

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

Mitgliedermagazin



PETER PLECHINGER:
VON 1972 BIS 2006 NUR K 70
GEFAHREN (TEIL 1) **SEITE 5**



IN 45 JAHREN NUR 55 KILOMETER
JUNGFRAU VON AUSTRIA - TEURER TRAUM
Seite 15



ELEKTRISCHE BENZINPUMPE
NACHRÜSTEN **Seite 31**



VORLETZTER TEIL:
SANDMANN'S WELT
DER LETZTE ROADTRIP
Seite 37



VORSTAND

1. VORSITZENDER, INTERNATIONALE KONTAKTE

Ingo Menker
Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck
Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

2. VORSITZENDER

Ralf Knispel
Haldener Str. 213, 58095 Hagen
Telefon: +49 (0) 15 1/12 62 39 75 • eMail: ralf_knispel@web.de

3. VORSITZENDER, KOMMISSIONIERUNG TEILEPOOL

Mario Thimm
Kuckucksheide 10 • 29308 Winsen (Aller)
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05 • eMail: auto@teilethimm.de

TEILEPOOL
zu erreichen unter:
HOTLINE: +49(0) 2624/2320
oder per Mail: peter@rodenberg.name

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER, TEILEPOOLVERWALTUNG, KOMISSARISCHER KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

Peter Rodenberg
Waldstraße 13 • 56204 Hillscheid
Telefon: +49 (0) 26 24/23 20 • eMail: peter@rodenberg.name

REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de

VERSAND

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck • +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

DRUCK

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

jeweils: 1. Ausg. am 1. November, 2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

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

Wir sind Mitglied im



BANKVERBINDUNG 1. INT. K 70 CLUB E.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)
Kontonummer: 50 54 43 73 00
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Kanaalweg 22
1121 DP Landsmeer
sergevandondelaar@wxs.nl

MITGLIEDERKONTAKT:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND:

Rabobank
Rekeningsnummer
NL26RABO0104449284
Kontoinhaber: P.R. Hasper

TITELFOTO: VOLKSWAGEN WERBUNG
RÜCKSEITE: MODELLVERGLEICH ALT vs. NEU

KEINE GROSSEN NEUIGKEITEN

TEXT: INGO MENKER

Abgaben angeht, als auch in Hinsicht auf Zulassungsregularien und drohende Fahrverbote. Ab und zu kommen aus gewissen Ecken gewisse Murmeleien und die im und für den DEUVET Aktiven wissen von Leuten in Ministerien und Parteien, die der Oldtimerszene nicht wohlgesonnen sind und z.B. denken, daß dieses Hobby ein umweltbelastender Zeitvertreib von reichen Leuten ist, aber das sind irrelevante Einzelmeinungen, die uns nicht beunruhigen müssen. Wie die DEUVET-Aktiven über die Jahre mitbekommen haben, fehlt es diesen Oldtimergegnern zudem an Rückhalt in Politik und Verwaltung, so daß nach dem allgemeinen Erkenntnisstand keine Gefahr droht,

daß wir nicht mehr unterwegs sein dürfen. A propos „über die Jahre“: im DEUVET sind wir mittlerweile schon über 25 Jahre Mitglied. Wie lange genau, müßten wir mal nachschauen, denn im DEUVET werden Jubiläen nicht groß thematisiert.

Bei uns zugegebenermaßen auch nicht, was, wie in letzter Zeit zu hören war, einigen Mitglieder nicht so gut gefällt und diese gebeten haben, hierauf mehr Augenmerk zu richten. Sobald die wichtigen strukturellen und organisatorischen Änderungen bewältigt sind, wollen wir Vorständler uns darum kümmern. Beim ersten Nachdenken, wieviele Mitglieder schon lange Jahre, nicht wenige 20 Jahre und mehr, dabei sind, fiel so richtig auf, daß wir nicht in Monaten, sondern Jahren, gar Jahrzehnten denken. Nicht nur bei uns im K 70-Club, sondern generell in der Oldtimerszene. Bei den Veranstaltungen, an denen wir teilnehmen oder auf den Teilmärkten, die wir besuchen, kennt man nicht nur die Aussteller und Händler seit vielen Jahren, auch dieselben Besucher sieht man immer wieder. Soviel Kontinuität ist doch eine schöne Sache. Allerdings wäre es gut, wenn mehr Nachwuchs das Oldtimerhobby entdecken würde. Autos stehen bei jungen Leuten nicht mehr so hoch im Kurs wie vor 20, 30 Jahren, aber ein aussterbendes Hobby wie Briefmarkensammeln oder Dampftechnik ist die Oldtimerei dennoch nicht.

Zum Schluß soll ein Jubiläum nicht unerwähnt bleiben: die K 70-Fanszene wird 30! Vor 30 Jahren fing es an, Ende 1987 mit einer Kleinanzeige von Arne Kunstmann in der Oldtimer Markt sowie Anfang 1988 mit dem als Initialzündung angesehenen Leserbrief von Manfred Schmidt in derselben Zeitschrift. Im selben Jahr fand auch das erste K 70-Treffen überhaupt statt. Einige Teilnehmer sind heute noch im Club aktiv.

Das kann man nur beachtlich nennen. //



Sind im Moment zu berichten. Die cluborganisatorischen Umbauarbeiten laufen, wie gesagt lassen wir uns von professioneller Seite Hilfestellung geben.

Es muß einiges an Papierkram durchgearbeitet werden, was für die professionellen Unterstützer keine große Sache ist – für uns schon, da keiner von uns sich in diesem Bereich auskennt. Wir sind aber guter Dinge, denn unsere Buchführung ist vollständig und nachvollziehbar.

Die K 70-Post hat sich dank des Engagements von Andreas und erfreulich vielen anderen Mitgliedern, die Material und Stories beisteuern, sehr positiv entwickelt und die Club-Homepage soll demnächst ebenfalls aufgearbeitet werden.

Bei dem seit Jahren zähfließend-ermüdenden Thema Scheibendichtungen gibt es leider keine neuen Nachrichten. Angeblich sollte jetzt mit der Produktion der Nullserien-Dichtungen zum Testen und Ausprobieren begonnen werden, aber konkrete Informationen haben wir nicht erhalten. Auf eine schriftliche Nachfrage von Mario wurde geantwortet, daß man bald etwas sagen könnte. Was gesagt werden könnte, wurde nicht gesagt. Nun ja, hoffen wir mal das Beste und denken an die vielen Jahre, mit der wir uns nun mit diesem leidigen Thema beschäftigen. Da kommt es, salopp gesagt, auf ein paar Monate auch nicht mehr an.

Im März wollen Ralf und ich zur DEUVET-Jahreshauptversammlung, um zu schauen, was sich in der Szene und in der Verkehrspolitik tut, bzw. im letzten Jahr getan hat. Politisch wahrscheinlich nichts aufgrund der diversen Wahlen im Vorjahr und der immer noch nicht (Anfang Februar) vorhanden seienden Bundesregierung. Was uns nicht weiter stören sollte, denn die letzten Jahre hat die Politik uns Oldtimerfans erfreulicherweise in Ruhe gelassen, sowohl was Steuern und

2 IMPRESSUM

3 EDITORIAL
Das dritte Wort

5 ALTE ZEITEN
Peter Plechinger: Von 1972 bis 2006 nur K 70 als Alltagsfahrzeug gefahren

10 DIES & DAS
Ingo Menker sucht... wer kann helfen?

11 PINGSTTREFFEN 2018
Datumskorrektur

12 TRAUIGES
Abschied von Peter Pawlowski

13 PRESSEFUNDSTÜCK
Als der DKW noch ein Trauma war

15 SENSATIONSFUNDSTÜCK
Die Jungfrau von Austria

25 K 70 MÖBEL

27 WISSENSWERTES
Zeigt her eure Füßchen, zeigt her eure Schuh - Felgen- /Reifenkunde mit Markus Retz

31 PETER'S BASTELSTUNDE
ELEKTRISCHE BENZINPUMPE NACHRÜSTEN

35 JENSEITS DES GROSSEN TEICHES
Keiner da in Kanada

37 SERIE
Sandmann's Welt:
Der letzte Roadtrip

41 NIEDERLANDE
Einladung zum Bollenstreek-Treffen bei Jos und Ellen

VOLKSWAGEN K 70L

75 PS, EZ 1/73

750 €

VW K70 L Oldtimer Volkswagen, NSU

Preis: 750 €

016731987512

Details

Ort:	Goethestraße, 05217 Sachsen - Burgstädt
Marke:	Volkswagen
Modell:	Anders
Kilometerstand:	12
Erstzulassungsjahr:	1973
Erstzulassungsmonat:	01
Kraftstoffart:	Benzin
Leistung (PS):	75
Getriebe:	Manuell
Schlagwörter:	Oldtimer

Beschreibung

Biete meinen Oldtimer zum Restaurieren an. Ist zu 95% komplett und hat eine gute Grundsubstanz. Das Auto stand 30 Jahre trocken, mehr muss ich nicht sagen.)

Papiere sind leider verschollen und müssen neu beantragt werden.

Keine Sinnlosen Verhandlungen, keine Ratenzahlung und auch kein Tausch. FESTPREIS!!!

Da Privatverkauf keine Garantie oder Rücknahme.





VON 1972 BIS 2006 NUR K 70 ALS ALLTAGSFAHRZEUG GEFAHREN

Im Powerslide noch bei Linksverkehr und „einladenden“ Sandstraßen im Sommer 1967 in Schweden

ZUR SACHE AUS DAMALIGER SICHT

TEXT & FOTOS: PETER PLECHINGER

Für manchen aktuellen Oldtimer-Liebhaber mag diese Überschrift etwas befremdend, wenn nicht gar schockierend klingen. Doch natürlich war es so, denn der K 70 wurde ja nicht als Oldtimer „geboren“. Einiges wurde damals anders gesehen als heute, und darüber möchte ich berichten.

34 Jahre lang nur diesem Fahrzeugtyp im Alltag „die Treue“ zu halten, das gibt es wohl nicht allzu häufig, wie ich annehme. Auch unter den „Veteranen“ unter uns wird mir das wahrscheinlich jeder bestätigen können.

Wie kam es überhaupt dazu, mich 1971/72 gerade für diesen Typ zu interessieren?

Vorgeschichte:

Deutlich vor dieser Zeit, ab 1960 fuhr ich in Wien drei verschiedene Steyr-Puch „Rennsemmeln“ (Puch Bo-

xer-Motoren von 16-30 PS mit eigenem Getriebe in der FIAT 500-Karosseriehülle, an Stelle der immer müden, langweiligen und anfälligen Turiner Twin-Motorkonstruktionen). Kein Auto hat mir bis heute jemals so viel Spaß bereitet, wie insbesondere der Steyr-Puch 650 TR I (dies war die „Basis-Ralley-Ausstattung nicht nur des Monte-Carlo 1966 Gewinners in der Klasse bis 850 ccm, sondern des Gewinners der Rallye Europameisterschaft 1966; der Pole Sobieslaw Zazada ließ damals alle Abarth- und Mini-Cooper-Konstruktionen dieser Klasse hinter sich). 1966 hatte ich mir so ein Prachtstück als Neuwagen noch „persönlich bei Johann Puch“ in Graz/Thondorf abgeholt; allerdings mit auf 30 PS gedrosseltem Motor voll alltagstauglich, bereits bis 140 km/h schnell und fast konkurrenzlos in engen Kurven wie ein Go-Kart zu fahren. Noch dazu war er sehr haltbar (mit „losgelassenen Pferden“, angepassten Rennreifen und umfangreichen, frei wählbaren Getriebeübersetzungen waren diese Kugelblitze in Bergrennen



Peter Plechinger

Jahrzehnte lange nicht zu schlagen).

Mehrmals bin ich damit zwischen Süd-Italien (Urlaub) und Schweden (Ferial-Praxis) hin-und her gependelt; häufig dabei 2.000 km in zwei Tagen geschafft (1967 bei nur 50% Autobahn) und dabei nie das Auto, aber so manche Meinung über so einen Zwerg „auf den Kopf“ gestellt. Volvo-Fahrer in Schweden hatten beim überholt werden genauso ihren Hut gezogen, wie FIAT 850 Sportcoupé-Fahrer in Italien ihre Sonnenbrillen abgenommen, an denen ich bei jeder beliebigen Steigung „vorbei flog“, während sie im Flachen wieder an mir vorbeizogen. Aber sie nahmen das nie krumm, ganz im Gegenteil: ich wurde oft zum Kaffee eingeladen, wenn sich die Gelegenheit gerade zufällig ergab, dass man sich an den Tankstellen wieder traf; Bleifußfahren kostet seinen Tribut...

Nur einmal gab es fast schon eine Art kleines, aber nie ernst gemeintes „Prestigeduell“ zwischen mir und 2 Italienern in einem Lancia Fulvia Coupé auf verkehrssamer Straße im Bergland (Karstgebiet) von Ljubljana

nach Triest. Dass mich „der Italiener“ mit seiner 3-fachen PS-„Übermacht“ zunächst auf der geraden Ausfahrt aus Ljubljana jederzeit überholen konnte (kaum ernst zu nehmende Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen), war natürlich kein Thema.



1966 Rennpuch-650 TR von Sobieslaw Zazada

Doch bald, nach wenigen Serpentinaen im beginnenden Karstgebirge, „saß“ ich ihm schon „im Nacken“. War zunächst natürlich trotzdem scheinbar keine erwähnenswerte Sache für ihn, denn in den übersichtlichen Kurven war's einfach zu eng, um sicher überholen zu können, und auf den geraden Abschnitten konnte er mühelos davon ziehen. Doch die Kurven wurden immer enger und unser Abstand voneinander auch und dies dann fast konstant.

Den italienischen Fahrer packte schließlich mit seinem – für damalige Verhältnisse - durchaus sehr anerkannten, neuwertigen Sportwagen doch der Ehrgeiz, mich auch in den Kurven abschütteln zu wollen. Das ging so lange gut, bis ihm einmal doch ein kleiner, ungefährlicher „Ausrutscher“ passierte. Da blinkte er mir die nächste Kurve zum Überholen frei und ich konnte endlich in „Puch-Manier“

Nachrüstung mit Cibibi-Weitstrahlern für sicherere Nachtfahrten im Herbst 1977





Entspricht ganz der (damals leider nie fotografierten) Rückansicht meines früheren Steyr-Puch 650 TR

(d. h. etwa im harmlosen 10-20° Powerslide-Winkel) durch solches „vom Auto“ besonders geliebten Kurvenbahnen-Wedeln (mit Unterstützung des Pos). Bald verlor ich den Lancia aus dem Rückspiegel.

dem Auto aus und schwenkte scheinbar unmotiviert plötzlich auf Englisch um: „...but first of all, you are an excellent driver!“... Darauf war ich wirklich nicht gefasst, denn es ging mir ja nur um den Kurvenspaß dabei.

An der letzten jugoslawischen Tankstelle vor der italienischen Grenze füllte ich noch meinen Tank voll. Auch die Italiener taten dies anschließend, und der Fahrer begrüßte mich (mit anerkennendem Blick auf mein Auto) mit erhobenem Daumen. Er wusste noch nicht, dass ich besonders gerne mit Italienern in ihrer Sprache über Autos plauderte, und so kamen wir leicht ins Gespräch.



Peter Plechinger 1968 mit seinem 650TR, Höflein Donau

Trotz des Europameisterschaft-Erfolgs blieb für die meisten Italiener „Steyr-Puch“ unaussprechlich und damit unbekannt, und so wollte er natürlich zuerst alle Details über den Motor und das Fahrgestell wissen, denn dass es sich hierbei weder um einen FIAT 500 noch um einen Abarth handeln konnte, hatte er schnell erkannt. Während meiner Ausführungen stieg auch sein - durchaus die Ohren spitzender Vater, mit dem Aussehen eines „gran Signore tipo Vittorio de Sica“ - aus

Nicht wegen dieses Kompliments, sondern rein aus Neugierde wollte ich 1969 mal auch die Nordschleife des Nürburgrings mit dem 650 TR abtasten. Ein FIAT Jagst 750-Besitzer fuhr aus Interesse die erste Runde mit, denn er war felsenfest überzeugt, dass der Kleine 650 TR seinem Wagen wohl nicht „das Wasser reichen“ könnte. Also versuchte ich mich schon ein wenig in die Kurven „reinzuhauen“, was

das Zeug hielt. Der arme Beifahrer neben mir wurde bald sehr bleich (keine Gurte), und nach der ersten „Aufwärm- oder Kennenlernrunde“, mit einem schon starken Übersteuerungs-Effekt am Schwalbenschwanz und einer Zeit von 13 Minuten, stieg er mit zitternden Knien aus und übergab den Beifahrersitz an eine motorsportbegeisterte junge Dame, die allerdings angesichts seines bedauernden Ausdrucks schon etwas zögerte, überhaupt



Puch Bergspringer



Puch 650 TR mit gehobener Rallye-Ausstattung



Wettbewerbs-Motor Puch 650 TR 35000.- € Klasse

einzusteigen. Ich beruhigte sie jedoch und versprach ihr, die Strecke nicht so schnell wie mit ihm „durchsliden“ zu wollen. Zu meiner eigenen Überraschung wurde aber trotzdem eine Zeit von 12'30“ draus und – im Gegensatz zum „starken“ Mann - die Dame war höchst vergnügt (sie schwärmt sogar noch heute davon). Als Student konnte man sich damals allerdings noch nicht leisten, beliebig viel Gummi auf der Straße liegen zu lassen. Deshalb blieb es nur bei diesen beiden Runden. Ob der Jagst-Fahrer seine „Krücke“ danach dem Händler wieder zurück gegeben hat, weiß ich nicht.

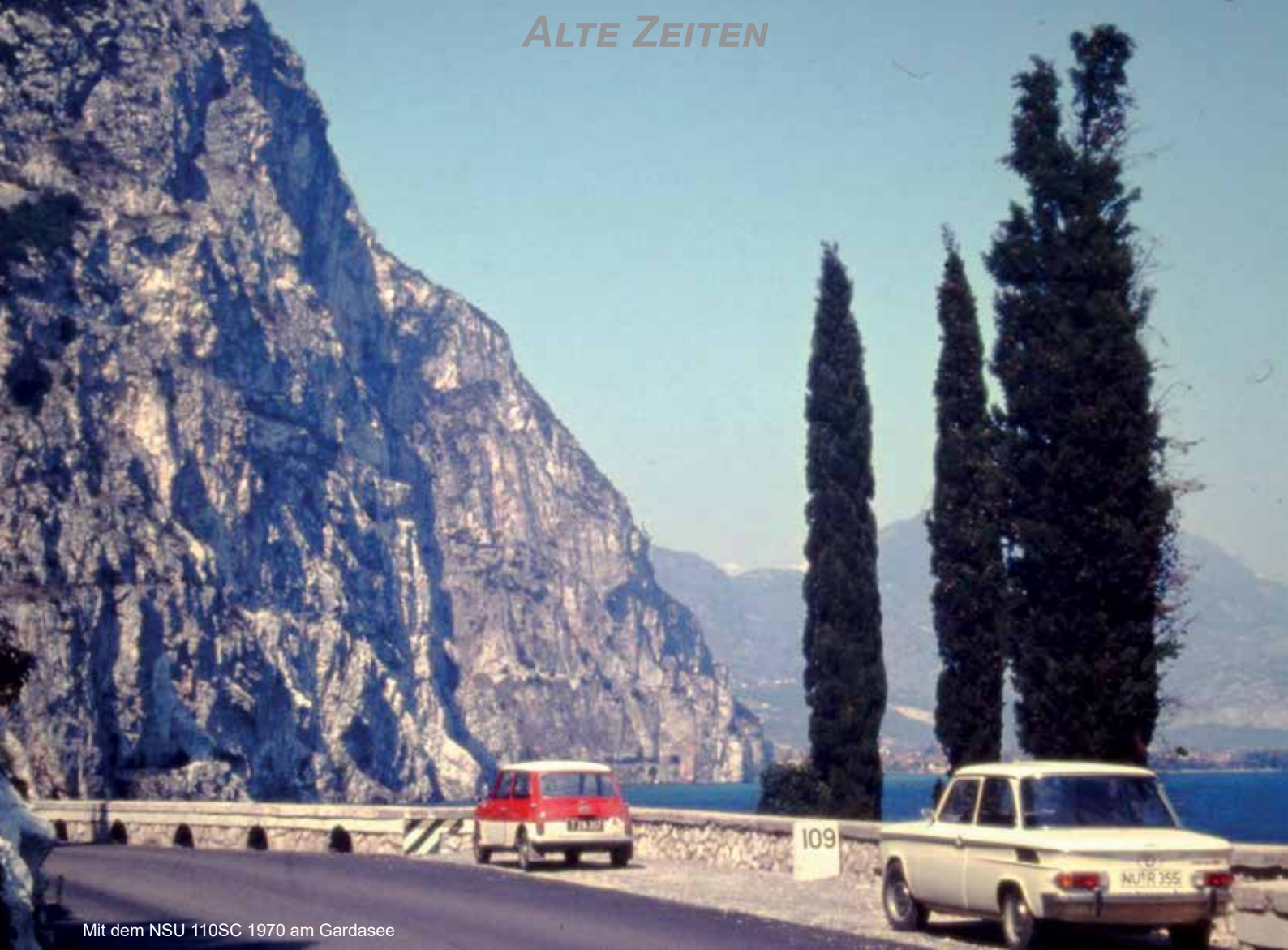
Diesen letzten Steyr-Puch hatte ich schweren Herzens dann 1970 in Bregenz im Gegenwert von 2.500,- DM verkauft, denn in Wien berichtete mir meine Mutter von der eingetroffenen Einberufung zum Heer, der ich nicht

folge leisten wollte, weil ich gerade in Ulm bei AEG-Telefunken in einem Raumfahrt-Projekt als Systemingenieur einen interessanteren Job bekam. Folglich wurde meine Abmeldung vom Wiener Wohnsitz und der Verkauf ratsam (heute wäre das gleiche ferrarirote Puchertl - mit oder ohne vier Zusatz-Scheinwerfer - mehr als 20.000,- € wert. Ein Hobby dieser Größenordnung würde ich mir heute kaum mehr leisten wollen: es gab damals wenigstens diesbezüglich doch eine Art von leichter leistbarem Spaß; im Steyr-Puch Freundeskreis in D sind heute hohe Ausgaben in der Höhe für Wettbewerbszwecke üblich).

1970 noch in Neu-Ulm wohnhaft, bin ich nach dem Steyr-Puch in den nächstbesten luftgekühlten Heckmotorwagen umgestiegen: einen NSU 110SC mit 60 PS-Maschine, der sollte also ein Einstieg in die nächsthöhere Klasse

2017: Steyr-Puch Treffen in Graz-Thondorf





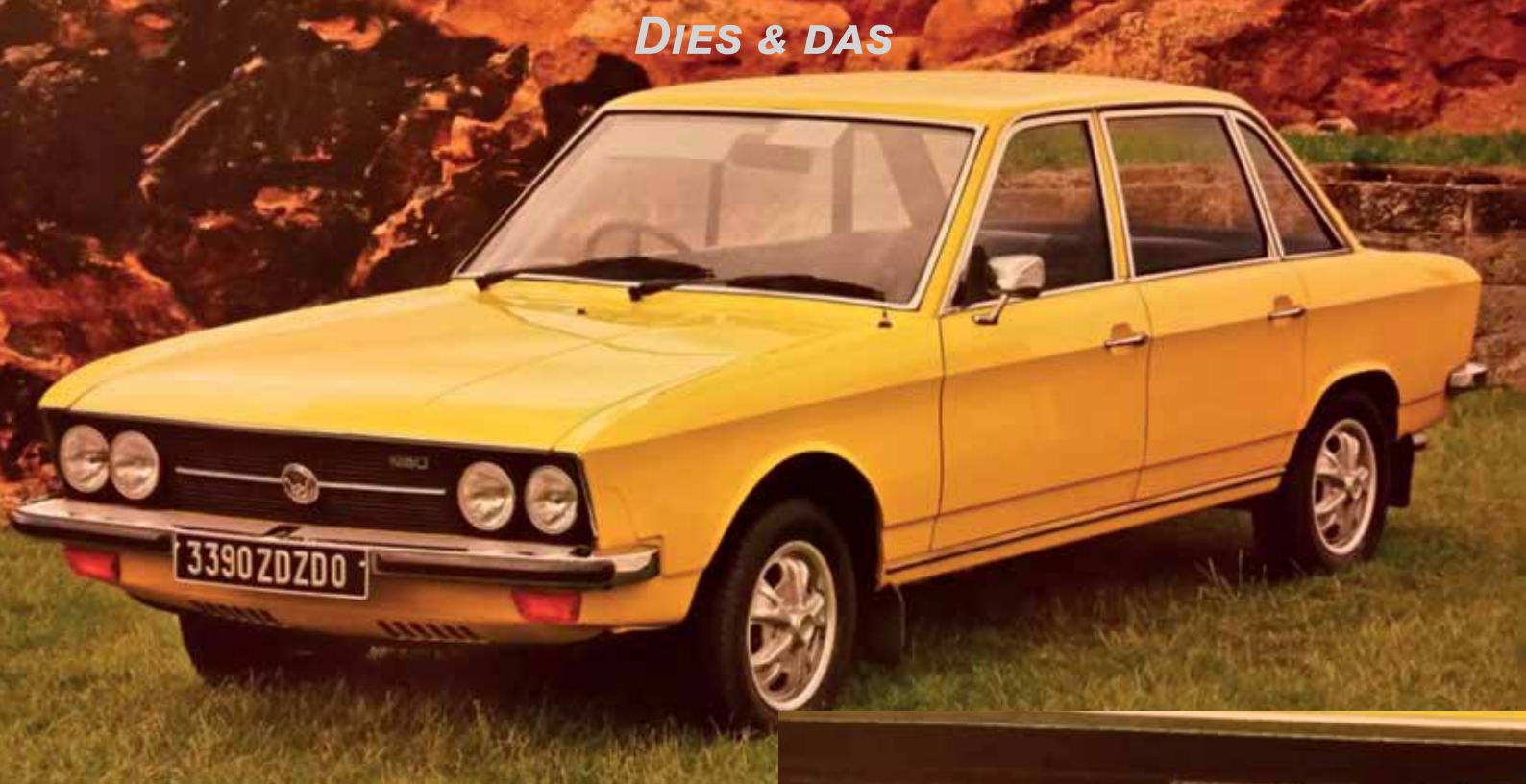
Mit dem NSU 110SC 1970 am Gardasee

werden: doppelt soviele Zylinder, Kubik und PS, aber nur 12% höhere Spitze. Der Kofferraum war sogar deutlich mehr als doppelt so groß. Nur die Haltbarkeit war auf halber Strecke schon vorbei: Konstruktionsfehler letzter Zylinder, den evt. um 65.000 km „die Hunde beißen“, da die bereits ausgiebigst erhitzte Luft der vorderen drei Zylinder den armen letzten auch noch kühlen sollte). So etwas kann einem wesentlich gleichmäßiger gekühlten Boxermotor – zumindest mit haltbarem Motoröl - kaum passieren. (Später dachte ich, erst recht keinem wassergekühlten Motor...).

Zwar war die Reparatur des letzten Zylinders im 4-Zylinder-NSU zum Ausgleich durchaus „genial“ einfach, da diese paarweise ausgetauscht werden konnten; nach nur 2-stündigem Werkstatt-Zwangsaufenthalt und einem Reparaturpreis am heute „untersten vorstellbaren Ende“ konnte ich wieder weiterfahren. Doch der vermeintliche Spaß, mit diesem Motor nochmals bis 155 km/h zu fahren, war endgültig vorbei. Trotz anschließender Anhebung des Motorraum-Deckels. //

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE DER K 70-POST ERZÄHLT PETER, WIE ER ZUM K 70 KAM.





TEXT & FOTOS: INGO MENKER

Wem ist dieser Wagen bekannt? Rechtslenker ist i.O., der Knubbel auf dem Windleitblech ist erkennbar. Der Spiegel sitzt schief. Ro80-Felgen und ein Fan-Frontemblem, was mir völlig unbekannt ist. Das Kennzeichen ist verfremdet, wie alle in diesem Kalender, die Schrift ist französisch. Die letzten drei Kalender konnte ich gerade bei einem Werksverkauf abgreifen. //



Foto: A. Kernke

Anm. d. Redaktion: Ein solches „Fan-Frontemblem“ ist in meiner Sammlung zu besichtigen!

Von wem mag diese Weihnachtskarte sein? //



FEHLERTEUFEL EINGESCHLICHEN!

Durch einen Übertragungsfehler ist in der letzten K 70-POST versehentlich ein falsches Datum für unser Pfingsttreffen erschienen.



Grundsätzliches:
Wir haben Pfingsten **NICHT** verlegt!

Es findet - wie in allen Kalendern offiziell angekündigt - selbstverständlich nach wie vor am

Pfingstsonntag dem 20. Mai und
Pfingstmontag dem 21. Mai

statt.

Da Jutta und ich einige Erfahrungen bei diversen Pfingsttreffen gesammelt haben und auch Spass am Organisieren solcher Veranstaltungen haben, haben wir uns entschlossen, 2018 unser drittes Treffen im Hunsrück auszurichten. Da wir im Westerwald wohnen, war das erste Treffen im Westerwald, das zweite Treffen war an meinem damaligen Arbeitsplatz, der Eifel. Nun, da ich jetzt über drei Jahre im Hunsrück arbeite, habe ich mich entschlossen, das dritte Treffen im Hunsrück vorzustellen.

Start und Ziel ist das Burgstadt Hotel Kastellaun, in dem wir von dem Hotelier Heiko Stemmler begrüßt werden. Das Hotel bietet die ein oder andere Überraschung, die man in Hunsrück nicht erwartet. Natürlich haben wir einige Adressen für Übernachtungen beigefügt. Für Campingplätze ist auch gesorgt.

Bitte bedenkt, dass der Hunsrück touristisch gut erschlossen ist, so dass in der Pfingstzeit das Zimmerkontingent begrenzt ist.

DARAUSS RESULTIERT, DASS DAS PFINGSTTREFFEN DES 1. INTERNATIONALEN K 70 - CLUBS VOM 19. BIS 21. MAI 2018 IN KASTELLAUN / HUNSRÜCK STATTFINDET!

Der Organisator Peter Rodenberg sowie die Redaktion der K 70-POST bitten diesen Fehler zu entschuldigen. Wir hoffen, dass Ihr trotzdem passend am Termin im Hunsrück eintrefft. //



WICHTIGE INFO

Das Burgstadt Hotel Kastellaun am Treffpunkt des Pfingsttreffens 2018 hält bis zum 1. April unter dem Stichwort „K 70-Treffen“ vergünstigte Unterkünfte bereit.

Unser langjähriges Mitglied

Peter Pawlowski

aus Sottrum

ist leider am 11. Januar 2018
für immer von uns gegangen.



Wir werden Peter als stets freundlichen und hilfsbereiten Clubkameraden
in angenehmer Erinnerung behalten.

Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen. //

Als der DKW F 12 noch ein Traumaauto war

FREIZEIT Reinhold Albert erinnert sich an seinen Einstieg in die Mobilität. Bei einem Radbruch hat er großes Glück gehabt.

Bad Königshofen/Ebern – Reinhold Albert, Heimatpfleger im Kreis Rhön-Grabfeld, ist aufgrund seiner zahlreichen Termine ein Vielfahrer. Bei seinem fahrbaren Untersatz legt er entsprechend Wert auf Sicherheit und Zuverlässigkeit. Im Gespräch blickt der einstige Beamte der Polizeiinspektion Ebern zurück.

Wann haben Sie Ihr erstes Auto gekauft, was hat es gekostet und welche haben Sie sich später zugelegt?

Reinhold Albert: Mein erstes Auto war ein metallicblauer VW Käfer 1303 LS mit 55 PS. Es kostete 1972 7600 DM. Als 1979 unser erstes Kind geboren wurde, mussten wir es verkaufen, da es zu klein für die größer gewordene Familie war. Wir haben es immer bereit, weil es ein prima Auto war. Die ältere Dame, die es kaufte, hatte noch lange ihre helle Freude daran. Ich glaube, es war über 20 Jahre im Einsatz.

Was ist Ihr Traumwagen und warum?

Eigentlich habe ich keines und brauche auch kein Traumaauto. Ich bin sehr zufrieden mit meinem jetzigen Pkw – einem VW-Passat-Kombi.

Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr?

Etwas 25 000 bis 30 000 Kilometer.

Wenn einmal was kaputt ist, was reparieren Sie selbst?

Nichts, da ich technisch völlig unbegabt bin.

Wie oft waschen Sie Ihr Auto?

Je nach Bedarf. Ich jage es aber mindestens alle 6 Wochen einmal durch die Waschanlage.

Hand aufs Herz, fahren Sie gerne schnell und gab es deshalb schon mal Ärger mit der Polizei?

Nein, ich halte mich in der Regel an die Geschwindigkeitsbeschränkungen, was aber nicht heißt, dass ich noch nicht geblizt wurde. Dies geschah in den über 40 Jahren, seit ich den Führerschein habe, insgesamt erst dreimal. Es war jeweils nur ein Verwarnungsgeld fällig. Nobody is perfect.

Hatten Sie schon einmal eine größere Autopanne?

Eigentlich nicht. Nur Kleinigkeiten bislang: An der Via Mala in der Schweiz zum Beispiel ließ sich einmal der Kofferraumdeckel des Wagens nicht abschließen, worauf wir uns mit einem dünnen Draht behelfen mussten. Dann mussten wir einmal während einer anderen Urlaubsreise eine Werkstatt aufsuchen. Dauer des Zwangsaufenthalts: drei Stunden. Das war aber auch schon alles!

Können Sie sich vorstellen, ein Elektroauto zu kaufen?

Warum nicht. Voraussetzung ist allerdings, dass der Preisunterschied zum „normalen“ Auto nicht mehr so groß ist, wie es derzeit noch der Fall ist.

Was war Ihre bisher weiteste Fahrt beziehungsweise Urlaubsreise mit Ihrem Auto?

Im vergangenen Jahr war unser Jüngster zu einem Französisch-Sprachkurs in Montpellier in Südwest-Frankreich. Meine Frau und ich haben ihn hingebacht und fuhren nach einigen Tagen Aufenthalt dort weiter über Monaco, die italienische Riviera und Verona nach Südtirol. Dann ging es wieder zurück nach Hause. Das waren 3000 Kilometer.

Fällt Ihnen zum Thema Auto eine außergewöhnliche Geschichte ein?

Noch heute erinnere ich mich sehr gut an ein Erlebnis Anfang der 1970er Jahre. Ich hatte gerade meinen Auto-Führerschein erworben. Mein Vater Hans Albert hatte zu dieser Zeit einen VW K 70, den ich hin und wieder benutzte. Eines Tages bog ich im Unterdorf in meinem Heimatdorf Sternberg von der Hauptstraße nach links in eine Nebenstraße ab.

Als ich das Lenkrad eingeschlagen hatte, nahm ich vorne links einen Schlag wahr und mein Auto schleuderte. Ich war Gott sei Dank nicht sehr schnell unterwegs. Mit Entsetzen musste ich feststellen, dass das rechte Vorderrad einfach abgebrochen war. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn dieser Bruch bei einer Überlandfahrt mit hoher Geschwindigkeit geschehen wäre. Als Ursache für diesen ungewöhnlichen Radbruch glaubten wir zunächst, dass die beengten Verhältnisse in unserem Dorf hierfür ursächlich waren, denn um in die Garage zu kommen, musste stets über die



Damals ein Luxusgefährt: Der DKW F 12 war in den 1960er Jahren das Familienauto der Familie Albert und Nachfolgemodell des Goggomobils. Das Foto, das 1968 aufgenommen wurde, zeigt (von links) Reinhold Albert, seinen Bruder Herbert und Cousin Wolfgang Silbersack. Fotos: Albert



Sein erstes Auto: der VW-Käfer 1303 LS von Reinhold Albert



Schutzengel fuhr mit: 1973 machte sich bei Reinhold Albert ein Rad am K 70 beim Abbiegen in Sternberg selbstständig.

Gehsteigkante gefahren werden. Hierdurch, so vermuteten wir, hatte das Material im Lauf der Jahre Schaden genommen und war gebrochen. Unser Vater ließ das lädierte Auto durch die VW-Vertragswerkstatt in der Kreisstadt abschleppen und reparieren. Ihm wurde zugestanden, die Ersatzteile kostenlos zu erhalten, für die Reparatur aber müsse er bezahlen, hieß es.

Wenige Wochen später besuchte uns Ortpfarrer Guido Grünsfelder. Er berichtete, dass bei ihm kürzlich ein Monteur der Glockenfirma Perner aus Passau weilte, der an den Kirchenglocken Arbeiten vorgenommen hatte. Dieser hatte ihm beiläufig erzählt, dass bei seinem Volkswagen K 70 ebenfalls ein Rad gebrochen war und er richtig großes Glück hatte, über-

haupt noch am Leben zu sein. Nachdem wenige Tage später über diese Materialermüdung bei dem betreffenden Automodell auch noch ein Zeitungsbericht erschienen war, suchte mein Vater erneut die Werkstatt auf – und bekam dann auch noch die Reparaturkosten ersetzt.

Das Gespräch führte Alfred Kordwitz.

Quelle: Hassfurter Tagblatt
Dank an Manfred Heil für die Übersendung

DIE JUNGFRAU VON AUSTRIA

Volkswagen K70 "NEUFAHRZEUG"
55km!!!

21.900 €



TEXT: ROBERT AICHINGER, MARKUS RETZ, ANDREAS KERNKE - FOTOS: MOBILE.DE

Die Geschichte zu diesem Fahrzeug ist mehr als kurios, ja sogar fast unglaublich!

Ein Bekannter des Besitzers erklärte Markus Retz auf dessen eMail-Anfrage: „Leider war bei der Abholung damals zu wenig Zeit, um die Geschichte mit Bildern dokumentiert zu haben! Der K 70 wurde nach dem Kauf 1971 mit Hilfe von Werkstattkennzeichen in die 54 Kilometer entfernte heimatische Garage gefahren, dort wurde der K70 quer in eine 2-fach-Garage eingeparkt und stand dort bis zuletzt!

Es war gar nicht gar nicht so einfach, das gute Stück dort wieder zu befreien!

Der „1. Besitzer“ ist ein großer VW Liebhaber! Er ist mittlerweile deutlich über 80 Jahre alt und war bis vor zwei Jahren noch berufstätig!!! Ein lustiger und sehr interessanter Zeitgeist!

Der K70 gehörte eigentlich einer „amerikanischen Reisegruppe“ die damals in Österreich einige Fahrzeuge stationiert hatte. Die Idee dahinter: wenn eine Delegation amerikanischer Wanderer nach Österreich kam, standen ihnen verschiedene PKW, vorwiegend der Marke Volkswagen, zu Verfügung. Der K 70 wurde aber scheinbar vergessen – oder es war den Reisenden schlichtweg zu mühsam, den K 70 auszuparken!

Der Kaufpreis wurde damals auch tatsächlich nach Amerika überwiesen!

Unglaublich oder? //

AVEG VW-VERTRIEB ELTZ GESELLSCHAFT M. B. H.
4021 Linz, Salzburgstraße 880, Postfach 253, Telefon (0 73 23) 52 3 31
Betreiberkennung: Allgemeine Sparkasse in Linz, Zweigstelle Volksspark, Hofbaustr. 200-200/1

Kaufvertrag Nr. 30835

Verkäufer: Fa. Horitz / Gebilinger

Modell: K70L 90PS 481194
Farbe: Maya Metallic
ab Grenze Salzburg, verzollt, zum vollen Listenpreis von 9.360,-
Frachtabholung Grenze-Linz und Verbringung 272 3.50,-
Mehrwertsteuer metallic 1.476,-

Gesamtpreis: 9.360,-

Zahlung: Der Käufer leistet bei Auslieferung eine Anzahlung von ...
1. Lieferzeit: ...
2. Eigentümergebiet: ...
3. Finanzierung: ...
4. Kündigungsrecht: ...
5. Die Rechte an diesem Vertrag sind nicht übertragen.
6. Der Käufer ist an diese Bestellung fest gebunden.
7. Die Rechte an diesem Vertrag sind nicht übertragen.
8. Die Rechte an diesem Vertrag sind nicht übertragen.
9. Die Rechte an diesem Vertrag sind nicht übertragen.
10. Besondere Vereinbarungen: KV Nr. 30087 (Bsp) ist durch diesen KV ersetzt.
11. Vereinbarung: Der Käufer bestätigt für den Käufer das Fahrzeug ein Halbfabrikat, Ersatz- und Verbraucherteile auch bei VW VOLKSWAGENVERTRIEBSGESELLSCHAFT M. B. H. WAG.
12. ERKLÄRUNG: Der Käufer erklärt, daß er die erforderliche Kraftfahrzeug-Steuer ...
Linz, den 14. 10. 72
i. d. P. Gebilinger
Kaufvertrag des Käufers











Technische Daten

Preis	21.900 € <i>Ohne Bewertung</i>
Fahrzeugzustand	Keine realistische Preisbewertung möglich. Unfallfrei
Kategorie	Limousine
Herkunft	EU-Ausführung
Kilometerstand	55 km
Hubraum	16.000 cm ³
Leistung	66 kW (90 PS)
Kraftstoffart	Benzin
Anzahl Sitzplätze	5
Anzahl der Türen	4/5
Getriebe	Schaltgetriebe
Erstzulassung	12/1972
Anzahl der Fahrzeughalter	1
Farbe	Braun Metallic
Innenausstattung	Velours, Schwarz

Fahrzeugbeschreibung

VW K70

Der VW K70 wurde von einem VW Liebhaber am 14.11.1972 um 93.620.- österreichische Schilling Neu gekauft und im Dezember 1972 für kurze Zeit zum Verkehr zugelassen. Das Fahrzeug hat eine aktuelle Laufleistung von 55km, das entspricht genau der Strecke vom VW Betrieb (AVEG Linz) bis in die Garage des Käufers, in welcher das Auto bis vor kurzem auch stand.

Wie aus den Bildern ersichtlich ist, wurden noch nie Kennzeichen auf dem Fahrzeug angebracht! Der Zustand ist fast unglaublich, beinahe so, als wäre dieser vor 2 Monaten vom Band gelaufen. Der K70 wäre natürlich fahrbereit!





VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70L

90 PS, EZ 3/73

1.800 €

Technische Daten

Preis	1.800 €
Fahrzeugzustand 	Unfallfrei, Nicht fahrtauglich
Kategorie	Limousine
Kilometerstand	24.542 km
Hubraum	1.594 cm ³
Leistung	66 kW (90 PS)
Kraftstoffart	Benzin
Anzahl Sitzplätze	5
Anzahl der Türen	4/5
Getriebe	Schaltgetriebe
Erstzulassung	03/1973
Farbe	Gold
Innenausstattung	Velours, Andere

Ausstattung

Tuner/Radio

Geprüftes Fahrzeug

Fahrzeugbeschreibung

Verkaufe VW K70, seit 1997 abgemeldet, dem Alter entsprechend guter Zustand, einige Roststellen, Motor dreht, auch Tausch möglich (Anfrage bitte mit Bildern)

Privatanbieter

DE-04349 Leipzig

Tel.: +49 (0)172 3418486






Eine weitere Möglichkeit, ein K 70-Heck als Hängeschrank zu nutzen.

Schraubergesetz Nr. 10

Ein Fehler, der Dich wochenlang genervt hat, verschwindet bei der Auffahrt auf das Werkstattgelände und tritt erst beim Verlassen wieder auf!

1. Internationaler K70-Club e.U.

MONTAGEANWEISUNG		MODELL	AGG.	FARBE	LD	BD	LFD. NR.	WOCHE	TAG	ZEIT	KENN-NR.	
		4811	41	717142	027						524 5055	
M-Nummer		102 258 560 819										
Hauptkabelstrang	1.1	4 =SER				5.1	481 603				Stoßstangen	
Lfgs.-Strang vorn	1.2	==				5.2	603				Chromteile	
Armaturen-Leitg.	1.3	4 Δ=002=-				5.3	K70 L				Embleme	
Div. Leitungen	1.4	= 102 599 603				5.4	603				Schließung	
Schalttafel	2.1	L102 599 603				5.5	-				Schmutzfäng.	
Relais	2.2	-				5.6	=---				Zertifikate	
Radio	2.3	-				5.7	=437		=022		Typschild	
Lenkstocks.	2.4	==				6.1	LL				Vorderachse	
Scheiben-Waschanlage	2.5	-				6.2	LL				Lenkung	
Batterie	2.6	==				6.3	-				Hinterachse	
Scheinwerfer	3.1	INL 603				6.4	4		41		Getriebe	
Heckleuchten	3.2	-				6.5	-				Kupplung	
Blinkleuchte	3.3	-				6.6	=916				Motor	
Sonderleuchte	3.4	603				6.7	=		LL 41		Fußhebelwerk	
Karosserie	4.1	560				6.8	LL		41		Kraftstoff-behälter	
Frontscheibe	4.2	-				6.9	---				Räder	
Heckscheibe	4.3	102				7.1	==				Rahmen	
Seitenscheib.	4.4	-				7.2	-				Fahrschemel	
Innen-ausstattung	4.5	42 603				7.3	-				A	
Sitze	4.6	481 42 258 603				7.4	-				B	
Sicherheits-gurte	4.7	-				7.5	-				C	
Klimaanlage	4.8	-				7.6	-				D	
Bemerkung	8.1					7.7	-				E	
Sonstiges	8.2	-				7.8	-				F	

Montageanweisung, wie sie im VW-Werk Salzgitter am K 70 befestigt wurde (zumeist von unten an den Metallfedern des Fahrer- bzw. Beifahrersitzes, daher die wellenförmigen Rostspuren auf dem Papier). Wer kann herausfinden, um was für ein Fahrzeug es sich genau handelte?



ZEIGT HER EURE FÜSSCHEN, ZEIGT HER EURE SCHUH...

TEXT: MARKUS RETZ FOTOS: INTERNET & ANDREAS KERNKE

Oder konkret gesagt: welche Rad/Reifenkombinationen sind für den K 70 möglich?



1. Die Serienstahlfelge: 4,5 x 14 ET, Bereifung 165 R 14 T oder früher S (Erkennungsmerkmal: „eckige“ Belüftungslöcher)

2. Die NSU Ro80-Stahlfelge: 4,5 x 14. Bereifung 165 R 14 T oder 175 R 15 (Erkennungsmerkmal: „herzförmige“ Belüftungslöcher). Bild rechts, rechte Felge. *

3. Die NSU Ro80-Alufelge. 5 x 14. **DIE** 70er-Jahre Felge schlechthin! Hersteller Firma Fuchs aus Meinerzhagen. Erkennungsmerkmal „rundes“ Felgenhorn und eine eloxierte Oberfläche. Im Schmiedeverfahren hergestellt (siehe Fotos nächste Seite). Bereifung 165 R 14, 175 R 14 oder 185/70 R 14. Bild rechts, linke Felge. *





Felgenproduktion bei Fuchs in Meinerzhagen



4. Die „Sondermodell“-Felge: 5 x 14, Hersteller Kolbenschmidt, wird sehr oft mit der Ro80-Felge verwechselt. Unterscheidungsmerkmal zur Ro80-Felge: „eckiges“ Felgenhorn (Rand).

Rad ist im Gießverfahren hergestellt, somit entstand eine raue Oberfläche. Ausstattungscod M 485 oder als Option für 450,- DM. Mögliche Bereifung wäre 165 R 14 oder 185/70 R 14.



5. ATS-Alurad 5,5 x 14. Bekannt von diversen Käfern und Opel Kadett. Felge im Gießverfahren produziert. Oft als „Keksausstecher“ verspottet. Bereifung 185/70 R 14.

6. RONAL-Alufelge (Schachteldesign). 5,5 x 14 oder 6 x 14. Achtung! Hier sind spezielle Flachbund Rad-schrauben erforderlich! Bereifung 185/70 R 14 *



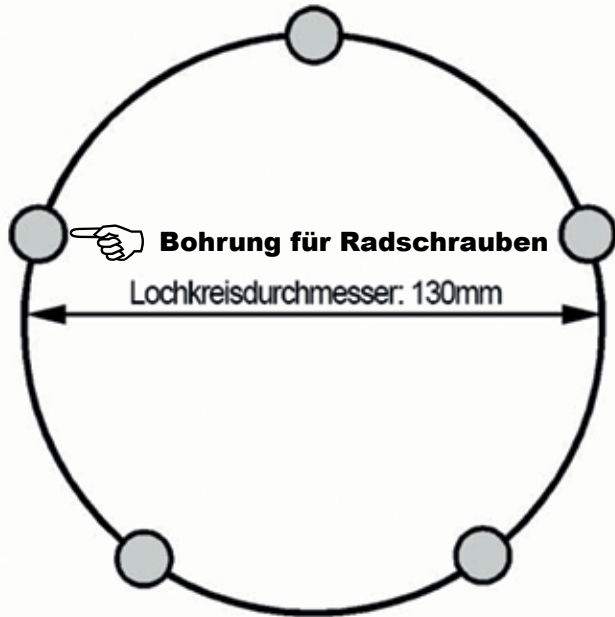
7. ESAB-Alufelge. Größe ist mir nicht bekannt! Joseph Bertrand besitzt einen K 70 mit diesen Felgen. Von einigen als „Belgisches Waffleisen“ verballhornt.

9. diverse Felgen aus dem Porscheprogramm. Grund ist folgender: Der K 70 hat einen Lochkreis von 5 x 130, somit ist die Felgenauswahl sehr begrenzt.

8. COSMIC-Rad. Größe ist mir nicht bekannt. Eventuell nur mit Adapter am Fahrzeug montierbar.

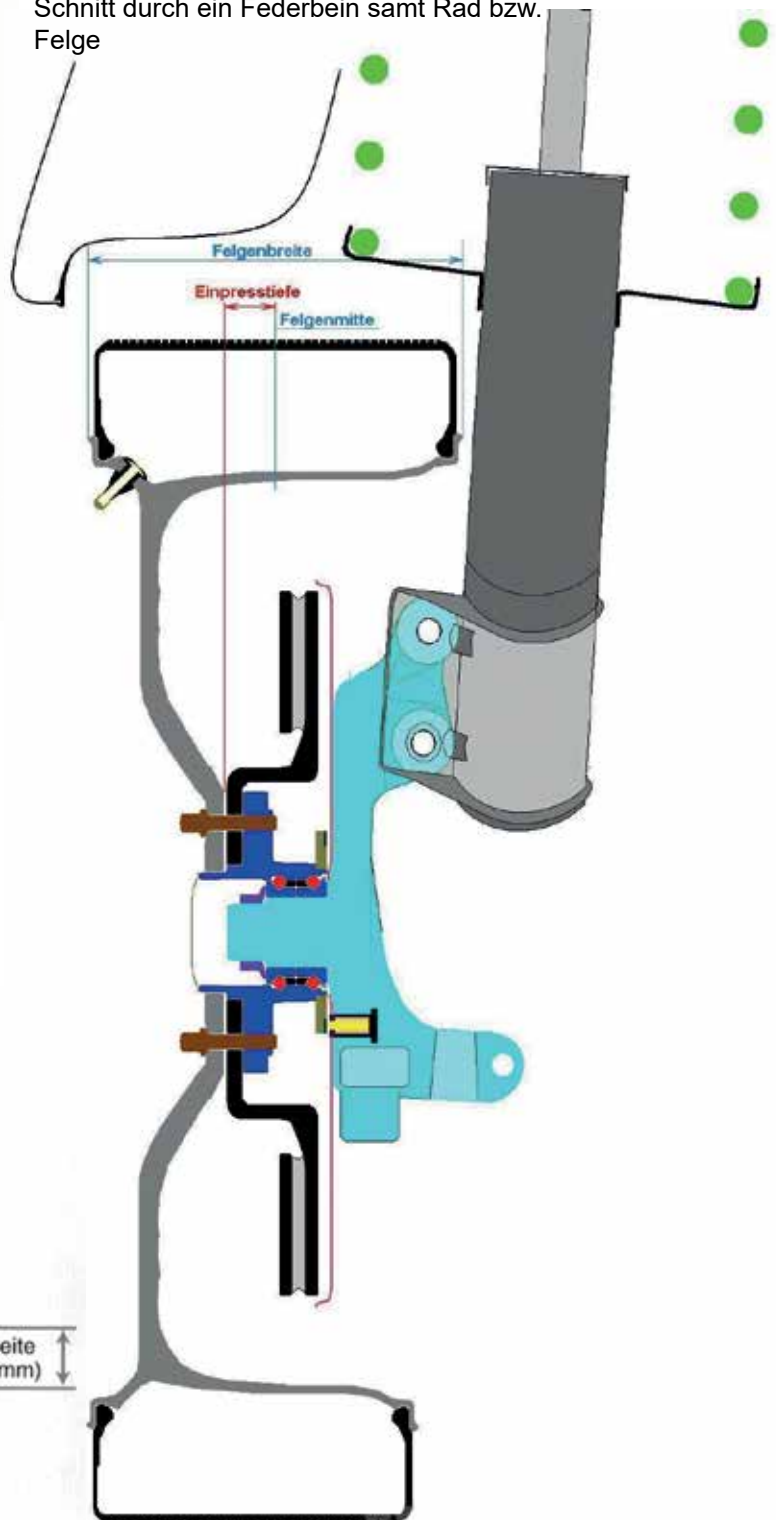
Alle Felgen mit * bitte vor Umrüstung mit TÜV oder Dekra abklären! //

LOCHKREIS? WAS IST DENN DAS? HIER ETWAS K 70-THEORIE:



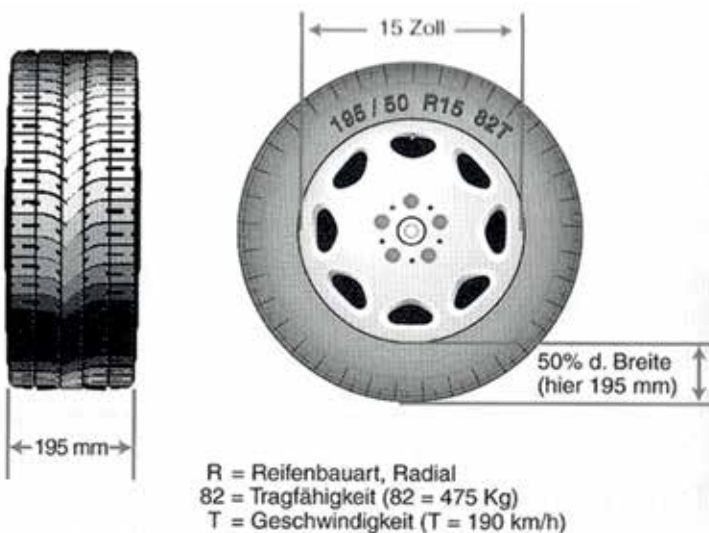
EINPRESSTIEFE?

Schnitt durch ein Federbein samt Rad bzw. Felge



REIFENGRÖSSEN

Was bedeuten die Angaben auf den Reifenflanken?



Peter's BASTELSTUNDE



HEUTE: ELEKTRISCHE BENZINPUMPE NACHRÜSTEN

TEXT & FOTOS: PETER RODENBERG

Aus der Not heraus, dass die Ersatzteile für den K 70 immer knapper werden und Benzinpumpen praktisch nicht mehr vorhanden sind, habe ich mir überlegt, eine elektrische Kraftstoffpumpe für Vergasermotoren nachzurüsten. Bei einem VW LT gab es die elektrischen Kraftstoffpumpen schon 1975 in Serie. Es gibt nur eines zu beachten, wenn eine elektrische Kraftstoffpumpe nachgerüstet wird, dann sollte hierbei eine Sicherheitsabschaltung verbaut sein. Der Vorteil einer elektrischen Kraftstoffpumpe liegt auf der Hand, jeder von uns kennt es: wenn der K 70 länger (nach der Winterpause) gestanden hat, springt er widerwillig an. Der Grund hierfür ist, dass die Kraftstoffleitung leer läuft. Bis die Benzinpumpe den Kraftstoff nun wieder in den Vergaser pumpt, kann die Batterie schon mal schwächeln. Bei der elektrischen Kraftstoffpumpe wird sofort mit dem Starten (und Zündfunken) Kraftstoff zum Vergaser gepumpt, das Auto springt deutlich besser an.

Die Sicherheitsabschaltung ist dazu gedacht, dass, falls der Motor ausgeht, die Kraftstoffpumpe nicht mehr fördert. Wenn die Kraftstoffpumpe nur auf Zündungsstrom angeklemmt ist, pumpt die Kraftstoffpumpe solange Kraftstoff, bis der Tank oder die Batterie leer ist. Im hoffentlich nicht vorkommenden Fall eines Unfalls kann das gefährlich sein (Brandgefahr).

Ich habe folgende Teile für die Nachrüstung besorgt (alles im Internet zu finden. Solltet Ihr damit Probleme haben, ruft einfach an):

- Kraftstoffpumpe (Druck max 0,3-0,4 Bar, wichtig, für Vergasermotoren)
- Kabelstecker
- Schrumpfschlauch,
- Kabel 1,5 mm² in schwarz, weiß, braun und rot
- zwei „fliegende Sicherungen“
- Kabelbinder

- Kraftstoffpumpenrelais von KAE 3.300.300 / Porsche 924 / VW NR. 433 906 059
- zwei Reduzierstücke von 11mm auf 9mm,
- Benzinschlauch 10mm und 8mm je 20 cm Länge

Der Materialwert liegt bei ca. 80-100 €, ist somit auch günstiger als die originale Pumpe...

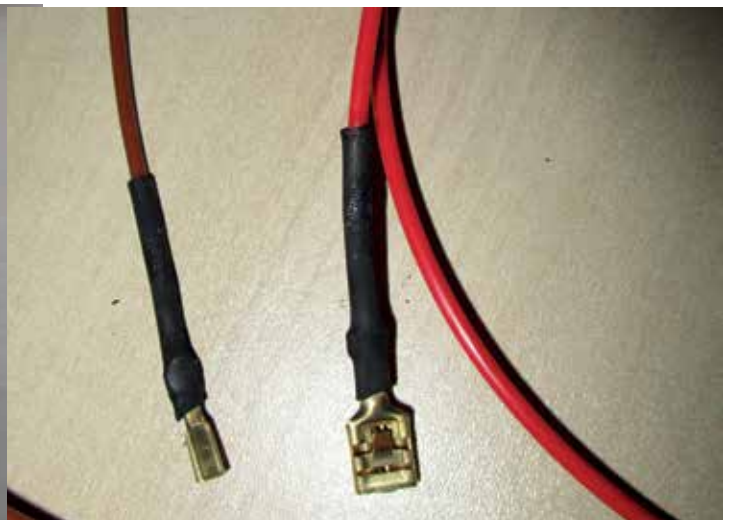
Kurz zu den Kabelfarben:

Braun	Klemme 31	Masse -
Rot	Klemme 30	Dauerplus +
Schwarz	Klemme 15	Strom, wenn Zündung eingeschaltet
Weiß	Klemme 1	Zündspule zu Unterbrecherkontakt, (Drehzahlmesseranschluss)





2.



3.

Kabel anschlagen und mit Schrumpfschlauch isolieren.



4.



5.

Platz für Relais suchen und Relaisträger befestigen.



6.

Klemme 30 mit rotem Kabel und einer fliegenden Sicherung an die Batterie Plus (Klemme 30) anklemmen.

Klemme 15 mit schwarzem Kabel und einer fliegenden Sicherung am Relaisträger anklemmen.



7.

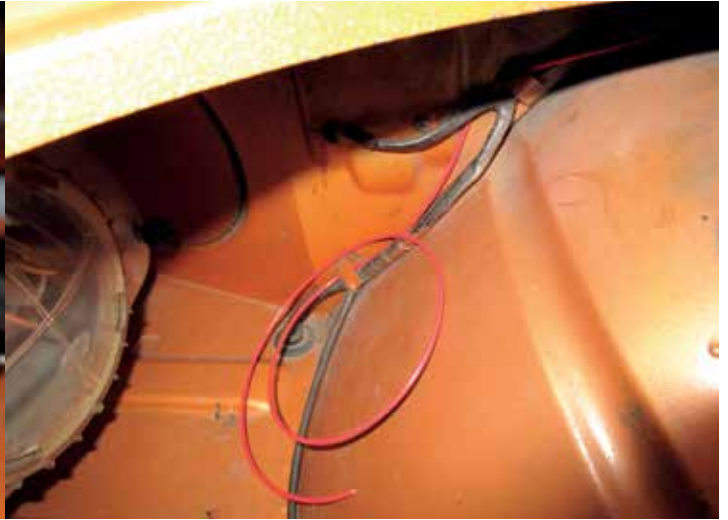
Relais nach den Klemmenbezeichnungen in den Relaisträger stecken.

Braunes Kabel an den Minuspol der Batterie anklemmen und am Relaisträger in den Steckplatz der Klemme 31 stecken.



8. Klemme 1, weißes Kabel in den Relais­träger stecken und bis zur Zündspule legen,

Klemme 87, rotes Kabel in den Relais­träger stecken und etwas länger lassen....



9. Rotes Kabel verlegen und so trennen, dass es bis zum Einbauort der Kraftstoffpumpe reicht.



10. Schwarzes Kabel an die fliegende Sicherung in der Nähe des Relais­träger anschließen und zusammen mit dem weißen Kabel verlängern.



11. Schwarzes Kabel an den in Fahrtrichtung linken Anschluß anklemmen.



12. Weißes Kabel an die Klemme 1 der Zündspule anklemmen.



13. Auf Plus und Minus der Benzinpumpe achten, rotes Kabel (Klemme 87) auf Plus der Pumpe klemmen, Braunes Kabel anfertigen auf die eine Seite auf Minus der Pumpe klemmen und Kabel verlängern und mit der Befestigungsschraube der Pumpe an die Karosserie klemmen (Masse, bzw. Minus Klemme 31).



14. Pumpe befestigen.



15. Benzinleitung beim 71er im Frontblech, Zulauf an die Saugleitung anschließen.



16. Schlauch zum Vergaser, von der mechanischen Benzinpumpe abziehen und auf die Druckseite der elektrischen Kraftstoffpumpe anschließen. (habe ich hier und heute noch nicht gemacht, da ich im Winter die Anleitung geschrieben hab, es war a.... kalt, bitte um Verständnis)



17. Reduzierstücke für Schläuche und Leitungen, müßt Ihr ausprobieren, aber 1 mm bekommt man mit Rostlöser (macht Gummi geschmeidig) aus gelichen.



18.



19.



KEINER DA IN KANADA

TEXT: ANDREAS KERNKE & FOTOS: DUANE GRADY

Bei Facebook tauchten diese Fotos auf. Gepostet hat sie Duane Grady aus Toronto/Kanada. Sein Onkel war damals bei der kanadischen Luftwaffe in Deutschland stationiert. Er hatte dieses Auto während seiner Zeit dort benutzt und es anschließend mit nach Kanada gebracht. Der junge Duane schwärmte damals von dem K 70: „Es war das einzigartigste Auto, das

quadratische Scheinwerfer haben würden. Er sollte mit dieser Vorhersage ziemlich Recht behalten. Weil er wusste, dass ich den K 70 liebte, gab er ihn mir im Jahr 1977. Wegen der schlechten Teileversorgung musste ich allerdings sehr geduldig sein, denn kein (kanadischer) VW-Händler wusste etwas über den K 70.“

Nachdem Duane das Auto fünf Jahre gefahren und jeden

einzelnen Moment damit genossen hatte, wurde ihm das Auto leider 1983 gestohlen.

Er kann bis heute nicht fassen, dass jemand ausgerechnet den einzigen in Kanada

bekannten K 70 klaut. Für ihn war dieses Auto so besonders, dass er ihn nie hergegeben hätte. Sein Post bei Facebook dient ihm als Therapie ... und er erinnert sich liebevoll an das Auto. Innerhalb der nächsten zwei Jah-

re plant Duane mit seiner Familie Deutschland zu besuchen. Bei diesem Besuch möchte er sich unbedingt einen K 70 kaufen und mitnehmen. //



ich jemals gesehen hatte und mir gefiel, mit welchen Blicken die Leute hier Fragen zu dem K 70 stellten. Es war das erste Auto

überhaupt mit quadratischen Scheinwerfern. Mein Onkel hat damals vorausgesagt, dass bald alle Autos



VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70L

75 PS, EZ 4/71

Sonderpreis
für Clubmitglieder

3.500 €

Verhandlungssache

Technische Daten

Preis	3.900 €
Kategorie	Limousine
Kilometerstand	130.000 km
Hubraum	1.600 cm³
Leistung	55 kW (75 PS)
Kraftstoffart	Benzin
Anzahl Sitzplätze	5
Anzahl der Türen	4/5
Getriebe	Schaltgetriebe
Erstzulassung	04/1971
Farbe	Gold
Innenausstattung	Stoff, Schwarz

Das ist' nun letzte Preis :-)

Ich verkaufe meinen VW K70 in gute Hände.

Baujahr 1971, Farbe goldmetalllic.

Innen Stoff, schwarz.

Ich glaube 75PS.

Das Auto kommt ursprünglich aus der Schweiz und war in einem für das Alter beeindruckenden

Pflegezustand.

Es gibt einen Gastauftritt bei den "Lufolls", von denen habe ich den Wagen indirekt über einen

Händler auch vor 10 Jahren gekauft. Deutsche Papiere sind vorhanden.

In den 10 Jahren in meinem Besitz haben wir viel gemacht:

Neue Frontschürze, original VW

Neue Stoßstangen, original

Neue Blinker vorn

Neue Bremsattel und Beläge vorn, original VW

Hinterere Bremsen komplett überarbeitet, Bremszylinder und Bremschläuche neu.

Antriebswellenmanschetten neu

Kupplung neu

Wasserpumpe neu

Komplette Zündanlage, Verteilerkappe und Finger und Kerzen neu

Radlager vorn und hinten neu

Vordere Scheinwerfer neu (original)

Felgen überarbeitet und mit neuen Radkappen bestückt

Keine Roststellen beseitigt und lackiert

Der K70 springt sauber an und fährt und schaltet sich einwandfrei. Ich habe ihn immer mit

Kurzzeitkennzeichen bewegt, Bremsen sind gut. Vorn sind sogar Gurte.

Fenster und Scheiben sind alle okay, nichts ist gerissen.

In den Jahren hat der Auspuff ein wenig gelitten. Die Reifen sind gut, aber ural.

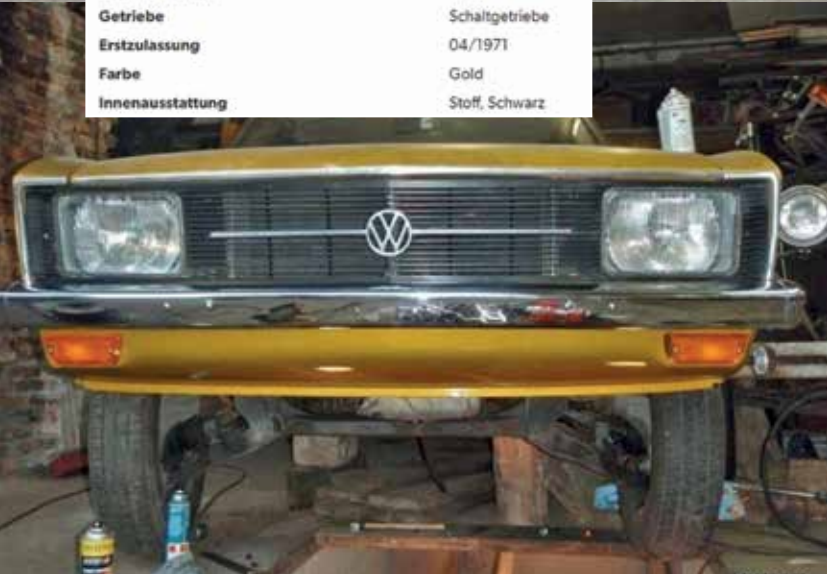
Außerdem hat der Kantenrost langsam angefangen, einer der Gründe, warum ich ihn schweren

Herzens hergebe. Ein paar Roststellen wären also zu machen, aber keine Katastrophen.

Dazu gibt es noch einen Karton mit diversen Ersatzteilen.

Kontakt: eMail: sandmann@sandmanns-welt.de

Telefon: 0173-2338899



DER LETZTE ROADTRIP

MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON JENS TANZ



TEXT & FOTOS: JENS TANZ

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeume-wagen.de und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

Der KaSi soll weg – es lebe der KaSi. Fast genau 10 Jahre ist es her, dass ich den goldenen Klotz aus Metall, den 1971er VW K 70, aus dem Ruhrpott holte. Um mit ihm eine der emotionalsten Reisen meines Lebens zu machen. Ich konnte mich danach nicht von dem treuen Gesellen trennen und durchkämmte, bevorzugt bei Schnee und Eis, mit ihm den Norden. Jahr um Jahr. Er ist noch

immer im Kern gesund, fährt, bremst... und sehnt sich nach liebevollen Händen, die ihn aus seinem Kellerdasein befreien. Ich werde das in diesem Leben nicht mehr sein. Ich habe den Taunus und den Granada, und schweren Herzens gebe ich El Dorado her. Um den fünf bisherigen Interessenten einen guten IST Eindruck zu geben, hole ich ihn heute aus seiner trockenen Garage im nördlichen Niedersachsen nach Hause. Nach Kiel. Da bekommt er

Schon wieder ein Homerun. Ein letzter.



Es gibt definitiv besseres Trailerwetter.

wie ein Pharao die letzte Salbung. Selbstverständlich schneit es genau heute. Teil 1 einer erneuten Trailerei.

Rückspiegel sind dazu da, nach hinten zu schauen. Um das zu sehen, was hinter mir liegt. Das mache ich bekanntermaßen ganz gern, und ab und an überholen mich die Dinge von hinten und durchkreuzen mein Leben und meine Unbeschwertheit. Mit dem K 70, also konkret mit diesem goldenen, verbindet mich historisch nichts. Es ist nicht das Auto meines Vaters, es ist nur ungefähr so ein Auto. Wenn ich es 10 Jahre lang nicht hinbekommen habe, die paar nötigen Arbeiten durchzuführen, um den wieder richtig auf die Straße zu bringen werde ich es auch in den kommenden 10 Jahren nicht schaffen. Und dafür ist er einfach zu schade. Also habe ich mir heute in aller Herrgottsfrühe einen Autoanhänger in Kiel gemietet und den hinter den Daimler gehängt, denn das macht man mit Anhängern so. Gestern wurde noch auf den letzten Drücker (erklärt diesen Ausdruck mal eurer neugierigen, fünfjährigen Tochter) in einer freien Werkstatt eine nagelneue Steckdose aus Metall druntergesetzt – das wird demnach meine erste Reise mit einem Trailer, bei der alle Lichter, Blinker und Bremsleuchten funktionieren. Das ist auch gut so, denn ich komme erst am späten Abend wieder in Kiel an. Also, laut meinem jetzigen Plan. Ohne Licht wäre das ein erhöhter Schwierigkeitsgrad. Zurück zu Rückspiegeln. Im Rückspiegel des Daimlers sehe ich auch so dies und das. Den leeren Trailer. LKW, die schneller wollen als ich darf. Graue Wolken. Und Schnee. Schnee!

Glücksbringers, mehr denn je. Es schneit das erste Mal in diesem Jahr da draußen, die Straßen sind spiegelglatt und ich frage mich wieder mal, ob das an dem K 70 liegen könnte? Irgendwie schneit es immer, wenn ich was mit dem Wagen unternehmen will. Glaubt ihr nicht? Also im Februar 2010 schneite es. Im Januar 2011 schneite es nicht minder. Und Weihnachten 2012 schneite es auch, und zwar heftig! Merkt ihr was? Von wegen Glorifizierung der Vergangenheit, man würde sich nur einreden dass es damals immer geschneit hat. So ein Quatsch. Es HAT damals immer geschneit. Und genaugenommen immer wenn ich mit dem KaSi unterwegs war.

Heute mal mit 80



Maskottchen sind das A und O



SCHNEE! Gut, dass ich einen kleinen, grünen Glücksbringer dabei habe. Ist das Schicksal? Gestern Abend wühlte ich über den Dachboden und suche ein Netzkabel für die alte Playstation, und was finde ich? Das grüne Märklin Modell, was ich ganz ganz früher in die kleinen Hände gedrückt bekommen hatte, als mein Papa seinen K 70 vom Händler abholte. Ich sollte auch einen K 70 haben ?? Schon bizarr, dass ich den nach so vielen Jahrzehnten ausgerechnet an dem Abend wiederfinde, wo ich beschliesse, das Auto heim zu holen, oder? Der Wagen ist gut gefedert, hat viele filigrane Details und ist schon reichlich bespielt. Laut meinem Freund und K 70 Profi Andreas sind die Modelle rund 100 Euro wert. Na und? Was soll ich mit 100 Euro? Ich brauche heute die Präsenz eines

So wundert es mich also nicht, dass es heute auch schneit. Ausgerechnet heute. Super. Petrus weiß ganz genau, wann der KaSi rausgeholt wird, dann sagt er Frau Holle bescheid und die schüttelt dann die Betten über dem Land aus. Hm. Nur im Elbtunnel schneit es nicht, aber das ist bauartbedingt. Habe ich mal erwähnt, dass ich nicht gern trailer? Weder unter noch über der Elbe? Aber heute fahre ich für's Foto extra mal genau 80 und auch danach nicht schneller. Meine eigenen Erfahrungen haben mich gelehrt, dass ich mit einem Anhänger im Schlepp lieber ein bisschen zu langsam als ein bisschen zu schnell. Und dass ich bei euch Adleraugen mit meinen Fotos genau aufpassen muss, dass ich

- die bekannten Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalte
- während der Fahrt keine Fotos mache und
- nachher das Auto auf dem Trailer atombombensicher festbinden muss

Punkt a) bekomme ich kurzfristig hin, Punkt b) hat meine nagelneue HD-Krawattenkamera gelöst und Punkt c) werde ich später so drehen, dass auf den Bildern immer nur ein fatter Spannungsgurt zu sehen ist. Passt. Und JAAAAA die Displays links und rechts für die Außentemperatur und die Uhrzeit sind auch bei diesem S210 Mopf verpixelt ausgefallen. Ich habe die Folien schon gekauft. Ich weiß ich weiß. Grummel. Ich habe schlechte Laune. Das liegt am Wetter und daran, dass der Weg und der Tag noch echt lang sind.

Jammern auf sehr hohem Niveau. Natürlich gibt es Schlimmeres, als an einem Wochenende ein paar 100 Ki-

ja den alten Artikeln entnehmen. Einmal noch die Straße der Kindheit meines halbfinnischen Fräulein Altonas rauf und wieder runter, damit mal alles wieder schmatzt und die Bremsen sich freibremsten. Und nochmal rauf und nochmal runter. Dann mit Schwung auf den Trailer und aus die Maus.

Ich schiebe die Rampen quietschend und scharrend wieder in die Schächte und beginne, das Auto mit schweren LKW Spanngurten über die Achsen auf dem Trailer fest zu zurren. Zwischendurch kommen mir schon wieder Zweifel. Mir kommen immer Zweifel, wenn ich was los-



Dann kann es ja losgehen

lassen muss. Bei Autos kommen mir da besonders dicke Zweifel. Immer. Ich sitz so gern in diesem Auto, ich fahre es so gern und es verströmt so dermaßen viel gute Laune, dass ich mich echt schwer tu, es zu verkaufen. Aber was soll's. Ich kann nicht alles aufheben, und meine patchworkig eingeschränkte Zeit und Liebe wird in meinen Alltags-Taunus und meinen Granada gehen. Der ist immerhin mein Granada, da habe ich meine eigene Geschichte mit erlebt und da stecken in jeder Schraube Erinnerungen. Augen auf und durch. Der KaSi ist verladen und fachmännisch vertäut. Ich bin noch einigermaßen im Zeitplan, in einer Stunde muss ich mein viertelfinnisches Sandmädchen aus der Kita pflücken. Und erst danach fahre ich nach Kiel weiter. Hinein in die Nacht. Hinein in den Schnee, Regen und den Bodenfrost.

Vier Interessenten habe ich schon für das liebe, goldene Auto. Einer davon kommt sogar aus England. Denen möchte ich, bevor sie sich auf den Weg nach Kiel machen, erst einmal detaillierte Fotos vom IST Zustand des Wagens senden. Die letzten Bilder sind ja schon zwei Jahre alt, und in der Ga-

rage kann man nicht wirklich viel erkennen. In Kiel habe ich eine Auffahrrampe und Licht, da wird sich sogar von unten was ablichten lassen. Da der Herr nicht mehr der allerfrischeste ist, bin ich selbst mal gespannt, was unten drunter so geht. An den Schwellern sehe ich nach dem Verladen nur die beiden Löcher, die er beim Kauf vor 10 Jahren schon hatte und die ich mit Gaffertape zugeklebt hatte. Der Opa meines viertelfinnischen Sandmädchens kocht mir noch einen Kaffee und kredenzt eine Rumkugel, während ich im Garten mit der Kettensäge noch zwei Bäume dem Erdboden gleich mache. Wenn ich schon mal hier bin...

Kaffee bei Oma und Opa. Kennt ihr das auch? Meine eigene Oma hat mir auch immer einen Kaffee aufgebrüht, mit Keramik und Filter direkt in die Tasse. Der gute Mann hier ist zwar vom Alter mehr mein Vater als mein Opa, aber sein Kaffee ist phantastisch. Ich weiß nicht warum, Opa-Kaffee schmeckt besser als jeder Barista Mist.

Und dann geht es los nach Hamburg. Die letzte Reise des K 70 unter meiner eigenen Flagge hat begonnen. Leider tritt er sie nicht aus eigener Kraft an, aber da sind die Behörden dran schuld. Meine geliebten Kurzzeitkennzeichen für fünf Tage werden inzwischen nur noch für Autos mit gültiger HU ausgegeben. Also nix mehr Weihnachtstour oder Überführungsfahrt. Schade, ich hätte den Auslöser der goldenen Zeiten gern nach Kiel gefahren. Und da trailer ich nun wieder. Habe ich erwähnt, dass ich trailern nicht mag? Ja. Mehrfach. Ich höre noch die Verkehrsmeldungen und die Unwetterwarnung für den Norden, ab 18:00 Uhr heftiger Schneefall und überfrierende Nässe, dann mache ich mir angenehm un-

überfrierende Nässe, dann mache ich mir angenehm un-



Im Gespann nach Hause

beschwerte Musik an. First Kiss von Kid Rock. Das hebt meine Laune wieder, und irgendwann heute Abend werde ich zu Hause sein.

Doch das ist eine andere Geschichte. Bleibt neugierig...//



BOLLENSTREEK-TREFFEN BIJ JOS EN ELLEN **BOLLENSTREEK-TREFFEN BEI JOS UND ELLEN**

TEXT: JOS SASSEN FOTOS: INTERNET

Programma: van 11:00 tot 12:30 koffie met iets erbij bij ons thuis,

Dan een ritje door o.a. de bollenvelden die hopelijk in bloei staan,
Een bos en/of strandwandeling en daarna eventueel ergens gezamenlijk eten.

Graag van tevoren aanmelden op jos.sassen@gmail.com

Tel.: 0252-212280
Mobiel 06-37792524

Adres: Nachtegalenlaan 10, 2215NR Voorhout //

Programm: von 11:00 bis 12:30 mit etwas Kaffee bei uns zu Hause,

Dann eine Fahrt durch die hoffentlich blühenden Blumenzwiebeln,
ein Wald- und / oder Strandspaziergang und dann evtuell zusammen essen.

Bitte registriert Euch im Voraus unter jos.sassen@gmail.com

Tel.: 0252-212280
Mobil 06-37792524

Adresse: Nachtegalenlaan 10, 2215NR Voorhout //



VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70

90 PS, EZ 5/71

2.900 €

Technische Daten

Preis	2.900 €
Kategorie	Andere, Oldtimer
Fahrzeugnummer	k70
Kilometerstand	50.000 km
Hubraum	1.594 cm³
Leistung	66 kW (90 PS)
Kraftstoffart	Benzin
Getriebe	Schaltgetriebe
Erstzulassung	05/1971
Klimatisierung	Keine Klimaanlage oder -automatik
Farbe (Hersteller)	blau
Farbe	Blau
Innenausstattung	Andere, Andere

Bei Fragen bitte melden.

Verkauf von Privat - Tel: 0172 - 5189549

Händler

Auto-Riehl

Bei mobile.de seit 17.11.2003

Reckenbetten 16

DE-90584 Allersberg

Tel.: +49 (0)9176 367989814

Fahrzeugnummer für Anfragen: k70

Öffnungszeiten

Mo - Fr 07:30 Uhr - 18:00 Uhr

Sa 07:30 Uhr - 14:00 Uhr

Wir sprechen

Deutsch

Händlerbewertung

★★★★★ 4,8 Sterne

(2 Bewertungen)

100% Weiterempfehlungen

100% Fahrzeug wie beschrieben



K70



