

# 1. Internationaler **K70-CLUB-POST**

Mitgliedermagazin



**PETER PLECHINGER:**  
VON 1972 BIS 2006 NUR K 70  
GEFAHREN (TEIL 2) **SEITE 5**

**BERICHT & FOTOS VOM PFINGSTTREFFEN IN  
KASTELLAUNHUNSRÜCK**

## AQUONI



WAS HAT 4 RÄDER, EINEN K70-MOTOR  
UND EINEN PROPELLER IM HECK? (TEIL 1)  
**Seite 11**



**LETZTER TEIL:**  
**SANDMANN'S WELT  
NACHTGESPANN**  
**Seite 27**



## VORSTAND

### 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

Ralf Knispel  
Haldener Str. 213, 58095 Hagen  
Telefon: +49 (0) 15 1/12 62 39 75 • eMail: ralf\_knispel@web.de

### 3. VORSITZENDER, KOMMISSIONIERUNG TEILEPOOL

Mario Thimm  
Kuckucksheide 10 • 29308 Winsen (Aller)  
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05 • eMail: auto@teilethimm.de

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

### 4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER, TEILEPOOLVERWALTUNG, KOMISSARISCHER KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

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

### REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

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

### VERSAND

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

### DRUCK

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

### 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 akernke@gmx.de senden.

### INTERNETAUFTRITT

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

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  
NL26RABO0104449284  
Kontoinhaber: P.R. Hasper

TITELFOTOCOLLAGE: ANDREAS KERNKE - PFINGSTTREFFEN 2018, GEIERLEY UND PETER'S REAKTION AUF VW 412

RÜCKSEITE: HAUBENTAUCHEN AUF DEM PFINGSTTREFFEN IN KASTELLAUN

**...MAL ANDERE ASPEKTE BETRACHTEN**

TEXT: INGO MENKER

versuchen, im Rahmen unserer Möglichkeiten aktiv mitzuarbeiten und zu -gestalten.

Kürzlich war ich mit Peter Schneider das erste Mal zu einem Termin. Im Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen trafen wir den Staatssekretär Dr.Hendrik Schulte. Das Gespräch war angenehm, im Prinzip haben wir uns bei ihm, der erst seit der letzten NRW-Landtagswahl im Amt ist, vorgestellt und unsere An- und Absichten erläutert. Ob man dort viel mit uns anfangen konnte weiß ich nicht, aber zumindest haben wir gezeigt, daß es uns gibt. Drängende akute Probleme hatten wir auch nicht anzusprechen.

Das Wichtigste ist, einen gewissen Bekanntheitsgrad zu erhalten, idealerweise in einer Art, daß man, wenn es um unser Thema geht, zuerst an uns denkt, egal wo und wer. Diese Erkenntnis habe ich im Laufe meiner über 25 Jahre Aktivität für das K 70-Hobby als existentiell wichtig begriffen. Wir sind nun mal völlig auf uns allein gestellt und müssen den Erhalt unserer Autos und unserer Gemeinschaft aus eigener Kraft und mit eigenem Engagement schaffen. Das macht -jedenfalls für mich- das Hobby so interessant und lebendig, ist aber mitunter sehr mühsam und manchmal auch frustrierend.

Besonders ärgerlich sind Tiefschläge, die einem den Spaß am Hobby so nachhaltig vermiesen, daß man alles hinwerfen möchte. Es ist ja für uns alle, von den Clubs, wie auch im DEUVET, immer nur ein Hobby, kein Beruf. So eine unschöne Situation mußte Götz Knoop, DEUVET-Vorstandsmitglied und juristischer Beirat kürzlich erleben. Nach Jahren des Hin und Her schaffte er es, daß in der StVO eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach Oldtimer-LKW vom Fahrverbot an Sonntagen ausgenommen sind. Es wurden sogar seine Formulierungen in den Gesetzestext übernommen – und was passierte dann? Kurz nachdem die Gesetzesänderung Bundestag und Bundesrat passiert hatte und rechtsgültig geworden war, trat der Verband für Nutzfahrzeug-Oldtimer, auf dessen Belange diese Bestimmung abgestimmt war, aus dem DEUVET aus.

Dieses außerordentlich schäbige Verhalten hat Götz natürlich sehr verärgert und enttäuscht, so daß er überlegt, seine ehrenamtliche Tätigkeit beim DEUVET aufzugeben. Das wäre äußerst schade, denn als auf Oldtimer spezialisierter Rechtsanwalt hat er Vielen aus der Szene geholfen. Ganz aktuell auch uns bei unserer Neustrukturierung der Cluborganisation. Wir werden uns bemühen, ihn bei der Stange zu halten, denn der szenübergreifende Zusammenhalt ist bei unserem Hobby, was fast ausschließlich von Privatpersonen in ihrer Freizeit betrieben wird, außerordentlich wichtig.

Wir werden uns jedenfalls weiter reinhängen, im Interesse von uns allen und unserer Autos. //



**W**ar die Überlegung, als der DEUVET-Präsident Peter Schneider auf der diesjährigen Hauptversammlung fragte, ob jemand Interesse hätte, ihn auf seinen Besuchen in den Ausschüssen der Ministerien zu begleiten. In seiner langjährigen Vorstandstätigkeit hat Peter viele Kontakte in die Politik knüpfen können und darüber Zugang auch zu Entscheidungsträgern erhalten.

Auch wenn einige Leute bei dem Wort „Lobbyismus“ Schnappatmung bekommen und das für etwas ganz ganz Schlimmes halten – ja, der DEUVET ist eine Lobbyorganisation. Sogar eine offizielle, bei Bundestag, der EU-Kommission und den Landesministerien registrierte. Genaugenommen ist das der hauptsächliche Daseinszweck des DEUVET, die Interessen der Gemeinschaft der Oldtimerbesitzer und mittlerweile auch der in der Branche Beschäftigten zu vertreten. In der Vergangenheit waren wir - ich schreibe „wir“, weil alle Mitgliedsclubs beteiligt sind- durchaus erfolgreich. So wurden vor etwa 20 Jahren das H-Kennzeichen und die 07er-Nummer mit tatkräftiger Mithilfe des DEUVET konzipiert und eingeführt.

Seitdem haben sich weniger, manchmal nur drohende, Probleme aufgetan, die die Oldtimerszene in ihrer Gesamtheit, bzw. klassische Automobile, die die Mehrzahl der Oldtimerfahrzeuge ausmachen, betreffen. Was beim DEUVET zu dem negativen Effekt geführt hat, daß einige, vor allem große mitgliederstarke Clubs ausgetreten sind und somit für spürbar geringere Einnahmen gesorgt haben.

Es ist nun mal leider so, daß es schwierige Zeiten benötigt, um Gemeinschaftsgeist und Geschlossenheit zu befördern. Die Haltung „Es läuft doch, Schwierigkeiten sind nicht in Sicht, was soll ich mich dann um sowas kümmern?“ ist leider sehr verbreitet. Aber das kann sich in Bereichen, wo die Politik involviert ist, sehr schnell ändern, schon nach einer Wahl im Extremfall. Daher ist es gut, wichtig und sinnvoll, auch in Zeiten, wo keine äußeren Gefahren drohen (oder man meint, daß es so ist), sich gemeinsam mit Gleichgesinnten um eine Interessenvertretung zu kümmern. Daher sind wir seit über 25 Jahren DEUVET-Mitglied und

**2 IMPRESSUM**

**3 EDITORIAL**  
Das dritte Wort

**5 ALTE ZEITEN**  
**Peter Plechinger: Von 1972 bis 2006 nur K 70 als Alltagsfahrzeug gefahren**  
Teil 2

**10 REPARATUR**  
**Lichtschalterproblematik**

**11 UNGLAUBLICHE GESCHICHTEN**  
**AQUONI - Patent 29 04 151**  
Teil 1

**15 VORSTELLUNG**  
Grüße aus Nordhessen:  
Rupert Zeh

**19 PFINGSTTREFFEN 2018**  
in Kastellaun/Hunsrück

**25 DEUVET**  
Ein Tag im Leben der Vorstandsmitglieder

**26 GANZ PRIVATES ANLIEGEN**  
Schnelle, kurzfristige Informationen

**27 SERIE**  
Sandmann's Welt:  
Nachtgespann

**Schraubengesetz Nr. 11**

**Die Schraube, die beim Aufdrehen Probleme macht, ist grundsätzlich die am schlechtesten erreichbare!**

1. Internationales K70-Club e.V.



VERKAUF

**VOLKSWAGEN K 70L**  
75 PS, EZ 3/71

**2.000,- €**

...hat 2004 H-Zulassung bekommen,  
Papiere und Schlüssel komplett vorhanden,  
steht seit 2006,  
Rostschäden,  
Fuchselgen, Anhängerkupplung, Schiebedach



AZU - Auto Zentrale Uffeln  
Mindener Str. 11 - 13  
32602 Vlotho  
Tel.: 05733-962860



**VON 1972 BIS 2006 NUR K 70  
ALS ALLTAGSFAHRZEUG GEFAHREN  
ZUR SACHE AUS DAMALIGER SICHT** Teil 2



Ein Ausflug von (noch) Neu-Ulm in den Allgäu 1972

TEXT & FOTOS: PETER PLECHINGER

**W**as bewog mich, nun zum K 70 zu kommen?  
Ab 1972 studierte ich die für mich aktuell leistbaren Fahrzeug-Angebote genau: meine Anforderungen an die Platzverhältnisse waren mittlerweile beträchtlich gestiegen, da ich mit dem Gerätetauchen begonnen hatte. Deshalb war der K 70 eine Alternative (der nach NSU-Idee, nun als wassergekühlter Motor noch immer, diesmal aber eher unmotiviert mit paarweise getrennten Zylindern gebaut hätte werden sollen.) Zum Glück war eine der ersten guten Entscheidungen bei VW: wenn schon mit Wasserkühlung, dann ohne diesen Unfug. Die zweite betraf dann auch die von NSU entworfenen Nockenwellen für 75 und 90 PS. Prof. Dr. Peter Hofbauer optimierte sie gerade noch „im letzten Moment“. (Er wurde dann Chefentwickler vom in Planung befindlichen Golf-Dieselmotor und danach Chef der Aggregate-Entwicklung; nach seinem Abschied von VW gründete er ECO-Motors in Allen-Park, MI, da VW seine weiteren Motor-Entwicklungspläne nicht mehr unterstützte).

Das Kofferraum-Volumen und die Flexibilität der herausnehmbaren

Rückbank waren im Limousinen-Vergleich, insbesondere bezüglich der Gesamtlänge des K 70, damals unschlagbar. Ebenso das stabile Fahrgestell mit der hinteren Einzerradaufhängung vom Ro 80, die innenliegenden Scheibenbremsen und die scheinbar geniale Computer-Diagnose (herausragend die Methode der Kompressionsmessung ohne Ausbau der Zündkerzen!). Mit „scheinbar genial“ meine ich trotz Widerstand der kaufmännische Seite, die sicher vor den Kosten für die damals noch raumhohen Computer-19“-Schränke gewarnt haben muss! Einem Techniker kann so ein Argument zunächst in so einer „Aufbruchstimmung“ natürlich eher egal sein. Wahrscheinlich hatte auch der Verkauf zu große Erwartungen bezüglich der Wirkung des Werbegags „erstes Serienfahrzeug in Europa mit Computer-Diagnose“ gehegt.



Peter Plechinger

Natürlich haben wir heute mit solchen „Rückprognosen“ leicht reden. Hätte damals einer nur im Jahre 1970 wissen können, dass wir bereits 3 Jahre später in die erste Ölkrise hineinschlittern würden? Der Erfolg des deutlich moderneren Audi-Motoren- und Karosseriekonzepts wäre noch deutlicher zu Gunsten des Audi ausgefallen! Allein der Audi 100 mit nur 85 PS war bereits 1971 motorisch dem K 70/



90 - PS-Modell in jeder Hinsicht überlegen, geschweige denn die 100 PS-Variante, da die zu spät „nachgeschobene“ 100 PS-Version des K 70 wirklich kein ernsthafter Mitstreiter mehr war. Zu rau war für jeden Autotester das Motorengeräusch des K 70 LS, erst recht zu deutlich erkennbar der höhere Kraftstoffverbrauch (man ist ja auch das Bleibenzin mit Bleifuß gefahren).

## MEIN ERSTER K 70

Wie auch immer, nach den Werksferien 1972 erstand ich meinen ersten K 70 / 90 PS in Iberischrot (ich fand ihn in Summe einfach interessanter und flexibler als den Audi 100). Diese möglicherweise auch an spanisches Stierblut angelehnte Außenfarbe war insbesondere im Sonnenlicht auffallend und ansprechend. Die gelöcherte Oberfläche der beige Kunstledersitze erwies sich gerade im warmen Urlaubssüden als ideal, man klebte selbst bei großer Hitze nicht am Leder. Auch die noch

blieb für diesen aus VW-Sicht zweifellos immer ungeliebten Exoten.

Der Club bzw. seine Mitglieder zehren wohl auch heute noch deutlich davon. Kaum gibt es vergleichbare Oldtimer-Clubs, deren Ersatzteilversorgung noch so umfassend wie die unsere ist!

Die Einstellung der Computerdiagnose bei VW nach ungefähr 10 Jahren (?) war aus kaufmännischer Sicht voll verständlich. Toll und ein wirklicher Gag wäre es dafür heute für unsere Oldtimer, wenn ein begabter Programmierer unter uns den Ehrgeiz hätte, die Diagnose mit einem Windows-kompatiblen Programm wieder zu beleben. Die Frage ist natürlich, von wem er die Inputs dafür und die passenden Anschlussstecker bekommen könnte.

Vor der ersten Norwegenreise mit dem K 70 ging der erste Motor jedoch wegen defekter Zylinderkopfdichtung kaputt (Längsrillen im Zylinder wegen Wassereintrich). Der neue AT-Motor (Gesamtreparaturkosten



Rundfahrt um alle wichtigen Fjorde Südnorwegens 1975

3-stufige Lüftung mit leiser Basisstufe war noch eine gute Sache - im Gegensatz zur baldigen Reduktion auf nur 2 (Lärm-) Stufen!

Der damals bei VW Held in Ulm normalerweise als Porsche-Verkäufer tätige Mitarbeiter, der mir seinen Vorführwagen verkaufte, sagte 10 Jahre später bei einer zufälligen Begegnung im gleichen Haus: „...wer hätte gedacht, dass dieses Auto so lange hält?...“. Was würde er wohl heute dazu sagen, wenn ihm 36 Jahre später eine längere K 70-Schlange entgegen käme?

Wenn man heute rückblickend den mangelnden Ehrgeiz von VW auch kritisieren muss, nichts Wesentliches mehr am K 70 nach 1973 verändert zu haben (worauf sich der Porsche-Verkäufer vielleicht bezog), so muss man andererseits VW wieder zugute halten, dass wenigstens die (auch immer preiswerte) Ersatzteilversorgung vorbildlich lange möglich

1.550,- DM) konnte auf dieser Rundreise optimal eingefahren werden: 8,6 l Durchschnitts-Verbrauch!

Man konnte schon damals sehr bald zu Recht kritisieren, dass eine Reihe von offensichtlichen Konstruktionsfehlern, ja Primitivfehlern, von VW nicht abgestellt wurden und man lieber die Kunden entscheiden ließ, sich wegen unnötiger Defekte und sogar gefährlicher Ausfallmöglichkeiten vom K 70 abzuwenden! Es waren tausende Betroffene, die „nie wieder“ sagten!

Hierzu zählt in erster Linie die wirklich unterdimensionierte Elektrik, die einen beispielsweise schlagartig im finsternen Wald zum Verhängnis werden konnte. Anstatt die Zündschalter und Lichtschalter als Hauptsache für eine Unzahl an Defekten in allen Modellvarianten zu verbessern, stellte man einfach eine höhere Stückzahl an Lichtschaltern und



kompletten Anlassern bereit, die man geflissentlich bei VW und Bosch für „unvermeidliche Reparaturen“ parat hielt. Den Kunden wurde nach deren Austausch meistens lapidar erklärt, dass nur der Verschleiß Schuld sei, warum der Starter nicht mehr funktionierte. Dass Startprobleme neben defekter Bleibatterien aber auch auf miserable Zündschalter zurückzuführen waren, insbesondere im Hochsommer, wenn wegen heiß gewordener Kontakte nicht einmal mehr der nötige Strom für den Magnetschalter verfügbar war (ergebnislose Zündschlüssel-Startposition ohne Magnetschalter-Anzugsgeräusch!), wurde wahrscheinlich nicht einmal untersucht.

In unterdimensionierten Lichtschaltern aus Plastik entstanden nach längerem Gebrauch bei hohen Umwelttemperaturen auch mal Funkenbögen, so dass die hintere Kontaktwand weich geworden nachgab (und dabei das Fahrlicht gleichzeitig ungewollt „heruntergedimmt“ wurde), bis sie sich mit Hilfe der Kontaktfedern ganz aus dem Gehäuse löste

der „Trick“, mit dem Hammer auf das Startrelais zu klopfen (dann läuft oft der Starter wieder) ist keineswegs ein Gegenbeweis, dass der Magnetschalter defekt wäre: dadurch wird einfach das physikalische Reibmoment des Ankers (insbesondere, wenn dieser nach Jahren nur mehr schlecht – oder mit dem falschen Fett - eingefettet ist) reduziert und der Impuls reicht dann aus, um den Magnetschalter und damit den Anlasser zu bewegen. Auch die Korrosion der offen liegenden Kontakte am Magnetschalter ergibt weitere Verluste beim nötigen Stromdurchfluss. (Hi-Fi-Liebhaber wissen meistens, wie verkabelt werden muss, um hohen Strom vom Verstärker bis zum Lautsprecher zu bringen!).

In Schweden gab es übrigens anlässlich der Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr ab Herbst 1968 bereits für alle Fahrzeuge im Straßenverkehr Lichtpflicht zu jeder Tages- und Nachtzeit. Diese wurde bis heute beibehalten, weil die Unfallhäufigkeit nach Ende der Übergangsperiode statistisch deutlich reduziert war. Es ist leider auch durchgesi-

Mückenkiller in Norwegen 1975 - wer hatte noch so einen schönen Lack?



und es dann stockdunkel war. Das war einfach skandalös und würde heutzutage Rückrufaktionen auslösen...

Bereits 1975, also nach bloß dreijährigem Betrieb des Fahrzeugs, erlebte ich nach der Rückreise aus Norwegen in Hamburg genau diese ersten Überraschungen (nach nur 68.000 km Laufleistung kann normalerweise kein Bosch-Anlasser samt Magnetschalter defekt werden! Alle Nebenaggregate hatte ich vom ersten Motor für den AT-Motor übernommen).

Nach dieser ärgerlichen Reparatur ergänzte ich im damaligen und allen später erworbenen K 70 sofort mit um 4-5 DM gekauften Relais die Schaltkreise für den Zünd-/Magnetschalter und den Lichtschalter und hatte während der darauf folgenden 43 Jahre, mit allen 5 Fahrzeugen 580.000 km abgepult, nie mehr ein Startproblem. Nur so nebenbei:

ckert, dass dort in nicht nur EINEM K 70 der Kabelbaum für die Lichtversorgung in Brand geriet...

(In Österreich gab es zunächst ab Nov. 2005 1 Jahr lang auch eine Lichtpflicht bei Tag, weshalb ich mir 15W-Tageslichtleuchten für meinen 5. K 70 zusätzlich besorgte. 2007 wurde sie wegen Expertenstreitereien wieder aufgehoben. 90% der Autofahrer ignorieren aber die Aufhebung meiner Meinung und auch nach bisheriger Erfahrung zu Recht.)

Einen bösen Schildbürgerstreich hat sich schon NSU mit der Kombination Wisch/Wasch/Hupen-hebel geleistet, wohl wegen der damals so schicken Anpassung an die französische Mode. Wo in der Familie schon ein Zweitwagen war, blieben die Klagen über meistens zu spät gelungene Hupversuche nicht aus. Verheerend für Leute, die die „Hupe“ als letztes Warnsignal einsetzen wollten, um eine gerade kritische

Verkehrssituation zu vermeiden, stattdessen aber beispielsweise nur erreichten, dass die Scheibenwaschanlage heftigst spritzte. Oder sie droschen verzweifelt im K 70 mehrmals auf die „vorgetäuschte“, stur un-nachgiebige „Hupenplatte“. Mit nur einer Schrecksekunde war so eine Situation meistens nicht zu meistern, da kamen oft mehrere zusammen! Auch der TÜV hat bei solchen „Gags“ bzw. Billigausstattungen, meine ich, seine Verantwortung nicht wahrgenommen. Nur 100 PS-Fahrer ab 1973 hatten es „dank VW“ wieder leichter. Jedenfalls ist erst recht „gemischter“ K 70-Betrieb mit 3- und 4-Speichenlenkrad diesbezüglich bis heute ein wirklicher Horror geblieben! Zum Verwünschen!

## NOCH MEHR NEGATIVES

Um – leider – noch bei den Negativ-Punkten zu verweilen: Die Mängel-liste an Fehlkonstruktionen an der Karosserie ist lang, doch lag auch hier bei VW eher die geringere Schuld als in den Verlegenheitslösungen von NSU bei der Konstruktion. An erster Stelle ist hier die nur allzu be-kannte Schwachstelle an den Vorderachs-Federdomen zu nennen. Eine „Schmutz/Salz-Sammelstelle“ par excellence sind diese Taschen. Hinzu kommt noch die zusätzliche „Warmhaltung“ durch den an einer Seite befindlichen Auspuffkrümmer, die dem Salzfraß noch höhere Effektivität verlieh.

Manche Dome überlebten sogar trotz der Fehlkonstruktion erstaunlich lange, wenn sich die Besitzer 1. keinen allzu groben Dreck damit ein-fingen und 2. häufig den Unterboden (insbesondere im Winter) reinigen ließen. Zur Zeit der noch per Hand durchgeführten Unterbodenreinigung gab es durchaus auch Könner, die solche gefährlichen Taschen gezielt auswuschen. Dann wurde der Dreck in die Längsträger geschwemmt, bis sich schließlich auch dort eine konzentrierte Salzansammlung bil-dete und für den Einbruch der Längsträger sorgte, wenn das Fahrzeug an den entsprechenden (eigentlich dazu nicht vorgesehenen) Stellen aufgestützt hochgehoben wurde. Aber auch bei Wassereintrich im Fußraum passierte Vergleichbares.

Zum Glück gab es schon damals alle zwei Jahre einen TÜV in Deutsch-land. Kenner des Typs setzten an diesen gefährlichen Stellen auch immer deutlich einen Hammer ein, um den „Klang“ des Domes zu über-prüfen. Wenn aber die Löcher vorher bereits mit Kunstharz künstlich (oder künstlerisch) verputzt und überlackiert wurden, dann konnten sich etwas nachlässigere Prüfer auch täuschen lassen und gerade diese Stellen nicht beanstanden. Ich möchte nicht wissen, wie viele K 70-Fahrer deshalb während der Fahrt ein Malheur damit hatten...

Ich persönlich war über die Gefährlichkeit dieser Stellen durch Ge-spräche mit meinem bevorzugten Kundendienst-Meister sehr bald informiert worden. So pflegte ich sie konsequent durch Ausaugen der Taschen, Freimachen der Schlitze in die Längsträger, Entrostung- und Wachsbehandlung. Auch das Abkleben der Taschenöffnung mit einem Fliegengitter bewährte sich gut gegen Steine und Dreck und ist nicht so radikal wie Zuschweißen, weil ja die Schweißnähte schlecht bis kaum zugänglich zur Nachbehandlung bleiben.

Bei den häufig „abgesackten“ Wagenhebern beim Reifenwechsel an der Vorderachse möchte ich mich nicht allzu lange aufhalten. Aber Eines sollte man dabei unbedingt betonen: Zuschweißen nur der Löcher am Außenblech alleine ist keine Lösung für einen sicheren Reifenwechsel!!! Denn im Inneren kann es noch deutlich schlimmer aussehen als außen herum (Salz wird von den Vorderrädern genug durch die untere Öffnung hineingeschleudert).

Natürlich haben die wenigsten K 70 von Haus aus eine wirksame Hohlraumversiegelung erhalten, vom Werk aus meines Wissens nach

sowieso nicht. Da auch – insbesondere bei den jüngsten Modellen – die Blechqualität bezüglich ihres prozentualen Schrottanteils (DDR-Bleche!) ohnehin stark schwankte, ist doppelte Vorsicht geboten. Es wird keinen K 70 geben, an dem - im Winter ohne Hohlraumversiegelung bewegt – nie der Rost genagt hätte. Und sobald sich Salz einmal im Inneren „breit gemacht“ hat, ist guter Rat teuer.

Peinliches hat sich VW im Zuge der hoffnungslosen Lärmdämmversu- che an der Karosserie mit dem Ausschäumen der A-Säulen geleistet. Kaum ein ausgeschäumtes Fahrzeug, das bis heute nicht zumindest an diesen Stellen sorgfältig geschweißt werden musste, sollte es nicht deutlich nass im Fußraum und von außen immer unansehnlicher werden.

Überaus schneller Verschleiß der vorderen Bremsbeläge war ein wei- terer Ärger, gepaart mit chronischen Ungleichmäßigkeiten der Vorder- rad-Bremswirkung. Bleifußfahrer erlebten es schon oft nach 15.000 km, dass die Beläge weg oder zumindest sehr unsymmetrisch abgefahren waren. Die Qualität heutiger Bremsbeläge ist besser geworden, doch im Vergleich zur Konkurrenz plagten viele K 70-Besitzer an den innenlie- genden Bremsscheiben auch noch zusätzlich Motoröl-Verschmutzun- gen mit entscheidendem Einfluss auf die Bremssymmetrie. Wer soll in so einem Fall bei einer Notbremsung die Lenkung noch verlässlich beherrschen?

Selbst die hinteren Trommelbremsen, aus Kostengründen vom viel lahmeren Käfer übernommen, samt den integrierten Nocken für die Handbremse, sind in ihrer Wirkung meines Erachtens unzuverlässig und die Überprüfung der Hinterrad-Bremskraftregelung unterbleibt häu- fig. Bei Notbremsungen kann dann das Fahrzeug leicht zum Ausbre- chen kommen. Man sollte auf einem geräumigen Testgelände freiwillige Teilnehmer Notbremsstests durchführen lassen, und zwar schonungslos „voll drauf“!

Bremsflüssigkeiten sollten wirklich sorgfältig erneuert werden, und zwar vollständig! Dazu hat jede Werkstatt ein einfaches Messmittel, um den Siedepunkt festzustellen, der von Jahr zu Jahr durch die hygrosko- pischen Eigenschaften der Bremsflüssigkeit sinkt. In den Alpen nach Passfahrten und längerer Bergabfahrt habe ich das schon erlebt, wie sich „ins Leere treten“ vor einer Kurve anfühlt!

Das letzte Kritikelement auf meiner Lästenseite betrifft die Auspuffan- lage. Selten hat früher bei täglichem Gebrauch der hintere Topf einer originalen K 70-Auspuffanlage länger als 3 Winter durchgehalten – im Mittel war er nach 2 1/2 Jahren fällig. Für alle Selberrmacher war das oft ein Horror, wenn man kein Schweißgerät zur Hand hatte, da sich die total verrostete Rohrverbindung am hinteren Topf kaum ohne Gewalt lösen ließ. Ganz abgesehen davon kam die Geräuschbelästigung meistens im Winter zu einem ungebetenen Zeitpunkt. Oft sah man es vor einer längeren Reise den Töpfen zunächst von außen gar nicht an, dass sie schon fällig waren, denn sie rosteten stärker von innen nach außen.

Ich erinnere mich an eine besondere Horrorfahrt in diesem Zusam- menhang von Ulm nach Griechenland 1977 durch Ex-Jugoslawien. Unterwegs auf der Autoput in Serbien ratterte plötzlich das Hosenrohr am unteren Flansch los, gerade an der lautesten Stelle der ganzen Aus- puff-Anlage. Die Leistung von 90 PS wurden schlagartig auf nur mehr vielleicht 45 reduziert, an der geplanten Weiterfahrt bis Griechenland war nicht mehr zu denken. Zum Glück konnte ich mich brauchbar ver- ständigen und fand selbst am Samstag Nachmittag noch einen jungen Mechaniker mit Grube und Schweißgerät, der bereit war, mir zu helfen. Das Hosenrohr war unten vor dem Flansch ein-, aber nicht abgerissen.





Mein „Messgeräte-Transportfahrzeug“ 1977 in Erlangen für Tests an der Magnetschwebebahn

Nach 20 Minuten war er mit dem Zuschweißen in der Grube fertig und verlangte dafür 90,- DM, ein Höchstbetrag für die damalige Zeit! Ich sollte aber noch am nächsten Tag in Griechenland in Kavalla rechtzeitig für die Fähre zur Insel Thassos eintreffen. Und es kam, wie es kommen musste: am nächsten Tag nach dem Tanken in Saloniki gab es beim Starten wieder das gleiche unheilvolle Rattergeräusch. Erst jetzt war mir klar, dass eine schnelle Reparatur nur von unten an dieser Stelle schief gehen musste: der Riss brach wieder auf. Ich musste also meine Strategie radikal ändern: wollte ich ohne weitere größere Komplikationen zum Urlaubsende wieder nach Ulm zurück, sollte besser gleich das gesamte Hosenrohr erneuert werden. Die Suche nach einer geeigneten VW-Werkstatt in Saloniki gestaltete sich diesmal aber aus sprachlichen Gründen schwierig. Zum Glück kam mir noch an der Tankstelle eine Englischlehrerin zu Hilfe.

Sie sagte nach Rücksprache mit ihrem im VW-Bus wartenden Freund, dass ich „beruhigt“ nach Kavalla weiterfahren könne, da es dort auch eine große VW-Vertretung gäbe, die alle VW-Ersatzteile hätte. „Was sollt ich aber machen, wenn diese Werkstatt das Hosenrohr doch nicht hat?“ „Dann rufen sie uns an und unsere Freunde helfen Ihnen sicher weiter, denn wir fahren in gleicher Richtung“ war ihre Antwort.

Die Weiterfahrt in stockdunkler Nacht mit schwachem und schrecklich röhrendem Motor, das Meer entlang über Hunderte enge Kurven, der hinten im Kindersitz schlafende Sohn, dem der Kopf in jeder Kurve hin und her baumelte, mein gleichzeitiges Bemühen, ihn dabei nicht wach zu rütteln, war eine Qual mit dem und für den K 70! Um Mitternacht kamen wir schließlich in Kavalla an und fanden auch das uns bereits beschriebene Hotel am Hafen.

Am nächsten Morgen bat ich die Rezeptionistin, bei VW nach dem Hosenrohr für den K70 zu fragen. Die Antwort war: haben wir nicht, müssten wir aus Saloniki bestellen... Also nutzte ich die Telefonnummer der letzten Bekanntschaft: man bedauerte die falsche Prognose und lud uns – wie angekündigt - ohne zu zögern in den 40 Kilometer entfernten Ort Drama ein, wo Freunde rechtzeitig die Reparatur vorbereiten würden. Langsam wurde ich die „dämpferlosen“ Fahrten mit Minigas satt,

hatte aber keine Alternative.

In Drama relativ problemlos den beschriebenen Treffpunkt gefunden, wurden wir von den neuen Bekannten herzlich begrüßt und ohne weitere Umstände gebeten, ihnen in die Werkstatt ihrer Freunde zu folgen. Auch hier war es eine Grube, auf die ich mich mit dem K 70 „zu bequemen“ gebeten wurde (ohne hinein zu fallen). Im Unterschied zu dem Serben in Nis begann man aber nicht einfach von unten mit den Schweißarbeiten, sondern 3 Mann bauten wie Heinzelmännchen das gesamte Hosenrohr von unten, einer davon oben gleichzeitig aus. Das nenne ich Service! Den Hosenrohr-Riss verschweißte man fachmännisch rundherum und versicherte mir, dass diese Stelle nie mehr wieder kaputt gehen würde (bis zur Verschrottung dieses Autos 11 Jahre und 180.000 km später behielten sie jedenfalls recht!).

Nach insgesamt 15 Jahren und über 248.000 km Gesamtfahrleistung war die Zeit reif für eine Entscheidung gefallen, ob es mit diesem Auto noch weitergehen solle oder nicht. Da sah ich zufällig auf einem Schrottplatz einen anderen, kasanroten K 70 mit kleineren Oberflächen-Roststellen an einer Schwellerseite, aber sonst fahrbereit. Die Laufleistung lag gerade knapp über 100.000. Zum 400,- DM Kaufpreis wurde der Wagen vor der Verschrottung gerettet.

Bei den mit dem ersten K 70 gefahrenen 248.000 km gab es Menge Defekte. Bis auf zwei Ausnahmen konnte ich sie jedoch ohne längere Unterbrechung alleine bewältigen. Die erste Ausnahme passierte einmal im Herbst in Erlangen: Nach einem problemlosen Motorstart am Morgen leuchtete plötzlich die Öldrucklampe auf. Nachdem ich den Motor sofort abstellte, versuchte ich die Ursache des Druckabfalls zu finden. Kaum zu glauben, aber alles Öl war gerade ausgelaufen, die Öllache breitete sich vollständig unter dem Motor aus. Eine eindeutige Austrittsstelle war für mich nicht erkennbar. Jetzt brauchte ich den ADAC, der Wagen musste in die nächste VW-Werkstätte geschleppt werden. Die Ursache war ein plötzlicher Öl-Überdruck an der Ölpumpe. Dafür gibt es einen Pfropfen im Motorblock, der dann herauspringt. Das ist dann natürlich Werkstattsache. (Solches sollte heute mit Mehrbereichsöl eigentlich kaum mehr passieren.)

//  
Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe









Teil 1

Das ist NICHT „AQUONI“!

TEXT & FOTOS: RENÉ POHL

**G**estatten, dass ich mich kurz vorstelle: mein Name ist René Pohl und ich bin kein K 70-Clubmitglied. Besitze nicht mal einen richtigen Kasi und um ehrlich zu sein, ich werde vermutlich leider auch nie einen besitzen. Gefallen tät er mir schon sehr – ich steh auf kantiges Design! Aber er fällt einfach nicht in mein „Beuteschema“.

Um meine Fahrzeugsammelleidenschaft nämlich auf ein „vernünftig Maß“ zu beschränken, hatte ich mal für mich beschlossen, dass nur noch Fahrzeuge mit einem „gewissen Extra“ in meine Scheune kommen. Und dieses gewisse Extra ist eine Wasserschraube im Heck.

Richtig: Bei mir müssen Autos schwimmen können! Mit dem Bazillus „Amphibia Mobilia“ infizierte ich mich bereits als 15 Jähriger, auf einem Törn als Mitfahrer im Amphicar auf dem Neckar. Mit 19 hab ich dann einen durchgefallten Amphicar erstanden und restauriert. Das war 1987. Den Wagen fahre ich noch heute.

**FRAGE: WAS HAT VIER RÄDER, EINEN K 70-MOTOR UND EINEN PROPELLER IM HECK?**

**„AQUONI“**

- PATENT DE 29 04 151

Warum erzähl ich Euch das? Und warum in Eurer Clubzeitung? Mit Schwimmautos habt Ihr doch nichts am Hut - oder doch?

Nun, ein Grund ist, dass Ihr einfach ein klasse Verein seid, den ich als äußerst hilfsbereit und aufgeschlossen über seinen Tellerrand blickend, kennen lernen durfte. Und Eure ansprechende Clubzeitung hat mich spontan zum Erzählen dieser Geschichte inspiriert, sozusagen als kleines „Dankeschön“ an Euch.

Zum Anderen sind die Schnittmengen unterschiedlicher Interessensgebiete manchmal größer als man denkt...

**MEINE GESCHICHTE** beginnt im Sommer 1989. Hamburg feierte den 800sten Geburtstag seines Hafens. Zu diesem Anlass hatte der ADAC zum weltgrößten Treffen der Amphibienfahrzeuge eingeladen. Über 80 Fahrzeuge schipperten von der Binnenalster durch die Schleuse in

die Elbe, an den Landungsbrücken vorbei bis zum Museumshafen. Und ich voller Stolz mit meinem Amphicar mittendrin. Das Wasser der Elbe war recht kabbelig und mitunter schwappte eine Welle über die Windschutzscheibe meines kleinen

Cabrios. Nichts, was die serienmäßige Lenzpumpe nicht hatte händeln können. Und die Sommerklamotten trockneten wieder schnell in der frischen Brise.



René Pohl





Das einzige in Eile geschossene Foto vom unbekanntem Schwimmobjekt beim Hamburger Hafengeburtstag 1989

Mit 10 km/h waren die Amphicars beschaulich stromabwärts unterwegs, als urplötzlich ein silbernes USO (unbekanntes Schwimmobjekt) mit affenartiger Geschwindigkeit und einem tiefen Grollen an uns vorbeischoß. Die spiegelnde Oberfläche seiner blanken Aluminiumkarosserie blendete in der strahlenden Sonne und das Auge konnte nur noch Schemen erkennen: Ein kleiner offener Balkon im Heck mit zwei Personen darin. Darunter versteckt, aber noch erkennbar: Räder! Konnte dies tatsächlich ein Amphibienfahrzeug sein? Nicht den Hauch einer Chance das USO einzuholen! Ich war völlig perplex und begeistert. So fieberte ich den Rest der Wasserfahrt der Rampe am Museumshafen entgegen, in der Hoffnung dort dieses beeindruckende Fahrzeug auf dem Land in Augenschein nehmen zu können.

Und dort stand es dann tatsächlich. Mein erster Gedanke war: Wie kann etwas so klobiges auf dem Wasser eine solch enorme Geschwindigkeit entwickeln? Seine Schönheit hat sich mir erst auf den zweiten Blick offenbart: Design follows Function: Die Vorderräder verbargen sich in völlig abgedeckten Radhäusern, nur zu erahnen, so dass der Wagen vorne gar keine Räder zu haben schien – so, als würde er schweben. Seine Leichtbau-Karosserie war vollständig aus dünnen Aluminiumblechen genietet. Mit Schlagnieten wohlgemerkt, wie im Flugzeugbau – keine Popnieten! Die Motorhaube von der Größe eines Kingsize-Doppelbetts, endete an der mittig geteilten Windschutzscheibe, an der sich die Fahrerkabine anschloss, zu der eine einzige kleine Tür auf der rechten Seite Zugang bot. Das Heck bildete tat-

sächlich ein erhöhter Balkon mit 2 sich gegenüberliegenden Sitzbänken. Darunter zwei offenliegende, gezogene Dreieckslenker mit den Hinterrädern. Und dazwischen prangte eine große bronzene Schiffsschraube mit nachgeordnetem Ruderblatt!



Schau mir in die Augen, Kleiner! Woher wohl die Doppelscheinwerfer stammen?

Schnell lernte ich den Fahrer kennen: Christian Steinkopf (heute Bürgermeister der Stadt Lenzen an der Elbe). Er erklärte mir ausführlich die Technik dieses Technologieträgers: vorne im Motorraum werkelt ein wassergekühlter 1,8 l-Benziner von VW. Ja genau, der 100 PS-Motor vom



K 70. Auch die meisten anderen Technikkomponenten sind dem K 70 entliehen. So die vorderen Federbeine, die hinteren Dreieckslenker, die Lenkung, Bremse, Tank, Getriebe, Armaturen und Schalter, Kühler, Doppelscheinwerfer u.v.m.. Offenkundig, welches Gefährt für die Teilebeschaffung dieses technischen Kunstwerkes als Organspender geopfert wurde.

Die Räder werden im Wasser sämtlich über einen ausgeklügelten Mechanismus elektrisch in die Karosserie gezogen. Dabei ist der vordere Mechanismus so stark, dass die Bodenfreiheit auch auf dem Land mühelos variiert werden kann. Sind die Räder eingefahren, werden die vorderen Radhäuser mit unter dem Wagenboden angebrachten Schublechen elektrisch verschlossen, ähnlich der Fahrwerksklappen eines Flugzeugs. Dergestalt setzt der völlig glatte Unterboden dem Wasser nur noch sehr wenig Widerstand entgegen. Die Antriebsschraube hingegen wird elektrisch, an Gewindestangen geführt bis unter den Wagenboden abgesenkt, so dass sie im freien Wasserstrom liegt. Angetrieben wird sie vom selben K 70-Motor, der das Gefährt auch zu Lande bewegt. Dazu ist die Getriebeeingangswelle am Getriebe nach hinten raus verlängert und ein selbst konstruiertes Wendegetriebe angeflanscht worden. Die Kraftweiterleitung an die Schraube erfolgt über Kardan.



Ein alter Bekannter in ungewohnter Umgebung



Vorschalldämpfer in anderer Mission



Sitz, Lenkrad und Schalthebel erkannt?



K 70 - Armaturen im Blickfeld des Kapitäns



Hinterachse und Tank: schon mal irgendwo gesehen?

Ein irres Gefährt mit beeindruckenden Fahrleistungen – zumindest im Wasser. ;-)

Und sogar mit einer durchaus bemerkenswerten Entwicklungsgeschichte:

die Idee dazu kam Wilhelm Westphalen aus Schafstedt bei Diethem an der Elbe bereits um 1970. Sein Ziel: Ein im Wasser gleitendes Amphibienfahrzeug mit über 50 km/h Spitzengeschwindigkeit. Kfz-Meister Christian Steinkopf

half ihm zur Unterstützung handwerklicher Arbeiten. Bald entstand ein erster Prototyp mit einer großvolumigen Stahlblechwanne von 6m x 2m Grundfläche und dem 108 PS 2,3l-Motor V6 von Ford. Schon hierbei konnten die Achsen elektrisch eingezogen werden. Doch das Fahrzeug geriet zu übergewichtig – die Gleitfahrt gelang nicht. Auch das Straßenhandling konnte wenig überzeugen.

In Konsequenz wurde der 1. Prototyp verschrottet und auf den gemachten Erfahrungen basierend gleich darauf ein weiterer Versuchswagen entwickelt. Dieser sollte wesentlich leichter werden. Kunststoff als Karosseriewerkstoff bot sich an, erlaubte es neben dem Gewichtsvorteil zudem noch eine relativ einfache Gestaltung der Rumpfform. Ebenfalls dem Gewicht geschuldet, fiel ein Rad dem Rotstift zum Opfer. Dieser zweite Prototyp war folglich als Dreirad ausgebildet und fuhr im Wasser entgegengesetzt der Fahrtrichtung auf der Straße. Die Technik war zusammengewürfelt aus den Überresten eines Citroën 2CV und dem VW-Motor eines 1300er Käfers. Trotz der bescheidenen 34 PS gelang damit die angestrebte Gleitfahrt im Wasser. Auf der Straße jedoch



# UNGLAUBLICHE GESCHICHTEN

drohte das 5 m lange und 1,7 m breite Gefährt in schnell gefahrenen Kurven zu kippen. Auch dieser Versuchsträger wurde noch vor Fertigstellung verschrottet.

Die Arbeiten am dritten und letzten Fahrzeug begannen Mitte der 70er Jahre. Jenes Fahrzeug vor dem ich stand und dessen Technik zu 90 Prozent einem K 70 entnommen war und der sowohl im Wasser als auch an Land die in ihn gesteckten Hoffnungen erfüllen konnte. Und zwar so umfänglich, dass Westphalen das Fahrzeug 1979 zum Patent anmeldete. Am 14.08.1980 wurde das erteilte Patent mit der Nummer DE 29 04 151 offengelegt. Im Laufe der weiteren Entwicklungszeit musste sich Westphalen leider aus gesundheitlichen Gründen von dem Projekt zurückziehen. Steinkopf aber verbesserte ihn fortan bis



Einziehbare Federbeine vom K 70

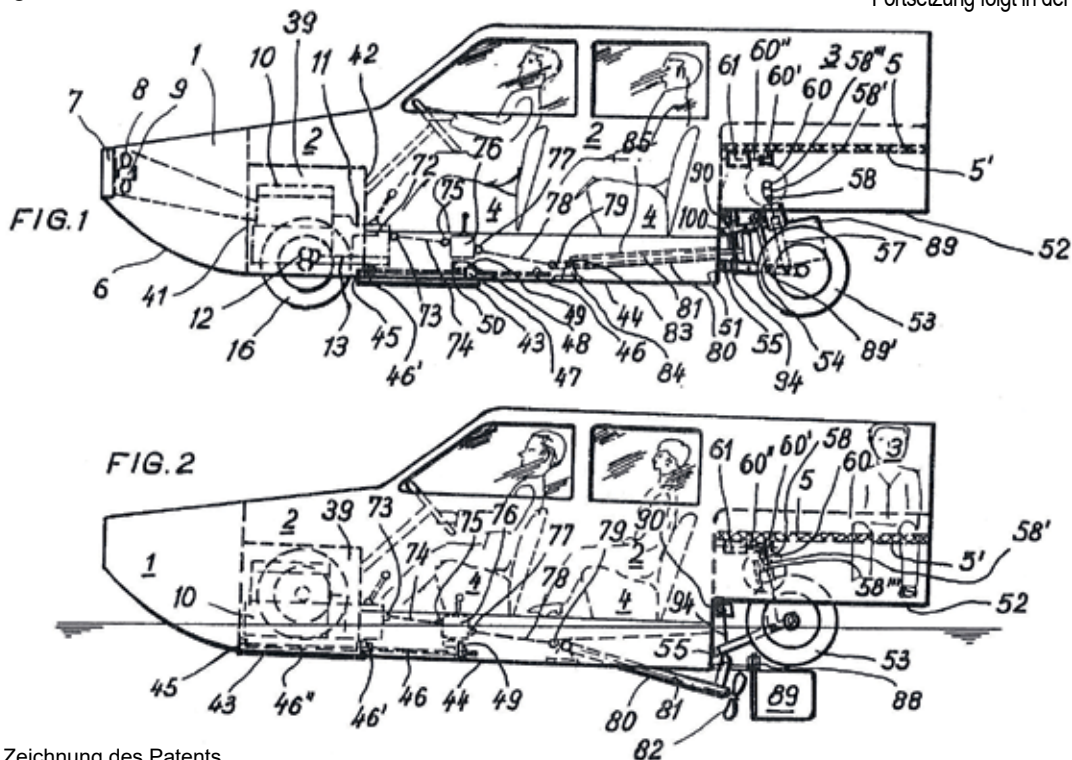
Waschbetonplatten waren ja zwecks besserer Straßenlage eher unabdingbare Ladung der VW 411/412-Baureihe



zur technischen Abnahme durch den TÜV Lüneburg. Zu den ausgiebigen Testfahrten gehörte unter anderem auch die Umrundung der Insel Fehmarn in der Ostsee.

Ich war absolut fasziniert. Seit diesem Treffen am Hafenjubiläum hielt ich den Kontakt zu Christian. //

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe



2904151

- 27 -

Numer: 29 04 151  
 Int. Cl. 2: B 60 F 3/00  
 Anmelde tag: 3. Februar 1979  
 Offenlegungstag: 14. August 1980

Auszug aus der Zeichnung des Patents



# GRÜSSE AUS NORDHESSEN

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

**N**un sind es schon sechzehn Jahre her, dass ich aus Braunschweig/Salzgitter nach Nordhessen gezogen bin. Kassel und Umfeld kannte ich nur von der A7 und den Urlaubsfahrten nach Italien.

Dass ich mal in Baunatal leben werde, hätte ich nicht gedacht.

Bevor ich nun noch einiges über meinen K 70 und Nordhessen erzähle, wird es Zeit mich kurz vorzustellen:

Ich bin Rupert Zeh, 56 Jahre alt, verheiratet und habe 4 Kinder und 2,5 Enkelkinder.

So, das sind nun die Fakten, die man gerne bei einer ersten Vorstellung nennt. Aber die eigentliche Frage ist ja, warum habe ich mir ein altes Auto gekauft, und warum gerade einen K 70. Da ich bei VW arbeite, habe ich schon viele unterschiedliche Autos fahren dürfen. Als junger Ingenieur habe ich mit einem tornadoroten Golf begonnen. Da das Geld zum Anfang knapp war, kam nur das Basismodell mit der kleinsten Motorisierung in Frage. Später war der VW Bus (T4, T5, T6) mein Lieblingsauto. Nachdem nun die Kinder groß sind und ihre eigenen Wege gehen, bin ich über den Sharan beim Touran gelandet. Alle diese Autos waren hervorragend und haben mir viel Spaß gemacht.





Also, warum sollte man sich ein altes Auto kaufen, wenn man doch so schöne neue Autos fahren kann?

An dieser Stelle will ich jetzt nicht den Vergleich zwischen einem alten und einem neuen Auto machen. Natürlich sind die aktuellen Autos technisch in jeder Beziehung besser als ein 46 Jahre altes Auto. Jetzt kommt aber der entscheidende Unterschied, den jeder von uns kennt - das Gefühl.

Bei mir war der K 70 der erste Wagen, den ich mit 18 Jahren fahren durfte. Natürlich gehörte er nicht mir, sondern meinem Vater. Als Kinder sind wir mit meinen Eltern viele Jahre im 1200 Käfer und danach im VW 1600 gefahren. Der gelbe K 70, mit 100 PS, war dann schon ein ganz besonderes Auto.



100 PS waren für mich damals ein Rennauto. Mein Vater ließ mich damals viel allein fahren, und ich nutzte jede Möglichkeit.

Wenn ich allein im Auto saß, zog ich nach der Ampel, den zweiten Gang bis zu gefühlten 80 km/h. Ob das wirklich 80 km/h waren oder nur meine positiven Erinnerungen, weiß ich nicht.

In einer älteren K 70 Post stand mal, dass es in Deutschland, nur noch 27 K 70 mit 100 PS gibt.

Mich würde natürlich sehr interessieren, ob die 80 km/h im zweiten Gang eine schöne Erinnerung sind, oder ob das wirklich geht.

Es wäre schön, wenn jemand dieses mal aufklären könnte.

Den ersten Wagen, mit dem man fahren durfte, behält man in besonderer Erinnerung. Ob diese Erinnerungen immer positiv sind, hängt natürlich von den persönlichen Umständen ab.

Bei einer Sache bin ich mir aber ziemlich sicher. Jeder von uns weiß noch ganz genau, mit welchem Auto er als Fahranfänger als Erstes gefahren ist.

Ob das bei Jedem in positiver Erfahrung geblieben ist, so wie bei mir oder ob Einige froh sind, den Ersten schnell losgeworden zu sein, können wir ja bei einem K 70 Treffen ausführlich besprechen.

Nun ja, eigentlich war mein Traum ein K 70 in gelb mit 100 PS. Mit diesem Gedanken, hatte ich schon lange gespielt.







2017 sollte es dann aber wirklich so weit sein. Man sollte seine Wünsche und Vorhaben nicht alle auf die Zeit der Rente verschieben. Und auch die Kinder, die ich über alles liebe, können sich schon einiges von ihrem eigenen Geld kaufen.

Also, der Entschluß war damit gefasst. Es sollte jetzt sein, und es sollte ein K 70 sein. Wenn schon ein gelber, 100 PS - K 70 faktisch nicht zu kaufen ist, dann ist leuchtorange - auch eine tolle Farbe.

Nach langem Suchen ist er auch leuchtorange geworden. Also die Farbe stimmte. Und nun zu den PS.

Wenn schon keine 100 PS, dann wären doch 90 PS auch sehr gut.

Das Internet war bei der Suche eine tolle Sache. Ich habe nicht nur die üblichen deutschen Web-Seiten besucht, sondern auch ein Portal gefunden, das alle Web-Seiten in Europa nach beliebigen Autos analysiert.

Übrigens, aktuell gibt es in Italien und in Frankreich zwei sehr schöne K 70 angeboten. Beide Autos sind aber über 1.000 Kilometer entfernt. Das war mir dann doch zu weit.

Nun noch mal zurück. Wieviel PS sind es nun geworden? Ein Freund von mir, der in den letzten zwanzig Jahren schon drei italienische Rennwagen aus den Siebziger Jahren restauriert hat, gab mir den Tipp, dass eine gute Karosserie wichtiger ist als die PS-Zahl.

Und er muß es wissen. Seine Rennautos sind sehr selten und mußten bis auf die letzte Schraube auseinander genommen werden. Wirklich, bis auf die letzte Schraube, ich habe es gesehen.



Also, ich glaube ihr habt es schon gemerkt, ich liebe Spannungsbögen... es sind 75 PS geworden. Mit den 75 PS kann ich aber auch ganz gut leben.

Nachdem der Vergaser mindestens zehn Mal ein- und ausgebaut wurde, und auch alle Teile gewechselt wurden, wir zehn mal die „Langen Berge“ hoch und runter gefahren sind um die Zündkerzenfarbe abzugleichen und CO, HCL, NOX und O2 abgestimmt wurden, fährt er jetzt sehr gut. Ein Perfektionist bin ich aber doch noch nicht. Wenn mein Freund mir aber sagt, dass er mir hilft, dann macht er es richtig. Seine Glaszündkerzen haben uns bei dieser Aktion sehr geholfen. Nun weiß ich, dass die Druck- und Gemischverhältnisse zwischen den Zylindern eins und zwei sehr unterschiedlich sind. Ob unsere NSU Kollegen mit diesem Kompromiss zufrieden waren, oder ob sie einfach fertig werden mussten, wäre interessant zu wissen.



# VORSTELLUNG

In meiner Anfangszeit bei VW, Salzgitter Motorenbau, konnte ich einige Motorenentwickler von Audi (NSU) kennenlernen. Das waren schon tolle Spezialisten, die Ihre Motoren verstanden.

Ein guter Tipp von Peter hat das Fahrverhalten von meinem 75 PS Motor zusätzlich stark verbessert. Mit dem Einbau der kontaktlosen Zündung ist der Motor viel elastischer geworden und läuft auch viel ruhiger. Peter, nochmal vielen Dank für deine guten Tipps!

Nun gehöre ich seit November 2017 auch zum K 70 Club. Als erstes bekam ich das Mitgliedermagazin. Also Andreas, großes Kompliment. Ich habe noch nie eine Vereinszeitung gesehen, die so professionell aufgebaut ist.

Dieses war für mich um so erstaunlicher, da der K 70-Club doch eher ein kleiner Verein ist. Lieber Andreas, mach weiter so, die K 70-Post ist schon etwas ganz Besonderes.



Seitdem ich nun meinen K 70 habe, bin ich jede Woche dabei, ihn zu verbessern. Schließlich soll er beim K 70 Pfingst-Treffen in Kastellaun einen guten Eindruck machen. Vielen Dank an dieser Stelle an Mario, der mir in den vergangenen Wochen schon viel geholfen hat.

Wie vielleicht schon dem Einen oder Anderen aufgefallen ist, bei der Motorhaube fehlt die Zierleiste. Sie ist bei der letzten Autobahnfahrt abgefallen. Lieber Mario, ich brauche wieder eine gute Gebrauchte!

Nun zum Schluß, dieses Mal habe ich bewußt die Bilder nicht kommentiert. Wer alle Bilder erraten hat, den lade ich gern zu einer Rundfahrt nach Nordhessen ein.

Ich freue mich dazu zu gehören!

Euer Rupert Zeh

//







## 32. PFINGSTTREFFEN KASTELLAUN / HUNSRÜCK

TEXT: PETER RODENBERG FOTOS: ANDREAS KERNKE

**S**chon nach unserem Eifeltreffen in Andernach 2014 hatten wir, Jutta und Peter, die Idee, ein weiteres Treffen auszurichten. Unsere Entscheidung für die Organisation des Treffens 2018 in Kastellaun fiel Ende 2017.

2010 waren wir erstmals beim Pfingsttreffen von Olivia und Andreas Kernke und hatten uns den K 70-Club vorsichtig angeschaut. Das hatte uns sehr gut gefallen. Seit dieser Zeit haben sich viele Freundschaften entwickelt - die K70-Familie ist eine tolle Gruppe.

Nun zum Treffen im Hunsrück: am Freitag checkten wir im Burgstadt Hotel von Heiko Stemmler ein. Die ersten Teilnehmer waren schon da und eine herzliche Begrüßung folgte. Mit einer kleinen Gruppe haben wir eine Kleinigkeit zu Abend gegessen. Leider konnte Jutta nicht am gesamten Treffen teilnehmen, da kurzfristig zuhause mit unseren Tieren Probleme aufgetreten waren, so konnte sie leider nur zeitweise dabei sein.

So! Showdown, Samstagmorgen, 10:00 Uhr in Kastellaun:

### Tag 1 - Samstag



Briefing erster Tag



Verpflegungswagen

Auf dem Parkplatz am Burgstadt Hotel fanden sich vierundzwanzig K 70, ein 412er und vier Fremdfahrzeuge sowie der Einsatzwagen LT ein. Nach kurzem Fahrerbriefing



# PFINGSTTREFFEN



Peter's Nightmare

ging es durch den Hunsrück nach Kaub zur Zollburg Pfalzgrafenstein.

Eine kleine Herausforderung bestand darin, dass es zwischen Koblenz und Mainz keine Brücke über den Rhein gibt. Also schipperte der K 70-Tross mit einer Fähre über

den Rhein nach Kaub. Wie wild wurden Bilder geschossen! Bei „Kaiserwetter“! Hier wurden die Autos abgestellt und



Zollburg Pfalzgrafenstein







... von der anderen Rheinseite kommen wir!

wer wollte, konnte die Burg im Rhein – natürlich nur mit einem Fährschiff erreichbar – anschauen.  
Zwei Stunden später ging es nach einer kurzen Auto-

tour in St. Goarshausen mit einer anderen Fähre wieder zurück über den Rhein und es trafen noch weitere vier K 70 ein und schloßen sich uns an. Geschlossen fuhren wir zum Burgstadt Hotel Kastellaun zurück.

Hier wurde der schon wartende Bus (Bild u.r.) bestiegen



Hat's gekracht?  
Wer hat Schuld?







Geierley, eine der längsten Hängeseilbrücken Deutschlands

und der besagte Einsatzwagen gefüllt, da die Plätze im Bus nicht ausreichen. Sodann ging es gemeinsam zur Geierley, eine der längsten Hängeseilbrücken Deutschlands. Dort konnte dann in ca. zweieinhalb Stunden die Brücke erkundet werden.

Gegen 18:15 Uhr besuchten wir dann Bauer Beelitz in



Gösenroth. Die Überschrift lautete „Essen ohne Reue bei kleinen Preisen“. Von dort ging es gegen 22:00 Uhr wieder zurück zum Burgstadt Hotel und die Teilnehmer suchten von dort aus ihre Unterkünfte auf.

## Tag 2 - Pfingstsonntag

...stand unter dem Motto „Fliegen“. Wie schon am Sams-

Schneller Reisen als der Schall - Concorde der BAC im Flugzeugmuseum Hermeskeil







Legendäre Lockheed Super Constellation

tag trafen wir uns wieder um 10:00 Uhr zu einem kurzen Fahrbriefing. Kurz danach sind wir mit mittlerweile siebenunszwanzig K 70, einem 412er, einem LT 28, VW Bulli Camper und drei Alltagsfahrzeugen in Richtung Hermeskeil gestartet.

Gegen 11:30 Uhr trafen wir im Flugzeugmuseum ein. Einige Teilnehmer waren verwundert, dass es ein so



Schwerer Transport- und Kranhubschrauber Sowjetischer MIL MI 6A  
Abflugmasse: 42.500 kg, Rotordurchmesser: 35 m

großes Museum mit original großen Flugzeugen im Hunsrück gibt. Im Museum nahmen wir an einer Führung teil. Ansonsten konnte über die Zeit frei verfügt werden. Gegen 14 Uhr starteten wir wieder in Richtung Kastellaun.

Dort erwartete die erstaunten Teilnehmer nach dem Besuch des Flugzeugmuseums die Möglichkeit, das

**iTAKEOFF**  
Fliegen für jedermann – alleine oder mit Freunden

**30 €**  
Gruppenrabatte nach Absprache

**iTAKEOFF**  
FlightSimulationCenter Kastellaun

Preise PRO FLUGSTUNDE	Schnupperflüge 30 min
<b>BOEING 737-400</b> 1. Fluglehrer: 40 € 2. Fluglehrer: 20 € 3. Fluglehrer: 10 € 4. Fluglehrer: 5 €	<b>SCHNUPPERFLÜGE BOEING 737-400</b> 1. Piloten-Programm (Dauerflug 10 min) <b>SCHNUPPERFLÜGE CESSNA 172</b> 1. Piloten-Programm (Dauerflug 10 min)

**30 €**  
Gruppenrabatte nach Absprache

„Fliegen“ selbst zu erfahren. Heiko Stemmler, der Hotelier, hat zwei Hobbys – einerseits seinen Porsche 928 (der dazugehörige Club „Die Sharks“ führte sein Treffen zeitgleich zu unserem Club im Burgstadt Hotel durch) und andererseits die Fliegerei. Für den Hunsrück einmalig, besitzt Heiko im Keller des Hotels einen originalgetreuen Nachbau eines Flugsimulators einer Boing 737-400. Das absolute Highlight! Weitere drei Simulatoren können dort ausprobiert werden - ein Cessna Cockpit, sowie eine weitere „Charlie“ (ebenfalls Cessna) und ein Fahrsimulator. Hier fand überall ein fliegender Wechsel statt.



Abstürzen ohne Schaden

Blick aus dem „Fenster“ des Flugsimulators



Heiko Stemmler in seinem Porsche 928





Gegen 18:30 Uhr wurde dann beim Griechen im Hotel gemeinsam zu Abend gegessen. Dort ist der zweite Tag ausgeklungen und zufriedene Gesichter gingen schlafen.

## Tag 3 – Pfingstmontag



Routiniert kam es um 10:00 Uhr zum letzten Fahrbriefing. Leider fiel der Lautsprecher vom LT aus und ich konnte nur Kraft meiner Stimme das Briefing durchführen.

Äußerst entspannt wurde das Zylinderhaus in Bernkastel-Kues angesteuert. Über die Hunsrückhöhenstraße runter über Zell, an der Mosel entlang bis nach Bernkastel-Kues.



Dort angekommen, erwartete uns das Museumsteam. Da fast vierzig Teilnehmer vor Ort waren, wurde in zwei Gruppen aufgeteilt und die Führung durch das Museum durchgeführt. Das Zylinderhaus ist seit ca. ½ Jahr am Start. Es wird privat geführt und hat nur eigene Exponate ausgestellt. Das



Motto des Hauses „Automarken aus Deutschland“, teilweise verschwunden und teilweise heute noch unterwegs. Das Museum stellt auf drei Ebenen aus. Besonderes Highlight ist eine Ecke mit NSU und... na, was wohl? Einem K 70 in goldmetalllic! Die Museumsführer mussten schon aufpas-



sen, was sie hier weitergaben. Hier haben auch die Museumsführer noch etwas dazulernen können. Abschließend beendete ein gemeinsames Mittagessen das Pfingsttreffen 2018.

Jutta und ich haben uns sehr gefreut, dass wir das Treffen durchführen durften. Wir hatten den Eindruck in lauter tiefenentspannte Gesichter geschaut zu haben. Uns ist immer wichtig auch Kleinigkeiten zu bedenken, z.B. Kuchen für unterwegs, Wegbeschreibungen u.s.w. Auch - wenn nicht alles hundertprozentig klappt - man kann mit Einsatz und Freude am Treffen alles „meistern“.

Ich möchte Euch ermutigen ebenfalls einmal ein Treffen auszurichten. Jeder kann es machen – egal was gemacht wird – wenn man Freude daran hat, wird es immer gut! Jutta und mir hat es großen Spaß gemacht.



Lohn eines Treffens für den Veranstalter

In Zukunft haben Andreas Kernke und ich geplant, ein Treffen in und um Minden herum auszurichten – jedoch noch nicht im nächsten Jahr. Jetzt sind erst einmal andere Mitglieder dran! Vielleicht im Harz?

Für uns war es ein schönes Treffen mit ausgesprochen netten und entspannten Menschen. Ganz besonders hat uns gefreut, dass Joseph Bertrand nach langer Zeit wieder teilnahm. Er freute sich tierisch, unseren K 70 fahren zu dürfen. //





# EIN TAG IM LEBEN DER VORSTANDSMITGLIEDER

TEXT UND FOTOS: RALF KNISPEL

**D**er Deuвет – Bundesverband der Clubs klassischer Fahrzeuge e.V. - hatte „maximal zwei Delegierte“ zur Jahreshauptversammlung eingeladen. Tagungsort: Teststrecke der Opel GmbH in Rodgau, nahe Hanau. Versammlungsbeginn: um 10 Uhr und Einlass auf's Gelände: NUR zwischen 9:00 und 9:45 Uhr.

Das führte zu harten Verhandlungen um die nötige Abreisezeit zwischen dem erstem Vorsitzenden, Ingo Menker und dem zweitem Vorsitzenden, Ralf Knispel. Ich konnte dem Ingo zum Glück noch eine dreiviertel Stunde abringen, sodass er mich erst um 7 Uhr morgens vor unserer Haustür abholen sollte. Bereits um 6:47 Uhr kam sein Hilferuf, warum denn in der Rembrandtstr. 5 kein „Knispel“ zu finden sei. Ich musste ihn aufklären, dass er selbst, nachdem ich Martina geehelicht hatte, die Kasi-Post bereits mehrfach an meine neue Adresse geschickt habe. Zudem hatte ich Tage vorher in böser Vorahnung meine Adresse im Schriftverkehr extra noch einmal angegeben und auch im Impressum der K 70-Post wird meine Adresse seit der letzten Ausgabe richtig wiedergegeben. Leider hatte sich Ingo die vorletzte Ausgabe zur Hand genommen und meine persönliche Mitteilung ignoriert.

Die Anreise verlief ohne weitere Zwischenfälle, sodass wir um 9:16 Uhr vor das Tor des Testgeländes rollten und sehr unkompliziert unsere Anmeldung entgegen genommen wurde. Keine Passkontrolle oder Foto, das hatte ich beruflich bei der Konkurrenz schon anders kennengelernt. Kaffee, Kaltgetränke und die bei den Schwaben üblichen Salzbrezeln waren als Imbiss bereitgestellt und wurden gerne von den herbeiströmenden Oldtimerfreunden angenommen.



Punkt 7 Uhr stand dann ein englischer Opel-Vectra, also richtiger ein Vauxhall mit Ingo hinter der Rechtslenkung, vor meiner Tür. Eine interessante Erfahrung, in Deutschland im Rechtslenker mitzufahren, stand mir bevor. Viele verdutzte Blicke und verdrehte Köpfe folgten, weil ich doch ungewohnter Weise kein Lenkrad vor mir hatte.

Pünktlich um 10 Uhr begrüßte Deuвет-Präsident Peter Schneider die zahlreichen Anwesenden. Es folgte das übliche Prozedere einer Jahreshauptversammlung mit Berichten und Entlastung. Seit 1976 ist der Deuвет sowohl in Brüssel als auch in Bonn/Berlin einflussreicher Ansprechpartner der Politiker, wenn es um Fragen der Oldtimer geht. Zahlreiche Ausschusssitzungen werden jedes Jahr absolviert. Oldtimerspezifische Fragen der Tagespolitik etwa zur Dieselkrise und seine Folgen für Oldtimer wurden in Pressemitteilungen kommentiert und an die Medien gegeben.



Nach der Pause um 12 Uhr ging es mit der Begrüßung durch den einladenden und für klassische Opel zuständigen Manager Herrn Mertin weiter. Er hieß die Anwesenden willkommen und äußerte sich sehr zufrieden über die



## SCHNELLE, KURZFRISTIGE INFORMATIONEN ...

TEXT: RALF KNISPEL

... **G**ibt es in unserem Club bisher nicht. Wir hatten zuletzt zwei bedauerliche Todesfälle und konnten nicht zeitig genug informieren. Vielleicht wären einige von uns gerne den letzten Weg mitgegangen. Ebenso hat Ingo ein paar K 70-Teile aus einer Werkstattauflösung gerettet. Dort stehen vielleicht heute noch zwei K 70, die keiner mehr haben wollte, weil diese fast vollkommen verrottet sind. Trotzdem könnte es ja doch Interessenten unter uns geben, die leider nie davon gehört haben.

Unser Verein sieht sich aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht in der Lage einen solchen Verteiler einzurichten.

Ich, Ralf Knispel, möchte nun rein privat (!) eine E-Mail-Gruppe ins Leben rufen. Mein Aufruf hat nichts mit meiner Funktion als 2. Vorsitzender des K 70 – Clubs zu tun. Über diese E-Mail-Gruppe soll dann jeder Informationen zu Veranstaltungen, technischen Lösungen u.a. einbringen können.

Wer also teilnehmen möchte, sendet mir bitte eine kurze Nachricht an

ralf\_knispel@web.de

A VERY PRIVATE CONCERN.

Fast, short-term information ...

... does not exist in our club yet. We last had two regrettable deaths and could not inform early enough. Maybe some of us would have liked to go the last way with them. Also, Ingo has saved a few K 70 parts from a workshop dissolution. There may still be two K 70 today that nobody wanted anymore because they are almost completely rotten. Nevertheless, there could be interested persons among us, who unfortunately never heard of it.

Our association sees itself for data protection reasons not able to furnish such a group.

I, Ralf Knispel, would like to start an e-mail-group purely privately (!). My call has nothing to do with my role as 2nd Chairman of the K 70 Club. This e-mail group could then inform everyone about events, technical solutions, etc. can contribute.

So if you want to participate please send me a short message to

ralf\_knispel@web.de

//

Zusammenarbeit mit dem neuen französischen Mutterkonzern PSA. Für Franzosen habe Firmengeschichte offensichtlich einen höheren Stellenwert, als das bisher unter GM der Fall war.

Anschließend wurden zum einen die Finanzen und zum anderen die Generierung zusätzlicher Einnahmequellen diskutiert. Nachdem der Deuвет durchgesetzt hat, dass das Sonntagsfahrverbot für historische Lkw und Busse nicht mehr gilt, ist der zuständige Mitgliedsverein aus dem Deuвет ausgetreten. Ziel erreicht, nun will man sich künftig die Beiträge sparen. Solidarität scheint für diesen Verein ein Fremdwort zu sein. Leider war dies auch einer der größten Beitragszahler. So wurde der Vorschlag diskutiert, ob man den bereits möglichen Fördermitgliedern auch ein Stimmrecht einräumen solle, um die Attraktivität der Fördermitgliedschaft zu erhöhen. Die Meinungen



hierzu gingen weit auseinander. Gegner gaben zu bedenken, dass Förderer in Form von Firmen oder Gruppierungen zu großen Einfluss im Deuвет gewinnen könnten. Das antragstellende Vorstandsmitglied Herr Dr. Knopp zog nach intensiver Diskussion seinen Antrag für ein Stimmrecht von Fördermitgliedern zurück. Damit wurde die Jahreshauptversammlung auch kurz drauf beendet. Die Nächste soll am 16.3.2019 stattfinden.

Es folgten im Foyer noch ein paar Gespräche mit Vertretern anderer Oldie-Clubs. Das höchst interessante Ergebnis eines dieser Gespräche wird als weiterer Bericht in einer der nächsten K 70-Post zu finden sein. Wir traten etwa 15:30 Uhr die Heimreise an und ich wurde wohlbehalten um ca. 17:45 Uhr zuhause abgesetzt. Der arme Ingo hatte morgens wie abends noch eine Stunde mehr zu fahren.

Ich hatte den Eindruck, dass die Vorstandsmitglieder des Deuвет eine hervorragende Arbeit für die Oldtimerszene leisten und somit Aufwandserstattungen und Spesen vollauf gerechtfertigt sind. Die Herren bekommen keine weitere Bezahlung, aber investieren viele Stunden ihrer Zeit. Für weitere Informationen schaut euch mal diese Seite an <http://deuвет.de/deuвет/erfolge>. Die Umsetzung weiterer Projekte ist für die aktuelle Legislaturperiode zu erwarten. //



# NACHTGESPANN

MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON JENS TANZ



TEXT & FOTOS: JENS TANZ

Schade, dass es spiegelglatt ist...

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf [www.traeume-wagen.de](http://www.traeume-wagen.de) und seiner eigenen Internetseite [www.sandmannswelt.de](http://www.sandmannswelt.de). Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

**A**utos von A nach B bringen, die zwar von alleine fahren können, aber seit 20 Jahren (oder so) keine Hauptuntersuchung mehr gesehen haben – das geht super mit einem Anhänger. Wenn man das mag. Vielleicht habe ich irgendwann schon einmal geschrieben, dass ich das nicht mag. Und nein, ich spanne jetzt keinen dramaturgischen Bogen zu einem spektakulären Unfall und sage am Ende: Seht ihr, ich

sage ja, dass ich das nicht mag. Viel einfacher: Ich mag das schlicht nicht. Der VW K 70 soll zu seiner letzten Salbung nach Hause, nach Kiel. Die erste Etappe aus dem nördlichen Niedersachsen bis nach Hamburg lief problemlos, jetzt kommt Teil zwei. Wie von den sonst immer falsch liegenden Wetterfröschen angekündigt beginnt es mit der Dämmerung wieder zu frieren und wieder zu schneien. Na gut, wenn schon denn schon. Dunkelheit, überfrierende

Werde ich alt? Oder warum sehe ich so schlecht?





Nässe, Blitzeis, ein heckgetriebener Mercedes mit einem schweren Anhänger hinten dran und im Radio auf allen Sendern nur die drei abgedroschenen Evergreens von Queen, die ich mir schon nicht mehr hören konnte, als der KaSi noch TÜV hatte. Heute gebe ich es mir dreckig.

100 Kilometer reines Adrenalin.

Andere Drogen braucht doch keiner. Habt ihr schon einmal im Auto gesessen und seid außer Kontrolle auf eisglatter Fahrbahn in eine Richtung gerutscht, in die ihr gar nicht wolltet? Es gibt angenehmere Erfahrungen. Bei mir ist das letzte Erlebnis dieser Art schon viele Jahre her, aber ich rechne jetzt millisekündlich damit. Der treue 210er Daimler meines halbfinnischen Fräulein Altonas ist ein robuster Gesell und mit ABS und ASR (für meine Verhältnisse) gut ausgestattet. Allerdings teilt er einem auch unverblümt mit, wenn er das menschliche Reaktionsvermögen ignoriert und den Steuergeräten made in Sindelfingen die Kontrolle übergibt. Man merkt das an den sirrenden und regelnden Geräuschen, die von der griplosen Hinterachse kommen und man sieht es an dem gelben Dreieck mit dem großen Ausrufezeichen, was im Tacho mahnend aufleuchtet. Argh. Hey wie das leuchtet. Immer wieder. Es ist der Moment, an dem ich beschließe, noch den Zustand der A7 abzuwarten. Wenn es da genau so glatt ist wie hier dann drehe ich wieder um. Mit einem Autoanhänger im Schlepp bin ich noch nie gerutscht, und ehrlich gesagt möchte ich diese Erfahrung heute Abend nicht auf meine Liste setzen.

Doch auch wenn die A7 zwischen Kiel und Hamburg mich in den letzten Jahren immer wieder mit ihren Staus und Baustellen sagenhaft genervt hat – das salzstreuende Volk hat sie heute fest im Griff. Ich dachte, die großen, orangen Salzstreuer verteilen ihr korrosionsförderndes Kristall immer nur an den Tagen, an denen ich mit dem Taunus unterwegs bin? Anscheinend nicht. Heute Abend sind die Jungs dienstbeflissen auf Achse, die Autobahn ist nass aber rutschfrei und ich schrabbel etwas entspannter auf der rechten Spur mit knapp 80 dahin. Ich habe sogar Muße, mich um bessere Musik zu kümmern und stöpsel das alte Musik-iPhone über den Kassettenadapter ins Radio rein. Irgendwann schreibe ich den lokalen Sendern mal eine wütende Mail, ob sie nicht nach Jahrzehnten des Totnadelns endlich mal begreifen, dass Queen noch andere Lieder als „I want to break free“, „Radio Gaga“ und „It's a kind of Magic“ hat. Argh. ,tschuldigung, ich schweife ab.

Der Weltraum. Unendliche Weiten.



Zwischen Quickborn und Neumünster ist die A7 so dunkel und so leer wie das Weltall. Da ist weniger als nichts, wüsste ich es nicht besser würde ich diesen Abschnitt als landschaftliches Vakuum bezeichnet. Angeleuchtete Schneeflocken wehen mir in der Schwärze entgegen wie verwischende Sterne beim Warp-Sprung in den Hyperraum. Im Rückspiegel leuchten die Positionslampen des Hängers wie Starfighter. Und die Scheinwerfer der Autos hinter mir reflektieren durch die Scheiben des KaSis wie eine böse Alienrasse, die mich verfolgt. Durch die Lüftung atmet mir Darth Vader heißen Atem auf den Oberkörper. Die ASR Lampe leuchtet wieder öfter auf, je näher ich Kiel komme. Ich mache drei Kreuze, wenn ich den goldenen Klumpen sicher in meiner Garageneinfahrt stehen habe. Ich wohne am Ende einer kleinen Straße, die das Wenden mit einem Anhänger nur Magiern wie David Copperfield gestattet. Deshalb stoppe ich das Gespann oben an der Hauptstraße. Ich lasse das Licht an und will den antiken Neckarsulmer hier oben abladen, um den dann

Schichtwechsel



die letzten Meter auf eigenen Achsen nach Hause zu fahren. Das erscheint mir einfacher. Ich steige aus dem Daimler aus in die nasse Kälte und... rutsche direkt aus, setze mich stumpf auf meinen Hintern und schlidder durch den eigenen Schwung auf der Straße sitzend noch einen Meter weiter. Alter Schwede. Abgesehen davon, dass das vermutlich ziemlich lustig ausgesehen hat (aber niemand hat's gesehen) frage ich mich gerade, wie ich es mit dem Trailer jenseits der Autobahn überhaupt heil bis hier her schaffen konnte. Puh. Zwei der drei Kreuze mache ich schon jetzt. Mannmann.

Die Rampen sind wieder schnell reingesteckt, die Spannweite wickel ich rumrutschend ab und werfe sie erstmal nur in den Fußraum vom KaSi. Ich will fertig werden, der Hänger muss heute Nacht auch noch zurück zur Tanstelle, wo ich den ausgeliehen habe. Morgen früh ist noch genug Zeit für Ordnung. Rauf auf den Trailer, rein in den goldenen Wagen, anlassen – wieder auf Antrieb. Klasse. Licht an. Langsam rückwärts die Rampen runter und ab auf die allerletzten Meter.

Brap brap brap brapbrapbrap broooooööö haha!  
Kein ABS, kein ASR und noch immer die alten, stein-



Einmal noch auf eigener Achse.



harten Sommerreifen, die der Wagen schon vor 10 Jahr hatte, als ich ihn kaufte. Und die damals schon sehr alt waren. Wen stört's? Er ist nicht zugelassen und hat keinen TÜV – für die 300 Meter nächtliche Spielstraße reicht das dicke. Und wieder zöger ich ein bisschen. Er läuft so gut. Obwohl es so kalt ist. Ach manno. Als ich die Einfahrt entlang rolle zeige ich ihm das Häuschen und erkläre ihm die Auffahrrampe mit der Grube drunter, die jetzt für ein paar Wochen sein Zuhause sein wird. Sprecht ihr auch mit euren Autos? Ich mach das manchmal. Ich sag auch meinem Häuschen immer hallo wenn ich ankomme und tschüss wenn ich nach Hamburg fahre. Irgendwie.... finde ich das freundlich.

Licht aus, Motor aus und das letzte Kreuz machen. Ich laufe schlitternd und rutschend ohne viele Emotionen zu Fuß zurück zum Gespann aus Benz und Anhänger, was noch immer hell erleuchtet im Blitzeis oben an der Hauptstraße steht. Aus dem Inneren schmettern die Foo Fighters, ups, ich hatte die angelassen. Das Zurückbringen des Anhängers gestaltet sich unspektakulärer als befürchtet, das einzige Highlight war die freundliche Nachtkassiererin, die noch nie das Pfand für einen Adapter und eine Windenkurbel zurück gezahlt hat und mich lachend fragt, ob ich wisse, wie man das macht.

Bin ich eben noch mit Kirk in der Enterprise durch den dunklen Weltraum gezischt, so tauche ich jetzt mit Ballard zum Wrack der Titanic. Die Xenons des Daimlers beleuchten gespenstisch das Heck des K 70, und ich sitze ein wenig grübelnd einfach nur da. So lange, bis die Bewegungsmelder die Hausbeleuchtung wieder ausmachen und es noch dunkler ist. Nein, mein Entschluss steht fest. Jemand anderes soll sich um das goldene Auto kümmern, mir fehlt einfach die Zeit. Nun ist er seit langem mal wieder zu Hause, für ein paar Wochen. Mal sehen, wo er am Ende bleiben wird. Auch, wenn ich das Gespann einigermaßen sicher von Hamburg nach Kiel befördern konnte – zurück fahre ich heute Nacht nicht mehr. Das Schicksal ist genug herausgefordert worden, die Statistik der rutschenden Personenkraftwagen spräche bei weiterer Ausreizung gegen mich. Ich drehe die Heizungen auf, setze mich mit meinem gelben Ohrensessel ans Fenster und gucke noch lange raus in die Dunkelheit. Das Adrenalin im Körper braucht noch ein bisschen, bis es mich schlafen lässt. Ich schicke dem goldenen, frierenden Auto da draußen noch einen guten Gedanken und winke ihm. Bin ich bescheuert? Vielleicht. Aber sind wir das in irgendeiner Art nicht alle? //

Gute Nacht KaSi. Schlaf gut.





VERKAUF

# VOLKSWAGEN K 70L

90 PS, EZ 6/71

**1.450,- €**

Scheunenfund,  
Motor dreht,  
Fahrzeugbrief und Abmeldebescheinigung  
vorhanden.



Privat  
56377 Nassau  
Tel.: 01578-5316253





VERKAUF

# VOLKSWAGEN K 70L

90 PS, EZ 3/73

## 7.500,- €

75.179 km, HU 6/2018  
keine weiteren Angaben,  
bessere Bilder gab es leider auch nicht!



BV Automobile GmbH  
Freyserstr. 1  
27404 Weertzen  
Tel.: 04287-303986163



