

1. Internationaler **K70-CLUB-POST**

Mitgliedermagazin

NEU IM VORSTAND

RALF KNISPEL FÄHRT
AUF NSU AB

Seite 19



NEU IM CLUB

MARKUS ROBBE FÄHRT
AUCH AUF K 70 AB

Seite 23



MARKUS RETZ IST „DER FRICKLER“

UNDERDOG HILFT
UNDERDOG PART 1 + 2

sowie

WISSENSWERTES ÜBER
BLECHPLAKETTEN
& M-CODES

ab Seite 27



Peter's BASTELSTUNDE

LICHTSCHALTER ENTLASTEN

Seite 35



„DEM INGENIEUR IST NICHTS ZU SCHWÖR“

WIE THOMAS AMMERSCHLÄGER
BEI DER „MONTE '71“ DREI K 70
AUF ERFOLGSKURS BRACHTE

Seite 5



KONRAD IST KURT

EIN BLICK IN DEINE WELT

SEITE 15



„RÖPP PÖPP PÖPP ROCK'N ROLL“

SANDMANN'S WELT
GARAGENGOLD

Seite 39



VORSTAND

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

Ralf Knispel
Haldener Str. 213, 58095 Hagen
Telefon: +49 (0) 15 1/12 62 39 75 • eMail: ralf_knispel@web.de

3. VORSITZENDER, KOMMISSIONIERUNG TEILEPOOL

Mario Thimm
Kuckucksheide 10 • 29308 Winsen (Aller)
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05 • eMail: auto@teilethimm.de

TEILEPOOL

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

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER, TEILEPOOLVERWALTUNG, KOMISSARISCHER KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

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

REDAKTION, GRAFISCHE GESTALTUNG, LAYOUT,

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

VERSAND

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

DRUCK

WIRMachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

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 akernke@gmx.de senden.

Wir sind Mitglied im

INTERNETAUFRITT

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



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

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
NL26RABO0104449284
Kontoinhaber: P.R. Hasper

TITELFOTO: JOS (A. KERNKE)

RÜCKSEITE: VIETNAMESISCHE K 70-WERBUNG

WIR WERDEN UNS ÄNDERN

TEXT: INGO MENKER



...und das in einem erheblichen Umfang.

Wie Ihr vielleicht von Teilnehmern an der Jahreshauptversammlung erfahren habt, hat es nicht nur personelle Veränderungen im Vorstand gegeben, sondern es werden tiefgreifende Umstrukturierungen in der Cluborganisation geplant. Dafür werden wir auch professionelle Hilfe in Anspruch nehmen. Es soll ja auch gut werden und den Club für viele weitere Jahre fit machen.

Nein keine Sorge, der K 70-Club ist nicht in irgendeiner akuten Gefahr. Es ist nur so, daß wir begriffen haben, daß Teilepool und Nachfertigungen von den Beträgen wie auch vom Arbeitsaufwand her Ausmaße angenommen haben, die nicht wie in der Vergangenheit neben der eigentlichen Clubführung von den Vorstandsmitgliedern bewältigt werden können. Es ist nicht großspurig ausgedrückt, wenn wir sagen, daß wir ein bißchen Opfer unseres eigenen Erfolges geworden sind – Erfolg, der ein Verdienst von allen Mitgliedern ist!

Wir wollen und müssen jedenfalls einige Mühe investieren, um unseren Club fit für zukünftige Aufgaben zu machen.

Mit einer Sache fange ich schon

einmal an:

Die steigende Zahl von Nachfertigungen ist wichtig, um die verbliebenen K 70 zu erhalten bzw. wiederaufzubauen. Die damit verbundenen ansteigenden Umsätze des Clubs erfordern jedoch mehr Einsatz des Vorstandes und des Kassenwartes. Um die ehrenamtlichen Vorständler von unnötigen Arbeiten zu entlasten, bitten wir alle bisherigen Barzahler und diejenigen, die den Beitrag überwiesen haben, um Erteilung eines SEPA Mandates für den Einzug des jährlichen Clubbeitrags.

Der Einzug per SEPA-Lastschrift ist für Mitglieder nicht teurer, und risikofrei, da die üblichen Rückgaberechte wie bei Lastschriften bestehen.

Zudem müsst Ihr nicht selbst an Eure Überweisung denken. Für unseren Kassenwart wird die Buchung der Beiträge jedoch deutlich einfacher, da deutlich weniger Buchungen einzeln angefasst werden müssen.

Das vorbereitete SEPA-Mandat findet Ihr in dieser Ausgabe der K 70-Post. Bitte sendet es per Post zurück an:

Ingo Menker
Goethestr.19a
D-46514 Schermbeck

oder per Mail an
Ingo.Menker@freenet.de

Teilnehmen können alle Mitglieder, deren Girokonten im Euro-Raum und in der Währung Euro geführt werden (Mitglieder in der Schweiz und Großbritannien also z.B. nicht).

Wenn Ihr alle mitmacht, würde uns das schon viele Mühen ersparen.

Es gibt viel zu tun, wir packen es an! //

3

EDITORIAL

Das dritte Wort

4

AMTLICHES

Protokoll der Jahreshauptversammlung

5

ALTE ZEITEN

Thomas Ammerschläger über die „Monte“ 71

10

FRÜHER & HEUTE

Zeitreise - Autofahren mit Kindern

11

PINGSTTREFFEN 2018

in Kastellaun/Hunsrück

15

BLICK IN DEINE WELT

Kurt der Schrauber

19

SELBSTPORTRAIT 1

Neu im Vorstand: Ralf Knispel

23

SELBSTPORTRAIT 2

Neues Mitglied: Markus Robbe

27

DER FRICKLER

Underdog hilft Underdog Part 1

29

DER FRICKLER

Underdog hilft Underdog Part 2

31

WISSENSWERTES

Wie, wo und wann wurde mein K 70 gebaut/ausgeliefert

35

PETER'S BASTELSTUNDE

Lichtschalter entlasten

39

SERIE

Sandmann's Welt: Garagengold

43

NIEDERLANDE

K 70-Club NL zu Gast beim Passat B1-Treffen

45

NIEDERLANDE

Einladung zum Oliebollentreffen 2018

47

GEFUNDEN IM INTERNET

Central Garage



- ALTE ZEITEN -

THOMAS AMMERSCHLÄGER ÜBER DIE
„MONTE `71“

SO WÄREN DIE
VW K 70
NIE ANGEKOMMEN!

TEXT & FOTOS: ANDREAS KERNKE, WEITERE FOTOS: ARCHIV THOMAS AMMERSCHLÄGER

Es ist Freitag der 6. Juni 2017. Nachdem wir morgens die österreichische Wachau nach dem K 70-Club-Pfingsttreffen und einem kleinen Kurzurlaub verlassen haben, führt uns die alpenländische A1 vorbei an Salzburg auf die bayrische A8. Am Grenzübergang geht es per Stopp-and-Go in mittäglicher Hitze bergauf - mein K 70 kocht! Später soll sich herausstellen, dass das passiert ist, weil der Deckel des Kühflüssigkeitbehälters defekt ist. Nachdem ich an einer Autobahntankstelle das kühlende Nass nachgefüllt habe, verzögert sich unsere Ankunft am Zielort stetig. Da es sich auf der Autobahn aufgrund des Pfingstrückreiseverkehrs mächtig staut, tingeln wir schließlich über mehr oder weniger kurvige Voralpenstraßen. Kurz nach halb Vier stehen wir endlich vor dem Eingangstor einer

Tiefgarage in Starnberg. Wie vereinbart klingeln wir und werden per Wechselsprechanlage von einer Frauenstimme begrüßt. Es ist Frau Ammerschläger, die Ehefrau unseres Gesprächspartners, dem ehemaligen K 70-Konstrukteur Thomas Ammerschläger. Aufgrund einer kürzlich zugezogenen Fußverletzung kann der Ingenieur uns leider nicht persönlich in die Tiefgarage geleiten - deshalb übernimmt diese Aufgabe seine Frau Sigrid. Wir dürfen unseren K 70 auf dem Parkplatz der Ammerschlägers parken - deren BMW-M3-Cabrio zur Zeit zwecks Inspektion in einer Werkstatt weilt.

Per Aufzug erreichen wir die Wohnetage. Nachdem wir in Filzlatschen geschlüpft sind, betreten wir die weitläufige, helle Wohnung und werden nun auch von Thomas Ammerschläger begrüßt. Mit einer seiner Krücken deutet er bereits im Gespräch auf die Couch - wir nehmen Platz. Unser Gastgeber erkundigt sich nach unserem Pfingsttreffen und erzählt, dass auch er vor Kurzem das 37. Internationale NSU-Treffen im etwa zwei Autostunden entfernten Waging am See besucht hatte. Thomas Ammerschläger liegt NSU sehr am Herzen. Nicht nur, weil er am Anfang seiner Karriere mit allem, was NSU hieß, als flotter Renn- und Rallyefahrer unterwegs war. Schließlich arbeitete er in den späten 1960ern auch bei der schwäbischen Marke am Ro80 und K 70 als Dipl.-Ingenieur.

Letzteres ist der Grund unseres Besuchs - Thomas Ammerschläger hatte mir vorab schon ein Interview per eMail gegeben. Die K 70-POST berichtete bereits in Aus-



ALTE ZEITEN

gabe 3/2017 darüber. Dabei stellte er mir auch Informationen über weitere K 70-Geschehnisse der damaligen Zeit in Aussicht. Besonders über seine Rolle bei der Rallye Monte Carlo von 1971 kann er berichten. Einige Bilder will er zudem auch beisteuern.

Für die „Monte“ 1971 sollten sechs Routiniers (das sind Fahrer, die mindestens 50 Jahre alt sind und sich früher bereits bei dieser Rallye placiert haben mussten) das neue Spitzenprodukt des Hauses VOLKSWAGEN, den VW K 70, über eine total vereiste, 5816 Kilometer lange Strecke steuern. Die Teams bildeten die Fahrer

men. Doch die Überprüfung aller drei Fahrzeuge brachte eine sechsstufige Liste hervor. Noch heute ist Ingenieur Ammerschläger fest davon überzeugt: „keiner der drei K 70 wäre so ins Ziel gekommen!“ Und tatsächlich - die Mängelliste dürfte die Techniker damals geschockt haben: Fehler an Zylinderköpfen, schlecht entgratete Ventilführungen und Ventile, Längsriefen und unterschiedliche Wanddicken an Kolbenbolzen, riefige Pleuellagerschalen, mangelhafte Riemenscheiben, undichte Abdichtungen, falsch montierte Teile an der Kupplung, Luftfiltergehäuse sowie Filterpatronen fehlerhaft, Wasserpumpen undicht, Getriebe und Differential undicht, Lenkung nicht spielfrei



Die sechs Routiniers...



... mit ihren drei goldenen K 70

Fürst Metternich und Baron de Graffenried, Huschke von Hanstein und Sepp Greger sowie Petermax Müller und Helmut Polensky. Was damals „nicht an die große Glocke gehängt“ wurde: die drei teilnehmenden goldfarbenen VW K 70L mussten innerhalb einer Woche ohne großes Spektakel von der Versuchsabteilung bei NSU auf den harten Einsatz vorbereitet werden. Dafür durften nach Reglement nur die Motoren überprüft, Halogen-, Fern- und Nebelscheinwerfer montiert, Scheibenwischer für die Hauptscheinwerfer eingebaut, eine Leselampe für den Copiloten nachgerüstet und Spikes-Gürtelreifen aufgezogen werden. Dafür kämpfte damals Diplom-Ingenieur Thomas Ammerschläger an vorderster Front. Und er hatte es nicht leicht! Die angelieferten, nagelneuen Fahrzeuge waren der ganz normalen Serienfertigung entnom-

gestellt, Antriebswellen defekt, alle Räder unwuchtig, Gaspedal hängt, Fensterheber schwergängig weil nicht gefettet, Kurbelscheiben kippen aus der Fensterführung, Knöpfe der Fensterkurbeln zu fest vernietet, Türschlüssel nicht richtig eingestellt, Tür- und Klappendichtungen eingeknickt, vibrierende und klappernde Innenspiegel, klappernde Rücksitzlehnen, mangelhaft eingestellte Scheibenwischer, falscher Anpressdruck - daher schlechtes Sichtfeld, Spritzdüsen falsch eingestellt. Wurde damals speziell zur Einführung des K 70 nicht die berühmte VW-Qualität, eine bewährte Güteklasse und der besonderer Anspruch an einen VOLKSWAGEN beworben?

Umso erstaunlicher war das, was Thomas Ammerschläger innerhalb knappest Zeit daraus schuf - die drei



Die Rallye-Fahrzeuge auf dem NSU-Gelände



Übergabe der Fahrzeuge an die Teams durch den Herrn mit der Brille: Thomas Ammerschläger



Die Rallye





Thomas Ammerschläger's Begleitfahrzeug (ein roter 71er):

Laut Presse gab an den Rallyefahrzeugen während des Rennens lediglich eine einzige Rücklichtbirne den Geist auf!

Erster Mannschaftssieg für den VW K 70

Als erste und einzige Mannschaft geschlossen ins Ziel der in diesem Jahr besonders strapaziösen Rallye Monte Carlo kam die deutsche Dreiermannschaft auf dem VW K 70. — Das war zugleich der erste sportliche Erfolg des neuen Wagens aus Wolfsburg.

Hier wird das Team von Hanstein/Greger, Fürst Metternich/de Graffenried und Müller/Polensky (von links) vor dem Schloß in Monte Carlo mit dem Graf-Sandizell-Pokal ausgezeichnet. Ganz links im Bild ist Huschke von Hanstein zu erkennen.



Teams gewannen mit den K 70 als beste Markenmannschaft. Von insgesamt 248 Teams kamen nur 49 ohne Strafpunkte an. Darunter Huschke von Hanstein mit Sepp Greger. Als erste und einzige Mannschaft kamen nur die drei K 70 geschlossen ins Ziel. Im Classement landete von Hanstein/ Greger auf Platz 2, Metternich/de Graffenried auf Platz 4 und Müller/Polensky auf Platz 5.

Dieser Erfolg sprach sich natürlich schnell herum. Die schwedische Presse ernannte den VW K 70 zum Auto des Jahres und auch VW-intern ertete die gesamte K 70 Crew reichlich Lob.

Vielen Dank, Thomas Ammerschläger, es war mir eine Ehre, Sie kennen gelernt zu haben! Vielen Dank für Ihre Geschichte. //



VW K 70 gewinnt Teampreis bei Rallye Monte Carlo

Routiniers am Steuer gelang auf einem neuen Wagen bei der berühmten Rallye Monte Carlo ein eindrucksvoller Erfolg: In der Klasse der Routiniers (Fahrer, die mindestens 50 Jahre alt sind und sich früher einmal in der Rallye Monte Carlo placiert haben mußten) gewannen die Teams Fürst Metternich/Baron de Graffenried, Huschke von Hanstein/Sepp Greger und Petermax Müller/Helmuth Polenski auf VW K 70 den für die beste Markenmannschaft ausgesetzten Graf-Sandizell-Pokal. Von den insgesamt 248 gestarteten Mannschaften kamen in Monte Carlo nur 49 ohne Strafpunkte an, darunter Huschke von Hanstein/Sepp Greger. Fürst Metternich/Baron de Graffenried mit nur 30 Strafsekunden und Petermax Müller/Helmut Polenski mit 1 Minute 30 Sekunden Straffzeit placierten sich ebenfalls hervorragend. Die Erfahrung der „alten Hasen“, die heute in der CSI, der ONS und im AVD in führenden Positionen für den Motorsport tätig sind, und die Qualitäten des VW K 70 haben zusammen diesen Erfolg ermöglicht. Das VW K 70-Team war das einzige, das geschlossen ins Ziel kam. Auch in der Einzelwertung der Routiniers, die in einem Bergrennen entschieden wurde, bewährten sich die VW K 70-Fahrer: Deutschlands „Bergkönig“ Greger lag mit einer Zeit von 7:12 Minuten nur knapp hinter dem mit 7:10,5 Minuten siegreichen Franzosen Branche auf Porsche 2.2 Liter vor dem Spanier Fabregas auf Fiat 124 Sport, dem auf Platz 4 Metternich/Graffenried und auf Platz 5 Müller/Polenski folgten.

ger lag mit einer Zeit von 7:12 Minuten nur knapp hinter dem mit 7:0,5 Minuten siegreichen Franzosen Branche auf Porsche 2.2 Liter und vor dem Spanier Fabregas auf Fiat 124 Sport, dem auf Platz 4 Metternich/Graffenried und auf Platz 5 Müller/Polenski folgten.

Sandizell-Pokal für VW-K-70-Teams

Routiniers am Steuer gelang auf einem neuen Wagen bei der Rallye Monte Carlo ein eindrucksvoller Erfolg: In der Klasse der Routiniers (Fahrer, die mindestens 50 Jahre alt sind und sich früher einmal in der Rallye Monte Carlo placiert haben mußten) gewannen die Teams Fürst Metternich/Baron de Graffenried, Huschke von Hanstein/Sepp Greger und Peter Max Müller/Helmuth Polenski auf VW K 70 den für die beste Markenmannschaft ausgesetzten Graf-Sandizell-Pokal. Von den insgesamt 248 gestarteten Mannschaften kamen in Monte Carlo nur 49 ohne Strafpunkte an, darunter Huschke von Hanstein/Sepp Greger. Das VW-K 70-Team war das einzige, das geschlossen ins Ziel kam. Auch in der Einzelwertung der Routiniers, die in einem Bergrennen entschieden wurde, bewährten sich die VW-K 70-Fahrer: Deutschlands „Bergkönig“ Greger lag mit einer Zeit von 7:12 Minuten nur knapp hinter dem mit 7:10,5 Minuten siegreichen Franzosen Branche auf Porsche 2.2 Liter vor dem Spanier Fabregas auf Fiat 124 Sport, dem auf Platz 4 Metternich/Graffenried und auf Platz 5 Müller/Polenski folgten.



Sehr geehrter Herr Praxl,

etwas verspätet, aber mit aller Herzlichkeit, ein Dankeschön für die Vorbereitung der K 70 für die Rallye Monte Carlo. Nicht nur die Teilnehmer haben mit Begeisterung von der perfekten Vorbereitung der Wagen gesprochen, sondern das Abschneiden der Fahrzeuge spricht für sich und damit für Sie und Ihre Mannschaft - insbesondere Herrn Ammarschläger -, die bei der Vorbereitung entscheidende und gute Arbeit geleistet haben. Sie haben uns damit sehr geholfen, dieses Fahrzeug auf dem deutschen Markt, der erste Markt, in dem wir es bisher verkaufen, solide zu etablieren. Der K 70 ist bei der Organisation gut angekommen und weist von Woche zu Woche immer bessere Verkaufszahlen aus.

Mit den besten Grüßen verbleibe ich

Ihr

 Carl H. Hahn

FÜRST VON METTERNICH-WINNEBURG'SCHES
 DOMÄNE RENTART



Qualitäts-Weinbau

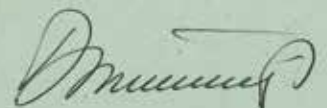
SCHLOSS JOHANNISBERG/RECKINGAU

TELEFON 06755-8237

Neue Tel. # 8027

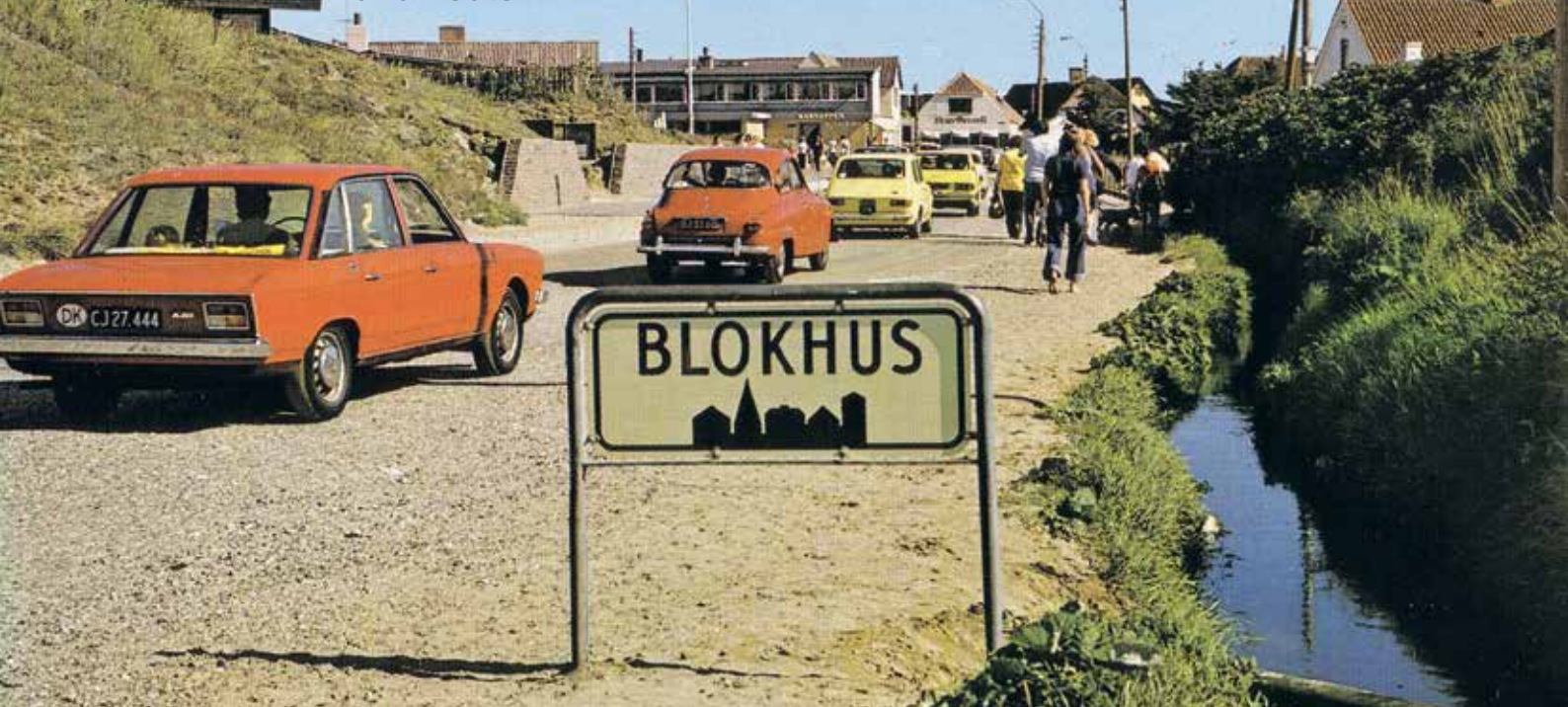
4. Febr. 1971

In dankbarer Erinnerung an die Rallye
 Monte Carlo.



ZEITREISE - AUTOFAHREN MIT KINDERN

vor 30 Jahren und heute



TEXT: STEFFEN RICHTER IN „DIE ZEIT“ 17.6.2003, GEFUNDEN VON PIM TIELKEMEIJER

Während wir unsere Autos immer noch mit fossilen Brennstoffen fortbewegen, hat sich zumindest in den vergangenen zwanzig Jahren das Leben im Innenraum spürbar verändert. Eine exemplarische Reisesituation in den westdeutschen Sommerferien könnte vor dreißig Jahren in etwa so ausgesehen haben:

VW K 70, Fahrziel Hirtshals in Dänemark, zwei Erwachsene, drei Kinder. Der Vater, Attika rauchend am Steuer, die Mutter trägt Kopftuch und raucht Kim auf dem Beifahrersitz. Hinten drei Kinder, natürlich nicht angeschnallt, da die Autos schließlich ohne Rücksitzgurte ausgeliefert wurden. Da Mutter auf den Luftzug empfindlich reagiert, sind die Fenster geschlossen und sämtliche Lüftungsschlitze mit Tempo-Taschentüchern zugestopft. Das Autoradio schweigt, da Musik den Fahrer bei der Konzentration stört. Süßigkeiten gibt es grundsätzlich wenig und wird von vorne portionsweise ausgegeben. Meist sind es so genannte Drops, die auch vom Fahrer gern verzehrt werden (zwischen den Zigaretten) sowie staubtrockene Bahlsen-Kekse.

Der Unterhaltungsfaktor auf diesen Reisen ist jedoch vergleichsweise hoch. Kinder postieren sich zum Beispiel entgegen der Fahrtrichtung im Schneidersitz und lassen die Welt durch das Heckfenster an sich vorbeiziehen. Gleichfalls im Schneidersitz können zwei Kinder längs der Fahrtrichtung einander gegenüber sitzen und dabei Quartett spielen. Ob man wohl in den Zwischenraum von Vordersitz und Rückbank hineinpasst? Auch dort lässt sich eine gute Weile Autofahrt verbringen. Desgleichen kann man, bei einem entsprechenden Arrangement mit den Geschwistern, eine mehr oder weniger liegende Schlafposition einnehmen und ein Nickerchen abhal-

ten. Und auf wenig befahrenen Landstraßen darf man dann auch mal Schnüre aus dem Fenster halten und beobachten, wie sie im Wind flattern (dafür ist dann eine sekundenschnelle Fensteröffnung erlaubt). Alles in allem - trotz der nur mäßigen Raumluft - waren das durchaus unterhaltsame Autofahrten. Natürlich entsprachen sie in keiner Hinsicht irgendwelchen heutigen Sicherheitsstandards. Die existierten damals nicht, und über etwas, das es nicht gibt, kann man sich auch keine Gedanken oder womöglich sogar Sorgen machen.

Und heute? Mit fest in die Rückbank gesicherten Kindersitzen ist der Positionswechsel grundsätzlich ausgeschlossen. Und fest angeschnallt in einem modernen Sitz ist für die Kinder auch nur noch ein beschränkter Ausblicksradius vorhanden. Um also auf Langstreckenfahrten die Stimmung aufzuheitern, sollte beispielsweise die Zuckerversorgung gewährleistet sein. Entsprechend gibt es ständig Süßes und deren Auswahl ist wesentlich größer geworden: Weingummis, Schokokekse, Chupa-Chups, Pez-Box (die gibt es immer noch) etc. Dazu muss ein vielfältiges Audioprogramm zur Verfügung stehen: Petzi, Bob der Baumeister, Petterson, Ritter Rost etc. Wer schlechte Nerven hat und solchen Kinderkram über viele Stunden hinweg nicht erträgt, muss zu Hause bleiben. Das ist der Preis für eine Autoreise. //



PFINGSTTREFFEN

VOM 19.5.2018 BIS ZUM 21.5.2018

IN KASTELLAUN,
HUNSRÜCK



TEXT & FOTOS: PETER RODENBERG

Da Jutta und ich einige Erfahrungen bei diversen Pfingsttreffen gesammelt haben und auch Spass am Organisieren solcher Veranstaltungen haben, haben wir uns entschlossen, 2018 unser drittes Treffen im Hunsrück auszurichten. Da wir im Westerwald wohnen, war das erste Treffen im Westerwald, das zweite Treffen war an meinem damaligen Arbeitsplatz, der Eifel. Nun, da ich jetzt über drei Jahre im Hunsrück arbeite, wollen wir - Jutta und ich - euch den Hunsrück vorstellen. Im Umkreis von 50-70 Kilometern hätten viel Stoff für weitere

Treffen. Aber nun erst mal zum Hunsrück.

Start und Ziel ist das Burgstadt Hotel Kastellaun, in dem wir von dem Hotelier Heiko Stemmler begrüßt werden. Das Hotel bietet die ein oder andere Überraschung, die man in Hunsrück nicht erwartet. Natürlich haben wir einige Adressen für Übernachtungen beigefügt. Für Campingplätze ist auch gesorgt.

Bitte bedenkt, dass der Hunsrück touristisch gut erschlossen ist, so das in der Pfingstzeit das Zimmerkontingent begrenzt



PFINGSTTREFFEN

ist. Wir haben sechs Hotels und zwei Campingplätze ausgesucht, im Burgstadthotel, Sichtwort K 70- Treffen, sind einige Zimmer geblockt.

Im Groben steht das Programm, die Feinabstimmung kommt in der nächsten K 70-POST. Wir haben euch einige Bilder beigefügt. So ist geplant, über eine der längsten Hänge-



einige Dinge geplant, aber es wird nicht mehr verraten, es soll ja auch ein bisschen spannend bleiben.



Nein, wir sind nicht in Köln, Frankfurt oder in einer sonstigen Großstadt, wir sind mitten im Hunsrück!



Interesse geweckt? Bitte gebt uns frühzeitig Bescheid, da durch Pfingsten einiges frühzeitig geplant werden muß. (Personenzahl ist bei der einen oder anderen Aktivität einzuplanen).

Jutta und ich freuen uns, euch die Region Hunsrück vorzustellen. Wir freuen uns jetzt schon auf gut gelaunte K 70-Leute, egal ob mit oder ohne K 70, Hauptsache gute Laune und Spass beim Treffen...



Bis dann
Jutta und Peter //



seilbrücken Deutschlands zu gehen, es gibt ein Essen der besonderen Art - preiswert und reichlich - wir besichtigen ein



steinernes Schiff im Rhein, probieren mehrere Simulatoren aus und besichtigen ein Flugzeugmuseum. Es sind noch

UNTERKÜNFTEN UND CAMPINGPLÄTZE FÜR DAS HUNSRÜCK-TREFFEN

Start und Ziel

Burgstadt Hotel Kastellaun
Südstraße 34
56288 Kastellaun
Tel.: 06762 40800
info@burgstadt.de



Preise
Einzelzimmer 70 € pro Pers.
Doppelzimmer 120 € inkl. 2 Pers.
Stichwort : K70 Treffen

Hotel zum Rehberg
Mühlenweg 1
56288 Kastellaun
Tel.: 06762 40830
info@hotel-rehberg.de



Preise
Einzelzimmer 50-70 € pro Pers.
Doppelzimmer 45-70 € pro Pers.
Nach Verfügbarkeit!
ca. 900 Meter von Start und Ziel

Altes Stadttor
Marktstraße 4a
56288 Kastellaun
Tel.: 06762 93130
info@altesstadttor.de



Preise
Einzelzimmer ab 57 € pro Pers.
Doppelzimmer ab 43.50 € pro Pers.
Nach Verfügbarkeit!
ca. 900 Meter von Start und Ziel

Badische Kellerey
Schlossstraße 19
56288 Kastellaun
Tel.: 06762 40190
info@badische-kellerey.de



Preise
Einzelzimmer 56 € pro Pers.
Doppelzimmer 86 € pro Zimmer
Nach Verfügbarkeit!
ca. 1000 Meter von Start und Ziel

Haus Waldesruh
Gammelshausen 1
56288 Hollnich
Tel.: 06762 7219
info@waldesruh-hunsrueck.de



Preise
Einzelzimmer 45 € pro Pers.
Doppelzimmer 40 € pro Pers.
Nach Verfügbarkeit!
ca. 2,5 Kilometer von Start und Ziel

Hotel Restaurant Birkenhof OHG
Birkenweg 1
55489 Klosterkumbd
Tel.: 06761 95400
hotel@birkenhof-info.de



Preise
Einzelzimmer 77 € pro Pers.
Doppelzimmer 115 € pro Zimmer
Nach Verfügbarkeit!
ca. 7 Kilometer Start und Ziel

Campingplätze

Burgstadt Hotel
Südstraße 34
56288 Kastellaun
Tel.: 06762 40800
info@burgstadt.de



Preise
Parzelle 10.00 €
Person 8.00 €, Strom 0,50 €
Hund 3.00 €
Start und Ziel

Country Camping Schinderhannes
Hausbayer Straße
56291 Hausbay
Tel.: 06746 8005440
info@countrycamping.de



Preise
Stellplätze bis zu 12 €
Person 7,00 € Kind 3,50 €
Hund 3,00 €
ca. 8-9 Kilometer Start und Ziel

VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70

75 PS, EZ 12/72

7.400 €

K 70 aus Privatsammlung! Hier ist alles in Ordnung. Innenraum in fast unberührtem Zustand. Der Kofferraum sieht aus, als habe nie etwas dringelegen. Der Chrom ist gut, die Lackierung befindet sich zum Teil noch im Erstlack. Die Seiten wurden vor Jahren mal lackiert. Motor und Getriebe sind gut. Gesunder Erhaltungszustand. Wenn Sie sich selbst ein Bild von dem Fahrzeug machen

möchten, rufen Sie mich gerne an und vereinbaren einen Besichtigungstermin. Das Fahrzeug wird im Kundenauftrag angeboten und ist nach Terminabsprache im Raum Bad Pyrmont zu besichtigen. Papiere sind vorhanden.

Michael Witgreffe * Bergkamp 15 * DE-32683 Barntrup *
Tel.: +49 (0)5263 403991254



KURT DER SCHRAUBER



TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

Mir sind Konrad und Franzl bei der Jahreshauptversammlung unseres K 70-Clubs im Oktober 2015 erstmals aufgefallen. Hatten die Beiden doch tatsächlich damals für die Veranstaltung im niedersächsischen Holdorf nahe der A1 mal eben knapp 1.000 Kilometer abgspult. Sie wohnen nämlich in einem kleinen, engen Nebental quer zur Donau in Niederösterreich. Dort frönt der Rentner seinem liebsten Hobby, er hegt und pflegt alle möglichen „Mobilitätshil-

fen“. Nicht erst, seit der gelernte KFZ-Mechaniker im Ruhestand ist, sammelt er Motorräder, Automobile, Traktoren und Baumaschinen. Begleitet vom stetigen Plätschern des klaren Willersbachs, der direkt hinter Konrad's Haus in einer Schlucht der nahen Donau entgeneilt, präsentiert er mir seine Sammlung. Dabei ist eine gewisse BMW-Lastigkeit seiner Fahrzeuge unübersehbar. Konrad, der eigentlich von allen Kurt genannt wird (so hieß sein Vater und er hat diesen Namen wohl einfach geerbt



EIN BLICK IN DEINE WELT

- eine typische Tradition hier), hat bei einem heute an fünf Standorten ansässigen Familienbetrieb der VW-Marke gelernt. Sein Weg führte ihn dann weiter als Mechaniker an Baumaschinen und Baggerfahrer, schließlich in eine Mischanlage für Asphalt.

Farbe für den K 70 sein. Großzügig hat Kurt den Kunstledersitzen außerdem echtes Leder spendiert... was dem Wagen zugegebenermaßen vorzüglich steht.

Ein Hingucker ist auch der blaue Käfer von 1958. Er ist



An seinem 71er K 70 in tiefseeegrün hat Kurt damals als VW-Mechaniker selbst den einen oder anderen Service gemacht. Der grünmetallic-farbene K 70 (ebenfalls ein 71er) stand achtzehn Jahre in seiner Garage. Damals



liebevoll ausgestattet mit der obligatorischen Blumenvase am und dem Rattengepäcknetz unterm Armaturenbrett, sowie dem Picknickkorb und einem alten, originalen Philips Party-Kofferradio auf dem Rücksitz und dem ledernen Reisekoffer auf dem Gepäckträger über der Motorhaube. Der Wagen dürfte ein später Vertreter mit Winkern in der B-Säule sein, Blinker hat er aber trotzdem.



hatte er den 70-PS-Wagen für 1.000 österreichische Schilling (das sind knapp 73,- EURO!) erstanden. Vor Kurzem hat er das Fahrzeug nun in der Farbe „Cosmic-grün“ lackieren lassen - angeblich soll das eine originale

Der silberne BMW 1502 von 1974 gehörte einst einer alten Wienerin. Kurt weiß, dass sich durch einen einfa-



chen Trick aus dem Motor statt der angegebenen 75 PS gut 90 PS herausholen lassen. Sein 1502 macht einen tadellosen Eindruck.

Nur für „ganz besondere Tage“ hält Kurt einen 320i als Cabrio bereit. Mit viel Holzdekor, hellem Lederinterieur und einem Sechszylinder unter der Haube.

Auch Franzl fährt BMW, aktuell einen 25 Jahre alten 318 Automatik... die nahe



und Umbenennungen durch die Express-Werke, DKW, Auto-Union GmbH, Zweirad-Union sowie zuletzt in Nürnberger Hercules Werke GmbH ging der Name „Victoria“ 1966 unter. 1995 sicherte sich allerdings die Firma Hartje im niedersächsischen Hoya die Markenrechte und stellt seitdem Fahrräder und Elektrofahrräder mit Radnabenmotoren her. Irgendwie lustig, denn Hoya liegt kaum 50 Kilometer von der K 70-POST-Redaktion entfernt - die Welt ist manchmal so klein!

Obwohl ich relativ wenig Ahnung von Motorrädern habe, fällt mir in Kurt's Sammlung eine BMW mit Beiwagen auf.

(elektrische) Zukunft sieht einen BMW i3 für sie vor. Kurt's All-Day-Driver ist ein E60 (also ein 5er) als Touring (also Kombi) - womit sich die frühere Bemerkung zu seiner BMW-Lastigkeit erklärt.

Ein nur schwer zu übersehender Teil der Aignerschen Fahrzeugsammlung sind Motorräder. Die älteste Vertreterin dürfte wohl die Victoria sein. Das grau-blaue Vorkriegsmodell stammt aus dem Jahr 1939 - im gleichen Jahr wurde das Werk in Nürnberg durch Luftangriffe nahezu vollkommen zerstört. Nach einigen Übernahmen



Beiwagen aus einem Abwurf tank



...die Tankklappe (Mitte unten)



R67/2 von 1953 (damals das schnellste deutsche Tourenmotorrad) ist mit einem Abwurf tank-Umbau des österreichischen Bundesheers erweitert. Kurt deutet auf die Befüllöffnung des ehemaligen Flugzeugtanks. Solche Zusatztanks wurden an den Flugzeugen befestigt und befüllt. Wenn der Treibstoff verbraucht war, wurden sie einfach abgeworfen. In seiner zivilen Nutzung verfügt dieser Beiwagen nun dadurch über so viel Raum, dass sogar ein Kindersitz Platz findet. Speziell Franziska liebt Ausfahrten mit diesem Gefährt.



EIN BLICK IN DEINE WELT



Eine Solo BMW gibt es natürlich auch. Eine R51/3 von 1951 mit 24 PS. Schon damals wurden diese Maschinen über eine Kardanwelle angetrieben.

Weitere Schätzchen schlummern im ersten und zweiten Stockwerk seiner Garagenwerkstatt... zumeist fahrfertig, jedoch nicht angemeldet. Oder doch? Vielleicht ist es mit

den Motorrädern ähnlich wie mit den Automobilen. Kurt benutzt zwei Kennzeichen an sechs Autos und ein Kennzeichen an fünf oder sechs Motorrädern. In Österreich ist es nämlich möglich, mehrere Fahrzeuge mit nur einem Kennzeichen zu fahren. Abgerechnet wird dabei jedoch immer nur das Stärkste. Eine Vorgehensweise, die der deutsche Finanzminister vor einigen Jahren natürlich ablehnte, weil er (typisch deutsch) um Steuereinnahmen bangte.

Im hinteren Bereich seines Anwesens bewahrt Kurt noch zwei Traktoren und einen Kettenbagger auf.

An diesem Tag ist er allein zuhause, denn Franzi muss sich einer Knieoperation unterziehen. Trotzdem gibt er sich große Mühe, uns formvollendet zu bewirten - und es gelingt ihm großartig. Doch er gibt ehrlich zu, dass er kein Mensch für's Alleinsein ist. Franzi fehlt ihm. Kurt und Franzi sind ein ausgesprochen herzliches Team in dessen Umgebung man sich schnell wohl fühlt. Es ist erstaunlich, wie diese alten Autos Menschen zusammenführen können. Ob die Herren Ewald Praxl, Claus Luthé, Peter Gewecke, Thomas Ammerschläger oder wie die Ideenväter, Ingenieure und Erbauer dieses Automobils alle hießen, je mit einer derartigen gesellschaftlichen Reaktion ihres Werkes gerechnet haben? //



NEU IM CLUB-VORSTAND: RALF KNISPEL

EIN LEBEN MIT K 70 UND ANDEREN NSUs



TEXT UND FOTOS: RALF KNISPEL

Als relativ neues Mitglied im K 70-Club wollte ich mich schon länger vorstellen und als neu gewähltes Vorstandsmitglied erscheint es mir ein passender Zeitpunkt, um dies in die Tat umzusetzen. Mein Name ist Ralf Knispel, ich bin 1960 in Hagen geboren und wohne bis heute dort, habe zwei erwachsene Kinder, bin geschieden und seit April 2016 wieder verheiratet. Ich arbeite bei einem mittelständischen, schwäbischen Weltmarktführer für Messgeräte im Maschinenbau als Kundendiensttechniker für Inbetriebnahme, Softwareschulung, Kalibrierung und Netzwerk- sowie Datenbanktechnik.



Bereits als Führerscheinneuling war das erste, mir zur Verfügung gestellte Fahrzeug, ein VW K 70. Nach ein paar „begleiteten“ Fahrten wurde mir der Schlüssel überlassen, sofern meine Eltern den Wagen nicht mehr brauchten. Leider habe ich das in mich gesetzte Vertrauen nicht bestätigt. Bei meinen zahlreichen Tests der „Rallyetauglichkeit“ eines K 70 wurde dann eine Kurve doch zu eng und die Kollision mit dem gegenüber liegenden, dummerweise auch noch viel zu hohen, Bordstein unvermeidlich. Ich konnte den Wagen eben noch, mit der restlichen Geschwindigkeit, im eleganten Bogen auf dem rechten Randstreifen „parken“ um mir dann im nahegelegenen Gasthof ein Taxi zu bestellen. Am nächsten Morgen wurde ich vorsichtig

von meinem Vater geweckt, mit der Frage wo ich denn, nach Alkoholgenuss, den Wagen habe stehen lassen. Er werde sich gerne die Füße vertreten und den Wagen holen. Wir haben dann gemeinsam den K 70 aufgesucht und festgestellt, dass das linke Vorderrad vollständig im Radkasten nach hinten verschoben war und der durchschlagende Stoßdämpfer samt Stoßdämpferdom eine leichte Beule in der Motorhaube hinterlassen hatte. Als wirtschaftlicher Totalschaden endete unser schöner K 70 leider auf einem Schrottplatz.



Papa's K 70 ca. 1973

SELBSTPORTRAIT

Schon früh hatte mich mein Vater bei Reparaturen seines VW 1600 einbezogen, so dass ich, als Werkzeugmacherlehrling (bei der Varta Batterie AG) nicht ganz ungeschickt, mich früh an die Instandhaltung und Reparatur meines VW Scirocco I begab. Da ich bald eine umfangreiche Ausrüstung an Werkzeug zusammen hatte und neben Studium, Tischtennisverein und Freunden immer noch Zeit übrig schien, schaute ich mich nach einem Bastelobjekt in Form eines Oldies um. Meine Vorstellungen liefen zunächst auf einen Fiat 500 oder 850 Sport heraus und nur ein Zufall ließ mich auf einen mir fast unbekanntem, orangenen NSU TT stoßen.

Kurzerhand wurde dieser für 300,- DM im September 1984 erstanden, wobei ich das Kassettenradio gleich für 50,- DM weiter verkaufen konnte. Der schrottreife Wagen wurde von mir zwei Jahre zerlegt, repariert und nach dem Lackieren in einem Jahr wieder zusammen gebaut. Damit war ein Hobby begründet, das mich



bis heute nicht mehr loslässt. Leider verweigerte ein TÜV-Prüfer schon wenige Jahre später die ersehnte Plakette und da ich eben erst bei meinem heutigen Arbeitgeber angefangen hatte, wurde der Wagen zunächst mal aufgebockt. Da blieb er leider auch für die nächsten 25 Jahre. Durch Arbeit, Hausbau, Kinder und Übernahme der Betreuung meiner Patentante war ich genug beschäftigt. In 2012 trennte ich mich von meiner Frau und der NSU TT erfuhr wieder mehr Zuwendung. Im gleichen Jahr lernte ich Martina kennen und lieben, eine Frau die sich ebenso für technische Dinge aller Arten begeistern kann, wie ich.

bis Stuttgart und von dort mit der S-Bahn zum Zielort, wo ich am Bahnhof vom Verkäufer abgeholt wurde. Der junge Mann hatte den K 70 nur etwas mehr als ein Jahr im Besitz und wollte ursprünglich einen „Low-Rider“ daraus machen. Zu meinem Glück war Nachwuchs unterwegs und damit verbunden eine Heirat und das Projekt K 70 überflüssig. Überglücklich fuhr ich im gemäßigten Tempo mit meinem K 70 nach Hause. Bei eintretender Dunkelheit musste ich feststellen, dass es absolut keine Armaturenbeleuchtung gab. Ab und zu wurde der Tacho mit Hilfe des Handys beleuchtet, um so die Geschwindigkeit beizubehalten. Kurz hinter Frank-

furt riss mich ein lauter Knall aus meiner Lethargie. Mit Sorge schaute ich in den Rückspiegel auf die scheinwerferbeleuchtete Autobahn um vermeintlich Bruchstücke meines Getriebes auszumachen. Der Vortrieb war gleich null, Gänge ließen sich einlegen, aber ein Fortkommen wurde nicht wieder hergestellt. Der ADAC schleppte mich zu einer nahe gelegenen Werkstatt und noch auf dem Abschleppwagen sahen wir, dass die linke Antriebswelle schlapp und lustlos auf dem Querlenker lag. Alle Schrauben hatten sich an der Bremsscheibe gelöst. Nach einer unfreiwilligen Übernachtung brauchte die Toyota-Werkstatt am Morgen eine Stunde um sechs passende Schrauben zusammen zu suchen. Eine letzte Schraube hatte noch in den Löchern der Antriebswelle gehangen und man konnte sehen, dass hinter dieser keine Fächerscheibe vorhanden war. Vermutlich hatte man irgendwann alle Schrauben ohne Fächerscheibe montiert und Glück gehabt, dass es jahrelang hielt. Gegen Mittag erreichte ich die Heimatstadt Hagen.

Zuhause als auch Begegnungen bei diversen Treffen haben in den letzten Jahren stattgefunden.

Manfred Schmidt war der zweite Besitzer dieses K 70. Ursprünglich gekauft wurde er von einem Herrn in Villingen/Schwarzwald der in das Serviceheft neben Namen, Adresse als Beruf „Geschäftsführer i.R.“ eingetragen hat. Er befand sich also zum Zeitpunkt des Kaufes schon „im Ruhestand“. So ist es zu erklären, dass der Wagen nach 14 Jahren Werkstattpflege gerade mal 43.000 Km gefahren war. Danach wird der Wagen bis zum Tode des Besitzers lange gestanden haben und dann brauchten die Erben noch eine Weile bis er endlich an Manfred verkauft wurde.

In den letzten Jahren habe ich die Gelenkwellenmanschetten auf beiden Seiten erneuert, eine Edelstahl-Auspuffanlage anfertigen lassen und, weil an vielen Stellen undicht, alles überholt bzw. getauscht was am Motor mit Wasser zu tun hat.



Inzwischen hat es Ralf Knispel gelernt - früher gab es Schrott nach Bordsteinkollision, heute geht's in Rallyemanier über die Curbs... aber vornehm weit weg von der Ideallinie!

Der Verkäufer hatte mir mehrfach ans Herz gelegt, doch den netten Vorbesitzer des K 70, wohnhaft im Raum Düsseldorf, anzurufen. Wochen später habe ich dann endlich bei diesem Herrn Manfred Schmidt angerufen. Bei ihm war die Freude groß zu hören, dass sein ehemaliges Auto wieder in seiner Nähe beheimatet ist. Auf meine Frage warum er den K 70 denn verkauft habe, meinte er, das Schrauben falle ihm altersbedingt immer schwerer und im Übrigen habe er ja noch seinen Ro80. Um es kurz zu machen, wir haben mittlerweile den allerherzlichsten Kontakt zu diesem Mitbegründer des K 70-Clubs und seiner Frau Edelgard. Sowohl Besuche

Obwohl erst im September gekauft, sind wir im folgenden Frühsommer gleich ca. 1200 Km zum internationalen NSU-Treffen 2015 auf dem Union-Lido Campingplatz (ehemals NSU-Lido) in I-Cavallino (Lagune von Venedig) gefahren. Einziger Zwischenfall war, dass mir zweimal der Fahrersitz aus der Sitzschiene sprang, sofern ich mich nur ein wenig zu feste dagegen lehnte. Dies passierte unter anderem auf der Rückfahrt in Cortina d'Ampezzo bei einem Tankstop. Es hat jedes Mal eine halbe Stunde gebraucht, Sitz und Sitzschiene auszubauen, beides zu vereinen und wieder einzubauen. Der anschließende Bergpass bis auf 2200m Höhe

wurde klaglos überwunden.

In den folgenden Jahren waren wir unter anderem beim Treffen von Audi Tradition in Neckarsulm 2016, den „Golden Oldies“ in Wettenberg 2015/2016/2017, beim internationalen NSU-Treffen in NL-Zwartemeer 2016 und Waging am See 2017, sowie den K 70-Pfingsttreffen in Wesel 2015, Steigerwald/Bamberg 2016 (gleichzeitig unsere Hochzeitsreise) und Wachau 2017.

Wie bei vielen anderen Herren in meinem Alter kam auch bei mir, vor gar nicht so langer Zeit, der Wunsch nach einem Zweirad auf. Zwar hatte ich meinen Führerschein für Motorräder aller Größen schon mit 18 Jahren auf einer 7PS und 100ccm Yamaha gemacht, aber seitdem nie mehr ein Motorrad gefahren. So fiel meine Wahl auf das Modell NSU-Fox. Sechs Pferdestärken sind gut genug für Stadtverkehr und Überlandfahrten, aber eben keine hochmotorisierte Rennmaschine. Die Fox wurde schließlich in Kassel für einen akzeptablen Preis, mit dem Trailer eines Freundes, abgeholt und ich freue mich ab und zu einen „Ausritt“ unternehmen zu können. Vor kurzem wurde ein Soziussattel montiert, dessen Einweihung durch Martina aber noch aussteht.

Im K 70-Club haben wir bereits einige Freundschaften geschlossen und fühlen uns in dieser Gemeinschaft



sehr wohl. Für ihre Hilfe bedanke ich mich ganz ausdrücklich bei Markus Retz und Peter Rodenberg. Ich möchte mit meiner künftigen Arbeit dem Club dienen und unterstütze gerade drei Punkte, die auf der letzten Jahreshauptversammlung angeklungen sind. Dies ist die Aufnahme auch von Fahrern tiefer gelegter oder sonst wie veränderten Kasis, die Annäherung an den Club der K 70-Freunde und eine stärkere Verwendung elektronischer Medien.

Martina und ich freuen sich noch viele Jahre in der Gemeinschaft des K 70-Clubs genießen zu können. //



MARKUS ROBBE AUS WUPPERTAL

EIN NEUMITGLIED STELLT SICH VOR

TEXT UND FOTOS: MARKUS ROBBE

Hallo, K70-Fans!

Mit diesem Artikel möchte ich mich bei Euch vorstellen. Ich bin 40 Jahre alt, in Gelsenkirchen geboren und somit ein typisches Kind des Ruhrgebiets. Der Liebe wegen bin ich vor drei Jahren nach Wuppertal gezogen.

Autos haben mich schon als kleinen Jungen fasziniert. Mein Vater hat mich manchmal auf einsamen Landstraßen beim Autofahren mit hinterm Lenkrad sitzen lassen und zusammen mit mir das Auto gesteuert. Diese Erinnerung gehört zu den schönsten meiner Kindheit.

Beim Spielen mit anderen fand ich es immer sehr interessant, mit den Fingern über die Rückleuchten und Chromstoßstangen diverser Autotypen zu streichen und dabei

die Hersteller- und Modellnamen zu lernen.

Schon in dieser Zeit habe ich eine stattliche Sammlung an VW-Käfern-Modellen zusammengetragen. Zwei „ech-

fiel mir prompt das ebenfalls türkisblaue K 70-Modellauto von Majorette ein, mit dem ich jahrelang als Kind gespielt habe. Und genau so einer war nun groß und wunderschön in der Zeitung abgebildet!



te“ habe ich auch schon besessen - vor einigen Jahren einen Jubiläumskäfer und aktuell einen 1200 A von 1965.

Auf dem jährlichen legendären „Bochumer Treckertreffen“ an der Sternwarte (mittlerweile auch für Old- und Youngtimer fest etabliert) haben meine Freundin und ich im letzten Jahr zum ersten Mal seit Jahrzehnten bewusst wieder einen K 70 gesehen. Da kamen uns einige Erinnerungen. Meine Freundin Ulrike kann sich noch gut an den K 70 erinnern, den ihr Vater von ihrem Opa übernommen hat. Die Begeisterung für die Karosserieform teilen wir beide. So wie ich überhaupt viele Entwürfe von Claus Luthe zeitlos schön finde – so zum Beispiel den BMW E34 oder ganz besonders den Audi 50 / Polo I. Letzteren fuhr meine Mutter lange in rot mit heller Kunstlederausstattung. Einige Monate später dann blätterte ich im Urlaub in der September-2016-Ausgabe der AUTOBILD Klassik und stieß auf den Artikel „Vergleich K 70 gegen Typ 411“. Da

So einen müsste man auch mal haben, dachte ich mir. Die Zeitung warf ich weg, den Artikel verwahrte ich jedoch und schaute ihn mir alle paar Wochen wieder an. Die Sache ließ mir irgendwie keine Ruhe. Als der Wagen im Frühjahr 2017 bei mobile.de angeboten wurde, spielte ich mit dem Gedanken, den Verkäufer zu besuchen.

Allerdings hielten mich zunächst Bedenken zurück. Was meine Freundin wohl sagen würde? Auf der einen Seite wusste ich, dass sie einem K 70 letztendlich ihr Herz schenken würde, aber es gab und gibt ja auch noch den Käfer in unserem Leben.

Nach reiflicher Überlegung und dem Überbordwerfen meiner Zweifel streckte ich meine Fühler langsam aus. Ich postete ins Forum des 1. Internationalen K 70-Clubs im Bereich „Suche“ (nach einem Fahrzeug). Zu meiner großen Überraschung meldete sich Markus

Retz bei mir, und bot mir am Telefon eine Kaufberatung und Informationen zum Ablauf der Teileversorgung beim K 70 an. Über diese unerwartete selbstlose Hilfe war ich doch sehr überrascht. Da machte ich erstmals eine Erfahrung, die sich bisher ausnahmslos immer wiederholt hat – K 70-Fahrer sind nette, hilfsbereite und empathische Menschen!

Nach dem Telefonat war ich überzeugt, dass der Besitz und Unterhalt eines solchen Autos mithilfe des Clubs trotz der zum Käfer schwierigen Ersatzteile-Versorgung gut klappen würde. So entschied ich mich zur Kontaktaufnahme mit Mario Thimm, dem Verkäufer des türkisblauen K 70 aus dem Vergleich in der AUTOBILD Klassik.

So fuhren meine Freundin und ich an einem Sonntag im August 2017 nach Winsen an der Aller. Wir waren

Fahrer und Beifahrer überholender Autos verdrehten sich die Hälse, um einen längeren Blick auf den Wagen werfen zu können. Manchmal so sehr, dass ich mir dachte: „Schaut beim Fahren auch mal wieder nach vorne!“

Auch meine Arbeitskollegen taten sich durch lustige Kommentare beim Anblick des K 70 hervor. „Einen schönen Passat I hast du dir da gekauft!“ – „Wieder ein altes Auto mit Wuppertaler Kennzeichen! Das kann doch nur der Markus sein.“ Mein Tankwart meinte: „Ich bin 31 Jahre alt und habe so ein Auto noch nie gesehen!“

Als meine Mutter den Wagen das erste Mal sah, wurde ihr schlagartig bewusst, dass mein Vater ebenfalls einen K 70 besessen hatte, vor dem ich im Kinderwagen sitzend mit meiner Schwester fotografiert worden bin. Das Foto sehr ihr auf der Seite nebenan. So schließt sich der Kreis.



überrascht, wie freundlich, unkompliziert und entspannt wir bei Mario empfangen wurden. Er nahm sich Zeit für unsere Fragen und eine ausführliche Probefahrt. Und was uns im Positiven total beschämt hat – er lud uns zum Mittagessen im Kreise der Familie und Freunden aus dem Club ein.

Da stand der Türkisblaue nun vor uns in seiner ganzen Pracht! Direkt neben einem Goldenen. Die Entscheidung war schnell gefallen. Wir einigten uns schnell und ich kaufte den Wagen. Einwickeln war nicht nötig! Zum Glück durfte ich den Wagen angemeldet mitnehmen. Sonst wäre wegen der vielen neuen Formalitäten bei der Beantragung eines Kurzzeitkennzeichens ein zweiter Besuch im 300 km entfernten Winsen an der Aller fällig gewesen.

Gleich auf der Heimfahrt wurde mir klar, wie positiv Passanten und andere Autofahrer auf den K 70 reagieren.

Nun bilden K 70 und Käfer bei uns daheim eine ungewöhnliche Kombination. Die spartanische und entschleunigte Zuverlässigkeit des Käfers steht im Kontrast zu dem Komfort des K 70, der dagegen wie ein Ozeandampfer wirkt. Ich möchte mich aber zwischen beiden sehr ungerne entscheiden müssen.

Tja, warum haben viele Menschen den K 70 (fast) vergessen? Völlig zu unrecht, wie meine Freundin und ich finden.

Übrigens: wer von Euch in NRW mal Lust auf eine gemeinsame Ausfahrt oder ein Treffen hat, melde sich doch bitte bei mir unter markusrobbe@gmx.de.

Viele Grüße aus Wuppertal und eine allzeit gute Fahrt wünscht Euch
Markus Robbe //

VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70L

H-ZULASSUNG, 90 PS, EZ 03/73

2.299 €

Unfallfrei, nicht fahrtauglich, Kilometerstand 50.494 km, technisch im guten Zustand bis auf ein paar Kleinigkeiten (Simmerringe, Radlager, etc). Das Fahrzeug fährt, Motor läuft einwandfrei. Innenausstattung ist für das Alter top (muss gereinigt werden). Karosserie mit Durchrostungen (beide Kotflügel vorne, Schwellerspitzen/Bodenblech vorn, Radhäuser hinten). Aber gute Substanz zum Restau-

rieren. Ein gebrauchter Kotflügel und Bodenbleche sind dabei. Die Bodenbleche sind allerdings vom Golf 2 und müssen eingepasst werden.

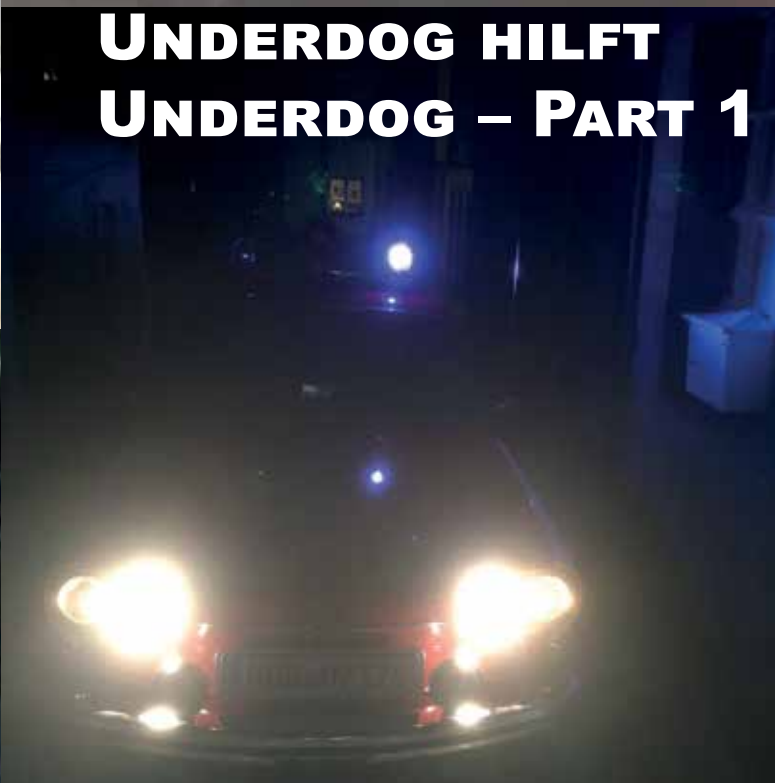
Papiere sind vorhanden.
Preis ist VHB

23845 Seth
Tel.: +49 (0)171 5221543





UNDERDOG HILFT UNDERDOG – PART 1



TEXT UND FOTOS: MARKUS RETZ

Über ein soziales Netzwerk habe ich erfahren, dass ein VW 412-Eigner einen wacholdergrünen Lehnbezug sucht. Dem guten Mann, Dr. Hilmar Walde, konnte ich helfen. Denn K 70 und Typ 4 haben baugleiche Lehnen und Kopfstützen. Schnell war der Kontakt über ein Mitglied der VW Typ 4 Vereinigung hergestellt. Schon am darauffolgenden Tag sind Hilmar und ich mit einem ehemaligen Einsatzleitwagen 411 nach Höhr-Grenzhausen „gedüst“, um dort die seltene, grüne Inneneinrichtung zu bergen. Aus Jux erhellten wir den Innenhof, auf dem der Schlacht- K 70 steht, mit Fern- und Blaulicht. Was Peter Rodenbergs dort lebende Mutter in Angst und Schrecken versetzt hat. Ups! Desweiteren wanderte die Rücksitzbank ebenfalls in Hilmars Bestand, um den Bezug partiell in seinem 412 verarbeiten zu können. Ich denke, es gibt nicht viele Typ 4 mit K 70-Bezügen.

DER FRICKLER



Hilmar erzählte ich, dass ich vor einigen Jahren neue Gummirossharpolster für die Lehne habe nachfertigen lassen. Darauf nahm die Typ 4 Gemeinde einen Posten aus unserem Teilepool ab. Weitere Kooperationen sind nicht ausgeschlossen... //





UNDERDOG HILFT UNDERDOG – PART 2

TEXT UND FOTOS: MARKUS RETZ

Sandra und ich waren auf der A3 Richtung Hilscheid unterwegs, als wir auf Höhe Medenbach Hillmar, welcher im Schneckentempo unterwegs war, überholten.

Was war passiert? Hillmar wollte meines Wissens zufolge doch nach Ulm zum „Nasenbärtreffen“??? Lust verloren ... oder was??? Nein! An seinem 412, genannt Mistere Marino, befand sich das Automatikgetriebe in Auflösung. Die heimische Garage erreichte er aber trotzdem aus eigener Kraft. Sein Feuerwehr 411 machte dann seinem

Namen alle Ehre und diente als Ersatzfahrzeug.

Ein paar Wochen später trieb dann Hillmar ein neues (!) Werksaustauschgetriebe auf, welches wohl seit 30 Jahren auf seinen Einsatz gewartet hat. In einer mehrstündigen Aktion transplantierten wir das Getriebe und beseitigten dabei noch diverse andere Baustellen, die der Vorbesitzer nicht vollendet hat, wie z.B. falsche Schläuche am Bremskraftverstärker. Soll noch einer sagen, heutige Autos seien verbaut! Jetzt weiß ich, warum Peter R. aus H. immer noch vom Typ 4 „schwärmt“. //





**Der VW K70.
Der Wagen, der vieles von dem hat,
was man heute von einem modernen Auto
erwarten kann.**



WIE, WO UND WANN WURDE MEIN K 70 GEBAUT/AUSGELIEFERT?

TEXT UND FOTOS: MARKUS RETZ

Aufgrund einiger Nachfragen in der letzten Zeit, versuche ich hier die VW-Codes zu decodieren. Teilweise scheitert sogar das VW-Museum an den M-Codes.



Was sind eigentlich diese M-Codes?

Ganz einfach, M = MEHR oder MINDER-Ausstattungen. Also die „Extras“, welche der Neuwagenbesteller bzw. das Land, in welches der K 70 ausgeliefert wurde, disponierte.

Wenn der originale Fahrzeugbrief/Serviceplan noch vorhanden ist, dann stehen die M-Codes auf Seite 4 unter der Spalte „Vermerke des Herstellers“.

Hier die Auflistung der M-Ausstattungen - Quelle Volkswagen ETKA, 2 Seiten.

Drollig ist „M30“ für Österreich. Gell, Konrad?!

M - AUSSTATTUNGEN

UEBERSICHT DER IM ERSATZTEILE-KATALOG VERZEICHNETEN M - AUSSTATTUNGEN

M	BEZEICHNUNG	MODELL	LAND
M 20	GESCHWINDIGKEITSMESSER FUER MEILENZAEHLUNG	481,482	EXPORT-LAENDER JAPAN
M 26	MIT AKTIVKOHLEBEHAELTER ZUR ABSORPTION DER KRAFTSTOFFGASE	482	
M 29	ZUSAETZLICHE ELEKTRISCHE BEHEIZUNG FUER STARTERDECKEL	481	SCHWEDEN, FINNLAND, NORWEGEN OESTERREICH
M 30	LICHTHUPE MIT GLEICHZEITIGER KENNZEICHENBELEUCHTUNG	481	
M 34	BLINKLEUCHTEN VORN GLASKLAR AUSSERDEM	481	ITALIEN
M 37	OHNE WARNLICHTANLAGE	481	FRANKREICH ITALIEN
M 46	SEITLICHE BLINKLEUCHTEN	481	DAENEMARK, ITALIEN, NORWEGEN SCHWEDEN
M 62	SONNENBLLENDE OHNE MAKE-UP SPIEGEL, UND GEAEANDERTER AUSPUFFTOPF	481	
M 74	SCHUTZFAENGER HINTEN	481,482	
M 86	TROMMELBREMSSE, SELBSTNACHSTELLEND	481	SCHWEDEN
M 89	WINDSCHUTZSCHEIBE IN SCHICHTGLAS	481,482	
M 102	RUECKBLICKFENSTERSCHEIBE, BEHEIZBAR	481,482	
M 103	VERSTAERKTE STOSSDAEMPFER VORN UND HINTEN	481,482	
M 124	GELBE SCHEINWERFERLAMPEN, GELBGLAS UND SICHERHEITSRUECKBLICKSPIEGEL	481	EXPORT-LAENDER
M 184	DREIPUNKT-SICHERHEITSGURT (AUTOMATIC)	481,482	
M 186	BECKENGURT	481,482	
M 187	SCHNUR FUER INLAND	481,482	
M 188	SCHNUR FUER INLAND	481,482	
M 208	FAHRZEUGE MIT ANHAENGER	481	
M 244	RUECKBLICKFENSTERSCHEIBE GRUEN EINGEFAERBT	481,482	
M 258	ERHOEHTE VORDERSTUETZEN (KOPFSTUETZE)	481,482	
M 261	ZUSAETZLICH MIT RUECKBLICKSPIEGEL AUSSEN RECHTS	481	
M 288	SCHNUR FUER INLAND	481	SCHWEDEN
M 289	ABREISSSCHRAUBE FUER MANTELROHRBEFESTIGUNG	481	SCHWEDEN
M 485	SCHNUR FUER INLAND	481,482	
M 528	ZUSAETZLICH MIT RUECKBLICKSPIEGEL AUSSEN RECHTS (KONVEX)	481	
M 551	SCHNUR FUER INLAND	481,482	
M 554	OPPELSCHNUR FUER INLAND	482	JAPAN
M 560	STAHLKURBELDACH	481,482	
M 567	WINDSCHUTZSCHEIBE-SCHICHTGLAS, GRUEN EINGEFAERBT	481,482	
M 568	SEITENFENSTERSCHEIBE, GRUEN EINGEFAERBT	481,482	
M 571	NEBELSCHLUSSLEUCHE	481,482	
M 599	66 KW (90 PS) MOTOR UND DREHZAHLMESSER	481,482	
M 600	74 KW (100 PS) MOTOR UND DREHZAHLMESSER	481,482	
M 603	LUXUSAUSFUEHRUNG	481,482	
M 618	DREHSTROMGENERATOR 55 A ANSTELLE VON 43 A	481,482	
M 635	VERGROESSERTER WAERMETAUSCHER	481,482	
M 642	FROSTSCHUTZMITTEL BIS -35 C UND KUEHLWASSERREGLER 90 C	481,482	
M 659	HALOGEN-NEBELSCHEINWERFER	481,482	
M 675	DREHZAHLMESSER FUER MOTOR 55 KW (75 PS)	481,482	
S 736	LS-SPORTAUSFUEHRUNG UND SONDERLACKIERUNG	M600:481,482	
M 633	NAHENTSTUERTE AUSFUEHRUNG	482	



Hier das Beispiel meines 73er K 70L in Maya-metallic:

Vermerke des Herstellers	01109
K70 90 PS (Modellschlüssel)	481141
Verkauf Kennziffer für Lack/Polster	717142
M-Ausstattungen	102 258 560 618
Auslieferndes Vertriebszentrums- Gebiet	27
Ausliefernder Händler (Händler Nr.)	150484

So Mancher fragt sich sicherlich auch, welche Bedeutung die kleine überlackierte Blechplakette auf dem vorderen rechten Knotenblech hat?



Verkaufsziffer bis 1973: z.B. 71 = Maya-Metallic und 42 = Stoff Lapisblau

Zu beachten ist, dass die Verkaufs-Kennziffer für Außenlackierung nicht die Lacknummer für Lackstifte oder den Lackierer ist.

Beispiel: Texasgelb - Lacknummer L10B = Verkaufskennziffer 08. Im 73er Modelljahr wurden dann die Angaben der Verkaufskennziffern geändert, nur die Lackverkaufs-kennziffer blieb erhalten.

Ganz schön viel Input! Könn't ihr noch? Ja? Dann geht's mit etwas Leichterem weiter.

Fahrgestellnummer Beispielbild:



48 3 25 49681

48 = Typ 48 - ist ja klar!

3 = Modelljahr, hier also 1973. Achtung! VW rechnet hier nicht nach Kalenderjahren. D.h. nach den Werksferien im Sommer z.B. '73 fängt das Modelljahr '74 an!

25 = Füllzeichen oder Kennung Salzgitter? (Vermutung von mir).

49681 = Fortlaufende Seriennummer.

Wer die Ausgabe für eine Urkunde vom VW-Museum scheut - wobei diese auch oft mit Fehlern behaftet sind - kann anhand der fortlaufenden Fahrgestellnummer/Plakette in etwa sagen, wann sein K 70 das Licht der Werkshalle erblickte.

Mit den Motornummern ist es ähnlich. Auf Anfrage helfe ich auch hier weiter. So kann man sehen, ob Motor und K 70 zusammengehören. Der Fachmann spricht hier von Matching Number, was gleich den Wagenwert um % erhöht > Ironiemodus aus!

Wer sich die Mühe macht und in seinen Fahrzeugpapieren nachschaut, kann dann sehen, wie die Zeitspanne zwischen Produktion und Erstzulassung war. Beachtet bitte, dass die Zulassungsstelle bei aus dem Ausland im-

portierten K 70 pauschal den 01.07. als Erstzulassungsdatum nimmt (Jahresmitte).

FERTIGUNGSÜBERSICHT MOTOREN
 NACHSTEHENDE AUFSTELLUNG GIBT IHNEN EINE ÜBERSICHT ÜBER DIE NUMMERN DER BIS ZUM JEWEILIGEN JAHRESENDE GEFERTIGTEN MOTOREN SOWIE DER TAGE, AN DENEN WICHTIGE TECHNISCHE NEUERUNGEN EINGESETZT HABEN.

MODELL JAHR 1971

MOTOREN	01.08.1970	31.12.1970	31.07.1971
	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.
1,6 L			
55 KW (75 PS)	DB 0 000 001	DB 0 002 193	DB 0 022 496
1,6 L			
66 KW (90 PS)	DA 0 000 001	DA 0 012 624	DA 0 042 071
FAHRGESTELL-NR.	481 2500 001	481 2513 495	481 2590 000

MODELL JAHR 1972

MOTOREN	01.08.1971	31.12.1971	31.07.1972
	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.
1,6 L			
55 KW (75 PS)	DB 0 022 497	DB 0 034 572	DB 0 046 000
1,6 L			
66 KW (90 PS)	DA 0 042 072	DA 0 057 486	DA 0 074 894
66 KW (90 HK)	DA 0 042 072	DA 0 057 486	DA 0 074 894
FAHRGESTELL-NR.	482 2500 001	482 2527 391	482 2590 000

MODELL JAHR 1973

MOTOREN	01.08.1972	31.12.1972	31.05.1973	31.07.1973
	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.
1,6 L				
55 KW (75 PS)	DB 0 046 001	DB 0 055 802	DB 0 067 610	DB 0 069 982
1,6 L				
66 KW (90 PS)	DA 0 075 601	DA 0 091 768	DA 0 110 000*	
1,8 L				
74 KW (100 PS)			DC 0 000 001	DC 0 007 140
FAHRGESTELL-NR.	483 2500 001	483 2525 882	483 2546 846	483 2590 000

F SERIENENDNUMMER

MODELL JAHR 1974

MOTOREN	01.08.1973	31.12.1973	31.07.1974
	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.
1,6 L			
55 KW (75 PS)	DB 0 069 983	DB 0 079 813	DB 0 082 861
1,6 L			
74 KW (100 PS)	DC 0 007 141	DC 0 016 151	DC 0 017 117
FAHRGESTELL-NR.	484 2500 001	484 2517 978	484 2590 000

MODELL JAHR 1975

MOTOREN	01.08.1974	31.12.1974	01.02.1975
	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.	MOTOR-NR.
1,6 L			
55 KW (75 PS)	DB 0 082 862	DB 0 084 815	DB 0 090 000*
1,8 L			
74 KW (100 PS)	DC 0 017 118	DC 0 018 183	DC 0 025 000*
FAHRGESTELL-NR.	485 2500 001	485 2502 848	485 2590 000*

I SERIENENDNUMMER

Weiter geht's mit Lack und Leder, äh Innenausstattung! Passt da noch, was in meiner Garage steht? Oder gab es in den Jahrzehnten einen Stoffwechsel oder ein anderes Lackkleid? Nachfolgend die Tabellen, was in den einzelnen Modelljahren an Lack/Polster lieferbar bzw. kombinierbar war.

Wer die Liste ab Modelljahr '72 anschaut, stellt fest, es gab sogar schwarz. Wurde aber wohl nur von pietätvollen Kunden bestellt.

Hat eigentlich jemand in „freier Wildbahn“ Tropengrün oder Ancona-metallic gesehen?
Nicht aufgeführt sind Sonderfahrzeuge, wie Taxen (elfenbein) und Feuerwehr (RAL 3000).
Oder firmeneigene Lackierungen wie „Interrentblau“.

FARBKOMBINATIONEN		Modell 481. 482											
September 1970 bis Juli 1971 ab Fahrgestell-Nr. 481 2500 001 bis 481 2590 000													
POLSTERKOMBINATION		KAROSSERIE - AUSSENFARBEN											
Farb.-Nr.	Benennung												
31 F (28)	bleischarl												
50 D (01)	zaphirblau												
66 B (60)	lefnegrün												
90 D (66)	pastellweiß												
91 D (65)	kanariengelb												
96 D (80)	silbermetalllic												
96 G (87)	orange												
97 F (83)	grünmetalllic												
bis Fg.-Nr. 481 2532 950													
97 G (88)		goldmetalllic											
ab Fg.-Nr. 481 2533 951													
97 H (88)		goldmetalllic											
Scheibenrad L91 chromfarb. Handbremshebel, Manietrohr LD43 grauschwarz * M 603													

FARBKOMBINATIONEN		Modell 481. 482											
August 1971 bis Juli 1973 ab Fahrgestell-Nr. 482 2500 001 bis 482 2590 000													
POLSTERKOMBINATION		KAROSSERIE - AUSSENFARBEN											
Farb.-Nr.	Benennung												
108 (08)	veanagelb												
208 (07)	leuchtorange												
308 (02)	kanariengelb												
41 (60)	schwarz												
61B (17)	sonnengelb												
90D (66)	pastellweiß												
90B (78)	larkmetalllic (blau)												
90B (79)	stahmetalllic (blau)												
90A (71)	marthometalllic (blau)												
bis Fg.-Nr. 482 2590 000													
94D (80)	silbermetalllic												
94E (86)	grünmetalllic (blau)												
97H (83)	goldmetalllic												
ab Fg.-Nr. 482 2546 848 (S 738)													
13K (03)	sonnengelb **1												
Scheibenrad L91 chromfarb. Handbremshebel, Manietrohr LD43 grauschwarz * M 603 ** 1 M 600													

FARBKOMBINATIONEN		Modell 481. 482											
August 1973 ab Fahrgestell-Nr. 484 2500 001													
POLSTERKOMBINATION		KAROSSERIE - AUSSENFARBEN											
Farb.-Nr.	Benennung												
13 K (03)	sonnengelb												
20 A (26)	marinengelb												
31 A (09)	sonnengelb												
481 (A1)	schwarz												
60 A (86)	tropengrün												
91 Z (83)	atlasweiß												
95 C (16)	monometalllic												
96 B (34)	stahmetalllic (blau)												
96 M (32)	marthometalllic (blau)												
97 C (25)	metalllic												
bis Fg.-Nr. 484 2590 000													
98 C (W4)	hellmetalllic (beige)												
ab Fg.-Nr. 485 2500 001													
99 B (W4)	hellmetalllic (beige)												
ab Fg.-Nr. 485 2502 253													
97 B (35)	acrometalllic (blau)												
Scheibenrad L97 U grau/aluminium. Handbremshebel, Manietrohr LD41 schwarz * M603													

Nicht weiter eingehen möchte ich auf länderspezifische Varianten, wie Rechtslenker, Schwedenversion oder Frankreichausführung. Siehe dazu die M-Ausstattungen. Ebenfalls unerwähnt bleiben Optionen, welche der Importeur im jeweiligen Land einbaut. Philippsradios in den Niederlanden und Klimaanlage in Japan oder Standheizungen für Skandinavien sind typische Merkmale. //



VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70L

? PS, EZ 04/72

3.750 €

Kilometerstand 57.000 km
TERMINVEREINBARUNG ERFORDERLICH!

MRK-Automobile Import-Export Ersatzteile & Zubehör
Roderstr 13
DE-54311 Trierweiler
Mobil 1: 0049 (0)151/17426798 oder
Mobil 2: 0049 (0)151 18537810 oder
Mobil 3: 0049 (0)175 2200939 oder
Tel. Büro: 0049 (0)651 1707233



Peter's BASTELSTUNDE



HEUTE: LICHTSCHALTER ENTLASTEN

TEXT: PETER RODENBERG, FOTOS: ANDREAS KERNKE

Ich habe 1977 meine Ausbildung bei VW als KFZ-Mechaniker begonnen. Wie damals üblich, musste ich viele Käfer und Busse instandsetzen. Golf und Co waren zu der Zeit zwar moderne Autos, hatten allerdings Probleme, den zweiten TÜV zu überstehen.

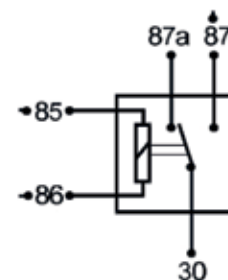
Ich hatte einen Gesellen, der gern auch am K 70-Instandsetzungen vornahm. Ganz ehrlich, wenn ich zurückblicke, hatte VW in der luftgekühlten Zeit nichts, was mich wirklich ansprach. VOLKSWAGENS letzter Versuch, die Luftgekühlten am Leben zu halten, ging mit dem 412er aus meiner Sicht völlig in die Hose. Wie gesagt Golf und Co waren nicht so weit. In der Zeit habe ich die Macke mit dem K 70...

Die Geschichte werde ich ein anderes Mal zum Besten geben. Peters Bastelstunde soll den K 70 Nutzern von heute helfen, die Fahrzeuge halbwegs stressfrei betreiben zu können.

Mein erster K 70, den ich mir vor ca. 9 Jahren zulegte, hatte erbärmliches Licht. Da ich gern den Sachen auf den Grunde gehe, maß ich mal nach, was an der Glühlampe vorn ankommt. Es waren bei laufender Maschine nur 10,5 Volt, der Lichtschalter war immer warm und zudem auch bereits verzogen. Nach Rücksprache mit Markus Retz war mir schnell klar, dass die Kontakte im Lichtschalter zu schwach sind. Also wollte ich Entlastungsrelais verbauen. Da der K 70 nur über 8 Sicherungen verfügt, wählte ich eine Schaltung, die durchaus dem heutigen Standard entspricht. Wenn ich so etwas nachrüstete, dann mache ich das immer so, dass es mit wenigen Handgriffen wieder in den originalen Zustand zu bringen ist.

Beim Österrichtreffen habe ich Konrad's K 70 mit Relais nachgerüstet. Hier ist die Anleitung dazu:

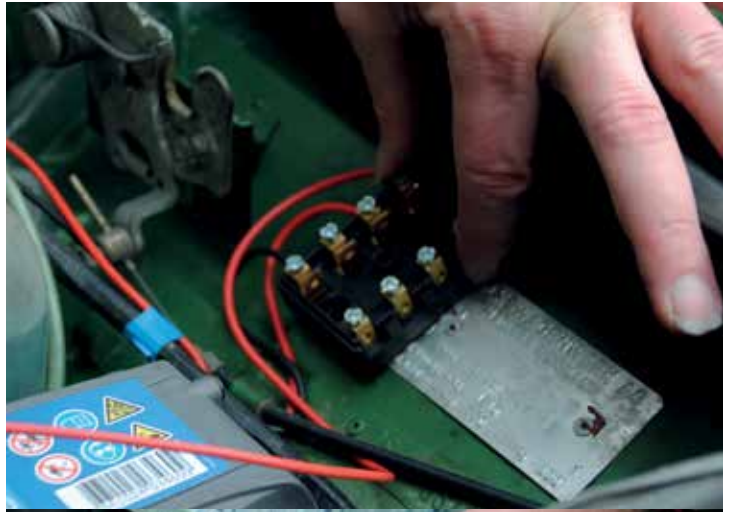
Klemmenbezeichnungen:		Kabelfarbe	
56b	Abblendlicht	Kabelfarbe	weiß
56a	Fernlicht	Kabelfarbe	gelb
31	Masse (-)	Kabelfarbe	braun
30	Dauerplus (+)	Kabelfarbe	rot
85	Masse Relais	Kabelfarbe	braun
86	Steuerstrom		(in dem Fall 56a oder 56b)
87	Laststrom		(geschaltetes Plus 30)



1. Grundsätzlich Batterie Massekabel abklemmen
2. Material, Kabel 1,5 mm² rot und schwarz (schwarz damit man Fernlicht und Abblendlicht trennt)
4 Relais, für jede Seite, je eines für Abblendlicht und Fernlicht, Kabelbinder, Flachstecker, Isolierband, Sicherungsdose und Sicherungen.



3. Sicherungsdose befestigen und vier Kabel an den Pluspol der Batterie / Sicherungsdose



4. Je zwei Kabel, je schwarz und rot bis nach vorn an die Versteifung zu Schlossträger verlegen und an die Zusatzsicherungsdose anklemmen.

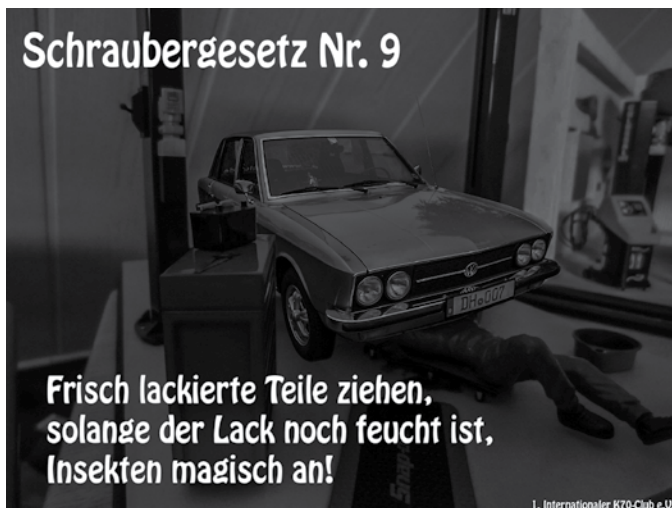


5. Je zwei Relais links und rechts auf dem Versteifungsblech im Motorraum befestigen. Relais Klemme 85 (steht auf dem Relais) mit Masse (Befestigungsschraube und passenden Kabelschuh) verbinden.



6. Lampendeckel vom Scheinwerfer nehmen, den Stecker vom der Bilux Glühlampe abziehen und das gelbe Kabel 56a Abblendlicht und 56b Fernlicht ausclipsen, aus dem Gummi der Kabeldurchführung zum Scheinwerfer rausnehmen und am Relais mit der Klemme 86 je Relais verklemmen. Der Steuerstromkreis ist fertig!
7. Jetzt die neu verlegten Kabel rot an die Klemme 30 (Klemme 86 / gelb Abblendlicht) und das schwarze Kabel an die Klemme 30 (Klemme 86 / weiß Fernlicht) je Seite anschließen.
8. Je Relais von Klemme 87 das rote Kabel wieder verlängern und auf den Stecker 56a / gelb in dem Scheinwerfer anklemmen, und von der Klemme 87 des zweiten Relais das schwarze Kabel wieder verlängern auf den Stecker 56b / weiß in dem Scheinwerfer anklemmen.
9. Sicherungen rein, Batterie anklemmen, alle Dichtungen im Scheinwerfer wieder einbauen, ausprobieren. Der Lohn der Arbeit: eine deutlich bessere Lichtausbeute.... Konrad wird es sicherlich bestätigen können.

Eine Frage an Euch alle: machen diese „Bastel“anleitungen Sinn, oder sollen wir das Thema „Hilfe zur Selbsthilfe“ lieber sein lassen? Ich bin gern auch bereit, mit dem Einen oder Anderen über Nachrüstungen / Reparaturen zu sprechen bzw. zu schreiben. Sinnvollerweise per Mail an: peter@rodenberg.name //





Top: A photograph taken at the turn of the century at the Company's original premises.
 Bottom: The K70 photographed in 1972 at the same premises now used as a Company depot.

From the 1900's to the K70's.

Tradition – the key word of the Walter Scott organisation does not mean we stand still and glory in our past.

Far from it. To us it represents the continuity of service that has kept us in the forefront of motor dealers for around seventy years. From the manufacture of bicycles and the designing and building of our own car we have kept pace with all the technological changes that have taken place in the car industry.

For over twelve years we have specialised in selling Volkswagens, either new or used. We make sure all our cars are in excellent condition for we know that you won't buy from us again if we sell you a dud.

Our after-sales service has quite a reputation too. Our mechanics are not just 'garage hands', they're trained specialists who know Volkswagens inside out.

And now the K.70.

How appropriate the newest car in the

Volkswagen range should be called the K.70 – it would flatter us to think it was to celebrate the seventy years or so of the Walter Scott company, but it still flatters us to think we are going to sell it. It is a car for the discerning motorist, incorporating all the qualities already inherent in a VW, yet adding so many more features that will put it in the first line of models in the 1500–2000 cc range.

Why not call in or telephone our showroom to arrange a demonstration ride. It will be a journey well worthwhile.

Walter Scott Limited,
 252/256, Regents Park Road, Finchley N3.
 Tel. 01-346 7861
 214/216, Pavilion Road, Sloane Sq. SW1.
 Tel. 01-730 2131

 **Volkswagen
& Walter Scott**



Röpp Pöpp Pöpp Rock'n Roll

GARAGENGOLD

MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON JEN TANZ
TEXT & FOTOS: JENS TANZ

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



Einen alten Baum soll man nicht mehr verpflanzen. Ob diese Weisheit auch für alte Autos gilt kann ich nicht sagen, doch solange ich keinen eigenen Garten am Haus mit Carport oder Garage habe, ja noch nicht mal überhaupt einen Garten, verpflanze ich sowohl Bäume als auch Autos. Irgendwann bin ich vielleicht mal angekommen. Aber heute noch nicht, jedenfalls nicht endgültig. Mein schon oft verpflanzter KaSi und ich erreichen Niedersachsen, hier soll er bis auf Weiteres wohnen. Ich mach ihm auf und begleite ihn rein...

Was hätte denn auch groß passieren sollen?
Der Ritt von Hamburg in die Nordheide lief genau so

unspektakulär, wie die erste Etappe von Wahlstedt nach Hamburg. Der erste wassergekühlte Volkswagen stand sicher und fest vertäut auf dem gemieteten Trailer, die Stützlast war gut und nüchtern ausgependelt – und während des einen oder anderen Teilstücks der A1 südlich der Elbe habe ich die Gegenwart des Anhängers hinter dem Benz fast vergessen. Zum Glück gibt es immer wieder Bodenwellen, die komische Sachen mit so einem schweren Gespann machen und den Fahrer sanft in die Gegenwart zurück holen. Mein halbfinnisches Fräulein Altona zapt die Sender im Radio durch und wechselt den Sender, sobald eine Frauenstimme zu singen beginnt oder ein Lied auch nur ansatzweise nach einer Ballade klingt. Nach Ku-



Er wirkt leicht nervös

schelrock 5, irgendwann Anfang der 90er, war sie damit durch. Das viertelfinnische Sandmädchen wiederum sitzt glücklich und ähnlich festgezurret wie das goldene Auto auf ihrem Kindersitz und schmettert ungeachtet anderer Konversationen die neuesten Mitmach-Hits aus ihrer KiTa. Es dämmt schon über der kleinen Siedlung am Rand



... entkleiden, wenn auch nicht im erotischen Sinne

der kleinen Stadt. Wenn sich die unterbelichteten Dorf Nazis mal zurückhalten, kann man es hier fast als friedlich bezeichnen. Hier bleiben viele Jungs und Mädchen nach ihrer Pubertät einfach im Haus ihrer Eltern wohnen und werden Bäcker. Oder Einzelhandelskaufmann. Hier werden die Immobilien der Großeltern per Handschlag übernommen und neue kleine Familien gegründet, die dann weitere Bäcker und Einzelhändler hervorbringen. Hier kann man auf der Straße spielen. Oder den KaSi abladen. Mein halbfinnisches Fräulein ist damals nicht geblieben, aber alles andere. Es gibt nach wie vor ihr Elternhaus, es gibt ihre Eltern und es gibt eben jene Garage. Und jedes Mal einen Haufen Erinnerungen, die sie gern mit mir teilt. Die kleine Thronfolgerin ist längst abgeschnallt und hüpf frenetisch singend durch den Garten, der kantige Klotz aus Salzgitter ist auch gleich abgeschnallt. Mit der neuen Batterie springt er wieder auf Antrieb an und pröppelt leise vor sich hin. Eben gerade noch die Rampe rauf – jetzt wieder die Rampe runter. Das ist fast wie im Leben.

Der dampfende Auspuff hängt tief. Irgendwo hat sich beim Endtopf ein Haltegummi ausgehakt, und am Fuß der Rampen ratscht das alte Metall laut und unangenehm über den Teer. Aber die meisten Abgase gehen tatsächlich



Langsam, laaaaaangssaaaam.

noch immer hinten raus. Ein paar Wölkchen schummeln sich spraddelnd vor dem kleinen Mitteltöpfchen ins Freie, also sowas, aber ich glaube das hält noch. Mindestens bis in die Garage. Im Tank schwappen ein paar letzte Liter Normalbenzin. Ja, liebe Kinder, Normalbenzin. Das kennt ihr gar nicht mehr, oder? Früher gab es Normalbenzin für nicht so schnelle Autos, Superbenzin für schnelle Autos und Diesel für laute Autos. Das war schön einfach. Der High-Performance-Fuelsave-Power-Additiv-Kilo-Oktan-Wahn kam erst später. Vertankt euch heute bloß nicht, es ist nicht immer ganz eindeutig zu erkennen, was da eigentlich in der Säule schlummert. Der von irgend einem Medienguru aufoktroierte, hippe Marketingname gibt jedenfalls nicht immer umfassend Auskunft...

Kasi steht wieder auf Straßi. Immerhin kann ich ihn rund 50 Meter fahren, das reicht schon, um ein kleines Glücksgefühl in mir zu entfachen.

Ich habe ein bisschen rumgegoogelt, um lustige Metaphern zur Wagenfarbe und zur bezugsfertigen Garage



Eine kleine Kasitour. Eine GANZ kleine.

in den Text einbauen zu können. Beide Funde waren seltsam. Unter „Inka Gold“ wird inzwischen ein Präparat auf die ersten Treffer geschoben, was irgendwelche Enzyme im Darm lostritt und deshalb glücklich machen soll. Na gut, das kommt ja irgendwie noch hin, wenn ich mal den Darm außen vor lasse. Aber ich dachte da eigentlich mehr so an die wertvollen Schätze einer untergegangenen südamerikanischen Hochkultur. Mist. Und die Garage „Bernsteinzimmer“ zu nennen fand ich auch ganz lustig, mit dem vielen Gold da gleich drin. Aber dann habe ich gelesen dass das noch immer verschwunden ist. Und von Legenden habe ich erstmal genug. Okay, ich reduziere mich auf enzymfreies Glücklichein, hebe Gedanken an Därme für die Dorf Nazis auf und lasse den kleinen metallenen Schatz aus Katzensgold langsam rückwärts in Richtung Bernsteinzimmer oder was auch immer rollen. Oh. Der linke Rückfahrcheinwerfer geht nicht. Na, wenn das doch das einzige Problem bei diesem Auto wäre.

Ob der alte NSU spürt, dass er hier herzlich willkommen ist? Und jetzt googeln Sie bloß nicht „NSU“. Das ist ähnlich verstörend wie das Inka Gold, da finden Sie nämlich nicht die klassischen Motorenwerke aus Neckarsulm, sondern die rechte Terrororganisation rund um Beate Zschäpe und ihre Verteidiger mit den lustigen Namen Heer, Stahl und Sturm. Auch das können wir gern für



Trüchwarts durch dichte Natur

den nächsten Heimatabend der hiesigen Fahnenträger aufheben, ich konzentriere mich jetzt mal darauf, dass ich nirgendwo anbumse. Dem K70 wär's egal, aber ich möchte nicht das Mauerwerk beschädigen. Der Motor läuft inzwischen gleichmäßig und rund auf Leerlaufdrehzahl, der Choke ist drin und es riecht ganz wundervoll nach unkatalysiert verbranntem Benzin. Kennen Sie diesen Geruch noch? Er ist ganz typisch und unverkennbar, es gibt ihn ausschließlich nur noch hinter alten Autos. Und das ist wohl auch gut so, wenn ich mir vorstelle, wie es früher in den Innenstädten gestunken haben muss.... Ohjemineh. Das habe ich wohl verdrängt, oder es war einfach normal, ich weiß es nicht mehr. Hat mir das geschadet? Ich denke ja.

Was ich ebenfalls mit Niedersachsen verbinde, wenn auch in einer ganz anderen Ecke, ist Gorleben. In der



Angekommen

Nähe des Zwischenlagers (und des Endlagers) für hochradioaktive Abfälle haben wir in den 80ern wild im Kiefernwald gezeltet. Ich habe dort meine allerersten Fahr-

versuche in einem alten Audi 80 B1 gemacht, Waldweg hoch, Waldweg runter. Heieiei. Wieso bin ich als Teenager eigentlich nie verhaftet worden? Gorleben fällt mir ein, weil diese Garage hier auch ein Zwischenlager ist. Weil Jahrtausende lang strahlender atomarer Abfall in rostigen Fässern die Kernenergie genau so aus unserem Leben kicken wird – wie damals der fertig konstruierte VW Passat den als Kuckucksei eingekauften Konkurrenten K 70. Wenn ich mir so angucke, wie rund der goldene Reiter läuft, wie brav er sich fahren und lenken lässt und wie treu er mir all die Jahre geblieben ist – muss ich den eigentlich sehr bald mal wieder auf gesunde Beine stellen. Es ist eine überschaubare Arbeit, fernab von Vernunft und Profit. Ich brauche nur Zeit, Platz und ein bisschen Geld.

KaSi, du bist angekommen. Direkt hinter dir überwintert eine putzige Igelfamilie in Bergen von Zeitungen, und direkt neben dir überwintern die Grünpflanzen aus dem Garten. Im Auto selbst fühle ich mich schon wieder wie in einer Zeitmaschine, inzwischen gar nicht mehr zurückblickend auf meine eigene Kindheit, sondern auf die Retro Tour mit Örg 2008. Im Handschuhfach liegen noch Brausepulver und Schleck Lollis, auf der Hutablage der Shell Atlas von 1976 und das behäkelte Kissen aus der Trödelscheune. Im Kofferraum lagern viele Ersatzteile, von denen ich nicht wusste, wo ich sie hinpacken soll. Ich bin gewisserweise noch heimatloser als dieses Auto, zumindest was meine Schrauberei betrifft.

Ruhe in Frieden, aber schlaf mir nicht ein. Ich komme ich ein paar Wochen wieder, um nach dir zu schauen. Versprochen. Bis dahin wird sich die Welt nicht weiterdrehen, aber danach vielleicht schon. Was ist, wenn die Kinder dieser Stadt feststellen, dass immer mehr Geiz-ist-geil-Menschen ihre Brötchen in einem Billig-Back-Shop kaufen und ihre schlecht sitzenden Hosen im Internet bestellen? Was wird dann aus den Bäckern und den Einzelhändlern? Wir werden es erfahren. //

Der auf den letzten Seiten veröffentlichte Text stammt aus 2016.

Heute sieht die Realität ganz anders aus:

SEID IHR BEREIT FÜR EIN STÜCK GESCHICHTE?

Ich verkaufe meinen VW K 70

in gute Hände.

Baujahr 1971, Farbe goldmetallic.

Innen Stoff, schwarz.

Ich glaube 75 PS... oder mehr? Weiß ich nicht...

Das Auto kommt ursprünglich aus der Schweiz und war in einem für das Alter beeindruckenden Pflegezustand.

Es gibt einen Gastauftritt bei den „Lufolfs“, von denen habe ich den Wagen indirekt über einen Händler auch vor 10 Jahren gekauft. Deutsche Papiere sind vorhanden.

In den 10 Jahren in meinem Besitz haben wir viel gemacht:

Neue Frontschürze, original VW

Neue Stoßstangen, original

Neue Blinker vorn

Neue Bremsättel und Beläge vorn, original VW

Hintere Bremsen komplett überarbeitet, Bremszylinder und Bremschläuche neu.

Antriebswellenmanschetten neu

Kupplung neu

Wasserpumpe neu

Komplette Zündanlage, Verteilerkappe und Finger und Kerzen neu

Radlager vorn und hinten neu

Vordere Scheinwerfer neu (original)

Felgen überarbeitet und mit neuen Radkappen bestückt

Kleine Roststellen beseitigt und lackiert

Der K 70 springt sauber an und fährt und schaltet sich einwandfrei. Ich habe ihn immer mit Kurzzeitkennzeichen bewegt, Bremsen sind gut. Vorn sind sogar Gurte.

Fenster und Scheiben sind alle okay, nichts ist gerissen. In den Jahren hat der Auspuff ein wenig gelitten. Die Reifen sind gut, aber uralt.

Außerdem hat der Kantenrost langsam angefangen, einer der Gründe, warum ich ihn schweren Herzens hergebe. Ein paar Roststellen wären also zu machen, aber keine Katastrophen.

Im Sicherungskasten habe ich vom AvD ein Kabel legen lassen, weil irgendwo eine Leitung vom Abblendlicht nicht mehr durchgängig war. Licht geht wieder. Alles andere funktioniert.

Dazu gibt es noch einen Karton mit diversen Ersatzteilen. Aufgrund der vielen guten Neuteile, des guten Zustands und meiner persönlichen Geschichte bin ich offen für

Angebote **ab 4.500,-€**

Der Wagen kann in Kiel besichtigt werden.

Ehrliche Interessenten schreiben bitte unverbindlich an sandmann@sandmanns-welt.de, wir müssen hier ja nicht öffentlich verhandeln oder rufen an unter **0173-2338899**.

In meinem Blog findet ihr viele Geschichten zu dem Auto. Und jetzt... ab dafür. //





K70-CLUB NL TE GAST BIJ PASSAT B1 TREFFEN **K70-Club NL zu Gast BEIM PASSAT B1 TREFFEN**

TEXT UND FOTOS: PIM TIELKEMEIJER

Op zondag 17 september 2017 was de K 70 Club NL te gast bij het treffen van het Passat B1 Register Nederland. De bijeenkomst vond plaats in het Brabantse Sint-Oedenrode.

De Volkswagen Passat B1 (Baureihe 1) werd geïntro-

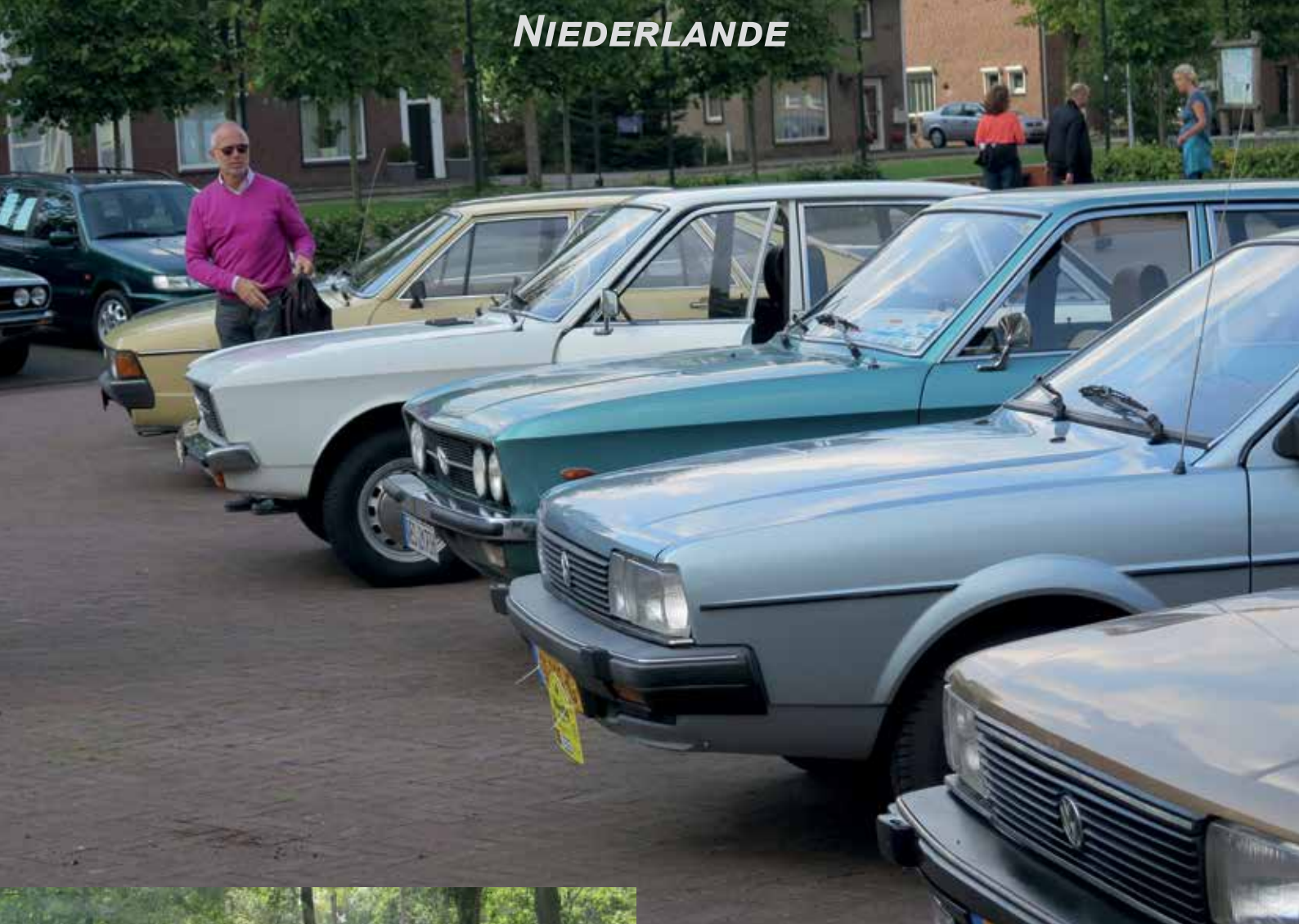
Der K 70-Club NL traf sich am Sonntag den 17. September 2017 als Gast beim VW/AUDI-B1 Treffen in Sint-Oedenrode, in Brabant NL. Der Passat B1 (Baureihe 1) ist das erste Modell Passat aus 1973. Dieser Passat stand damals neben K 70 und 412 beim VW-Händler im Schaufenster.



duceerd in het voorjaar van 1973 en stond in de Volkswagenshowroom naast de toen ook net geïntroduceerde K 70 LS, het actiemodel met de zwarte streep op de flank en de eerste 100 pk machine onder de motorkap. En naast de VW 412, het andere topmodel van VW.

Es war ein sehr gemütliches Treffen. Nebst Autos vergleichen, plaudern und Kuchen essen machten wir eine Fahrt von etwa 35 Kilometer in der schöne Umgebung. Henri, Ruud und Nico, vielen Dank für Eure Gastfreundschaft, es war super!





Pim hat vom K 70/Passat-Treffen ein seltsames Pressebild mitgebracht.

Man sieht den neuen Passat vor dem VW Schaufenster mit darauf Werbung für das K 70 LS Sondermodell! //



Het was een gezellig treffen. Er werd acte de présence gegeven door Passat's en Audi's van het type B1 en B2, Santana's (Passat's met een kofferbak) en 4 K 70's. De Audi 80 B1 heeft als bekend model gestaan voor de Volkswagen Passat B1, om het vriendelijk te zeggen. Beide auto's zijn dus echte zustermodellen. De gasten van de K 70-Club werden hartelijk ontvangen en er was tijd om bij te praten, koffie te meuten op het terras en elkaars auto's te bekijken. Een rondrit van zo'n 35 kilometer voerde ons door het mooie Brabantse land. Tussen alle regendagen door was het niet alleen een interessante, maar ook nog eens een volop zonnige dag. Henri, Ruud en Nico, bedankt voor deze perfecte dag! //



**OLIEBOLLENBIJEEN-
KOMST OP ZONDAG
14 JANUARI 2018**

**OLIEBOLLENTREFFEN
NL, SONNTAG DEN
14. JANUAR 2018**

TEXT UND FOTOS: PIM TIELKEMEIJER

Dag K 70-liefhebbers,
Jullie zijn allen uitgenodigd voor de oliebol-
bijeenkoms in Monnickendam op zondag 14
januari 2018. Deze keer zijn we te gast bij Jannie
Boven op de J. Nieuwenhuizenlaan 4 in 1141 HV Monni-

Hallo K 70-Fans!
Wir laden herzlichst ein zum Oliebollentreffen
am Sonntag den 14. Januar 2018. Diesmal sind
wir zu Gast bei Jannie Boven. Die Adresse: J.
Nieuwenhuizenlaan 4 in Monnickendam. Monnickendam



ckendam, Noord-Holland. Tussen 11.00 en 12.00 uur praten we gezellig bij en nuttigen wij de oliebolletjes. Daarna overleggen we wie waar en wanneer in 2018 wat wil organiseren.

Dan wordt het tijd voor een leuke rit. Wij hebben een route uitgezet van ongeveer 30 kilometer naar een boeiend museum, het Museum van de 20e Eeuw in Hoorn. Daar kunnen we zien hoe er in de vorige eeuw in ons land geleefd, gewoond en gewerkt werd. De museumjaarkaart kan voor dit museum gebruikt worden.

Omdat het moeilijk is in zo'n oude binnenstad als groep vlak bij elkaar te parkeren, hebben wij toestemming gekregen om onze auto's dicht bij het museum neer te zetten op een privé parkeerplaats.

Rond 17.00 uur wordt het oliebolletjes treffen afgesloten.

Hopend op een goede opkomst, groeten van de Monnickendamse K 70-fans, Siemon, Hannie en Jannie.

T: 0299 – 654 142
T: 06 1343 1121 (alléén op 14 januari 2018)
M: snhboom@ziggo.nl

//



liegt in het Westen der Niederlande. Um 11.00 Uhr fängt es an. Wir essen Ölstrudel ('Oliebollen'), plaudern und machen Pläne für 2018. Nach dem offiziellen Teil geht es los. Wir fahren eine schöne Strecke von Monnickendam nach Hoorn, etwa 30 Kilometer. Da besuchen wir das Museum des 20. Jahrhunderts (www.museumhoorn.nl). Da sehen wir wie man damals in Holland lebte, wohnte und arbeitete. Rund 17.00 Uhr endet das Programm. Wir hoffen gerne bis dann!

Mf K 70G aus Holland,
Siem, Hannie und Jannie

Telefon +31 299 654 142
Handy +31 6 1343 1121
(nur am 14. Januar 2018)
Mail: snhboom@ziggo.nl

//



GEFUNDEN IM INTERNET CENTRAL GARAGE



TEXT UND FOTOS: WITLEYS ORAL HISTORY, [HTTP://WITLEYSORALHISTORY.ORG](http://witleysoralhistory.org),
GEFUNDEN VON PIM TIELKEMEIJER

The Central Garage, run by Arthur Moore and Sons, was a dominant feature in Great Witley in the 20th century, stretching from the Worcester Road through to the Stourport Road. The site has now been redeveloped but this aerial photograph shows the scale of the business premises.

Die Central Garage, die von Arthur Moore and Sons geführt wird, war in Great Witley im 20. Jahrhundert von der Worcester Road bis zur Stourport Road eine dominante Erscheinung. Der Standort wurde jetzt saniert, aber das Luftbild zeigt den Umfang der Geschäftsräume.



GEFUNDEN IM INTERNET

The photograph gives us a glimpse of motoring from the past. Some of the identifiable vehicles suggest the photograph dates from the very late 1960s or early 1970s. In this period Arthur Moore and Sons were main agents for both Volkswagen and Saab Cars, and Volkswagen Beetles, Volkswagen Variant hatchbacks and estate models together with a number of Volkswagen Transporter pick

Das Foto gibt uns einen Einblick in die Vergangenheit. Einige der identifizierbaren Fahrzeuge deuten darauf hin, dass die Fotografie aus den späten 1960er oder frühen 1970er Jahren stammt. In dieser Zeit waren Arthur Moore und Sons Hauptvertreter sowohl für Volkswagen als auch für Saab Cars, und Volkswagen Käfer, Volkswagen Variant Schrägheck- und Kombimodelle sowie einige



up trucks can clearly be seen. It is believed that examples of the Volkswagen K 70 model are also present – these may have been the first Volkswagens model to feature a water cooled engine, a departure from the Volkswagen tradition of air cooled engines. A number of Saab 96 V4 estates, saloons and Saab 99 cars can be seen. The flat roofed area of the building adjacent to the Stourport Road was the showroom and sales area, the remainder of the buildings housing servicing and parts departments. Two red Regent petrol pumps can be seen adjacent to the footpath on the Worcester Road. The main fuel sales being made at the nearby filling station, also owned by Arthur Moore at the junction of the Bromyard and Worcester Road. Clearly identifiable in the parking area to the right of the garage near Stourport Road are examples of Austin A 35 and A 60 vans. A Triumph Herald is parked near the showroom. Could that be a red Austin 1800 travelling right to left on the Worcester Road?

These photos were taken in the showroom, when the garage was holding an open day.

A fascinating glimpse of a long gone era of motoring. //

Volkswagen Transporter Pick-up Trucks sind deutlich zu sehen. Es wird vermutet, dass auch Beispiele des Volkswagen K 70 Modells vorhanden sind - das war vielleicht das erste Volkswagen Modell mit einem wassergekühlten Motor, der von der Volkswagen Tradition der luftgekühlten Motoren abwich. Eine Reihe von Saab 96 V4 Ständen, Limousinen und Saab 99 Autos können gesehen werden. Die flache überdachte Fläche des Gebäudes neben der Stourport Road war der Showroom und der Verkaufsbereich, der Rest der Gebäude, in denen Service- und Teileabteilungen untergebracht waren. Zwei rote Regent-Benzinpumpen können neben dem Fußweg auf der Worcester Road gesehen werden. Die Hauptbrennstoffverkäufe wurden an der nahe gelegenen Tankstelle vorgenommen, die auch Arthur Moore an der Kreuzung Bromyard und Worcester Road gehörte. Im Parkbereich rechts neben der Garage in der Nähe der Stourport Road sind eindeutig Beispiele für Austin A 35 und A 60 Vans zu finden. Ein Triumph Herald ist in der Nähe des Showrooms geparkt. Könnte das ein roter Austin 1800 sein, der rechts nach links auf der Worcester Road reist?

Diese Fotos wurden im Showroom gemacht, als die Garage einen Tag der offenen Tür hielt.

Ein faszinierender Blick auf eine lange vergangene Ära des Autofahrens. //



FOTO: RALF KNISPEL

VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70

75 PS, EZ 06/73



1.550 €

Kilometerstand 38.346 km

Abschleppdienst Arnolds
Völlesbruchstrasse 19
DE-52152 Simmerath
Tel.: +49 (0)2473 205492871





CH KI 84002

See it.

It's simply beautiful and a pleasure to look at. A pleasure you'll soon be able to enjoy more often as more and more people succumb to its charms and bring more K 70's on our roads. With

its modern styling and its clear, timeless design. With its low-set waist-line and large window area. However, beauty alone would not be enough.

The East Asiatic Co. LTD.

17, Ben Bach-Pang, Saigon

AUTHORIZED DISTRIBUTOR

THE EAST ASIATIC CO. LTD.

17, Ben Bach-Pang, Saigon

Telephone: 93441 & 93442



Drive it.

This car is progressive in design and has what counts: sophisticated engineering and outstanding driving characteristics. The VW K 70 is exceptionally spacious. With a dynamic engine that

makes it extremely quick on the uptake. And outstanding roadholding characteristics for which it's justly famous. To this is added a new VW driving experience: front engine and front drive.

Choose it.

It's the top of the VW range and is available with two different engines, 88 bhp and 105 bhp (SAE). And there's a standard and a luxury version. Plus numerous optional extras which we

developed specially for the VW K 70.

Own it.

It is easy to get. Thanks to the famous VW service.

And easy to keep. Thanks to VW Service with the VW Diagnosis and thanks to original VW

Spare Parts.

When you own a VW K 70, you have all the advantages of a VW.

Love it.

This chapter is dedicated to all VW fans. And those who'd like to be. Since the VW K 70 is so different from every other VW, it will not fail to win admirers amongst people formerly left un-

moved by the name VW. They are in for a pleasant surprise when they discover the advantages that come with every VW.

Buy it.

You have a choice not just of two different engines and two different versions, but of 9 colours and 21 seat covers. And to make it easier for you to choose, we've arranged the wealth of technical

information on the VW K 70 specially clearly for easy reference. An additional chart will help you find the best match of colours and upholstery.