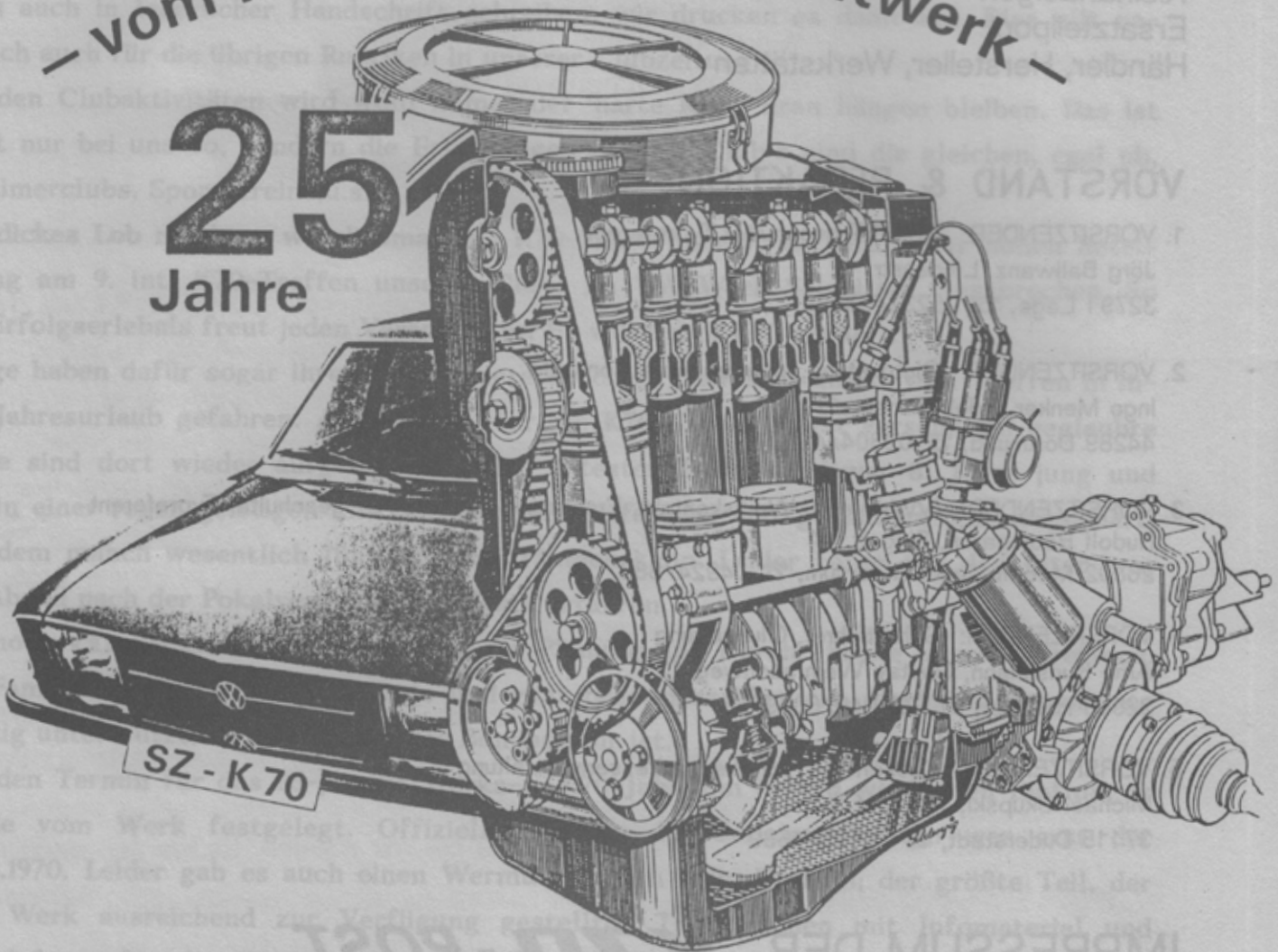


K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club e.V.

— vom K 70 zum Motorenleitwerk —

25
Jahre



VOLKSWAGEN in Salzgitter

1970 — 1995

**Tag der offenen Tür &
9. internationales K 70 Treffen
am 01. + 02. 07.1995**

INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteillpool
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: (VW-Werk), Werkskontakt, Ersatzteillpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Ame Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13
22359 Hamburg 67, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 20,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr. 10, 29308 Südwinsen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks + Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr. 26, 22765 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

CLUBKONTO: Sparkasse Duderstadt, BLZ: 26051260, Konto-Nr.: 3081403

AUF EIN WORT.....

Ja, es hilft wohl nichts, trotz brütender Juli-Hitze, die nächste **K70-POST** muß vor Urlaubsantritt noch vorbereitet werden. Da merkt man erst, was eine Computeranlage für eine Wärme entwickeln kann und den Raum noch zusätzlich aufheizt.

Leider hat sich bisher niemand gefunden, der in dieser Rubrik auch mal was schreiben möchte, obwohl sie jedem Mitglied offen steht. Viele trauen sich nicht, oder haben ganz einfach keinen 'Bock'. Wer keine Schreibmöglichkeit (Schreibmaschine, Computer) hat, kann auch in leserlicher Handschrift schreiben, wir drucken es dann aus. Dies gilt natürlich auch für die übrigen Rubriken in unserer Clubzeitung.

Bei den Clubaktivitäten wird wohl immer der 'harte Kern' dran hängen bleiben. Das ist nicht nur bei uns so, sondern die Erfahrungen anderer Club's sind die gleichen, egal ob, Oldtimerclubs, Sportvereine, u.s.w. .

Ein **dickes Lob** möchten wir diesmal den K70-Fahrer(innen), auf Grund der hohen Beteiligung am 9. int. K70-Treffen unseres Clubs im VW-Werk Salzgitter, aussprechen. So ein Erfolgserlebnis freut jeden Veranstalter. Es wurden 61 K70 gezählt.

Einige haben dafür sogar ihren Urlaub unterbrochen, oder sind direkt vom Treffen in ihren Jahresurlaub gefahren. Auch einige, für die K70-Szene, längst verschollen geglaubte Leute sind dort wieder aufgetaucht. Unser ältester Teilnehmer war 81 Jahre jung und das in einer regen geistigen und körperlichen Verfassung mit gesundem Humor gepaart, von dem manch wesentlich Jüngerer nur träumen kann. Leider haben wir das Alter erst am Abend nach der Pokalverleihung im Werk erfahren.

Ein noch **dickeres Lob**, für die Planung und Durchführung unseres Treffens, der Familie Thimm, besonders Mario und ganz besonders Manuela, die Mario immer tatkräftig unterstützt, da er z.Zt. bei der Bundeswehr ist.

Auf den Termin für das 25-jährige Werks- u. K70-Jubiläum hatten wir keinen Einfluß, er wurde vom Werk festgelegt. Offizieller Beginn der Serienproduktion war erst der 01.08.1970. Leider gab es auch einen Wermutstropfen beim Treffen; der größte Teil, der vom Werk ausreichend zur Verfügung gestellten Tragetaschen mit Infomaterial und Verzehrbons für die Werkskantine, waren schon vor Eintreffen der ersten K70 verschwunden. Ob sich Besucher, Sammler oder Werksangehörige daran bedient haben, wird man wohl nie erfahren. Ich habe auch keine Tragetasche mehr bekommen. Hätte man vom Werk die Verteilung der Taschen Manuela und Mario überlassen, so hätten sie, wie bei den Programm- u. Meldezetteln direkt an jeden einfahrenden K70 verteilt werden können. Wir haben dann noch einige Verzehrbons organisieren können.

Es ist geplant, die auf dem Treffen gemachten Bilder, auf einem der nächsten Treffen oder der Jahreshauptversammlung, zu zeigen. Es können dann Bilder getauscht, oder Abzüge bestellt werden. Genaueres wird noch bekannt gegeben.

JB.

25 Jahre VW K 70

Als eigens für Dich wurde ein Werk gebaut,
hat noch keiner nach Salzgitter geschaut.
Alle waren am Trauern, der NSU K 70 nicht erschien,
doch Du solltest Deine Ehre noch verdienen'.

Im September 1970 das Wunder geschah,
plötzlich war der K 70 da.

Alle fragten gleich: "Nanu?"

Wo ist das Zeichen von NSU?"

Er trug das Zeichen von Volkswagen,
NSU-Fans wollten diesem an den Kragen.

Als er erschien, sie es nicht wagen,
heute sollten wir danke sagen.

Denn ohne VW wäre er nie gebaut,
doch auch VW hat ihm vertraut.

Mit seiner Technik half er auch VW,
so wäscht eine Hand die andere.

Jedenfalls gäbe es uns Club heute nicht so,
doch uns gibt es, das macht mich froh.

Ohne K 70 - was wäre das für ein Leben,
für einen K 70 muß man alles geben.

Achtung!

Es haben mich einige gebeten, doch nochmal eine Serie Ersatzteilkataloge aufzulegen.
Die Kataloge haben ca. 460 Seiten (mit Explosionszeichnungen und Ersatzteilnummern),
davon ca. 70 Seiten Modellübersicht.

Wer noch einen haben will, möchte sich bitte bald bei mir melden. Es werden dann noch
genauere Infos zugeschickt.

Jörg Ballwanz

Das Video vom Salzgitter-Treffen ist fertig!!

Eine Kassette mit 40 Minuten K 70 gibt es für 20 DM bei Mario
Thimm, Tel. 05143/5756

Ebenfalls erhältlich ist das Video von Luxemburg 1993, das vom
Nürnberger Treffen ist noch in Arbeit, Info bei Mario

ACHTUNG NACHFERTIGUNG: Zum Satzpreis von 60 DM kann man ebenfalls bei Mario die Nabendeckel für die Fuchsfelgen bestellen.
Diese Version hat auch eine kleine Madenschraube zur besseren Befestigung und "Haltbarkeit"

Es können noch einzelne "K 70-Post-Hefte bei mir bestellt werden.
Nachdrucke wird es nicht geben! Bedient Euch, solange der Vorrat reicht; bereits jetzt sind diverse Ausgaben nicht mehr vorrätig.
02304/43837, Ingo Menker



1. Internationaler **K70 CLUB** e.V.



Einladung

zum:

8. **K70** - REGIONALTREFFEN des 1. INTERNATIONALEN **K70 CLUB's** e.V.

vom 9.-10.9.95 im Raum Bad Oldesloe bei Hamburg

Geplant sind u.a.: Burgbesichtigung, Besuch der Altstadt von Bad Oldesloe, Grillen, Nachtwanderung und Lagerfeuer mit dem NSU-Team Möhnsen und viel Spaß mit dem K70 und hoffentlich mit vielen sonstigen NSU-Modellen.

Programm:

Freitag, den 8.9.95 (für die, die Freitag schon kommen können)

16⁰⁰ Treffen auf dem Parkplatz der Fachhochschule in der Hebebrandstraße in Hamburg-Winterhude.

16²⁰ Essen im Schachkaffee, dem ehemaligen Stationsgebäude des S-Bahnhofs Rübenkamp.

19³⁰ Abfahrt mit der S-Bahn in die City von Hamburg mit Stadtbummel, Fahrt auf der Alster und Bummel auf der Reeperbahn. Open end.

Sonnabend, den 9.9.95

12³⁰ Treffen bis 12³⁰ beim Restaurant "Kupfermühle" in Rohlshagen bei Bad Oldesloe, BAB 1 Ausfahrt Bargtheide, Richtung Kiel B404

13⁰⁰ Mittagessen

14¹⁵ Start zur Rundfahrt mit anschließendem Spaziergang

17⁰⁰ Ankunft in Bad Oldesloe zur Besichtigung der romantischen Altstadt mit ihren zahlreichen Flußläufen.

18³⁰ Abfahrt nach Möhnsen, wo wir am Grillfest mit anschließender Nachtwanderung und Lagerfeuer des NSU-Team's Möhnsen teilnehmen werden. Ende offen.

Sonntag, den 10.9.95

10³⁰ Treffen in Ahrensburg auf dem P+R-Parkplatz der U-Bahnstation Ahrensburg-West, direkt an der B75. Spaziergang auf dem schwimmend gelagerten Moorwanderweg, sowie Besichtigung der erhalten gebliebenen Wälle der Burg Ahrensfelde.

12³⁰ Mittagessen. beim Griechen.

Kontakt und Anmeldung:

Ingo Menker, Edelrosenstr. 17, 44289 Dortmund, ☎ 02304/43837 oder:

Arne Kunstmann, Gustav-Weihrauch-Weg 13, 22359 Hamburg, ☎ 040/6039758

Übernachtungen: Fremdenverkehrsamt Bad Oldesloe

DANKE

Viel zu wenig es wird gesagt,
vielleicht es keiner wagt.

Doch wir haben jetzt den Mut,
und ziehen vor euch den den Mut.

Also Manuela und Mario das habt ihr toll gemacht,
wieder ein Wunder vollbracht.

Nicht nur dem VW Werk geholfen am großen Tag,
sondern ein Superprogramm im Anschluss da lag.

Ob es war der Video-Film beim Essen,
oder die vielen kleinen Organisationen wir haben sie nicht vergessen

Den Schlafablauf koordiniert,
und dafür gesorgt das alles klappt und funktioniert.

Den Sonntagsablauf geplant und „Super“ ausgeführt,
dafür euch der Dank gebührt.

Mit einem dreifachen H70 rufen wir es aus,
wohin schickt ihr uns als nächste aus?

02.07.95

Die K 70-Freaks

Bockhorn 1995

Da wir an dieser Stelle schon so oft einen Bericht vom alljährlichen Oldtimermarkt in Bockhorn bei Wilhelmshafen gebracht haben, und wir niemanden damit langweilen wollen, wenn wir immer das Gleiche schreiben, werden wir uns diesmal kurz fassen. Am Freitag, den 09. Juni 1995 begann das Aufbauen der Stände. Der 1. Internationale K 70 Club e.V. wurde in diesem Jahr von Rudolf Boomgavens leuchtorange K 70 repräsentiert. Rudi war bereits am Vormittag angekommen, um mit seinem Auto noch den Standplatz zu erreichen, bevor die Händlerstände den Weg dorthin versperren. Bei Jörgs und unserem Eintreffen am Nachmittag war Rudi bereits völlig durchgefroren. Auch an Regen hatte es bis dahin nicht gemangelt. Die Organisatoren hatten offensichtlich aus dem Chaos vom vergangenen Jahr, als sowohl die Händler, wie auch die Camper völlig im Schlamm versanken, gelernt, denn zu unserer Freude war diesmal alles bestens beschilbert und für uns Camper stand eine halbwegs trockene Wiese zum Zelten bereit (zumindest beim Eintreffen war sie noch fast trocken). Es waren allerdings merklich weniger Camper da als im letzten Jahr, vermutlich haben auch sie aus dem letztjährigen Schlammbad ihre Konsequenzen gezogen. Wir haben uns allerdings



nicht vom Campen abhalten lassen. An den beiden für Besucher geöffneten Markttagen konnten wir dann - wie wir es erhofft haben - wieder einige Ersatzteile bekommen, obwohl es natürlich von Jahr zu Jahr weniger wird. Auch neue Kontakte zu K 70 Fahrern konnten wir knüpfen und alte Kontakte auffrischen. Außer Jörg, Rudi, Ingo, Joseph Wasmuth, Manfred und Volker (der "harte Bockhornkern") konnten wir diesmal unter anderem auch Jos Sassen am Stand begrüßen. Da es sowohl Samstag wie auch Sonntag immer wieder heftige Regenfälle gab, waren wir froh, doch einen Stand auf dem Zelt bekommen zu haben. Je heftiger der Regenfall war, umso mehr stieg das Interesse der Besucher an uns und unserem trockenen Stand. Wir konnten froh sein, daß wir so gute Standbesetzung hatten, denn wir hatten alle Hände voll zu tun, um auf Regenschirme und ähnliche lackgefährdende Gegenstände zu achten und uns nebenbei noch mit den Interessenten zu unterhalten. Abgesehen von dem Nutzen für den Club hat es uns auch sehr viel Spaß gemacht und vielleicht lassen sich im kommenden Jahr noch mehr freundliche K 70 Fahrer dazu hinreißen, den Oldtimermarkt in Bockhorn zu besuchen.

Bis dahin,

Mario & Manuela

**9. Internationales K 70 Treffen
des 1. Internationalen K 70 Clubs e.V.
am 1. und 2. Juli 1995 in Salzgitter**



Eingangs
möchten wir
uns sehr
herzlich bei
allen bedan-
ken, die zu
diesem Tref-
fen erschie-
nen sind.
Wir waren
selber abso-
lut überwält-
igt von der
Anzahl der
anwesenden
K 70. Viele
haben weite
Wege auf
sich genom-
men, haben
zum Teil
Urlaub da-
für herge-
geben, um

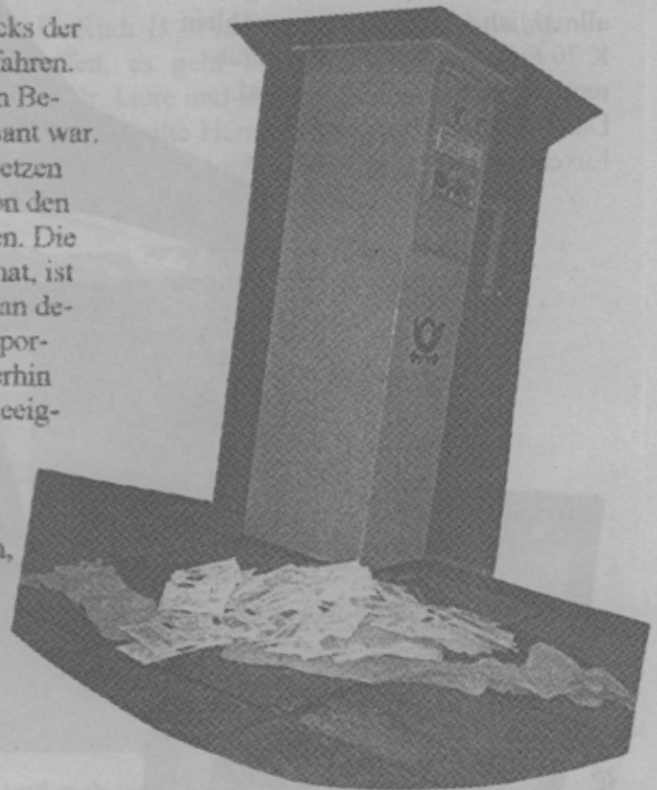
an diesen beiden Tagen dabeizusein. Über jeden einzelnen, der unserer Einladung gefolgt ist, haben wir uns sehr gefreut. Einige waren auch ohne ihr "bestes Stück", sprich: ohne K 70 gekommen, auch über diejenigen haben wir uns natürlich gefreut. Es führt zu weit, die Anwesenden namentlich aufzuführen, deshalb auf diese Weise an alle ein dreifaches **K 70 - K 70 - K 70** als Dankeschön. Es gibt aber noch viele, viele mehr, denen unser Dank ebenfalls gilt: Zunächst natürlich das VW Werk Salzgitter, das für uns vertreten wurde in den Personen des Herrn Walter und Herrn Hoffmann, die uns weit mehr Hilfestellung geleistet haben, als in ihrem Aufgabenbereich lag. Dann haben wir uns zu bedanken bei der Feuerwehr des VW Werkes Salzgitter, die dafür Sorge getragen hat, daß wir als kostenlose Übernachtungsmöglichkeit eine Schule zur Verfügung gestellt bekamen. Dies wurde auch von einigen K 70 Fahrern gern in Anspruch genommen. In diesem Zusammenhang auch einen Dank an Herrn Bein, den Hausmeister der besagten Schule, der trotz Ferienzeit und Feierabend für uns da war. Man kann auch an dieser Stelle nicht alle Helfer erwähnen, aber eins ist uns doch noch wichtig: Herr Glatzel war so freundlich, uns ein Video über das Treffen zuzusenden. Er fährt zwar selber keinen K 70, findet unseren Favoriten aber - genau wie wir - auch sehr schön. Er kam extra zum Filmen angereist und hat uns nun seine Aufnahmen zur Verfügung gestellt. Es ist im Übrigen ein Super-Video, sehr zu empfehlen. An anderer Stelle in dieser Zeitung steht genaueres über Bestellmöglichkeiten des Videos geschrieben.

Nun zum eigentlichen Bericht. Jeder, der einmal ein Treffen ausgerichtet hat, weiß, wieviel Arbeit darin steckt. Diesmal war es noch einiges mehr an Arbeit, da es schon ein ganz anderer Rahmen war, als es sonst üblich ist. Da wir nicht nur die Vereinsmitglieder zu diesem Treffen einladen wollten, sondern auch möglichst alle anderen, uns bekannten K 70 Fahrer, haben wir über 200 Einladungen allein an die Nichtmitglieder verschickt. Diese Aktion wurde auch reichlich von Erfolg gekrönt. Für solche Zwecke könnte man demnächst eine Frankiermaschine gebrauchen. Die Mitglieder wurden

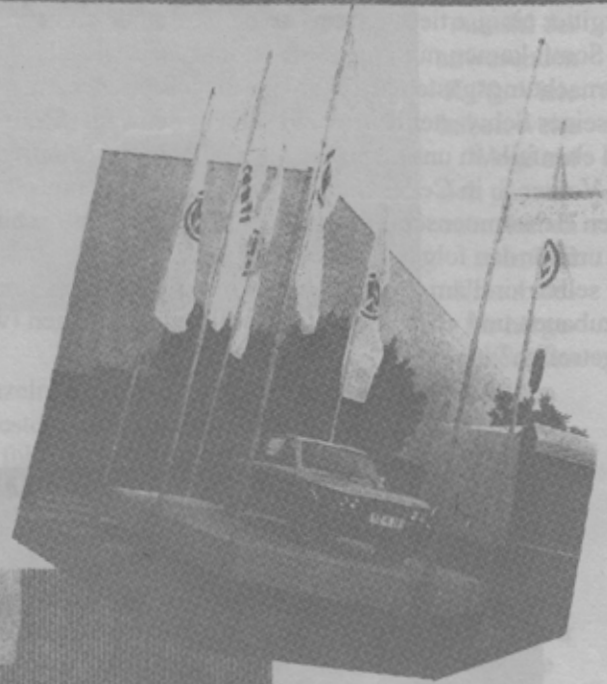
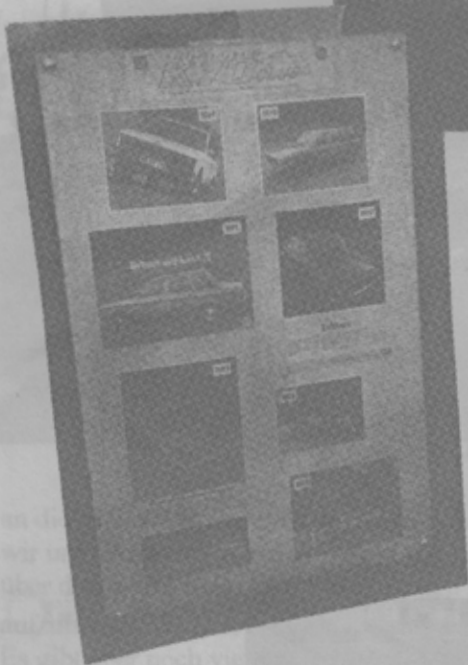
- leider etwas spät - über die K 70 Post eingeladen. Zwecks der Planung sind wir dann mehrere Male nach Salzgitter gefahren. Unter anderem hat uns Herr Hoffmann bei einem solchen Besuch im Werk eine Führung organisiert, die hochinteressant war. Mit etwas Fantasie konnten wir uns 25 Jahre zurückversetzen und die K 70 auf den Fließbändern sehen. Leider sind von den alten Produktionsbändern keine Überreste mehr geblieben. Die einzige Anlage, die schon vor 25 Jahren dort gestanden hat, ist die Transportvorrichtung der fertig montierten Motoren, an denen schon über 200.000 K 70 Motore durchs Werk transportiert worden sind. Zu den Vorbereitungen gehörten weiterhin viele, viele Telefonate, Papierkrieg und die Suche nach geeigneten Programmpunkten für den Sonntag.

Am Freitag, den 31. Juli 1995 ging es für uns schon los: ursprünglich wollte der dänische K 70 Club mit 5 K 70 von Freitag auf Samstag bei Familie Thimm übernachten, hat es sich dann aber doch anders überlegt und sich in Salzgitter einquartiert, um uns keine Umstände zu bereiten. Somit kamen nur Anneliese R. und Jaap v.R. als Übernachtungsgäste nach Südwinzen. Joseph B. kam mit seiner Schwester Katrie und seinem Schwager Reinhold ebenfalls in unsere Nähe. Sie schliefen bei Manfred und Volker S. in Celle. Nach einigen Stunden gemütlichen Beisammenseins gingen dann alle recht früh schlafen, um für den folgenden Tag X fit zu sein.

Wir selber sind am Samstag schon früh losgefahren, um zusammen mit Fred H. unseren Stand aufzubauen und auch unsere Gäste alle zu empfangen (wie peinlich wäre es, wären die Gäste vor uns eingetroffen?).



Von 8 Uhr an trudelten dann ganz allmählich 61 K 70 mit ungezählten K 70 Fahrern, Beifahrern, Mitfahrern und Fans aus Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Luxemburg und Österreich ein.

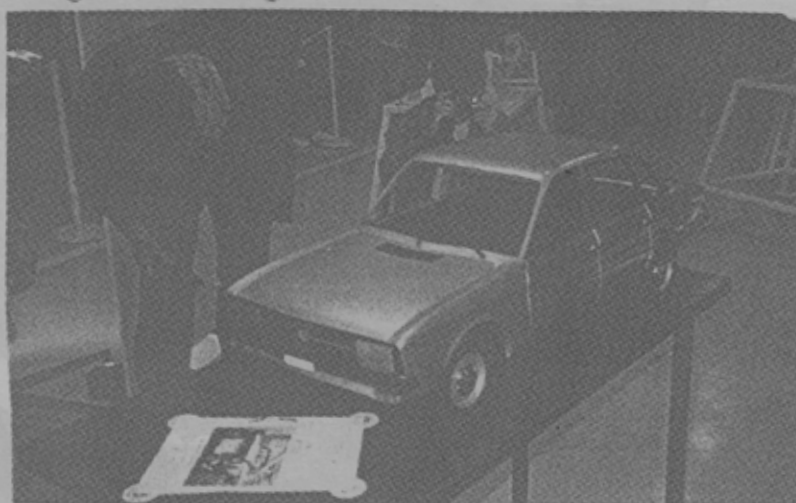


An dieser Stelle einen lieben Gruß an alle, die aus verschiedenen Gründen (bei den meisten

kam der Urlaub dazwischen) nicht kommen konnten, z.B. Rudi B., Frau Wginski aus Straßburg (Frankreich), Pim und Annemarie Tielkemeijer (wir hoffen, es geht Pim inzwischen besser), Christoph Stumm, Herr Günther Schmidt, Michael Skupski, Dr. Liere und einige andere. Um 10 Uhr am Samstag begann das offizielle VW Programm. Als erstes verteilte Herr Hoffmann seine kleinen "Wundertaschen" an die K 70 Fahrer. Die Tasche enthielt u.a. eine Historie des K 70 und ein Pressefoto des ersten, vom Fließband in Salzgitter gelaufenen K 70. Leider hat ein überaus freundlicher



Mitmensch einige Tage zuvor diese Taschen entdeckt und sich unrechtmäßig daran bedient, so daß nicht mehr alle K 70 Fahrer eine solche Tasche erhielten. Wir haben uns daraufhin bemüht, die Verzeihbons zusammenzulegen, so daß wenigstens diese voll ausgenutzt werden konnten. Im folgenden fand für die Interessenten eine Werksführung statt und außerdem waren verschiedene Informationsstände aufgebaut. So hat z.B. das VW Museum Wolfburg u.a. den goldenen, leider rechtsseitig verkratzten K 70, der die Fahrgestellnummer 4812500001 haben soll, ausgestellt. Für Musik war auch reichlich gesorgt. In unserem Club-Infozelt wurde inzwischen von unseren Kaffeetanten Lydia und Anneliese, sowie - um ihn nicht zu vergessen - von unserem Kaffeekonkel Harry fleißig Kaffee gekocht und ausgeteilt. Dabei wurde manch fröhlicher Plausch gehalten und



es wurde somit versucht, einen kleinen Ersatz für die nicht ausreichenden VW-Taschen zu schaffen. So manches selten gesehene Gesicht erschien in unserem Infozelt. Es wurden Adressen und Ansichten ausgetauscht, Tips und Tricks gegeben und viele andere schöne Dinge. Wir haben im Nachhinein sehr bedauert, daß wir viel zu wenig Zeit hatten, um uns mit allen Leuten und Autos so zu beschäftigen, wie wir es gerne gewollt hätten. Gerade für diejenigen, die am Samstagabend wieder nach Hause fahren, hätten wir gerne mehr Zeit gehabt.



Einer der beiden Höhepunkte am Samstag war die Pokalverleihung. Das VW Werk hatte 5 Pokale gestiftet, und zwar für:



- 1) den am besten erhaltenen K 70
- 2) den ältesten anwesenden K 70
- 3) den jüngsten anwesenden K 70
- 4) den am weitesten angereisten K 70
- 5) den schönsten anwesenden 411/412



Die Jurie hat folgende Wagen gekürt: der am besten erhaltene K 70 war der pastellweiße '73 K 70 L von Ehepaar Bü rmann aus Kassel, der Älteste war der ebenfalls pastellweiße '71 K 70 L von Willi H. aus Essen, der Jüngste war der sonnengelbe '75 K 70 LS von Ehepaar Josten aus Mayen, der am weitesten angereiste war der orangemetallicfarbene '71 K 70 L von Jürgen Blieberger aus Salzburg und der Schönste anwesende 411/412 war ein marinogelber 412 Automatic. Wir planen, in der nächsten Ausgabe der K 70 Post eine Historie der Siegerfahrzeuge zu bringen. Herr Hoffmann verteilte die Pokal e und brachte nebenbei zum Ausdruck, daß er selber überrumpelt war von der Anzahl der anwesenden K 70.



2.)



3.)



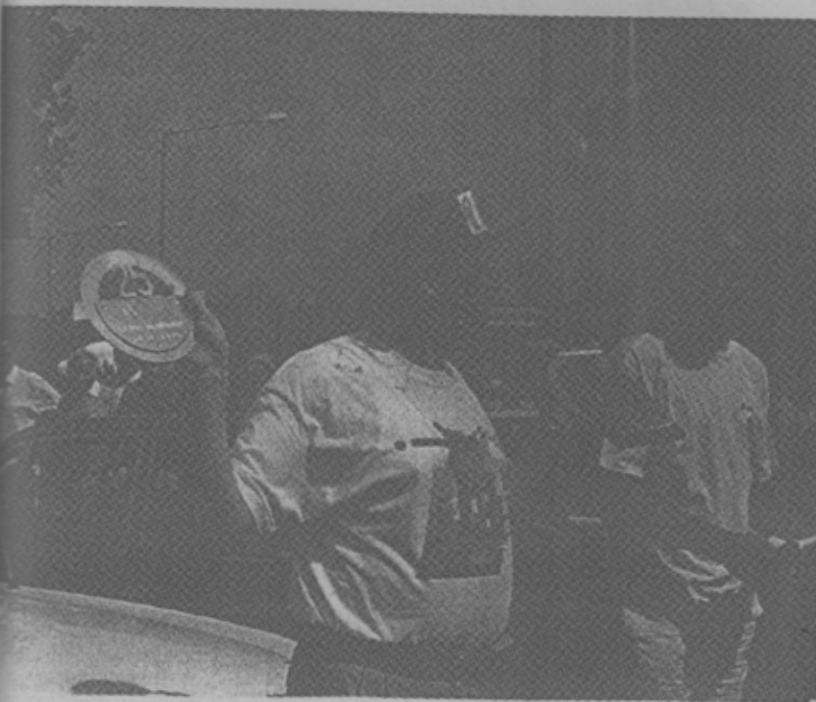
4.)

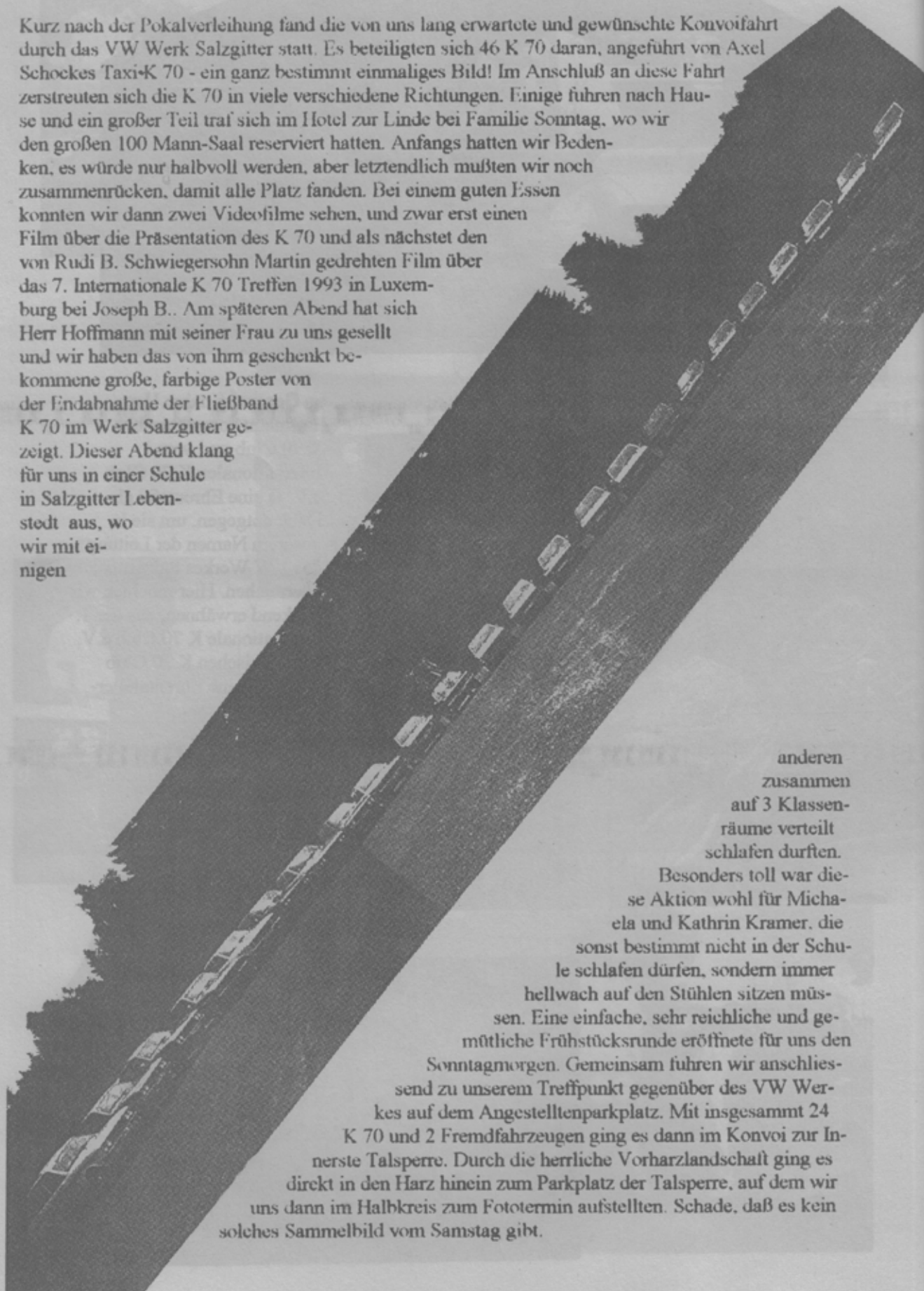


1.)



Im Gegenzug nahm Herr Hoffmann vom dänischen K 70 Club und vom 1. Internationalen K 70 Club e.V. je eine Ehrentafel als Dank entgegen, um sie in unserem Namen der Leitung des VW Werkes Salzgitter zu überreichen. Hier möchten wir dankend erwähnen, das der 1. Internationale K 70 Club e.V. vom dänischen K 70 Club ebenfalls eine Ehrentafel erhalten hat. ↓





Kurz nach der Pokalverleihung fand die von uns lang erwartete und gewünschte Konvoifahrt durch das VW Werk Salzgitter statt. Es beteiligten sich 46 K 70 daran, angeführt von Axel Schockes Taxi-K 70 - ein ganz bestimmt einmaliges Bild! Im Anschluß an diese Fahrt zerstreuten sich die K 70 in viele verschiedene Richtungen. Einige fuhren nach Hause und ein großer Teil traf sich im Hotel zur Linde bei Familie Sonntag, wo wir den großen 100 Mann-Saal reserviert hatten. Anfangs hatten wir Bedenken, es würde nur halbvoll werden, aber letztendlich mußten wir noch zusammenrücken, damit alle Platz fanden. Bei einem guten Essen konnten wir dann zwei Videofilme sehen, und zwar erst einen Film über die Präsentation des K 70 und als nächstes den von Rudi B. Schwiegersohn Martin gedrehten Film über das 7. Internationale K 70 Treffen 1993 in Luxemburg bei Joseph B.. Am späteren Abend hat sich Herr Hoffmann mit seiner Frau zu uns gesellt und wir haben das von ihm geschenkt bekommene große, farbige Poster von der Endabnahme der Fließband K 70 im Werk Salzgitter gezeigt. Dieser Abend klang für uns in einer Schule in Salzgitter Leberstedt aus, wo wir mit einigen

anderen
zusammen
auf 3 Klassen-
räume verteilt
schlafen durften.

Besonders toll war diese Aktion wohl für Michaela und Kathrin Kramer, die sonst bestimmt nicht in der Schule schlafen dürfen, sondern immer hellwach auf den Stühlen sitzen müssen. Eine einfache, sehr reichliche und gemütliche Frühstücksrunde eröffnete für uns den Sonntagmorgen. Gemeinsam fuhren wir anschließend zu unserem Treffpunkt gegenüber des VW Werkes auf dem Angestelltenparkplatz. Mit insgesamt 24 K 70 und 2 Fremdfahrzeugen ging es dann im Konvoi zur Innerste Talsperre. Durch die herrliche Vorharzlandschaft ging es direkt in den Harz hinein zum Parkplatz der Talsperre, auf dem wir uns dann im Halbkreis zum Fototermin aufstellten. Schade, daß es kein solches Sammelbild vom Samstag gibt.



Zu Fuß ging es dann zum Staudamm hinauf, wo ursprünglich geplant war, kurze Wanderungen anzubieten. Allerdings war daran keiner so recht interessiert, es wurde lieber geklönt und am Wasser ausgeruht. Nach kurzem Aufenthalt führen die ersten K 70 von dort aus direkt nach Hause, schließlich hatten sie noch viele hundert Kilometer zurückzulegen. Der Rest (wir waren immernoch ca. 50 Personen) fuhr mit uns zusammen zum Hotel Berghof an der Innerste Talsperre (mit Blick auf das Wasser) zum Mittagessen. Nach dieser gemütlichen Runde wurde das Treffen von unserem 1. Vorsitzendem Jörg B. offiziell für beendet erklärt. Ein großer Teil trat somit die Heimreise an.





Die übrigen immerhin noch 11 K 70 folgten dann mit uns gemeinsam der Einladung von Manfred Meyer, ihn auf seinem Minigolfplatz in Braunschweig zu besuchen. Dort wurde für uns Kaffee und Kuchen bereitgestellt und der Tag fand einen gemütlichen Ausklang - trotz Nieselregen.



Am folgenden Tag (wir hatten beide Urlaub) bekamen wir noch Besuch von Per Holst und Else Magensen aus Dänemark. Sie hatten von Sonntag auf Montag in Salzgitter übernachtet und waren unserer Einladung gefolgt, uns am Montag zu besuchen. Es wurde in Deutsch, Dänisch und Englisch gekauderwelscht und der "Skrotplatz" (Zitat von Per) bei Thimms besichtigt. Harry und Lydia waren derweil in Celle bei Manfred und Volker S., die Joseph B. mit Katrie und Reinhold bei sich beherbergten. Bei deren Heimreise am Montagnachmittag wurden sie noch ein Stück Richtung Luxemburg begleitet, ehe Harry und Lydia nach Hause kamen, wo sie Per und Else vorfanden. Wie es halt so ist, wenn man nette Leute zu Besuch hat und dann noch über das Lieblingsthema K 70 reden kann, wurde es auch an diesem Abend spät, ehe Per und Else Richtung Dänemark aufbrachen. In den folgenden Tagen haben wir viele Anrufe und Post erhalten, z.T. bereits mit Fotos vom Treffen und bislang nur positive Bemerkungen. Selber fanden wir es auch gelungen, zumal es keine größeren Pannen gab. Für Kritik sind wir weiterhin offen... Soweit wir gehört haben, sind wohl alle ohne Schäden wieder zu Hause angekommen. Bei denen, von denen wir bisher nichts gehört haben, hoffen wir zumindest, daß sie und ihr K 70 heile den Weg nach Hause gefunden haben. Jedenfalls haben wir es genossen und uns riesig über die große Beteiligung gefreut (ob es das wohl jemals wieder geben wird?).

Mario & Hanna

P.S.: Eines ist klar, für mich ist ein Jugendtraum in Erfüllung gegangen!
Euer Mario

"Herzlichen Dank für die gute Salzgitter-Organisation."
Bengt und Simone Meder mit Sohn Kevin

"Für das tolle Gelingen des Treffens ein 3faches K 70..."
Manfred und Edelgard Schmidt



"Vielen Dank für letztes mal, es war schön uns sehr spannend. Das ganze war sehr schön arrangiert."

Britta und Klaus Horndrup

Grundstein für VW-Werk am 14. Mai 1969 gelegt

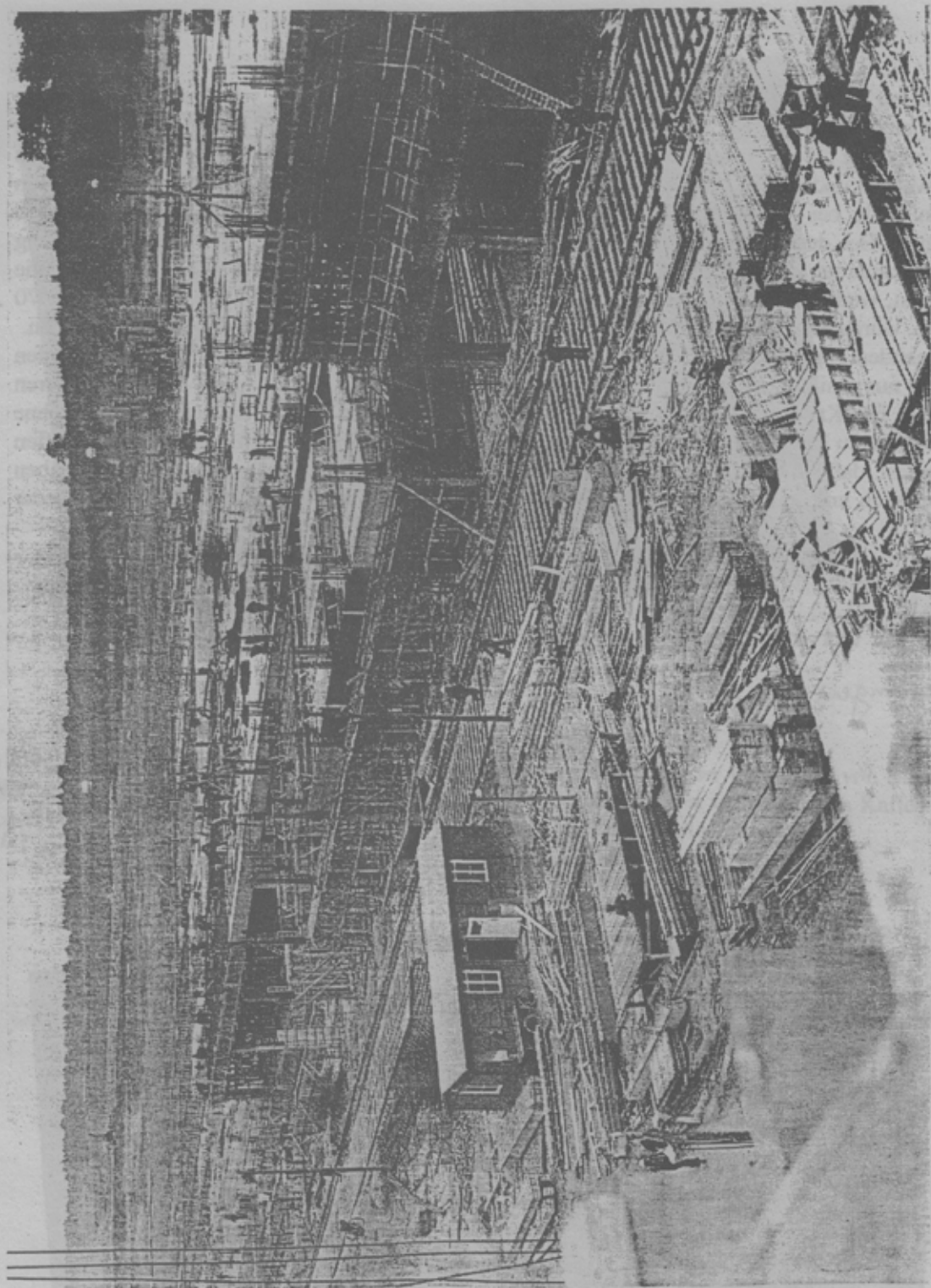
Das Volkswagenwerk Salzgitter feiert am heutigen Sonntag sein 25jähriges Bestehen. Von 9.30 bis 16 Uhr findet auf dem Werks Gelände in Beddingen ein buntes Festprogramm statt. Alle Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter, Ehemalige sowie deren Angehörige, Bekannte und Freunde sind dazu eingeladen. Etwa 7400 Mitarbeiter sind zur Zeit bei VW Salzgitter beschäftigt, sie stellten im vergangenen Jahr knapp 1,5 Millionen Motoren für verschiedene VW-Modelle her. Täglich laufen in Salzgitter etwa 7500 Motoren vom Band.

Für die Volkswagenwerk AG ergab sich 1968 die Notwendigkeit, die Produktionskapazitäten auszuweiten. Der starke Aufschwung von Audi machte den Bau eines weiteren Zweigwerkes erforderlich. Bis 1968 liefen täglich 350 Volkswagen bei Audi Ingolstadt vom Band. Weil aber Audi diese Anlagen in Zukunft für die eigene Produktion benötigen würde, mußte man umdisponieren.

Als Standort boten sich verschiedene Orte sowohl in der Bundesrepublik als auch im europäischen Ausland an. Das Land Niedersachsen jedoch hatte – nicht zuletzt auch als Aktionär der



Volkswagen AG – ein starkes Interesse daran, daß das Werk im Lande blieb. Also schlugen sie vor, das neue Werk in Salzgitter zu bauen.



Am 14. Mai 1969 wurde der Grundstein für das VW-Zweigwerk Salzgitter gelegt, nach einer Bauzeit von nur eineinhalb Jahren konnte es seinen Betrieb aufnehmen.



eineinhalb Jahren konnte es seinen Betrieb aufnehmen. Zunächst wurden hier der Volkswagen K 70 und Fahrzeuge vom Typ 11 gebaut. Außerdem stellte

IN KÜRZE

Die Ansiedlung des VW-Werkes sollte helfen, die wirtschaftliche Monostruktur - bedingt durch die Salzgitter AG - zu beheben. Auch die Zonenrandlage wurde bei der Standortentscheidung berücksichtigt. Weitere Vorteile: Das Unternehmen konnte die benötigten Rohstoffe direkt „vor der Haustür“ einkaufen und damit Frachtkosten sparen. Die Volkswagen AG hatte schon seit Jahren erhebliche Mengen der Automobile aus dem Feinblech-Walzwerk der Hütte Salzgitter bezogen. Auch andere Zulieferer lagen um den geplanten Standort, so zum Beispiel die Autoelektrik-Industrie, die Batterien, Glühbirnen, Zündspulen oder Anlasser lieferte.

Grundstück am Kanal
Die Salzgitter AG erklärte sich bereit, der Volkswagen AG ein Grundstück am Salzgitter-Kanal zur Verfügung zu stellen. Diese Lage stellte eine günstige Verkehrsanbindung für das stark exportorientierte Volkswagenwerk dar.

Das VW-Werk Salzgitter sollte zunächst eine Belegschaft von 3000 Arbeitskräften umfassen. Am 14. Mai 1969 wurde der Grundstein für das Zweigwerk gelegt. Nach einer Bauzeit von nur

man Motoren für die Modelle K 70 und Audi 100 her. Die Automobilproduktion setzte man bis 1975 fort. In jenem Jahr wurden allerdings nur noch 867 Fahrzeuge hergestellt. Danach widmete man sich ganz der Motorenproduktion.

Zuerst nur Benzinmotoren

Zunächst wurden in Salzgitter nur Benzinmotoren hergestellt. 1976 begann die Produktion von Dieselmotoren. Mitte 1986 waren von der damaligen Gesamtproduktion von 5285 Motoren pro Tag etwa 47 Prozent Dieselmotoren. 1985 wurden bereits 1 154 206 Motoren in Salzgitter produziert: elf Grundtypen mit 210 verschiedenen Ausführungen. Das Werk Salzgitter produzierte etwa die Hälfte der Motoren des Konzerns.

Aus Salzgitter werden 50 Prozent der hergestellten Motoren nach Wolfsburg, 13 Prozent nach Emden, 10 Prozent nach Ingolstadt und 10 Prozent nach Brüssel verladen. Die übrigen Motoren gehen nach Hannover, Osnabrück, Neckarsulm und nach Übersee.

Mit einer Belegschaft von 7400 Arbeitskräften ist das Volkswagen-Zweigwerk heute einer der größten Arbeitgeber in der Stadt.

1970: Mit Inbetriebnahme des Werkes Salzgitter am 1. Juli wird die Fertigung des VW K 70 und auch die Motorenfertigung für diesen Typ in Salzgitter aufgenommen. Jährliche Gesamtproduktion: 14 644 Motoren. Personalstand am Jahresende: 5 180 Mitarbeiter.

1971: Aufnahme der Produktion für den VW 412. Am 3. Januar startet die Motorenfertigung für den Audi 100. Im Oktober wird der 100 000ste Motor in Salzgitter gefertigt. Jährliche Gesamtproduktion: 112 091 Motoren. Personalstand: 7 937 Mitarbeiter.

1973: Start der Passat-Produktion. Am 2. Januar wird die Fertigung eines neuen 4-Zylindermotors für den Passat und Audi 80 aufgenommen. Im September wird der 500 000ste Motor in Salzgitter produziert. Jährliche Gesamtproduktion: 356 620 Motoren. Personalstand: 9387 Mitarbeiter.

1974: Die neu anlaufenden Fahrzeuge Golf und Scirocco erhalten auch den in 1973 neu angekauften 4-Zylindermotor. Dadurch steigt der Bedarf dieses Motors auf 2900 Einheiten arbeitsfähig. Darüber hinaus sieht Mitte 1974 ein neuer kleiner 4-Zylindermotor (0,9-1,3 l) zur Verfügung, der in den Fahrzeugen Golf, Scirocco, Polo und Audi 50 verwendet wird.

Im September wird der einmillionste Motor in Salzgitter gebaut. Jährliche Gesamtproduktion: 590 024 Motoren.

1975: Der Fahrzeugbau in Salzgitter wird eingestellt und die Motorenfertigung dafür auf täglich 3778 Einheiten gesteigert. Für die Fahrzeuge LT, Audi 100 und für die Firma Porsche wird die Fertigung eines neuen 4-Zylindermotors (2,1 l) aufgenommen. Das Werk übernimmt innerhalb des VW-Konzerns die Funktion des Motorenleitwerks. Jährliche Gesamtproduktion: 797 287 Motoren.

1976: Am 21. Juni läuft der erste 4-Zylinder-Dieselmotor (1,5 l) vom Band. Jährliche Gesamtproduktion: 974 317 Motoren.

1977: Anlauf der Serienfertigung der neuen 5-Zylinder-Motorengeneration am 3. Januar. Erstmals werden in einem Jahr mehr als eine Million Motoren gebaut.

1978: Die Produktion wird auf 5290 Motoren je Arbeitstag gesteigert. Am 1. Januar wird die Serienfertigung der neuen 6-Zylinder-Dieselmotoren aufgenommen. Am 17. Juli startet die Serienfertigung der 5-Zylinder-Dieselmotoren für den Audi 100. Jährliche Gesamtproduktion: 1 238 221 Motoren.

1979: Am 11. Oktober beginnt die Serienfertigung der Otto-Turbomotoren für den Audi 200. Die in Salzgitter gefertigten Motoren werden mittlerweile an 14 verschiedene in- und ausländische Abnehmer geliefert. Jährliche Gesamtproduktion: 1 352 852 Motoren.

1980: Im November wird der einmillionste Dieselmotor produziert. Die Ausbringung wird auf 5588 Motoren arbeitsfähig gesteigert. Jährliche Gesamtproduktion: 1 302 064 Motoren.

1981: Im Dezember beginnt die Produktion der 5-Zylinder-Turbodieselmotoren.

1983: Bei den 1,3 l-Motoren wird auf Hochverdichtung umgestellt, insgesamt 1 046 905 Motoren werden produziert.

1984: Ab Oktober 1984 beginnt die Produktion des Dieselmotors in der Automatikversion für Golf und Jetta sowie ab November der Turbodiesel für den Typ II. Jährliche Gesamtproduktion: 1 096 426 Motoren.

1986: Einsatz bleifreier, abgasarmer Motoren sowie eines 1,7 l Dieselmotors für den Typ II für den Schweizer Markt sowie der 4-Ventiltechnik im Golf und Scirocco. Jährliche Gesamtproduktion: 1 195 166 Motoren. Der Personalstand erreicht mit 9985 Mitarbeitern eine vorläufige Höchstmarke.

1988: Einsatz des G 60-Ladermotors im Corrado sowie des Turbodiesels mit Ladeluftkühlung im Golf. Jährliche Gesamtproduktion: 1 130 924 Motoren.

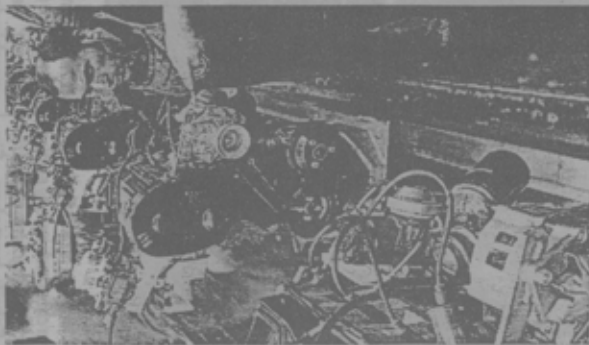
1989: Aufnahme der Fertigung eines 1,9 l/50 kW-Saugdiesels im Passat sowie eines 1,6 l-Umweltdiesels im Golf. Hubraumerhöhung im Audi 100 von 2,2 auf 2,3 l. Jährliche Gesamtproduktion: 1 239 566 Motoren. Personalstand: 9829 Mitarbeiter.

1990: Durch Umstellung auf die neue Transporter-Generation T 4 kommt ab Mai eine komplett neue Motorpalette zum Einsatz. Die „Wasserboxer“ werden durch 4- und 5-Zylinder-Otto-Reihenmotoren ersetzt. Beim Audi 80 wird ein 2,0 l 16 V-Motor produziert. Die tägliche Ausbringung kann um 26,2 Prozent gesteigert werden. Jährliche Gesamtproduktion: 1 564 943 Motoren.

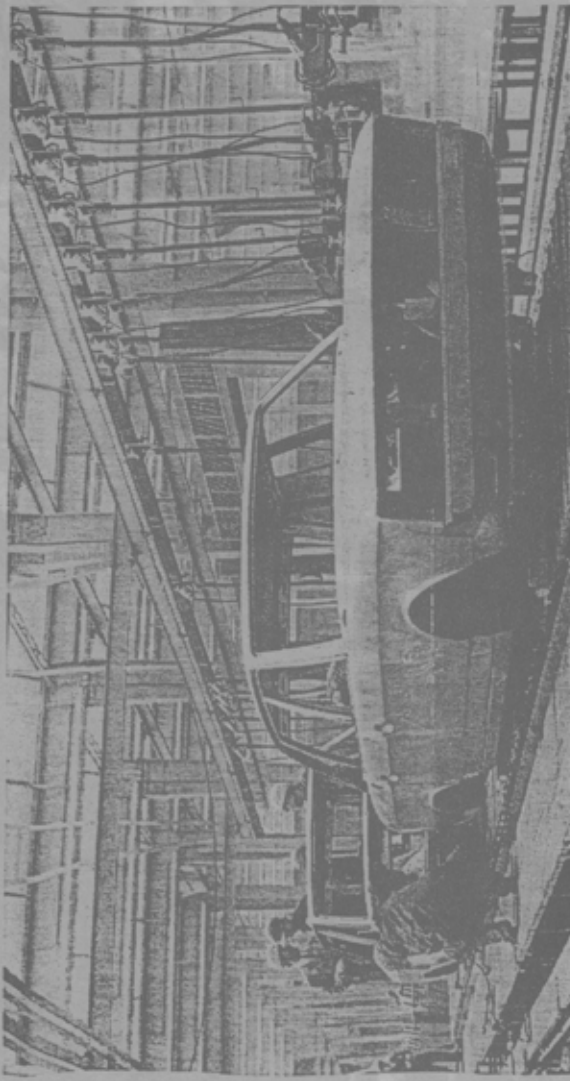
1991: Fertigungsbeginn des VR 6-Motors.

1994: Der 25 millionste Motor wird gefertigt.

1995: Das Werk Salzgitter produziert mit einer Belegschaft von rund 7400 Mitarbeitern täglich 7500 Motoren.



VW-Mitarbeiter bei der Herstellung von Passat-Motoren, aufgenommen im April 1974.



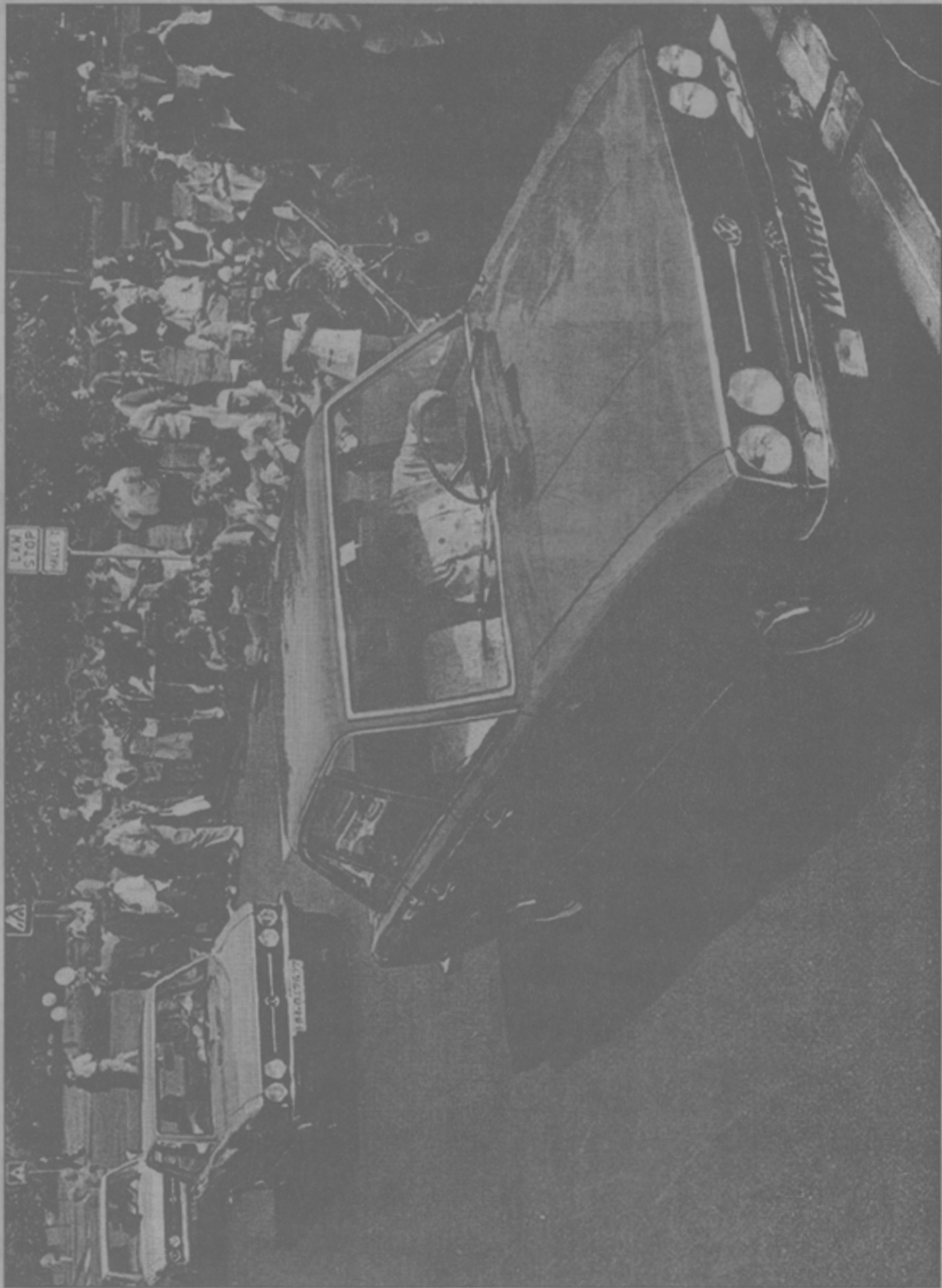
Der legendäre K 70 wurde in den Anfangsjahren des Werkes in Salzgitter produziert. Doch bereits 1975 wurde der Fahrzeugbau wieder eingestellt. Fotos (3): Volkswagen

Neue Presse

NIEDERSACHSEN

MONTAG, 3. JULI 1995 · NR. 152

Vom Flop zum modernen Motorenwerk

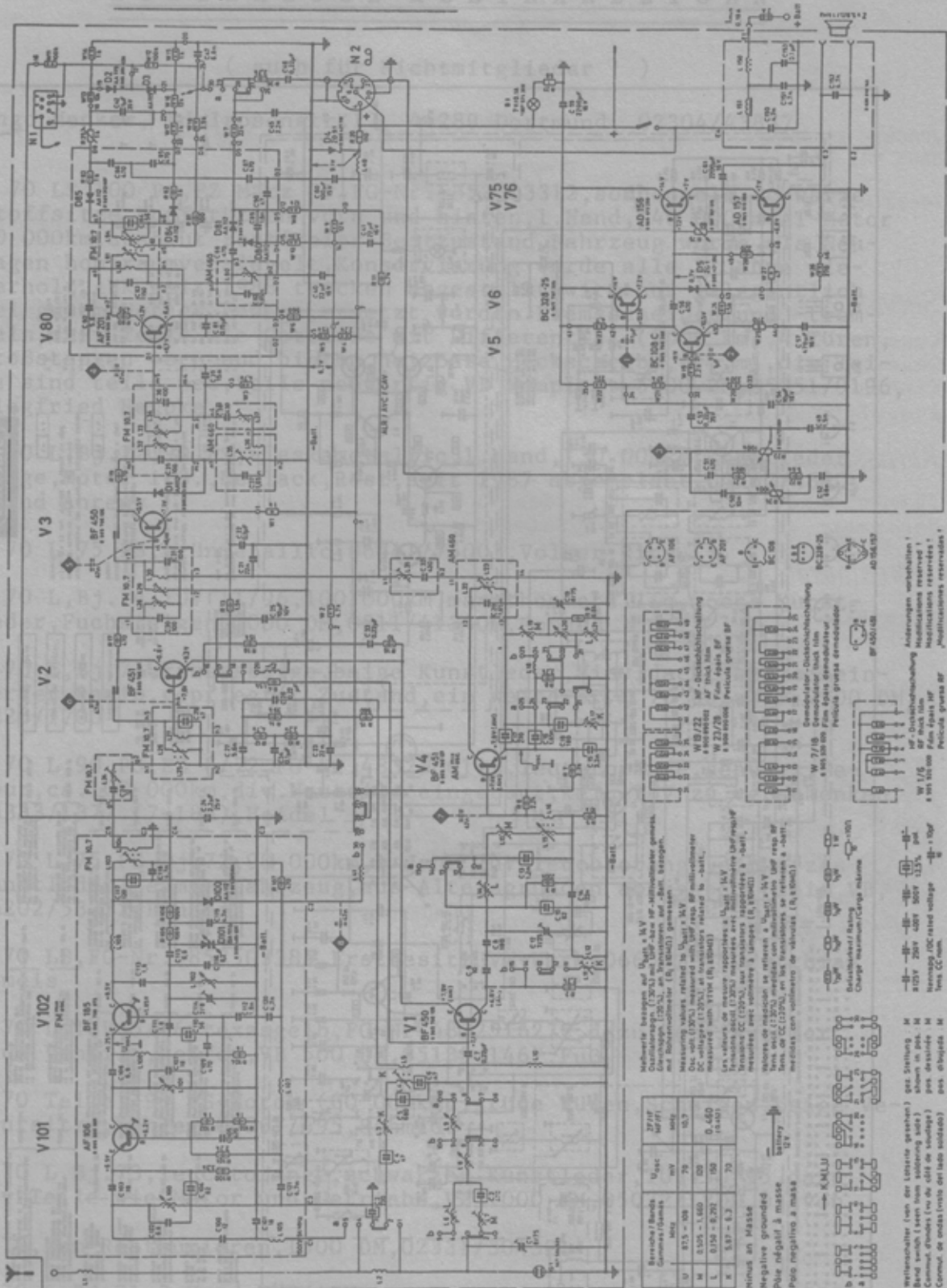


Jubel um einen Volkswagen-Flop. Zum 25. Geburtstag des VW-Werks in Salzgitter rollte er wieder durch die Stadt – der K 70. Für dieses erste wassergekühlte Modell des Konzerns war das Werk in

der Stahlstadt 1969 gebaut worden. Während der eckige VW ein Mißerfolg wurde und nach sechs Jahren Bauzeit aus dem Modellprogramm gestrichen wurde, blieb die K-70-Fabrik bestehen. Sie

wurde umgerüstet zum Motorenwerk und liefert heute für fast alle VW-Modelle die Maschinen. Sogar für Seat produzieren die 7500 Beschäftigten verschiedene Aggregate.

Foto: dpa



Ingolstadt 7630690

Medwerte betragen auf U_{eff} 5 kV
 Cautions: (20%) not used for -adjustment gears.
 and harmonischer (0, 2000) gemessen.
 Measuring values related to U_{eff} 5 kV
 Die wdh. (20%) gemessen mit 500 Veff. für vollwertiger
 DC voltage (20%), at transformer ratio 1:1.
 measured with 500 V (0, 2000)
 Instrucciones: (20%) medidos con U_{eff} 5 kV
 medidos con voltaje a tensión 1:1.
 Medida de (20%), con transformador 1:1.
 Medida de (20%) con voltaje de referencia a 500 V.
 medidas con voltaje de referencia 1:1.

Strecke/Band	U_{eff}	20%	20%
Spannung (V)	eff	eff	eff
U	0,15 - 0,08	79	0,3
M	0,105 - 0,060	89	0,460
L	0,150 - 0,200	88	0,440
K	0,10 - 0,3	72	

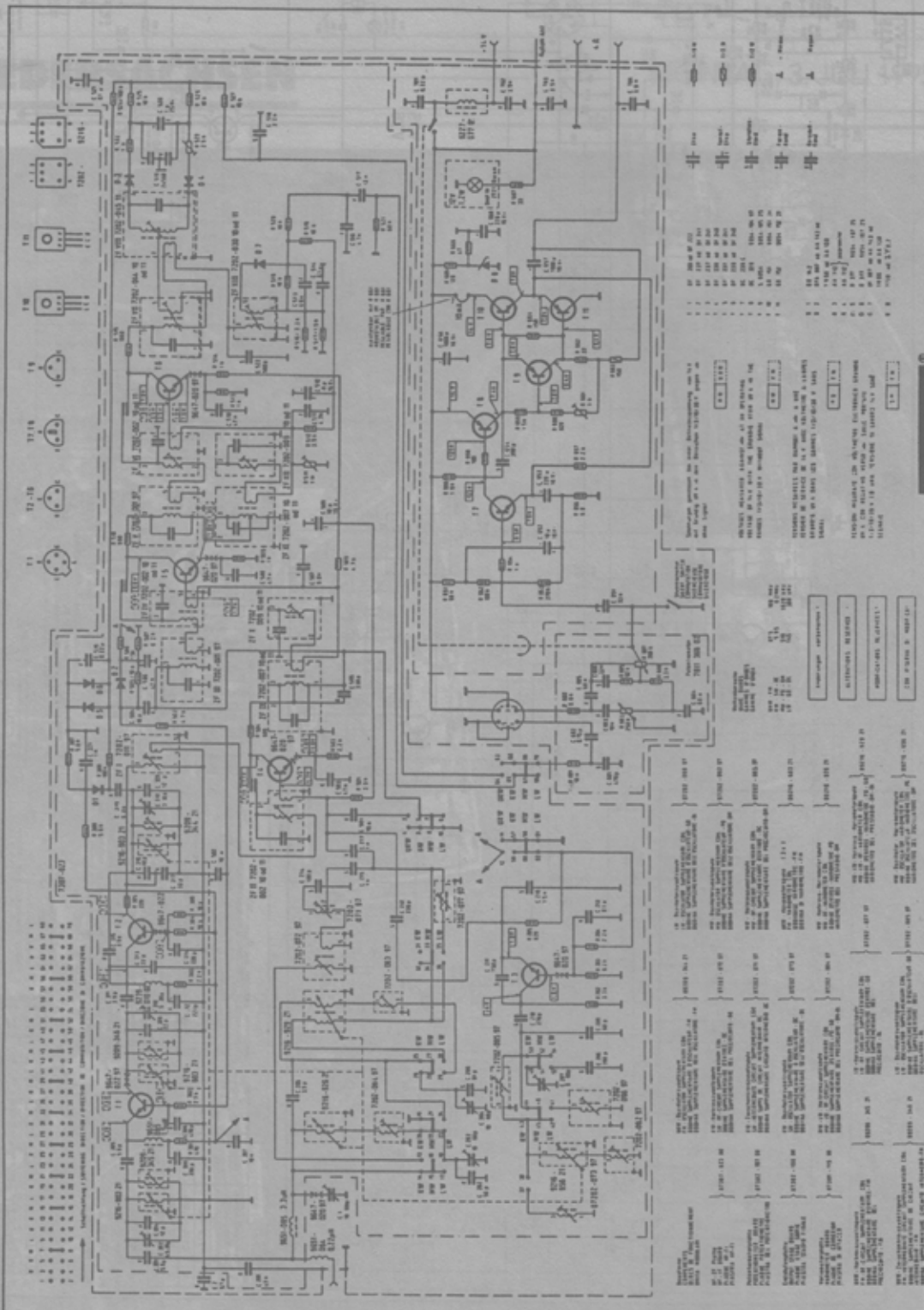
without an earth
 Negative grounded
 Plus relatif à masse
 Pluso respecto a masa

→ KMLU

W 21/16 Computer hoch im
 8 100/100
 PC107 grosser Senderkopf
 W 21/16 Computer hoch im
 8 100/100
 PC107 grosser Senderkopf
 W 21/16 Computer hoch im
 8 100/100
 PC107 grosser Senderkopf

Änderungen vorbehalten!
 Modifications reserved!
 Modificaciones reservadas!

BLAUPUNKT AUTORADIO **VW Ingolstadt**
7630690
 Schaltbild Schematic
 gültig für Geräte ab Nr. 1150001 valid for sets from No. 1150001
 Schéma Esquema
 valable pour les postes à partir du No. 1150001 válido para aparatos a partir del No. 1150001



V W Ingotstadt „Mono“
(1683-1101)

