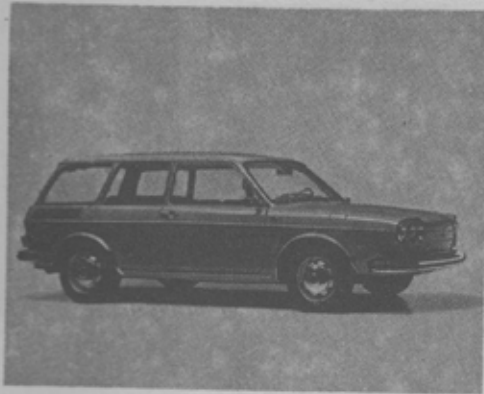


# K70 - POST

## des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.

VW 411 LE Variant F3



Maximal-VW mit Riesen-Gepäckraum

80 PS/4900 U/min	155 km/h
4 Zylinder	16 sec für 0-100 km/h
1679 ccm	1120 kg (leer)
13,6 mkg/2700 U/min	1665 kg (Gesamtgew.)
455 cm lang	14,0 kg pro PS
Preis ca. 9 -	

VW K 70 L



Ein VW als Findelkind von NSU

90 PS/5200 U/min	160 km/h
4 Zylinder	14 sec für 0-100 km/h
1605 ccm	1050 kg (leer)
13,7 mkg/4000 U/min	1510 kg (Gesamtgew.)
442 cm lang	11,7 kg pro PS
Preis ca. 10 300 DM	12,0 Liter S/100 km

VW 1600 TLE



Heck  
m/h  
für

F4

F2

Audi Super 90



E2

Audi 100 Coupé S

E4



im kompakten Mittelklassewagen  
160 km/h  
13 sec für 0-100 km/h  
1020 kg (leer)  
430 kg (Gesamtgew.)  
13,5 Liter S/100 km

200 DM

Grill mit vier Lampen, keine Tauechung  
185 km/h  
11 sec für 0-100 km/h  
1100 kg (leer)  
9,6 kg pro PS  
13,5 Liter S/100 km

Mitglied im



## INHALT:

Veranstaltungen + Rückblicke  
Leserberichte  
Literatur  
Technische Daten  
Technik, Tricks + Tips  
Leser helfen Lesern  
Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt  
Ersatzteilpool  
Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten  
Schrottplatztips

## VORSTAND & REDAKTION

### 1. Vorsitzender

Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12,  
4937 Lage, ☎ 05232/63896

### 2. Vorsitzender, Clubzeitung, Internationale Kontakte

Ingo Menker, Boberweg 13,  
3005 Hemmingen 1, ☎ 0511/417015

### 3. Vorsitzender, (VW-Werk), Ersatzteilbeauftragter, Werkskontakt

Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44,  
2956 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883

### 4. Vorsitzender, Schriftführer, Clubzeitung

Arne Kunstmann, Gustav Weihrauch Weg 13,  
2000 Hamburg 67, ☎ 040/6039758

### 5. Vorsitzender, Kassenwart, Adressenverwaltung

Michael Skupski, Altenhof 5-7,  
3408 Duderstadt, ☎ 05529/1689

## IMPRESSUM DER **K70** - POST

*Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitgl. kostenlos), für Nichtmitgl.: 4 Ausgaben 20,- DM*

REDAKTIONSITZ: 3005 Hemmingen, Boberweg 13, ☎ 0511/417015, Ingo Menker

### REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr.10, 3108 Südwinsen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks u. Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr.26, 2000 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

Clubkonto: 3408 Duderstadt, Sparkasse Duderstadt, BLZ: 260 512 60, Kt.Nr.: 3081403

## Auf ein Wort .....

Die Winterpause in der Oldtimerszene war diesmal ca. 1 Monat kürzer, und die Veranstaltungen 1993 wurden mit der vom März in den Februar vorverlegten Techno-Classica eröffnet. Darüber waren die meisten Oldtimerfans nicht glücklich, da die Fahrzeuge in der Regel dann noch "eingemottet" sind, und die Besitzer wieder mehr Zeit für die Familie eingeplant haben. Viele hatten auch ihren Winterurlaub gebucht. Ausserdem fährt man auch nicht gern mit seinem Oldie über mit Salz gepökelte Straßen.

Unser "Harte Kern" ist also ab Februar schon wieder zusätzlich "voll am Ball", da die regelmäßig anfallende K70-Arbeit ohnehin immer erledigt werden muß. Davon nimmt die Erstellung der K70-POST einen nicht unerheblichen Raum ein. Des weiteren werden von einigen regelmäßig, soweit wieder Platz vorhanden ist, Teileträger abgeholt und ausgeschlachtet. So auch von Mario Thimm und Ingo Menker. Bei einer Schlachtaktion, die unter Zeitdruck stand, da der "Schrotti" am anderen Morgen den Wagen abholen wollte, haben die beiden es versucht und auch geschafft ohne Kran den kompletten Antriebsatz auf einmal auszubauen. Das hatte zur Folge, daß Mario seitdem über Rückenbeschwerden klagt und Ingo jetzt im März ins Krankenhaus mußte und am Bruch operiert wurde.

Wer in der letzten Zeit den Keinanzeigenteil in unserer Zeitung aufmerksam verfolgt hat, wird festgestellt haben, daß sich die Fahrzeugangebote immer mehr häufen und kaum noch Suchannoncen vorhanden sind. Es trennen sich nun viele von ihrem K70, die ihn, auf Grund seiner Robustheit, bis jetzt noch im Alltagsbetrieb gefahren haben. Nach der ersten K70-Sterbewelle Mitte der 80-ziger ist nun die zweite angebrochen und die Szene wird sich noch einmal erheblich verkleinern.

*Da in der letzten Zeit wieder einige Anfragen nach den Ersatzteilkatalogen eingegangen sind, mögen sich Interessenten bitte bald bei mir melden. Info wird dann zugeschickt. Bei mehr als 5 Stück ist eine Nachfertigung wieder möglich.*

Jörg Ballwanz

Wir mußten in der letzten Zeit leider feststellen, daß bei der Post aufgegebene Briefe verschwinden und den Empfänger nicht erreichen. Dabei sind schon wichtige Unterlagen abhanden gekommen. Wer also erwartete Post nicht erhält, bitte nachfragen, damit der Sache auf den Grund gegangen werden kann.

## **Achtung, neues Clubkonto:**

Ab: 1.1.1993

Sparkasse Duderstadt, Bankleitzahl: 260 512 60, Konto Nr.: 3081403

Bitte bei Einzahlungen immer Verwendungszweck angeben z.B.:  
Clubbeitrag oder Ersatzteilkauf

GRÜßWORT DES KASSENWARTS

Hiermit grüße ich alle K 70-Fahrer unseres Clubs !

So, das war das Grußwort, jetzt geht's ums Geld. Trotz unseres schönen neuen Clubkontos haben tatsächlich einige Fahrer vergessen, den Jahresbeitrag '93 zu entrichten. Das liegt sicherlich daran, daß die K 70-Fahrer erst aktiv werden, wenn auch die Oldtimer-Saison (so etwa Frühling) beginnt.

Und das ist jetzt der Fall !!!

Also, ran ans Portemonnaie und den Beitrag bezahlen !  
Letztlich kommt es uns alltag zugute, allein wenn man bedenkt, wie umfangreich inzwischen unser Ersatzteillager ist.  
Also nicht vergessen: letzter Zahlungstermin. --)  
"Samstag in 8 Tagen"

Es grüßt Euch

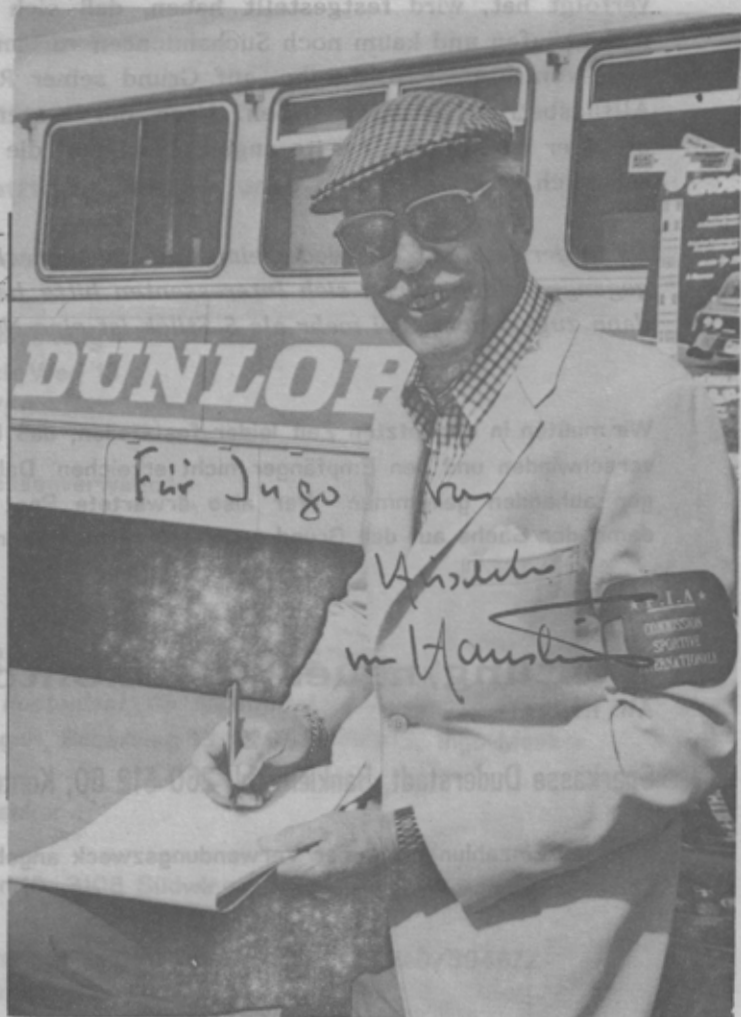
Michael Skupski

Übrigens:  
Auch für die, die bereits länger Mitglied sind, wäre es bequemer, eine Einzugs-ermächtigung zu erteilen. Es erspart Laufereien zur Bank (und Mahnungen).

*F. Huschke von Hanstein*  
F. Huschke von Hanstein

*Hilf dem K 70 haben dann  
Friedhelm und Peter mit Müller  
sich in 3 Wagen Team  
in genau die bestmögliche  
in ein Team das klassenweit  
für die "Chevrons" d.h.  
die alten Herren über 60, die  
sich früher einmal in ein  
Rallye M.C. placiert hatten*

Betrifft Rallye Monte Carlo 1971  
(siehe auch K70-Post III/92)



## Zur Motivation: Etwas über Clubtreffen

Ein bißchen über die Historie. Das erste K 70-Treffen überhaupt wurde vom Gründer-vater der K 70-Szene, Herrn Manfred Schmidt, im Oktober 1988 in Fritzlar veranstaltet, daß zweite fand im April 1989 bei Celle statt, und das dritte, das dann leider ausfiel, war für September 1989 in Berlin geplant.

Im April 1990 trafen wir uns dann in Nettetal zum 3. internationalen K 70-Treffen, und von darab hatten wir unseren Jahresrhythmus. 1991 waren wir dann in Lauenburg und 1992 in Kevelaer. Dieses Jahr muß Luxemburg dran glauben, unser erstes internationales Treffen, das nicht auf deutschem Boden stattfindet. Wir versprechen auch, uns zu be-nehmen! Von Anfang an waren wir ein internationaler Haufen. Wenn man sich aber gerne öfter treffen möchte, was auch zu empfehlen ist, um die frisch geknüpften Kontakte nicht gleich wieder abbrechen zu lassen, können und sollten Treffen auf regionaler Ebene durchgeführt werden. Auch das läuft in unserer Gemeinschaft seit Jahren sehr gut. Im Raum Norddeutschland hat es seit 1989 sieben solcher kleiner Treffen gegeben. Diese Regionaltreffen sorgen aber auch immerwieder für Verwirrung, weil wohl nicht allen be-kannt ist, daß sie eigentlich nur dem gegenseitigen besseren Kennenlernens innerhalb der betroffenen Sektion dienen, wobei Gäste von anderen Sektionen aber auch nicht stören. Es scheint aber so, als wäre das Abhalten von Regionaltreffen eine rein norddeutsche Sitte, unsere süddeutschen Mitglieder haben noch keins organisiert, und die möchte ich hiermit mal animieren, sich mal in dieser Hinsicht mehr zu aktivieren.

Durch nichts wird der Zusammenhalt so gestärkt, wie durch regelmäßige Kontakte, und die Regionaltreffen sind der ideale Rahmen dafür. Es braucht ja nicht gleich eine riesen Aktion werden, für den Anfang reicht ein Samstagnachmittag völlig aus, um etwas auf die Beine zu stellen.

Gut ist auch ein regelmäßiger Stammtisch (Clubabend), dem man auch mit anderen Clubs zu-sammen machen kann, denn je mehr teilnehmen, desto besser. Auch wenn Sie bis jetzt kaum K 70-Fahrer in ihrer Nähe kennen, werden Sie sich wundern, wie es sich he rumsprechen wird, und bei Zusammenlegung des Stammtisches mit anderen Clubs wird die Sache sehr schnell zu einer bleibenden Institution. Und dann kommt schnell der Wille auf, auch mal etwas in Sachen "Treffen" zu unternehmen.

Denkbar und sinnvoll wäre es, diese kleineren Treffen so ca. zwischen August und Oktober abzuhalten, die jährlichen Haupttreffen, die internationalen also, zwischen April und Mai, einmal weil es erfahrungsgemäß in der zweiten Jahreshälfte wegen der Urlaubszeit schwierig ist, alle unter einen Hut zu bringen, was aber auf regionaler Ebene einfacher ist, und außerdem gibt es in der ersten Jahreshälfte mehr lange Wochenenden.

Bei den internationalen Treffen haben die meisten ja eine ziemlich lange Anfahrt, und wenn man sich auch noch einen Tag Urlaub nehmen muß, um überhaupt die lange Anfahrt bewältigen zu können, schrumpft die Teilnehmerahl erheblich.

Wenn Sie jetzt Lust bekommen haben, einen Stammtisch oder ein Treffen zu organisieren, setzen Sie aber bitte vorher den Vorstand davon in Kenntnis, denn der trägt für alle Veranstaltungen des Vereines die volle Verantwortung, und sollteschon wissen, was da auf ihn zukommt.

Arne Kunstmann

Betrifft: 5. Treffen des K 70-Club Nederland am 20.5.93

Soviel, wie jetzt bekannt ist, findet es in der Nähe von Assen statt (ca. 25 km südlich von Groningen).

Beginn ist ab etwa 11 Uhr, dauern soll es bis in den frühen Abend.

Nähere Auskünfte bei:

Fre de Jonge, Kloosterstraat 11, 9463 PR Eext, 0031/5926/2307

# EINLADUNG

zum 7. Internationalen

**K70**-Treffen

vom 29. - 31.5.1993

in Stadtbredimus/Luxembourg

Kontaktadresse des

1. Internationalen K-70-Clubs e.v.

Kontakt Luxembourg  
Joseph Bertrand  
23, rue He'cht  
L-6926 Flaxweiler



00352/77126

# 13e Internationaal NSU-Treffen Antwerpen 6 - 8 augustus 1993

An alle Liebhaber der NSU-Fahrzeuge

Hier, der NSU club Belgium, freuen uns sehr, das 13. internationale NSU-Treffen durchzuführen. Dazu sind alle Freunde von NSU-Fahrzeugen herzlich eingeladen. Es soll ein gegenseitiges Wiedersehen und das Kennenlernen neuer NSU-Freunde ermöglichen.  
Es wäre für uns eine grosse Ehre, Dich (Euch) bei uns in Belgien begrüßen zu dürfen.

Voraussichtlicher Veranstaltungsablauf:

Donnerstag, 5. August  
ab 14.00 U Festzeit mit Imbiss geöffnet  
ab 18.00 U Restaurant geöffnet

Freitag, 6. August  
ab 7.30 U Frühstück  
ab 12.00 U Restaurant wieder geöffnet  
16.00 U Sitzung Clubpräsidenten  
20.00 U Offizielle Begrüssung und antwerpener Abend im Festzelt.

Samstag, 7. August  
ab 7.00 U Frühstück  
8.30 U Abfahrt zu Gruppenfoto und Bewertung  
9.00 U Ausstellung der Fahrzeuge nach Typen  
Gruppenfoto und Bewertung  
11.00 U Anfang einer einstündigen Rundfahrt durch das Hafenviertel und die Altstadt  
Restaurant wieder geöffnet  
ab 12.00 U Wettbewerb  
14.00 U Preisverteilung mit Vorfahrt der Gewinnerautos  
17.00 U geselliges Beisammensein in der Festhalle  
nachher

Sonntag, 8. August  
ab 7.00 U Frühstück  
9.00 U Verabschiedung.



## Antwerpen 93

Antwerpen, Kulturhauptstadt Europas

Organisation:  
NSU club Belgium  
Colart Renaud  
B 2018 Antwerpen, Bajans Strasse, 89  
Ruf: 03/248.19.00 Fax: 03/237.74.51

Teilnahme: Teilnahmerechtigt sind alle Fahrer/innen und Beifahrer/innen von NSU-Fahrzeugen.

Anmeldung: Die Anmeldung erfolgt mittels Einsenden des ausgefüllten, beiliegenden Anmeldeformulars. Das Nenngeld beträgt 1.200 BEF pro Fahrzeug. Das Nenngeld ist mit der Anmeldung einzuzahlen auf das Konto 850-8804904-18 von der Sparkasse H99 in 2018 Antwerpen, Mechelesteenweg, 176-178. In Nenngeld ist die Plakette und weiteres selbstverständlich enthalten.

Anmeldeschluss: 31. Mai 1993.

Nachmeldungen: Das Nenngeld für Nachmeldungen beträgt 1.500 BEF pro Fahrzeug.

Zielkontrolle, Auskunft: Meldemöglichkeiten Tag und Nacht, ab Donnerstag 14 U.

Campingmöglichkeit: Neben den vielen Hotels in Antwerpen besteht die Möglichkeit, bei Ihren Fahrzeugen zu campieren. Waschgelegenheiten und Toiletten sind vorhanden.

Mertung: Die Fahrzeuge werden in den üblichen Kategorien bewertet.

Haftung: Alle Teilnehmer fahren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr. Jede Haftung des Veranstalters gegenüber Teilnehmern (Fahrer, Beifahrer, Angehörige) für Personen- und sonstige Schäden vor, während oder nach der Veranstaltung ist ausgeschlossen.

Bequemlichkeiten: Sonneterrasse  
Bierbar  
Chasapagnebar  
Restaurant  
Has and Eggs (beim Frühstück)  
Spielprogramme für Kinder  
Malwettbewerb für Kinder  
Durchlaufend Teilermarkt  
Und so weiter ...

Anderungen im Festprogramm bleiben vorbehalten.

Antwerpen 1993: Kulturhauptstadt Europas.



## AKTIONEN

Die meisten Aktionen sind inzwischen so selbstverständlich geworden, daß nicht nur über die kleineren, sondern auch über die größeren Aktionen von den Aktiven keine großen Worte mehr gemacht werden. Es fehlt danach auch oft die Zeit dazu, jedesmal einen Bericht zu schreiben. Ausserdem liegt es dem "Harten Kern" nicht so, sich dauernd selbst zu beweihräuchern, er läßt lieber Taten folgen und wird lieber praktisch aktiv.

Bei den Vorbereitungen für die Techno-Classica in Essen bekamen auch wir durch den frühen Termin Probleme. Auf dem Stand sollten u.a. 2 Top-Garagenfunde ausgestellt werden; das weiße 73-ziger Modell mit Stahlkurbeldach und erst 49000 Kilometern von Wilfried Bürmann und der kürzlich erst erworbene orangene 72-ziger mit sogar erst nur 14000 km von Wilhelm Hiegemann. Beide innen und aussen wie neu. Einige Tage vor dem Abholtermin rief mich Wilfried an, er bekäme den K70 nicht hinten aus der Halle in der er den Stellplatz gemietet hat. Er hatte ihn im Herbst als erster hineingefahren und jetzt standen noch 26 über Winter eingemottete Fahrzeuge davor, alle von verschiedenen Besitzern. Es mußten also in kurzer Zeit deren Adressen ausfindig gemacht werden. Das hat dann auch einigermaßen geklappt, bis auf vier, die waren nämlich im Winterurlaub. Mit welchen Tricks er am letzten Tag die Vier noch umrangierte hat, das wollte er lieber für sich behalten.

Als Abholtermin hatten wir den Samstag vor der Messe vereinbart. Ich bin dann frühmorgens von Lage nach Nordborchen genebelt, nein nicht was Ihr jetzt denkt, von wegen hinten raus mit kaputten Ventilschaftdichtungen oder so. Wir hatten ausgerechnet den fürchterlichsten Nebelsamstag dieses Winters erwischt. Auf Grund eines etwas helleren Nebelloches in Nordborchen, konnte ich problemlos zu Josef Wasmuth finden. Wir sind dann auf Josef seinen weisen 71-ziger umgestiegen und haben uns nach Kassel getastet. Mit einer Stunde Verspätung kamen wir ca. mittags dort an. Dort habe ich Wilfried seinen K70 übernommen und wir haben uns dann auf die Autobahn Richtung Sauerland/Ruhrgebiet begeben.

Von hinten sieht man bei den beiden K70, bis auf die unterschiedlichen Stoßstangen und die fehlenden Lüftungsschlitze im Dachholm beim 73-ziger, keinen großen Unterschied. Da beide Fahrzeuge keine Schmutzfänger mit VW-Zeichen hatten, wußten scheinbar viele die Fahrzeuge nicht zu zuordnen und bremsen beim Überholen wieder ab, um sie sich von vorn anzusehen. Was, wie man sehen konnte, auch wieder zu Irritationen führte, da ja bekanntlich beide Modelle unterschiedliche Gesichter haben. Die K70 wurden auf der ganzen Fahrt sehr beachtet.

Mit ca. 2 Stunden Verspätung kamen wir dann bei Wilhelm Hiegemann in Essen an. Dort lichtete sich dann der Nebel für einige Zeit, und die Sonne freute sich über die beiden K70, bis wir das Ausstellungsfahrzeug von Wilfried bei Willi in die Garage fuhren. Der VW 412 von Willi wurde auch noch abgeholt, da er auf den Typ 4-Stand der Messe sollte. Da an diesem Samstag auch K70-Stammtischtag im Neandertal war, haben wir uns alle auf die Autobahn Richtung Düsseldorf begeben, um dort u.a. auch die Standplanung noch einmal zu besprechen. Die Standbestätigungen waren sehr spät verschickt worden und wir mußten leider feststellen, das der Stand wesentlich kleiner ausfiel, als wir bestellt hatten. Das warf natürlich unsere ganze Planung über den Haufen.



Es paßte noch nicht einmal mehr die geplante Sitzgruppe auf den Stand, und wir mußten mit einer kleinen Ecke vorlieb nehmen. Der 140 PS K70-Rennmotor, der auch noch mit auf den Stand sollte, mußte auch kurzfristig aus der Planung genommen werden. Trotz der kurzfristigen Änderungen wurde er als gelungen bezeichnet und sogar vom anwesenden Fernsehen gefilmt.

So, nun erst mal wieder zurück zum Samstag davor. Als wir am Stammtisch ankamen, hatte Manfred Schmidt schon auf dem Parkplatz unsere Standgröße markiert und wir konnten die Stellmöglichkeiten ausprobieren. Dann wurde es langsam dunkel, und wir haben uns dann in die warme Gaststätte begeben, und Josef und ich haben dann seit Frühstück erst mal wieder richtig was gefuttert. Es trudelten so nach und nach noch einige ein, und wir haben uns dann, wie das bei K70-Fans so üblich ist, so richtig festgequasselt. Erst der Blick aus dem Fenster mahnte uns zum Aufbruch, denn die Suppe draussen wurde wieder so richtig schön dick. Bei Dunkelheit ist das ja erfahrungsgemäß viel schlimmer und wir hatten noch ein paar Stunden Fahrt vor uns. Manfred riet uns, über Nacht zu bleiben und am Sonntag nach Hause zu fahren. Josef sagte, K70-Fahrer wären hart im Nehmen und kämen auch im dicksten Nebel zurecht. Und so machten wir uns auf die K70-Socken.

Auf der Rückfahrt wollte der Nebel es uns wohl ein bisschen abwechslungsreicher gestalten und überraschte uns mit immer wieder wechselnden einzelnen Nebelbänken und kilometerlanger dichter Suppe. Kurz vor Borchten wurde es etwas lichter und Josef sagte, bei ihm wäre es bestimmt noch besser, da sein Wohnsitz in einem Gebiet mit überdurchschnittlich schönem Wetter läge. Ja Pustekuchen, nach der Autobahnabfahrt wurde der Nebel immer dichter und Josefs Gesicht immer länger. Man konnte selbst die Fahrbahnränder nicht mehr sehen, da hilft auch die beste Ortskenntnis nichts, wenn man keine Orientierungspunkte mehr erkennen kann. Irgendwie haben wir die letzten Meter dann doch noch geschafft und sahen schemenhaft seinen gelben K70 im Carport vor dem Haus auftauchen. Josef bot mir an, doch besser bei ihm zu übernachten, aber irgendwie ziehts einen nach so einer langen Tortur doch nach Hause und ich machte mich wieder auf den Weg zurück zur Autobahn. Auf dem kurzen Stück dorthin, habe ich mich in der Waschküche noch dreimal verfranst, weil die Schilder nicht mehr zu sehen waren. Nachts, so gegen drei Uhr, oder auch morgens, wie man's nimmt, war ich dann endlich zu Hause.

Auf der Messe fanden wir die Erfahrungen auf Veranstaltungen vom vergangenen Jahr bestätigt, daß der K70 immer mehr an Prestige und Image gewinnt und somit auf reges Interesse stößt. Dieser Eindruck verstärkte sich noch durch Kaufinteresse einiger potenter Veteranensammler an den beiden Topmodellen. Es waren meist Sammler, die schon 25 bis 30 Veteranen der verschiedensten Marken und Baujahre ihr Eigen nannten. Manfred Schmidt wird auch noch einen Bericht schreiben. Ingo Menker und ich haben unsere Standbetreuung ungeplant schon einen Tag vor Messeschluß abgebrochen und sind gleich Sonntagmorgen nach Belgien zu einer VW-Lagerauflösung gedüst, von der wir kurzfristig erfahren hatten. Wir hatten mal wieder Pech, denn kurz vor Aachen kam uns zwar kein Auto mehr entgegen, dafür aber der angekündigte Temperatursturz mit dichtem Schneetreiben und Glätte. Am Ziel haben wir dann bis zum Spätnachmittag die K70-Teile aussortiert (es lagen alle Typen durcheinander) und die Teile durch eine Anzahlung für den Club gesichert.

Von Februar bis April waren die Wochenenden in Sachen Clubarbeit schon wieder voll verplant. Oldtimermärkte, Regalbau für Pooltelle u.s.w. Als das Wetter etwas besser wurde, habe ich einen Termin mit Josef Bertrand aus Luxemburg abgemacht, und wir haben uns dann in Belgien bei dem Händler getroffen, um die K70-Teile abzuholen. Bei der Gelegenheit konnten wir auch gleich noch Details über das K70-Treffen besprechen, das Josef Pflingsten in Luxemburg veranstaltet.

Auf einem Teilemarkt lernten Wilhelm Hiegemann und ich zufällig den Veranstalter des Oldtimermarktes in Münster in der Münsterlandhalle kennen. Er lud uns ein, am 3.-4. April kostenlos mit einem Clubstand daran teilzunehmen. Ich dachte mir, warum nicht, mit einem Stand waren wir dort noch nicht; testen wir's an. Wilhelm Hiegemann mit seinem Topmodell, Arne Kunstmann, Manfred Schmidt, Ingo Menker und Peter Schürmann stellten sich u.a. auch als Standbesetzung zu Verfügung. Willi, Arne und ich hatten uns am Freitag, den 2.4. zum Standaufbau verabredet. Willi ließ ja seinen K70 auf dem Stand, Arne wollte ihn dann zurück nach Essen bringen, dort noch mit am Typ 4-Stammtisch teilnehmen und bei Willi übernachten. Leider warteten wir vergeblich auf Arne. Wir haben beide den Stand aufgebaut und ich habe Willi dann in die für mich entgegengesetzte nach Essen gebracht und bin von dort wieder quer durch den "Pütt" Richtung Heimat Nordost gefahren.

Ja, was war mit Arne passiert: Er wollte die ohnehin schon verstärkte Zündung beim K70 nochmal verstärken, hatte Dr. Barnard gespielt und seinem Weibchen ein Fremdorgan, eine "Halbmeterzündfunkenzündung" implantiert. Was Der bei der morgendlichen Fahrt mit feuerspielenden Abstoßreaktionen quittierte. Ergebnis: Ein aufgebrannter Kabelbaum und Schäden an noch im "Halbmeterbereich" liegenden Magnetschalter und Lichtmaschine.

Am anderen Morgen mußte ich wieder früh raus, denn ich hatte ja noch die ca. 100 km nach Münster vor mir. Als ich auf den Parkplatz kam, stand Ingo sein K70 schon dort, er war also noch früher aus dem Bett gefallen (alle Achtung). Wir gingen zum Stand und harrierten der Dinge (Publikum) die da kommen sollten. Die Organisation vom Veranstalter war gut. Auch alle Plätze waren belegt. Eine Rundfunkübertragung wurde auch gemacht. Daß Münster eine überwiegend ländliche Umgebung hat, das konnten wir auch in der Halle ausgiebig genießen, da die vorherige Veranstaltung eine Viehausstellung war. Es kamen viele Interessierte an den Stand, aber mehr so Wochenendausflugspublikum, wenige aus der Szene. Die Teihändler waren auch nicht so recht zufrieden. Dadurch konnten wir noch günstig ein paar Teile für den Pool ergattern.

Mit Fahrzeugen, bzw. Ständen, waren wir z.B. im letzten Jahr auf 14 Veranstaltungen. Ich möchte mich bei allen Beteiligten auch im Namen der Mitglieder recht herzlich bedanken, natürlich auch bei den Damen, die z.B. auf der Techno-Classica auch für das leibliche Wohl gesorgt haben und uns mit allerlei Leckerereien verwöhnt haben. Es wird von den Beteiligten auch so mancher Urlaubstag für die Sache geopfert.

Jörg Ballwanz

## Oldtimer lockten 80 000 Besucher

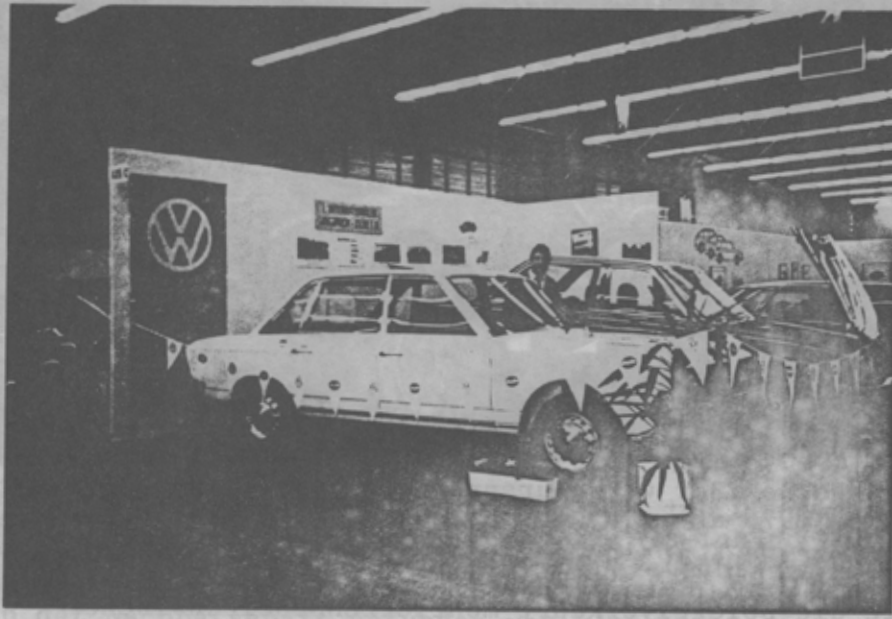
Mit einem überraschenden Ergebnis, so die Veranstalter, endete gestern die 5. „Techno Classica“: Im Gegensatz zur generellen Konjunkturflaute in der Automobil-Branche seien bei Europas größter Oldtimer-Messe mehr Fahrzeuge verkauft und höhere Gesamt-Umsätze erzielt worden als im Vorjahr. An den vier Messetagen kamen insgesamt 80 000 Besucher in die Hallen. Die Stabilisierung der Preise nach dem hitzigen Boom vergangener Jahre habe dem Markt gutge-

tan: Die Nachfrage nach Fahrzeugraritäten vergangener Jahrzehnte in gutem Zustand bleibe lebhaft. Zu den „Rennern“ im rund 1500 Fahrzeuge starken Angebot zählten alltagstaugliche Autos aus den 50er und 60er Jahren, die bei gutem Zustand um den Preis eines neuen Kleinwagens zu haben sind.

Die nächste „Techno Classica“ findet im Frühjahr 1994 wieder in Essen statt.

Alex viel wird nach dem Druck nicht zu sehen sein, aber trotz-  
dem möchte ich Euch die Bilder nicht vorenthalten.

Den habe ich früher auch gefahren ...



So oder ähnlich äußerten sich viele Messebesucher anlässlich der "Techno Classica" in Essen. Unser Messestand, bestückt mit 2 Fahrzeugen von Wilhelm Hiegemann und Herrn Bürmann, wurde jeden Tag gut besucht. Frau Schmidt und Frau Rinneberg sorgten für das leibliche Wohl. Besonderer Dank gilt den beiden Fahrzeugbesitzern, die keine Mühe scheuten, die Autos aus dem Winterschlaf zu holen. Ein Fahrzeug (v.H.Bürmann) mußte regelrecht "ausgegraben" werden. Es stand mit mehreren Oldtimern in einer großen Halle, leider total zugeparkt. Dank auch an Josef Wasmuth, Jörg Ballwanz und Ingo Menker. Die Blumen zur Dekoration stellte Frau Schmidt zur Verfügung. Laut Aussage der Messe Essen kamen diesmal "nur" 80.000 Besucher. 1992 sollen es 100.000 gewesen sein. Jörg Ballwanz und M.Schmidt nutzten die Gelegenheit und besuchten gemeinsam den Messestand der DEUVET. Dort hatten sie ein Gespräch mit dem Geschäftsführer, Herrn Schneider. Zu erwähnen ist noch, daß die Clubkasse für den Messestand nicht herhalten mußte. Zur Clubpräsentation eignet sich diese Messe hervorragend. Einige Mitglieder, u.a. auch Josef Bertrand aus Luxemburg, zählten zu den Besuchern. Trotz der nur 33 qm "großen" Fläche hatten wir das beste daraus gemacht. Vorschläge für die Gestaltung des nächsten Messestandes sind jederzeit willkommen.

M. Schmidt

Das Modell 482 oder : K 70 mit Rechtslenkung

Allzu viel wird nach dem Druck wohl nicht zu sehen sein, aber trotzdem möchte ich Euch die Bilder nicht vorenthalten.



Dieser texasgelbe 73er wurde ursprünglich nach Hongkong exportiert, landete 1976 aber in Neuseeland. Laut dem Besitzer sollen dort noch einzelne K 70 in mehr oder weniger schrottigem Zustand existieren.

Man beachte die spiegelverkehrt montierten Scheibenwischer !



Diese beiden, ein marathonmetallicfarbener 73er LS, sowie ein 72erL in goldmetallic, stammen aus Sheffield, England. Ich lernte den Besitzer auf dem Internationalen NSU-Treffen in der Schweiz kennen. Dorthin kam er aber mit seinem RO 80. In Großbritannien sollen nur noch äußerst wenige K 70e existieren, diese auch meist in schlechtem Zustand. Die Abgebildeten gehören zu den noch viel selteneren Exemplaren in recht gutem Zustand. Michael, der stolze Besitzer möchte gerne unsere englische Sektion aufbauen, es besteht nur das große Problem: Wo sind die Überbleibsel der 6804 exportierten K 70e geblieben ? Wie Einigen bekannt ist, soll sich ein englischer K 70-Club gebildet haben. Dies erwies sich aber als Eintagsfliege. Laut Michael war der angebliche Präsi weder willens, noch fähig, Dementsprechendes aufzubauen.

Ingo Menker



## Ein K70 in Afrika benötigt Zuwendung



In meinem diesjährigen Osterurlaub entdeckte ich während eines Stadtbummels in Tunis den abgebildeten K70. Als ich noch damit beschäftigt war, den Wagen ausführlich zu begutachten, kam der Besitzer hinzu und nachdem ein des Englischen mächtiger Dolmetscher in der Nachbarschaft gefunden war, klappte es auch mit der Unterhaltung. Der K70 ist ein vormals orangemetallicfarbenes 71er Modell mit 90 PS. Leider gibt's Probleme mit dem Motor. Der Besitzer hat auch arge Mühe, jemanden zu finden, der sich mit dem Wagen auskennt. Nach Tunesien sind im Gegensatz zum Nachbarland Algerien nur wenige K70 exportiert worden (siehe K70-Post 4/92). Der Besitzer will eine Liste der benötigten Teile schicken, und ich versprach, mich um technische Daten und Reparaturtips zu kümmern. Daher bitte ich Euch alle um Mithilfe! Da es wohl kaum K70-Informationen auf arabisch gibt, bitte ich um Zusendung von Kopien von Infos aller Art in französischer Sprache. Ich selber habe nur einen Testbericht der Zeitschrift "L'automobile" von April 71. Vielleicht macht ja mal jemand in dieser Ecke Urlaub und könnte netterweise ein paar Sachen mitnehmen, bzw. dem Menschen weiterhelfen.

Ingo Menker

## **EINLADUNG**

**zum I. internationalen VW-Treffen -93  
vom 11.06.93 - 13.06.93**



**Veranstalter: VW-TEAM OBERPFALZ -92**  
Tel: (09641) 3702 Fax: (09645) 8099



**Veranstaltungsort: Industriegebiet -Am Stadtwald-  
8489 Eschenbach**

## **PROGRAMM**

**FREITAG 11.06.93**

Disconacht mit DJ LJ  
Modenschau

**SONNTAG 13.06.93**

Frühstück  
Pokalverleihung

**SAMSTAG 12.06.93**

Clubspiele  
Motordauertest  
Miss-Wahl  
Popabend mit der  
Band Artagon

13

**Es sind auch viele Firmen vertreten !!!**

## Die Originalradios und deren Zubehör

Was ist eigentlich original? Reicht es, wenn alles aus ungefähr der gleichen Zeit stammt? Ist der gemeinsame Hersteller aller Komponenten von ausschlaggebender Bedeutung? Oder ist das Auto nur dann original, wenn wirklich noch nie ein Teil ausgetauscht wurde? Was, wenn die erste Tankfüllung aufgebraucht ist? Die K 70-Fahrzeuge wurden mit ca. 20 Litern Benzin ausgeliefert. Wenn der Motor auch nur für ein paar Sekunden angelassen wurde, ist weniger Benzin im Tank als vorher. Ist das Fahrzeug jetzt noch original? Sollte vielleicht ein genauer Zeitpunkt definiert werden, in welchem sich das Fahrzeug in einer Art Nullpunkt, einem Ausgangswert befindet, der das Non-Plus-Ultra darstellt und das Superlativ "original" verdient? Wann soll dieser Zeitpunkt definiert sein? Soll er dem Moment entsprechen, in dem der Wagen vom Band rollt? Oder ist der Zustand bei der Übergabe an den Kunden der entscheidende?

Oder ist es vielleicht sinnvoller, eine Institution zu benennen, die darüber entscheidet, was original ist und was nicht? Wenn ja, wer sollte diese Aufgabe übernehmen? Die DEUVET? VW? Oder kann das jeder selber entscheiden? Als sinnvollste Lösung ist wohl der Hersteller anzusehen, denn der entscheidet, wie das Auto nach Verlassen der Fertigung aussieht. Und hier, am Ende des Fließbandes sozusagen, wäre wohl der Nullpunkt, der Ausgangswert, anzusiedeln, der mit "original" anzusprechen ist.

Was, wenn der "Nullpunkt" bei Auslieferung an den Kunden gelegt wird? Wenn der sich vom ausliefernden VW-Händler einen Spoiler aus dem Opel-Zubehör-Programm des gleichen Baujahres einbauen liesse? Wäre der dann original? Stammt doch schließlich aus der gleichen Zeit! Oder eine Standheizung vom Kübelwagen? Der ist doch schließlich auch von VW! Wenn der VW-Händler dem Kunden ein Radio einbaut, wie es genauso auch im Werk eingebaut wird, ist das dann original? Natürlich ist das dann original, vorausgesetzt, es wird auch nach Werksnorm montiert. Denn sonst wäre es nicht genauso, wie VW, also der Erbauer es festgelegt hat, also nicht original.

Womit wir beim Thema wären, also den Radios, die bis jetzt kaum einer haben will. Eigentlich schade, sind die Originalradios hinsichtlich Empfangsqualität, Tonqualität und Haltbarkeit so manchen heutigen Geräten zumindest ebenbürtig. Und gerade im Hinblick auf die Originalität sind diese Radios von großer Bedeutung, weil sie nur für VW produziert wurden und auch nur über VW erhältlich waren. Es handelt sich hierbei also wirklich um Originalteile.

Die Grundidee des VW-Radios ging dahin, ein Radio zu einem verhältnismäßig geringen Preis anzubieten, daß der Konzeption des Volkswagens entsprach. So brachte VW zum Modelljahr 1967, also als die Transistortechnik erschwinglich wurde, die Geräte "Wolfsburg" und "Emden" heraus. Das Wolfsburg als Standardradio mit den Wellenbereichen MW und LW, das Emden als Gerät der Mittelklasse mit UKW und MW. Die Klangregulierung bei diesen Radios erfolgte mittels einer Taste links neben den Tasten für die Wellenbereichswahl. Zum Modelljahr 1969 brachte VW das Gerät "Braunschweig" als Modell der oberen Mittelklasse auf den Markt. Es verfügt über die Wellenbereiche UKW, MW und LW, die auf fünf Stationsdrucktasten verteilt sind, eine Taste für LW, zwei für MW und zwei für UKW. Die Klangregulierung erfolgt bei diesem Radio über den Ein-Aus-Lautstärkereglern, der sich her ein und her ausziehen lässt. Der Kundenkreis auf den diese Radios abzielen, ist klar zu erkennen. Das Wolfsburg stellt das preisgünstige Standardradio für das Standardauto, den Käfer, dar, das Emden war das Mittelklasseradio für das Mittelklasseauto von VW, dem VW 1500/1600, und dem Käufer des Komfortwagens aus dem Hause VW, dem VW 411/412 sollte bei dem Kaufentscheid für das Radio vor allem das Braunschweig ins Auge stechen.

Für das seinerzeitige Nutzfahrzeugprogramm waren keine speziellen Radios vorgesehen, der Karmann-Ghia wurde meistens mit dem Emden verkauft.

Bereichert wurde das VW-Radioprogramm zum Modelljahr 1972 hin mit den Geräten "Ingolstadt", "Ingolstadt-Stereo" und "Hannover". Werksmäßig waren somit für den K 70 des Modelljahres 1971 die Radios Wolfsburg, Emden und Braunschweig lieferbar, danach zusätzlich die Geräte Ingolstadt, Ingolstadt-Stereo und Hannover, wobei das Braunschweig für den K 70 ab Modelljahr 1972 nicht mehr erhältlich war. Als Ersatz hierfür galt das Ingolstadt-Mono, das zusätzlich zu den Wellenbereichen des Braunschweig noch die Kurzwelle vorweisen konnte. Die Klangfarbenregelung erfolgte hierbei stufenlos durch einen Drehregler hinter dem Ein-Aus-Lautstärkeregler, wie auch beim Ingolstadt-Stereo und beim Hannover. Beim Wolfsburg und beim Emden blieb es bei den Drucktasten.

Genau wie bei vielen anderen Teilen auch, verzichtete VW bei den Radios auf eine eigene Herstellung, und vergab die Fertigungsaufträge mit den gleichen Vorgaben an die Firmen Grundig und Blaupunkt. Hinsichtlich Qualität und äußerer Beschaffenheit gibt es bei den Blaupunkt und Grundig-Geräten keine nennenswerten Unterschiede, beim eingebauten Gerät besteht die einzige optische Unterscheidungsmöglichkeit in einem kleinen, blau(en) Punkt am linken Ende der Skala, über den nur die bei Blaupunkt gefertigten Geräte verfügen. Bei der Technik jedoch behielten die Hersteller freie Hand, und verwandten somit weitgehend Serienteile aus ihrem jeweiligen Baukasten. Allerdings wurden nicht alle Geräte von beiden Herstellern gefertigt, das Hannover und das Ingolstadt-Stereo gab es nur von Blaupunkt. Das Hannover war bis auf die Halteklammern identisch mit dem "Coburg-Elektronik", das erste Blaupunkt-Gerät mit vollelektronischem Sendersuchlauf, welches seinerzeit unter Fachleuten aufgrund seiner hervorragenden Empfangs- und Tonqualitäten für Aufsehen sorgte. Leider führte sein sehr hoher Preis zu nicht gerade atemberaubenden Verkaufszahlen, wer also ein solches Radio angeboten bekommt, der sollte zugreifen.

Das Blaupunkt Frankfurt-Stereo war damals das meistgekauftete Stereoradio und findet sich heute auf jedem gutsortiertem Flohmarkt. zu beachten ist hier aber der bei früheren Serien anfällige Stereodecoder. Leider war bei diesen Radios die Empfangsqualität noch nicht sehr gut, aber bei Verwendung eines Cassettengerätes sind sie als Steuergerät gut nutzbar. Das Ingolstadt-Mono entspricht in der Blaupunktausgabe dem Frankfurt-Mono, in der von Grundig angebotenen Version dem Grundig-Weltklang. Zum Modelljahr 1974 kam dann das "Salzgitter" auf den Markt, welches aber für den K 70 nie lieferbar war, und in erster Linie für die neuen VW-Typen gedacht war. Dieses Radio wurde nur von der Firma Grundig geliefert und verfügte über die Wellenbereiche UKW, KW und MW, die auf fünf Stationsdrucktasten verteilt waren. Die Klangregulierung erfolgte über einen Drehregler hinter dem Ein-Aus-Lautstärkeregler.

Im Falle eines Defektes wurden diese Geräte nicht bei VW repariert, sondern wurden im Austauschverfahren ersetzt, wobei beim Wolfsburg, Emden, Braunschweig und Ingolstadt keine Rücksicht auf den Hersteller genommen wurde. Überhaupt konnte man es sich bei diesen Geräten nicht aussuchen, ob man ein Grundig oder ein Blaupunktgerät haben wollte, weder beim Neuwagen noch beim Austausch.

Im Laufe der Zeit wurden verschiedene Änderungen an den Gehäusen vorgenommen, so wurden die ersten Ingolstadt und Ingolstadt mit Anschlußkabeln für Antenne, Lautsprecher und Stromversorgung geliefert, erst später, als der Raumbedarf der Technik geringer wurde, konnten Einbaubuchsen zum Einsatz kommen. Die ersten Geräteserien wurden noch mit an den Drehreglern angeschraubten Halterahmen geliefert, später wurden Halteklammern einfach an die Seitenwand des Gehäuses genietet.

Einbaublenden gab es für den K 70 drei verschiedene, eine vollverchromte, die in Längsrichtung über feine Rillen und sehr stark gerundeten Ecken verfügt, eine sehr ähnliche in schwarz mit verchromten Rändern und einem verchromten Steg zwischen der Öffnung für die Tasten und der Öffnung für die Skala, und eine schwarze Blende, auch mit verchromten Rand und dem Steg, aber ohne Rillen und mit sehr viel spitzeren Ecken. Anfangs gab es auch noch eine Kunststoff- und eine Metallblende in Hellgrau, die mit Schrauben an dem Gerät befestigt wurde, das liegt aber vor der neuen Zeitrechnung, also vor September 1970. Drehknöpfe gab es auch zwei verschiedene, einmal der uns interessierende flache, breite, mit dem VW-Zeichen, in der Mitte und der seitlichen Riffelung, und den pilzförmigen, länglichen, auch mit VW-Zeichen, aber ohne Riffelung, dafür mit einem leicht sechskantigen Griffteil.

Die ersten Änderungen an den Geräten Wolfsburg und Emden gab es zum Modelljahr 1968. Das Emden bekam zusätzlich einen Langwellenbereich und eine spezielle UKW Scharfabstimmung, das Wolfsburg bekam eine zweite Klangfarbentaste. Beide Geräte erhielten eine verbesserte eisenlose, Endstufe, wodurch die Leistung von drei auf vier Watt stieg. Außerdem wurden Änderungen durchgeführt, die die Trennschärfe und den Schwundausgleich betrafen. Darüberhinaus erhielten beide Geräte je zwei Stationsmarken. Die nächsten Veränderungen fanden zum Modelljahr 1969 statt, da dem Wolfsburg den Wellenbereich KW und die Tonbandbuchse bescherte. Das Emden kam weitgehend ungeschoren davon, es wurden nur, genau wie in der Folgezeit einige kleinere Weiterentwicklungen an der Technik vorgenommen.

Auch die Bezeichnungen der Geräte haben sich im Laufe der Zeit etwas geändert, so wurde aus dem Wolfsburg1 von 1967 im Laufe des Jahres 1971 das Wolfsburg4, mit Umwegen über das Wolfsburg2, Wolfsburg C, und Wolfsburg3, die alle nacheinander 1968 auf den Markt kamen, sich aber nur in Kleinigkeiten unterscheiden. Das Emden mutierte vom Emden1 des Jahres 1967 sogar zum Emden5 im Jahre 1972. Die Stationen seines Lebens lauten: Emden2 schon 1967, Emden 3 1968, und Emden4 1971. Bei den übrigen Geräten kam es nicht zu solchen Umbenennungsorgien, obwohl sie ja auch einige Male geändert wurden. Als Zubehör wurde von seiten VW nicht sehr viel angeboten, die Auswahl beschränkte sich im großen und ganzen auf Zusatzauslautsprecher, verschiedene Antennen, und auf verschiedene Cassettengeräte, die aus dem Blaupunktprogramm stammten. Das ACR (ACR=Auto Cassetten Recorder) 900, daß ACR 910 und ab 1972 daß ACR 922. Das ACR 900 ist ein einfaches Cassettenabspielgerät mit sehr solider Mechanik, das ACR 910 ist ein Monogerät mit der Mechanik des 900, aber mit der Möglichkeit, Cassetten auch zu bespielen. Es können Radiosendungen aufgenommen werden, oder, mit einem externen Microfon, können auch Außenaufnahmen durchgeführt werden. Das 922 ist die Stereoausgabe des 900, also nix Aufnahmen. Für das Hannover waren noch verschiedene Fernbedienungen lieferbar, ein Fußschalter, ein Lenkstockschalter und ein im Fond zu bestimmender Hebel, der wohl in erster Linie bei Verwendung des K 70 als Chauffeurlimousine zu verwenden wäre. Lieferbar waren auch Verkehrsfunkdecoder, die an die TB-Buchse anzuschließen waren. Es gab drei für unsere Geräte passende, den SK1, den SK2 und den SK3. (SK=Senderkennung) Der SK1 ist für die Monogeräte vorgesehen, der SK 3 ist der SK1 mit anderem Anschlußstecker, denn das Ingolstadt-Stereo, für den der SK3 vorgesehen ist, hat aufgrund der Zweikanaltechnik eine andere TB-Buchse, und somit muß der Stecker des SK auch anders sein.

Die restliche Technik bei diesem Gerät ist gleich mit der des SK1. Eine Sonderstellung nimmt der SK2 ein, der nur für das Hannover zu gebrauchen ist. Er verfügt über zwei Anschlußkabel, die je an die TB- und die Fernbedienungsbuchse angeschlossen werden. Falls diese Buchsen schon belegt sein sollten, waren Adapterkabel erhältlich. Dieser SK schaltet bei gedrückter Stummtaste nur Sender durch, die Verkehrsfunk ausstrahlen, alle anderen Sender werden nach einigen Sekunden ausgeblendet und der Sendersuchlauf wird aufs neue aktiviert. Bei nicht gedrückter Stummtaste verfährt dieser SK genauso, wie die Anderen SK. Bei einem Verkehrsfunk ausstrahlenden Sender leuchtet eine gelbe LCD auf. Die hierzu erforderliche Information erhält der SK durch einen eingblendeten 48 KHZ Pilotton, den nur Sender ausstrahlen, die Verkehrsfunkdurchsagen bringen. Ganz schön modern für 1972!

Verschiedene Antennen für den K 70 hat es nicht gegeben, von Anbeginn wurde die Hirschmann Antenne "Auta 2400 LS 11" verbaut, die auch heute noch lieferbar ist.

Zwar findet sich im Hirschmann-Katalog auch eine vollautomatische Antenne, die hinten rechts zu montieren war, jedoch hatte VW diese Antenne nie im Programm, also nix mit original. Auch findet man auf Veteranenmärkten und bei einschlägigen Autoradiohändlern immer wieder originale Radioeinbausätze, sodaß einer nachträglichen originalen Montage eines originalen Radios nichts im Wege steht. Originell wäre vielleicht die Montage einer Bosch-Antenne aus dem Jahre 1957, die sich mittels einer im Innenraum anzubringender Handkurbel herrein und herrauskurbeln lässt. Ob das damals wohl als Modern galt? Zum Schluß noch ein Tip für Freunde kombinierter Radios- und Cassettengeräte: Die von Grundig in den Siebziger Jahren gefertigten Combigeräte verfügen über ein unheimlich gutes Laufwerk mit sehr guter Tonqualität. Zwar nicht original, aber auch nicht schlecht!

Arne Kunstmann



Betrifft:	Typ
Kühler und Lüfter	48
Technik, Juni 1974 - -	

In den VW K 70 mit 51 kW (75 PS)-Motor werden wahlweise Kühler und Lüfter eingebaut, die bisher nur für 74 kW (100 PS) Motoren vorgesehen waren.

Der Kühler hat eine größere Anzahl Rippen. Der dazugehörige Lüfter ist 5-flügelig.

Dieser Kühler darf nicht mit einem 4-flügeligen Lüfter gepaart werden, da sonst der Luftdurchsatz bei niedrigen Drehzahlen unzureichend ist und der Motor zu heiß wird.

**Unterscheidungsmerkmale und Paarung:**

Motor	Kennbuchstabe	Kühler ET-Nr.	Anzahl der Rippen	Paarung mit Lüfter
74 kW (100 PS)	DC	028 121 251 D	45 auf 10 cm	5-flügelig
51 kW (75 PS)	DB	028 121 251 A	34 auf 10 cm	4- und 5-flügelig
		028 121 251 D	45 auf 10 cm	5-flügelig

Gefunden in:

Achim Schwarze & Axel Lange

# Billige Autos

Band 2

**Überarbeitete Neuauflage**  
Eichborn Verlag  
1988

## VW K 70

Zu großer Motor, und von vorn bis hinten, Technik und Karosserie, Verbrauch etc.: absolut daneben!

## VW Variant

Eine Fehlkonstruktion vor Gott. Der Spritschlucker schlechthin. Total verbaut. Absolut unbrauchbar. Wegschmeißen!

## VW 412

Wie Variant. Total verbaut. Man muß förmlich den Motor ausbauen, um die Aschenbecher zu leeren. Müll!

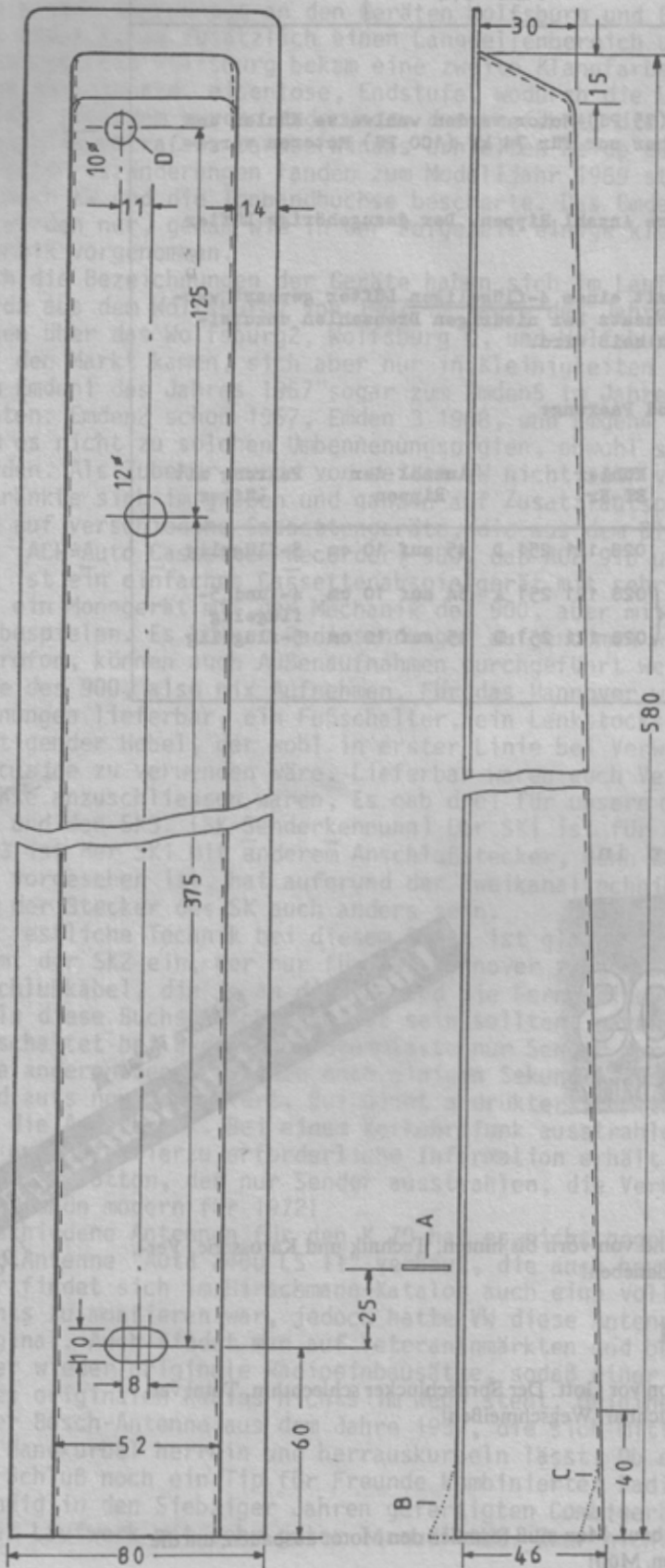
## VW 1600

Noch heute zum Schrott!

Maße der Längsträger unterm Bodenblech

Maßstab: 1:2

1,5 dick



Bohrungsmaße einhalten, sie dienen auch zur Aufnahme von Meßlehren

A Blechsteg vorderer Bodenwannenrand (Kontrollmaß) B Passend hochbohrdrain

C Untere Kanten 40 mm lang einsägen. Mittelstück an Bogen anpassen, die dann überstehenden Reste abschneiden, die Kanten wieder verschweißen u. verschleifen

D Bohrung bei Rechtsausführung spiegelbildlich anbringen

JOERG BALLWANZ

## Technik, Tricks und Tips

### Montage von hinteren Kopfstützen

Grundsätzlich sind zwei Möglichkeiten zur Montage von hinteren Kopfstützen denkbar, einmal das Integrieren von Halterungen in die Rücksitzlehne selbst und das Einarbeiten von Kopfstützen in die Hutablage.

Die erstgenannte Methode ist die aufwendigere. Zuerst wird die Lehne ausgebaut und zerlegt, in den eigentlichen Rahmen der Lehne werden oben und unten Vierkantrohre eingeschweißt, die als Aufnahmen für die eigentliche Kopfstützenhalterungen dienen. Die Halterungen selbst besorgen wir uns aus alten K 70 oder VW 412 Sitzen. Wir brauchen die in der Lehne vorhandenen gebogenen Rohre sowie die Seitenteile, welche wir dann an die vorher eingesetzten Vierkantrohre anschweißen. Vorher messen wir noch unter Berücksichtigung der Stärke der Polsterauflage aus, wieviel die Seitenteile gekürzt werden müssen. Nach abgeschlossener Arbeit versiegeln wir die neue Konstruktion gegen Rost, bauen die Polsterauflage und den Bezug wieder ein, und montieren dann die Lehne an ihrem angestammten Platz. Aufgrund der Neigung der Heckscheibe kann es vorkommen, daß die Kopfstütze nicht in die Halterung zu stecken ist, aber bis zu der an der Kopfstütze angebrachten Verriegelung kann das Rohr ja gekürzt werden, und dann gibt es keine Probleme mehr.

Mir ist diese Art der Nachrüstung zu aufwendig, auch ist es nicht jedermanns Sache, die Lehne zu zerlegen und dort etwas einzuschweißen. Auch finde ich die originale Kopfstütze zu groß, um sie hinten einzubauen, denn sie behindert die Sicht nach hinten erheblich. Original ist es in keinem Falle, weil es ab Werk für den K 70 nie hintere Kopfstützen gegeben hat.

Ich habe mir deswegen etwas anderes einfallen lassen: Die Montage von RO 80 Kopfstützen, die bei weitem nicht so hochbauen wie die des K 70 und darüberhin aus viel einfacher zu montieren sind. Diese Kopfstützen lassen sich sehr einfach beschaffen, weil der RO 80 ab Modelljahr 1973 mit den Vordersitzen des Audi 100 ausgerüstet wurde, und den findet man noch auf jedem Schrottplatz, und somit auch die Kopfstützen. Die Montage geht so: Entfernen Sie die Rücksitzlehne und werfen Sie einen Blick an den oberen Teil der nun freiwerdenden Öffnung. Sie werden dort einen Querträger finden. Dieser Querträger hat an der oberen Seite eine Breite von ca. 18 MM (deswegen können auf diese Weise keine K 70 Kopfstützen verbaut werden, weil deren Halter sehr viel dicker sind). Unten ist dieser Holm ca. 50 MM weit. Wir bohren für die RO 80/Audi 100 Stütze, nach vorheriger genauer Vermessung, vier 12 MM Löcher in diesen Holm und stecken die Kopfstützenhalterungen hinein. Wenn genau gebohrt wurde, sitzen die Halter bombenfest in ihren Löchern.

Zur axialen Sicherung können Sicherungsscheiben benutzt werden. Zwar ist es wohl möglich, K 70/VW 412 Kopfstützen hinter dem Holm in die Hutablage zu montieren, aber die Befestigung ist ungleich schwieriger, und den Einbau von Lautsprechern in die hierfür vorhandenen Aussparungen können Sie dann vergessen.

Die RO 80/Audi 100 Kopfstützen lassen sich darüber hinaus auch in ihrer Neigung verstellen und sind an dieser Stelle einfach die Bequemeren.

Zwar lassen sie sich bei der beschriebenen Art der Anbringung nicht in der Höhe verstellen, aber für einen normalgroßen Erwachsenen sind sie auch so ziemlich ideal, für Kinder sowieso und bei Montage der originalen Stützen in die Lehne gibt es auch nur zwei Verstellmöglichkeiten: Hoch und Zuhoch!

Arne Kunstmann

# Die Wagenpflege

## Pflege der Karosserie

- Verschmutzten Wagen möglichst bald waschen.
- Reichlich Wasser verwenden.
- Weichen Schwamm oder sehr weiche Waschbürste mit Schlauchanschluß benutzen.
- Lackierung nicht scharf abspritzen, sondern nur abbrausen und Schmutz aufweichen lassen.
- Aufgeweichten Schmutz von oben nach unten mit reichlich Wasser abwaschen.
- Schwamm oft ausspülen.
- Zum Abtrocknen sauberes Leder verwenden.
- Nur gute Markenwaschmittel verwenden (falls überhaupt). Gründliches Nachspülen mit klarem Wasser, um die Reste des Waschmittels zu entfernen.
- Bei regelmäßiger Benutzung von Waschmitteln muß öfter konserviert werden.
- Wagen niemals in der Sonne waschen oder trocknen. Wasserflecken auf der Lackierung sind sonst unvermeidlich.
- Durch Streusalze besonders gefährdet sind alle innenliegenden Falze, Flansche und Fugen an Türen und Hauben. Diese Stellen müssen deshalb bei jedem Wagenwaschen – auch nach der Wasche in automatischen Waschstraßen – mit einem Schwamm gründlich gereinigt und anschließend abgespült und abgeleert werden.

Durch Waschen allein lassen sich Teerspritzer, Ölspuren, Insekten und andere Verschmutzungen nicht immer entfernen. Grundsätzlich sollten derartige Verunreinigungen so bald wie möglich beseitigt werden, da sie sonst bleibende Lackschäden verursachen können.

## Unterbodenschutz/ Hohlraumkonservierung

Alle Fahrzeuge erhalten serienmäßig einen Unterbodenschutz auf PVC-Basis, dessen Wirkung unter normalen Bedingungen für Jahre erhalten bleibt. Je nach den Fahrbedingungen wird der PVC-Belag durch mechanische Einwirkung (Steinschlag), besonders im Spritzbereich der Räder, unter Umständen beschädigt, so daß der Belag in regelmäßigen Abständen kontrolliert und gegebenenfalls durch Nachspritzen ausgebessert werden muß. Es wird meistens genügen, nur die Radhäuser und die unmittelbar angrenzenden Flächen auszubessern.

## Teerflecke

Teerflecke fressen sich innerhalb kurzer Zeit in den Lack ein und können dann nicht mehr vollkommen entfernt werden. Frische Teerflecke können mit einem in Waschbenzin getränkten weichen Lappen entfernt werden. Notfalls kann auch Tankstellenbenzin, Petroleum oder Terpentinöl verwendet werden. Sehr gut gegen Teerflecke eignet sich auch ein Lackkonservierer. Bei Verwendung dieses Mittels kann auf ein Nachwaschen verzichtet werden.

## Insektenbefall

Die Reste von Insektenleichen tragen Stoffe in sich, die den Lackfilm beschädigen können, wenn sie nicht innerhalb kurzer Zeit entfernt werden. Einmal festgeklebt, lassen sie sich durch Schwamm und Wasser allein nicht entfernen, sondern müssen mit schwacher, lauwärmer Seifen- oder Waschmittel-Lösung abgewaschen werden. Es gibt auch spezielle Insekten-Entferner.

## Industrierverschmutzungen

Auf der Lackierung festsitzender Industrieschmutz, vornehmlich Eisenstaub, Abrieb von Kupferdraht-Oberleitungen elektrischer Bahnen, Kohlenstaub usw. kann mit Spezial-Lackreinigungsmitteln (säurehaltige Produkte) entfernt werden. Solche Mittel sind beim V.A.G.-Händler erhältlich. Da Metallstaub die Eigenschaft besitzt, sich in den Lack einzufressen, sollte die Reinigung möglichst bald vorgenommen werden. **Achtung:** Gebrauchsanweisung genau beachten.

## Konservieren

Zur Verhinderung von Korrosion am Vorderwagen (z. B. Seitenteile, Längsträger oder Abschlußblech) und des Antriebsaggregates muß der Motorraum mit einem hochwertigen Konservierungswachs eingespritzt werden. Vor allen Dingen natürlich nach einer Motorwäsche. Zum Nachwachsen eignet sich das Wachs (VW/Audi AKR 321 M 15.4). Nach der Inbetriebnahme des Fahrzeugs kann es kurzzeitig zur Geruchsbelästigung kommen, da das Wachs an thermisch stark belasteten Teilen verbrennt. Das Wachs soll nur in gut belüfteten Räumen aufgetragen werden. Vorher Batterie-Masseband abklemmen. Nach dem Wachsaufrag alle Gelenke (Schaltung) und Scharniere mit einer MoS<sub>2</sub>-Paste schmieren.

## Zement-, Kalk- und andere Baumaterial-Spritzer

Spritzer jeglichen Baumaterials mit einer lauwarmen Lösung neutraler Waschmittel abwaschen. Nur leicht reiben, da sonst die Lackierung zerkratzt werden kann. Nach dem Waschen sorgfältig mit klarem Wasser nachspülen.

## Kunststoffteile pflegen

Sollte normales Waschen nicht ausreichen, dürfen diese Teile nur mit speziellen Kunststoffreinigungs- und Pflegemittel behandelt werden.

## Lackierung pflegen

### Konservieren

So oft wie möglich soll die sauber gewaschene und getrocknete Lackierung mit einem Konservierungsmittel behandelt werden, um die Oberfläche durch eine porenschließende und wasserabweisende Wachsschicht gegen Witterungseinflüsse zu schützen.

Das Konservieren muß wiederholt werden, wenn Wasser nicht mehr vom Lack abperlt, sondern großflächig verläuft. Regelmäßiges Konservieren bewirkt, daß der ursprüngliche Glanz der Lackierung sehr lange erhalten bleibt.

Eine weitere Möglichkeit, den Lack zu konservieren, bieten Wasch-Konservierer. Ein Meßbecher davon wird dem Washwasser beigegeben (nachdem der Wagen zuerst mit reinem Wasser vom größten Schmutz befreit wurde). Danach ist nur noch Ableiern erforderlich. Wasch-Konservierer schützen die Lackierung jedoch nur ausreichend, wenn sie bei jeder Wagenwäsche verwendet werden und der zeitliche Abstand zwischen zwei Wäschen nicht mehr als zwei bis drei Wochen beträgt.

Nach dem Anwenden von Waschmitteln (Schaumwäsche), ist eine Nachbehandlung mit einem Konservierungsmittel besonders zu empfehlen (Gebrauchsanweisung beachten).

Das Konservieren darf nicht in der prallen Sonne erfolgen.

Das Polieren der Lackierung ist nur dann erforderlich, wenn der Lack infolge mangelhafter Pflege unter der Einwirkung von Straßenstaub, industriellen Abgasen, Sonne und Regen unansehnlich geworden ist und sich durch eine Behandlung mit Konservierungsmitteln kein Glanz mehr erzielen läßt.

Zu warnen ist vor stark schleifenden oder chemisch stark angreifenden Poliermitteln, auch wenn der erste Versuch damit noch so sehr zu überzeugen scheint.

Vor jedem Polieren muß der Wagen sauber gewaschen und sorgfältig abgetrocknet werden. Im übrigen ist nach der Gebrauchsanweisung für das jeweilige Poliermittel zu verfahren.

Die Bearbeitung soll in nicht zu großen Flächen erfolgen, um ein vorzeitiges Eintrocknen der Politur zu vermeiden. Bei manchen Poliermitteln muß anschließend noch konserviert werden. Nicht in der prallen Sonne polieren! Matt lackierte Teile dürfen nicht mit Konservierungs- oder Poliermitteln behandelt werden.

Leichtmetallteile an der Karosserie brauchen nicht besonders gepflegt zu werden.

## Gummidichtungen pflegen

Sämtliche Gummidichtungen sollen von Zeit zu Zeit leicht mit Talkum eingepudert werden, um die gewünschte Geschmeidigkeit zu erhalten und an den Fensterabdichtungen ein gutes Gleiten zu erreichen.

Quietschende oder knarrende Geräusche, die an Gummidichtungen entstehen, können durch Einpudern der Dicht- und Gleitflächen mit Talkum oder Bestreichen mit Glycerin behoben werden. Auch das Einreiben der betreffenden Fläche mit Schmierseife beseitigt die Geräusche.

Undichtigkeiten an der Windschutzscheibe und am Heckfenster lassen sich wie folgt beheben: Lippe der Gummidichtung im Wageninnern mit einem Holzspan soweit wie möglich anheben und Fensterscheibenzement zwischen Gummiprofil und Blechrahmen eindrücken. Reste des Dichtungsmittels können mit Spiritus entfernt werden.

## Polsterbezüge pflegen

### Textilbezüge

Polsterbezüge mit Staubsauger absaugen oder mit einer nicht zu weichen Bürste ausbürsten.

Fett- und Ölflücke mit Fleckenwasser behandeln. Das Reinigungsmittel darf aber nicht unmittelbar auf den Stoff gegossen werden, da sich sonst unweigerlich Ränder bilden. Fleck durch kreisförmiges Reiben von außen nach innen bearbeiten.

Andere Verschmutzungen lassen sich meistens mit lauwarmem Seifenwasser entfernen.

### Kunstlederbezüge

Kunstlederbezüge besitzen eine schmutzabweisende Oberfläche. Besondere Pflegemittel sind hier nicht erforderlich.

Bei normalen Verschmutzungen genügen folgende Reinigungsarten:

- Seifenlauge, hergestellt aus Wasser und einem handelsüblichen Feinwaschmittel.
- Reinigungslösung, hergestellt aus Wasser und einem handelsüblichen Kunstlederreiniger.

Eine weiche Bürste erleichtert das Entfernen des Schmutzes aus genarbten Oberflächen.

Grobe Verschmutzungen sollten sofort entfernt werden; die zur Reinigung geeigneten Mittel können nachstehender Tabelle entnommen werden. Es ist zu beachten, daß die Reinigungsmittel, vor allem Waschbenzin, Spiritus und Verdüner, nicht aufgegossen, sondern nur mit einem angefeuchteten Lappen aufgetragen werden. So wird ein Eindringen in die Nähte oder Polsterung vermieden. Längere Einwirkzeit der Reinigungsflüssigkeit ist zu vermeiden, weil der schmutzabweisende Schutzfilm des Kunstleders dadurch zerstört werden kann.

Nach jeder Reinigung muß das Kunstleder, und dabei besonders in den Nahtfurchen, mit einem weichen Lappen gut trockengerieben werden.

Verschmutzung	Entfernung	
	frische Flecken	ältere Flecken
Öl oder Fett	Mit trockenem, weichem Tuch abnehmen; das Tuch oftmals wenden. Nicht durch Hin- und Herreiben den Fleck vergrößern. Einen eventuell in der Narbung verbleibenden Schein mit einem mit Waschbenzin befeuchteten Lappen vorsichtig abtupfen. Danach gut trockenreiben mit sauberem, weichem Tuch	Mit einem mit Waschbenzin oder Spiritus leicht angefeuchteten, sauberen weichen Lappen vorsichtig ab- und anschließend gut trockenreiben. Lappen oftmals wenden, um ein Verschmieren des Fleckes zu vermeiden
Schuhcreme	Genau wie bei Öl oder Fett Als Reinigungsmittel kann neben Waschbenzin oder Spiritus auch Terpentinöl verwendet werden	
Kunstharz- und Nitro-Farben sowie Ölfarben	Mit trockenem, weichem Tuch abnehmen wie bei Öl und Fett. Verbleibende Reste mit einem wasserbefeuchteten Lappen oder mit einem Stück Gummi kräftig abreiben	Mit einem mit Nitro-Verdünnung bzw. mit Terpentinöl oder Benzin angefeuchteten weichen Lappen vorsichtig ab- und anschließend gut trockenreiben. Nitro-Verdünnung für Flecke von Kunstharz- und Nitro-Lacken, Terpentinöl oder Benzin für Ölfarbe
Blut	Mit einem mit kaltem oder besser lauwarmem Wasser angefeuchteten Lappen abtupfen, ohne den Fleck durch Hin- und Herreiben zu vergrößern	
Rost	Mit einem weichen Tuch, das mit angesäuertem Wasser (1 Teil Salzsäure und 9 Teile Wasser) angefeuchtet ist, vorsichtig abtupfen, nicht breitreiben. Das angesäuerte Wasser darf nicht in Spalten, Ecken oder Nähte dringen, da sonst Anrostungen unvermeidlich sind. Nach der Behandlung gut mit einem mit klarem Wasser angefeuchteten Lappen nachwaschen, damit keine Rückstände von angesäuertem Wasser zurückbleiben. Die benutzten Lappen sind zu vernichten	

## Da fliegt mir doch das Blech weg

Auf der letzten Techno Classica in Essen besuchte ich eine ebenfalls  
angenehme Interessengruppe des gleichen Fahrzeugtyps (auch k70 genannt)  
auf ihrem Messestand. Dort wurde ich sehr nett empfangen, und  
man zeigte mir den aufwendig hergerichteten Stand, mit allem was  
dazugehört, u.a. ein k70-Rätsel. In diesem Rätsel durften nur  
„Nicht-Mitglieder“ des Vereins teilnehmen, und man hatte damit die  
Chance, entweder ein Jahr Mitgliedschaft, einen Gutschein über 50,00 DM  
aus dem Ersatzteillager oder ein Jahres-Mitgliedsbeitrag der Vereinszeitung,  
zu gewinnen. Nach kurzem Zögern entschloß ich mich dann auch,  
einen Rätselbogen auszufüllen, der sich ausschließlich auf das Thema  
„k70“ bezog. Dieser wurde an Ort und Stelle nachgesehen, und man  
stellte mir schon dort in Aussicht, einen der ersten drei Plätze belegt  
zu haben.

Die Bestätigung flatterte mir kurze Zeit später mit der Post ins Haus.  
Es war der

**Gutschein**

Hallo Heino,

Herzlichen Glückwunsch, wie bereits schon vermutet hast Du bei  
unserem Preiswettbewerb in Essen den 2. Platz belegt und somit  
diesen Gutschein über DM 50,- für ein Ersatzteil aus unserem  
vorhandenen Pool gewonnen. Da Du leider nicht Mitglied in unserem  
Verein bist, gilt für Dich bei einer Bestellung der momentane  
V.A. & Preis abzgl. DM 50,-. Dieser Gutschein verfällt übrigens  
zum 31.12.93 sollte es bis dahin nicht eingelöst sein. Viel Spaß  
bei der Wahl der Wahl

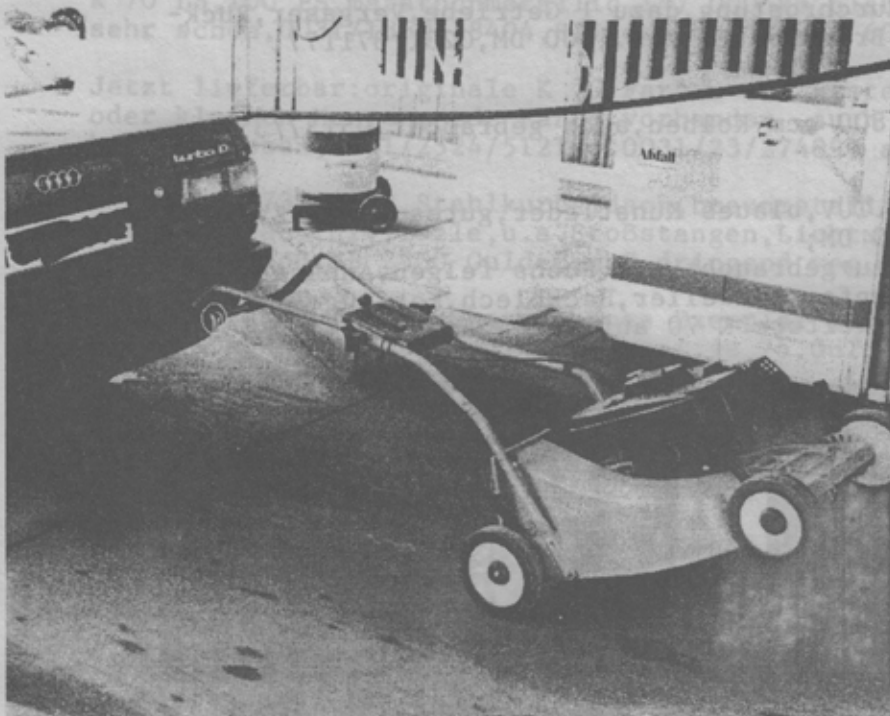
Um einem Unfall entgegen zu wirken, besorgte ich mir kurzerhand die Ersatzteilliste und suchte mir das günstigste Teil aus. Es handelte sich hierbei um ein Scharnierträgerblech (Teil-Nr. 481 805 581) für 51.000M. Ich fügte eine Mark in Briefmarken und den Gutschein meiner Bestellung bei und schickte sie ab. In den nächsten Tagen fand ich eine Benachrichtigung von der Post im Briefkasten, daß ein Paket auf mich wartet. Es war das Teil, welches nach dem Bezahlen von 17,10 Porto in meinen Besitz überging. Zufrieden nahm ich das Blech und fuhr nach Hause, obwohl ein Gewinn normalerweise kostenlos zugeschickt wird. Da ich für das Teil keine direkte Verwendung hatte, entschloß ich mich Aufbauarbeit zu leisten, und es meinem Club zu gute kommen zu lassen.

Euer K70-Fan  
 Mario Thimm

Im Namen des gesamten Vorstandes des 1. Internationalen K 70-Club's e.V. bedanke ich mich herzlich für die Spende.

P.S. Bitte die Ergänzung der Teilepool-Liste beachten!

Ingo Menthel



Ja ja ..... der Kofferraum bei den Neuen

Es ist schon kurios, was so ab und an auf lippischen Straßen bewegt wird. Auf der B 66 in Bartrup erblickte eine Streifenwagenbesatzung einen Pkw, der einen Rasenmäher hinter sich herzog. An einer Tankstelle stellten die Ordnungshüter den Fahrer höflich, aber bestimmt zur Rede. Der

ältere Mann aber hatte keinerlei Verständnis für die Argumente der Beamten. Der Rasenmäher sei schließlich fest am Heck seines „Audi“ befestigt. Obwohl er sich eine Anzeige einhandelte, blieb der Mann ungerührt, tankte seelenruhig und posierte noch für das Bild