

K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.



INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteilpool
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: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13
22359 Hamburg, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **K70-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Technik, Tricks + Tips:

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Auf ein Wort.....

Tscha, unser diesjähriges Pfingsttreffen im Süden scheint es mal wieder zu bestätigen, unter den „Nordlichtern“ scheint es doch wohl mehr hartgesottene und auch wetterfestere K70-Fans zu geben, als unter den „Südlichtern“ (bis auf einen harten Kern). Die mit den weitesten Anfahrtswegen waren am meisten vertreten. Ja, ja, erst mehr Treffen im Süden verlangen und dann, trotz kürzerer Anfahrtswege, wegen ein paar Regentropfen mimosenhaft kneifen. Wenn dies nur Zufall sein sollte, könnt Ihr ja beim nächsten großen Treffen den Gegenbeweis antreten.

Simone, Bengt und Franz hatten uns bei der Planung schon gesagt, daß der Freiburger Raum immer die meisten Schönwettertage in Deutschland zu verzeichnen hat. Während es auf der Hin- und Rückfahrt teilweise fürchterlich geschüttet hat, blieb es während des Programmablaufs überwiegend trocken und es kam sogar die Sonne durch. Es war dort also tatsächlich besser, als im übrigen Land.

Na und, bei der Weinprobe wurde es in den Gemütern erst mal richtig sonnig, denn es blieb nicht bei der Einen, bei den vielen Sorten. Nur beim Schauinsland war dicker Nebel, der eine Fernsicht unmöglich machte. Beim Mittagessen im Löwen mußten wir etwas längere Wartezeiten in Kauf nehmen, da der Wirt trotz des großen Andrangs sein Personal nicht aufgestockt hatte. Aber es hat, dank der Disziplin aller Beteiligten, mit dem Zeitplan und der Zugabfahrt dann doch noch geklappt.

Für meinen K70 war es, nach 5 Jahren, die erste große Tour (insgesamt 1300 km). Er hat sich, trotz hoher Gesamtkilometerleistung und der in dem anderen Bericht geschilderten Probleme prima gehalten und so manchem Neuwagen in den Bergen noch den Auspuff gezeigt. So, ich will den weiteren Berichten hier nicht weiter vorgreifen. Den Planern und Beteiligten ein herzliches Dankeschön! JB.

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH !!!

- an Martin Kruse, der am 24. Juli um zwei Uhr morgens zum zweiten Mal Vater geworden ist.

Der Vorstand wünscht ihm, seiner Familie und vor allem dem jüngsten Spieß Sascha alles Gute und viel Glück für die Zukunft!!

E_N_T_W_A_R_N_U_N_G

Mein Artikel in der letzten Zeitung bezüglich des Gran Canaria-Teiledeals hörte sich ein wenig pessimistisch an. Inzwischen sind aber alle Teile gelistet und die Preise kalkuliert (siehe die Pool-Liste), so daß wir feststellen konnten, daß doch ein erheblicher Wert eingekauft wurde. Genaues kann ich in kurzer Zeit sagen, da für die statistischen "Feinarbeiten", also die genaue Berechnung des tatsächlichen Umfangs, vor Fertigstellung dieser Ausgabe einfach die Zeit fehlte.

Leider fehlen einige Sachen, auf die wir uns gefreut haben, ein paar Sachen sind auch kaputt, aber trotzdem ist es im Endeffekt "ein runder Deal" gewesen.

Ingo Menker

Sektion Niedersachsen

Einladung zum Treffen am 31. August und 1. September 1996

Samstag, 31. August:

Treffpunkt: Panzermuseum in Munster bei Soltau. Munster liegt an der B 91 und das Panzermuseum ist gut ausgeschildert.

Uhrzeit: Eintreffen zwischen 13.00 und 14.00 Uhr

Programm: -bis ca. 17.00 Uhr Aufenthalt im Panzermuseum

-anschließend evtl. Konvoifahrt

-gemütlicher Ausklang des Abends im Gasthaus "Hotel Heidkrug" bei Alvern an der B 91 zwischen Soltau und Munster.

Übernachtungsmöglichkeiten sind bis auf weiteres ebenfalls im "Hotel Heidkrug" vorhanden, aber eine vorherige Anmeldung ist erforderlich (Tel. 05192/2211). Weitere Unterkunftsmöglichkeiten könnt Ihr dem beiliegenden Verzeichnis entnehmen.

Sonntag 01. September:

Treffpunkt: zwischen 11.00 und 12.00 Uhr Eintreffen beim VAG Autohaus Lübbe in Lachendorf bei Celle.

Programm: Es findet ein Tag der offenen Tür mit einer Modellautobörse statt. Angekündigt wurden uns folgende Attraktionen: Fallschirmspringer, eine Sternfahrt, Malwettbewerb und Springburg für Kinder und vieles mehr.

Für all die, denen wir bereits im Voraus von diesem Treffen berichtet haben, müssen wir leider dazu sagen, daß unsere Pläne bezüglich des Reiterhofes und des Übernachtes im Heu leider kurzfristig umgestoßen werden mußten, was wir sehr bedauern.

Eine unverbindliche Anmeldung ist erwünscht, da wir für Sonntag die "Ehrenplätze" für unsere K 70 reservieren müssen. Bitte wendet Euch telefonisch oder schriftlich an: Mario Thimm

Bruchweg 5

29313 Hambühren

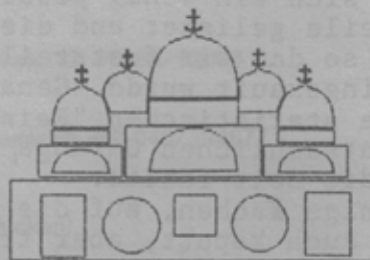
Tel. 05084/92478

Allerdings sind wir vom 05. bis 24. August im Urlaub.

Mit dem K 70 nach Moskau möchte Manfred Sobiella zu Silvester 1999 auf 2000.

Dies ist im Moment noch eine fixe Idee, es ist noch reichlich Zeit, um darüber zu diskutieren. Wer also mit Manfred und anderen K 70 - Verrückten die Jahrtausendwende auf dem Roten Platz feiern möchte, wendet sich bitte an:

Manfred Sobiella
Trift 17 (Hofhaus)
29221 Celle
Tel. 05141/24863



DIE WEGE DER POST SIND WUNDERBAR

Einige Tage nach dem Versand der letzten K 70 Post bekam ich von Wim Driezen einen großen Umschlag. Dieser enthielt den Versandumschlag der K 70-Post, einen Zettel mit großen Fragezeichen sowie eine DIN A 4-große Partitur von Mendelssohn (Rondo capriccioso, Opus 14, G. Henle-Verlag 1974).

Auf meine Frage hin, was denn das zu bedeuten habe, antwortete Wim, daß er zwar ein Musikfreund sei, jedoch weniger von klassischer Musik, und auch kein Instrument beherrschen könne. Er wolle lieber die neue K 70 Post haben, eine für sich, eine für den NSU Club Belgien. Meinen Klaviertext könne ich zurückhaben. Ich reagierte verwundert, denn ich hatte ihm ja die beiden Hefte zugesandt. Das wurde bestritten. In dem Umschlag habe sich nur das erwähnte Schriftstück befunden. Ich entgegnete, daß die Partitur nicht von mir sei, da ich derartiges noch nie besessen hätte.

Allmählich kam uns die Idee, daß vielleicht die Post zugeschlagen haben könne. Es war wohl so, daß entweder bei einer Kontrolle (Büchersendungen müssen immer offen sein) oder aus Versehen der Inhalt sich von den Umschlägen trennte und falsch zugeordnet wurde, d.h. irgendwo in Deutschland oder Belgien wurde ein wehrloser Klassikfreund mit der neuesten Ausgabe der K 70 Post erfreut, oder die beiden Exemplare der Post sind in den Weiten des europäischen Postsystems verschwunden.

17. INTERNATIONALES NSU-TREFFEN 1997

Auf den nachfolgenden Seiten seht Ihr die entsprechende Ankündigung.

Es wäre sehr schön, wenn unser Club auch auf den jährlichen NSU-Welttreffen intensiver vertreten sein könnte. Bislang fanden sich nur versprengte K 70-Freaks ein.

Wir sollten der NSU-Szene zeigen, daß wir nicht nur durch unsere Clubzeitung vertreten sind, sondern auch Autos und Fans etwas herzuzeigen haben.

Daher habe ich die Bitte, daß sich die Interessierten bei mir melden mögen, da gute Chancen haben, ein extra Areal für uns bekommen zu können.

Es wird mehr Platz denn je zur Verfügung stehen. Wir könnten eine regelrechte "Wagenburg" mit unseren Autos bilden, auch mit einem Clubzelt. Drumherum wäre Platz für Zelte, Wohnwagen, -mobile etc.

Es wäre doch ein wenig peinlich, wenn wir nicht in unserer Hochburg Norddeutschland zeigen könnten, was wir alles vorzuweisen haben. Vielleicht wird der K 70 mal auf einem NSU-Treffen zu den am häufigsten vertretenen Modellen zählen (an die jeweilige RO 80-Menge werden wir aber nicht ohne weiteres herankommen). Der Aufwand könnte sogar mit einem (Wander-)pokal gekrönt werden. Michael Kahn hat einen gestiftet, der jedes Jahr weitergereicht wird. Er gebührt dem Club, dessen Mitglieder bei der abschließenden Pokalverleihung den größten Krach produzieren. Ist das kein Anreiz?

Ingo Menker

NSU Prinz IG und
NSU Zweirad IG

Einladung und Ausschreibung zum 17. Internationalen NSU-Treffen

1. Veranstalter und Veranstaltung

Der Nienburger Automobil- und Motorradclub e.V. im ADAC und die NSU Prinz IG von 1980 e.V. veranstalten vom 10.07.-13.07.1997 das 17. internationale NSU-Treffen für zwei- und vierrädrige NSU-Fahrzeuge.

Das Treffen wird entsprechend der vorliegenden Ausschreibung und der noch zu erlassenden Ergänzungsbestimmungen durchgeführt. Jeder Teilnehmer unterwirft sich mit der Abgabe seiner Nennung diesen Bestimmungen.

Weitere Unterkünfte:

Kurhaus Blendhorst	05022/890-10	ca. 8 km
Landhaus Gilster, Estorf	05025/208	ca. 5 km
Gasthaus Dreyer, Husum	05027/1372	ca. 6 km
Alte Mühle, Husum	05027/1482	ca. 5 km
Ratskeller Landesbergen	05025/6338	ca. 6 km
Gasthaus Conrades, Leese	05761/2046	ca. 9 km
Neulober Hof, Marklohe	05022/382	ca. 9 km
Jägerkrug Sonnenborstel	05026/1267	ca. 8 km
Der Dreschhof Brokeloh	05027/577	ca. 8 km
Fresenhof Wellie	05023/2555	ca. 9 km

Campingplätze:

Hälmelsee Anderten	05024/92123	ca. 12 km
Campingplatz Mardorf	05036/529	ca. 20 km
Campingplatz Nordufer	05036/2361	ca. 20 km

9. Allgemeines

Wo liegt Nienburg?

Nienburg ist eine niedersächsische Kreisstadt an der Mittelweser mit ca. 31000 Einwohnern. Sie liegt zwischen den norddeutschen Großstädten Bremen und Hannover.

Der Anreiseweg nach Nienburg ist wie folgt ...

... aus dem Norden über Autobahn A27, Abfahrt Verden Nord weiter über die B215 nach Nienburg

Autobahn A7 Abfahrt Schwarmstedt weiter über die B214 nach Nienburg

... aus dem Osten über die A2 Abfahrt Hannover Herrenhausen weiter über die B6 nach Nienburg

... aus dem Süden über die A7 Hannover Ostkreuz auf die A2 Richtung Dortmund, dann Abfahrt Hannover Herrenhausen weiter über die B6 nach Nienburg

... aus dem Westen über die A2 Abfahrt Porta Westfalica weiter über die B482 und die B215 nach Nienburg

Der Weg zur Festwiese ist mit roten ADAC-Pfeilen mit der Aufschrift NSU ausgeschildert.

Wir wünschen allen Teilnehmern eine gute Anreise und einen wunderschönen Aufenthalt in Nienburg.

Mit NSU Grüßen

Walter Adolf, 1. Vorsitzender des AMC

Helmut Knuschke, Schriftführer des AMC und Quickly-Referent der NSU Prinz und Zweirad IG

NSU - Quickly - Dienst



- Restauration
- Reparaturen
- Teilebeschaffung
- Beratung

KFZ-TEILE U. ZUBEHÖR

CHR. KNUSCHKE ZUM ALTEN HOF 1

31632 HUSUM 05027 / 481

4. Klassenteilung

A:	NSU Fahrräder, Mopeds, Motorroller
B:	NSU-Motorräder bis 1940
C:	NSU-Motorräder ab 1941
D:	NSU Prinz I - III
E:	NSU Prinz 4
F:	NSU Sport-Prinz
G:	NSU-Wankel-Spider
H:	Prinz 1000 und NSU 1000, S, L, C
J:	NSU Typ 110 / 1200
K:	NSU TT / TTS original
L:	NSU Vierzylinder verbessert
M:	Ro 80
N:	NSU Sonderfahrzeuge und Eigenbauten
O:	K70

5. Fahrzeugbewertung

Zweirad-Fahrzeuge: Jeder Teilnehmer mit einem NSU-Zweirad kann an einem Geschicklichkeitsturnier am Freitag von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr oder am Samstag von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr teilnehmen. (30 % aller Teilnehmer erhalten Pokale)

Vierradfahrzeuge: Jeder Teilnehmer mit einem vierradrigen NSU kann bei einem Gleichmüßigkeitslauf mitmachen. Es gilt einen abgesteckten Slalomkurs zweimal zu durchfahren und eine möglichst kleine Durchfahrzeitdifferenz zu erreichen. Der Kurs ist geöffnet am Freitag von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr und am Samstag von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr. (30 % aller Teilnehmer erhalten Pokale)

Auf einen „Schönheitswettbewerb“ werden wir verzichten, denn jeder Teilnehmer soll eine Chance haben, einmal auf dem Siegerpodest zu stehen!

Sonderpokale werden für besondere Leistungen ausgegeben:

- jüngster Teilnehmer/in,
- ältester Teilnehmer/in

6. Nebenprogramm

Nienburg bietet zahlreiche Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Während des Veranstaltungszeitraumes bieten wir bei Bedarf folgende Aktivitäten an:

- Busfahrt zum größten Saurier-Park
- Bootsfahrt auf der Weser
- Fahrt zum Kloster Loccum
- Besuch der Nienburger Altstadt
- Sonderausstellung Quiteky
- Besuch des Vogelparks Walsrode
- Bootsfahrt auf dem Steinhuder Meer
- Besuch im Freizeitpark Hodenhagen
- Besuch im Tierpark Ströhen

7. Nennung und Nenngeld

Das dieser Ausschreibung beigelegte Nennungsformular muß bis zum 22.06.1997 beim Veranstalter eingetroffen sein. Es muß komplett ausgefüllt und unterschrieben sein. Das Nenngeld beträgt DM 65,-.

Nachnennungen sind in beschränktem Umfang möglich. Dafür wird eine zusätzliche Gebühr von DM 20,- erhoben.

Mit der Nennung wird das Nenngeld per Eurocheck (in DM) oder per Überweisung auf das Konto 325357 (BLZ 256 501 06) bei der Sparkasse Nienburg, Stichwort NSU-Treffen 1997, fällig. Den eigenen Absender auf dem Überweisungsträger nicht vergessen! Das Nenngeld ist Reuegeld und wird nicht zurückerstattet. Vor dem Treffen erfolgt eine schriftliche Nennungsbestätigung.

8. Unterkunft

Es besteht die Möglichkeit auf der Festwiese zu campieren. Toiletten befinden sich in einem Toilettenhaus auf der Festwiese (max. 50 m entfernt). Duschen und Waschmöglichkeiten können im nahegelegenen Freibad kostenfrei genutzt werden.

Für Nichtcamper stehen Hotels, Gasthäuser, Ferienwohnungen, Jugendherbergen und Privatunterkünfte zur Verfügung. (Siehe Zimmernachweis).



AMC Nienburg e. V.
im ADAC
HELMUT W. KNUSCHKE
Zum Alten Hof 1
31632 HUSUM
Tel. 05027 1 481

Bitte nicht ausfüllen!

Klasse	Start-Nr.
_____	_____
Nennungseingang	Nenngeld-Eingang
_____	DM _____ / am _____
	Empfang



17. internationales NSU-Treffen

10.07. — 13.07.1997

in Nienburg / W.

Teilnehmer

Name: _____

Anschrift: _____

Telefon: _____

Begleitende Personen

Name: _____

Name: _____

Name: _____

Angaben zum Fahrzeug

Marke: _____

Typ: _____

Baujahr: _____

Zylinder: _____

Hubraum: _____

Höchstgeschw.: _____

Pol.Kennz.: _____

Klasse: _____

Fahrzeug ist:

original

restauriert

Frühstück:

Freitag:

Samstag:

Sonntag:

Haftungsverzichtserklärung

Der Veranstalter lehnt gegenüber den Teilnehmern jede Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden sowie für die Personen, denen sie zum Unterhalt verpflichtet sind, durch Abgabe ihrer Nennung für jeden im Zusammenhang mit diesem Wettbewerb erlittenen Unfall oder Schaden auf jedes Recht zur Anrufung ordentlicher Gerichte gegen den Veranstalter, dessen Beauftragten, Servicedienste und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen. Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an dem Wettbewerb teil und tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder ihrem Fahrzeug verursachten oder angerichteten Schäden.

Ort/Datum _____

Unterschrift _____

10. internationales K 70 Treffen in Ihringen am Kaiserstuhl vom 25. bis 27. Mai 1996

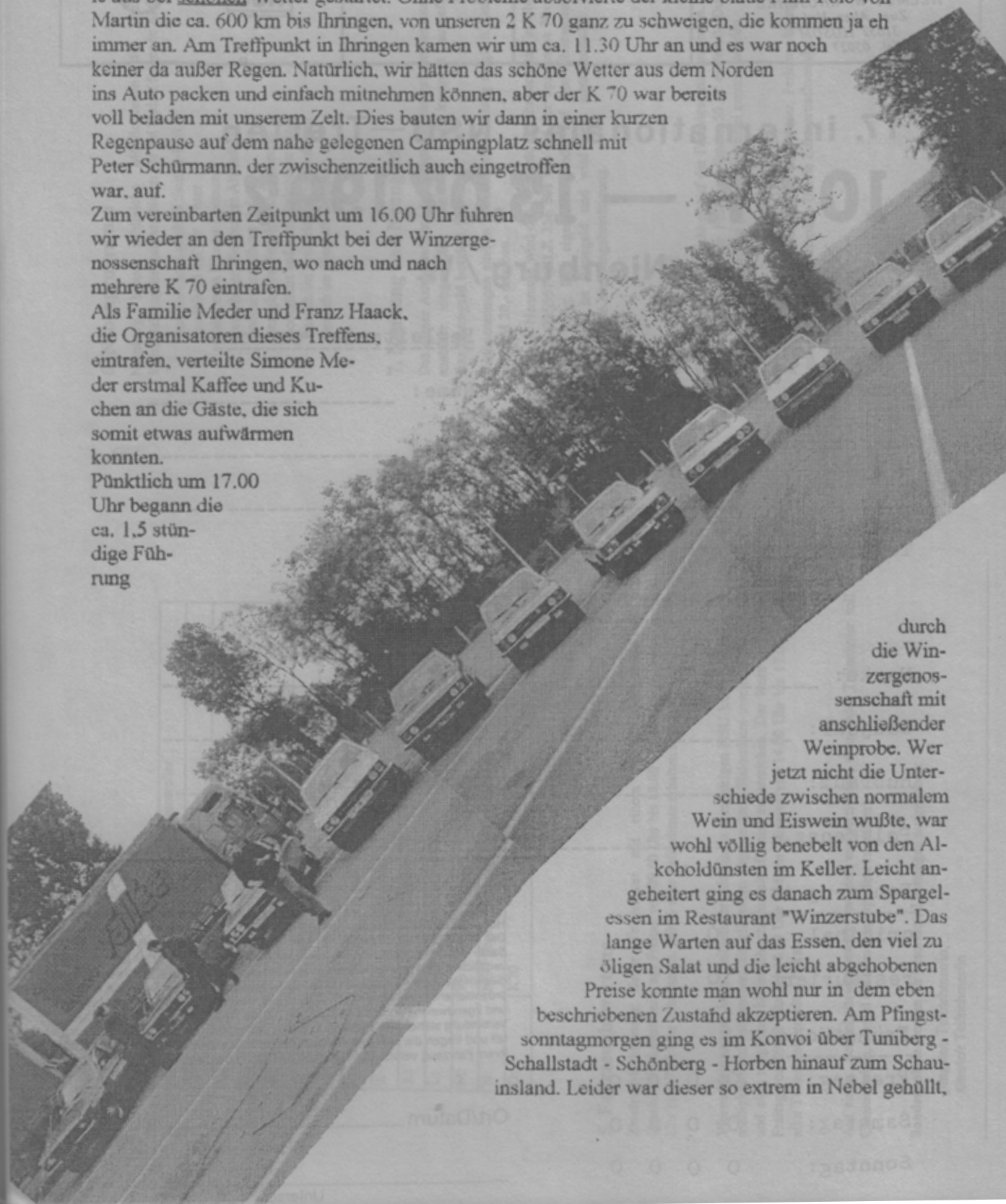
Wir wollten auf gar keinen Fall zu spät kommen, wenn wir schon die lange Strecke bis Freiburg fahren, deshalb sind wir mit Manfred Sobiella und Martin Streifel bereits um vier Uhr morgens von Celle aus bei schönen Wetter gestartet. Ohne Probleme absolvierte der kleine blaue Film-Polo von Martin die ca. 600 km bis Ihringen, von unseren 2 K 70 ganz zu schweigen, die kommen ja eh immer an. Am Treffpunkt in Ihringen kamen wir um ca. 11.30 Uhr an und es war noch keiner da außer Regen. Natürlich, wir hätten das schöne Wetter aus dem Norden ins Auto packen und einfach mitnehmen können, aber der K 70 war bereits voll beladen mit unserem Zelt. Dies bauten wir dann in einer kurzen Regenpause auf dem nahe gelegenen Campingplatz schnell mit Peter Schürmann, der zwischenzeitlich auch eingetroffen war, auf.

Zum vereinbarten Zeitpunkt um 16.00 Uhr führen wir wieder an den Treffpunkt bei der Winzergesellschaft Ihringen, wo nach und nach mehrere K 70 eintrafen.

Als Familie Meder und Franz Haack, die Organisatoren dieses Treffens, eintrafen, verteilte Simone Meder erstmal Kaffee und Kuchen an die Gäste, die sich somit etwas aufwärmen konnten.

Pünktlich um 17.00 Uhr begann die ca. 1,5 stündige Führung

durch die Winzergesellschaft mit anschließender Weinprobe. Wer jetzt nicht die Unterschiede zwischen normalem Wein und Eiswein wußte, war wohl völlig benebelt von den Alkoholdünsten im Keller. Leicht angeheitert ging es danach zum Spargelessen im Restaurant "Winzerstube". Das lange Warten auf das Essen, den viel zu öligen Salat und die leicht abgehobenen Preise konnte man wohl nur in dem eben beschriebenen Zustand akzeptieren. Am Pfingstsonntagmorgen ging es im Konvoi über Tuniberg - Schallstadt - Schönberg - Horben hinauf zum Schauinsland. Leider war dieser so extrem in Nebel gehüllt,





daß man froh sein konnte, wenn die Rücklichter des Vordermanns zu sehen waren. So wurde auch die Besteigung des Aussichtsturmes hinfällig. Da wir uns eh in Zeitnot befanden, war das nicht schlimm. Pünktlich um 11.30 Uhr wurde zur Weiterfahrt geblasen. Wer jetzt nicht da war, hatte verloren. Dies traf speziell unsere internationalen Teilnehmer aus Luxemburg, den Niederlanden, Belgien und der Schweiz. Wäre Harry nicht noch dabei gewesen, hätten die um fünf nach halb noch am Parkplatz stehenden K 70 die Heimreise angetreten. Doch so traf man sich wieder zum Mittagessen in Bad Krozingen Tunsel. Danach ging es weiter per Konvoi nach Vogelsheim jenseits des Rheins in Frankreich, wo ein Museums Zug auf uns wartete. Als sich alle zum Kauf der Billets anstellten, entschieden sich Ingo, Peter, Joseph und wir, daß uns der Spaß zu teuer sei. Wir entschlossen uns, den Zug mit unseren K 70 zu begleiten. Leider warteten wir am falschen Ende des Bahnhofs auf den Zug uns so fuhr er uns davon. Es dauerte einige Zeit, bis wir unsere K 70 Leute, die sich bereits auf dem Rhein bei einer Bootsfahrt befanden, entdeckt hatten. Was auf deutscher Seite unvorstellbar war, konnten wir in Frankreich zur Genüge auskosten: das Fahren auf dem Rheindeich mit zwei K 70 hintereinander auf und ab, schnell und langsam. Dann



begleiteten wir den Zug auf seinem Weg zurück in den heimatlichen Bahnhof mit Gehupe und Geheize, so daß wir nochmal richtig auf unsere Kosten kamen und alle Spaß hatten. Anschließend sammelten wir uns zu obigem Gruppenfoto. Am Abend ging es

dann in den Gewölbekeller des "Goldenen Engel" zu einem gemütlichen Beisammensein. Es erfolgte die Erstaufführung des K 70 Videos vom Nürnbergtreffen 1994. Im Laufe des Abends teilte uns Rudi dann mit, daß sein Schwiegersohn und unser Starfilmer Martin in unseren Club eingetreten sei, obwohl er "nur" einen Polo hat. Applaus, Applaus, Applaus. Aber Martin, mal Hand auf's Herz, so ganz ohne K 70 fühlt man sich doch nackt, oder ??? Du kannst ja mal die Kleinanzeigen in diesem Heft studieren,

vielleicht findest Du ja einen leuchtorange K 70, der noch besser ist, als der von Deinem Schwiegervater. Am Pfingstmontag fuhrn alle noch anwesenden K 70 (es waren fast alle) im Konvoi nach Freiburg. Es erfolgte ein gemütlicher Stadtrundgang durch die sehr sauberen Straßen dieser Stadt mit den vielen kleinen Kanälen bis hin zum Freiburger Münster. Das Treffen wurde dann in einem Cafe-Bistro besiegelt und für beendet erklärt. Nachdem Familie Horst Neumann mitgeteilt hatte, daß sie sich für unseren 1. Internationalen K 70 Club entschieden haben, traten wir, die wir alle schon sehr zufrieden waren mit dem Treffen, die Heimreise noch etwas glücklicher an.



Aufgeschnappte Zitate von Leuten, die "Bescheid" wissen, findet Ihr verteilt in dieser Ausgabe (Technorama Kassel 1996).

"Das ist die viertürige Ausführung."

MIT DEM K 70 ZUM 16.INT.NSU-TREFFEN NACH ENGLAND

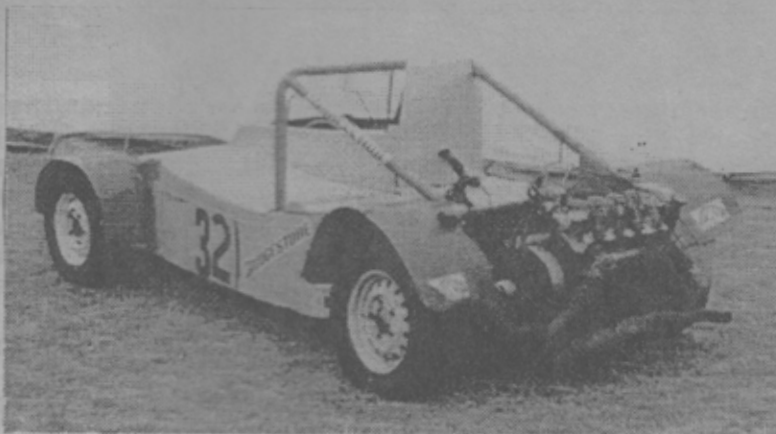
Dieses Jahr fand das Internationale NSU-Treffen vom 20.-23. Juni in Leatherhead am südlichen Stadtrand von London statt. Ich fuhr nicht selbst mit meinem NSU 1200 C-Alltagsfahrzeug hin, sondern war Beifahrer bei Jos Sassen, der ursprünglich geplant hatte, sich von der Insel einen Abschlepp-LKW für seine Werkstatt mitzubringen.

Da wir einen Zug durch den Tunnel in der Nacht nehmen wollten (wegen des Preises), starteten wir bei Jos am späten Mittwochabend. Ziemlich müde fuhren wir über leere Straßen durch Belgien zur Tunnelstation bei Calais. Dort war es genauso leer. Nach 45 Minuten Zugfahrt und eineinhalb Autobahnstunden erreichten wir den Treffplatz, bauten das Zelt auf und schliefen erst einmal ein paar Stunden. Dann erkundeten wir die Gegend und begrüßten die ersten bekannten Gesichter. Der Platz war gut gewählt, direkt neben einem Sportzentrum mit Schwimmbad, Sauna, Squashplätzen usw. Toiletten und Duschen waren für Teilnehmer umsonst.

Leider verlief nicht bei allen die Anreise problemlos. Ein top originaler 1966er NSU 1000 vom belgischen Club wurde bereits auf dem Kontinent von einem verschlafenen LKW-Fahrer in die Leitplanke gedrückt und ein wenig mitgezogen. Den Leuten passierte nichts, der NSU war aber Totalschaden. Übrigens mußte Wim Driezen den LKW erst einmal mit seinem K 70 verfolgen. Der Trucker behauptete zunächst, nichts von dem Unfall mitbekommen zu haben, daher sah er keinen Grund anzuhalten.

Im Lauf des Donnerstags trudelten dann mehr und mehr NSU-Freaks ein. Es waren zwar weniger als bei den letzten Treffen, aber die Palette, war vom Fahrrad über Quicklys, allen Variationen der Prinzen bis zum RO 80 war alles vertreten, sogar ein Wärmachts-Kettenkrad.

Das abgebildete Vehikel basierte auf einem NSU 1000, wurde in Eigenarbeit mit einer Alublechkarosserie versehen, sowie mit einem TT-Getriebe und einem 100 PS-K 70-Motor ausgestattet. Allerdings war das Gerät seit mehreren Jahren außer Betrieb, ausserdem wohl nur draußen gelagert



worden und unvollständig. K 70 waren insgesamt 5 da, alles bekannte Gesichter (Michael Kahn, Frits Hansen, Wim Driezen, Christian Jensen und Jos Sassen).

Freitag machten Jos und ich neben vielen anderen eine Sightseeing-Tour mit einem originalen alten Doppeldeckerbus durch London.

Es war interessant, allerdings wurde man nur von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit gekarrt. Abgesehen davon stand man die meiste Zeit im Stau - muß eingeplant gewesen sein, denn wir waren pünktlich auf die Minute zurück. Daher ein wichtiger Tip für alle, die mal nach London wollen: niemals mit dem Auto !!!

Diese Stadt muß man sich einfach zu Fuß erlaufen. Das werde ich bei nächster Gelegenheit auf jeden Fall nachholen.

Freitag abends gab es ein Barbecue. Nach einem kurzen optischen und geruchstechnischen Überblick beschloß ich weise, mich lieber an den mitgebrachten Vorräten zu bedienen, da die vormals fleischähnlichen Stücke in der offenen Flamme gegrillt wurden und hinterher mehr aus Krebs als aus allem anderen bestanden. Danach stieg die Disco. Die Tanzfläche war fest in ungarischer Hand. Neben deutschen, holländischen, englischen und belgischen Einlagen gab es sogar eine aus der Schweiz. An unserem Tisch gab es viele Pints mit (gutem) englischen Bier und tiefgreifende Gespräche in schottischer, englischer, holländischer und deutscher Zusammensetzung. Übrigens: K 70-Fahrer sind die härtesten! Das Lokal wurde nach Jos, Michael Kahn und mir geschlossen. Der Samstag stand im Zeichen des Gruppenfotos und der Preisvergabe - böse Zungen meinten, daß jeder Barbecue-Teilnehmer des vorherigen Abends eine Würdigung verdient hätte. Der restliche Tag wurde mit stundenlangen NSU-technischen Unterhaltungen verbracht. Abends gab es mit Untermahlung einer Jazzband die Preisverleihung, die sich erfahrungsgemäß hinzog. Immerhin ging der Pokal für den besten K 70



an eines unserer Mitglieder - Wim mit seinem nahezu perfekt erhaltenen 72er Standard (ein völlig extrafreies Auto). Auch dieser Abend war ein Kampf mit der Uhr, denn nach englischer Sitte wurde strengstens auf die Sperrstunde geachtet. Im Lauf des Sonntagvormittags zerstreute sich das Feld der Fans allmählich. Jos und ich besuchten noch das legendäre Auto- und Flugzeugmuseum in Brooklands, bevor wir uns auf den Weg zum Tunnel machten.

Im Museum hatte ich ein Oldie-Erlebnis der besonderen Art. Ich traf eine englische Lady in den fünfzigern, die exakt die gleiche Kamera wie ich besaß - eine Zeiss Ikon Contaflex. Sie hatte ihre 1959 gekauft, daher müßte meine doch älter als bislang geschätzt sein (ca.1970).

Vor dem Tunnel trafen wir uns mit Michael Kahn und seinen beiden Söhnen, die noch für ein paar Tage nach Antwerpen wollten. Und so gab es eine Weltneuheit: das erste K 70-Treffen unter dem Meer! Beweisfotos anbei.

Die Kosten für die Tunnelfahrt hielten sich in Grenzen. Von den zuerst genannten 250 DM für hin und zurück war nicht mehr die Rede - Jos und ich bezahlten für Auto mit Insassen 150 DM, einige NSU-Leute hatten sogar nur 103,50 DM bezahlt. Es wurde sogar von 90 DM geredet. Der Grund ist der extreme Preiskrieg zwischen den Kanalfährgesellschaften und dem Tunnel. Im Juni (Vorsaison) wurden im Schnitt einmal die Woche die Preise gesenkt.

Rotes Kennzeichen zur wie die fahrenden Bewegung gemäß Par. 49



Im Tunnelzug kam man sich vor wie in einem auf die Bahn verladene Parkhaus. Aber von dem Fahren selbst merkte man kaum etwas. Zur Belustigung des Personals gab es ein ausführliches Picknick auf einer K 70-Motorhaube. Bis Antwerpen führen wir gemeinsam, auch mit Fahrerwechseln. Zum Glück waren die Beamten an der französisch-belgischen Grenze mit einem polnischen Lieferwagen beschäftigt. Eine Kontrolle der beiden K 70 hätte sie

wohl ziemlich irritiert. Im englischen saß ein deutscher Fahrer, im holländischen ein englischer, wobei sich die Papiere der Fahrer im jeweils anderen Fahrzeug befanden.

in Antwerpen trennten wir uns und Jos und ich fuhren todmüde bis zu ihm. Dann packte ich meine Sachen um und machte mich auf die letzten 270 km nach Dortmund. Völlig fix und fertig kam ich Montag morgens um 5.30 Uhr zuhause an und schließ erst einmal aus.



Das Treffen hat großen Spaß gemacht und ich hoffe, daß bei den nächsten der K 70 ein wenig zahlreicher vertreten sein wird.

Ingo Menker

"Das ist der Nachfolger vom Ro 80."

**"Und nun schalten wir den Kassettenrekorder wieder aus."
Hollandtreffen vom 05.Mai 1996**

Wir trafen uns am Vormittag in Meddo an "Der alten Post". Vor Ort waren mehr als 10 K 70. Nachdem wir uns alle begrüßt hatten, verteilten die holländischen Gastgeber Kassetten für die mystische Sagen- und Märchenfahrt durch das deutsch-holländische Grenzgebiet. Es gab dabei viel zu sehen, z.B. einen Naturpark mit Flamingos, eine große Grube, in der man Fossilien finden konnte, eine schöne alte Kirche, ein Wasserkraftwerk, und nicht zuletzt viele K 70.



Nach einigen Stunden kehrten wir wieder zur alten Post zurück, wo wir den Tag mit einem Teilemarkt und einem warmen Getränk auf Kosten unserer Gastgeber in fröhlicher Runde beendeten. Wir bedanken uns herzlich für dieses schöne Treffen.

Rotes Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung gemäß Par.49

Ausnahmereverordnung (StVZO)

Anfang Juni 1995 erkundigte ich mich beim Straßenverkehrsamt Paderborn nach den Bedingungen eines roten Kennzeichens.

Ich hatte die Absicht, 8 Fahrzeuge darauf anzumelden. Für ein Fahrzeug, ein Opel Olympia Bj.51 war kein Fahrzeugbrief vorhanden.

Folgende Schritte wurden unternommen:

- 1.) am 16.6.95 Auskunftersuchen beim KFZ-Bundesamt für eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (für den Opel)
- 2.) am 20.6.95 Rückfrage von KBA, das Fahrzeug sei nicht im Register
- 3.) am 5.7.95 Bestätigung vom KBA, Gebühr 7,80 DM
- 4.) am 7.8.95 Amtliches Führungszeugnis über die Gemeinde beantragt, Gebühr 15 DM
- 5.) am 7.8.95 das günstigste Versicherungsangebot (von dreien erhalten - 453,10 DM) - mit Doppelkarte zur Anmeldung
- 6.) am 8.9.95 Zuteilung des roten Kennzeichens, begrenzt für ein halbes Jahr für 6 Fahrzeuge, Gebühr 148,60 DM
3 rote Kennzeichen, Kosten 39 DM

Nun eine Besonderheit:

Die für das rote Kennzeichen vorgesehenen Fahrzeuge sollten alle noch TÜV haben. Nur zwei von meinen Fahrzeugen hatten TÜV.

Mit dem Abteilungsleiter des Verkehrsamtes traf ich folgende Vereinbarung: Jedes weitere in Betrieb zu nehmende Fahrzeug kann mit dem roten Kennzeichen zum TÜV gefahren werden. Weist der Bericht keine Mängel auf, wird er er beim Verkehrsamt vorgelegt und der besondere Fahrzeugschein ausgestellt.

Ansonsten müßte ja für jedes Fahrzeug ein normales rotes Kennzeichen mit Doppelkarte besorgt werden. Dadurch entstünden neben den TÜV-Gebühren nochmals 40 DM für das rote Kennzeichen und 60 DM für die Versicherung extra. Alle 6 vorgesehenen PKW hätten sonst zur Anmeldung eine TÜV-Abnahme haben müssen.

Im Herbst und Winter 1995/96 hätte ich sowieso nicht alle Fahrzeuge fahren können, deshalb beschränkte ich mich auf zwei Anmeldungen.

- 7.) für jedes nun anzumeldende Fahrzeug entstehen 20 DM Gebühren
- 8.) vier Wochen vor Ablauf der Zuteilung (Anf. Februar 96) erneute Beantragung eines Führungszeugnisses, Gebühr 15 DM
- 9.) am 4.3.96 wurde die Zuteilung für 3 Fahrzeuge um ein Jahr bis zum 4.3.97 verlängert, Gebühr 11 DM
- 10.) am 4.12.95 Bescheid vom Finanzamt über KFZ-Steuern (ab 21.10.95): 375 DM

entstandene Kosten: 1084,50 DM

Endbetrachtung Vorteile:

- a) alle TÜV-abgenommenen Fahrzeuge können einzeln zu Fahrten zu Oldtimer-Veranstaltungen sowie Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten genutzt werden
- b) ASU ist nicht erforderlich (vor Erstzul. 1.4.69 sowieso nicht)
- c) es können bis zu 20 Fahrzeuge angemeldet werden

Nachteile:

- a) Fahrzeuge müssen älter als 20 Jahre sein
- b) alle zwei Jahre TÜV-Abnahme für jedes angemeldete Fahrzeug

erforderlich

- c) ab 21.10.95 je Jahr 375 DM Steuern, bei Fahrzeugen unter zwei Litern Hubraum ein Nachteil
- d) jedes Jahr Verlängerung erforderlich, 11 DM Gebühr
- e) Privat- und Berufsfahrten sind nicht zulässig
- f) Vorlage des Fahrtenbuches jedes Jahr zum Abstempeln

Restimee:

Ein Kostenvergleich ergab, daß sich für ein bis zwei Oldtimer ein rotes Dauerkennzeichen nicht lohnt. Wer z.B. eine KFZ-Haftpflichtversicherung mit 30% Beitragssatz hat, für den ist eine normale Zulassung sinnvoller, auch wenn zwei Oldies wechselweise an- bzw. abgemeldet werden.

Ausschlaggebend für mich war, daß ich mit dem roten Kennzeichen bis zu 8 Fahrzeuge bei entsprechenden Anlässen fahren kann und diese mal in Abständen bewegt werden können.

Hinzu kommt, daß in absehbarer Zeit wohl Rentner werde und dann mehr Zeit haben werde, diese Autos zu bewegen.

Die seinerzeitige Euphorie der "Markt" teile ich nicht.

Für die DEUVET und die Oldtimer-Clubs gibt es also zur Darstellung und Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes noch viel zu tun.

Josef Wasmuth
Bäumerweg 1
33178 Borchen
05251/39206

Anmerkungen:

Der Nachteil in puncto Steuern dürfte entfallen, sobald die neue KFZ-Steuer eingeführt wird.

Ein wichtiger Punkt, der noch nicht angesprochen wurde, ist der, daß die Fahrzeuge zwar alle zum TÜV müssen, der jeweilige Fahrzeugbrief jedoch verfällt, wenn der Wagen innerhalb der Gültigkeit des Briefes nicht regulär mit schwarzen Kennzeichen angemeldet wird.

Ein für 5 Tage gültiges Kennzeichen bekommt man heute nicht mehr für 60 DM Versicherungsbeitrag. Als ich Arnes K 70 für das Salzgittertreffen diese Nummern verpaßte, war ich über den Preis erschrocken - über 170 DM. Der Preis sei absichtlich so hoch, erklärte mir die Kollegin aus der KFZ-Abteilung, da zum einen die Verwaltungskosten genauso hoch wie bei normalen Verträgen seien, außerdem wurden rote Kennzeichen häufig mißbraucht (getürkte Unfallschäden, Weiterbenutzung nach Ablauf etc.), so daß die nun sehr hohen Beiträge nicht dazu animieren sollen, rote Kennzeichen zu beantragen.

Und noch etwas.

Diese roten Oldtimerkennzeichen haben nichts mit den Oldtimer-Tarifen in der normalen Versicherung zu tun. Das ist eine normale KFZ-Versicherung wie jede andere auch, nur daß der Beitrag speziell für Oldtimer berechnet wurde (vergleichbar mit Tarifen für Wohnmobile, Taxis oder Kehrmaschinen).

Kurze Zusammenfassung:

Das rote Kennzeichen ist sinnvoll für Sammlungen, eine andere Oldtimerversicherung; wenn man den Wagen ansonsten als Zweit-

wagen mit 125% Beitrag anmelden müßte. Das bringt umso mehr Ersparnis, wenn es sich um einen Oldtimer handelt, der normalerweise hoch eingestuft werden würde. Für uns als K 70-Fans hat dieser Punkt aber keine Bedeutung, da der K 70 ziemlich weit unten eingestuft ist.

Wer für seinen K 70 einen gültigen Brief hat und eine gute Ra-battklasse in der Versicherung erreicht hat, sollte seinen Vertrag behalten. Der Beitrag für eine Oldtimerversicherung mit schwarzen Kennzeichen ist nämlich ein Festbeitrag wie bei Motorrädern und Wohnmobilen, d.h. man rutscht nach einem unfallfreien Jahr nicht in eine günstigere Schadenfreiheitsklasse. Wenn man kein Auto regulär anmeldet hat, wird man nach 6 Jahren bei einer Neuanschreibung eine Klasse höher eingestuft. Für jedes weitere Jahr eine weitere Klasse.

Und noch'n Versicherungstip:

Wenn man seinen Wagen über den Winter ab- und nur in den Sommermonaten (regulär) anmeldet, sollte man darauf achten, daß der Wagen mindestens ein halbes Jahr und ein Tag angemeldet bleibt, damit man im nächsten Kalenderjahr einen besseren Schadenfreiheitsrabatt bekommt. Bei kürzeren Zulassungszeiten verbleibt der bisherige Satz.

Ingo Menker

Das Drama mit der Oldtimerzeitung

Die nachfolgenden vier Seiten stammen aus der Juliausgabe des englischen Oldtimermagazins "Popular Classics".

Auf dem NSU-Treffen in Leatherhead machte mich ein englischer 1000 C-Fahrer darauf aufmerksam. Natürlich wollten Jos und ich auch dieses Heft haben. Damit fing das Drama an. Trotz intensiver Suche gab es in Leatherhead diese Ausgabe nicht. Irritierend, denn in England gibt es Zeitungsläden, die fast schon Supermarktcharakter haben.

"Popular Classics", so wurde mir gesagt, sei ein neues Magazin, welches aber in Kürze mit der bekanntesten Zeitschrift "Practical Classics" vereinigt werden sollte. Während der Sightseeing-Tour durch London fragen wir bei jeder Gelegenheit nach-Fehlanzeigen. Einige kannten das Heft gar nicht, einige waren ausverkauft, andere hatten das Magazin seit Monaten nicht mehr im Angebot. Auf dem Platz zurückgekehrt, stellten wir fest, daß Frits Hansen bereits eins hatte (aus London), Michael Kahn auch (irgendwo von einer Autobahntankstelle).

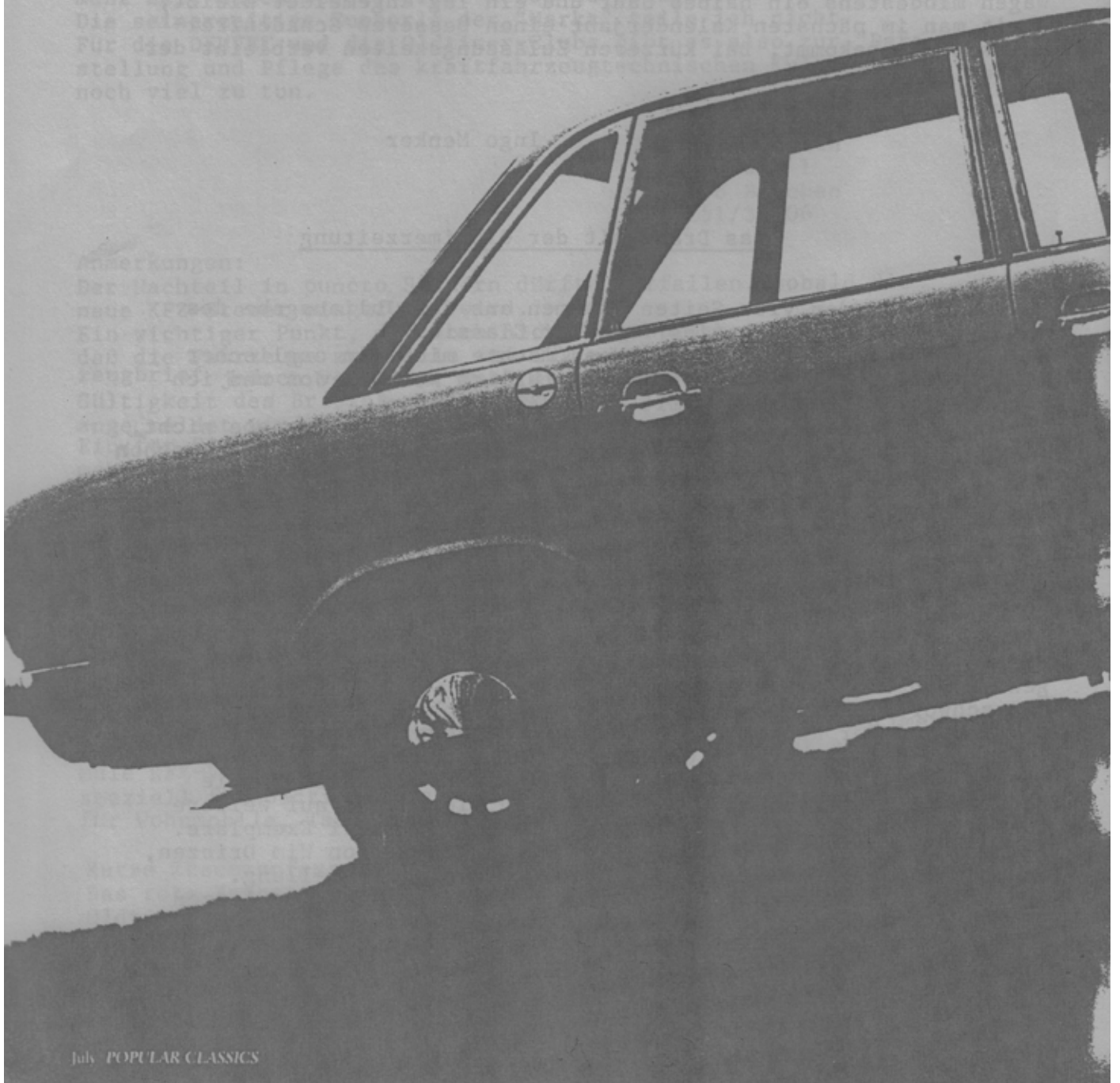
Wir schworen uns, daß wir die Insel nicht ohne Hefte verlassen werden. Auf der Rückfahrt hielten wir an jeder Autobahntankstelle, fuhren bei größeren Ortschaften ab und suchten jede Tankstelle, bzw. Kiosk heim - nichts. Teilweise telefonierten die Händler mit Kollegen oder andere Kunden wiesen uns auf weitere Geschäfte hin. Im achtzehnten Laden fanden wir zwei Exemplare. Allerdings wollten wir ein paar mehr mitnehmen. Von Wim Driezen, der auch eines suchte, hatte ich z.B. auch eine Bestellung. Schließlich schickte ich von Dortmund aus Stephen meine letzten Pfund, mit der Bitte, mir noch ein paar Hefte zuzuschicken. So kann man bei den einfachsten Sachen große Aufregung erleben.



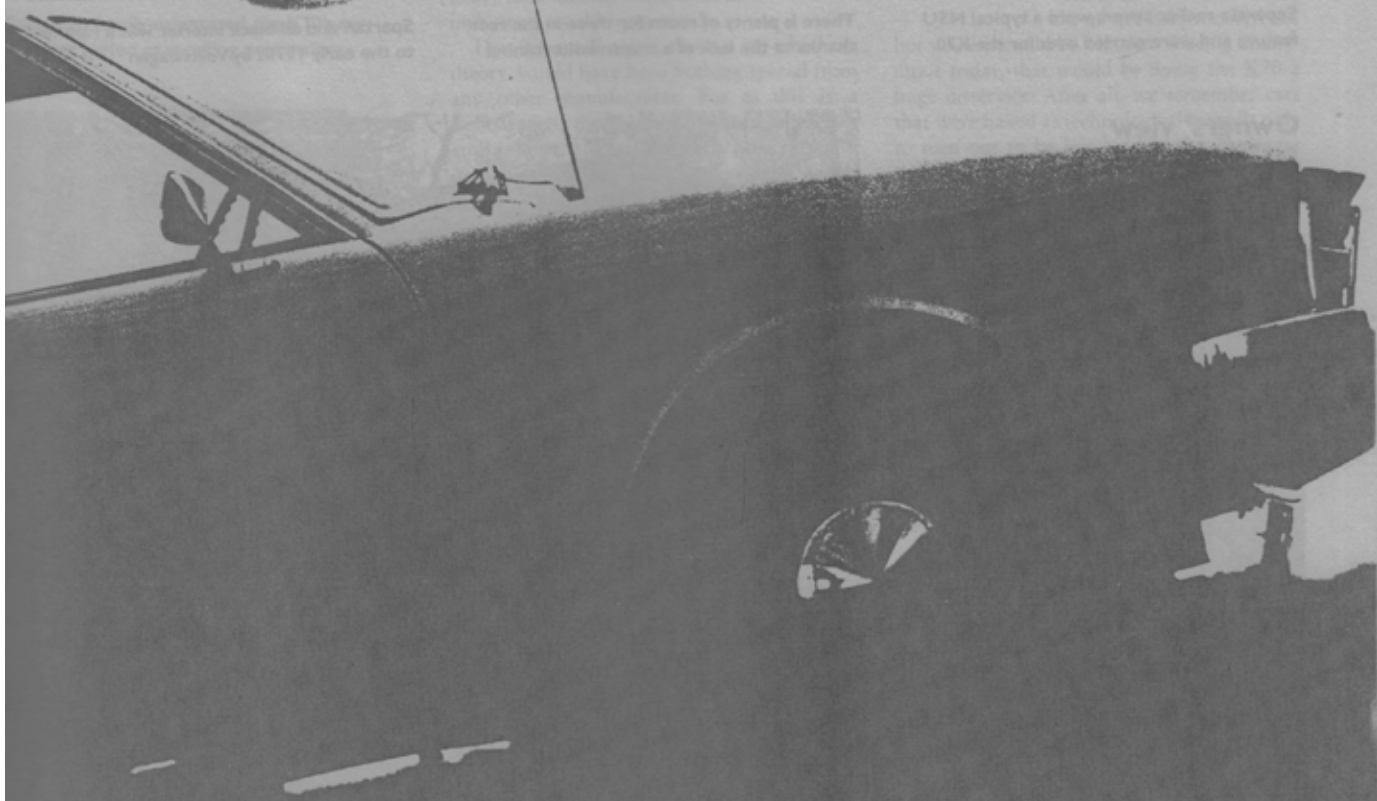
There are some cars that
have completely
disappeared in
people's minds, none
more so than
Volkswagen's K70. Danny
O'Driscoll grabbed his
archaeologist's pick and
began digging for the
truth

Photos by John Colley

MISSILE



ng links



There are several pretty effective ways of getting into a verbal fight when you're talking cars. You could say that Farina Oxford A60s are the best cars ever built, or that TRs are driven by nancy-boys.

But if you want the ultimate way of provoking a reaction, say that the Volkswagen Golf was not the first water-cooled VW. And, for good measure, throw in the fact that it wasn't the first front-wheel-drive VW either. First, you'll be met with scorn and derision, then hoots of laughter at your wayward idea. I mean, come on, everyone knows that the Golf followed the Beetle, not to mention the Passat and Scirocco.

Er, no, it didn't. There was another car that totally changed VW's direction as a car manufacturer and that was the K70. Admittedly it wasn't a Volkswagen design but virtually all were badged as Wolfsburg products.

When VW bought NSU in 1969, they inherited the K70 design that attempted to correct the problems of the Ro80, a car which had been extremely well received by the pundits but couldn't match its plaudits with engine reliability. So rather than persevere with the Wankel-engined car, NSU returned to traditional theory for their Ro80 successor and opted for an in-line four with water cooling, itself something of a break for the Neckarsulm company - pumping out either 75 or 90bhp.

If there was one defining point when VW's change from a manufacturer warning over an ageing design to one that would lead cars into the latter part of the 20th Century, it was the launch of the K70 in 1970. And the surprising thing about the K70 now is that it doesn't feel like a car a quarter of a century old.

Of all the cars carrying the classic moniker I've driven, the K70 is unique. It just doesn't feel like an elderly motor car. It's more like an ordinary family saloon of the mid 1980s, much easier to live with than cars of a comparable vintage. But a mere 7,000 were imported into this country, and unlike the Cortina or Victor, a minute number survive.

If it wasn't for people staring at the car, try ▶

Ein persönlicher Abschied vom Blei

Unser 10. int. **K70** Treffen rückte näher und somit wurde es Zeit, den **K70** für das Treffen fit zu machen. In einer Anwendung von Großzügigkeit und Bastelwut gönnte ich ihm neue Festsättel, Bremsschläuche, einen neuen Hauptbremszylinder und natürlich frisches blassgelbes Blut für's System. An den vorderen Federbeinen wurden die Gummiteile ersetzt. Die Hinterachse kam auch nicht zu kurz und bekam eine neue Feder spendiert (die oberste Windung war gebrochen). Ausserdem habe ich auf beiden Seiten die obere Federbeinaufhängung erneuert (Stützrohr, Gummis, usw.).

Dann die Schmierfingerabdrücke vom Lack geputzt und auf zum TÜV u. ASU. Alles paletti, sogar die ASU-Plakette paßt jetzt zur Wagenfarbe.

Auf dem Rückweg dann zur Tankstelle; und ich denk', gönnte ihm für die lange Tour mal wieder 'nen vollen Tank Super verbleit, dann gleich ab in die Garage. Dort konnte er bis zum Treffen noch ein paar Tage vorschlafen.

Aber irgendwie waren meine obigen Anwendungen noch nicht ganz abgeebbt und mir fiel ein, daß ich noch einen guten gebrauchten Vergaser liegen hatte, den könnte ich ihm ja auch noch gönnen. Der war nämlich noch mindestens 200 000 km jünger. Gesagt, getan.

Probelauf: Springt sauber an, Drehzahl geht hoch, geht runter, rauf, runter, usw., holper, holper, aus. Bei jedem Versuch dasselbe. Gesamte Grundeinstellung nochmal überprüft, alles okay. Vergaser wieder raus, noch 'nen anderen rein, wieder dasselbe. Nach dem dritten Vergaser und Versuch, alle drei, samt Startautomatik, zerlegt und die besten Teile, Membranen usw., in den Jüngsten eingebaut. Mein Ehrgeiz sagte mir, den mußt du zum Laufen kriegen. Schietepiepen, war wohl nix.

Inzwischen waren drei Bastelabende ins Land gegangen und am nächsten Morgen sollte es losgehen. Ehrgeiz beiseite, alten Vergaser wieder eingebaut, ein bisschen besser, aber immer noch sch.ße. Ließ sich im Leerlauf nur mit hoher Drehzahl und überfettetem Gemisch zum Nichtausgehen überreden. Es wurde dunkel, Nase voll, Garage zu, Feierabend. Zu Hause kam eine vage Ahnung hoch, alle Vergaser können doch nicht einen ähnlichen Fehler haben und beim TÜV u. ASU lief er noch prima. Das war mir noch nie passiert, es konnte logischerweise nur noch am vorher getankten Super verbleit liegen und ich stellte mich schon seelisch darauf ein, leider wieder mit dem Passat fahren zu müssen. Ach was, versuch's einfach, wenn es denn der Sprit sein sollte, muß er ja irgendwie wieder raus.

Am Pfingstsamstag um 6³⁰ zur Garage, den Leerlauf auf 2000 Touren gestellt, um das ständige rauf und runter der Drehzahl zu kompensieren und ein Ausgehen zu vermeiden (die Nachbarn haben sich bestimmt gefreut, so geweckt zu werden). Dann ging's los, bei strömenden Regen, vorsichtshalber die ersten 100 km auf der Straße, um nicht evtl. auf dem Seitenstreifen der Autobahn liegen zu bleiben. Bei niedriger Geschwindigkeit mußte ich dauernd mit schleifender Kupplung die hohe Leerlaufdrehzahl abfangen. Bei höherer Geschwindigkeit lief er besser. Unterwegs habe ich mir dann einen trockenen Platz unter einer Brücke gesucht und noch eine $\frac{3}{4}$ Stunde herumprobiert, um bei Betriebstemperatur eine optimalere Einstellung zu erreichen. So, jetzt war's mir egal, ab zur Autobahn, um mit überfettetem Gemisch und hoher Drehzahl das Zeug schnell wieder loszuwerden. Auf der Autobahn überholte ich Josef Wasmuth, immer die Tankuhr im Auge. Endlich stand sie auf halbvoll, auf ging's zur nächsten Raststätte und Super Plus getankt.

Da, ein vertrautes Motorengeräusch, Josef kam um die Ecke, hielt an, stellte den Motor ab, ein fürchterlicher Knall mit ebensolcher Russwolke, alles zuckte erschrocken zusammen. Aha, noch einer mit 'nem Problem.

Auf dem Parkplatz konnte ich meinen Vergaser dann schon auf 1200 Touren runterregeln, zwar noch ein bisschen stotterich, aber schon besser. Erst nach dem vierten Nachtanken lief er wieder prima.

Mein Verdacht hatte sich hiermit bestätigt und ich hatte drei Abende völlig umsonst herumgebastelt.

Vermutung: Da der Marktanteil von verbleitem Sprit schon unter 5% liegt, war er wahrscheinlich schon ziemlich alt und auch noch den langen Winter über im Tank, ohne ergänzt werden zu müssen. Auch Benzin kann sich nach längerer Lagerung chemisch verändern und vor allem Kondensat aufnehmen.

Nach diesem Aha - Erlebnis, werde ich nicht mehr wie bisher, jedes 4.-5. Mal verbleit tanken, sondern nur noch Super Plus. Einige praktizieren dies schon länger ohne Probleme. Mit einem Oldie fährt man ohnehin keine Dauerhöchstdrehzahlen mehr. Manche Tankstellen führen schon jetzt kein Super verbleit mehr.

Es hieß damals schon, bei der Einführung von Bleifrei, daß Motoren mit Alu-Zylinderköpfen weniger Probleme bekämen, da bei ihnen in der Regel qualitativ besseres Material für die Ventilsitzringe verwendet worden wäre. Dies soll auch beim K70 der Fall sein.

Wer auf Nummer Sicher gehen will, kann seinen Zylinderkopf umrüsten lassen, oder die, inzwischen auf dem Markt befindlichen, Ersatzstoffe verwenden. Rechnerisch soll es sogar billiger sein, als Verbleit zu tanken, da eine Dose für mehrere 100 Liter reichen soll.

Anbieter sind z.B.: Aral, Liqui Moly, Shell OK-Plus Ventilschutz, Castrol TBE.

Kat.-tauglich ist bisher nur Castrol TBE, mit dreijähriger positiver Erfahrung in Österreich. BP will in Österreich dem Super Plus ein Ersatzmittel beimischen, dies müßte dann ja auch Kat.-tauglich sein. Die Ersatzstoffe werden von der Mineralölindustrie auf eigene Verantwortung vertrieben und getestet. Eine Freigabe der Ersatzstoffe von der Autoindustrie für ihre Motoren gibt es bis jetzt nicht. JB.

"Guck mal, ein alter Audi 100."
"Sieht aus, wie ein Audi 80."

Nr.	Benennung	Stück	anzubauen/anzubringen	zu beachten beim einbauen/zusammenbauen	Hinweise
1	Abdeckhaube	1			
2	Füllstift (Schaumgummi)	1			
3	<i>"Der hat 'nen Schweineha ken." (Gemeint war die Anhängerkupplung)</i>				

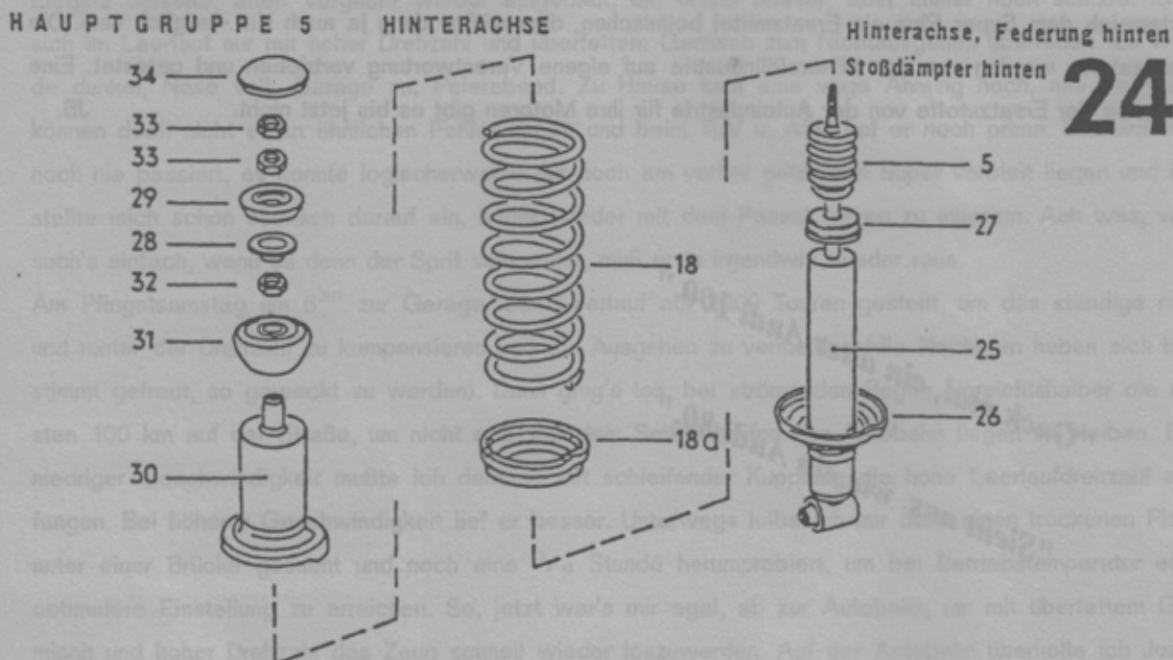
TECHNIK, TRICKS & TIPS

Betrifft: Poltergeräusche an der Hinterachse.

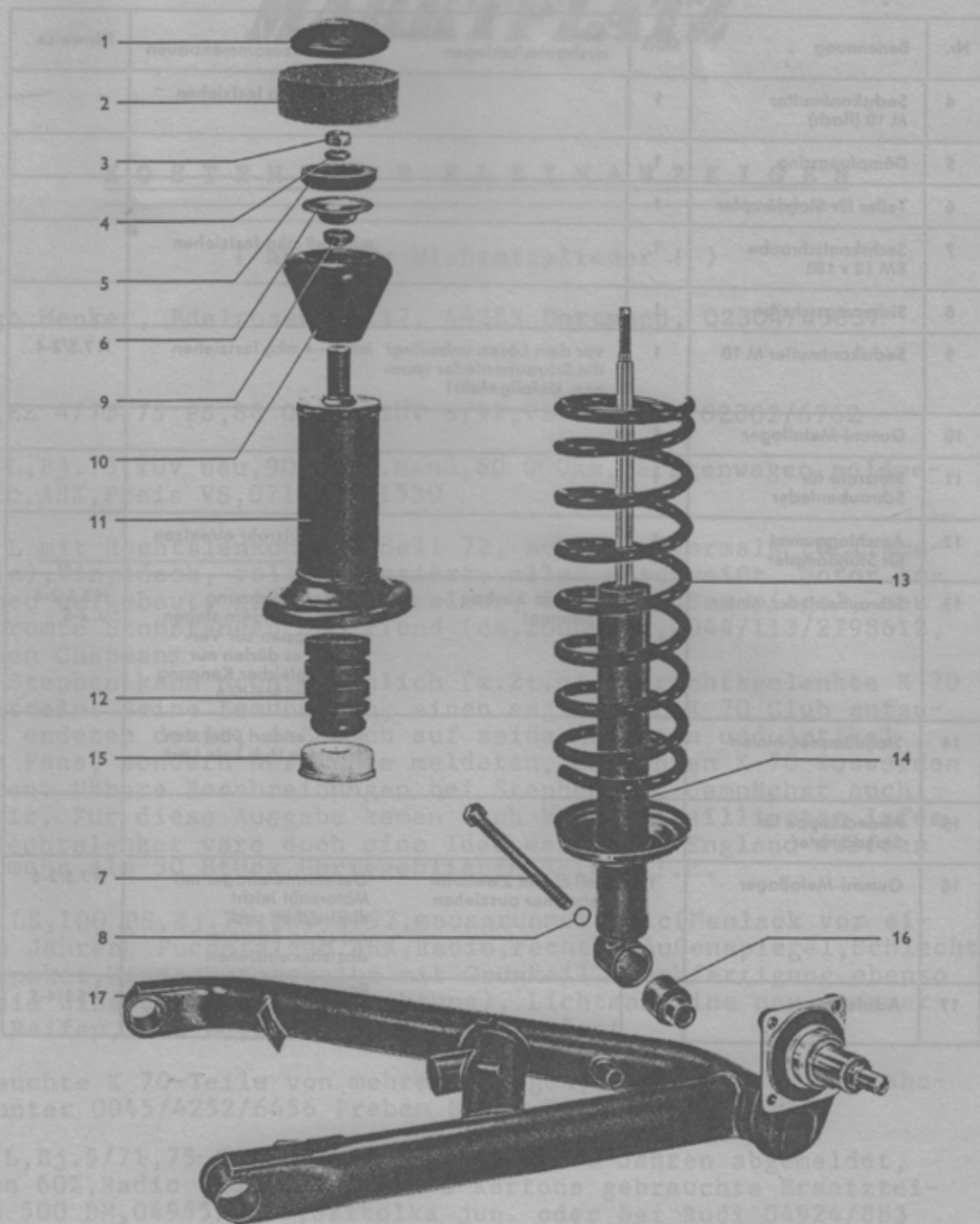
Wenn leichte, in der Regel gleichmäßige Poltergeräusche, auch auf ebener Fahrbahn, von hinten zu hören sind, kann das an dem großen Gummimetallager (Pos. 31) oben auf dem Stützrohr (Pos. 30) des Federbeines liegen. Das Gummi ermüdet im Laufe der Zeit und wird weiter nach unten gedrückt. Zwischen dem Gummimetallager und dem oberen Dämpfungsring (Pos. 29), in den der Befestigungsteller (Pos. 28) eingeknüpft wird, entsteht Spiel. Es ist dann, für das dazwischenliegende Blech des Federbeindomes, keine Klemmwirkung und Mittenfixierung in der Bohrung mehr vorhanden. Der Befestigungsteller mit dem Dämpfungsring hängt dann in der Luft.

Abhilfen:

1. Gummimetallager auswechseln.
2. Kurzfristiges Provisorium: Falls die Gewindelänge auf der Kolbenstange ausreicht, Befestigungsteller verkehrt herum draufsetzen (keine einwandfreie Mittenfixierung!).
3. 3-4 mm dicke Distanzscheibe auf den Deckel des Stützrohres legen. Die Bohrung in der Distanzscheibe muß so groß sein, daß die Schweißnaht mit dem Bund des Führungsrohres für die Kolbenstange durch sie hindurchpaßt. Das Gummi kann dann nicht mehr bis auf den Deckel durchsacken. Zusätzlich kann man evtl. noch den Befestigungsteller etwas flacher pressen (Dämpfungsring dabei abnehmen), oder noch eine Gummischeibe unterlegen. JB.

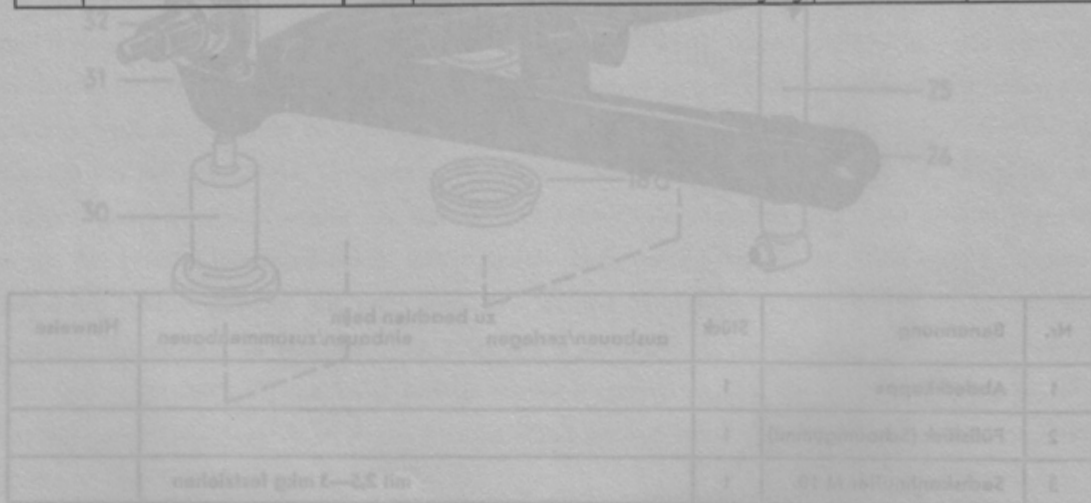


H 7.5 Radaufhängung Modell 481



Nr.	Benennung	Stück	zu beachten beim		Hinweise
			ausbauen/zerlegen	einbauen/zusammenbauen	
1	Abdeckkappe	1			
2	Füllstück (Schaumgummi)	1			
3	Sechskantmutter M 10	1		mit 2,5—3 mkg festziehen	

Nr.	Benennung	Stück	ausbauen/zerlegen	zu beachten beim einbauen/zusammenbauen	Hinweise
4	Sechskantmutter M 10 (flach)	1		mit 1—2 mkg festziehen	
5	Dämpfungsring	1			
6	Teller für Stoßdämpfer	1			
7	Sechskantschraube BM 12 x 180	1		mit 8—9 mkg festziehen	
8	Sicherungsscheibe	1		erneuern	
9	Sechskantmutter M 10	1	vor dem Lösen unbedingt die Schraubenfeder spannen, Unfallgefahr!	mit 3—4 mkg festziehen	H 7.5/2-4
10	Gummi-Metallager	1			
11	Stützrohr für Schraubenfeder	1			
12	Anschlaggummi für Stoßdämpfer	1		in das Stützrohr einsetzen	
13	Schraubenfeder, hinten	1	vor dem Ausbau spannen!	Farbkennzeichnung beachten, Federn stehen in 3 Gruppen zur Verfügung, es dürfen nur Federn gleicher Kennung eingebaut werden	H 7.5/2-4 u. 2-5
14	Stoßdämpfer, hinten	1		prüfen, er darf über den gesamten Hub kein Loch haben	
15	Abdeckkappe für Stoßdämpfer	1			
16	Gummi-Metallager	1	mit einem Zweiarm-abzieher ausziehen	Gummi-Metallager mit Motorenöl leicht einstreichen und mit einem Zweiarm-abzieher einziehen	H 7.5/2-6
17	Achsenlenker	1		Radlagerzapfen mit Winkel und Schiebelehre auf Verbiegung prüfen	V 5.1/4-5



Rotes Kennzeichen zur vielbelegten Veranstaltung gemäß Par. 42



Im Tunnelzug kam man sich vor wie in einem auf die Bahn verladene- nem Parkhaus. Aber von dem Fahren selbst mer- kte man kaum etwas. Zur Belustigung des Personals gab es ein ausführliches Picknick auf einer K 70-Motor- haube. Bis Antwerpen fuhren wir gemeinsam, auch mit Fahrerwechseln. Zum Glück waren die Beamten an der französisch- belgischen Grenze mit einem polnischen Lie- serwagen beschäftigt. Eine Kontrolle der bei- den K 70 hätte sie

wohl ziemlich irritiert. Im englischen saß ein deutscher Fahrer, im holländischen ein englischer, wobei sich die Papiere der Fahrer im jeweils anderen Fahrzeug befanden.

in Antwerpen trennten wir uns und Jos und ich fuhren todmüde bis zu ihm. Dann packte ich meine Sachen um und machte mich auf die letzten 270 km nach Dort- mund. Völlig fix und fertig kam ich Montag morgens um 5.30 Uhr zuhause an und schlief erst einmal aus.



Das Treffen hat großen Spaß gemacht und ich hoffe, daß bei den nächsten der K 70 ein wenig zahlreicher vertreten sein wird.

Ingo Henker

"Das ist der Nachfolger vom Ro 80."