

1. Internationaler
K70-CLUB-POST

Mitgliedermagazin

DER NEUE CLUB-VORSTAND

DIE ZUKUNFT DES CLUBS



VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf_knispel@web.de

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobiaskoenig100@googlemail.com

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Potstiege 3b • 48161 Münster

eMail: a.emmerich@web.de

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

BENJAMIN ARNOLD

Im Höllenstein 2 • 69124 Heidelberg

eMail: benjaminarnold@gmx.net

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

BENGT MEDER

Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg

Telefon: +49 (0) 76 14 76 42 47 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: akernke@gmx.de

CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster • eMail: a.emmerich@web.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.

TEILEPOOL
zu erreichen unter
eMail: k70@teilethimm.de
oder per Telefon:
01 72 38 55 40 2

INTERNETAUFTRITT

<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

Wir sind Mitglied im



K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

ANNE REITSMA und
SERGE VAN DONKELAAR
Kanaalweg 22
1121 DP Landsmeer
sergevandonkelaar@wx.nl

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

HENRY KROEZEN
rooshenry@hotmail.com
+31 (0) 64 87 21 48 7



TITELFOTO: DER NEUE CLUBVORSTAND (FOTOMONTAGE MIT SCHATTENNACHRICHT: A. KERNKE)

RÜCKSEITE: DAMALS IM WESTERWALD (FOTO: BERNHARD SCHNEIDER)





WAT DEN EENEN SIN UHL, IS DEN ANNERN SIN NACHTIGALL

Plattdesches Sprichwort. Was einer Person nicht gefällt, kann eine andere Person durchaus mögen.

TEXT: ANDREAS KERNKE

Am diesjährigen Tag der Deutschen Einheit, also am 3. Oktober 2020, wählte die Jahreshauptversammlung einen komplett neuen Club-Vorstand. Der neue 1. Vorsitzende war zuvor der 2. Vorsitzende, dann folgten drei neue, junge, frische und energiegeladene Vorstände. Das Schlußlicht macht der bisherige Kassenwart, der jedoch bereits seinen Amtsausstieg aus gesundheitlichen Gründen für das Ende des nächsten Jahres ankündigte.

In der Versammlung wurden neue Führungsstrukturen, zukünftige Handlungsverfahren und wichtige Clubziele beschlossen. Dadurch kündigt sich ein dringend notwendiges umfassendes Führungs-Update des 1. internationalen K 70 Clubs an. Besonders die angestrebte Digitalisierung soll zu einer eklatanten Verbesserung der Mitgliederaufnahme, -pflege, und -verwaltung führen. Auch die Finanzverwaltung nimmt an diesem Verfahren teil und soll zusätzlich die Handhabung und Übersichtlichkeit des Teilepool gewährleisten.

Sogar der Entstehungsprozess der K 70-POST wird unter die Rationalisierungslupe genommen. Es steht dabei vollkommen ausser Frage, dass unser Clubmagazin das wichtigste und effektivste Aushängeschild des Clubs ist. Dennoch könnten möglicherweise Druckkosten gespart werden, wenn es Mitglieder gibt, denen die Online-Ausgabe des Clubmagazins auf www.k70-club.de genügen würde.

Eine weitere nicht JHV-thematische Veränderung erstaunt bzw. verwundert die Redaktion im Nachgang der Vorstandswahl: die aktuelle Clubzeitung der Ausgabe 1/2021, die Ihr Leser hier in den Händen haltet, ist die 38. Ausgabe des Clubmagazins, das in den letzten 10 Jahren unter meiner Redaktion entstanden ist. Die K 70-POST gibt es allerdings schon wesentlich länger... seit 1991 - also 29 Jahre. Solange ich sie (die Zeitung) kenne - und ich bin knapp ein viertel Jahrhundert im Club - kam das Vorwort JEDER Ausgabe stets vom 1. Vorsitzenden. Immer! Man kann also getrost behaupten, dass genau das eine bewährte Tradition sei.

Doch das Schreiben regelmäßiger Vorworte scheint so belastend, dass es an dieser Stelle ab sofort keine persönlichen Worte des

1. Vorsitzenden mehr geben wird. So erhöht sich ungefragt der Anteil meiner Beiträge im zukünftigen Clubmagazin - und im gleichen Augenblick wird „Das dritte Wort“ zum „EDITORIAL“, welches nach offizieller Definition „in der Presse als das Vorwort des Chefredakteurs einer Zeitschrift oder eines Magazins bezeichnet wird“. Chefredakteur? Okay - also bin ich durch die Schreibaversion der neuen Obrigkeit diskret augenzwinkernd zum Chefredakteur der K 70-POST avanciert? Vielen Dank - ich fühle mich geehrt! Aber es hat einige Zeit gedauert, bis ich diese Neuigkeit als solches erkannt habe.

Bis auf das Schreiben des Editorials wird sich für mich jedoch nicht viel ändern. Ich bleibe nach wie vor auf Zusendungen von Euch Leserinnen und Lesern angewiesen. Schickt mir bitte weiterhin Eure K 70-Geschichten und vergesst auch die Fotos nicht.

Während der 3. Oktober 2020 für den Club viele grundlegende Neuigkeiten und Veränderungen bringt, bemühe ich mich weiterhin um ein lebhaftes, buntes, informatives und unterhaltendes Clubmagazin. Zurückblickend ist dabei schon viel erreicht. Als ich 2011 diese Aufgabe übernahm, war jede K 70-POST-Ausgabe eine nachlässig kopierte Zettelsammlung nach Art einer 70er-Jahre Schülerzeitung. Damals wurde lediglich knapp prophezeit, dass Redaktionelles in diesem Pamphlet keine Rolle spielt. Inzwischen erreichen die Redaktion immer wieder sehr interessante Einsendungen der Leserinnen/Leser. Ihre Geschichten und Fotos werden in ein modernes und bewährtes Gesamtlayout gebracht und schlußendlich durch eine Druckerei im professionellen 4-Farbdruck auf Glanzpapier als Druckwerk ausgeliefert.

Die in Schwarz-Weiß kopierte K 70-POST vor 2011 und die heutige 4-Farbdruck-Ausgabe nehmen sich finanziell übrigens nicht viel. Abgesehen davon ist eine heutige Auflage mit 250 Exemplaren allerdings auch fast doppelt so groß. Unser Clubmagazin ist inzwischen weltweit beliebt und durchweg gern gelesen. Mit diesem Erfolg wird jedenfalls eindeutig bewiesen, dass Redaktionelles durch eine attraktive Darreichungsform sehr wohl ankommt. Die Einsender fremder Texte und Fotos können zudem auf eine aparte Darbietung ihrer Story vertrauen - was oftmals zu weiteren Veröffentlichungen anregt. //

2	IMPRESSUM
3	EDITORIAL
4	JUBILÄUM Happy Birthday K 70
5	AMTLICHES Protokoll der JHV 2020
7	VORSTAND - BEGRÜSSUNG Es geht weiter!
8	VORSTAND - VORSTELLUNG 4. Vorsitzender Benjamin Arnold
9	VORSTAND - VORSTELLUNG 2. Vorsitzender Tobias König
11	ONLINE-ABSTIMMUNG K 70-POST gedruckt oder online?
12	EINLADUNG PFINGSTTREFFEN 35. Pfingsttreffen Porta Westfalica
15	STORY Bericht von der 11. food rallye
19	GLEICHTEILE Anlegen einer Gleichteilleiste
20	DEUVET Beirat Elektronik
21	TECHNIK Jubeln muß er!
23	RESTAURATION Aus Trümmern recycelt Teil 3
28	FUNDSTÜCK K 70 aus Algerien
29	NEDERLANDE Campeerweekend Campingwochenende



HAPPY BIRTHDAY K 70!

DER STILLE GAMECHANGER WIRD 50



TEXT: VOLKSWAGEN CLASSIC FOTOS: KNOTHFOTO

Den VW K70 lieben. Weil mit ihm ein völlig neues Kapitel VW beginnt.“ Mit diesem Werbeslogan kam vor 50 Jahren der Volkswagen K 70 auf den Markt. Mit wassergekühltem Frontantrieb und modernem Design leitete die Mittelklasse-Limousine eine neue Ära bei Volkswagen ein.

Einer, der den K 70 und die Zeit des Umbruchs bei Volkswagen von der ersten Stunde an miterlebt hat, ist Karl-Günter Queißer. Der heute 79-jährige begann 1970 seine Laufbahn bei Volkswagen im neuen Werk in Salzgitter als Maler und Lackierer. Er erinnert sich heute noch gut an die ersten Jahre, die eine Phase des Aufbruchs und der Veränderung waren. „Das war schon etwas ganz Besonderes“ – so fasst er die Zeit mit dem K 70 zusammen.



Happy birthday K 70! The quiet game changer turns 50

“Love the VW K 70 – because it opens up a new VW era” this was the advertising slogan used for the launch of the Volkswagen K 70 50 years ago. With a water-cooled front engine, front-wheel drive and modern styling, the mid-sized sedan actually did usher in a new era at Volkswagen. Karl-Günter Queißer is an eyewitness who experienced the K 70 and the upheaval at Volkswagen right from the start. The 79-year-old started his career with Volkswagen in 1970 as a vehicle painter at the new plant in Salzgitter. He still remembers the first few years very well, a time of upheaval and transformation. “That was really something quite special,” he says, remembering the era of the K 70.

//



Protokoll der Jahreshauptversammlung des 1. internationalen K 70 Club e. V.

Ort/Datum

Landhotel Gasthof Willecke
Markt 5
59846 Sundern - Stockum

03. Oktober 2020

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der 1. Vorsitzende Ingo Menker eröffnet die ordentliche Jahreshauptversammlung um 17:15 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder. Er stellt die Beschlussfähigkeit fest (Anwesenheitsliste: siehe Anlage 01)

2. Wahl einer Wahlleiterin/ eines Wahlleiters

Mario Thimm wird als Wahlleiter vorgeschlagen und nimmt die Wahl an.

Änderung der Tagesordnung: Es soll zuerst der Bericht des Kassenprüfers für das Geschäftsjahr 2019 gehört werden, weil Dieser früh nach Hause muss. (siehe TOP Nr.06 Bericht der Kassenprüfer für das Geschäftsjahr 2019)

3. Bericht des Vorstandes

Aufgrund der Corona Situation gibt es seitens Ingo Menker nichts zu berichten. Die relevanten Themen stehen im Mitgliedermagazin (der K 70 Post).

Der 2. Vorsitzende Ralf Knispel hat die kommenden jährlichen Pfingsttreffen bis 2025 bereits geplant.

Der Termin für die Jahreshauptversammlung steht fest: Immer das 1. Oktoberwochenende

Der 3. Vorsitzende Mario Thimm stellt sein Amt zur Verfügung. Er berichtet, dass sämtliche Ersatzteile, die seit dem 01.01.2020 vom Club gekauft wurden, im clubeigenen Notebook erfasst und registriert sind

Er möchte das Amt des Teilewart behalten, jedoch ohne im Vorstand zu sein.

Er hat verschiedene Ersatzteile anfertigen lassen; dies und die sonstige "Clubarbeit" kostet jedoch 1 Stunde Zeit pro Tag. Daher benötigt er dringend Unterstützung. Die Aktion im März in Celle (Containerfund) hat einen ganzen Tag gedauert. Sämtliche Ersatzteile müssen in eine Inventurliste eingetragen werden. Ausserdem oxidieren einige Teile bereits und müssen behandelt werden.

Mario plant einen Termin zum Vorsortieren und dann noch zwei weitere Termine zum Eintragen in die Inventurliste und zum Einlagern. Es melden sich spontan einige Vereinsmitglieder und bieten Ihre Hilfe an.

4. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2019

Der bisherige Kassenwart Bengt Meder möchte sein Amt aus gesundheitlichen Gründen gerne aufgeben, würde aber kommissarisch bis Ende 2021 weiter machen.

Es stellt sich die Frage, ob es genügt zwei mal pro Jahr Belege zu verschicken.

Momentan sind auf beiden Konten jeweils 7000 – 8000€.

Es wird diskutiert, ob Geld für Nachfertigungen zurück gelegt werden soll?

Außerdem brauchen wir dringend eine Datenbank, damit zukünftig keine Forderungen an ausgetretene Mitglieder versendet oder abgebucht werden.

Da die Adressliste aktualisiert werden muss, benötigen wir eine zentrale Datenbank. Dazu müssen erst einmal die Daten (Adressen, Namen, Kontonummern) vom Laptop gesichert werden.

Der Kassenwart übergibt den (alten) Laptop aus diesen Gründen heute dem (zukünftigen) Vorstand.

Der Kassenstand hat wegen höheren Anschaffungen etwas abgenommen.

Es gab 60 bis 80 Rückläufer bei Abbuchungsversuchen.

Die Materialwirtschaft (das Ersatzteillager) müsste (aufgrund der doppelten Buchführungspflicht) in die Bilanz mit aufgenommen werden.

5. Vorstellung des Haushaltsplanes 2021 durch den Kassenwart

Eine Planung für 2021 ist momentan noch nicht möglich, da die Materialwirtschaft zuerst mit einberechnet/verbucht werden müsste.

Es gäbe Einsparungspotential durch Versenden der K 70 Post via E-Mail.

Wir haben ca. 4700€ Ausgaben pro Jahr. Wenn alle 200 Mitglieder zahlen würden, hätten wir Einnahmen von ca. 8000€.

6. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2019 (wurde aus organisatorischen Gründen vorgezogen)

Alle Ausgaben sind nachvollziehbar und belegbar.

Es gibt ein separates Prüfprotokoll dazu.

Momentan können von ca. 80 Mitgliedern keine Beiträge eingezogen werden, weil die Daten (Konto-Nummern, Adressen) nicht stimmen.

Der Kassenprüfer empfiehlt die Entlastung des Kassenwarts.

Ergebnis: Der Kassenwart wurde einstimmig entlastet.

7. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019

Es wird der Vorschlag gemacht, den kompletten Vorstand gemeinsam (en Block) zu entlasten.

Ergebnis: 13 Ja Stimmen für die Entlastung des Vorstands (die Vorstände enthalten sich).

8. Genehmigung des Haushaltsplanes 2021

Der Haushaltsplan für 2021 ist genehmigt.

9. Wahl des Vorstandes

Ingo Menker gibt sein Amt als 1. Vorsitzender des Clubs ab. Darüber hinaus wird er auch den Versand der Mitgliederzeitschrift abgeben. Trotzdem will er den neuen Vorstand mit seiner Erfahrung und seinem Netzwerk unterstützen.

Die Problematik der Ersatzteilebewertung muss der neue Vorstand mit dem Steuerberater klären

Der Teilepool und der Druck der Vereinszeitschrift (K.70 Post) werden von Mario Thimm & Andreas Kerne weiter geführt

Mario Thimm übernimmt die Wahlleitung und führt die Wahlen durch:

Als 1. Vorsitzender wird Ralf Knispel (bisher 2. Vorsitzender) vorgeschlagen.

Er wird einstimmig -bei eigener Enthaltung- gewählt und nimmt die Wahl an.

Als 2. Vorsitzender wird Tobias König vorgeschlagen.

Er wird einstimmig -bei eigener Enthaltung- gewählt und nimmt die Wahl an.

Als 3. Vorsitzenden (Versand der Vereinszeitschrift) wird Alexis Emmerich vorgeschlagen.

Er wird einstimmig -bei eigener Enthaltung- gewählt und nimmt die Wahl an.

Als 4. Vorsitzenden (Schriftwart) wird Benjamin Arnold vorgeschlagen.

Er wird ebenfalls einstimmig – bei eigener Enthaltung- gewählt und nimmt die Wahl an.

Als 5. Vorsitzenden (Kassenwart) wird Bengt Meder vorgeschlagen und einstimmig -bei eigener Enthaltung- gewählt.

Er nimmt die Wahl an. Spätestens Ende 2021 gibt er sein Amt ab.

10. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

Die neuen Vorstände (Tobias König, Alexis Emmerich & Benjamin Arnold) sollen sich in der nächsten Ausgabe der K 70 Post mit Foto vorstellen.

Die Protokolle/ Kassenberichte müssen ordentlich sein.

Mehrere Vorstände sollen Zugriff aufs Konto haben.

Es sollen 2021 wieder regionale Treffen stattfinden.

Die Jahreshauptversammlung wird vom ehemaligen 1. Vorsitzenden, Ingo Menker um 20:51Uhr geschlossen.

Anträge können vorab an den Vorstand gerichtet werden oder zum Zeitpunkt des Tagesordnungspunktes eingebracht werden.

Für den Vorstand



Benjamin Arnold (Schriftwart)



29.10.2020 12:22:45

Ralf Knispel (1. Vorsitzender)

//



ES GEHT WEITER!

TEXT UND FOTO: RALF KNISPEL

Ich habe mich dagegen gewehrt, dass das Erbe der ehemaligen Clubgründer einfach geopfert wird. Dankenswerterweise sagten neue, junge Vorstandsmitglieder ihre Hilfe zu, die mich hoffen lassen, den Club für die veränderten Anforderungen des neuen Jahrtausends erfolgreich zu verändern. Die „Neuen“ stehen mit beiden Beinen fest im Leben, bringen benötigte Erfahrungen für Ihre Arbeit im Vorstand aus Beruf und Hobby bereits mit.

Da, wo andere Vereine mit Datenverarbeitung, Steuerwesen, Datenschutzverordnung, Materialerfassung und vielen anderen Dingen längst ihre Hausaufgaben gemacht haben, hinken wir weit hinterher. Allein unsere „K 70 - POST“ zeigt eine hohe Qualität, welche dem privaten Engagement durch Andreas Kernke zu verdanken ist. So blicke ich hoffnungsvoll in die Zukunft, um in ein paar Jahren den Vorsitz dann zufrieden wieder abgeben zu können.

Ich freue mich auf viele gemeinsame Jahre in unserer großen Familie.

Noch eine Anmerkung: Mein „Vorwort“ wird sicher künftig um einiges kürzer ausfallen, als Ihr das bisher gewohnt seid. In den Jahren meiner bisherigen Vorstandsmitgliedschaft habe ich immer versucht Ergebnisse zu präsentieren und nicht vorher lange darüber zu reden. Lasst Euch überraschen. //

Benjamin Arnold, 4. Vorsitzender Herrscher über das Protokoll



TEXT UND FOTO: BENJAMIN ARNOLD

Liebe K 70 Club-Mitglieder,
hiermit möchte ich die Möglichkeit nutzen, mich auch Jenen vorzustellen, die bei der Jahreshauptversammlung nicht mit dabei waren. Im Mai 1980 wurde ich in Heidelberg geboren und bin zusammen mit meinen beiden Brüdern in Gaiberg, einem kleinen Ort, ganz in der Nähe von Heidelberg aufgewachsen. Nachdem ich eine handwerkliche Ausbildung als Stahlbetonbauer absolviert hatte, habe ich mein Abitur auf dem zweiten Bildungsweg nachgeholt und danach BWL -mit dem Schwerpunkt Logistik- auf der FH Ludwigshafen am Rhein studiert.

Bereits während dem Studium hatte ich einen Golf I, den ich eigentlich restaurieren wollte. Leider fehlte mir damals das notwendige Kleingeld. Und so musste ich erst einmal ohne Young/ Oldtimer auskommen. Schon damals war ich ehrenamtlich im ASTA & im Fachbereichsrat der FH Ludwigshafen engagiert.

Heute bin ich in insgesamt vier verschiedenen Vereinen, davon in zwei Vereinen Schriftwart und in einem weiteren Verein seit 4 Jahren Fahrzeugwart. Bei der DRK Bereitschaft Heidelberg-Nord bin ich ehrenamtlich für einen VW Baujahr 91 T4 2,4L Diesel, einen Mercedes Vaneo Baujahr 2003 sowie einen Ford Transit (Baujahr 2013) verantwortlich. **Im Juli diesen Jahres** habe ich beschlossen, mir einen K 70L zu kaufen, da ich schon

seit längerem einen Oldtimer wollte. Da ich ein VW Fan bin, kamen eigentlich nur zwei oder drei Fahrzeuge in Betracht. **Letztendlich habe ich mich für einen K 70L vom März 1973 entschieden**, der bereits seit einigen Jahren vom Vorbesitzer liebevoll restauriert wurde. Der Vorbesitzer musste den K 70 aus gesundheitlichen und auch aus Platzgründen verkaufen. Leider konnte ich meinen K 70 nur zwei Wochen fahren, weil danach kein Sprit mehr am Vergaser angekommen ist. Das Ganze endete jetzt in der Generalüberholung (sandstrahlen, lackieren und neuer Beschichtung) des Tanks, einer neuen Startautomatik und einer Reparatur der Benzinpumpe. Die Benzinleitungen wurden bei dieser Gelegenheit gleich mit erneuert.

Sich selbst zu beschreiben ist sicherlich nicht einfach, ich versuche es trotzdem einmal mit ein paar Stichworten: **Vereinsmensch, VW Fan, hilfsbereit und immer für Vorschläge und Tipps dankbar**. Auf diesem Wege möchte ich mich auch beim Club für die Hilfe bedanken. Ohne Euch und hier ganz besonders Markus, Mario & Ralf wäre die Reparatur meines K 70 nicht möglich. Ich hoffe noch viele weitere Mitglieder kennen zu lernen und meinen gut erhaltenen K 70 bei einem der nächsten Treffen Euch auch mal zeigen zu können.

Euer Benjamin Arnold (neuer Schriftwart beim 1. internationalen K 70 Club e.V.)

//

Tobias König, 2. Vorsitzender Rechte Hand des Häuptlings



TEXT UND FOTOS: TOBIAS KÖNIG

Nun, dann möchte ich gerne die Gelegenheit nutzen, mich kurz vorzustellen: ich bin Tobias, Ingenieur, verheiratet und 31 Jahre alt.

Schon immer dreht es sich bei mir um alles, was Räder hat. Kaum auf der Welt war nach Erzählungen meiner Vorfahren das Erste was mich faszinierte die drehenden Reifen meines Kinderwagens. Und so hing ich zum Leidwesen meiner Eltern stets kopfüber aus dem Kinderwagen, um dem rotierenden Gummi während der Fahrt zuzuschauen. Von diesen ersten „Automobil-Erfahrungen“ zehre ich noch heute: wenn ich Geräusche von den Reifen höre, mache ich diesen gekonnten Fenster-Überhänger bei meinem K 70 heute noch genauso.

Apropos K 70. Es muss etwa zeitgleich gewesen sein, als der junge Herr Klett vor seinem K 70 stand und sich, wie viele Leute in den 80igern oder 90igern, fragte:

Altmetallverwertung oder Restauration? Er gehörte zu den Wenigen, die sich für Letzteres entschieden. Es muss eine Herzensangelegenheit gewesen sein. Damals waren selbst K 70 im guten Zustand spottbillig am Markt vorhanden. Der Aufwand rundum neue Blechteile einzuschweißen und das ganze Auto neu zu lackieren, stand in keinem Verhältnis zum Wertzuwachs. Trotzdem nahm er sich ein Herz (und Schweißgerät) und sorgte damit für lebensverlängernde Maßnahmen, die bis heute anhalten. Bei genauem Betrachten schlichen sich

während der Restauration ein paar Schönheitsfehler ein. Die hinteren Nachbau-Radläufe ohne Sicke lassen jedem eingefleischten K 70-Puristen wahrscheinlich jegliche Fingernägel kräuseln, sind aber mittlerweile auch historisch und noch immer rostfrei. Bis zum ersten K 70 Treffen war mir dieser Makel nicht mal aufgefallen. Für mich persönlich ist er eben immer mein perfekter K 70 gewesen. Daran ändert auch die fantastisch grüngrelle Lackierung nichts, die vermutlich VW Sumatra-grün hätte werden sollen.

Dann passierte vermutlich das, was ich den Modellbau-Effekt nenne. Wenn jede Schiene gelegt, jeder Tunnel gepflanzt und jeder Zug geölt ist, dann sind die nächsten Herausforderungen erschöpft. Es gibt einen Schlag Hobbyisten, die nach vollbrachter Arbeit auf dem Höhepunkt des Glücksgefühl mit dem letzten Handschlag das Interesse am Werk verlieren. Nach der Wellnesskur sollten für den runderneuten K 70 25 Jahre Stillstand folgen. Das entsprach bis dato meinem gesamten Leben, die der K 70 auf mich warten musste. **Während ich laufen lernte, konfirmiert wurde, erste Schrauberefahrung mit viel Lehrgeld austauschte, beim 24h-Rennen am Harz-Ring auf einem getunten Roller im Kreis fuhr** - zu allen Zeiten wartete der K 70 in dieser einen Garage. Nicht genug Zeit, um Essentielles zu beschädigen. Ein K 70 stirbt bekannterweise sehr langsam. Aber genug um die gesamte Technik ein weiteres Mal restaurieren zu müssen.

Ich wohnte zu dieser Zeit in einem Fachwerkhaus in Kassel, das zu meiner Begeisterung eine riesige Scheune besaß. Den Umstand, dass dieses Pardies gar keine Zufahrt für ein Auto besaß, konnte ich recht gut verdrängen.

Ich schaltete ein Gesuch auf der K 70-Homepage.

Es meldete sich daraufhin die Mutter des Vorbesitzers. Sie schilderte, dass sie einen rostfreien K 70 da hätte, und sie die Garage für ihr Cabrio bräuchte. Das Wort „rostfrei“ ist in Oldtimerkreisen ein ziemlich dehnbarer Begriff. Sie sagte, er stehe seit 25 Jahren in ihrer Garage und die Geduld, dass ihr Sohn das Auto endlich abholt, sei erschöpft. Ich hatte eigentlich nicht so viel erwartet, als ich mich auf den Weg nach Vorderweidenthal bei Karlsruhe machte. Umso überraschter war ich dann, vor einem Fahrzeug zu stehen, das aussah wie frisch aus der Lackierkabine.

Leider gab es keine Schlüssel mehr und alle Türen waren verschlossen. Auch sonst gab es keine Informationen mehr. Der Sohn sei seit Jahrzehnten über die Nato in Skandinavien stationiert. Jegliche Kontaktaufnahmen scheiterten. Auch wenn es kaum Informationen zum Auto gab, wusste ich, dass ich hier nicht so viel falsch machen konnte. Die Mutter gab mir noch einen Ordner mit ein paar Bildern der Restauration mit.

„Die Mauer muss weg“ waren die Worte, die ich anschließend meinem Vermieter um die Ohren warf, „andernfalls kriege ich das Auto nicht in die Scheune“. Die Mauer durfte weg. Die Hecke auch. Dann konnte der K 70 quer mit einem Flaschenzug durchs Blumenbeet den Weg in die Scheune finden. Später folgte auch eine richtige Auffahrt. Hier stellte ich den K 70 auch zwischendurch einmal für 2,5 Jahre unter, um in China zu arbeiten. Es war schön, nach so viel Schnelligkeit und auch teilweise asiatischer Verschwendung zu etwas Nachhaltigem wie einem Oldtimer zurückzukehren.

Der K 70 war für mich in seiner Konstellation ein Glücksgriff. Um die Karosserie musste ich mich kaum kümmern und an der Technik fand ich schon immer Spaß. Konsequenterweise musste der komplette Weg des Gemischtes ausgetauscht werden. Vom verrosteten Tank, Benzinleitungen, Benzinpumpe über Vergaser, Zündung, Schläuche musste alles ersetzt werden. Arbeiten, die ich bereits bei meinem Lt28 Westfalia Baujahr 1979 durchgeführt hatte. Erster Ansprechpartner im Club war daher immer Mario Thimm, der alle Teile, die ich brauchte, zur Verfügung hatte. Denn auch Fahrwerk und Kupplung mussten natürlich erneuert werden. Drei angenehme Überraschungen gab es dennoch. Einmal wurde der originale Schlüsselsatz doch noch gefunden und hinterhergeschickt. Desweiteren lagen 50 Deutsche Mark im Handschuhfach. Und zum Letzten war ein Paket mit vier zeitgenössischen ATS Felgen im Kofferraum versteckt, von denen natürlich nur der Nato-Mann etwas wusste. Diese gingen in den Besitz von Mario Thimm über, weil mir die Originalen besser gefielen.



Seither wird der K 70 zu vielen Ausfahrten genutzt. Den großen Auftritt bekam er natürlich zu meiner Hochzeit im vergangenen Jahr. Ein K 70 ist eben zeitlos und in allen Lebenslagen dekorativ und nützlich. Ich hoffe ich kann euch in Zukunft als neuer 2. Vorsitzender viel Gutes tun. Dazu freue ich mich auf die anstehenden Treffen mit viel Benzingleflüster.

Euer Tobias König

//



K 70 POST?

GEDRUCKT ODER ONLINE

TEXT: ANDREAS KERNKE



Es brodelte ja schon lange hinter den Kulissen! Jahrelange Lethargie hatte den Club gefährlich nahe an den Abgrund manövriert. Obwohl den Mitgliedern mehrfach deutlich gemacht wurde, dass fundamentale Erbanlagen des Clubs in unmittelbarer Gefahr seien, luden augenblicklich einsetzende systematische Vernebelungsreferate immer wieder zu kollektiver Ohnmacht ein. An der Brisanz der Lage änderte das jedoch nichts. Komatös dümpelte man dem drohenden Untergang entgegen.

Glücklicherweise findet die Zeit der Passivität nun endlich ein Ende. Das Club-Comeback fühlt sich tatsächlich ein bisschen wie eine Revolution an. Die konstituierende Jahreshauptversammlung erkennt und bestätigt tatsächlich sämtliche Versäumnisse der Vergangenheit. Mehr noch, sie setzt sich konstruktiv und lösungsorientiert mit ihnen auseinander. Unvermittelt ziehen alle an einem Strang - alle wollen den Karren aus dem Dreck ziehen - ein fast schon pathetisches Gefühl der Eintracht.

ALLE SIND SICH EINIG: ES GIBT VIEL ZU TUN!

Und so fängt man auch gleich an, neue Strukturen zu schaffen. Strukturen, die die Organisation des Clubs betreffen. Führungsstrukturen, Beratungsstrukturen, Informationsstrukturen...

Natürlich geht es auch um Finanzen - ein Thema, das noch nie wirklich Negativum im Club war. Dennoch erkennt der Verein Handlungsbedarf. Ausschlaggebend dafür ist die Zukunft in der beängstigend zum Erliegen kommenden Ersatzteillage. Es stehen diverse Nachfertigungsaktionen an, unter anderem Vergaserflansche und Stoßdämpfer. Dafür bedarf es größerer finanzieller Mittel. Deshalb beschließt man einen allgemeinen Sparkurs.

Im Rahmen dieses Sparkurses nimmt man auch die K 70-POST unter die Lupe.

Die jährlichen Druckkosten unseres Clubmagazins betragen weniger als 2.000,- €. Doch auch Porto und Verpackung schlagen zusätzlich mit ca. 1.500,- €/Jahr zu Buche.

Das ließe sich durch eine einfache Maßnahme reduzieren:

ES BESTeht DIE MÖGLICHKEIT, AUF DIE ZUSENDUNG DES GEDRUCKTEN MAGAZINS ZU VERZICHTEN UND STATTDessen AUF DIE ONLINE-AUSGABE ZUZUGREIFEN (die eh auf unserer Homepage unter <http://www.k70-club.de/aktuelles.html> oder unter dem Link „Aktuelles“ zu lesen/downloaden ist).

Dieser Vorschlag ist zwar nicht zwingend nötig, stellt aber ein gewisses Einsparungspotential dar. Angenommen lediglich **50 Mitglieder** verzichten auf ein gedrucktes Exemplar der K 70-POST, so errechnet sich daraus im Jahr schon eine Einsparung von **ca. 600,- €** (Druckkosten, Porto, Verpackung).

Und genau das ist es, um was ich Euch hier bitten möchte. Ist es für Euch okay, für den guten Zweck der Investitionen in zukünftige Nachfertigungsaktionen des 1. internationalen K 70 Clubs, auf eine gedruckte K 70-POST zu verzichten und diese online zu lesen?

Nehmt bitte unbedingt an dieser Aktion teil - wenn Ihr also zukünftig auf die Druckversion der K 70-POST verzichten könnt, geht im Internet auf

<http://www.k70-club.de/druck-online.html>

und tragt dort Euren Namen ein.

Das Online-Formular ist bis April 2021 erreichbar. Eure Angaben werden ausschließlich für den beschriebenen Zweck verwendet und anschließend gelöscht. Nach DSGVO verpflichten wir uns, die Daten NICHT weiterzugeben.

Optional ist auch eine Mail mit Eurem Namen an akerne@gmx.de möglich.

Vielen Dank!

//



EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN

PETER RODENBERG UND ANDREAS KERNKE SIND ORGANISATOREN DES 35. PFINGSTTREFFENS

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

Es ist schon ein bisschen her, dass wir gemeinsam beschlossen haben, ein Pfingsttreffen an diesem Ort auszurichten.

Dass wir uns dafür ausgerechnet für die Gegend um Minden entschieden haben, hat unterschiedliche Gründe:

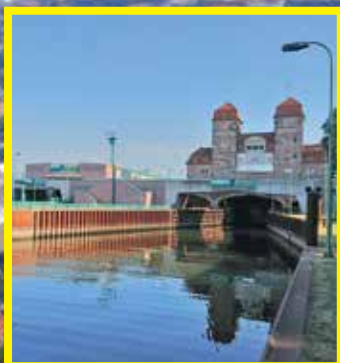
- Peter's Vater stammt von hier - deshalb hat Peter hier in seiner Kindheit schöne Zeiten verbracht.
- Ich bin keine hundert Kilometer weseraufwärts in Holzminden geboren und in meinem Leben unzählige Male auf dem Weg dorthin durch Minden und das Weserbergland gefahren.
- wir möchten Euch in dieser tollen Gegend ein paar interessante Attraktionen zeigen und haben für Euch ein kurzweiliges Programm zusammengestellt.

Dass wir dieses Treffen gemeinsam organisieren, ist außerdem der Tatsache geschuldet, dass wir beide im Jahr 2021 unseren 60. Geburtstag feiern... zusammen zählen wir also 120 Jahre.

Wir hoffen, dass bis Pfingsten 2021 das Thema Corona kein Thema mehr ist und freuen uns auf viele gut gelaunte Teilnehmer.

Bis dahin - bleibt gesund!

//



EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN

35. PFINGSTTREFFEN

21.-24. MAI 2021

PORTA WESTFALICA



"Die Weser", Franz von Dingelstedt
Ich kenne einen deutschen Strom,
der ist mir lieb und wert vor allen,
umwölbt von ernster Eichen Dorn,
umgrünt von kühlen Buchenhallen;
den hat nicht, wie den großen Rhein,
der Alpe dunkler Geist beschworen,
er ward aus friedlichem Verein
verwandter Ströme still geboren.

So taucht die Weser kindlich auf,
von Hügeln traulich eingeschlossen,
und kommt in träumerischem Lauf,
durch Reben nicht, durch Korn geflossen
so windet sie mit treuem Fuß
zum deutschen Meere sich hernieder
und spiegelt mit geschwätzigem Gruß
der Ufer sanften Frieden wider.

So meldet sie dir manchen Traum
aus ihrer Vorzeit grauen Tagen
und sieht dabei des Lebens Baum
stets frisch an ihren Ufern ragen;
es glänzen in der lichten Flut
der Klöster und der Burgen Trümmer,
des Mondes Schein, der Sonne Glut,
der Türme und der Segel Schimmer.

Und meerwärts durch ihr Felsentor,
durch immer wechselnde Gefilde
strömt sie die Wellen leicht hervor
wie dichterische Traumgebilde,
in ihren Tiefen klar und rein
hörst du es seltsam wehn und rauschen
und kammst bei stillem Abendschein
der Nixe Wunderred betauschen.

Die Westfälische Pforte (= Porta Westfalica) ist der Durchbruch der Weser zwischen Wiehengebirge und Wesergebirge im nordöstlichen Teil von Nordrhein-Westfalen.

Auf dem Osthang des Wittekindsbergs, des östlichsten Berges des Wiehengebirges, steht das Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Gegenüber auf dem Jakobsberg, dem westlichsten Berg des Wesergebirges, befindet sich der Fernmeldeturm Jakobsberg mit einer Aussichtsplattform.

UNTERKÜNFTE PORTA WESTFALICA UND BARKHAUSEN

RECHERCHE: PETER RODENBERG

Dies ist eine Auswahl an Pensionen, Hotels oder Campingplätzen. Eine Zusage oder Preisnachlass wollte niemand so richtig geben - durch die Zeit von Corona sicherlich verständlich.

Es gibt natürlich viele weitere Unterkünfte - dann jedoch bitte daran denken, dass es in der Nähe von Porta Westfalica oder Barkhausen ist.

KONTAKT ZU DEN ORGANISATOREN Peter Rodenberg: 0171 87 52 39 9 Andreas Kernke: 0171 349 25 20

Pension Wesertal

Kiekenbrink 6
32457 Porta Westfalica-Hausberge
Nordrhein-Westfalen, Deutschland
Inhaber: Jürgen Pape
Mobil: (0160) 79 52 03 2
Web: www.pension-wesertal.de
E-Mail: info@pension-wesertal.de
Ab 40 Euro

Gästehaus am Wiehen

Albersburg 20
32457 Porta Westfalica (Hausberge)
Nordrhein-Westfalen, Deutschland
Inhaber: Roland Bartel
Telefon: (0571) 26 20 4
Mobil: (0174) 64 37 23 0
Fax: (0571) 26 20 3
Web: <http://www.gaestehaus-am-wiehen.de>
E-Mail: info@jagdschule-am-wiehen.de
Ab 22 Euro

Hotel Garni Waldhotel Porta Westfalica

Findelsgrund 81
32457 Porta Westfalica-Hausberge
Nordrhein-Westfalen, Deutschland
Inhaber: Frau Christel Bischoff
Telefon: (0571) 72 72 9
Fax: (0571) 71 04 31
Web: www.waldhotel-porta.de
E-Mail: info@waldhotel-porta.de
Ab 50 Euro

Jugendherberge Porta Westfalica

Kirchsiek 30
Hausberge
32457 Porta Westfalica
Tel.: (0571) 70 25 0
Fax: (0571) 71 00 04 7
E-Mail: touristikzentrum@westliches-weserbergland.de

Campingplatz Großer Weserbogen

Herr D. Buck
Zum Südlichen See 1
32457 Porta Westfalica
Tel: (05731) 61 88
Fax: (05731) 66 01
Web: <http://www.grosserweserbogen.de>
E-Mail: info@grosserweserbogen.de

Hotel - Restaurant Weserschiffchen

Herr Hans-Jörg Glechner
Unterloh 62
32457 Porta Westfalica
Tel: (05731) 75 50 98 0
Fax: (05731) 75 50 98 9
Web: <http://www.weserschiffchen.de>
E-Mail: office@weserschiffchen.de

Bach Hotel

Zur Porta 14
32457 Porta Westfalica
Tel: (0571) 79 86 60
Fax: (0571) 79 86 61 6
E-Mail: info@bach-hotel.de

//



Obernhof/Lahn

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

Es ist nicht das erste Mal, dass wir im Westerwald auf Tour sind. Und es ist auch nicht das erste Mal, dass wir an der food rallye der IG Young-Oldtimer-Neuwied e.V. teilnehmen - letztes Jahr waren wir erstmalig überhaupt bei einer - bei dieser Rallye dabei.

Letztes Jahr... meine Güte - wie lange ist das eigentlich her?

Gefühlt ist mittlerweile viel geschehen... besonders Corona bewirkt, dass die Vergangenheit so fern scheint. Was damals nicht denkbar gewesen wäre, ist heute Realität. So findet die Food Rallye unter Auflagen statt. Versammlung unter freiem Himmel, Mindestabstand, begrenzte Teilnehmerzahl, Masken, Desinfektion... langsam gewöhnt man sich an den Klang solcher Begriffe.

Am Vorabend des 5. September treffen wir bei Peter Rodenberg, dem Food Rallye-Fahrleiter, ein. Am nächsten Morgen geht es bereits um 8:30 Uhr auf dem Parkplatz hinter dem food hotel in Neuwied los.



Buntes Fahrzeuggemisch

Neben unseren Teilnehmerambändern erhalten wir unsere Startnummern und ein umfangreiches Bordbuch. Darin ist die Strecke erklärt, bebildert und beschrieben. Das ist quasi die Bastelanleitung für den heutigen Tag. Um die Strecke ein wenig interessanter zu machen, haben die Organisatoren noch kleine Aufgaben vorgesehen. Es gibt Sonderprüfungen und Bilderrätsel mit Fragen zu Dingen an der Strecke und irgendwo an der Strecke aufgestellte sogenannte „Stille Wächter“ (blaue Schilder mit weißen Zahlen oder Buchstaben), die auf Bordkarten eingetragen werden müssen.

Doch zunächst gibt es ein gemeinsames Frühstück im Freien... langsam schiebt sich auch die Sonne am Himmel empor und es wird wärmer.

Ich beklebe die Türen des K 70 mit unserer Startnummer 44. Auch von vorn soll erkennbar sein, dass wir an der food rallye teilnehmen. Deshalb befestige ich am vorderen Nummernschild eine große Vignette. Es kann los gehen.



Eingerahmt von Produkten aus Zuffenhausen

Pünktlich um 9:30 Uhr steht Fahrleiter Peter Rodenberg zur Fahrerbesprechung und -belehrung am Mikrophon und erklärt Fahrweise und Streckenverlauf der food rallye 2020 und weist nochmals auf das Corona-Pandemie-Konzept und die einzuhaltenen Hygieneregeln hin.



Warten auf den Start

Eine halbe Stunde später starten die ersten Fahrzeuge die ca. 180 km lange Ausfahrt. Um 10:32 Uhr rollen auch wir vorbei an der Startflagge.

Wenige Meter danach passiert uns auch gleich der erste Fehler. Statt der Anweisung im Bordbuch exakt zu folgen und zwei Ampeln später nach rechts abzubiegen, folgen wir dem Straßenverlauf nach links. Glücklicherweise merken wir



Westerwald - ein bisschen wie Hochgebirge

bewusst, wo genau sich das Ende der Gleichmäßigkeitsprüfung befindet. Wir sollen 33 km/h fahren, verpassen einen Rechtsabbiegevorgang, müssen wenden... und als wir wieder auf Kurs sind... übersehen wir wohl das Schild der Aufhebung am rechten Fahrbahnrand. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wir tatsächlich hatten? Keine Ahnung. Vermutlich aber wohl NICHT 33 km/h.

Wenige Minuten später fahren wir an Peters am Fahrbahnrand vor seiner Wohnung parkenden Feuerwehr-LT vorbei. Hier hatten wir ja genächtigt. Dann geht es hinauf in den Westerwald.

Höhr-Grenzhausen -> Hilgert -> Ransbach-Baumbach -> Siershahn -> Dernbach -> Montabaur -> entlang des Gelbach -> Isselbach -> Horhausen -> Dies -> Weinähr -> Obernhof (Kloster Arnstein) -> Seelbach -> Bremberg -> Wasenbach -> Birlenbach und schließlich zum REWE-Center nach Diez. Nach fast zwei Stunden Fahrt: Ende Teil 1, 45 Minuten Mittagspause. Es gibt Leberkäsebrötchen zum Sattessen, Nudel- und Kartoffelsalat, kalte Getränke.



Leckere Leberkäsebrötchen

Jetzt folgt Teil 2: Diez -> Aull -> Göckingen -> Hambach -> Görgeshausen -> Niedererbach -> Nentershausen -> Oberbach -> Hundsangen -> Hadamar -> Dornburg -> Salz -> Wallmerod -> Meudt -> Moschheim und nach Wirges zum Hüter-Einkaufszentrum. 30 Minuten Kaffeepause. Es gibt Kaffee und Kuchen, kalte Getränke aus der Region.

Dann weiter nach Siershahn -> Oberhaid -> Wittgert -> Nauort -> Stromberg -> Sayn -> Bendorf und zurück zum



3 Fotos: Hans Werner Rodenberg

das bereits 50 m weiter und versuchen wieder in die korrekte Richtung zu kommen... quer durch die Innenstadt von Neuwied.

Das bleibt natürlich nicht der einzige Fehler auf dieser Tour... zunächst muss man erstmal wieder in den Rallye-Modus kommen. Das dauert ein bisschen. Dass wir zudem bereits das erste Bild des Bilderrätsels auf Bordkarte 1 verpasst haben, ist uns natürlich nicht bewusst. Ebenso ist uns nicht



K 70 mit ein bisschen Kriegsbeklebung

Foto: Hans Werner Rodenberg

food hotel nach Neuwied.

Etwa um 17:30 Uhr stehen wir wieder auf dem Parkplatz, von dem aus wir morgens starteten. Das Ziel schließt um 18:30 Uhr... also... wir sind pünktlich.

Das Rallye-Team muss jetzt unsere Ergebnisse ermitteln. Alle Bordkarten werden eingesammelt und ausgewertet. Um 19:30 Uhr sitzen alle Teilnehmer beisammen zur Siegerehrung.

Wir sind kurz vor Ende der Veranstaltung sehr überrascht, dass auch wir zur Pokalübergabe aufgerufen werden. Wir erhalten zwei Pokale für die weiteste Anreise zur 11. food rallye 2020. Diesen Erfolg haben wir Corona zu verdanken - sonst kommen Teilnehmer nämlich von viel weiter zur food rallye herangereist. In diesem Jahr ist halt alles irgendwie limitiert.//

Platz 27 von 37 in der Klasse Bj. 1970 bis 1979

Platz	Zeit	Platz	Nachname	Vorname	Nachname	Vorname
10	-69,3	37	Franz	Schmitz	Astrid	Schmitz
11	-72,0	18	Michael	Lambert	Evelyn	Lambert
12	-74,5	96	Heiko	Stemmer	Michaela	Hühle
27	-120,0	44	Andreas	Kernke	Olivia	Kernke
34	-152,0	83	Patrick	Ruffel	Tim	Ruffel
35	-181,0	35	Robert	Becker	Anja	Becker
36	-222,2	6	Frank	Steinacker	Carsten	Steinacker

Platz 67 von 100 in der Gesamtwertung

Platz	Zeit	Platz	Nachname	Vorname	Nachname	Vorname
62	-309	8	Hans-Dieter	Spohr	Karin	Spohr
63	-310	9	Fred	Schoofs	Birgit	Schoofs
64	-313,1	91	Michael	Schneider	Matthias	Schneider
65	-315	94	Bernd	Winnen	Rita	Henrich-Winnen
66	-320	73	Helmuth	Zügel	Lukas	Zügel
67	-320	44	Andreas	Kernke	Olivia	Kernke
68	-321	82	Uwe	Wolf	Ute	Wolf
69	-324,4	80	Markus	Weiler	Mansuela	Weiler
70	-330	85	Kurt	Schmitt	Ursula	Schmitt
71	-330	33	Leopold	Grennath	Sylvia	Grennath



Outdoorveranstaltung



Überraschende Pokale für die weiteste Anreise zur 11. food rallye 2020

Foto: Hans Werner Rodenberg
Montage: Andreas Kernke

VERKAUF

GEBRAUCHTES

von Kalli Ochsford,
64380 Roßdorf bei Darmstadt
Telefon: 017 58 15 99 26



DIE IDEE: ANLEGEN EINER GLEICHTEILELISTE

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERKE

Während der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurden äußerst brauchbare Ideen geäußert. Eine dieser Ideen hatte ich allerdings bereits vor Jahren. Auf Nachfrage beim Vorstand bekam ich damals nur ein schroffes „hat-ten wir schon!“ Leider war meine Idee mit dieser unbefriedigenden und irgendwie dummen Antwort ad acta gelegt.

Nun wurde sie jedoch plötzlich wieder laut diskutiert. Angesichts der langsam dünner werdenden K 70-Ersatzteillage erlebt meine damalige Frage nach einer Gleich-teileliste eine Renaissance.

Einfach nochmal zur Definition: es geht um Ersatzteile, die eigentlich nie für den K 70 produziert wurden... aber dennoch bei ihm passen. Schlichtes Beispiel (zunächst mal ohne Anspruch auf Richtigkeit): bei den Bremsbelägen an der K 70-Hinterachse passen auch die vom VW Käfer... oder von irgendeinem BMW.

Weiteres Beispiel: bei den vorderen K 70-Sitzen passen auch die vom VW 411/412. Wie bereits beschrieben sind das nur Beispiele, die nicht unbedingt stimmen müssen.

Wir haben viele Mitglieder in unseren Reihen, die dies-bezüglich zahlreiche wertvolle Erfahrungen gemacht haben. Dieses Wissen möchte ich mit Eurer Hilfe auf einer regelmäßig erscheinenden Seite der K 70-POST zusammentragen. So hat zukünftig jede Leserin/jeder Leser eine mögliche Chance, seinen K 70 trotz schlechter werdender Ersatzteillage seitens unseres Clubs oder VW weiterhin in Betrieb zu halten. Je reichhaltiger diese Informationen zusammenkommen, desto mehr können alle davon profitieren.

Ich möchte den Sinn dieser Liste sogar noch etwas er-weitern. Gefragt sind daher hier auch Ersatzteile, die vor dem Einbau möglicherweise einer Anpassung bzw. eines Umbaus bedürfen. Durch einen entsprechenden Hinweis könnte man diese Teile in der Liste ja kenntlich machen.

Äußerst hilfreich kann auch der Hinweis sein, wo genau



das betreffende Teil erhältlich ist. Auch eventuell bekannte Teile- oder Bestellnummern sowie natürlich der Her-stellernamen können bei der Suche helfen. Je präzisere Informationen zu einem Ersatzteil verfügbar sind, desto leichter dürfte dessen Beschaffung sein.

Und vielleicht wäre es auch nicht schlecht, wenn in der Liste vermerkt werden darf, wer diesen wertvollen Hinweis auf das Gleichteil gegeben hat - bei Nachfragen kann man den Hinweisgeber ja vielleicht kontaktieren, wenn Probleme bei der Beschaffung oder beim Einbau auftreten.

Daher nun der offizielle Aufruf:

Liebe K 70-Schrauber,

bitte schickt mir Eure Gleichteile-Tipps! Sorgt mit mir zusammen für eine reichhaltige Auflistung! Diese Liste wird regelmäßiger Bestandteil der K 70-POST.

Auch Eure regelmäßige Durchsicht und gegebenenfalls Korrektur und Aktualisierung der Angaben in der Liste ist durchaus gewünscht und wichtig.

Eure Informationen mailt Ihr bitte an akerke@gmx.de

Vielen Dank für Eure Bemühungen!

//

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilenr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Tippgeber	Bemerkung
Motor									
Kühlung									
Vergaser									
Getriebe/Kupplung									
Auspuff									
Fahrwerk, Räder, Reifen									
Bremsen									
Bremsen	Bremsbeläge hinten	123.456.790	VW	987.654.322	VW-Dealer	36,40 €	ohne	Dagobert Duck	
Karosserie, Scheiben, Dichtungen									
Interieur, Sitze, Verkleidungen									

So könnte das Grundgerüst der Gleich-teileliste aussehen

Für diverse fachspezifische Bereiche hat der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. eigene Ressorts mit Fachleuten besetzt. Diese Beiräte helfen den DEUVET Clubs und ihren Mitgliedern, aber auch einzelne Liebhaber der historischen Mobilität können mit einer persönlichen Mitgliedschaft diese Dienste in Anspruch nehmen.



nügte ihm nicht, auch die Mitbegründung eines internationalen Clubs zum Erhalt des Wissens um das Überschallflugzeug Concorde geht auf ihn zurück.

Der Beirat Elektronik wurde 2014 eingerichtet und mit Stephan Joest von Beginn an im DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. kompetent besetzt. Vielfältige Initiativen mit Industrie, Verbänden, Clubs und Mitgliedern sollen helfen, die Sicherung des Fahrbetriebs mit dem automobilen Kulturgut zu erhalten.

Eine Einzelmitgliedschaft im DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. kostet 25 Euro pro Jahr. info@deuvel.de

HEUTE:

BEIRAT ELEKTRONIK STEPHAN JOEST

Am Anfang steht die Frage: benötigt ein Oldtimerverband einen Spezialisten für Elektronik? Ein ganz klares JA! Mittlerweile finden sich Dutzende elektrischer Komponenten mit mehreren Gigabyte integrierter Software in aktuellen Fahrzeugen. Doch auch bereits zu Oldtimern gewordene über 30 Jahre alte Baumuster besitzen diverse Steuergeräte, die leider einem herstellerunabhängigen, physikalisch-chemischen Alterungsprozess unterliegen – insofern gilt es dringender denn je, sich auch dem Erhalt des „digitalen Kulturguts Automobil“ zu widmen: verlorene Bytes und unwiederbringlicher Source-Code können nicht nur Teilfunktionen, sondern ganze Fahrzeug-Generationen für immer stilllegen.

Stephan Joest (geb. 1965) ist bereits seit 1990 in der Amicale Citroën Internationale (ACI) aktiv, dem globalen Dachverband aller nichtkommerziellen Citroën-Clubs, der mittlerweile in 47 Ländern mit über 71.000 Mitgliedern vertreten ist. Seit 2014 ist er ihr Präsident.

Darüber hinaus beschäftigt er sich beruflich u.a. mit dem vernetzten Automobil und kann daraus Rückschlüsse ableiten, welche Vorkehrungen heute getroffen sein müssen, um zukünftig weiterhin Mobilität gewährleisten zu können. Sein ehrenamtliches Engagement im DEUVET, der FIVA, dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut auch zum Thema „Definition Youngtimer“ ge-

Zum DEUVET: Gegründet als „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Veteranen und Markenclubs e.V.“ im Jahre 1976 auf der VETERAMA in Mannheim. Für die Deutsche Veteranenfahrergemeinschaft wurde das Kürzel DEUVET gewählt und als Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. beim Deutschen Bundestag in Berlin akkreditiert.

Durch permanente Arbeit hat der DEUVET die gesetzlichen Regeln für Oldtimer-Fahrzeuge und 1997 auch das H-Kennzeichen mitbestimmt. Nach Beginn der Arbeit des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut in Berlin im Jahr 2009 ist der DEUVET regelmäßiger Teilnehmer und ein wesentlicher Partner für Projekte und Umsetzung der aktuellen Aufgaben. Mit Gründung der Historic Vehicle Group am EU Parlament in Brüssel ist der DEUVET dort ebenfalls für die Interessen der Oldtimerfahrer tätig.

Die Geschichte des DEUVET und der deutschen Oldtimer-Szene wurde 2017 in einem Buch veröffentlicht. Titel: „Jetzt fahr‘ erst mal...“.

Der DEUVET gilt als die einzige demokratisch gewählte Interessen-Vertretung in Bund, Ländern und der EU. Er ist kompetenter Gesprächspartner für Politik, Wirtschaft und vielen Fachkreisen u.a. für Versicherungen, Oldtimer-Veranstaltungen sowie juristischen Fragen zum historischen Fahrzeug.

Rückfragen bitte an:

Jan Hennen

*DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.
Vizepräsident für Kommunikation*

//



JUBELN MUSS ER!

TEXT UND FOTOS: HEINRICH HELLER

In der K 70-Post 3/2018 wurde in einem Beitrag die Frage aufgeworfen, ob die 80 km/h im zweiten Gang mit dem K 70 des Vaters mit 100-PS-Motor nur gefühlt oder real möglich waren.

Da ich mich öfter mit Drehzahlen und Übersetzungsverhältnissen beschäftige, war das Anlaß, hierüber einen Beitrag zu verfassen. Leider ist das Vorhaben irgendwie liegengeblieben, so daß es nun anderthalb Jahre Verspätung hat...

Beim K 70 wurden immer dieselben Getriebeübersetzungen verbaut.

Die Übersetzungsverhältnisse lauteten

1. Gang: $i=3,106$
2. Gang: $i=1,826$
3. Gang: $i=1,214$
4. Gang: $i=0,905$

Variiert wurde über das Differential, welches es in drei Übersetzungsvarianten gibt:

- „kurz“: $i=4,625$
- „mittel“: $i=4,375$
- „lang“: $i=4,125$

Die Motordrehzahl wird zunächst durch die Getriebeübersetzung und dann durch die Differentialübersetzung dividiert.

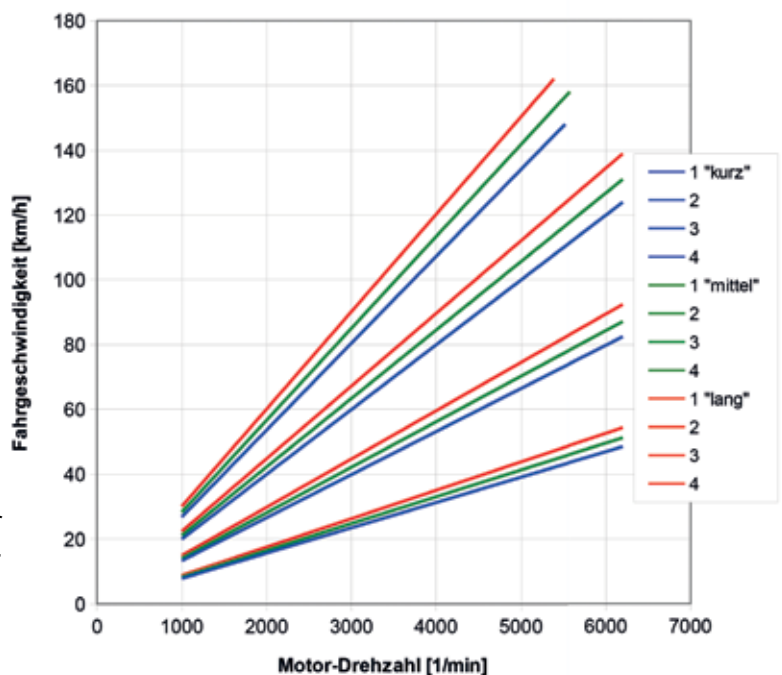
Diese für den Laien kryptischen Zahlen bedeuten z.B. für ein Fahrzeug im 4. Gang mit mittlerer Differentialübersetzung folgendes:

Wenn also der Motor mit 1000 Umdrehungen pro Minute dreht, dreht sich die Getriebeausgangswelle im 4. Gang

mit $1000/0,905=1105$ Umdrehungen pro Minute. Die Antriebswellen zu den Rädern drehen sich dann mit $1104/4,375=253$ Umdrehungen pro Minute.

Über den Abrollumfang der Räder (1,87 m) ergibt sich damit ein zurückgelegter Weg von $253 \cdot 1,87=472$ Metern pro Minute, also 27,3 Kilometern pro Stunde.

So kann man für alle drei Differentialvarianten die Fahrgeschwindigkeit über die Drehzahl berechnen (im Diagramm bis zur jeweiligen Höchstgeschwindigkeit bzw. bis 6200/min gerechnet, also bis zur höchstzulässigen Dauerdrehzahl).



Die 75-PS-Motoren wurden immer mit der kurzen Übersetzung kombiniert.

Die 90-PS-Motoren wurden mit der kurzen Übersetzung ausgeliefert, ab Juni 1971 wurde die mittlere Übersetzung verbaut (Quelle: „Jetzt helfe ich mir selbst, VW K 70“).

Der 100-PS-Motor ist mit der mittleren Übersetzung gestartet und wurde ab Fahrgestellnummer 4842509098 (also ab Ende 1973) mit der langen Übersetzung ausgerüstet (Quelle: Ersatzteilkatalog VW K 70).

Damit läßt sich die eingangs gestellte Frage klar beantworten:

Ja, die 80 km/h im zweiten Gang waren seinerzeit nicht nur gefühlt, sondern real (und das wäre sogar mit der 75-PS-Maschine gegangen).

Mit heutigen Maßstäben betrachtet müßte man die Übersetzungen „lang“, „mittel“ und „kurz“ eher als „kurz“, „sehr kurz“ und „ultrakurz“ bezeichnen, denn heutzutage mit sechs und mehr Gängen sind die Übersetzungen im höchsten Gang erheblich länger als in den 70ern. Man kann das sehr anschaulich über die Drehzahl bei 100 km/h im höchsten Gang vergleichen. Da dreht z.B. ein Corsa E Turbo mit 100 PS im sechsten Gang knapp 2200 Umdrehungen pro Minute, großvolumige Motoren mit automatischen Neunganggetrieben kommen zum Teil mit ca. 1500 Umdrehungen pro Minute aus. Dagegen jubelt der K 70 bei derselben Geschwindigkeit mit 3300, 3500 oder 3700 Umdrehungen pro Minute, je nach Differentialübersetzung.

Damit wären wir bei der Überschrift – der Ausspruch „*Jubeln muß er!*“ wird Ferdinand Porsche zugeschrieben. Und gejubelt wird bis heute.

In den 70ern war das ganz selbstverständlich – und auch erforderlich, um mit nur vier Gängen mithalten zu können, denn da war es wichtig, was ein Wagen „läuft“. Ein Mercedes 350 SE mit 200 PS von 1972 dreht bei 100 km/h immerhin auch schon 2900 Umdrehungen pro Minute, damit er auch sicher echte 200 km/h „läuft“. Ein Mercedes 200 desselben Jahrgangs lag mit 3400 Umdrehungen pro Minute dann etwa auf K 70-Niveau.

Die Zeitschrift *mot* testete in ihrer Ausgabe 24/1973 einen K 70 LS. Offensichtlich hatte das Testfahrzeug schon die „lange“ Differentialübersetzung, denn die wurde sogleich moniert:

„Die Achsuntersetzung wurde für den neuen S-Motor knapper angelegt, auf weniger Drehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit. Das kann Kraftstoff sparen und läßt den Motor etwas ruhiger laufen. [...] Derart auf relativ geringe Drehzahl angelegte Gänge tragen nicht zum Temperament bei: der K 70 S/LS wirkt für einen 100 PS-Wagen behäbig, man erwartet mehr Reserven in den Gängen und muß für kräftiges

Beschleunigen abwärtschalten. Gelegentlich macht ihm auch das spontane Ansprechen aufs Gas im untersten Drehzahlreich zu schaffen.“

Das liest sich wesentlich drehzahlreduzierter als es die Zahlen 3500 und 3300 erwarten lassen.

(Mit dem letzten Satz aus dem Zitat ist das Verschlucken gemeint, das den S-Motor gerne beim schnellen Gasgeben heimsucht.)

Das hohe Drehzahlniveau beim K 70 ist also typisch für die damalige Zeit und gemäß mot auch gerechtfertigt, da die K 70-Motoren nicht berühmt sind für viel Drehmoment und gute Gasannahme aus dem Drehzahlkeller.

NSU hat einst für den K 70-Motor geworben mit dem Satz *„Er zieht aus niedrigen Drehzahlen los wie ein Bulle, ist dabei drehfreudig wie eine Flamenco-Tänzerin“* – realistischer wäre wohl *„Er ist bei niedrigen Drehzahlen kapriköz wie eine Flamenco-Tänzerin und brüllt los wie ein Bulle“*.

Die Ölpreiskrise Ende 1973 war insofern nicht nachhaltig, als daß die Übersetzungen weiterhin kurz gewählt wurden und erst Anfang der 80er fünfte und „E“-Gänge für erste Drehzahlreduktionen sorgten. Bis weit nach der Jahrtausendwende hielten sich aber noch Drehorgeln bis in die Mittelklasse, und noch heute gibt es im Kleinwagensegment Fahrzeuge, die trotz fünf Gängen noch jubeln wie in den 70ern.

Daß der K 70 jubelt, muß man eben akzeptieren. Am einfachsten geht das, wenn man sich in die 70er zurückversetzt, die getönte Pilotenbrille zurechtrückt und sich freut, daß er gut „läuft“...

Über Rückmeldungen zum Thema würde ich mich freuen – man lernt ja nie aus: heinrich.heller@gmx.de //



AUS TRÜMMERN RECYCELT

Die ca. 4-jährige Geschichte vom Schrotthaufen zum K 70



TEXT UND FOTOS: ANDREAS FAULHABER

3. Abschnitt und Finale

Am 22. Mai 2019 machte ich mich mit meiner Frau nun auf eine große Reise nach Schlesien zu Marcin Wyżgoł. Die Wettervorhersage war nicht gerade schön, es sollte kühl, regnerisch und windig sein. Am Abend vorher hatte ich die rollfähige Karosserie verladen und mit einer Abdeckplane und Gurten „eingepackt“, da wir sehr früh um 4.00 Uhr auf die doch lange Reise von über 700 km aufbrechen wollten. Wir rechneten mit mindestens 10 Stunden Fahrt. Ausßerdem informierte uns Marcin noch vor Fahrtantritt, dass Gespanne über 3,5t zul. Gesamtgewicht auf den Autobahnen in Polen mautpflichtig sind, somit hatten wir an der Grenze auch noch einige Formalitäten zu erledigen. Auch Stau im Bereich Breslau war wegen einer großen Baustelle so gut wie sicher. Wir starteten am Morgen noch ohne Regen, aber schon im Bereich Berlin auf der A2 begann der Regen. Das Fahren wurde also anstrengender.

Direkt nach der Einreise in Polen auf der A4 nahmen wir die erste Raststätte, um die Mautformalitäten am Schalter der viaTOLL zu erledigen. Und gut so... Denn keine 10 Minuten wieder auf der Autobahn, sah ich auf einer Brücke ein polizeiähnliches Fahrzeug stehen und kurz darauf im Rückspiegel Blaulicht. Das Auto holte schnell auf. Direkt neben uns verringerten die Insassen ihre Geschwindigkeit, schauten zu uns herüber und erblickten

offensichtlich das Kästchen zur Erfassung der mautpflichtig gefahrenen Strecke hinter der Windschutzscheibe. Sie schalteten ihr Blaulicht aus und setzten ihre Fahrt fort...



Stau bei Breslau

Der „geplante“ Stau bei Breslau war vorhanden und Google Maps leitete uns über teilweise für das Gespann schwierige Umleitungen. Die letzten ca. 200 km liefen dann problemlos im strömenden Regen und wir erreichten unser Ziel erschöpft gegen 18.30 Uhr.

Die Plane über der Karosserie war mittlerweile völlig

zerfleddert und wäre das Wasser nicht zu kalt gewesen, hätte man die Karosserie gut als Badewanne nutzen können. Wir luden also ab, schöpften das Wasser heraus und schoben die Karosserie in eine Garage. Zum Abschluss des Tages „entführte“ uns Marcin noch in ein sehr idyllisches Restaurant und wir ließen den Tag bei gutem Essen und dem einen oder anderen Bier ausklingen. Wir wollten eigentlich noch ein paar Tage Urlaub in Schlesien anhängen, aber nach der Wetterprognose änderten wir unseren Plan und fuhren nach einem guten Frühstück am nächsten Morgen zurück in die Heimat. Als ungefährender Abholtermin wurde August/September vereinbart.

Nun gab es zu Hause auch noch viel zu tun. Als erstes stand die endgültige „Schlachtung“ des Teilespenders an. Und dabei konnte man mal wieder sehen, was Qualitätsmanagement und Zertifizierung so für Blüten treiben. Als ich mit den übrig gebliebenen Karosserieteilen und anderem Schrott beim Schrotthändler auftauchte, sagte der mir: „Für Autos sind wir nicht zertifiziert.“ Den anderen Schrott sollte ich da lassen, das „Auto“ aber zu einer Autoverwertung bringen. Ich lud nichts ab... Er gab mir noch den Tipp, im gleichen Ort zur Autoverwertung zu fahren. Dies tat ich, und siehe da, er wollte von mir 150.- € haben, wenn er den Schrott ablädt. Da es aber Freitag kurz vor Feierabend war, ließ ich den ganzen Schrott auf dem Trailer und stellte ihn auf meinem Hof wieder ab.

Am Montag morgen machte ich mich telefonisch auf die Suche nach einem Abnehmer für meinen Schrott, indem ich immer wieder betonte, dass die völlig ausgeschlachtete Karosserie ohne Motor, Getriebe, Tank, Stoßdämpfer und Bremsen doch nicht mehr als Auto klassifiziert werden kann. Und ich hatte Erfolg. Am Montag Mittag war ich meinen Schrott los und hatte dafür noch 70.- € bekommen.

Dann wurde über den Sommer die ganze Inneneinrichtung gesichtet, gereinigt und für den Wiedereinbau vorbereitet. Auch der Tank musste innen entrostet werden. Ich band ihn mit Spannbändern an meinen Betonmischer, füllte Zironensäure ein und ließ ihn laufen. Das funktionierte so lange gut, bis der Gurt an einer scharfen Stelle durchgescheuert war und der gefüllte Tank herunterfiel. Dabei ist der Auslaufzapfen abgebrochen. Bei dem Tank aus dem Schlachtfahrzeug konnte ich die Ansaugleitung nicht frei bekommen. Gott sei Dank bekam ich von Mario eine Adresse in Hannover, bei denen ich den Zapfen wieder anlöten lassen konnte. Gleichzeitig haben sie den Tank dann auch gleich überprüft und die Dichtigkeit festgestellt.

Nach dem Urlaub im Sommer war dann auch noch der T3 an der Reihe, der musste zum TÜV. Beide Achsschwinge der Hinterachse waren nach nun fast 30 Jahren durchgerostet und bei genauerem Hinsehen gab es da noch mehr Handlungsbedarf. Ich schrieb mit Marcin in Polen und ich schmiedete mit ihm folgenden Plan: Ich saniere bei meinem Bus die gesamte Heckpartie und wenn ich im September den K 70 hole, nehme ich mir drei Tage Zeit zum Aufenthalt und dann bekommt mein T3 eine Lackierung der gesamten Heckpartie und einiger weiterer Partien, die ich vorher schon mal laienhaft „übergesprüht“ hatte.



In Czekanów angekommen



Schrott wegbringen



Reinigung der Inneneinrichtung



Abgerissener Auslaufstutzen am Tank



Arbeitsbeginn beim Lackierer



Spachteln und Schleifen



Motorhaube und Kofferraumdeckel



Motorraum



Türen

Am 22. August machte ich mich mit meiner Frau mit der Bahn und den Fahrrädern für eine Woche auf eine wunderschöne Fahrradtour durch das Moseltal von Koblenz nach Trier. Auf dieser Tour war nicht nur die Mosel, die Weinberge und der Wein schön. Auch gab es fast jeden Tag Fotos aus Polen mit dem Fortschritt bei der Lackierung meines K 70. Ich fieberte also immer mehr dem Tag entgegen, dass ich ihn wieder abholen konnte.

Am 15. September 2019 war es dann so weit. Ein Freund von mir war sehr interessiert, mich auf der Fahrt zu begleiten, denn er wurde in Gleiwitz geboren und wollte gern seine alte Heimat mal wieder sehen. Die Lackiererei von Marcin in Czekanów ist nur ca. 5 km von Gleiwitz entfernt. Wir starteten also um 7.00 Uhr, es war ja Sonntag und wir erwarteten eine bessere Verkehrslage als



Kofferraum

beim Hinbringen und es hatte sich auf der letzten Rückfahrt gezeigt, dass die Route über B6N, A14 und A4 die deutlich bessere Route ist. Auch die Mautformalitäten erledigten sich deutlich schneller als beim ersten Mal, meine Daten waren bei viaTOLL halt schon gespeichert.

Beim T3-Bus hatte ich die Seitenbeplankungen und die hintere Stoßstange weggelassen, damit die Arbeiten in Polen erleichtert



Fertig beim Lackierer



T3 vorbereitet

T3 sanierungsbedürftig

wurden. Mein Freund Waldemar und ich haben unsere Fahrräder mitgenommen und haben in Schlesien drei wunderschöne Tage verbracht. Marcin hat uns für diese Tage sein Fremdenzimmer mit Übernachtung und Frühstück zur Verfügung gestellt.

Für den Rücktransport bereiteten wir den K 70 durch den Einbau der mitgebrachten Front- und Heckscheibe und das Abkleben der Seitenscheibenöffnungen vor.

Am Abend des 18. September war auch der T3 perfekt an den abgesprochenen Stellen lackiert. Kaum zu glauben, man sieht absolut keinen Unterschied zwischen den neu lackierten Partien und dem Rest.

Am 19. September hatten wir dann eine völlig entspannte Rückfahrt.

Damit zeichnete sich ab, dass mein ursprüngliches Ziel, ihn zu seinem 50. Geburtstag (21. August 2021) fertig zu haben, nicht mehr realistisch war. Ich korrigierte dieses Ziel: 50. Geburtstag des VW-Werkes Salzgitter im Juli 2020.

Die Einrüstung der gesamten Teile gesaltete sich dann Dank der früher besorgten und damit vorhandenen Explosionszeichnungen recht problemlos. Die Kabelbäume habe ich als Erstes eingebaut, dann Scheibenwischerge- stänge mit Motor, Hauptbremszylinder und Bremskraft- verstärker und danach wurden Bremsleitungen gebördelt, gebogen und eingebaut, einige, gut erhaltene z.B. an den Bremsätteln, wurden weiter verwendet.

Am 8. Oktober 2019 war „Hochzeit“. Mein Freund Timo ging mir beim Einbau von Motor- Getriebeeinheit zur Hand. Zu zweit und mit dem Kran war das kein großes Problem. Es dauerte dann noch ungefähr zwei Wochen mit Einbau von Tank, Spritleitung, Kühler mit Schläuchen und elektrischen Anschlüssen bis der Motor das erste Mal laufen durfte. Der Motor sprang dann nach Entlüften der Spritleitung auch gleich an, lief aber zunächst nicht wirklich gut. Ich vermutete Nebenluft über die bekannten Schwachstellen der Vergaserflansche. Diese dichtete ich mit hitzebeständigem Silikon und schon wurde der Motorlauf deutlich besser. Von Mario lieh ich mir noch ein Messgerät zur Synchronisation des Vergasers, auch dies brachte eine Verbesserung des Motorlaufes.

In jeder freien Minute wurde nun an der Komplettierung gearbeitet, Die Teppiche wurden eingeklebt und zumindest schon mal der Fahrersitz eingebaut, so dass der K 70 am 22. November 2019 die Werkstatt das erste mal aus eigener Kraft verlassen konnte, wieder ein Meilen- stein! Allerdings qualmte es aus dem Auspuff sehr blau und aus der Verbindung des Auspuffkrümmers mit dem Schalldämpfer tropfte Motoröl. Ich besorgte mir also bei Mario neue Ventilschaftdichtungen und den „Niederdrü- cker“ für die Ventilschaft- dichtungen. Sofort waren die beschriebenen Symptome weg.

Es folgte die Ausrüstung der Türen, Einbau der Lampen und Stoßstangen und am 27. Januar 2020 bekam ich von meinem Freund Petr Podany die Roten Kennzeichen



K 70 wieder zu Hause



Frontscheibe für den Transport eingebaut



Der Motorraum füllt sich wieder



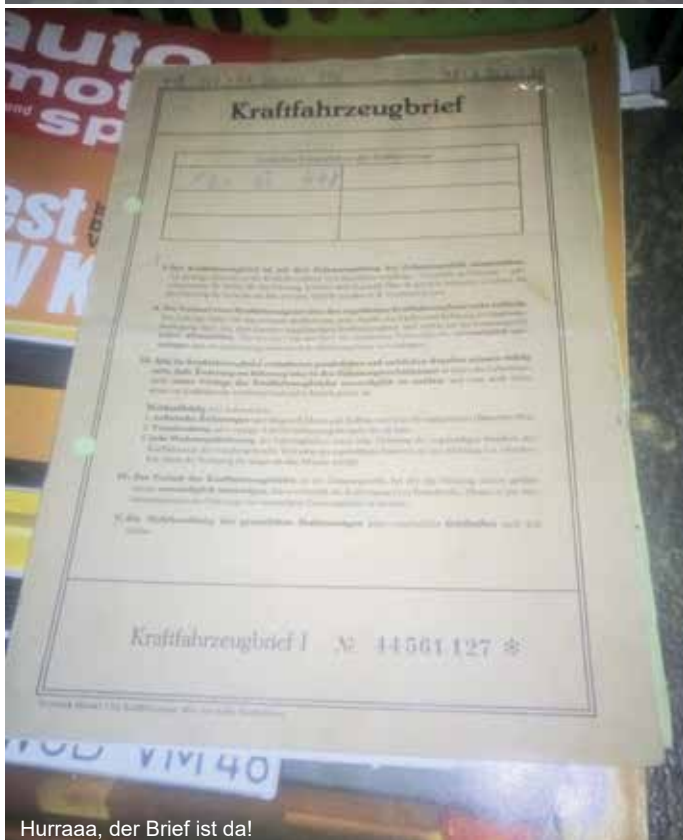
Hochzeit



Bremsleitungen einbauen



Erste Fahrt mit eigener Kraft



Hurraaa, der Brief ist da!

zur Überführung in seine Werkstatt zur Fahrwerksvermessung, ordentlichen Einstellung des Schließwinkels, Zündzeitpunktes und nach CO-Meßgerät des Vergasers. Meine Einstellung des Vergasers ohne Meßgerät stellte sich als fast optimal heraus. Allerdings merkte ich bei der Fahrt in die Werkstatt gleich, dass ich auch die Kupplung noch erneuern musste, das Auto fuhr nicht schneller als 80 km/h, weil bei etwas mehr Gas immer gleich die Kupplung durchrutschte.

Aber beim K 70 kann man ja, Gott sei Dank, die Kupplung bei eingebautem Motor und Getriebe tauschen. Diese Arbeit trainierte ich, während ich auf das Ersatzteil wartete, zunächst an der ausgebauten Motor-Getriebeeinheit des Schlachtfahrzeuges. Die Kupplungsscheibe gab es bei AUTODOC im Internet für unglaubliche 39,88 € incl. Versandkosten. Der Versand erfolgte prompt, so dass ich am 31. Januar 2020 die Kupplungsscheibe zum Einbau zur Verfügung hatte. Der Wechsel der Kupplung

dauerte dann nur ca. 1,5 Stunden.

Der 31. Januar war sowieso für mich und den K 70 ein wirklicher Glückstag. Ziemlich zu Beginn der Restaurierung bekam ich von Mario die Kontaktdaten des Vor-Vorbesitzers, der den K 70 seinerzeit an meinen Verkäufer ohne Papiere verkauft hat. Er erzählte mir am Telefon, dass der alte Papp-Brief bei ihm noch irgendwo herumliegen müsste. Wenn er ihn irgendwann fände, würde er ihn mir schicken. Nachdem ich ihn dann immer wieder über den Fortgang der Restaurierung per WhatsApp unterrichtete, kamen immer wieder Lobesworte, aber leider nie die Mitteilung, dass er den Brief gefunden hätte. Ich glaubte nicht mehr wirklich daran und bereitete mich seelisch und moralisch beim TÜV schon auf eine Vollabnahme zur Erlangung neuer Papiere vor. Doch dann, es war wie Weihnachten, am 29. Januar eine WhatsApp Mitteilung, der Papp-Brief ist gefunden und in Hamburg abholbereit. Postversand fiel bei einem so wertvollen Gegenstand natürlich aus, auch weil noch weitere Gegenstände und Unterlagen aus der Historie dieses K 70 und einige Ersatzteile mitgeliefert werden sollten. Da passte es super, dass mein Sohn am 31. Januar so oder so von Lübeck zu uns nach Vechelde kommen wollte, und da liegt Hamburg ja an der Strecke. Am Abend des 31. Januar hielt ich den Brief in den Händen.

Am 7. Februar kam dann der große Tag, Vorstellung beim TÜV, und ich war ehrlich stolz! **Auf Anhieb durch, ohne erkennbare Mängel!** Nur ein kleiner Hinweis: Das untere Kreuzgelenk der Lenkung hat etwas zu viel Spiel und sollte bald mal ersetzt werden. Aber das ist meine nächste Geschichte...

Die Wiederzulassung erfolgte am 10. Februar 2020 fast 32 Jahre nach der letzten Stilllegung am 9. Mai 1988. //



Vorstellung beim TÜV

FUNDSTÜCK

K 70 IN ALGERIEN

GEFUNDEN VON PIM TIELKEMEIJER





Trotse eigenaren van een K 70

Stolze Besitzer eines K 70

KAMPEERWEEKEND IN FRIESLAND (4-6 SEPTEMBER 2020)

CAMPINGWOCHENENDE IN FRIESLAND (4.-6. SEPTEMBER 2020)



TEXTE UND FOTOS: MICHEL LINSKENS

Een gezellig 'kampeer' weekend in Oudega, in allerlei soorten behuizingen: tent (meest originele kampeermiddel), caravan, camper, blokhut, glamping (zeer luxe ingerichte en complete tent) en hotel. Het laat zien hoe divers ons gezelschap was, maar ook met tenminste één gemeenschappelijke interesse: onze K's. Niet alleen een divers gezelschap, maar dit weekend kenmerkte zich ook door een zeer wisselend weerbeeld. Zo scheen de zon, zo stortte de regen met bakken naar beneden.

Op vrijdag druppelden de meesten binnen op de camping. Na het installeren in de betreffende verblijfplaats werden herinneringen opgehaald, corona-pekrikelen gedeeld en plannen besproken voor zaterdag. Genoeg stof in ieder geval om bij te praten, want dit was het eerste treffen na het oliebolentreffen in januari bij Erica en Michiel in De Bilt.

De toertocht op zaterdag was onovertroffen met 10 (!) K's, weids landschap, kerken en orgelmuziek. Wederom de complimenten voor Jaap en Barbara die vele uurtjes hebben besteed aan een prachtige rit. Ook voor hen was dit deels onbekend terrein, dus voor de 90 km rit hebben ze misschien wel 200 km moeten verkennen! (afgesloten wegen, doodlopende wegen, etc). Opvallend was dat we door een zeer waterrijk gebied

Ein gemütliches Campingwochenende in Oudega, in allen Arten von Unterkünften: Zelt (originalste Campingausrüstung), Wohnwagen, Wohnmobil, Blockhaus, Glamping (sehr luxuriös eingerichtetes und komplettes Zelt) und Hotel. Es zeigt, wie vielfältig unser Unternehmen war, aber auch mit mindestens einem gemeinsamen Interesse:

unseren K's. Nicht nur eine abwechslungsreiche Gruppe, sondern dieses Wochenende war auch von einer sich sehr ändernden Wettersituation geprägt. Die Sonne schien so, der Regen regnete so.

Am Freitag tröpfelten die meisten von ihnen auf den Campingplatz. Nach der Installation in der entsprechenden Residenz wurden Erinnerungen abgerufen, Corona-Gefahren geteilt und Pläne für Samstag besprochen. Auf jeden Fall genug Material, um aufzuholen, denn dies war die erste Begegnung nach dem Oliebolentreffen im Januar bei Erica und Michiel in De Bilt.

Die Tour am Samstag war mit 10 (!) K's, weiter Landschaft, Kirchen und Orgelmusik unübertraffen. Nochmals die Komplimente an Jaap und Barbara, die viele Stunden auf einer schönen Fahrt verbracht haben. Dies war auch für sie teilweise unbekanntes Gebiet, so dass sie für die 90 km lange Fahrt möglicherweise 200 km

erkunden mussten! (gesperrte Straßen, Sackgassen usw.). Es fiel auf, dass wir durch ein sehr nasses Gebiet fuhren, aber sehr



De camping

Der Campingplatz



Een slang van 10 K 70's door het Friese landschap

Eine Schlange von 10 K 70 durch die friesische Landschaft



Een typisch Fries kerkje op een terp

Eine typisch friesische Kirche auf einem Hügel



Een van de laatste treffen voor Tonnis en Akkie?

Eine der letzten Begegnungen für Tonnis und Akkie?

reden, maar het water heel vaak niet in beeld kregen, wel veel masten die boven het weiland uitstaken. Soms kwam je wel een schip tegen, maar die voer over ons hoofd heen in een aquaduct. Vooral de uitgestrektheid en schoonheid van Friesland viel op.

oft nicht das Wasser nicht zu sehen bekamen, sondern viele Masten, die über die Weide ragten. Manchmal sind wir auf ein Schiff gestoßen, aber es ist in einem Aquädukt über unsere Köpfe gefahren. Besonders auffällig war die Weite und Schönheit Frieslands.

In het groene en platte Friesland is aan de horizon altijd wel een kleine kerktoeren zichtbaar. We steken vaak bruggetjes over en berijden soms smalle wegen. Jan v/d Wal heeft ons samen met zijn vriend Tjibbe Reitsma een aantal kerkjes laten zien en de daarin staande orgels laten klinken. Tjibbe heeft zelfs een onnavolgbare poging gedaan om ons uit te leggen wat de relatie was tussen het toerental van een K 70 (r.p.m.) en de muzikale trillingen van een orgel (Hertz). Het klonk redelijk, maar ik ben helaas niet in staat dit te reproduceren, ondanks het spiekbriefje dat hij Erica had meegegeven.

Im grünen und flachen Friesland ist am Horizont immer ein kleiner Kirchturm zu sehen. Wir überqueren oft Brücken und fahren manchmal schmale Straßen. Jan v / d Wal zeigte uns zusammen mit seinem Freund Tjibbe Reitsma eine Reihe von Kirchen und spielte die Orgeln in ihnen. Tjibbe machte sogar einen unnachahmlichen Versuch, uns die Beziehung zwischen der Geschwindigkeit eines K 70 (U / min) und den musikalischen Schwingungen einer Orgel (Hertz) zu erklären. Es klang ver-

nünftig, aber leider kann ich das trotz des Spickzettels, den er Erica gegeben hat, nicht reproduzieren.

Helaas wilde de horeca deze keer niet echt meewerken: prachtige locaties aan een meer of een kanaal met voorbijvarende vrachtschepen (die soms het terras blank zetten – gelukkig zaten wij binnen)



Gespannen luisteren naar bijzondere orgelmuziek van Jan van der Wal

Angespanntes Hören spezieller Orgelmusik von Jan van der Wal

en vele pleziervaartuigen, van motorsloepjes tot klassieke schepen van de bruine vloot. Het eten echter kwam niet overeen met de kwaliteit van de ligging van de horecagelegenheid en ruim twee uur wachten op een driegangmenu viel bij een aantal van ons niet in goede aarde.

Leider wollte die Gastronomie diesmal nicht wirklich zusammenarbeiten: wunderschöne Orte an einem See oder einem Kanal mit vorbeifahrenden Frachtschiffen (die manchmal die Terrasse überfluten - zum

Glück waren wir drinnen) und vielen Vergnügungsbooten, von Motorschaluppen bis zu klassischen Schiffen der braunen Flotte. Das Essen entsprach jedoch nicht der Qualität des Standorts der Catering-Einrichtung und einige von uns war zwei Stunden auf ein Drei-Gänge-Menü warten zu viel.

Zondag hebben we nog een korte slotrit gemaakt (27 km), met de bedoeling om te eindigen op een gezellig terras om het weekend nog kort te bespreken en afspraken te maken. Maar ook hier gooide Corona roet in het eten, het terras was gesloten. Dan maar op het parkeerterrein afscheid nemen met het mooie vooruitzicht om op 25 oktober het laatste treffen van dit jaar te vieren, inclusief een prachtig afscheid voor Tonnis en Akkie. Maar toe kwam de tweede golf.....

Am Sonntag machten wir eine kurze letzte Fahrt (27 km) mit der Absicht, auf einer gemütlichen Terrasse zu enden, um das Wochenende kurz zu besprechen und Termine zu vereinbaren. Aber auch hier warf Corona einen Schraubenschlüssel in die Werke, die Terrasse war geschlossen. Dann verabschiedeten wir uns auf dem Parkplatz mit der schönen Aussicht, das letzte Treffen dieses Jahres am 25. Oktober zu feiern, einschließlich eines wunderbaren Abschieds für Tonnis und Akkie. Aber die zweite Welle kam ...

De volgende mensen hebben dit weekend van dichtbij meegemaakt: Serge en Anne, Siemon, Hannie en Jannie, Lefert en Marijke, Jaap en Barbara,, Pim en Anne Marie, Tonnis en Akkie, Jos en Ellen + dochters, Jan en Arendje v/d Wal en Tjibbe (zaterdag), Ralf en Martina, Henry + zoon, en Michiel en Erica.

Folgende Personen haben dieses Wochenende hautnah erlebt: Serge und Anne, Siemon, Hannie und Jannie, Lefert und Marijke, Jaap und Barbara,, Pim und Anne Marie, Tonnis und Akkie, Jos und Ellen + zwei Töchter, Jan und Arendje v/d Wal und Tjibbe (zaterdag), Ralf und Martina, Henry + Sohn, Michiel und Erica.

Quand on fait de meilleures voitures, on a de meilleurs conducteurs.



NEULICH IM EMAIL-POSTFACH:

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Anlage übersende ich Ihnen einen Scan eines Werbemittels vom Sommer 1973 (100 PS-Motor), das ich im Juni 1974 bei einem VW-Händler in Arles mitgenommen habe.
Titel und Tenor: Macht man bessere Autos hat man bessere Fahrer.

Da sieht der K 70 doch toll aus.

In kasanrot fuhr ihn mein Vater von Februar 1974 bis Oktober 1977, ich dann bis Dezember 1981, es war ein „Lawa“ vom Modelljahr 1973 mit Dreispeichen-Lenkrad...

Für Ihre Bemühungen besten Dank. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Würzburg
Kind regards/Meilleures salutations/Con saludos cordiales/
Saluti cordiali

Wolfgang Hugo



