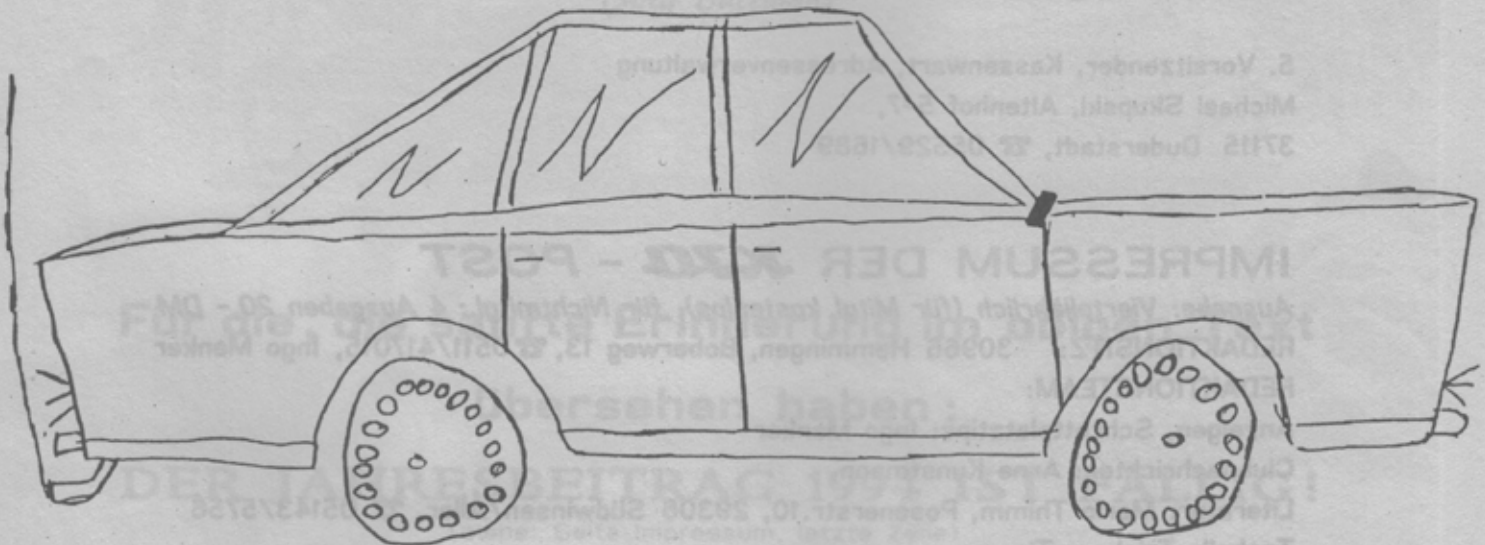
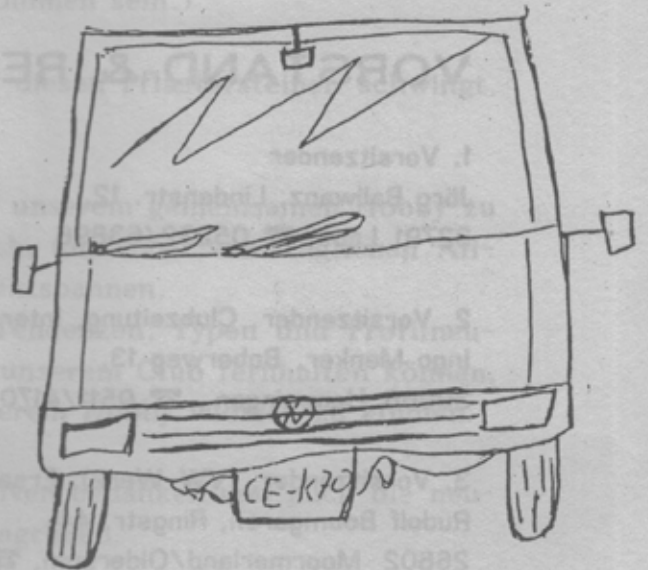
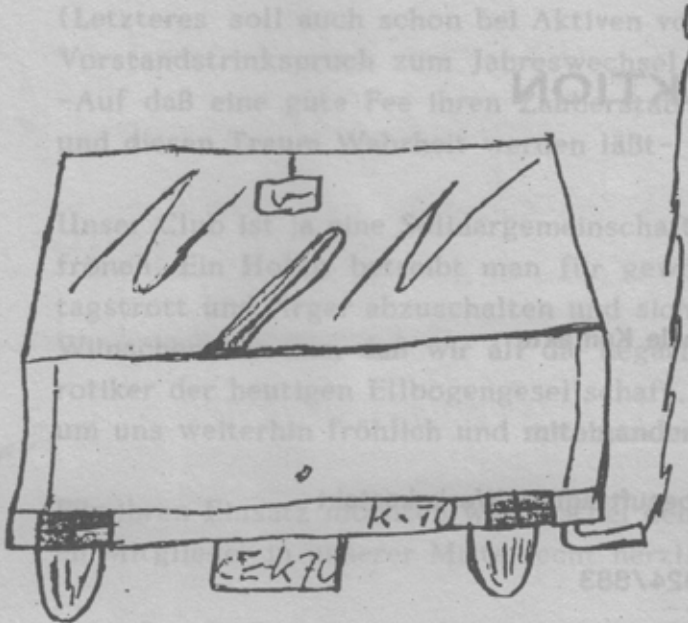


K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.



Edmund Boettcher, 8 Jahre

Mitglied im



INHALT:

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt
Ersatzteilpool
Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten
Schrottplatztips

VORSTAND & REDAKTION

1. Vorsitzender

Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12,
32791 Lage, ☎ 05232/63896

2. Vorsitzender, Clubzeitung, Internationale Kontakte

Ingo Menker, Boberweg 13,
30966 Hemmingen, ☎ 0511/417015

3. Vorsitzender, (VW-Werk), Ersatzteilbeauftragter, Werkskontakt

Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44,
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883

4. Vorsitzender, Schriftführer, Clubzeitung

Arne Kunstmann, Gustav Weihrauch Weg 13,
22359 Hamburg 67, ☎ 040/6039758

5. Vorsitzender, Kassenwart, Adressenverwaltung

Michael Skupski, Altenhof 5-7,
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD** - POST

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitgl. kostenlos), für Nichtmitgl.: 4 Ausgaben 20,- DM

REDAKTIONSITZ: 30966 Hemmingen, Boberweg 13, ☎ 0511/417015, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr.10, 29308 Südwinzen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks u. Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr.26, 22765 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

Clubkonto: 37115 Duderstadt, Sparkasse Duderstadt, BLZ: 260 512 60, Kt.Nr.: 3081403

Auf ein Wort.....

Wieder hat ein neues Jahr begonnen und jede(r) wird je nach Mentalität und Pegelstand, "hinüber-gefeiert, -gerutscht, -gekrochen, -gesungen, -gelallt, oder auch -geschlafen haben".

Viele haben auch ihren Weg ins neue Jahr mit guten Vorsätzen gepflastert. Der Vorstand hat geträumt, was auf den Pflastersteinen der bisher 'Inaktiven' zu lesen war:

„Ich will nicht immer alles dem 'Harten Kern' überlassen, sondern aktiver am Clubleben teilnehmen, bei Treffen, Aktionen usw. mitmachen und auch mal etwas für die Clubzeitung schreiben und meinen Clubbeitrag immer pünktlich am Jahresanfang entrichten und nicht erst nach der dritten Mahnung.“

(Letzteres soll auch schon bei Aktiven vorgekommen sein.)

Vorstandstrinkspruch zum Jahreswechsel:

-Auf daß eine gute Fee ihren Zauberstab über diesen Pflastersteinen schwingt, und diesen Traum Wahrheit werden läßt-

Unser Club ist ja eine Solidargemeinschaft, um unserem gemeinsamen Hobby zu frönen. Ein Hobby betreibt man für gewöhnlich, um dabei vom täglichen Alltagstrott und Ärger abzuschalten und sich zu entspannen.

Wünschen wir uns, daß wir all die negativen Tendenzen, Typen und Profilneurotiker der heutigen Ellbogengesellschaft, von unserem Club fernhalten können, um uns weiterhin fröhlich und **miteinander** unserem Hobby widmen zu können.

Für ihren Einsatz möchten wir uns bei den Aktiven bedanken und auch die neuen Mitglieder in unserer Mitte recht herzlich begrüßen.

In diesem Sinne, wünschen wir Allen (und ihren K70's) im Neuen Jahr viel Gesundheit und gute Fahrt.

Jörg Ballwanz

**Für die, die sanfte Erinnerung im obigen Text
übersehen haben:**

DER JAHRESBEITRAG 1994 IST FÄLLIG!

(siehe: Seite Impressum, letzte Zeile)

Es ist soweit!



Der Beitrag ist fällig!

Das neue Jahr hat begonnen und somit ist auch der Clubbeitrag fällig!

Um eines klarzustellen:

Der Beitrag ist jeweils am Jahresbeginn fällig (und nicht im Laufe des Jahres) - oder ist schon jemand ins Kino gegangen und hat erst während der laufenden Vorstellung das Eintrittsgeld bezahlen müssen?

Die pünktliche Bezahlung des Beitrages muß von allen Mitgliedern verlangt werden können; unabhängig davon, ob sie sich für den Verein besonders engagieren oder nur 1 x jährlich auf K 70 - Treffen erscheinen.

Ich bitte daher alle Mitglieder (sofern sie noch keine Einzugs-ermächtigung erteilt haben) den Beitrag für 1994 umgehend auf unser Clubkonto zu überweisen.

Gerade im Hinblick auf die Clubkosten (Standgebühr für Oldtimer-Treffen, K 70 - Post, Porto etc.) sowie die Ausgaben für unseren Ersatzteillager ist es wichtig, daß der Club immer über ein gewisses "Finanzpolster" verfügt.

Michael Sk.

(Michael Skupski)
(Kassenwart)

**„Ich mache
nur meinen
Job“**





Halwart Schrader
Pressesprecher

Hinter den Höfen 7
D - 3113 Suderburg-Hösseringen
Telefon 05826 - 83 43
Telefax 05826 - 83 97

PRESSENOTIZ - an alle DEUVET-Clubs 3-11-93

DEUVET in der FIVA

Die Generalversammlung der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) hat am 23. Oktober 1993 in Luzern einstimmig beschlossen, den DEUVET mit sofortiger Wirkung als Repräsentanz der deutschen Oldtimer- und Markenclubs aufzunehmen.

Der Antrag zum FIVA-Beltritt war schon vor Jahresfrist gestellt worden; die Mandatsübernahme mußte zuvor durch die Hauptversammlungen der bisher als deutsche Mitglieder in der FIVA vertretenen Clubs ASC und DAVC bestätigt werden. Beide Clubs behalten ihren Sitz in der FIVA als "Founder Members" weiterhin, wie dies auch bei einigen anderen Mitgliedsländern, die durch Föderationen vertreten sind - zum Beispiel Belgien oder Spanien - der Fall ist, jedoch ohne Stimmrecht in der Generalversammlung.

Die FIVA als interkontinentaler Zusammenschluß von annähernd 500 Clubs und Vereinigungen aus derzeit 27 Ländern von Argentinien bis Luxemburg, von Japan bis Norwegen, von Australien bis Lettland vertritt die Interessen von nunmehr weit über 400.000 Mitgliedern. Die unter den Regularien der FIVA-Clubs veranstalteten Rallies und touristischen Wettbewerbe zeichnen sich durchweg durch eine besondere Qualität aus und genießen in hohem Maße die Unterstützung der zuständigen Verkehrsbehörden, was vor allem in Europa von zunehmender Bedeutung ist.

Alle Mitgliedclubs dürften in absehbarer Zeit von einem weiteren Schritt profitieren, den die FIVA auf internationaler Ebene getan hat. Mit dem Dachverband sämtlicher anerkannter Automobilclubs, der in Paris beheimateten FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), in deren Kompetenz sowohl alle touristischen Belange als auch die des Motorsports (nach Auflösung der FISA) fallen, ist vereinbart worden, eine enge Korporation einzugehen. Unter einem gemeinsamen Dach mit einer neu strukturierten FIA hätte die FIVA als Vertreter der historischen Szene eine noch bessere Ausgangsposition für ihre Arbeit. Eine für den März 1994 geplante außerordentliche FIA-Generalversammlung wird über einen entsprechenden Antrag, die FIVA der FIA als selbständige Institution für alle historischen Belange anzugliedern, abzustimmen haben.

Was ist ein Oldtimer?

Die am 19. März 1993 vom "General Committee" der FIVA auf Englisch und Französisch formulierte Definition für historisch bedeutsame Sammlerwagen, die wir gemeinhin mit dem Begriff "Oldtimer" bezeichnen, gilt verbindlich auch für die vom DEUVET vertretenen Clubs und Vereinigungen und lautet, ins Deutsche übersetzt:

"Ein in historischer Originalausführung erhaltenes Fahrzeug, welches mechanisch angetrieben ist und vor mehr als zwanzig Jahren hergestellt wurde, erhalten und gepflegt in historisch korrektem Zustand, im Besitz einer Person oder einer Institution, die dieses Fahrzeug aus historischem und technischem Interesse pflegt und unterhält und es nicht zum täglichen Gebrauch einsetzt. Für ein solches Fahrzeug kann auf Antrag ein FIVA-Fahrzeugpaß ausgestellt werden."



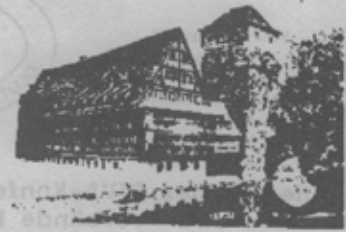
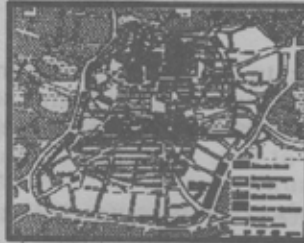
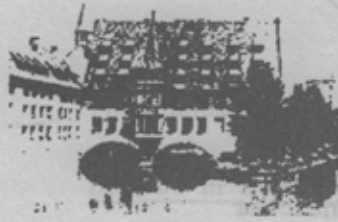
Die auf der FIVA-Konferenz in Luzern vertretenen Mitglieder-Clubs und -Verbände haben zudem eine Reihe wesentlicher Beschlüsse gefaßt, deren wichtigste die nachstehend genannten sind:

- 16 Rallies der FIVA-A-Kategorie und 15 der B-Kategorie wird es 1994 geben. Die FIVA-Weltrallye 1994 findet vom 21. bis 29. Mai in Portugal statt.
- Zur FIVA-Weltrallye 1995 wurde die Schweizer Alpenfahrt erklärt; 1996 ist Großbritannien an der Reihe. Deutschland bewarb sich für die Ausrichtung im Jahr 2000.
- Für das Frühjahr 1994 wird ein Seminar für FIVA-Stewards durchgeführt, um sie für ihre Aufgaben bei internationalen Veranstaltungen vorzubereiten.
- Für zukünftige Rallies sollen vermehrt historische Motorräder in den Ausschreibungen Berücksichtigung finden.
- Die Europa-Kommission der FIVA intensiviert ihre Kontakte zu den EG-Behörden in Brüssel, um in jenen Ländern zukünftig Vereinfachungen für die Zulassung und Benutzung von Oldtimern zu erreichen, wo im Vergleich zu anderen Staaten Einschränkungen zu befürchten sind. Eine präzise Definition des Begriffs "Oldtimer" und seine Eingrenzung auf wirklich historisch bedeutsame Sammler- bzw. Liebhaber- und nicht Alltags-Gebrauchsfahrzeuge ist Voraussetzung für ein erfolgreiches Vorgehen. Für Millionen von Gebrauchtwagen auf Europas Straßen lassen sich nicht die gleichen Privilegien, für die sich die FIVA einsetzt, in Anspruch nehmen wie für echte Oldtimer. Die FIVA-offizielle Oldtimer-Definition (siehe Kasten) wurde vom DEUVET bereits zu einem früheren Zeitpunkt verbindlich übernommen.
- In größerem Ausmaß wird zukünftig bei der Ausstellung von Fahrzeugpässen durch die Technischen Referenten der FIVA-Mitgliedclubs und -verbände dem Authentizitäts-Nachweis der betreffenden Fahrzeuge Aufmerksamkeit gewidmet. Auch teilweise mit nicht-originalen Teilen aufgebaute Oldtimer können nach wie vor den FIVA- (in Deutschland: DEUVET-) Paß erhalten, doch wird vor allem im Interesse der Fairneß gegenüber Besitzern echter Originalfahrzeuge ausdrücklicher als bisher auf Modifikationen verwiesen. Die internationale Zusammenarbeit der in den FIVA-Clubs organisierten Markenexperten wird ausgebaut.
- Als Präsident der FIVA wurde Kraft Fürst zu Hohenlohe-Langenburg (ASC, Deutschland) bestätigt. Die neuen, turnusmäßig gewählten Vizepräsidenten sind John Thompson (Südafrika), Fred Myer (Österreich), Jean Panhard (Frankreich), Constantin Nicolopoulos (Griechenland). Das Generalsekretariat liegt nach wie vor in den Händen von Carl-Henrik Stormer, Norwegen.

Eschenwunsche Sauerbeuten x Rindfleisch

Unterschrift:

JAHRESTREFFEN PFINGSTEN 1994 IN NÜRNBERG



Liebe Freunde,

dieses Jahr haben wir für unser Treffen Nürnberg ausgewählt. Ist mal was anderes, ist wieder im Süden und ein interessantes Programm wird auch geboten. Hier folgt nun eine kurze Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten. (Jenaueses gibt es in den nächsten K70 Post.)

Samstag, 21.05.94

- 15.00 - 16.00 Ankunft
- Aufsuchen der Unterkunft
- gemeinsamer Abend mit Essen



Sonntag, 22.05.94

- Rundfahrt durch die Fränkische Schweiz mit unseren K70
- Besichtigung einer Tropfsteinhöhle
- gemeinsames Mittagessen
- Stadt- und Burgbesichtigung Nürnberg
- Abendessen und Ausklang



Montag, 23.05.94

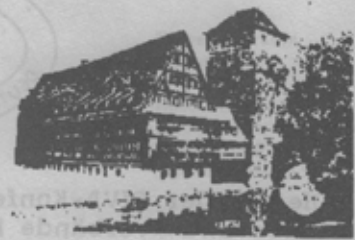
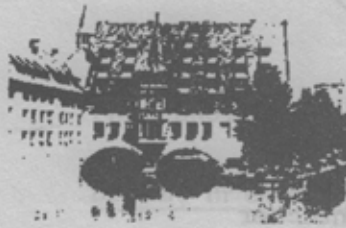
- eventuell vormittags kleines Programm
- Abreise

Als Unterkunft haben wir verschiedene Gasthäuser und Privatpensionen zusammengestellt, die Ihr buchen könnt. Diese befinden sich nördlich von Nürnberg im Raum Eckental. (A3 Abfahrt Nürnberg Nord an der B2 Richtung Gräfenberg.) - Ja ja einen Zeltplatz haben wir auch.

Wie sich jeder vorstellen kann, ist um Pfingsten viel los und somit ist es unbedingt erforderlich rechtzeitig bis spätestens März zu buchen.

Zusätzlich ist der Abschnitt für die Anmeldung auszufüllen und unbedingt bis Ende März an Rudolf Boomgaren zu schicken. Legt bitte für das gemeinsame Mittagessen am Sonntag pro Person 15 DM dem Abschnitt anbei. Zur Auswahl stehen zwei Menues, einmal mit Rindsroulade und einmal mit Sauerbraten. Bitte habt Verständnis dafür, da wir vorbestellen müssen.

JAHRESTREFFEN PFINGSTEN 1994 IN NÜRNBERG



Liebe Freunde,

dieses Jahr haben wir für unser Treffen Nürnberg ausgewählt. Ist mal was anderes, ist wieder im Süden und ein interessantes Programm wird auch geboten. Hier folgt nun eine kurze Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten. (Jenaueses gibt es in den nächsten K70 Post.)

Samstag, 21.05.94

- 15.00 - 16.00 Ankunft
- Aufsuchen der Unterkunft
- gemeinsamer Abend mit Essen



Sonntag, 22.05.94

- Rundfahrt durch die Fränkische Schweiz mit unseren K70
- Besichtigung einer Tropfsteinhöhle
- gemeinsames Mittagessen
- Stadt- und Burgbesichtigung Nürnberg
- Abendessen und Ausklang



Montag, 23.05.94

- eventuell vormittags kleines Programm
- Abreise

Als Unterkunft haben wir verschiedene Gasthäuser und Privatpensionen zusammengestellt, die Ihr buchen könnt. Diese befinden sich nördlich von Nürnberg im Raum Eckental. (A3 Abfahrt Nürnberg Nord an der B2 Richtung Gräfenberg.) - Ja ja einen Zeltplatz haben wir auch.

Wie sich jeder vorstellen kann, ist um Pfingsten viel los und somit ist es unbedingt erforderlich rechtzeitig bis spätestens März zu buchen.

Zusätzlich ist der Abschnitt für die Anmeldung auszufüllen und unbedingt bis Ende März an Rudolf Boomgaren zu schicken. Legt bitte für das gemeinsame Mittagessen am Sonntag pro Person 15 DM dem Abschnitt anbei. Zur Auswahl stehen zwei Menues, einmal mit Rindsroulade und einmal mit Sauerbraten. Bitte habt Verständnis dafür, da wir vorbestellen müssen.

Hier folgt nun die Zusammenstellung der Unterkunftsmöglichkeiten:

- 1.) 90542 Eckental Illhof, Camping Bergesruh, Heinz Penning, Tel: 09126 / 8956
- 2.) 91220 Kirchrötenbach Goldener Stern, 6 Zimmer, Tel: 09126 / 9109
- 3.) 91367 Weißenohe, Dorfhauserstr. 69, Gasth. z. Lillachtal, Tel: 09192 / 8404 oder 09155 / 804, 2 Doppelz., Ü/F 50 DM pro Zimmer
- 4.) 91367 Dorfhaus, Dorfhauserstr. 80, Fam. Hänfling, Tel: 09192 / 7402 Bauernhof, 12 Betten, Ü/F 20 DM
- 5.) 90542 Eckental - Eschenau, Eschenauer Hauptstr.32, Tel: 09126 / 1075 Hotel zum roten Ochsen, Fam. Krämer
- 6.) 91338 Igensdorf, Am Kirchplatz 1, Pension Frieda Ott, Tel: 09192 / 332, oder 09192 / 8440, 4 - 6 Betten, Ü/F 18 DM
- 7.) 91332 Gräfenberg, Haidhof 5, Hotel Schloßberg, Tel: 09197 / 567, 61 Betten, Ü/F 52 DM
- 8.) 91332 Gräfenberg, Höfles 6, Pension Fam. Hoffmann, Tel: 09192 / 7786, 4 Betten, Ü/F 15 DM
- 9.) 91332 Gräfenberg, Bergstr. 6, Pension Auerhahn, Tel: 09192 / 1000, Fam. Schrötter, 8 Betten, Ü/F 30 - 35 DM
- 10.) 91332 Gräfenberg, Bergstr. 9, Ferienwohnung Fam. Illig, Tel: 09192 / 7242, 2 - 4 Betten, Ü/F 20 DM
- 11.) 91332 Gräfenberg, Thuisbrunn 3, Pension m. Grosser, Tel: 09197 / 1470, 2 - 4 Betten, Ü/F 17 DM
- 12.) 91361 Gosberg, Gasthof Hotel Weisel, Tel: 09191 / 94841, 50 Betten, Ü/F 40 - 50 DM, Preis verhandelbar bei Gruppen
- 13.) 91358 Kunreuth, Weingarts 47, Gasthaus zur Linde, Tel: 09199 / 256, Inhaber Erich Kohlmann, Ü/F 19 DM

Sollte keine Buchungsmöglichkeit mehr vorhanden sein, oder aber andere Probleme auftreten, so wendet Euch bitte an:

Rudolf Boomgaren
Ringstraße 44
26802 M.- Oldersum
Tel: 04924 / 883

ABSCHNITT FÜR DIE ANMELDUNG

Hiermit bestätige ich die Teilnahme am K70 Treffen 1994 in Nürnberg.

Ich nehme mit Personen teil. DM füge ich für das Mittagessen anbei.

Essenswunsch: x Sauerbraten x Rindsroulade

Unterschrift: _____



20 Jahre NSU VW **K70** 1970-1990

1. Internationaler **K70** - Club e.V.

Liebe Stammtisch-Freunde !

Wir haben ab Januar 1994 einen neuen Treffpunkt.

Es ist die Taverne WALDESRUH.

Der 2. Samstag im Monat bleibt bestehen, die Uhrzeit ab 15⁰⁰ wie gehabt.



Wie Ihr seht, liegt die Gaststätte direkt an der A 46, d.h. von Düsseldorf od. von Wuppertal kommend, die Abfahrt Haan/Hochdahl nehmen und links abfahren. Nach ca. 100 Metern ist man da .

Gute Küche, viel Platz, gemütlicher Biergarten, griechische Küche u. Gastfreundschaft sind selbstverständlich.

*Unsere Gäste werden, wie in Griechenland üblich, hervorragend bewirtet.
Sie sollen sich bei uns wohlfühlen wie ein König.*

Stammtischtermine 1994:

- 12. Februar
- 12. März
- 9. April
- 14. Mai
- 11. Juni
- 9. Juli
- 13. August
- 10. September
- 8. Oktober
- 12. November
- 10. Dezember



Tel.: 02129 - 40 84 · Flurstraße 279 · 42781 Haan

Zahlreiche Beteiligung erwünscht !!!

Bis dahin viele Grüße

Euer Manfred Schmidt

Manfred Schmidt
Willbecker Str. 83
40699 Erkrath
Tel. 02104/45829

NSU

14. Int. NSU Treffen Markelo

9 • 10 • 11 • 12 Juni 1994

Einladung



NEDERLAND

Willkommen zum 14. Int. NSU Treffen in Markelo

Wir hoffen Ihnen am 14. Int. NSU Treffen in Markelo recht herzlich begrüßen zu dürfen. Auf der Sportanlage gibt es Campingmöglichkeiten. In Markelo und Umgebung können Sie auch in einem Hotel übernachten.

Das Nenngeld beträgt DM 67,50 pro Fahrzeug.* Einbegriffen sind alle Übernachtungen auf den Festplatz, Eintritt zur Festhalle/Ausstellung und Erinnerungsplakette.
*Ab 15. April DM 77,50.

An alle NSU Liebhaber,

Die NSU Club Nederland möchte Ihnen gerne einladen zum 14. Int. NSU Treffen daß dieses Mal in unserem Land organisiert wird.

Das Internationales NSU Treffen ist zugleich mit unserem 12 1/2-Jähriges Clubjubiläum und deswegen wird dieses Treffen ein großartiges NSU-Fest. Eine spezielle Ausstellung von NSU-Fahrzeuge wird ausgestattet werden, und wir fragen Ihres Interesse für eine einzigartige Sammlung von Motorräder von der Jahren 1901 bis 1965 mit dabei einige berühmte NSU-Rennmaschinen. Während das NSU-Fest können Sie von Live-Musik genießen.

Information

• Nennung und Informationen

Herman Mulstege
G.J. van Heekstraat 80
NL-7521 EH Enschede
Telefon 0031-53337001

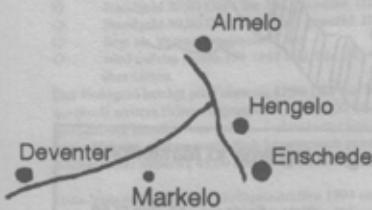
• Nenngeld bitte überweisen

Auf das Konto 866.468.800
Volks Bank Gronau e.G.
48683 Ahaus-Alstätte
BLZ 40164024

Mit Angabe von "NSU Treffen 94"

• Festplatz

Das Treffen findet statt auf dem Sportanlage "DE HAVERKAMP" in Markelo.



Programm

Donnerstag 9. Juni 1994
Festhalle mit Imbiss ist ab 14.00 geöffnet.
Nennung und ständige Ersatzteile Verkauf.

Freitag 10. Juni 1994
Frühstück ab 7.30.
Festhalle geöffnet ab 12.00.
Vorstandstreffen der verschiedenen Clubs um 16.00.
20.00 Offizielle Begrüßung und gemütliches Beisammensein in der Festhalle mit Live-Musik von LOW '71.

Samstag 11. Juni 1994
Frühstück ab 7.00.
Von 9.30 - 12.00 Gruppenfoto mit Gelegenheit zu einer Ausflugsfahrt.
Ab 13.00 Concours d'Élégance.
Anschließend Aufstellung und Bewertung der Fahrzeuge.
19.30 Siegerehrung und gemütliches Beisammensein in der Festhalle mit Live-Musik und Lotterie.
Das Restaurant ist durchgehend geöffnet.
Möglichkeit zum Schwimmen.

Sonntag 12. Juni 1994
Frühstück ab 7.00.
12.00 Verabschiedung der Teilnehmer und Ende des 14. Int. NSU Treffens Markelo.

Änderungen vorbehalten.

Nennanschrift: NSU Club Nederland, Herman Mulstege
Nenngeld auf Konto 866.468.800 Volks Bank Gronau e.G.
Nennungsschluß: 15. April 1994

NENNUNG

14. Int. NSU Treffen Markelo 9 • 10 • 11 • 12. Juni 1994
NSU Club Nederland

Name, Vorname

Straße

Plz., Wohnort

Land

Telefon

Fahrzeug

Baujahr

Anzahl der Teilnehmer

Mitglied von

Bemerkungen

Datum

Unterschrift

12-93

Your invitation to the
Volkswagen Nationals

In
Masterton

Easter Weekend 1994

2nd & 3rd of April

Proudly supported by:



**MARIN AUTOWERKES
TAUPO**



**Johns Repair Shop
Nelson**

Arco Motors

PRIVATE BOX 1410
WELLINGTON
TELEPHONE
(04) 234-8660
(04) 527-8486

The 1994 Nationals will be "DIFFERENT"

You're being asked for \$20 per head Registration Fee (based on registering people NOT cars) and that's different for a start!

What do you get for your money?

A busy weekend in the Wairarapa - current plans include;

- "Volkstoys", the biggest VW toy display ever held in this country (admission is free to those who pre-register!)
- "Volkshana" on grass
- Country run and a "Volksburger" cook-out
- Bus tour of the wineries
- See the Jet Ski Nationals
- "Volksmovies" at a local cinema
- Show and shine
- Grand Finale fancy dress prize giving dinner, dance, drinks and whatever.

Why should we register early?

- Because we can organise things much better for you if we know how many to cater for.
- Because there will be no registrations on the day.
- Because pre-registration gives you a real discount on T-shirt prices.
- Because your registration pack will be available on the Friday night and will contain;
 - meal discount vouchers
 - admission ticket to "Volkstoys"
 - vouchers for complimentary tea and coffee
 - trade discount vouchers
 - and other goodies, overall worth more than the registration fee.

Registration cut-off will be 1 March 1994 - BUT see back page re accommodation, unless you plan to sleep in your car!

Accommodation

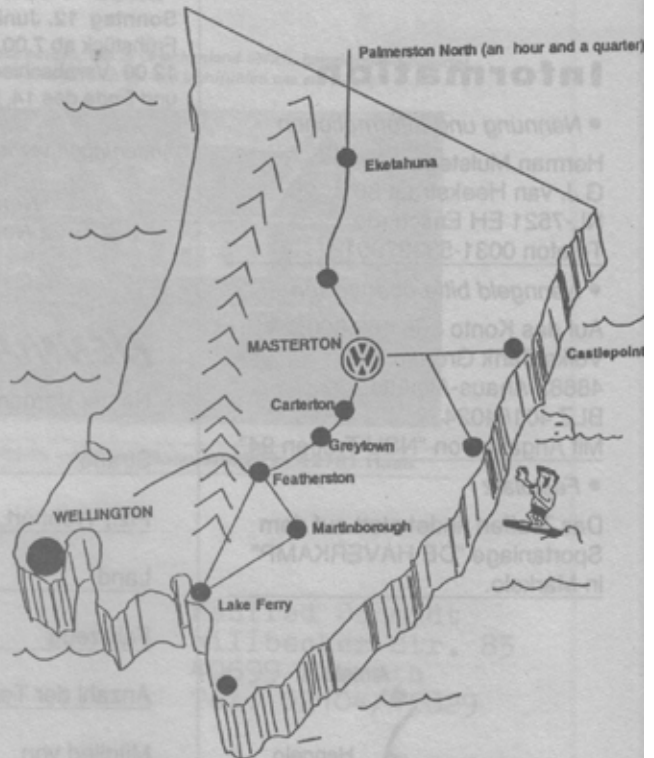
If you want to book accommodation in Masterton for Easter, we suggest that you do so as soon as you can, preferably before *this* Christmas!

The Jet Ski Nationals will be on there at the same time as our Nationals (popular place this!) and it looks as though the demand for beds will be quite high - the locals tell us that everything is booked out at Easter, even when there's nothing on there - you have been warned!! Action now!!

Possibilities include:

- Mawley Park Motor Camp ph 378.6454.
- facilities for campers, caravans and cabins, and very close to the Nationals.
- AA Host Motel ph 377.0155
- cnr of High St and Manchester St
- Colonial Cottage Motel ph 377.0063
- 122 Chapel Street
- Cornwall Park Motel ph 378.2939
- 119 Cornwall Street
- Highwayman Motel ph 377.4144
- 46 High Street
- Masterton Motor Lodge ph 378.2585
- SH2 South Masterton
- Solway Park Resort Hotel ph 377.5129
- High Street

Where is Masterton?



Volkswagening time to Masterton

Wellington and the Picton Ferry	1h 20m or so
Palmerston North	1h 20m or so
Taupo	4h 30m or so
Napier	2h 45m or so
Bombay Hills	6 hours or so

Like we've said - it's time for *action now* if you expect to book a bed somewhere near to the action this Easter!!

Programm

NSU - VW - Oldtimer - auch Motorräder FRÜHJAHRSTREFFEN

- * mit Telemarkt
- * gewerblicher Telemarkt
- * Umweltschutz
- * Kinderspielplatz usw.
- * Kaffee frei, ganztägig

1994

vom 13.05. bis 15.05.94

in D - 27446 Byhusen (Nahe Bremervörde / Zeven / Stade)

Es lädt ein:

NSU - TEAM - STADE / N. E.

'der Onkel'

☎ 0 41 41 / 8 13 83

(Info. auch; für VW - Fahrer: Iris und Eckardt Borstelmann Weihenmoor 3
D - 21709 Dudenbüttel, ☎ 0 41 41 / 8 42 33)



(Während des Treffens ist ein Funktelefon eingerichtet.
Diese Nummer ist über die erstgenannte ☎ 8 13 83 zu erfragen; bzw. wird
in der letzten Printzettelpost vor dem Treffen bekanntgegeben.)



'der Onkel'
- NSU - Freak -
Düschweg 8

D - 21682 Stade/Niederelbe
☎ 0 41 41/8 13 83

Info. auch
☎ 0 41 41/8 42 33

NENNUNG / ANMELDUNG

Verbindliche Nennung/Anmeldung zum NSU - VW - Oldtimer - Frühjahrstreffen mit
Telemarkt in 27446 BYHUSEN (bei Bremervörde/Stade) vom 13. - 15.05.1994.

Vorname: Nachname:

Straße: Plz./Wohnort:

Telefon: folgende Daten nur für interne Verwendung:

Fahrzeug, Typ und Baujahr:

PS (eingetragene): Motornummer:

Fahrg./Nr.: Reifengröße (eingetragen):

Anzahl der Teilm.: Felgen (eingetragen/Größe):

- gewerblicher Telemarkt und privater Telemarkt/Anbieter
- bis 3 m Standgröße, einmalige Gebühr 20,00 DM
- über 3m Standgröße, einmalige Gebühr 30,00 DM
- Camping Hotel / Pension / Gaststätte
- Teilnahme Frühstück, Samstag (5,00 DM)
- Teilnahme Frühstück, Sonntag (5,00 DM)
- Nenngeld 45,00 DM (mit Plakette usw.)
- Nenngeld 20,00 DM (ohne Plakette)
- Standgeld 20,00 DM (bis 3 m / gewerb. Händler und priv. Anbieter)
- Standgeld 30,00 DM (über 3 m / gewerb. Händler und priv. Anbieter)
- liegt als Verrechnungsscheck bei
- wird auf das Konto 101 1567 600, Blz. 241 910 15 Volksbank Stade/Niederelbe überwiesen

Das Nenngeld beträgt pro Fahrzeug 45,00 DM und beinhaltet auch wieder eine Plakette und
eventuell weitere Erinnerungsgaben. Oder 20,00 DM, ohne Plakette. Das Standgeld für
gewerbliche Händler oder private Telemarkter beträgt 20,00 DM/30,00 DM und beinhaltet
keine Plakette. Selbstverständlich können auch gewerbliche Händler und private
Telemarkter nennen (45,00 DM) und erhalten auch eine Plakette usw. .

Bitte Verwendungszweck: Frühjahrstreffen 1994 und Abzender angeben.
Nennungsfrist: 15.03.1994 (leider so früh, wegen der Herstellung der Plaketten).
Durch die Unterschrift wird der Erhalt des Programms, dessen Inhalt sowie der
Haftungsausschluss bestätigt:

Datum: Ort: Unterschrift:

Programm

Freitag, 13.05.1994 (nach Vatertag)
ab Mittag

- Anreise, Telemarkt, gemütliches Beisammensein

Samstag, 14.05.1994

ab 8.30 Uhr

10.00 Uhr

anschließend

ca. 16.00 Uhr

anschließend

ca. 18.00 Uhr

ab 20.00 Uhr

Sonntag, 15.05.1994

ab 8.30 Uhr

- Möglichkeit zum Frühstück
- Begrüßung der Teilnehmer
- Kontaktpflege, Telemarkt
- Start zum Besuch der Elbe/
- Kirschblüte/Altes Land
- Möglichkeit Stades Altstadt zu
- besichtigen - 1000 Jahre Stae-Feier
- freier Tagesablauf, Telemarkt
- gemütliches Beisammensein

- Frühstück
- Ausklang und Rückfahrt der Teilnehmer

Eine Fahrzeugbewertung wird mittels der Beantwortung - der Nennung/
Anmeldung stattfinden.

Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für
Privaten-, Sach- und Vermögensschäden. Die Teilnehmer des freiliegenden durch
Abgabe der Nennung/Anmeldung für sich und die ihnen gegenüber unterhalts-
berechtigten Personen für jeden im Zusammenhang mit dem Treffen des
NSU-Team Stade/Niederelbe erlittenen Unfall oder Schaden auf jedes Recht
des Vorgehens gegen den Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer. Die
Teilnahme der Veranstaltung, Benutzung von den Kinderspielflächen; eventuell
Luftkissenburg usw., geschieht auf eigene Gefahr. Dazu gehört auch das
eventuelle, eigene Grillen.
Die Teilnehmer tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung
für alle von ihnen oder von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.

BYHUSEN liegt grob betrachtet zwischen Zeven und Bremervörde bei
Stade/Niederelbe.
Aus Richtung Hamburg/Bremen kommt über die A 1,
Abfahrt Bockel in Richtung Bremervörde/Zeven (B 71)
Zeven, Selsingen, hinter Parzewinkel ca. 3km weiter von
der schnurgeraden B 71 rechts ab Richtung Kutenholz,
Deinstedt, Malstedt, BYHUSEN.

Das NSU-VW-Oldtimer-Frühjahrstreffen 1994 mit gew. Telemarkt findet
auf dem Sportgelände in Byhusen statt.
Das vorzügliche Sportplatzgelände von Byhusen bietet Toiletten, Dusch- und
Waschgelegenheiten, im Vereinsheim; Camping ist möglich.

Unterkunftsmöglichkeiten in Hotel/Gaststätten sind vorhanden; siehe Anlage.

Frühstück zum Selbstkostenpreis ist organisiert, Kaffee frei, ganztägig

Aus Kostengründen werden keine Nennungen/Anmeldungen bestätigt.
Die Nennung/Anmeldung gilt als angenommen, wenn nach 14 Tagen keine
Nachricht erfolgt.

E. m. Fr. 45,-
D. m. Fr. 70,-

TJETJEN

Ferienwohnung und Gästehaus
Gemischtes Bio-Lohn-Gebacken
Eichenstraße 1 - 27448 FAHRESE
Telefon 047 82/1555 - Fax 1722

7km weit weg von Byhusen

--Jägers Rast--
Hotel/Gaststätte

21717 Schwinne
0 41 49/80 29

E & D, pro Person 40,00 DM

mit Frühstück

15km weit weg von Byhusen

Ahrens ^{EZF30-}
^{DZP90-}
Hotel - Restaurant - Saal ^{inklusive}
Zimmer mit Dusche, WC und TV ^{Garteng}

Bundesstraße 74 (zwischen Stade und Bremervörde)
im Familienstadl seit 1923

An der Bundesstraße 2
2661 Hagenah
Telefon 0 41 49 / 86 05

ca. 15km weit weg von Byhusen

Der Veranstalter weist auf folgendes
hin:

Vorbehalten bleiben Irrtümer, Preisveränderungen und Programmveränderungen -
rechtzeitige Zimmerreservierung wird empfohlen, da durch die
Kirschblüte/Altes Land und die 1000-Jahre-Feier Stades sehr große
Hotelnachfrage besteht!
Die o. g. Adressen sind jedoch einfach zu finden.

Für Rückfragen und um Mißverständnisse auszuräumen steht der Veranstalter
gerne zur Verfügung, Telefon: 0 41 41/8 13 83 - große Antrittsicherheit,
unter der Woche, ab 21.00 Uhr aufwärts.
Jeder NSU'er, VW'er, Oldtimerbesitzer (egal welcher Region/Club-
zugehörigkeit), privater Teileverkäufer und gewerblicher Teileverkäufer
usw. - ist "prinzipiell/vu-lich" willkommen!

Landgasthof
Zu den Eichen
Landwehrdamm 26
27432 BRV-Hesedorf
0 47 61/13 90
E. = 32,00 DM, m. Fr.
D. = 60,00 DM, m. Fr.
eventuell auch Garage
7,8 km weit weg von Byhusen

"Deutsches Haus"
Hotel und Gaststätte
27449 Mulsum
0 47 62/13 35
E. = ab 27,00 DM, m. Fr.
D. = ab 50,00 DM, m. Fr.
ca. 13km weit weg von
Byhusen

1000 Jahre STADE

1000-Jahr-Feier 1994

K 70-FAHRT WIE BEIM RAKETENSTART

Am Samstag, den 20.4.1991 las ich in der Zeitung ein Inserat: K 70, guterhalten mit Motorschaden in Herford zu verkaufen, VHB 1800 DM.

Für den nächsten Tag vereinbarte ich einen Besichtigungstermin. Es war ein 75 PS-K 70 mit L-Ausstattung, Kilometerstand 83 900, Farbe türkismetallisch. An einigen Stellen hatte der Lack unter dem Klarlack feine Risse, wie häufig in den 70er Jahren. Einige kleine Dellen waren auch zu sehen.

Das Fahrzeug war ab 13.12.1972 laufend angemeldet und "scheckheftgepflegt". Der Erstbesitzer war ein Jahr nach Inbetriebnahme gestorben. Der Zweitbesitzer war eine alte Dame, die das Fahrzeug im September 1990 aus Altersgründen abgegeben hat. Die Drittbesitzerin war eine Mutter mit 6 Kindern, vielen Katzen und sonstigem Kleintier. Diese benutzte das Fahrzeug nur zum Einkufen, für Schule und Kindergarten. Das Fahrzeug war noch in einem selten guten Originalzustand mit sehr gepflegter Innenausstattung. Die Frau erzählte mir, daß der K 70 schon einige Monate nicht mehr gefahren würde, weil der Motor eine sehr starke Rauchentwicklung hätte, vermutlich ein Motorschaden. Trotz mehrfacher Werkstattbesuche sei die Ursache nicht festgestellt worden, darum der Verkauf. Folgende Teile seien ersetzt worden: Batterie, Anlasser, Lichtmaschine, Wasserpumpe, Auspuff Mittel- und Endrohr. Die Bremswirkung sei auch nicht mehr gut, es müßte laufend Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden, erwähnte sie nebenbei. Das vorliegende Kompressionsdiagramm zeigte gute Werte, für alle Zylinder ca. 11 bar. Wasser im Öl oder Öl im Kühlwasser war nicht feststellbar. Äußerlich alles dicht. Die rausgeschraubten Kerzen waren mehr als gewöhnlich verölt.

Für mich stand fest, das Auto wird gekauft, auch mit Motorschaden, denn ein Ersatzmotor war noch vorhanden.

Beim Stand von 1000 DM wurden wir uns einig, denn sie wollte zumindest Reparatur- und Ersatzteilkosten ersetzt haben.

Als Abholtermin wurde Montag der 6.5. spätnachmittags vereinbart. Dieser Tag war ein selten schöner milder Maientag, als ich mit meiner Frau nach Herford zuckelte. Meine Frau war von dem optischen Eindruck des K 70 ganz angetan. Im Hintergrund das zarte Grün der Bäume und dazu Sonnenschein; es war ein günstiger Abholtag.

Die K 70-Verkäuferin hatte die Batterie nachladen lassen. Ich hatte Bremsflüssigkeit, Zündkerzen, eine vollen Werkzeugkasten, usw. mitgebracht.

Nach ca. einer halben Stunde Vorbereitung, einschließlich Überprüfung der Zündanlage, konnte der erste Startversuch beginnen. Der Motor sprang auch sofort an (eine Stärke des K 70), aber unter einer unwahrscheinlichen Rauchentwicklung.

Der Motor lief erstaunlich ruhig und gleichmäßig, verdächtige Geräusche waren nicht zu vernehmen. Die Frau und einige Nachbarn baten mich, den Motor wieder abzustellen, damit die Anwohner keine Schwierigkeiten machen.

Nach Abwicklung der Kaufformalitäten verabschiedeten wir uns von der Familie, 8 Katzen und anderem Getier. Die Kinder wurden noch mit kleinen Geschenken bedacht. Einige der lieben Kleinen knutschten mich derart ab, daß sich Waschen am nächsten Morgen erübrigte.

Mit meiner Frau hatte ich vereinbart, mir in gebührendem Abstand zu folgen. Abschleppen konnte man bei Motorstreik ja immer noch. Dann begann die Abfahrt. Es war wie bei einem Raketenstart, die

Rauchwolken waren imponierend. Man glaubt gar nicht, wieviel Rauch ein 1600er Motor bei ca. halber Drehzahl ausstoßen kann. Die winkenden Leute hatten wir durch den starken Rauch nach kurzer Zeit aus den Augen verloren.

Mittlerweile war es 19 Uhr, der Verkehr bis zur BAB-Auffahrt Herford West war gering. Bedenken hatte ich nur, daß die Verkehrspolizei die Raketenfahrt stoppen könnte. Wir tuckerten mit ca. Tempo 80 weiter in Richtung Bielefeld. In Höhe Bielefeld war die Qualmerei vorbei, und ich legte an Tempo zu.

Nach knapp einer Stunde Fahrt hatten wir das häusliche K 70-Nest in Nordborchen erreicht.

Was war die Ursache der Qualmerei? Die Frau hatte ja erzählt, daß laufend Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden müßte. Ich hatte aber keine undichten Stellen feststellen können. Es gab nur eine Möglichkeit: Die Manschette des Hauptbremszylinders mußte defekt sein. Dadurch wurde bei jeder Fußbremsung Flüssigkeit in den Bremskraftverstärker gepumpt. Ab einer bestimmten Pegelhöhe wurde über den Unterdruckschlauch Bremsflüssigkeit vom Motor angesaugt und mitverbrannt; das war die Ursache. Aus dem Grunde hatte ich während der Fahrt jeden unnötigen Bremsvorgang vermieden.

Am folgenden Tag meldete ich den K 70 ab und gönnte ihm eine längere Erholungspause, weil ich zu der Zeit an einem 1956er Faltdach-Wartburg am Werkeln war (Vollrestauration).

Die Innenlackierung erledigte ich selbst. Die Restaurierung des K 70 hatte ich im Herbst 91 in Angriff genommen. Die Außenlackierung folgte im Frühjahr 92 durch eine Lackierei im originalen Farbton.

Bei der Zulassung am 23.4.1992 gab es weder beim TÜV, noch bei der ASU Probleme, im Gegenteil, die TÜV-Leute waren vom Zustand des K 70 begeistert.

Einschließlich Kaufpreis und Zulassung waren genau 2136 DM Kosten entstanden. Aber was solls, jetzt ist der K 70 das beste Stück in meinem K 70-Nest. Am 1. Mai 1992 hatten wir ja das K 70-Treffen in Mölln, und bis dahin mußten noch einige Probefahrten absolviert werden. Die Fahrt nach Mölln verlief ohne Zwischenfälle.

Am 2. Tag des Treffens mußte ich wegen eines Todesfalles in der Familie leider vorzeitig die Heimreise antreten.

Ab Herbst 1992 hat dieser K 70 Ruhepause, und er hat durch einen alaskablaumetallic-farbenen K 70 Gesellschaft bekommen, ein echter Scheunenfund, aber das ist eine andere Geschichte.

Josef Wasmuth



K 70-FAHRT WIE BEIM RAUFENSTART

Man sieht ihn sehr selten noch,
und es gibt ihn doch. Die Zeit,
die er lebt, die ist nicht lang,
doch um die Ersatzteile muß man bang(en).
Sie werden rarer für unser Vehikel,
und dann ein richtig teurer Artikel.
Als Gebrauchsauto wird er zu teuer,
und er wird ja auch nicht neuer.
Doch treu sind wir ihm alle noch,
und ist der Sprit auch teuer, wir fahren doch.
Denn ein Super Auto war er schon immer,
jetzt läßt er den Oldtimer durchschimmer(n).
Von wem ich rede, das ist doch ganz klar,
K70 fahren, Jahr für Jahr.
Und ist der K70 auch nicht mehr neu,
bisher hat er gedient immer treu.
Und so soll es auch bleiben ersteinmal,
denn K70 ist erste Wahl

BR kontakt

Werk Salzgitter

Ⓜ Aktuelle Informationen des Gesamtbetriebsrats der Volkswagenwerk AG Ⓜ

1970 – 1980: Zehn Jahre Volkswagenwerk Salzgitter

Zehn Jahre Arbeit im Volkswagenwerk Salzgitter – unter diesem Motto stand die letzte Betriebsversammlung vor dem Werksurlaub.
Für Rudi Anklam, als Betriebsratsvorsitzender seit Grün-

dung des Werkes erster Arbeitnehmervertreter der Belegschaft, war das zehnjährige Werksjubiläum Anlaß, um noch einmal die zwar kurze, aber wechselvolle Geschichte des Werkes Salzgitter in Erinnerung zu rufen.



Volkswagenwerk Salzgitter (Luftaufnahme wurde von der zuständigen Behörde freigegeben)

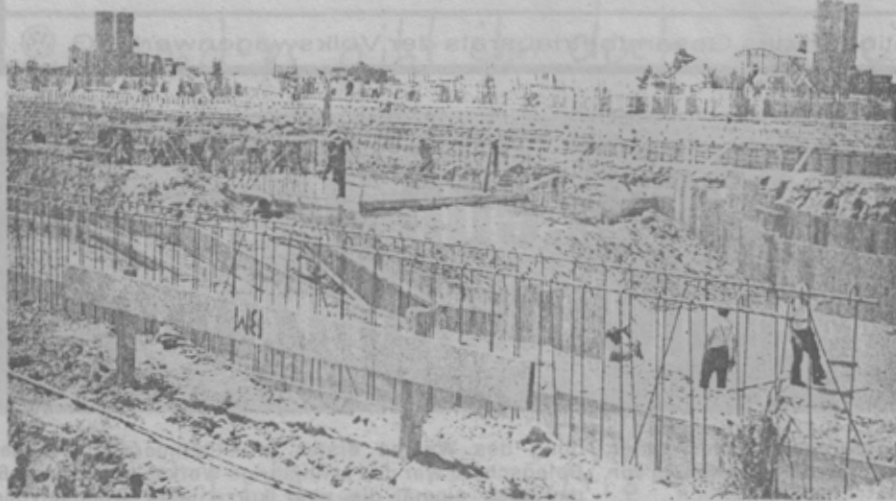
Rudi Anklam: „Die Monostruktur durch das Hüttenwerk und die damit verknüpften Risiken im Auf und Ab des wirtschaftlichen Kreislaufs waren für die Stadtväter von Salzgitter der Grund, sich nach weiteren

Standbeinen zur Sicherung der Arbeitsplätze umzusehen. Und so wurden Ende der 60er Jahre die Verhandlungen über ein Volkswagenwerk in Salzgitter mit Erfolg abgeschlossen. Vom ersten Spatenstich im Mai

1969 bis zur Aufnahme der Arbeit in diesem Werk verging weniger als ein Jahr. Das war eine gewaltige Leistung aller am Aufbau Beteiligten, es war aber auch eine Pionierzeit der ersten Beschäftigten, die im

Frühjahr 1970 hier die Arbeit aufnehmen. Die Hallen 1 und 2 waren zur Hälfte fertig, von den Randbauten war kaum etwas zu sehen, als in den grünen Baracken am
(Fortsetzung auf Seite 2)

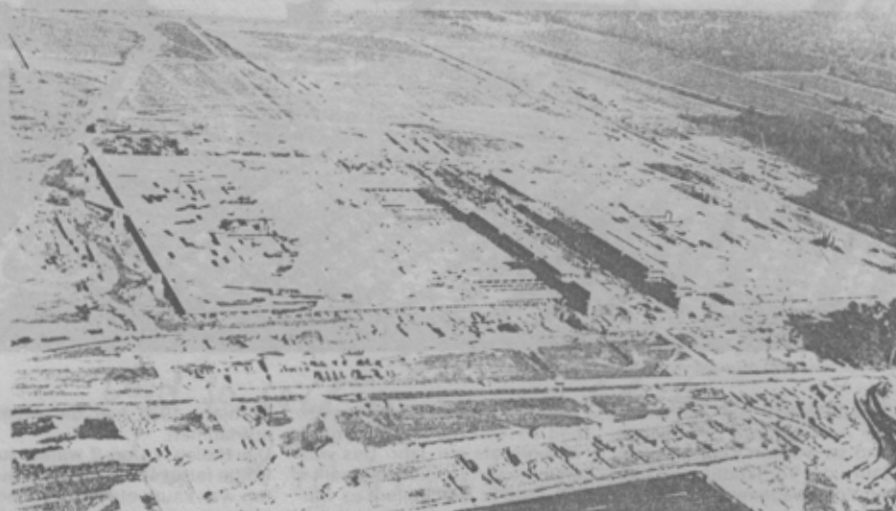
1970 – 1980: Zehn Jahre Arbeit



1969 – Die Bauarbeiten für das Volkswagenwerk Salzgitter haben begonnen



1970 – Schlammwüste vor den Baubuden; im Hintergrund das Heizhaus



1970 – Die Hallen 1 und 2 sind im Bau (Luftaufnahme wurde von der zuständigen Behörde freigegeben)

(Fortsetzung von Seite 1)

Wäldchen – im Südosten des Werksgebietes gelegen – die ersten Kolleginnen und Kollegen ihre Tätigkeit begannen. Nach und nach wurden – zu den aus anderen Volkswagenwerken versetzten Werksangehörigen – auch zahlreiche Kolleginnen und Kollegen neu eingestellt. Schutzhelm und Gummistiefel gehörten damals zur normalen Arbeitskleidung. Wo heute Wege und Straßen verlaufen, war 1970 nur eine Schlammwüste, die durch den Lastwagenverkehr und durch die Baufahrzeuge ständig in Bewegung gehalten wurde.

- Der 16. Februar 1970 ist ein
- denkwürdiger Tag. Nicht
- deswegen, weil ich an die-
- sem Tag mit einem Papp-
- karton unter dem Arm vom
- Betriebsrat des Werkes
- Hannover delegiert und mit
- einem speziellen Tarifver-
- trag für diese Tätigkeit aus-
- gestattet meine Arbeit im
- Arbeitsamt in Salzgitter-Le-
- benstedt aufgenommen ha-



Rudi Anklam

- be. Der 16. Februar 1970 ist
- der Tag, an dem begonnen
- wurde, Neueinstellungen in
- Salzgitter für das neue Werk
- vorzunehmen.

Die Personalabteilung war mit den ersten Mitarbeitern seit Ende 1969 bereits im Arbeitsamt tätig.

Es war alles ein Provisorium – aber es lief. Die damals eingestellten Kolleginnen und Kollegen mußten größtenteils für mehrere Monate die beschwerliche Busfahrt nach Wolfsburg oder Hannover auf sich nehmen.

1. Betriebsversammlung 1970

Die erste Betriebsversammlung fand am 17. Dezember 1970 statt.

In dieser Versammlung konnte bereits der 5000. Werksangehörige begrüßt werden. In wenigen Monaten 5000 Menschen einstellen oder aus anderen VW-Werken umsetzen,

Volkswagenwerk Salzgitter

das war ein gewaltiges Stück Arbeit.

Aber auch das wurde gemeistert, wenn es dabei auch einige Probleme gab.

So kam es häufiger vor, daß der Versetzte schneller hier war als seine Papiere. Das führte dazu, daß am Zahltag die Lohn- oder Gehaltstüte nicht in Ordnung war. Aber auch in diesen Fällen wurde geholfen und Abhilfe geschaffen.

In den ersten Monaten war es durchaus üblich, daß sich mehrere Abteilungen einen Büroraum teilen mußten. Es war selbstverständlich, daß einer dem anderen half. Ein Zeichen dafür, daß die Menschen in schwierigen Zeiten durchaus noch in der Lage sind, solidarisch zu handeln.

Die kühnen Planungen sahen im Endausbau des Werkes sechs Fertigungshallen – je drei links und rechts der Mittelstraße – vor. Dieser Ausbau wird wohl nie erreicht werden. Und darüber spricht man auch nicht mehr.

Bis 1972 ging dann der Aufbau des Werkes zügig voran. Dann kam es zu einer ersten Unterbrechung. Aber diese Störung war jedoch nicht mit dem zu vergleichen, was in den Jahren der VW-Krise 1974/75 auf uns zukommen sollte.

1974 überlegten wir uns, wie wir den 10.000 vor der Tür stehenden Werksangehörigen begrüßen sollten. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen. Im Zuge der Absatzkrise gab es Einstellstopp, Kurzarbeit und die ersten Aufhebungsverträge. Sie waren Vorboten des S-1-Planes, der Mitte 1975 zur Schließung des Fahrzeugbaues und damit fast zur Halbierung der Belegschaft führte.

- Von Juni 1970 bis Juni 1975
- wurden hier im Werk Salzgitter 418.353 K 70-, 412- und Passat-Fahrzeuge unter zum Teil schwierigsten Bedingungen gefertigt.

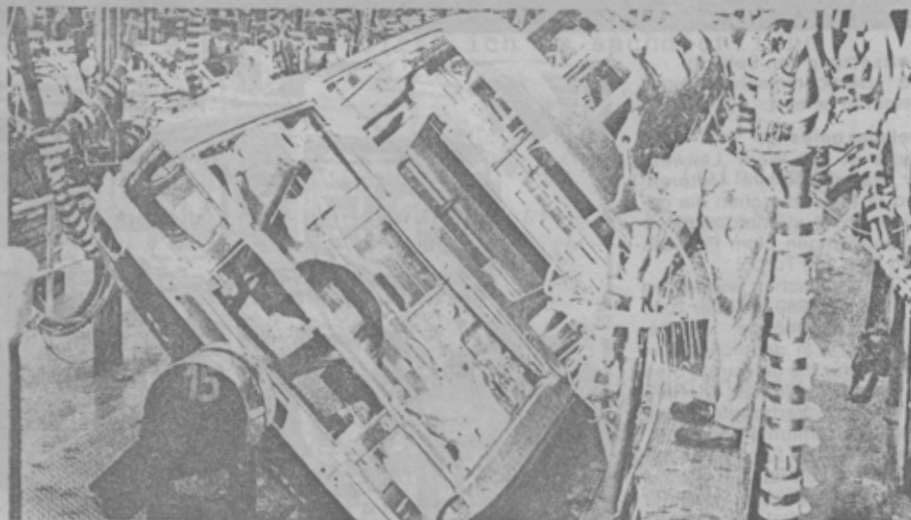
Der Dank des Vorstandes war die Schließung des Fahrzeugbaues und die Verlagerung des Passats nach Wolfsburg.

Diese Entscheidung des Vorstandes und der Arbeitgeberrmehrheit im Aufsichtsrat war eine Fehlentscheidung.

Die Bemühungen des Betriebsrats, den Fahrzeugbau zumindest einschichtig hier zu erhalten, schlugen fehl. Wir führten unzählige Gespräche mit vielen namhaften Vertretern aus Wirtschaft und Politik. Doch auch das war vergebens.

In der darauffolgenden Zeit wurde, wenn man den Gerüchten geglaubt hätte, das Werk Salzgitter mehrmals geschlossen. Aber die Tatsachen haben

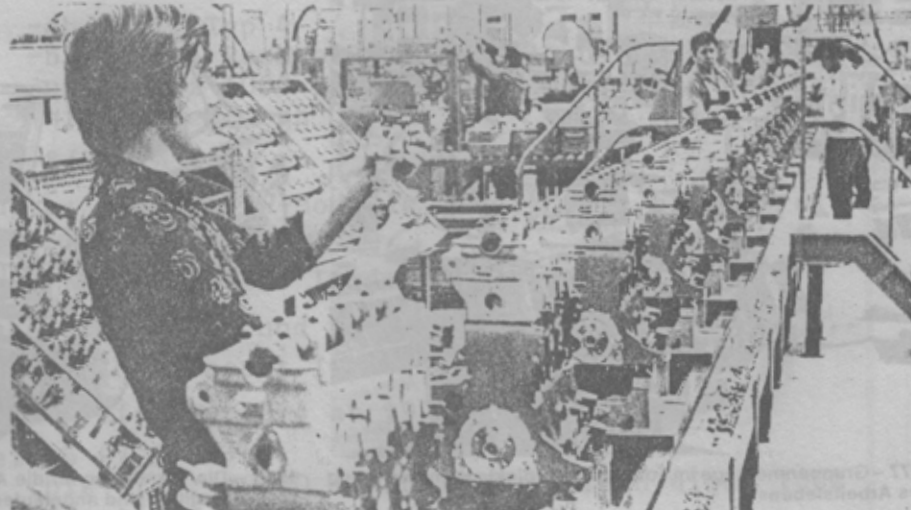
(Fortsetzung auf Seite 4)



1972 – Fahrzeugbau im Werk Salzgitter; K 70-Karosserien im ehemaligen Rohbau



1972 – Endmontage; im Werk Salzgitter wurden insgesamt 418.353 K 70, 412 und Passat gebaut



1973 – Motorenmontage

1970 – 1980: Zehn Jahre Volkswagenwerk Salzgitter

(Fortsetzung von Seite 3)
die Gerüchtemacher eines Besseren belehrt.

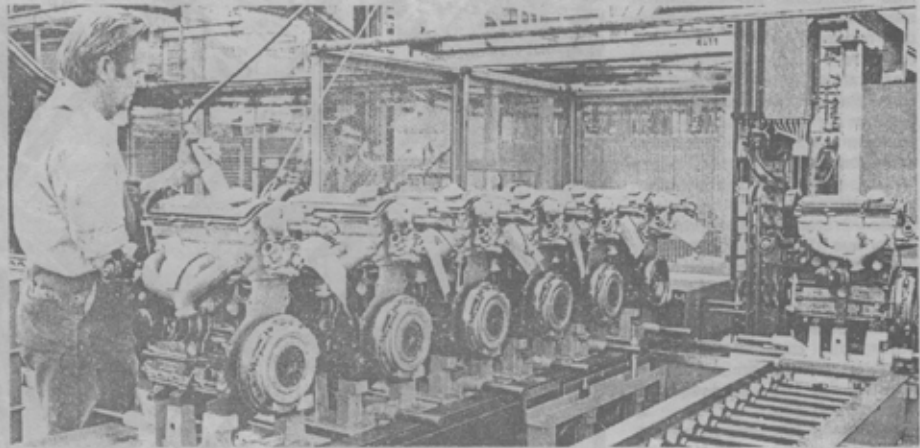
Stellung gefestigt

Heute ist das Werk „Leitwerk für wassergekühlte Motoren“ und fertigt inzwischen die gesamte VW-Audi-Motorenpalette, angefangen beim Polo bis zum Audi 200 Turbo.

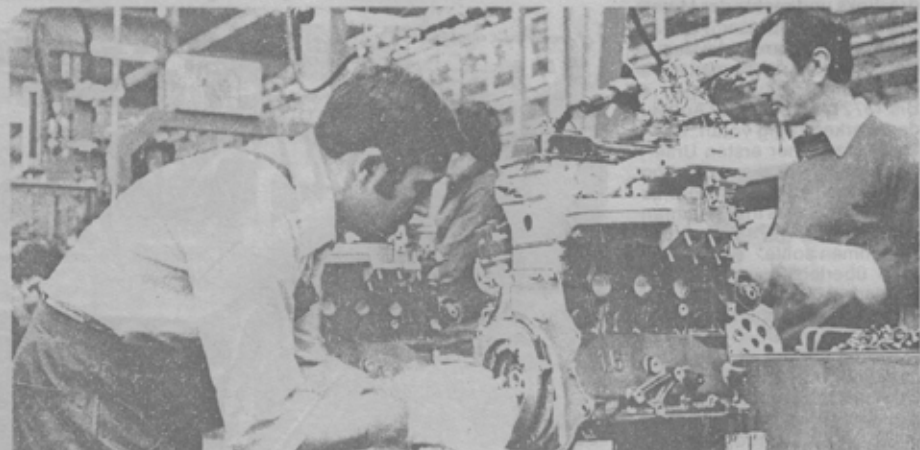
- Die Belegschaft wurde von
- 1975 bis 1980 um über 2000
- Werksangehörige aufge-
- stockt. Ein deutliches Zei-
- chen für die gefestigte Stel-
- lung des Werkes im Rah-
- men der Verbundfertigung

des Gesamtunternehmens. Die Planungen für die Wiederaufnahme des Fahrzeugbaus im Volkswagenwerk Salzgitter – der Betriebsrat hat das seit Jahren gefordert – sind im Gang. Trotz der augenblicklichen rückläufigen Absatzentwicklung hat uns der Vorstand versichert, daß der Fahrzeugbau im Jahr 1982 wiedereröffnet wird. Entscheidend für uns Arbeitnehmervertreter ist, daß mit Investitionen von über 200 Millionen Mark 2500 Arbeitsplätze für diese Region neu geschaffen werden. Der Wiederanlauf des Fahrzeugbaus im Werk Salzgitter ist ein Stück Wiedergutmachung für die übereilte Schließung des Fahrzeugbaus im Jahr 1975!"

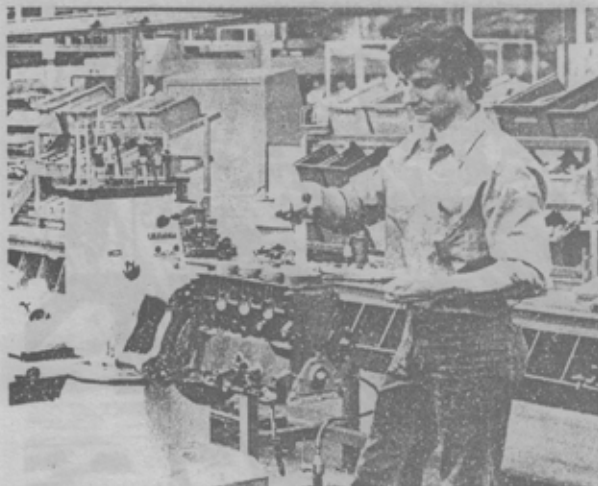
ikontakt Informationsblatt
des Gesamtbetriebsrats der VW AG,
Wolfsburg, Ausgabe Werk Salzgitter,
verantwortlich: R. Anklam;
September 1980
Redaktion: H.-J. Uhl,
Tel. (05 361) 9-27 234



1975 – Nachkontrolle am Golf-Motorenband in Halle 4



1977 – Motorenbau; das Werk Salzgitter ist das zentrale Motorenwerk des VW-Konzerns. Hier werden alle wassergekühlten Motoren der VW-Audi-Fahrzeugalette, vom Polo bis zum Audi 200, gefertigt



1977 – Gruppenmontage im Forschungsprojekt „Humanisierung des Arbeitslebens“



1980 – Die Planungen für die Aufnahme des Fahrzeugbaus im Werk Salzgitter sind angelaufen; 1982 soll es soweit sein



WAS PASST WOVON

Diëse Liste soll bei der Teilesuche helfen. Vieles dürfte bereits bekannt sein, aber der Vollständigkeit halber ist es mit aufgeführt. Bestimmt haben einige Clubmitglieder weitere Entdeckungen gemacht. Im Sinne aller Mitglieder bitte ich um sachdienliche Hinweise. I.M.

- Radkappen: RO 80
- Stoßstangengummi hinten ab 8/71: Audi 100 bis 6/75 (hinten)
- Bremsklötze vorne: BMW 02, BMW 1500-2000 ti ("Neue Klasse"), Ferrari 328 GTO
- Bremsbacken hinten: VW Käfer ab ca.1970
- Radbremszylinder hinten: dito
- Fensterkurbeln: -bis 6/71: Audi 100 1976-83. Allerdings sind beim Audi die Kunststoffteile nicht schwarz, d.h.man muß diese färben.
-bis 6/73: Käfer, Bulli, Typ3+4 (70er Jahre)
-ab 8/73: Golf, Passat, Scirocco
- Achsmanschetten außen: Opel Ascona B+C 1,6 Liter, 100 (Typ 43)
- Achsmanschetten innen: Audi 100 (Typ 43)
- Lichtmaschine: div. Passat- u. Audi-Modelle (VORSICHT: Es gibt etliche Variationen)
- Rundscheinwerfer: Scirocco, Passat, Moskwitsch, Rolls-Royce Silver Shadow, ... (auf deutsch: überall erhältliche Normteile)
- Fuchsfelgen: RO 80, diese sind aber nicht identisch, da die K 70-Felgen gegossen, die RO 80-Felgen geschmiedet wurden, d.h. die RO 80-Ausführungen sind hochwertiger. Man sollte wegen der höheren PS-Zahl des RO 80 diesen nicht mit K 70-Felgen ausrüsten.
- Wischerblätter: Scirocco I, Simca 1307/1308, Talbot Solara, Porsche 924, Peugeot 305
Kürzlich sah ich bei ALDI universell verwendbare Wischerblätter, das Paar für 6,95 DM. Wer hat Erfahrung damit gemacht?
- hintere Aschenbecher: -bis 6/71: Käfer, Typ 3+4
-ab 8/73: Golf I, Passat I, Saab 99
- Kopfstützen: -ab 8/71: Typ 4
-bis 6/71: Recaro-Zubehörteil, die von RO 80 und Prinz 1000 passen auch, sind aber optisch nicht identisch
- Vordersitze ab 8/71: VW 412
- Sicherheitsgurte: diverse VW-Modelle. Audi-Gurte gibt es nicht in schwarz (d.h. diese Ausführung)
- Radhaus hinten: Ford Granada I oder II ?
- Türknöpfe: nahezu alle VW- und Audi-Modelle der 70er Jahre
- Handschuhkastenschloß: Passat I
- Lenkrad ab 8/73: Käfer, Typ 3+4 ab 1973, Iltis
- Lenkstockhebel ab 8/73: dito
bis 8/73: RO 80 + NSU 1200, optisch nicht 100% identisch, Technik paßt

- Hupe: Normteil von BOSCH
- Zündverteiler: Käfer, NSU TT
- Sicherungskasten ab 8/73: Käfer
- Kofferraumschlüssel: Passat I
- Kühlwasserausgleichbehälter: Porsche 924 (der vom RO 80 paßt nicht !)
- elektrisches Teil des Zündschlosses bis 6/73: Käfer
- Gummibuchsen der Schaltmechanik: Käfer
- Clips für Schwellerzierleisten: Typ 3
- Clips für Haubenzierleisten: NSU Prinz
- Clips für Schwellerzierbleche: Käfer
- Haltegriffe: diverse VW- und Audi-Modelle

Problematisch ist es mit den beiden Versionen der Luftfiltereinsätze. Einige (angeblich Opel Ascona B Einspritzer, Mercedes /8) sollen passen. Es gibt aber zig Versionen, die ähnlich aussehen, jedoch nicht identisch sind. Derjenige, der demnächst einen MANN-Filter kauft (oder die Verpackung noch besitzt), möchte bitte uns die vermerkten Modelle mitteilen

- Dichtung Wasserpumpengehäuse -flügel: Mercedes /8, Fiat 128, Zastava, Yugo

Achtung, letzte Möglichkeit, noch einen Ersatzteilkatalog zu bekommen! Lege noch einmal eine Kleinserie auf, die ich auf Grund neuer Unterlagen aus Wolfsburg nochmal durch ca. 30 Positionen ergänzen konnte. Interessenten bitte umgehend melden!
Jörg Ballwanz

ACHTUNG NACHFERTIGUNG :

Ab sofort können Nabendeckel für Fuchsfelgen (aus Vollmaterial gedreht) bestellt werden, 05143/5756, Mario Thimm

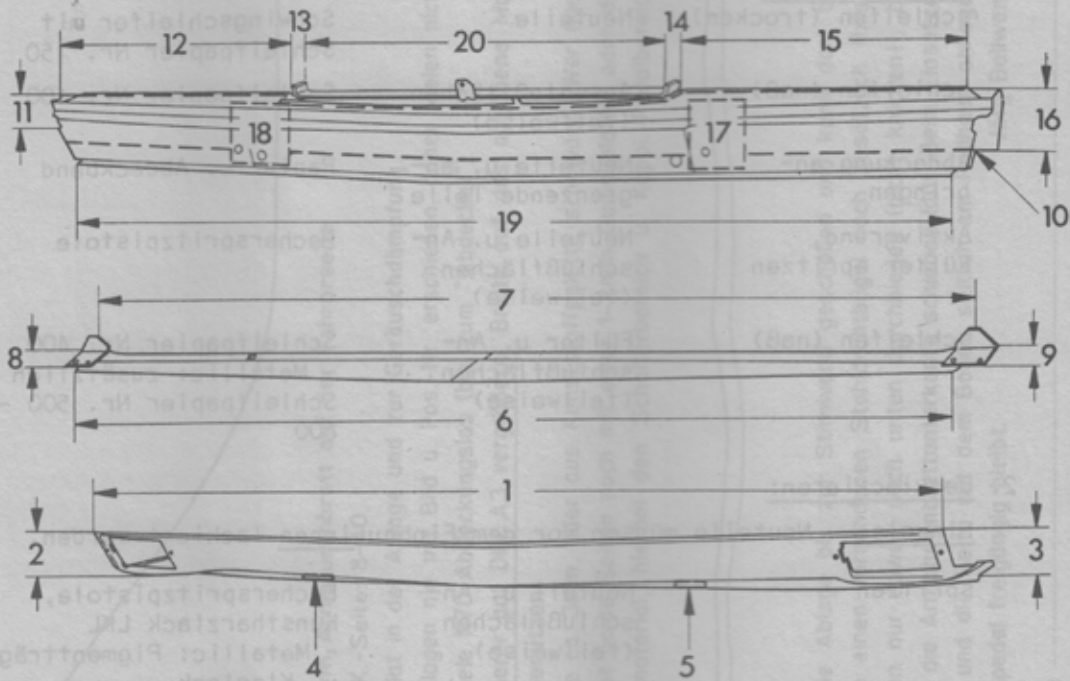
ACHTUNG NACHFERTIGUNG:

Verbundglas-Windschutzscheiben, getönt oder klar, auch mit Farbkeil, kleine Bestellmengen möglich, 05143/5756, Mario Thimm



Betrifft: A. QUERTRÄGER VORN ERSETZEN Umfaßt: Schließblech u. Schürze B. QUERTRÄGER VORN INNEN U. AUßEN LACKIEREN Umfaßt: Schließblech u. Schürze	Typ/Modell: VW K 70
--	-------------------------------

siehe
Reparatur
Leitfaden



A. KAROSSERIETEILE ERSETZEN

Methode	Bereich	Verfahren
1. <u>Trennen</u> meißeln sägen Blechreste entfernen	1-18,20 8,9 2-5,8,9,11-18	Druckluftmeißel Handsäge Handscheifer u. Zange
2. <u>Vorbereiten: (Neuteil)</u> schleifen Korrosionsschutz auftragen	1-12,15-19 1-12,15-19	Schaber, Hand- u. Teller- scheifer Kaltzinkfarbe etc.
3. <u>Einschweißen:</u> punktschweißen stoßpunktschweißen schweißen löten	1-7,11,12,15-18 8,9 17,18 13,14	Punktschweißgerät Punktschweißgerät Autogenschweißgerät Autogenschweißgerät
4. <u>Nacharbeiten:</u> schleifen abdichten	1-3,8,9,11,16 2-5,10,12-15,17,18	Handscheifer Kaltmetall etc.



siehe
Reparatur-
Leitfaden

B. KAROSSERIETEILE MIT ANSCHLUßFLÄCHEN LACKIEREN

Methode	Bereich	Verfahren
1. Vorbehandlung:		
schleifen (trocken)	Neuteile	Schwingschleifer mit Schleifpapier Nr. 150
schleifen (naß)	Anschlußflächen (teilweise)	Schleifpapier Nr. 400
Abdeckung anbringen	Neuteile u. angrenzende Teile	Papier u. Abdeckband
Aktivgrund, Füller spritzen	Neuteile u. Anschlußflächen (teilweise)	Becherspritzpistole
schleifen (naß)	Füller u. Anschlußflächen (teilweise)	Schleifpapier Nr. 400 - Metallic: zusätzlich Schleifpapier Nr. 500 - 600
2. Decklackieren:		
Hinweis: Neuteile müssen vor dem Einbau <u>innen</u> lackiert werden.		
spritzen	Neuteil u. Anschlußflächen (teilweise)	Becherspritzpistole, Kunstharzlack LKL - Metallic: Pigmentträger u. Klarlack
3. Nacharbeiten:		
Kontrolle	Lackierung	
Abdeckung entfernen	Neuteil u. angrenzende Teile	
Nacharbeiten	Anschlußflächen	

Abdeckung für Ablage unterm Armaturenbrett auf der Fahrerseite

ET.-Nr.: 481 971 826, ETK.-Seite: 8-40

zur Vermeidung von Kabelsalat in der Ablage und zur Geräuschdämpfung.

Dies Teil ist in den ET-Katalogen nie mit Bild u. Pos.-Nr. erschienen, daher Vielen nicht bekannt und somit fahren viele K70 Abdeckungslos (bis zum "Abdecker").

Die Zeichnung mit dem Kopierer auf DIN A3 vergrößern, Breite auf das angegebene Maß bringen und als Schablone benutzen.

Material: Stabile Modellpappe ca. 3mm, oder aus Kunststoffpalette schneiden. Wer noch etwas Gutes tun will, klebt beide Seiten noch mit einer 1-2mm Gummipolster, oder die Innenseite mit Schallschutzmaterial, hierbei den Schalterbereich u. Kuppl.-Pedalbereich freilassen.

230

Die Abdeckung wird über die Ablage bis zur Stirnwand geschoben und kann dort bei den neueren Modellen durch einen vorhandenen Stahldrahtbügel noch zusätzlich fixiert werden. Die Abdeckung dann nur soweit nach unten durchbiegen (nicht knicken!), bis sich das andere Ende hinter die Armaturenbretterunterkante schieben läßt. Beim Einsetzen keine Kabel mit einklemmen und die Seite mit dem Bogen seitlich am Radhaus anliegen lassen, damit das Kupplungs pedal freigängig bleibt.

Jörg Ballwanz

4,00