

# ***K70 - POST***

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



**Der VW K70.**  
**Schon an seinem Äußeren sieht man,**  
**daß er ungewöhnlich ist.**

## INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke  
Leserberichte  
Literatur  
Technische Daten  
Technik, Tricks + Tips  
Leser helfen Lesern  
Kleinanzeigen  
Ersatzteilpool  
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



## VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent  
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12  
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte  
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,  
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent  
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44  
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung  
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13  
22359 Hamburg, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung  
Michael Skupski, Altenhof 5-7  
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

## IMPRESSUM DER **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Technik, Tricks + Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr. 26, 22765 Hamburg, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

CLUBKONTO: Sparkasse Duderstadt, BLZ: 26051260, Konto-Nr.: 3081403

## AUF EIN WORT.....

Die meisten Oldies sind aus dem Winterschlaf erwacht und haben die erste Ausfahrt schon hinter sich. Meinem K70 mußte ich erst eine neue Batterie spendieren, bevor ich ihn „erwecken“ konnte.

Trotz Winteranschluß am „Tropf“ hatten zwei Zellen ihren Geist aufgegeben. Dabei ist mir aufgefallen (leider erst beim Einbau, da die Batterie in eine Folie eingeschweißt war), daß bei diesem Fabrikat die Entlüftungsbohrungen nicht wie bisher in den Deckelverschraubungen, sondern unterhalb der Stopfenhöhe in den Seitenwänden angebracht sind. Die seitlichen Entlüftungsbohrungen sind durch einen durchlaufenden Kanal unterhalb der Stopfen miteinander verbunden.

Durch die Tieferlegung und seitliche Anbringung der Entlüftung kann dort Säure austreten, z.B. durch Schwappen, starker Schräglage des Fahrzeugs, wie beim einseitigen Aufbocken, u.s.w.. Eine gefährliche Fehlkonstruktion; und sowas hat auch noch ein Gütezeichen der Europäischen Union. Ob da wohl Konstrukteure aus der Tieferlegungsbranche die Firma gewechselt haben?

Jetzt bekam der Anlasser wieder genug Strom und es konnte bei ausgebauten Kerzen (der Anlasser hat's dann auch leichter) der Öldruck aufgebaut und die Schwimmerkammer wieder voll gepumpt werden. Kerzen wieder rein, noch zweimal gedreht, schon war er aufgewacht und ich konnte ein paar Aufwärmrunden durch die nähere Umgebung drehen. Zu unserem ersten Regionaltreffen in Stadthagen mußten einige K70 in der Garage bleiben, da man in einigen Gegenden immer noch nicht gemerkt hatte, daß der Winter vorbei und das Wetter frostfrei war und immer noch die Straßen mit Salz winterweiß pökelte. Es wurde trotzdem ein gelungenes Treffen.

Bei herrlichem Wetter ging es dann Ostern mit dem K70 zu einem Oldtimertreffen nach Bielefeld, gepaart mit einem Rock'n Roll-Meeting und Utensilienmarkt aus den 50-60er Jahren. Viele Teilnehmer(innen) erschienen dort auch mit Röhrenjeans, Elvistolle und Petticoats aus der Zeit. An der Einfahrt in das Gelände stand ein Streifenwagen, dessen Besatzung gerade einstieg. Als sie meinen K70 kommen sahen, stiegen sie wieder aus, um ihn sich zu begucken und fuhren dann erst weiter. Aber irgendwie zog es sie wieder zurück zu den Oldtimern, zehn Minuten später waren sie wieder da und lotsten uns (einen NSU und mich), freundlich grinsend, durch die zugeparkten Engpässe.

Es war schon irgendwie ein euphorisches Gefühl, die erste Ausfahrt bei Sonnenschein, nach dem langen Salzwinter. Den Anderen schien es ähnlich zu gehen, denn man wurde schon unterwegs freundlich begrüßt, ob von Fahrern von Vorkriegsbenz, Prinz oder Wankelspider u.s.w., meistens kam das V-Zeichen aus dem Seitenfenster. Ja und, oh Wunder, sogar auch einige Käferfahrer haben begrüßt.

Ich finde, das sind positive Zeichen, die Oldtimerszene rückt also näher zusammen und man akzeptiert sich jetzt gegenseitig, unabhängig vom Typ und Baujahr der Oldtimer.

An der K70 Akzeptanz in der Oldtimerszene, ist unser Club, auch durch unsere Mitgliedschaft im DEUVET, nicht so ganz unschuldig. Auch die letzten Presseberichte unserer Mitglieder Joachim Salinger und Arne Kunstmann über ihre K70 im Originalzustand, bzw. original restauriert, haben nicht unerheblich mit dazu beigetragen. JB.



## ENTSCULDIGUNG

Ja, diese K 70-Post kommt viel zu spät.

Das ist keineswegs böse Absicht. Wir hatten extra noch gewartet, da ursprünglich alle Teile des Gran Canaria-Deals veröffentlicht werden sollten. Aber das hat nur zu einem Bruchteil geklappt.

Allein aufgrund der Menge, insbesondere an Kleinteilen, war dies nicht möglich. Damit es nicht noch länger dauert, geht diese Ausgabe ohne diese Sachen in Druck. Wir haben noch nicht einmal alles abgeholt. Mehr dazu in der entsprechenden Story in diesem Heft.

Als weitere Hinderungsgründe kann der "harte Kern" so ziemlich alles aufzählen, Z.B. Krankheit, Umzug, Urlaub, Seminar, Wasserrohrbruch, Familienfeiern u.v.m. Nicht zu vergessen andere K 70-Aktivitäten (Treffen, Märkte, Teilekäufe...). Manch einer möchte auch mal seinen eigenen K 70 versorgen. Dann gibt es auch noch so etwas wie Beruf und Privatleben. Der "harte Kern" engagiert sich gerne für die K 70-Sache, aber für einen Kurzurlaub in netter Begleitung lasse ich die K 70-Post liegen.

Jetzt aber genug der Weinerlichkeiten, denn eigentlich sind diese bei uns nicht notwendig. Bislang zogen alle Mitglieder mit und zeigten Verständnis für die Probleme. Da kommen viele andere Clubs nicht mit! Dankeschön! So, dieses Eigenlob mußte sein. Wir werden uns trotzdem reinhängen, daß bei der nächsten Ausgabe keine derartige Verspätung auftritt.

I.M.

Jetzt wieder erhältlich:

### TRANSISTORZÜNDUNG

mit automatischer Zündstromabschaltung

WARTUNGSFREI

wo?

--bei Rudolf Boomgaren

Ringstr.44

26802 Moormerland - Oldersum

04924/883

- Bericht vom 10.Int. K 70-Treffen

- folgt

- Fazit vom VW-Forum in Castrop-Rauxel (Kurzbesuch)

- **schrecklich**

I.M.

# Sektion Niedersachsen

Rückblick auf das Treffen vom 23. und 24. März 1996 in Stadthagen.

Noch nie gab es ein K 70 Treffen mit derartigem Presserummel, daher folgt hier kein interner Bericht, sondern ausschließlich eine Presseberichtszusammenfassung. Zu verdanken haben wir diese öffentliche Aufmerksamkeit Herrn Andreas Block vom Club der Auto-Modellfreunde e.V. (CAM). Herr Block ist 1. Börsenleiter in Stadthagen und war somit für die gesamte Organisation rund um die Modellautobörse verantwortlich. Wir bedanken uns an dieser Stelle auch für das am Sonntag im wesentlichen von Herrn Block gestaltete Programm. Besonders gefreut hat uns, daß nicht nur K 70 Fahrer aus der Sektion Niedersachsen gekommen sind, sondern sogar aus NRW und den Niederlanden. Bitte beachtet die Vorankündigung zum nächsten Sektionstreffen im September auf der übernächsten Seite.

## Auto- und Eisenbahnmodell-Börse

Große Volkswagen K 70-Ausstellung/Sonntag Besichtigungsfahrt

STADTHAGEN. Am Sonnabend, dem 23. März, öffnet Stadthagens größte private Auto- und Eisenbahnmodell-Sammlerbörse von 13 bis 16 Uhr wieder im Autohaus Rauth, Breslauer Straße 8, ihre Tore. Der ausrichtende Club der Auto-Modellfreunde e.V. (C.A.M.) hat für die zahlreich erwarteten Besucher einen besonderen „Bonbon“ parat.

Denn der 1. Internationale VW K 70-Club präsentiert fünfzehn jener Fahrzeuge, die Anfang der 70er Jahre für eine geradezu sensationelle Wende in der Werks-Philosophie sorgten: Frontantrieb, Reihenmotor und Wasserkühlung waren bis dahin eher Fremdworte für die Wolfsburger. Eigentlich sollte das Fahrzeug schon im März 1969 als NSU K 70 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Doch die Verschmelzung der zum VW-Konzern gehörende Auto-Union mit den NSU-Motorenwerken ließ diese Premiere absagen. Doch die NSU-Werbestrategen hatten bereits für ein so gutes Image des noch nicht in Produktion gegangenen Autos im Vorfeld gesorgt, daß VW in Salzgitter ein eigenes Werk erstellen und den PKW ab November 1970 bis Dezember 1974 in Serie gehen ließ.

210082 Autos wurden schließlich gebaut. Heute sind Fahrzeuge des Typs K 70 im Straßenverkehr absolute Exoten. Umso erfreulicher,

daß der K 70-Club nicht nur zahlreiche Originale zeigt, sondern auch eine umfangreiche Modell- und Exponatensammlung rund



Der 1. Internationale VW K 70-Club präsentiert fünfzehn jener Fahrzeuge, die Anfang der 70er Jahre für eine sensationelle Wende bei VW sorgten. Mit dem K 70 erschien erstmals bei Volkswagen ein wassergekühltes Fahrzeug mit Frontantrieb in der gehobenen Mittelklasse auf dem Markt. Als wassergekühlter Frontantriebler sollte er in der „neuen Generation“ bei Volkswagen noch viele Nachfolger finden. Insgesamt wurden 210082 VW K 70 gebaut. Am Sonntag um 10 Uhr startet der K 70-Club zur Besichtigung einer Aalrucherei in Steinhude; um ca. 11 Uhr Dinopark Mönchshagen und um ca. 15 Uhr zum Hubschraubermuseum in Bückeburg.

um den VW K 70 präsentiert. Selbstverständlich kommen auch die Sammler von Auto- und Eisenbahnminiaturen auf ihre Kosten. Über 20 Aussteller aus dem gesamten norddeutschen Raum haben sich angesagt. Die ausschließlich privaten Anbieter, fast ausnahmslos Mitglieder des C.A.M., zeigen Zigtausende von Modellen zum Verkauf oder Tausch. Und auch diesmal sind absolute „Schnäppchen“ garantiert. Der C.A.M. arbeitet bundesweit mit Verbänden, wie dem Dachverband des Niedersächsischen Kraftverkehrsgewerbes, Gebietskörperschaften, wie dem Landkreis Nordhausen, Stiftungen, wie dem VW-Museum oder dem Friedensdorf in Oberhausen, zusammen. Eine Verknüpfung mit dem Spielwarenhandel oder gewerblichen Börsenausrichtern lehnt er entschieden ab. Der C.A.M. schließt vielmehr jegliches gewerbliches Handeln auf seinen Börsen aus. Mitglieder, die den engen auf Börsen zulässigen Spielraum zwischen Hobby und Geschäftstätigkeit mißbrauchen, werden unverzüglich der Börsen verwiesen und aus dem Sammlerverein ausgeschlossen.

Foto: privat

## Sammlerbörse in Stadthagen

Stadthagen (mvi). Am morgigen Sonnabend kommen wieder die Sammler von Auto- und Eisenbahnmodellen auf ihre Kosten: Im Stadthäger Autohaus Rauth an der Breslauer Straße steht zwischen 13 und 16 Uhr wieder die Sammlerbörse auf dem Programm. Gleichzeitig stellt der „VW-K 70“-Club 15 Fahrzeuge dieses auf dem Straßenbild selten gewordenen Typs

aus. Anfang der siebziger Jahre war der K 70 eine technische Neuheit: Er war der erste VW mit Frontantrieb.

Zur Sammlerbörse haben sich mehr als 20 private Aussteller angesagt. Durch Tausch und Kauf können Interessierte günstige „Schnäppchen“ machen, verspricht der ausrichtende Club der Automodellfreunde.

## Autoausstellung weckt Erinnerungen

K70-Club hat auch Mitglieder aus Neuseeland und Nordirland

Stadthagen (pal). Die Vorgeschichte des „1. Internationalen K70 Club“ ist lang: Bereits 1988 erfolgten die ersten Versuche, einen Klub aus dem Boden zu stampfen. In den Folgejahren konnten die Verantwortlichen bereits eine rege Zahl von Interessenten aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden registrieren. Der heute bestehende Verein entstand aber erst im Sommer 1990, als sich mehrere Interessengemeinschaften ganz in Schaumburger Nähe, in Hohnsen bei Hameln, zu einem eigenständigen Verein zusammenschlossen.

Am vergangenen Sonnabend lud der Verein im Rahmen eines Automobilbars ins Stadthäger Autohaus Rauth ein. Rund zehn K70 ermöglichten den Besuchern einen Einblick in die Fahrzeugtechnik der siebziger Jahre, Besitzer und Vereinsmitglieder standen für weitergehende Informationen bereit. Bei manchem Besucher wurden beim Rundgang durch die Autoreihen Erinnerungen geweckt.

Und wahrhaftig erregte der K70, der noch von der Firma NSU zum Ende der sechziger Jahre geplant wurde, nach der Firmenübernahme durch Volkswagen aber zunächst ins Hintertreffen geriet, Aufsehen. Erst ab 1970 ging der Wagen, der erste VW mit Frontantrieb und Wasserkühlung, im eigens für ihn errichteten Werk in Salzgitter in Serienproduktion.

Als Grundmodell stand dem Kunden für einen für heutige Verhältnisse „Spottpreis“ von 8900 Mark ein 90-PS-Modell zur Verfügung. Als Alternativen entstanden bis 1975 auch Sport- und Luxusausführungen, sowohl mit 75 als auch mit 100 PS starken Motoren. Die



Der K70 wurde in den siebziger Jahren gebaut, heute ist dieses Auto eine Rarität. Aufn.: Liebig

einzelne Aufhängung der Räder, Scheibenbremsen mit einem niedrigen Verschmutzungsfaktor und eine vergrößerbare Ladefläche galten zum damaligen Zeitpunkt als revolutionär.

Die Modelle von damals sind heute rar geworden, vom Sportmodell beispielsweise existiert nur noch eine Handvoll Modelle. Eine Kombiversion gilt als absolute Seltenheit.

Der K70-Club umfaßt alle Altersgruppen vom Führerscheinneuling bis

zum Pensionär. Weit gestreut ist das Einzugsgebiet der Mitglieder, die vereinsinterne Adressenliste reicht von Neuseeland bis Nordirland. Auch in Stadthagen erschienen wieder Besucher aus den Niederlanden. Als Ziel haben sich die Aktiven, die allesamt ehrenamtlich und aus purem Idealismus tätig sind, den Erhalt des K70 gesetzt, was zunehmend schwieriger wird, da sich die Zahl der erhältlichen Ersatzteile ständig reduziert.

## Miniaturautos und echte Oldtimer

hma STADTHAGEN. Die Ausstellungsräume des Autohauses Rauth in Stadthagen waren am Wochenende erneut Anziehungspunkt für zahlreiche Besucher der Auto- und Eisenbahnmodellbörse.

Auf rund 100 Meter Tischfläche präsentierten 20 Aussteller aus dem gesamten norddeutschen Raum Miniaturen und Literatur zum Thema Modellautos und -eisenbahnen. Die große Besucherzahl hat wieder einmal gezeigt, daß das Interesse an Miniaturen in den Jahren enorm angestiegen ist.

Eine Bereicherung dieser

jährlich zweimal stattfindenden Börse war die Präsentation von echten Autos, von Oldtimern. Bestaunt werden konnte diesmal der VW K 70, der Anfang der 70er Jahre für eine Wende bei VW gesorgt hatte. Am Sonntag startete der K 70-Club nach Steinhude, um dort eine Aalräucherei zu besichtigen, weiter ging es in den Dino-Park nach Münchshagen und von dort zur Besichtigung des Hubschraubermuseums nach Bückeburg. Die nächste Auto- und Eisenbahnmodellbörse findet am Sonnabend, 15. Juni wiederum im Autohaus Rauth statt.



Tausende von Modellautos wurden gezeigt.

Foto: Machule



## Fünfzehn Volkswagen-Exoten rollten über Schaumburgs Straßen

BÜCKEBURG (hb). Der Landkreis Schaumburg war am vergangenen Wochenende Anlaufpunkt für 15 VW K 70-Besitzer auf ihrem norddeutschen Regionaltreffen. Sie alle gehören dem 1. Internationalen VW K 70-Club an, dessen Hauptsitz Berlin ist und dem zur Zeit etwa 60 Mitglieder aus ganz Deutschland und dem europäischen Ausland angehören. Während der K 70 in der Autowelt fast schon in Vergessenheit geraten ist, findet er immer noch Liebhaber, die „ihren Oldie“ akribisch hegen und pflegen. Das Ergebnis dieser liebevollen Pflege dürfte am Samstag im Rahmen der Auto- und Eisenbahnmodell-Sammlerbörse des Clubs der Auto-Modellfreunde e.V. (C.A.M) im Autohaus Rauth in Stadthagen bewundert werden. Die regionalen Treffen (zu dem

diesmal auch ein holländischer K 70-Fan mit angereist war) werden durchschnittlich einmal jährlich veranstaltet. Die C.A.M-Börse in Stadthagen war wieder so ein Anlaß, sich mit den Oldtimern erneut der Öffentlichkeit zu präsentieren. Man stellte in Stadthagen fest, daß es auch im Schaumburger Land noch Besitzer solcher Fahrzeuge gibt, die von der Existenz des K 70-Clubs bisher nichts wußten.

Der VW K 70 hatte Anfang der 70er Jahre für eine sensationelle Wende bei den Volkswagenwerken gesorgt. Erstmals brachte VW mit dem K 70 ein wassergekühltes Fahrzeug mit Frontantrieb in der gehobenen Mittelklasse auf den Markt, das in der „neuen VW-Generation“ noch viele Nachfolger finden sollte. Von dem wasser-

gekühlten Frontantriebler, der heute im Straßenverkehr als absoluter Exot gilt, wurden von November 1970 bis Dezember 1974 insgesamt 210.082 Exemplare gebaut. Ihre Stippvisite im Schaumburger Land nutzten die K 70-Clubmitglieder, neben der Ausstellung im Autohaus Rauth, zu einer Fahrt nach Steinhude mit der Besichtigung einer Aalrucherei und zum Dino-Park Münchehagen. Am Sonntag nachmittag trafen sie dann in Bückeburg ein und postierten sich für ein Foto vor dem Hubschraubermuseum, was im Anschluß noch besichtigt wurde. Wer mehr über den 1. Internationalen K 70-Club wissen möchte, kann sich telefonisch mit Mario Thimm unter der Rufnummer 05084/92478 in Hamburg in Verbindung setzen. Foto: hb



Die stolzen K 70-Besitzer mit einigen ihrer „VW-Exoten“ vor dem Bückeburger Hubschraubermuseum

## Vorankündigung

Wieder in Verbindung mit einer Modellautobörse des CAM sind wir vom VAG Autohaus Lübbe in Lachendorf bei Celle eingeladen worden, uns am Sonntag, den 1. September 1996 beim Tag der offenen Tür mit unseren Fahrzeugen zu präsentieren. Es werden weitere Oldtimer erwartet und viele interessante Atraktionen geboten, wie z.B. Fallschirmspringer, eine Sternfahrt, Malwettbewerb und Springburg für Kinder und vieles mehr. Unabhängig davon wollen wir bei Bedarf für Samstag den 31. August ein eigenes Programm gestalten. Wir planen einen Besuch des Mühlenmuseums in Gifhorn oder des VW Werkes in Wolfsburg. Am Abend besteht die Möglichkeit, auf einem Reiterhof rustikal zu essen und auf Wunsch in der Scheune im Heu zu übernachten. Weitere Informationen folgen. Über Rückmeldungen und Anregungen werden wir uns freuen. Mit einem dreifachen K 70 - K 70 - K 70

## BOCKHORN

-dieses Jahr für uns zum sechsten Mal

Wie auch die letzten Jahre bauten wir unseren Stand in der Zelthalle des Bockhorner Oldtimermarktes auf. Das Personal bestand aus der üblichen Bockhorn-Clique (Jörg, Rudi, Mario, Manuela, Manni, Volker, Martin und mir), so daß Organisation und Aufbau nahezu automatisch funktionierten. Ausgestellt wurde Jörgs Sondermodell (wie beim allerersten Mal).

Wie auch so manchen Mal vorher war uns das Wetter nicht allzu gut gesonnen. Samstags fing alles schön angenehm sonnig und trocken an. Allerdings steigerten sich die Temperaturen nachher auf : knapp 30 Grad - bei uns in der Zelthalle waren es irgendwann 40. Es wurden zwar so viele Seitenplanen hochgeklappt wie möglich, aber die Temperatur stieg unaufhaltsam. Das schloß einem derartig auf den Kreislauf, daß wir später immer im Wechsel vor die Tür gingen, um durchzuatmen, bzw. den Kopf unter den nächstgelegenen Wasserhahn zu halten. Gegen 17 Uhr kam dann das ersehnte Abkühlungsgewitter. Die Freude wandelte aber bald, da es nicht aufhörte zu gießen. Unserem Stand war das egal, diverse Händler und Clubs auf dem Freigelände sofften jedoch ab. Immerhin hatten wir, gewarnt durch die Schlammkatastrophen der letzten beiden Jahre, unsere Autos auf oder direkt an den Wegen geparkt. Pech hatte aber Jos Sassen. Als er einem Krankenwagen, der ein Hitzeopfer abtransportierte, ausweichen wollte, landete er in einem 1 Meter breiten und genauso tiefen Graben. Nachdem ein DKW und ein Opel Kapitän es nicht geschafft haben, zog ein Hanomag-Schlepper seinen K 70 wieder auf die Straße, von einem abgebrochenen Spiegel abgesehen, auch unversehrt.

Sonntags hatte sich das Wetter aber beruhigt.

Mit der Resonanz waren wir nicht so ganz zufrieden. Es werden zwar von Jahr zu Jahr mehr Besucher, aber immer weniger ernsthafte Interessenten. Auch die Fahrzeugangebote gehen zurück. Wahrscheinlich haben wir diese Region mittlerweile ausführlich abgegrast. Aber immerhin konnten wir ein paar gute, wenn auch kleine Teiledeals unter Dach und Fach bringen.

Trotz der Widrigkeiten hat es den Beteiligten wieder Spaß gemacht, und wir freuen uns aufs nächste Jahr. Vielleicht wechseln wir auch mit einem eigenen kleinen Zelt aufs Freigelände. Da könnte man auch einen Grill aufbauen oder eine Kaffetafel. Mal sehen, wir haben ja noch Zeit. Inzwischen hat Bockhorn für uns schon einen Kultcharakter. Die Stimmung ist gut; es ist alles sehr locker; man kennt sich und hat viel Spaß. Dazu gehören das abendliche Bad im Bockhorner Freibad oder für mich die Fete bei einem Freund in Oldenburg. Dort treffen sich jedes Jahr Oldtimerfreaks unterschiedlichster Marken (meistens die selben 8-15 Mann) und erzählen sich die Oldie-Erlebnisse des letzten Jahres.

Gerade diese Sachen sind für die Beteiligten wichtig. Die Organisation und Durchführung von Clubständen auf Messen oder Märkten ist mit reichlich Arbeit und Streß verbunden, aber wenn man sich drauf freuen kann, besteht nicht die Gefahr, daß die Aktion mangels Personal und Lust im Sande verläuft.

Ingo Menker



## DER GROSSE DEAL

Wie sicher die Meisten schon mitbekommen haben, haben wir nach vielen Mühen endlich einen großen Teiledeal unter Dach und Fach gebracht - zumindest größtenteils. Dazu jedoch später mehr.

Es fing alles damit an, daß wir über einen befreundeten Audi 50-Fahrer jemanden vermittelt bekamen, der vom Generalimporteur der Kanaren alle Teile, die luftgekühlte VW's betrafen, aufgekauft hatte. Er konnte zu einem sehr günstigen Preis einen großen 40-Fuß-Container vollladen. Es war alles dabei - ab 1948, inklusive Teile für Sambabullis, VW SP2 etc. Jedenfalls lagerten dort noch eine große Menge K 70-Teile. Wir bekamen auch umgehend eine umfangreiche Liste zugeschickt. Das war im November 1994.

Die Teile stellten einen Einkaufswert von ca. DM dar (damals; d.h. ca. 1971-78). Der heutige Wert war somit noch etwas höher. Verhandlungsbasis waren DM für alles.

Jetzt ging das große Rechnen los. Was für Teile waren dabei? Was für einen Wert stellen sie dar? Was können wir davon gebrauchen? Wie schnell werden wir das Zeug los..... Wochenlang liefen zwischen den Eingeweihten die Telefonleitungen heiß. Das ganze gipfelte in einem großen Kriegsrat auf unserem Techno-Classica-Stand 1995 in Essen. Dieser beschloß, daß die Sachen durchaus einiges wert sind, wir den Preis jedoch nicht akzeptieren können.

Zu einem gleichen Entschluß kam der Audi 100 Coupé-Club, dem Teile etwa in zwei- bis dreifacher Menge angeboten wurden. Beiden Clubs war klar, daß sich für jeden der Aufwand nur lohnt, wenn beide mitmachen. Also wurde alles erst einmal zu den Akten gelegt.

Ein halbes Jahr bekam ich völlig überraschend einen Anruf von dem Importeur. Er habe sich mit den Audi 100-Leuten preismäßig geeinigt, und ob wir nicht auch einig werden könnten. Nach diversen Beratungen faßten wir den Entschluß, daß wir einen Preis von

DM akzeptieren könnten. Irgendwann stimmte derjenige dann zu\* und große Beratungen über das Wann und Wie des Transportes standen an. Zunächst wurde überlegt, ob nicht einige von den Clubs auf die Kanaren fliegen und alles sichten. Aber das haute nicht hin. Da derjenige, der die luftgekühlten Teile gekauft hat, uns eindringlich versicherte, daß der Händler absolut ehrlich und zuverlässig sei, wurde beschlossen, daß wir die Sache von hier aus regeln. Es sollte alles in Kisten verpackt und per Schiffcontainer nach Hamburg gehen. Die Organisation würde der Importeur übernehmen.

Nun gut, jetzt kam die Frage bezüglich der Finanzen. Unsere Clubkasse hätte nicht ausgereicht, außerdem fielen gerade zu dem Zeitpunkt (Ende 1995) noch einige andere Geschäfte größerer Ordnung an. Kurzentschlossen wurde ein Rundschreiben an die Mitglieder, von denen wir unter Umständen einen Beitrag erhoffen könnten, versandt, in dem die Lage dargelegt wurde. Verbunden war eine Bitte um ein Darlehen für den Club. Die Höhe konnte jeder selbst bestimmen.

Die Reaktion war ehrlich gesagt mehr als positiv. Die Allermeisten, die angeschrieben wurden, steuerten etwas dabei. Die Finanzierung war somit geritzt.

In Teilbeträgen ging das Geld auf die Kanaren. Dann gab es wieder eine Verzögerung, da Geld von den Audi 100-Leuten irgendwo bei den Banken untergegangen war. Als das geklärt war, konnte die Verschiffung losgehen. Mittlerweile hat auch die Audi 50-IG Teile bestellt. Weiterhin sollte ein kleinerer Posten Audi 60- und DKW F 102- und Junior-Teile an den Auto-Union Veteranen Club gehen. So, nun wurde die Verschiffung in die Wege geleitet. Recht bald

waren Schiff und Ankunftszeit bekannt, und die Ladepapiere kamen auch.

Wegen des Auspackens und der Abholung glühten wieder die Telefone der jeweiligen Clubvorstände. Schließlich einigte man sich dahingehend, daß der Container gegen einen kleinen Aufschlag bei einem vom Audi 100 Coupé S-Club, der viel Platz hat, angeliefert wurde. Dort konnten die Beteiligten dann unbelastet von irgendwelchen Lager- und Hafengebühren ihrem Kram abholen. Allerdings machten sich jetzt einige Nachteile bemerkbar. Zum einen waren die Frachtkosten erheblich höher als vorher angegeben. Der Importeur hatte einfach jemanden beauftragt, der die Preise per Kiste und nicht pauschal für den ganzen Container berechnet hatte. Nach dem ersten Schock konnte aber hier noch etwas wieder zurechtgebogen werden.

Mittlerweile hatte Rudi einen gestopft vollen Golf Variant mit Teilen abgeholt- alles Kleinkram, denn sperriges Zeug sollte zu mir, da in meiner Bastelhalle reichlich Platz dafür vorhanden ist. Jetzt schlug unser größter Fehler durch, nämlich daß keiner die Sachen gesichtet und verpackt, bzw. das Verpacken überwacht hat. In diversen Telefonaten versicherte mir der Spanier immer wieder, daß er seit 1950 Generalimporteur sei, daß er durchaus Erfahrung mit Verpackung und Verschiffung hätte, usw. Auf meine Antwort, daß das bei ihm so sein möge, jedoch nicht unbedingt auf seine Lagerarbeiter zutreffen möge, reagierte er sogar beleidigt. Tatsächlich waren die Sachen ziemlich wüst in die großen Kisten gestopft worden, was für die Zierleisten natürlich das Ende bedeutete. Abgesehen davon, daß alles fürchterlich dreckig war, hatten sich auch die meisten original VW-Papiertüten ihres Inhaltes entledigt, was zur Folge hatte, daß unter einem Durcheinander dieser entleerten Türen kiloweise unbeschriftete Kleinteile zwischen den sonstigen Teilen herumkullerten. Rudi brauchte nach dem ersten Schock 2 1/2 volle Tage allein fürs Sortieren. Weiterhin lagen etliche Teile dabei, die mit dem K 70 überhaupt nichts zu tun haben. Das liegt daran, daß irgendwelche Dieselmotoren der neueren Generation auch Teilenummern haben, die mit 028 beginnen.

Leider fehlte auch etliches, dummerweise Teile, die einiges von dem von uns berechneten Wert ausmachen. Nachdem wir dem Spanier klargemacht hatten, daß diese Sachen wohl kaum in der Zeit zwischen Erstellen der Liste und Verpacken verkauft worden sein können, gab dieser zu, daß nicht alles verpackt worden sei und bot eine Gutschrift auf den Kaufpreis an. Wir wollten zunächst auf der Lieferung der fehlenden Teile bestehen, aber aufgrund des ganzen Theaters drumherum ist das Geld doch besser.

Auf jeden Fall ist zum jetzigen Zeitpunkt (Ende Mai) in dieser Hinsicht das letzte Wort noch nicht gesprochen worden. In der in dieser Zeitung veröffentlichten Liste sind etliche Teile aus diesem Deal bereits enthalten (deshalb auch die Verzögerung). Es fehlen aber noch diverse Sachen. Aus dem Kopf zähle ich zwei Endtöpfe, zwei Tanks, eine Heckscheibe, diverse Seitenscheiben, Zwischentöpfe, eine Tür, Fuchsfelgen und einen Heckscheibenrahmen auf. Laut Rudi liegen noch zig andere Sachen bei dem Audi 100-Menschen. Ich werde sie bei Gelegenheit abholen. In der nächsten K 70-Post werden diese dann auch gelistet sein.

Nun ja, alles in allem war der Deal doch wohl nicht so rund, aber früher oder später werden wir unsere Auslagen wieder hereinbekom-

men. Bislang ging das immer recht problemlos. Immerhin hatten wir bis vor diesem Einkauf einen Teilebestand im Wert von fast 80 000 DM (unser Verkaufspreis), und das ohne irgendwelche Schulden oder Kredite! In Anbetracht der Mitgliederzahl ist das wirklich enorm. Von Umfang und Qualität des Bestandes her stehen wir sogar besser da als der größte Teil der Clubs, die die Ersatzteilversorgung ähnlich organisieren. Auch der Verkauf lief bisher immer bestens, wenn auch mit kleineren Schwankungen.

Da wir die Sache mit möglichst wenig Aufwand und Kosten über die Bühne bringen wollten, haben wir halt die Fehler begangen, die man bei derartigen Aktionen eigentlich nie machen sollte. Ein Billigflug mit ein paar freien Tagen dran wäre doch am Besten gewesen. Das Problem war auch, daß es sich um eine Insel gehandelt hat, die auch noch recht weit vom Festland entfernt ist. Daher ließ sich auch das Theater mit der Verschiffung nicht vermeiden. Hätte es sich um einen Laden auf dem Festland gehandelt, wären wir auf jeden Fall selbst mit einem LKW runtergefahren. Nun gut, wir haben es halt so durchgezogen und wissen jetzt, wie man es besser macht. Aber alles in allem dürfte es sich trotzdem gelohnt haben. Ruiniert haben wir uns nicht, und die gemachten Erfahrungen sind auch sehr wichtig. Auf jeden Fall schweißen die gemeinsamen Probleme auch die Clubs zusammen.

Zum Abschluß ein Aufruf an alle Mitglieder: Kauft Teile! Wir haben soviel zusammengetragen, daß bestimmt etwas Interessantes für jeden dabei ist. Das ist überhaupt Sinn und Zweck der ganzen Organisation. Abgesehen davon können wir auch das Geld gut gebrauchen, nicht zuletzt dazu, die Einlagen zurückzuzahlen.

Das ist jetzt überhaupt die Frage an die Leute, die etwas beigesteuert haben. Ein jeder möchte sich bitte überlegen, wie er seinen Einsatz zurückhaben möchte. Das wäre entweder die Auszahlung in bar, bzw. Überweisung (sofern genug Bares vorhanden), oder auch die Auszahlung in Teilen (was uns am Liebsten wäre) oder das Belassen des Darlehens.

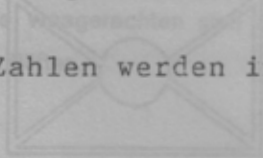
Unser Kassenwart Michael bittet um kurzfristige Nachricht, damit die weitere Vorgehensweise unseres Clubs geplant werden kann.

Dummer- (oder glücklicher-)weise werden wir zur Zeit mit Teileangeboten geradezu bombardiert, keineswegs in in der Größenordnung wie die Gran Canaria-Sache, aber selbst wenn wir nur die Sahnestücke herauspicken, ist es doch eine Menge. Mittlerweile sind wir teilemäßig so gut ausgestattet, daß wir uns nur noch die Rosinen rauspicken brauchen. Aber oftmals werden lange gesuchte Gimmicks angeboten. Außerdem müssen wir ständig begehrte Teile nachkaufen, z.B. Wasserpumpen, Vergaserflansche, Dichtsätze etc. Leider sind es gerade solche Teile, denen man hinterherlaufen muß. Mit anderen wird man geradezu zugeschmissen (Kotflügel vorn alte Version, linke Spiegel, Stoßdämpfer und einige mehr).

Diese Geschichte sollte ein Einblick in die doch z.T. recht harte und stressige Organisation des Teilepools sein. Nicht immer bekommt man die Sachen bis in den eigenen Keller geliefert (kam aber auch schon vor). Doch dank der guten Rückendeckung durch die meisten Mitglieder macht es auch viel Spaß.

Ingo Menker

P.S. \* Zahlen werden interessierten Leuten persönlich mitgeteilt.





## TECHNIK, TRICKS UND TIPS

- ein K 70 mit Rechtsdrall

Beim 9. Int.K 70-Treffen am 1.+2.7.95 in Salzgitter war ich mit Frau und K 70 natürlich auch anwesend.

Wie es so üblich ist, wird bei derlei Gelegenheiten mit anderen K 70-Fahrern gefachsimpelt.

Unter anderem kam ich auch mit 2 K 70-Fahrern aus Österreich ins Gespräch, die meinen türkisfarbenen K 70 bewunderten.

Einer von ihnen war beruflich Autoelektriker. Ich erwähnte, daß ich einen K 70 L, Erstzulassung 14.4.71 habe, bei dem seit einigen Wochen ein seltsames Phänomen aufgetaucht ist. Immer bei Linkskurven fing der Motor an zu stottern und im Leerlauf ging er aus, nicht aber bei Geradeausfahrten und Rechtskurven. Mir war das ein Rätsel - Zündung, Benzinzufuhr war alles in Ordnung. Das sei kein Phänomen, und das Problem sei ihm bekannt, meinte der Autoelektriker.

Es habe auch nichts mit einer eventuellen politischen Gesinnung zu tun. Die Ursache liege ganz einfach am oberen Vergaserdeckel, dort, wo der Choke ist. Die Dichtung zwischen dem Deckel und dem Unterteil des Vergasers sei häufig verharzt, porös oder das Druckgußmaterial des Vergasers sei korrodiert und zöge darum "falsche" Luft.

Ich wollte diese simple Ursache nicht glauben, habe aber in den darauf folgenden Tagen die Vergaserdichtflächen feingeschliffen und die Dichtung gesäubert.

Die Wirkung war enorm. Der Motor schnurrte wie in alten Tagen, egal ob Rechts- oder Linkskurven.

Es zeigte sich mal wieder: Kleine Ursache, große Wirkung - und was doch ein Erfahrungsaustausch wert sein kann.

Mit freundlichem Gruß

Josef Wasmuth

### Aufruf!!!

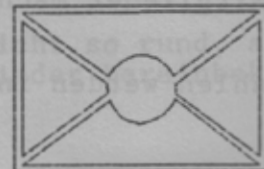
Wenn Ihr Euren Beitrag zu unserer VW K 70 Fahrgestellnummer-Archivierung noch nicht geleistet habt und uns gerne behilflich sein möchtet, bitten wir Euch hiermit, uns folgende Daten zukommen zu lassen:

- Fahrgestellnummer und wenn möglich die Nummer der sich im Motorraum neben der Fahrgestellnummer befindlichen, in Wagenfarbe lackierten Plakette
- Erstzulassung
- Lackierung und Innenausstattung
- technische Daten
- Sonderausstattungen
- Foto, wenn vorhanden



**Wichtig:** Wir sammeln nicht nur Daten noch existierender Fahrzeuge, sondern auch von bereits verschrotteten oder verkauften K 70, deren Fahrzeugbrief oder Kaufvertrag noch vorhanden sind.

Schickt diese Informationen bitte an: Mario Thimm  
Posener Str. 10  
29308 Winsen/Aller



Für Eure Mühe danken wir Euch schon im Voraus!

## TECHNIK, TRICKS u. TIPS

### Betrifft: Ventilschaftdichtungen

Mir ist aufgefallen, daß nach dem Wechsel der Ventilschaftdichtungen das Ergebnis manchmal unterschiedlich ausfiel. Na ja, dachte ich, trotz peinlicher Genauigkeit, vielleicht doch manchmal nicht so ganz sauber draufbekommen, am scharfen Ventilschaftgrat beschädigt oder durch die Montagehülsen zu stark geweitet. Das war's meistens nicht.

Ich habe die Ventilschaftdichtungen jetzt mal regelrecht unter die Lupe genommen und dabei festgestellt, daß die Gleitflächen in den Bohrungen der Teflonbuchsen manchmal eine unterschiedliche Rauigkeit aufweisen. Dies kann bei der mechanischen Bearbeitung in der Herstellung passieren, wenn Vorschub und Schnittgeschwindigkeit nicht genau auf das Material abgestimmt sind, oder u.a. auch durch stumpfes Schnittwerkzeug (Reibahle). Gerade bei Kunststoffen ist dies eine heikle Sache.

Also, beim nächsten Wechsel die Lupe her und die Buchsen mit der geringsten Rauigkeit in den Bohrungen auf die Einlaßventile setzen. Die anderen auf die Auslaßventile.

Beim K70 braucht zum Wechsel der Kopf nicht abgenommen werden. Man braucht auch nicht unbedingt einen Ventiltellerhalter durchs Kerzenloch einführen oder einen Pressluftanschluß.

Es geht auch so:

Alle Ventildeckel abnehmen und kontrollieren, welcher Zylinder gerade auf OT steht. Beide Kipphebel des Zylinders müssen sich dann mit Spiel bewegen lassen, wenn nicht, noch ein bisschen weiter drehen. Weitere Kontrollmöglichkeit: Die Ölbohrung in dem Nocken für den Zylinder zeigt dann nach oben. Die Kurbelwelle darf dann erst nach erfolgtem Zusammenbau des jeweiligen Zylinders wieder bewegt werden! Wer auf „Nummer Sicher“ gehen will, kann auch noch die Kurbelwelle mit einem Schlüssel auf der Riemenscheibenmutter blockieren.

Es können nun die Dichtungen für Ein- u. Auslassventil des Zylinders erneuert werden. Kipphebel ausbauen. Teile nicht vertauschen, müssen sich sonst neu einlaufen, das bedeutet höheren Verschleiß. Kipphebelachsen nicht mit scharfkantigen Gegenständen, Schraubendreher u.s.w. ausdrücken, Dichtfläche wird sonst beschädigt! Dann nützen auch die teuersten Dichtringe nichts mehr. Sonst tun es auch die ganz Normalen. Ventildfeder mit dem Niederhalter runterdrücken und die Kegelstücke abnehmen, dies geht am besten mit einer spitzen Pinzette. Wenn alles richtig gemacht wurde, rutscht das Ventil nun etwa 4-5 mm nach unten, dies ist nicht weiter relevant, da noch genug Schaft für den Dichtungswechsel und den Wiederzusammenbau herausguckt. Es darf aber auf keinen Fall starker Druck auf den Ventilschaft ausgeübt werden! Erst nach erfolgtem Zusammenbau darf dann zum nächsten Zylinder weitergedreht werden!

Da man bei dem Niederhalter von VW immer eine Hand zum niederdrücken braucht, habe ich mir eine Eigenkonstruktion gebaut, die man in der passenden Stellung arretieren kann und man hat dann beide Hände zum Basteln frei.

### Betrifft: Festsättel

Wer beim Entlüften oder Wechsel der Bremsflüssigkeit nicht immer das 12-Zahlenchema daneben liegen haben will, um nachzugucken, welche Nippelnummer zum Entlüften u. welche zum Ablassen ist; hier ein Tip: Die waagerechten sind zum Ablassen, die senkrecht u. schräg nach oben stehenden Nippel sind zum Entlüften.

JB.