

1. Internationaler
K70-CLUB-POST
Mitgliedermagazin



VIER / ZWEI / VIELE RÄDER

INTERVIEW MIT DIPL.-ING.

TECHNISCHE DAG



SANDMANN



T. AMMERSCHLÄGER



NIEDERLANDE

IMPRESSUM

VORSTAND

1. VORSITZENDER, INTERNATIONALE KONTAKTE

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

PR, CLUBMAGAZIN, INTERNETPRÄSENZ

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

KOMMISSIONIERUNG TEILEPOOL

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

TEILEPOOL
zu erreichen unter:
HOTLINE: +49(0) 2624/2320
oder per Mail: peter@rodenberg.name

SCHRIFTFÜHRER, TEILEPOOLVERWALTUNG, KOMMISSARISCHER KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

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

REDAKTION

Redaktion „K 70-POST“ • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: k70-club@gmx.de

VERSAND

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

DRUCK

ps printsolution GmbH • Leopoldstraße 244 • 80807 München

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

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

INTERNETAUFTRITT:

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

Webmaster: Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

Wir sind Mitglied im



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

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

MITGLIEDERKONTAKT:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND:

Rabobank
Rekeningsnummer
NL15RABO0357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

TITELFOTO: FRANZÖSISCHES WERBEPLAKAT
FOTO RÜCKESEITE: PIM TIELKEMEIJER

EINE SAISON OHNE K 70?

TEXT: INGO MENKER

Kummer, den viele von uns kennen. „K 70 war ihr Leben“ hat Manni Sobiella schon vor 25 Jahren gefrotzelt, aber dem ist nicht so, oder sollte nicht sein, denn das wäre auch nicht gut. Sowsas gab es in unseren Kreisen auch schon, daß die Beschäftigung mit dem K 70 alles überlagerte und das eigentliche Leben, hauptsächlich die Familie, manchmal sogar die Gesundheit darunter litt.

Nein, K 70 sollte Hobby sein und bleiben. Eine schöne Nebensache, aber eine Nebensache. Die allerdings, wie wir alle wissen, in Streß ausarten kann. Die Termine der Treffen passen nicht mit den familiären Verpflichtungen zusammen, der Arbeitgeber macht den Urlaubsplänen einen Strich durch die Rechnung (wenn es nicht viel gravierendere Probleme mit der Arbeitsstelle gibt), daß es mit der Teilnahme nicht hinhaut, Familienmitglieder werden krank und was es nicht alles noch an Gründen gibt, die dafür sorgen, daß es mit dem Hobby nicht so klappt, wie man es sich wünscht.

Dieses Jahr sehe ich die Gefahr, eine Oldtimersaison ohne K 70 zu verbringen, bei mir selbst. Nachdem ich, wie einige von Euch wissen, über kleinere Unzulänglichkeiten meines K 70 hinweggegangen bin -ja auch aus Faulheit (die Ventilatorbetätigung ist seit dem Jahr 2000 defekt)- stehen nun Arbeiten an, von denen die Fahrtüchtigkeit abhängt. In Verbindung mit der bekanntermaßen äußerst schlechten Teilesituation beim K 70, gegen die auch unser sehr intensives Engagement nicht ankommt, kommt es leicht dazu, daß ein K 70 länger unbewegt stehen bleiben muß. Beim letzten Pfingsttreffen in Franken gab die Kupplung -es war noch die erste von 1973- den Geist auf. Der Defekt konnte aufgrund des aktiven Einsatzes von Peter Rodenberg -auf dem Rückweg vom Treffen war er bis in die Nacht mit dem Ersatz beschäftigt- behoben werden, aber in den folgenden Tagen machte sich ein schlechter Motorlauf mit Startschwierigkeiten bemerkbar. Das war schlecht, denn einWoche nach dem Treffen fuhr ich mit dem K 70 nach England. Einmal wollte ich den Telemarkt von Beaulieu erleben. Es gab Bockereien, aber die Tour klappte dann doch so leidlich. Danach stand meine Lieblingsveranstaltung Bockhorn an. Da lief mein K 70 schon eine Ecke schlechter, aber er schaffte es bis dorthin. Das war das Wichtigste für mich: einfach da zu sein. Mit einem „richtigen“ Auto na-



türlich. Auf der Rückfahrt hatte ich größere Bedenken, da der Motorlauf immer schlechter wurde, aber er schaffte es auf seinen Scheunenplatz im Nachbarort. Seitdem steht er da. Peter hat bereits eine Einladung ausgesprochen, mit dem K 70 über ein verlängertes Wochenende vorbeizukommen, daß wir -hauptsächlich er natürlich- uns um eine Überholung der Mechanik kümmern.

Jetzt kommt wieder das oben erwähnte Problem mit den anderen Verpflichtungen des Lebens hinzu. Wir sind beide beruflich stark eingespannt, haben jeweils zwar keine Kinder, aber familiäre Probleme mit nicht mehr gesunden Eltern- und Schwiegereltern, die Kraft, Zeit und Nerven kosten, Kummer mit Haustieren, Ärger mit unseren Häusern und so einige andere Kümmernisse mehr.

Ebenfalls bemerkbar macht sich die angesprochene schlechte Teilesituation beim K 70. So wie es aussieht und sich anhört, stimmt etwas mit dem Vergaser, bzw. dem vom Bremskraftverstärker kommenden Unterdruck nicht. Das ist unschön, denn K 70-Bremskraftverstärker können nicht überholt werden und an Neuteile ist gar nicht zu denken. Bei Teilen für Solex-Vergaser ist die Situation ebenfalls nicht unentspannt.

Aber wir sind guter Dinge. Dank des guten Zusammenhaltes unter uns Clubfreunden -ja, man kann Freunde sagen- sollten wir die Probleme bewältigen können. Irgendwie hat bislang immer alles hingehauen. Ohne K 70 mag ich nicht zu Oldtimerveranstaltungen fahren. Letztes Jahr fühlte ich mich sowas von unwohl, als ich mit meinem Alltags-Vectra nicht auf das Gelände eines örtlichen markenübergreifenden Treffens durchfahren konnte, sondern auf den Besucherparkplatz abbiegen mußte, daß ich seitdem keine Lust mehr verspürte, an solchen Events teilzunehmen. Peter hat als höchst bemerkenswerten Freundschaftsdienst angeboten, daß ich einen seiner K 70 nehmen darf, um Treffen zu besuchen. Das ist ein echter Vertrauensbeweis, der nicht hoch genug geschätzt werden kann und mich sogar ein bißchen rührt. Wo gibt es sowas sonst? So läßt sich wieder einmal sagen, daß es in und mit unserem Club stimmt. Gemeinsam schaffen wir es!

3 EDITORIAL
Das dritte Wort

4 AMTLICHES
Oldtimerkennzeichen jetzt auch als Saisonkennzeichen

5 SERIE
Vier / Zwei / Viele Räder - von Sandmanns Welt

9 INTERVIEW
“VW hat meine Fahrwerkabstimmung verschlimmbessert“ ehem. NSU-Ingenieur Thomas Ammerschläger im Interview

15 NIEDERLANDE I
Technische Dag 2017

17 NIEDERLANDE II
K 70-Trouwauto in 1977 en 2017

18 FUNDSTÜCKE I
Weitere Infos zu MAHAG-Bildern

20 FUNDSTÜCKE II
Tieferlegung - Kindischer Kasperkram

21 FUNDSTÜCKE III
L.S.T versus K 70

19 MARKT
Angebote, Suche

Anderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Oldtimerkennzeichen jetzt auch als Saisonkennzeichen

Berlin, 15. Februar 2017 Oldtimerkennzeichen können nun auch als Saisonkennzeichen ausgeführt werden. Diese Regelung wurde am 10.02.2017 vom Deutschen Bundesrat in letzter Instanz verabschiedet.

In der 953. Sitzung des Bundesrats beschloss dieser die in Drucksache 770/16 vorgeschlagene Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. In der schwerpunktmäßig auf die internetbasierte Zulassungsform eingehenden Verordnung wird u. a. auf die Möglichkeit hingewiesen, dass Oldtimer mit H-Kennzeichen auch Anspruch auf ein Saisonkennzeichen haben. So heißt es auf Seite 3 der Verordnung:

§ 9 Absatz 3 [der bisherigen Verordnung, Anmerkung des Verfassers] wird wie folgt geändert:

a) Satz 4 wird wie folgt gefasst.

„Auch Oldtimerkennzeichen nach Absatz 1 [...] können als Saisonkennzeichen zugeteilt werden.“

Zu den möglichen Veränderungen bei den Einnahmen der Kraftfahrzeugsteuer wird ausgeführt:

Infolge der Klarstellung in der FZV, dass Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen ausgeführt werden können, ist von einer großen Inanspruchnahme dieser Kombination auszugehen. Dies hat Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Folge.

Der Gesetzgeber geht also davon aus, dass die Möglichkeit des Saisonkennzeichens von Oldtimerfahrern stark genutzt wird.

In den Kommentierungen zu den Änderungen der FZV wird auf das Thema wie folgt eingegangen:

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 9 Abs. 3 FZV)

Mit der Neufassung von Satz 4 soll klargestellt werden, dass die Kombination von Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen zulässig ist. Stimmen in der Literatur hatten anderes aus einer älteren Gesetzesbegründung hergeleitet. Für ein Verbot dieser Kombination ist aber kein sachlicher Grund ersichtlich.

„Bisher lag es in der Zuständigkeit der Zulassungsbehörden, im Rahmen des Ihnen obliegenden Verwaltungsvollzugs zu entscheiden, ob ein Oldtimerkennzeichen gleichzeitig als Saisonkennzeichen ausgefertigt werden konnte. Zur Vereinheitlichung des Verwaltungsvollzuges hat sich der Ordnungsgeber entschieden, die bekannte Regelung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zu verankern. Diese Regelung tritt, wie bereits bekannt, voraussichtlich am 01.10.2017 in Kraft. Bis dahin obliegt die Entscheidung über einen entsprechenden Antrag weiterhin der Zulassungsbehörde.“

VIER / ZWEI / VIELE RÄDER

Schichtwechsel

TEXT & FOTOS: JENS TANZ

Der Stern, abgestellt vor der Halle. Ein letztes mal warngeblinkt. Aber noch nicht gestorben und begraben. Ciao Taxi, erstmal, wenn wir uns wiedersehen habe ich einen Schraubenschlüssel in der Hand und rücke dir auf den Pelz. Und nun genug gejammert, der zweite Teil der Reise erfolgt in der rappeligen goldenen Zeitmaschine. Unter anderem. Hallo KaSi. Das erste von vielen HALLOs heute. Du hast hier den ganzen Winter lang auf mich gewartet, und jetzt bringst du mich nach Hause. Endlich mal wieder. Geht es dir gut? Viel Bewegung bekommst du ja nicht gerade... Na, wollen wir doch mal hören ob du die 40 Kilometer nach Kiel ohne Murren abspulen kannst...



Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht er Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeumewagen.de und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

So ein K 70 ist ja ein seltsames Ding.

Ich will nun gar nicht auf die ganzen Geschichten hier verweisen, die ich persönlich mit dieser Karre schon erlebt habe, vielleicht erinnern Sie sich

an die eine oder andere. Oft lag Schnee. Auch referiere ich nicht über die lesenswerte Historie dieses seltsamen Autos, das habe ich schon oft und das haben andere noch viel ausführlicher. Ich fahre den heute einfach nur. Der gute Markus hat den alten Herren sauber gewedelt und gut vorbereitet, Luft auf die uralten Reifen gepustet, die Batterie durchgeladen und den Motor einmal so lange laufen lassen, bis das Thermostat aufmacht. Er funktioniert. Einfach so. Wenn das alte NSU Triebwerk, was optisch auch in einem alten Jagdflugzeug stecken könnte, erst einmal warm ist schnattert es wie ein Uhrwerk vor sich hin und saugt die frische Luft durch den seitlich hängenden Vergaser, als hätte es nicht das Herz und die Lunge eines starken Rauchers. Hallo Autobahn 21 von Bargtheide nach Kiel, du ewige Baustelle, auf der aber der Verkehr im Gegensatz zur A7 immer rollt und sich nicht staut. Stau mag KaSi nicht. Ich auch nicht.



Opel HEISST Agila, KaSi IST agiler



Das könnte ich den ganzen Tag machen

Alles andere, egal was es ist, scheint dem wegrationalisierten Wunderwagen aus Salzgitter gut zu bekommen. Der 43 Jahre alte NSU rollt und bremst agil durch die Welt, als hätte er nie etwas anderes gemacht. Als würde er nicht die meiste Zeit irgendwo gut behütet rumstehen. Geht so ein K 70 eigentlich überhaupt irgendwann mal kaputt? Ach ja, da war mal was, vor ein paar Jahren. Mit den Bremsen. Ist aber lange her. Ich bin wieder zurückversetzt in andere Zeiten. Gar nicht die Kindheit, das war ja eine andere Geschichte (und beinhaltet den Blick vom Rücksitz nach vorn), mehr die Zeit zwischen meinem ersten Leben und jetzt. Irgendwo rund um 2007 oder 2008. Mein Papa guckt mich von dem Bild auf dem Armaturenbrett irgendwie herausfordernd und fragend an. Aber er lächelt. Ups? Der Plan geht auf, das alte Auto lenkt mich so sagenhaft gut ab, dass ich nicht über Taxischlachten nachdenke und *schwupps* in Kiel ankomme. Ich habe nicht mal Bilder unterwegs auf irgendwelchen Rastplätzen gemacht, aber ich glaube, da sind auch gar keine. Nur zwei Tankstellen, da, wo der Schaufelradbagger des norddeutschen Autobahnbaus noch nicht seine vernichtende Schneise in die ehemalige B404 gefräst hat. Eine Esso und eine NordOel. Bald sind die auch dicht und eingeebnet. Dann ist da nur noch eine vierspurige Asphaltpiste.



... dem Horizont entgegen

Hallo Kiel. Ich bin schlecht auf diesen Moment vorbereitet. Der ganze zusammengetragene Mist eines langen, wenn auch warmen Winters stapelt sich in meiner Garage. Ich sollte da öfter mal mein Auto reinstellen, groß genug ist sie ja. Jetzt muss ich hier erstmal irgendwie den wannabe VW reinzirkeln, Mofa beiseite, Kinderwagen

raus, Winterreifen vom Taxi nach hinten an die Wand und dann mit viiiiiel Gefühl rückwärts schräg von links kommend rein. *knack* War klar. Das alte Bild an der Wand, das mit dem Holzrahmen und den Engeln mit röh-



Das lernt man in keiner Fahrschule

rendem Hirsch in den Bergen, hat nach Feindkontakt den zweiten Riss bekommen. Warum sollte heute irgend etwas anders sein als sonst, wenn ich dieses Auto rückwärts in die Garage fahre? Irgendwann hänge ich den Schinken mal an die Wand. Wo kommt der eigentlich her? Ich glaube, den habe ich mitgenommen, als ich vor gefühlt 100 Jahren einen antiken Schreibtisch für mein halbfinnisches Fräulein Altona geholt habe. Mit dem Golf Bon Jovi. Ach ja, und Markus, dem Hallenhüter. Okay, da schließt sich der Kreis. Ansonsten brauchen Sie nicht jedem Gedankengang am heutigen Tag folgen, ich bin ein wenig durcheinander.

Mit ein bisschen Hin und Her passt die gar nicht so kleine Limousine tatsächlich noch in das gemauerte Fahrzeugdomizil rein. Alles, was ich nicht



... bald wird er unter Krams verschwunden sein

mehr daneben stapeln kann, lege ich auf die Motorhaube oder davor. Die gelben Säcke muss ich auch beizeiten mal raus auf die Straße stellen.... In Kiel haben wir den gelben Wertstoffsack, der (glaube ich) jeden zwei-

ten Montag abgeholt wird. Das sind dann die Tage, wo große Mengen von wiederverwertbarem Plastikmüll durch die Straßen wehen, weil hungrige Katzen schon am Vorabend die durchwachsen riechenden Säcke gefleddert und sich an Joghurtresten und anderem Zivilisationsmist satt geschleckt haben. Ciao KaSi. Lange bist du nicht alleine, aber jetzt drückt meine Zeit ein bisschen, denn ich muss zurück nach Hamburg und bin noch nicht mal am Bahnhof.



Auf, auf und davooooon

Hallo Fahrrad. Fahren Sie Fahrrad? Fährt überhaupt noch irgend jemand Fahrrad heute? Ich habe das zeitlebens gemacht, zur Schule, zum Ausbildungsplatz, zur Uni, zur Firma, in den Verlag.... ich bin immer Fahrrad



Kiel, heute mit guter Ökobilanz

gefahren. Bei Hitze und Sonne, bei Wind und Regen und auch bei Schnee. Ganz früher war es ein sportliches Herrenrad von Brennabor (huch?) – seit ich nicht mehr zu Hause bei meinen Eltern wohne, habe ich mein Mountainbike, eines der ersten, damals Anfang der 90er, und seinerzeit entsprechend teuer. Das scheint sich aber irgendwie gerechnet zu haben, ich hatte nie das Bedürfnis, ein anderes Fahrrad zu besitzen, und außer ein paar neuen Kettenblättern und Bremsbacken geht ja daran auch nix kaputt. Schweife ich ab? Von Kiel nach Hamburg ist es ein bisschen zu weit für eine Fahrradtour, 100 Kilometer, das muss heute nicht wirklich sein. Aber zum Bahnhof, mit leichtem Gepäck, das ist okay, das geht fast nur bergab (ja, Kiel ist ganz schön bergig) und ist fast schneller als mit dem Auto. So, hab ich alles? Nummernschilder, Kamera, Zigariillos...

Irgendwie ist fahrradfahren klasse. Wieso ist eigentlich Kiel – Hamburg zu weit? Als Teenager bin ich im Sommer regelmäßig von Plön in meine Heimatstadt Uelzen geradelt, mal alleine, mal mit einem Freund. Bei meiner Sandkastenfreundin Silke

in Ripdorf konnten wir dann immer unter dem Kirschbaum zelten und so die ewig langen Sommerferien ein bisschen abwechslungsreicher gestalten. Zelten, Stephen King lesen, Kirschen und Erdbeeren essen, Gitarre spielen und Rotwein trinken. Eigentlich könnte ich das mal wieder machen. Ob ich die Strecke noch schaffe? 190 Kilometer? Ich alter Mann. Ich setze das mal auf meine Agenda der noch zu erledigenden Dinge in meinem Leben, inklusive Gitarrenabend mit Kerze und Silke und Rotwein und Lebkuchenherzen. Und vielleicht einer Hollywoodschaukel. Es gibt nicht viele Menschen auf der Welt, die jetzt wissen, was ich meine. Agenda hin oder her, wenn ich den Zug um halb noch erreichen will muss ich mich mal sputen.

Schnell mit dem Zahlenschloss den Drahtesel an einen Poller geknotet und rein in die Halle. Hallo Deutsche Bahn. Ich habe nicht mal mehr 'ne Bahncard... Jahrelang hatte ich eine Bahncard 50 und die auch immer fleißig genutzt, mal war ich hier, mal mein halbfinnisches Fräulein Altona da, mal in Berlin, mal in Hamburg, mal in Kiel. Das Leben hat sich auf Kiel und Hamburg eingeschossen,

keine Kapriolen rund um verschobene Lebensmittelpunkte mehr, also



... von Zuhause nach Zuhause

auch keine Bahncard. Für diese 100 Kilometer Distanz fahre ich auch viel zu gern Auto. Na mal sehen, wie das mit der A7 und ihren Großbaustellen um den Elbtunnel rum weitergeht und wie die A21 als Alternativroute damit korrespondieren, vielleicht nutze ich ja bald doch wieder mehr Bahn? Immerhin sitzt man da entspannt bei seinem Kaffee, schaut aus dem Fenster auf die öde norddeutsche Steppe, liest oder schreibt was... Hauptsache nicht telefonieren, wer noch immer behauptet das deutsche Mobilfunknetz sei gut ausgebaut hat sich noch nicht mit einer Eisenbahn telefonierend zwischen Kiel und Ham-

burg und Berlin aufgehalten. Und hey – ich bin sogar bei der Telekom, wer noch immer Kunde von E Plus oder so ist sollte die Ballungsgebiete lieber erst gar nicht verlassen...

Einen heißen Kaffee von dem Mann mit dem Kaffeewagen, ein banales und nicht weltbewegendes PC Spielmagazin und der immer gleiche Gedanke, den ich in einem fahrenden Zug habe: Wenn dieser Zug mit Lichtgeschwindigkeit in Richtung Hamburg fährt und der Mann mit dem Kaffeewagen in diesem Zug in Fahrtrichtung läuft – bewegt er sich dann für einen außenstehenden Beobachter schneller als das Licht? Da können Sie ja mal drüber nachdenken. Einstein sagt: nein. Und ich nach ein paar

Open World Egoshooter in diesem Jahr und bin – schwupps – auch schon am Bahnhof Dammtor in Hamburg. Wenn auch nicht ganz so schnell wie das Licht.

Hallo Hamburg. „Helloooo again“, würde Howard Carpendale trällern. Hier fing heute Morgen alles an, ich weiß im Moment grad nicht wie spät es ist, ich habe unter all den Fortbewegungsmitteln ein bisschen mein Zeitgefühl verloren. Wilde, wühlige Zeiten liegen auch ganz ohne Relativitätskonstante gerade über meinem Leben, dieser Taxi-Transport-Hick-Hack steht ein bisschen Pate dafür und während ich diese Zeilen schreibe fällt mir obendrein noch ein, dass mein Fahrrad in Kiel noch

als das Licht war) und ich steige auf das nächste Fahrrad. Das alte Brennabor, was ich hier abgestellt hatte, Sie erinnern sich vielleicht. Das ist noch immer da. Warum sollte das auch jemand klauen?



... was vom Tage übrig blieb

Hallo Abend. Nun ist das Taxi also eingelagert. Sein würdiger Nachfolger steht in Altona unter Hamburger Linden und lässt sich von diesen verdammten Läusen genau so klebrig vollpissen wie alle anderen Autos, die ich vor ihm da geparkt habe. Wer hat sich denn ausgedacht, in Großstädten Linden zu pflanzen? Aber ich will nicht noch einen Off-Topic aufmachen. Übrig bleibt, neben vielen vielen ungeordneten Gedanken über diesen langen Tag verteilt, eine weitere Plastiktüte. In ihr sind Radio, Parkscheibe, Kleinkram aus den Seitentaschen, Kugelschreiber und die Christopherus Medallie. Alles, was an persönlichem Kram eben aus einem Auto rauskommt, wenn es den Weg alles irdischen gehen wird. Die Madonna ist schon im neuen Auto eingezogen, das Kleingeld aus dem Aschenbecher auch. Ich habe die Tüte erstmal zu den anderen in die Garage gestellt. Schauen wir mal, wie es so weitergeht, mit den Autos und mit ein paar anderen Sachen. So oder so – ich werde Sie und Euch damit volltexten.//



... und der Tag ist noch immer jung.

Jahren des Physikstudiums auch. Meine 13jährige Tochter will das unbedingt in den kommenden Wochen mal erläutert haben, ich denke, das wird möglich sein. Ich gucke noch ein bisschen aus dem Fenster, lese noch ein bisschen über die neuen sexy

immer vorm Bahnhof steht. Verdammmt. Das muss ich dann wohl bald mal abholen, wenn es noch nicht gefleddert wurde. Jetzt bin ich erstmal richtig müde, der Kaffee des freundlichen Bahnbeamten wirkt nicht so wie er soll (weil er eben NICHT schneller



Mehr unter www.sandmanns-welt.de

VW HAT MEINE FAHRWERKS- ABSTIMMUNG VERSCHLIMMBESSERT!

DIPL.-ING. THOMAS AMMERSCHLÄGER ENTWICKELTE AM NSU K 70



Thomas Ammerschläger daheim vor seiner Vitrine voller Erfolge und Erinnerungen

TEXT: ANDREAS KERNKE
FOTOS: INTERNET, PRIVAT

Ganz sicher erinnern sich die meisten Leser noch gut an die Fortsetzungsgeschichte „Meine Zeit bei NSU“ des ehemaligen NSU-Diplom-Ingenieurs Peter Gewecke, die von Herbst 2011 bis Herbst 2014 regelmäßig in der K 70-POST zu lesen war. Am Ende waren alle traurig, dass die gewohnte

Reihe auslief. Dazu zählte auch einer der DEUVET Präsidenten, Eckhard Bartels, den unser erster Vorsitzender anlässlich der DEUVET-Jahreshauptversammlung traf. Zum Bekanntenkreis dieses Präsis zählt ein Herr, der sich einstmals mit der Entwicklung des K 70 befasste und später für Rennsporteinsätze des K 70 zuständig war.

Dieser Herr würde sich freuen, seine Erlebnisse mit uns zu teilen.

Also nahm ich als Redakteur der K 70-POST Kontakt mit Herrn Bartels auf und besorgte mir die Adresse des auskunftswilligen Zeitzeugen. Meine direkt eingeleitete Internetrecherche ergab u.a. folgendes Ergebnis:

Der Edel-Techniker

Thomas Ammerschläger kann gleich auf zwei erfolgreiche Karrieren zurückblicken. Erst flotter Renn- und Rallyefahrer mit allem, was NSU hiess. Und dann der fast nahtlose Übergang zum Techniker und Entwickler. Vier markante Stationen ragen aus dem Berufsleben des Diplom-Ingenieurs heraus. Bei NSU (1965–1971) baute er mit kleiner Mannschaft den R0 80 und den K 70, bei Ford (1972–1981) leitete er die Entwicklung Motorsport und galt als Vater des legendären Renn-Capri in den letzten RS-Varianten und der Turbo-Ausführung. Bei Audi (1981–1985) trieb er als Chef des Serien-Fahrversuchs die Quattro-Entwicklung voran, und bei BMW (1985–1997) schob er als Technischer Geschäftsführer der Motorsport GmbH zusammen mit Paul Rosche den legendären M3 als Strassen- und Rennauto an.

«Der Capri und der M3», so Ammerschläger, «waren wunderbare Tourenwagen, die mich als Techniker stark geprägt und fasziniert haben. Beim Turbo-Capri haben wir '80 durch die Adaption des Groundeffects die gleichen Abtriebswerte wie die Formel 1 erzielt. Und der M3 wurde zum erfolgreichsten Renntourenwagen der Welt.»

Seine Jahre als Rennfahrer hat Ammerschläger 1958–1970 am Steuer vergleichsweise schmalbrüstiger NSU Prinz 4, Sport-

Prinz, TT und TTS verbracht. Gegner waren neben den Markenkollegen wie Spiess & Co. die Abarth-1000-Treter wie Bitter, Hezemans oder Kauhsen. Kurzzeitig führte Ammerschläger mit dem NSU TT sogar mal die Tabelle der Rundstrecken-Meisterschaft an. Und die aufgestellte TT-Heckhaube zur besseren Luftzirkulation im Motorraum ist auch eine Erfindung von ihm.

Nach dem altersbedingten Ausscheiden bei BMW lebt der 63-Jährige mit seiner Frau Sigrid als rastloser Pensionär in München. Da es weder Enkelkinder noch andere Hobbys gibt, ist der Techniker aus Leidenschaft schon längst wieder bei seinem Lieblingsthema gelandet. Für die Organisatoren der V8STAR-Serie bastelte er nicht nur ein modernes, wasserdichtes Technik-Reglement, sondern auch die gesamte Fahrzeug-Konzeption. Überdies zählt er zu den Gründervätern des Projekts. «Wenn auch noch die V8STAR ein Hit wird», reibt er sich schon freudig die Hände, «wäre sie nach Capri und M3 mein drittes persönliches Highlight als Techniker. Mehr kann man von seinem Berufsleben nicht erwarten.» Und fügt lächelnd hinzu: «Eigentlich habe ich mein Leben lang nichts anderes gemacht, als meinem Hobby zu frönen. Schön, dass das auch noch so gut bezahlt wurde ...»



1969: Ammerschlägers NSU-Zeit



2000: Mitbegründer der V8STAR



Seine wilden Jahre: Ammerschläger 1970 im legendären NSU TT 1100

Quelle: http://www.dunlop.eu/dunlop_dede/images/ammerschlaeger_thomas_tcm430-30444.pdf



Historisches Foto der NSU-Zentrale in Neckarsulm

Thomas Ammerschläger residiert heute am schönen Starnberger See – ich wohne in der platten Tiefebene Niedersachsens... so trennen mich leider gut 750 Kilometer von meinem prominenten, potentiellen Gesprächspartner – das EINFACHE Heranreisen zu einem persönlichen Treffen scheint eher ausgeschlossen. Dem Internet sei jedoch Dank, gibt es aber ja die eMail – über die ich mit Herrn

Ammerschläger ein schriftliches Interview vereinbare. Dementsprechend überlege ich mir anschließend einen (hoffentlich im Sinne aller Leser) interessanten Fragenkatalog, den ich ihm ebenfalls wieder per Mail zukommen lasse. Ein paar Tage später erhalte ich seine Antworten.

Wow! Bereitwillig und geduldig hat Thomas Ammerschläger all meine

Fragen beantwortet. Und er ist selbstverständlich damit einverstanden, dass dieses Interview exklusiv in unserer K 70-POST veröffentlicht wird. Es ist mir daher eine ganz besondere Ehre, den Lesern des Clubmagazins das „Gespräch“ mit diesem prominenten Diplom-Ingenieur, der einstmals auch an der Entwicklung des K 70 beteiligt war, an dieser Stelle stolz präsentieren zu dürfen.



K 70-POST: Herr Ammerschläger, Sie haben 1965 als Diplom-Ingenieur im Allgemeinen Maschinenbau, speziell der Fachrichtung Kraftfahrzeug-Bau, die TH Hannover absolviert. In Ihrer Diplomarbeit beschäftigte Sie der „Einfluss von Seitenwind auf die Richtungshaltung von Personenkraftwagen“. In Ihrer ersten Tätigkeit waren Sie dann bei der NSU AG an der Entwicklung unter anderem auch des K 70 beteiligt. Hatten Sie damals auch Einfluss auf die Richtungshaltung des K 70 bei Seitenwind? Haben Sie auch an seinem cW-Wert gefeilt?

Thomas Ammerschläger: Nein. Das ist Sache der Aerodynamiker. Der cW-Wert des K 70 war nicht so wich-

Andreas Kernke im „Gespräch“ mit Thomas Ammerschläger

tig, es ging in erster Linie um gute Raumausnutzung für ein Familienauto. Die Richtungshaltung bei Seitenwind war durch Frontmotor, langem Radstand, die steife Federbein-Vorderachse und die spielfreie Zahnstangenlenkung sowieso gut.

K 70-POST: Wie hat sich ein Laie eigentlich die Entwicklung eines Autos

vorzustellen? Woher wissen die Beteiligten, in welchem Rahmen sie sich bewegen dürfen? Wie viele Menschen sind überhaupt an diesem Vorgang beteiligt? Und wie lange dauert so eine Entwicklung vom ersten Gedanken bis zum fertigen Automobil?

Thomas Ammerschläger: Alle relevanten Daten werden in einem so-



INTERVIEW

nannten Lastenheft festgelegt, das Technik, Kosten, Zeitplan enthält. Die Anzahl der beteiligten Mitarbeiter kann sehr unterschiedlich sein, je nach Größe der Firma. Bei NSU waren wir einige 100 Leute, eine relativ kleine Mannschaft.

Wenn es schnell geht, dauert eine Entwicklung ca. 3 Jahre, bei kompletten Neuentwicklungen häufig länger. Bei NSU durfte es nicht länger dauern, weil weder mehr Zeit noch Geld vorhanden waren. Das war bei den kompletten Neuentwicklungen wie Ro80 oder K 70 besonders bemerkenswert.



K 70-POST: *Woran oder worin können WIR heute ganz explizit Ihren Einfluss am K 70 erkennen?*

Thomas Ammerschläger: Praktisch nicht mehr, denn VW hat leider, aus welchen Gründen auch immer, meine Fahrwerksabstimmung neu gemacht und damit verschlimmbessert. Wir hatten eine sportlich-komfortable Feder/Dämpfer Abstimmung mit guter Aufbaudämpfung gewählt, mit der der K 70 bei Vergleichsfahrten schneller war als der BMW 1602!

Das Besondere, das dieses Auto hatte, ist dadurch zu meinem Bedauern verloren gegangen. Kein Kunde hat den Fahreindruck des „richtigen NSU K 70“ erleben können. Wenn es noch Unterlagen über Federhärten und Dämpferkennungen gäbe, könnte man ein Auto so umrüsten, um diesen Fahreindruck zu reproduzieren.

K 70-POST: *An welche besonderen*

Probleme können Sie sich bei der Entwicklung des K 70 noch erinnern? Was waren die besonderen Herausforderungen?

Thomas Ammerschläger: Eigentlich an keine, denn die wesentlichen Erfahrungen hatten wir schon beim Ro80 gemacht.

K 70-POST: *Gab es auch Dinge am K 70, die Sie gern anders oder besser gelöst hätten?*

Thomas Ammerschläger: Eigentlich nur die Geräuschdämmung, denn der von den luftgekühlten Triebwerken

Thomas Ammerschläger: Nein, denn die Entwicklung der Limousine war ja zur Zeit der Übernahme durch VW kaum abgeschlossen. Es gab bei NSU Überlegungen zu einem Kombi, der aber für VW uninteressant war.

K 70-POST: *Sind Sie damals mit dem Ergebnis, dem fertigen K 70, zufrieden gewesen? Oder sogar stolz?*

Thomas Ammerschläger: Ja, der K 70 war ein im Wettbewerbsumfeld besonderes Auto, das viel Fahrspaß und hohe Fahrsicherheit bot bei gleichzeitig hohem Nutzwert. Nur war er wegen der aufwändigen Konstruktion etwas zu teuer.

K 70-POST: *Ich habe in Ihrer Vita gelesen, dass Sie bei NSU auch den Fahrzeug-Sicherheitsversuch aufgebaut haben. Was genau ist darunter zu verstehen?*

Thomas Ammerschläger: Die amerikanische Straßensicherheitsbehörde hatte ein ganzes Bündel von Vorschriften erlassen, deren Erfüllung für eine Fahrzeugzulassung in den USA nachgewiesen werden musste. Dazu gehörte die Crashesicherheit der Karosserie bei Frontal- und Heckaufprall, die maximal zulässige Verschiebung des Lenkrades im Innenraum, die maximale Oberkörperbelastung beim Aufprall aufs Lenkrad, die Stabilität der Sicherheitsgurtebefestigung, die Stabilität der Sitze und Sitzlehnen, die Auslaufsicherheit des Benzintanks bei einem Überschlag, die Fahrsicherheit bei einem Reifenplatzer bei hoher Geschwindigkeit und viele weitere Dinge. Alle notwendigen Prüfeinrichtungen mussten wir selbst entwickeln, denn es gab so etwas zu der Zeit nirgends zu kaufen. Für die Beschleunigung des Fahrzeugs auf die vorgeschriebe-



VW wollte ihn nicht!

INTERVIEW

nen 50 km/h Aufprallgeschwindigkeit auf einen großen Betonklotz bauten wir eine Heißwasserrakete, die das Auto anschoß und dann automatisch abgebremst wurde. Die Verformungen beim Aufprall wurden mit Hochgeschwindigkeitskameras mit 1000 Bildern/sek. seitlich und von unten gefilmt und die auftretenden Verzögerungen gemessen. Für die Simulation des Reifenplatzens bauten wir eine Vorrichtung, mit der ein spitzes Messer bei Höchstgeschwindigkeit in den Reifen gestoßen wurde. Die Versuche fuhren wir in Hockenheim und der K 70 war dabei unproblematisch.

K 70-POST: Ebenfalls aus Ihrem Lebenslauf ist zu erfahren, dass Sie in Ihrer Freizeit auch sehr erfolgreich Rennen mit NSU-Fahrzeugen gefahren sind. Da der K 70 ja eigentlich als NSU nur als Prototyp zur Verfügung gestanden haben dürfte... sind Sie mit dem auch Rennen gefahren?



Thomas Ammerschläger deutet auf Rennbilder von sich in Sportprinz und TT

Thomas Ammerschläger: Nein, natürlich nicht. Der K 70 wäre für Motorsport ungeeignet und dafür auch nicht homologiert. Für Motorsport gab es ja den TT und TTS, die dafür vorgesehen waren und an deren Entwicklung ich auch beteiligt war.

K 70-POST: Was haben Sie damals gefühlt, als Sie erfuhren, dass der K 70 nach der Übernahme von VW in

der Versenkung verschwinden sollte?

Thomas Ammerschläger: Ich hätte es bedauert.

K 70-POST: ... und wie fanden Sie es schließlich, dass der K 70 dann doch bei VW im extra errichteten Werk in Salzgitter gebaut wurde? Welche Chance sahen Sie damals für VW durch den K 70 mit seinem richtungsweisenden, wassergekühlten Frontantrieb?

Thomas Ammerschläger: Ich habe mich gefreut, sah aber die Chancen eher begrenzt, da die gesamte VW-Organisation inklusive der Händler überhaupt nicht vorbereitet war für neue Konzepte. Ein hochrangiger VW-Entwicklungsmanager erklärte mir sogar allen Ernstes, dass Frontantrieb und Wasserkühlung technisch nicht funktionieren könnten.

K 70-POST: 1971 (da war der K 70 ja

malige VW Entwicklungsvorstand Prof. Holste war kein Autofachmann (er kam von Demag => Krantechnologie - Anm. der Redaktion) und VW war auf der verzweifelten Suche nach einem Käfernachfolger. Deshalb brauchte er diese Stabsstelle, um das Potential aller möglichen internen und auch externen Neuentwicklungen abschätzen zu können.

K 70-POST: Es passiert auffallend oft, dass Volkswagen den K 70 in heutigen Presseveröffentlichungen vergisst oder mutmaßlich absichtlich „unter den Tisch fallen lässt“. Da heißt es dann häufig fälschlicherweise, dass Polo, Golf oder Passat die Ära der Wassergekühlten eingeleitet haben – was ja nachweislich nicht stimmt. Der Polo soll außerdem angeblich ebenfalls ein NSU, genau genommen sogar ein „K 50“, gewesen sein. Der Passat war eigentlich ein AUDI 80... etc., etc. Was glauben Sie – was steckt hinter dieser „Vergesslichkeit“? Ist es vielleicht einfach die Scham, dass VW sich damals häufiger mit fremden Federn geschmückt hat? Oder ist es eigentlich nur eine Fahrigkeit (und schlechte Recherche) der zumeist sehr jungen Schreiberlinge? Oder ist VW gar immernoch sauer, weil ausgerechnet NSU mit dem K 70 damals ein zukunftsweisendes Fahrzeug auf die Räder gestellt hatte, während man selbst immernoch den Luftboxer-im-Heck-Zeiten nachtrauerte?

Thomas Ammerschläger: Das ist leider so. Obwohl VW-Entwickler eine Palette frontgetriebener, wassergekühlter Fahrzeuge in Polo-, Golf- und Passatgröße in Arbeit hatten, war die Not so groß, dass der neue Vorstandsvorsitzende Leiding den fertigen AUDI 50 (er war nicht von NSU) und AUDI 80 zum Leidwesen von AUDI requirierte. Aus dem AUDI 50 wurde praktisch ohne Änderungen der Polo, aus dem AUDI 80 wurde durch die Heckänderung der Passat, einzig der Golf war eine VW-Eigenentwicklung.

Welche Ihrer Vermutungen zu dieser „Vergesslichkeit“ führt, wage ich nicht zu beurteilen, auf jeden Fall spielt das „nih= not invented here“ (zu Deutsch: „nicht hier erfunden“ - Anm. d. Redaktion) eine Rolle und auch, dass wegen der nicht im Haus erfolgten

bereits Stiefkind des Wolfsburger Autobauers) wechselten Sie zu VW in die Stabsstelle „Fahrzeugbeurteilung“. Sämtliche Neuentwicklungen des gesamten VW-Konzerns wurden analysiert und bewertet. Wozu brauchte man das? Spielte der K 70 auch eine Rolle oder ging es da eher um Nachfolgemodelle?

Thomas Ammerschläger: Der da-

INTERVIEW

Entwicklung weniger Unterlagen vorhanden sind. Denn beim Golf ist das ja nicht der Fall.

K 70-POST: Nach Ihrer Zeit bei NSU und VW haben Sie sich einen Namen als Projektleiter des FORD Rennsportteams gemacht, Klaus Ludwig wurde mit Ihrem ultimativen Renn-Capri 1980 Deutscher Rennsport

könnte, wenn man ihm nur nicht serienmäßig so einen banalen Solex Doppel-Flachstromvergaser aufgesetzt hätte. Was halten Sie davon den K 70 mit einer besseren Gemischaufbereitung spritziger zu machen (mal abgesehen von der Tatsache, dass ein so hergerichtetes Fahrzeug wohl kaum in den Oldtimer-Status kommen dürfte)?



BMW M3: erfolgreichster Renn-tourenwagen der Welt



Motor und Fahrwerk, der mit unzähligen Siegen der erfolgreichste Renn-tourenwagen der Welt wurde.

Ich denke schon, dass man z.B. mit einer Einspritzanlage den Motor des K 70 leistungsfähiger machen kann, aber das ist schon sehr aufwendig.

K 70-POST: Haben Sie eigentlich überhaupt mal einen VW K 70 gefahren? Wollen Sie mal einen fahren? Der 1. Internationale K 70-Club ist Pfingsten zufällig mehr oder weniger ganz in Ihrer Nähe, nämlich in der Wachau, ein paar Kilometer vor Wien. Wenn Sie Lust haben... sie wären ein gern gesehener Gast.

Thomas Ammerschläger: Es ist schon sehr lange her, dass ich einen VW K 70 gefahren habe und deshalb würde ich das Angebot gerne annehmen. Aber am Wochenende vor Pfingsten ist das NSU Treffen in Waging am See, das ich mit dem Ro80 Club und der NSU-IG fest eingeplant habe. Nach Waging kommen Sie nicht? Vielleicht klappt es ja ein anderes Mal.

K 70-POST: Ich bedanke mich recht herzlich für dieses Interview. Wenn Ihnen noch weitere Personen bekannt sind, die damals an der Entwicklung des K 70 mitgewirkt haben, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie uns mit diesen in Kontakt bringen könnten.//



Meister. Später brachten Sie bei AUDI als Chef des Serien-Fahrversuchs die Quattro-Entwicklung voran. Danach waren Sie als Chef und technischer Leiter der BMW Motorsport GmbH für den M3 als Straßen- und Rennauto verantwortlich. Da ging es ja wahrscheinlich hauptsächlich um Motoroptimierungen. Eines unserer Clubmitglieder möchte beweisen, dass der Motor des K 70 eigentlich viel kraftvoller und dennoch möglicherweise sogar sparsamer laufen

Thomas Ammerschläger: Ja, nach einem guten Jahr bei VW kam das Angebot Technikchef von FORD Motorsport zu werden. Der Turbo Capri war ein Highlight meiner Entwicklertätigkeit, denn er war der erste Renn-tourenwagen mit Ground-Effect, d.h. mit aerodynamischem Abtrieb, der so groß war, dass der Capri bei mehr als 250 km/h an der Decke hätte fahren können. Der M3 stellte eine komplette Fahrzeugneuentwicklung dar mit neuem



Technische Dag K 70-Club NL

TEXT UND FOTOS:PIM TIELKEMEIJER

Op zondag 19 maart 2017 organiseerde de K 70-Club NL zijn jaarlijkse technische dag. Nu eens niet in oktober, maar in maart. Ruim 20 fans met 8 klassiekers troffen elkaar die dag in Emmen. Daar werden wij in de klassieker-showroom van de heer en mevrouw Misker geféteerd op een keur aan mooie oldtimers met boeiende achtergrondverhalen.

Na de lunch gingen de (meeste) dames naar een show van historische kleding zoals die in deze streek rond 1900 werd gedragen, terwijl de heren der schepping de werkplaats opzoch-

ten van Autobedrijf Misker, de grote Ford- en Mazda dealer van Emmen. Wij kregen een rondleiding door het bedrijf, waarna onze Ka's door een medewerker van de werkplaats een voor een op de testbank werd gereden. Daar volgde bij elke auto een serie metingen van de toestand van de schokbrekers, de remmen en de soring. De K 70's werden na een aanloop op de platen afgeremd, waarna de schokbrekers minutenlang werden beproefd op de trillende meetplateau's. Na een kleine 10 minuten wist de computer genoeg en spuugde alle testresultaten uit.

De meeste K 70's slaagden direct voor de test. Een aantal eigenaren zat voor de remmentests soms op het

zijn voorzichtig met onze K 70! 'Wel', zei de testmedewerker, 'deze auto's zouden na een proefrit, waarbij enkele malen goed geremd wordt, waarschijnlijk alsnog aan de apk-eisen voldoen'. En bij een apk-keuring is zo'n 2e remtest na een proefrit toegestaan. De eigenaar van één geteste K 70 heeft overigens nog iets meer te doen. Hij is alvast op zoek naar onderdelen.

Naast deze tests kreeg een aantal leden nog maatwerkhulp, zoals het door Siemon goed afstellen van de dubbele solexcarburateur van de K 70 van Fré.



ten van Autobedrijf Misker, de grote Ford- en Mazda dealer van Emmen. Wij kregen een rondleiding door het

randje. 'U remt zeker nooit eens flink?' vroeg de keurmeester. Nee, natuurlijk niet, we rijden pro-actief en

De echte pechvogel van de dag was Jos. Zijn K 70 kreeg te maken met een lekke koppakking. Die kon ter

NIEDERLANDE

plekke niet gemaakt worden. Zo reed Jos aan het einde van de dag in een leenauto naar huis. Zijn K 70 werd de volgende dag bij hem thuis afgeleverd door de Wegenwacht...

Mijnheer en mevrouw Misker, Piet en Els, Siemon, Jos en Corné: allemaal erg bedankt voor jullie inzet, het was een heel geslaagde dag! En Jos? Die is bezig zijn K 70 weer op de weg te krijgen, de nieuwe koppakking is al

gevonden. Succes Jos!
PS: op Facebook staan 2 filmpjes van de technische dag, kijk eens op www.facebook.com/VWK70Group bij de datum 25 april 2017.



K 70-Techniktag in Emmen (NL)

Am Sonntag den 19. März 2017 war der K 70-Club NL zu Gast bei Ford und Mazda Garage 'Misker' in Emmen, Drenthe. Da trafen sich mehr als 20 Fans mit 8 Klassiker, davon 7 K 70 und 1 Polo Coupe von 1984. Hauptbestandteil des Tages war für die Herren die Möglichkeit, ihre K 70 am Prüfstand testen zu lassen. Fast alle K 70 kamen gut durch. Bei einigen K 70 wäre es nötig gewesen bei einer kurzen Testfahrt die Bremsen ein paar Mal kräftig zu tre-

ten und damit zu reinigen. Bei dem dann wiederholten Bremstest hätten diese K 70 die TÜV-Prüfung wahrscheinlich doch gut bestanden. Während die Herren in der Werkstatt beschäftigt waren, besuchten die (meisten) Damen eine Schau der Kleidung, wie sie um 1900 in dieser Region getragen wurde. Fazit: es war ein sehr interessanter und gemüthlicher Tag. Wir bedanken uns bei allen Organisatoren recht herzlich! //



K 70-Trouwauto in 1977 èn 2017

TEXT UND FOTOS:PIM TIELKEMEIJER

Eind maart kreeg ik een telefoontje van Wiebe Haitsma uit Bolsward in Friesland. Hij zocht een K 70 als trouwauto. Niet voor zichzelf, maar voor zijn ouders, want die waren binnenkort 40 jaar getrouwd. In 1977 was hun trouwauto een K 70. En Wiebe zou zijn ouders graag verrassen met ook dit keer weer een K 70 als trouwauto...

Op mijn rondgemailde vraag wie Wiebe kon helpen werd al snel positief gereageerd door Jan van der Wal uit het eveneens Friese Garyp. En, heeft Jan's bijzonder fraaie K 70 het bruidspaar op hun trouwdag blij gemaakt? 'Ja zeker, alles is super gelopen en m'n ouders vonden het superleuk!!!' meldde Wiebe. Ten bewijze daarvan stuurde hij bijgaande foto's van het 40-jarige bruidspaar met hun trouwauto. Bruidspaar Haitsma, onze felicitaties! En Jan: wel bedankt! //



Wier zitten we in de trouwauto.



K 70-Hochzeitsauto 1977 und 2017

Am 8. April 1977 heirateten Wiebes Eltern in Bolsward in Friesland (NL).

Ein K 70 war damals ihr Hochzeitsauto. Dank Jan van der Wal und seinem schönen K 70 war genau 40 Jahre später nochmals ein K 70 ihr Hochzeitsauto! Wir gratulieren Brautpaar Haitsma herzlichst und bedanken uns bei Jan für seine schöne Geste!

//



FUNDSTÜCKE



Die MAHAG-Bilder aus der letzten Ausgabe...

Pim Tielkemeijer fand weitere Informationen:

Bei den Fotos handelt es sich um Werbung von VW Händler MAHAG in München 1971/1972. VW hat 800 Dienstwagen für die Olympischen Spiele in 1972 geliefert. Die Autos wurden von MAHAG gewartet. //



FUNDSTÜCKE

Hilfe
vorbereitet.
unserer neuesten B
des Reitturniers im nahen
seine zweckmäßig elegante Visiten
karte abgeben kann.

Autohaus Trudering, Haberl KG.
8 München 82, Wasserburger
Landstraße 7, Telefon 42 20 01

Autohaus Ottobrunn
Die Rosenheimer Landstraße führt
im Südosten von München in
ein besonders reizvolles Hinterland.
An ihr liegt im Vorort Ottobrunn
unser gleichnamiges Autohaus, ein
moderner Bau mit allen
Einrichtungen eines neuzeitlichen
Fahrzeug-Reparaturbetriebes.

Autohaus KG.

MAHAG

1

Olympic rings logo

Die Abbildung zeigt den Motorraum eines VW Beetles mit dem VARTA Zündkerzen-Service. Ein VW Motor hat 2 VARTA Zündkerzen.

Wenn es um Zündkerzen geht, sagen
Automobil-Fachleute in aller Welt:
CHAMPION. Der Grund?
**CHAMPION-Zündkerzen bieten ein
Maximum an Zuverlässigkeit und
Leistung. Wollen Sie sich bei Ihrem
Wagen mit weniger zufriedengeben?
Bestehen Sie immer auf CHAMPION.**

VARTA

CHAMPION
DIE MEISTGEKAUFTE ZÜNDKERZE DER WELT

3/2017 19

KINDISCHER KASPERKRAM



Jens W aus Trier

Hallo 😊

Wisst ihr zufällig welches fahrwerk passt um mein k70 tiefer zu legen ? oder könnt ihr mal ein post machen um zu schauen ob ein anhänger der seite dies vielleicht weiß. Danke 😊



Hallo Jens,

unter den Leuten im K 70-Club wirst Du wohl niemanden finden, der Dir weiterhilft. Das hat einen einfachen Grund: EINEN K 70 LEGT MAN NICHT TIEFER! Bei uns legt man großen Wert auf Originalität - Tieferlegung ist verpönt! Du findest auf unserem Facebook-Account auch nicht ein einziges Foto eines befelegten K 70.

Und mal ehrlich: was sollte eine Tieferlegung auch schon bringen? Es sieht albern aus, schädigt die Karosserie, verschlechtert den Komfort und mindert den Wert.

Der K 70 ist inzwischen ein sehr seltenes Fahrzeug. Es wäre schade, ihn mit den üblichen halbstarren Verpimpereien zu entstellen. Die Mode des "tiefer, breiter, härter" muß man nicht auf jedes Auto anwenden. Der K 70 verfügt werkmäßig über ein hervorragendes Fahrwerk. Es muß nicht "angepaßt" werden.

Gruß
1. internationaler K 70-Club

Mir gefällt es aber wenn er etwas tiefer liegt 😊

Mein k70 ist fast abgeschlossen und komplett restauriert im original zustand. Darauf habe ich auch großen wert gelegt mein original fahrwerk möchte ich auch nicht anrühren sondern aufheben, für den wert!



trotzdem danke für die antwort.

Die private „Unterhaltung“ (links) führte der Club neulich mit einem typischen „Tieferlegungsjünger“.

Man mag offen darüber denken wie man will, doch mit der oberflächlicher Aussage „jedem, wie er mag“, kann man dem Drang nach dieser widerlichen Mode des Tieferlegens-um jeden-Preis keinesfalls gerecht werden. Als ernsthafter Club, der sich offiziell der Pflege und dem Er-

halt des K 70 verschrieben hat, sollten wir auch im Internet klar Stellung beziehen: „Pimpen“ sehen wir ungern!

Es gibt hin und wieder Facebook-Posts, in denen K 70 durch Umbauten entsteht werden (z.B. K 70-Karosserie auf einem PASSAT-Fahrwerk mit W10-Motor). Unsere Facebook-Seite bietet diesen albernen Experimenten keine Plattform, nimmt diesen kindischen Kasperkram nicht ernst. //



Schraubergesetz Nr. 7

Unzerbrechliche Teile
und Werkzeuge gibt es nicht!

T. 0936-444 0743-411



L.S.T. VERSUS K 70

TEXT UND FOTOS: MANUELA UND MARIO THIMM

Was haben die Lüneburger SchrottTrommler in der K 70 Post zu suchen? Ganz einfach: Am 01. April haben wir, die Firma AutoTeile Thimm, unser 10-jähriges Firmenjubiläum gefeiert. Zu diesem Anlass hatten wir die L.S.T. (<http://www.schrotttrommler.de/>) für

unser Programm gebucht. Unserem besonderen Wunsch, einen K 70 in ihr Trommelprogramm einzubauen, kamen sie erst zögernd und schließlich mit größter Begeisterung nach. Ein von uns komplett entkerntes Sondermodell bot an endlos vielen Stellen den richtigen Sound für das „Schrottprogramm“.

Die Trommler denken nunmehr darüber nach, den K 70 eventuell in einen ihrer Videoclips einzubinden. Für uns war es ein gelungener Tag mit Sonnenschein, vielen Freunden, einigen Oldtimern und diesem besonderen Highlight.//



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!

Angebot aus MOBILE

Verkaufe Scheunenfund ... 2x K 70

Der Silberne ist vor Jahren gelaufen und hatte einige Neuteile im Motorraum... wie Kühler..
Auto ist rollbar bzw. Bremsen funktionieren ...

Der Grüne war als Ersatzteilsender gedacht und hat eine gute Innenausstattung bzw. ist komplett vollständig

Der Silberne steht nahe Nürnberg der Grüne in Thüringen Kreis Apolda.

2.000,- EUR

Lars Pfaffendorf
Weinbergstrasse 17
91452 Wilhermsdorf
Tel.-Nr.: +49 (0)172 3620739



Angebot aus MOBILE

Scheunenfund VW K 70L

8/1973, ? km, ? PS, orange

Das Fahrzeug ist komplett, sehr gute Substanz zum Aufbauen, das Fahrzeug steht in Slovenien

2.000,- EUR

Janez Cartl
40721 Hilden
Tel.: +49 (0)1523 1860269



Angebot aus MOBILE

VW K 70L

4/1972, 57.000 km, ? PS, weiß

2.850,- EUR

MRK-Automobile Import-Export Ersatzteile & Zubehör
Roderstr 13
54311 Trierweiler
Tel.: +49 (0)651 6034009624
Mobil 1: 0049 (0)1752200939
Mobil 2: 0049 (0)151 18537810
Tel. Büro: 0049 (0)651 1707233





