

**EXCLUSIV FÜR MITGLIEDER  
ABDRUCK OLDTIMER MARKT**

ab Seite 6

**ENGLISCHSPRACHIGER VERGLEICH:  
VW K 70 vs. NSU RO80**

ab Seite 14

**ÖSTERREICH: MINISTER FÄHRT K 70**

ab Seite 19

**EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN 2017**

ab Seite 21

**TIME TO RUMBLE, SONNENGELBER**

ab Seite 23

**WINTER AM ENDE VON WEIHNACHTEN  
JENS TANZ IM HOTEL STADT HAMBURG**

ab Seite 27

**UND NOCH EINER**

ab Seite 34

**K 70 DER WIDERSPRÜCHLICHE**

ab Seite 37

**VORSTAND 1. Internationaler K 70-Club e.V.****1. Vorsitzender:** Internationale Kontakte

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

**2. Vorsitzender:** PR, Clubmagazin, Internetpräsenz

Andreas Kernke  
Wajemanns Kamp 11  
49457 Drebbler • Telefon: +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de

**3. Vorsitzender:** Teilepool (ausschließlich Kommissionierung - **KEINE BESTELLANNAHME**)

Mario Thimm  
Kuckucksheide 10  
29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 92 05  
eMail: auto@teilethimm.de

**4. Vorsitzender:** Schriftführer, Teilepoolverwaltung

Peter Rodenberg  
Waldstraße 13  
56204 Hillscheid • Telefon: +49 (0) 26 24/23 20 • eMail: peter@rodenberg.name

**5. Vorsitzender (nur noch bis 31.12.2016):** Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

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

**Redaktion:****Titelblatt, Impressum, Layout:**

Redaktion „K 70-POST“ • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebbler  
+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: k70-club@gmx.de

**Marktplatz, Versand:**

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

**Druck:** ps printsolution GmbH • Leopoldstraße 244 •  
80807 München

**Auflage:** 250 Exemplare

**Ausgabe:** Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

**Redaktionsschluß** jeweils: 1. Ausg. am 1. November,  
2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.  
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  
k70-club@gmx.de senden.

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

**Webmaster:** Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

**Bankverbindung 1. Int. K 70 Club e.V.:**

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)  
Kontonummer: 50 54 43 73 00  
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

**TEILEPOOL**

zu erreichen unter:

HOTLINE: +49(0) 2624/2320  
oder per Mail: peter@rodenberg.name

**Titelbild:**

Aus der Postkartensammlung  
von PimTielkemeijer

Wir sind Mitglied im

**K 70-Club-Kontaktadresse Holland:**

Anne Reitsma und  
Serge van Donkelaar  
Kanaalweg 22  
1121 DP Landsmeer  
sergevandonkelaar@wxs.nl

**Mitgliederkontakt:**

Piet Hasper  
K70-club@kpnplanet.nl

**Clubkonto Holland:**

Rabobank  
Rekeningsnummer NL15RABO0357794567  
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren



## Wir hängen uns weiter rein

Ingo Menker

Leider müssen auch wir manchmal feststellen, daß trotz aller Liebe zum Hobby und der Freude, mit Gleichgesinnten, gar Freunden, dieses zu teilen, das entsprechende Engagement nicht mit dem „richtigen Leben“, mit Beruf, Familie und auch der Gesundheit so zu vereinigen ist, wie man es sich wünscht.

Wie auf der Jahreshauptversammlung angesprochen, wird André zum Ende des Jahres seinen Posten als Kassenwart abgeben. Diese durchaus zeitaufwendig sein könnende Aufgabe ist für ihn aufgrund extremer beruflicher Belastung einfach nicht mehr zu bewältigen. Einige von Euch werden gemerkt haben, daß es in letzter Zeit manchmal „hakte“, bzw. es länger als üblich gedauert hat, bis etwas geregelt werden konnte, was zu Unzufriedenheit geführt hat. Das haben wir anderen Vorständler versucht aufzufangen, aber Mario, Peter, Andreas und ich sind alle beruflich stark eingespannt und haben zudem weitere, mitunter existentielle Probleme zu bewältigen – Probleme, die sich auch auf die Gesundheit niederschlagen. Ich möchte eigentlich nicht wieder das als Modewort empfundene „Burn Out“ verwenden, aber tatsächlich hatten in der jüngeren Vergangenheit mehrere Vorständler mit den psychischen und physischen Folgen starker Überlastung zu kämpfen. Im Hobbybereich, der ja der Entspannung und der Ablenkung vom Alltag dienen soll, fällt das nicht so auf -man befaßt sich ja mit dem Hobby, wenn man Zeit, Lust und Muße dazu hat-, aber als Clubvorstand hat man auch Sachen, die gemacht werden müssen, auch wenn es derzeit gerade nicht „paßt“. Was zur Folge haben kann, daß das Hobby an sich einem keine Freude mehr bereitet, es gar in Streß und Ärger ausartet. Das sollte nicht sein!

Weil wir wollen, daß uns -auch uns im Clubvorstand- unser K 70-Hobby weiterhin Spaß -etwa bei gemeinsa-



men Unternehmungen- und Zufriedenheit -etwa bei den Teile kaufenden Mitgliedern- bereitet, haben wir uns zusammengesetzt und wollen trotz aller Widrigkeiten -die Gründe für die genannten Probleme sind ja keineswegs verschwunden, im Gegenteil, bei einigen von uns sind sie größer geworden- gemeinsam dafür sorgen, daß der K 70-Club auch weiterhin so läuft, wie es über viele Jahre der Fall war. Wir suchen jetzt mit Ruhe und Bedacht einen neuen Kassenwart -denn genaugenommen ist das die wichtigste Tätigkeit in einem Clubvorstand-, und wollen uns darum kümmern, daß wenn wieder einem von uns die Zeit zur Vorstandsarbeit fehlt, dies gemeinschaftlich aufgefangen wird. Das wird nicht einfach werden, denn wie gesagt hat keiner von uns Vieren Aussicht darauf, daß sich seine Situation „im richtigen Leben“ entspannt, aber wenn wir zusammenhalten, sollte eine gute, möglichst professionelle Clubführung machbar sein. Wir versprechen Euch, uns reinzuhängen, es (wieder) besser zu machen. Ob wir das schaffen, können wir natürlich nicht versprechen.

Es kommt auch auf die Erwartungen der Mitglieder an. In meinem Beruf als Schadenregulierer in einer Versicherung merke ich, daß die Erwartungshaltung der Kunden in den letzten Jahren immer höher geworden ist. Gewiß, Kunden einer Versicherung oder einer anderen Firma sind nicht vergleichbar mit den Mitgliedern in einem Hobbyclub -erst recht nicht, wenn man sich schon so viele Jahre, gar Jahrzehnte kennt, wie das in unserem Club vielfach der Fall ist-, aber dennoch müssen wir Vorständler vereinzelt immer mal wieder deutlich machen, daß wir eine „All-inclusive-24-Stunden-Rundumversorgung-mit-Zufriedenheitsgarantie“ schlicht und einfach nicht leisten können. Weil es auch für uns immer noch ein Hobby ist.









1. Internationaler

**K70 CLUB** e.V.

**Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016  
am 2.10.2016 in Münzenberg**

1. Die JHV wird durch den ersten Vorsitzenden Ingo Menker 18.00 Uhr eröffnet. Die Beschlussfähigkeit wird durch den ersten Vorsitzenden Ingo Menker festgestellt. Es wurde form- und fristgerecht durch den Vorstand zur JHV eingeladen. Es sind 14 Mitglieder anwesend. Vorstandmitglied Mario Thimm ist verhindert.
2. Bericht des Vorstands:  
Ingo Menker und Mario Thimm sind mit Volkswagen dran, dass leidige Thema der Windschutzscheibendichtungen zu klären. Eine Lösung wird 2017 erwartet. Das Jahr 2016 ist aus Sicht des Vorstands ruhig verlaufen. Die qualitätserhaltende Lagerung der K70 Teile ist gewährleistet. In 2017 werden wir einen Fan Shop installieren. Der Vorstand wird umstrukturiert, um in 2020 spätestens in neuer Struktur den veränderten Anforderungen zu genügen.
3. Bericht des Kassenwarts:  
In diesem Jahr wurde mehr Geld ausgegeben als eingenommen. Die Mitgliederzahl ist auf 207 in 2015 angewachsen, somit sind seit 2015 7 neue Mitglieder hinzugekommen. Die Kassenprüfung durch Peter Schürmann und Markus Retz ergab eine korrekte Führung der Finanzen des K70 Clubs. Der Kassenwart legt aus beruflichen Gründen sein Amt nieder, führt die Geschäfte bis zum 31.12.2016 weiter. Kommissarisch führt Peter Rodenberg das Amt 2017, bis ein neuer Kassenwart eingearbeitet ist.
4. Der Vorstand wird mit 9 Stimmen entlastet. Die 4 anwesenden Vorstandsmitglieder stimmen nicht mit. Das Mitglied Bengt Meder verließ die JHV, weil er seinen Anschlusszug erreichen musste und somit an der Entlastung nicht teilnahm. Der Vorstand in der jetzigen Besetzung wird durch eine Wahl bestätigt, 9 Stimmen bei 4 Stimmen Enthaltung (Vorstand). Der Vorstand erklärt sich bereit, die Wahl anzunehmen. Es wird ein neuer Kassenprüfer, Wilfried Ellinger, mit 12 Stimmen gewählt, bei einer Enthaltung (Wilfried Ellinger). Der Kassenprüfer Wilfried Ellinger nimmt die Wahl an und wird mit Markus Retz die Kassenprüfung 2017 vornehmen.
  1. Vorsitzender Ingo Menker,
  2. Vorsitzender Andreas Kernke,
  3. Vorsitzender Mario Thimm,
  4. Vorsitzender Peter Rodenberg,
  5. Vorsitzender: André Marquardt, bis zum 31.12.2016
  - Kassenprüfer: Wilfried Ellinger, Markus Retz
5. Das Pfingsttreffen 2017 richtet Konrad Aigner in Österreich (Wachau) aus. Er wird noch Infos mitteilen
6. Die nächste JHV findet in Luxemburg statt, Joseph Bertrand bereitet die JHV vor.
7. Ingo Menker bedankt sich bei den anwesenden Mitgliedern und beschließt die JHV um 20.47 Uhr.

Protokoll Peter Rodenberg

1. Vorsitzender:

Ingo Menker

2. Vorsitzender:

Andreas Kernke

# FAMILIEN FEHDE

**NUR FÜR MITGLIEDER  
IN DER PRINTAUGABE  
ZU LESEN!**

1970 hatte VW gleich zwei ganz unterschiedliche Flaggschiffe: den hauseigenen 411 und den K70, Adoptivkind von NSU. Als Trümpfe stachen sie beide nicht. Warum das so war, ergründen wir in einem Duell zwischen diesen sehr ungleichen Brüdern



**VW TYP 4  
367.728**

Die halbe Million verfehten 411 und (ab 1972) 412 dermaßen weiträumig, dass man von einem der größten Flops der VW-Historie sprechen darf

**NEUPREIS**

~~VW K70~~

**DM 9450,-**

~~VW 411~~

**DM 8735,-**

**NUR FÜR MITGLIEDER  
IN DER PRINTAUGABE  
ZU LESEN!**

**BESTAND HEUTE**



■ K70 ■ TYP 4

**DATEN IM VERGLEICH**



LEISTUNG

DREH-MOMENT

**VW K70**

**211.127**

Die Viertelmillion verfehlte der K70, obwohl er das Potential zu Größerem hatte. Als Kind von NSU war er in Wolfsburg ein Fremdling







lich spürte so ziemlich jeder die Mühe, die der Konzern mit sich selbst hatte. Das zeigte sich in internen Papieren, die aus Wolfsburg in die VW-Autohäuser flatterten und Titel trugen wie „Der Parallel-Verkauf von unterschiedlichen Konzepten“. Darin versuchte das Mutterhaus, den Verkäufern vor Ort eine Handreichung zu geben – heute würden wir das unter Konfliktbewältigung einordnen, denn immer mehr alte Kunden kamen mit Identifikationskrisen in die Geschäfte. Wie war also mit Statements wie diesem umzugehen: „Als alter VW-Kunde verstehe ich Wolfsburg nicht mehr. Dieser K70 ist das, was gegen das Gegenteil von allem, was ein VW-Kunde ausmacht.“

Dazu fächert das Papier per Multiple Choice und didaktisch wertvollen Aussagen den Verkäufer nicht nur die richtigen Aussagen an, sondern beseitigt, wie auch das richtige Auto verkauft. Ich empfehle Ihnen, lieber Herr Müller-Lüdenscheid, wenn Ihnen die straffen Linien und die dynamischen Fahreigenschaften des K70 nicht geheuer sind – unser 411 ist ein VW durch und durch, bei dem ist alles wie gewohnt...

## Zur Adoption freigegeben

Die NSU Motorenwerke AG mochten klein sein – an Forscherdrang mangelte es ihnen nicht. So machten sie sich als erster Fahrzeughersteller überhaupt den Wankelmotor zu eigen, der freilich kaum zu bezähmen war und dem Werk recht bald seinen Rhythmus aufzuzwingen. Anders gesagt: NSU musste dem Rotationskolbenmotor hinterherhinken und unterzugehen. Deutlichsten Ausdruck fand diese Mischung aus Wankelrhythmus und Erneuerungskraft im großartigen Ro80 (Bild). Er wurde schon 1965 in nur wenigen couragierten Käufer an, weshalb NSU sich für ein kleineres Schwestermodell in Auftrag gab. Das war der K70, ein kleinerer Wankelmotor, aber mit der Konstruktion und der Technik, die die Luftschleife der Karosserie für die Konstruktion des K70, das gleiche Fahrgewicht des K70, das gleiche 1000-cm<sup>3</sup>-Zylinder-Prinzip, das gleiche Prinzip, nämlich auf Wasserluft, das gleiche Prinzip eingebaut. Das K der Typenbezeichnung steht für Kolben, das 70 für die PS-Zahl. Die Präzision der Fertigung ist 69, doch allmählich ging NSU die Luft aus der Präzision in den Wasser. Die Banken drückten auf Zusammenschluss mit einem starken Partner, so kam NSU in die Hände von Audi, die dort sollte der K70 den neuen Audi 100 geben, so wurde die Maßnahme durchgeführt. Im Jahr 1970, als der K70 schließlich erschien, hieß er weder NSU noch Audi, sondern VW.

**NUR FÜR MITGLIEDER IN DER PRINTAUGABE ZU LESEN!**



Wer hat die größte Klappe? Im vorderen Kofferraum des 411 ist viel Platz, der Boden ist allerdings uneben. Der Motor des K70 sitzt da, wo er nach Meinung vieler VW-Fetischisten nichts zu suchen hat.





**NUR FÜR MITGLIEDER  
IN DER PRINTAUGABE  
ZU LESEN!**



...haben beide schmale Türtaschen. Die Fensterkurbeln – beim 4T1 teilverchromt – gehören zu den wenigen Gleichteilen

Ob das gezogen hat, dürfen wir bezweifeln, allein anhand der Verkaufszahlen. Dazu trug wohl auch die Tatsache bei, die zwei Sitze ragen über die Motorhaube hinaus, was für einen Kopfplatz mit einer Motorhaube nicht optimal ist. In der Vergangenheit stellt das Volkswagen-Modell allerdings ein gutes Beispiel für die Konkurrenz dar. Audi bis Opel Rekord wird aber jede Fahrzeugklasse in direkten Konkurrenz zu den VW-Modellen haben. Am Rande steht man über die Einordnung des Typ-4 als Konkurrenten und lassen *Gute Fahrt* zu Wort kommen, die auf der Suche nach Gemeinsamkeiten der Kontrahenten lediglich das VW-Zeichen entdeckte, und „natürlich das sehr dichte VW-Händlernetz, dessen Mitarbeiter zur Zeit in Kursen darüber unterrichtet werden, dass der Motor nicht ausschließlich im Heck zu suchen ist.“ Die Ironie ist mehr als dezent, und sie hat offensichtlich kein Verfallsdatum, denn noch im Sommer 2016 blickt K70-Mann Mario Thimm unter die geöffnete Motorhaube des 4T1 und sagt: „Hier auch kein Motor! Das muss ein Elektroauto sein.“

Tatsächlich sieht man unter der Typ-4-Motorhaube erst einmal so gut

wie nichts. Das Aggregat duckt sich unter dem flachen Boden, gut geschützt durch ein flaches Gebläse. Diese Haut ist eher eine Schutzschicht als eine Wartungshilfe, besonders bei frischen Ölwechseln wie diesem. In den 1970er Jahren lauern seltsame Flecken in der Dämmerung des Motorraums: „An dem Ölmesstab sind früher immer die Tankwarte verunglückt“, sagt Achim Gaas. Nur wenn man ganz genau weiß, wo der Messstab sitzt, muss man nicht danach tasten und holt sich am Gebläsekasten keine Brandblasen. Sehen kann man nichts, was das Ölnachfüllen unterhaltsam macht, denn der Stutzen sitzt im Dunkeln. „Deshalb wurde das auch schnell geändert, bei späteren Baujahren ist das viel einfacher“, sagt Achim Gaas.

**Solche Phänomene** begleiten den Typ 4, der als Maximal-Käfer gedacht war, mit so modernen Eigenschaften wie einer selbsttragenden Karosserie, vollwertigem Platz für fünf inklusive würdevollem Einstieg hinten. Mit dem Auto wollte VW vorstoßen in die interessanten Gehaltsregionen von Abteilungsleitern und höheren Angestellten. Tatsächlich hatten Stammkunden schon länger einen Viertürer verlangt







# NUR FÜR MITGLIEDER IN DER PRINTAUGABE ZU LESEN!

ten, sein Temperament ist zumindest in dieser frühen Version auf der behaglichen Seite, aber genau diese Behaglichkeit ist sein definierendes Element. Der Motor orgelt friedlich im Heck, man hat Platz und Luft und wenn Seitenwind droht, na ja, dann passt man halt auf. Außerdem gab es ihn als Variant, und der hat in seinen kombinierten Laderäumen unglaublich viel Platz. Ein K70 Variant stand übrigens als Typ 388 kurz vor der Serienreife und hätte noch mehr Raum geboten, doch Volkswagen scheute die Investition. Schade, denn das wäre der erste westdeutsche Lifestyle-Kombi gewesen: Raum, PS und Schick für die moderne Express-Familie! Schwerer Fehler, Volkswagenwerk!

So, jetzt stehen unsere Duellanten nebeneinander, je ein Exemplar von jeweils etwa 250 in Deutschland noch bekannten. Der Rost hat die meisten ihrer Brüder aufs übelste zerlöchert, da ging es ihnen nicht anders als anderen Fabriken, die aber den Vorteil weit höherer Stückzahlen hatten: die oben erwähnten Taunus und Rekord kamen locker über eine Million Stück, außerdem hatten sie früh eine treue Gefolgschaft.

Die wandte sich bei unseren Duellanten anderen zu. Den Käfer lieben alle, vor dem 411 schreckt man zurück. Der Ro80 bekommt Rosen auf den Weg gestreut, wo er auch hinrollt – den K70 findet man biederer als Helmut Kohl. Aber so ist es halt. Mario Thimm und Achim Gaas steigen ein, die Motoren springen an und sie ziehen ihrer Wege, der eine ein Heißsporn mit Spaß an der Drehzahl, der andere mit dem friedlichen Zwitschern, das noch immer die Kindheitserinnerungen vieler Menschen durchsingt.

TEXT Till Schauen  
FOTOS Stephan Lindloff, Archiv  
redaktion@oldtimer-markt.de



AUS DEN MEDIEN

**K70-POST**



Andreas Kernke

## AUSZUG AUS DER OLDTIMER MARKT Ausgabe 9/2016

Ehrlich gesagt hatte ich diese Septemбераusgabe der OLDTIMER MARKT verpasst. Zur Zeit ihrer Veröffentlichung war ich nämlich im Urlaub - fern der Heimat und fern irgendwelcher Zeitungskiosks - im weiteren Verlauf habe ich dann obendrein auch noch vergessen, weiter hinter der Zeitschrift her-zulaufen. Bis ich die Produktion dieser „K 70-POST“ aufnahm - da fiel mir die OLDTIMER MARKT dann wieder ein.

Bestimmt haben diesen Artikel mit Mario Thimm bei Weitem nicht alle Leser wahrnehmen können - deshalb habe ich mal beim Verlag nachgefragt, ob wir diesen Vergleich von K 70 und 411 nicht einfach exklusiv in unser Mitglieder-magazin übernehmen dürfen - und siehe da, wir dürfen. Allerdings unter bestimmten Auflagen: der unveränderte Artikel darf nicht im Internet präsentiert werden und unsere Clubzeitung darf nur an Mitglieder ausgegeben werden, eine Quellen-angabe versteht sich von selbst.

Bei so viel Entgegenkommen nehmen wir dem Verlag dann auch nicht ganz so übel, dass er eine veraltete Clubadresse veröffentlicht hat.

Dieser Artikel erscheint also mit freundlicher Genehmigung der VF Verlagsgesellschaft mbH, Redaktion OLDTIMER MARKT, Mainz.

Speziell diese Ausgabe ist auch noch über den Onlineshop unter <http://www.shop.oldtimer-markt.de/Oldtimer+Markt+9-2016.htm> erhältlich.

Clubadressen

Print-K70-Jub e.V.

Jörg Ballwanz

Lindert

Lindert

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de

www.k70-jub.de



# Volkswagen K70 vs. NSU Ro80



Written by Martin Buckle

The piston-powered VW K70 meets its Wankel-engined bedfellow, the NSU Ro80. A VW by any other name. The forgotten Volkswagen K70 was born an NSU Ro80.

## SEPARATED AT BIRTH

The K70 began life as an NSU stablemate to the Ro80, but it became a Volkswagen at the eleventh hour. Martin Buckley tells the intriguing tale behind this last-minute change of plan. Photography Tony Baker.

Some cars do their best to elude you and one such in my case has been the Volkswagen K70. It is not an exciting car – or even a particularly desirable one – but something about its story has always niggled at me. How could an all-new German saloon that obviously came from a good family, looked impressively clean and modern by the standards of 1970 – and clearly aspired to be more than just another cynical tin box – have such a conspicuously short, four-year career and 211,000 production run?

## Volkswagen K70 vs. NSU Ro80

Historical significance is not a guarantee of success or excellence, of course – the K70 was the first front-engine, front-drive, water-cooled Volkswagen – but, even so, its subsequent descent into obscurity as a car that is rarely talked of or written about has always seemed odd to me. Superficially, the K70 appeared to have all the ingredients for success, not least a good engineering pedigree. It was common knowledge that it had been conceived as a simplified, piston-engined companion to the masterful-but-flawed Ro80, although fewer people seemed to know that 'K' stood for Kolben (or piston in German) and 70 was its intended bhp. The fact that it was launched as a 75bhp NSU in 1969 but went into production as a VW in '71 gives the K70 an additional level of intrigue. I cannot readily think of another car that can claim the dubious distinction of being publicly born under one brand name but brought to market with another.

So could it really have been that bad? There were no clues in the way it looked. Quite the opposite. Neat and well proportioned with lots of glass and



usable space for people and luggage, the K70 seemed to be precisely the sort of rational 1.6-litre Euro saloon that Wolfsburg needed after a rash of '60s duffers. Here was an ideal front-engined, front-drive answer to face the early '70s in which the public (and the legislators) were rapidly turning their backs on the slow, noisy rear-engined cars that had formed the basis of Volkswagen's post-war success. Unveiled as an NSU-badged prototype at the Geneva Salon in March 1969, the K70 promptly dropped from sight again for several months in the wake of Volkswagen's takeover of NSU and its integration into the Audi/Auto Union division. While the rotary-engined Ro80 was allowed to continue as the group's NSU-badged technical flagship, it seemed to make sense to realign the almost fully formed K70 as a VW.

After years of struggling to replace the Beetle, here was the water-cooled powerplant that Wolfsburg needed. With the new technology came the fresh creative blood that Volkswagen needed even more, principally in the form of NSU chief engineer Ewald Praxl (already in his 60s by then) and a much younger stylist called Claus Luthe, originator of the Ro80's futuristically elegant body. Luthe's subsequent stellar career at Audi and then BMW in the '80s would be cut short by a personal family tragedy.

In styling the K70, Luthe was given the task of creating a shape that did not need to be particularly aerodynamic but had to be easier to build and have a



wider appeal than his edgy, slippery Ro80. At the same time, it had to be visually linked to it; there was certainly a hint of the Ro in the car's flanks, belt-line and low waist.

The K70 was at least a cost-effective proposition because its engine was a water-cooled and longer-stroked development of the old 1177cc engine from the last of the air-cooled cars and, crucially, could be produced on existing NSU tooling. Canted over and mounted well forward above the final drive, its overhead camshaft was driven by a double roller chain, while each cam follower had its own individual pressed-steel cover – harking back to the rear-engined cars and NSU motorcycle engines of the '50s – that gave the unit a distinctive top-end appearance.



Actually, there was less in common with the Ro80 than is generally acknowledged. Shorter in wheel-base and overall length than the NSU, the K70's direct commonality with the Ro80 was restricted to front-strut, rear trailing-link longtravel suspension and inboard front discs – plus a few minor items such as external doorhandles.

The car was made production-ready by VW, but lost some of its NSU technical niceties along the way, such as the use of pressed-steel box-section lower wishbones instead of the more elegant Ro80-style welded tubular ones. VW upped the wheel size from 13 to 14in and offered Ro80-type Fuchs alloys as an option on the post-1973 LS versions with the 1807cc 100bhp engine.

This car, owned by enthusiast Fredrik Folkestad, is one of the later LS models, complete with quad headlamps, matt-black side flash and standard steel wheels – although Folkestad plans to fit a set of alloy rims in due course.

Your view on the K70 depends what you are comparing it to. For those of us old enough to remember bouncing along in Mk3 Cortinas, it seems quite nice at first. It's agile and supple and – with the bigger 1800 engine – reasonably quick. Yet it is hard to reconcile it as the progeny of the Ro80, an example of which we've brought along for reference courtesy of Simon Wolfe, a London-based jazz musician and schoolteacher who has coveted these cars since childhood.

What you do notice is that the K70 is almost as roomy as the Ro80, with a similarly enormous boot that is augmented (as in the NSU) by rear backrests that fold down to accommodate long loads such as skis. The 360° vision is equally outstanding in both cars and, while you would expect the K70 not to be quite so refined and pleasing in its detail finish, the build quality and materials are by no means bad. It features pleasing velvet cloth seats and a heavily hooded instrument pod that looks closer to what Luthe had originally intended for the Ro80.

This is where all meaningful comparisons with the NSU end, however. As a driver of the Ro80, you live in a hushed world of effortless high-speed cruising and easy town manners with that clutchless three-speed gearchange cushioned by a torque converter and operated by a microswitch in the top of the gearknob. The power steering is perfectly weighted and the whole car is just so civilised and capable.

There is a lack of torque off the mark, but the acceleration is strong and very smooth once the rotary engine is spinning beyond 3500rpm. First takes you to 40mph, second to 80 and top to more than 115mph, a speed that it will cruise at – as long as the fuel lasts. Without a doubt, these are greedy cars when they're driven hard.

All of this is matched by total stability, fantastic brakes and a ride that just ignores speed humps and makes you realise how badly your fillings rattle in







*From top: Ro80's elegant clean lines still look fresh – with a colour-coded nip and tuck, it could pass for a current model; handles one of few parts shared with the K70; supplying dealer's sticker; signature Fuchs alloys perfectly set off the wedge shape; ultrasmooth Wankel engine is fed by twin Solex carbs. From top: K70 rides well but leans more than Ro80, particularly with Buckley pressing on; overhead-cam 'four' was developed from NSU's air-cooled 1200 engine with motorcycle-inspired construction; neat, square-rigger lines with factory matt-black flash; lockable petrol cap; period instruction book.*

most modern saloons. Yes it rolls, but it also hangs on tenaciously – although total and final understeer is the ultimate result of the sort of hooligan treatment that is not really what this most cultivated of '70s saloons is all about.

There are echoes of the Ro80 in the Volkswagen's road manners. Its long-suspension travel gives a wonderfully supple ride and it doesn't descend into run-wide understeer as quickly as its nose-heavy engine layout might suggest. But as you twiddle its hefty unassisted steering, pump its clutch and stir your way through its notchy and undistinguished four-speed 'box, the K70 feels as joyless as the Ro80 is spirit-lifting.

The original 1605cc cars were criticised for a lack of low-end torque, but this bigger-engined LS feels lively enough – and will keep up with the Ro80 at lower speeds – although the engine just feels thrashy and uncouth when asked to deliver performance. It vibrates and resonates and, while it never feels as if it would fly apart, it gives you no encouragement to extend it.

All this, of course, has to be balanced against the fact that the K70 was a much cheaper car than the Ro80 (roughly half the price) and one that, in fairness, it was never intended to be compared to. Its underdeveloped and, by all accounts, rather thirsty engine is only one component in the story of the K70's failure.

In fact, as usual, it was a combination of factors that conspired against the VW in roughly equal measures. Without a doubt, its confused and hesitant birth stacked the cards against the car in the public's

mind from the off, and perhaps for too many people the link with NSU equalled potential reliability problems. And for those who admired the Ro80, the relatively noisy and slightly over-bodied K70 might have proved underwhelming – especially when you could have had the superficial charms of a lusty Ford Cortina 2000GXL, say, for £300 less.

More to the point, possibly, the K70 sat awkwardly in the combined-marques range, in which you could buy an Audi 100LS – frankly a much nicer car – for a mere £150 more. People often say that the Ro80 would have been a great car even without the rotary engine. I suppose the irony is that, had NSU produced the more conventional K70 first, it might have survived, at least for a little longer, as an individual marque.

When the VW Passat emerged in 1973, the K70's fate was in effect sealed and only about 800 had been sold new in the UK by the time that it faded away in '74. I probably have not seen one on the road for 20 years. Folkestad had to go to Norway to find his and, while I can understand its appeal as an oddity, it is hard to know how to sum it up. Today, maybe, the real 'problem' with the unloved K70 – which strangely gets lots of attention from the public wherever you go in it – is that it is not rubbish enough to feature in any smartarse list of all-time crap cars (far from it). Yet it has insufficient character to really make the grade as a classic in the true sense of the word. The Volkswagen appeals only to lovers of curiosities or the hardened Audi/NSU completist. Perhaps you need to have a K70 just to remind yourself how good the Ro80 really is. Luckily, Folkestad has one of those as well.



'AS YOU TWIDDLE ITS HEAVY STEERING, IT FEELS AS JOYLESS AS THE NSU IS UPLIFTING'



Left, from top: roomy VW cabin has good-quality cloth and hooded binnacle that was intended for the Ro80; LS came with 1.8 engine; airy glasshouse; earlier model had single oblong lamps – angular front contrasts sharply with NSU’s rounded nose. Right, from top: equally spacious NSU is better equipped and trimmed with plusher velour; similar badge indicated that it has a rotary motor; Ro80 also has a brilliant ride – and leans a lot – but it boasts stronger grip and fantastic power steering.

'THE K70 SHAPE WAS MEANT TO HAVE WIDER APPEAL THAN THE NSU YET BE LINKED TO IT'

Quelle: <https://drive-my.com/en/test-drive/item/2296-volkswagen-k70-vs-nsu-ro80.html>



Op bezoek bij VW Golf GLD eigenaar én reportagedeelnemer Johan Dijkstra uit Ureterp mochten we een verrassing begroeten. De Fries bracht ons op het spoor van twee exemplaren van de Volkswagen K70. Ze verlieten ooit nieuw de fabrieksband in Salzgitter, maar ze lijken hun laatste jaren te slijten in Frieschepalen. Daar troffen we ze in niet rijdbare staat. Zó wordt dit zeldzame model alleen maar zeldzamer. We vonden de geste van Johan Dijkstra sympathiek. Hij had

vóór onze komst toestemming had gevraagd én gekregen om samen met ons de opstallen van de eigenaar te betreden. Zowel Dijkstra als wij vonden het overigens maar wát zonde dat het met deze twee klassiekers naar alle waarschijnlijkheid verkeerd gaat aflopen. Dat gaat met de Golf GLD van Johan Dijkstra niet gebeuren, dat verzekeren we u alvast. Die reportage houdt u uiteraard nog van ons tegoed. •

Quelle: AUTO MOTOR KLASSIEK

## Schraubergesetz Nr. 5

Gewinde können ihre Drehrichtung spontan ändern!

1. Internationaler K70-Club e.V.



**JUDIKATOR IM K 70**

Österreichs Justizminister Brandstetter besitzt nicht nur einen VW K 70, er fährt ihn auch - besonders gern sogar!

Club-Mitglied Franz Drexler aus der Steiermark hatte erfahren, dass in diesem Jahr Österreichs Justizminister Dr. Wolfgang Brandstetter mit einem K 70 unter dem Motto „Autofahren im letzten Pa-

ranz nutzte die Gunst dieses Anlasses, den Minister für die „K 70-POST“ zu kontaktieren und ihm einige interessante Fragen zu stellen. Zusammen mit den Fotos - die freundlicherweise von Peter Meierhofer zur Veröffentlichung hier freigegeben wurden - ergibt das einen unterhaltsamen und ziemlich exklusiven Beitrag:



radies“ durch die schönsten Gegenden Österreichs, aus den Tälern bis zur Baumgrenze hoch, an der „Ennstal-Classic“ teilnehmen würde. Die Ennstal hat sich seit 1993 für Fans zu einer Pilgerreise zum Blech der frühen Jahre etabliert.

Am 14.10.2016 um 12:02 schrieb [redacted] [@bmj.gv.at](https://twitter.com/bmj.gv.at):

Sehr geehrter Herr Drexler,

nachstehend mit besten Grüßen von HBM Dr. Brandstetter die beantworteten Fragen.

Beste Grüße  
Sophie Kandlbauer

**Wie kommen Sie zu den Oldtimern. Speziell zum K70?**

Der K70 ist das Wunschfahrzeug meiner Jugend. Anfang der 70er Jahre habe ich als Führerscheinaspirant damit eine Probefahrt gemacht und war fasziniert. Wir waren damals VW Käfer gewöhnt, aber der K70 war leider nicht leistbar. Aber als vor etwa 7 Jahren dieses Fahrzeug nicht weit weg von meinem Heimatort angeboten wurde, wollte ich es haben, um es zu erhalten. Das Fahrzeug war als Erstbesitz und in Österreich angemeldet, und es kann sogar sein, dass es ein und dasselbe Fahrzeug ist, mit dem wir damals die Probefahrt gemacht haben. Der Wagen hat unsere Region nie verlassen, und das damalige Probefahrzeug des lokalen VW-Händlers hatte auch dieselbe Farbe.

**Warum die Ennstal-Classic? Fahren Sie auch woanders mit?**

Die Ennstal-Classic ist eine der europaweit besten Oldtimer-Veranstaltungen und ein wirklich interessanter Treffpunkt vieler interessanter Persönlichkeiten aus ganz Europa. Ich fahre, wenn möglich, auch bei anderen kleinen Ausfahrten mit.

**Wie kommen Sie zum Polizisten Moor als Beifahrer?**

Der Polizist Moor heißt nur in der Serie „Rosenheim Cops“ so. In Wirklichkeit handelt es sich um Max Müller. Er wohnt in Wien, nicht weit vom Justizministerium entfernt, und ich habe ihn durch seine Managerin, die mir persönlich schon seit vielen Jahren bekannt ist, kennengelernt. Er ist auch ausgebildeter Sänger und ein hervorragender Schauspieler und Entertainer aus Österreich.

**Wie ist es ihm bei der Rallye gegangen?**

Ihm ist es bei der Rallye auch sehr gut gegangen, er wollte auch unbedingt die Etappe am Red Bull Ring selbst als Fahrer absolvieren, was ihm auch gelungen ist. Allerdings ist er nach der ersten Runde irrtümlich in die Boxenstraße abgelenkt. Das hat zwar einige Zeit gekostet, aber auch viel Spaß gemacht.

Fortsetzung Seite 12



**Wie ist das mit Minister Leichtfried abgelaufen?**

Minister Leichtfried war mein Partner bei der Schlussveranstaltung, dem Stadtparcours in Gröbming. Er ist auch selbst gefahren und hat bei dieser Gelegenheit auch als zuständiger Verkehrsminister festgehalten, dass es in Österreich in Zukunft keine gesetzlichen Verschlechterungen für den Besitz oder den Betrieb von Oldtimern geben wird. Das ist auch gut so, und da haben wir ihn natürlich auch gleich festgenagelt.

**Einmal sind Sie Beifahrer, einmal fahren Sie selbst?**

Ich freue mich über nette Beifahrer, aber auch über solche, die selbst das Steuer in die Hand nehmen wollen. Je mehr Freude mein K70 machen kann, desto lieber ist es mir. Freude gehört ja auch zu den schönen Dingen, die sich vermehren, wenn man sie teilt!

**Was uns vom Club natürlich brennend interessiert, was gibt es über dem K70 zu berichten? Wem gehört er, wie viele Vorbesitzer, Österreichische Anmeldung oder Einzelgenehmigung, da vom Ausland geholt, warum fehlt die Zierleiste auf der Motorhaube, ist er beim ÖMVV registriert, und warum wurde Baujahr 1971 genannt, wenn erst 1972 die Doppelscheinwerfer ausgeliefert wurden?**

Er ist bestens in Schuss, mir fehlt noch eine Zierleiste, die ich hoffe, bald aufzutreiben, ansonsten hat er alle Strapazen des heurigen Jahres souverän gemeistert und macht weiterhin viel, viel Spaß. Ich bin der Zweitbesitzer, ja, und die Zierleiste auf der Motorhaube, die war schon weg, als ich ihn gekauft habe. Er ist nicht registriert beim ÖMVV und es handelt sich um ein Modell des Jahrgangs 1972, aber noch Ende 1971 gebaut, deshalb auch die Doppelscheinwerfer. Jedenfalls entspricht das dem, was ich an Information über das Fahrzeug erhalten konnte. Ja, der K70 ist in mehrfacher Hinsicht interessant. Er war technisch seiner Zeit weit voraus, der Name K70 steht für mich für „Konzept für die 70er Jahre“. Und er war mit seiner Konzeption – Frontmotor, Frontantrieb, Wasserkühlung – absolut richtungweisend. Aber er war etwas zu früh auf dem Markt für das Volkswagenwerk, das damals Audi übernommen hatte. So war er immer so etwas wie ein Fremdkörper, denn damals gab es ja bei VW nur die heckgetriebenen Fahrzeuge mit luftgekühlten Boxermotoren. Als dann 1974 mit dem Audi A80 und dem VW Passat die konzern eigenen Produkte auf den Markt kamen, die eine ähnlich moderne Konzeption hatten wie der K70, musste er vom Markt verschwinden, obwohl er sicher nicht schlechter war. So gesehen, war er immer ein liebenswerter Außenseiter, stets auch unter seinem Wert geschlagen. Auch das macht ihn besonders reizvoll. Man kann heute noch mit diesem Fahrzeug problemlos im Verkehr mitschwimmen, und ich nehm's bei jeder Oldtimer-Ausfahrt mit jedem auf!

Mit klappernden Auspuffgrüßen  
(aber nicht vom K70, da klappert nix!)  
Ihr Wolfgang Brandstetter



Sophie Theres Kandlbauer, MA  
Kabinetts des Bundesministers für Justiz

**LESER MACHEN MIT!**  
Mitglieder liefern Geschichten



Andreas Kernke

**Liebe Leser  
der „K 70-POST“**

Ihr alle habt in den vergangenen einundzwanzig Ausgaben (seit Ausgabe 4/2011) die Entwicklung unseres Clubmagazins hautnah miterlebt. Seitdem erreicht mich viel Lob für diese Arbeit. Danke dafür! Leider beschränken sich die meisten von Euch nur auf den Genuß der fertigen Zeitung - was natürlich Euer gutes Recht ist! Wieviel Arbeit dahinter steckt, wieviel Zeit ich dafür aufbringen muss, bleibt Euch natürlich verborgen. Ehrlich: der Aufwand ist enorm! Deshalb bitte ich Euch erneut: schickt mir, der Redaktion der „K 70-POST“ bitte Eure K 70-Geschichten... so, wie es auch Franz Drexler aus der Steiermark (Artikel auf Seite 19 und 20) gemacht hat. Zusammen mit ein paar Fotos findet Euer Beitrag garantiert interessierte Leser in einer der nächsten Ausgaben. Ihr helft ein lebendiges Magazin zu erstellen. Danke!





# 31. PFINGSTTREFFEN in der Wachau/Niederösterreich



Wer der Jahreshauptversammlung 2016 in Münsingen/Wetteraukreis/Hessen persönlich beigewohnt oder das Protokoll der Jahreshauptversammlung (auf Seite 5) aufmerksam gelesen hat, dem dürfte bereits bekannt sein, dass unser traditionelles Jahrestreffen zu Pfingsten 2017 von Konrad Aigner und seiner Lebensgefährtin Franziska Hack in der Wachau in Niederösterreich ausgerichtet wird.

Die beiden freuen sich natürlich auf eine rege Teilnahme und haben bereits ihr Programm zusammengestellt.

Am Pfingstsamstag, 3. Juni 2017, werden die Teilnehmer zwischen 9 und 11.00 Uhr im Gasthof Krenn, Willersbach 40, A-3323 Neustadtl an der



Gasthaus Krenn - der Treffpunkt



Das „Tor zur Wachau“ - Benediktinerkloster Melk



Donau mit einem kleinen Imbiss und Getränken empfangen. Um 11.30 Uhr geht es dann in Richtung Melk wo um 13.00 Uhr eine geführte Stiftsbesichtigung stattfindet. Für 17.30 bis 18.30 Uhr ist das Abendessen mit Musik im Gasthaus Krenn angesetzt.

Der Pfingstsonntag, 4. Juni 2017 beginnt um 9.30-10.00 Uhr wieder mit der Zusammenkunft im Gasthaus Krenn. Anschließend gibt es eine Rundfahrt durch die Wachau mit Aufenthalt in Dürnstein, einer Altstadtbesichtigung und Wanderung



zur Ruine. Das Tagesprogramm endet um 17.30-18.30 Uhr mit dem Abendessen im Gasthaus Krenn.

Am Pfingstmontag ist je nach Interesse und Witterung ein Kraftwerks- oder Brauereibesuch geplant.

### Unterkünfte:

#### Gasthof und Camping Krenn

Willersbach 40  
A3323 Neustadtl/Donau  
Tel.+43[0]741252678  
Mail: christinekrenn@aon.at  
www.gasthof-kenn.at

#### Gasthof Ziseritsch Peter

Freienstein 8  
A3323 Neustadtl/Donau  
Tel.+43[0]74712272  
Mail:gasthofziseritsch@mx.at

#### Gasthof Lindenhof

Stauwerkstr.45  
A3370 Ybbs  
Tel.+43[0]741253003  
Mail: lindenhof.ybbs@aon.at

#### Hotel Babenbergerhof

Wienerstr.10  
A3370 Ybbs  
Tel.+43[0]741254334  
Mail:office@babenbergerhof.at

#### Top Motel

Oberegging 7a,  
3254 Oberegging  
Telefon: +43[0]66488717874  
www.topmotel.at

#### Gasthof Böhm

Hauptstraße 16  
A3680 Persenbeug  
Tel.+43[0]741258930  
Mail:info@gasthof-boehm.at





## K 70-Werft – 4. Teil



Vor der Restauration im Mai 1998

Andreas Kernke

**Time to rumble,  
Sonnengelber!**

Das hatte ich mir vor 18 Jahren irgendwie anders vorgestellt. Denn so lange ist es inzwischen her, dass ich meinen sonnengelben K 70 LS zu demontieren anfang.

Mit dieser Aktion begab ich mich damals auf den langen, beschwerlichen Weg seiner gründlichen Restauration.

Dass diese Restauration jedoch achtzehn Jahre gedauert hat, war nicht wirklich geplant. Was hätte man in dieser Zeit alles erledigen können? Einiges! Ein beispielsweise damals gezeugtes Kind wäre mittlerweile zu einem Erwachsenen gereift...

Und es IST natürlich auch Einiges passiert! Denn die Welt hat sich inzwischen sehr deutlich verändert. Popqueen Cher machte damals die automatische Tonhöhenkorrektur durch „Believe“ bekannt, Modern Talking feierten ein Comeback, Falco starb auf mysteriöse Weise in der Dominikanischen Republik,

Mika Häkkinen wurde zum ersten Mal Formel 1-Weltmeister, der ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ entgleiste aufgrund eines defekten Radreifens bei Eschede und riss dadurch eine Straßenbrücke ein, 101 Menschen starben, Nokia brachte mit dem Modell „5110“ eines der bis heute erfolgreichsten Handymodelle überhaupt auf den Markt... damals, 1998, meine Güte – ist das alles schon ewig her!

Damals war meine Tochter gerade mal neun, mein Sohn sechs Jahre alt – heute bin ich zweifacher Opa. Auch meine damalige Ehe ist längst Geschichte – bei der Trennung wäre mein K 70 – Projekt beinahe in der Ehe-Konkursmasse untergegangen. Aber - anders als früher: seit zwölf Jahren begleitet mich Olivia in meiner Leidenschaft zu den alten Autos... und es sind noch mehr geworden: 2002 ein marathontallic-farbener K 70 L von 1973, 2012 ein tornadorotes Multivan REDSTAR von 1992 und 2014 ein tornadorotes Polo Fox Coupé von 1987. Deshalb musste aus meiner bescheidenen Doppelgaragen-Werkstatt ein Oldtimer-Zuhause mit reichlichen Unterstellmöglichkeiten werden - baulich sind jedoch inzwischen natürliche Grenzen erreicht. Doch auch meine Söhne sorgen für Parkplatz-Probleme: denn an sie habe ich die Oldtimerei offensichtlich vererbt – zeitweise bevölkern bis zu zehn Fahrzeuge das Grundstück!







Neulich machten wir uns nun an eine Arbeit, die wir schon seit einigen Jahren vor uns her schoben: weil wir uns nämlich endlich mal neue Sitzmöbel für das Wohnzimmer gegönnt haben, sollte dieser Raum auch gleich renoviert werden. Alle Tapeten mussten runter, hinterher wurden Decke und Wände gestrichen bzw. gerollt. Mir kam die Idee, eines meiner K 70-Hecks (vom Garagendachboden) als Eye-Catcher an eine Wand zu hängen (die „K 70-POST“ berichtete darüber in Ausgabe 3/2016). Nach einigem Überlegen sollte der Fernseher in dieser Wandtruhe Platz

Okay – also los! Im ersten Moment hatte ich ein flauendes Gefühl im Magen. Wer meine Garage und mein Chaos darin kennt, kann vielleicht nachvollziehen, welche Probleme bei meinem Vorhaben drohen.

K 70-TV-Vitrine



finden... und das Ganze natürlich versenkbar. Bei der zeitraubenden Umsetzung dieser Idee bekam ich letztendlich dann auch Appetit, das bereits vor vier Jahren lackierte K 70-Projekt endlich weiter voranzubringen... möglichst sogar fertigzustellen.

Highway to Hell - Aufgang zum Dachboden



Mein Dachboden über der Werkstatt: Gepflegtes Chaos



Wo finde ich all die Sachen wieder, die ich damals aus dem Fahrzeug ausgebaut habe? Zwar sind die meisten Teile in beschrifteten Kartons gelagert worden... aber wohin habe ich diese Pappkisten gestellt? Auch dafür sind inzwischen 18 Jahre vergangen. Zeit, in der ebenso Hunderte andere Dinge ihren Weg in meine Garage gefunden haben. Zeit, in der ich auch nach anderen Sachen gesucht (und dabei auch hin und wieder verzweifelt gewühlt habe!) Aber was hilft es, mit einem flauen Gefühl im Magen herumzulaufen? Nichts, gar nichts! Da muss ich durch! Das ist kein Grund, diesen Anflug von Aktivität NICHT zu nutzen! Also: RAN! Jetzt oder nie!

Aus K 70-Clubkreisen vernahm ich unlängst den Tipp „von hinten nach vorn aufzubauen“! Also fügte ich die Rückleuchten ein, versah das Heck mit seinen Zierleisten und dem Typ-Emblem. Außerdem vervollständigte ich die Heckklappe mit ihrem Schloß. Alle Teile wurden natürlich vorher sorgfältig gerei-



Na, das sieht doch wieder ganz manierlich aus, oder?



Das Sammelsurium muss wieder in den K 70



nigt oder poliert, zumindest aber in ihrer Funktion überprüft. Ich bin erstaunt, dass ich alle benötigten Bauteile aber auch sämtliche Befestigungsteile wie Schrauben, Klammern, Halter relativ problemlos in meinem krautigen Lager finde.

Nun sieht das Heck schon mal gut aus! Nur die Chromstoßstange fehlt noch. Das vorgesehene Original hatte ich bereits vor Jahren vom Rost befreit und mit anderen Stoßstangen unterm Gästebett im Büro eingemottet – als ich jetzt neulich das TV-Heck im Wohnzimmer mit einer Stoßstange versehen musste, stellte ich fest, dass diese einzige hintere Stoßstange doch Rostpickel zieren. In diesem Zustand hätte ich das Teil eh nicht an meinen K 70 geschraubt.



Hier gehört der Türgriff hin - hier darf er Türgriff sein!

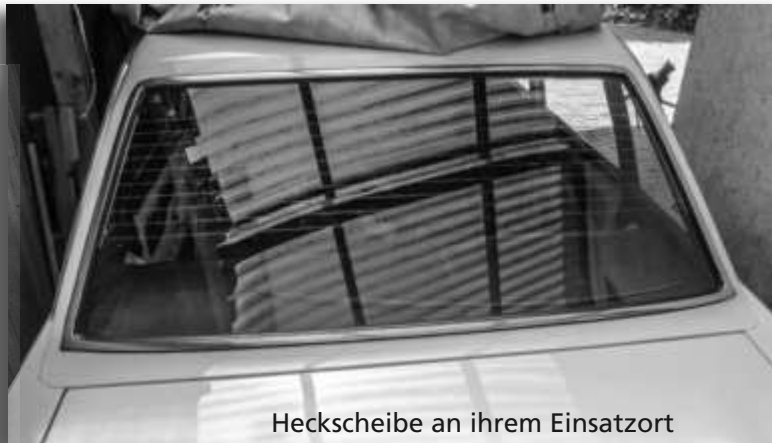
Also startete ich spontan die Jagd auf eine brauchbare hintere K 70-Stoßstange: im Internet – NICHTS... weder bei eBay, noch bei eBay-Kleinanzeigen. Im „Flohmarkt“ auf der Internet-Clubseite des K 70-Club: auch NICHTS! Selbst im Club-Teilepool: gähnende Leere. Vordere Stoßstangen seien reichlich im Angebot, hintere schon seit geraumer

Zeit absolute Mangelware. Eine einzige aufbereitete (d.h. neu verchromte) Stoßstange sollte 350,- EUR kosten. UFF! Ein Telefonanruf beim Texasfarmer (der Name kommt von seinem K 70-Fuhrpark, überwiegend in der Farbe Texasgelb) in Frankfurt brachte im Endeffekt auch keinen Erfolg.



Fummelkram: Fensterheber und Schloß einbauen

Schließlich konnte ich Joseph in Paderborn, der ein eine große Ansammlung von zumeist gebrauchten K 70-Teilen besitzt, zwei günstige Exemplare abkaufen. Zuhause musste ich jedoch feststellen, dass auch an ihnen der Zahn der Zeit zu sehr genagt hatte. Ein paar Tage später erstand ich ein brauchbares Teil per eBay aus Lüneburg. Auf die Lieferung warte ich noch.



Heckscheibe an ihrem Einsatzort

Mittlerweile sind alle Türen vervollständigt: die Türgriffe, Schlösser, Fensterheber und Fenster sind wieder an ihren Plätzen und funktionieren sogar. Selbst die hinteren Dreieckscheiben und sogar die Heckscheibe sind montiert. Auf dem Dachboden habe ich unter allem möglichen Gerümpel endlich die Autoteppiche wiedergefunden – ich musste ziemlich danach suchen, hatte sie schon fast abgeschrieben. Natürlich waren sie nach all der Zeit ziemlich schmutzig und rochen muffig. In die Waschmaschine passten sie nicht. So habe ich sie





einfach mit unter die Dusche genommen – beim Auswaschen mit reichlich Waschmittel kam reichlich braune Dreckbrühe zutage. Ein paar Tage auf der Wäscheleine ließ die Teppichteile schließlich wieder trocknen... demnächst kommen sie dann

wieder in den K 70.

Cool - es geht voran... wer hätte das gedacht!

Demnächst mehr!





Mit freundlicher Genehmigung  
von Jens Tanz



Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht er Wahl-Kieler Motorgeschichten auf [www.traeume-wagen.de](http://www.traeume-wagen.de) und seiner eigenen Internetseite [www.sandmannswelt.de](http://www.sandmannswelt.de). Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

## Winter am Ende von Weihnachten

Weiß, weißer geht es kaum

Der dritte und leider letzte Tag einer kleinen Reise in eine Welt, die es nicht mehr gibt. Dazu müssen Sie nicht den Herrn der Ringe oder irgendwelche Hobbits gucken, es genügt, wenn Sie sich ins niedersächsische Uelzen begeben. Vorgestern kamen wir an, gestern waren wir hier und heute – fahren wir mit dem goldenen Zeiteisen wieder nach Hause. Das wird als Abschluss nicht spektakulär, bekommt aber eine gewisse Würze ob der Tatsache, dass es heute Nacht heftig, echt heftig geschneit hat! Wir erinnern uns: Steinalte Sommerreifen und keine Kopfstützen. Aber Sonne im Herzen und ein paar gute Lieder im Radio! Raus aus dem alten Jahr. Kommen Sie mit.

Der Morgen danach...



Die Sonntagsglocken bimmeln, und irgendwie wird es nicht richtig hell...

Mag sein, dass das an den Mengen von Schnee liegt, welche die patzige Frau Petrus (geborene Holle) heute Nacht aus den Kissen in ihrer Weihnachtsmarkt-Bude hier gleich um die Ecke rausgeschüttelt hat. Die alte Hippe. Ich ziehe die Vorhänge beiseite und beschließe spontan, mindestens 15 Minuten lang sehr heiß zu duschen. Oder wie bereitet man sich am besten auf das da draußen vor? Hoffentlich ist KaSi wenigstens in seinem Betonparkhaus einigermaßen wärmlich umhüllt gewesen, nochmal will ich nicht die Batterie an einer Heizung salben und mit dem Hammer auf dem Anlasser rumklöppeln. Doch eins nach dem anderen, was ich zunächst für ein fernes Gewitter gehalten hatte entpuppt sich bei genauerem Hinhören als mein hungriger Magen. Oh. Auf auf Töchterchen, das Buffet ruft nach uns!

Mjam. Eigentlich ist nur eines komisch hier im 90er Jahre Buffet-Raum des Hotels Stadt Hamburg. Genau wie in der Innenstadt gestern ist wieder mal niemand hier. Kein Mensch. Und alles ist festlich



Ohne Mampf kein Kampf

und liebevoll gedeckt. Fast stimmt mich das ein bisschen traurig, und ich rede mir ein, dass die alle noch schlafen und es gut ist, dass wir schon hier sind und alles frisch abgrasen können! Mögen Sie diese klassischen Frühstücksbuffets auch so gern? Die sich gar nicht sonderlich mit Shrimps und Salaten abheben vom Durchschnitt, sondern genau das haben, was man sowieso immer zuerst nimmt. Also, ich zumindest: Frische Brötchen, Zwiebelmett, Wurst und Käse, Nutella und jede Menge köstlichen Kaffee. Der Maître von gestern Abend, der gleichzeitig Empfangschef, Portier, Nachtportier und Küchenchef zu sein scheint, brät uns dazu noch ein köstliches Rührei mir Speck. So kann er beginnen, der winterliche letzte Tag.

Wintereinbruch im Norden so mit sich bringt. Panisch schleichende SUVs, gesperrte Autobahnen, gut gefüllte Straßengraben und eine wundervolle, allgemeine Stille über dem Land und der Stadt. Es ist nicht der Boden, um große Gepäckstücke zu einem Parkhaus zu tragen, deshalb beschließen die beiden Heimreisenden, einen kleinen Fußmarsch auf knirschendem Schnee zu tätigen und das Gefährt vors Hotel zu holen. Die Buden, die hier gestern noch standen scheinen in diesem Teil gar kein Weihnachtsmarkt, sondern eine Art Wochenmarkt gewesen zu sein und sind schon wieder alle weg? Nanu? Aber den Schnee haben sie da gelassen, die Schlingel! „Mein Müll muss mit!“ steht doch immer an den Rastplätzen. Mein Töchterchen flüstert mir ins Ohr, dass sie den Schnee schön findet. Hm. Na gut. Das überzeugt mich.



Walking in the Winter Wonderland

Was durch die Fenster recht üppig bemüllert aussah, entpuppt sich im Live-Erlebnis als tiefgefrorene, echte kleine Schneewelt mit allem, was ein

Finden Sie Parkhäuser auch so unsexy? Ich glaube, Da ist er dann wohl drin





das hier ist das einzige in der Innenstadt von Uelzen, und es ist auch gefühlt schon sehr lange da (ich philosophierte darüber bereits bei unserer Ankunft... s. „K 70-POST“ Ausgabe 1/2015). Die oktagonalen Schaukästen draußen an der Wand waren einmal die Schaufensterchen des nicht mehr existenten Kaufhauses Klappenbach, und zu Weihnachten waren die immer randvoll mit Spielzeug! Crazy Crashers (ein VW blauer Käfer und ein roter Pickup, die man ineinanderkrachen lassen konnte), TCR Rennbahnen (mit Lenkfunktion und Hinderniswagen) und die Spiele, die MB! in der Werbung präsentiert hat. Mit dem kleinen Jungen, der auf den Gong haut. Ich wollte es alles haben, und ich schiebe es mal auf das schlechte Familiengewissen mindestens meines Vaters, dass ich auch immer eine Menge davon bekommen habe... Heute ist Sonntag, und ich komm mit dem Schlüssel vom Hotel in den Betonbau rein. Cool. KaSi springt nach nur einer einzigen Anlasserumdrehung an und brabbelt zufrieden in der Kälte. Uns vorsichtig durch den Schnee voran tastend rollen wir noch einmal vor dem Hotel vor uns laden unsere Taschen in den riesengroßen Kofferraum. Hm. Dann soll es nun wohl tatsächlich zurück gehen.



Benzin braucht er dann leider doch mal ab und an.

Was für den Rückweg nun noch fehlt ist ein voller Tank und mehr Zeit. Den Tank zu füllen ist halb so wild. Mir wird als altem Dieselmotorist zwar immer wieder schlecht, wenn ich das Verhältnis von Litern und Preis eskalieren sehe, angenehmerweise macht die Zapfsäule aber bei diesem Auto auch schon sehr bald >KLACK< und das Tännlein ist voll. KaSi begnügt sich selbst bei dieser Kälte mit nur rund 8



Väterchen Frost an der Zapfsäule

Litern Super und braucht noch nicht einmal Bleiersatz dazu.

Habe ich nicht gerade gesagt, dass der Tank sehr schnell voll ist? Na gut, bei knapp zweistelligen Minusgraden kommt einem das doch recht lang vor. Mein Töchterchen hüpf mit der Kamera durch den Schnee und ich lasse die Verkehrsnachrichten mal beiseite, die sind inzwischen länger als die Werbeblöcke. Wir nehmen die Bundesstraße über Lüneburg, Lauenburg und Bad Segeberg. Das scheint momentan die beste Alternative zu sein, weil da keine Lastwagen quer stehen oder Kleintransporter auf der Seite liegen.

Auf Wiedersehen, Heimatstadt



Die Heizung des alten Volkswagens (die ursprüngliche NSU Entwicklung war 1971 der erste VW mit Wasserkühlung) bullert angenehm warme Luft auf unsere rot gefrorenen Nasen und lässt den weißen Winter draußen. Ich werde nachdenklich. Ist das jetzt hier in Uelzen mein Zu Hause? Oder nur meine Heimat? Ich wohn hier ja nicht mehr, seit





ich 12 bin... Da muss ich noch mal drüber nachdenken, zumal ich mich ja im künftigen Leben sowieso für zwei Zu Hauses entschieden habe – eins in der Casa Sandmann in Kiel und eins bei meinem halbfinnischen Fräulein Altona in Hamburg. Während ich so meinen Gedanken nachhänge, skipt meine Kleine ein bisschen durch die Musik auf dem iPhone und beschallt uns erneut mit Herrn Springsteen. No surrender. Niemals aufgeben. Vielleicht nehme ich das als Leitmotiv für das langsam ausklingende Jahr, denn es nützt ja nichts, irgendwie geht es immer weiter. Nicht nur auf dieser verschneiten Straße zurück in den Norden, sondern auch im Leben, in der Liebe, mit der Familie und im Beruf. Alte Freunde gehen eigene Wege, noch ältere Freunde sind plötzlich wieder da und neue Freunde winken aus der Ferne. Mein Papa, damals noch wesentlich jünger als ich selbst heute, pinnt am Armaturenbrett da, wo bei neuen Autos die Navigationssysteme sind. Aber meinen Papa finde ich hier nicht. Der war früh weg und ist danach auch nie wirklich wieder da gewesen. Wenn man selbst Papa ist und es noch einmal werden wird, denkt man viel über sowas nach. Ich muss mich mal ein

immer wieder ins Gedächtnis rufen. Es ist nie wirklich traurig, wenn eine schöne Auszeit zu Ende ist, denn wir nehmen die Erlebnisse und Eindrücke in unseren Herzen mit in die Zeit danach und freuen uns schon wieder auf die nächsten schönen Tage. Vielleicht sieht sie es aber auch von alleine schon so, und ich muss mir das eher selbst sagen? Ist nicht



70er Jahre mit weißer Mütze



Driving Home for Christmas

bisschen zusammenreißen, Tränchen kann ich mir hier nicht erlauben, die B4 zwischen Uelzen und Lüneburg erfordert meine volle Aufmerksamkeit...

Und eh man sich umdreht, macht es \*schnipp\* und ein langes, schönes Wochenende ist wieder zu Ende. Der Alltag wartet mit neuen Aufgaben, die es zu bewältigen gilt. Aber das nächste Wochenende kommt bestimmt, und danach noch ganz viele. Das muss ich meinem kleinen, na eigentlich (mal ehrlich!) gar nicht mehr soooooo kleinen Töchterchen

jeder Tag auf seine Weise schön? Huch – da ist Kiel schon wieder. Hier hat es nicht weniger geschneit. Oha. Der Taunus friert! Ich werde ihn gleich mal abfegen, dann schön den Kaminofen heizen, vielleicht ein heißes Bad einlassen und den Abend ganz entspannt mit meiner Tochter ausklingen lassen. Good Times, und gar nicht teuer. Was für eine schöne, besinnliche kleine Reise zu alten Werten, alten Freunden und der Essenz von Weihnachten... Irgendwo tief in mir drin schlummert das Gefühl, ein paar existenzielle Sachen womöglich richtig gemacht zu haben.

Und jetzt ist das Jahr zu Ende. Das ist auch gut so. Ich wünsche Euch und Ihnen einen schönen Abend (den ihr hoffentlich mit euren Lieben und nicht hier im Blog verbringen werdet) und einen großartigen Start in ein ganz bestimmt großartiges neues Jahr!

Wir lesen uns. Schön, dass ihr alle da seid...







Pim Tielkemeijer

### Zonnegeel in het Groene Hart

### Sonnengelb im Grünen Herzen

Het was op zondag 18 september 2016 zonnegeel, kasanrood en helder oranje in het Groene Hart van de Randstad. De jaren zeventig kleuren van onze Ka's harmonieerden perfect met de blauwe luchten, de witte wolken en de groene weilanden. Grazende koeien, oude stadjes en talloze watertjes gleden tijdens de rondrit aan ons voorbij. En ook tijdens de boottocht in het historische Oudewater scheen de zon! Wel bedankt allemaal voor de gezellige middag en voor jullie grote opkomst.

Es war am Sonntag den 18. September 2016 Sonnengelb, Kasanrot und Leuchtorange im Grünen Herzen der Randstad, die grüne Zone des Ballungsgebietes im Westen der Niederlande. Die K70-Farben der Siebziger passten perfekt beim blauen Himmel, den weißen Wolken und den grünen Wiesen. Und auch während der gemütliche Grachtenfahrt im historischen Stadtzentrum von Oudewater war die Sonne noch immer da! Vielen Dank für euren Besuch.





## Evenementenagenda K 70-Club Nederland

Zondag 15 januari 2017

Oliebollenbijeenkomst, met rondrit!

Geldermalsen

Vandaag zijn we te gast bij Henry en Rosalien Kroezen, Sophiastraat 4 in Geldermalsen. Geldermalsen ligt in de Betuwe in Gelderland. Vanaf 12.00 uur staan de oliebolle klaar en zijn we van harte welkom.



Om 13.00 uur begint de vergadering. We kijken terug op het afgelopen K 70-jaar en maken plannen voor 2017. Naar verwachting zijn we daar binnen een (half?) uur wel mee klaar en hebben we tijd voor verder bijpraten. En voor een rondrit in de mooie omgeving! Het eind van de meeting is rond 17.00 uur.

Het belooft weer een gezellige middag te worden. Voor eventuele vragen aan Henry en Rosalien: [overstag@hotmail.com](mailto:overstag@hotmail.com) of 06 - 48 72 14 87. Of aan Pim en Anne Marie: [tielk021@planet.nl](mailto:tielk021@planet.nl). Tot bij de oliebolle!

Zondag 19 maart 2017

Technische Dag, met Partnerprogramma!

Emmen, Drenthe

Heeft je K 70 ook last van zo'n probleempje waar je de vinger maar niet achter krijgt? Heb je je wel eens afgevraagd hoe goed je remmen en schokbrekers eigenlijk zijn? Net zo goed als van een moderne auto? Wanneer heb je voor het laatst je K 70 van aan de onderkant geïnspecteerd?

Piet en Els Hasper hebben het mogelijk gemaakt dat wij vandaag te gast zijn bij Garage Misker, het garagebedrijf van de grote Ford- en Mazda dealer in Emmen, Drenthe. Wij behandelen vandaag vragen over en problemen met je eigen K 70. De technische kennis van onze eigen mensen (Siem, Jos en Corne) en die van de specialisten van dit goed uitgeruste garagebedrijf worden in stelling gebracht om je vragen over je K 70 te beantwoorden. Waar mogelijk kunnen (kleinere) zaken direct worden opgelost.

En, wat niet minder interessant is: elke aanwezige K 70 kan een aantal tests ondergaan, waarbij we op dit moment denken aan een remmentest (voorremmen, achterremmen en handrem), een springstest en een schokbrekertest. Deze tests worden uitgevoerd op de daarvoor in de garage aanwezige rollerbank. Voor zo'n test wordt circa 10 minuten per auto gepland.

Het programma is als volgt:

11.00 – 12.30 uur 'Meet and greet' met koffie en ... . Wie ontmoeten elkaar in de 'Oldtimershowroom Misker', Odoornerweg 4, 7815 CT Emmen.

12.30 – 13.00 uur Rijden naar 'Garage Misker', Kapitein Nemostraat 50, 7821 AC Emmen.

13.00 – 13.30 uur Soep, broodjes, introductie, rondleiding werkplaats.

13.30 – 17.00 uur Uitvoeren rollerbanktests, behandelen vragen / problemen eigen K 70

17.00 uur Einde.

Om jullie vragen over je K 70 goed te kunnen beantwoorden stelt Siem het op prijs als je je probleem vooraf aan hem voorlegt ([snhboom@ziggo.nl](mailto:snhboom@ziggo.nl)). Voor verdere vragen: [hasper.pe@kpnplanet.nl](mailto:hasper.pe@kpnplanet.nl) (Piet en Els) of [tielk021@planet.nl](mailto:tielk021@planet.nl) (Pim en Anne Marie).

Voor de partners die een middag in de garage liever verruilen voor iets anders heeft Els Hasper een gezellig en interessant partnerprogramma in voorbereiding.

Dus: komt allen!!



## Treffenkalender K 70-Club NL

**Sonntag, den 15. Januar 2017**  
**Oliebollentreffen, mit Rundfahrt!**

Geldermalsen

Heute sind wir zu Gast bei Henry und Rosalien Kroezen, Sophiastraat 4 in Geldermalsen. Geldermalsen liegt in der Provinz Gelderland, zentral in den Niederlande. Ab 12.00 Uhr sind wir herzlich willkommen und warten die 'Oliebollen' auf uns.



Das offizielle Teil des Treffens beginnt um 13:00 Uhr. Wir blicken zurück auf das vergangene K 70-Jahr und machen Pläne für 2017. Rund eine (halbe?) Stunde weiter sollten wir damit fertig sein und gibt es wieder Zeit zum Plaudern und gemütlich zusammen sein. Und für eine Tour in der schönen Umgebung! Das Ende des Treffens ist rund 17.00 Uhr.

Für Fragen an Henry und Rosalien: [overstag@hotmail.com](mailto:overstag@hotmail.com) oder +31 (0)6 48 72 14 87. An Pim und Anne-Marie: [tielk021@planet.nl](mailto:tielk021@planet.nl). Henry und Rosalien laden herzlichst ein, gerne bis dann!

**Sonntag, den 19. März 2017**  
**Techniktag, mit Partnerprogramm!**

Emmen, Drenthe

Gibt es ein bestimmtes Problem mit Ihrem K 70 auf das Sie noch immer die richtige Antwort nicht gefunden haben? Wissen Sie wie gut Ihre Bremsen

und Stoßdämpfer sind? Genau so gut wie bei Ihrem Alltagsauto? Wann überprüfen Sie zuletzt Ihren K 70 von unten?

Piet und Els Hasper haben es für uns möglich gemacht heute etwas mehr vom eigenen KaSi zu lernen. Wir sind heute zu Gast bei Ford und Mazda Garage 'Misker' in Emmen, Drenthe. Emmen liegt im Nordosten der Niederlande, nicht weit von der D-NL Grenze. Unsere eigene Sachverständigen (speziell Siem, Jos und Corne) und die Spezialisten von Garage Misker werden versuchen Ihre Fragen zu beantworten und wo möglich (kleinere) Sachen direkt zu lösen.

Heute können Sie nicht nur bestimmte Fragen über den eigenen K 70 stellen, für jeden K 70 gibt es heute auch die Möglichkeit das Auto auf dem 'Prüfstand' testen zu lassen! So werden an Ihrem K 70 u.a. Bremsen, Stoßdämpfer und 'Radpositionierung' getestet.

Das Programm:

11.00 – 12.30 Uhr

Begrüßung mit Kaffee und ... in 'Oldtimershowroom Misker', Odoornerweg 4, 7815 CT Emmen.

12.30 – 13.00 Uhr Fahrt zum 'Garage Misker', Kaptein Nemostraat 50, 7821 AC Emmen.

13.00 – 13.30 Uhr Suppe, Sandwiches, Einführung, Workshop-Tour.

13.30 – 17.00 Uhr Ausführen von Tests, Behandeln von Fragen / Probleme am eigenen K 70

17.00 Uhr Ende.

Um Ihre Fragen über Ihren eigenen K 70 gut beantworten zu können, bitten wir Sie diese im Voraus zu melden an Siemon Boom ([snhboom@ziggo.nl](mailto:snhboom@ziggo.nl)) oder an Pim Tielkemeijer ([tielk021@planet.nl](mailto:tielk021@planet.nl)).

Für Partner die vielleicht nicht so gerne den Mittag in der Garage verbringen, hat Els Hasper ein gemütliches und interessantes Partner-Programm in Vorbereitung.

Also: kommt alle, gerne bis dann!!



## UND NOCH EINER... ODER: WIE MAN ZU EINEM 71ER K 70 KOMMT

Wie der Eine oder Andere im Club schon mitgekommen haben dürfte, machen Markus und ich - was altes Blech angeht - vieles zusammen. In der Zeit, in der wir zusammen arbeiten, gibt Markus sein Fachwissen zum Besten. Was K 70 angeht, bezeichne ich mich immer noch als grün hinter den Ohren. Markus schwärmt immer von schönen Ausstattungszusammenstellungen beim K 70. Eine Zusammenstellung ist unter anderem ein Orange Metallic mit schwarzer Innenausstattung. Das ging mir nicht mehr aus dem Kopf.

Vor ca. zwei Monaten erwähnte Markus, dass das Clubmitglied Norfried Majoran seinen 71 er Orange Metallic K 70 verkaufen will. Was soll ich sagen - der Gedanke an dieses Autoließ mich nicht mehr los. Ich habe lange überlegt, ob ich Norfried anrufen sollte. Oh Gott - und was sage ich meiner Frau? Ach was, ich rufe einfach mal an: Norfried macht seinem Namen aller Ehre, ein sehr netter und feiner Mensch! Er sagte, er wolle den K 70 in guten Händen wissen.

Mist, jetzt wurde es eng und als er mir ein paar Bilder gesendet hatte, da mußte ich meiner Frau beibringen, dass ich ein wenig Geld brauchte, um bei Freising diesen K 70 zu holen. Da meine Frau den Schoßhundblick von mir schon kennt wenn es um Autos geht, stimmte sie zu (... so eine Frau hat nicht jeder!). Ich werde mal berichten, wie es beim ersten K 70 war, auch, das ist einen Bericht wert, aber ein anderes Thema...

Norfried und ich wurden uns einig. Er hatte die dringende Bitte, dass ich auch alle Ersatzteile mitnehme. Gesagt, getan! Also mietete ich einen VW

Crafter von unserer Firma und vereinbarte mit Markus und Norfried einen Termin, an dem die Aktion „Überführung in den Westerwald“ starten sollte.

Der Freitag kam, ich ging in unsere Hauptniederlassung und wollte den VW Crafter holen. Mein Kollege sagte mir trocken, er hätte den Crafter aus Versehen zweimal vermietet. Der andere Kunde sei bereits da gewesen und hätte den Crafter schon abgeholt. Es wäre aber kein Problem, ein VW T5 wäre für mich da.

Grumpf, ich war innerlich am Kochen, weil ich nicht wußte, was mich bei Norfried an Teilen erwartet. Also telefonierte ich nochmals mit Norfried. Nach der Aussicht auf 7 Türen, 3 Motordeckeln, 2 Kofferdeckeln, 2 Motoren usw. wurde mir schnell klar, dass dieser Transport nicht mit einer Fahrt nicht zu schaffen war... Grumpf, danke lieber Arbeitskollege!

Trotzdem habe ich den Anhänger klar gemacht, damit wir am Samstag starten konnten. Markus und ich sind am Samstag um 5 Uhr morgens in den T5 gestiegen und über die A48 auf die A3. In Höhe Würzburg versuchte am frühen Samstagmorgen







Peter Rodenberg



ein LKW wohl, die Mittelleitblanke zu durchstoßen. Nach einer halben Stunde Stau ging endlich weiter. Aber dann, auf der A9 kurz vor Denkendorf, ging nichts mehr. Wir standen 3 Stunden. Mit uns warteten viele Fußballfans Richtung München auf der Autobahn, doch die kamen nicht mehr pünktlich zum Spiel.

Kurz vor 15 Uhr waren wir in Allershausen, wo Norfried schon wartete. Wir tankten schnell und



fuhren zum K 70. Wir begutachteten das Auto und befüllten den K 70 mit Teilen. Dann kam auch der Transporter dran. Hmm ärgerlich! Wir konnten Motoren und Getriebe ins Fahrzeug legen, jedoch nicht hoch stapeln, weil es ein Fensterbus war!



Abend ging es zum Gasthof Obermeier, wir speisten und danach ging es in die Kiste. Wir sind ins Bett gefallen und augenblicklich eingeschlafen. Um 7 Uhr waren wieder wieder unterwegs auf der Autobahn. Dieses Mal ging es richtig gut. Gefrühstückt haben wir schließlich noch beim Schachtelwirt (Schachtelwirt = Mc Donalds).



Im Westerwald, Waldstraße 13, angekommen, hatte ich nicht an das Kriebelchenfest gedacht (Kriebelchen = Kartoffelreibekuchen). Also haben wir uns vors Haus gequetscht, schnell zu Mittag gegessen und sind dann ab in meine Halle. Alle Teile wurden





ausgeladen, eingelagert und das Auto in die Halle gestellt. Alles in allem, ein stressiges, aber schönes Wochenende.

Norfried, ich werde Deinen K 70 in Ehren halten und bedanke mich für alles, auch Danke an Markus, der mir bei solchen Gewaltaktionen immer hilft.

Ich weiß nicht, was ich ohne K 70 tun würde, denn mir ist klar, ein Leben ohne K 70 ist wahrscheinlich möglich, aber mit Sicherheit langweilig!

Peter aus dem Westerwald



Einer geht noch, Einer geht noch rein!





## K 70 der Widersprüchliche...



Markus Retz

... so titelte einst in den 70ern das Magazin „Hobby“ im ersten Vergleichstest gegen den Ford Taunus, Opel Ascona und den Toyota Corona. Der Grund der Widersprüchlichkeit war die Bedienung des Scheibenwaschers bzw. der Hupe.

Zeitsprung – 45 Jahre später: Zwischen den Weihnachtsfeiertagen 2015 kauften Peter Rodenberg und ich einen über ein großes Internetauktionhaus angebotenen, leuchtorange K 70 Standard. Was das Ganze mit der zu Beginn des Artikels angedeuteten Widersprüchlichkeit zu tun hat? Hier die Erklärung:





Der angebotene K 70 besitzt die seltene Standardausführung mit der Basismotorisierung. Jetzt kommt's aber: laut Fahrzeugbrief hat der Erstbesitzer bei der Neuwagenkonfiguration ziemlich zugeschlagen und fleißig Kreuzchen bei den M-Ausstattungen gesetzt. Als da beispielsweise wären:

- Stahlschiebedach
- Gurte vorne
- Kopfstützen
- Schlechtwetterpaket
- Anhängerkupplung
- Kunstlederpolster
- abschließbarer Tankdeckel
- Radio.

Meine erste Idee war, dass es sich hierbei um einen „Ladenhüter“ aus dem späten 73er-Modelljahr handeln könnte. Dies hat sich allerdings nicht bestätigt. Zwischen Baudatum und Erstzulassung lagen gerade einmal vier Wochen, so dass es sich hier wohl um ein bewusst mit den eben genannten Ausstattungsmerkmalen bestelltes Auto gehandelt hat. Was ging in dem damals 30-jährigen Polizisten

aus Franken wohl vor? Vermutlich gab das Budget einfach keine L-Ausstattung her...

Und weiter geht's mit der Gegensätzlichkeit. Die Karosserie des seit 1995 in einer Scheune geparkten K 70 war an den für ihn untypischen Stellen total durchgerostet. Dafür an den üblichen Schwachpunkten erstaunlich gut erhalten. Zudem hielt sie glücklicherweise makellose Scheibendichtungen und einen gut erhaltenen Windschutzscheibenrahmen bereit. Ebenso war das Armaturenbrett ohne Risse. Auch der Lack glänzte noch. Aber die allergrößte Widersprüchlichkeit schlummerte zwischen Motor und Getriebe. Wer zum Kuckuck baut in eine bereits total verrostete Karosserie nachträglich eine fabrikneue Kupplung ein? Beim Ausbau der Getriebes fiel ihr Ersatzteilaufkleber auf den Werkstattboden.

Also ein rundum gelungener Kauf, um die Ersatzteilnot unter uns Mitgliedern etwas zu lindern... die „Spenderorgane“ sind mittlerweile in ganz Deutschland verteilt. Eventuell findet der Motor demnächst in einem Heckmotor (!) Skoda Verwendung. Doch dies wird eine andere Geschichte...



K 70-Schlachtfest vor dem

**K70**

**COMPETENCE**

**CENTER**

**WESTERWALD**

diewodasokomischspreche



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](http://www.k70-club.de) sind ebenfalls Kleinanzeigen zu finden!

## Angebot aus MOBILE

VW K 70L



09/1971  
60.355 km  
75 PS  
TÜV 05/2018

Fahrzeug ist zugelassen (H-Kennzeichen) und wird regelmäßig gefahren und läuft super. Fahrzeug wurde gehegt und gepflegt.

Fahrzeug seit 15 Jahren in Privatbesitz.

Fahrzeug wurde vor ein paar Jahren neu lackiert.

Lack, Interieur und Technik in hervorragendem Zustand.

Kopfstützen vorne, manuelle Fensterheber, originale Mittelkonsole, Chrom Radkappen, Chromstoßstangen, Chromleisten

**6.900,- EUR**

Einspanier Automobile

Boschstr. 29

49733 Haren (Ems)

Tel.: +49 (0)5932 500983219

Suche dringend einen gut erhaltenen K70 Schiebendach-Deckel.

Manfred Rieder

Email: [mrieder@netmdc.com](mailto:mrieder@netmdc.com)

## ANGEBOT aus unserem Flohmarkt

Komplettfahrzeug K 70 Baujahr Juli 1975, Orange mit Schiebendach, 1,6 Ltr. 75 PS, abgemeldet 1991, 2 Vorbesitzer, das Fahrzeug muß restauriert werden. Dazu gibt es einen Motor mit Getriebe 100 PS. Der Motor läßt sich nicht drehen. Preis für alles

**VB 2400 Euro**

Egon Hermann, Garbsen

[egonhermann@gmx.de](mailto:egonhermann@gmx.de)

## Angebot aus MOBILE

VW K 70



06/1973  
107.045 km  
Hubraum 1.594 cm<sup>3</sup>  
75 PS  
TÜV 9/2018

Gepflegter K 70 in Kaserrot aus 1. Hand

NEU: ÖL, Filter, Reifen

Fahrzeug im originalen Zustand, ungeschweisst, originaler Lack, originale Polster im sehr guten Zustand, originales Radio, 4 x Gurte und 2 x Kopfstützen. Das Fahrzeug fährt einwandfrei alles funktioniert ohne Beandstandung.

**7.250,- EUR**

Car-Business-GbR

Moorbäksweg 134

26203 Wardenburg

Tel.: +49 (0)4407 300993668





HN-HA 515