

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

Mitgliedermagazin



**TECHNIK:**  
Auf die Bremsen kommt es an

Seite 13



**DER K 70 VOM ÄTNA:**  
Erster Statusreport

Seite 19



**ZUKUNFT:**  
Synthetischer Kraftstoff Teil 1

Seite 25



EX65

## VORSTAND

### 1. VORSITZENDER

RALF KNISPSEL  
Haldener Str. 213 • 58095 Hagen  
Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf.knispel@k70-club.de

### 2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG  
Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein  
Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobias.koenig@k70-club.de

### 3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH  
Potstiege 3b • 48161 Münster  
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

### 4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

BENJAMIN ARNOLD  
Im Höllenstein 2 • 69124 Heidelberg  
eMail: benjamin.arnold@k70-club.de

### 5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER  
Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde  
Telefon: +49 (0) 53 02 64 67 • eMail: kassenwart@k70-club.de

## VERANSTALTUNGEN

26. bis 29. Mai 2022: **Clubtreffen mit JHV der K 70-Freunde**

in D-64720 Michelstadt, Parkhotel 1970,  
Ansprechpartner: Dettmer Mager

4. bis 6. Juni 2022: **36. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs**

in/um Porta Westfalica. Ansprechpartner:  
Andreas Kernke oder Peter Rodenberg,  
akerkne@gmx.de oder peter@rodenberg.name

9. bis 12. Juni 2022: **40. int. NSU-Treffen** in D-79348 Freiamt im

Breisgau, Motorsport Racing Team Freiamt e.V.,  
www.nsu-2022.de

10./11. Sept. 2022: **JHV und Ausfahrt des 1. int. K 70-Clubs**

im Großraum Frankfurt. Ansprechpartner:  
Markus Retz, markus.retz@arcor.de

27. bis 29. Mai 2023: **37. Pfingsttreffen des int. K 70-Clubs**

in A-3370 Ybbs/Donau, Wachau,  
Ansprechpartner: Hans Wagner

18. bis 20. Mai 2024: **38. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs** in

der Region Eichsfeld, Thüringen, Ansprechpartner:  
Waldemar Müller, m-konstruktion@t-online.de

7. bis 9. Juni 2025: **39. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs**

in der Schweiz

### K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber  
• +49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de

### CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster  
• eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

printed by: **DRUCK**



**WirmachenDruck.de**

Sie sparen, wir drucken!

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

### AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

### AUFLAGE

220 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  
k70-post@k70-club.de senden.

### RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

- Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.
- Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.
- Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.
- Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.
- Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.
- In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.
- Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter generell unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet.  
**GRUNDSATZ: ALLE SIND GLEICH WICHTIG, ALLE SIND GLEICH VIEL WERT!**

### INTERNETAUFTRITT

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

### BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER 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  
sergevandongelaar@wxs.nl

### LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

HENRY KROEZEN  
rooshenry@hotmail.com  
+31 (0) 64 87 21 48 7

### TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)

oder per Telefon:

**01 72 38 55 40 2**

Wir sind Mitglied im



**TITELBILD:** FOTO VOM MITARBEITERPARKPLATZ BEI  
VOLKSWAGEN IN WOLFSBURG - WIEVIELE K 70 SEHT IHR?



**RÜCKSEITE:**  
POSTKARTE VON MÜNCHEN - MIT K 70



# FRÜHLING WIRD ES WIEDER - GANZ BESTIMMT!

TEXT UND FOTO: ANDREAS KERNKE

**W**ährend ich mich für dieses Vorwort gedanklich bereits mit dem Frühling beschäftigen muss, bin ich körperlich noch mitten im Winter: ein ungemütlicher Wind pfeift ums

Haus und drischt Regen und Schneeflocken an die Fensterscheiben. Da fallen Gedanken an Wärme und Sonne natürlich schwer.

toren des 2022er Pfingsttreffens, die Familie Thimm aus Winsen/Aller, aufgrund persönlicher Gründe von dieser Aufgabe zurücktreten möchte und die Organisation des Treffens dem Orga-Team von 2021 zurückgibt. Zur



Dennoch bin ich fest davon überzeugt, dass es wettermäßig ganz sicher bald wieder freundlicher wird.

Während der kalten Jahreszeit bewegt sich für unsere automobilen Schätze bekanntlich wenig. Ich pflege in diesem Fall vom „Winterschlaf“ der alten Autos zu sprechen. Lediglich an meinem Neuzugang - dem K 70 vom Ätna - werkele ich ein wenig weiter.

Davon berichtet der „Erste Statusreport“ in dieser Ausgabe der K 70-POST.

In den letzten Tagen des Jahres 2021 wurde bekannt, dass die Organisa-

Erinnerung: das 2021er Treffen fand wegen/trotz Corona unter erschwerten Bedingungen als Rundfahrt im Weserbergland statt - leider oben drein noch begleitet von miserablen Wetter. Es war (siehe K 70-POST Ausgabe 4/2021) dennoch ein begehrtes, schönes Treffen. Das ursprünglich geplante Programm entfiel allerdings. Da es die Organisatoren jedoch noch fertig in der Schublade haben, nehmen sie die Herausforderung an - das Pfingsttreffen 2022 findet also im zweiten Anlauf in und um Porta Westfalica statt.

Apropos Veranstaltungen: in Zukunft befindet sich in jeder K 70 - POST ein Veranstaltungskalender. Dieser wird durch Ralf Knispel aktuell gehalten.

Euch allen einen schönen Frühling //

## 2 IMPRESSUM

## 3 EDITORIAL

## 5 EINLADUNG

1. Nordhessisches Regionaltreffen (7. und 8. Mai)

## 9 EINLADUNG

36. Pfingsttreffen in Porta Westfalica (4. - 6. Juni)

## 13 TECHNIK

Auf die Bremsen kommt es an

## 16 ANGEBOT

## 17



## GLEICHTEILE

## 19

## DER K 70 VOM ÄTNA

Erster Statusreport

## 25

## ZUKUNFT

Synthetische Kraftstoffe, Teil 1

## 28

## DEUVET ZUM THEMA ZUKUNFT

## 29

## ANGEBOT





**Ein Held lebt lange.  
Die Legende stirbt nie.**

# 1. NORDHESSISCHES REGIONALTREFFEN



TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

**W**eihnachten ist gerade vorbei, Verwandte und Freunde sind wieder nach Hause gefahren. Der Alltag kehrt gerade wieder ein, aber irgendwie ist es doch wieder so komisch.

Corona hat uns nach wie vor im Griff. Die Kontaktbeschränkungen sind gerade wieder verschärft worden. Ein bisschen haben wir uns daran schon gewöhnt, aber es macht keinen Spaß. Wo ist die Unbekümmertheit hin, mit der wir uns früher mit unseren Freunden getroffen haben? Private Feiern, Theater, Musik, Kino, Veranstaltungen usw. sind kaum noch planbar. Wenn wir uns mit mehr als vier Personen treffen, haben wir schon ein komisches Gefühl. Wenn wir aus dem Haus gehen, kontrollieren wir ob wir unser Portemonnaie, unser Handy und - naja - auch die Maske dabei haben. Ohne Maske fühlt man sich ja schon fast nackt. **JETZT ABER GENUG DAMIT!**

Eine der positiven Eigenschaften der Menschen ist ihr unglaublicher Optimismus. Die Meisten von uns glauben innerlich, es wird besser. Natürlich war es auch in der Vergangenheit „besser“. Das glauben wir, weil wir das Negative der Vergangenheit vergessen haben und die positiven Erinnerungen geblieben sind. Und das ist auch gut so. Sonst könnten wir als Menschen gar nicht leben und würden verzweifeln. Also tun wir das, was genau richtig ist - wir schauen zuversichtlich in die Zukunft und schaffen Erlebnisse, an die wir uns dann gerne erinnern.

Und so etwas plane ich schon einige Zeit. Ich lebe jetzt ziemlich genau 20 Jahre in Nordhessen. Beruflich hat es mich und meine Familie nach Kassel/Baunatal verschlagen. Ich liebe diese Region, da sie unwahrscheinlich viel zu bieten hat. Die Mittelgebirge, die Seen und Wälder, die romantischen Fachwerkstädte, die Flüsse und die zentrale Lage in Deutschland, machen dieses Gebiet zu etwas Besonderem. Und dieses würde ich gern mit Euch teilen. Natürlich soll das keine Konkurrenz zu unserem Jahrestreffen sein, vielmehr ein ergänzendes Angebot.

**Wer Zeit und Lust hat, kann gerne mit mir einen Ausflug in das wunderschöne Umfeld von Baunatal machen.** Und hier kommen wir zu dem wichtigsten Ziel. Endlich sich mal wieder treffen, Freundschaften vertiefen, neue Freundschaften knüpfen, über wichtige Dinge der Vergangenheit und Zukunft sprechen.

Das macht doch ein erfülltes Leben aus. Alleine vor dem PC oder Fernseher kommen doch keine wirklichen Emotionen auf.

**Am 7. und/oder am 8. Mai möchte ich das erste Regionaltreffen in Nordhessen veranstalten. Alle, die den Weg nach Baunatal finden sind herzlich eingeladen.**

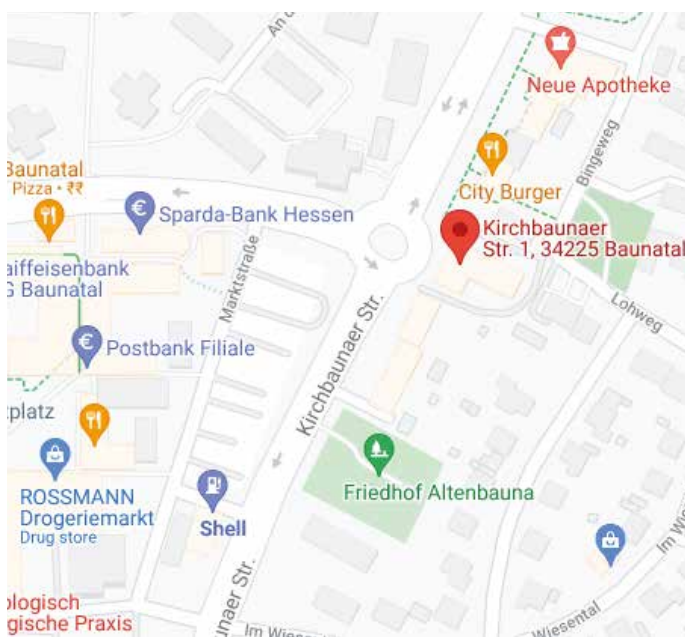
Allerdings doch mit der kleinen Einschränkung, dass ich aus organisatorischen Gründen die Anzahl der Fahrzeuge auf max. 15 beschränken möchte.

Folgenden Ablauf habe ich geplant:

- 7. Mai: 10.00 Uhr Treffen in Baunatal und Begrüßung mit Kaffee und Kuchen
- 10.45 Uhr Abfahrt zur ersten Rundfahrt
- 13.00 Uhr Pause/ Besichtigung
- 15.00 Uhr Kleine Stärkung
- 15.30 Uhr Rückfahrt nach Baunatal
- 19.00 Uhr Gemeinsames Essen im Hotel Scirocco



Wer möchte, kann im Hotel Scirocco übernachten. Ich habe bei dem Chef, Marcel Werner, 10 Doppelzimmer mit Frühstück zu einem Vorzugspreis von 85,-€, für das Doppelzimmer, reserviert. Die Reservierung gilt bis zum 31.3.2022.



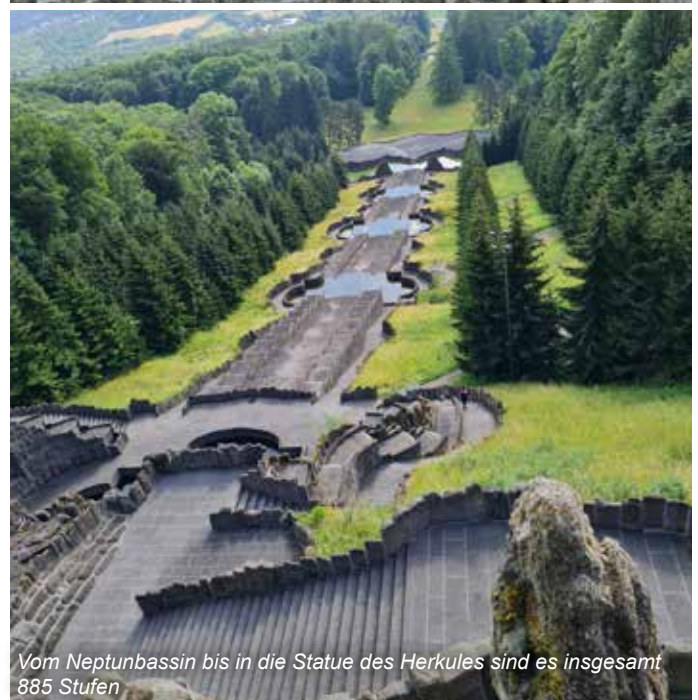
Kontakt Daten sind: [hotel-scirocco.de](http://hotel-scirocco.de), Tel.: 0561-9497-0, Mail: [info@hotel-scirocco.de](mailto:info@hotel-scirocco.de)

Wer Lust hat, kann dann am Sonntag mit mir eine zweite Ausfahrt machen. Natürlich kann man auch am Sonntag dazustoßen. Wichtig für die Planung ist eine Anmeldung auf meiner Mail Adresse: [rupert.zeh@gmx.de](mailto:rupert.zeh@gmx.de)

Sollte es mehr Anmeldungen geben, geht es nach der Reihenfolge der Anmeldungen. Um schon etwas Vorfreude aufkommen zu lassen, habe ich schonmal zwei mögliche Touren ausgeplant.



In 530 Metern thront das Wahrzeichen Kassels – der Herkules



Vom Neptunbassin bis in die Statue des Herkules sind es insgesamt 885 Stufen

# EINLADUNG REGIONALTREFFEN



Sababurg bei Hofgeismar

Wir streifen die Sababurg und überqueren die Weser bei Gieselwerder.



Trendelburg an der Diemel

Nach Uslar geht es in den Solling. Nun kommt eine wunderschöne, kurvige Strecke, die an landschaftlicher Schönheit kaum zu überbieten ist.

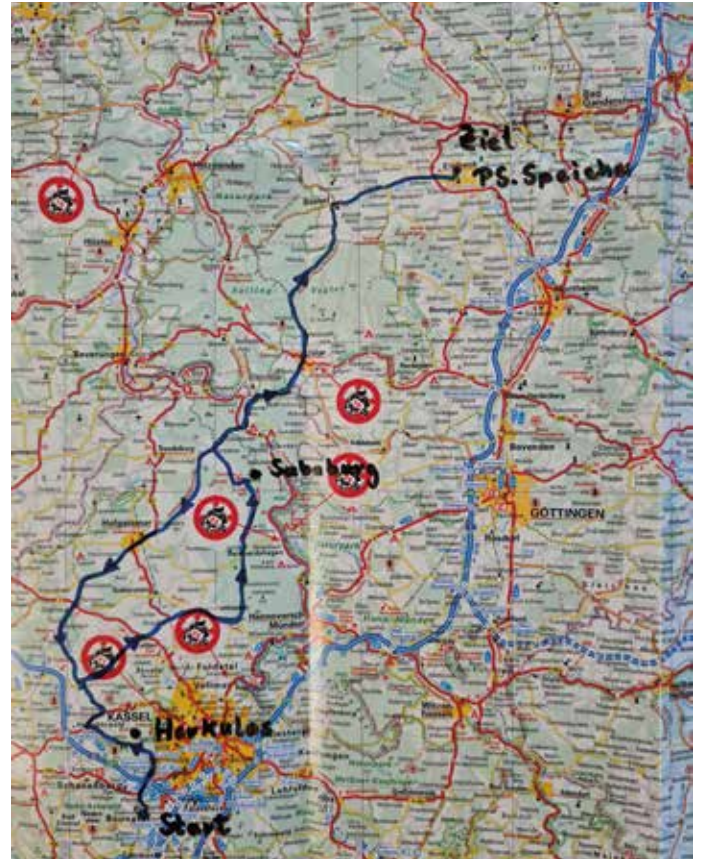
In Dassel biegen wir ab nach Einbeck. Einbeck ist eine ehemalige Hansestadt und ein Mittelzentrum in Südniedersachsen. Neben den wunderschönen Fachwerkhäusern gibt es dort eine Besonderheit, den PS.Speicher.



Das ist die größte Oldtimer-Sammlung in Europa. Mit 2.500 Exponaten an fünf Standorten kann man die Geschichte der Mobilität erfahren.



Wenn es Corona zulässt, werden wir uns die Ausstellung ca. zwei Stunden lang anschauen. Nach der Besichtigung können wir uns dort auch etwas stärken. Zur Zeit gilt dort 2G+. Ich hoffe Ihr seid alle 2G. Wenn nicht, werden wir einen schönen Spaziergang durch Einbeck machen.



Auf der Rückfahrt werden wir einen anderen Weg durch den Reinhardswald nehmen und entlang der Straße den Urwald mit seinen 500 jährigen Baumwundern bestaunen. Schon 1907 wurde dieses Gebiet als erstes hessisches Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Auf dieser Tour werden wir ca. 200 km fahren. Dabei können wir endlich wieder unseren K 70 so richtig genießen.

Also mottet euren Schatz rechtzeitig aus, wechselt Flüssigkeiten, Filter und Kontakte und prüft Licht, Bremsen, Reifen und Luftdruck. Nun kann einem tollen Ausflug nichts mehr im Wege stehen.

## TAG 2:

Für alle, die gerne noch einen zweiten Ausflug machen möchten, habe ich noch eine weitere Tour vorbereitet.



# EINLADUNG REGIONALTREFFEN

Natürlich muss man Anfang Mai Rücksicht auf das Wetter nehmen. Wir hoffen alle auf einen sonnigen Mai nach dem kalten, dunklen und nassen Winter. Wenn der „Wet-tergott“ uns wohlgesonnen ist, werden wir am zweiten Tag öfter aus dem K 70 aussteigen.

Von Baunatal soll es nun nach Westen gehen. Startpunkt ist das Hotel Scirocco um 10.00 Uhr.



Burg Waldeck oberhalb des Edersees

Über Gudensberg führt uns der Weg zur Burg Waldeck. Dort haben wir einen wunderschönen Blick über den Edersee.



Ederstausee

Entlang des Edersees führt nun der Weg nach Frankenberg.



Frankenberg spielte in den Sachsenkriegen eine Rolle

Frankenberg ist eine Kleinstadt an der Eder mit vielen schönen Fachwerkhäusern. Hier lohnt es sich auszusteigen und das imposante Rathaus aus dem Jahre 1509 zu bestaunen. Die Liebfrauenkirche mit der Marienkapelle aus dem Jahr 1380, ist ebenfalls sehenswert.

Mit Kaffee und Kuchen können wir uns dort auch etwas stärken.

Gut gestärkt geht es dann langsam auf den Rückweg. Um für unser Gedächtnis noch ein schönes Bild zu speichern, fahren wir in Homberg-Efze zur Hohenburg hoch. Dort haben wir einen schönen Blick in den südlich gelegenen Knüllwald.



Die Hohenburg auf dem Schloßberg oberhalb Homberg-Efze

Hinter Melsungen werden wir entlang der Fulda wieder unseren Weg nach Baunatal finden.



Der 220,4 km lange linke Quellfluss der Weser - die Fulda

Nun kommt der schwierigste Teil. Nach vielen netten Gesprächen, wunderschönen Eindrücken aus Nordhessen und vielleicht auch einigen ungeplanten Überraschungen werden wir uns in Baunatal verabschieden.

Aber die Vorfreude auf das nahe Jahrestreffen zu Pfingsten ist dann schon groß. Dann werden wir uns in noch größerer Anzahl wiedertreffen und unsere Freundschaften weiter vertiefen. Da wir einen sehr aktiven Vorstand haben, werden wir sicherlich über viele Themen zum K 70 haben. Wir können unserem Vorstand nicht oft genug für seine erfolgreiche Arbeit danken. Wer Lust auf diese frühe Oldtimertour hat, meldet sich bitte kurzfristig auf meiner E-Mail Adresse an. Hoffentlich habt Ihr etwas Lust auf das nahe Frühjahr bekommen. //



## PORTA WESTFALICA

4.-6. JUNI 2022

### EDITION 2022



TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

**M**anchmal bekommt man eine zweite Chance! Obwohl das Pfingsttreffen 2021 allen Beteiligten gut gefallen hat, war es dennoch ein eher düsteres Kapitel in der Tradition der Jahrestreffen unseres Clubs. In erster Linie versuchte uns die Corona-Pandemie einen Strich durch die Rechnung zu machen. Selbst beim dennoch unter dieser Last durchgeführten, aber auf ein Minimum zusammengestrichenen Event, schien das Schicksal mit Corona unter einer Decke

zu stecken. Mit wirklich gantztägig unaufhörlichem kalten Wind und Regen schlossen sich sämtliche schlechte Geister gegen uns zusammen, um uns die Tour zu vermässeln. „Die Tour“ war dann eine gantztägige Fahrt durch das Weserbergland - als dort Geborener kenne ich mich da aus und habe den Teilnehmern in ihren gut ein Dutzend teilnehmenden Fahrzeugen die schönsten Stellen dieser Gegend präsentieren können - inklusive Fahrt mit der Weserfähre in Polle, dem Besuch des Lügenbaron-Ortes Bodenwerder und des Wasserstraßenkreuzes in Minden. Am Abend zeigten sich alle glücklich und zufrieden - somit hatten wir den uns gebotenen Schikanen vehement und äußerst erfolgreich die Stirn geboten.

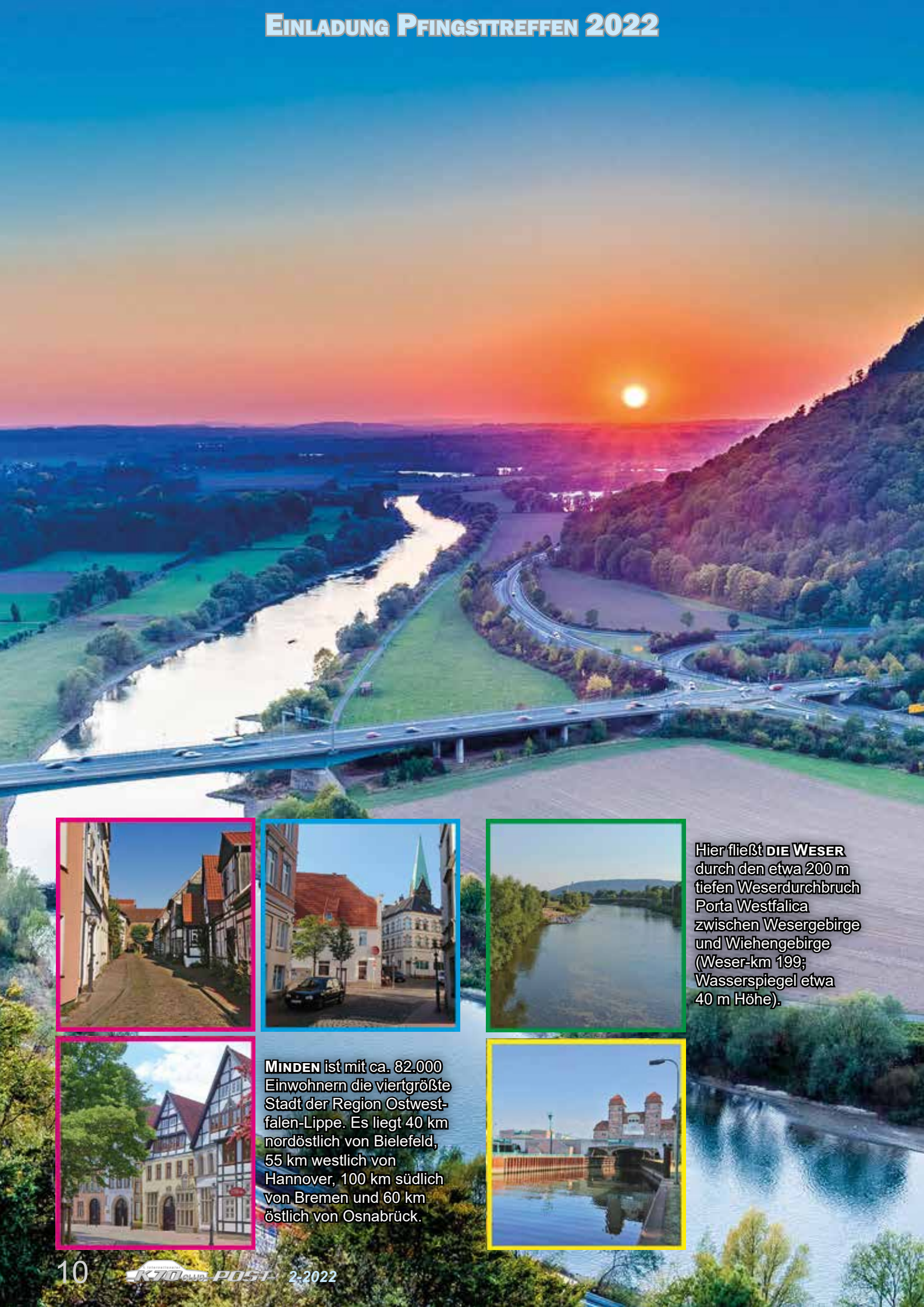
Das ursprünglich für das Pfingsttreffen 2021 aufwendig ausgearbeitete Programm konnte natürlich anschließend ungenutzt in der Schublade verschwinden.

Gut, das es da noch lag! Aufgrund persönlicher Gründe musste der Organisator des Pfingsttreffens 2022 nämlich sein Engagement zurückziehen, empfahl aber gleichzeitig, den Organisatoren des letzten Treffens eine zweite Chance bei hoffentlich besserem Wetter und hoffentlich brauchbarer Corona-Situation zu geben.

Peter Rodenberg und ich nutzen also diese Möglichkeit und legen das 2021er Pfingsttreffen einfach nochmal neu auf - in der Hoffnung auf besseres Wetter... und dass Corona...

Treffpunkt wird - wie 2021 - wieder Kanzlers Weide in Minden sein. **Am Samstag den 4. Juni 2022 beginnt dort das Pfingsttreffen um 10.00 Uhr.** Über das genaue Programm der Veranstaltung unterrichten wir die Teilnehmer dann vor Ort.

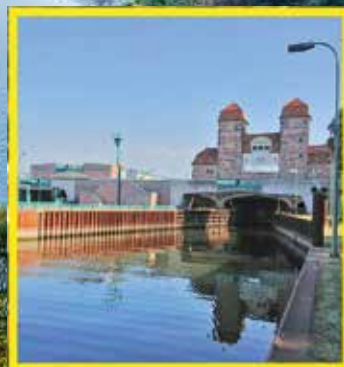
**Wir freuen uns auf viele gutgelaunte Teilnehmer.**

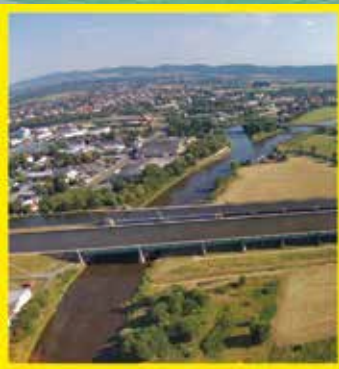


Hier fließt **DIE WESER** durch den etwa 200 m tiefen Weserdurchbruch Porta Westfalica zwischen Wesergebirge und Wiehengebirge (Weser-km 199; Wasserspiegel etwa 40 m Höhe).



**MINDEN** ist mit ca. 82.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt der Region Ostwestfalen-Lippe. Es liegt 40 km nordöstlich von Bielefeld, 55 km westlich von Hannover, 100 km südlich von Bremen und 60 km östlich von Osnabrück.





**DAS WASSERSTRASSENKREUZ MINDEN** ist die Kreuzung von Weser und Mittellandkanal im ostwestfälischen Minden. Hier wird der Mittellandkanal seit 1915 in einer Trogbücke über das Wesertal und die rund 13 m tiefer gelegene von Süd nach Nord fließende Weser geführt.



**DAS BESUCHERBERGWERK KLEINBREMEN:** In der Eisenerzgrube Wohlverwahrt begann im Jahr 1883 der Abbau von Eisenerz. Seit 18. Mai 1988 ist das Bergwerk für jeden zu besichtigen.



**DAS KAISER-WILHELM-DENKMAL** steht oberhalb des Weserdurchbruchs in Porta Westfalica, des „Tors nach Westfalen“, im nordrhein-westfälischen Kreis Minden - Lübbecke. Es wurde durch die preußische Provinz Westfalen von 1892 bis 1896 errichtet und entstand vor dem Hintergrund der nationalen Ideen im Deutschen Kaiserreich. Das insgesamt rund 88 m hohe Denkmal reiht sich ein in die Reihe der deutschen Nationaldenkmale.

## UNTERKÜNPFTE PORTA WESTFALICA UND BARKHAUSEN

RECHERCHE: PETER RODENBERG

**D**ies ist eine Auswahl an Pensionen, Hotels oder Campingplätzen. Eine Zusage oder Preisnachlass wollte niemand so richtig geben - durch die Zeit von Corona sicherlich verständlich.

Es gibt natürlich viele weitere Unterkünfte - dann jedoch bitte daran denken, dass es in der Nähe von Porta Westfalica oder Barkhausen ist.

**KONTAKT ZU DEN ORGANISATOREN** Peter Rodenberg: 0171 87 52 39 9 Andreas Kernke: 0171 349 25 20

### **Pension Wesertal**

Kiekenbrink 6  
32457 Porta Westfalica-Hausberge  
Nordrhein-Westfalen, Deutschland  
Inhaber: Jürgen Pape  
Mobil: (0160) 79 52 03 2  
Web: [www.pension-wesertal.de](http://www.pension-wesertal.de)  
E-Mail: [info@pension-wesertal.de](mailto:info@pension-wesertal.de)  
Ab 40 Euro

### **Gästehaus am Wiehen**

Albersburg 20  
32457 Porta Westfalica (Hausberge)  
Nordrhein-Westfalen, Deutschland  
Inhaber: Roland Bartel  
Telefon: (0571) 26 20 4  
Mobil: (0174) 64 37 23 0  
Fax: (0571) 26 20 3  
Web: <http://www.gaestehaus-am-wiehen.de>  
E-Mail: [info@jagdschule-am-wiehen.de](mailto:info@jagdschule-am-wiehen.de)  
Ab 22 Euro

### **Hotel Garni Waldhotel Porta Westfalica**

Findelsgrund 81  
32457 Porta Westfalica-Hausberge  
Nordrhein-Westfalen, Deutschland  
Inhaber: Frau Christel Bischoff  
Telefon: (0571) 72 72 9  
Fax: (0571) 71 04 31  
Web: [www.waldhotel-porta.de](http://www.waldhotel-porta.de)  
E-Mail: [info@waldhotel-porta.de](mailto:info@waldhotel-porta.de)  
Ab 50 Euro

### **Jugendherberge Porta Westfalica**

Kirchsiek 30  
Hausberge  
32457 Porta Westfalica  
Tel.: (0571) 70 25 0  
Fax: (0571) 71 00 04 7  
E-Mail: [touristikzentrum@westliches-weserbergland.de](mailto:touristikzentrum@westliches-weserbergland.de)

### **Campingplatz Großer Weserbogen**

Herr D. Buck  
Zum Südlichen See 1  
32457 Porta Westfalica  
Tel.: (05731) 61 88  
Fax: (05731) 66 01  
Web: <http://www.grosserweserbogen.de>  
E-Mail: [info@grosserweserbogen.de](mailto:info@grosserweserbogen.de)

### **Hotel - Restaurant Weserschiffchen**

Herr Hans-Jörg Glechner  
Unterloh 62  
32457 Porta Westfalica  
Tel.: (05731) 75 50 98 0  
Fax: (05731) 75 50 98 9  
Web: <http://www.weserschiffchen.de>  
E-Mail: [office@weserschiffchen.de](mailto:office@weserschiffchen.de)

### **Bach Hotel**

Zur Porta 14  
32457 Porta Westfalica  
Tel.: (0571) 79 86 60  
Fax: (0571) 79 86 61 6  
E-Mail: [info@bach-hotel.de](mailto:info@bach-hotel.de)



## AUF DIE BREMSEN KOMMT ES AN!

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

**E**s ist schon eine Weile her. In den Jahren von 1986 bis 2002 habe ich im Volkswagenwerk Salzgitter gearbeitet. Als junger Ingenieur in der Planung war ich für die Infrastrukturanlagen in der Halle 1 zuständig. In dieser Halle wurden früher die K 70 - Teile gepresst und geschweißt. Zu meiner Zeit wurden dort die 5- und 6-Zylinder-Motoren gefertigt.

Im Treppenhaus der Werkleitung stand damals ein grüner K 70 in tadellosem Zustand. Immer, wenn ich an diesem schönen Auto vorbei kam, wünschte ich mir mal diesen Wagen zu fahren. Irgendwann habe ich dann mal vorsichtig nachgefragt. Die Antwort, die ich bekam war, die Bremsen seien fest und der Aufwand, die Bremsen zu reparieren, sei zu hoch. Also blieb es beim Anschauen dieses schönen K 70.

Aus heutiger Sicht wäre der Aufwand überschaubar. Bei unseren Schätzen sieht das natürlich anders aus. Da wir unsere Autos regelmäßig fahren und warten, sollten die Bremsen in einem guten Zustand sein.

**WARTEN, DASS IST DAS STICHWORT!** Das regelmäßige Wechseln von Motoröl, Zündkerzen, Kontakten usw. ist nicht besonders aufwendig und schnell erledigt. Aber wie sieht es mit der Bremsflüssigkeit aus? Häufig wird der Wechsel auf das nächste Jahr und dann auf das über-

nächste Jahr und so weiter verschoben. Wenn die Bremsen nicht beansprucht werden, merkt man auch gar nicht, dass die Bremsflüssigkeit das Zeitliche gesegnet hat.

**Dabei ist die Bremsflüssigkeit eine Hochleistungs-hydraulikflüssigkeit. Sie besteht hauptsächlich aus Polyglykolverbindungen mit Zusätzen von Korrosionsschutzmittel und Entschäumer. Der Siedepunkt von DOT 4 liegt bei über 230 Grad Celsius. Das ist auch notwendig weil die Bremsen bei Bergfahrten sehr heiß werden können.**

Ich kann mich noch gut an eine Urlaubsfahrt Anfang der 80er Jahre erinnern. Mein Vater war damals mit der gesamten Familie und dem gelben K 70 LS unterwegs nach Süden. Nach den Kasseler Bergen, auf Höhe des Kirchheimer Dreiecks, wollte mein Vater bremsen. Er trat das Bremspedal durch und nichts passierte. Mit der Handbremse und großer Kraftanstrengung ist es ihm gelungen, die Autobahn an der nächsten Abfahrt zu verlassen.

Was war passiert? Die Bremsflüssigkeit, die schon älter war, hatte, da sie hygroskopisch ist, Wasser aufgenommen. Dadurch war der Siedepunkt deutlich gesunken und es bildeten sich Dampfbläschen in der Bremsflüssigkeit. Die Hydraulik konnte keinen Druck mehr aufbauen. Bei einem Wasseranteil von über 3 % kann es schon zu diesem

Bremsausfall kommen. Zudem kann das gelöste Wasser in der Bremsanlage zu Korrosion führen.

## WAS ALSO IST ZU TUN?

Das Einfachste ist, man beschafft sich einen Prüfstift, der den Wasseranteil in der Bremsflüssigkeit bestimmen kann. So ein Prüfstift, wie auf dem Bild zu sehen, kostet



ab 11 € und funktioniert über den elektrischen Widerstand der Flüssigkeit. Natürlich ist das kein Präzisionsmessgerät, aber für einen ersten Hinweis doch sehr gut.

Im Reparaturleitfaden von Volkswagen ist ein

### WECHSELINTERVALL VON 2 JAHREN

vorgegeben. Für den Wechsel benötigt man gute 2 Liter Bremsflüssigkeit, um sicher zu sein, dass die alte Flüssigkeit verdrängt wird. Die VW Werkstätten hatten damals die Spezialwerkzeuge VW 1238, 655/3 und eine Bremspedalstütze im Einsatz.

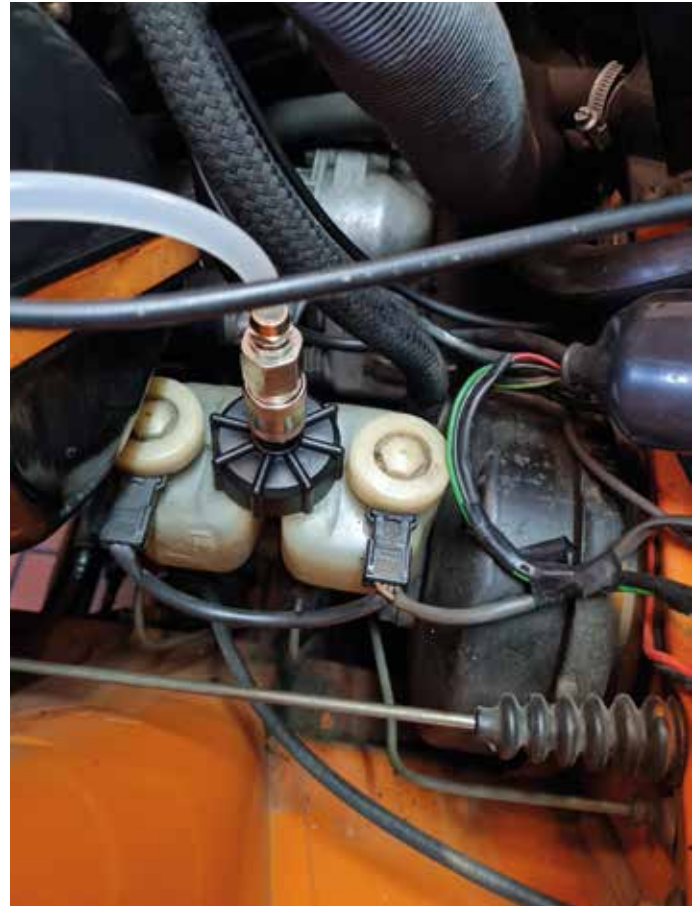
Mit Hilfe einer zweiten Person kann man durch das Betätigen des Bremspedals und gleichzeitigem Öffnen und Schließen der Entlüftungsventile, die Bremsflüssigkeit tauschen. **Diese Methode ist aber sehr zeitaufwendig und kann zu Undichtigkeiten am Hauptbremszylinder führen.**

Im Autozubehör, bei Amazon oder eBay kann man ab ca. 50,-€ einen Druckbehälter zum Nachfüllen von Bremsflüssigkeit kaufen. Dieser funktioniert sehr gut und das auch ohne Spezialwerkzeug.



Eigentlich kam jetzt eine Beschreibung der Arbeitsschritte zum Austausch der Bremsflüssigkeit. Ich hatte eine genaue 12-Schritt-Anleitung geschrieben.

Doch dann bekam ich „kalte Füße“. Was wären, wenn jemand den Wechsel **nicht** richtig ausführt und dann ein Unfall passiert?





## REPARATURLEITFADEN

Die folgenden 2 Punkte wurden an Fahrzeugen mit Bremskraftregler bereits bei der Druckprüfung durchgeführt.

- Bremsflüssigkeit mit der Entlüfterflasche soweit wie möglich aus dem Bremsflüssigkeitsbehälter absaugen.
- Bremsen-Füll- und Entlüftungsgerät VW 1238 oder 1238/1 am Bremsflüssigkeitsbehälter anschließen.
- Bremspedalstütze zwischen Fahrersitz und Bremspedal einsetzen und vorspannen.
- Gerät einschalten und durch Öffnen der einzelnen Entlüfterventile die Bremsflüssigkeit wechseln.

Reihenfolge: hinten rechts  
hinten links  
vorn rechts  
vorn links

Bremsflüssigkeitsmenge – Sollwert **29** beachten!

- Federspannvorrichtung VW 655/3 ausbauen und Stoßdämpfer befestigen (K 70).
- Sonderwerkzeug 3004 ausbauen (Audi 100)
- Anschluß am Bremsflüssigkeitsbehälter abnehmen und Bremspedalstütze ausbauen.
- Pedaldruck und Leerweg am Bremspedal prüfen. Sollwert **23** beachten!

Also: für die Fachleute der Hinweis: der Druckbehälter zum Wechsel der Bremsflüssigkeit funktioniert gut und spart viel Zeit.

**FÜR ALLE ANDEREN: denkt bitte daran, die Bremsflüssigkeit regelmäßig wechseln zu lassen, damit Euch in den „Kasseler Bergen...“ nichts passiert.**

Eine **REGELMÄSSIGE** Kontrolle auf

- Dichtigkeit der Bremsanlage,
- Wassergehalt der Bremsflüssigkeit,
- Zustand der Bremsbeläge

kann jeder machen.

Im Zweifelsfall hilft bestimmt gern ein erfahrener K 70-KFZ-Mechaniker.

ANGEBOT

# VW K 70L

EZ. 5/1971

75 PS, 93.110 km

4.100,- €

DE-78056 Villingen-Schwenningen  
Tel.: +49 (0)163 6866650



**Verkauf** wegen Zeit- und Platzmangel. Aktuell mit Originalfahrwerk und Originalfelgen. Nachgerüstete Doppelscheinwerfer. Bremsen ringsum neu. Brems/spritleitungen ebenfalls neu. Innenraum, Motorraum, Kofferraum, Unterboden mit 2K Ep Lack auslackiert. Reifen fast neu. Motor abgedichtet. Zündschloss defekt (ein neues liegt bei) Springt aktuell nicht an, da der vergaser noch nicht angeschlossen ist. Fahrzeug wurde mal lackiert (keine VW Farbe, aber zeitgenössisch, also keine Probleme mit H-Kennzeichen. Türen müssen eingestellt werden. Viele Ersatzteile (4 komplette, gute Türen, Kupplung, Zierleisten, Tank, Federbeine vorne, Vergaser, Zündverteiler, Zündschloss, diverse Abdeckungen und Kleinteile. Besichtigung auf einer Hebebühne ist nach Absprache kein Problem. Die auf den Fotos abgebildeten MTI - Felgen können optional dazu erworben werden.





Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Motor	Luftfilter 2 Version	028129635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm
	Ventilführungen und Ventildeckel Hubkolben		NSU Alfa					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
Kühlung / Heizung	Kühlerschlauch oben	028121051A	Febi Neuteil	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm
	Kühlwasser-Ausgleichsbehälter		Porsche						Daniel Hennigs
Vergaser									
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Kupplungsscheibe		BLUE PRINT	ADV183116	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	36,99 €			Andreas Faulhaber Daniel Hennigs
	Kupplung (Sachs)		Audi Typ 81, Passat Typ 32/33						
Auspuff									
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €			Thimm
	Plastikring am oberen Ende der Lenksäule Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	Golf 1 VW Käfer					nach Abschaben der Nuten am Rand	Daniel Hennigs Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
	Traggelenk Antriebswellenmanschette außen	481.411.053 481.407.361	vom Mini Audi 100 C 2	K70411053 K70407361	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm Thimm
Antriebswellenmanschette innen	Lenkmanschette		Golf II, Opel Ascona mit Frontantrieb						Daniel Hennigs
	Manschette + Spannringe Spursiangenkopf	113.415.835 A, R 113.415.835, 111.415.837, 311.405.387 A, 431.498.233 C	VW Transporter T 3 T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Daniel Hennigs Markus Vorrath
Fallenbalgsatz, Antriebswelle	Fallenbalgsatz, Antriebswelle	431.498.233 C	AUTOFREN SEINSA	300.396	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz
	Radkappen		NSU Ro 80	D8094	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz Daniel Hennigs
Bremsen	Hauptbremszylinder	481611015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm
	Rep. Satz Bremsattel	481.698.471	Original Alte	K70698471	Autoteile Thimm	38,00 €			Thimm
	Zubehörsatz Trommelbremse		Neuteil		Autoteile Thimm	7,90 €			Thimm
	Bremsbeläge vorn		BMW 02 / Audi 100						Daniel Hennigs
	Bremsbeläge hinten		BMW 02		BMW				Heinrich Heller
	Innentelle Trommelbremsen		VW		VW				Daniel Hennigs

Stand 29. Januar 2022



**DU WEISST AUCH VON  
ERSATZTEILEN,  
DIE EIGENTLICH IN ANDEREN  
FAHRZEUGEN VERBAUT SIND  
ABER IM K 70 PASSEN?**

**DANN SUCHEN WIR  
DEINEN TIPP!**



**SCHREIBE UNS DEINEN  
TIPP UND GIB UNS DARÜBER  
SO VIELE INFORMATIONEN  
(PREIS?, WO GEKAUFT?, UMBAU NÖTIG?)  
WIE MÖGLICH.**

**BITTE EMAIL AN:  
k70-post@k70-club.de**



Stand 29. Januar 2022

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-	Gleichteil von	Gleichteil-Nr. Wo gekauft	Preis	Umbau/	Bemerkung	Tipgeber
Interieur / Sitze / Verkleidungen	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412					Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage	Scheinwerfereinsatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse					Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken Instandsetzung von Bremskraftverstärkern K 70-Türdichtungen Getriebeinstandsetzung Vergaserrestauration			Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de Firma Vogel, Dresden Firma Dopfer, Gummersbach, www.dopfer-profile.de Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermann1.de				Daniel Hennigs Daniel Hennigs Daniel Hennigs Daniel Hennigs Rene Großelanghorst



## ERSTER STATUSREPORT ZUM K 70 VON SIZILIEN

Am Anfang...

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERCKE

**W**ährend des Abladens vom Trailer vor fast fünf Monaten stellte ich fest, dass seine Bremssättel ziemlich fest sind - das ist für einen K 70 ein typisches Schadensbild durch lange Standzeit... und daher nicht wirklich verwunderlich. Im weiteren Verlauf werde ich also die beiden Bremssättel ausbauen und aufarbeiten müssen.

**MEINE ERSTE GRÖßERE AKTION** an diesem Auto war zunächst ein umfassendes Ausräumen. Dabei fielen mir italienische Fußballbildchen von 1982 in die Hände, eine 1968er Ausgabe des Bildsachbuchs „Land der tausend Berge“ aus dem Sauerland, Siegerland und Wittgensteiner Land, drei uralte Reifen (einer auf rostiger K 70-Felge, einer auf einer Käfer-Felge und einer ohne Felge), zwei Satz neuwertige Gummimatten von Volkswagen Italia Articolo 321, 150 italienische Lire, eine Menge mehr oder weniger brauchbarer unterschiedlicher Ersatzteile (eine nachrüstbare, aufsteckbare Kopfstütze, ein Kühlergrill, Rückleuchten, hintere Sitzbank inklusive Rückenlehne in schwarzem Kunstleder, zwei verrostete Stoßstangen für vorn und hinten, ein funktionsfähiger Tankdeckel, etc.).



Zum Aufräumen ausgeräumt



Wie kommt dieses Buch in das sizilianische Auto?

Italienische Paninibilder

Immerhin eine originale K 70-Felge

Originale Fußmatten von Volkswagen Italia

Geld aus längst vergangenen Zeiten: 150 Lire

Stellenweise Reinigungsversuche des Fahrzeuglacks erwiesen sich zunächst als nahezu aussichtslos, weshalb ich mit dem Inhalt einer Tube Chromputzpaste die extrem verschmutzten Oberflächen in Angriff nahm. Nur unter Einsatz dieser heftigen Politur, einem ordentlichen Druck und gehö-

riger Ausdauer war den bearbeiteten Lackstellen tatsächlich schließlich beizukommen. An manchen Lackpartien fanden sich allerdings bombenfeste Betonspritzer, anderenorts fand sich offenbar jahrelang angetrocknete Holzschutzlasur. Natürlich ist die Lackoberfläche übersät mit Kratzern unterschiedlichster Dicke und Tiefe.

Auf der Motorhaube konnte ich jedoch einen sehr eindrucksvollen Vergleich VOR und NACH meiner Politur darstellen (Foto rechts). Nach diesem Einsatz besuchte mich mein



Links Villa Bacho,

rechts Villa Riba



Beton: es kommt drauf an, was man draus macht!



Ralf der Lackprofi im harten Einsatz - Dank ihm steht der Sizilianer wieder hübsch im Glanz

Freund Ralf. Der Lackprofi unterstützte mich einen ganzen Tag lang mit einer professionellen Poliermaschine und speziellem Lackreiniger. Wir hatten noch reichlich Spaß mit vielen weiteren Betonspritzern über das ganze Auto - in Anbetracht der Tatsache, dass dieser K 70 von Sizilien stammt, mutmaßten wir deshalb natürlich nicht ganz ernst gemeint über eine durch die Mafia bekannte mögliche Mordmethode des Leichen in frisch gegossene Betonpfiler Versenkens.

Am Ende hatten wir aber alle Betonspritzer (teilweise sogar durch bloßes Kratzen mit den Fingernägeln) vom Lack gelöst. Der ganze Wagen zeigte wieder eine erstaunlich frische, silberne Farbe. Dieses Ergebnis brachte uns zu dem

Entschluß, das Fahrzeug auch langfristig in seiner Patina zu belassen. Lediglich der vordere Bereich des linken Kotflügels (in dem sich eine kleine Stauchung bzw. Beschädigung durch Anstoßen befindet) und der Bereich am Seitenschweller unter der Beifahrertür (in dem sich eine tiefe, lange Einbeulung befindet) werden später partiell gespottet.

Nach diesem erfreulichen Resultat löste ich im nächsten Arbeitsgang die Edelstahlleisten der Regenrinnen. Diese werden durch recht primitive Stahlklammern auf der Dachkante gehalten. Aus langjähriger Erfahrung ist mir daher bekannt, dass diese Befestigung im Laufe der Zeit ein typischer Rostherd ist. Die Leiste wird nun deshalb (wie schon bei meinen anderen K 70) später mit einer speziellen Masse auf die Kante aufgeklebt (eine effiziente Klebetechnik hat sich erst weit nach dem Produktionszeitraum des K 70



Wieder saubere Dachkante - hier ist prima zu erkennen, wie gut Hammerite GLÄNZEND SILBER zu VW L96D passt



entwickelt). Ein späteres Rosten ist durch diese Befestigung jedenfalls eher unwahrscheinlich.

Zur Vorbereitung dieses Klebverfahrens wurde von mir die komplette Dachkante so gut es ging vom Rost befreit. Anschließend ist sie mithilfe eines feinen Haarpinsels mit einem Metall-Schutzlack lackiert worden. Der große Zufall will, dass die auf dem K 70 lediglich von September 1970 bis Juli 1972 angebotene Farbe Silbermetall (L 96 D) bei einem di-



Drei Freunde: HAMMERITE, OWATROL und ich

rekten Farbvergleich zu diesem Schutzlack nahezu identisch mit dem Farbton „GLÄNZEND SILBER“ von Hammerite ist.

**JETZT MUSS ICH MAL ETWAS WERBUNG FÜR HAMMERITE MACHEN.** Dieser schnelltrocknende Lack von AkzoNobel

ist Rostschutz, Grundierung und Lack in einem. Er eignet sich für alle blanken, angerosteten oder mit Altanstrichen versehenen Eisenmetalle und Nichteisenmetalle. Außerdem besitzt er eine hohe Schlag- und Kratzfestigkeit und ist hochgradig witterungs- und UV-beständig. Der komplette Unterboden und das Innere aller Radkästen meines marathonmetallfarbenen K 70 sind schon seit nahezu zwanzig Jahren ohne Beanstandungen durch Hammerite geschützt. Allerdings gibt es einen dem Marathonmetallfarbenen ähnlichen Farbton bei Hammerite leider nur mit einem Hammerschlageffekt - weswegen sich in meinem Fall „METALLBLAU“ nur für den NICHTsichtbaren Bereich eignet. Dennoch empfehle ich Hammerite wärmstens!

## Zwei WICHTIGE HINWEISE!

**1. Ich habe mit dem pinselbaren Hammerite aus der Dose supergute Erfahrungen gemacht - es gibt allerdings auch sprühbare Gebinde, deren Eigenschaften meines Erachtens aber NICHT an die der Pinselfarbe heranreichen.**

**2. Hammerite basiert auf Kunstharz - eignet sich also NICHT zum Überlackieren mit herkömmlichem Acryllack.**

Wenn wir schon beim Pinseln sind: auch bei diesem K 70 finden sich natürlich an den unterschiedlichsten Stellen feinste Ritzen und Zwischenräume z.B. bei Falzen.

**Owatrol-Öl** direkt auf Rost ist ein hervorragendes und sehr bewährtes Mittel, um ein Weiterrosten zu stoppen und den Rost zu versiegeln. Es bildet zusammen mit Rost eine wasserfeste Schicht. Zudem ist es eine gute Grundierung für 1K Lacke (alle Lacke, die mit Terpentin verdünnt werden können, z.B. Kunstharzlack). Außerdem ist es extrem kriechfähig und somit zur Behandlung unzugänglicher Stellen sehr gut geeignet. Seine Kriechfähigkeit steigt mit der Temperatur, 25 bis 30 Grad sind gut für Anwendungsfälle bei denen hohe



Türlitze als optimales

Einsatzgebiet für Owatrol

Kriechfähigkeit gefragt ist. Durch höhere Temperaturen (z.B. durch Sonnenbestrahlung) weicht es jedoch nicht auf und kann sich nicht aus der Stelle lösen. Owatrol ist eine sehr gute Lösung und mitunter wirksamer als ein Rostumwandler.

Im Bereich der K 70-Front befindet sich (quer über die ge-

samte Fahrzeugbreite, über den Blinkern, verborgen durch die Stoßstange) eine gefalzte und gepunktete Naht. Ebenso sind links und rechts vorne die Kotflügel mit dem Frontblech verschweisst... das sind für mich typische Einsatzbereiche für Owatrol. Auch die Türen sind im unteren Bereich gefalzt und geschweisst. Auch dort setze ich Owatrol ein (siehe Fotos links unten).

Owatrol spielte auch eine wichtige Rolle bei der **RESTAURATION DER STOSSTANGEN**. Wobei: die vorhandenen (sizilianischen) Stoßstangen waren leider nicht mehr zu retten. Sie waren derart rostpickelig und verbeult, dass sich ein Aufarbeiten einfach nicht mehr lohnte. Ich durchstößerte mein Lager und fand eine recht gute vordere Standard-Stoßstange und eine nicht ganz so tolle hintere Stoßstange.

Zunächst musste ich die Teile jedoch bis auf die nackten Chromprofile strippen. Nun polierte ich ihre Außenseiten einmal komplett durch. Die Innenseite entrostete ich gründlich mit den Stahlbürsten meines Akkuschraubers. Anschließend



An der Stoßstange fehlt noch die Gummileiste



Der Heckstoßfänger behält etwas Patina

pinselte ich sie mehrfach mit Hammerite. Auch die Stoßstangenhalter und -winkel, sogar die Chromkopfschrauben und Muttern befreite ich ordnungsgemäß vom Rost und schützte sie mit Hammerite bzw. Owatrol. Die Oberfläche des vorderen Stoßfängers glänzt wie neu. Die hintere Stoßstange weist trotz eines guten Glanzes auf der oberen Fläche aus-



Hier sieht's schon ganz manierlich aus



Hier gibt's noch Handlungsbedarf... später...



Auch hier wartet später noch ein ordentlicher Einsatz



... gleiche Stelle - der rechte Außenschweller

gerechnet im Sichtbereich viele kleine Pickelchen auf. Das ist typisch für eine alte Heckstoßstange, denn besonders auf ihr blieb früher beim Fahren im Winter immer der Dreck - insbesondere Salz - liegen. Das führt heute dazu, dass es keine Heckstoßstangen mehr gibt, weil sie eben mittlerweile alle durchgegammelt sind. Da der silberne Sizilianer ja von mir das Thema „Patina“ verpasst bekommen hat, wird die Stoßstange also so bleiben. Ich habe durch mehrfache Owatrol-Behandlungen bei den (einstmals rostenden) Poren (hoffentlich) für Ruhe gesorgt. Denn Luft und Feuchtigkeit sollten nun keinen Zugang zum Metall mehr finden.

Um der Ausstattungsvariante „L“ gerecht zu werden, fehlten jetzt nur noch die Stoßstangengummiauflagen. Mit Mühe und Not bekam ich gerade noch meine letzten Bestände an Stoßstangengummiauflagen zusammen. Sie sahen allerdings alle schon sehr mitgenommen aus. Bereits seit Jahren modifiziere ich diese Auflagen recht erfolgreich. Da es mir bereits seit jeher widerstrebt, die Gummis mit ihren stets spektakulär rostenden inneren Stahleinlagen an meinen Autos zu verwenden, trenne ich diese Gummis immer von den gammeligem Stahlbändern.

Nach jahrelangem „Try-and-Error“ befestige ich die schwarzen Gummis inzwischen nach ausgiebiger Reinigung mit einer speziellen Masse (siehe auch oben: Chromleiste

Regenrinne) auf den Chromstoßstangen und fixiere sie dort bis zum Aushärten mit Kreppband. Beim silbernen Sizilianer



Unkonventionelle Lösung für die Gummileisten: vergammelten Metallstreifen raus, gereinigten Hohlraum mit schwarzem Acryl auffüllen...



... Masse mit dem Finger glatt-streichen, gut durchtrocknen lassen...



... anschließend mit einer speziellen Klebemasse auf der Chromstoßstange halten und zunächst mit Kreppband fixieren - FERTIG!

habe ich allerdings erstmals das Hohlprofil der Gummis mit einer schwarzen Acrylmasse ausgefüllt. Ich verspreche mir davon nämlich einen etwas stabileren späteren Sitzkomfort auf dem Chrom der Stoßstange.

**EINE GANZ ANDERE BAUSTELLE** waren die Teppiche des Fahrgastraums sowie die Sitzmöbel. Zunächst entnahm ich die Teppiche der Fußräume vorn und hinten. Auf mich machten sie den Eindruck, als ob sie in den letzten fast fünf-



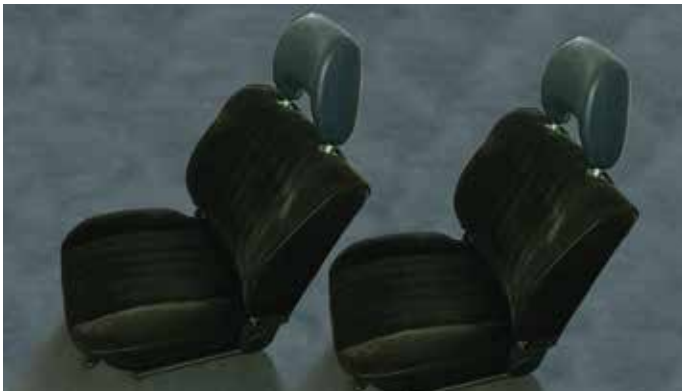
Die Teppiche waren zunächst mit mir unter der Dusche, danach drehten sie ein paar Runden in der Waschmaschine

zig Jahren **noch nie** gesäubert bzw. gepflegt worden sind. Ich schlug sie erstmal grob aus. Dabei fiel mir bereits auf, dass der hintere Teppich sich eigentlich schon in Auflösung befindet. Trotzdem nahm ich sie beide tatsächlich mit unter die Dusche.

Es war dann natürlich eine spektakuläre Dreckbrühe, die da minutenlang aus den Teppichen in die Duschwanne rann. Als das Wasser aus den Teppichen langsam klarer wurde,

stopfte ich sie in einen Eimer und übergab sie an unsere Waschmaschine. Nachdem dann die Teppiche zum Trocknen aufgehängt worden waren, gaben sie sogar wieder einen saubereren Geruch von sich. Den hinteren Teppich werde ich wohl irgendwie reparieren müssen - denn Ersatz gibt es nicht mehr.

Bei den Sitzen war der Aufwand schon um Einiges größer. Denn ich nahm sie komplett auseinander! Alle Sitzbezüge wanderten in die Waschmaschine. Leider löste sich ein hellgrauer Futterstoff von der Rückseite der Bezüge teilweise auf und verteilte sich leider auch während der Wäsche auf die Oberseite. Nachdem alles ordentlich durchgetrocknet war, konnte ich den Velours mit einer speziellen Fusselbürste wieder schwarz werden lassen. Beim Sichten der Bezüge stellten sich nun auch einige Beschädigungen heraus. Beschädigungen, wie sie nach fünfzig Jahren Gebrauch nun mal ganz normal vorkommen können.



An den Sitzmöbeln sind die Jahre nicht spurlos vorüber gegangen - in ihrem neuen Leben erhalten sie sogar Kopfstützen - die allerdings noch schwarz gefärbt werden müssen

In der weiteren Folge begann ich daher, stundenlang Sitzbezüge zu stopfen. Dafür besorgte ich mir eine stabile Stopfnadel und ein Knäuel schwarzer Wolle. Natürlich kann ich mit dem Ergebnis meiner Bemühungen keinen Schönheitspreis gewinnen - aber sie erfüllen voll und ganz ihren Zweck. Bedenkt man, dass auf die Sitze vielleicht sogar mal Lammfellbezüge kommen, dann geht hoffentlich allein mein guter Wille klar.

## EIN WIEDER ANDERES THEMA WAREN DIE SCHEINWERFER.

Offiziell sind sie ja werksseitig sogar mit vorsintflutlichen Bilux-Funzeln ausgerüstet. Die Entwicklungen unserer schönen Neuzeit bewirken jedoch, dass seit einigen Jahren sogar offiziell H4-Brenner in die klobigen Glasbausteine eingebaut werden dürfen. Dafür bietet der Handel entweder H4-Brenner mit Bilux-Sockel oder spezielle Konverter für die Sockel der Bilux-Lampen, die so mit handelsüblichen H4-Brennern ausgestattet werden können. Damit hat der rechteckige K 70-Scheinwerfer angeblich sogar mehr Lichtausbeute als seine jüngeren Brüder mit den wesentlich kleineren runden Doppelscheinwerfern. Physikalisch entscheidet dabei logischerweise die Größe der Lichtaustrittsöffnung für das Mehr an Licht auf der Straße. Der Rechteckscheinwerfer dürfte davon nämlich locker doppelt so viel hergeben.

Da der Sizilianer eben werksmäßig mit rechteckigen Scheinwerfern ausgerüstet ist, drängt sich die Möglichkeit dieser Aufrüstung natürlich förmlich auf. Dazu mussten die vorhandenen Systeme jedoch erstmal gesichtet und aufgearbeitet werden.



Die alten Scheinwerfer

Der relativ einfache Ausbau der Scheinwerfer ging schnell von der Hand. Die erste eingehende Betrachtung der Scheinwerfer brachte jedoch zum Vorschein, dass auf einer Seite seltsamerweise ein Konverter plus H4 sowie auf der anderen Seite ein H4-Brenner auf Bilux-Sockel verbaut waren. Bei einem Reflektor fehlte zudem die Höhenverstellung. Außerdem war etwas Rost an den Gehäusen und nach der Demontage entdeckte ich etwas eingebrannten Staub in den Reflektoren. Rost wäre in diesem Fall beseitigbar gewesen - vielmehr die trüben Reflektoren galt es jedoch auszumerzen.

Ich fand in meinem Lager die baugleichen Scheinwerfer von meinem ehemaligen kasanroten 1972er K 70. Allerdings war einer der Reflektoren verschmutzt - beim Versuch, ihn zu polieren, stellte ich fest, dass man dabei die reflektierende Schicht ruckzuck zerstört.



Wieder klarer Durchblick mit modernen Leuchtmitteln

Durch Zufall erhielt ich ein recht passables Scheinwerferpaar von K 70-Club-Kamerad Andreas Faulhaber. Dieses arbeitete ich sorgfältig auf. Es wird mit Convertern und nagelneuen Bosch Gigalight +120% ausgestattet.

EINE BESONDERHEIT DES SILBERNEN K 70 VOM ÄTNA war seine Gasanlage. Auf Nachfrage bei Prüforganisationen und Fachleuten habe ich beschlossen, die alte Gasanlage aus dem K 70 auszubauen.



Der Gastank nahm viel Platz im Kofferraum ein



Müssen zukünftig getrennte Wege gehen: der K 70 und die italienische LPG-Gasanlage



Was wollen uns diese Insignien sagen?



Zukünftig ohne Aussagekraft: die Füllstandanzeige des Gastanks



Die Baustelle ist noch nicht geschlossen. Da gilt es z.B. noch, diese beiden Löcher (gelbe Pfeile) zu verarzten...



Diverse Schläuche müssen noch „zurückgebaut“ werden



Der Motorraum bleibt momentan noch eine große (und schmutzige) Baustelle

Insondere der Hinweis darauf, dass die Gasanlage mit dem Fahrzeug vor knapp 25 Jahren stillgelegt wurde, lässt erahnen, dass es bei der Wiederinbetriebnahme zu größeren Problemen und möglicherweise auch Gefahren kommen könnte. Abgesehen davon würde die italienische Gasanlage in Deutschland sowieso keine Zulassung erhalten - das hängt wohl mit national unterschiedlichen technischen Maßstäben bzw. Richtlinien zusammen.

Demzufolge habe ich im Motorraum des K 70 bereits den Verdampfer sowie diverse Schläuche und Leitungen ausgebaut. Auch der Gastank ist inzwischen aus dem Kofferraum ausgezogen.

Mal sehen, wie und wann es weitergeht. //

Die kleinen Seitenblinker in den Kotflügeln sind ein untrüglicher Hinweis auf ein Fahrzeug aus Italien (auch die Modelle für Dänemark, Norwegen oder Schweden mussten damals damit ausgerüstet sein). Wobei diese Blinkergläser normalerweise natürlich gelb sind - diese klaren hier stammen aus dem Hause Retz und stellen eine absolute Rarität dar.



Ich weiß, dass das abgebildete Blinkerglas über Kopf in seiner Halterung sitzt. Das geht leider nicht anders - trotzdem: Danke für den Hinweis ;-)



# SYNTHETISCHE KRAFTSTOFFE – DIE LETZTE HOFFNUNG FÜR DEN VERBRENNER?

TEIL 1



Fotomontage: Andreas Kerneke

TEXT: THOMAS GEIGER

WELT

**E** in bisschen haben wir Oldtimerbesitzer alle Angst vor der Zukunft. Werden wir unsere gehegten und gepflegten automobilen Schätze auch in ein paar Jahren noch fahren können?

Unter der Überschrift „Zukunft“ sind in der K 70-POST mal ein paar Gedanken zu diesem Thema zusammengetragen (Die Redaktion).

Eine elektrische Zukunft des Autos erscheint alternativlos. Neuartige Kraftstoffe mit nahezu neutraler CO<sub>2</sub>-Bilanz könnten dem Verbrenner zwar noch einmal Auftrieb geben. Doch die E-Fuels sind bei Experten umstritten – sie haben bisher noch einen Haken.

**Ja, was denn nun?** Auf der einen Seite singt im Augenblick kaum ein Boss aus der alten Autowelt lauter das Hohelied des Elektroantriebs als Oliver Blume. Auf der anderen Seite macht sich aber auch keiner so stark für Verbrennungskraftstoffe wie der Porsche-Chef.

Nicht umsonst beteiligt sich seine Firma im großen Stil an der Entwicklung und Produktion sogenannter E-Fuels, die in herkömmlichen Benzinmotoren eingesetzt werden können. Was auf den ersten Blick nach einem Widerspruch klingt, könnte sich als kluge Strategie erweisen – für Porsche und fürs Klima.

Diese E-Fuels werden mithilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO<sub>2</sub> aus der Luft hergestellt und setzen damit im Gegensatz zu herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen kein zusätzliches CO<sub>2</sub> frei. Sie sind in der Gesamtbilanz klimaneutral, teilt der Industrieverband der E-Fuel Alliance in Berlin mit.

Er vertritt rund 130 Unternehmen vom Mineralöl- bis zum Automobilhersteller. Und anders als etwa der Wasserstoff für die Brennstoffzelle können diese Treibstoffe vergleichsweise schnell, einfach und kostengünstig über das bestehende



Oliver Blume ist Vorstandsvorsitzender des Stuttgarter Sportwagenherstellers Porsche  
Quelle: picture-alliance / dpa

Tankstellennetz vertrieben werden.

## SPORTWAGEN-EMOTIONEN MIT VERBRENNER

Zwar verbrennen auch diese Kraftstoffe nicht rückstandsfrei. Doch könnten sich mit ihnen praktisch über Nacht Millionen von Bestandsfahrzeugen allein durch einen Wechsel des Treibstoffs vom Makel des Klimakillers befreien.

„Wenn man die Bestandsflotte perspektivisch nachhaltig betreiben will, dann sind E-Fuels ein elementarer Bestandteil“, sagt Porsche-Entwicklungschef Michael Steiner. Zugleich böten solche Kraftstoffe Herstellern wie Porsche auch weiterhin die Möglichkeit, emotionsgeladene Sportwagen mit Verbrennungsmotoren anzubieten.



**WALTER RÖHRL**

**„Mit synthetischen Kraftstoffen läuft das Auto wie vorher, da ist kein Unterschied.“**

Nicht umsonst nehmen etwa die Schwaben den 911 bei ihren hochtrabenden Elektrifizierungsplänen mit einem Anteil von mindestens 50 Prozent bis zum Jahr 2025 explizit aus.

Solange es der Gesetzgeber erlaube, werde es ihn auch weiterhin mit einem Verbrennungsmotor geben, wiederholen die Stuttgarter wie ein Mantra, und die E-Fuels könnten ihnen da deutlich mehr Luft verschaffen.

### NOCH SIND E-FUELS ZUKUNFTSMUSIK – BLEIBT DAS SO?

Leider hat die Sache einen Haken. Bislang gibt es diese E-Fuels nur in der Theorie oder in kleinen, kaum bezahlbaren Mengen aus Forschungs- und Pilotanlagen. Deshalb haben die Schwaben zunächst 20 Millionen Euro in eine Kooperation mit Siemens investiert und kürzlich in Chile die erste kommerzielle Großanlage zur Produktion dieser E-Fuels auf den Weg gebracht.



Porsche setzt im Tourenwagen-Motorsport teilweise bereits auf biobasierte Kraftstoff-Mischungen  
Quelle: dpa-tmn/Hoch Zwei

Mit Windenergie soll sie bereits ab dem nächsten Jahr 130.000 Liter und bis 2026 über 500 Millionen Liter Treibstoff jährlich produzieren. Als Hauptabnehmer des Kraftstoffs plant Porsche in einer ersten Phase die Nutzung der E-Fuels aus Chile im Motorsport und bei Fahrertrainings, bevor sie auch in Serienmodellen tanken sollen, so das Unternehmen.

### DIE AUSWIRKUNG VON E-FUELS IST UMSTRITTEN

Zwar macht sich mit Porsche ein prominenter Hersteller für die synthetischen Kraftstoffe stark. Und hinter den Kulissen erhoffen sich auch viele andere Marken davon zumindest eine Verschnaufpause im Ringen um niedrigere CO<sub>2</sub>-Werte. Doch die E-Fuels sind bei Experten vergleichsweise umstritten.

„Das Ziel aller Bemühungen sollte es sein, eine klimaneutrale Mobilität zu erreichen, und zwar möglichst schnell und ohne zu große negative wirtschaftliche Auswirkungen“, sagt Motoren-Professor Stefan Pischinger von der RWTH Aachen.



Mit viel Know-How soll künftig Treibstoff nachhaltig produziert werden  
Quelle: dpa-tmn/Marjan Murat

Er ist überzeugt, dass dies nur durch den gleichzeitigen Einsatz aller möglichen Technologien erreichbar wird: „Ohne E-Fuels werden wir bis 2045 nicht klimaneutral sein können und auch die Zwischenziele nicht schaffen“, ist er überzeugt.

### DER VERBLEIBENDE BESTAND AN VERBRENNERN MACHT SORGEN

Er führt das auf den riesigen Bestand an Verbrennern zurück. „Selbst, wenn die für bis 2030 optimistisch anvisierten zehn



Helge Thomsen

## „Oldtimer sind nachhaltiger als jedes Elektroauto.“

Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen würden, wären das gerade einmal 22 Prozent der Fahrzeuge auf der Straße.“ Wenn diese dann tatsächlich „null Emissionen“ hätten, würde das einer Absenkung um 22 Prozent entsprechen, rechnet der Experte vor. Dabei sieht der Zielwert für das Ende der Dekade ein Minus von 65 Prozent vor.

Hinzu komme, dass selbst bei aggressivem Ausbau der regenerativen Stromerzeugung in Deutschland auch 2045 noch ein erheblicher Teil der Energie importiert und gespeichert werden müsse. Mangels Transportmöglichkeiten und Speichern für elektrische Energie blieben nur Wasserstoff und E-Fuels als Energieträger.

Pischingers Fazit ist deshalb eindeutig: Der Verbrennungsmotor sei keine veraltete Technologie, die „gerettet“ werden müsse. Sondern als hoch entwickeltes Aggregat biete er gerade in Kombination mit E-Fuels noch ein hohes Entwicklungspotenzial und könne so einen großen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes leisten.

### WEITERE EXPERTEN DISKUTIEREN DAS THEMA KONTROVERS

Automobilwirtschaftler Ferdinand Dudenhöffer sieht das grundlegend anders: „E-Fuels sind eine sehr teure Sache: Für Pkw undenkbar, bei Lkw mit hoher Wahrscheinlichkeit von der Brennstoffzelle und vom batterie-elektrischen Antrieb verdrängt“, sagt der Professor vom Center Automotive Research in Duisburg.

Zwar räumt er diesen neuartigen Kraftstoffen Chancen bei Flugzeugen oder im Schiffsverkehr ein. Doch beim Auto sieht er in ihnen eher ein Ausweichmanöver, mit dem Mineralölhersteller, Zulieferer und Fahrzeugbauer mehr Zeit für die konventionellen Antriebe gewinnen wollten.

Neben dem hohen Preis begründet er seinen Pessimismus mit der Energieeffizienz: Wenn aus Solarstrom über mehrere Energie-intensive Transformationen Diesel hergestellt wird

und dieser dann mit einer Effizienz von 40 Prozent verbrannt werde, liege die Gesamteffizienz bei 15 Prozent.

„Das heißt, 85 Prozent der Energie gehen verloren. Schlechter geht es eigentlich nicht.“ Bei grünem Wasserstoff aus Solarstrom und Brennstoffzelle blieben da schon 30 Prozent Energie übrig und bei der Batterie seien es knapp 80 Prozent. „Deshalb ist grüner Strom im batterie-elektrischen Auto am besten aufgehoben“, argumentiert der Professor.

### KOMPENSIEREN DIE KRAFTSTOFFE PROBLEME BEI DER INFRASTRUKTUR?

Eine Position dazwischen vertritt Andreas Radics vom Strategieberater Berylls in München: „E-Fuels hätten eine Antwort auf die Frage sein können, wie Regionen mit nahezu nicht existierender E-Infrastruktur in Zukunft bedient werden, wenn immer mehr Hersteller aus der klassischen Verbrenner-Technik aussteigen“, sagt Radics.

Doch zugleich beklagt er, dass diese Technologien in den letzten Jahren zu wenig Unterstützer gefunden hätten und zumindest für den Pkw die Würfel wohl längst gefallen seien.

„Für die Fahrzeughersteller bedeutet die Aufspaltung der Antriebspalette in Kolbenmaschinen, Brennstoffzellentechnik und E-Antriebe mehr Kosten und zusätzliche Komplexität, zwei Dinge, die sie sich in der aktuellen Situation kaum leisten können.“ Deshalb strebe die Entwicklung beim Pkw klar in Richtung E-Mobilität.

Die Brennstoffzellentechnik scheint sich dagegen als die Lösung für den schweren Lkw anzubieten. Und wenn es für E-Fuels eine Rolle gäbe, dann allenfalls als Nischenanwendung, vor allem wenn sie in Regionen mit Wind- und Sonnenenergie-Überschuss hergestellt werden, ist er überzeugt: „Synthetische Kraftstoffe besitzen zwar das Potenzial, das Aus des Verbrennungsmotors zu verzögern, aufhalten werden sie es aber nicht.“ Quelle: <https://www.welt.de/wirtschaft/welwelw/article232089735/E-Fuels-Synthetische-Kraftstoffe-Die-letzte-Hoffnung-fuer-den-Verbrenner.html>



## Presseinformation

Kandel, 20. Januar 2022

### **Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. erreicht mit einer direkten Anfrage eine klärende Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Zukunft der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.**

Ein Interview des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing mit einer missverständlichen Aussage zu E-Fuels hat für einige Diskussionen auch unter den Liebhabern der historischen Mobilität gesorgt.

Auf eine sofortige Anfrage von DEUVET-Präsident Peter Schneider an den parlamentarischen Staatssekretär im BMDV Oliver Luksic erhielt der DEUVET eine beruhigende Antwort.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Originaltext:

- Klar ist, wir wollen alles dafür tun, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.
- Wir streben deshalb mindestens 15 Millionen elektrische Pkw bis 2030 an. Die kurzfristig verfügbare, klimaneutrale Mobilität im Individualverkehr ist die Elektro-Mobilität. Wenn wir den Umstieg forcieren, schaffen wir auch unsere Klimaziele. Die Elektromobilität im Pkw-Bereich ist dafür ein wichtiger Baustein.
- Die Mobilität muss sich aber auch in Zukunft technologieoffen weiterentwickeln. Deshalb sind auch strombasierte Kraftstoffe ein wichtiger Baustein für den Flugverkehr, Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der PKW. Wir wissen heute nicht, welche technologischen Chancen uns die Zukunft bietet. Verfügbare Technologien zu nutzen, darf deshalb nie mit dem Verbot neuer Technologien einhergehen. Ein Vorteil ist nämlich, dass strombasierte Kraftstoffe ohne Umbau der Motoren und im bestehenden Tankstellen-Netz genutzt werden können. Klar ist aber auch: Um mit eFuels einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, müssen sie ausschließlich mit erneuerbaren Energien produziert werden. Um die Entwicklung und Produktion von eFuels anzustoßen, stehen dem BMVI von 2021 bis 2024 insgesamt 1,54 Milliarden Euro zur Verfügung.
- Eine nachhaltige Mobilität steht auch für Teilhabe und ist ein Grundbedürfnis – sie muss für alle einfach, bequem und bezahlbar sein.
- Klimaschutz kann nur funktionieren, wenn die breite Mitte der Gesellschaft ihn mitträgt. Deshalb behalten wir immer im Blick: Diese Mitte besteht aus unterschiedlichen Menschen mit sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen.
- Jedem und jeder Einzelnen müssen wir ein Angebot machen, das die Menschen als Fortschritt empfinden.

# VW K 70L

EZ. 3/1972

90 PS, 23.690 km



**10.500,- €**

**ALBERS SPORTSCARS B.V.**  
Kruisstraat 3  
NL-9581 EA Musselkanaal

Tel.: +31 599 412 803

Tel.: +31 6 54960546

Ursprünglich 1972 in Frankreich ausgeliefert, Originalfarbe Weiß, zu 85% in Erstlackierung, originale Stahlfelgen, guter Originalzustand. Innenausstattung schwarzes Kunstleder. Das Auto wurde immer gut gepflegt, es ist seit 2004 in den Niederlanden und hatte nur 1 Besitzer in den Niederlanden. APK (Technische Hauptuntersuchung): geprüft bis Mai.2022, Fahrzeugnummer für Anfragen: AL-66-37



**Der neue VW K  
Jetzt mit  
und starkem 1,8**



**70 LS.  
vollen 100 PS  
-Liter-Motor.**



