

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

Mitgliedermagazin



Herzlich willkommen bei Volkswagen Salzgitter



50 Jahre K 70 in Norwegen

Dieter's K 70 Story

Rupert gewöhnt dem K 70 das Rauchen ab

Seite 7



Seite 25



Seite 11



Vergleich:
Ascona / Taunus / K 70

Seite 17



Vergleich:
Ro 80 / K 70

Seite 31



Mattschwarz und mutig

Seite 23



VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf_knispel@web.de

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobiaskoenig100@googlemail.com

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Potstiege 3b • 48161 Münster

eMail: a.emmerich@web.de

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

BENJAMIN ARNOLD

Im Höllenstein 2 • 69124 Heidelberg

eMail: benjaminarnold@gmx.net

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

BENGT MEDER

Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg

Telefon: +49 (0) 76 14 76 42 47 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: akernke@gmx.de

CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster • eMail: a.emmerich@web.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.

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

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

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) 64 87 21 48 7

Wir sind Mitglied im



TITELFOTO: ANDREAS FAULHABER



RÜCKSEITE - FOTO: TOBIAS KÖNIG



K 70 IN NORWEGEN, PORTA UND AM GLÜHENDEN ÄTNA

TEXT: ANDREAS KERNKE

Kurz nach Erscheinen der letzten Ausgabe unseres Club-Magazins erreichte mich die Anfrage zur Veröffentlichung eines Beitrages von Tore Bergvill aus Norwegen. Er schrieb, dass im August 2020 anlässlich des 50. Jubiläum des K 70 ein norwegisches Sommertreffen statt fand. Und er versprach einen Bericht und Fotos dazu. Sehr gern präsentiere ich also seine Geschichte in dieser Ausgabe der K 70-POST.

Als ich Mitte Januar diese Worte zu Papier bringe, zählt man über zwei Millionen COVID-19-Infizierte in Deutschland und über 46.000 Menschen sind hier seit Beginn der Pandemie daran/damit verstorben. In 125 Tagen soll das Pfingsttreffen in und um Porta Westfalica starten. Wird das klappen? Oder wird Corona zum zweiten Mal dafür sorgen, dass unser beliebtes Jahrestreffen ausfallen muß? Wir hoffen... und bangen...

Persönlich bin ich diesbezüglich allerdings ganz optimistisch. Der silberne 72er K 70, den ich im Juli 2019 im Sizilienurlaub am Südwesthang des aktivsten europäischen Vulkans, dem Ätna, besichtigt und gekauft habe (die K 70-POST berichtete bereits), sollte ja eigentlich bereits am letzten Osterfest geborgen werden – die komplette Reise war durchgeplant, ein Fahrzeugtrailer organisiert, die Fähre gebucht, alle Beteiligten standen in den Startlöchern... dann kam Corona und die ganze Aktion zerplatzte augenblicklich wie eine Seifenblase.

Das ändert allerdings nichts daran, dass der Wagen dort noch immer steht. Bereits vor dem Jahreswechsel 2020/2021 startete der Ätna mit vulkanischen Aktivitäten. Auch

glühende Lava fliegt meterhoch durch die Luft und kullert den über 3.000 Meter hohen Krater herunter – glücklicherweise erreicht dieser Auswurf jedoch nicht den wartenden K 70 - der nämlich einerseits nicht in der gefährdeten Richtung und andererseits unter einem schützenden Dach steht. Ganz mutig planen wir nun, das Fahrzeug im September dieses Jahres zu bergen. Bis dahin wird Corona wohl an Einfluss verloren haben – wir hoffen, bis dahin endlich wieder in einer gewissen Normalität zu sein. Den Lesern der K 70-POST verspreche ich schon jetzt meine Story dieses Abenteuers.

Themenwechsel: die in der letzten K 70-POST angekündigte Online-Abstimmung über unsere geplante Rationalisierungsmaßnahme bezüglich der Druckkostensenkung durch Verzicht auf gedruckte Exemplare wird leider nur sehr zögerlich angenommen. Auch die ebenfalls frisch initiierte Gleichteileliste scheint keinen Anklang zu finden – trotz deutlich spürbarer Euphorie während der Jahreshauptversammlung im letzten Oktober, gibt es nicht eine einzige Einsendung zu der bereits angelegten Excel-Liste.

Aus dem Vorstand sind inzwischen Fortschritte in der digitalen Aufarbeitung u.a. der Mitgliederliste und Mitgliederbeiträge zu vermelden. Angesichts der Tatsache, dass diese existenziellen Grundlagen lange ungepflegt waren, kann man jetzt wohl voller Hoffnung davon sprechen, dass sich der Club auf einem aussichtsreichen Weg der Genesung befindet.

Bleibt gesund und munter,
alles wird gut!

//

2 IMPRESSUM

3 EDITORIAL

4 AMTLICHES

Einladung zur JHV

5 AMTLICHES

Vorstandsbeschluss zu finanziellen Zuschüssen

7 NORWEGEN

K 70, 50 år i Norge

11 REPARATURANLEITUNG

Dem K 70 das Rauchen abgewöhnen

15 NEUES AUS DEM TEILELAGER

Fünf vor zwölf

oder:

Die letzte Teilelieferung vor dem Lockdown

17 VERGLEICH

Autozeitung:

VW K 70

Ford Taunus

Opel Ascona

22 KBA STATISTIK

Aktuelle Zahlen:

K 70 sehr selten

23 STYLING

Mattschwarz und mutig

25 MEINE K 70 STORY

Eine Reise durch die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft

31 VERGLEICH

Autozeitung:

Entfernte Verwandte

K 70 und Ro 80

34+35 VERKAUF

1. internationaler K 70 Club e.V. informiert:

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2021



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

Einladung

zur gesetzlich vorgeschriebenen

Jahreshauptversammlung

der eingetretenen Mitglieder des

1. internationalen K 70 Club e.V.

am Samstag, den 11.09.2021 um 17:00 Uhr im

Landgasthof Baumhof Tenne

Baumhofstrasse 147

97828 Marktheidenfeld

reservierung@baumhoftenne.de

Tel: 09391/3549

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl einer Wahlleiterin / eines Wahlleiters
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2019
5. Vorstellung des Haushaltsplanes 2021 durch den Kassenwart
6. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2019
7. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019
8. Genehmigung des Haushaltsplanes 2021
9. Wahl des Vorstandes
10. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

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

Für den Vorstand

Benjamin Arnold
-Schriftwart im 1. inter. K70Club e.V.

Der Vorstand freut sich, bereits einen Termin und Veranstaltungsort für die nächste Jahreshauptversammlung unseres Clubs bekannt geben zu können.

Zur diesjährigen Jahreshauptversammlung treffen wir uns am Samstag, den 11. September 2021 um 17:00 Uhr im

**Landgasthof „Baumhof-Tenne“
Familie Tönnessen-Jeßberger
Baumhofstraße 147
97828 Marktheidenfeld**

Telefon: +49 (0) 9391 3549

Email: reservierung@baumhoftenne.de

www.baumhoftenne.de

Sämtliche Gästezimmer sind dort für uns bis Ende Juni zum Preis von 55,- Euro das Einzelzimmer und 78,- Euro das Doppelzimmer, beides inklusive Frühstück reserviert. Bitte denkt daran rechtzeitig zu reservieren. Sollten Corona-Bestimmungen eine touristische Übernachtung verbieten, so kann der Gasthof keine Bezahlung der Zimmer verlangen. Der Landgasthof verfügt über einen großen Parkplatz. Auch Wohnmobile sind nach Rücksprache willkommen.

Für Sonntag, den 12. September 2021 werden wir wieder eine interessante Ausfahrt anbieten. Also denkt daran rechtzeitig ein Zimmer zu buchen.

Entgegen anderer Ankündigung im letzten Jahr hat sich der Vorstand entschlossen den Zeitpunkt der Jahreshauptversammlung ein wenig vor zu verlegen. Wir hoffen damit auf sehr viel besseres Wetter als im letzten Jahr. Der Standort wurde zentral in Deutschland, nahe an Hessen, Baden-Württemberg und Nordbayern, in touristisch reizvoller Umgebung, nahe der Autobahn A3 ausgewählt.

Auf ein schönes, gemeinsames Wochenende freut sich Euer

Ralf Knispel, 1. Vorsitzender



DER VORSTAND INFORMIERT:

Vorstandsbeschluss vom 13.12.2020

Betrifft:

Finanzielle Zuschüsse zu gemeinschaftlichen Veranstaltungen für Mitglieder des 1. internationalen K 70 Club e.V. (kurz Vereinsmitglieder)

Bei Treffen von Vereinsmitgliedern kann nach Beendigung des Treffens beim Kassenwart ein Zuschuss in Höhe von 10,- Euro je Mitglied, welches an dem Treffen teilgenommen hat, angefordert werden. Das Treffen muss vorher im Clubmagazin „K 70-Post“ angekündigt werden und für jedes Vereinsmitglied prinzipiell zugänglich sein. Dieser Zuschuss wird einmal pro Jahr und Landesgruppe gewährt.

Erläuterung:

Aus Haftungsgründen sind Treffen von Vereinsmitgliedern immer als freie Zusammenkünfte anzusehen und keine offizielle Veranstaltung des K 70 Club selbst. Eine vorab zu zahlende Anmeldegebühr darf nicht erhoben werden. Es kann aber bei Ankunft der Teilnehmer ein Beitrag eingesammelt werden.

Bislang wurden Treffen in ganz unterschiedlicher, finanzieller Höhe unterstützt. Um hier eine Planungssicherheit und Gleichbehandlung herbei zu führen, ist der Vorstand zu obigem Ergebnis gekommen.

Beispielsweise können die Organisatoren des Pfingsttreffens mit durchschnittlich 15 bis 20 teilnehmenden Mitgliedern rechnen und erhalten also 150 bis 200 Euro Zuschuss. Dieser Zuschuss möge auf alle Besucher (Mitglieder und deren Begleitung, wie Partner, Kinder und Freunde) verteilt werden.

Alle Kosten die nicht durch den Zuschuss abgedeckt werden, müssen durch die Teilnehmer selbst bezahlt werden, beziehungsweise durch die Veranstalter von den Teilnehmern eingesammelt werden.

Der Vorstand möchte hiermit ausdrücklich regionale Treffen fördern.

Die holländischen Mitglieder veranstalten über das Jahr zahlreiche Treffen. Für das mitgliederreichste Treffen kann nun der Zuschuss geltend gemacht werden. Ebenso sind unsere Mitglieder in den Regionen Österreich/Slowenien, Schweiz/Liechtenstein, Frankreich/Belgien usw. aufgefordert regionale Treffen einzurichten und den finanziellen Zuschuss geltend zu machen. Sollten Mitglieder regionsübergreifend an Treffen teilnehmen, beispielsweise Deutsche bei Treffen in den Niederlanden teilnehmen, so können diese noch einmal hinzugerechnet werden.

Niemand soll sich rechtfertigen müssen, wenn die vorher erwarteten Mitglieder nicht eingetroffen sind. Wir schätzen alle Mitglieder als integer ein und werden Differenzen zwischen eingepflanzten und tatsächlichen Teilnehmern gerne akzeptieren.

Für den Vorstand

Ralf Knispel, 1. Vorsitzender

Board decision of December 13th, 2020

Subject:

Financial grants for community events for members of the 1st international K 70 Club e.V. (members for short)

At meetings of club members, a grant of 10 euros per member who attended the meeting can be requested from the treasurer after the meeting has ended. The meeting must be announced in advance in the club magazine "K 70-Post" and in principle be accessible to every club member. This grant is granted once a year and per national group.

Explanation:

For reasons of liability, meetings of club members are always to be regarded as free gatherings and not an official event of the K 70 Club itself. A registration fee to be paid in advance may not be charged. However, a contribution can be collected when the participants arrive.

So far, meetings have been supported in very different financial amounts. In order to bring about planning security and equal treatment, the board of directors came to the above result.

For example, the organizers of the Whitsun meeting can expect an average of 15 to 20 participating members and thus receive a grant of 150 to 200 euros. This grant should be distributed to all visitors (members and their companions, such as partners, children and friends).

All costs that are not covered by the grant must be paid by the participants themselves or collected from the participants by the organizers.

The board hereby expressly wants to promote regional meetings. The Dutch members hold numerous meetings throughout the year. The grant can now be claimed for the meeting with the largest number of members. Likewise, our members in the regions Austria / Slovenia, Switzerland / Liechtenstein, France / Belgium etc. are requested to set up regional meetings and claim the financial subsidy. If members take part in meetings across regions, for example Germans take part in meetings in the Netherlands, these can be added again.

Nobody should have to justify themselves if the previously expected members have not arrived. We consider all members to have integrity and will gladly accept differences between planned and actual participants.

For the board

Ralf Knispel, 1st chairman

//

ONLINE-ABSTIMMUNG:

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG IMMER BEIM PFINGSTTREFFEN?

TEXT: TOBIAS KÖNIG



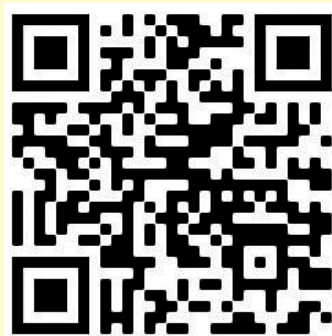
Mit dieser Umfrage möchten wir gern die Stimmung einfangen, ob wir die Hauptversammlung in das Jahrestreffen integrieren oder das Splitten auf einen Frühling- und Herbsttermin beibehalten sollen. Dabei geht es um eine allgemeine Vorgehensweise ab 2022.

Die Vorteile für eine Änderung wären, dass manche Mitglieder demnach nur **eine** weite Anreise pro Jahr hätten. Außerdem kommt die Jahreshauptversammlung im September/ Oktober für das vorherige Geschäftsjahr relativ spät.

Die Nachteile wären weniger Freizeit während des Haupttreffens und das Brechen mit der Tradition vergangener Jahre.

//

So kommt man zur Abstimmung:
entweder diesen QR-Code scannen

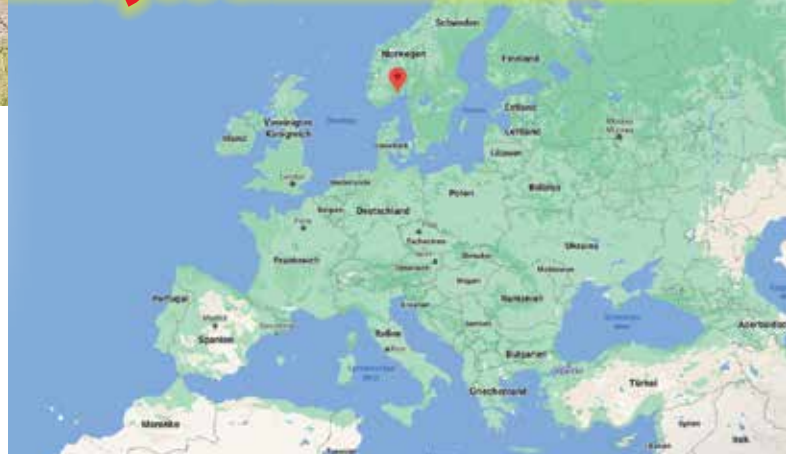


oder den Link
<https://doodle.com/poll/h9sp84gqp9u56geu>
in die Adressleiste eines Browsers eingeben.

K 70, 50 ÅR I NORGE



K 70, 50 JAHRE IN NORWEGEN



TEXT UND FOTOS: TORE BERGVILL



Das norwegische Automagazin MOTOR urteilte 1970 in seiner 9. Ausgabe über den K 70: „Die interessantesten Autonachrichten dieses Jahres“ und „ein sensationelles VW-Auto mit Frontantrieb und wassergekühltem Reihenmotor“. In Norwegen wurden insgesamt 4.119 K 70 verkauft, 1972 waren es 2.095 Exemplare. 1982 waren noch 1.944 Autos unterwegs.

Jetzt, 50 Jahre später, sind in Norwegen nur noch 14 K 70 übrig, registriert und fahrbereit. Neun davon trafen sich im Sommer 2020 bei einem norwegischen K 70-Sommertreffen.

Die offizielle norwegische Straßenbehörde registriert 371 Autos als nicht abgeschrieben und zerstört, daher hoffen wir, dass in den kommenden Jahren weitere Autos aus den Scheunen kommen.

AUGUSTTREFFEN IN SKIEN

Zur Feier des Jubiläums fand am 23. August 2020 in Skien (siehe Markierung auf der Karte) ein norwegisches K 70-Treffen statt. Organisatoren waren Svein Folkestad und Håkon Aurlien. Sie haben es geschafft, mehr als die Hälfte der registrierten und laufenden K 70 in Norwegen zu einem fantastischen Treffen bei Svein zusammenzubringen. Zusätzlich zu den Besuchern hatte Svein einen seiner K 70 ausgestellt sowie zwei Autos, die auf eine Renovierung in seiner Garage warten.



Warten auf ihre Restauration - zwei K 70 von Svein Folkestad

von links: Oddvar Høijord, Kai Ronny Nilsen, Raymond Mikael Gabrielsen, Arthur Iversen, Knut A. Martiniussen, Tore Bergvill, Håkon Aurlien und Svein Folkestad.



Dies musste die höchste Anzahl von K 70-Veteranen sein, die an einem Ort in Norwegen versammelt waren. Svein bot uns allen Händedesinfektionsmittel, viele heiße Würste und Kaffee an. Es wurde ein sehr schöner Tag mit vielen interessanten Gesprächen. Alle Autos wurden mit ihrer Geschichte und ihren Besitzern vorgestellt, und der Detaillierungsgrad bewies, dass es sich tatsächlich um echte K 70-Enthusiasten handelte.

DER ÄLTESTE IST DER BESTE

Arthur Iversen aus Kristiansand nahm mit dem ältesten Auto an dem Treffen teil. Dieses Fahrzeug war auch das Schönste. Ein fantastisch aussehendes Modell von 1971. Es war der erste K 70, der in Norwegen jemals registriert wurde. Er gehört dem Flugplatzmanager des Flugplatzes Lista im Süden Norwegens, der den Wagen hegte und pflegte. Das Auto ist in neuwertigem Zustand. Es hat nur





Links 1972er K 70 L von Ronny Nilsen und rechts der 1971er K 70 L (der erste norwegische) von Arthur Iversen

60.000 km auf dem Tacho. Es hat die erste Version der Kopfstützen und Stoßstangen.

Wir sehen uns nächstes Jahr wieder.

Der norwegische VW-Importeur Harald A. Møller plant, im Mai oder Juni 2021 das 50-jährige Jubiläum des norwegischen K 70 zu feiern. Dies ist eine gute Gelegenheit, sich mit noch mehr dieser kaum gesehenen Autos wieder zu treffen. Wir freuen uns sehr darauf! //







DEM K 70 DAS RAUCHEN ABGEWÖHNEN

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Viele von uns können sich noch an die 70-er Jahre erinnern. Damals rauchte in Deutschland gefühlt jeder Erwachsene. Für die Schüler in der achten und neunten Klasse war es in den Pausen eine kleine Mutprobe, in einer versteckten Ecke des Schulhofes, eine Zigarette zu rauchen. Ob bei Feiern, bei der Arbeit, in Restaurants, und natürlich im Auto, wurde geraucht bis alles vernebelt war. Die Aschenbecher der K 70 Türverkleidung sind für mich immer noch ein seltsames Relikt der Vergangenheit.

Aber um dieses Rauchen geht es eigentlich nicht. Es ist der sogenannte „Blaurauch“, der aus dem Motor und Abgasanlage kommt. Blauer Rauch heißt normalerweise, der Motor verbrennt zu viel Öl.

Aber welcher Ölverbrauch ist eigentlich normal? In der Bedienungsanleitung vom K 70 steht, dass ein Ölverbrauch von 0,3 bis 1,0 l/1000 km in Ordnung ist. In den ersten 5000 km darf der Ölverbrauch sogar noch höher sein.

Bei meinem aktuellen Passat habe ich auf 30000 km 0,5l Öl gebraucht. Bei den aktuellen Motoren sind viele Zylinderlaufflächen plasmabeschichtet, gehohnt und anschließend fluidgestrahlt.

Die früheren Graugußkurbelgehäuse hatten auf der Lauffläche Titankarbidausbrüche und nach dem Honnen einen Blechmantelanteil von 70% und mehr. Auch die Kolbenringe sind heute viel genauer gefertigt und haben einen geringeren „blowby“ (sind dichter).

Aber was kann man nun machen, wenn der K 70 zu viel Öl verbrennt. An die Zylinderlaufflächen und die Kolbenringe geht man nur im äußersten Notfall heran, da der Motor dann ein „Kompletzleger“ wird. Dann bleiben als nächste Möglichkeit die Ventilschaftdichtungen. Nach 20 Jahren und mehr ist das Gummi der Ventilschaftdichtung spröde und rissig und die Abdichtwirkung nicht mehr gegeben.

Damit kann das Öl aus dem Bereich des Zylinderkopfes über die Ventilführungen in den Brennraum gelangen.

Kann man den Austausch der Ventilschaftdichtungen selber machen?

Für die vielen Spezialisten bei uns im Verein ist das kein Problem. Für die technisch Bewanderten, die das noch nicht gemacht haben, möchte ich nachfolgend kurz beschreiben, wie ich es gemacht habe.



Besonders viel Werkzeug ist nicht notwendig. Man braucht eine Knarre mit einer 32 Nuss, 10er Schlüssel, Kunststoffhammer, Flachzange, Inbusschlüssel, Druckluftanschluß für das Zündkerzengewinde und einen selbstgebauten Hebel zum Zusammendrücken der Ventildedern.

- 1. SCHRITT:** Herausschrauben der Zündkerzen, ein fach und schnell gemacht, bitte vorher die Zündkabel beschriften, damit es bei der Remontage zu keinen Verwechslungen kommt.
- 2. SCHRITT:** Ventildeckel entfernen, mit der Knarre (32 Nuss) am Keilriemenrad der Kurbelwelle den ersten Zylinder auf OT drehen. Ob man den OT erreicht hat, kann man mit einem kleinen Holzstab durch die offene Zündkerzenverschraubung prüfen. Natürlich kann man das auch an der Stellung im Zündverteiler sehen.
- 3. SCHRITT:** Nun kann ich die Welle des Kipphebels mit dem Inbusschlüssel und dem Kunststoffhammer leicht zur Seite heraus-schlagen (siehe Bild 1).
- 4. SCHRITT:** Jetzt kann mit einem kleinen Adapter Druckluft an das Zündkerzengewinde



BILD 1

angeschlossen werden. Die Druckluft erzeugt den Gegendruck, so dass das Ventil später nicht in den Brennraum fallen kann. Wenn der Druckluftkompressor nicht ständig anspringt, ist das ein gutes Zeichen, dass die Kompression des Zylinders i.O. ist. Etwas Druckluftverbrauch ist normal, da die Kolbenringe nicht komplett abdichten (Bild 2).



BILD 2

- 5. SCHRITT:** Damit keine Ventilkleile in den Zylinderkopf fallen können, werden alle Freiräume mit Schaumstoff ausgefüllt. (Bild 3)

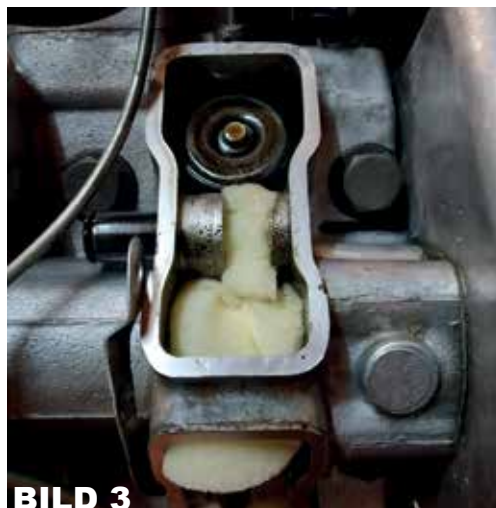


BILD 3

Diesen Schritt kann ich nur Jedem ans Herz legen, denn wenn ein Ventilkeil im Zylinderkopf verschwindet, hat man ein großes Problem.

6. SCHRITT: Mit einem selbstgebauten Hebel kann man nun die Ventildfedern herunter drücken und die Ventilkeile mit einem kleinen Magneten herausnehmen. (Bild 4)



7. SCHRITT: Die Ventildfedern können nun herausgenommen werden und die Ventilschaftdichtungen tauchen zum ersten Mal auf. Sie sehen aus wie kleine schwarze Hüte mit einem weißen Ring am Ventilschaft. Mit einer schlanken Flachzange kann man nun die alte Dichtung nach oben herausziehen. Nach einer gründlichen Reinigung wird mit der Remontage begonnen.

8. SCHRITT: Nun wird ein kleiner Schutzschlauch über die Ventilmuten gezogen. Dieses ist notwendig, damit man die neue Ventilschaftdichtung bei der Montage nicht beschädigt. Jetzt kann mit Gefühl die neue Ventilschaftdichtung über den Ventilschaft gedrückt werden.

Die Dichtung wird über die Ventilfehrung bis zum Anschlag geschoben. Der kleine weiße Innenring muss dabei im Kopfbereich der Ventilschaftdichtung bleiben (Bild 5).



9. SCHRITT: Wenn bis hier alles geklappt hat, ist das Wichtigste geschafft. Gratulation!

Nun wird wieder montiert. Ventildfedern einsetzen, Ventildfedern spannen, Ventilkeile einlegen, Kipphebel einsetzen, Kipphebelwelle zurück schieben, O-Ringe einlegen und die Welle mit den seitlichen Dichtungsscheiben verschrauben.

10. SCHRITT: Nun kann man auch noch das Ventilspiel prüfen. Es sollte 0,2 mm haben. Das Ventilspiel ist mit der Schraube und der Kontermutter sehr leicht einzustellen (Bild 6).



Ventildeckel aufsetzen, verspannen und fertig. Gratulation!

Ich habe beim ersten Mal für den Austausch einer Ventilschaftdichtung eine Stunde gebraucht. Profis können das natürlich viel schneller. Aber mir macht nicht nur das Fahren mit dem K 70 Spaß, auch das Schrauben ist sehr schön. Und wenn es dann fertig ist, hat man wieder ein tolles Erfolgserlebnis.

Richtig schwierig ist es nicht, man sollte nur Zeit, Geduld und Spaß an der Arbeit haben. Das gemeinsame Basteln mit einem Kumpel ist dann doppelt so schön und das Spannen der Ventildfedern geht zu zweit viel leichter. Die Profis unter uns, brauchen diese Beschreibung natürlich nicht und haben bestimmt noch ein paar Kniffe, wie man es auch machen kann.

Wer nicht Profi ist und Lust am Schrauben hat, kann sich ja mit dieser Anleitung einen Überblick verschaffen.

Wir werden uns beim nächsten Treffen über die gemachten Erfahrungen austauschen können.

Viel Spaß und viel Erfolg
Euer Rupert.

//



„FÜNF VOR ZWÖLF“

oder:

„DIE LETZTE
TEILELIEFERUNG VOR DEM LOCKDOWN“



TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM



Wegen der Aufgabe seines K 70-Hobbys hatte Bernhard Kress aus Mainz dem Verein seinen Bestand an gebrauchten und neuen K 70-Teilen angeboten.

nicht mehr möglich sein würde.

Nach Sichtung der Listen durch den Vorstand und Ermittlung eines Kaufpreises incl. Anlieferung der Teile von Mainz nach Winsen (hierfür nochmal den allergrößten Dank an Bernhard), vereinbarten wir Dienstag, den 24. März 2020 als Anlieferungstermin für die gesamte Ladung per Mercedes Sprinter. Hierfür hatten wir Helfer uns auch alle einen Tag Urlaub eingeplant!

Somit verlegten wir kurzerhand den Anlieferungstermin auf Sonntag, den 22. März und verabredeten uns zu einem gemeinsamen Frühstück mit Bernhard Kress und Peter Schürmann bei uns, damit wir gestärkt an die Arbeit des Entladens gehen konnten (Bernhard war ja bereits morgens um vier Uhr gestartet!).

Doch es sollte anders kommen: Denn am 16. März 2020 beschloss die Bundesregierung die ersten Maßnahmen zum Lockdown des öffentlichen Lebens aufgrund des Corona Virus und wir mussten befürchten, dass bereits am 23. März. ein Pendeln zwischen den Bundesländern



Viele fleißige Hände und kurze Wege sorgten dafür, dass wir den Sprinter relativ schnell fast leer hatten. Ich konnte schon viele größere Teile direkt an ihren endgültigen Lagerort unterbringen, da ich an den Tagen zuvor anhand der Teileliste von Bernhard bereits die entspre-

NEUES AUS DEM TEILELAGER

chenden Plätze geschaffen hatte. Sehr viel Kleinkram landete erstmal auf meinem Autotrailer, damit wir die Sachen dort vorsortieren konnten, um sie später in den Containern unter zu bringen.



Jetzt galt es allerdings noch die vier im Sprinter verbliebenen Motoren mit Getriebe zu bergen, welches die Herausforderung des Tages darstellen würde. Das war uns allen klar!

Doch das Glück war an diesem Tag auf unserer Seite: Nicht nur, dass das Wetter mitspielte, nein, auch ein Mitarbeiter meines benachbarten Baugerätevermieters war vor Ort und half uns kurzerhand mit einem Radlader mit Stapelgabel die Motoren vom Sprinter bis vorne in den Container zu verfrachten. Den restlichen Weg rollten wir diese auf den Bremsscheiben der Getriebe in die hinteren Ecken des Containers.



So konnte Bernhard bereits gegen Mittag den längeren Heimweg antreten!

Nach dem Mittagessen machten wir uns daran, die Teile auf dem Autotrailer in die entsprechenden Hauptgruppen zu sortieren und bestmöglich zu verstauen, bis uns dann letztendlich auch die Puste ausging.



Ich bedanke mich bei allen Helfern für die tolle Unterstützung an diesem Tag!!!

Es waren dabei: Bernhard Kress, Peter Schürmann, Martin Hube, Tjark Thimm sowie der Radlader-Fahrer Frank und meine Wenigkeit.

Liebe K 70-Grüße
Mario





VW K 70 / FORD TAUNUS / OPEL ASCONA: CLASSIC CARS

TEXT: CHRISTIAN STEIGER, FOTOS: WIM WOEBER Quelle: <https://www.autozeitung.de/vw-k70-ford-taunus-opel-ascona-classic-cars-198068.html>

Mit Mittelklasse-Modellen wie VW K 70, Ford Taunus GXL und Opel Ascona Voyage begannen die 1970er-Jahre.

Bis zum VW K 70, Ford Taunus und Opel Ascona tun sich die deutschen Volksmarken lange schwer mit individuellen Autos. Doch vor 50 Jahren kommt Bewegung in die Mittelklasse: VW traut sich den K 70 mit Vorderradantrieb und Wasserkühlung, Ford brezelt den Taunus zum Mini-Mustang auf und Opel erfindet mit dem Ascona Voyage den Lifestyle-Kombi. Wie reizvoll sind die drei heute?

Es dauert etwas, bis diese 70er-Jahre, geprägt von Autos wie VW K 70, Ford Taunus und Opel Ascona, ihre Unschuld verlieren. Aber das ahnen die Deutschen noch nicht, als das Jahrzehnt vor 50 Jahren beginnt. Die kühnsten Fantasien reichen nicht aus für eine Ahnung von Jom-Kippur-Krieg und Ölkrise, von Tempolimit 100 und vom Club of Rome, der vor den Grenzen des Wachstums warnt. Stattdessen stimmen die Deutschen mit Lichtschalter und Klospülung ab – zumindest dann, wenn im Fernsehen die Spielshow „Wünsch Dir was“ läuft. Eine ganze Stadt sitzt in der Jury, Elektrizitäts- und Wasserwerk ermitteln die Gewinner nach Gesamtverbrauch. Klingt im Rückblick völlig irre, macht damals aber keine Schlagzeile fett. Wir haben's ja. Kein Wunder, dass „Wünsch Dir was“ auch beim Autohändler läuft. Deutschland will raus aus dem 34-PS-Käfer und rein in die Mittelklasse. Aber nicht mehr einfach nur in dröge Massen-Limousinen, sondern in individuellere Modelle. Bei Ford boomt der Capri, und die Idee vom Auto nach Maß verbreitet sich über die ganze Mittelklasse. Es ist die Erfindung des Nischenmarkts, wie wir ihn heute kennen. Die Geschichte beginnt 1970 bei den drei größten

deutschen Herstellern. Jeder von ihnen macht es anders. Aber keiner von ihnen will so sein, wie sie bisher alle waren. Bühne frei für VW K 70, Ford Taunus und Opel Ascona.

DER VW K 70 SOLL DIE KUNDEN AN NEUE ZEITEN GEWÖHNEN

Bei VW haben sie es mit der neuen Mittelklasse am einfachsten „Obwohl er aus Deutschlands größter Autofabrik kommt, umgibt ihn das Image, Maßkonfektion zu sein“, schreibt die Auto Zeitung dem VW K 70 ins Stammbuch. Tatsächlich ist er gar kein VW, sondern kommt von NSU,





der kleinen Firma im Schwäbischen, die den Wankelmotor zum gehypten Modeartikel gemacht hat. Wie der Name K 70 schon sagt, steckt nur ein Vierzylinder drin – das K steht für Kolben. Aber auch der K 70 ist ein Werk des visionären Ro 80-Designers Claus Luthe, obwohl der scheinbar seine Kurvenlineale verlegt hatte. Das K könnte auch Kante bedeuten, und doch sieht er in den Augen deutscher Autokäufer viel besser aus als ein VW 411 oder gar 1600 TL. Es ist der erste VW mit angetriebenen Vorderrädern und Wasserkühlung. Und er wird sich nie richtig rechnen, weil ihn VW nur aus psychologischen Gründen baut, um die Kunden an neue Zeiten zu gewöhnen. Im wirklichen Leben hat er nicht nur den VW 411 zum Gegner, sondern vor allem den neuen Audi 100 aus Ingolstadt, der mit den gleichen Kunden flirtet wie er. Beide Autos sind modern gestaltet, sauber verarbeitet und komfortabel gefedert. Selbst der Veloursstoff im Innenraum fühlt sich gleich flauschig an. Nur macht der VW K 70 mit viel schwarzem Kunstleder und sportiven Armaturen ein bisschen mehr auf BMW.

IM FORD TAUNUS FÜHLST DU DICH WIE EIN TV-STAR DER 70ER-JAHRE

In Wirklichkeit ist der VW K 70 vom Sport befreit, zumindest in der frühen Basisversion mit 75 PS. Sein Fallbeil-Design macht ihn zwar markant, aber auch aerodynamisch indiskutabel. Mit kurzer Übersetzung und brummigen Motor dröhnt er durch die 70er, ohne wirklich seinen Weg zu finden. Er verbraucht zu viel, die Lenkung arbeitet zu diffus und die Schaltung zu ungenau. Fünf Jahrzehnte später wirkt auch ein späterer VW K 70 wie ein Prototyp und nicht wie ein Auto, mit dessen Verfeinerung sich VW nach der Übernahme von NSU noch ein Jahr lang beschäftigte. Dabei waren es nicht einmal die Luftkühlungs-Fanatiker, die ihn 1969/70 serienreif machten, sondern das kleine, feine Team um den früheren

VERGLEICH VW K 70/FORD TAUNUS/OPEL ASCONA



Borgward-Isabella-Entwickler Walter Dziggel. Premiumqualität und feine Materialien sind vor 50 Jahren noch keine Erfolgsgaranten. Der Ford Taunus zeigt es, auch wenn die Tester damals ihre Stirn in Falten legen. Die Auto Zeitung kritisiert 1970 die „Lässigkeit der Vorserie“, doch genau die wird den Ford Taunus noch länger begleiten. „Unter dem Bodenteppich fand ich Klemmen von Zierleisten, Butterbrotpapier, Zigarettenkippen und einen zeretzten Western“, schreibt ein vergrätzter Taunus-Besitzer 1971 an den ADAC, der dem Ford im selben Jahr die Silberne Zitrone für den mit den meisten Mängeln behafteten Neuwagen verleiht.



DER FORD TAUNUS IST DER EINZIGE MIT V6

Wer heute in den Ford Taunus einsteigt und die Tür mit Schwung zuzieht, erschrickt über das blecherne „Pläng“ und ein Rappeln, als wäre die Seitenscheibe in ihren Schacht gefallen. Wenn er aber etwas länger drinsitzt im Taunus, dann versteht er, warum sich deutsche Bilanzbuchhalter und Postbetriebsassistenten in diesem Auto fühlten wie Fernseh-Serienheld Jason King. Erstens ist der Taunus selbst als Coupé noch günstig und familiautauglich. Zweitens sieht er mit dem vielen Chrom, den scharfen Sicken und der Knudsen-Nase am Bug so amerikanisch aus, als würde er Gran Torino heißen und nicht Taunus. Drittens sitzt es sich darin so tief und sportwagenhaft wie im Capri, Blick über die lange Motorhaube inbegriffen. Viertens ist der Taunus zwar mit scharfem Blick aufs Budget zusammengebaut, aber aufregend eingerichtet: braunes Lenkrad, Plastikholz-Leisten im Wurzelnuss-Dekor, Türgriffe mit nachgebildeten Ledernähten im Reisekoffer-Stil, spacige Zusatzinstrumente in runden Höhlen, überwölbt von spitzen Kunststoffkuppeln. Und fünftens: Der Taunus ist das einzige Auto seiner Klasse mit V6. Der säuselt dem Jason King am Steuer mit seiner Barry White-Stimme so sonor in die Ohren, dass er dem Ford Taunus selbst den ruppigen Federungskomfort verzeiht. Ein Auto für die Ewigkeit ist er nicht, aber eben





eines für das Wunsch-Dir-was-Jahrzehnt.

DER OPEL ASCONA SOLLTE DEN KADETT ERSETZEN

Und deshalb verkauft sich der Ford Taunus – als Coupé, Limousine und Kombi, mit Vier- und Sechszylindern von 55 bis 108 PS – über eine Million Mal. Der VW K 70 bringt es auf ein Fünftel. Und auch der Opel Ascona wird dem Taunus nicht gefährlich. Dabei trägt er den cooleren Namen und transportiert 1970 eine kühnere Idee in die Mittelklasse. Schöne Kombis heißen vor 50 Jahren nicht Avant, sondern Ascona Voyage. Und in Amerika sogar Manta Sport Wagon. Es gibt den Voyage mit Vinyl Dach und Holzfolie an der Seite, und doch verstehen die Idee nur wenig mehr als 50.000 Käufer. Es geht ihnen wie dem damaligen Opel-Chef Ralph Mason, von dessen jungem Vertriebschef Bob Lutz die Voyage-Idee stammt. Blöd nur, dass Mason, der Südstaatler, den Namen Voyage nicht aussprechen kann. Er redet vom „Vaasch“. Und er schäumt vor Wut, als Lutz, der perfekt französisch spricht, immer wieder „Ich verstehe nicht“ antwortet. Dabei muss Mason dem Provokateur dankbar sein für seine Nischen-Strategie. Opel hat den Ascona als Nachfolger des Kadett B entwickelt, bringt ihn dann aber – mit stärkeren Motoren und besserer Ausstattung – gegen den neuen Ford Taunus in Stellung. Der Kadett B läuft bis 1973 weiter, als sei er nie in die Jahre gekommen.

DER OPEL ASCONA PASST AM BESTEN IN DEN HEUTIGEN AUTO-ALLTAG

Auch der Opel Ascona ist ein Typ, der sich gut hält. Unter den drei Mittelklasse-Neuheiten von 1970 passt er am besten in den Auto-Alltag von 2020. Ihm fehlt die Detailverliebtheit des VW K 70, aber auch die amerikanische Flüchtigkeit des Ford Taunus. Stattdessen zeigt sein unaufgeregtes, reduziertes Design, dass den Opel-Designern die Arbeit von Pininfarina damals näher stand als die Formensprache von Pontiac. Heute begegnet uns ein früher Opel Ascona als konsensfähiges Auto mit komfortablen Sitzen, lichtem Innenraum und dauerhafter Verarbeitung. Ein Handgriff, und die Rückbank liegt flach. Ein Schlüsseldreh, und der CiH-Motor wacht mit typischem Nuschelsound auf. Die Lenkung arbeitet präzise, die Schaltung flutscht auf kurzen Wegen. Nicht mal kraftlos wirkt er mit seinen nur 1,6 Litern Hubraum und den



VERGLEICH VW K 70/FORD TAUNUS/OPEL ASCONA



80 PS. Nur das helle, aber immer hörbare Differentialsingen des Opel Ascona Voyage scheint ganz und gar aus der Zeit zu stammen, als die Deutschen noch mit der Klospülung abstimmten. //



von Christian Steiger

UNSER FAZIT

Falls am Stammtisch mal die Frage auftaucht, wann die Neuzeit im Auto-Marketing begann: Es ist um 1970 gewesen, als VW K70, Ford Taunus und Opel Ascona auf den Markt kamen. Während Opel und Ford auf die Massen zielten, wollte der K70 mehr ein VW für BMW-Fahrer sein. Der Taunus ist ein Ami im deutschen Format, aufregend gestaltet, pragmatisch zusammengebaut. Und der Ascona Voyage war seiner Zeit nicht nur als Lifestyle-Kombi voraus: Er ist ein agiles, ausgewogenes Auto, das erklärt, warum Opel in den 1970ern ganz oben war. Er wäre mein Favorit, am liebsten mit dem sämigen V6 des Ford Taunus und den blauen Veloursitzen des VW K70.



Classic Cars 1/2020	VW K70	Ford Taunus GXL	Opel Ascona Voyage
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4/2	6/2	4/2
Hubraum	1605 cm³	1981 cm³	1584 cm³
Leistung	55 kW/75 PS 5200/min	66 kW/90 PS 5000/min	59 kW/80 PS 5200/min
Max. Gesamtdrehmoment bei	123 Nm 3500/min	149 Nm 3000/min	118 Nm 3800/min
Getriebe	4-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe
Antrieb	Vorderrad	Hinterrad	Hinterrad
L/B/H (mm)	4420/1685/1450	4267/1709/1341	4180/1630/1400
Leergewicht	1060 kg	1140 kg	1005 kg
Bauzeit	1970-1974	1970-1975	1970-1975
Stückzahl	210.082	1.112.312	50.750
Beschleunigung	0 auf 100 km/h in 16 s	0 auf 100 km/h in 14 s	0 auf 100 km/h in 14,5 s
Höchstgeschwindigkeit	148 km/h	162 km/h	155 km/h
Verbrauch	12,0 l/100 km	13,5 l/100 km	11,0 l/100 km
Grundpreis (Jahr)	9450 Mark (1970)	11.100 Mark (1970)	11.317 Mark (1974)





AKTUELLE ZAHLEN VOM KBA K 70 IST MITTLERWEILE SELTEN WIE EIN DIAMANT

TEXT UND FOTO: ANDREAS KERNKE

Die Statistik des **Kraftfahrtbundesamtes** spricht eine deutliche Sprache: der K 70 wird immer seltener. Nach nunmehr 50 Jahren sind noch gerade mal 250 Stück offiziell beim KBA in Flensburg registriert.

Ganz präzise sind noch genau

100 VW K 70

mit der Typschlüsselnummer 405,

128 VW K 70 L

mit der Typschlüsselnummer 406 und

22 VW K 70 S oder LS

mit der Typschlüsselnummer 436 gemeldet.

Ich habe diese **250** Fahrzeuge mal in Beziehung gesetzt zu den insgesamt jemals gebauten 208.005 Exemplaren (offizielle Angaben aus der Produktionsliste des VW-Werkes inkl. der 23 nahezu serienreifen aber bei der Markenübernahme durch VW umgehend verschrotteten NSU K 70) gesetzt. Das Resultat bildet also in Prozenten das ab, was heute noch von der Gesamtmasse (aller produzierten K 70) übrig geblieben ist.

ES SIND TATSÄCHLICH NUR NOCH 0,12 %.

Verglichen mit allen jemals produzierten **VW Käfer-Cabrios** (nicht Beetle) - das waren mal 330.000 Stück - sind davon heute immernoch **6,78%** (22.389 Stück) in

Flensburg gemeldet.

Nehmen wir die KBA-Zahlen vom **NSU Ro 80**: davon sind damals 37.406 Exemplare gebaut worden - heute sind davon offiziell noch 752 Stück beim KBA gemeldet. Das sind **2,01%** aller gebauter Ro 80.

Diese Zahlen spiegeln also wider, dass der K 70 mit 0,12% deutlich seltener als ein Ro 80 und noch viel seltener als ein Käfer-Cabriolet ist.

Fairerweise muss man allerdings beachten, dass die Zahlen des KBA natürlich ausschließlich die Fahrzeuge in Deutschland betreffen.

Ich glaube jedoch kaum, dass der K 70-begeisterte Rest der Welt die in Deutschland erhobene Anzahl von 250 Stück schlagartig ansteigen lassen kann. Sehr wohlwollend schätze ich mal, dass wir vielleicht höchstens weitere 250 Stück zusammen bekommen. Dazu müssten wir dann alle Niederländer, Skandinavier, Österreicher, Schweizer, Franzosen, Belgier, ein paar versprengte Exemplare hier und da und all jene Fahrzeuge, die mit dem deutschen 07er-Kennzeichen ausgestattet sind, sowie nicht angemeldete aber vielleicht noch fahrbare Fahrzeuge zusammenkratzen.

Trotz dieser Mühen beißt die Maus keinen Faden ab:

EIN VW K 70 IST EXTREM SELTEN! //

MATTSCHWARZ UND MUTIG



TEXT UND FOTOS: HEINRICH HELLER

Heutzutage werden neue Automodelle und Modellpflegemaßnahmen von den Herstellern schon lange vor der eigentlichen Vorstellung bis zum Erbrechen angetreastert, so daß man das tatsächlichen Erscheinen der Neuerung dann gar nicht mehr als Ereignis wahrnimmt. Das war früher anders – da haben die Hersteller danach getrachtet, daß keine „Erlkönigjäger“ Fotos der Prototypen machen. Und wenn mal ein Erlkönig in einer Zeitschrift erschien, war das eine kleine Sensation. (NSU war damals seiner Zeit weit voraus, indem schon Ende der 60er-Jahre gestellte Erlkönigbilder vom K 70 lanciert wurden, um das Interesse anzuheizen.)

Aus dieser Zeit der Geheimniskrämerei stammt auch die Ausgabe 14/72 der Zeitschrift „mot“ vom 15.07.1972 [1]. Darin kommt der VW K 70 des Modelljahres 73 gleich zweifach vor.

In einem großen Beitrag wird mit Zeichnungen über den kommenden Modelljahrgang 1973 vieler Fahrzeughersteller berichtet. Für VW ist da eine Zeichnung des K 70, der bis dahin stets mit Rechteckscheinwerfern ausgerüstet wurde, mit Doppelscheinwerfern zu sehen.

Die Titelbild (oben) zeigt eine modernisierte Front mit Doppelscheinwerfern, die mit ihrer leichten Rundlichkeit nicht zum ansonsten eher eckigen Design des K 70 paßt und an den VW 412 erinnert, von dem auch die Blinker zu stammen scheinen. So stellte sich der Zeichner die neue Front vor.

In einem anderen Bericht im selben Heft (der offensichtlich kurzfristig noch hereingenommen wurde) finden sich Fotos eines Prototypen, der formal dem Modelljahr 73 entspricht.



Dieses Fahrzeug sieht aus wie ein 73er-Modell, allerdings mit einigen Abweichungen:

Die Motorhaube weist noch das Kunststoff-Lüftungsgitter auf. Die Rückleuchten haben noch einen Chromstreifen zwischen den oberen und den unteren Kammern. Die meisten Zierleisten und verchromten bzw. blanken Metallteile sind schwarz (außer den Radkappen, den Rückleuchten, der Antenne, dem VW-„Schnurrbart“ und dem Schriftzug „K 70 L“). Zwischen den Stoßstangen verläuft ein „Zier“-Streifen über Kotflügel, Türen und Seitenteil.

Der Text dazu lautete:

„DIE ERSTEN FOTOS ÜBER VW-ÄNDERUNGEN NACH DEN WERKSFERIEN (PRODUKTION AB 21. AUGUST):

Neben der bisherigen K 70-Auführung mit rechteckigen Scheinwerfern kommt die neue Ausführung mit runden Doppelscheinwerfern (Halogenlicht) – siehe Fahrfoto [...]. Es zeigt auch das neue Bugblech unter der Stoßstange, das beim K 70 schon im Juni in Serie gegangen ist.

Vermutlich ist nur der K 70 L mit viel schwarz statt Chrom und der seitlichen Gummischutzleiste ausgerüstet, denkbar ist freilich auch eine Koppelung nur mit dem 90 PS-Motor. Nach unseren Informationen entspricht der fotografierte K 70 L nicht ganz der Serienausführung ab August: die Einfassung der Doppelscheinwerfer ist hell, wie beim VW 412.“

Wie die erwähnte „Serienausführung“ mit hellen Einfassungen der Scheinwerfer analog zum Typ 4 in etwa ausgesehen hätte, zeigt die Montage:

Es ist eher unwahrscheinlich, daß das tatsächlich geplant war. Interessant sind jedoch die schwarzen Zierteile. Damals hatte BMW die später so populäre „Shadowline“

noch nicht erfunden, bei VW waren lediglich aus Gründen der Preisreduktion schwarzlackierte Zierteile für die „Nacktversion“ des Käfers bekannt. Ansonsten waren mattschwarzlackierte Motorhauben u.a. bei Opel in Mode („Rallye“, gegen Blendung durch Spiegelungen!) und rasante Zierstreifen weit verbreitet.

Derartige „Kriegsbemalung“ war allerdings umstritten, denn die Zahl der Verkehrstoten war Anfang der 70er-Jahre auf einem Allzeithoch von über 20.000 pro Jahr, so daß sich der Bundestag mit den „Rallyestreifen“ beschäftigen mußte, u.a. aufgrund einer Anfrage des Bundestagsabgeordneten Helmut Lenders (SPD) vom September 1973: „Welche Wirkung hat nach Auffassung der Bundesregierung eine besonders sportliche Aufmachung von Kraftfahrzeugen, wie Rallyestreifen, schwarze Motorhauben, Spiegelbeschriftung „turbo 2002“ am Spoiler und ähnliches auf das Fahrverhalten, und welche geeigneten Maßnahmen erwägt gegebenenfalls die Bundesregierung, diesem der defensiven und sicherheitsfördernden Fahrweise entgegenstehenden Trend zu begegnen?“ [2] (Zu diesem Zeitpunkt hatte die Ölpreiskrise noch gar nicht zugeschlagen, bei dieser Anfrage ging es also tatsächlich nur um die Sicherheit.)

So hätte ein derart „scharfer“ K70 wohl eher die bürgerliche Kundschaft verschreckt als animiert.

Das Fahrzeug von den Schwarzweiß-Fotos könnte sonnengelb gewesen sein, denn das LS-Sondermodell, das Anfang 1973 zu den Händlern kam, gab es ja auch in sonnengelb. Das Sondermodell hatte dann schwarze Zierstreifen (die allerdings ganz anders aussahen) und ein schwarzes Heckabschlußblech. Und es gab im selben Jahr auch den „Gelb-Schwarzen-Renner“, einen Superkäufer in saturngelb mit mattschwarzen Hauben, Türgriffen, Zierleisten und Stoßstangen. Damit war aber die mattschwarze Zeit im Hause VW bis auf kleine Relikte (z.B. beim Golf GTI) auch schon wieder vorbei.

Weiß jemand mehr über diesen Stylingversuch?

Über Rückmeldungen zum Thema würde ich mich freuen – man lernt ja nie aus: heinrich.heller@gmx.de //



Bildquelle:
[1] mot, Heft 14/72. Motor Presse Stuttgart

Quelle:
[2] Drucksache 7/1004, deutscher Bundestag, 14.9.1973

EINE REISE DURCH DIE VERGANGENHEIT, DIE GEGENWART UND DIE ZUKUNFT



TEXT UND FOTOS: DIETER WEBER

DIE VERGANGENHEIT

Schon als Kind hatte ich großes Interesse an Autos. Im „Stern“, den mein Vater wöchentlich las, wurde ausführlich über Neuerscheinungen und Tests berichtet. Autozeitungen dagegen gab es bei uns zuhause nicht. Und so war ich jeden Donnerstag heiß auf die neue Ausgabe. Ich kannte alle gängigen Marken und Modelle und konnte sie schon von weitem anhand der Silhouette und der vorderen oder hinteren Scheinwerferform erkennen. Die Freunde, Bekannte und die Verwandtschaft teilte ich nach den jeweiligen gefahrenen Autos ein. Die Kennzeichen konnte ich allesamt auswendig.



Meine unverheiratete Lehrerinnentante mit ihrem 1600, der Knirps in der Tür bin auch ich.

Meine Patentante, eine ledige Lehrerin, fuhr damals einen weißen VW 1600. Das Auto war für sie sicher auch ein Statussymbol. Obwohl sie ihn gefühlt eine ganze Ewigkeit besessen hatte - ich kannte sie nur so - mußte trotz eher geringer Laufleistung ein neues Auto her. Es sollte 4 Türen haben, einen grossen Kofferraum für Reisen, weiß, etwas mehr PS als der 1600er und wenn möglich wieder ein VW sein, weil das erste Autohaus in der Nähe eine VW-Werkstatt war. Was für sie sehr bequem und beruhigend war.

Ich war damals 10 Jahre alt und hatte gerade gelesen, dass VW ein revolutionär neues Auto auf den Markt bringen wollte. Unser Nachbar, ein Architekt, fuhr damals einen NSU RO 80, der mich schwer beeindruckte, als ich ab und zu mitfahren durfte. Das war wohl nach allem, was die Erwachsenen so erzählten, das Nonplusultra. Allerdings gab es da wohl Probleme mit einem neuartigen Motor. Der neue VW sollte aber mindestens genauso gut sein und mit neuer Technik besser als die alten VW und zuverlässiger als der Ro 80.

Als ich die ersten Bilder im „Stern“ sah, war ich sehr beeindruckt. Die genaue Entstehungs- und Abstammungsgeschichte hat mich damals noch nicht so sehr interessiert. Ich fand, die von Claus Luthe gezeichnete Form im Vergleich zu den Konkurrenten sehr klar und modern. Und der Motor war vorne und der Kofferraum hinten. So wie es sich nach meiner Kindermeinung



Ein treuer Gefährte. Einfach nur schade, dass ich es früher nicht besser wusste. Am Tag bevor ich ihn verkauft habe, es war Ende November.

auch für ein richtiges Auto gehörte und nicht falsch herum wie beim VW 1600. Also lag ich meiner Tante fortan in den Ohren, dass ihr neuer unbedingt so ein VW K 70 sein müsse. Bei ihren Vorstellungen käme praktisch gar nichts anderes in Frage. Was war ich stolz, als sie eines Tages zu Besuch kam und erzählte, dass sie tatsächlich einen K 70 bestellt hatte.

Auf der Strasse hab ich dann immer wieder sehr genau hingesehen, aber keinen K 70 entdeckt. Sie hatte tatsächlich einen der ersten in unserer Gegend bestellt. Weil damals noch längere Wartezeiten üblich waren, war Warten angesagt. Ich war ganz aufgeregt und dann übergelukkig, als der Tag der Abholung endlich kam. Ich durfte natürlich mit und das war dann wirklich ein Erlebnis. Hinter einer Tankstelle befand sich die Reparaturhalle mit einem riesigen Eingangstor, das eigentlich immer weit offen stand. An diesem Tag war es geschlossen. Nach herzlicher Begrüssung wurden wir vor dem Tor aufgestellt. Und dann wurde es ganz langsam geöffnet. Fehlte nur ein Trommelwirbel mit Tusch.

Ich war begeistert. Mir gegenüber stand ein freundliches Gesicht mit Doppelscheinwerfern und Nebelleuchten. Die klare und irgendwie filigrane Form mit den grossen Glasflächen wirkte beeindruckend. Die Innenausstattung war schwarz und rot und die Sitze waren aus rotem Kunstleder und Velours. Verglichen mit dem 1600er wirkten die Platzverhältnisse riesig. Die hohe Sitzposition liess auch für mich als Kind einen freien Rundumblick zu. Ich fühlte mich wie auf einem Thron. Bei der ersten Probefahrt durfte ich hinten mitfahren. Es war gigantisch. Und heute mag man das gar nicht mehr glauben, danach durfte ich immer vorne neben meiner Tante sitzen und mitfahren.

Die Jahre vergingen und der weiße K 70 war verglichen mit den anderen Autos dieser Zeit für mich etwas besonderes. Er stand immer in der Garage und wurde scheckheftgepflegt und samstags gewaschen. Meine Tante fuhr damit täglich zur Arbeit in den Nachbarort, einmal in der Woche zum Einkaufen in das 10 Kilometer entfernte Städtchen Saarlouis und einmal im Jahr nach Österreich in den Urlaub. So kamen in 11 Jahren 45.000 Kilometer zusammen und er sah immer noch aus wie am ersten Tag. Trotzdem musste dann ein neues Statussymbol her. Es wurde ein neuer Audi 80

bestellt.

Zu meiner grossen Überraschung bekam ich zum Geburtstag den K 70 von meiner Patentante geschenkt. So wurde er zu meinem ersten eigenen Auto. Ich war stolz wie Bolle. Leider hatte ich keine eigene Garage und konnte mir auch keine angemietete leisten. Ich war in meinem Volleyballverein sehr aktiv und begann mein Studium. Der weiße K 70 hat mich bei allen Aktivitäten klaglos begleitet und ich hatte nie grössere Probleme. In der Nachbarschaft gab es einen älteren Herrn, der früher Automechaniker war und noch eine halbe Werkstatt zuhause hatte. Er hat mir bei den wenigen Problemen immer gerne geholfen. Leider habe ich zu dieser Zeit nicht kapiert, dass ich da eigentlich ein schützenswertes Objekt besaß. Im Laufe der Zeit schlug die braune Pest trotz guter Pflege erbarmungslos zu. Nach 165.000 Kilometern war mein K 70 dann doch sehr mitgenommen. Da ich zum Ende des Studiums immer weitere Strecken fahren musste, war klar, dass ich ein anderes Auto brauchte. An ein älteres Auto als Hobby dachte ich damals noch nicht und hätte es mir auch gar nicht leisten können. Für das neue Auto ging der K 70 als Anzahlung zum Händler, der ihn zum Weiterverkauf anbot. Was danach aus ihm wurde, weiß ich nicht. Erst im Laufe der Jahre habe ich ihn immer mehr vermisst und mir geschworen, wenn ich mal im Beruf Fuß gefasst habe und etabliert bin und etwas mehr Zeit und Geld habe, würde ich versuchen, wieder einen VW K 70 zu bekommen.

Über die Jahre interessierte ich mich sehr für Autos, allerdings dann mehr für die jeweils Aktuellen. Da ich im Saarland geboren wurde und aufgewachsen bin und ein Teil meiner Familie französisch war, interessierte ich mich immer mehr in Richtung französische Autos. So vorallem Citroen und Peugeot. Wir verbrachten viele Urlaube in Frankreich und so entwickelte sich eine enge Beziehung zu französischen Autos insbesondere auch zu den älteren. Zu meinen Traumautos aus den 70er Jahren gehörte jedoch neben den Franzosen immer auch mein allererstes Auto - der VW K 70.

DIE GEGENWART

Und dann kam 2012. Meine Mutter, die in Hambühren bei Celle lebt, hatte uns zu ihrem 75. Geburtstag zu einer

Kutschfahrt durch die Lüneburger Heide eingeladen. Auf dem Weg dorthin fuhren wir in Kolonne auch durch Winsen an der Aller. Dabei hätte ich fast das Lenkrad verrissen, als wir an einem Gelände vorbei fuhren, auf dem mehrere K 70 standen. Einer war gerade frisch restauriert. Am Folgetag fuhr ich auf dem Heimweg, es war ein Sonntag, alleine nochmal dort vorbei. Leider war geschlossen, aber meine Neugier war geweckt. So lernte ich den Betrieb von Manuela und Mario Thimm kennen. Über das Internet und seine Website konnte ich mich informieren und überlegte, bei meinem nächsten Besuch dann mal persönlich direkt mit ihm Kontakt aufzunehmen.

In der „Auto, Motor und Sport“ entdeckte ich in einer ganz kleinen Randnotiz ein kleines Bild eines VW K 70. Das erregte schlagartig meine Aufmerksamkeit. Darunter stand ein kurzer Text über ein VW K 70 Treffen mit kleiner Ausfahrt an einem Samstag mit Treffpunkt vor einem Autohaus irgendwo im Nirgendwo in der Nähe von Heilbronn und Neckarsulm im Hohenlohischen. Ich war an diesem Wochenende ohnehin in Stuttgart und hatte an dem Samstag nachmittags Zeit. Also fuhr ich spontan zu der angegebenen Adresse. Die Ausfahrt war schon lange unterwegs, aber auf dem Hof standen zwei K 70 in gutem Zustand, die offensichtlich nicht mitfuhren. Die beiden konnte ich mir in Ruhe ausgiebig ansehen und war danach völlig angefahren. Die alte Leidenschaft war wieder voll entbrannt. So begann ich im Internet zu forschen. Tatsächlich fand ich ein Angebot eines metallicblauen K 70 LS mit 100 PS aus dieser Region in angeblich sehr gutem Zustand zu einem damals fairen Preis. Gute 14 Tage schlug ich mich mit der Entscheidung herum, ob ich da nun anrufen sollte oder ob das nicht doch nur eine spinnerte Idee war. Letztendlich rief ich an und hatte ein sehr angenehmes Gespräch. Leider wurde mir aber mitgeteilt, das der K 70 seit zwei Tagen verkauft war. Wie sehr hab ich mich darüber geärgert. Selber Schuld. Von da an habe ich sporadisch immer mal wieder im Internet nachgesehen und siehe da im Sommer 2012 stand ein VW K 70 am Tegernsee zum Verkauf. Auf den Bildern

Wankelmotorfan und deswegen in den entsprechenden Kreisen bekannt. Er besaß neben einer sehr gut sortierten Sammlung auch viele teils sehr seltene Motorräder. Ein kleinerer Teil stand in einer kleinen Halle und wurde als private Ausstellung und Museum betrieben.

Der Rest stand in einer großen Industriehalle. Sein Traum war es, daraus ein richtiges großes Oldtimermuseum am Tegernsee zu machen. Leider konnte er das aber nie realisieren. Seine kleine Halle platzte buchstäblich aus allen Nähten, deshalb verkaufte er für Zukäufe auch immer wieder mal. Als großer NSU Fan hatte er auch einen VW K 70. Der war mit angeblich nur einem Vorbesitzer vorher in Rosenheim angemeldet. Allerdings ließ sich die genaue Vorgeschichte nicht mehr rekonstruieren. Jetzt war er seit Jahren in seinem Besitz, stand in der Halle und wurde nur einmal im Jahr mit einer roten Nummer bei Sonnenschein um den Tegernsee gefahren.

Wir vereinbarten einen Termin und ich fuhr von Konstanz am Bodensee, wo ich seit langem lebe, an den Tegernsee. Wir waren uns auf Anhieb sympatisch und er erzählte mir zu jedem Auto in der Halle eine Geschichte. Das hätte stundenlang so weiter gehen können. Wir sahen uns dann den K 70 an und ich war sofort Feuer und Flamme. Seine Beschreibung lautete: „Des Auto isch guat“. Er war aussen metallicblau und der Lack eigentlich erstmal noch gut. Die Innenausstattung war schwarz/beige mit beigen Sitzen aus Kunstleder und auch noch sehr gut. Er hatte 75 PS und der Motor sprang beim ersten Versuch sofort an und lief rund. Sichtbare Roststellen bestanden nicht. Der im Internet angegebene Preis war wie angekündigt für ihn nicht verhandelbar sondern fix. So entschied ich mich spontan, mir meinen Traum endlich zu erfüllen und fuhr am selben Abend ganz glücklich nachhause. Mein K 70 durfte bis zur definitiven Abholung erstmal dort stehen bleiben.

Ich nahm mit Mario Thimm Kontakt auf und fragte ihn, ob ich das Auto vorbeibringen lassen dürfte für eine ganz genaue Durchsicht und dann Festlegung, was alles zu tun sei für eine TÜV Abnahme und ein H-Kennzeichen. Er war sofort einverstanden und ich wollte bald möglichst einen Transport organisieren. Tage später rief er mich nochmal an und machte mir ein grandioses Angebot. Er hatte seinem Vater, von dem er die Leidenschaft für den



Mit diesem Bild fand ich ihn im Internet

schien er in gutem Zustand und nach meiner letzten Erfahrung zögerte ich nicht lange und rief an. So lernte ich Dieter Mohr kennen. Er hatte nach Verkauf seiner Firma eine Oldtimer Sammlung und einen Oldtimerhandel aufgebaut. Insbesondere war er großer NSU und



Meine großartigen Helfer aus Winsen



Ausfahrt im Bodenseehinterland

VW K 70 geerbt hat, von mir erzählt und der hatte daraufhin angeboten, an den Tegernsee zu fahren und den Transport selbst zu übernehmen. Das war mir natürlich noch so recht und für ihn als alter K 70 Kenner ein willkommenes Abenteuer. Nach problemloser Überführung kam mein K 70 so nach Winsen und Mario erhielt bereits

wertvolle Informationen aus erster Hand. Er wurde fachmännisch instand gesetzt, sodass er seinen TÜV und das H-Gutachten erhielt. Auch Mario fand die Substanz gut. Einziger Wermutstropfen war ein von aussen nicht sichtbarer Rostbefall links unter der Windschutzscheibe und links unten am Rahmen. Wir entschieden uns gemein-



Auf der Heimfahrt von Winsen am Wasserschloss Glatt im Schwarzwald



Soviel zum Thema „Sah von aussen noch gut aus“





sam, dieses Problem später einmal richtig anzugehen.

Die Rückfahrt über Landstrassen von Winsen über die alte B 3 und die B 27 gen Süden bis nach Konstanz war meine erste grössere Ausfahrt und ich habe sie sehr genossen. Seither wird der K 70 nur im Sommer bei schönem Wetter bewegt und macht mir einen Riesenspass. Wir haben gemeinsam schöne Touren erlebt. Ausfahrten um den Bodensee oder in die Alpen haben immer wieder Laune gemacht.

Kleine Wehwechen ließen sich immer problemlos lösen und waren teilweise Erlebnisse für sich und ab und zu auch mal der Grund für einen Abstecher zu Mario. Selbst der TÜV war kein Problem - bis zu diesem Sommer. Der bekannte Rostschaden, den wir ohnehin später einmal angehen wollten, wurde gesehen und beanstandet. Es wurde angebliche Durchrostungsgefahr attestiert und die TÜV Plakette verweigert. Somit bestand früher als eigentlich gedacht Handlungsbedarf. Ich machte mich also auf den Weg nach Norden und brachte meinen K 70 nochmal nach Winsen.

DIE ZUKUNFT

Seither steht er bei Mario. Er wurde auseinander genommen und nochmal genau inspiziert. Alle Roststellen wurden identifiziert und dann schrittweise angegangen. Nach Beendigung der Schweißarbeiten wird er dann einmal neu lackiert werden und danach wieder fachgerecht zusammen gebaut. Ich möchte dieses Auto gerne erhalten und mit ihm zusammen alt werden. Ich bin selbst kein grosser Schrauber und deshalb sehr glücklich, in Manuela und Mario Menschen gefunden zu haben, denen ich zu 100 % vertrauen kann.

Auf den Tag, an dem ich meinen K 70 dann fertig restauriert wieder in Empfang nehmen kann, freue ich mich schon sehr. Einerseits kann ich es kaum erwarten. Mir ist es trotz der Vorfreude andererseits am Ende aber egal, wie lange es noch dauern wird - Hauptsache es ist dann alles definitiv und korrekt gemacht. //

Zwischenzeitlich in Polen lackiert



Seine göttliche französische Schwester



.... und so vergnüge ich mich halt mit der Göttin bis der K 70 definitiv fertig ist



ENTFERNTE VERWANDTE K 70 UND Ro 80

Quelle: <https://www.autozeitung.de/nsu-ro-80-und-vw-k-70-18643.html>

TEXT: ELMAR SIEPEN, FOTOS: AUTO ZEITUNG



Wolfsburg Ende der 60er: Am Mittellandkanal zogen dunkle Wolken auf, denn das Heckmotor-Konzept stieß an seine Grenzen: Verbrauch, Leistungsausbeute und Fahreigenschaften von Käfer und Co. wirkten inzwischen antiquiert. Da traf es sich gut, dass der VW-Konzern unlängst die dahinsiechenden NSU-Werke samt des NSU Ro 80 übernommen und in die Audi NSU Auto Union AG umgewandelt hatte. Im Nachlass des Unternehmens befand sich mit dem VW K 70 (K steht für Kolben bzw. Hubkolbenmotor) eine fertig entwickelte, viertürige Mittelklasse-Limousine mit wassergekühltem Frontmotor und Frontantrieb. Deren für März 1969 geplante Präsentation wurde abgeblasen und 1970 – nun unter dem VW-Logo und der Sonne Südfrankreichs – nachgeholt. Eine Zeitenwende für Wolfsburg.

NSU Ro 80 UND VW K 70: CLASSIC CARS

Im Gegensatz zum VW K 70 behielt der NSU Ro 80 (Ro steht für Rotationskolben) von Anfang (1967) bis zum Ende (1977) das NSU-Logo wie auch seine Ausnahmestellung auf dem Automobilmarkt. Diese ergab sich zweifellos durch den Zweischeiben-Wankelmotor der Oberklasse-Limousine. Für dessen geistigen Vater, Felix Wankel, waren Hubkolbenmotoren lediglich „Schüttelhuber“. Kein Wunder, wird doch bei seiner Erfindung die im Brennraum generierte Verbrennungsenergie direkt in eine Drehbewegung umgesetzt – ohne den Umweg über eine Hubbewegung wie beim Hubkolbenmotor. Das verursacht kaum Vibrationen und

VERGLEICH VW K 70/Ro 80



bedeutet mehr Laufkultur als beim konventionellen Vierzylinder. Ein cW-Wert von 0,35 war für damalige Verhältnisse ebenso fortschrittlich wie ein profilierter Unterboden zur Minimierung des aerodynamischen Auftriebs. Doch auch das vermeintliche Brot- und Butter-Mobil VW K 70 wartete mit fortschrittlicher Technik auf: Wie beim VW Ro 80 sorgen an der Vorderachse innenliegende Scheibenbremsen für Verzögerung und eine Verringerung der ungefederten Massen. Der Ro 80 bremst übrigens auch hinten mit Scheibenbremsen.

EINE WEITERE GEMEINSAMKEIT VON NSU RO80 UND VW K 70

Von VW K 70 und NSU Ro 80: Beide stammen aus der Feder von Claus Luthe, einer der deutschen Design-Größen, die unter anderem für die Formen vom NSU-Wankel-Spyder, der zweiten Generation des 3er BMW (E30) oder des BMW 8er Coupé verantwortlich zeichnete. Da stehen die zwei Klassiker nun vor uns und lassen sich das Blech von der südfranzösischen Wintersonne wärmen. Statt Schnee und Streusalz wartet auf den K 70 aus dem Jahr 1972 und den Ro 80, Baujahr 1976, eine Ausfahrt entlang der Côte d'Azur – Balsam für die angejahrte Mechanik. Die kantige K 70-Form samt Trapezdach und klarer Linienführung könnte in ihrer Schnörkellosigkeit glatt als Beispiel automobiler Bauhausarchitektur gelten. Ihr hält der Ro 80 seine Keilform entgegen. Seine Karosserie wirkt bootsförmig, zeitlos – wie geschaffen für Menschen mit Faible für Formen. Innen umgibt die spindeldürren Lenkräder ein Arrangement aus Kunststoff, etwas Chrom und Velourspolstern ganz im Stil der Zeit, wobei der NSU Ro 80 sogar ein mit Kunstleder überzogenes Armaturenbrett hat. Dafür bietet der VW mit seiner kantigen Karosserie und den großen Fenstern eine Übersichtlichkeit, die noch heute als beispielhaft gilt. Der VW K 70 muss mit gezogenem Choke zum Leben erweckt werden. 75 PS aus 1,6 Liter Hubraum stehen dann zur Verfügung, damals die „schwächste“ Motorisierung. Das Triebwerk dient nur vorübergehend als Antrieb, denn der originale 1,8-Liter-Motor mit 90 PS wird gerade überholt. Seinerzeit bildete ein hubraumgleiches 100-PS-Aggregat die Leistungsspitze. Die Fahrleistungen des 75-PS-Motors stehen heutzutage für Bescheidenheit, doch 16 Sekunden von null auf 100 km/h und 148 km/h Höchstgeschwindigkeit galten damals durchaus flott.

BEI DEN STÜCKZAHLEN TRUMPFT DER VW K 70 AUF

Wir wählen die kurvige Küstenstraße westlich von Cannes. Der Motor des VW K 70 läuft etwas rau, aber wir kommen zügig vorwärts. Die Viergangschaltung will mit Bedacht bedient werden. In Kurven neigt sich der VW abenteuerlich zur Seite, ist aber auch nach heutigen Maßstäben noch sehr fahrsicher. Mit McPherson-Federbeinen vorn und Schräglenkerachse hinten war er damals schon sehr fortschrittlich konzipiert. Wir wechseln in den NSU Ro 80. Der Anlasser





braucht nur kurz, um den Wankelmotor zu wecken. Fuß auf die Bremse, den Wählhebel der Dreistufen-Halbautomatik nach hinten ziehen und Gas geben. Mit singendem Geräusch setzt sich der NSU in Bewegung. Gaslupfen, Hebel nach vorn, zweiter Gang. Achtung: Ein Anfassen des Hebels unterbricht per Kontakt die Kraftübertragung. Der sehr vibrationsarme Motorlauf, die besseren Fahrleistungen – null auf 100 km/h in 14 Sekunden, 176 km/h Spitze –, die exaktere Lenkung, der bessere Federungskomfort und der gelungenere Geräuschkomfort sortieren den NSU Ro 80 eine Klasse höher ein als den VW K 70. Die Seitenneigung in Kurven fällt zwar noch stärker aus als beim VW, doch auch der Ro 80 bleibt unproblematisch.

K 70 UND RO 80 SEHR EINFLUSSREICH

Wie bestellt läuft im Phillips-Radio Boston des NSU der

Hit „More than a feelin“ von 1976, dem Baujahr unseres Ro 80. Heute unterwegs mit zukunftsweisenden Autos von gestern – eine wahrhaft besondere Erfahrung. Der Ro 80 wurde nach zehnjähriger Bauzeit und rund 37000 Exemplaren 1977 wegen mangelnder Rentabilität eingestellt. Der Wankelmotor lebte bis zur Einstellung des RX-8 2012 bei Mazda weiter. Aus dem eigens für den VW K 70 gebauten Werk in Salzgitter rollten zwischen 1970 und 1975 immerhin über 211000 Exemplare vom Band. Wasserkühlung und Frontantrieb blieben das Kennzeichen des kurz zuvor erschienenen und auf Antrieb erfolgreichen Audi 80-Derivats VW Passat und des Golf. Der K 70 hat ihnen den Weg geebnet. Und so haben sich der K 70 und der Ro 80 ihren Platz in der Automobilgeschichte redlich verdient, auch wenn sie die Nerven ihrer Besitzer nicht selten mit Malaisen wie etwa hohen Verbräuchen oder anfangs häufigen Motorschäden (Ro 80) strapazierten. //



VERKAUF

VW K 70L
04/1973



3.500,- EUR



Kilometerstand 38.378 km
Leistung 90 PS

von Privat
01774 Klingenberg (Sachsen)
Tel.: +49 (0)173 8051744



VW K 70L

04/1971

15.000,- EUR



74.000 km, 75 PS
 FIN: 4812527392
 Innenausstattung: Velours beige
 aus 1.Hand, Absolut ROSTFREI und
 TOP Zustand. Auto stand über 32 Jahren
 zerlegt und vorgearbeitet für Lack, jetzt
 neu lackiert. Sitze sind grade von Sattler zurück und eingbaut, Wagen
 wurde am 20.10.2018 zum ersten Mal wieder gestartet. Inkl. Bordmappe,
 Betriebsanleitung und Scheckheft.

Horst (Holstein)
 04126-9573001



1	Art des Kraftfahrzeugs	Personenwagen	01
2	a) Hersteller Typ	Volkswagen AG, Wolfsburg	0600 48
	b) Fabriknummer	4812527392	
3	a) Hersteller Typ	Volkswagen AG, Wolfsburg	0600 VW
	b) Fahrzeugtyp	DS 00779 Q	
	c) Antriebsart	Gasoline	04
	d) Leistung (PS bei U/min)	75 bei 5200	
	e) Hubraum (cm³)	1504	
4	a) Hersteller b) Art	Volkswagen AG, Wolfsburg	02
	c) Sitzplätze (einschl. Fahrerplatz) deser Nummer	5	
	d) Sitz- und/oder Kopfstühle		
	e) Lenkarm (lenk. Steuer)	Steuer	
	f) Lenker (lenk. Steuer)	Steuer	
	g) Benutzbarkeit des Verkehrs (m³)		
	h) Fasshöhe (cm)		
5	AT Leertgewicht (kg)	1050	
	k) Motor- oder Aufladestufe (kW)	1510	
	l) Zylinderanzahl (einschl. Ventile)	770	
	m) Zylinderanzahl (einschl. Ventile)	800	
	n) Art, Bau und/oder Größe des Motors	4	
	o) Hubzahl (ohne Ventile)	1	
	p) Zahl der eingeschalteten Lampen	2000	
	q) Baujahr	1971	
	r) Art der Bauweise	mit 5 Luf	
	s) Art und Weise	mit 5 Luf	
	t) Gabelhöhe der Vorderachse (mm)	165 SR 14	
	u) Gabelhöhe der Hinterachse (mm)	165 SR 14	
	v) Art der Bauweise (einschl. Hydraulik, Zug- u. Seiltrieb)	Hydraulik, Zugtrieb	



Garantieschein

für das fabrikneue VW-Automobil

Typ/Modell: 481131
 Fahrgestell-Nr.: 4819597392
 Motor-Nr.: 28007790

gemäß den VW-Gewährleistungsbedingungen.

Die Gewährleistung beginnt mit dem Tage der Auslieferung des VW-Automobils an den Kunden am 6.4.1971 (vom VW-Händler ausfüllen)

Die Gewährleistung gilt höchstens für die Dauer von sechs Monaten; sie endet vorher, sobald eine Gesamtfahrleistung von 10000 km erreicht ist.

Dieser Garantieschein ist bei Geltendmachung eines Gewährleistungsanspruchs vorzulegen.

Überprüfen Sie hier:	10000 km	50000 km	100000 km	150000 km	200000 km	250000 km	300000 km	350000 km	400000 km	450000 km	500000 km
28000 km	30000 km	35000 km	40000 km	45000 km	50000 km	55000 km	60000 km	65000 km	70000 km	75000 km	80000 km
85000 km	90000 km	95000 km	100000 km	105000 km	110000 km	115000 km	120000 km	125000 km	130000 km	135000 km	140000 km
145000 km	150000 km	155000 km	160000 km	165000 km	170000 km	175000 km	180000 km	185000 km	190000 km	195000 km	200000 km

2-2021

K70 CLUB POST

