

1. Internationaler

K70-CLUB POST

Mitgliedermagazin

ZUM DONNERWETTER!

Wir sind hier nicht bei

WÜNSCH DIR WAS,

wir sind hier bei

SO ISSES!

ab Seite 4

TEILLEPOOL



**VORSTAND 1. Internationaler K 70-Club e.V.****1. Vorsitzender:** Internationale Kontakte

Ingo Menker
 Goethestraße 19a
 46514 Schermbeck • Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

**2. Vorsitzender:** PR, Clubmagazin, Internetpräsenz

Andreas Kernke
 Wajemanns Kamp 11
 49457 Drebber • Telefon: +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de

**3. Vorsitzender:** Teilepool (ausschließlich Kommissionierung - **KEINE BESTELLANNAHME**)

Mario Thimm
 Kuckucksheide 10
 29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 92 05
 eMail: auto@teilethimm.de

**4. Vorsitzender:** Schriftführer, Teilepoolverwaltung (HOTLINE: +49(0) 2624/945667, teilepool@gmx.de)

Peter Rodenberg
 Waldstraße 13
 56204 Hillscheid • Telefon: +49 (0) 26 24/23 20 • eMail: peter@rodenberg.name

**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:**

Redaktion „K 70-POST“ • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber
 +49 (0) 54 45/12 03 • eMail: k70-club@gmx.de

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. November,
 2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.
 Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst
 in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als
 MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an
 k70-club@gmx.de senden.

Internetauftritt: <http://www.k70-club.de>**Webmaster:** Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion**Bankverbindung 1. Int. K 70 Club e.V.:**

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)
 Kontonummer: 50 54 43 73 00
 Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Titelbild:**Fotomontage „Das Donnerwetter“**

©2015 Andreas Kernke

Wir sind Mitglied im

**K 70-Club-Kontaktadresse Holland:**

Anne Reitsma und
 Serge van Donkelaar
 Kanaalweg 22
 1121 DP Landsmeer
 sergevandongkelaar@wxs.nl

Mitgliederkontakt:

Piet Hasper
 K70-club@kpnplanet.nl

Clubkonto Holland:

Rabobank
 Rekeningsnummer NL15RABO0357794567
 Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren



Leviten lesen

Peter Rodenberg

Der Eine oder Andere wird es wissen: ich bin erst seit etwa fünf Jahren im Club. Dennoch möchte ich hier und heute dem einen oder anderen Clubmitglied ins Gewissen reden. Einstmals hatte sich dieser Club aus der Notwendigkeit heraus gebildet, die Teileversorgung des K 70 sicherzustellen. So weit, so gut. Doch alle Mitglieder, die sich aktiv dafür einsetzen, opfern dafür ihre Freizeit und erhalten dafür kein Geld!

Wir betreiben hier ein HOBBY, nämlich den K 70 am Laufen zu halten. Ich gehe mal davon aus, dass es im Club niemanden gibt, der heute den K 70 als einziges Alltagsfahrzeug fährt. Umso mehr verwundert es mich allerdings, dass es Clubmitglieder gibt, die offensichtlich Teile bestellen und gleichzeitig erwarten, dass diese an 365 Tagen 24 Stunden **SOFORT** geliefert werden. Das **FUNKTIONIERT NICHT!**

Alle, die für den Vorstand unterwegs sind, haben einen Hauptberuf - auch, um das Hobby K 70 finanzieren zu können. Nach Freiabend, samstags oder sogar sonntags kümmert man sich in der Freizeit um die Clubarbeit.

Unser derzeitiger Teilewart genießt nicht den Luxus, wie der Rest des Vorstands, ein regelmäßiges monatliches Einkommen zu beziehen. Er muss vielmehr von Monat zu Monat schauen, dass am Monatsende so viel erwirtschaftet wird, dass er seinen Angestellten und seine Familie ernähren kann. Und das ohne 30 Tage Jahresurlaubsanspruch und auch ohne Urlaubs- oder Weihnachtsgeld! Für ihn bedeutet Kranksein, dass er vorher eine Rücklage gebildet haben muss. Wenn er krank ist, übernimmt niemand seine Verpflichtungen.

Aber es gibt wohl Clubmitglieder, die kein Verständnis dafür aufbringen, dass unser Teilewart vorrangig sein Geschäft im Auge hat. Wie gesagt, Clubarbeit macht er freiwillig und kostenlos.



Solchen Kameraden verdanken wir nun, dass unser Teilewart nicht mehr für diese Aufgabe zu Verfügung stehen wird. Na toll - super Leistung...!

Daraus ergibt sich außerdem, dass wir den Teilepool komplett neu organisieren müssen. Wir sind dabei über jede Hilfe von Clubmitgliedern dankbar, wenn sich diese konstruktiv in die Thematik einbringen. Ich habe aber Sorge, dass es ähnlich wie beim Ausrichten der Jahrestreffen sein wird - alle wollen es, aber niemand will es machen. Ich habe zwischenzeitlich zwei Treffen ausgerichtet und wenn wir unseren ersten Vorsitzenden bei der letzten Jahreshauptversammlung nicht fast dazu genötigt hätten, dann wären wir jetzt noch auf der Suche...

Fazit: Bitte denkt immer daran, ein Hobby ist ein Hobby! Der Club ist kein Wirtschaftsunternehmen. Wir machen alles in unserer Freizeit. Selbst wenn der K 70 bei VW gebaut wurde, so werden wir nie wie VW sein können. Ich denke, (und hoffe) dass die meisten von Euch diese Anregung verstehen und die Neustruktur des Teilepools mittragen. Anregungen könnt Ihr gern unter peter@rodenberg.name mailen.

Wir, der Vorstand, sind uns einig, dass diejenigen Mitglieder, die sich nicht an Regeln halten wollen oder herummeckern, wenn die Teilelieferung dauert, möglicherweise mit Sanktionen belegen oder sogar das Mitglied ausschließen. Das ist nicht unser Wunsch und stellt die äußerste Variante dar. Bitte lasst uns vernünftig mit diesem Thema umgehen, dann geht es uns Mitgliedern allen besser.

Weitere Informationen auf den nächsten Seiten.



Es besteht reichlich Gesprächsbedarf



Sichtung des Lagers und der Bestände





WIR SIND HIER NICHT BEI "WÜNSCH DIR WAS", WIR SIND HIER BEI "SO ISSES"! Donnerwetter im Teilepool - Club-Vorstand auf Hilfe-Mission

Andreas Kernke

Tja, da hatte wohl der Agrarier aus einer Kolonie mit dem Galgenvogel Elster im Wappen (derjenige wird schon wissen, dass genau ER gemeint ist) die Manieren bei seinen Kartoffeln unter der Erde vergessen. Denn selbst beim ungehobeltesten Trampel „macht der Ton die Musik“ und das ist somit entscheidend für die Wirkung der Worte.

Leider kommt das menschliche Miteinander in unserer modernen Gesellschaft immer häufiger unter die Räder.

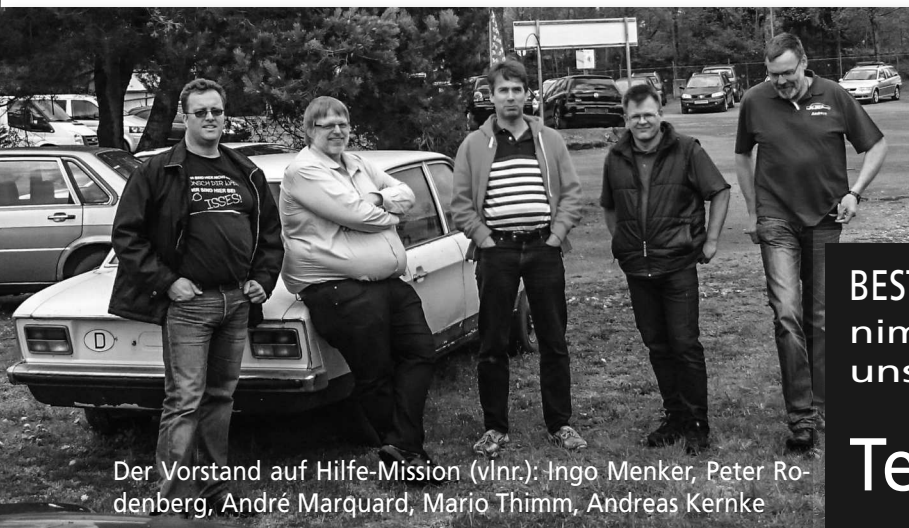
In diesem Fall brachten erniedrigende telefonische Unterstellungen über eine läppische Heckklappen-dichtung das berühmte Fass zum Überlaufen. Besonders dem erwähnten respektlosen Clubmitglied ist nun eine schmerzhaft Zäsur zu verdanken: unser Teilewart Mario Thimm wirft sein Ehrenamt als Teilewart hin! Diese Neuigkeit durchfuhr den gesamten Vorstand wie ein Blitz aus heiterem Himmel.

administrativen Aufgaben um den Teilepool die Crew des selbstständigen Autoteilehändlers - Rechnungen schreiben, Listen aktualisieren, die nötige Kommunikation mit dem Kassenwart und der Mitgliederverwaltung u.v.m.

Das Wörtchen "Nein!" gab es bisher beim gutmütigen Mario kaum - deshalb quittiert mittlerweile auch sein körperliches Wohlbefinden die Belastungen. Wir fühlen uns als Vorstand selbstverständlich verantwortlich, unseren Clubkameraden schnellstmöglich aus dieser erdrückenden Lage zu retten. Sein Geschäft plus den Teilepool wird es dementsprechend in der bisherigen Form zukünftig nicht mehr geben.

Unter der Diskussionsleitung von Peter Rodenberg kamen wir zu folgendem einvernehmlichen Konsens:

Mario bietet dem Club an, weiterhin für die Lagerung und Versendung (die Kommissionierung) von K 70-Teilen an zwei Tagen in der Woche zur Verfügung zu stehen. Eine telefonische Bestellung direkt bei ihm ist zukünftig jedoch **NICHT MEHR MÖGLICH** und daher **VOLLKOMMEN SINNLICH**!



Der Vorstand auf Hilfe-Mission (vlnr.): Ingo Menker, Peter Rodenberg, André Marquard, Mario Thimm, Andreas Kernke

Knapp zwei Wochen später fand nun ein eilends zusammengerufenes außerordentliches Vorstandstreffen im Teilepool-Hauptquartier in Winsen statt. Dabei wurde schnell deutlich, was vor Ort im Argen liegt: insbesondere das allgemeine Anspruchsdenken hat unserem Teilemann die Lust an der Fortführung seines Amtes genommen. Wir erfuhren von ellenlangen Telefondebatten, Teilebestellungen zu unmöglichen Zeiten (bsw. Heiligabend nachmittags) und arroganten Bedingungen, unverschämten Forderungen und eben auch Beschimpfungen und Beleidigungen einerseits. Andererseits belasten die

BESTELLUNGEN AUS DEM CLUB-TEILEPOOL
nimmt zukünftig **AUSSCHLIESSLICH**
unsere neue **TEILE-HOTLINE** unter

Telefon 02624-945667

UND NUR DIENSTAGS UND DONNERSTAGS
(das kann sich eventuell noch ändern) entgegen.

Mail-Bestellungen unter teilepool@gmx.de
werden bevorzugt bearbeitet.

Diese Teile-Hotline wird zu den angegebenen Sprechzeiten mit unserem K 70-erfahrenen Vorstandsmitglied Peter Rodenberg besetzt sein.

Um es nochmal ganz deutlich zu machen: **einen 24-Stunden Lieferservice rund um die Uhr gibt es bei der neuen HOTLINE des K 70-Club-Teilepools nicht!**



Mit ausreichenden Bearbeitungs-, Liefer- und Versandzeiten - speziell während der Umstellung - ist zu rechnen!

Für die Bestellannahme legt sich der Club eine Warenwirtschafts-Software zu. Damit werden Bestell-Rechnungs-, Lager- und Statistik-Vorgänge optimiert. Kassenwart André Marquard ist zudem bereits auf der Suche nach einer brauchbaren Mitgliederverwaltungs-Software, die sich schließlich mit der Teilepool-Verwaltung praktisch verzahnen wird.

Bei diesem Zusammentreffen verschaffte sich der Vorstand vor Ort auch ein Bild von den Räumlichkeiten des Teilepools. Dabei störte die zu hohe Feuchtigkeit dieses Raumes. Außerdem ist er überfüllt - eine sinnvolle Ordnung ist so nicht zu schaffen. Zur Verbesserung dieser Situation entschied sich der Vorstand zum baldigen Kauf zweier 40-Fuß-Stahlcontainer. Diese werden ihren Platz dann auf dem Gelände neben Mario's Firma finden. Die Container werden mit einer effektiven Lüftung und stabilen Regalen sowie vernünftigen Schlös-



WER IST BEREIT ZU HELFEN?

Für die anstehende Inventur benötigen wir dringend viele helfende Hände! Bitte meldet Euch bei Mario! Unter Telefon 0 51 43/66 61 16 gibt es weitere Informationen.

Zudem scheint die Zukunft des Lagerorts Weissbach ungewiss. Deshalb - und um zukünftig den Teilepool zentral zu halten - werden die dort lagernden Teile im Zuge der Neuerungen zeitnah in den neuen Teilepool in Winsen überführt.

So wird nun aus der bitteren Pille einer plötzlichen Ehrenamtsniederlegung möglicherweise doch noch ein innovativer Fortschritt für den Club. Allerdings: erst nach einem Haufen Arbeit.

Der störrische Auslöser der Lawine hockt freilich kenntnisarm auf seiner Scholle. Von ihm ist wohl wenig zu erwarten - er hat es bisher nicht mal für nötig empfunden, sich zu entschuldigen. Im Vorstandskreis war jedenfalls zu vernehmen, dass man sich über den zukünftigen Ausschluß solcher Personen ernsthaft Gedanken mache.

sern und Licht ausgestattet. Zum Einsortieren der Lagerbestände wird der Club eine längst fällige ordentliche Inventur durchführen. Peter Rodenberg, immerhin hauptberuflicher Serviceleiter einer VW-Werkstatt, strebt danach eine sogenannte "chaotische Lagerführung" an. Entgegen dem wörtlichen Eindruck, stellte er dieses System als sehr wohl geordnet und selbst für einen Laien durchschaubar vor.



K 70-CLUB MERCHANDISING

Andreas Kernke

Merchandising? Was soll das denn bitte sein? Und was hat das mit dem 1. Internationalen K 70-Club zu tun?

Zunächst mal eine Wortdefinition á la Wikipedia, (einem Lexikon im bösen Internet):

Merchandising, englisch für „Vermarktung“, von merchant „Großhändler“ und lateinisch mercari „Handel treiben“, ist Marketing des Einzelhandels und Ware mit Werbung für Andersartiges. Werbeartikel werden gewöhnlich verschenkt, aber von Verbrauchern auch gekauft.

Was verbirgt sich nun für unseren Club hinter diesem neumodischen Wort? Dazu die Vorgeschichte:

Eine Delegation unseres Club-Vorstands wohnte neulich der Jahreshauptversammlung des DEUVET (Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.) bei - wir sind dort Mitglied. Entsprechend des auf dieser Veranstaltung vermittelten Inhalts überzeugte Peter Rodenberg dann unseren ebenfalls anwesenden Vorstandsvorsitzenden Ingo Menker, zukünftig kräftiger an der Mitgliederbindung zu arbeiten. Schließlich ist bereits zu spüren, dass sich dank Internet - auch in Gestalt von unserem Facebookaccount und unserer Homepage aber auch infolge der Seltenheit und Beliebtheit des K 70, auch deutlich jüngere Menschen für das Objekt unseres Hobbies interessieren. Sprich - mit etwas Glück und Geschick wird der Club nicht aussterben - wir können uns verjüngen.

Doch dazu dürfen wir nicht sesselpupsend darauf hoffen, dass etwas passiert - und Peter hat es gleich wieder erkannt - wir müssen aktiv am interessanten Auftritt unserer illustren Gemeinschaft arbeiten.

Gesagt getan: der Vorstand hat beschlossen, die oben genannten Merchandising- oder Werbeartikel anzubieten. Um sparsam mit den clubeigenen finanziellen Ressourcen umzugehen, soll so viel wie möglich selbst erarbeitet werden. Denn natürlich soll auf den anvisierten Artikeln ein ansprechendes Clublogo prangen. Doch - mal ehrlich - haben wir ein eigenes, individuelles Logo? Bisher trug der 1. Internationale K 70-Club lediglich ein wenige repräsentatives Sammelsurium von unterschiedlichen Schriften zur Schau - nicht wirklich ein Eyecatcher (schon wieder so ein komisches Wort: na gut, auf Deutsch: ein Blickfang).

Ich habe mich daher an die Arbeit gemacht, dem Club (im 25. Jahr seines Bestehens) so, wie ich es einstmals mal gelernt habe, endlich ein schickes Logo zu entwi-

ckeln. Und voilà - hier ist das vom gesamten Club-Vorstand autorisierte Ergebnis:



Vielleicht ist dem aufmerksamen Leser ja das neue Logo bereits auf der Titelseite dieser K 70-POST aufgefallen.

Momentan werden von diesem Motiv jedenfalls zweihundert Pins in den typischsten K 70-Farben hergestellt

VORDERSEITE		RUECKSEITE MIT BEFESTIGUNGSART	
	Pantone 536 U	20 x	
	Pantone dark blue U	20 x	
	Pantone 108 U	20 x	
	Pantone orange 021 U	20 x	
	Pantone cool grey 5 U	20 x	
	Pantone 348 C	20 x	
	Pantone 611 U	20 x	
	Pantone red 032 C	20 x	
	Pantone 130 C	20 x	
	Pantone cool grey 1 C	10 x	
	Pantone yellow U	10 x	

Peter hat ein paar Poloshirts damit bedrucken lassen - diese werden auf dem diesjährigen Pfingsttreffen zu begutachten sein. Weiterhin sind Caps, Tassen, und Schlüsselanhänger geplant. Zum Jahresende kommt noch ein Foto-Kalender.

Aufgrund reger Nachfrage, ebenfalls über das Internet, können all diese Artikel auch von Nichtmitgliedern erworben werden. So wird das Thema Merchandising jedenfalls nicht zum Verlust.



Ein VW, wie es ihn zuvor noch nie gegeben hat

von B. von Rotz - Er sollte das neue Flaggschiff von NSU werden, doch dann übernahm VW den Hersteller und der K 70 wurde zum ungeliebten Kind der Wolfsburger.

Die Sensation fand nicht statt. Geplant war sie für den Genfer Autosalon 1969 gewesen und der Star war der NSU K 70, die neue Mittelklasse-Limousine aus Neckarsulm. Kurzfristig wurde die Premiere abgesagt, nicht von NSU, sondern von Volkswagen, denn diese hatte kurz vorher NSU von Daimler-Benz übernommen.

Dabei hatte die Geschichte des K 70 vielversprechend begonnen: Um die Lücke zwischen Prinz und Ro 80 zu schliessen, begann die Firma NSU trotz beschränkter Mittel im Januar 1965 mit der Entwicklung eines neuen Mittelklasse-Personenwagen. Das Design vertraute man Claus Luthe an, der bereits mit dem Prinz 4 und dem Ro 80 Ausserordentliches geleistet hatte.

Für den K 70 konzipierte Luthe ein fast schon geometrisch wirkendes Design, das mit grossen Fensterflächen und beispielhafter Übersichtlichkeit brillieren konnte, insgesamt aber ein wenig die Raffinesse des Ro-80-Entwurfs vermissen liess. Beim Motor griff man, so weit möglich, auf Bewährtes zurück, es entstand ein wassergekühlter Vierzylinder mit 1605 cm³ und 90 PS, der längs eingebaut die Vorderräder antrieb.

Bereits im Spätherbst 1968 waren Erlkönige, also Versuchsfahrzeuge, gesichtet worden. Prospekte waren bereits gedruckt, der Publikumsvorstellung stand eigentlich nichts mehr entgegen.

Wiedergeburt als VW

Im Februar 1969 aber platze die Bombe. Volkswagen gab bekannt, NSU übernehmen zu wollen und mit der Konzerntochter Audi zu fusionieren. Und das erste Opfer hiess K 70, sehr zum Missmut der Autojournalisten, die für den neuen Wagen bei VW-Audi die perfekte Lücke identifiziert hatten.

Volkswagen hatte schliesslich ein Einsehen. Einige Detailretuschen wurden angebracht, bevor der Wagen ab Herbst 1970 von den Produktionsbändern im neuen Werk in Salzgitter lief – als erster VW mit Frontmotor überhaupt. Im Kühlergrill, der weiterhin Rechteckscheinwerfer zeigte, prangte nun ein Volkswagen-Logo. Zudem gab es eine Luxus-Ausführung. Im Grossen und Ganzen war der VW K 70 aber eigentlich ein NSU geblieben.

Die Vorschusslorbeeren waren also gross, die Erwartungen der Kunden und der Autojournalisten genauso. Folgerichtig wurde eifrig getestet, der K 70 zwar für gut, aber nicht überragend befunden. Etwas durstig war er und es gab allerlei Detailmängel zu notieren.

Dabei war der K 70 nicht billig. 13'340 Franken musste man in der Schweiz für die Luxusausführung zahlen, da gab es anderswo schon Sechszylinder.

Volkswagen liess dem Neuling kontinuierlich Verbesserungen andeihen, doch nach gut vier Jahren und 210'000 produzierten Exemplaren lief der K 70 bereits wieder aus. Seine Erben – VW Passat und Audi 80 – aber folgten ähnlichen Bauprinzipien, die Zeit der heckgetriebenen Luftgekühlten ging auch bei Volkswagen zu Ende.

Fast ausgestorben

Vierzig Jahre später ist ein K 70 auf der Strasse seltener zu sehen als ein Ferrari-Sportwagen der Sechzigerjahre.

Am Lenkrad eines VW K 70 L erkennt man erst, wie modern und zukunftsweisend der Wagen damals gewesen sein muss. Die Rundumsicht ist fast perfekt, die Karosserieteile sind aus der Fahrerposition problemlos einsehbar. Die Schaltung lässt zwar etwas Präzision vermissen, die Gänge lassen sich damit aber problemlos sortieren.

Die Ergonomie war für die Zeit vorbildlich, selbst heute kommt man ohne grosse Eingewöhnung mit dem Auto zurecht. Und geräumig war er noch dazu.

Die Sensation blieb damals aus, aber aus heutiger Sicht war der K 70 trotz seiner bekannten Schwächen ein sehr gut konzipiertes und intelligent gebautes Auto, dem eigentlich eine grössere Zukunft gehört hätte.



1 Der VW K 70 sah dem nie produzierten NSU K 70 so ähnlich wie ein einzeliger Zwilling dem anderen.



2 Das Design des VW K 70 entstammte der Feder des Ro-80-Designers Claus Luthe.



3 Die Schweiz war ein guter K-70-Markt.



4 Ein fast schon geometrisches Design lässt den K 70 vergleichsweise zeitlos wirken.

Nettes Internet-Fundstück, gefunden beim Züricher Online-Magazin



5 Grosse Fensterflächen und eine tiefe Gürtellinie prägen den VW K 70.



6 Blick ins Innere des VW K 70 L von 1970.



7 Grosszügige Platzverhältnisse im aus heutiger Sicht kompakten K 70.



8 Relativ spartanisch wirkendes Cockpit ohne VW-Zeichen im VW K 70.



9 Achtspur-Kassettengerät zur musikalischen Unterhaltung.



11 Rechteckscheinwerfer beim VW K 70 L.



12 Stahlräder und glänzende Raddeckel am VW K 70 L von 1970.



13 Wackeldeckel und gehäkelte Abdeckung für die WC-Papierrolle auf der Heckablage des VW K 70.



14 Rechteckige Scheinwerfer auch am Heck.



Mit freundlicher Genehmigung von Jens Tanz

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht

der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeume-wagen.de und seiner eigenen Internetseite www.sandmanns-welt.de. Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

Der ewige Winterschlaf – oder?

Sind es nur die guten Erinnerungen...?



Bei Hempels unterm Sofa

Liebe K 70-Gemeinde. Gestern Abend war es wieder einmal um mich geschehen. Während ich die notwendigen Kämpfe im Web2.0 ausfechte und zwischen Blog, Facebook und Motorkultur.com pendel, stolper ich über dieses kleine, nette Programm, das mein Töchterchen immer zum Pimpen ihrer Handyfotos verwendet. Picasa. Ich probiere es aus und gucke fasziniert zu, wie es frech meine Festplatte auf Fotos durchsucht und sie säuberlich in eine Ordnerstruktur einbindet. Ich höre Sie berzert gähnen? Okay. Worauf ich hinaus will: plötzlich erscheinen längst vergessene Fotos meiner kleinen, goldenen Zeitmaschine, die mich gemeinsam mit Örg im letzten Herbst zurück in die Kindheit gebracht hat. Er steht da draußen und wartet

immer noch. In meiner kleinen Garage. Der vergessene, wassergekühlte VW von 1971. Es zieht mich wie magisch zu ihm.

“Papa, wo gehst du noch hin?” - “Komm einfach mit, wir suchen den Frosch!”

Als die letzten leider nur lauwarmen Sonnenstrahlen die Giebel der alten Häuser hier in der Gegend streicheln, öffne ich das quietschende Garagentor. Da steht er, so wie ich ihn damals im Oktober abgestellt habe. Der Alltag aus Fahrrädern, kurz mal abgestellten Kartons, schmutzigen Ersatzteilen und allem möglichen Tinneff hat ihn regelrecht verschüttet. Auf seinem Kofferraum stehen noch die Utensilien vom letzten Ölwechsel, auf dem Dach lagern diverse noch nicht komplett ausgetestete Pflegeprodukte von Caramba, Putzlumpen und Kühlwasserbehälter. Er sieht traurig aus, der K70. Man ahnt, dass er es hier sehr einsam hat. Er will gefahren werden, möchte den Familienvätern von



Die Tür steht allem offen

einst noch einmal den Kopf verdrehen. Möchte dem Familienvater von heute noch einmal als Alltagsauto dienen. Will unbedingt ein Picknick mit dem halbfinnischen Fräulein Altona und Freunden in Hamburg veranstalten. Er muss hier raus!

Und ich muss da jetzt rein. Alles fühlt sich vertraut an. Der massive Türgriff aus verchromtem Grauguss liegt warm und gut in der Hand, die 38 Jahre alte Tür schnappt satt und zufrieden auf. Die vordere Innenleuchte geht dienstbeflissen an und erhellt das angepinnte Foto von Papa Kalle in jungen Jahren. Das bedeutet, die Batterie ist noch nicht



ganz tot. Ich kurbel das Fenster herunter, während mein kleines Töchterchen fotografierend um das Auto herumschwirrt wie der Mond um die Erde. Sie mag den KaSi, weil er klare, einfache Formen hat und irgendwie so gar nicht aggressiv wirkt.



Als wenn es gestern gewesen wäre

“Papa, fahren wir damit am Wochenende wieder in die Schwimmhalle?” Die Schlagworte abgemeldet, Rostlöcher, defekte Bremsen und H-Kennzeichen baue ich in einen für 8-jährige Mädchen verständlichen Satz ein und ernte ein enttäuschtes Seufzen.



Freuden der Vergangenheit

Haaaalloooooo jüngste Vergangenheit! Ich muss Papa mal wieder anrufen. Im Fond liegen der Frosch, das orange 70er Häkelkissen und der Shell Atlas von 1973. Sie öffnet fröhlich “ihre” Tür, sieht die hintere Leuchte angehen und gesellt sich dazu.

Knuddelt den Frosch. Und fragt mich, ob sie eins von den Kaugummis da unten haben darf. Da die ins Auge gefasste Klebware hier schon den ganzen Winter liegt verneine ich, und sie hoppst weiter rastlos auf dem sprungfedergepolsterten Sofa-Rücksitz. Ich gucke auf das zeitlose Armaturenbrett, umfasse das dünne Bakelit-Lenkrad und stelle mir aufgewühlt wieder einmal mehr die Frage, warum ich dieses Auto nicht ans Licht hole und im Alltag bewege? Für das H-Kennzeichen bedarf es nicht viel, ein paar fachmännisch geschweißte kleine Bleche im Unterboden, neue Bremssättel vorn und Zylinder hinten, eine nachgefertigte Vergaserfußdichtung und eine liebevolle Überarbeitung des Innenraums. Das war’s. Kosten: keine 300 Euro.



Alte Pläne mit alten Karten

Fragen Sie den Frosch. Dieses außergewöhnliche Fahrzeug hat besseres verdient als einen dunklen Platz in einer (immerhin trockenen) Garage, zugemüllt unter Kartons, Ersatzteilen und Wohlstandsabfällen. Zumal ein Historisches Kennzeichen weniger kostet als ein Stellplatz in der Innenstadt von Kiel. Es ist diese sich heimlich einschleichende, träge Mühle in der arbeitenden Bevölkerung, die bremst. Sie kommen müde nach Hause und vernachlässigen Ihre Kinder, oder Ihre Freundin, oder Ihre Freunde – Couchpotatoe vorprogrammiert. Nach der Arbeit noch joggen? Tz, ich bitte Sie. Abends noch an einem alten Autoschrauben? JA. Denn aus dem Alter der Vernachlässigungen bin ich inzwischen raus. Kinder, Freundin, Freunde, Haus, Arbeit – wenn man dem Tag erst einmal beigebracht hat, dass er gefälligst 28 Stunden zur Verfügung stellt, geht das! Glauben Sie mir. Und geben



Sie der abendlichen Rumbhängerei keine Chance, viel zu schnell fangen Sie an, das Feierabendbierchen zu brauchen und entschuldigen sich für die Vorabendserien mit einem gemurmelten "ich will ja wissen wie's weitergeht...". Nix! Atlas her. Plan machen. Ich will dieses Auto fahren!

und Elektroschrott. Warum nicht ein richtiges AUTO fahren, was unsere Kinder auch wiedererkennen? Bei Fixkosten von 480,- Euro im Jahr, Steuern und Versicherung. Na? Werden Sie nachdenklich?



Fragen Sie den Frosch

Die Kieler Woche beginnt. Örg hat in der Werkstatt noch den Mustang stehen, wird ihn aber vorläufig auslagern. Es müssen noch viele Teile bestellt werden, aber das ist eine andere Geschichte. Neben meinem Granada steht da noch die "Göttin" aus Frankreich, die ist aber fast fertig. Der Sattler macht momentan das Gestühl klar, und dann hat zumindest Örg seinen Klassiker der 70er auf der Straße. Das bedeutet? – In rund drei Wochen wandert der K 70 in unser Schrauberparadies und wird auf sein H-Kennzeichenvorbereitet. Am Wochenende bestelle ich die kaputten Ersatzteile. Mein Töchterchen freut sich, erstens weil sie den Frosch wiedergefunden hat, zweitens, weil wir bald wieder mit diesem lustigen, hellen, geräumigen und unkomplizierten Auto fahren werden. "Kann ich den dann vielleicht haben, wenn ich Führerschein mache...?" Mal sehen. Vermutlich gibt es kompatiblere Einsteigermodelle. Aber seien Sie mal ehrlich: Die Richtung stimmt, oder? Irgend etwas habe ich in der Erziehung wohl richtig gemacht.

Los, committen Sie sich endlich – Sie haben doch auch die Nase voll von europäischen Designautos mit blasigen Scheinwerfern, schwülstigen Rücklichtern, einer Heckscheibe weit über dem Horizont und einem engen Interieur voller grauem Plastik





... und noch ein Fundstück aus dem Internet.

Dieses Mal aus der Onlineausgabe des **HANDELSBLATT**

Auch wenn es doch irgendwie rührt, dass dieser Artikel ausgerechnet im Handelsblatt, noch dazu als Oldtimer-Fahrbericht zu finden ist, so entpuppt sich die Berichterstattung leider doch mal

wieder als schlechte Recherche... wie so oft, wenn junge Redakteure entweder keine Lust auf oder kein Interesse an Wahrheit, Realität und Technik hatten. Hätten sie mal jemanden gefragt, der sich damit auskennt.

Wo genau haben sie denn versagt? Fehler schon gefunden?

OLDTIMER-FAHRBERICHT: VOLKSWAGEN K70

Einfach unscheinbar

Kann es einen exotischen Volkswagen-Oldtimer geben, der auch noch zum erschwinglichen Tarif auf Interessenten wartet? Na klar, der K70 ist genau so ein Modell. Wir waren mit ihm unterwegs.



Volkswagen K70

Zwei schräge Eisen und ein Bliedermann: Was will uns der Werber mit diesem Bild sagen? Ganz klar: Der K70 ist ein unauffälliger Typ zum Anleihen. (Foto: VW)

Es war fast wie eine kleine Revolution, als der K70 im Herbst 1970 als erster Volkswagen mit Frontmotor und Wasserkühlung vorgestellt wurde. Und eigentlich war er ja auch gar kein VW, denn die Stufenheck-Limousine wurde von NSU entwickelt und als kleinerer Bruder des Wankel-Modells Ro80 geplant. Aber es kam eben anders: Als NSU und die schon damals zum Volkswagen-Konzern gehörende Auto Union GmbH fusionierten, übernahmen die damals angeschlagenen Wolfsburg den fertig entwickelten K70 und integrierten ihn in das Verkaufsprogramm - ein Vertrieb unter dem Label NSU hat gar nicht erst stattgefunden.

Chronik: VW K70

1970: Die NSU-Entwicklung wird als Volkswagen K70 vorgestellt

1971: Der K70 bekommt neue Stoßstangen (vom Audi 100)

1972: Verbesserung der Bremsen-Kühlung sowie geänderte Motorhaube zwecks besserer Aerodynamik

1973: Das 100 PS starke Topmodell wird eingeführt

1975: Die Baureihe läuft nach über 211.000 Exemplaren aus

Auf diese Weise kam der Konzern, der bis dato hauptsächlich einen Bus, den Käfer, den berühmten Karmann-Ghia sowie den im Volksmund Nasenbär getauften Typ 4 in der Preislite führte, an eine Offerte mit wegweisendem Antriebskonzept. Auch in puncto Design zeigte die frontgetriebene Limousine mit schlichten, akkurat gezeichneten Linien neue Wege auf. Die kantigen Enden vorn (je nach Modell mit sportiven Doppelscheinwerfern) und hinten verleihen der Karosserie eine zeitlose Moderne, die sie sich bis heute - wohlgernekt 45 Jahre nach der ersten Auslieferung - bewahrt hat.



Es gab ihn sogar mit Rallyestreifen

Nach einer Ausfahrt mit der 75 PS starken Basisversion lassen sich dem K70 problemlose Fahreigenschaften bescheinigen. (Foto: VW)

Apropos Moderne: Nach einer kurzen Ausfahrt mit der 55 kW/75 PS starken Basisversion des K70 lassen sich ihm problemlose Fahreigenschaften bescheinigen. Doch erst einmal muss der betagte 1,6-Liter mit Solex-Vergaser anspringen. Das Exemplar von der Oberhausener Cardoc Autoklinik hat offenbar etwas gestanden und verlangt beim Kaltstart nach fettem Benzin-Luftgemisch. Ein paar Verschlucker leistet sich die NSU-Eigenentwicklung, bis sie nach wenigen Kilometern aber stabil läuft. Untermotorisiert ist der Mittelklassler nicht - aber bei Oldies legt man ohnehin andere Maßstäbe an. Wenig Eigengewicht und eine kurze Übersetzung lassen die Limousine noch halbwegs spritzig wirken. Und die 16 Sekunden von 0 auf 100 wirken in der Praxis nicht so schlimm wie sie klingen. Es ist ja auch alles etwas lauter und rappeliger.



Fahren bedeutet hier natürlich schon etwas Arbeit, auch wenn die recht locker von der Hand geht. Außer, man ist in einem Wendehammer gelandet, der ein paar Züge erfordert, um den K70 zu drehen: Dann ist Bizeps gefordert, denn selbst der Kranz eines Eintonnners will sich ohne Servounterstützung nicht so einfach bewegen lassen.

Wieder in Fahrt, lebt es sich leicht im K70. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, und der Wahl-Wolfsburger mit den 165er-Asphaltrennscheiben witscht für seine Verhältnisse gar recht behände durch die Kurve. Auch verzögert er gut - vorn spendierten ihm die Techniker innenliegende Scheiben, und die hinteren Trommeln weisen wenigstens wärmeabführende Rippen auf, wenn es dort schon keine Scheiben gibt.

Das manuelle Viergang-Getriebe schaltet sich ein wenig knochig, doch das sei der betagten Limousine verziehen - mit der kärglichen Grundausführung will man schließlich keine Rennen gewinnen. Immerhin benimmt sich der Benziner manierlich, so dass von einem Quäntchen Komfort die Rede sein darf, zumindest im Kontext betrachtet.



Wurde nicht so oft "geliked"

Heute gehört der K70 zu den Hinguckern, denn er ist eine seltene Erscheinung. Das war er sogar schon zu Neuzeiten, denn zum Massenmobil hat ihm immer die Kundschaft gefehlt. (Foto: VW)

Volkswagen K70 - Technische Daten:

Mittelklasse-Limousine, Länge: 4,47 Meter, Breite: 1,66 Meter, Höhe: 1,47 Meter, Radstand: 2,69 Meter. Motor: 1,6-l-Reihenvierzylinder-Otto, 55 kW/75 PS, maximales Drehmoment: 123 Nm bei 3.500 U/min, Vmax 148 km/h, Beschleunigung: 0 - 100 km/h in 16,0 Sek.; Ehemaliger Neupreis (1973): ab 10.630 DM.

Heutiger Marktpreis nach Classic Data: Note 1: 7.800 Euro; Note 2: 5.200 Euro; Note 3: 2.900 Euro.

Ersatzteilpreise: Kraftstoffpumpe: etwa 130 Euro; Anlasser: etwa 170 Euro; Endschalldämpfer: ab 105 Euro



Nicht zum ersten Mal: Volkswagen behandelt uns stiefmütterlich Andreas Kerneke

Nach aussen mag sich der Volkswagenkonzern ja großspurig für die Besitzer klassischer Fahrzeuge einsetzen - in Wahrheit schert er sich einen Dreck um seine automobilen Ahnen. Genau das ist uns jetzt erneut wieder schmerzlich bewusst geworden.

In der Vorgeschichte fand unser Teilewart Mario Thimm heraus, dass der Konzern eine Braunschweiger Eventagentur mit der Organisation für das 45. Jubiläum des Werkes Salzgitter (am 5. Juli 2015) beauftragt hatte.

Daher kontaktierte Mario diese per eMail und teilte mit, dass sich der Club aufgrund des Jubiläums entschlossen habe, dort zu erscheinen. Er ließ den Veranstalter gleichfalls wissen, dass wir planen, unsere Jahreshauptversammlung im Dunstkreis der VW-Veranstaltung abzuhalten. Dazu bat er höflich um ein günstiges oder gar kostenloses Tagungshotel.

Doch die Antwort der beauftragten Firma hätte nicht despektierlicher ausfallen können: man habe von dem Auftraggeber (VW) ein „gewisses Budget für die Veranstaltung erhalten“. Die durch unseren Wunsch entstehenden Kosten „würden nicht mehr in diesen finanziellen Rahmen passen“.

Obendrein teilt man uns mit, dass durch „einige Stationen der Fachbereiche von Volkswagen, erhöhte Platzprobleme auf dem eingegrenzten Werk entstehen“, weshalb man uns „keine Automeile wie beim 40. Jubiläum zur Verfügung stellen kann“.

Und dann wortwörtlich: „Volkswagen würde sich natürlich trotzdem freuen, einige Gesichter Ihres Clubs im Juli begrüßen zu dürfen, allerdings würden sie eine größere Teilnahme Ihres Clubs eher wieder zum 50. Jubiläum einplanen.“

Diese Formulierung lässt keinen Zweifel: man will uns nicht beim 45. Jubiläum in Salzgitter sehen. Angesichts der deutlich spürbaren Arroganz - die ja nicht neu ist! - verscherzt es sich Volkswagen erneut und nachhaltig bei uns Fahrern und Besitzern klassischer Fahrzeuge.

Schon 1971 bezeichnete der „STERN“ den K 70 als „Der geschenkte Gaul“ und die „Markt“ titulierte ihn als „Schwäbisches Stiefkind“. In Wahrheit hat Volkswagen dem K 70 jedoch sehr viel zu verdanken. Kundige Fachleute munkeln schließlich sogar, dass dieses Fahrzeug und sein zukunftsweisendes Konzept den Konzern damals vor dem bevorstehenden Untergang rettete.

Doch angesichts gieriger Profit- und Expansionsgedanken der Generationen von VW-Menschen, ist weder Dankbarkeit noch das Wissen um die Sache an sich geblieben. Selbst die eigentliche Schlüsselrolle des K 70, als Beginn einer neuen Epoche (Frontantrieb, Wasserkühlung), wird durch ignorante Schreiberlinge oftmals gar dem Golf und Passat zugeschrieben.

Es scheint so, als ob auch wir dieser Dummheit machtlos gegenüber stehen. Vielleicht ist es ganz gut, dass wir deswegen wenig mit dem VW-Mutterhaus zu tun haben, weil wir glücklicherweise einstmals die gesamten K 70-Lagerbestände übernommen haben.

Vielleicht ist aber auch genau DAS der Grund, warum VW heute kein Interesse an uns zeigt: was können sie an uns schon noch verdienen?

So werden wir also einen anderen Termin und Veranstaltungsort für unsere diesjährige Jahreshauptversammlung finden müssen. Die Mitglieder werden frühzeitig darüber informiert.

*****IN LETZTER SEKUNDE*****

*** ENDLICH! Aus Classic-Parts-Kreisen sickerte Ende April durch, dass die Produktion neuer K 70-Scheibendichtungen kurz bevor steht.***

***Desweiteren ist unser Teilewart über VW an K 70-Ersatzteilen aus einem Container aus Paraguay.

Um den Umfang dieser Ersatzteile erfassen zu können, erwarten wir eine Teilleiste und auch Preisvorstellungen.***



Diese Fotos sind dem Club über unseren Facebook-Auftritt zugetragen worden: bei den Fahrzeugen oben soll es sich um die Bestellung eines norwegischen Autohauses im Jahr 1972 handeln und der K 70 unten kurvt wohl aktuell in Thailand herum

Foto gepostet von Kjell Arne Liahagen



Foto gepostet von สุวิมา รัชกาลิณี



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 ebenfalls Kleinanzeigen zu finden!

VW K 70, EZ 12/1972, 76.000 km, 75 PS, texasgelb. Da meint man, es gäbe keine gut erhaltenen K 70 mehr oder sie befänden sich alle fest in Sammlerhand. Die meisten Autokäufer entschieden sich für Ford oder Opel, den VW- Fahrern war sowieso alles ungeheuer was nicht luftgekühlt war. Nicht so der "alte Björn" aus der Stockholmer Vorstadt Tyresö. Er entschied sich für den exotischen K 70! Ich glaube, der musste sich Einiges anhören. Aber er sorgte gut für seinen K 70. Hohlraumversiegelung von Anfang an, den Unterboden gegen Rost behandelt. Das waren die Mittel, dem K 70 die Chance auf ein langes Leben zu geben. Und es ist, wie man sieht, gut gelungen! Der Innenraum ist sauber und ohne Beschädigungen. Kofferraum und Motorraum sind sauber und ohne Rost. Chrom und Lack sind in sehr gutem Zustand. Die Kilometer sind der abgelesene Tachostand. Wobei mir der letzte Besitzer versichert hat, das es die Originallaufleistung ist. Aufgrund des Gesamtzustandes durchaus glaubhaft. Vor Verkauf werden TÜV und H-Kennzeichen neu erstellt. Bei Interesse rufen Sie mich doch einfach an und wir vereinbaren einen Besichtigungstermin in meiner Halle in Barntrup an der B1 Ecke B66 direkt hinter der WESTFALEN- Tankstelle.. --BITTE KEINE E-MAILS-- www.witgreffe-klassik.de



7.600,- EUR

Michael Witgreffe
Mittelstr. 17
32683 Barntrup
0173 6782379

SUCHE

VW K70 LS 1.8 mit originalem Stahlkurbeldach.

Alles anbieten!

Walti aus CH-6052 Hergiswil / NW
vw.walti@bluewin.ch
+41764925237

Verkaufe eine komplette schwarze Lederausstattung im guten Zustand.

Am liebsten würde ich gegen eine in beige-velour tauschen.

Karoserierteile aus meinem Schlachtwagen kann sich jeder gerne austrennen und mitnehmen. Ist leider im gesamten nicht rettbar.

Tobias aus Kassel
Tel. 017683406106

VW K 70 LS, EZ 02/1975, 125.500 km, 74 kW (100 PS), rot, Anhängerkupplung, LM-Felgen Fahrzeug seit Januar 1986 abgemeldet. Viele Teile vorhanden. Es wird nur alles zusammen verkauft.



2.499,- EUR

Autohandel-Abraham
Auf den Geeren 2
59469 Ense-Höingen, Deutschland

0170 4453299
02924 8784218



Wolle kaufe?

RAR!

VW K 70 Scheinenfund vollverspoilert
Preis: 350 €



2 FAST 2 FURIOUS



SELTEN!

Beschreibung

Wasis letzte Preis?

VW K 70 vollverspoilert, zum Ausschlichten, als Teileträger oder Herrichten, Blechsubstanz fast rostfrei!



Machich korrekt Angebot!



Der K70.
Unser Auto.

1. Internationaler K70-Club e.V.
www.k70-club.de

