

K70 - POST

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



„KaSI auf der Straße“



Premiere:
Sandmann's
Winter-
geschichte

Fortsetzungsgeschichten:



Arne Kunstmann:
Arne's mobile
Geschichten

Peter Gewecke:
Meine Zeit
bei NSU

INKLUSIVE
2012er Teilepool

VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.

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: 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-Straße 14
74679 Weißbach · +49 (0) 79 47/74 52 · eMail: markus.retz@arcor.de



4. VORSITZENDER: Schriftführer
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
André Marquardt

Bürgermeister-Heitmann-Straße 76
21217 Seevetal · +49 (0) 40/7 60 96 67 · eMail: fischkoep@t-online.de

**REDAKTION:****Titelblatt, Impressum, Layout:**

Andreas Kernke · Wajemanns Kamp 11 · 49457 Drebber
+49 (0) 54 45/12 03 · eMail: akernke@gmx.de

Marktplatz, Versand:

Ingo Menker · Goethestraße 19a · 46514 Schermbeck
+49 (0) 28 53/44 80 37 · eMail: ingo.menker@freenet.de

Druck: Laserline, Berlin **Auflage:** 210 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: **1. Ausg.:** 1. Dezember, **2. Ausg.:**

1. März, **3. Ausg.:** 1. Juni, **4. Ausg.:** 1. September.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

Internetauftritt: <http://www.k70-club.de>

Webmaster: Andreas Kernke · Adresse siehe Redaktion

Bankverbindung 1. Int. K70 Club e.V.: Volksbank Seesen eG

(BLZ 27 89 37 60) Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Kontaktadresse Holland:

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

Mitgliederkontakt: Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND:

Rabobank
Rekeningsnummer 357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

von Jörg Ballwanz

Unser Club ist, wenn man das frühere Volljährigkeitsalter von 21 Jahren zu Grunde legt, am 9. Juni 2011, volljährig geworden. Am 9.6.1990 hat die Gründungsversammlung des

1. Internationalen K70-Clubs stattgefunden. Der Name wurde von mir vorgeschlagen, um auch K70-Fahrern aus dem Ausland eine Ansprechstelle und die Möglichkeit einer Beteiligung zu bieten, da in den meisten Ländern die K70-Szene für eine eigene Clubgründung zu klein war.

Die Ausnahme bildete die Niederlande, wo Annermarie und Pim Tielkemeljer mit lobenswertem Enthusiasmus eine größere K70-Szene aufbauen konnten. So konnte schon, vor unserer Clubgründung, am 7.10.89 die „Erste K70-Bijeenkomst Nederland“ in Haaizuilens stattfinden.

Den Anstoß für den Aufbau einer K70-Szene, gab ‚Gründungsvater‘ Manfred Schmidt durch einen Leserbrief in der ‚Oldtimer Markt‘ im Juni 1988. Noch im selben Jahr fand das „1. int. K70-Treffen“ vom 22.-23.10. 88 in Fritzlar statt.

Das „2. int. K70-Treffen“ vom 29.4.-1.5.89 in Celle wurde von Familie Thimm organisiert. Nachdem ich aus der ‚Guten Fahrt‘ Manfreds Adresse erfahren hatte, rief ich bei ihm an. Er nahm den Anruf sichtlich erfreut entgegen und erzählte mir von dem geplanten Treffen in Celle; so wurde dies mein erstes Kontakttreffen mit anderen K70-Fans. Anlaufpunkt war ein Lokal am Waldrand. Bei Ankunft war weit und breit kein anderer K70 zu sehen, ich war verunsichert und fragte im Lokal nach, die Ankunftszeit hatte sich verschoben und ich wäre daher viel zu früh.

Als ich wieder aus dem Lokal kam, stand noch ein zweiter K70 hinter meinem gelben Sondermodell und der Fahrer guckte es sich interessiert an, bei gemeinsamen Interessen kommt man natürlich schnell ins Gespräch und da wir noch viel Zeit hatten, machten wir noch eine größere Wanderung durch den Wald. So lernte ich als erstes Arne Kunstmann aus Hamburg kennen. Er hatte auch schon mal versucht, eine K70-Szene aufzubauen.

Als wir zurück kamen, waren inzwischen etliche K70 dazu gekommen und die Fahrer rätselten, wer wohl zu den beiden verwaisten K70 gehörte. Vor allem Thimms freuten sich, daß da noch ein



seltene Sondermodell aufgetaucht war, dies ist mir vorher eigentlich gar nicht so bewußt gewesen und hatte daher auch nicht groß darüber nachgedacht; zumal mein K70 damals noch, wie viele anderen auch, im zuverlässigen Alltagseinsatz war. Erst 1991 habe ich ihn

in den Alltagsruhestand versetzt und mir einen Passat als Alltagsauto gekauft.

Wir hatten damals in der K70-Szene eine richtige Aufbruchstimmung und machten regelrecht Jagd auf K70, die man noch nicht kannte. Es wurde auf Höfen, Parkplätzen und Straßen nach K70 gesucht; wenn man mit dem K70 auf der Straße unterwegs war, ist es oft kein Problem gewesen Kontakt aufzunehmen.

Mit dem Alltagsauto einen K70 zum Anhalten zu bewegen, war schon schwieriger. Ich fuhr mal mit meinem K70 einen Berg mit lauter unübersichtlichen S-Kurven hinunter, als mir ein K70 bergauf entgegen kam, in der nächsten Grundstückseinfahrt sofort gedreht und mit quietschenden Reifen die Kurven wieder rauf, hinter der nächsten Kurve, kam der Verfolgte in der bekannten Enten- bzw. R4-Schräglage den Berg wieder runter und schon waren wir wieder einander vorbei; tja, wenn beide die gleiche Idee haben. Ich bin dann in der nächsten Busbucht stehen geblieben und er kam wieder in seiner ursprünglichen Richtung zurück. So habe ich z.B. Jörg Hupe kennengelernt und da dies kurz vor dem ersten Hollandtreffen war, ihn überredet dort mitzumachen.

Wir haben uns dann mit mehreren verabredet und sind dann im Konvoi auf der A30 nach Holland gefahren. Die A30 war damals noch nicht durchgehend fertig und fast leer, so daß der K70-Konvoi oft allein auf der Strecke war. Da juckte es Mario in den Fingern und er machte den K70-Schleudertest von einer Fahrspur zur anderen, dies wirkte natürlich ansteckend und fast alle pendelten dann aus Jux, wie im Walzertakt ein Stück lang, von einer Spur zur anderen. Heute kann man von solchen leeren Autobahnen nur noch träumen.

Dies waren nur einige Episoden von vielen gemeinsamen Erlebnissen rund um den K70. Viele vom damaligen harten Kern sind heute noch aktiv und neue Aktive hinzugekommen, z.B. auch in Frankreich und Holland. Allen sei herzlich gedankt.

Wir wünschen Allen ein glückliches neues Jahr.



Mitglied im DELVET (Bundesverband deutscher Motorveteranen-Clubs e.V.)

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 22.10.11 im Hotel Waldesrand in Herford

1.) Der 1. Vorsitzende eröffnet die Versammlung um 17³⁰ Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder und deren Begleitung. Von den anwesenden Personen sind 13 stimmberechtigt, darunter 3 Vorstandsmitglieder. Die Versammlung ist beschlußfähig.

2.) Der 1. Vorsitzende berichtet über das vergangene Clubjahr, die Historie, die Ersatzteilbeschaffung. Anfragen nach Ersatzteilen stehen von evtl Neumitgliedern stets an erster Stelle. Mitgliederwerbung sei in den letzten Jahren fast nur noch über diese Schiene möglich. Er dankt allen aktiven, verdienten Mitgliedern und Helfern(innen) für ihr ehrenamtliches Engagement.

Der 2. Vorsitzende bestätigt die Erfahrung, daß die Anfrage nach Ersatzteilen bei der Werbung von Neumitgliedern Priorität habe. Beim Lesen der Clubzeitung würde meist die Teileliste zuerst gelesen. Die Chance, auf Teilmärkten Ersatzteile zu finden, wird immer geringer. Die Originalwerkzeuge für die dringend benötigten Scheibendichtungen sind noch vorhanden. Leider gibt es immer noch bürokratische Hürden bei VW. Die internationalen Kontakte verlaufen z.Zt. positiv. Die Übernahme und Neugestaltung der Clubzeitung durch Andreas Kemke wurde lobend erwähnt.

3.) Der 5. Vorsitzende und Kassenwart berichtet über den derzeitigen Mitgliederstand, der, trotz einiger Austritte, zunimmt und erklärt den derzeitigen Kassenstand. Das Konto des Clubs ist ausgeglichen. Dies wird von den Kassenprüfern Fred Hasselmann und Wilfried Ellinger bestätigt, die sich positiv über die korrekte und übersichtliche Buchführung äußern.

Der Kassenwart beklagt sich über die nachlassende Zahlungsmoral einiger Mitglieder, die zB. Poolteile beziehen, obwohl sie ihren Beitrag nicht mehr bezahlen. Es wird, wie früher auch, dazu geraten, nach Ablauf der Mahnfristen die Mitgliedschaft erlöschen zu lassen. Die aktuellen Mitgliederlisten müssen regelmäßig den Teilepoolleuten über Schriftverkehr bekannt gemacht und auch beachtet werden, damit obiges nicht mehr vorkommen kann. Teile nur noch über Vorkasse oder Nachnahme.

4.) Der Vorstand wird mit 10 Ja-Stimmen, ohne Gegenstimmen entlastet. Die anwesenden 3 Mitglieder des Vorstandes stimmen nicht mit ab.

5.) Der bisherige Vorstand wird mit 10 Ja-Stimmen, ohne Gegenstimmen wiedergewählt. Die anwesenden 3 Mitglieder des Vorstandes stimmen nicht mit ab. Die Kassenprüfer erklären sich bereit, ihr Amt weiter auszuüben.

6.) Das Jahrestreffen 2012, zu dessen Organisation sich Familie Rodenberg bereit erklärt hat, findet im Westerwald statt. Das VW-Museum in Wolfsburg stellt bei Neueröffnung ab 18.11.11 den K70-Club vor.

7.) Es wurde von Andreas Kemke beantragt, den Teilepool nur noch einmal im Jahr in der Clubzeitung zu veröffentlichen. Der Antrag wurde mit 11 Ja-Stimmen und 2-Gegenstimmen angenommen. Der 1. u. der 2. Vorsitzende stimmten auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung dagegen, siehe u.a. auch Punkt 2 Bericht. Es wurde eingeladen, bei entsprechenden Beschwerden, könnte man es ja wieder rückgängig machen.

8.) Es wurde noch über Werbung und Versicherungen gesprochen. Es wurde gefragt, ob bei Clubtreffen evtl. Eintrittsgelder bei Besichtigungen vom Club gesponsert werden könnten. Dies ist in der Vergangenheit schon mal besprochen und auch schon öfter praktiziert worden. Die hintereinander liegenden Termine der JHV und des technischen Tages in Holland wurden beanstandet. Dies war keine Absicht, es hat sich auf Grund von Urlaubsterminen und Terminmöglichkeiten im Hotel so ergeben. Sonst wäre es erst Ende November möglich gewesen.

Der 1. Vorsitzende schließt den offiziellen Teil der Versammlung um 19¹⁵ Uhr.

Protokoll: Elke Wiese

1. Vorsitzender: Jörg Ballwanz

2. Vorsitzender: Ingo Menker

Aus der Redaktion

Was die „K70-Post“ betrifft, hat eine Abstimmung der stimmberechtigten anwesenden Mitglieder auf der 2011er Jahreshauptversammlung sehr eindeutig ergeben, dass zukünftig nur noch die jeweils erste Ausgabe eines jeden Jahrgangs mit dem Teilepool versehen sein muß.



„K70-Post“-Redakteur Andreas Kernke

Dieser von der Redaktion angeregte Beschluß macht die jeweils drei weiteren „K70-Post“-Ausgaben des Jahrgangs einerseits um Einiges günstiger und andererseits auch um Einiges leichter. Der etwas wackelige Einwand, damit nun keine aktuelle Version des Teilepools mehr zur Hand zu haben, lässt sich ziemlich einfach entkräften: der Club läßt eine kleine Auflage des Teilekatalogs extra drucken (auch als PDF-Datei wird die Liste dann verfügbar sein). Diejenigen Clubmitglieder, die häufiger einen Blick in den Teilepool werfen wollen oder müssen, erhalten diesen Sonderdruck. Die wohl weitaus größere Mehrzahl der „K70-Post“-Leser wirft (nach eigenem Bekunden) eh kaum einen Blick in diese Liste.

Über eine weitere von mir geführte Publikation des Clubs möchte ich in dieser Ausgabe berichten – unsere Internetpräsentation „www.k70-club.de“ hat sich mittlerweile zur weltweit kompetentesten Plattform zum Thema K70 etabliert. Durch ein integriertes Statistik-Modul werden Art und Anzahl der Zugriffe registriert. Eine Auswertung dieser Daten lässt erkennen, dass die Seite monatlich von durchschnittlich 750 Interessenten besucht wird (meistens abends zwischen 20 und 22 Uhr), weit über die Hälfte davon wird

durch die Suchmaschine „Google“ nach Eingabe von „VW K70 Club“ und „K70“ oder „VW K70“ hierher geleitet. Eine nicht unerhebliche Zahl gelangt auch durch unseren Weblink unter dem Wikipedia-Eintrag zu „VW K70“ hierher. Über 85% der Besucher benutzen an ihrem Monitor eine Bildschirmauflösung von 1280x1024 Pixel (vor wenigen Jahren noch 800x600) - ein deutliches Zeichen der aktuellen Monitorentwicklung und Usergewohnheiten ... ansonsten eher für „Macher“ einer Homepage von Belang.

Meistens fahrzeugbezogene Diskussionen im „Forum“ unserer Club-Seite ist seit Juli 2009 nur noch registrierten Mitgliedern möglich – es gab zu viele Besucher, denen es offensichtlich leider an Ernsthaftigkeit fehlte. Seitdem sind dort 64 Benutzer aus aller Welt gemeldet - es lohnt sich immer mal wieder, in den Beiträgen herum zu stöbern.

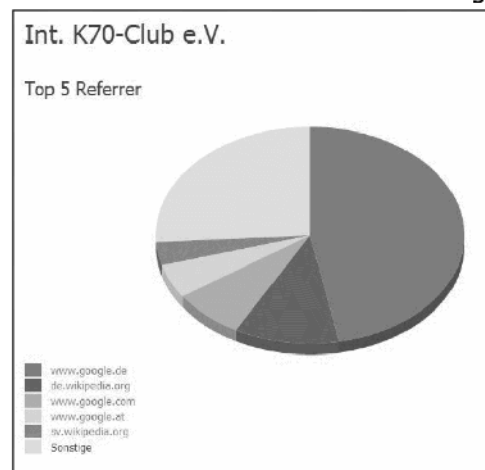
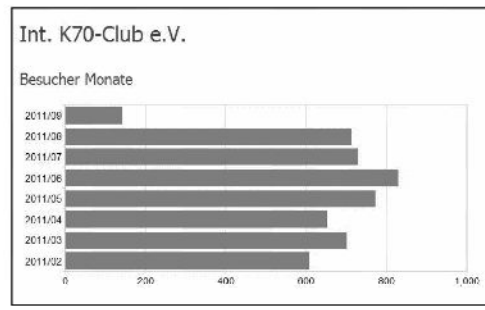
Die Einträge im inzwischen ebenfalls SPAM-geschützten „Flohmarkt“ der Club-Seite werden regelmäßig von der „K70-Post“-Redaktion nach interessanten Angeboten für den „Marktplatz“ in unserem Clubmagazin durchforstet – wie ihr seht, werden alle möglichen Synergien genutzt und miteinander verknüpft.

Daher konnten im letzten Jahr auch einige neue Mitglieder über die Internetpräsenz zu uns finden.

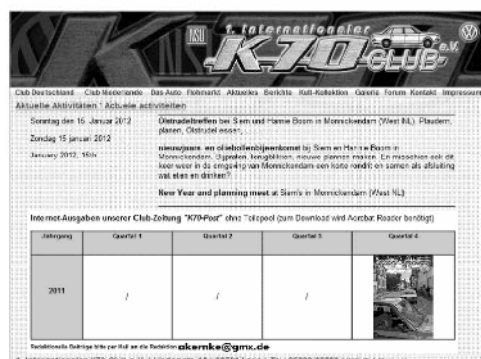
Mit einer weiteren Besonderheit wartet seit der letzten „K70-Post“-Ausgabe (3+4/2011) ebenfalls unser Internetauftritt auf: unter dem Verweis „Aktuelles“ finden sich seit Neuestem nicht nur interessante Termine für K70-Besitzer und -Fahrer, sondern nun auch die jeweils neueste Ausgabe unseres Club-Magazins als PDF-Datei zum Download. Dieses durch jeden Internetbesucher nutzbare Angebot verwährt allerdings den Einblick in unseren Teilepool – der bleibt lediglich nicht-öffentlich (und nicht hier) uns zahlenden Mitgliedern möglich.

Mit diesen modernen Maßnahmen nutzt unser Club eine Auswahl wirkungsvoller Marketing-Instrumente. Ihr Einsatz soll eine Mitgliedschaft noch interessanter und eine Entscheidung zum möglichen Beitritt noch leichter machen. Denn für zukünftige Nachfertigungsaktionen werden wir Mitgliederstärke brauchen.

Andreas Kernke
„K70-Post“-Redaktion



Weltweit kompetentesten Plattform zum Thema K70 etabliert. Durch ein integriertes Statistik-Modul werden Art und Anzahl der Zugriffe registriert. Eine Auswertung dieser Daten lässt erkennen, dass die Seite monatlich von durchschnittlich 750 Interessenten besucht wird (meistens abends zwischen 20 und 22 Uhr), weit über die Hälfte davon wird



Bis auf den Teilepool ist die „K70-Post“ über www.k70-club.de downloadbar

Arnes mobile Geschichten*Ein Bericht von Arne Kunstmann*

In der letzten Ausgabe der „K70-Post“ erzählte Arne über seine ersten Autos, auch VW K70. Er hielt schon 1986 erste K70-Stammtische im „Hinkelstein“ in Flensburg ab.

Fortsetzung:

Damals bin ich viel nach Berlin gefahren, weil einer meiner Brüder dorthin gezogen war. Da kamen einige Kilometer zusammen und irgendwann brauchte ich einen guten 100 PS-Motor als Ersatz für meinen Altersschwachen. 180.000 Kilometer hatte er gehalten, dann war er platt. Erste Hilfe leistete ein 75 Pser mit 40.000 Kilometern aus einer Schlachtung von 10/74 (moosgrün mit bambusfarbenen Kunstledersitzen, Schiebedach und Schlechtwetterpaket) aus Ersthand. Opa war 94 und Oma hatte ihm das Fahren verboten. Das war 1982, seitdem stand er...

Neben der Motor-Getriebe-Einheit wanderte auch die neuwertige Inneneinrichtung in meinen Wagen. Gute 100 Pser waren auch 1987 selten und so gab ich eine Anzeige in der „Oldtimer Markt“ auf. *„Suche 100 PS-Motor und Kontakt zu einem Verein, würde auch selber einen gründen“*. Parallel dazu hatte ich auch etwas Ähnliches in der *„Hamburger Morgenpost“*. Daraufhin meldeten sich ein paar Leute, die einen K70 hatten und auch zwei Motoren wurden mir angeboten. Einer in Frankfurt und einer in Holland. Das Angebot aus Frankfurt

habe ich weitergegeben und der Herr aus Holland hatte plötzlich ein Problem - jemand hätte ihm etwas in den Tank geschüttet und er wollte sich dann melden ...

Nun fuhr ich also erst mal mit einem 75 Pser fröhlich durchs Land, erfreute mich am günstigen Normalbenzin, das ich nun Tanken konnte und hatte mit ca. 25 K70-Fans Kontakt. Die Stammtische gingen weiter bis Oktober 1988. Ich hatte beschlossen, mich nach Hamburg versetzen zu lassen. Ohne meine Präsenz bröckelte die Szene schnell ab und als ich knappe zwei Jahre später mit ein paar Kumpels eine Tour durchs ehemalige Einzugsgebiet zwischen Schleswig und Flensstowen machte, war die Ausbeute an K70 - Autos eher knapp.

Auch hier sind die Kenner von älteren Ausgaben der „K70-Post“ im Vorteil. Irgendwann damals stand in der „Oldtimer Markt“ ein Leserbrief von einem gewissen Herrn Schmidt aus Erkrath, in dem er es bedauerte, dass es noch keinen Club oder eine IG für den K70 gab. Ich konnte ihn beruhigen, war allerdings leider beim ersten Treffen seiner IG in Fritzlar 1988 nicht dabei. Die Bundeswehr ließ mich an jenem Wochenende nicht gehen. Aber zumindest eines meiner Schäfchen war dabei. Vom Sommer 1989 an gab es aber einen Stammtisch in Hamburg. Die *„Pappschachtel“*, romantisch im Wald gelegen, bot einen großen Parkplatz und gutes Essen. Und ich konnte notfalls auch ohne Auto nach Hause wanken.

Als besonders amüsant habe ich einen Abend in Erinnerung, da ging es um ein Glasdach...

Aber gemacht, auch das kann man in einer früheren Ausgabe der „K70-Post“ nachlesen.

Irgendwann kam wieder der Wunsch nach einem guten 100 PS - Motor auf. In der *„Oldtimer Markt“* erschienen damals öfters Anzeigen von jemandem, der sich als *„K70 Fan und Sammler“* ausgab und K70 Teile verkaufte. Dieser

Mann wohnte in Berlin und weil ich ja öfters bei meinem Bruder dort zu Besuch war, konnte ich den Anbieter bald aufsuchen. Er bot mir einen 100 PS-Treibsatz mit ca. 80.000 Kilometer an und ich wurde mit ihm bald handelseinig. Darüber hinaus versicherte er mir, daß ich den Treibsatz in seiner Werkstatt einbauen und meinen bisherigen Motor mit damals ca. 100.000 Kilometer bei ihm unterstellen könnte.

... Fortsetzung folgt!



K a S i a u f d e r S t r a ß e

Ein Bericht von Jens Tanz



Clubmitglied Jens Tanz ist freier Mitarbeiter und Blogger auf autobild.de und Motorkultur. Zudem veröffentlicht der Wahlkieler Motorgeschichten auf seiner eigenen Internetseite www.sandmanns-welt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K70“ - sind dabei.



Sandmann: Der Name ist Programm

Von wegen die goldenen Zeiten sind vorbei! Ha! Mit diesem Auto bewegen wir uns permanent in goldenen Zeiten.

Es erfreut die Menschen, lässt sie lachen oder schwärmen und – es macht einfach einen riesen Spaß, es zu fahren! Ein paar technische Details? Okay. Design von Claus Luthe, entwickelt von NSU, gebaut von VW in Salzgitter in den Jahren 1970 – 1975, längs eingebauter 4-Zylindermotor mit 1,6 Litern Hubraum, 75PS und kettengetriebene, oben liegende Nockenwelle. Neupreis damals: 9450,- DM. Das war eine Menge Geld. Der K70 war zeitlebens das ungeliebte Kind von VW, der Passat stand in den Startlöchern und die sehr geniale NSU-Entwicklung hatte nichts mit der Modellpalette von Volkswagen gemeinsam. Das nannte man unrentabel. Die kurze Bauzeit ist einer der Gründe, warum man heute nicht mehr viele K70 sieht. Aus dem Straßenbild sind sie nahezu komplett verschwunden. Aber nicht dieser!



Reisen wie in den 70ern

Mission Kindheit, Ziel Uelzen. Gestern sind wir im Hotel „Stadt Hamburg“ abgestiegen, heute soll es wieder zurück nach Kiel gehen. Es ist glatt. Es hat geschneit.

Eigentlich gibt es an dieser Stelle noch eine Menge "Urlaubsfotos" zu zeigen, aber ich möchte Sie nicht langweilen. Schließlich sind Sie hier, weil Sie eine Affinität zum alten und neuen Blech haben. Und davon gibt es ja auch genug zu berichten...



Badefreuden

Stellvertretend für alle verrückten Momentaufnahmen hier exklusiv ein intimes Personenbild.

Uelzen. Warum gerade hier hin? Warum gerade mit diesem Auto? Die Frage stelle ich gegen Ende dieses Berichts noch einmal. Vorher gibt es noch einiges zu entdecken und vor allem sich über dieses technisch unglaublich fortschrittliche Auto zu freuen! Mehr Auto braucht kein Mensch, auch heute nicht. Was die Ingenieure vor 40 Jahren auf die Räder gestellt haben, kann noch immer entspannt im Straßenverkehr mitschwimmen. Auf zum Hundertwasserbahnhof!

Mögen Sie Kunst? Also – richtige Kunst? Es gibt Menschen, die hängen sich die Seerosen von Monet über das Sofa. Intellektuelle Akademiker schaffen es sogar bis zu Franz Marc, die Farben sind so schön bunt. Oder Dali. Tropfende Uhren, was man da alles herein interpretieren kann! Seit ich mich in meiner ausbildenden Laufbahn ein paar Jahre mit dem Thema auseinander setzen musste, bin ich völlig ab von der gefälligen Gemäldekunst, die man sich im Wohnzimmer aufhängt und sie die ersten drei Jahre schön findet, die kommenden drei Jahre langweilig und dann – gegen ein neues Bild von IKEA austauscht. Ich persönlich mag Kunst, die etwas in mir berührt. Die etwas mit mir macht. Ich muss mir keinen kantigen, hektischen Picasso ins Haus hängen. Aber wenn ich ihn betrachte, habe ich eine Gänsehaut. Butter und Filz von Joseph Beuys taugen nicht als Aufreißer einer Cocktailparty, kennt man aber die Geschichte des Künstlers, steht man



Säulenportale

andächtig davor. Uelzen hatte einen sehr hässlichen Bahnhof. Jetzt nicht mehr.

Friedensreich Hundertwasser (ich sah ihn noch vor wenigen Tagen auf einem Foto nackt während einer Ansprache) war nie so mein Fall. Alles rund, keine Kanten, viele Farben und womöglich noch Pflanzen mitten drin? Da können wir ja gleich Hanf anbauen. Dann kamen seine Erben auf die Idee, den Uelzener Bahnhof nach seinen Ideen zu gestalten. Und was soll ich sagen – es ist ihnen gelungen! Das schmutzige, vernachlässigte Gebäude, in dem es in den Gedanken meiner Kindheit immer nach Urin und alten Fahrkarten roch, strahlt mit wilden Farben und Formen. Es scheint keine klaren Kanten zu geben, überall sind Kugeln und bauchige Säulen, bunte Kacheln und Fenster mit Holz-



Hundertwasser

gab in der deutschen Geschichte kein edkigeres Automobil. Oder?

Und so sagen wir *„Adios, Uelzen. Kaum einer kennt dich, aber du bist es wert, besucht zu werden. Deine romantische Innenstadt mit Fachwerkbauten und sterbendem Einzelhandel, dein Pfad der Steine vor der Kulisse der gewaltigen Zuckerfabrik, deine Mühlen um Tourismus, wo es doch eigentlich sehr sehr schön in dir ist. Geben Sie Uelzen eine Chance. Das wird wohl auch ohne einen K70 gehen.“*

Ich wollte schon immer eine Tochter haben, die man nicht wieder vom Friedhof wegbekommt, weil sie die



In der Stadt der Roten Rosen

Namen auf den Grabsteinen so spannend findet.

Wir sagen meinem Freund Holger *„Hallo“*, er kam in seinem Ford Escort XR3i ums Leben, als er mich besuchen wollte.

Nun sind wir auf dem Rückweg, der alte Volkswagen schnurrt mechanisch durch den Schnee. Aus diversen persönlichen Gründen möchte ich noch ein schönes Bild vor der Skyline von Lüneburg, der alten Salzstadt, aufnehmen. An diesem Platz habe ich als Teenager immer die letzte Pause gemacht, wenn ich mit dem Fahrrad verrückterweise die 200 Kilometer von Plön nach Uelzen geradelt bin. Ohne Führerschein, aber schon mit einer großen Liebe zum Automobil in den Adern. Und die große Telenovela *„Rote Rosen“* spielt auch hier. Hihi. Aber das ist eine andere Geschichte. In Lauenburg geht es über die Elbe, und dann sind wir auch bald zu Hause. Es wird schon dunkel. Das war eine schöne Reise...

Gute Nacht, KaSi. Es hört nicht auf zu schneien. Seit heute bist du wieder trocken in der Garage, es hat fast eine halbe Stunde und die übermütige Hilfe von drei Teenagern gebraucht, um dich über die vereiste Auffahrt da rein zu bekommen.



Glatteis

Ich bin ein bisschen durcheinander. Warum mache ich das alles? Und vor allem – warum exhibitioniere ich Dinge, die eigentlich niemanden etwas angehen? Ist es hier angenehm unpersönlich? Habe ich hier die Möglichkeit, Geschichten aus meinem Keller herauszukotzen, ohne die direkten Fragen einer Konfrontation zu fürchten? Ich weiß es nicht. Und auch sie können nichts dazu sagen? Sie kennen weder mich noch meine Geschichte.

Aber danke, dass Sie mir zuhören. Dass sie es lesen und mir an anderer Stelle sagen, dass Sie die Geschichte gelesen haben. Therapieren Sie mich. Sagen Sie mir, warum ich offensichtlich auf der Suche nach der goldenen Lösung bin. Bis ich sie gefunden habe werde ich weiter die Urlaubsorte meiner Kindheit abfahren, Uelzen besuchen und Musik aus den 80ern hören...



Schlaf schön, KaSi

INTERNETTIPP: www.sandmanns-welt.de

Meine Zeit bei NSU - Teil 2

Versuchsfahrten mit Ro 80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung



*Mit freundlicher
Genehmigung von
Peter Gewecke*

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In weiteren Beiträ-

gen berichtet er über seine Arbeiten am Ro 80 und K70.

Peter Gewecke lebt heute in Florida.

Nach dem Studium zu NSU

Während meines Studiums hatte ich Dipl. Ing. H. G. Wenderoth kennen gelernt, der zu der Zeit in Berlin Assistent am Institut für Kraftfahrzeuge war und an seiner Promotion arbeitete. Er ging um 1961 als Versuchsleiter zu NSU, und als sich mein Studium 1962 dem erfolgreichen Ende zuneigte, nahm ich mit ihm Kontakt auf und konnte als frischgebackener Dipl. Ing. am 1.1.1963 bei NSU als Versuchsingenieur anfangen. NSU hatte zu der Zeit ca. 10.000 Mitarbeiter und produzierte pro Jahr rund 100.000 Kleinwagen vom Typ Prinz. In der Versuchsabteilung gab es ca. 200 Mitarbeiter, davon 25 Ingenieure und Techniker. Die Ingenieure waren verschiedenen Gruppen zugeordnet: Motor (mit Ausnahme der Wankelmotoren, die wurden von Abteilung Tx betreut) Fahrwerk, Federung, Bremsen Kühlung, Heizung Innenausstattung, Elektrik Fahrzeugsicherheit (TM). Diese Ingenieurgruppen waren für die Funktion der Bauelemente zuständig, während die Truppe der Versuchsfahrer für die Dauererprobung der Fahrzeuge zuständig war. Die erste Erprobungsschicht startete um 6:00 und fuhr bis 14:00, die zweite von 14:00 bis 22:00. Die Strecke war festgelegt: Von Neckarsulm über Landstraßen nach Nürnberg, zurück über A3 Richtung Frankfurt/M, dann Landstraße. Pro Runde waren das 500 km, pro Tag wurden die Fahrzeuge also ca. 1000 km gefahren.

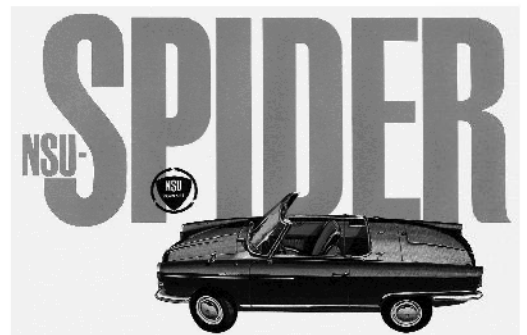
Die NSU-Motorenwerke befanden sich zu der Zeit im Aufschwung: Die Motorradproduktion war weitgehend nach Jugoslawien ausgelagert, das Brot-und-Butter Auto von NSU war der Prinz 4 (600cm³, Zwei-zylinder 4 Takt, 30 PS). Es war aber schon ein Auto mit luftgekühltem 4-Zylinder-Motor in Entwicklung (der spätere Prinz 1000). NSU wollte dazu gern einige Vergleichsdaten von Konkurrenzmodellen haben, und es war meine erste Aufgabe, die vorhandenen Fremdmodelle zu untersuchen, zu vermessen und bestimmte Konstruktionsprinzipien zu analysieren. So hatte ich z. B. einen Opel Kadett, einen Glas 1004, einen Fiat 1100 und den Morris 1200 in der Hand. Unter anderem mußte ich auch deren Benzinverbrauch ermitteln. Schöne Aufgaben für einen Jung-Ingenieur!

Arbeiten am Wankel-Spider

Im Laufe des Jahres 1963 wurde aber ein anderes Problem immer dringender: Parallel zum Prinz 1000 war der NSU-Spider mit Wankelmotor entwickelt worden, der auf der IAA Frankfurt 1963 vorgestellt wurde. Abgesehen von der unbefriedigenden Lebensdauer des Motors funktionierte das Kühlsystem nicht richtig. Dr. Wenderoth beauftragte mich, das Problem anzugehen, denn ich war der einzige Ingenieur im Versuch, der Erfahrung mit wassergekühlten Motoren hatte: ich hatte zu der Zeit nämlich einen Mercedes 170 von 1933! Der war also genau so alt wie ich, noch das Vorkriegsmodell mit 6-Zylinder-Motor und 32 PS. Ab Mitte 1963 haben wir uns dann mit dem Kühlsystem befaßt und auch einige Fehler gefunden, Elementarfehler würde man heute sagen. So war z. B. wegen des flachen Querstrom-Wasserkühlers dort kein Ausdehnungsvolumen für das Kühlwasser vorhanden, und es war auch im gesamten Kühlsystem kein Ausdehnungsgefäß vorgesehen. Wir müssen uns hier bei der Kühlerfabrik Behr in Stuttgart bedanken, die uns - aufgrund großer Erfahrung - geholfen hat die Probleme zu beseitigen. Im November 1963 waren wir schließlich so weit, dass wir an eine Erprobungsfahrt im Gebirge denken konnten. Ich habe dazu aus den alten Akten einen Bericht über diese Fahrt herausgesucht. Bei der Lektüre kann man erkennen, wie viele Anfangsschwierigkeiten es mit diesem Fahrzeug bzw. dessen Motor gegeben hat. Auch der Benzinverbrauch war extrem hoch. Hier einige Zitate aus dem vierseitigen Bericht: *„Das Kühlsystem hatte an sich eine genügende Leistung.*

Versuche mit 60 % Abdeckung des Kühlers bewiesen das. Untersuchung des Einschaltspiels des Kühlgebläses. Bei Stillstand nach Bergfahrt kocht der Kühler, das Kühlsystem wird lahmgelegt. Wahrscheinlich wasserfreier Raum in der Pumpe. Motorleistung bei niederen Drehzahlen ungenügend. Zusammen mit dem nicht richtig abgestimmten Getriebe ist Anfahren am Berg nur bis 20 % Steigung möglich. Federung muß noch abgestimmt werden. Wagen überbremst vorn. Lenkung ist unruhig. Karosserie: Überall Undichtigkeiten, überall Vibrationen. Position des Gaspedals ist zu verbessern. Kraftstoffverbrauch 13,0 l/100 km, Ölverbrauch 4,67 l/1000 km.“ Interessant zum Vergleich der mitfahrende Opel Kadett: *„Keine Kühlprobleme, ausgezeichnete Heizung, Verbrauch 7,25 l/100 km.“*

...Fortsetzung folgt!



Auf der Webseite vom www.volkswagen-automuseum.de und www.volkswagen-classic.de sind Berichte über diese Ausstellung. In der Zeit vom 19. 11.2012 bis zum 29.2.2012 können die Besucher des Volkswagen Automuseum und die Leser von Autobild-Klassik Ihren "Super VW" wählen. Aus den Teilnehmern der Verlosung wird ein Käfer verlost. (Teilnehmer der Verlosung, nicht ausgestellte Fahrzeuge). Der Artikel in der Autobild erscheint im Heft 1/2012.

Peter Rodenberg hat im November für sich einen neuen Tiguan in der Autostadt abgeholt und dabei mal das Volkswagen Museum besucht. Er hat sich alle Mitbewerber angesehen. Es sind drei Käfer, ein Eigenbau Porsche 356,



Automuseum: Volkswagen-Clubs aus Deutschland präsentieren ihre originellsten Modelle.

Photowerk (he/2)

Neue Klassiker im Automuseum: Wolfsburg sucht den Super-VW

14 originelle Modelle stehen zur Wahl – Volkswagen-Porsche im Eigenbau

Gesucht: der „Super-VW“

14 VW-Clubs stellen Klassiker im Automuseum aus – Besucher können abstimmen

Von Hendrik Raschorn

Weltweit gibt es mehrere tausend Clubs von VW-Enthusiasten. 14 Vereinigungen aus Deutschland haben nun vom Automuseum die Möglichkeit bekommen, das originellste Auto aus dem Besitz von einem ihrer Mitglieder in einer Sonderausstellung zu zeigen.

Beim Anblick der 14 Fahrzeuge schlagen sicherlich die Herzen aller Auto-Liebhaber schneller. Schon der polierte Lack der Autos signalisiert deutlich, dass diese historischen Schlitzen mit höchster Sorgsamkeit behandelt wurden.

Nur ein Auto fällt aus dem Rahmen: Der 1. Käferclub Wolfsburg hat für die Ausstellung eine ganz ungewöhnliche Karosserie ausgegraben: Eine Kombination aus einem Kübelwagen, der wie ein Porsche aussieht, ein Eigenbau. „Das Auto gehörte einst einem Mann in der DDR, der unbedingt Porsche fahren wollte“, berichtet Björn Schewe.

Die weiteste Anreise nach Wolfsburg hatte ein Rabbit. „Das Auto wurde für den US-Markt produziert und später von einem Mitglied unseres Fanclubs aus der Schweiz gekauft“, erzählt Jörn Schwieger von der 1. Original Golf 1 IG.

Tilman Grund ist eins von nur zwei Mitgliedern des Santanazentrums Braunschweig. Dafür sagt er selbstbewusst: „Der Santana war das Weltauto der 80er Jahre und wird nächstes Jahr endlich offiziell ein Oldtimer.“ Peter Gast, Mitglied bei den Typ 3 Liebhabern, hat seinen 1600L zur Verfügung gestellt. „Ich fahre mit dem fast das ganze Jahr durch Wolfsburg, nur nicht wenn Salz auf der Straße liegt.“

Die Besucher können abstimmen, welches der 14 Autos der „Super-VW“ sein soll. Unter allen Teilnehmern wird ein top-restaurierter 1967er Käfer verlost. „Otto Ferdinand Wachs hat uns das Auto zur Verfügung gestellt“, freut sich Museumschef Dirk-Michael Conradt.



Gruppenbild mit einem VW-Porsche-Klassiker aus der DDR, Marke Eigenbau. Hinter dem Auto stehen (von links): Museumsleiter Dirk-Michael Conradt, Tilman Grund (Santanazentrum Braunschweig), Susanne Wiersch (Automuseum), Jennifer Grund, Jörn Schwieger (1. Original Golf 1 IG), Peter Gast (Typ 3 Liebhaber), Björn Schewe (1. Käferclub Wolfsburg) sowie Eckberth von Witzleben (Automuseum).
Fotos: regios24/ Lars Landmann

FAKTEN

Diese 14 deutschen Volkswagen Clubs nehmen an der Sonderausstellung im Automuseum teil:

- 1. Käferclub Wolfsburg, 112 Mitglieder. Ausgestelltes Fahrzeug: VW-Porsche-Eigenbau (Baujahr 1945/1952).
- 1. Internationaler K70 Club, 177 Mitglieder, Volkswagen K70 L (1972).
- 1. Original Golf 1 IG, 206 Mitglieder, Rabbit (1976).
- Brezelfenstervereinigung, 940 Mitglieder, 1200 Cabriolet (1995).
- Cabrio-Interessen-Gemeinschaft (CIG), 150 aktive und 4000 passive Mitglieder, 1303 Cabriolet (1976).
- Interessengemeinschaft T2, 532 Mitglieder, T2 a/b Typ Feuerlöschfahrzeug (1972).

(htz) Welches ist der schönste Volkswagen? Die Besucher des Automuseums können in der neuen Ausstellung ab Samstag, 19. November, abstimmen und mit etwas Glück einen 1967er Käfer gewinnen. 14 VW-Clubs aus Deutschland präsentieren im Automuseum ihr liebste Modell.

Tilman Grund vom Santanazentrum Braunschweig zeigt seinen Santana CX, der noch heute in seiner Urform in China vom Band läuft. „Unser Wagen wurde 1984 an eine alte Dame ausgeliefert, die damit zwei Jahre später einen Totalschaden erlitt“, erzählt Grund. Der Wagen wurde dann auf Basis der Karosserie eines Passat-Stufenhecks mit Originalteilen liebevoll wieder hergerichtet.

Die weiteste Anreise hatte ein Golf 1 Rabbit aus der Schweiz. „20 Jahre hat der Wagen in einer Scheune geschlummert“, berichtet Jörn Schwieger von der 1. Original Golf 1 Interessengemeinschaft. Ungewöhnlich ist die Geschichte eines Volkswagen-Porsche-Eigenbaus.

„Ein begnadeter Schrauber in der DDR erfüllte sich damit seinen Traum vom eigenen Porsche und baute ihn auf Basis eines Kübelwagen-Fahrgestells“, erklärt Björn Schewe vom 1. Käferclub Wolfsburg.

Alle Besucher des Automuseums und Leser des Magazins Auto Bild Klassik können bis zum 29. Februar ihren Favoriten auswählen und abstimmen. Unter den Teilnehmern wird ein 1967er Glücks-Käfer der Autostadt verlost.

Karmann Giha, VW Bus Kasten, ein Typ 3, ein Typ 4, ein US Golf, ein Passat Variant, ein Polo, ein Santana, ein Scirocco und natürlich Peter Rodenberg's K70 ausgestellt. Sein Eindruck; der K70 braucht sich nicht zu verstecken, aber realistisch betrachtet, wird er maximal einen Platz bestenfalls im Mittelfeld belegen, denn ein Karmann Giha hat objektiv gesehen eine größere Fan-Gemeinde. Schöner Nebeneffekt: Peter's Auto steht über den Winter bestens. Eines gibt ihm allerdings zu denken; das Volkswagen Museum besitzt keinen eigenen K70. Und das wird auch von Peter's Seite so bleiben.

Für Anzeigenaufnahme (auch Nichtmitglieder):
Ingo Menker, Goethestr.19a, 46514 Schermbeck,
Tel.: 02853/448037 eMail: ingo.menker@freenet.de

Bitte beachten: auch unter der Rubrik
"Flohmarkt" auf unserer Club-Homepage
www.k70-Club.de sind Kleinanzeigen zu finden!

K 70 L, EZ 10.9.1971, seit 1976 abgemeldet, FG-
Nr.: 4822502384, geminimetallic, beige Stoffsitze,
58.000 km, AHK, Rostschäden.

VHB 1000,- €

Peter Eyert
Bebra
Tel.: 0152/28632503



Viele K70-Fans kennen meinen K70L von vielen Treffen. Jetzt ist es Zeit für einen neuen Eigentümer.

Bj.1972 Erstzul. 6/6/1972, APK/TÜV 8/6/2012.
Kasanrot, KM: 60.387 (echte KM). Originalbrief
vorhanden. Fährt super!! Mit originalen, neuen
Kokosmatten extra. Innenausstattung wie neu.
Chrom sehr gut.

Preis: ? 3750,-€

Piet Hasper,
Landschaplaan 11,
7824 BA Emmen
Tel.: +49 (0)591614124

Zu verkaufen: **1 Getriebe** VW K 70
KB 0067450

Preis: Fr. 500.-

eMail: haueters@bluewin.ch

K70 90 Ps, Bj.1973, 98.809 km, Farbe grün,alles
original, steht schon seit 5 Jahren in der Garage
Fotos auf Anfrage vorhanden.
eMail: heimoh@fam-pongratz.at

K70-Teile ohne Ende!!! Samlungsauflösung

Alufelgen, Karosserieteile, Armaturen + Extras
Lichtmaschinen, Vergaser, Anlasser, etc...
Auspuffanlagen, Claus Luthe orig. Designentwurf
Kleinteile, Literatur, (Kfz-Briefe, Sammlungen
Reparatur- bzw. Bedienungsanleitungen etc...)
Kotflügel, rostfrei, Schiebedächer, Türen,
Hauben, Motoren, etc..., Kühlwasser- etc...
schläuche, Innenverkleidungen, Kühler, vieles
mehr !!!

Burghard Tschernowsky
79412 Kirchartd bei Heidelberg
Tel. 07266 / 2979

... von Ingo Menker im Internet entdeckt:

Ein recht aktuelles Foto eines **VW K70 auf Kuba**



... und dann flatterte da noch Post von Peter Gewecke (ehem. NSU-Ingenieur - siehe auch Fortsetzungsgeschichte „Meine Zeit bei NSU“, Seite 9) aus den USA in die Redaktion:

Peter und Monika
GEWECKE

Phone/Fax: 001 301 222 153
Germany
Tel/Fax: 001 301 222 153

Phone/Fax: 001 301 222 153
USA
Phone/Fax: 001 301 222 153

e-mail: mgewecke@aol.com; f.com

web-sites: www.vacationrentals.com/vacation-rentals/33459.html
www.homicar.com/222153

4. August 2011,
11³⁰ 36 °C

Hallo, Herr Konke,
nach einigen Suchen habe ich doch noch
ein Foto vom K70-Kombi gefunden.
Es ist eine Kopie von einer Kopie von einer Kopie...
d.h. als Druckvorlage wahrscheinlich nicht geeignet.
Belonnenen von mir auf dem Hof der NSU-
Versuchsabteilung, die ja wirklich ziemlich trist
aussieht. Damals ist aus das nicht weiter auf-
gefallen, die ganze Firma NSU war ja alt.
Zur Zeit zieht der tropische Sturm Emily heran,
wir glauben aber unseren Wetterfröckchen, daß er
an der Ostküste (Arkabete-Seite) nach Norden zieht,
Wir sind an der Westküste bei St. Petersburg/Tampa.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Gewecke

