

Ausgabe 3/2012

K70 - POST

Mitgliedermagazin des 1. Internationalen K70-Club e.V.



PFINGSTTREFFEN 2012:
OH DU SCHÖNER WESTERWALD

VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.

1. Vorsitzender: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz

Lindenstraße 12

32791 Lage, Telefon: + 49 (0) 52 32/6 38 96 oder +49 (0) 57 32/68 90 88

2. Vorsitzender: Internationale Kontakte

Ingo Menker

Goethestraße 19a

46514 Schermbeck • Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

3. Vorsitzender: Teilenachfertigung; Kontakt bitte vorrangig per eMail

Markus Retz

Ohmstraße 57

60486 Frankfurt • Telefon: +49 (0) 1 71/8 79 61 33 • eMail: markus.retz@arcor.de

4. Vorsitzender: Schriftführer

Dirk Johannesmeier

Mathias-Hess-Straße 48

69190 Walldorf • Telefon: +49 (0) 1 73/8 61 39 56 • eMail: dirk.joha@web.de

5. Vorsitzender: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

André Marquardt

Bürgermeister-Heitmann-Straße 76

21217 Seevetal • Telefon: +49 (0) 40/7 60 96 67 • eMail: fischkoep@t-online.de

Redaktion:

Titelblatt, Impressum, Layout:

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber

+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: akernke@gmx.de

Titelfoto: Andreas Kernke

Burghotel Grenzhausen

Marktplatz, Versand:

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck

+49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

Druck: Laserline, Berlin

Auflage: 250 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: 1. Ausg. am 1. Dezember,

2. Ausg. am 1. März, 3. Ausg. am 1. Juni, 4. Ausg. am 1. September.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

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

Webmaster: Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

Kontaktadresse Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71

1121 DD Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

Mitgliederkontakt:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

Bankverbindung 1. Int. K70 Club e.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Clubkonto Holland:

Rabobank
Rekeningsnummer 357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren





von Jörg Ballwanz

In der letzten Zeit habe ich seit Längerem mal wieder an den Autos gebastelt. K70, Passat und Golf müssen dieses Jahr zum TÜV. Dabei konnte man mal wieder feststellen, alles was neu ist, muss nicht unbedingt besser sein; das trifft auf die Technik zu, aber vor allem die Reparaturfreundlichkeit ist wesentlich schlechter geworden. Dies bestätigen auch immer wieder »alte Werkstatthasen«, die noch gelernt haben, auch die heutigen Oldtimer zu reparieren und somit auch entsprechende Vergleiche ziehen können.

Heutzutage lernen sie nur noch Baugruppen tauschen. Wenn dann ein Problem auftritt, welches aus diesem Schema fällt, haben die ein Problem. (Dies Thema hatten wir schon mal bei einem Tischgespräch). Da war z.B. die untere Halteschraube vom Stossdämpfer abgerissen und das Gewindestück steckte noch im Gehäuse; ich kam in der VW-Werkstatt gerade draufzu, wie der junge Monteur versuchte, mit einem schraubendicken Bohrer, auf der schiefen, unebenen Bruchfläche ohne die Mitte anzukörnen, den Bohrer anzusetzen. Er rutschte natürlich immer wieder zur Seite weg. Als ich ihm dann erklärte, er müsse erst genau die Mitte ankörnen und dann erst mit einem kleinen Bohrer, der noch vom Körnerpunkt aufgenommen werden kann, vorbohren, damit die nächst grösseren Bohrer eine Führung haben, fragte er mich, ob ich das nicht machen könnte, die Bohrer lägen im Werkzeugschrank. Alle völlig abgelutscht, einschliesslich der in der Bohrmaschine. Warum schleift die keiner; kann keiner mehr, ob ich das nicht auch machen könnte. Na ja, er kann auch vielleicht beim Zugucken noch was lernen. Man bohrt am besten stufenweise, mit immer etwas grösseren Bohrern bis kurz vor dem Kerndurchmesser (nicht des Aussendurchmessers!!) des Gewindes, denn dann hat man die Chance, die Mittigkeit noch immer etwas zu korrigieren. Da Schrauben gehärtet sind, sucht sich sonst der Bohrer den Weg des geringsten Widerstandes in das umgebende weichere Material, dann ist dann wirklich ein Baugruppentausch fällig. Das konnte beim Oldtimer zum Ersatzteilproblem werden. Es gibt für solche Zwecke auch Schraubenausdreher, man muss dann eine passende Bohrung zum Ansetzen des Drehers bohren. Wenn das abgebrochene Stück festge-



gammelt ist, klappt diese Methode meist nicht.

Thema Bremsen; während es beim K70 selten Probleme durch Schmutzablagerungen im Bremsklotzbereich gibt, hab ich bei den neuen Systemen schon öfter Probleme festgestellt. Der Vorteil beim

K70 ist das innenliegende Scheibenbremssystem und die Bolzenfixierung der Bremsklötze. Die neuen Bremssättel haben eine winkelige Gleitfläche für die Klötze, an denen dann die Anschlagnasen der Klötze anliegen sollen, um ein Durchrutschen Richtung Achse zu verhindern. Die an den Klötzen angenieteten Federbügel sollen sie dann am Anschlag fixieren und somit auch das Zurückrutschen in die Gegenrichtung verhindern. Beim K70 wird beides durch die Steckbolzen verhindert. In der grauen Theorie und völliger Sauberkeit funktioniert das neue System auch, doch in der Praxis gibt es oft Probleme, da im Radbereich durch Aufwirbelung alles sehr schnell verdrecken kann, entsteht auf der Gleitfläche und in der Gleitmulde für die Federbügel eine extrem harte Kruste aus einer Mischung von Dreck, Bremsstaub, Salz und Rost, die die Beweglichkeit der Bremsklötze behindert und auch oft zum völligen Verkeilen der Klotze führt. Meist auf der Kolbenseite, da dort durch den direkten Druck des Kolbens und dessen geringere Anlagefläche, als auf der Gabelseite, beim Festsitzen eher verkanten kann. Dies kann man meist durch einseitige Abnutzung des Klotzes erkennen. Eine Schwachstelle am Klotz ist die Nietstelle für die Federbügel, sie bricht manchmal beim Verkanten. Manche sind dann so verkantet, dass man sie nur mit roher Gewalt los bekommt und die festgebrannte Kruste muss natürlich auch ohne Beschädigung der Gleitfläche entfernt werden.

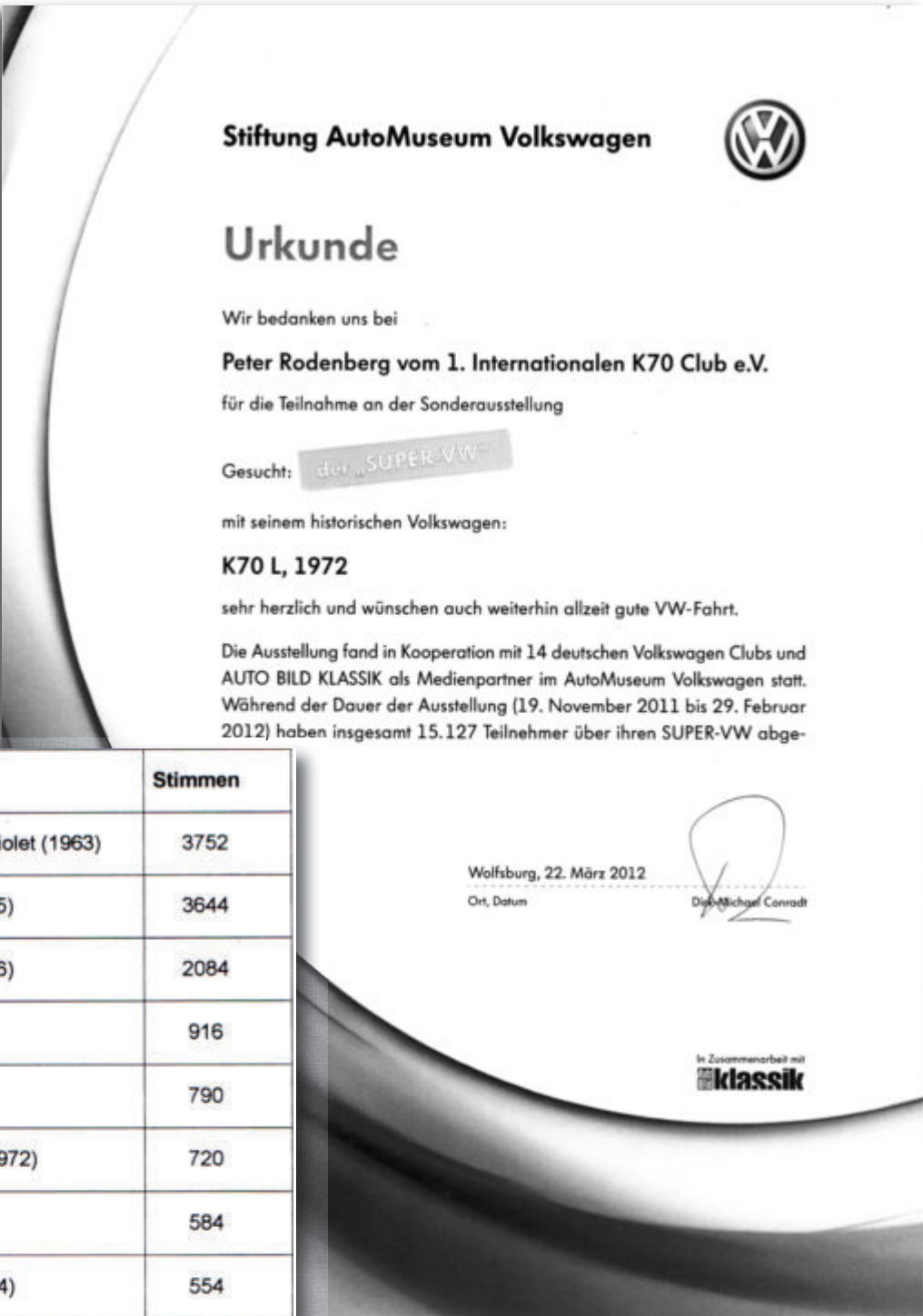
Aufgrund dieser »neuen Errungenschaften« sollte man nicht nörgeln, wenn manchmal beim K70 etwas Fingerfertigkeit beim Klotzwechsel gefragt ist. Ach ja, noch 'nen Vorteil beim K70 in punkto Bremse sind die Bremsschläuche, sie sind so angebracht, dass sie nur minimale Bewegungen mitmachen müssen, was sich positiv auf die Lebensdauer auswirkt, während sie bei den Neuen meist die volle Lenk- und Federbewegung mitmachen müssen mit dem entsprechendem Nachteil. Daher gilt bei diesen Fahrzeugen der erste Blick beim TÜV meist zuerst den Bremsschläuchen.

Aktion »SUPER - VW«: Platz 10 für Peter Rodenberg's K70

Für Peter Rodenberg aus Hillscheid ist sein leuchto- rangefarbener 72er K70 der »SUPER - VW«.

15.127 Teilnehmer haben ihn im Verlauf der gleich- namigen Sonderausstel- lung im AutoMuseum Volkswagen, wo er vom 19. November 2011 bis 29. Februar 2012 zu sehen war (die K70-Post berichtete darüber), auf Platz 10 ge- wählt.

In der AUTO BILD KLASSIK wurde das Er- gebnis veröffentlicht:



PLATZ	SUPER-VW	Stimmen
1	VW Karmann Ghia Cabriolet (1963)	3752
2	VW 1200 Cabriolet (1955)	3644
3	VW 1303 Cabriolet (1976)	2084
4	VW Scirocco (1977)	916
5	VW Käfer 1600i (2003)	790
6	VW T2a/b Feuerwehr (1972)	720
7	VW 1600 L (1968)	584
8	VW Passat Variant (1974)	554
9	VW Eigenbau im Porsche-Stil (1945/52)	496
10	VW K70 L (1972)	390
11	VW 411 E Variant (1971)	353
12	VW Santana (1984)	286
13	VW Rabbit (1976)	283
14	VW Polo (1977)	275

Quelle: AUTO BILD KLASSIK, Auswertung 6. März 2012

Wie Peter bereits vorab vermutete, hatte sein K70 kaum Chancen auf einen der ersten Plätze - tummeln sich dort schließlich solch begehrte »Schönlinge« wie Karmann -, 1200 - und Käfer-Cabrios.

Daher gilt für Peter der olympische Gedanke: Dabeisein war alles - und das will ja auch schon etwas heißen.



Redaktion versus Vorstand

Es war wahrlich kein besonderer Spürsinn nötig, um in der Ansprache »Auf ein Wort« unseres Vorstandsvorsitzenden in der letzten Frühjahresausgabe der »K70-Post« (Ausgabe 2/2012) zwischen den Zeilen lesen zu können. Er beklagte sich ganz offensichtlich laut über die vereinsgemeinschaftliche



Entscheidung des nur einmal im Jahr veröffentlichten Teilepools in der »K70-Post«. Weiterhin wurden wieder die Dienste des Internets an den Pranger gestellt ... wie unspontan und un kreativ mailen doch ist.

Schön, dass es über vierzig Jahre nach seiner Markteinführung noch VW K70 gibt. Schön auch, dass sich unsere illustre Gesellschaft um die Kultur dieses Fahrzeugs bemüht. Wir alle leben jedoch inzwischen im Jahr 2012 und sollten uns MIT der Zeit entwickelt haben. Sicherlich ist es sinnvoll nicht jeder Innovation unkritisch hinterherzulaufen – gerade eine vorbildliche Autorität sollte jedoch nicht derart doktrinär das »Hier und Jetzt« verweigern. Sie hat nämlich im weitesten Sinne eine soziale Positionierung, die in unserem Falle dem K70-Club zugeschrieben ist und dazu führt, dass sich andere Menschen in ihrem Denken und Handeln nach ihr richten.

Nochmal zur Teilepoolliste: es kann doch wohl für niemanden ein Problem darstellen, die jeweils erste »K70-Post«-Ausgabe eines jeden Jahres in greifbare Nähe (z.B. neben das Telefon) zu legen. Damit wäre jedem Interessierten am Telefon sofort geholfen. Die Aktualität der Liste kann allerdings nicht wirklich eine entscheidende Rolle spielen – oder hat auch nur irgendjemand bemerkt, dass aus technischen Gründen in drei Ausgaben des letzten Jahres (2011) ein und dieselbe Liste veröffentlicht worden ist?

Auf Beschluss der Jahreshauptversammlung ist aktuell ein extra Teilepool-Booklet in der Auflage von 100 Exemplaren erstellt worden. Dieses kann bei Bedarf bei Ingo Menker abgerufen werden.

(Tel.: +49(0)28 53/44 80 37 -
eMail: ingo.menker@free-net.de).

In der »bösen, feindlichen« Welt des Internets ist dem 1. Internationalen K70-Club eine Homepage zur Verfügung gestellt worden. Anlässlich des aktuellen Aufstandes sieht es die Redaktion für durchaus gerechtfertigt, alle Mitglieder erneut auf dieses Aushängeschild des Clubs hinzuweisen. Die ehrenamtliche Produktion und Pflege dieser Internetpräsenz ist zeitaufwändig. Finanziert und regelmäßig unterhalten wird »www.k70-club.de« seit über zehn Jahren durch eine private Stiftung. Doch außer allgemein wohlgefälligem Nicken erhielt der Ausführende und Geldgeber für seinen fachlichen und finanziellen Einsatz lediglich eine durch die Internetphobie des Vorstandes hervorgerufene nicht angemessene Missachtung. Nicht ganz fair, oder?

Der Sinn und Zweck unseres Internetauftritts wurde bereits in der vorletzten »K70-Post« (1/2012) ausgiebig erörtert.

Macht Euch mal ernsthafte Gedanken, wie Eure Einstellung zu diesem Medium ist ... und lasst Euch raten: der Besuch unserer Homepage ist definitiv NICHT gefährlich!

Übrigens: seit dem 24. November 2011 ist der 1. Internationale K70-Club auch bei Facebook vertreten.



Voorjaarstreffen K70 Club Nederland: de Elfstedentocht met de K70

von Pim en Anne Marie Tielkemeijer



Op zondag 15 april 2012 trof een groot aantal K70's uit Nederland en Duitsland elkaar weer voor het voorjaarstreffen in Friesland. Er stond een halve Elfstedentocht op het programma, waarbij veel te zien was. De weergoden lieten zich van hun beste kant zien, want het was fris maar prachtig zonnig en stad en land waren rijkelijk met kleur overgoten.

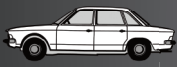
Na de koffie in Sloten begon de circa 100 kilometer lange tocht door mooie plaatsjes waar een rechtgeaarde westerling nog nooit van gehoord had: via Balk, Bargebek, Ruigaburen, Nieuw Amerika, Oudemirdum, Stavoren (he, dat ken ik!) en Molkwerum kwamen we in Hindeloopen aan. Daar konden we op ons gemak de collectie van het Friese schaatsmuseum bekijken.

Van Hindeloopen gaat het verder naar Workum en Bolsward. In Bolsward stoppen we om de Broerkerk te bekijken, een gebouw uit de 13e eeuw dat onlangs is voorzien van een glazen dak. Het is een prachtige mix van oud en nieuw. Een aantal glazen dakpanelen waren gebarsten, zag een opletend clublid. Wellicht is zo'n mooie con-

structie toch niet zo simpel te maken als het lijkt.

Het laatste stukje van de route liep van Bolsward naar IJlst, waar we afscheid namen. Opnieuw konden we op dit stuk van de route genieten van de prachtige seventieskleuren van alle K70's die hier door het mooie landschap krulden en zwierden. Anne en Serge, nogmaals namens alle aanwezigen erg bedankt voor deze prachtige en gezellige dag! We komen zeker nog een keer in Friesland terug. Voor een héle Elfstedentocht.

Anne und Serge, das Friesland-Treffen war sehr schön, wir bedanken uns alle gerne nochmals für den super Ausflug den ihr für uns zusammengestellt habt!



Aus für Hans-Ulrich Neumann

Es war im Mai 2000, als ich meinen ersten K70, den kansasbeigen erwarb, gleich in den 1. Internationalen K70-Club e.V. eintrat und am Jubiläumstreffen in Salzgitter teilnahm.

Das war schon beeindruckend, so viele verschiedene K70, wie ich sie wohl noch nie auf einem Fleck gesehen hatte - und ich habe den K70 ja schon erlebt, als er noch gebaut wurde. Es folgten weitere schöne Treffen, 2002 der Kauf meines marathometallic-farbenen K70, der nur 2004 nicht dabei war, da war ich aber mit dem Kansasbeigen dort. So habe ich seit 2000 kein K70-Treffen verpaßt, war auch auf Treffen der K70-Freunde, auf einem Regionaltreffen im Süden, natürlich zu denen im Norden, auf der Techno Classica, Fototreffen in Salzgitter und vielen kleinen, Nicht-K70-Treffen.



Das Clubtreffen war immer der Höhepunkt des K70-Jahres, dort traf ich all die lieben Menschen, dort wurde Einem geholfen, wenn sich mal das Kupplungsseil zerbröselte oder sonst etwas am K70 »hakte«.

Warum das »war«? Nun, wie eine Straße verläuft das Leben nicht immer geradeaus und führt nicht immer dahin, wohin man will. Bei mir war das im Herbst 2010 die Kündigung, Arbeitslosengeld, dann seit September Arbeitslosengeld II, auch als »Hartz IV« bezeichnet. Das ist sehr wenig, wie allgemein bekannt und verlangt massive Einschränkungen. So meldete ich dann im Dezember meinen K70 ab, 191,- EUR Steuern und 90,- EUR Versicherung im Jahr sind herausgeschmissenes Geld, wenn man mangels Spritgeld ohnehin nicht fah-

ren kann. Der VW K70 ist ja relativ nutzlos, wenn man das Geld für die Treffen nicht hat, da sind mit Benzin und Übernachtung schnell mal eben 500,- EUR für ein Wochenende weg. Der stehende K70 wird nicht artgerecht gehalten und wird dann schnell kaputt gehen, platte Reifen, feste Bremsen usw. Dann sinkt der Marktwert rapide, mehr, als wenn noch Rest-TÜV drauf ist.

Aber es war immer die Hoffnung, daß es besser würde, was aber bis Ende Februar nicht passierte. Auch mein bisheriger Alltagswagen, ein Caddy TDI mußte einem kleineren Fahrzeug weichen, zu dem später. Hier rief der Fiskus happige 295,- EUR Steuer im Jahr auf, die Versicherung für Haftpflicht und Kasko dann auch noch mal über 40,- EUR im Monat. Mit durchschnittlichen 6,7 Litern Diesel auf 100 Kilometern war der Diesel auch nicht so sparsam, wie man ihm nachsagt und der Service war seit 2.000km fällig, kostet auch mal eben 250,- EUR. Dazu haben die Konstrukteure einige sehr teure Zeitbomben in das Auto konstruiert.

Da ist zum einen der Turbolader; wenn der nichts mehr reißt, dann zumindest ein Loch von 1.500,- EUR in die Finanzplanung. Auch das Getriebe soll sich gern einmal einfach zerbröseln und ähnliche Kosten verursachen. Hinzu kam eine K70-Macke: es fing am Radlauf, allerdings an der Kante, an zu rosten. Bei einem gerade einmal sechs Jahre alten Auto!

Wenn einem schon die Familie mal finanziell unter die Arme greifen muß, dann muß man Konsequenzen ziehen, auch welche, die richtig schmerzhaft sind, sonst geht alles den

Bach herunter und dann hat man nicht einmal mehr die Wahl, eine Konsequenz zu ziehen.

So annoncierte ich den K70 in »mobile.de« und erstaunlich schnell meldeten sich mehrere Interessenten, darunter auch der neue Eigner aus dem Großraum Leipzig. An seinen Fragen merkte ich schnell ernsthaftes Interesse, während andere sehr vage blieben und dann für relativ wenig Geld ein perfektes Auto zum »in den Sonnenuntergang fahren« erwartet haben.

Nun soll der K70 richtig zerlegt und restauriert werden, so mit Neulack und allem drum und dran und wird dann in den kommenden Jahren sicher auch wieder zu den Treffen erscheinen. So ist das Leben, einer geht, ein anderer kommt. Mittlerweile hat der gute Mann den

K70 doch erst einmal angemeldet und ist durchaus begeistert vom Fahrverhalten. Auch seine Familie hat den Blauen gleich ins Herz geschlossen. Meine Literatursammlung ist inzwischen auch zu dem netten Herrn gegangen, so daß ich nur noch wenige Dinge besitze, die mit dem K70 zu tun haben.

Es war eine schöne Zeit mit dem K70 und mit dem K70-Club. Mit so Einigen werde ich sicher weiter dann und wann in Kontakt sein, sie vielleicht auch einmal besuchen. Nicht mit dem K70, aber mit einem anderen Fahrzeug, welches auch in Neckarsulm entwickelt wurde, auch seiner Zeit weit voraus war (wie der K70 und der Ro 80) und in sechs Jahren auch nur gut 170.000 Mal gebaut und verkauft wurde. Wenn man boshaft sein will, dann kann man sagen, es war genauso ein Flop wie der K70, aber beide waren einfach die falschen Autos zur falschen Zeit.

Dieser Wagen, der von vielen seiner Fans liebevoll Kugel genannt wird, er wird auch im K70-Club schon gefahren - zwei Audi A2 stehen nämlich in Dreßler bei Andreas im Einsatz. Die Szene hat sich da schon sehr früh gebildet, besondere Autos bringen offenbar immer besondere Menschen zusammen, die eben nicht »irgendein Auto« wollen, sondern es mit Bedacht wählen, egal ob es die »eckige Kiste« K70 oder der kugelige Audi A2 mit seinem abgehackten Heck ist.

Das Alltagsauto, bei mir konnte das nicht ein Golf oder Passat sein, es sollte schon etwas Besonderes sein und ich stelle den K70-Effekt fest; die Leute drehen sich nach dem A2 um, wenn man mit ihm die Straße entlang fährt. Rund 12 Jahre nach seinem Debut sieht er immer noch aus, wie gerade auf dem Markt, zeitlos und elegant - wie der K70 und der Ro 80. Eines hat er aber beiden voraus: Das Schweißgerät bleibt kalt, weil die Karosserie aus Aluminium ist. Das bedeutet kein Rost, des K70-Eigners Traum. Keine Angst vor HU und dem Prüfer, der Schweller und Fersenblech abklopft. War da nicht ein »pappiges« Geräusch am Querträger an der Reserveradmulde?

Viele neue Autos dürfen in Autobahnbaustellen ja wegen ihrer Breite inklusive Spiegel von über zwei Metern nicht überholen. Das betrifft aber weder K70 noch A2. Daß man plötzlich wieder dort parken kann, wo man vorher zähneknirschend mit seinem Dick-schiff vorbeiziehen mußte, das ist schon ein Wert an sich. Und nun ruft der Staat nur noch 94,- EUR Steuer im Jahr auf, die Versicherung bescheidet sich mit 27,- EUR. Da der K70 ja leider die Garage verlassen mußte, ist dort nun Platz für den kleinen Silberling. Übrigens

ein 1,4l Benziner mit 75PS. Das reicht bei knapp einer Tonne Leergewicht locker für K70-LS Fahrleistungen, bei allerdings dem halben Verbrauch.



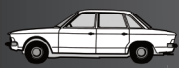
Er tritt ein schweres Erbe an, denn er soll den Nutzwert des Caddy mit der emotionalen Komponente des K70 zu vereinen. Aber ich denke, er kann es, der Kleine.

Den K70 kann man leidlich ersetzen, aber die lieben Menschen des Clubs, die sind einmalig. So verschieden sie sind, sie haben alle das Herz am rechten Fleck. Egal ob es kleine Pflücker sind, die ihr Auto irgendwie zum Laufen bekommen und auch mal einen Liegenbleiber riskieren oder ob es hartgesottene Alltagsfahrer sind - diejenigen, die vor keiner Schweiß- und Schrauborgie zurückschrecken. Oder die »Nur-Fahrer«, die vielleicht noch mal pflegen. Egal ob Mann, ob Frau, ob alleinstehend, in Paarbindung (egal ob gleich- oder verschiedengeschlechtlich) oder in großer Familie leben, ob 1,52m klein oder 2,05m groß, ob diplomatisch oder geradeheraus, es ist eine tolle Gemeinschaft nur durch diese Vielfalt, nicht zuletzt durch die Mitstreiter aus aller Welt. Und einer, einer ganz allein hat sie zusammengebracht und schafft dies immer wieder, der NSU/VW K70.

Wer weiß, vielleicht gibt es eines Tages wieder die Möglichkeit dabei zu sein. Ich weiß nicht, was der Herr mit mir vorhat. Wenn, dann so ein leuchtorangener '73er Standard mit Kunstlederausstattung in silbergrau ...

Möge Gott immer schützend seine Hände über alle K70 und seine Insassen halten, auch wenn sie nicht im K70 sind.

Es grüßt Euch aus dem Norden
Euer Hans-Ulrich »Uli« Neumann



Oh, du schöner Westerwald - 26. Pfingsttreffen in und um Höhr-Grenzhausen

Bericht von Arne Kunstmann

Wir Hamburger haben unsere ganz eigene Sprache und so manch allgemein Bekanntes heißt bei uns anders. So ist z.B. ein Kaffeebecher eine »Muck«, ein zum Wischen des Fußbodens zu benutzender Aufnehmer ist ein »Feudel« während ein Lappen zum Abwischen der Spüle oder des Küchentisches »Faatuch« heißt. Ein Handfeger ist eine »Handeule« und ein Kehrblech ist ein »Leuwagen«.

Und dann ist da noch das »Hotschefiedel«. Das kann ein kleiner Hund sein oder auch ein kleines Auto, angeblich auch ein kleines Mädchen aber das wurde wissenschaftlich noch nicht eindeutig bewiesen, aber glauben wir es erstmal... So ist z. B. ein NSU Prinz ein Hotschefiedel, während ein K70 aber kein Hotschefiedel ist, ein K70 ist ein K70 und sonst nix. Ein Auto für Männer also, die Pfeife rauchen! (Das hab ich aus einem Testbericht).

Angesichts dieser so erfreulichen Tatsache verwundert es nicht, das auch ein nunmehr K70-loser Hamburger von Zeit zu Zeit die Nähe zu solchen Fahrzeugen sucht. Ein K70-Treffen ist da genau die richtige Gelegenheit und als wir am Freitag gegen 16.00 Uhr in Grenzhausen ankamen, trafen wir auf einen leuchtorangenen K70. Der gehört Jutta und Peter Rodenberg, die gerade damit beschäftigt waren, eine K70-Flagge zu hissen. Auch ein roter K70 aus Franken war schon dort.

Ein kleiner Willkommensplausch wurde gehalten als kurz darauf Peter's Handy klingelte. Ein anreisender K70 hatte eine Panne und brauchte Hilfe. Als Serviceleiter eines VW-Betriebes hatte Peter damit keine Probleme und einen Servicewagen hatte er auch gleich mitgebracht. Ich nahm auf dem Beifahrersitz Platz und los ging die Fahrt - beim Liegeengebliebenen hatte der Lima-Regler des K70 aufgegeben. Ersatz war aber kein Problem. Zurück in Grenzhausen trafen wir auf weitere Teilnehmer. So langsam füllte sich der Platz vor dem Hotel. Später am Abend, man hatte das Essen im Restaurant schon eingenommen, kam noch die Familie Kernke hinzu. Man weiß es ja: Andreas lebt mit einer

Art aufblasbarer Weltraumzeit, sprich: bei ihm gehen die Uhren anders.

Ich hatte mein Nachtsyl in Familie Rodenbergs Gästewohnung gefunden. Deren Haus liegt herrlich auf einem Berg mit großem Garten und Blick auf Koblenz. Da fiel das Einschlafen gar nicht leicht, zu schön war der Blick aus dem Fenster auf die Lichter der Stadt.

Für die nächsten Abende hatten sich noch die Familien Thimm und Hemtschak angesagt, die im Garten zelten wollten, also: volle Bude!

Am nächsten Morgen waren schon fast alle Teil-

Treffpunkt: Burghotel Grenzhausen



nehmer angereist, als wir am Treffpunkt ankamen. Zwei Motorhauben waren geöffnet. Die eine gehörte Jörg Ballwanz, der damit beschäftigt war, seinen Kühler zu wechseln, die andere gehörte Andreas Kernke, dem die Wasserpumpe undicht geworden war. Jörg brauchte noch ein bisschen Zeit und wollte, das wir ohne ihn fuhren. Andreas traute sich auch mit der defekten Pumpe zu fahren.

So bildete sich ein Konvoi, bestehend aus ca. 25 Fahrzeugen, leider aber blieb der Verband nicht lange zusammen, es schien doch so sehr schwierig zu sein, dem Vordermann einfach nur hinterher zu fahren und gleichzeitig den Hintermann im Auge zu behalten. Zudem kommt es immer wieder zu dem seltsamen, spontan auftretenden Phänomen, das sich Energievampire über Tankinhalte hermachen. Wie sonst ist es zu erklären, dass während einer Clubausfahrt plötzlich getankt werden muss? Das kann man doch vorher machen! So hatte ich genügend Zeit um mich dem Vorhaben zu widmen, Brötchen mit Erdnussbutter zu beschichten und diese dann aufzuessen.

ten nämlich leicht mal um.

Die nun folgende Fahrt zur Feste Ehrenbreitstein war das reinste Chaos. Nicht nur wegen der Schwierigkeiten Einzelner mit dem Vorder- und Hintermann. Ein Verwirrter wendete vor der Abfahrt bei den Ludolfs, andere machten daraufhin das Gleiche. Während der Fahrt nach Koblenz hatte die arme Jutta nun alle Hände voll zu tun. Der vordere Teil des Konvois fuhr Peter hinterher, denn irgendjemand hat wohl zu viel Abstand zum Vordermann gelassen, sodass fremde Fahrzeuge einscheren konnten. Sind das Kraftfahrer, die im Glauben handeln, dass ihre Grotte sowieso nicht richtig funktioniert und denen es unmöglich scheint, länger als ein paar Sekunden im Bereich jenseits der 60 km/h Schallmauer zu operieren? Der Verband riss auseinander und die nachfolgenden Fahrer verloren den Kontakt. Wir Abgehängten fanden zwar auch den Weg nach Koblenz, aber es wäre doch schöner gewesen, wenn wir alle zusammen an der Burg Ehrenbreitstein angekommen wären.



Dernbach: keiner der Ludolf-Brüder hat sich blicken lassen - obwohl wir angekündigt waren



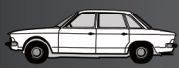
Koblenz: am »Deutschen Eck« - im Hintergrund die Festung Ehrenbreitstein

Deutlich später als geplant kamen wir bei der Autoverwertung Ludolf in Dernbach an, bekannt aus Presse und Fernsehen. Leider bequemte sich keiner der Brüder uns einzulassen oder auch nur mal kurz raus zu kommen, so waren die einzigen Autos, die zu sehen waren, ein paar Rostlauben, die da wohl schon länger vor der Tür standen. Dabei war auch ein VW 181, ehemaligen Bundis noch als »Kübelwagen« bekannt. Prima, so ein Ding habe ich dort auch gefahren, später war es ein VW Iltis. Bei dem gingen immer die Außenspiegel kaputt. Warum? Weil der Iltis drauf gefallen war, die kipp-

Dort hatte der Veranstalter die nächsten Stunde zur freien Verfügung eingeplant. Die meisten Teilnehmer bestaunten die Burg oder fuhren mit der Seilbahn nach Koblenz, einige machten sich aber auch auf eigene Faust auf den Weg und stießen erst abends wieder zu uns. Andreas baute bei gefühlten 30°C im Schatten die



Wasserpumpenwechsel bei Kernkes



neue Wasserpumpe ein, die Mario aus weiser Voraussicht mitgebracht hatte.



Gemütliches Gartenlokal

Das abendliche Beisammensein fand in einem gemütlichen Gartenlokal statt. Mit von der Partie war ein Zauberkünstler, der alle in seinen Bann zog. Ein besonderer Hingucker war seine Karaffe mit Wasser («Zauberwasser aus Indien»), die scheinbar nie leer wurde.



Der Zauberer hat uns alle verzaubert

So verging der Abend wie im Fluge. Neben mir sass Ingo und der hatte seinen Sprachcomputer wieder auf »laut« und »schnell« gestellt... Ingo's tolle Worte vermischt mit dem bereits erwarteten Staubwolken-weit-Husten (er glaubt ein super gutes Langzeitgedächtnis zu haben und trachtet dieses zu beweisen indem er gern von lang vergangenen Ereignissen spricht) ließen die Zeit wie im Fluge vergehen. Später bei Rodenbergs hatten Thimms und Hemtschaks das Vergnügen, ihre Hauszelte bei Dunkelheit aufzubauen. Ich lehnte

mich zurück und gab gute Ratschläge. Später hockten wir noch in Rodenbergs Gartenlaube ab, aber irgendwie waren alle platt und gingen bald zu Bett.

Am nächsten Morgen war wieder Treffpunkt in Grenzhausen - eine Brauereibesichtigung stand an. Die Fahrt dorthin verlief fast ohne besondere Vorkommnisse. Dass Teilnehmer verloren gehen, kennt man ja schon. Unterwegs trafen wir auf eine Gruppe wirklich gut aussehender Radfahrer. Bunte Paradiesvögel, die wohl eine Abneigung gegenüber Autos hatten, die, wie sie selbst, auf einer öffentlichen Strasse fahren. Nachdem sie erst hintereinander her fuhren, veränderten sie ihre Taktik, fuhren bald demonstrativ nebeneinander und wollten uns nicht vorbeilassen. Da fragt man sich doch, ob der Kopfschutz, den sie trugen, nicht einen Kopfschuss verdeckt. Sollte es einen Club der anonymen sozialen Radfahrer geben, könnten das die Ehrenvorsitzenden gewesen sein. Na ja, vielleicht bekommen sie irgendwann dafür noch eins auf die Glocke, Beweisfotos sind ja vorhanden...



Wir hopfen nur das Beste: bei der Hachenburger Brauerei

Auf dem Parkplatz der Brauerei wurden die Fahrzeuge zum Gruppenfoto aufgestellt, die Teilnehmer standen davor. Während der folgenden Führung durch die heiligen Hallen der Bierproduktion, die beiden mitgeführten Flohschleudern (nein es waren keine Hotschefiedels, dafür waren sie zu groß) [Anm. d. Redaktion: Arne meint Hunde], durften nicht mit hinein und mussten mit ihren H e r r c h e n draussen bleiben, wurde über die verschiedenen Ar-



Warten auf die Kartoffelsuppe

beitsabläufe informiert und es konnten von den unterschiedlichen Biersorten Proben genommen werden. Besonders stolz waren die Brauleute auf ihren besonderen Hopfen, den »Aromahopfen«. Später gab es eine kleine Stärkung in Form einer Kartoffelsuppe.

kontinent wäre - eine Wasserlache lag unter dem Wagen. Ein Blick in den Motorraum zeigte aber keinen Wasserverlust, da muß sich wohl jemand einen bösen Scherz erlaubt und das Wasser dort ausgeschüttet haben... oder war es Zauberwasser aus Indien?



Heimatmuseum Hachenburg



Obligatorischer Fototermin - vor dem Cadillac-Cafe

Der nächste Programmpunkt war eine Art Landschaftspark gleich um die Ecke, der Pächter wollte wohl für Werbezwecke gerne Fotos mit Oldtimern in seinem Park machen, so durften ein paar K70 hineinfahren, aber auch sonst war der Park sehenswert - jedenfalls für Gartenfreunde.

Bis zum nächsten Programmpunkt, dem abendlichen Beisammensein, war es noch lange hin. Für die teilnehmenden Kinder hatten sich Jutta und Peter etwas ganz Besonderes ausgedacht - ein Besuch auf einer Slot Car Bahn stand an. Es fand ein richtiges Rennen statt und die kleinen Teilnehmer bekamen Urkunden auf denen die erreichten Rundenzahlen vermerkt sind. Den ersten Platz machte Leah Kernke (Hotschefiedel?), den zweiten ihr Bruder Marcel (kein Hotschefiedel). Früh übt sich...

Danach ging es in ein nahegelegenes Cadillac Museum, sowas vermutet man ja nicht gerade im tiefsten Westerwald. Kaffee und Kuchen gab es satt und schmeckten nach mehr. Auch der Rundgang durch das Museum mit den Amischlitten war schon interessant. Der Pächter besteht darauf, das er im Keller seines Museums den größten Ersatzteilbestand für die ausgestellten Autos weltweit hat, nur leider hatte er den Schlüssel gerade nicht parat. Ich glaub's ihm auch so...

Draussen auf dem Parkplatz sah es derweil aus, als ob Jörgs Auto trotz neuem Kühler doch noch in-

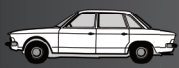


Pokale & Urkunden für die Kinder beim Slot Car Rennen



Cadillac als Tresen: Cadillac-Cafe in Hachenburg





Das Abendessen fand wieder in Grenzhäusern statt. Später war »hoch die Tassen« in Rodenbergs Laube mit Thimms und Hemtschaks und später auch Kernkes (die mit der Weltraumzeit).



Weiter Blick von Burg Sayn



A tradition is born: K70-Flagge und Megafon werden am letzten Tag an den Organisator des nächsten Treffens übergeben!



Auf den Spuren Wilhelm Tells mit einer Armbrust

Tags darauf fand auf einer Burg für die noch nicht Abgereisten ein Schiessen mit Pfeil und Bogen statt, den Abschluss des Treffens bildete ein Grillen bei Rodenbergs im Garten mit fröhlichem Zeltbau und gemütlicher Kaffeerunde. Die letzten Gäste fuhren am frühen Abend nach Hause.

Da kann man das nächste internationale K70-Treffen doch kaum erwarten, vielleicht findet es im Osthartz statt, Hemtschaks überlegen sich das noch mal gut, haben aber grundsätzlich Lust es zu organisieren, bis dann also!

Anm. d. Redaktion: Herzlichen Dank an Jutta und Peter - es war wirklich toll bei Euch! Inzwischen steht übrigens auch fest, dass das Treffen 2013 von Jens Hemtschak in der Nähe von Magdeburg ausgerichtet wird!



Immer gern ein Foto wert: alte Autos & alte Gemäuer



Club auf Reisen

Avonturen in het Westerwald.

Met Pinksteren hebben wij de stoute schoenen aangetrokken en zijn wij met de 100 pk K70 naar Höhr-Grenzhausen gereden, in de buurt van Koblenz. Daar hebben wij nog geen spijt van gehad. Het is een mooi gebied met veel heuvels en dalen, en ook het weer was helemaal top!

De organisatoren hadden kosten noch moeite gespaard om er een leuk en afwisselend treffen van te maken. Ongeveer 18 K70's waren aanwezig en vele bekende gezichten. In het kort kwam dit allemaal aan bod: bezoeken van een oude vesting bij Koblenz, een kabelbaan over de Rijn, een rondleiding met proeverij in de Hachenburger bierbrouwerij, een streekmuseum, een Cadillac-museum, een goochelaar die verbazingwekkende trucs deed met o.a. kaarten, trouwringen en sigaretten. Tevens werd er een bezoek gebracht aan de in Duitsland zeer bekende sloperij Ludolf. In Nederland bekend van Discovery-Channel. Helaas waren de eigenzinnige Ludolfs niet aanwezig, maar het was toch leuk om er even langs te rijden en te constateren dat het in het echt hetzelfde is als op de televisie. Er stonden ook auto's buiten die op de tv geweest waren, zoals

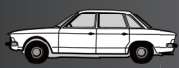


de Ford Capri en de lijkwagen. Op tweede Pinksterdag zijn we weer op tijd vertrokken, maar voor de mensen die nog even bleven was er nog iets gepland.

Jutta en Peter, hartelijk dank voor alle moeite, het was een bijzonder en gezellig Treffen. Volgend jaar weer?

Jos en Ellen Sassen.





Containervondst

Tja... dit keer geen schuurvondst maar een heuse containervondst.

Via mijn website www.k70.nl kreeg ik onlangs een mailtje van ene Henry. Hij heeft samen met zijn vader Harry een zeecontainer gekocht voor opslag. Tussen neus en lippen door zegt de verkoper tegen hen dat er een auto in de zeecontainer staat. En nog wat losse auto onderdelen. Henry en Harry besluiten de container te nemen met alles er op en er in.

Als ze de container openmaken zien ze tot grote verbazing een voor hen onbekende neus van een auto te voorschijn komen. Het blijkt een K70 te zijn. De wagen heeft tot dan toe in 18 jaar geen daglicht gezien. Het blijkt een origineel Nederlandse wagen te zijn met kenteken 84-71-RZ van 13-04-1972.

Na wat telefonisch contact met de heren ben ik op een woensdagavond naar Velddriel gereden om de K te gaan bekijken. Ik wilde de wagen wel hebben voor enige onderdelen maar gezien het vroege bouwjaar zal er weinig passen op mijn K uit 1974. Van de staat van de auto ben ik wel een beetje geschrokken. Er zitten behoorlijk roestplekken/gaten op en in de carrosserie en ook rubbers zijn door droogte veelal gescheurd. Het interieur is er in de 18 jaar ook al niet veel beter van geworden. Veel vochtplekken en de rode stoffen stoelbekleding wordt bij elkaar gehouden door een soort Halfords overtrek setje. De motor heeft Harry na al die jaren



wel aan de praat gekregen en hij slaat zonder moeite aan. Buiten de wagen zelf zit er ook nog een losse motor met bak bij. Bij koop van de K krijg je die erbij. Mijn inziens is deze wagen te slecht om voor een totale restauratie in aanmerking te komen. Het kenteken is nog wel bekend bij de RDW, maar is niet meer actief. Een zogenaamd slapend kenteken dus.

Ik schrok nog een keer toen Harry de prijs noemde ... EUR 1250,00.

Volgens mij denkt ie dat hij goud in handen heeft. Uiteindelijk zijn we wat de prijs betreft niet bij elkaar in de buurt gekomen en

zonder K ben ik weer naar huiswaarts gegaan. Overigens was het wel plezierig kletsen met Harry. Hij is zelf ook een oldtimer liefhebber en doet veel met oude Renaults.

Dat ik de K niet ziet zitten, wilt natuurlijk niet zeggen dat er binnen onze club geen interesse voor is. Ik heb Harry gezegd dat ik eens zou informeren bij de andere leden, bij deze dus.

Als je interesse hebt in deze K kun je Harry bellen op 06 – 538 342 30 of zijn zoon Henry op 06 – 526 968 95.

De K70 staat in Velddriel aan de Hondstraat ergens t.h.v.

nummer 30.

Wellicht dat het dan toch nog wat kan worden met deze Nederlandse K.

Met vriendelijke groet,
Pascal Kok, Renkum



Meine Zeit bei NSU - Teil 4

Versuchsfahrten mit Ro 80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung



Mit freundlicher Genehmigung von Peter Gewecke

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In weiteren Beiträgen berichtet er über seine Arbeiten am Ro 80 und K70.

Peter Gewecke lebt heute in Florida.

Prinz im Spider

Prinz Albert von Lüttich, Bruder des damaligen Belgischen Königs Baudouin, wünschte nach dem Besuch des Brüsseler Autosalons eine Probefahrt mit dem NSU Spider. Herr Hollebecq, der belgische NSU-Generalvertreter, bat die NSU-Werke um die Entsendung eines Wagens mit Fahrer.

Aufgrund meiner französischen und englischen Sprachkenntnisse, sowie des Wissens um die gelegentlichen Tücken des Spiders, bat Dr. Wenderoth mich, nach Brüssel zu fahren, was ich natürlich gerne tat. Zuerst wollten die Mitarbeiter von Hollebecq den Wagen ‚testen‘, und ich hatte alle Mühe, sie von zu hohen Drehzahlen (über 8000 U/ min) abzuhalten.

Der Prinz entpuppte sich als ein freundlicher Mann etwa meines Alters. Als wir aus seinem Besitztum herausfahren, schaltete die Wache die Straßen-Signal-Ampeln für den fließenden Verkehr auf Rot. High Society! Wir fuhren mit offenem Verdeck durch Brüssel, und die Passagiere in der Straßenbahn erkannten ihren Kronprinzen und winkten



Prinz Albert von Lüttich
(aktuelles Foto aus dem Internet)

ihm zu.

Wir fuhren durch die Innenstadt von Brüssel ohne jeden Polizeischutz - heute undenkbar. Nach unserer Rückkehr bat er um die Erlaubnis, eine Probefahrt mit seiner Frau machen zu dürfen. Das ist



Paola, eine wegen ihrer Schönheit in ganz Europa berühmte italienische Prinzessin. Albert ist heute König von Belgien, nachdem sein Bruder vor einigen Jahren gestorben war.

Ich zitiere aus meinem damaligen offiziellen Reisebericht: »Während der Fahrt war ihm (dem Prinzen) deutlich der Spaß an dem Wagen anzusehen, und am Abschluß der Fahrt äußerte er sich sehr befriedigt darüber. Die bis jetzt noch vorhandenen kleinen Unschönheiten (z. B. Schieberuckeln) wurden weder vom Prinzen noch von den anderen Herren, die den Wagen fuhren, bemerkt bzw. bemängelt. Auf der Fahrt nach Brüssel und zurück wurde ein Verbrauch von 8,8 l/100 km ermittelt und es wurden 2,44 Liter Öl/1000 km verbraucht.«

Dieser Wagen war der Vergaser-Meßwagen und hatte den bisher optimalsten Vergaser.

Fortsetzung folgt



Arne's Vergleich: »Ro80 versus K70« Teil 1



Ein Beitrag von
Arne Kunstmann

Arne Kunstmann hat durch sein frühes Wirken den Weg für die Gründung des 1. Internationalen K70-Clubs bereitet. Er hat bis in die späten 90er-

Jahre selbst einige K70 gefahren. Heute besitzt und fährt der Hamburger einen NSU Ro 80. Doch er fühlt sich immer wieder gern zum K70 und zu unseren Treffen hingezogen

Pfennig zu achten. Da versteht es sich von selbst, dass der Ro 80 als Vertreter der oberen Mittelklasse nie direkt mit dem VW K70 als Vertreter der Mittelklasse verglichen wurde. Obwohl doch so Mancher, der mit dem Ro 80 liebäugelte auch den K 70 in Betracht gezogen hatte. Es gab durchaus eine Gruppe von am-Ro 80-Interessierten, die die Produkte aus dem Hause NSU zu schätzen wusste und die nach Möglichkeit bei der Marke bleiben wollten. Für diese Gruppe von Interessenten kam dann aber nur der VW K70 in Betracht. Der nächst kleinere »richtige NSU« wäre der NSU 1200 gewesen - für Leute, die ein Fahrzeug im Bereich der oberen Mittelklasse suchten, kein ernst zu nehmendes Angebot.

Zur Erinnerung: der K70 wurde von NSU entwickelt und sollte ab 1969 die Lücke zwischen dem

Ungleiche Brüder



Äpfel schmecken anders als Birnen

Es gibt Leute, man weiß es ja, die vergleichen Äpfel mit Birnen. Im Falle des NSU Ro 80 taten sich die berufen fühlenden Journalisten besonders schwer, passende Vergleichsautos zu finden. Zu sehr war der Ro anders als die anderen. Gerne wurde der große Citroen wegen seines avantgardistischen Designs und seiner Fahrwerkstechnik herangezogen. Dagegen stand der brummige Vierzylinder, der Sechszylinder aus dem seligen 15 CV passte ja nicht unter die Fronthaube.

Des Weiteren wurden gern Fahrzeuge mit vergleichbaren Einkaufspreisen mit dem Ro verglichen, die aber alle Motor vorn - Antrieb hinten - Konzepte und selbstverständlich ebenfalls keinen Wankelmotor unter der Haube hatten.

Was sollten die armen Journalisten auch anderes machen? Einen direkt vergleichbaren Mitbewerber gab es ja nicht. Der Ro 80-Interessent war aber im allgemeinen gut situiert und brauchte nicht auf den

NSU 1200 und dem Ro 80 ausfüllen. Vorgestellt werden sollte zunächst die viertürige Limousine mit einer, aus dem bekannten luftgekühltem NSU-Motor, abgeleiteten Variante mit 1,6 Litern Hubraum und 90 PS. Für später war eine Ausführung als fünftüriger Kombi und eine Version mit Wankelmotor geplant. Kurz vor Erscheinen, die Prospekte und Pressemappen waren schon gedruckt, wurde alles durch das neue Patriarchat VW gestoppt und der K70 wurde auf Eis gelegt.

Im September 1970 kam es dann zur Vorstellung des »ganz neuen Volkswagen«, der in zwei Ausstattungsvarianten und mit Motoren von 75 und 90 PS angeboten wurde. Der originale Entwurf von Claus Luthe wurde in verschiedenen Details verändert. Insgesamt war die Herkunft aus dem Hause NSU aber unverkennbar. Aus heutiger Sicht war das Erscheinen des K70 unter dem VW-Label die falsche Entscheidung; die typischen VW-Käufer mochten ihn wegen seines damals ganz anderen Konzeptes



nicht und aus der Sicht des NSU-Freundes wurde er durch VW verwässert. Zudem taten sich eingefleischte Volkswagen Verkäufer schwer, stand doch der VW Typ 4 zunächst als VW 411 und später als VW 412 im VW-Schauraum gleich nebenan und der war ganz klar ein typisches Produkt des Hauses.



So war der K70 für beide Firmen nicht Fisch und nicht Fleisch, die Verkäufe enttäuschten und nach nur knapp viereinhalb Jahren wurde der K70 aus dem Programm genommen.

Der Ro 80 lebte aber auch nur knappe zwei Jahre länger, mit ihm verschwand der Name NSU aus dem Angebot der Automobilhersteller. Da ist es doch schön, wenn man heute noch gelegentlich einen der wenigen



überlebenden NSU Ro 80 oder VW K70 auf den Straßen sieht und es ist Grund genug sich diese Fahrzeuge genauer anzusehen.

Die Verwandtschaft beider Wagen ist sofort zu erkennen, hier zeigt sich die Feder von Claus Luthe. Ein Blick in den Motorraum zeigt einen Motor mit acht Ventildeckeln und lässt keinen Zweifel über den Ursprung des Triebwerkes aufkommen. Das original Layout des K70 Motors hatte, genau wie der Vierzylinder-NSU-Motor, geteilte Zylinderköpfe, zwei Zylinderblöcke und ein Kurbelgehäuse aus Elektron.

Die bei NSU gebauten Prototypen des Wagens (die auch in den NSU-Prospekten und in der NSU Pressemappe abgebildet sind), wurden noch mit Motoren bestückt, die nach dem Originalentwurf gefertigt waren.

Dieser Entwurf wurde von VW für den Serienbau in die bekannte Form mit nur noch einem Zylinderkopf und dem Motorblock aus Grauguss verändert. Beide Wagen haben den Antrieb vorn, beim Ro liegt der Motor vor der Achse, das Getriebe dahinter und der Achsantrieb dazwischen, beim K70 liegt der Motor über der Achse, das Getriebe dahinter und der Achsantrieb unter dem Motor (Pressesprecher Westrup: Etagenbauweise).

Die technische Ausstattung des NSU ist mit Halbautomatik, Servolenkung und hinteren Bremsscheiben



höherwertiger, beide haben einen Bremskraftregler an der Hinterachse und vorne innenliegende Scheibenbremsen.

In der nächsten Ausgabe:
Arne's Vergleich »Ro80 versus K70« Teil 2



Wenn man Träume nicht nur träumt! Teil 1: Der Kauf



Ein Beitrag von
Jens Tanz

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht er Wahl-Kieler Motor-geschichten auf www.traeumewagen.de und seiner eigenen

Internetseite www.sandmanns-welt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären »Ludolfs-K70« - sind dabei.



Jemand hat mein T-Shirt geklaut

Was bringt es, wenn man nur träumt und wartet und in der Vergangenheit herumstromert – aber es bei den Träumen belässt? Ich verlasse kurzzeitig die Welt der komfortablen Jetztzeitautos auf der Suche nach der eigenen Kindheit. Und treffe auf eine ganz besondere, noch nicht ausgestorbene Spezies. Die K70-Besitzer, organisiert in Clubs und Interessengemeinschaften, hilfsbereit und voller Enthusiasmus. Schnell kristallisiert sich bei meiner Suche nach dem geeigneten Automobil heraus, dass es entweder billige total verrostete Möhren oder top restaurierte 5000,- Euro Exemplare gibt. Irgendwo dazwischen kursiert einer, der auch schon bei »Die Ludolfs« eine Gastrolle

hatte. Baujahr 1971, goldgelb, fahrbereit und in Dortmund. Und den wollen Andinho und ich heute vielleicht kaufen und auch gleich mitnehmen ...

Das Inserat im Internet verspricht eine gute Basis für das Projekt. Import aus der Schweiz, gut im Blech, Technik gesund, »braucht nur eine technische Durchsicht und eine neue Lackierung«. Hm. Nun. Dichtung und Wahrheit liegen bei Oldtimern immer dicht beieinander. Aber ich bin gern bereit, ein wenig Arbeit zu investieren. Der internationale K70-Club kümmert sich schon jetzt um mich, bietet mir die K70-Post und einen großen Teilefundus an. Schon habe ich nach einem Gesuch auf der Internetseite Mailkontakt zu einigen Mitgliedern und bekomme hilfreiche Tipps. So schwer kann diese Aufgabe doch gar nicht sein, mein Interesse steigt ...

Ich nehme mir prompt einen Tag frei, schlafe ungewohnt schlecht vor lauter Aufregung und hole meinen außerordentlich gut aussehenden und durchtrainierten Freund Andinho [sprich: Andinio] um 6.00 Uhr in der Frühe aus dem Bett. Wir müssen zu Tomy und seiner Citroen-Garage im sonnigen Dortmund, noch vor 12.00 Uhr, um dann gegebenenfalls bei der Zulassungsstelle ein Kurzzeitkennzeichen zu erwerben und den KaSi gleich mitzunehmen ... Andinho ist müde, aber begeistert, wieder mal eine echte Männertour, autogucken, schön das, aber es ist irgendwie echt früh ...

Kaffee trinkend, bei McDonald's frühstückend und nicht enden wollende Männergespräche führend lassen wir uns im gediegenen und komfortablen sitzbeheizten Audi A8 von Kathrin (meinem TomTom) zielstrebig



So habe ich den mir nicht vorgestellt

sagen, wo es lang geht. Wobei ich die A1 hier in diesem Bereich wie meine Westentasche zu kennen glaube ...

11.30 Uhr, Tomys Citroen Service, die Frisur sitzt. Zwischen Wayne's World und einem rotweinfarbenen Derivat aus den frühen 90ern steht irgendwas Goldenes, und es sieht aus der Nähe nicht ganz so gut aus wie erwartet. Tomy entpuppt sich als sympathischer Restaurator, Citroen-Schrauber und Ludolfs-Belieferer. Viele würden darauf abfahren, wenn das betreffende Auto mal einen Auftritt bei denen hatte, sagt er. Mir ist eigentlich völlig egal, ob das Auto irgendwann einmal von einem der vier dicken Schrottplatz-Brüder mit hohem Unterhaltungswert aus dem Westerwald gefahren wurde, ich interessiere mich vor allem für die Substanz. Ein K70! Nach 30 Jahren stehe ich wieder bewusst einem gegenüber.

läuft. Es werden Kerzen gereinigt und getauscht, und auf einmal ist Leben in dem alten NSU-Motor. Dieses Urgestein, bei dem die Ventildeckel noch mit Metallklammern gehalten werden, ver-



Immerhin nicht runtergefallen



Skepsis auf der ganzen Linie

sprüht einen gewissen rauhen Charme und eine spröde Zuverlässigkeit. Es riecht nach unkatalysiertem Benzin. Der Auspuff patscht und schnattert, und an DAS kann ich mich irgendwie dann doch erinnern ...

Doch viele Kleinigkeiten trüben meine Zuversicht in Richtung Kauf. Hier fehlt eine Zierleiste, da ist ein Blinker zersplittert, dort ist eine Beule oder ein Kratzer.

Er ist genau so alt wie ich, er ist golden. Hallo, Freund. Ich sitze in ihm. Ich erinnere mich an gar nichts. Es sitzt sich großartig, ein überwältigendes Raumgefühl, riesengroße Fensterflächen, ein Cockpit wie für den S4 oder TT gemacht Und es riecht feucht-muchelig nach Moos und Vernachlässigung.

Wohl meinem unentspannten Gesichtsausdruck gewisse Zweifel entnehmend bietet Tomy an, den Wagen auf die Bühne zu nehmen. Was zunächst daran scheitert, dass der KaSi nur auf 3 wassergekühlten Zylindern



Hm. Ich weiß nicht

Die Wagenheberaufnahmen sind klassisch durchgerostet, die Frontschürze, die Stoßstangen und die Radkappen sind zerdellt, die Fahrertür ist schlecht nachlackiert. Ein klassischer »Wenn-nicht-jetzt-dann-NIE«-Kandidat, er wird sterben, wenn man sich seiner nicht in den nächsten Monaten annimmt. Ich habe noch nie Algenwuchs an der Innenseite von Scheinwerfern, die mich flehend mustern, gesehen. Aber im Wohnzimmer ist alles klasse. Es muchelt zwar, alles ist aber komplett und alles ist schwarz. Die sagenhafte L-Ausstattung mit Drehzahlmesser, beleuchtetem Zigarettenanzünder, beheizter Hechscheibe und Liegesitzen ohne Kopfstützen!



Okay, ich nehme ihn mit!

Ich weiß nicht. Da sehe ich viel Arbeit. Vielleicht ist es eine Übersprungshandlung, aber ich hebel die am schlimmsten zugerichtete Radkappe ab und dengel schweigend in mich gekehrt die Beulen mit einem Gummihammer wieder einigermaßen raus. Karitative Gefühle kommen in mir hoch. Irgendwie liegt mir dieses Auto am Herzen. Ich kann es nicht beschreiben. Da ist er wieder, dieser Drang, etwas kaufen zu wollen, was noch viele Geschichten nach sich ziehen könnte. Wie damals mit meinem gelben 1973er Hüftschwung-Granada-Coupé, wie mit dem maroden Cadillac Eldorado Biarritz oder letztendlich auch dem Audi V8. Aber das sind andere Geschichten. Von Zweifeln zerrissen rechne ich Teilepreise aus, ziehe sie vom ursprünglichen Kaufpreis ab und unterbreite Tomy ein freches Angebot ...

Und Tomy geht drauf ein! Neiiiiin! Damit habe ich nun wiederum nicht gerechnet. Während Andinho mit meiner Blog-Cam, meinem Telefon und mit seinem 5-Megapixel-Smartphone samt schwindender Akkukapazität Fotos machend durch die verwinkelte Halle hüpfte, werde ich mir darüber im klaren, dass ich gerade einen 37 Jahre alten VW-NSU-Exoten kaufe. Dass ich »ja« gesagt habe. Achje achje. Jetzt heißt es zügig handeln. Der Arbeitskollege von Tomy bekommt die Fahrgestellnummer notiert (die Papiere liegen noch bei der Filmgesellschaft, welche die Ludolfs produziert) und macht



Verhältnismäßig gepflegt aus der Schweiz

sich auf den Weg zur Zulassungsstelle, ein Kurzzeitkennzeichen nebst Versicherung für den Weg nach Kiel zu besorgen. 430 Kilometer. Mir ist nicht wohl.

Neue Scheibenwischer kommen selbstlos drauf, die linke Antriebswellenmanschette ist aufgebrochen und lässt Fett raus, also nicht so schnell fahren. Der Keilriemen jammert und fleht die nagelneue, von mir mitgebrachte 50 Ah Batterie an, die Spannschraube ist ein wenig ausgegiedelt. 13.00 Uhr. Die Frisur sitzt. Immer noch. Andinho weiß nicht so recht, was er sagen soll. Tomys Kaufvertrag ist unterschrieben, viele große und mittelgroße Geldscheine wandern über den Tresen, die Papiere werden nachgesandt. Eigentlich müssen wir nur noch tanken, uns entspannen, vielleicht ein wenig beten und dem Navi die Heimatadresse verraten. Ach. Das Navi. Ja ja.



Lisa und Kathrin sind dabei

»Hat der eigentlich ein Radio?« ... »Äh – nee, aber da ist ein großes komfortables Ablagefach ...«. Szenen eines Telefonats. Ich soll jetzt ein 37 Jahre altes Auto ohne Radio von Dortmund nach Kiel bringen? Nö. Ich hör mich noch lästern und philosophieren, dass Navigationssysteme zum Navigieren da sind und alle diese neomodernen Sonderfunktionen doch überflüssig seien. Ganz nebenbei und kaum darauf hinweisend bin ich in genau diesem Moment froh, dass mein TomTom Go 720 einen mp3-Player integriert hat, der mir von der SD-Karte die profilaktisch draufkopierten Schlager der späten 60er, weiterhin einen Mix aus Dschinghis-Khan, Nena und Truck Stop sowie einige dann doch ernst zu neh-

riemen singt mehr als melodios und irgendwie riecht es hier nach Bremse. Da müsste doch bei 75 PS noch mehr drin sein? Irgendwas stimmt nicht. Andinho und ich müssen heute noch nach Kiel. Ohne Kopfstützen, aber mit schleifenden Bremsen und singendem Keilriemen. Der Blinker stellt sich nicht von selbst zurück. Die nicht selbstauffrollenden Gurte sind komisch. Der Sitz beißt mich in die linke Pobacke, ich denke ständig, dass ich mein Telefon noch in der Hosentasche habe. *grübel* Immerhin haben wir meine Werkzeugkiste dabei. Aber der Heimweg ist der Grund, warum ich JETZT erst einmal schlafen muss.



mende Alben von A Fine Frenzy, Matchbox Twenty und Paolo Nutini um die Ohren plärren kann. Der Rückweg wird zeigen, was geht. Ach ja, und Kathrin weiß auch den Weg nach Hause. Also rein damit, auch wenn sich der KaSi vielleicht erschreckt ...

Wir fahren! 1.6 Liter voran, 4.2 Liter hinterher. Die ersten Passanten zeigen auf das längst vergessene goldene Ding aus Neckarsulm, die zwei mal zwei ursprünglichen Motorradzylinder schnurren, der Keil-

Es geht dort etwas ausführlicher um feste Bremsen, flatternde und singende Keilriemen, beißende Sitze, den Jahrhundertstau auf der A1 in einem Auto mit thermischen Problemen (wie mein Papa damals sagte), Musik aus der Vergangenheit und einen Andinho in einem ungleich komfortableren Auro hinter mir. Und Regen. Und Schnee. Und Sonne. Aber das ist eine andere Geschichte, und die schreibe ich erst in den nächsten Tagen, denn ich bin echt müde.

**K70-HERFSTTREFFEN op 8 en 9 September 2012 in Noord Groningen**

Graag willen we jullie een mooi stukje Nederland laten zien. Deze keer: Noord-Groningen.

ZATERDAG 8 SEPTEMBER:

Om 10.00 uur verzamelen bij de VW-garage in Winschoten; Zeefbaan 9, 9672 BN Winschoten. Route: A-7 afrit 47; op 1e rotonde richting Winschoten; op 2e rotonde rechts aanhouden, (Beersterweg); op 3e rotonde linksaf (Papierbaan); en direct weer linksaf (Zeefbaan).

Om 11.00 uur krijgen we een rondleiding in het Klokkengieterijmuseum in Heiligerlee. Met een mooie tocht via o.a. de »Blauwe Stad« en een picknick- stop gaan we naar het SAAB-museum in Overschild.

Na dit bezoek rijden we via de stad Appingedam – met de z.g.n. »hangende keukens« naar restaurant Eemshaven in Losdorp.

ZONDAG 9 SEPTEMBER:

Om 10.00 uur verzamelen op de parkeerplaats van Kasteelmuseum Menkemaborg, Menkemaweg 2, 9981 CV, Uithuizen. Na een bezoek aan deze Borg (€ 4, 50 groepstarief) maken we een rit naar de Zeehondencrèche in Pieterburen. Na bezoek aan de zeehondjes kunnen we pannenkoeken eten op het pannenkoekenschip: Restaurantschip 't Appeltje in Pieterburen

Wij hopen op een goede opkomst! In verband met de diverse reserveringen zouden wij graag willen weten wie er komt en met hoeveel personen. Dit s.v.p. graag uiterlijk vóór 31 augustus.

Uitsluitend op de dagen van het treffen, zijn wij bereikbaar op de mobiele telefoon: 06 16 24 25 62.

Onderstaand nog wat logeer-adressen. Noem bij de particulieren in elk geval de K70-club. Tot 8 en 9 september, Els en Piet Hasper, e-Mail: k70-club@kpnplanet.nl

LOGEERADRESSEN:

Hotel Landgoed Ekenstein
Alberdaweg 70, 9901 TA Appingedam
0596 628528

Hotel Het Wapen van Leiden Wijkstraat 44
9901 AJ Appingedam
0596 622963
Hotel Aan de Singel, Singel 52, 9934 BW Delfzijl,
0596 650203

Hotel De Boegschroef, Handelskade West 16,
9934 AA Delfzijl, 0596 613615

Hotel Eckhardt, Kaakstraat 1, 9981 BG Uithuizen,
050 5242228

Pension Kersten, Stationsweg, Appingedam,
0596 628882

Particulieren, (per persoon ca € 25,00, incl. ontbijt):

Privat-Adressen, (p.p. ca € 25,00, inkl. Frühstück):

G. Kloeg, Pottebakkersgang 3, 9901 DA Appingedam, 06-33935198

W. v.d. Ouden, Heerd 35, 9932 CD Delfzijl,
0596 626907/06 20418455

A. Bosker, Veldhoven 38, 9934 LZ Delfzijl,
0596 614015

F. Vogel, Heerdweg 9, 9981 TA Uithuizen,
0595 431430

A. Klomp, Stationsstraat 18, 9982 HA Uithuizermeeden, 0595 412178

H. Wierenga, Borgweg 44-A, 9914 PH Zeerijp,
0596 571826

A. Westerhof, Pastorieweg 17, 9922 PR Westeremden, 0596 551955

Fam. Olivier, Westeremden, 0596 551991

Hooiberglogies fam. Janssens, Vierburenweg 11,
9922 TE Westeremden, 0596 551877(ook blokhutten)

Camping Ekenstein, Alberdaweg 56, 9901 TA Appingedam, 0596 624467, (ook blokhutten voor 8 en 4 personen)

K70-HERBSTTREFFEN am 8. und 9. September 2012 in Nord Groningen

Gerne möchten wir Ihnen ein schönes Teil von die Niederlande zeigen, diesmal: Nord Groningen.
(bei Leer über die Grenze: A31 / B280)

SAMSTAG 8 SEPTEMBER:

Um 10.00 Uhr sammeln wir uns bei die VW-Garage in Winschoten; Zeefbaan 9, 9672 BN Winschoten.

Route: A-7 Ausfahrt 47; in den ersten Kreiseln Richtung Winschoten; im zweiten Kreiseln rechts halten, (Beersterweg); beim dritten Kreiseln links abbiegen (Papierbaan); und direkt wieder links (Zeefbaan).

Um 11.00 Uhr gibt es eine Führung im Glockengießereimuseum in Heiligerlee.

Mit einer schönen Fahrt geht es entlang der "Blauwe Stad", und Picknick-Stopp, zur SAAB-museum in Overschild.

Nach diesem Besuch geht es weiter nach Appingedam – mit den sogenannten »hängenden Küchen«- zum Restaurant Eemshaven in Losdorp.

SONNTAG 9 SEPTEMBER:

Um 10.00 Uhr sammeln wir uns auf dem Parkplatz von Schlossmuseum Menkemaborg, Menkemaweg 2, 9981 CV, Uithuizen.

Nach einem Besuch in diesem Schloss (€4,50 Eintritt) geht es zum Seehundencreche in Pieterburen.

Abschliessend gibt es ein Pfannkuchenessen auf dem Pfannkuchenschiff: Restaurant 't Appeltje in Pieterburen. Wir hoffen, dass viele Leute kommen.

Mit Rücksicht auf verschiedene Reservierungen möchten wir gerne wissen, wer kommt und mit wievielen Personen. Bitte anmelden bis zum 31. August!

Unsere Handy-Nummer ist – nur beim Treffen -: +31 6 16 24 25 62.

Wenn sie die Privat-Adressen anrufen, bitte auf den K70-Club beziehen.

Bis zum 8. und 9. September,

Els und Piet Hasper
e-Mail: k70-club@kpnplanet.nl

Die Welt ist klein - seit Facebook erst recht!

... wie bereits erwähnt, der 1. Internationale K70-Club ist seit November letzten Jahres auch im Internet beim sozialen Netzwerk Facebook vertreten.

Da meldet sich doch dort neulich ein gewisser **Khelifa Mohamed aus Algerien** und postet auf der Club-Seite Bilder ... welche die Redaktion Euch natürlich nicht vorenthalten möchte:

... wer behauptet, dass in Afrika kein Schnee fällt?



Am Lüfterrad ist deutlich zu erkennen: im fernen Afrika läuft ein K70-Motor





Für Anzeigenaufnahme (auch Nichtmitglieder):

Ingo Menker, Goethestr.19a, 46514 Schermbeck, Tel.: 02853/448037 eMail: ingo.menker@freenet.de
Bitte beachten: auch unter der Rubrik "Flohmarkt" auf unserer Club-Homepage www.k70-club.de sind Kleinanzeigen zu finden!

K 70 LS 100 PS, Fahrzeug-Ident-Nr. 484 2522039, ausgeliefert am 7.6.1974 von Münchener Automobil-Handel Haberl KG, Farbe: marinogelb/ Stoff wacholder, Ausstattung:
Z01 Schlechtwetterpaket
089 Verbundglas-Windschutzscheibe
097 Radio Emden
258 Abnehmbare Kopfstützen
560 Stahlkurbeldach
Seinerzeitiger Kaufpreis DM 13.382,56.
Aktuelle – ohne jegliche Mängel - TÜV - Abnahme im Mai 2012, d.h. bis Mai 2014. Seit 11 Jahren im jetzigen Besitz. Das Fahrzeug erhielt im Juli 2002 (aus Clubbestand) eine neue Auspuffanlage (unverändert heute neuwertig). Im April 2001 neue Original K70 Alufelgen von Ingo Menker gekauft, diese befinden sich heute mit der korrekten Reifengröße (Michelin) am Fahrzeug. Heutige Laufleistung des Fahrzeugs: etwa 78.000 km, davon leider nur etwa 500 km in den letzten 2 Jahren. Das Fahrzeug ist völlig rostfrei und in alltagstauglichem Zustand. Noch im Eigentum des Vorbesitzers (dem Enkel der Ersteigentümerin) wurde das Fahrzeug 1990 komplett zerlegt, zwei Radläufe hinten erneuert sowie eine hintere Tür ersetzt (wegen einer Beule). Das Fahrzeug wurde seinerzeit professionell neu lackiert. Heute befinden sich Karosserie und Lack unverändert nahezu im Neuzustand. Im Innenraum wurde beim Fahrersitz die linke Seitenwange durch einen etwa Bierdeckel großen Kunstleder- «Flicken» ausgebessert, da der Sitzbezug hier durchgescheuert war. Einziger »Mangel« im Innenraum ist ein leicht verschmutzter und an einer Stelle loser Dachhimmel, ansonsten ist auch der gesamter Innenraum neuwertig (keine nachträglichen Installationen wie Lautsprecher etc.). Das Fahrzeug ist nach Kenntnisstand unfallfrei. Es ist ein Nichtraucherfahrzeug und ununterbrochen zugelassen (Kennzeichen DAU-K 70 H). Das Fahrzeug wurde – selbstverständlich - niemals im Winter bewegt, und immer in einer beheizten Garage (mit Entfeuchter) abgestellt.

Festpreis € 6.500,00.

Das Fahrzeug befindet sich in Daun/Eifel (Nähe Nürburgring), eine Probefahrt ist selbstverständlich jederzeit – nach Absprache - möglich.

Kontaktaufnahme bitte per Mail oder telefonisch (0171-480 5560) - Friedhelm Flamm -

Biete an:

originalen K 70-Ersatzteilekatalog, guter Zustand, mit den Nachträgen ab August 1972, 40,- EUR

Bedienungsanleitung, deutsch, August 1971, top Zustand, 10,- EUR

Bedienungsanleitung, deutsch, Oktober 1970, Sruck 3/71, leicht wellig, sonst gut, 7,-EUR

Bedienungsanleitung, deutsch, August 1971, Druck 3/72, wellig, 3,- EUR

Instruction Manual, Bedienungsanleitung englisch, August 1971, Druck 3/72, gebrauchter Zustand, 7,- EUR

Instruksjonsbok, Bedienungsanleitung norwegisch, August 1973, leicht muffig riechend, sonst neuwertig, 5,- EUR

Instruktionsbok, Bedienungsanleitung schwedisch, August 1972, Druck 8/72, matter Einband, sonst gut, 10,- EUR

Handleiding, Bedienungsanleitung niederländisch, August 1971, Druck 8/71, wellig, 5,- EUR

Handleiding, Bedienungsanleitung niederländisch, August 1973, Druck 7/73, leicht wellig, 7,- EUR

»Hobby«, Nr.23/1970, Titel »Der VW für Anspruchsvolle«, guter Zustand, 5,- EUR

Ingo Menker,
Tel.02853/448037 oder
Ingo.Menker@freenet.de



K70 L, EZ
05/1973, grün,
98.109 km, 90 PS

VHB
€ 2.400,-

Bernhard Wendlinger
6532 Ladis, Österreich

Tel.: +43 (0)676 6211326



HN-HV 212





hotel MIONI terme

Terme Mioni Terme