

K70 - POST

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



VW K 70 und VW K 70 L.

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.....

Mein Computer mag scheinbar das neue Programm nicht leiden, das er bekommen hat, denn seitdem muckst er und blockiert abwechselnd die verschiedensten Tastenbefehle. Genau wie die Politiker, die der Oldtimerszene wieder mal ein Bein gestellt haben, um bei den Oldtimern aus der ‚Wirtschaftswunderzeit‘ abzukassieren. Gerade die Fahrzeuge bis in die 70-er machen das Gros der Oldtimer aus. Damit kann man auch keine Waigellöcher stopfen, sondern man gefährdet damit einen weiteren Wirtschaftszweig! Einige Oldtimertimerteilehändler beklagen jetzt schon Umsatzrückgänge bis 50%.

Um zu sehen, was da alles dranhängt, sollten sie mal in die Anzeigenseiten der Oldtimerzeitungen gucken, oder auf die großen Teilemärkte gehen. Der Markt in Bockhorn hatte diesmal ja schon Ministerbesuch aus Niedersachsen.

In den meisten Nachbarländern haben die Oldtimer besondere Vergünstigungen, oder zahlen gar keine Steuern. In Bonn wird sonst alles Mögliche mit der Anpassung an Europa begründet bzw. entschuldigt und hierbei macht man genau das Gegenteil.

Wenn die 35-Jahregrenze bleiben sollte, bleibt nur noch die Möglichkeit der Saisonanmeldung, rote Nummer oder teure Kat-Umrüstung.

G.-Kat.-Einbau ist auch beim K70 möglich. Es müssen nur genügend Interessenten da sein, um dann auch gemeinsam das Kat-Gutachten zu finanzieren. Mit einem Gutachten können ganze Motorenfamilien abgedeckt werden. JB.

UMFRAGE AUS AKTUELLEM ANLAß

Hiermit sollen die Mitglieder entscheiden, ob Interesse besteht, eine geregelten Katalysator für den K 70 herstellen zu lassen. Bislang wurden von uns noch keine Versuche in dieser Richtung unternommen. Daher können wir auch keinen ungefähren Überblick über die eventuellen Kosten geben.

Daher möchte sich jeder überlegen, ob eine derartige Maßnahme für ihn sinnvoll ist, und vor allem, was er maximal hierfür ausgeben will. Abgesehen von dem eigentlichen Kat müßte auch ein Mustergutachten finanziert werden. Diese Kosten würden von den Interessenten anteilig getragen werden.

Was die neuen Steuern betrifft, würde der K 70 mit 38,80 DM je 100 Kubik besteuert werden (ohne Kat, EZ vor 1.1.86). Wenn ich mich nicht verrechnet habe, wäre dies für den 1,6 Liter-Motor 620 DM (statt 300) und für den 1,8 Liter-Motor 700 DM (statt 340) pro Jahr.

Jeder sollte sich Gedanken machen, ob er bereit ist, diesen Beitrag zu akzeptieren, oder ob doch ein Kat sinnvoller ist. Ganz wichtig ist die Höchstsumme, die die Aktion kosten darf.

Für die Verhandlungen mit den Firmen müssen wir den finanziellen Spielraum wissen.

Interessierte Leute melden sich bitte bei Jörg oder mir.

Ingo Menker

Wir Gratulieren...

... Sylvia und Martin Streifel zur Geburt Ihres gesunden Sohnes

Christian Martin.

Das freudige Ereignis, das Rosi und Rudi Boomgaren zu glücklichen Großeltern machte, fand am 05. April 1997 statt.

... Annemarie und Pim Fielkemeijer zur Petersilienhochzeit (12,5 Jahre), die sie am 20. April 1997 feierten.

Ab sofort sind Generalüberholungen von Wasserpumpen möglich !!

Die Pumpe wird total zerlegt und Stück für Stück restauriert. Das Gehäuse wird gestrahlt und temperaturfest lackiert.

Es wird ein neues Lager und eine neue Dichtung eingebaut. Die Bauteile entsprechen dem neuesten Stand der Technik. So wird eine Kassettendichtung mit Keramikdichtflächen verwendet. Da die K 70-Wasserpumpe nicht aus Normteilen besteht, ist die Arbeit sehr aufwendig. Einzelne Teile müssen auch von Hand nachgefertigt werden.

Der Preis beträgt 250, bzw. 280 DM je Stück. Interessenten möchten bitte eine defekte Wasserpumpe einschicken. Der Zustand ist egal, jedoch darf nicht versucht worden sein, die Pumpe mittels Abzieher o.ä. zu zerlegen. In diesem Fall ist meistens das Pumpenrad und/oder die Welle verzogen und somit irreparabel.

Bei Bedarf können auch defekte Wasserpumpen zur Aufarbeitung zur Verfügung gestellt werden.

Da ein Sammelauftrag erwünscht ist, sollten die Bestellungen kurzfristig erfolgen.

Ansprechpartner ist: Ingo Menker, Edelrosenstr.17, 44289 Dortmund, Tel.02304/43837.

...auch weiterhin sind K 70-Postkarten zum Preis von je 1,50 DM bei Ingo Menker, Tel.02304/43837 erhältlich.

Sektionstreffen in Hamburg Harburg

Ein etwas anderes K 70 -Treffen erlebten wir am 04.05.1997. Eingeladen waren nicht nur K 70 Fahrer, sondern auch der NSU Club Möhnsen sowie andere Fahrer von NSU, VW und Audi. Treffpunkt war um 10 Uhr in Harburg bei "Hornbergers", wo für uns ein reichhaltiges Buffet vorbereitet war (zumindest für diejenige-n, die halbwegs pünktlich kamen). Bei schönstem Wetter konnten wir alle draußen sitzend das ausgedehnte Frühstück genießen. Nachdem selbst die großen Esser unter uns gesättigt waren, wurde eine Ausfahrt gestartet, die auf Grund der bunten Autopalette und des schönen Wetters von allen sehr gelobt wurde. Nach einer kleinen Ro 80 - Panne erreichten wir alle



gemeinsam ein im Wald gelegenes Hühnengrab, welches uns Gelegenheit bot, die Beine zu vertreten und natürlich wurden die Autos genau "unter die Lupe genommen". Anschließend ging es weiter nach Amelinghausen an den Lopausee, wo wiederum jeder seinem Interesse nachgehen konnte (fachsimpeln, Eis essen, spaziergehen oder Treibboot fahren), während Arne im nahegelegenen und von ihm eigens angemieteten "Schafstall" schon mal den Grill auf Touren brachte. Dann begann der eigentliche gemütliche Teil des Tages: es wurde gegrillt, gegessen und geklönt, während die Kinder ausgelassen toben konnten.

Fazit: es waren neben mehreren Ro 80 auch ein NSU Prinz, ein alter Audi 80, einige K 70 und etliche Fremdfahrzeuge, deren Fahrer ihre "guten Stücke" noch eingemottet hatten. Bevor sich die nette Grillrunde langsam auflöste und nach Hause fuhr, war man sich doch einig, daß so ein gemeinsames Treffen nicht nur den eigenen Horizont erweitert, sondern auch viel Spaß macht und daher wiederholt werden sollte.

Mario & Manuela



11. Internationales K 70 Treffen am 17. bis 19. Mai 1997 in Witten

Einmal ein Treffen mit kurzen Anreisewegen für die meisten von uns, was wir als sehr angenehm empfanden. Den weitesten Weg hatten wohl Sven und Rita aus Schweden, die eigens für dieses Treffen gekommen sind. Aber für viele der insgesamt 25 K70 und 8 Fremdfahrzeuge war der Weg so kurz, daß sie sogar abends nach Hause fahren und am nächsten Morgen wiederkommen konnten.

Am Samstag um 12 Uhr ging es offiziell los, und zwar mitten im grünen Ruhrpott (wer glaubte, der Ruhrpott sei grau, der wurde hier eines besseren belehrt). Es trafen nach und nach 16 K 70 ein und es fand ein fröhliches "Hallo" statt. Kurz darauf fuhr der Konvoi den kurzen Weg ins Deilbachtal, wo wir

unter der fachkundigen Leitung von Martin Danielzik zunächst eine kleine Wanderung durch oben genanntes Tal mit anschließender Besichtigung eines historischen Schmiedehammers unternahmen. Trotz des schattigen Waldes war uns allen sehr warm geworden während der Wanderung, so daß die Schmiedehütte trotz des Feuers eine willkommene Abkühlung bot. Nachdem Martin uns über den Abbau und die Gewinnung der Rohstoffe Stein- und Holzkohle aufgeklärt hatte und uns die Zusammenhänge zwischen diesem früheren Abbau und dem heutigen Erscheinungsbild des Deilbachtals erklärt hatte, führte er uns gemeinsam mit einem freundlichen Kollegen sogar eine historische Schmiede vor. Michaela und Kathrin haben dabei selber Hand anlegen dürfen und konnten ihre selbstgeschmiedeten Stücke anschließend mit nach Hause nehmen.

Nach einer weiteren Konvoifahrt endete dieser heiße Tag in einem Gasthaus, wo wir bei gutem Essen die neuesten (K 70-) Neuigkeiten austauschen konnten. Am folgenden Morgen trafen wir uns alle mehr oder weniger ausgeschlafen wieder, um uns gemeinsam auf den Weg zum Bochumer Bergbaumuseum zu begeben.



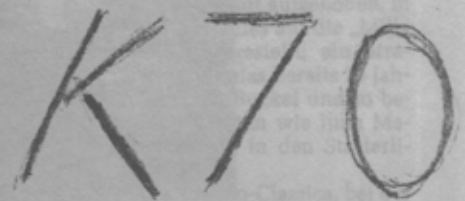
Dort wurden wir wiederum fachkundig von Manfred Goreki geführt. Seine Erklärungen haben uns einen guten Einblick in die Geschichte und vor allem in den Alltag der Bergleute und ihrer Maschinen gegeben. Dieses Museum, das das bedeutendste Bergbaumuseum der Welt ist, hätte uns noch viele weitere Stunden intensiv beschäftigen können, aber etwa um 13.15 Uhr kehrten dann auch die letzten K 70 Fahrer zu ihren Fahrzeugen zurück - völlig erschlagen von der Masse des dargebotenen Materials. Nun führte Willi uns zu einer nahegelegenen Gaststätte, wo wir eine Essenspause einlegten. Im Gegensatz zum Vortag war dieser Sonntag sehr regenreich: nach dem Essen war



ursprünglich eine Wanderung geplant, die aber buchstäblich "ins Wasser" fiel. Statt dessen wurden einige von uns kreativ, das Ergebnis dessen ist auf den unteren Fotos zu sehen. Schließlich beschloß man, schon mal zu dem Gasthaus

zu fahren, wo abends gegessen werden sollte, um dort (der Regen hatte inzwischen aufgehört) noch ein paar Schritte spazierenzugehen. Beim folgenden Abendessen wurde dann viel erzählt und gelacht, Literatur herumgereicht und Fotos gezeigt. Spät abends verabschiedeten sich die ersten, die am Montag nicht mehr dabei sein konnten.

Was soll das wohl sein? Aus der echten Vogelperspektive wäre es sicher besser zu erkennen!





Am Pfingstmontag trafen sich die übriggebliebenen (ca. 12 K 70) morgens wieder, um über den Tagesablauf zu beraten. Schließlich wurden zwei Gruppen gebildet. Die eine fuhr mit Ehepaar Liere vorweg ins Muttental, um die Sonntag ausgefallene Wanderung nachzuholen. Die andere Gruppe fuhr mit Ingo nach Wuppertal, um die Schwebebahn zu sehen und natürlich auch, um mitzuschweben. Nachmittags trafen wir uns wieder, um zusammen noch etwas zu trinken, zu essen, uns in Ruhe voneinander zu verabschieden und dann in die verschiedensten Richtungen heimzufahren.



Wir danken allen Beteiligten noch einmal herzlich für die gute Organisation dieses stressfreien Treffens. Speziell bei Martin und Manfred für deren Bemühungen, uns möglichst viel Wissen und Zusammenhänge im Bereich Kohleabbau im Ruhrgebiet zu vermitteln. Einen Dank auch an Ehepaar Liere und an Willi, die u.a. für die gute Wahl der kulinarischen Seiten des Treffens sorgten. Und natürlich auch einen Dank an Ingo, der all das managte und für die Feinheiten zuständig war.

Martin & Manfred

Ein ausführlicher Erfahrungsbericht fehlt noch - er wurde rechtzeitig zu dieser Ausgabe noch nicht fertig.

Dafür gibt es aber schon mal einen kleinen Presse-Rückblick, wie man sieht, ist unser Name in aller Munde.

Dieser Ausschnitt ist aus der Neuen-Ruhr-Zeitung (NRZ) von Freitag, dem 4. April.

Was war sonst los auf der Messe? Das übliche halt. Mal ein paar Interessenten, ab und zu ein Teileangebot oder ein zu verkaufendes Fahrzeug. Aber in der Hinsicht ist die Region doch schon ziemlich abgegrast. Am Wichtigsten sind für uns mittlerweile die Kontakte zu anderen Clubs, Teilehändlern, Journalisten, etc. Zu diesem Kontaktaufbau hatten wir reichlich Zeit. Da die Messe von Donnerstag bis eigenartigerweise Montag einschließlich lief, konnten wir am letzten Tag ausführlichst herumbummeln. Wer geht schon montags auf eine Hobbymesse? An diesem Tag war der Andrang der Volksmassen so groß, daß ein Zeitung lesender VW 181-Fahrer außer seinem auch unseren Stand, sowie die der Typ 3- und Bulli-Fahrer betreuen konnte. Das restliche Personal geisterte durch die Hallen und sah alle halbe Stunde mal nach dem Rechten.

I.M.

Altes Blech glänzt um die Wette

Auf der „Techno Classica“ tummeln sich wahrhaft seltene Autoklubs

Sie kennen doch bestimmt den Verein der Heckflossenfreunde. Nein? Dann aber sicherlich den Allgemeinen Schnauferl Club. Auch nicht? Und wie steht's mit dem 1. Internationalen K 70-Club? K 70 kennen Sie gar nicht? Aber dann doch bestimmt den Capri-, Matra-, Opel Commodore-, Fiat 600-, Peugeot, 124er Spider-, Tatra-, oder NSU-Club. Immer noch nichts dabei? Sie fahren wohl „Däjuh“ oder irgend so eine andere „Reis-Schüssel“. Egal. Man muß ja nicht unbedingt im Club sein, um alte Autos schön zu finden.

Wobei ein Rundgang über die Techno-Classica offenbart, daß „Vereinszugehörigkeit“ hier selten anzutreffen ist. Borgward-Abhängige setzten sich nun mal nicht in einen Trabbi. Und umgekehrt. Fans betagter Automobile, meist männlich, meist mit Bart, Bauch und Brille, haben ihr Markenbewußtsein schließlich über Jahrzehnte kultiviert. Und man kann den Un-

terschied nicht übersehen: Das James Dean nicht unähnliche Burschen-Quartett aus dem Badischen, das gestern geschlagene 30 Minuten mit roten Bäckchen um einen 59er Chevrolet Impala schlich (das sind diese verschwenderisch viel Blech bietenden Ami-Kreuzer, wo zwei Särge im Kofferraum Platz haben, längs) trennen rein automobilgeschmacklich Lichtjahre von den gediegen-mausgraumelierten Herren, die ausgiebig die Vorzüge eines wunderschönen Morgan debattierten - und ihn wohl auch hätten bezahlen können.

Apropos bezahlen. Beim eiligen Schlendern und Schielen auf die Preisschilder tut ein Blick auf das Währungsblem gute Dienste. 90 000 für einen Rolls Royce mit „Emily“ auf dem Kühler sind nur so lange (vergleichsweise) ein Schnäppchen, bis man das Pfund-Sterling-Zeichen dahinter erkennt.

Aber diese Messe ist nicht nur was für Leute mit dickem

Geldbeutel. Wer die fette Limousine, Jahrgang '57, nicht im Original finanzieren kann: Für das Replikat im Modellauto-Format könnt's schon eher langen.

Kostenlos ist dagegen die Show, die an einem der vielen



Poliert hoch zwei

Briten-Stände, und es gibt diesmal viele Briten-Stände, geboten wird. Dort kann man live mitansehen, wie flinke Schrauber-Hände von der grünen Insel einen Mini-Cooper quasi von null auf hundert restaurieren.

Liebhaber historischer Autorennen-Kultur sind bei Mercedes Benz gut aufgehoben. In Halle 1 ist alles auf die „Mille Miglia“ eingestellt; ein Straßenrennen, das bereits 70 Jahre auf dem Buckel und so berühmte Piloten wie Juan Manuel Fangio in den Starterlisten hat.

Die Techno-Classica, bei der 770 Aussteller aus 15 Ländern ihre „Schätzchen“ zeigen, dauert noch bis zum 7. April.

Öffnungszeiten: täglich von 10 bis 18 Uhr, am Wochenende von 9 bis 18 Uhr.

Eintritt: Erwachsene 25 Mark, Jugendliche 20 Mark, Kinder unter 10 Jahren frei. Vorbeischaun lohnt sich. Auch wenn man nicht im Club ist.

diha

K70 im Museum



Seit April 1997 ist es endlich soweit!

Nachdem man bisher in Neckarsulm, der geistigen Geburtsstätte des K70, seine Existenz in der Firmengeschichte am liebsten totschiieg, hat man sich doch vermutlich aufgrund dessen rapiden Ausrottung dazu entschlossen in das firmeneigene Museum einen K70 auszustellen. Dort steht nun ein früher 72er in leuchtorange aus 1.Hand in sehr gutem Originalzustand aus meiner Sammlung.

Hatte sich der Erstbesitzer 1992 nur schwerlich und mit feuchten Augen wegen zunehmender Ersatzteilprobleme von dem Wagen trennen können, so fiel mir die Trennung auch nicht leichter. Jedoch hatte ich nach meinem Umzug in eine neue Halle einfach nicht mehr so viel Platz und habe daher auch zwei stark verbeulte bzw. verrostete K70 dem Schrotti mitgeben müssen.

Der leuchtorange hat aber einen sehr schönen Platz im Museum erhalten und bleibt laut Aussage der Verantwortlichen auch in Zukunft in fester Hand von NSU. Die dauerhafte Existenz des K70 ist somit gesichert. Zum reichhaltigen Fundus des Museums gehört vor allem alles was sich dreht und wankelt. Da wären zum Beispiel der R080, Mazda Cosmo, Mazda RX-7, ein Johnson Schneemobil sowie diverse Rasenmäher.

Selbstverständlich sind neben dem frühen Wankel-Spider auch ein Sport-Prinz sowie die ganze Prinzen-Garde vorhanden. Zeitweise findet sich auch ein Thurner-RS als Leihgabe ein. Ein NSU-Kettenrad sowie einige Motorräder runden das ganze noch ab. Die komplette Zweirad-Sammlung befindet sich in einem separaten Zwei rad-Museum in Neckarsulm. Da die Ausstellungsfläche für die PKW begrenzt ist, werden die Exponate immer wieder mit anderen Fahrzeugen aus dem Fundus getauscht.

Es wäre jedoch wünschenswert, wenn in Zukunft immer ein R080 und K70 ausgestellt bleiben. Diese Fahrzeuge läuteten bei NSU eine neue Ära ein, die leider nur von kurzer Dauer war: weg von den fahrbaren Staubsaugern hin zu voll familientauglichen Mittelklassewagen, wobei der R080 mit Sicherheit das damalige Sahnehäubchen auf dem Automobilmarkt war.

Da fällt mir noch der alte Besitzer einer kleinen Tankstelle nebst stillgelegter Autowerkstätte im Schwarzwald ein, die vor 4 Jahren leider einem Wohnbunker weichen mußte. Aufgefallen war mir diese Werkstatt damals wegen der drei R080-Leichen die im Hof neben anderem Schrott dahin gammelten. Nach langem Verhandeln konnte ich dem Besitzer 1 Satz Fuchsfelgen für meinen K70 aus dem Kreuz leiern. Nebenbei erfuhr ichso, daß er früher eine NSU-Vertretung hatte.

Nach den Prinzen und dem R080 der sich nur schwer verkaufen ließ, wartete er sehnlichst auf den K70. Als der jedoch auf den Markt kam, durfte er ihn nicht verkaufen, denn es war ja nun ein VW daraus geworden. Darum war ihm eine gewisse Abneigung gegenüber dem VW-Zeichen an meinem K70 leicht anzumerken: "Das VW-Emblem hätte ich sofort abgerissen!".--Ich konnte ihn gut verstehen!

Mit dem Erscheinen des K70 von VW gaben viele kleine Händler auf.

Heute ist natürlich längst Gras über den Hass sowie über die unzähligen K70-Leichen auf den Schrottplätzen gewachsen.

Danken wir lieber beiden Firmen, NSU für die geniale Konstruktion und VW dafür daß sie den K70 immerhin gebaut haben!

In diesem Sinne allzeit gute Fahrt im K70!

Joachim Galinge

NSU - GmbH
NSU - Straße 28
74172 Neckarsulm
im Werks-Museum



.....die Story

Hellweg Express

Auflage
59.800

Reportagen und Nachrichten aus Handel, Handwerk und Gewerbe

Ab dem 22. April '96
neuer Standort!

Gewerbegebiet
Dortmund-Wambel

Hentrich
Obersiepen-Wambel-Str. 100
44389 Dortmund-Brackel
Telefon (02 31) 59 90 88

Erscheint in den Stadtbezirken: Brackel • Eving • Scharnhorst und Innenstadt-Ost

Mittwoch, 29. Mai 1996

Horst König aus Wambel ist stolz auf seinen 26jährigen Oldtimer

K 70 sieht noch aus wie neu

Wambel. (mü) „Vor einigen Jahren haben wir uns noch per Hupzeichen begrüßt, aber jetzt habe ich schon lange keinen mehr gesehen!“ Die Rede ist von einem K 70, einem VW-Modell, von NSU entwickelt, das schon lange nicht mehr gebaut wird. Horst König aus Wambel ist einer der Letzten, die dieses Auto noch fahren, das inzwischen als Oldtimer gehandelt wird.

„1978 habe ich den K 70 gekauft, damals hatte er 40 000 Kilometer auf dem Tacho stehen“, erzählt der 71jährige. Aus dem Kraftfahrzeugschein geht hervor, daß der Wagen, Baujahr 1970, im Januar 1970 erstmals zugelassen worden war. Jetzt, nach 26 Jahren und insgesamt 170 000 gefahrenen Kilometern, mußte am Kfz.-Schein bereits „angebaut“ werden, so viele TÜV-Stempel über erfolgreiche Hauptuntersuchungen zieren das Dokument.

Ebenfalls aus dem Kfz.-Schein geht hervor, daß es der K 70 mit seinen 75 Pferdestärken auf eine Höchstgeschwindigkeit von 148 Stundenkilometern bringt. „140 schaffe ich auch heute noch bequem“, schmunzelt Horst König. „Und der Wagen hat uns noch nie im Stich gelassen.“ ergänzt Ehefrau Anne,



Horst König und sein K 70-Oldtimer.

Foto: Schaper

die meistens auf dem Beifahrersitz Platz nimmt.

Und es ist keineswegs so, daß der Wagen als Schmuckstück die heimische Garage ziert. Auch heute noch unternimmt der pensionierte Dekorateur längere Reisen mit seinem Oldtimer. So ging es vor einiger Zeit nach Dänemark und auch Fahrten in den Allgäu, nach Holland oder Mecklenburg sind fast an der Tagesordnung. Eine technische Panne hat Horst König mit seinem Auto nie erlebt. Er räumt nur ein, daß er nicht gern im Dunkeln fährt – aber das hat nichts mit dem Fahrzeug zu tun.

Auf eine derart lange Lebensdauer kann es ein Auto

allerdings nur mit einer „Tip-Top-Pflege und -Wartung“ bringen. Horst König macht vieles selbst, bessert auch kleine Macken aus. „Aber am Motor bastle ich nicht herum.“ kennt der 71jährige seine Grenzen. Derartige Betreuung haben im Laufe der Zeit verschiedene Kfz.-Werkstätten, besonders die Firma Eickmann aus Wambel, übernommen.

Der Erfolg kann sich sehen lassen: Das Auto läuft nicht nur wie am ersten Tag, es sieht auch aus, wie „aus dem Schaufenster gezogen“. Und das ist im Laufe der Zeit gar nicht mehr so einfach gewesen. Denn je länger das Modell nicht mehr gebaut wurde,

desto schwieriger wurde die Beschaffung von Ersatzteilen, die trotz allerbesten Pflege und Wartung eben immer mal wieder anfallen. Ersatzbleche zum Beispiel gibt es nicht mehr, die müssen mit der Hand geformt und daruntergeschweißt werden.

Ein Ersatzteil-Problem hat der Oldtimer-Fahrer jetzt wieder. „Mir ist die linke vordere Seitenscheibe auf einem Parkplatz zerschlagen worden.“ erklärt König. Die angeschriebene „Stiftung Auto Museum Volkswagen“ hätte leider nur eine „rechte Drehscheibe“ liefern können. Horst König hofft, vielleicht mit Hilfe der Leser des HELLWEG EXPRESS an eine neue Scheibe zu kommen. Doch insgesamt hat er noch keinen Tag mit dem K 70 bereut. „Vor allem jüngere Leute sprechen mich manchmal auf das Auto an, das sie vorher noch nie gesehen hatten!“ Finanziell stellt der Wagen, der laut Oldtimer-Zeitung einen Wert von 7 800 Mark hat, keine besonderen Anforderungen – sieht man einmal von der Ersatzteilbeschaffung ab. Wer Horst König in Sachen Ersatzteile helfen möchte, kann ihn unter ☎ 59 44 99 erreichen; denn der Wambeler ist guter Hoffnung, daß er den K 70 noch lange fahren kann.

....und die Wirklichkeit

Kurz nachdem diese Story erschienen war, erhielt Manfred Gorecki einen Anruf dieses Herrn - wo er die Telefonnummer her hat, wissen die Goreckis bis heute nicht.

Da Manfred mit der gewünschten Scheibe aushelfen konnte, kam der gute Mann vorbei. Bei näherer- selbst bei entfernterer - Betrachtung fiel der Unterschied Artikel/Wirklichkeit stark auf. Der Herr schien die betretenen Blicke der Familie Gorecki zu merken, schließlich machte selbst deren sonnengelber Alltags-LS einen besseren Eindruck. Den perfekten mayametallic-farbenen 73er hat er (zum Glück) nicht gesehen.

Nun ja, jedenfalls war er trotzdem der Meinung, daß er ein seltenes und insbesondere schönes Stück besitzen würde. Er ließ sich nicht davon abbringen, daß der Wagen Januar 70 zugelassen war und der Wert 7800 DM betragen würde.

Also, selbst der Betrachter des Zeitungsartikels bemerkt, daß der K 70 unterherum mit Teerpampe zugekleistert wurde und zudem wertvolle Plastik-Baumarkt-Außenspiegel montiert waren.

Weiterhin war der Lack (marathonmetallic) völlig verblichen und zum Teil abgekrümelt. Blechmäßig war auch nicht mehr viel zu holen. Die typischen Stellen waren geschweißt, gespachtelt oder auch mit Teer behandelt. Der Innenraum war ziemlich verwohnt, auch mit nicht originalen Teilen veredelt, kurzum stellte dieses KFZ nicht ein automobilhistorischen Höhepunkt dar, genaugenommen war er selbst für eisenharte K 70-Fans wertlos.

Jedenfalls half Manfred weiter und der stolze Besitzer wollte sich bei eventuellen weiteren Problemen wieder melden.

Etwa ein halbes Jahr später bat er den K 70 Manfred zum Kauf an, ansonsten wollte er ihn im Rahmen der 3000 DM-Verschrottungsaktion bei Opel lassen. Da sich Manfreds Interesse in engen Grenzen hielt und er meinte, daß die zweite Möglichkeit für alle Beteiligten, inklusive des K 70 das Beste sei, lehnte er die Offerte dankend ab.

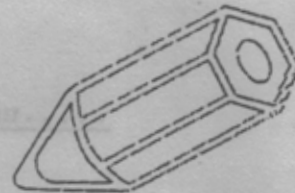
Nachdem mich die Goreckis über diesen K 70 informiert hatten - das Blatt wird in meinem Stadtteil nicht verteilt - rief ich dort an. Da war der K 70 bereits beim Opel-Händler abgegeben worden.

Er scheint aber zumindest eine Weile überlebt zu haben. Mehrere Wochen später sprach mich Martin Danielzik an. Er habe in Dortmund einen ziemlich schäbigen K 70 mit hellerem Metallic-Lack entdeckt. Der Fahrer, ein jüngerer Typ, schien aber kein übermäßiger K 70-Kenner zu sein. Obwohl Martin, unterwegs im K 70, intensiv hupte und blinkte, bemerkte der Mensch den zweiten K 70 in seiner Nähe nicht.

Nun ja, vielleicht taucht das Gefährt irgendwo wieder auf.

Ingo Menker

LESERBRIEF



Zum Thema "Meine Erfahrungen mit Bleifrei" aus der letzten K 70-Post möchte ich an dieser Stelle bestätigen, daß der K 70 mit bleifreiem Sprit auskommt, sehen wir einmal davon ab, daß Ingo's NSU -Motor nun doch das Zeitliche gesegnet hat. Dies ist wohl nicht in Zusammenhang zu bringen mit dem Bleifrei-Sprit, wie er mir versicherte.

Ich habe nun leider nicht so viele Kilometer wie Ingo auf einem K 70 oder Prinz absolviert, fahre aber seit 1990 ausschließlich bleifreien Kraftstoff in verschiedenen K 70-Modelljahren mit 75 PS-Motor ohne Probleme.

Bestätigung fand ich kürzlich auch in einem Artikel aus der Oldtimer-Markt über Bleiersatzstoffe, in dem eindeutig von diesen Zusätzen abgeraten wird. Eine logische Begründung hierfür war, daß der Oldimotor in seinem relativ langen Leben bereits genügend Blei bekommen hat und sich somit eine Schutzschicht in die Ventile und Schäfte eingearbeitet hat.

Entgegen dem, was Ingo in seinem Artikel empfohlen hat, rate ich dringend davon ab, einen 90-PS K 70 mit **normal** bleifrei zu fahren und nur gelegentlich oder gar erst bei Klingelgeräuschen mit Super nachzutanken. Es ist Tatsache, daß ein K 70 mit 90 PS mindestens 96,5 Oktan benötigt; d.h. **Super Plus** (98 Oktan) genau wie der 100 PS. Superbleifrei hat lediglich 95 Oktan und verursacht eine unkontrollierte Verbrennung im K70-Motor, die nach und nach einen Lagerschaden hervorrufen kann. Also nochmal:

75 PS = 91,0 Oktan = normal bleifrei
90 PS = 96,5 Oktan = Super Plus (98 Oktan)
100 PS = 98,0 Oktan = Super Plus

Alles andere ist *Murks*! Und wer in seiner Nähe oder zufällig unterwegs noch eine der selten gewordenen Tankstellen mit verbleitem Kraftstoff findet, der sollte nicht geizen und seinen K 70 nochmal volltanken.

Euer Mario Thimm

Dies fand Josef Bertrand in der agrartechnischen Zeitschrift "De Letzeburger Bauer" vom 21. März 1997:

Neu: K 70 Mg+

Das optimale Weideauftriebfutter

- Hohe Schmackhaftigkeit
- Erstklassige Rohwaren
- 950 VEM - 11% Rohprotein/ kg Produkt
- Reich an nicht abbaubarer Stärke und geschütztem Eiweiß
- Mit 9 g/kg MAGNESIUM angereichert, gegen die Weidetetanie
- Ideales Ergänzungsfutter zu jungem Gras. Garantiert optimale Pansenaktivität
- Milchfördernd

10 Tonnen frei Hof 765,-/100 kg



silocentrale

Sicherheit
durch Qualität

Nein, so weit ist es noch nicht.

Ich habe lediglich auf der Techno-Classica beim Info-Stand des "Retroviseur"-Oldtimermagazins ein wenig herumgeblättert. Da in jedem Heft ein Gesamt-Inhaltsverzeichnis ist, bemerkte ich, daß dort noch nie etwas über den K 70 veröffentlicht wurde. Immerhin war Frankreich der größte Exportmarkt für den K 70, von dort kamen diverse Modelle (Cursor, Majorette, Heller), es gab gute und ausführliche Testberichte, z.B. in L'automobile, L'autojournal, es wurden sogar spezielle K 70-Extras angeboten (Mittelkonsole, Alufelgen). Daher bin ich der Meinung, daß sich dort noch etwas tun müßte. Kurzenschlossen schrieb ich - allerdings auf Englisch - an den Chefredakteur, und fragte, ob er bei Gelegenheit etwas veröffentlichen möchte. Material und gute Autos können von uns gestellt werden.

Kurze Zeit darauf bekam ich das Heft Juni 97 mit freundlicher Empfehlung des Chefredakteurs zugesandt. Sie haben meinen Brief übersetzt und auf Seite 6 abgedruckt. Finde ich nett. Immerhin ist es die erste K 70-Veröffentlichung in einem französischen Oldtimer-Magazin, und dann noch in einem Hochglanz-Nobelblatt zu umgerechnet 10 DM. Das Foto

ist übrigens nicht von mir, muß von den beiden netten Standbetreuungs-Mädels sein.

ET LES K 70 ?

J'ai découvert votre magazine à l'occasion du Techno-Classica d'Essen. Malheureusement, en consultant votre index, je me suis également rendu compte qu'aucun article de Retroviseur n'avait été consacré jusqu'à présent à la Volkswagen K 70. De plus, nous n'avons aucun contact avec des amateurs de K 70 en France, ce qui est curieux quand on sait que la France était le premier marché d'exportation pour ce modèle : il y en a été livré 14 071 sur les 211 123 produites. Si des amateurs de ce modèle venaient à se découvrir une vocation, qu'ils n'hésitent pas à nous contacter (en anglais ou en allemand...), nous nous ferons un plaisir de les aider.

Ingo Menker,
vice président du Internationaler K 70 Club,
Edelrosenstraße 17, D-44289 Dortmund, Allemagne,
tél. (00 49) 023 0414 38 37.

Ich finde es verwunderlich, daß sich in Frankreich so wenig K 70-mäßig tut. Unsere beiden "Adressen" haben auch keine weiteren Fans in deren Umgebung gefunden. Frankreich-Urlauber finden auch meißt nichts.

Aber mal sehen, ob sich etwas tut.

■ A notre connaissance, aucune association ne s'est encore créée en France pour rassembler les propriétaires de ce modèle. Il faut dire qu'à part le mouvement "Cox", les Volkswagen anciennes ne suscitent pas l'enthousiasme en France. En dépit de sa ligne "cubique" plutôt ingrate, la K 70, conçue par NSU, ne manque pas d'intérêt. La proposition de ce club allemand réconfortera-t-elle quelques esseulés ?

Ingo Menker



Le VW K 70 club allemand exposait évidemment à Essen, et il est tout prêt à accueillir les amateurs français qui se sentiraient délaissés.

Schönwetter-Nummer mit kleinen Fehlern

Rechtzeitig zum Frühlingserwachen gibt's die neuen Saisonkennzeichen. Welche Vor- und Nachteile sie haben, wie es mit der Versicherung läuft.

Auf den ersten Blick eine gute Sache: Freiluft-Freaks wie Cabrio- und Zweiradfahrer sowie Besitzer von Wohnmobilen und -anhängern, die ihren Liebling während der Schnee-, Eis- und Schmuddelmonate lieber in der Garage lassen, können ihr Gefährt ab 1. März 1997 mit dem neuen Saisonkennzeichen auf Zeit anmelden. Für mindestens zwei, maximal elf Monate im Jahr.

Vorteil: Sie sparen sich zweimal jährlich die lästige Lauferei und langes Anstehen beim An- bzw. Abmelden, ebenso die Gebühren von rund 40 Mark (Zulassung, Stilllegen, Plaketten).

Nachteil: Wer sich ein Saisonkennzeichen zulegen will, muß bereits jetzt entscheiden, in welchen Monaten er sein Fahrzeug auch nächstes oder übernächstes Jahr nutzen möchte. Denn die »Schönwetter-Nummer« ist nur für den einmal bestimmten Zeitraum zu haben. Also nichts für Leute, die ihr Wohnmobil für Frühjahrs- und Herbsturlaub je zwei Monate zulassen wollen.

Beginn und Ende des Zulassungszeitraums werden in

der Versicherungsbestätigung vermerkt und auf die rechte Seite des Kennzeichens (siehe Foto unten) geprägt. Zum Beispiel für April bis Oktober die Zahlen $\frac{4}{10}$. Und die sind bindend – egal, wie schön das Wetter ist.

Nur in dieser Zeit besteht der volle Versicherungsschutz. Auf dem Weg zur Kfz-Meldestelle auch außerhalb der Zulassungszeit, nicht aber für Probe- und Überführungsfahrten. Unabhängig von der persönlichen Saison bleibt die Versicherung gegenüber einem möglichen Unfallopfer leistungspflichtig. Ansonsten wird beitragsfrei lediglich der Schutz im Rahmen der Ruheversicherung gewährt. Das heißt: In der Haftpflicht sind nur Schäden gedeckt, falls das Fahrzeug in der Garage oder auf umfriedetem Privatgelände bewegt wurde. Ist es dort gestohlen, durch Brand oder Hagel beschädigt worden, kommt die Teilkasko dafür auf.

Läßt sich jemand außerhalb »seiner Saison« zu einem Ausflug verleiten, fährt also ohne Versicherungsschutz, kann das böse Folgen ha-

ben: Abgesehen von 100 Mark Bußgeld und drei Punkten in Flensburg für Verletzung der Zulassungspflicht, muß er mit einem Strafverfahren wegen Verstoßes gegen das Pflichtversicherungsgesetz rechnen. Und da sind hohe Geldstrafen oder Haft bis zu einem Jahr und sechs Punkte drin. Außerdem wird das Fahrzeug eingezogen.

Nun zu den Kosten: Viele Saisonfahrer erhoffen sich natürlich eine Ersparnis bei der Versicherungsprämie. Bei der Abrechnung gibt es jedoch zwei unterschiedliche Modelle: Viele Versicherungen nehmen eine prozentuale Prämie (siehe Tabelle). Andere (z. B. HUK Coburg, KRAVAG, VHV, HDI, Allianz) teilen die Jahresprämie durch zwölf und rechnen nach Monaten ab. Was häufig wesentlich günstiger ist. Generell gelten volle Monate, also etwa vom 1.4. bis 31.10.

Dazu kommen die Kosten des Saisonkennzeichens: Die Zuteilung schlägt mit 50 Mark zu Buche plus ca. zehn Mark für Plaketten. Wunsch Kennzeichen gibt's für 20 Mark extra. Dann noch das Schild für etwa 50 bis 60 Mark – macht rund 110 bis 120 Mark (Wunschnum-

mer 130 bis 150). Möchte man eventuell im Jahr darauf den Zulassungszeitraum verändern, kostet es noch mal soviel, da man wieder ein neues Kennzeichen braucht. Bei An- und Abmelden dagegen bleibt das alte Schild am Fahrzeug, lediglich die oben angeführten 40 Mark müssen gezahlt werden.

Wer also künftig mit Saisonkennzeichen fahren will, sollte vorher genau nachrechnen, ob es nicht günstiger ist, zweimal im Jahr in der Zulassungsstelle anzustehen. ELISABETH SCHNEIDER



Neues beim Saisonkennzeichen

Manchmal überschlagen sich die Ereignisse: Als die ADAC *motorwelt* für den Bericht über das neue Saisonkennzeichen (Heft 3/97) bei Versicherern nach dem Abrechnungsmodus fragte, hieß es bei den meisten: Kurztarif. Der Hinweis, daß diese Lösung für Schönwetter-Fahrer unattraktiv, weil eher teurer ist, zeigte Wirkung. Kurz danach – da war allerdings ein Teil der *motorwelt* bereits gedruckt – trudelten die Meldungen ein, daß jetzt doch nach Zulassungsmonaten abgerechnet wird. Vorreiter waren DEVK, HUK Coburg, KRAVAG, HDI, Allianz und VHV. Inzwischen haben einige weitere nachgezogen. Deshalb unbedingt bei der eigenen Versicherung nachfragen, wie sie es handhabt. Und ob sie – wenn das Fahrzeug mehr als sechs Monate zugelassen ist – unfallfreies Fahren jährlich mit erhöhtem Schadenfreiheits-Rabatt honoriert. Für die Steuer gilt: Berechnet wird die exakte Zulassungszeit, also z. B. bei neun Monaten drei Viertel des Jahresbetrags. ES

Vorsicht – genau nachrechnen!

Soviel Haftpflicht kassieren einige Versicherer prozentual vom Jahresbeitrag:

2 Monate:	30%
3 Monate:	40%
4 Monate:	50%
5 Monate:	60%
6 Monate:	70%
7 Monate:	80%
8 Monate:	85%
9 Monate:	90%
10 Monate:	95%
11 Monate:	100%

M. Th.

Wer weiß noch, was wann war???

Internationale Treffen:

- 1) Fritzlar 22. und 23. Oktober 1988
- 2) Celle 29. April bis 01. Mai 1989
- 3) Nettetal 28. und 29. April 1990
- 4) Lauenburg 18. bis 20. Mai 1991
- 5) Darmstadt 03. bis 06. Okt. 1991
- 6) Kevelaer 29. Aug. 1992
- 7) Luxemburg 29. bis 31. Mai 1993
- 8) Nürnberg 21. bis 23. Mai 1994
- 9) Salzgitter 01. und 02. Juli 1995
- 10) Freiburg 25. bis 27. Mai 1996
- 11) Witten 17. bis 19. Mai 1997

Sektionstreffen:

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| Celle | 23. Feb. 1990 |
| Oldau | 23. März 1991 |
| Mölln | 01. bis 03. Mai 1992 |
| Peine (Sophiental) | 26. Feb. 1994 |
| Oldau | 05. Juni 1995 |
| Bad Oldesloe | 09. und 10. Sep. 1995 |
| Stadt Hagen | 23. März 1996 |
| Paderborn | 24. Aug. 1996 |
| Münster | 31. Aug. / 01. Sep. 1996 |
| Hamburg/Harburg | 04. Mai 1997 |

Jahreshauptversammlungen:

- 1) Hohnsen 09. Juni 1990 (Clubgründung)
- 2) Laßbruch 21. Sep. 1991
- 3) Fritzlar 31. Okt. 1992
- 4) Laßbruch 16. Okt. 1993
- 5) Laßbruch 10. Sept. 1994
- 6) Laßbruch 04. Nov. 1995
- 7) Laßbruch 19. Okt. 1996

Niederländische Treffen:

- 1) Haarzuilens 07. Okt. 1989
- 2) Leuvenum 09. Sep. 1990
- 3) Medemblik 01. Sept. 1991
- 4) Helden 30. Aug. 1992
- 5) Eext 20. Mai 1993
- 6) Haarlem 25. Sep. 1994
- 7) Meddo 05. Mai 1996
- 8) Oisterwijk 07. und 08. Sep. 1996

Belgische Treffen:

- 1) 23. und 24. Sep. 1995

Dänische Treffen:

- 1) Silkeborg 12. und 13. Sep. 1992

Über Erweiterungen und Vervollständigungen unserer Liste freuen wir uns und werden gegebenenfalls eine neu überarbeitete Liste in einer der nächsten K 70- Post Ausgaben veröffentlichen.

Mario & Hanude

Die arbeitsintensiven Messen sollten nicht fehlen:

Techno-Classica: 1993, 1994, 1995 und 1997

Bockhorn: ununterbrochen seit 1991, am 14./15.6.97 zum 7. Mal

Technorama Kassel: mehrmals seit 1991 (oder 92?) Wer weiß es?

Münster: lx, wann? - keine Ahnung, nur der intensive Pferdemistgeruch in der Halle Münsterland ist noch in Erinnerung

Ungezählt sind die Teilekauf-Besuche diverser Vorständler bei sonstigen Messen, das seien: Recklinghausen, Hanm, Brüssel, Antwerpen, Mechelen (zwischen Brüssel und Antwerpen), Hannover, Mannheim, Kaunitz, Bochum, Hennef.....

I.M.

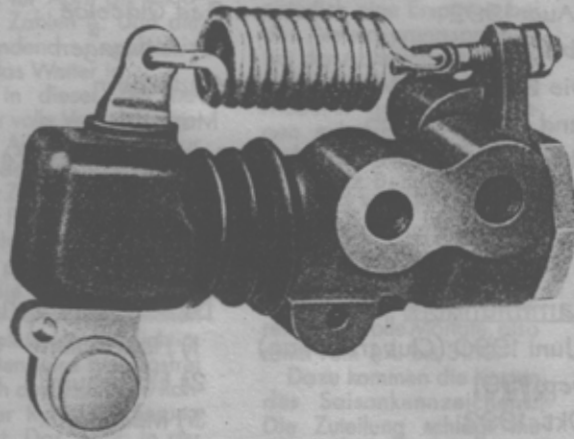
B 1.1 Beschreibung der Bremsanlage

Bremskraftregler (lastabhängig)

Modell 481

In den Hinterachsbremskreis ist ein lastabhängiger Bremskraftregler eingebaut. Er wird über einen Hebel vom linken Schräglenker gesteuert. Diese Anordnung des Reglers ermöglicht in Abhängigkeit von statischer und dynamischer Achs-

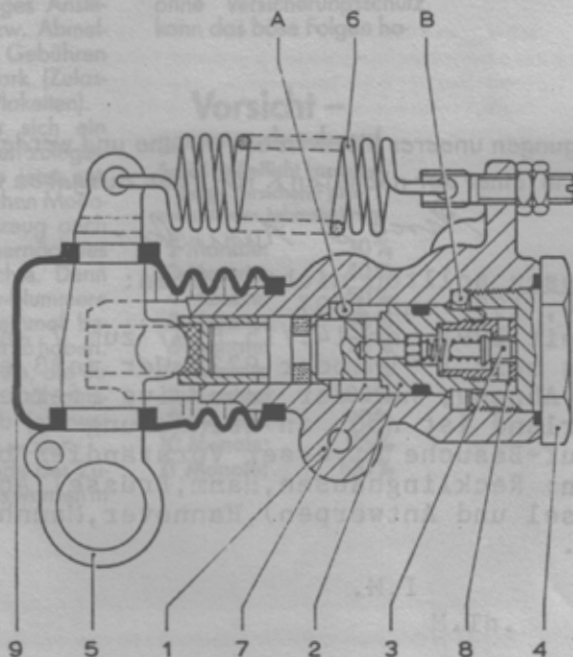
lastverteilung eine Veränderung der Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterachse. Es wird vermieden, daß durch die Verminderung der Achslast an der Hinterachse beim Bremsen die Hinterräder vorzeitig blockieren.



Aufbau

Der Bremskraftregler besteht aus einem Gehäuse (1) mit einem zweistufigen Kolben (2). In der Kolbenlängsachse ist ein federbelastetes Kegelventil (3) angeordnet, das gegen die Verschlußschraube (4) des Gehäuses stößt. Betätigt wird der Kolben über einen Hebel (5) und eine Feder (6). Auf der zum Hebel zeigenden Seite des Kol-

bens wird eine Ringfläche (Raum 7) vom Druck des Tandem-Hauptbremszylinders beaufschlagt, der geregelte Druck wird auf der Ventilseite (Raum 8) abgegeben. Gegen Eindringen von Schmutz und Wasser ist der Hebel durch einen Gummibalg (9) am Gehäuse abgedichtet.



A = vom Tandem-Hauptbremszylinder
B = zu den Radbremszylindern

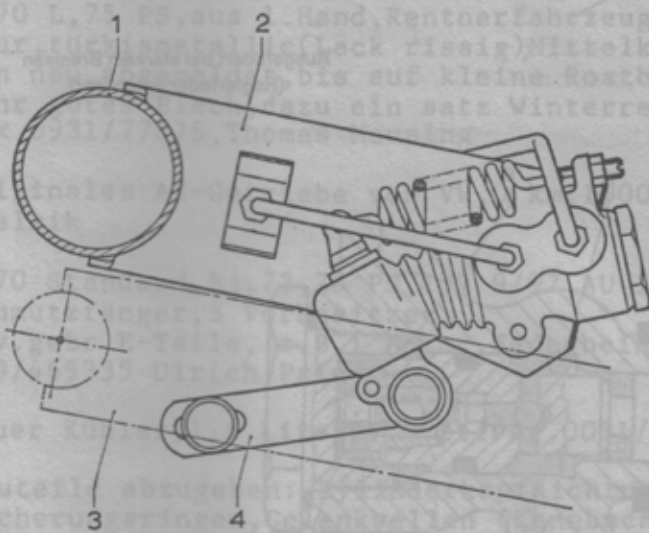
- 1 - Gehäuse
- 2 - Kolben
- 3 - Kegelventil
- 4 - Verschlußschraube
- 5 - Hebel
- 6 - Feder
- 7 - Ringraum
- 8 - Ventilraum
- 9 - Gummibalg

MARKTPLATZ

Wirkungsweise

In Ruhestellung wird der Stufenkolben (2) von der Feder (6) und dem Hebel (5) gegen die Verschlussschraube (4) gedrückt. Dabei stößt der Stift des Kegelventils (3) gegen die Verschlussschraube, das Kegelventil wird so offen gehalten. Damit ist eine direkte Verbindung zu den hinteren Radbremszylindern gegeben. Bei leichtem Bremsen (bis zu einem Leitungsdruck von 33 atü – Um-

schaltdruck –) bleibt dieser Zustand unverändert, das heißt der Leitungsdruck im Ringraum (7) zusammen mit der Federkraft halten den Stufenkolben weiterhin auf Anschlag. Bei stärkerem Bremsen (Leitungsdruck über 33 atü) federt durch die dynamische Achslast-Verlagerung der Wagen hinten aus und über das Gestänge wird die Reglerfeder (6) entlastet.



- 1 - Hinterachsträger
- 2 - Halter für Bremskraftregler
- 3 - Achslenker
- 4 - Gestänge für Bremskraftregler

Normallage
(Reglerfeder gespannt)

