op internet is mijn voorlopige conclusie dat er voor ons als K70 bezitters iets verandert. Wij mogen onze K70 vanaf 2008 eens in de 2 jaar laten keuren, in plaats van elk jaar.

Deze conclusie volgt uit de brief van Minister Eurlings aan de Tweede Kamer. Hieronder daaruit een citaat.

APK-frequentie historische auto's

Wellicht ten overvloede wijs ik u er op dat na een eerder overleg met uw Kamer daarover al besloten is de APK voor historische auto's af te schaffen, respectievelijk de frequentie te verlagen. Concreet betekent dit dat historische auto's van vóór 1960 geheel vrijgesteld worden van APK en dat voor auto's ouder dan 30 jaar de APK-frequentie wordt verlaagd naar eenmaal per 2 jaar. Ook deze lagere APK-frequentie wil ik laten ingaan op 1 januari 2008.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

SERGE.