

1. Internationaler
K70-CLUB-POST
Mitgliedermagazin



VOM MEISTER LERNEN
SEITE 12



DAS NL KENNZEICHEN
SEITE 15



50 JAHRE K 70
K WIE „KLARE KANTE“
SEITE 27

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, TEILEPOOL

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

TEILEPOOL
zu erreichen unter
eMail: k70@teilethimm.de
oder per Telefon:
01 72/38 55 40 2

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

Peter Schürmann
Dorothea-Petersmann-Weg 58 • 48147 Münster
Telefon: +49 (0) 16 0/98 56 90 60

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

Bengt Meder
Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg
Telefon: +49 (0) 76 1/47 64 24 7 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 1/34 92 52 0 • 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 akerneke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

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

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

Wir sind Mitglied im



K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

Henry Kroezen
rooshenry@hotmail.com
+31 (0)6 4872 1487



TITELFOTO: CHRISTOPHER GROSSE-COSSMANN

„ÖLBERG IM MARGRÄFLERLAND CA. 15 KM VON FREIBURG“

RÜCKSEITE: TIM SCHÖNHERR „MÜNSTERPLATZ IN FREIBURG“



Auch im Internetzeitalter sind die alten Tricks nicht vergessen...

TEXT: INGO MENKER



Wie die beiden Versuche, unser Clubkonto zu plündern, gezeigt haben.

Anfang November bekam ich einen Anruf von der Volksbank Seesen, bei der wir unser Clubkonto haben, daß per Einschreiben ein Überweisungsformular eingegangen ist, mit dem unter meinem Namen 19.200,35 EUR vom Clubkonto auf ein französisches Konto gebucht werden sollten. Das ist zwar unterhalb der Grenze von 20.000 EUR, oberhalb der aufgrund des Europäischen Geldwäschegesetzes jede Transaktion

die Bank-, wegen der Höhe des Betrages und weil Transaktionen ins Ausland grundsätzlich extra per Hand geprüft werden, wurde ich informiert. Wie erwartet, stimmte außer der Club-Kontonummer nichts an dem Wisch. Eine Firma dieses Namens ist in einem französischen Handelsregister im Internet zu finden, eine Agentur für Pferderennen, bzw. -wetten, eingetragen 2003. Allerdings scheint diese Firma nur dem Namen nach zu existieren und nie eine Geschäftstätigkeit aufgenommen zu haben, denn außer dieser einen Eintragung ist absolut nichts weiter darüber zu finden. Als ich die –tatsächlich existierende- Adresse aus dem Handelsregisterauszug in die Suchmaschine eingegeben habe, fand ich eine Großhandlung für ökologische Drogerieprodukte, ansässig in einem Gewerbegebiet in einer Kleinstadt in den Savoyen – also alles ohne irgendeinen Zusammenhang.

Das Konto, auf das die 19.200,35 EUR überwiesen werden sollten, war bei einer in Paris ansässigen Internetbank ohne Geschäftsstellen, konnte also sonstwo eingerichtet worden sein.

Nach Absprache mit der Volksbank ging ich zur Polizei, um Anzeige wegen Überweisungsbetruges zu erstatten, bzw. eines entsprechenden Versuches (Versuch, weil kein Geld geflossen war). Der Polizist nahm sorgfältig alles auf, machte mir aber keine Hoffnung, daß es große Ermittlungen geben würde (was ich eh nicht erwartete). Die einzige Hoffnung war, daß wenn dieser Trick auch woanders probiert wurde, vielleicht ein Sammelverfahren aufgenommen wurde oder wird.

Aber dem war nicht so. Vier Wochen später erhielt ich eine kurze Mitteilung der Staatsanwaltschaft, daß das Verfahren eingestellt worden sei. De facto wurde überhaupt nicht ermittelt, noch nicht einmal, wo der Einschreibebrief bei der Deutschen Post aufgegeben wurde.

Fast zeitgleich erhielt ich eine neue Mail von der Volksbank Seesen, daß wieder ein Betrugsversuch gestartet wurde.

Jetzt sollten 15.603,65 EUR auf ein anderes, auf eine Privatperson lautendes, französisches Konto überwiesen werden. Auch dieses Konto war bei einer Internetbank eingerichtet. Eine Person die-



gesondert geprüft werden muß, aber wegen der ungewöhnlichen Vorgehensweise –kaum jemand verwendet heute noch die klassischen Überweisungsformulare und verschickt sie per Brief an

- 2 IMPRESSUM
- 3 EDITORIAL
Das dritte Wort
- 5 PROTOKOLL
der JHV im letzten Oktober
- 9 EINLADUNG
zur außerordentlichen JHV
- 10 VERKAUF
K 70 der Familie Kress
- 11 EINLADUNG
34. intern. K 70 Treffen
- 12 REPARATURANLEITUNG
Stoßdämpfer:
Vom Meister lernen
- 14 AUS DEM FOTOALBUM
Mario Thimm
- 15 WIEDER WAS DAZUGELERNT
Das NL Kennzeichen
- 18 NEDERLANDE
Einladung Frühjahrstreffen
- 20 NEDERLANDE
Oliebollen in De Bilt
- 22 NEDERLANDE
Treffenkalender
- 24 ANLEITUNG
Tankreserveleuchte nachrüsten
- 27 MOTOR1.COM
50 Jahre K 70 - K wie klare Kante

ses Namens existiert, aber es ist kaum wahrscheinlich, daß der Betrüger so eine Aktion unter seinem richtigen Namen probiert. Es gibt auch eine Kleinstadt dieses Namens in der Normandie, in der ein Mann mit dem genannten Vornamen mal eine Calvados-Brennerei betrieben hat – was genausowenig einen Zusammenhang darstellt.

Die beiden Unterschiede zum ersten Überweisungsformular waren, daß das zweite Formular nicht per Einschreiben, sondern nur in einem einfachen Brief versandt wurde (abgestempelt in Hamburg) und daß jetzt versucht wurde, meine Unterschrift nachzumachen. Beim ersten Mal wurde in Blockbuchstaben unterschrieben.

Auch jetzt ging ich zur Polizei – mit dem gleichen Ergebnis sechs Wochen später. Nur, daß der Einstellungsbescheid einige Ausführungen der Staatsanwältin enthielt, etwa daß Ermittlungen in Frankreich zeit- und kostenintensiv wären und daß es verschiedene Maschen bei dieser Betrugsart gibt.

Nun gut, mehr war nicht zu erwarten, aber es ist ja nichts passiert, vor allem dank der Aufmerksamkeit der Volksbank Seesen.

Wir haben zur zusätzlichen Sicherheit vereinbart, daß unser Clubkonto nun ein 100%iges Onlinekonto ist, also keine Transaktionen mehr per Beleg durchgeführt werden können. Was keinen Unterschied zur bisherigen Praxis darstellt, da das bisher genauso lief.

Es wäre noch möglich, Transaktionen ins Ausland zu blocken, aber das ist für uns als internationaler Club nicht machbar.

Als ich diese Story weitererzählte, hörte ich vereinzelt Vermutungen, daß hinter der Sache wohl Insider stecken könnten – das ist nicht nachvollziehbar. Abgesehen davon, daß unklar ist, wer diese „Insider“ sein sollen – das sind ja wir-, ist keine der verwendeten Informationen geheim. Unser Clubkonto ist kein Geheimnis – kann es auch nicht sein-, ebensowenig die Tatsache, daß ich der 1.Vorsitzende bin. Daß der 1.Vorsitzende eine Kontovollmacht hat, ist allgemein üblich. Daher wundert oder beunruhigt mich diese Aktion jetzt nicht sonderlich.

Alle Beteiligten wissen Bescheid und passen auf, noch sorgfältiger als ohne-

hin schon, so wird nichts Schlimmes passieren.

Abschließend noch ein paar kurze Worte zu unserem eigentlichen Clubleben:

Das Jahrestreffen wird von Mario und Manuela Pfungsten im Raum Hannover/Celle veranstaltet. Während des Treffens wird eine –möglichst kurze- außerordentliche Mitgliederversammlung abgehalten, um Sachen abschließend zu klären, die bei der letzten Jahreshauptversammlung nicht geklärt werden konnten.

Ob und was Volkswagen Salzgitter zum 50. Jubiläum des K 70 veranstaltet, ist derzeit unklar. Wir haben bislang keine Informationen erhalten und wissen wie zuvor auch nicht um die Zuständigkeiten im Hause Volkswagen.

Soeben erfuhr Ralf auf Nachfrage bei Volkswagen Heritage (ein neuer Name, ob für die bisherige Volkswagen Klassik, wissen wir nicht), daß auf der Techno Classica ein –nur ein- K 70 stehen soll.

Es gibt keine besondere Präsentation zu 50 Jahre K 70, und eine Beteiligung von uns ist nicht geplant – also haken wir diese Veranstaltung für uns ab.

Ansonsten sind Jaap und Henry gerade dabei, den K 70 Club Nederland –der ja anno 2000 im Internationalen K 70-Club aufgegangen ist- neu zu gründen.

Mit diesem Kniff können unsere holländischen Mitglieder wieder bei der Interessenvertretung FEHAC, einem Pendant zum DEUVET, mitmachen. Das ist wichtig, denn nicht nur in Deutschland laufen Oldtimerbesitzer Gefahr, von, sagen wir „überengagierten“, umwelt- und verkehrspolitischen Regelungen betroffen zu sein.

Davon kann unser Club in der Gesamtheit profitieren, denn die FEHAC ist Mitglied in der FIVA, dem europäischen Oldtimerverband, aus dem der DEUVET vor einigen Jahren vom ADAC verdrängt wurde.

Wir sind also weiter aktiv und hoffen, daß alles so klappt, wie wir uns das vorstellen. //



Foto: A. Kerneke

**Protokoll über die ordentliche Jahreshauptversammlung
des 1. internationalen K 70 Club e.V.
vom 05.10.2019**

Am 5. Oktober 2019 um 17.22 Uhr kamen im Hotel Baunataler Hof in 34225 Baunatal 15 stimmberechtigte Personen zur jährlichen, ordentlichen Jahreshauptversammlung zusammen (Anwesenheitsliste siehe Anhang). Ingo Menker begrüßte als Erster Vorsitzender die Anwesenden herzlich. Der Erste Vorsitzende stellte fest, dass die Versammlung satzungsgemäß einberufen und beschlussfähig war und informierte über die Tagesordnung gemäß Einladung:

1. - Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. - Bericht des Vorstandes
3. - Bericht der Kassenprüfer
4. - Entlastung des Vorstandes
5. - Wahl
6. - Veranstaltungen
7. - Anträge
8. - Verschiedenes

2. Bericht des Vorstandes

2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden Ingo Menker

2.1.1 Laut Herrn Menker ist in den Medien eine sinkende Akzeptanz von Oldtimern festzustellen, obwohl diese eine hervorragende Nachhaltigkeitsbilanz aufweisen. Selbst zum Erhalt der Fahrzeuge werden viele Gebrauchtteile verwendet.

2.1.2 Der Beitragseinzug in 2018 und 2019 wurde nicht durchgeführt. Diese Beiträge werden deshalb 2020 rückwirkend abgebucht. Dies bedeutet, dass in 2020 dreifach der Mitgliedsbeitrag (für 2018 und 2019 und 2020) abgebucht wird. Kassenwart Bengt Meder wird dies Anfang 2020 umsetzen.

2.1.3 Der Vorstand hat ein Seminar der Steuerberaterin des DEUVET zu Steuerangelegenheiten besucht. Der Verein ist weiterhin im Kontakt mit der Steuerberaterin des DEUVET, da mit Abgabe einer Steuererklärung erstmalig eine Steueridentifikationsnummer vergeben wird. Diese wurde bereits von unserer Vereinsbank, der Volksbank Seesen nachgefragt.

2.1.4 Die GEZ hat die Gebührenpflicht des Vereins geprüft und die Gebührenfreiheit bestätigt.

2.1.5 Auf Nachfrage von Herrn Menker nach weiteren Anträgen wurde von Herrn Knispel auf die

fehlende Wahl einer/eines Wahlleiterin/leiters hingewiesen. Manuela Thimm wurde einstimmig zur Wahlleiterin gewählt.

2.2 Bericht des 2. Vorsitzenden Ralf Knispel

2.2.1 Es mussten viele Mitgliedsadressen auf den neuesten Stand gebracht werden. Der K70 Club hat 233 Mitglieder (Stand 01.10.2019).

2.2.2 Ein umfangreicher Teil der Arbeit war die Anmeldung der neuen Vorstandsmitglieder Bengt Meder und Peter Schürmann beim Amtsgericht Hamburg.

2.2.3 Herr Knispel bittet die Anwesenden, den Redakteur der K 70 – Post, Andreas Kernke mit Fotos und kurzem Text von Ausflügen und Treffen zu unterstützen.

2.2.4 Es wurden erste Kontakte aufgenommen, um das 50jährige Jubiläum des K 70 im Jahr 2020 gebührend zu feiern.

2.3 Bericht des 3. Vorsitzenden Mario Thimm

2.3.1 Da die Versicherung der Teile im Teilepool noch auf der alten Adresse läuft, wird Mario Thimm Angebote für den neuen Standort einholen. Es wurde entschieden, dass eine Deckungssumme von 50.000 Euro ausreichen sollte und die Versicherung Feuer, Blitzschlag, Einbruch und Diebstahl abdecken sollte. Desweiteren müssen Speziälschlösser für die Container angeschafft werden.

2.3.2 Es konnten neue Heckscheibendichtungen produziert werden. 29 Stück wurden in der ersten Charge hergestellt. Leider zieht sich die Fertigung in die Länge, da die Originalwerkzeuge nicht mehr die Besten sind. Von den Mitgliedern wurde einstimmig beschlossen möglichst die volle Summe der bestellten Dichtungen vom Hersteller zu fordern. Es wurde ergebnislos diskutiert, ob man versuchen solle, die alten Formen und Maschinen zu erwerben.

2.4 Bericht des 4. Vorsitzenden, zugleich Schriftführer, Peter Schürmann

2.4.1 Herr Schürmann verzichtete auf einen Bericht.

2.5 Bericht des 5. Vorsitzenden, zugleich Kassenwart, Bengt Meder

2.5.1 Unser Kassenwart, Bengt Meder hatte sich vorab entschuldigt und war durch Urlaub abwesend. Er hatte die Kasse erst ab ca. April 2019 zur Bearbeitung erhalten und konnte diese in der kurzen Zeit

nicht mehr für eine Prüfung vorbereiten.

3. Bericht der Kassenprüfer

Eine Prüfung der Kasse durch die Kassenprüfer war nicht sinnvoll. Dies soll Anfang 2020 nachgeholt werden.

4. Entlastung des Vorstandes

Der Vorstand wurde auf Grund der fehlenden Kassenprüfung nicht entlastet. Die Entlastung und Neuwahlen des Vorstands sollen auf dem Pfingsttreffen in 2020 bei einer außerordentlichen Sitzung erfolgen.

5. Wahl

Da der Vorstand nicht entlastet wurde, bleibt er in der jetzigen Zusammensetzung bis zur geplanten außerordentlichen Sitzung im Amt. Es fanden keine Wahlen statt. Von den Mitgliedern wurde einstimmig beschlossen, dass der Vorstand in der jetzigen Zusammensetzung weiterarbeiten soll.

6. Veranstaltungen

6.1 Am 04.07.2020 findet im VW-Werk Salzgitter wieder ein Tag der offenen Tür statt. Dies wird man auch dazu nutzen das Jubiläum „50 Jahre K 70“ zu feiern. Martin Hube wird als unser Kontakt zum VW Werk weitere Informationen dazu einholen.

6.2 Das K 70 - Pfingsttreffen findet vom 30.05.2020 – 01.06.2020 in Hannover/Südheide statt. Ausrichter ist die Familie Thimm. Es werden noch Informationen dazu separat mitgeteilt. Zur außerordentlichen Versammlung wird fristgerecht eingeladen.

6.3 Das 40. internationale NSU Treffen findet vom 04.06.2020 – 07.06.2020 in Freiamt bei Freiburg im Schwarzwald statt (siehe www.nsu-2020.de).

7. Anträge

Rupert Zeh beantragt über eine Nachfertigung der Stoßdämpfer nachzudenken. Dies wäre technisch möglich, aber es müssten jedoch 100 Sätze zu einem Stückpreis von Euro 200 abgenommen werden. Martin Kramer hat Kontakt zur Firma Bilstein und will sich alternativ dort erkundigen.

8. Verschiedenes

8.1 Rupert Zeh schlägt vor, die E-Mail-Adressen unter den Mitgliedern auszutauschen. Zu einer Umsetzung unter der aktuellen Datenschutzverordnung wird Ralf Knispel Erkundigungen einholen.

8.2 Andreas Kernke hat wieder einen schönen K70 Kalender erstellt. Leider ist das Format für den Standardversand mit der K 70 - Post zu groß geraten, und könnte nur zu höheren Portokosten

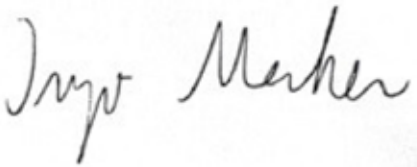
verschickt werden. Dies kann der Verein nicht leisten. Mario Thimm schlug vor, dass jedes Mitglied diesen Kalender zum Preis von 10 Euro zugeschickt bekommen kann.

Ingo Menker bedankt sich bei den anwesenden Mitgliedern und beschließt die Jahreshauptversammlung um 19:21 Uhr.

Münster, 11.12.2019

Protokollführer: Peter Schürmann

Unterschrift 1. Vorsitzender:



Ingo Menker

Unterschrift 2. Vorsitzender:



Ralf Knispel





Ralf Knispel
2. Vorsitzender des 1. int. K 70 Club e.V.
Haldener Str. 213
58095 Hagen
Mobil +49 (0) 152 32735341
eMail: ralf_knispel@web.de

Hamberge, den 27.01.2020

Einladung

zur außerordentlichen Jahreshauptversammlung

der eingetretenen Mitglieder des

1. internationalen K 70 Club e.V.

am Samstag, den 30.05.2020 um 18:00 Uhr im

Gasthaus „Anderer's“ Allerblick,
Bahnhofstr. 27,
29308 Winsen/Aller,
Telefon: +49 (0) 5143 / 8508

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl einer Wahlleiterin / eines Wahlleiters
3. Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2018
4. Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018
5. Wahl des Vorstands
6. Anträge
 - 6.1. Antrag des Vorstands: Aussprache über künftigen Zeitpunkt zur Durchführung der Jahreshauptversammlung.

Anträge können vorab an den Vorstand gerichtet werden oder zum Zeitpunkt des Tagesordnungspunktes eingebracht werden.

Für den Vorstand

Ralf Knispel

VERKAUF

VW K 70 L, 1,6 Ltr, 75 PS, EZ 27.3.1973



Pastellweiss L90D, Schlechtwetterpaket, seit 27.03.1973 in Familienbesitz. Der originale Fahrzeugschein ist vorhanden. Komplett restauriert. Unterboden eisperlgestrahlt. Alle Roststellen beseitigt. Schweller, Motorhaube, Türen erneuert. Unterboden und Fahrzeug neu lackiert. Bremsattel komplett überarbeitet, Bremscheiben erneuert. Ein Hinterachsträger erneuert. Unzählige Neuteile: neuer Kühler, Hauptbremszylinder mit Bremskraftverstärker. Hohlraumversiegelt. H-Gutachten liegt vor.

Preisvorstellung: 10.900,00 Euro vHB.

Auf Wunsch können auch ein riesiges Neuteilelager dazu erworben werden. Dieses enthält u.a. neuen 100 PS-Motor, Bremszangen, Radlager, ALB, Wartungs- und Verschleißteile, Hauptbremszylinder, Bremskraftverstärker, original Zierleistensatz Sondermodell, ...

Preisvorstellung mit Neuteilen zusammen:

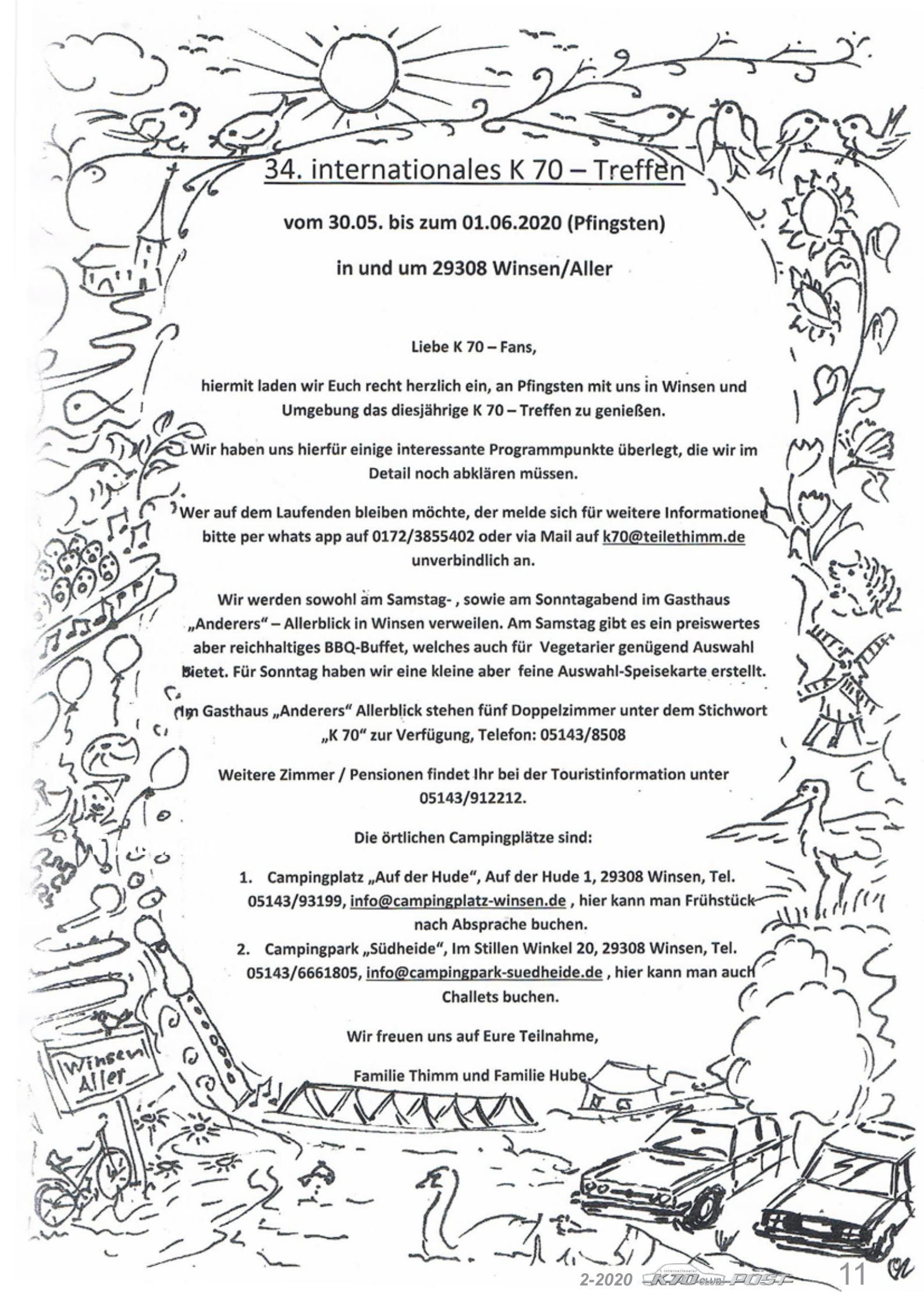
13.900,00 Euro vHB.

Kontakt:

Familie Kress

55262 Heidesheim

Tel.: 06132-5243



34. internationales K 70 – Treffen

vom 30.05. bis zum 01.06.2020 (Pfingsten)

in und um 29308 Winsen/Aller

Liebe K 70 – Fans,

hiermit laden wir Euch recht herzlich ein, an Pfingsten mit uns in Winsen und Umgebung das diesjährige K 70 – Treffen zu genießen.

Wir haben uns hierfür einige interessante Programmpunkte überlegt, die wir im Detail noch abklären müssen.

Wer auf dem Laufenden bleiben möchte, der melde sich für weitere Informationen bitte per whats app auf 0172/3855402 oder via Mail auf k70@teilethimm.de unverbindlich an.

Wir werden sowohl am Samstag-, sowie am Sonntagabend im Gasthaus „Anderers“ – Allerblick in Winsen verweilen. Am Samstag gibt es ein preiswertes aber reichhaltiges BBQ-Buffer, welches auch für Vegetarier genügend Auswahl bietet. Für Sonntag haben wir eine kleine aber feine Auswahl-Speisekarte erstellt.

Im Gasthaus „Anderers“ Allerblick stehen fünf Doppelzimmer unter dem Stichwort „K 70“ zur Verfügung, Telefon: 05143/8508

Weitere Zimmer / Pensionen findet Ihr bei der Touristinformation unter 05143/912212.

Die örtlichen Campingplätze sind:

1. Campingplatz „Auf der Hude“, Auf der Hude 1, 29308 Winsen, Tel. 05143/93199, info@campingplatz-winsen.de, hier kann man Frühstück nach Absprache buchen.
2. Campingpark „Südheide“, Im Stillen Winkel 20, 29308 Winsen, Tel. 05143/6661805, info@campingpark-suedheide.de, hier kann man auch Challets buchen.

Wir freuen uns auf Eure Teilnahme,

Familie Thimm und Familie Hube



VOM MEISTER LERNEN

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Wenn man einen Oldtimer fährt, kennt man die Situation, dass es immer etwas zu tun gibt. Das Schöne beim K 70 ist, dass er so einfach aufgebaut ist, und man alle Teile und deren Funktion kennt. Wenn es dann aber um die Details geht, ist es gut, wenn man sich Hilfe von einem Profi holen kann.



So war es bei mir auch im letzten Herbst. Ich wollte schon lange die Stoßdämpfer meines K 70 wechseln und da begann natürlich schon das erste Problem. Wo bekommt man heute noch Stoßdämpfer für einen K 70 her? Die einzigen Stoßdämpfer, die man im Internet findet, sind Einstellbare von der Firma Spax.

Bei der letzten Hauptversammlung hatte jemand berichtet, dass er einen kennt, der diese Stoßdämpfer eingebaut hat. Da mir aber moderne, einstellbare

Stoßdämpfer gefühlsmäßig nicht gefielen, habe ich nach Alternativen gesucht. Und hier half mir mal wieder Mario weiter. Mario hatte von Philipp aus Frankreich vordere Stoßdämpfer

von der Firma Record bekommen. Das war natürlich ein Glücksfall, denn ohne Ersatzteile keine Reparatur. Nun konnte ich also den Austausch in Angriff nehmen.

Wenn ich Reparaturen zum ersten Mal machen will, erkundige ich mich gern bei Spezialisten wie Mario, Dettmer, Manfred oder Markus. In diesem Fall hatte mir Markus spontan angeboten, mit mir gemeinsam die Stoßdämpfer zu wechseln. Am Vormittag vor unserer Hauptversammlung trafen wir uns bei mir zu Hause in Baunatal. Nach einem kräftigen Frühstück, Basis für zukünftige Heldentaten, fingen wir bei mir in der Garage an. Zum Glück habe ich eine Doppelgarage und damit genug Platz für solche Reparaturen.



REPARATURANLEITUNG

Wie das bei Markus üblich ist, hatte er natürlich alle wichtigen Werkzeuge selber mitgebracht. Das Wichtigste war natürlich ein stabiler Federspanner.

Markus berichtete mir lebhaft von Autofedern, die durch die Werkstatt flogen, weil sie nicht richtig gespannt wurden. Eine Federbeinfeder, die 500 kg Belastung dynamisch aufnimmt, kann schon eine Menge Energie speichern. Nun ging es nach gründlicher Vorbereitung los. Zuerst wurde mit einem Wagenheber der Forderwagen angehoben. Damit während der Reparatur nichts passiert kann, wurden Böcke

unter den Forderwagen geschoben. Danach das Federbein durch Lösen von vier Schrauben vom Radlagergehäuse getrennt. Bei machen alten Schätzchen ist dieses schon ein großes Problem, da diese Verbindung ständig Schmutz und Wasser ausgesetzt war. Da mein K 70 viele Jahre trocken abgestellt war, hatten wir dieses Problem nicht. Nun konnten wir die vier Schrauben, oben an der Federbeinaufnahme lösen, und hatten damit das Federbein in der Hand.

Jetzt kam Markus' Spezialwerkzeug zum Einsatz. Der Federbeinspanner besteht aus zwei stabilen Telleraufnahmen, die mit Hilfe einer stabilen Gewindestange in einem Hohlprofil geführt werden. Ich habe mal nach diesem Federspanner im Internet gesucht. Vergleichbare Federspanner kosten ab 500 € aufwärts. Um uns das Leben leichter zu machen, haben wir die Federbeinfeder mit einem Druckluftschlagschrauber gespannt. Am Besten ging das, wenn der Druckluftkompressor seine vollen 8 bar hatte.

Nun konnten wir ohne Probleme das Federbein-Domlager, den Gummidämpfer und die Feder entfernen. Wie es sich gehört, wurden nun die Teile gereinigt, der Rost entfernt und neu lackiert. Beim Federbeinrundkörper gibt es 2 verschie-

dene Versionen. Die obere Verschraubung zur Aufnahme des Dämpfers kann ein Innengewinde, aber auch ein Außengewinde haben. Beide Arten wurden damals von VW wahlweise verbaut.

Und so war es auch bei mir. Das linke Federbein hatte ein Außengewinde, und das rechte Federbein ein Innengewinde. Das spielt an sich keine Rolle, mit dem kleinen Unterschied, dass die Rohrlänge etwas unterschiedlich sind.

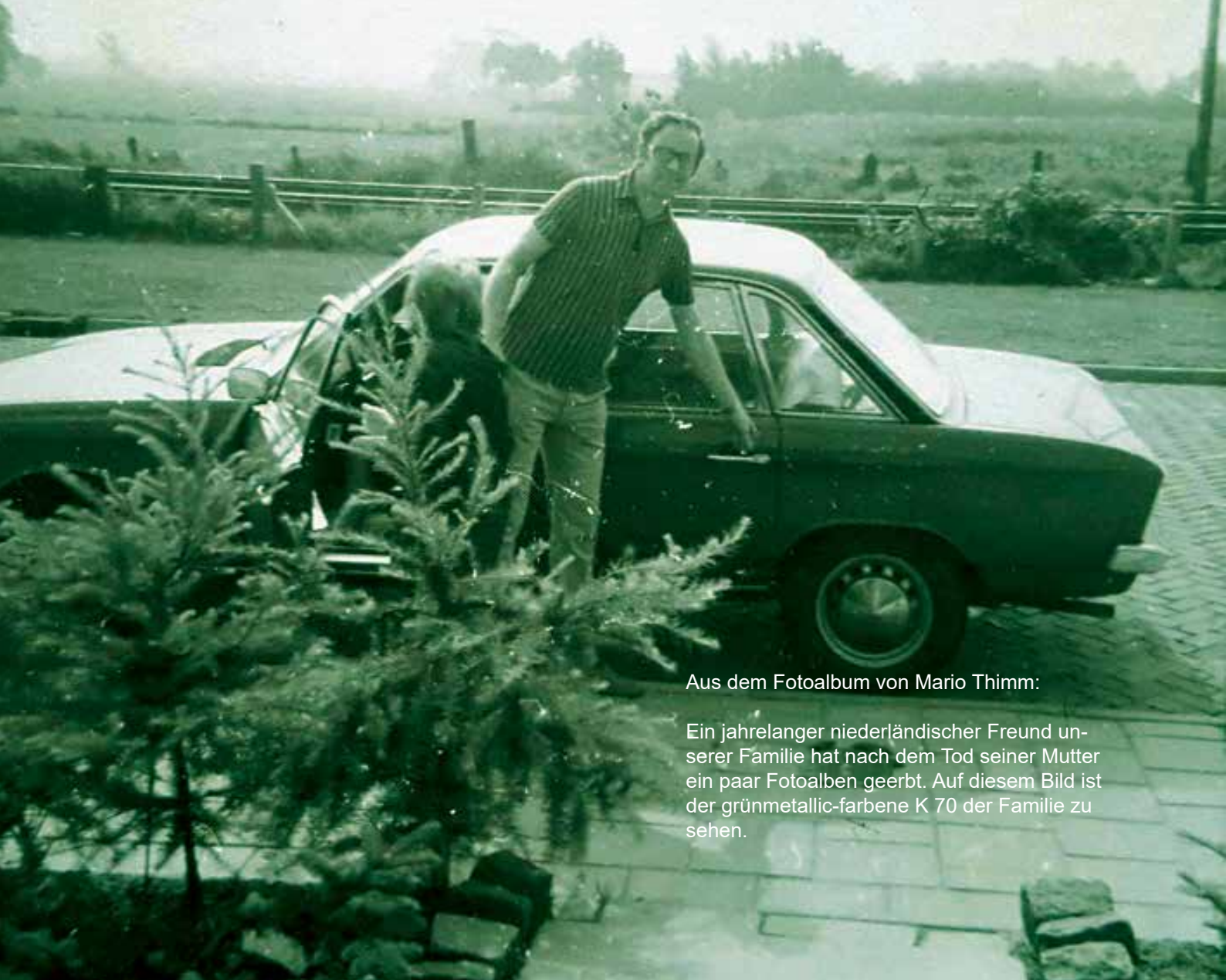
Nun kamen die Stoßdämpfer von Mario zum Einsatz. Sie passten exakt in das Federbeingehäuse. Nachdem sie in das Federbein eingesetzt waren kam noch etwas Kühlwasserfrostschutz in den Zwischraum zwischen Dämpfer und Federbeingehäuse. Das dient zur besseren Wärmeübertragung und verhindert eine zu hohe Temperatur im Dämpfer. Jetzt wurde der Dämpfer verschraubt und mit dem Gummidämpfer, der Spiralfeder und dem Federbein-Domlager komplettiert. Das Gummi des Federbein-Domlager hatte ich noch zusätzlich mit einer Gummipflege behandelt.

Der Einbau ging recht schnell, da alle Teile sauber und geölt waren. Nun war ich auf das Ergebnis gespannt. Am nächsten Tag hatten wir eine gemeinsame Ausfahrt nach Korbach. Die Stoßdämpfer funktionierten einwandfrei, allerdings fuhr sich jetzt der K 70 wie ein modernes Auto, da die Dämpfer ziemlich straff sind. Wenn man defekte Dämpfer hat, sind die Dämpfer der Firma Record sicher eine Möglichkeit, wenn man aber wieder weiche Dämpfer haben will, muß man nach anderen Dämpfern suchen.

Markus, vielen Dank für deine Hilfe und allen Anderen viel Spaß beim Basteln.

//





Aus dem Fotoalbum von Mario Thimm:

Ein jahrelanger niederländischer Freund unserer Familie hat nach dem Tod seiner Mutter ein paar Fotoalben geerbt. Auf diesem Bild ist der grünmetalllic-farbene K 70 der Familie zu sehen.



Hier der nachfolgende sonnengelbe LS beim Urlaub in Österreich.





1. 07-70-RN



TEXT UND FOTOS: PIM TIELKEMEIJER

DAS NL KENNZEICHEN

Wie funktioniert eigentlich das niederländische Kennzeichensystem? Was bedeuten diese Zahlen und Buchstaben?

Ein Kennzeichen wird zu dem Zeitpunkt abgegeben, zu dem der erste Besitzer in den Niederlanden ein Auto als sein Eigentum registrieren lässt. Dieses Kennzeichen wird sein ganzes Leben lang an dieses Auto gebunden sein. Wenn beispielsweise im April 1973 für einen neuen K 70 das Kennzeichen 30-46-XS von den Behörden ausgegeben wurde, dann bleibt dieses Kennzeichen immer an diesem Fahrzeug, auch wenn das Auto an einen neuen Besitzer geht, bis dieser K 70 endgültig verschrottet wird. Deshalb kann man in den Niederlanden das Alter des Autos am Nummernschild ablesen.

Die Kennzeichen werden in den Niederlanden vom RDW ('Reichsdienst für Straßenverkehr') abgegeben und registriert. Die Webseite der RDW bietet Informationen zu jedem (noch) zugelassenen Fahrzeug. Siehe www.rdw.nl.

Die Tabelle (Seiten 16/17) zeigt, welche Ziffern-Buchstaben-Kombinationen vom RDW zwischen 1971 und 1975 herausgegeben wurden.

Das erste jemals in den Niederlanden registrierte K 70-Kennzeichen ist 13-70-RJ (1971), das letzte 12-EM-49 (1975). Diese Fahrzeuge sind nicht mehr im Zulassungsregister eingetragen. Der möglicherweise älteste noch registrierte K 70 hat das Kennzeichen 07-70-RN (1971). Der jüngste K 70, der noch in den Niederlanden herumfährt, ist uns zurzeit nicht bekannt.

K 70-Nummernschilder sind dunkelblau, mit weißen Ziffern und Buchstaben. Gelbe Schilder sind auch möglich. Für importierte Fahrzeugen gibt es besondere Regeln. Für einen K 70 kann ein blaues Nummernschild beantragt werden (Sonderserie für Oldtimer).



2. 12 EM 49

HET ORIGINELE KENTEKEN

Een vaak gehoorde vraag bij een K 70: "is dat het originele kenteken?" is voor oudere Nederlanders een geheel normale vraag. Jongeren zijn in de loop der tijd de logica van onze kentekens helemaal kwijtgeraakt en buitenlanders..... die hebben geen idee waar dit over gaat.

Veel zaken zijn in Nederland bijzonder geregeld. Bekende voorbeelden: het omroepbestel, de politieke partijen, de organisatie van ons onderwijs, allemaal uniek in de wereld en niet eenvoudig uit te leggen. Ik ga nu even in het kort uitleggen hoe het zit met onze nummerborden. Ik beperk me tot personenauto's, want anders wordt het ingewikkeld en dat is het toch al.

Toen er rond het jaar 1898 maar een paar auto's rondreden en meestal tot hun assen in de modder stilstonden, ontstond er een ambtelijke behoefte om al die auto's van een nummer te gaan voorzien. Elke auto een nummer te beginnen bij 1. Je begrijpt dat dat niet lang goed zou gaan; de nummers werden al snel te lang. In 1906 bedachten de ambtenaren een beter systeem: elke provincie een letter en daarna een nummer. Het systeem werd typisch Nederlands onlogisch. Groningen werd A, Friesland B, Drenthe D en Overijssel E. Zo ging dat door tot Limburg dat een P kreeg. De Limburgers wilden eigenlijk een L, maar dat was al vergeven aan Utrecht. Je begrijpt het wel, dit systeem heeft lang standgehouden, tot 1951 toen de nummers weer te lang waren geworden.

K en L konden niet want die waren voor het leger gereserveerd en toen was het systeem dus op. Nog één serie met de M. Er werden steeds meer auto's verkocht... paniek in de tent. Er waren gelukkig nog een aantal tweede letters ongebruikt.

Vanaf 1962 wordt het even lastig te volgen omdat eerder

3. 14-40-RJ



gebruikte letters weer terugkeren. Zo stamt de serie met een E uit 1961, keert de E in 1965 terug, maar dan met andere tweede letter. Maar, hoe je ook wendt of keert er moet iets anders bedacht worden. Dat was eenvoudig: de letters gaan nu naar het eind, simpel. De ambtenaren beginnen nu met een A. In 1965 begon dat met 00-01-AD. Probleem voorlopig opgelost, deze serie kentekens houdt het vol tot 1978.

We zitten inmiddels in de periode dat de Volkswagen K 70 op de weg een normale verschijning was geworden. De eerste K's in Nederland droegen een kenteken met een R aan het eind. De importeur Pon heeft één van de eerste gebruikt voor promotiedoeleinden 13-70-RJ. Deze auto is bij de RDW niet meer actief in het register aanwezig. De oudste K 70 in Nederland draagt het kenteken 07-70-RN. De auto is misschien niet de mooiste, maar wel de oudste, tenzij iemand met een oudere op de proppen komt.

De kentekenseries die voor de K gebruikt zijn: De eerste K had de letters aan het eind: 13-70-RJ (1971)

Het werd tijd voor een definitief systeem en dat kwam er. Elke auto krijgt vanaf nu een uniek nummer bestaande uit 2 letters en 4 cijfers. Je zou denken: begin bij de A, maar de A was voor ons koningshuis die kregen AA met een nummer. Het eerste nieuwe nummer voor gewone stervelingen was ND-00-01 (een Ford Taunus). Omdat niet alle letters gebruikt werden was de N-serie al snel op en toen kwam de P en de R, S, T, U, V, X en Z en toen was het 1959.

Wat nu? Toch maar met de A beginnen, dus vanaf 1959 AD-00-01 en verder en toen de B en D, E, F, G, H en de J.

1971 RD, RE, RF, RG, RH, RJ, RK, RL, RM, RN, RP, RR, RS, RT, RU, RV, RX, RZ, SE, SF, SG, SH, SJ, SK, SL, SM, SN, SP, SR, ST, SU

1971/1972 SV, SX, SZ, TA

1972 TD, TE, TF, TG, TH, TJ, TK, TL, TM, TN, TP, TR, TS, TU, TV, TX, TZ, UA, UD, UE, UF, UG, UH, UJ, UK, UL, UM, UN, UP, UR, US, UT, UU, UV, UX, UZ, VA, VD, VE, VF, VG, VH, VJ, VK, VL, VM, VN, VP



4. ND-00-01

1972/1973 VR, VS, VT, VU, VV, VX, VZ

1973 XA, XD, XE, XF, XG, XH, XJ, XK, XL, XM, XN, XP, XR, XS, XT, XU, XV, XX, XZ, ZA, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZP, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZX

Nu gaan de letters naar het midden:

1973 AD, AE, AF, AG, AH, AJ, AK, AL, AM, AN, AP, AR

1973/1974 AS, AT, AU, AV, AX, AZ, BA, BD, BE, BF, BG, BH

1974

BJ, BK, BL, BM, BP, BR, BS, BT, BU, BV, BX, BZ, DA, DD, DE, DF, DG, DH, DJ, DK, DL, DM, DN, DP, DR, DS, DT, DU, DV, DX, DZ, EA, ED, EE, EF, EG, EH

1974/1975 EJ, EK, EL, EM, EN, EP, ER, ES, ET, EU, EV

Eén van de laatste K's die we hebben kunnen vinden had het kenteken 12-EM-49 (1974). Deze auto is ook niet meer actief bij de RDW.

Er zijn vast wel nieuwere K's in Nederland te vinden, meld je!

De kentekenplaten waren tot 1979 blauw van kleur, met witte letters. Onze K's hebben dus altijd een blauw nummerbord, geel is wel toegestaan (vanaf 1975).

Misschien is het je opgevallen, er zijn K's met nummers die niet in het bovenstaand beschreven systeem passen. Tja dat is een buitencategorie. Al vanaf de 60-er jaren kennen we specifieke series voor geïmporteerde auto's. Het begon met DD (duitse deuk), GK (gekneusd), MA en nog zo wat. Later kwamen er speciale series voor geïmporteerde auto's van vóór 1978, deze kentekenplaten beginnen met een D of A. Dit lijken dus auto's van 1960 en wij weten allemaal dat er toen nog geen K 70 bestond. Deze auto's hebben dus niet het "originale" kenteken.

Ik weet het nu zeker: het is niet uit te leggen. Jaap van Riesen (met dank aan Pim T)

//



5. 13-70-RJ

De cijfercombinatie van dit slot: 03490-49944

De VW K70 is niet alleen safe, het is EEN safe, waarin alle kostbare vondsten uit 75 jaar autogeschiedenis zijn samen gebracht.

Daarbij is niet de nadruk gelegd op één eigenschap ten koste van andere. Zo heeft de VW K70 voorwiel aandrijving, tegelijk met een uitgekende constructie van de achteras, onafhankelijke vering met langsegeleiding.

Opvallend veel ruimte binnen en toch een compacte, makkelijk te manoeuvreren en te parkeren omvang. En een „zelfdragende, stalen carrosserie, tweetraps kruiselzones voor en achter en een veiligheidspassagierscel“, zoals de technici zich in mooi Nederlands uitdrukken.

sterk die carrosserie dan ook zijn mag, er is bij het ontwerp geen enkele concessie gedaan aan de élégance. En het glasoppervlak garandeert een weids uitzicht naar alle kanten.

Zo zouden we kunnen doorgaan de inhoud van deze safe voor u tevoorschijn te halen. Maar in het kader van De Sterke Negen van VW hebt u vrij en vrijblijvend toegang tot deze safe. Hij staat startklaar voor u bij elk van de 250 VW-dealer-adressen. En als u

zo'n adres niet zou kunnen vinden, draai dan de hierboven gegeven cijfercombinatie. Dan komt u verder. En dan komt u óók in het bezit van een VW-akte.

Die geeft u het recht een bestemming te noemen voor één van de vier VW-ambulances, die Pon's Automobielhandel gratis beschikbaar heeft gesteld.

Zo kunt u 1000 liter superbenzine winnen.

Go naar de VW-dealer. Want daar staat de VW K70, één van...



De sterke negen van VW.



Maar hoe veilig, degelijk en

2

Einladung Frühjahrstagung am 25. April 2020 ab 13 Uhr



Melden Sie sich vor dem 15. März an!



Liebe alle,

Am **Samstag, den 25. April**, organisieren wir ein unterhaltsames und lehrreiches Nachmittagstreffen. Wir werden hoffentlich Boer Bert (Bauer Bert) im Dorf Kamerik besuchen. Das Dorf liegt in der Nähe von Woerden, unweit von Utrecht. Hoffentlich, weil Boer Bert noch nicht offiziell gebucht ist. Wenn Boer Bert letztendlich keine Tour geben kann, arrangieren wir einen alternativen Programmpunkt.

Bauer Bert (oder sein Mitbauer Jaco) gibt Führungen durch ihre Firma. Darin erzählen sie von den verschiedenen Aktivitäten, die Boer Bert entwickelt. Die wichtigste Aktivität ist die ökologische Tierhaltung mit Kühen für die Milch und Hühnern für die Eier. Bauer Bert (oder Jaco) kann gut erklären, was es braucht, um Bio statt Traditionell zu produzieren.



Darüber hinaus ist Boer Bert auch ein Pflegebauernhof und es gibt einen Hofladen mit (lokalen) eigenen Produkten. Es gibt auch Wanderwege durch die Wiesen, wo wir in angemessener Entfernung von den Wiesenvögeln bleiben, die wir hoffentlich sehen werden ... Stiefel oder feste Schuhe ist eine gute Idee!



Wir wissen noch nicht genau, in welcher Reihenfolge wir diese lustigen Dinge tun können. Das hängt von der Verfügbarkeit von Bert oder Jaco ab. Die Frist der K70-Post ist unerbittlich ...

Aus diesem Grund stellen wir hiermit die Startzeit auf 13:00 Uhr ein und stellen fest, dass das Ende um 16:30 Uhr sein wird. Wir treffen uns bei Boer Bert. Die Adresse lautet 's-Gravensloot 14, 3471 BM Kamerik. Wir sind am Tag selbst am +31 -6-29550847 erreichbar.

Das detaillierte Programm wird voraussichtlich Anfang März bekannt gegeben. Wenn Sie sich uns anschließen möchten, möchten wir vor dem 15. März unter sergevandonkelaar@wxs.nl von Ihnen hören. Anfang März wissen wir dann auch, wie groß unsere Gruppe sein wird und können dies mit Boer Bert abstimmen.

Wir hoffen, Sie melden sich an und sind dabei!

Anne und Serge

Uitnodiging Voorjaarestreffen op 25 april 2020 vanaf 13.00 uur



Geef je op voor 15 maart!



Beste allemaal,

Op **zaterdag 25 april** organiseren wij een leuke en leerzame middagbijeenkomst. We brengen dan hopelijk een bezoek aan Boer Bert in het plaatsje Kamerik. Dat ligt vlakbij Woerden, wat weer niet ver van Utrecht ligt. Hopelijk, want Boer Bert is nu nog niet officieel geboekt. Als Boer Bert uiteindelijk niet kan rondleiden regelen we een alternatief programmapunt.

Boer Bert (of zijn medeboer Jaco) geven rondleidingen op hun bedrijf. Daarin vertellen zij over de verschillende activiteiten die Boer Bert ontplooit. De belangrijkste activiteit is de biologische veehouderij, met koeien voor de melk en met kippen voor de eieren. Boer Bert (of Jaco dus) kan goed uitleggen wat er voor nodig is om biologisch in plaats van traditioneel te produceren.



Daarnaast is Boer Bert ook een zorgboerderij en is er een boerderijwinkel met (streek)eigen producten. Verder zijn er wandelpaden door de weilanden, waarbij we op gepaste afstand van de weidevogels blijven, die we hopelijk wel gaan zien..... Laarzen of stevige schoenen mee is dus een verstandig idee!



We weten nog niet precies in welke volgorde we deze leuke dingen kunnen gaan doen. Dat hangt af van de beschikbaarheid van Bert of Jaco. De deadline van de K70 Post is echter onverbiddeijk...

Daarom stellen we bij deze het aanvangstijdstip vast op 13.00 uur en bepalen we dat het einde ongeveer om 16.30 uur zal zijn. We verzamelen bij Boer Bert. Het adres is 's-Gravensloot 14, 3471 BM Kamerik. Op de dag zelf zijn wij bereikbaar op 06-29550847.

Het nader ingevulde programma zal ergens begin maart bekend worden. Als je mee wilt dan horen we dat graag van je op sergevandonkelaar@wxs.nl voor 15 maart. Dan weten we begin maart ook hoe groot onze groep ongeveer wordt en dat kunnen wij dan weer afstemmen met Boer Bert.

We hopen dat jullie je aanmelden en erbij zijn!

Anne en Serge



1. De oliebolletjes zijn al

OLIEBOLLETJES IN DE BILT

TEXT UND FOTOS: PIM TIELKEMEIJER

Am Sonntag, den 12. Januar 2020, dem Tag des Oliebollentreffens, regnete und stürmte es. Doch das hielt viele Mitglieder des K 70 Clubs auch dieses Jahr nicht davon ab, nach De Bilt zu kommen. De Bilt ist eine kleine Gemeinde zentral in den Niederlanden. Da hatten Michiel Linskens und Erica Koning alles perfekt vorbereitet, so dass die zwanzig Besucher aus den Niederlanden und Deutschland genügend Zeit für Kaffeeklatsch und Oliebollen hatten. Oliebollen sind die traditionelle Delikatesse, die hier zu Beginn des neuen Jahres gerne gegessen wird. Und natürlich machten wir nicht nur das. Wir blickten zurück auf ein erfolgreiches Veranstaltungsjahr und machten Pläne für 2020. Das Ergebnis finden Sie im begleitenden Veranstaltungskalender.

Nach dem Verdauen des letzten Oliebolls fuhren etwa zehn Autos, darunter drei K 70, zum Wissenschaftspark Utrecht. Michiel erzählte uns auf dem Dach eines Hochparkhauses aus erster Hand von den pulsierenden Entwicklungen in diesem Gebiet in den Bereichen Bildung, Forschung, Innovation und Gesundheitswesen. Wieder ins Erdgeschoss hinabgestiegen, fuhren wir weiter zum nahegelegenen Wasserlinie Museum im Fort bei Vechten. Dort wurde uns erklärt, wie die Alte und die Neue Holländische Wasserlinie entworfen wurden und wie sie funktionierten, um Holland gegen ausländische Angreifer zu verteidigen. Die Taktik dabei war, das Land vom Wasser unterlaufen zu lassen, so dass es unzugänglich war. Diese Methode wurde von der Römerzeit bis zum 2. Weltkrieg angewendet. Um 17.00 Uhr waren die meisten Teilnehmer schon ein wenig hungrig und beendeten den

Op zondag 12 januari 2020, de dag van de oliebolletjesbijeenkomst, regende en woei het flink. Maar dat weerhield veel leden van de K 70 club er niet van om in groten getale naar De Bilt te komen. Daar hadden Michiel en Erica alles perfect voorbereid, zodat de 20 bezoekers uit Nederland en Duitsland ruim de tijd hadden om bij te praten en oliebolletjes te eten. En niet alleen dat natuurlijk. We keken terug op een geslaagd evenementenjaar in 2019 en maakten weer nieuwe plannen voor 2020. Het resultaat daarvan vind je terug in de bijgaande evenementenkalender.



Na het nuttigen van de laatste oliebol reden zo'n 10 auto's, waaronder 3 K 70's, naar het Utrecht Science Park. Daar vertelde Michiel ons vanaf het dak van een hoge parkeergarage uit eerste hand over de bruisende ontwikkelingen in dit gebied op het terrein van onderwijs, onderzoek, innovatie en gezondheidszorg. Weer uitgewaaid en afgedaald naar de begane grond reden wij door naar het nabijgelegen Waterlinie Museum in het Fort bij Vechten. Daar werd ons uit de doeken gedaan hoe de Oude en de Nieuwe Hollandse Waterlinie waren ontworpen en hoe ze werkten om ons land tegen buitenlandse aanvallers te verdedigen. De tactiek van het laten onderlopen van land werd gebruikt van de Romeinse tijd tot aan de 2e Wereldoorlog. Rond 17.00 uur hadden de meeste deelnemers wel trek gekregen en werd de dag afgesloten met een perfecte pannenkoek bij het Theehuis Rhijnauwen in Bunnik. Onder het agendapunt 'overige zaken' kwamen nog enkele andere zaken aan de orde: Henry vertelt ons dat de NL afdeling van de K 70 club op dit



2. de lift omhoog



3. Science Park Utrecht

4. het waait



5. parkeren bij Fort Vechten



Tag mit einem perfekten Pfannkuchen im Teehaus Rhijnauwen in Bunnik.

Einige weitere Themen beim Tagesordnungspunkt „Sonstige Angelegenheiten“ waren:

Henry Kroezen erzählte uns, dass die NL-Abteilung des K 70 Clubs derzeit 25 Mitglieder hat.

Michiel Linskens übernimmt im Laufe dieses Jahres die Rolle von Pim als „Kalendermann“. Dabei geht es vor allem um die Kommunikation der Veranstaltungen des K 70-Clubs NL in der K 70-Post und per E-Mail.

Jaap van Riesen, Henry Kroezen und Ingo Menker werden dafür sorgen, dass die niederländische Sektion des internationalen K 70 Clubs dem FEHAC beitrifft. Dies ist eine niederländische Organisation, die die gemeinsamen Interessen der Besitzer von Oldtimern und Klassikern vertritt. Der FEHAC ist in NL, was in Deutschland der DEUVET ist. NL-Mitglieder sind kein DEUVET-Mitglied. Niederländische K 70-Clubmitglieder werden daher in Zukunft regelmäßig über die laufenden FEHAC-Aktivitäten informiert. Zum Beispiel Umweltbeschränkungen für alte Autos, Öl- und Benzinprobleme und mehr. Jaap wird uns darüber weiter berichten.

Zum Schluss: Siemon Boom hat für uns geregelt, dass es für jeden K 70-Mitglied in NL einen K 70 Kalender 2020 gibt. Wieder eine super Publikation von Andreas Kernke!

//

moment 25 leden heeft. Hij zal de ledenlijst ter informatie en controle aan alle leden in Nederland toesturen. Michiel neemt de rol van Pim als 'kalenderman' over. Dat betreft met name het communiceren van de evenementen van de K 70 Club NL in de K 70-Post en per mail. De overdracht zal dit jaar in overleg plaatsvinden. In bijzondere gevallen kan de organisator van een evenement gevraagd worden om de communicatie zelf te verzorgen. Pim stopt met deze activiteit om met name gezondheidsredenen.

Jaap, Henry en Ingo gaan er voor zorgen dat de Nederlandse sectie van de Internationale K 70 Club lid wordt van de FEHAC. Dat is een Nederlandse organisatie die de gezamenlijke belangen van de bezitters van oldtimers en klassiekers behartigt. Nederlandse K 70 clubleden zullen in de toekomst dan ook regelmatig geïnformeerd worden over de lopende FEHAC-activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan milieubeperkingen voor oude auto's, olie- en benzineproblemen en meer. Jaap zal ons hierover nog nader gaan berichten.

Tot slot: Siemon heeft voor ons geregeld dat er voor iedere aanwezige een K 70-kalender 2020 kosteloos beschikbaar is. Het is wederom een mooie publicatie van Andreas Kernke. Heb je deze bijzondere kalender gemist? Neem dan even contact op met Siemon Boom, dan regelt hij dat je hem ook krijgt: snhboom@ziggo.nl.

Allemaal bedankt voor jullie inzet en bijdrage. En Michiel en Erica: dank voor de organisatie van deze bijzonder geslaagde dag!

Pim Tielkemeijer
pim_am.tielkemeijer@planet.nl

PS: Schrijf de data van de evenementen alvast in je agenda en mis ze niet!

//

6. Fort aan Waterlinie



7. pannenkoeken



Treffenkalender K70-Club NL 2020 – 2021

| Wann | Was | Wer | Weiteres |
|---|---|---|---|
| Samstag, den 25. April 2020 | Frühjahrestreffen K70-Club NL Kamerik und Umgebung (zentral in NL) | Anne Reitsma en Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl www.boerbert.com Gerne anmelden vor dem 15. März 2020 | Besuch an Biobauer Bert, mit Rundfahrt oder andere Aktivität. Näheres in K70-Post 2/2020 |
| 21. - 24. Mai 2020 (Christi Himmelfahrt) | 29. Jahrestreffen K70 Freunde Grossenlöder / Raum Fulda, Deutschland | Sabine Haack en Sören Rieck- Andersen info@k70freunde.de www.k70freunde.de | Näheres in K70- Depesche 95 (Dezember 2019) |
| 30. Mai - 1. Juni 2020 (Pfingsten) | 34. Pfingsttreffen des 1. Internationalen K70 Clubs Raum Hannover / Celle, Deutschland | Mario Thimm und Familie K70@teilethimm.de | Näheres in K70-Post 2/2020 |
| Anfang Juli 2020? | 50 Jahre VW-Werk Salzgitter / 50 Jahre VW K70 Salzgitter, Deutschland | Volkswagenwerk Salzgitter (Produktion VW K70: 1970- 1975) Ingo Menker ingo.menker@freenet.de | Ob und wie VW dieses Jubiläum organisiert, ist noch nicht bekannt gegeben, ebenso nicht, ob unser Verein offiziell zu Gast ist. |
| 4. - 6. September 2020 | Campingwochenende K70-Club NL, mit Friesische Orgel- Tour Friesland (im Norden NL) | Jaap und Barbara van Riesen Jan van der Wal jaapvanriesen@kpnmail.nl walkaas@hoanne.com | Ganz besonderes Campingwochenende, mit viel Kultur. Prächtige Tour, jetzt wieder in Kolonne, von einem Ziel zum anderen, mit einer neuen Überraschung an jedem Ort. |
| Samstag, den 3. Oktober 2020? | Jahreshaupt- versammlung (JHV) Deutschland | Vorstand 1. Intern. K70-Club Ingo Menker ingo.menker@freenet.de | Datum, Ort und eventuelles Beiprogramm am Sonntag sind noch nicht fest vereinbart. |
| Sonntag, den 25. Oktober 2020 | Automuseum Schagen und K70- Tour entlang der Küste Schagen (im Westen NL) | Siemon und Hannie Boom, Jannie Boven snhboom@ziggo.nl www.automuseumschagen.nl | Programm in Vorbereitung |
| Sonntag, den 10. Januar 2021 | Oliebollentreffen K70-Club NL Landsmeer (im Westen NL) | Anne Reitsma en Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl | Kaffeeklatsch, zurückblicken und Pläne machen Mit Rundfahrt oder Ausflug! |

K70-Evenementen 2020 - 2021

| Datum | Evenement | Organisatie | Wat gaan we doen |
|--|--|--|--|
| Zaterdag 25 april 2020 | Voorjaarsmeeting K70-Club NL Kamerik en omgeving (provincie Utrecht) | Anne Reitsma en Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl www.boerbert.com Aanmelden voor 15 maart 2020 | Bezoek aan bio-boer Bert en rondrit of andere activiteit. Zie K70-Post 2/2020 voor alle informatie. |
| 21 – 24 mei 2020 (Hemelvaart) | 29. Jahrestreffen K70 Freunde Grossenlüder / omgeving Fulda, Duitsland Ca 400 km ten zuid-oosten van Arnhem | Sabine Haack en Sören Rieck-Andersen info@k70freunde.de www.k70freunde.de | 'K70 Freunde' is onze Duitse zusterclub. Zie K70-Depesche december/2019 voor alle informatie. |
| 30 mei – 1 juni 2020 (Pinksteren) | 34. Pfingsten-treffen Internatio-nale K70 Club Omgeving Hannover / Celle, Duitsland Ca 350 km ten oosten van Arnhem | Mario Thimm en familie K70@teilethimm.de | Jaarlijkse bijeenkomst van onze eigen Internationale K70 Club. Zie K70-Post 2/2020 voor alle informatie. |
| Begin juli 2020? | 50 jaar VW-fabriek in Salzgitter / VW K70 Duitsland | Volkswagenfabriek Salzgitter (productie VW K70 1970-1975) Ingo Menker ingo.menker@freenet.de | Nog niet bekend of en hoe VW dit jubileum organiseert, ook niet of onze club officieel te gast is. |
| 4 - 6 september 2020 | Kampeerweekend K70-Club NL, met Friese Orgeltour Friesland | Jaap en Barbara van Riesen, Jan van der Wal jaapvanriesen@kpnmail.nl walkaas@hoanne.com | Een zeer bijzonder kampeerweekend met veel cultuur. Prachtige rijtour, nu weer in colonne van de ene naar de andere bestemming, met op iedere plek weer een nieuwe verrassing. |
| Zaterdag 3 oktober 2020? | Jahreshaupt-versammlung (JHV) Duitsland | Bestuur Internationale K70 Club Ingo Menker ingo.menker@freenet.de Datum, plaats en evt. excursie-programma op zondag zijn nog niet definitief afgesproken. | Jaarlijkse algemene ledenvergadering van de Internationale K70 Club. |
| Zondag 25 oktober 2020 | Automuseum Schagen en K70-rondrit langs de kust Schagen, Noord-Holland | Siemon en Hannie Boom, Jannie Boven snhboom@ziggo.nl www.automuseumschagen.nl | Programma in voorbereiding. |
| Zondag 10 januari 2021 | Oliebollen-bijeenkomst K70-Club NL Landsmeer, Noord-Holland | Anne Reitsma en Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl | Bijpraten, terugkijken en plannen maken. Met rondrit of excursie! |

TANKRESERVELEUCHE FÜR 74ER UND 75ER MODELLE NACHRÜSTEN

TEXT UND FOTOS: DANIEL HENNIGS

Jetzt, wo doch so mancher K 70 in der Winter-ruhe ist, kümmert man sich vielleicht gerne mal um irgendwelche Kleinigkeiten am Auto, gerne auch „Fummelkram“ oder, bei uns im Badischen, „Gewurschtel“ genannt... Hier soll es um die Nachrüstung der Tankreserveleuchte bei den 74er und 75er Modellen gehen, die VW in Pfennigfuchser-Manier ab Modelljahr 1974 weggespart hat (einem Mittelklassewagen übrigens gar nicht angemessen!).

Zuerst wird das Kombiinstrument ausgebaut; Tachowelle hinter dem Tachometer abklemmen, Radio herausnehmen und dann rechts und links hinter das Armaturenbrett greifen, um die beiden Rändelschrauben zu lösen. Dann wird der entsprechende Tankgeber mit zwei Kabelanschlüssen zum Einbau in die Tanköffnung unter der Rücksitzbank benötigt; an den Anschluß „G“ (für Tankgeber) kommt das schon liegende Kabel, das von der Benzinuhr im Kombiinstrument (KI) herkommt. An den Anschluß „W“ (für Warnleuchte) wird ein Kabel angeschlossen und sauber nach vorn bis hinter das Kombiinstrument verlegt. Dieses Kabel ist ein Minus- bzw. Massekabel. Dann muß man noch von einem Kabel hinter dem KI, das bei eingeschalteter Zündung bzw. laufendem Motor Pluspotential führt, ein Pluskabel abzweigen. Bei mir ist es ein schwarz-weißes Kabel aus dem Kabelbaum hinter dem KI. Dann ist alles bereit, um die eigentliche Kontrollleuchte anzuschließen.

Doch: die 74er und 75er K 70 haben auf der Leiterplatte keine Anschlußstifte mehr für die Tankreserveleuchte (Foto 1 – die beiden Löcher (Pfeile) zeigen den früheren

Sitz der Stifte bis Modelljahr 1973). Man kann natürlich eine Leiterplatte bis 1973 nehmen, aber diese hatte nur drei statt vier Lichtanschlüsse und daher eine

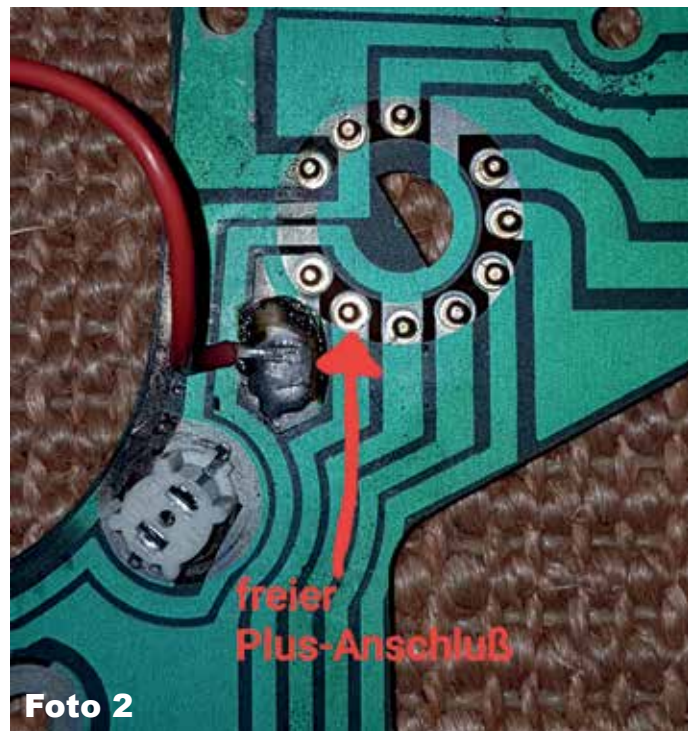


Foto 2

schlechtere Instrumentenbeleuchtung, zudem kann die Steckerbelegung abweichen (ab 1974 änderten sich ja die Schaltpläne). Bleiben wir also bei der 74er Leiterplatte: die Stifte selbst einzubauen, kann man aber vergessen – die zu sehenden Löcher (Pfeile) habe ich selbst gebohrt, um entsprechende Stifte (Nägel) einzulöten, aber man trifft die Position nie genau und die Lötunkte halten nicht.

Aber auf der Rückseite des Tachometers gibt es ebenfalls einen Kontaktstifte-Kreis, mit einem nicht belegten Stift: bis 1972 wurde hier die Starterzug-Leuchte angeschlossen (Foto 2). Die grüne Leiterbahn von dem Stift führt auch geradewegs nach unten zur Einbauöffnung dieser früheren Kontrollleuchte. Mithilfe eines runden Crimp-Steckers mit Raste (Foto 3) steckt man das vorbereitete Pluskabel in den runden Plastikstecker an der passenden freien Stelle ein; somit ist der Plus-Anschluß gemacht. Man kann auch gleich eine weiße Lampenfassung, so

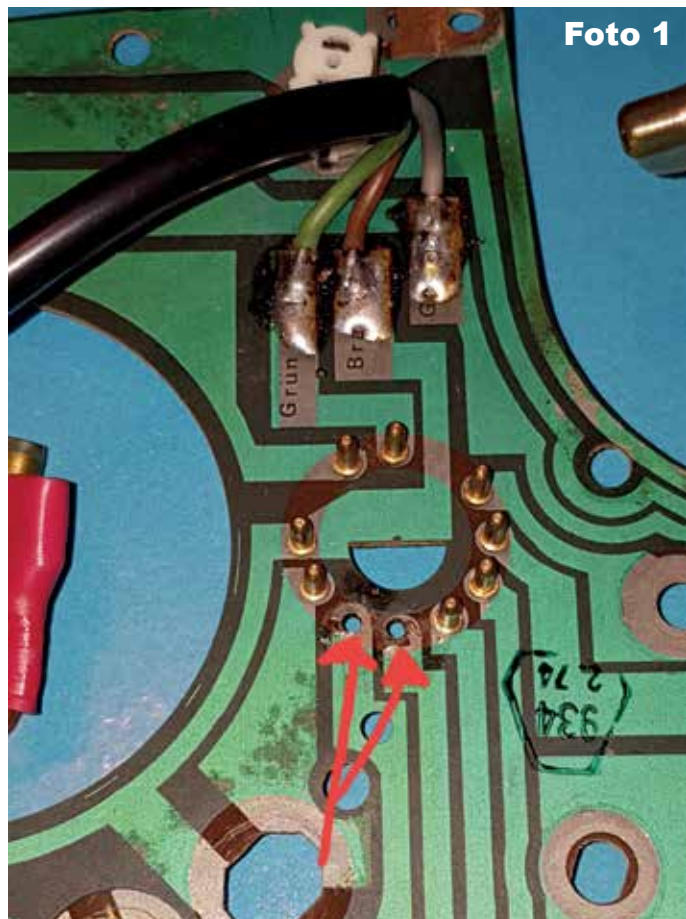


Foto 1

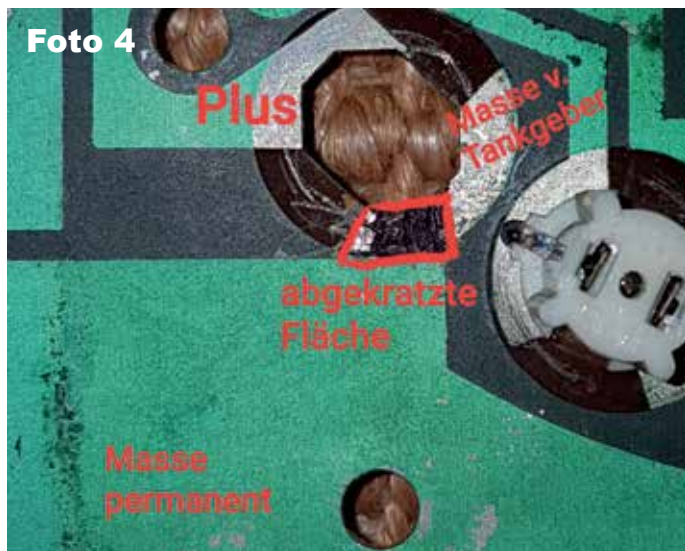


Foto 3

ANLEITUNG

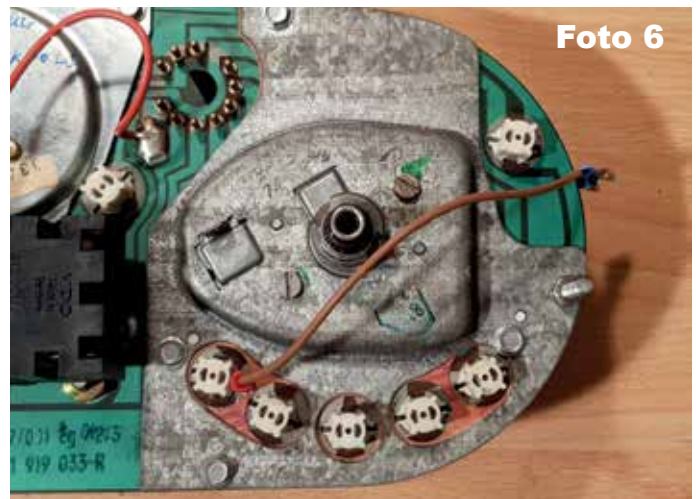
man sie zur Hand hat, mit einer 1,2-Glühlampe bestücken und in die Öffnung stecken und die Kontakte auf die silbernen, leitenden Flächen drehen.

Der Masseanschluß – also des vom Tankgeber (Klemme „W“) kommenden Kabels – ist schwieriger. Verbindet man dieses mit den bereits im runden Plastikstecker vorhandenen Massekabeln, würde die Reserveleuchte immer brennen – weil diese Massekabel auch immer Masse führen. Die Aluminiumdose am Tankgeber schaltet dagegen erst Masse durch, wenn ein bestimmter Benzinstand unterschritten ist, deshalb muß dieses Kabel direkt an den noch freien Pol der Kontrollleuchte angeschlossen werden, damit diese nur dann brennt, wenn der Sprit zur Neige geht. Da es keinen Kontaktstift gibt, geht man folgendermaßen vor: Die rechte Kontaktfläche der Kontrollleuchte ist eine Massefläche (und führt zu den ständig masseführenden Kabeln oben im Stecker); da man ständige Masse aber nicht will, muß man einen



Teil der Massefläche von der Leiterplatte abkratzen (Foto 4), sodaß keine Verbindung mehr besteht zwischen dem Kontaktpunkt der Leuchtenfassung und dem allgemeinen Masseanschluß.

Unter den Kontaktpunkt der Fassung schiebt man dann einen L-förmig gebogenen, dünnen Crimpstecker; da der Kontakt recht fest sitzt, hält der Stecker zufriedenstellend; zusätzlich kann man später noch etwas Klebeband um Fassung und Stecker wickeln, damit sich der Stecker auch bei Einbau des KI nicht löst. An diesen Stecker kann man dann das vom Tankgeber kommende Massekabel anschließen (Foto 5). Danach kann man das Tachometer und seine Halteplatte wieder an die Leiterplatte schrauben (Foto 6).



Zum Abschluß kann man sich noch um die Anbringung eines passenden Kontrollleuchtersymbols unten in der Skala des Tachometers kümmern; man nimmt, bevor man das Tachometer wieder befestigt, die bestehende Symbol-Folie mit Schaumstoffrand heraus und fertigt per PC und Tageslichtprojektorfolie eine neue Symbolskala an; die Symbole findet man zuhauf im Internet. Zum Abhalten des Streulichts schneidet man sich als Schaumstoffersatz eine schwarze Gummifolie passend zu. Das erfordert Zeit und Geduld, aber es funktioniert. Die Lichtfarben erzeugt man entweder durch Farbausdruck auf der Folie oder in dem man (z. B. von einem älteren Kombiinstrument) die



farbigen Kunststoffplättchen nimmt und in die Leuchtenfassung einlegt (Foto 7). Damit erhält man eine hochwertigere Optik der Kontrollleuchten (Foto 8) und sie sind auch





Foto 9

heller. Damit die Symbole auf der anderen Seite, beim Drehzahlmesser, dazu passen, fertigt man dort auch noch gleich eine neue Skala an (Foto 9).

Noch ein Tipp für die Instrumenten-Hintergrundbeleuchtung: werksseitig befinden sich in den vier Fassungen jeweils 1,2-Watt-Lampen. Diese lassen sich durch baugleiche mit 2,3 Watt ersetzen, was erheblich besseres (und endlich mal helles!) Licht ergibt. Angst, daß im KI-Gehäuse etwas aufgrund der höheren Lampen-Temperaturen schmilzt, muß man nicht haben, denn die Lampen haben alle genügend Abstand zu empfindlichen Teilen. Schon

seit Jahren habe ich mit diesen Lampen keine Probleme (pro Jahr fahre ich anteilig sicher 2.000 – 3.000 km bei Nacht).

Zugegeben, ein gehöriger Zeitaufwand (ca. 1 Tag), aber danach hat man ein hübsches und funktionelles Detail mehr am Auto, denn dadurch, daß die Tankreserveleuchte z. B. in Kurvenfahrten auch schon dann kurz aufleuchtet, wenn der Tank noch ca. zu 1/3 gefüllt ist, kann man das Nachtanken unmöglich vergessen, erst recht, wenn die Benzinuhr ungenau anzeigt.

//



50 JAHRE VW K 70 (1970-1975): KENNEN SIE DEN NOCH?

K WIE „KLARE KANTE“



TEXT: ROLAND HILDEBRANDT, FOTOS: FABIAN GRASS

Man kennt Sie. Und irgendwie auch wieder nicht. Die Rede ist nicht von den eigenen Nachbarn, sondern von Autos, die so unauffällig blieben, dass sie heute nur eingefleischte Fans noch kennen. Solche Modelle müssen nicht zwangsläufig zu Lebzeiten Flops gewesen sein. Aber sie liefen unter dem Radar des gewöhnlichen Autokäufers. In unregelmäßiger Folge wollen wir ab sofort unter dem Titel „Kennen Sie den noch?“ Old- und Youngtimer aus dem Nebel des Vergessens holen.

Unser heutiger Kandidat verdient es auch, aus einem anderen Grund vorgestellt werden: Der VW K 70 wird jetzt 50 Jahre alt. Ein NSU, der zum VW wurde, um ganz genau zu sein. Das uneheliche Kind auf Rädern, nicht unbedingt aus Liebe adoptiert.

Aber nicht nur das klare Design sorgt dafür, dass der K 70 bei VW-Liebhabern zwischen den Stühlen steht. Sein kurzes Leben von fünf Jahren fällt genau in die Phase nach dem Käfer, aber vor den Golf und den Passat.

Die spannende Story des K 70 beginnt Anfang 1965 bei NSU in Neckarsulm. Dort ist man mit dem kleinen Prinz erfolgreich gewachsen, aber Mitte der 1960er-Jahre wollen die Kunden mehr Auto, passend zu immer mehr Geld in der Lohntüte. Der Trend geht klar zur Mittelklasse ab 1,5 Liter Hubraum, wo etwa Opel mit dem Rekord abräumt.

Aber das Konzept des Heckmotor-Wagens ist bei NSU ausgereizt, es soll etwas Modernes her. Das bedeutet viel Platz für die Familie, vier Türen und Frontantrieb. Ende 1966 ist das neue Auto als Holzmodell fertig, sein Design stammt hauptsächlich von Hermann Bühler, einem engen Mitarbeiter von Claus Luthe.



Luthe arbeitet zeitgleich am legendären NSU Ro 80. Tatsächlich sind optische Parallelen zur größeren Wankel-Limousine nicht zu übersehen, doch mit seinem kubischen Design soll der K 70 weniger polarisieren. K 70: Was wie eine Kunstfaser klingt, steht für „Kolben“ und die Größeneinordnung unterhalb des Ro 80. Statt eines Wankelmotors kommt ein konventionell gestrickter Benziner mit 1.567 Kubikzentimeter Hubraum zum Einsatz, der zunächst 90 PS leisten soll. Fest eingeplant ist ein Kombi namens K 70 F, aber es werden auch Schrägheck-Varianten entworfen, die ein wenig den späteren VW Golf vorwegnehmen.

Alles im Lot? Fast, denn es gibt da ein Problem: NSU ist notorisch knapp bei Kasse, hinzu kommt die aufwendige Entwicklung von Wankelmotor und Ro 80. Rund 30 Millionen Mark werden für den K 70 veranschlagt. Für andere Konzerne ein Klacks, für NSU ein dicker Batzen. Und die Zeit drängt: Im März 1969 soll die Produktion starten, der Kombi Mitte 1970 folgen. 45.000 K 70 sind pro Jahr geplant. Doch die Kosten steigen immer weiter



auf inzwischen 70 Millionen.

Der Dresdner Bank, Mehrheitseigner bei NSU und wichtigster Geldgeber, geht die Geduld aus, zumal über 10.000 Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen. Sie drängt auf eine Fusion mit einem großen Partner. Im Gespräch sind Fiat, Citroën und sogar Mazda. Aber die Dresdner Bank sitzt auch im VW-Aufsichtsrat und so bekommt Wolfsburg den Zuschlag.

Im Februar 1969 wird die Fusion amtlich, NSU in die Audi-Vertriebsorganisation integriert. Nur drei Wochen später hätte der K 70 auf dem Autosalon in Genf debütieren sollen. Eigentlich, denn VW stoppt den Anlauf der Vorserienfertigung und den Messeauftritt. Der K 70 wäre neben dem VW 411 und dem Audi 100 zu viel Mittelklasse im Konzernprogramm, heißt es. Also Schicht im Schacht. Aus die Maus.

Zumindest fürs Erste, aber die Presse hat schon offizielle Unterlagen zum K 70 bekommen und stimmt Trauergesänge an. Allen voran die Zeitschrift „Hobby“, die einen durchgestrichenen K 70 zeigt und titelt: „Auto-Star K 70 das Opfer!“ Man sei traurig, wenn der K 70 für immer gestorben sei und weiter: „Wir hoffen, dass der Wolfsburger Gigant dem K 70 eine Chance geben wird“. Andere Blätter stoßen ins gleiche Horn und machen damit der Kundschaft den Mund wässrig.

Die Rettung naht schließlich in Gestalt von Kurt Lotz: Der VW-Chef ist Nachfolger des Heckmotor-Hardliners Heinrich Nordhoff und hat ein Faible für fortschrittliche Autos. Aber das Beste, was die VW-Palette anno 1969 zu bieten hat, ist der „Nasenbär“ genannte 411. Lotz weiß, dass damit kein Stich gegen Opel und Ford zu machen ist. Zudem liegt die Zukunft im Frontantrieb mit Front-





motor. Doch Entwicklungen dieser Art brauchen Zeit, während der K 70 praktisch fertig ist. Außerdem kann die VW-Kundschaft so an künftige Fahrzeugkonzepte herangeführt werden.

Gesagt, getan: Für 600 Millionen Mark baut VW für den K 70 ein eigenes Werk in Salzgitter. Angesichts dessen würden die rund sechs Millionen für den K 70 Kombi nicht ins Gewicht fallen. Doch er wird gestrichen, weil einzig die Kombiversion den VW 411 (später 412) noch am Leben hält. Die 4,42 Meter lange K 70 Limousine erfährt diversen Feinschliff, ehe sie Mitte September 1970 auf den Markt kommt.

Bei 9.450 Mark beginnen die Preise, nur 200 Mark über einem viertürigen VW 411 E, aber immerhin 1.000 Mark mehr, als der neue Opel Ascona kostet. Für 340 Mark extra gibt es im K 70 die L-Ausstattung mit Liegesitzen

und diversen anderen Details. Der wassergekühlte Motor weist nun 1.594 Kubik auf, der Kunde hat die Wahl zwischen 75 und 90 PS. Besonderheit des Aggregats ist das unter dem Motorgehäuse sitzende Differenzial.

Die Presse stürzt sich sofort auf das vielgepriesene „Wunderauto“ K 70, der VW „für Leute, die etwas von Autos verstehen“, so die Werbung. Radikale Änderungen ließ VW beim K 70 bleiben, 1973 ersetzte ein 1,8 Liter mit 100 PS die 90-PS-Maschine.

Eine Sache fällt sofort auf: Riesige Fensterflächen und die steile Dachform sorgen für eine fantastische Übersichtlichkeit. Der Verzicht auf Dreiecksfenster weist in die Moderne, außen ist kein Schnörkel zu viel am Blech. Fürs Autokino wäre so ein K 70 ideal und man fragt sich: Warum können Autos heute nicht mehr so luftig sein? Ein Grund ist sicherlich, dass die Aerodynamik des K 70 eher





bescheiden ist, was die damaligen Tester spätestens an der Tankstelle merken. Bis zu 16 Liter Sprit, Literpreis 59 Pfennig, zog sich der 75-PS-Motor durch den Vergaser, wie 1971 Klaus Freund von der „mot“ unterstrich.

Aber zurück zu den lobenswerten Eindrücken: Die Instrumente sind perfekt ablesbar, davor sitzt ein riesiges Lenkrad, dessen nachträglich mit Kunststoffband versehener Kranz nur mäßig griffig ist. Apropos Kranz: Tester Heinz Kranz von der „Hobby“ saß anno 1970 im K 70 ermüdungsfrei, wünschte sich aber auf den Vordersitzen mehr Halt. Recht hat er, die Sitze sind weich wie Omas Sofa, federn dadurch aber grobe Stöße gut ab. In schnell gefahrenen Kurven (und die schafft der K 70 spielend!) wird es aber rutschig. Ein Kritikpunkt damals wie heute: Das laute Gebläse der Heizung, dafür hat der K 70 aber schon eine beheizbare Heckscheibe. Wahrhaft gigantisch

ist der 600 Liter große Kofferraum und auch im Fond ist mehr als genug Platz vorhanden.

Seine moderne Auslegung zeigt der VW K 70 beim Anlassen: Einen Choke sucht man vergebens. Der 75-PS-Motor unter der Haube läuft vernehmlich, aber nicht aufdringlich. Sicher, aus heutiger Sicht würde man „laut“ sagen, doch im zeitgenössischen Vergleich zum Käfer herrscht relative Ruhe. Zumindest bis zur Autobahn: Schon bei 100 km/h liegen knapp 4.000 Touren an, schließlich hat der K 70 nur ein Vierganggetriebe. Als „störend“ ab 120 km/h und „lästig“ ab 140 km/h vermerkte es „mot“-Tester Freund anno 1971. Aber heute muss der K 70 natürlich keine Höchstleistungen bringen, mehr als 148 km/h wären eh nicht drin, Schrankwand-Aerodynamik sei Dank.





Dabei ist der Motor durchaus elastisch, verlangt in den Bergen aber einiges an Schaltarbeit. Und die ist gar nicht so einfach, denn der hakelige Knüppel will genau, aber auch mit Nachdruck geführt werden. Von „mäßig“ bis „hakig“(!) lauteten schon damals die Fachurteile. Bei der Lenkung ist Servo Fehlanzeige, zum Kurbeln gibt es schließlich das große Steuerrad. In der Mittellage wirkt die Lenkung sehr indifferent, bietet andererseits aber eine präzise Rückmeldung. Deswegen macht der K 70 trotz Frontantrieb in den Bergen eine prima Figur. Dort muss 1970 auch Clauspeter Becker von der längst vergessenen „Deutschen Auto-Zeitung“ gewesen sein: „Muster-gültig richtungsstabil“ sei der K 70, „die ihm angeborene Untersteuerungstendenz“ werde „nie alarmierend“.

Wirklich viele Fans fand der K 70 zu seinen Lebzeiten nicht: Bis zum Produktionsende 1975 liefen gut 210.000 Exemplare vom Band, für VW-Verhältnisse nicht viel. Offenbar war er für meisten VW-Freunde kein echter VW, für die Fahrer anderer Marken aber auch nicht. Hinzu kamen nur wenige Gleichteile innerhalb des Konzerns und ab 1973 die interne Konkurrenz durch den etwas kleineren, aber billigeren VW Passat. Und doch bleibt etwas vom K 70: Er war das einzige in Salzgitter gebaute Fahrzeug und brachte die VW-Organisation auf Tuchfühlung mit modernen Antriebskonzepten. Man könnte es so formulieren: NSU wäre mit dem K 70 dem Abgrund näher gekommen, VW ohne ihn.



So romantisch, wie diese Ausgabe beim Titelbild begann, so endet sie auch wieder. K 70 - Clubmitglied Bengt Meder (auf diesem Foto ganz links) stellte seinen K 70 für die Hochzeit seiner Tochter zur Verfügung. Im Namen aller K 70-POST-Leser einen herzlichen Glückwunsch!

Foto: TIM SCHÖNHERR „MÜNSTERPLATZ IN FREIBURG“

