

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

Mitgliedermagazin



**ABENTEUER K70-BERGUNG:**  
Der K 70 vom Ätna

Seite 13



**UNTERWEGS:**  
„KATASTROPHE“ IM WESTERWALD

Seite 21



**STEEL BUDDIES**  
„KATASTROPHE“ IM WESTERWALD

**Film & Fernsehen:**  
UNSER GOLDENER K70 AM FILMSET

Seite 29



**50 JAHRE TRANSITSTRECKE**

## VORSTAND

### 1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf.knispel@k70-club.de

### 2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobias.koenig@k70-club.de

### 3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Potstiege 3b • 48161 Münster

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

### 4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

BENJAMIN ARNOLD

Im Höllenstein 2 • 69124 Heidelberg

eMail: benjamin.arnold@k70-club.de

### 5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde

Telefon: +49 (0) 53 02 64 67 • eMail: kassenwart@k70-club.de

### K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber

• +49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de

### CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster

• eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

printed by: **DRUCK**



**WirmachenDruck.de**

**Sie sparen, wir drucken!**

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 k70-post@k70-club.de senden.

### RICHTLINIEN FÜR DIE K 70-POST

- Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.
- Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.
- Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.
- Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.
- Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.
- In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.

### INTERNETAUFTRITT

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

### BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER 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

sergevandongelaar@wxs.nl

### LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

HENRY KROEZEN

rooshenry@hotmail.com

+31 (0) 64 87 21 48 7

### TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)

oder per Telefon:

**01 72 38 55 40 2**

Wir sind Mitglied im



**TITELBILD:** ALBERT ERNST MÜHLIG (1862)  
„WINTERGEWITTER“, INTERPRETATION MIT K 70  
KOMBI PROTOTYP, ANDREAS KERNKE (2021)



**RÜCKSEITE:**  
SCHWEDISCHE K 70-WERBUNG



# JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG, DER ALTE SIZILIANER UND WINTER-DRIVER

TEXT: ANDREAS KERNKE

**U**nd schon sind wir wieder bei der Winterausgabe unseres Clubmagazins. Immerhin ist es die 42. Ausgabe unter meiner Redaktion.

Im September war Jahreshauptversammlung in Marktheidenfeld zwischen Würzburg und Aschaffenburg. Nicht nur, dass diese Veranstaltung (für mich) ungewöhnlich weit südlich lag - auch die besondere Anwesenheitsmöglichkeiten war innovativ - man konnte der Versammlung per Skype folgen. Da ich zu diesem Zeitpunkt im Urlaub auf Sizilien weilte, war meine Teilnahme an der Videokonferenz eine fulminante Möglichkeit, dem Geschehen in über 2.000 Kilometer Entfernung dennoch live zu folgen. Entgegen meiner Befürchtung, dass die Bild- und Tonqualität wahrscheinlich schlecht sein würde, hatte ich keinerlei Einbußen - ganz im Gegenteil, mein Empfang war perfekt. Wobei ich mich darüber nicht wundern sollte - z.B. in Punkto Telefonempfang ist Italien den Deutschen weit voraus. In jedem Tunnel, an jeder Bergkuppe funktioniert das Handy einwandfrei. In High-Tech-Deutschland reiht sich dagegen noch immer Funkloch an Funkloch. Also: Daumen hoch für die Videokonferenz zur Jahreshauptversammlung - ich bin sehr dafür, dieses zur festen Einrichtung werden zu lassen.

Drei Tage nach der JHV machten wir uns dann auf den Weg zum Vulkan Ätna - dort holten wir mit Andreas Faulhaber's Trailer einen 72er K 70 ab, den ich bereits zwei Jahren zuvor dort besichtigt und gekauft hatte. Wie es uns bei dieser abenteuerlichen Reise ergangen ist, erzähle ich - natürlich reich bebildert - ab Seite 13 dieser Ausgabe der K 70-POST. Am Ende steht der silberne Fund tatsächlich bei uns zuhause. Schon beim Abladen spürte

ich, dass dieser K 70 ein Glücksgriff ist. Mein Schweissgerät wird ihm jedenfalls nicht zu nahe kommen müssen - es gibt keine Durchrostungen. Selbstverständlich ist der sizilianische Alltag nicht spurlos an ihm vorübergegangen. Er dürfte auf Sizilien jedoch niemals Streusalz gesehen haben. Inzwischen sind die ersten Aufarbeitungen ange laufen. Ein befreundeter Lackprofi hat den jahrzehntelang ungepflegten Lack gereinigt und poliert - das erstaunliche Ergebnis hat uns spontan entscheiden lassen, die auf ganz normale Art gealterte Oberfläche so zu belassen - Altautobesitzer bezeichnen so etwas ja auch als Patina. Andere erzeugen Patina künstlich mit Vintage-Effekten - ich nutze jene Spuren, die fast 50 Jahre Alltag hinterlassen haben: sizilianischer Verkehr, Mittelmeerklima mit extremer Sonneneinstrahlung, Vulkanasche vom Ätna und viele weitere unbekannte Einflüsse. Geschichten eines Autolebens.

Von sizilianischer Hitze zum deutschen Winter - der in den nächsten Monaten ja wieder ansteht. Inzwischen befinden sich die meisten K 70 hoffentlich in ihren Winterlagern. Ich kenne eigentlich niemanden mehr, der ernsthaft davon überzeugt ist, seinen K 70 als All-Day-Driver auch im Winter fahren zu müssen. Ich persönlich halte derartige Verhalten in gewisser Weise für anarchistisch, irgendwie aufmüpfig und offensichtlich unbelehrbar. Es ist zu mutmaßen, dass dieses eine auf den eigenen Oldtimer übertragene Form des Masochismus sein könnte - eine Lust oder Befriedigung am Schaden des Fahrzeugs. Damit unterscheidet sich diese mutmaßliche Lust und Befriedigung sehr deutlich von den Gefühlen der meisten von uns zum eigenen K 70.

**Euch schöne Weihnachtstage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. //**

2	<b>IMPRESSUM</b>
3	<b>EDITORIAL</b>
4	<b>JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG</b> Bericht über die JHV 2021
6	<b>JHV-PROTOKOLL</b>
8	<b>VORSTELLUNG</b> Andreas Faulhaber, der neue Kassenwart stellt sich vor
11	<b>GLEICHTEILELISTE</b>
13	<b>ABENTEUER K 70-BERGUNG</b> Der K 70 vom Ätna
20	<b>TEILEPOOL-INVENTUR</b> Es ist (fast) vollbracht!
21	<b>UNTERWEGS</b> „Katastrophe“ im Westerwald
25	<b>TECHNIK</b> 11 Liter sind normal?
29	<b>FILM &amp; FERNSEHEN</b> 50 Jahre Transitstrecke Mario Thimm: Unser goldener K 70 am Filmset
31	<b>VERKAUF</b>



## UNSERE JAHRES

TEXT UND FOTOS: RALF KNISPEL

**E**inige Mitglieder waren bereits in den voran gegangenen Tagen angereist, um die schöne Umgebung an Main und Tauber zu erkunden. Am Freitagabend war es dann schon eine größere, gesellige Runde die im Innenhof des Gasthauses „Baumhof-Tenne“ ihr Abendessen einnahm und entsprechend lang wurde der Abend.

größer wurde und Tische hinzugeholt werden mussten.

Diese Runde verlegte rechtzeitig Ihren Standort zum Gasthaus, so dass pünktlich um 17 Uhr mit der Jahreshauptversammlung begonnen wurde. Den Verlauf der Jahreshauptversammlung kann man dem Protokoll (Seite 6) entnehmen.

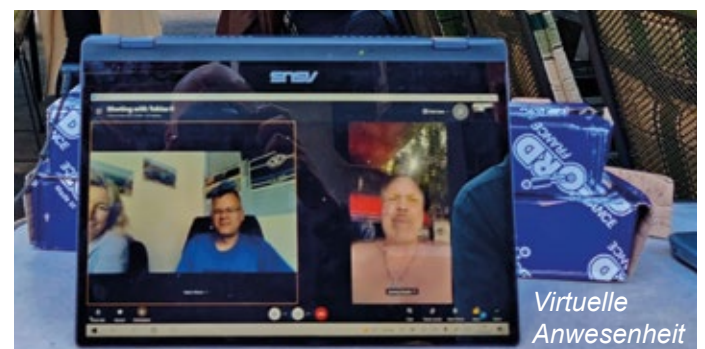


Gesellig am Freitagabend



JHV Marktheidenfeld

Erstmals folgten ein paar Mitglieder der Versammlung via „Skype“. So waren Manuela und Mario Thimm aus beruflichen Gründen nicht angereist und auch Andreas Kerne verfolgte aus dem Urlaub auf Sizilien der Versammlung. Andreas saß, den landesspezifischen Bedingungen angepasst, mit nacktem Oberkörper vor seiner Webcam.



Virtuelle Anwesenheit

Den Samstagvormittag nutzten viele für eigene Unternehmungen. An der Zufahrt zum Gasthaus versammelte sich ab Mittag bei schönstem Sonnenwetter nach und nach eine Gruppe bei Kaffee und Kuchen im Außenbereich vor einer Bäckerei. Die an der Straße geparkten K 70 blieben Neuankömmlingen nicht verborgen, so dass die Runde stetig



## HAUPTVERSAMMLUNG 2021

Ich möchte hier einen ganz herzlichen Dank an den scheidenden Kassenwart Bengt Meder und seine Frau Simone aussprechen. Beide haben dem Verein einen großen Dienst erwiesen und innerhalb von drei Jahren mit akribischer Kleinarbeit den Kassenbestand und die Mitgliederliste wieder auf aktuellen Stand gebracht. Noch einmal unser aller Dank.



genommen, sondern auch das Angebot einer Eisdielen. Nach einem Gruppenfoto auf der gegenüberliegenden Seite des Main ging es weiter zum Schloss Mespelbrunn und



*Vorstand mit altem und neuem Kassenwart*

Unser neuer Kassenwart, Andreas Faulhaber, hatte sich nach anfänglicher Zurückhaltung dann doch freiwillig für das Amt zur Verfügung gestellt. Schon bei unseren ersten Gesprächen konnte ich feststellen, dass er der Richtige ist um unseren Verein noch ein wichtiges Stück weiter zu bringen. Er bringt sehr gute Kenntnisse des Steuerrechtes mit, da seine Frau Ursula jahrelang einen Handarbeitsladen betrieben hat.

Bereits nach etwas mehr als einer Stunde konnte die Jahreshauptversammlung, die vermutlich zum ersten Mal unter freiem Himmel durchgeführt wurde, beendet werden.

Am Sonntag folgte eine etwa 100 Km lange Rundfahrt durch den nördlichen Spessart. Im historischen Wertheim wurden nicht nur die Altstadt und die Burg in Augenschein



*Wir haben uns das Eis schmecken lassen*

abschließendem Kaffeetrinken, wieder zurück in Marktheidenfeld. Hier gesellte sich ein freundlicher NSU-Fahrer zu uns, der von unserer Veranstaltung bei „Facebook“ erfahren hatte und sich die „selten gewordenen“ K 70 anschauen wollte.

Rundum wieder eine gelungene Veranstaltung unter guten Freunden. //



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

Ort/Datum

Landgasthof Baumhof Tenne  
Baumhofstraße 147  
97828 Marktheidenfeld

11. September 2021

### 1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der 1. Vorsitzende Ralf Knispel eröffnet um 17:00 Uhr die ordentliche Jahreshauptversammlung. Er begrüßt alle anwesenden Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

### 2. Wahl einer Wahlleiterin/ eines Wahlleiters

Ingo Menker wird als Wahlleiter vorgeschlagen und nimmt die Wahl an.

### 3. Bericht des Vorstandes

Ralf Knispel berichtet, dass aufgrund der hohen Nachfrage nun statt zehn insgesamt zwanzig Edelstahlauspuffanlagen in Auftrag gegeben wurden.

Die Lokalität der diesjährigen JHV wurde möglichst zentral ausgewählt, damit alle ungefähr den gleichen Anfahrtsweg haben.

Es werden monatlich Vorstandstreffen via Skype abgehalten.

Tobias König berichtet, dass weitere Nachfertigungen von Teilen in der Mache sind. Dies sind die Vergaßerflansche und die Stoßdämpfer. Der Vorteil der neuen Vergaßerflansche aus Aluminium und Bekelit ist, dass die Breite eingehalten werden kann. Somit ist ein Einbau problemlos möglich. Der Preis wird ca. 120€/ Satz betragen. Er selbst hat den ersten Satz Flansche verbaut. Sie funktionieren einwandfrei. Der Vorstand schlägt vor, statt 20 Satz gleich 30 Satz zu betellen. Der Kauf für die Club Mitglieder soll ab Januar möglich sein.

Die dritte Nachfertigung, die der Vorstand in Auftrag gegeben hat, sind die Stoßdämpfer. Ein Mustersatz wurde von Tobias König bei Firma Record in Frankreich bestellt und wird von ihm auch eingebaut und getestet.

Rupert Zeh wird den Vorstand unterstützen und das erste Muster der Edelstahlauspuffanlage in seinen K70 einbauen und testen. Sämtliche Nachbauten werden zuerst erst in einem Fahrzeug verbaut und geprüft. Wichtig sind bei der Auspuffanlage z.B. die Baumaße und die Akustik. Tobias König hat von VW die original Daten (Dämpferkennlinie, Abmessungen, etc...) erhalten.

Auch andere Club Mitglieder werden uns bei den Nachfertigungen tatkräftig unterstützen: Heribert Spieß möchte sich um die Ausrücklager von Schäffler und Markus Retz sich um die Nachfertigung der Radläufe kümmern.

Alexis Emmerich ist aus familiären Gründen leider verhindert und lässt sich entschuldigen. Er übernimmt den Versand der K70 Post und ist aufgrund seines Fachwissens bei Themen wie Additive für den Kraftstoff, etc... involviert.

Benjamin Arnold bedankt sich bei den anderen Vorständen für die hervorragende Zusammenarbeit und die monatlichen Skype Meetings. Dies habe die gute Zusammenarbeit entscheidend erleichtert.

Es wird angeregt, die ausländischen Mitglieder durch einen festen Ansprechpartner besser einzubinden.

### 4. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2020

Der Kassenwart Bengt Meder verkündet, dass durch die Eintreibung von Mitgliedsbeiträgen der Kassenstand innerhalb der letzten 10 Monate von 20.000 auf 30.000€ gestiegen ist. Er mahnt, dass wir den Ersatzteilbestand dringend bewerten müssen, da wir für eine GUV eine vollständige Inventur benötigen. Der Termin für die Inventur des Ersatzteillagers ist am nächsten Wochenende beim Teilewart Mario Thimm. Es gibt hierfür schon einige Zusagen aus dem Verein.

Bengt und seine Frau Simone haben alle säumigen Mitglieder angeschrieben und in mühevoller Kleinarbeit die Adressen, Telefon- und Kontonummern aktualisiert. Dadurch haben viele Mitglieder für mehrere Jahre nachbezahlt.

### 5. Vorstellung des Haushaltsplanes 2021 durch den Kassenwart

Eine Planung für 2022 ist momentan noch nicht möglich, da die Materialwirtschaft (die Inventur des Ersatzteillagers) zuerst mit einberechnet und verbucht werden müsste.

## 6. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2020

Rupert Zeh und Markus Retz haben die Kasse stichprobenartig geprüft.

Sie berichten, dass der Kassenwart eine gute Struktur und Übersicht eingebracht hat und die Kasse ordentlich ist. Alle Ausgaben waren in Ordnung. Zwei Rechnungen an Mitglieder wurden noch nicht versendet. Dies soll zeitnah geschehen.

Die Kassenprüfer empfehlen die Entlastung des Kassenwarts.

Ergebnis: Der Kassenwart wurde einstimmig entlastet.

Dem aktuellen Vorstand wird empfohlen, darüber zu entscheiden, ob jenen Mitgliedern, die nicht zahlen, der Zugang zum Ersatzteile Pool verweigert werden soll.

## 7. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2020

Der Vorstand soll en Block entastet werden. Ergebnis: Einstimmige Entlastung

## 8. Genehmigung des Haushaltsplanes 2021

Dieser Tagesordnungspunkt entfällt, da es noch keinen Haushaltsplan gibt

## 9. Wahl des Vorstandes

Der Kassenwart, Bengt Meder gibt aus gesundheitlichen Gründen sein Amt ab. Dies hat er bereits bei der letzten Jahreshauptversammlung am 03.10.2020 angekündigt.

Eine Umfrage ergibt, dass bis auf Andreas Faulhaber, niemand für ein Vorstandsamt kandidieren möchte.

Ingo Menker übernimmt die Wahlleitung und führt die Wahlen durch:

Der bisherige Vorstand wird – mit Ausnahme des Kassenwarts – einstimmig wieder gewählt und im Amt bestätigt.

Als neuer Kassenwart und 5. Vorstand wird Andreas Faulhaber vorgeschlagen und -bei eigener Enthaltung- einstimmig gewählt.

Andreas Faulhaber nimmt die Wahl an und bedankt sich bei den anwesenden Mitgliedern für Ihr Vertrauen.

## 10. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

Es gibt bereits Kontakt zum Steuerberater und dem Finanzamt. Ziel ist, die Beiträge zukünftig mit Hilfe der WISO Mein Verein Software die Beiträge automatisch einzuziehen.

Markus Retz stellt den Antrag, Matthias und Hermann Steil als Ehrenmitglieder aufzunehmen und Ihnen eine kleine Aufmerksamkeit zukommen zu lassen.

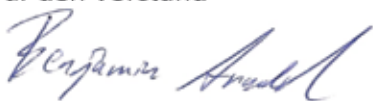
Begründung: Beide kümmern sich seit Jahren um die defekten Wasserpumpen und Ventile der des Vereins. Sie machen jedes mal eine aufwändige Generalüberholung der Wasserpumpen.

Es wird beschlossen, dass beide Herren Ehrenmitglieder werden und einen Essensgutschein oder einen Präsentkorb bekommen.

Der Vorstand kümmert sich darum.

Die Jahreshauptversammlung wird vom 1. Vorsitzenden, Ralf Knispel um 18:08Uhr geschlossen.

Für den Vorstand



Benjamin Arnold (Schriftwart)



14.09.2021 18:10

Ralf Knispel (1. Vorsitzender)

## AUS TRÜMMERN RECYCELT

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



TEXT UND FOTOS: ANDREAS FAULHABER

**L**iebe Mitglieder des 1. internationalen K 70 Clubs, am 11. September haben mich die anwesenden Mitglieder auf der Jahreshauptversammlung einstimmig zum neuen Kassenwart gewählt, nachdem ich mich nach dem Aufruf in der K 70-Post bei unserem 1. Vorsitzenden Ralf Knispel zur Übernahme dieser Aufgabe bereiterklärt hatte. Erwartungsgemäß gab es keine Gegenkandidaten und somit auch keine „Kampfabstimmung“.

Meine Kontaktdaten sind folgende:  
 Andreas Faulhaber  
 Konrad-Adenauer-Ring 42  
 38159 Vechede  
 Tel.: +49 171 495 7327  
 Fax: +49 5302 922 684  
 e-mail: kassenwart@k70-club.de

Zu meinen persönlichen Verhältnissen: Ich bin 63 Jahre alt, habe mein Berufsleben als Fachkrankenpfleger für Dialyse und Nephrologie und Techniker für die Instandhaltung der Dialysegeräte verbracht. Ich bin seit 42 Jahren (mit der gleichen Frau) verheiratet und wir erfreuen uns an vier erwachsenen Kindern und mittlerweile neun Enkelkindern. Mein Hobby? Na ratet mal.... RICHTIG: Oldtimer: Prinz 4, Bj. 1964, URAL Dnepr, Bj 1958, VW Bus T3, Bj. 1990, NSU Typ 110, Bj 1966 z.Zt. in Arbeit und natürlich VW K 70

Alle interessierten Leser der K 70-Post kennen mich schon von dem Bericht über die Restaurierung meines K 70 „Aus Trümmern recycelt“ (Ausgabe 3+4/2020 und 1/2021). Bei dieser Restauration ist mir sehr klar geworden, wie wichtig der Club für alle Betreiber und Liebhaber dieses seltenen Kulturgutes ist.

Diese Erfahrungen treiben mich an, diesen nicht leichten Posten in unserem Club zu übernehmen.

Ich bin bei der Erfüllung meiner Aufgaben aber auch auf EUCH alle sehr angewiesen, IHR könnt mir die Arbeit erleichtern oder sehr schwer machen.

Der Verein ist ohne die Beiträge der Mitglieder nicht arbeitsfähig, daher ist der Einzug der Beiträge und die Kontrolle der Beitragszahlungen der aufwendigste Teil meiner Tätigkeit. Diese Tätigkeit wird mir sehr erleichtert, wenn möglichst viele Mitglieder das Lastschriftverfahren nutzen. Dafür bedarf es eines gültigen SEPA-Lastschriftmandates. Ein Vordruck ist auf Seite 8 abgedruckt.

Wer noch kein Lastschriftmandat erteilt hat und mir die Arbeit erleichtern möchte, kann diesen Vordruck ausfüllen und mir auf einem der o.a. Kontaktwege zusenden. Sollte ich von jemandem zwei gültige Mandate besitzen, werde ich das ältere vernichten und nur das neueste benutzen. Wer also unsicher ist, kann mir gerne ein neues, aktuelles Mandat zusenden. Vielen Dank!

Ebenso sehr erleichtert wird mir meine Aufgabe, wenn bei der Bezahlung der Rechnungen aus dem Teilepool unbedingt die Rechnungsnummer angegeben wird, das erspart unendlich viel Sucharbeit. Auch dafür schon mal herzlichen Dank!

Nun freue ich mich auf eine angenehme und für unsere „Lieblinge“ hilfreiche und gedeihliche Zusammenarbeit und grüße mit herzlichen K 70-Grüßen

Andreas Faulhaber  
Kassenwart





Dear members of the 1st international K 70 Club,

on September 11, the members present unanimously elected me as the new treasurer at the annual general meeting, after I had agreed to our chairman Ralf Knispel after the call in the K 70-Post to take over this task. As expected, there were no opposing candidates and therefore no „fight vote“.

My contact details are as follows:

Andreas Faulhaber  
Konrad-Adenauer-Ring 42  
38159 Vechede

Tel .: +49 171 495 7327  
Fax: +49 5302 922 684  
e-mail: kassenwart@k70-club.de

About my personal circumstances: I am 63 years old and have spent my professional life as a specialist nurse for dialysis and nephrology and a technician for the maintenance of dialysis machines. I have been married to the same woman for 42 years and we are happy to have 4 grown children and now 9 grandchildren.

My hobby? Well guess... right: oldtimer: Prinz 4 from 1964, URAL Dnepr from 1958, VW Bus T3 from 1990, NSU Typ 110 from 1966 currently in progress and of course VW K 70.

All interested readers of the K 70-Post already know me from the report on the restoration of my K70 „Aus Trümmern recycelt“ (Issue 3 + 4/2020 and 1/2021). During this restoration it became very clear to me how important the club is for all operators and lovers of this rare cultural asset.

These experiences drive me to take on this difficult posi-

on in our club.

I am very dependent on YOU all in the fulfillment of my tasks, YOU can make my work easier or very difficult.

The Club is not able to work without the fee of the members, therefore the collection of the contributions and the control of the contribution payments is the most important part of my work. This activity is made much easier for me if as many members as possible use the direct debit procedure. A valid SEPA direct debit mandate is required for this. A form is printed on site 8.

Anyone who has not yet issued a direct debit mandate and would like to make my work easier can fill out this form and send it to me using one of the above contact channels. Should I have two valid mandates from someone, I will destroy the older one and only use the latest one. So if you are unsure, you are welcome to send me a new, current mandate.

Thanks very much!

My job is also made much easier if the invoice number is given when paying the invoices from the parts pool, which saves an infinite amount of search work. Thank you very much for that too!

Now I am looking forward to a pleasant and for our „darlings“ helpful and fruitful cooperation with best regards and warm K 70 greetings

Andreas Faulhaber  
Treasurer

# SEPA-Lastschriftmandat SEPA Direct Debit Mandate

Name des Zahlungsempfängers / Creditor name:

1. internationaler K 70 Club e.V.

Anschrift des Zahlungsempfängers / Creditor address

Straße und Hausnummer / Street name and number:

Haldener Str. 213

Postleitzahl und Ort / Postal code and city:

58095 Hagen

Land / Country:

Germany

Gläubiger-Identifikationsnummer / Creditor identifier:

DE78 ZZZ0 0000 7055 01

Mandatsreferenz (vom Zahlungsempfänger auszufüllen) / Mandate reference (to be completed by the creditor):

Wird nach Eintritt in den Club gesondert mitgeteilt.

Ich ermächtige / Wir ermächtigen (A) den Zahlungsempfänger 1. internationaler K 70 Club e.V. Zahlungen von meinem / unserem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich (B) weise ich mein / weisen wir unser Kreditinstitut an, die vom Zahlungsempfänger 1. internationaler K 70 Club e.V. auf mein / unser Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann / Wir können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem / unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

By signing this mandate form, you authorise (A) the creditor 1. internationaler K 70 Club e.V. to send instructions to your bank to debit your account and (B) your bank to debit your account in accordance with the instructions from the creditor 1. internationaler K 70 Club e.V.

As part of your rights, you are entitled to a refund from your bank under the terms and conditions of your agreement with your bank. A refund must be claimed within 8 weeks starting from the date on which your account was debited.

Zahlungsart / Type of payment:

Wiederkehrende Zahlung / Recurrent payment  Einmalige Zahlung / One-off payment

Name des Zahlungspflichtigen (Kontoinhaber) / Debtor name:

Anschrift des Zahlungspflichtigen (Kontoinhaber) / Debtor address

Straße und Hausnummer / Street name and number:

Postleitzahl und Ort / Postal code and city:

Land / Country:

IBAN des Zahlungspflichtigen (max. 35 Stellen) / IBAN of the debtor (max. 35 characters):

BIC (8 oder 11 Stellen) / BIC (8 or 11 characters):

Ort / Location:

Datum (TT/MM/JJJJ) / Date (DD/MM/YYYY):

Unterschrift(en) des Zahlungspflichtigen (Kontoinhaber) / Signature(s) of the debtor:

Hinweis: Meine / Unsere Rechte zu dem obigen Mandat sind in einem Merkblatt enthalten, das ich / wir von meinem / unserem Kreditinstitut erhalten kann.  
Note: Your rights regarding the above mandate are explained in a statement that you can obtain from your bank.

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tippageber
Motor	Luffilter 2.Version Ventilführungen und Ventildeckel Hubkolben	028129635A	UFI Neuteil NSU Alfa	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €		Weiches Modell? Von wann?	Thimm Daniel Hennigs Daniel Hennigs
	Zündanlage		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
	Kühlung / Heizung	028121051A	Febi Neuteil Porsche	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm Daniel Hennigs
Vergaser									
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Kupplungsscheibe Kupplung (Sachs)		BLUE PRINT Audi Typ 81, Passat Typ 32/33	ADV183116	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	36,99 €			Andreas Faulhaber Daniel Hennigs
	Auspuff								
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €			Thimm Daniel Hennigs
	Plastkling am oberen Ende der Lenksäule Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	Golf 1 VW Käfer					nach Abschaben der Nuten am Rand	Daniel Hennigs Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
	Traggelenk	481.411.053	vom Mini	K70411053	Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm
	Antriebswellenmanschette außen	481.407.361	Audi 100 C 2	K70407361	Autoteile Thimm				Thimm
	Antriebswellenmanschette innen		Golf II, Opel Ascona mit Frontantrieb						Daniel Hennigs
	Lenkmanschette		VW Transporter T 3						Daniel Hennigs
	Manschette + Spanninge Spurstangenkopf	113 415 835 A, R 113 415 835, 111 415 837, 311 405 387 A		T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €		Daniel Hennigs Markus Vorrath
	Fallenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	LOBRO						Markus Retz
	Fallenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	AUTOFREN SEINSA					Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen! Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz Markus Retz
	Rackkappen		NSU Ro 80						Daniel Hennigs
	Bremsen	Hauptbremszylinder	481611015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	66,00 €		
Rep.Satz Bremssattel		481.698.471	Original Ate Neuteil	K70698471	Autoteile Thimm	39,00 €			Thimm
Zubehörsatz Trommelbremse			BMW 02 / Audi 100		Autoteile Thimm	7,90 €			Daniel Hennigs
Bremsbeläge vorn			BMW 02		BMW				Heinrich Heller
Bremsbeläge hinten			VW						
Innentelle Trommelbremsen			VW Käfer ab 1967						Daniel Hennigs

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/	Bemerkung	Tipgeber
Karosserie / Scheiben / Dichtungen	Türdichtung v/h	481.837.911	Neuteil	K70837911	Autoteile Thimm	21,50 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kofferraumdichtung	481827383A	Neuteil	K70827383A	Autoteile Thimm	22,90 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kappe für Motorhaubenschloss	481.823.495	BMW	51211809735	BMW				Heinrich Heller
Interieur / Sitze / Verkleidungen	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage	Scheinwerfereinsatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpfer				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona				Daniel Hennigs

Stand 31. Oktober 2021

**DU WEISST AUCH VON  
ERSATZTEILEN,  
DIE EIGENTLICH IN ANDEREN  
FAHRZEUGEN VERBAUT SIND  
ABER IM K 70 PASSEN?**

**DANN SUCHEN WIR  
DEINEN TIPP!**



**SCHREIBE UNS DEINEN  
TIPP UND GIB UNS DARÜBER  
SO VIELE INFORMATIONEN  
(PREIS?, WO GEKAUFT?, UMBAU NÖTIG?)  
WIE MÖGLICH.**

**BITTE EMAIL AN:  
k70-post@k70-club.de**



## DER K 70 VOM ÄTNA

Ein Foto, wie es sich die Leser der K 70-POST für diesen Bericht wohl gewünscht hätten... ich gebe jedoch offen zu, dass dieses Bild eine Fotomontage ist. Der Ätna ist von hier aus so nicht zu sehen... und ausgebrochen war er im Moment unserer Anwesenheit auch nicht.

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

**N**atürlich darf man sich darüber Gedanken machen, ob es sich wirklich rentiert, ein fünfzig Jahre altes Auto irgendwo am Ende der Welt zu kaufen und anschließend über zweieinhalbtausend Kilometer mit einem Trailer heranzuholen. Ganz ehrlich? Wirtschaftlich ist das sicherlich nicht! Denn die meisten Aktionen, bei denen es um alte Autos geht, bestehen eine Rechnung mit spitzem Rotstift wohl eher nicht.

Niemand, der sich als Hobby mit alten Autos beschäftigt, wird allerdings vordergründig monetäre Gründe für sein automobiles Interesse nennen. Jedem von uns ist längst klar, dass wir mit unserem Tick für Altblech alle einen verdammt rostigen Nagel im Kopf haben ;-)

### UNSERE MOTIVATION KOMMT AUS HERZ UND SEELE - WIR LEBEN NICHT IM HIER UND JETZT - WIR LEBEN IM DAMALS.

Und das tun wir verdammt gern! Und dafür werden wir oftmals sogar bewundert! Auch wenn sich die Welt um uns herum verändert - wir pflegen, was uns jahrzehntelang bewegt hat, was die Menschheit verbunden hat. Aber ich schweife ab. Wo war ich?... ach ja - durchgeknallte Altblechfans...

**AUS DER ECKE DES WAHNSINNS** stammt auch meine Idee, die ich seit meinem Urlaub vor zwei Jahren nach dem spontanen Kauf (in K 70-POST Ausg. 4/2019 berichtet) eines 72er VW K 70 am Südwesthang des höchsten und aktivsten Vulkans Europas, dem Ätna auf Sizilien, entwickeln musste.

Einigen wir uns einfach darauf, dass es irgendwie

eine angenehme Not war, die es mit der Logistik dieses Transportes zu lösen galt. Dank der ganzen Probleme, die sich allerdings im Verlauf der Vorbereitungen auftraten, war es mehr eine Zeit, die sich wie eine Inhaftierung anfühlte - woran die blöde Pandemie COVID-19 die schwerste Schuld trägt. Denn eigentlich wollte ich den silbernen Oldtimer bereits Ostern 2020 retten. (s. K 70-POST 4/2020)

Mutig planten wir bereits ab November 2020 mit zugekniffenen Augen und angehaltenem Atem an Corona vorbei einen erneuten Versuch dieser spektakulären Abholaktion. Von Anfang an war klar, dass wir diese Tour mit einem Urlaub verbinden werden. Alles andere wäre viel zu stressig geworden. Dafür wären auch die Entfernungen viel zu groß.

Glücklicherweise entwickelte sich letztendlich alles zum Guten. Wir konnten das Abenteuer am 1. September tatsächlich antreten. Für den Transport stellte uns glücklicherweise K 70 Club-Kamerad Andreas Faulhaber seinen Trailer zur



Ein Team für diese Mission: Andreas'Faulhaber's Anhänger und Andreas'Kernke's REDSTAR

Verfügung.

Im Zuge der Logistikvorbereitungen gelang mir zudem ein wertvoller strategischer Schachzug. Ich fand tatsächlich ein Transportgut, das zufälligerweise in unseren Urlaubsort zu befördern war: das FIAT Ritmo Cabrio von Rafaele, einem sizilianischen Freund, der seit ein paar Jahren ein Ristorante in der Nähe von Karlsruhe besitzt.

Sein Cabrio hatte er nämlich einstmals von Sizilien mitgebracht. Bei der Ummeldung machte ihm jedoch der deutsche TÜV einen Strich durch die Rechnung. Der Mängelbericht liest sich wie das Who-is-Who der Kraftfahrzeugtechnik: Räder, Federn, Schalldämpferanlage, Luftfilter, Lenkrad, Lenkradnabe, Sitz und Konsolen... alles nicht eingetragen. Bremsschläuche porös, Spurstangengelenke ausgeschlagen, Bremsscheiben verschlissen, Blinker ohne Funktion, Federn angeschweisst, Antriebswellenbefestigung mangelhaft, Schalldämpfer stark undicht, Motor undicht, CO-Gehalt nicht i.O.... eine Beseitigung dieser Mängel macht für den Besitzer in Deutschland keinen Sinn, bzw. wird ihm zu teuer, bzw. ist aufgrund nicht erbringbarer Betriebserlaubnisse ausgeschlossen. Deshalb soll der Ritmo also wieder nach Italien - dort sieht man das nämlich alles nicht so eng!

Und nun komme ich ins Spiel: wir einigen uns darauf, dass ich das rote Bertone-Cabrio für 300,- EURO mitnehme - **alte Speditionsweisheit: Leerfahrten sind zu vermeiden!** So düsen wir also mit dem leeren Trailer nach Jockgrim - das ist das Kaff, in dem das Ristorante und auch der Ritmo stehen. Dort übernachteten wir - und am nächsten Morgen wird das Cabrio auf dem Trailer verzurrt... und ab geht's Richtung



Zwei im gleichen Farbton

Alpen. Wir rauschen den Fernpass von Füssen nach Telfs herunter - krass, wie steil und kurvig es da hinabschiebt!



Auf dem Fernpass (Füssen - Telfs)

Dann geht es per Inntalautobahn weiter über Innsbruck, dort auf die Brennerautobahn - ein paar Kilometer heftig den östlichen Alpenhauptkamm hinauf, teilweise im dritten Gang... unser Bulli muss ordentlich schuffen und bläst sich oft mit dem großen Kühlerlüfter in höchster Stufe den Schweiß von der Stirn. Ab dem knapp 1.400 Meter hohen Brenner und

somit dem Grenzübergang zu Italien, geht es zweihundert Kilometer bis Affi auf 191 Meter ganz sanft wieder herunter. Wir übernachteten unterwegs auf einem abgelegenen Waldparkplatz oberhalb Rovereto.



Oberhalb Rovereto (Südtirol)

**Am nächsten Tag** haben wir noch gut 350 Kilometer bis zum Hafen von Genua. Die Autobahn dorthin ist weitestgehend eben. Abends nehmen wir die Fähre nach Palermo.



Sizilien am Horizont

Das Schiff in der Größe eines AIDA-Dampfers ist, nach 800 Kilometern auf See, erst am nächsten Abend am Ziel. Die Strecke von Palermo, im Norden Siziliens, nach Menfi, unserem Urlaubsort auf Südwest-Sizilien, beträgt dann etwa noch 80 Autobahnkilometer und 40 Kilometer über Land.



Am Ziel: Settesoli-Begrüßung am Ortseingang von Menfi

**Kurz vor 21.00 Uhr** erreichen wir schließlich nach dreieinhalb Tagen unser Ziel.

**Bereits am nächsten Tag** liefere ich das Cabrio bei Raf's Bruder ab. Als ich den Wagen aufschließe, öffnen zwar die Türen... das Schloß gibt jedoch den Schlüssel nicht wieder frei - es ist jedoch auch zugleich der Zündschlüssel. Gut eine Stunde fummeln wir in der glühenden Sonne an dem Türschloß herum, demontieren die Türverkleidung (dabei erkenne ich, dass diese Arbeit an einem K 70 offenbar von Fachleuten durchdacht und daher eigentlich kinderleicht ist... am FIAT ist es dagegen eine vollkommene Katastrophe -



*Ablieferung des Cabrios*



*Ärger mit dem Türschloß - FIAT = Fehler In Allen Teilen*

man lernt italienisches Fluchen: „va spara te“ ...“va vanculo“!. Doch all das hilft nichts - wir müssen das Fahrzeug vorsichtig mit eingerastetem Lenkradschloss vom Trailer schieben, das passt gerade so. Später wird sich ein Mechaniker um den Schlüssel kümmern. Für mich ist der Auftrag damit erfüllt!

**Zehn Tage später** nehmen wir erneut den Trailer an den Haken. Dieses Mal soll es endlich nach Adrano am Ätna gehen. Dazu müssen wir rund 230 Kilometer nach Osten, quer



*Unterwegs auf Sizilien*

über die Insel. Das Navi gibt dafür dreieinhalb Stunden als Fahrzeit vor. **Eine dreiviertel Stunde vor dem Ziel**, gegen 14.30 Uhr, nimmt unsere bis dahin vollkommen problemlose Fahrt eine jähe Unterbrechung. Kurz bevor wir die A19 (Palermo-Catania) an der Abfahrt Catenanuova verlassen wollen, leuchtet plötzlich die Generatorkontrollleuchte auf. Unmittelbar danach blinkt auch die rote Kühlmittelkontrollleuchte und die Kühlwassertemperaturanzeige geht augenblicklich in den roten (heißen) Bereich. Mir schießt „gerissener Keilriemen“ durch den Kopf und im nächsten Moment ist mir klar, dass die Kühlwasserpumpe nicht mehr fördert. Ich kuppel sofort aus. Da das Gespann gerade im Gefälle rollt, nutze ich den Fahrtwind zur Kühlung, stelle zeitweise sogar den Motor ab. Wir müssen unbedingt die Autobahnausfahrt

erreichen, denn der Pannestreifen ist schätzungsweise nur eineinhalb Meter breit - hier anzuhalten ist zu gefährlich. Mit dem letzten Schwung erreichen wir die Ausfahrt. Oben bleiben wir vor der Querstraße stehen. Ich stelle den Motor vorsichtshalber sofort ab. Hinten zischt und blubbert es verdächtig im Motorraum. Ich öffne die Heckklappe und anschließend die Motorabdeckung. Große Hitze und Dampf kommen mir entgegen. Zunächst kann ich nichts anfassen... alles ist brüllend heiß. Mir gelingt es schließlich, den Deckel der Kühlfüssigkeit etwas zu lösen, so, dass der Druck und der Dampf langsam entweichen kann. Dann füllen wir Mineralwasser nach. Die Lage beruhigt sich langsam. Ich finde den gerissenen Keilriemen im Motorraum.



*Nichts geht mehr dank gerissenem Keilriemen (im Hintergrund: der Ätna)*

Ein Mitarbeiter der A.N.A.S. (eine staatliche Gesellschaft, die italienische Straßen und Autobahnen instandhält) zieht uns mit seinem Geländewagen aus dem Gefahrenbereich der Kreuzung. Ich bitte den ADAC telefonisch um Pannenhilfe -



*Pannenhilfe vor Ort gibt es in Italien nicht! Jedes Fahrzeug wird grundsätzlich in eine Werkstatt geschleppt. Der kleine Sizilianer ist übrigens in Siegen geboren*

eine Stunde später steht uns ein gelber ACI-Abschlepper zur Verfügung. Der bringt uns in eine nahegelegene Werkstatt. Dort wird uns geholfen. Der gerissene Keilriemen hat einen in unmittelbarer Nachbarschaft laufenden zweiten Keilriemen beschädigt - beide werden ersetzt. Obwohl wir dann längst weiterfahren könnten, müssen wir noch eine Stunde warten. Die Werkstatt wartet auf die Kostenübernahmebestätigung des italienischen ADAC-Partnerclubs ACI. Deshalb telefo-



*...bis zur ACI-Kostenübernahmezusage blockiert*

niere ich mehrfach mit dem ADAC und erfahre, dass die Angelegenheit längst geregelt sei und der ACI Bescheid wisse. Die Verzögerung wird also lediglich durch den italienischen Club verursacht. Unser durch die Panne eh schon in Verzug geratener Tagesplan platzt entgültig, als mir Massimiliano, der Bersitzer des K 70 in Adrano, schreibt, dass er dort nicht weiter auf uns warten kann, weil er anderweitig Termine habe. Ich solle ihn wissen lassen, wann wir vor seiner alten Villa in Adrano stehen - dann mache er sich augenblicklich dorthin auf den Weg.

**Inzwischen ist es 18.00 Uhr...** und die Werkstatt erhält endlich die lang ersehnte Nachricht der Kostenübernahme - wir dürfen unsere Reise fortsetzen. Eigentlich wollte ich zu dieser Zeit längst wieder die Heimreise angetreten haben... es ist



*Endlich angekommen!*

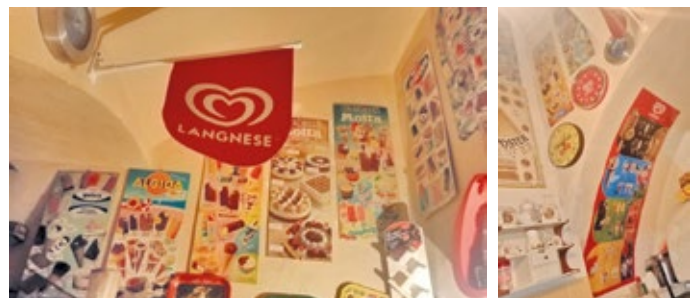


*Wie so oft, wenn ich den Ätna fotografieren möchte, ist er extrem fotoscheu, versteckt sich hinter Wolken und Dunst.*

alles anders gekommen als geplant. Langsam wird es dunkel. In der beginnenden Dämmerung fotografiere ich unser Gespann wenigstens noch vor der Kulisse des teilweise von Wolken verhangenen Ätna. Nur eine halbe Stunde später ist es bereits stockdunkel und wir treffen in unserem Zielort Adrano ein. Dieses 35.000 Seelen-Städtchen ist auf einem 600 Meter hohen Plateau am Hang des Vulkan gelegen. Seine Straßen sind - typisch sizilianisch - äußerst schmal und stellenweise unglaublich eng - eben eher für italienische Kleinwagen geeignet. Unser Anhänger misst jedoch 2,40 Meter Breite, das gesamte Gespann ist über 12 Meter lang. Auch die Navigation klappt aufgrund der Enge äußerst schlecht. Mehrmals bleiben wir in engen Gassen hängen, müssen rückwärts um Ecken herum oder an unmöglichen Plätzen wenden. Oftmals geht es nichtmal mehr um Zentimeter, sondern um Millimeter. Geduld und Geschick gehören hier zur Grundausrüstung.

Und irgendwann erkenne ich die Straße wieder - wir waren zum Kauf des K 70 ja bereits vor zwei Jahren hier. Aufgrund der räumlichen Knappheit sind die letzten 200 Meter allerdings lediglich rückwärts zurückzulegen.

Vor der alten sizilianischen Villa geben wir Massimiliano dann Bescheid und warten - eine halbe Stunde später parkt er vor uns ein. Nach einer herzlichen Begrüßung bezahle ich zunächst den Rest des damals ausgehandelten Betrags (500,- EURO)... wir hatten damals nur 100,- EURO angezahlt.



Dann überreiche ich Massimiliano zu seiner übergroßen Freude die in Deutschland beschafften Langnese Eisplakate und eine Eisfahne. Massimiliano besitzt die wahrscheinlich weltgrößte Sammlung dieser Reklametafeln und möchte damit irgendwann mal ins Guinnessbuch der Rekorde kommen.





Dicker Fisch: der REDSTAR hat den K 70 am Haken



Massimiliano's Abschied vom K 70 seines Vaters

Dann geht es um den K 70. Nachdem ich erfahre, dass er nicht aus eigener Kraft fahren kann (Plan A), muss also der Trailer zu ihm hinter die Villa (Plan B). Es ist alles verdammt eng und verwinkelt. Ich versuche mehrfach, den breiten Anhänger rückwärts durch's Gartentor zu bugsieren... auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht eine Mauer. Sie hindert mich daran mit dem REDSTAR nach rechts auszuholen - so wird das nichts! Plan C ist nun, den K 70 mit einem Abschleppseil nach oben auf die Straße und dort per Winde auf den Trailer zu ziehen. Vorsichtig taste ich mit dem Bulli die schmale Hofeinfahrt an der Villa entlang. Unten muss ich durch einen großen Steinbogen unter das große Dach... dort wartet der K 70. Nachdem ich ihn an die Anhängerkupplung gehängt habe, beginnt für Massimiliano bereits die Phase des Abschieds. Es entstehen Fotos von uns vor den Autos. Dann zuckeln wir los... den ganzen Weg durch den Garten zurück hoch zur Straße vor die Villa.

Zwanzig Minuten später steht der alte K 70 fachgerecht verzurrt auf dem Trailer. Eigentlich könnten wir jetzt los... Massimiliano möchte uns aber unbedingt noch seine Villa zeigen, Vor zwei Jahren waren wir schonmal in dem Gemäuer. Massimiliano wohnt hier nicht, er hat die Villa geerbt. Aber alles, was für seine Vorfahren von Wert war, ist hier aufgehoben - damals hatte ich ihm geraten, in den Räumlichkeiten ein Familienmuseum einzurichten. Das Ergebnis



möchte er uns nun präsentieren... er hat es tatsächlich sehr liebevoll wie ein Museum eingerichtet. Alte Gemälde, Cameras, Bücher, das Arbeitszimmer seines Vaters (einem Doktor), ein uraltes aber funktionierendes Grammophon... alles in Allem eine beeindruckende Sammlung in atemberaubender Atmosphäre.

Zum Schluß benötige ich noch sämtliche Papiere zum K 70. So ein altes Auto zu kaufen läuft in Italien etwas anders als in Deutschland ab. Dazu müssen bestimmte Be-



Meine Idee vom Familienmuseum hat Massimiliano perfekt umgesetzt



Schon wieder ein Zielfoto vor Settesoli:  
Nachts um 3.00 Uhr ist die Mission „Bergung des K 70“ nach  
siebzehn erlebnisreichen Stunden erfolgreich beendet

scheinungen vorhanden sein, sonst gibt es Schwierigkeiten bei der Anmeldung in Deutschland. Dazu müssen auch (von mir auf Italienisch und Deutsch vorbereitete) Verkaufsverträge unterzeichnet werden.

**Gegen 23.00 Uhr** starten wir schließlich in die Nacht. Es liegen wieder 230 Kilometer vor uns. Am nächsten Morgen um 3.00 Uhr treffen wir wieder an unserem Urlaubsort ein. Damit ist das Thema „Bergung des K 70“ abgeschlossen.



... wartet auf die Heimreise

Nun wartet das Fahrzeug auf seine Rückführung nach Deutschland. Es steht den Rest unseres Urlaubs auf dem Trailer unter einer Kunststoffplane.

**ERST NEUN TAGE SPÄTER STARTET DIE RÜCKREISE.**



K 70 als Frachtcontainer



Abschied von der sizilianischen Sonne

Dazu belade ich auch den Oldtimer. In ihm finden u.a. Getränke, fünf sizilianische Bäumchen (Zitrone, Orange, Kumquat) sowie einige Liter wertvollen Olivenöls in Kanistern Platz. Ich vermute mal, dass unser ganzes Gespann insgesamt etwas über vier Tonnen wiegt. Gut 1.500 Kilometer sind so per Straße zurückzulegen. Vorab achte ich natürlich bei der Streckenplanung verstärkt auf die Vermeidung von allzu heftigen Steigungen. Also los!

**Die erste 120-Kilometer-Etappe** verläuft hauptsächlich per Autobahn Richtung Porto di Palermo. Dort haben wir vorab eine Fähr-Überfahrt nach Genua gebucht. Nachdem wir



Wie immer: italienisches Chaos - im Hafen von Palermo wartet die „La Superba“ nicht nur auf uns

gegen 22.00 Uhr unser Gespann auf dem Parkdeck der „La Superba“ abgestellt haben, gehen wir in unserer Kabine zu Bett. Erst ein paar Stunden später legt das Schiff endlich ab.



Das Gespann auf der Fähre

Am nächsten Morgen sind wir gegen 10.00 Uhr bereits etwa auf der Höhe von Rom. Etwa um 20.00 Uhr haben wir wieder Festland unter den Rädern. Per Autobahn geht es zunächst leicht bergauf durch die italienischen Seealpen, danach ebenfalls per topfebener „Autostrada dei Vini“ vorbei an Piacenza zum Süden des Gardasees. Dort nehmen wir



Nachts auf'm Brenner,  
Grenzübergang Italien/Österreich

die Brennerautobahn und passieren um 3.34 Uhr die italienisch/österreichische Grenze. Eineinhalb Stunden später (5.00 Uhr) legen wir uns zum Schlafen hin - wir stehen auf dem Parkplatz der Kufstein Arena.

Bereits um 10.00 Uhr geht es weiter. Exakt um 10.43 Uhr

Nach einer sehr kurzen Nacht in Kufstein



dürfte der K 70 nach ziemlich genau 49 Jahren vermutlich zum ersten Mal wieder in Deutschland sein. Wir fahren durch München (auf allen Autobahnen um die bayrische Hauptstadt stehen lange Staus), dann wieder per Autobahn über Nürnberg nach Würzburg, von dort nach Aschaffenburg, Dortmund. Wir sind schließlich morgens um 3.00 Uhr

wieder auf der heimischen Scholle. **WELCH EIN ABENTEUER!**



Der Adler ist im Horst ;-)

Laut meiner Aufzeichnungen hat der REDSTAR während der gesamten Urlaubstour (4.520 Kilometer) exakt 455,52 Liter Diesel verfeuert. Das entspricht einem **Durchschnittsverbrauch von 10,1 Liter auf 100 Kilometer**... was für ein zeitweise vier Tonnen schweres Gespann wohl kein schlechter Wert ist (solo nimmt er normalerweise zwischen 7 und 8 Liter). Es wurden Steigungen und Gefälle von stellenweise 12% gemeistert, dies waren stets die eklig langen Steigungen - die konnte der REDSTAR meist nur nach Rückschalten in den vierten oder gar dritten Gang bewältigen.

Wichtig beim Fahren in dieser Form ist weit vorausschauendes Fahren. Nur so erkennt man, wann Schwung zu holen ist, oder wo es besser ist, früh zu bremsen. Diese Fahrweise habe ich mir bereits in den frühen 1980er Jahren aneignen müssen. Damals war ich mit einem 50-PS-Bulli auf jeden Schwung angewiesen.

Der K 70 auf dem Trailer war oftmals Gesprächsthema auf Rastplätzen. Viele ließen sich die Geschichte hinter unserem Transport erzählen. Ein Karosseriebauer griff dem K 70 direkt fachmännisch unters Blechkleid und stellte ganz verwundert fest, dass der ja gar keine Durchrostungen hat. Der K 70 ist halt



ein Sizilianer - und Dank seiner guten Substanz wird er wieder-auferstehen, ganz sicher! Ich werde Euch davon berichten. //



# TEILEPOOL- INVENTUR

ES IST (FAST) VOLLBRACHT!



TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM,

**L**iebe Vereinskollegen,  
mit den Beständen in unserem Teilepool sind wir nun endlich wieder auf dem Laufenden, nachdem wir uns am 18./19. September mit einer 34-seitigen Zählliste mit einem sechsköpfigen Team (siehe Foto oben) an die Arbeit gemacht haben, alle in den Containern lagernden Teile mindestens einmal in die Hand zu nehmen.

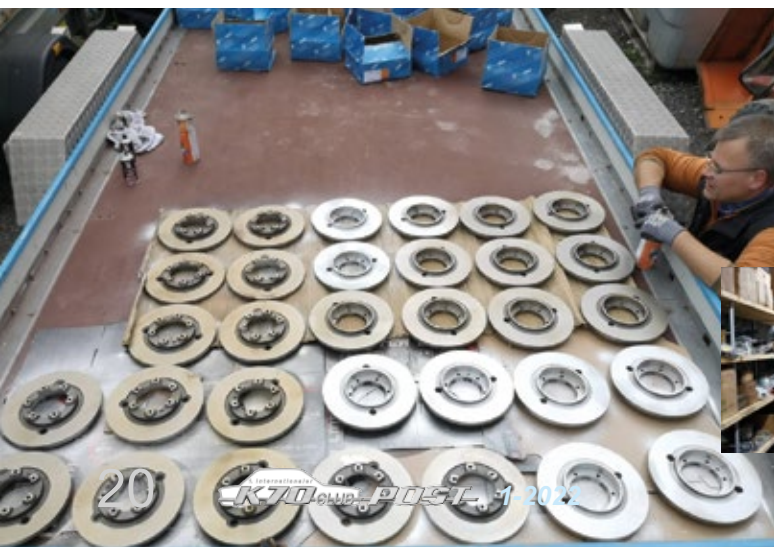
Wiegen, schätzen, zählen heißt bei einer Inventur die Devise und in unserem Fall auch oft noch zusätzliches Sortieren, denn das K 70-Lager musste seit Anbeginn zweimal umziehen. Der erste Umzug fand von Oldersum bei Rudi Boomgaren in die Räumlichkeiten meines alten Geschäftes im Mühlenweg und von dort nochmal innerorts in die Container statt.

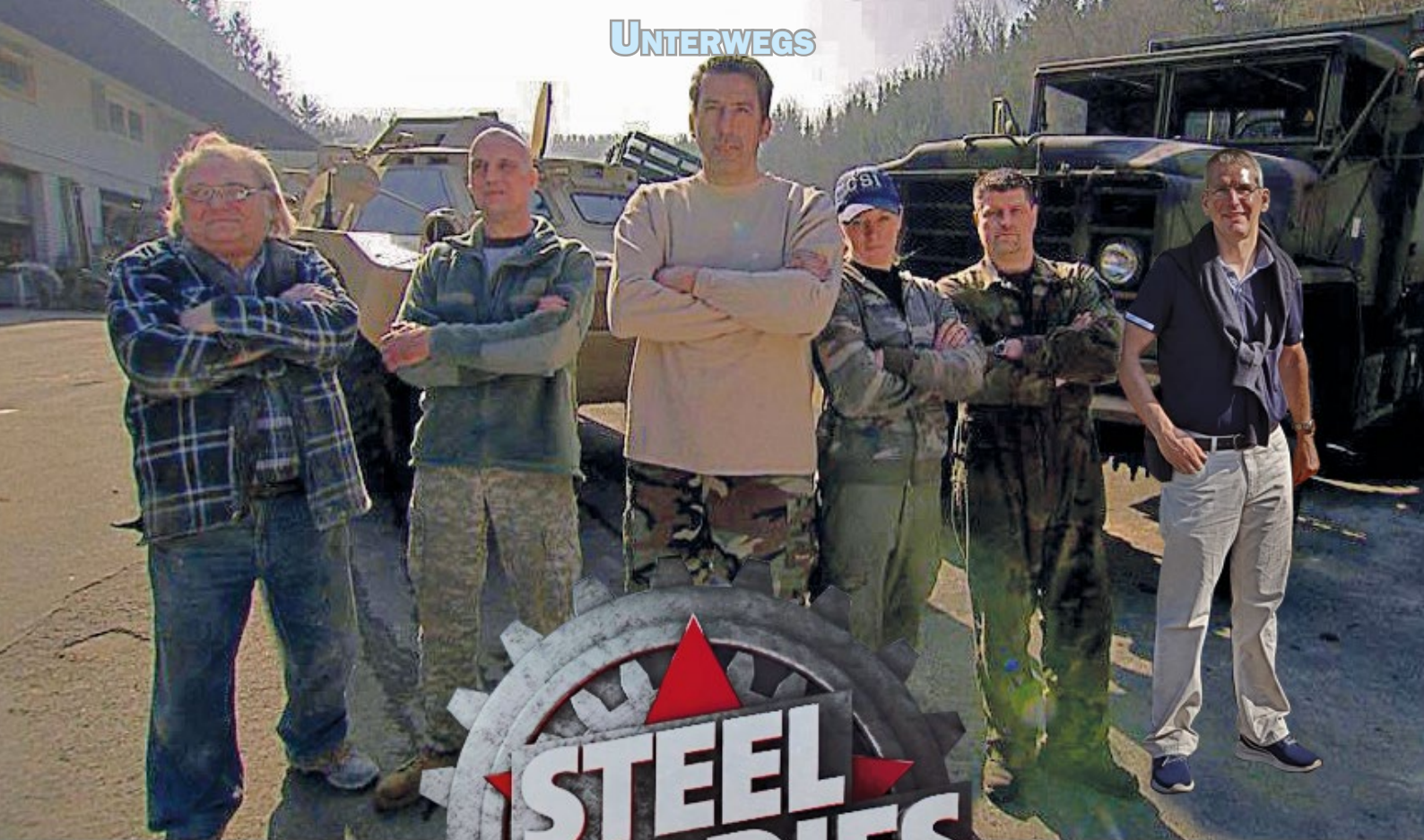
Hinzu kamen sämtliche K 70-Teile von Volkswagen Classic Parts incl. der Teile aus Paraguay in zwei großen Gitterboxen und die Teile aus Mainz von Bernhard Kress (wir berichteten). Außerdem die Nachfertigungen von Bremsscheiben und Scheibendichtungen sowie die Umlagerung der Teile von Markus Retz. Da versteht es sich von selbst, dass dann mal Ersatzteile in Kartons oder Kisten gelangen, wo sie nicht hingehören.

Bereits letztes Jahr hatten wir uns zum Vorsortieren getroffen und am 18. Oktober 2020 kam Peter extra aus Münster, damit wir alle nachgefertigten Bremsscheiben einmal aus dem Container nehmen konnten um sie zu versiegeln (siehe Bild unten links). Es hatte sich gezeigt, dass die hohe Luftfeuchtigkeit dafür gesorgt hatte, dass die Bremsscheiben in den Kartons Flugrost ansetzten.

Am 10. Oktober trafen wir uns nochmals in etwas abgewandelter Besetzung um die restlichen Teile zu zählen. Jetzt müssen Manuela und ich die Ersatzteile nur noch in den Rechner eingeben, aber dazu haben wir noch keine Zeit/Lust gefunden.

Bei aller Anstrengung und Vorbereitung hat es uns allen trotzdem viel Spaß gemacht und ich bedanke mich bei Manuela für die Erstellung der Zähllisten und der Planung der Lebensmittelversorgung, Andreas Faulhaber für die Unterbringung von Alexis und den mitgebrachten selbstgebackenen Kuchen, Rupert Zeh, Alexis Emmerich und Peter Schürmann für die jeweils zweistündige An- und Abreise, sowie bei Aaron Kühne, der als 17-jähriger K 70-Fan und-Besitzer (noch kein Clubmitglied) an allen Tagen mitgeholfen hat, damit er nicht für die Schule lernen mußte.//





# STEEL BUDDIES

## „KATASTROPHE“ IM WESTERWALD

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

**E**s war der 6. September 2021. Ein schöner Montagmorgen brach an. Der Nebel begann sich zu lichten und die ersten Sonnenstrahlen waren zu sehen.

Auf diese Tour hatte ich mich schon gefreut. Für einen K 70 Besitzer wie mich gibt es zwei Erfolgserlebnisse. Entweder ich bastele an meinem Wagen und kann etwas reparieren oder verbessere, oder ich mache einen schönen Ausflug und freue mich, dass der K 70 so schön läuft.



Also, für diesen Montag war ein **AUSFLUG IN DEN WESTERWALD GEPLANT.**

Zuerst führte mich der Weg über die B3 nach Marburg. Die Strecke ist landschaftlich sehr schön und da ich diese Strecke öfter fahre, kenne ich jeden Blitzer in jedem Dorf. In **Gilserberg** machte ich eine kurze Pause beim Schwälmer Brotladen, weil es da immer sehr leckeren Kuchen gibt.

Nachdem ich mich dort gestärkt hatte, war der Weg nach Marburg auch nicht mehr weit.

In **Marburg** sollte man sich auf jeden Fall das Landgrafenschloss und die Altstadt anschauen. Das lohnt sich auf jeden Fall! Aber ich wollte ja noch weiter. So ließ ich Marburg hinter mir und folgte der B255 in Richtung Herborn.

Zwischen Gladenbach und Herborn liegt der Aaratalsee. Der **Aaratalsee** ist eine Talsperre, die erst am 10. März 1992 in Betrieb genommen wurde. Grund für den Bau der Talsperre war, die Städte im Bereich der Dill und der Lahn vor Hochwassern zu schützen. Der See ist die zweitgrößte Seenfläche in Hessen und lädt zu Wanderungen, Segeln und Radfahren ein.

Nach einer kurzen Pause ging es weiter durch Herborn in Richtung **Bad Marienberg**, einem anerkannten Kneipp- Heilbad. Jetzt war ich mitten im Westerwald angekommen. Über Altenkirchen, Flammersfeld ging es weiter nach Peterslahr.

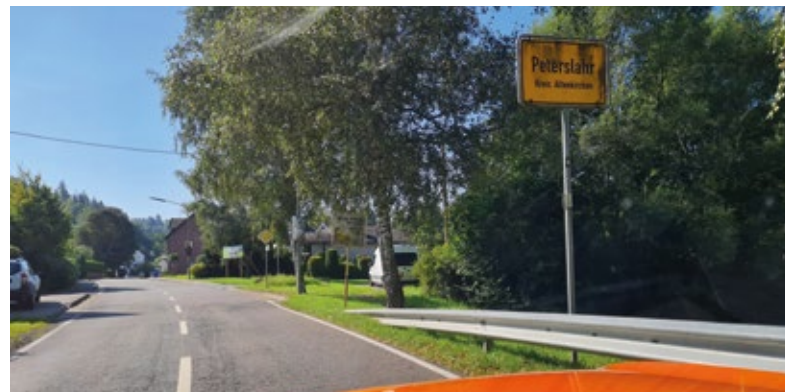
Die Eingeweihten wissen jetzt schon ganz genau, wohin ich wollte.

**PETERSLAHR IST DIE HEIMAT DER „STEEL BUDDIES“** oder etwas genauer gesagt der Firma Morlock Motors. Seit 2014 gibt es die Doku-Soap „Steel Buddies – Stahlharte Geschäfte“ im Fernsehen auf dem Sender DMAX zu sehen. In bisher 89 Folgen in 9 Staffeln steht das Geschäft von Michael Manousakis im Mittelpunkt eines breiten Zuschauerinteresses und sein Ausruf „Katastrophe“ ist Programm und Running Gag einer jeden Folge. Morlock Motors hat einen Exklusivvertrag mit der US Army und kauft alle ausgesonderten Artikel des US Militärs auf. Von besonderem Interesse sind die Fahrzeuge wie z.B. der Chevrolet Blazer, der Chevrolet K30, der Ford Mutt oder der Hummer H1.

Eines haben fast alle diese Fahrzeuge gemeinsam: viel, viel Hubraum, viel Leistung, viel Verbrauch und keine Umweltplaketten. Also Fahrzeuge für Liebhaber. Und das ist wahrscheinlich auch die einzige Parallele zu unserem K 70 - ein Fahrzeug für Liebhaber.

Leider musste ich feststellen, dass man aufgrund von Corona die Firma zur Zeit nicht besichtigen kann. Schaaaaade!

Da es aber einen schönen Waldweg entlang des Firmengeländes gibt, konnte ich mir den Fahrzeug - und Ersatzteilebestand trotzdem recht gut anschauen, wenn auch ein wenig aus der Ferne.





Natürlich habe ich auch einige Bilder geschossen. Im Fernsehen kam mir das Gelände allerdings viel größer vor als nun in der Realität.

Wer genauer wissen will, wie es bei Morlock Motors aussieht und abläuft, kann Dienstags um 20.15 Uhr auf DMAX die neuesten Folgen sehen (... ich glaube, das ist eine reine Männersendung oder doch nicht!?).

Da ich mir für die Fahrt durch den Westerwald zwei Tage Zeit nehmen wollte, hatte ich mir im Vorfeld eine Unterkunft besorgt.





Über die einschlägigen Buchungsportale bin ich auf B and B „Natur pur“ in Neustadt gekommen. Wie sich herausstellte ein Volltreffer. In der Ferienwohnung mit Frühstück habe ich nicht nur sehr gut geschlafen, sondern mich auch beim Frühstück mit der Gastgeberin sehr nett unterhalten. Wer Natur pur mag, ist dort gut untergebracht.

Mein Rückweg führte mich an Siegen vorbei nach Bad Berleburg und Frankenberg.

Die Zwei-Tage-Ausfahrt war wirklich sehr schön, geprägt durch die landschaftliche Vielfalt, die Begegnungen mit in-

teressanten Menschen und einem K 70, der wie gemacht für diese Straßen ist.

Vielleicht gibt es ja Interesse an einem Regionaltreffen im Bereich Nordhessen, Süd-Niedersachsen Ost-Westfalen und dem Westen von Thüringen.

Wenn man so will, habe ich das Glück in einem Vier-Länder-Eck zu leben.

Ich werde mal einen Vorschlag machen.

//







# 11 LITER SIND NORMAL!?

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

**E**s fing alles vor ca. 2 Monaten an, als ich zu meinem Freund Achim kam. Er war gerade in seiner Werkstatt und die Motorhaube seines italienischen Rennwagen aus den Siebzigern war offen.

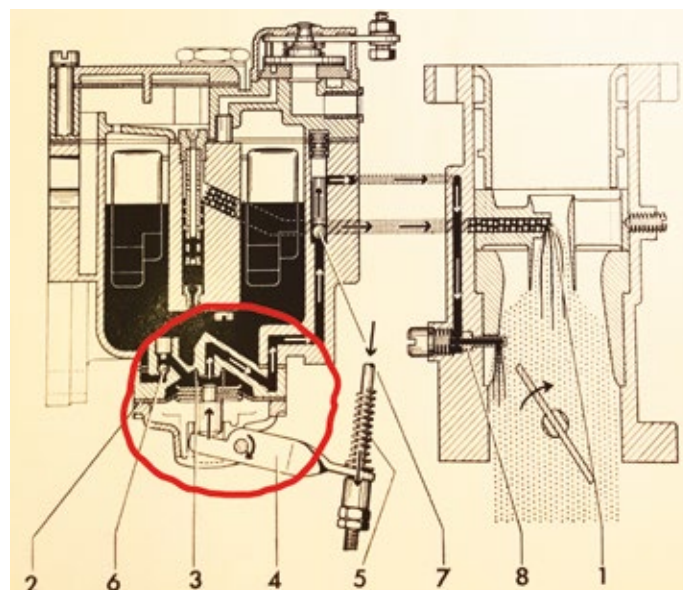
„Na, was bastelst du gerade?“ fragte ich ihn. Achim antwortete: „Die Webervergaser von meinem Motor haben für die Beschleunigerpumpe zwei Einstellungen. Ich habe die Einstellung von 2 auf 1 zurückgesetzt. Damit verbraucht der Wagen weniger Benzin und läuft sogar etwas runder.“

Damit war meine Neugier geweckt. Dass unser Solex-Vergaser eine Beschleunigerpumpe hat, wusste ich. Aber wie die genaue Funktion ist und ob man etwas einstellen kann, wusste ich nicht.

Zuerst mal nachgeschaut wo die Pumpe überhaupt sitzt. Dazu musste ich den Kopf schon tief in den Motorraum stecken. Unterhalb des Vergasers sah ich einen Hebel und einen kleinen Deckel am Vergaser. Also, unter dem Deckel sitzt die Beschleunigerpumpe! Bei Pumpen denkt man häufig an z.B. Zahnradpumpen, wie z.B. die Ölpumpe oder Kolbenpumpen wie beim Kompressor u.s.w. .

Die Beschleunigerpumpe ist eine sogenannte Membran-

pumpe. Durch die Betätigung des Gaspedals wird über einen kleinen Hebel die Membran nach oben gedrückt,



der Benzinraum wird dadurch verkleinert und Benzin wird in den Lufttrichter des Vergasers gepumpt. Geht man wieder vom Gaspedal, entspannt sich die Membran und Kraftstoff wird wieder in die Kammer der Beschleunigerpumpe eingesaugt.

Das heißt, bei jedem Betätigen des Gaspedals pumpt diese kleine Membranpumpe Kraftstoff in das Saugrohr. Hält man seinen Fuß ruhig auf dem Gaspedal, pumpt die



Beschleunigerpumpe nicht. Bei hohen Drehzahlen des Motors saugt der Unterdruck im Saugrohr automatisch Benzin aus der Beschleunigerpumpe.

nigerpumpe haben wir noch nie etwas eingestellt.“

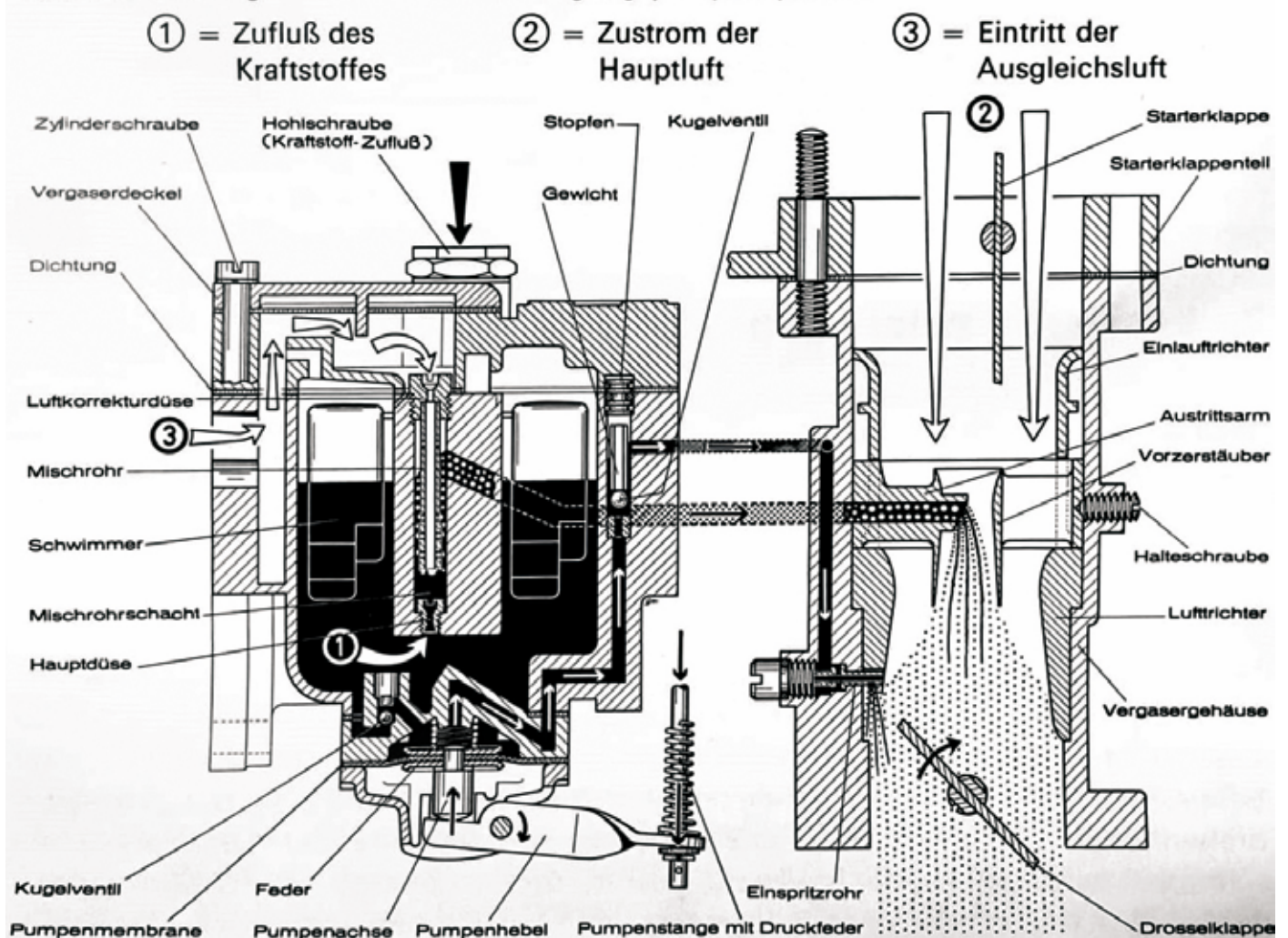
Und sie haben recht damit. Denn laut Reparaturanweisung soll die Feder oberhalb des kleinen Hebels immer 18 mm lang sein.

Ist der Verbrauch durch die Beschleunigerpumpe überhaupt interessant? Beim 75 PS Motor werden beim einmaligen Betätigen des Gaspedals 0,95 ccm eingespritzt und beim 90 PS Motor 0,85 ccm.

Das klingt recht wenig, doch innerhalb einer Stunde verändert man die Stellung des Gaspedals bis zu 500 mal und mehr. Dadurch kommt schnell ein Mehrverbrauch von 0,5 bis 1 Liter zustande.

Was stand noch in der Reparaturanleitung? „Wenn man den Federweg am Hebel durch zusätzliche Unterlegscheiben oder anziehen der Muttern verkürzt, wird der Kraftstoffraum größer“. Größerer Kraftstoffraum heißt eigentlich Mehrverbrauch. Man verändert aber damit auch die Geometrie des Kraftstoffraumes und die Einspritzkurve über Betätigungsweg.

Bild 11: Wirkungsweise des Beschleunigungspumpensystems



Ich hoffe, die Erklärung war jetzt nicht zu kompliziert. Jetzt war aber noch die Frage offen, ob man etwas einstellen kann?

Zuerst habe ich natürlich einige unserer Spezialisten gefragt. Die Antworten lautete unisono: „An der Beschleu-

Und hier wurde mir die Theorie zu kompliziert. Ich wollte nun wissen, was wirklich passiert. Dazu habe ich einen Ausflug von Kassel nach Dresden in das Elbsandsteingebirge gemacht, das ich schon von vielen Bildern kannte, aber noch nie besucht hatte. Also ein gutes Ziel für einen Langstreckenversuch.

**Erste Einstellung: Die Muttern am Hebel um ca. 4 mm eingeschraubt und damit die Einspritzung der Hauptmenge auf höhere Drehzahlen verschoben und die Kraftstoffmenge vergrößert. So war zumindest meine Theorie.**

Nun ging es los. Einen kleinen Koffer gepackt und mein erstes Ziel führte mich über die Bundesstraße nach Eisenach. Eisenach mit dem Bachhaus und der Wartburg ist ein tolles Ziel. Wer noch nicht da war, muss es unbedingt besuchen.



An bestimmten Tagen kommt in das Bachmuseum ein Musiker, der die historischen Instrumente vorführt und spielt. Ein Genuss für die Ohren und die Seele. Auf der Wartburg werden oft Führungen in Reimform durch Schauspieler durchgeführt. Auch dieses ist ein Erlebnis der Sonderklasse.

Nach dem Besuch Eisenachs ging es auf der Autobahn weiter nach Weimar. Weimar hat einen tollen historischen Stadtkern. Hier habe ich mir das Goethemuseum angeschaut. Die Ausstellung ist vielseitig und interessant aufgebaut. Man erfährt viel über Goethe und seine Zeit. Er war schon ein bemerkenswerter Mensch. Zwei Stunden sind im Museum wie im Fluge vergangen.

Nun wieder und auf die Autobahn und ab nach Meißen. Da ich bewusst Sprit sparend zwischen 90 und 100 Km/h



gefahren bin, wurde es schon langsam dämmerig als ich mein Ziel erreichte. Hier blieb leider nur noch ein wenig Zeit für einen kurzen Stadtrundgang und ein tolles Abendessen.

Auch Meißen ist mit seinen historischen Gebäuden und den Museen ein lohnenswertes Ausflugsziel.

Gegen 20 Uhr kam ich dann nach einem tollen Tag, in meinem Hotel nördlich von Dresden, an.

**JETZT DIE SPANNENDE FRAGE: WAS HABE ICH AN SPRIT VERBRAUCHT? ES WAREN SAGENHAFTE 8,5 LITER! NORMALERWEISE VERBRAUCHT MEIN K 70 BEI VORSICHTIGER FAHRWEISE 10 LITER.**

Ich war total überrascht. Ich glaube, die Entwickler von Solex könnten mir das genau erklären, welcher der vielen Effekte hier zu diesem Ergebnis geführt hat.

**Nach einer ruhigen Nacht kam nun der zweite Teil. 10er Maulschlüssel heraus und die Muttern weit nach unten gedreht. Nun wurde der Kraftstoffraum der Beschleunigerpumpe kleiner aber auch die Kraftstoffmenge in den unteren Drehzahlbereichen größer.**

Nach einem guten Frühstück ging es nun zum Elbsandsteingebirge. Ich musste ca. eine Stunde fahren, bis ich mein erstes Ziel im Südosten von Deutschland erreichte - die Bastei. Die Bastei ist die wohl bekannteste Felsformation in der Sächsischen Schweiz. Bis auf einen Kilometer konnte ich an diese Sehenswürdigkeit heranfahren. Um



10 Uhr Morgens war auch noch nicht so viel los, sodass ich in Ruhe ein paar schöne Bilder schießen konnte.

Man muss definitiv mal da gewesen sein!

Nachdem ich auch die Felsenburg ausführlich besichtigt hatte, ging es weiter zum Lilienstein.



Der Lilienstein ist wie ein großer Felsbrocken in der Landschaft. Als ich mit meinem K 70 näher kam und den beeindruckenden Felsen sah, habe ich mich schon gefragt, ob ich da wirklich hinauf will? Zum Anfang des Weges ging es noch mit leichter Steigung voran. Nach einer halben Stunde wurde es immer steiler und man musste Treppen und Leitern benutzen. Aber es hatte sich gelohnt. Die Aussicht war grandios und ich nahm mir die Zeit, den Ausblick zu genießen.

Nun hatte ich noch ein dritte Ziel auf der Agenda. Das war Bad Schandau mit seinem historischen Aufzug. Bad Schandau ist eine sehr schöne Kurstadt an der Elbe mit Grandhotel und Wellnessbad.

Der historische Aufzug ist ein 50 m hoher Turm, der die Stadt mit dem darüberliegenden Wandergebiet verbindet. Er sieht aus wie ein kleiner Eiffelturm. Von oben hatte man eine tolle Aussicht auf die Elbe und die Stadt.



Da es nun schon früher Nachmittag war, ging es nun über die Autobahn zurück nach Kassel.

Es waren schon zwei tolle Tage. In jeder der Städte hätte ich noch viel mehr anschauen können. Ich weiß jetzt aber, was meine nächsten Ausflugsziele sind.



Tag 2 war vorbei und es ging wieder zur Tankstelle. Ich war gespannt auf den Benzinverbrauch nachdem ich die Benzinkammer der Beschleunigerpumpe verkleinert hatte.

**ICH WAR WIEDER ETWAS ÜBERRASCHT. ICH HATTE BEI VORSICHTIGER FAHRWEISE 10 LITER PRO 100 KM VERBRAUCHT. EIGENTLICH KEIN SCHLECHTER WERT, DA DER DURCHSCHNITTSVERBRAUCH IM HANDBUCH MIT 11,2 LITER PRO 100 KM ANGEZEIGT IST.** Ich habe jetzt wieder die erste Einstellung mit dem verkürzten Federweg eingestellt. Mal sehen wie sich die Verbräuche bei den nächsten Fahrten verhalten.

Wenn mich nun jemand fragen würde, was er tun soll, so gibt es zwei Antworten. Der Normalfahrer sollte alles so lassen, wie in der technischen Beschreibung vorgegeben. Der Schrauber und Bastler kann ja selber seine Erfahrungen machen.

Die 800 km, meine Vergasereinstellung und auch mein Fahrstil sind sicherlich nicht repräsentativ und 1 zu 1 wiederholbar, aber ich habe wieder etwas Neues über den K70 gelernt und einen wunderschönen Ausflug gemacht.//

# 50 JAHRE TRANSITSTRECKE

ALS DIE GRENZE ZUR DDR DURCHLÄSSIG WURDE



UNSER GOLDENER K 70 AM FILMSET

TEXT: MARIO THIMM,  
FOTOS: MARIO THIMM UND NDR/JUMPMEDIENTV MARKUS WENDLER

Es war einmal... ein **geteiltes Deutschland** und viele können sich an die gezeigten Szenen aus der Filmdokumentation „50 Jahre Transitstrecke“ mit Hubertus Meyer-Burckhardt lebhaftig erinnern, denn sie haben die Kontrollen zum Teil miterlebt und entsprechend gezittert.

Aber genau so viele kennen diese Grenze mit ihren Kontrollen nicht mehr! Umso schöner war es, dass Tjark und ich über einen Oldtimerkollegen vom Audi-Stammtisch die Möglichkeit bekommen hatten, bei dem Filmdreh zu dieser Dokumentation mit unserem K 70 mitzuwirken. Wir waren zwei volle Tage am Schützenhaus in Helmstedt (Raststätte Quitzow) und dem ehemaligen Grenzübergang Marienborn am Filmset dabei.



Als wir an dem Dienstagmorgen in Helmstedt ankamen, waren die anderen Oldies bereits vor Ort. Als der Kameramann den goldenen K 70 sah, wurden wir umgehend bis vor das Gasthaus komplimentiert; symbolisierte dieser K 70 den „goldenen



Westen“ wie kein anderer anwesender Wagen.

Beim Dreh am Freitag in Marienborn war auch ein mit dem Regisseur befreundeter Auto-Fotograf dabei, der sich ebenfalls den goldenen K 70 für ein Fotoshooting herauspickte. Die Bilder habe ich leider noch nicht gesehen, aber ich zeige euch





ein paar von den von mir gemachten.

Soweit will ich euch nicht länger die Zeit rauben und kann euch die Dokumentation in der **ARD-Mediathek**, die **bis zum 28.4.2022 verfügbar ist**, nur ans Herz legen.

Genießt die beigefügten Fotos und liebe K 70-Grüße. //



VERKAUF

# VW K 70LS

EZ. 10/1973

100 PS

Kilometerstand 160.921 km

angemeldet mit H-Kennzeichen und  
technisch ohne Mängel (HU abgelaufen).

Fahrzeug weitgehend im Originallack;  
Gebrauchsspuren vorhanden.

Innenausstattung im sehr guten  
Erhaltungszustand.

Zum Rückbau des wasserdichten  
Glasdaches steht eine rostfreie  
und unbeschädigte K 70 Dach-  
haut mit original Stahlschiebe-  
dach (komplett incl. Innenhim-  
mel) bereit.

Weitere Bilder können auf An-  
frage zur Verfügung gestellt  
werden.

DE-83334 Inzell  
bei mobile.de mehr Info

**3.750,- €**





# K70 LS och andra framhjulsdrivna bilar.

K 70 jämförd med de tre mest sålda framhjulsdrivna bilarna i klassen: Saab 99, Renault 16 och Audi 100.

## K 70 har det rymligaste bagagerummet av alla.

Vill du ha rejäl plats för bagage, då ska du välja K 70 för den har ett bagagerum på hela 700 liter, eller mätt enligt Ulléns lådmetod 450 liter.

Så stort bagagerum kan ingen annan europeisk limousinemodell visa upp. Saab 99 har 315 liter, Renault 16 300 liter och Audi 100 435 liter (enligt lådmetoden).

## K 70 LS accelererar snabbare än Saab 99 L, Renault 16 TS och Audi 100 LS.

Ska du göra säkra omkörningar behöver du bra acceleration.

Det har K 70 LS. Den accelererar från 0 till 100 km/tim på 12,5 sek, medan Saab 99 L behöver 13,2 sek, Renault 16 TS 13,4 sek och Audi 100 LS 13,2 sek.

## K 70 har delad bakaxel men det har inte Saab och Audi.

De har stel bakaxel.

K 70 däremot har en för framhjulsdrivna bilar ovanligt påkostad bakaxel med separat upphängda hjul. Det har

den för att dina passagerare i baksätet ska märka så litet som möjligt av vägens ojämnheter.

## K 70 har större axelavstånd än Saab 99.

Stort axelavstånd betyder jämnare gång och ökad bekvämlighet. Avståndet mellan fram- och bakaxeln på K 70 är 269 cm. Det är 22 cm mer än på Saab 99, och 1 cm mer än på Audi 100. Renault 16 har 269 cm.

## Jämför själv.

Som du ser kan K 70 visa upp en del egenskaper som de andra framhjulsdrivna bilarna saknar. Vill du fortsätta jämförelsen kan du som vi använda Jan Ulléns bilfakta nr 23.

## Få har så tätt servicenät som Volkswagen.

Volkswagens servicenät, med sina mer än 300 verkstäder är bland de tätaste i Sverige. VW-verkstäderna är kända för att arbeta rationellt och hålla låga priser. Med VW-Diagnos får din K 70 också den bästa tänkbara förebyggande hälsokontrollen.

## Mer om framhjulsdrivna K 70.

K 70 är en rymlig, framhjulsdreven bil. Redan från början är den byggd för största möjliga säkerhet. Med effektiva, stötupptagande deformationszoner fram och bak och med en extra stabil säkerhetscell för passagerarna.

K 70:s vägegenskaper är välkända. Motorjournalister har skrivit att den går som på räls. Också det är viktigt för säkerheten.

Volkswagen K 70 finns i två modeller, båda med 4 dörrar: K 70 LS, som visas här på bilden, har 100 hk DIN och dubbla halogenstrålkastare. Och K 70 som har 75 hk DIN och bredbandstrålkastare.

K 70 levereras med 3 års vagnskadegaranti — Europa-Garantin och en kupong för VW-Diagnos, en förebyggande hälsokontroll.

## Volkswagen K70



Volkswagen  
-mer än en bil

Svenska Volkswagen AB, Södertälje.