

AUF EIN WORT.....

Ausgabe Quartal 4/97

K70 - POST

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



Marathonblaues K 70 LS Sondermodell auf Teneriffa 1995.

INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteilpool
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13
22359 Hamburg, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD-POST**

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

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

AUF EIN WORT.....

Wir sind jetzt an einem Punkt angelangt, an dem unsere stillen Reservequellen für einige wichtige Ersatzteile erschöpft sind. Es handelt sich zur Zeit vor allem um Verschleißteile, die jeder in gewissen Abständen regelmäßig braucht, wie Zylinderkopfdichtungen, Auspuffanlagen und die Gummimetallflansche für den Vergaser.

Bei den Zylinderkopfdichtungen bin ich schon seit längerem "am Ball", aber die bisherigen Nachfertigungsangebote der Firmen sind mir, mit bis zu 250,- DM pro Stück, ganz einfach zu teuer. Ich habe für die Fertigung eine preiswertere Lösung vorgeschlagen, doch die Firmen wollen da nicht so richtig anbeißen, sondern die Dichtungen weiter nach der herkömmlichen Methode fertigen.

Bei den Schalldämpfern hatte Rudi bisher immer noch ein Lager an der Hand, bei dem er auf Abruf preiswert welche bekommen konnte, dieser Lagerbestand ist jetzt weg und Rudi will jetzt Vor- und Hauptschalldämpfer nachfertigen lassen. Der Nachfertigungspreis ist akzeptabel, da er immer noch unter dem letzten Handelspreis liegt.

Da früher oder später, durch Materialalterung, jeder Probleme (unrunder und bockiger Motorlauf) mit undichten Gummimetallflanschen bekommen wird, habe ich im Frühjahr ein Musterpärchen Vergaserzwischenflansche eingeschickt und jetzt im Winter das Nachfertigungsangebot bekommen. Die Firmen sind also auf Kleinserien nicht unbedingt erpicht. Mindeststückzahl: E.T.-Nr.: 028 129 761 B Vergaserzwischenflansch vorn, 50 Stück. E.T.-Nr.: 028 129 762 B Vergaserzwischenflansch hinten, 50 Stück. Also 50 Pärchen. Der Nachfertigungspreis liegt etwas über dem letzten VW-Preis. Ab 70 Paar gibt die Firma Rabatt.

Da der K70-Bestand immer kleiner wird, werden aus Gründen der Mindestbestellzahlen diese Nachfertigungsaktionen voraussichtlich eine einmalige Sache sein. Da sollte sich jeder gründlich überlegen, ob er diese Gelegenheit verpassen will, auch wenn man noch 1-2 Teile in Reserve hat. Der Club kann solche größeren Aktionen nicht vorfinanzieren, es werden aus verständlichen Gründen nur so viele Teile gefertigt, wie verbindlich gegen Vorkasse bestellt worden sind.

Es sind alle **K70** - Fahrer(innen) aufgerufen hierbei mitzumachen, auch Nichtmitglieder! - Weitersagen! - Genauere Infos in dieser Zeitung.

JB.

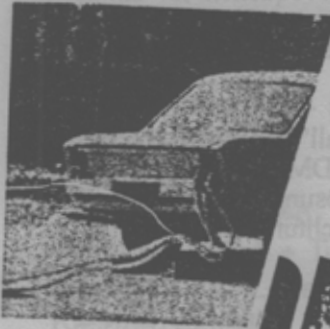


FROHE

WEIHNACHTEN

und ein glückliches, neues Jahr!

Büchertip:



Gerhard Gelling

NSU Fahrzeuge, Prototypen und Eigenbauten

Willkommen bei



Christian Rieck Verlag

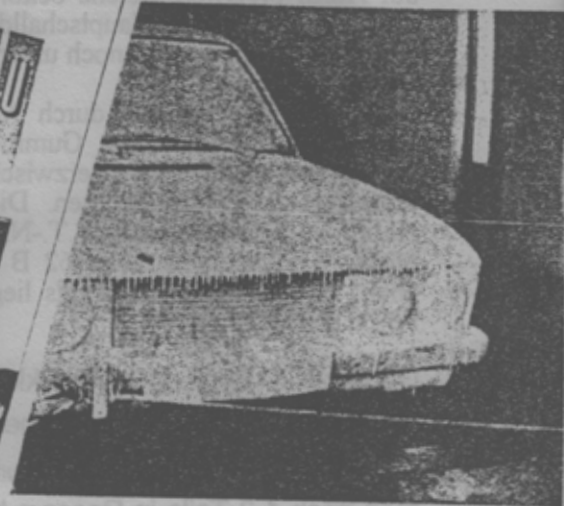


Bild 4.77 K 70 Erprobung

288 Seiten, 189 schwarz/weiß Abbildungen. Format: 14,5 * 21 cm. Eschborn (Christian Rieck Verlag, Tel.: 069/447714) 1997. Paperbak, DM 39,80 (ISBN 3-924043-37-x).

Herzlichen Glückwunsch

an Helga und Jochen Helle
anlässlich der Geburt Ihres Sohnes

Robert am 04.10.1997.

Kalendertip:

Der ultimative VW K 70 - Kalender 1998 mit 13 Farbfotos, auf Wunsch bestellbar bei Fred Hasselmann, Tel. 05143/8603, für 25,- DM zuzüglich Versandkosten.

Vorankündigung

Herzlichen Glückwunsch

an **Pim Tielkemeijer**

anlässlich seines **50. Geburtstages**

am **29.11.1997.**

Herzlichen Glückwunsch

an **Fred Hasselmann**

anlässlich seines **30. Geburtstages**

am **01.10.1997.**

A C H T U N G - A C H T U N G - A C H T U N G

Einmalige Nachfertigungsaktion für den K 70!

Ab sofort sind Nachfertigungen von Vorschalldämpfern und Nachschalldämpfern möglich. Da im Handel diese Teile nicht mehr erhältlich sind, sollte sich jeder K 70-Fahrer damit ausrüsten.

Auch K 70-Fahrer, die nicht in unserem Club Mitglied sind, können diese Schalldämpfer bestellen.

Diese Nachfertigungsaktion wird nur einmalig durchgeführt und Bestellungen werden nur gegen Vorkasse angenommen.

Die Preise für Clubmitglieder:

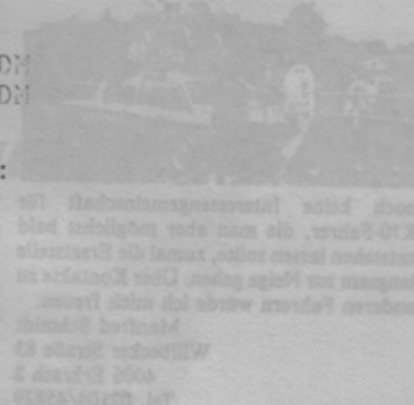
Vorschalldämpfer:	125,-	DM
Nachschalldämpfer:	165,-	DM

Die Preise für Nichtmitglieder:

Vorschalldämpfer:	150,-	DM
Nachschalldämpfer:	200,-	DM

Bestellungen bis spätestens zum **15.2.98** an:

Rudi Boomgaren
Ringstr.44
26802 Moormerland
Tel.04924/883



Abgängen 98

10 YEARS AFTER - ODER WIE ALLES ANFING

Ja, Leute, unsere sogenannte "K 70-Szene" besteht mittlerweile seit 10 Jahren. Die erste "Zuckung" war die Kleinanzeige von Arne Kunstmann in der Markt 11/87.

Daraufhin meldeten sich einige Leute, so daß die erste Adressenliste angefertigt werden konnte.

Ein weiteren Anstoß gab der Leserbericht von Manfred Schmidt in der Juni-Ausgabe 1988 der Markt.

Die Resonanz darauf war so positiv, daß bereits im Herbst 88 das erste K 70-Treffen stattfinden konnte.

Dann ging es langsam aber stetig weiter bergauf. Mittlerweile wird 1998 das 12. Internationale K 70-Treffen stattfinden. Organisiert wird es von unserem Kassenwart Michael Skupski. Gegend des Geschehens wird das Eichsfeld sein. Wer nicht weiß, wo das ist, muß nachsehen.

Übrigens waren nicht alle Leute vom K 70 begeistert - siehe Kopie des Leserbriefes aus der Markt 9/88, welcher als Antwort auf Manfreds Artikel gedacht war. Aber was soll's. Inzwischen können wir uns ganz beruhigt zurücklehnen. Unser Club funktioniert, die Gemeinschaft der Mitglieder auch und um den Teilepool (und dessen reibungslose Organisation) beneiden uns eigentlich alle anderen Oldtimerclubs. Zu recht, denn was Menge und Qualität der Teile angeht, haben wir auch unser Vorbild, den Audi 100 CoupéS-Club überholt, und das, obwohl die (wenigen) anderen Clubs mit einem Teilepool ausnahmslos erheblich größer sind als wir.

Negative Äußerungen über den K 70 sind die letzten Jahre fast völlig verschwunden, was unser Messepersonal bestätigen kann. Allenfalls irgendwelchen - für uns bedeutungslosen - Dummschwätzer lassen ganz gelegentlich derartigen Unfug ab, aber alle anderen Leute aus der Oldie-Szene, seien es Clubs, Journalisten, etc. sind an dem K 70 doch interessiert. Jetzt, wo fast alle K 70 verschwunden sind, fällt doch auf, daß da mal was vor Golf, Passat usw.war.

Ingo Menker

VW K70 L

Oft lese ich in MARKT etwas über ältere Fahrzeuge, welche man nur noch sehr selten auf unseren Straßen sieht. Leider ist über meinen VW K70 L bisher fast nichts veröffentlicht worden. Immerhin hat dieser wassergekühlte, von NSU konstruierte VW 16 Jahre auf dem Buckel und fährt noch immer mit dem ersten Motor. Reparaturen sind relativ selten. Sicherlich gibt es auch



noch keine Interessengemeinschaft für K70-Fahrer, die man aber möglichst bald entstehen lassen sollte, zumal die Ersatzteile langsam zur Neige gehen. Über Kontakte zu anderen Fahrern würde ich mich freuen.

Manfred Schmidt
Willbecker Straße 83
4006 Erkrath 2
Tel. 02104/45829

- der Brief

- und die Antwort:

Noch 'ne IG

Nachdem nun für den seinerzeit ungeliebten VW-Flop K 70, für den qualmenden /8, für den „Saufaus“ Granada, für Autos also, die kaum vom Fließband gekippt sind, schon IGs „zur Rettung“ dieser Schleudern ins Leben gerufen werden, kann ich auch nicht mehr an mich halten. Also: Hiermit rufe ich alle Fahrer des VW Jetta, Typ 1, zur Bildung einer Interessengemeinschaft auf.

Ziel: Pflege und Erhalt des Jetta bis Baujahr 1983. Merkt ihr was? Ich bin bestimmt noch zwei Jahre zu früh dran.

Jürgen Rudy
Schlesische Straße 21
5110 Alsdorf

klein... 0221/378209
Suche für VW K70 1.8 Ltr. 100 PS Motor, möglichst mit Getriebe, Vergaser, etc. suche auch Kontakt mit K70 IG/Verein, würde auch selber et- nen gründen. Tel. 040/6039758 HH
Suche Typ 34 + 14 Neuteile auch komplette Fahrz. zum Schlachten. Tel. 06322/7588 hand.
m 30, morgens 7-8.30

f-
L
V,
8-
2

Vorankündigung

Organized by "Kassenwart"

"in the middle of Germany"



*12.internationales Treffen des
1.Internationalen K70 Club e.V.
in Duderstadt*

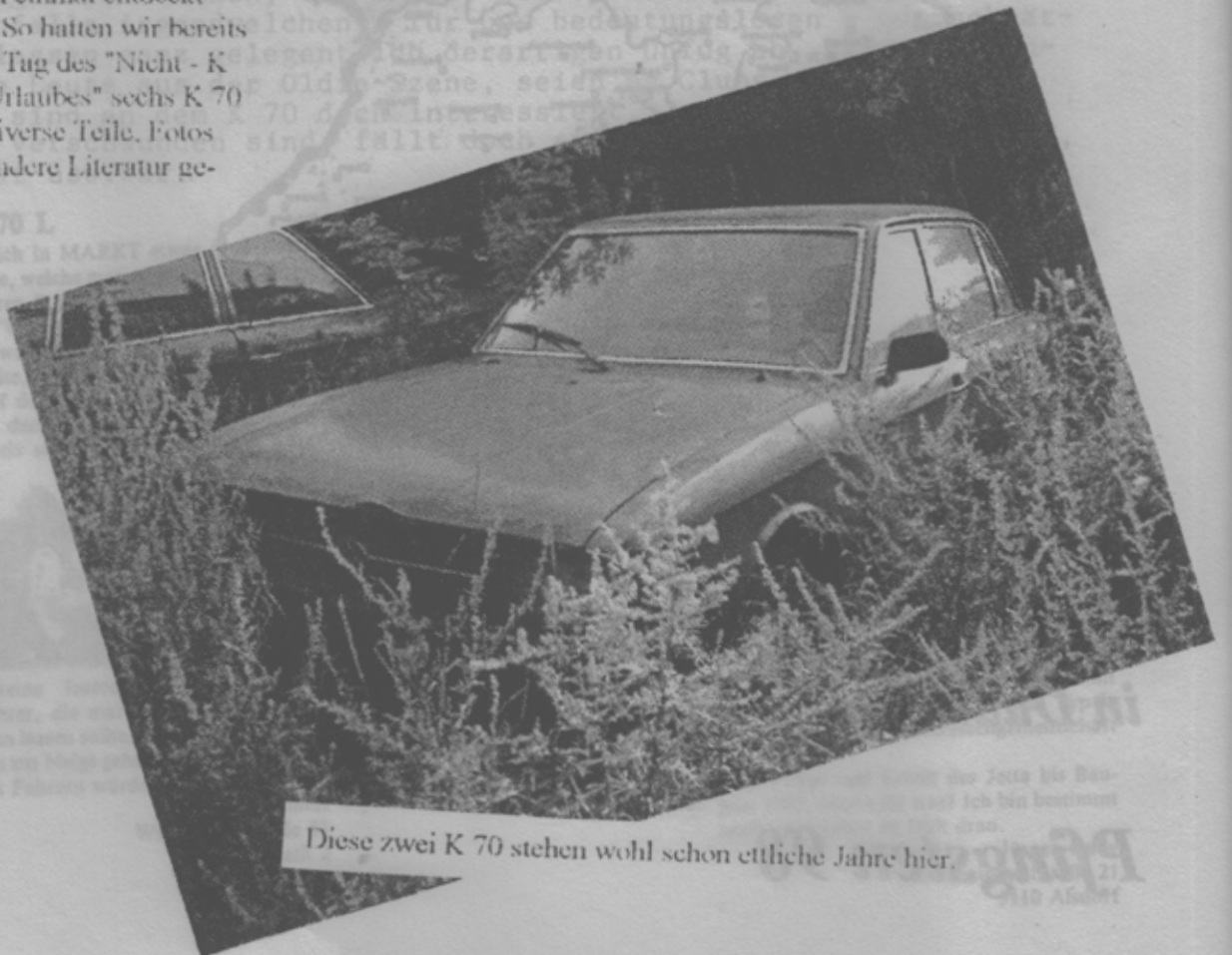
Pfingsten 98

Norwegen - Urlaub 1997

"Diesmal kein K 70 - Urlaub (s. Schweden '96). Keine Schrottplätze, wirklich nur Erholung dieses Jahr!" Mit diesem Vorsatz ging es für uns an einem sonnig warmem Sonntag im August mit unserem VW-Bus los. Nachdem wir K 70 Teile in Hamburg abgeliefert hatten und die Nacht bei Klaus und Britta Hornstrup in Dänemark verbracht hatten, fuhren wir am Montag bei Per Mogensen vorbei und auf dem Weg zur Fähre kamen wir (fast zufällig) an zwei K 70 vorbei, die Mario vor Jahren einmal entdeckt hatte. So hatten wir bereits am 2. Tag des "Nicht - K 70 - Urlaubes" sechs K 70 und diverse Teile, Fotos und andere Literatur ge-



Ein Blick auf Per's Hofeinfahrt.



Diese zwei K 70 stehen wohl schon etliche Jahre hier.



Sverre's hellasmetallicfarbener '74er K 70 Standard.

... in Opp-
fällig
K 70
einfach
ar an un-
dem
na wir
zu K 70
e von
en zu
er uns be-
s Marius
Nase
ch nach
schlich
umhaf-
saame-
und
zer, lud

uns vom Flock weg in sein
Haut ein. Später zeigte
uns seine Schatzkammer
im 1. Stock seiner
schöne. Dort fand
Kisten mit Werkzeugen



... 2020. Beide Fahr-
zeuge sind hellsmetallie,
beide sind nach Norwegen

sehen. Am ersten Tag in
Norwegen besuchten wir
nach abenteuerlicher Su-
che ganz spontan Sverre
Monsbakken, der neben
seinem Ro 80 einen K 70
fährt und wir verbrachten
einen spannenden Old-
timerabend, wobei er uns
unter anderem per Ro 80
zu einem Kollegen fuhr,
der ebenfalls K 70 fährt.
Da waren wir schon bei
K 70 Nummer sieben und
acht. "Nun aber endlich
Urlaub", dachten wir uns.

Kommt zu einigen

Ein paar Ro 80 - Fahrminuten von Sverre entfernt: marinogelber '74er von Age.

Der erste Urlaub
plastisch und die
für Norwegen ist
schon schön
bestock

Maria & Kamela

... K 70
... hellasmetallicfarbener K 70 Standard auf seinem
Im Hintergrund besagte Scheure mit K 70 Teilen im Obergeschoss.



"Diesmal
 laub (s.)
 Keine S
 lich mit
 Jahr!" M
 ging es l
 wenig v
 im Aug
 VW-His
 wir K 70
 burg 20
 und die
 und eine
 Diese

Stolzer Finder mit kasanrotem '72er.



Aber kaum hatten wir uns
 den Ort für das nächste
 Nachtquartier gesucht und
 spazierten ahnungslos
 durch den Sommerabend,
 stand schon wieder ein
 K 70 in Marios unbejhrba-
 rer K 70 - Nasenreichwei-

te, der entdeckt werden
 wollte. Auf direkte Kon-
 taktaufnahme verzichteten
 wir diesmal, jedoch hat
 Mario dem Besitzer be-
 reits neue Ventilschaft-
 dichtungen für den Wagen
 geschickt. Nun folgten tat-
 sächlich einige K 70 -



Unüberschbar: dieser texasgelbe K 70 in Oppdal.

freie Tage, bis wir in Oppdal tatsächlich zufällig einen texasgelben K 70 fanden. Er stand einfach so deutlich sichtbar an unserer Strecke. Auf dem Rückweg bemühten wir uns, einen weiteren K 70 Fahrer in der Nähe von Sverre Monsbakken zu finden, von dem er uns berichtet hatte. Dank Marios bereits erwähnter Nase fanden wir Ihn auch nach einiger Zeit. Tatsächlich stand auf einem traumhaften Gehöft ein hellsmetallicfarbener K 70 und Arne R., der Besitzer, lud

uns vom Fleck weg in sein Haus ein. Später zeigte er uns seine Schatzkammer im 1. Stock seiner Hofscheune. Dort fanden wir Kisten mit türkismetallfarbenen, texasgelben und hellsmetallicfarbenen K 70 Teilen. Außerdem

fanden wir eine Art Fahrzeuschein, aus dem die Fahrgestellnummer des geschlachteten hellsmet. K 70 hervorging. Spannenderweise lag diese Fahrgestellnummer mit ...8025 direkt vor Sverre's K 70 mit Fahrgestellnum-

mer ...8026. Beide Fahrzeuge sind hellsmetallic, beide sind nach Norwegen exportiert worden und bis Arne's K 70 geschlachtet wurde, "lebten" beide K 70 ca. 3 km Luftlinie voneinander entfernt, Arne's noch existenter

hellsmet. K 70 war unser elfter und letzter Urlaubs-K 70. Ein weiterer Versuch, einen K 70 in Norwegen zu finden (der in der K 70 - Post inserierte goldmet. K 70) scheiterte an einem offensichtlichen Umzug des Besitzers sowie Verständigungsproblemen.

Fazit unseres "Nicht - K 70 - Urlaubes": elf K 70, drei Schrottplätze (allerdings erfolglos) und neue, z.T. sehr herzliche Kontakte zu einigen norwegischen K 70 - Fahrern. Der restliche Urlaub war phantastisch und die Natur Norwegens ist unbeschreiblich schön und erholsam.



Traumhaft: Arne's hellsmetallicfarbener K 70 Standard auf seinem Hof. Im Hintergrund besagte Scheune mit K 70 Teilen im Obergeschoß.

Mario & Manuela

GUT, DAB ES EIN K 70 WAR

Das sagte ich mir, nach dem Unfall, den ich am 15.10. auf dem Weg zur Arbeit hatte. Da ein Reisebus mich von der mittleren Spur drängte und ich hinter einer Kolonne Betonmischer auf der rechten Spur nicht mehr anhalten konnte, mußte ich auf die Standspur ausweichen. Tja, und da stand schon jemand, was vorher für mich nicht zu sehen war, da ich den letzten LKW mit nur einem Abstand von ca. knapp 1 Meter umfahren konnte. Für eine Notbremsung war es zu spät, so daß ich den Astra Caravan mit ca. 70 km/h voll "erwischte". Obwohl dieser ca. 10 Meter durch die Luft flog, kamen die Insassen fast unverletzt davon. Ich hatte auch großes Glück. Anhand der Prellungen sah man genau, wo der Gurt gesessen hatte, die Knie hatte ich mir am Armaturenbrett gestoßen und mit der rechten Hand, die ich mir in letzter Sekunde vor das Gesicht gehalten hatte, die Scheibe zerschlagen, was Schnittwunden zur Folge hatte.

Wenn man sich im nachhinein den K 70 besieht, merkt man, daß sich die Jungs bei NSU in den späten 60ern doch gute Gedanken zum Thema passive Sicherheit gemacht haben. Der K 70 hat sich genau da verformt, wo das auch gedacht war. Bei Frontalunfällen ist die vordere Längswand, woran der Kotflügel befestigt ist, am wichtigsten. Hier wird die meiste Energie abgefangen.



Unfall auf Autobahn: Vom Bus abgedrängt

Westhofen Glimpflich verlief ein Unfall gestern um 10.15 Uhr im Westhofener Kreuz. Ein Vater hatte seinen Wagen auf dem Seitenstreifen der Autobahn 45 angehalten, weil sich sein Kind aus dem Kindersitz befreit hatte. Ein PKW fuhr auf das stehende Fahrzeug auf. Vater

und Kind erlitten einen Schock. Der Fahrer des aufgefahrenen Wagens gab an, von einem Reisebus abgedrängt worden zu sein, als der die Fahrspur wechselte. Der Reisebus setzte seine Fahrt zunächst fort, wurde aber wenige Kilometer weiter von der Polizei angehalten.

Der Motorblock verhindert, daß der Vorderbau komplett zusammenknickt. Allem Anschein nach ist bei meinem K 70 der Motor selbst nicht beschädigt worden. Obwohl sich der Kühler darum gewickelt hat und die rechte Halbachse komplett abgerissen wurde, konnten am Block - zumindest optisch - keine Schäden festgestellt werden. Der Federbein-dom wurde nach hinten gedrückt, so daß die Batterie sich in die Spritzwand bohrte. Diese verformte sich, so daß das Handschuhfach zerbrach. Die Motorbe-

festigung des K 70 ist sehr stabil. Der Motor rutschte nur wenig nach hinten (man merkte es beim Herausnehmen des Vorwärmerschlauches). Energie wird auch vom Dach absorbiert, indem sich die A-Säule nach oben drückt. Durch diese Verformung, und weil die A-Säule verhältnismäßig zierlich ist, geht die Windschutzscheibe schnell zu Bruch. Es ist jetzt die Frage, was man bevorzugt, Verbund- oder Krümelglas. Generell bevorzuge ich Verbundglas, weil dies bei einem kleinen Schaden (Riß o.ä.) nicht sofort völlig zerstört ist. Andererseits sind Verbundglasscheiben beim Ein- und Ausbau viel empfindlicher, weil sie nicht so hart wie Krümelglasscheiben sind. Andererseits hätte ich mich bei diesem Unfall an Verbundglas etwas mehr verletzen können, weil die Scheibe beim Dagegenschlagen nicht sofort total zerbröselte, und somit der Hand mehr Gegendruck bietet. Allerdings - wenn eine Krümelglasscheibe zerbricht, regelrecht "explodiert" - man hat die Splitter überall, absolut überall. Die Verletzungsgefahr ist bei den kleinen Krümeln nicht groß, man hat maximal kleine Schnitte, aber egal ob Jacke, Aktentasche, Haare - überall Krümelglas, sogar in den Socken!

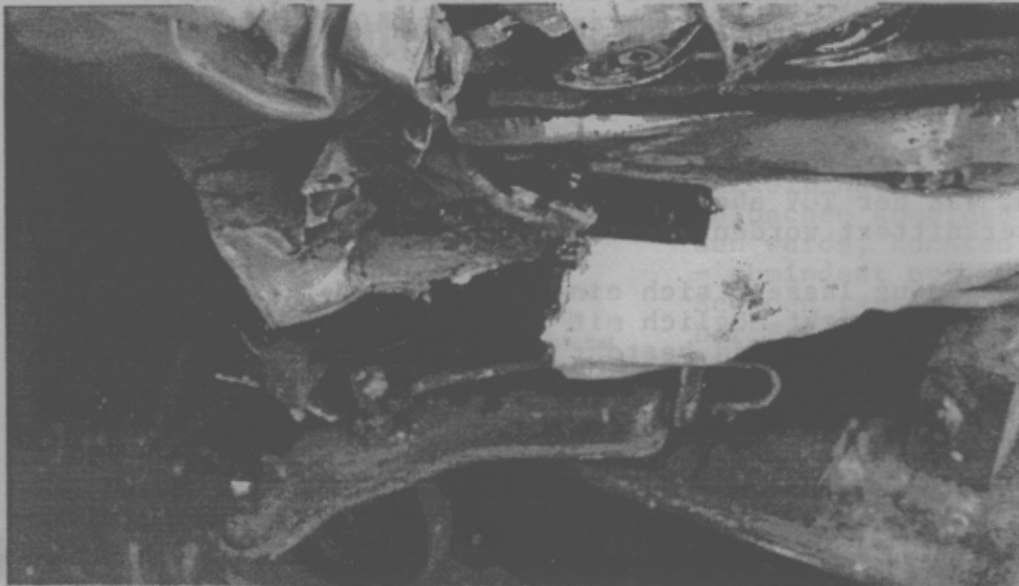
A propos Glas: man sollte sehr sorgfältig mit dem Transport von Gegenständen im Auto sein. Der Astra-Fahrer hatte einige Körbe Leergut und Altglas im Kofferraum. Es kann lebensgefährlich sein, wenn man derartige Glasscherben um die Ohren bekommt (Kombi!). In diesem Fall flogen die Flaschen und Gläser zum Glück durch die zertrümmerten Heck- und Seitenscheiben auf die Straße. Bei so einem Unfall merkt man doch, daß es seinem Sinn hat, wenn der TÜV Rostlauben aus dem Verkehr zieht. Eine morsche Karosserie kann nämlich nicht so die Energie abfangen, wie es ursprünglich gedacht ist. Dann knautscht das Elech nicht, sondern zerbröselte oder zerbricht (wenn überhaupt noch vorhanden). Da das Knautschen mehr Energie als das Brechen absorbiert, wird mehr Energie an die hinteren Chassisteile und den Innenraum, sprich Insassen weitergeleitet.

Wie ich bereits in der K 70-Post 1/95 hinwies, ist eine stabile A-Säule sehr wichtig. Spachtelpfusch kann sich rächen. Wäre diese bei meinem K 70 morsch gewesen, wäre sie gebrochen, mit dem Effekt, daß Spritzwand und Armaturenbrett tiefer in die Fahrgastzelle eingedrungen wären - schlecht für Fahrer, bzw. Beifahrer. Es sollte auch auf eine sachgemäße Befestigung der Kotflügel geachtet werden. Man ärgert sich über die vielen Schweißpunkte beim Restaurieren, aber diese geben doch eine gewisse Stabilität. Bei meinem Wagen war der Kotflügel in heftigster Pfuschmanier drangepopelt worden, nämlich nicht an den Schweißpunkten, bzw. deren Löchern durchgeschweißt, sondern nur an der Innenkante an die Längswand angepunktet. Das hatte den Effekt, daß der Kotflügel an allen diesen Punkten abriß und ziemlich scharfkantig in der Gegend hing. Wäre die Befestigung fachmännisch gewesen (es ist auch möglich, das Blech statt zu schweißen hartzulöten oder zu schrauben, was der TÜV aber nicht so gern sieht), dann wäre er genauso zerknittert worden, hätte aber mehr Energie abfangen können.

Man sollte den Unfug lassen, sich ein Holzlenkrad einzubauen. Ohne Airbag ist es leicht möglich mit dem Kopf auf das Lenkrad zu schlagen. Das K 70-Lenkrad besteht - wie bei fast allen anderen Wagen - aus Metall und ist kunststoffummantelt, wenn auch mit recht hartem Material. Beim Dagegenschlagen federt es aber trotzdem und zerbricht nicht so leicht wie eines aus Holz. Meines Erachtens ist das Lenkrad bis 8/73 mit der tieferen Nabe besser

als das spätere VW-"Sicherheitslenkrad" mit der Hup- und Prallplatte. Diese Prallplatte ist aus härterem Material als das Innenteil der älteren Version und ist auch näher zum Fahrer. Da ist es viel leichter möglich, mit dem Kopf gegenzuschlagen. Folge wären Splitter und Hupenteile im Antlitz. Lebensretter Nr.1 ist und bleibt aber der Gurt. Solch einen Crash kann man ohne unmöglich überleben. Schließlich bleibt zu sagen, daß es immer besser ist, ein etwas größeres Auto zu fahren. Wenn es Auto gegen Auto geht, ist immer das Fahrzeug mit der höheren Masse im Vorteil, egal wie alt die Wagen sind. Man kann es sehen wie eine Kollegin, die mir, auf den Sicherheitsstandard Ihres Fiat Cinquecento angesprochen, erklärte, daß Ihr nichts passieren könne, schließlich habe sie einen Airbag, aber es ist definitiv so, daß ich aus einem Kleinwagen nicht so unbeschadet gekrabbelt wäre - die Astra-Insassen auch nicht. Ein Kollege meines Vaters stieß auf der Landstraße mit seinem VW Polo frontal mit einem Volvo 760 zusammen. Der Volvo-Fahrer blieb unverletzt, der besagte Kollege und sein Vater waren sofort tot.

Ingo Menker



TECHNIK, TRICKS & TIPS

Nachtrag: Motorwechsel **K70-POST** 3/97

Etwas Wichtiges habe ich noch vergessen: Man sollte zum Ablassen der Kühlflüssigkeit unbedingt den Verschlußstopfen herausdrehen (er sitzt am tiefsten Punkt der Zylinderkühlkanäle an der rechten Seite des Motorblocks), damit evtl. vorhandene Rückstände (Rostteilchen, Dichtungsreste usw.) mit herausgespült werden können. Ein weiteres Durchspülen mit dem Wasserschlauch ist zu empfehlen. Ist der Motor eine zeitlang nur mit Wasser gefahren worden, können die Kanäle regelrecht vom Rost zuwachsen. Dann kann man ihn nur noch zerlegen und versuchen, die Kanäle von oben her wieder frei zu bekommen. Beim Dichtungswechsel unbedingt darauf achten, daß keine Dichtungsreste in die Öl- und Wasserkanäle geraten!

ACHTUNG,

an alle K70 - und NSU-Münchfahrer, einmalige Nachfertigungsaktion!!
Wir lassen Vergaserzwischenflansche (die aus Gummimetal) nachfertigen.
Die vom Hersteller geforderte Mindestbestellsumme beträgt 50 Stück pro Seite.

Also:

VW - ET.-Nr.: 028 129 761 B Zwischenflansch vorn 50 Stück

VW - ET.-Nr.: 028 129 762 B Zwischenflansch hinten 50 Stück

Kosten: 90,- DM pro Stück

Es sind alle aufgerufen, hierbei mitzumachen, damit die Aktion gestartet werden kann.

Aus Gründen der Materialalterung wird sie jeder irgendwann brauchen!

Bei mehr als 70 Stück pro Seite 10,- DM Rabatt

Bestellschluß: 15.02. 1998

Bestellungen bei: Rudolf Boomgaren



Museumstip:



Museum für Technik und Verkehr – Historama



- ältestes Auto Kärntens
- Blech-Eisenbahnmodelle
- Thalia-Dampftruderanlage
- Modellbahn in Betrieb
- Motorräder
- Kutschen
- Lastwagen
- Feuerwehren
- Video
- Buffet

Öffnungszeiten:

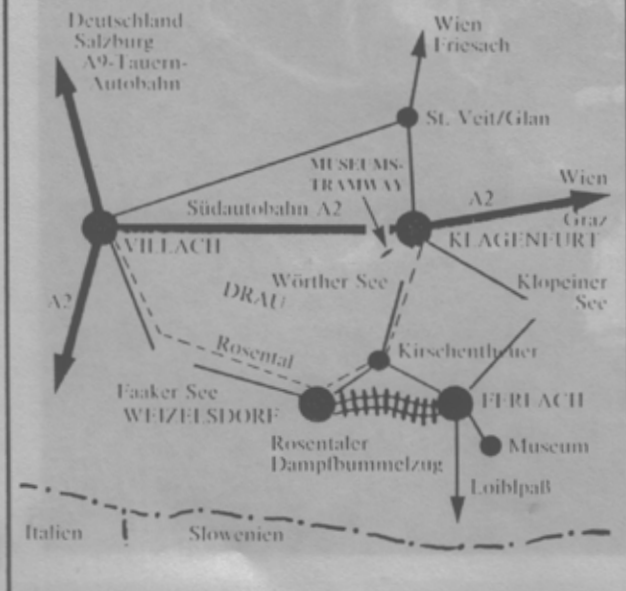
Jeden Samstag und Sonntag von 6. Juli bis 8. September 1996 von 10.00 bis 17.00 Uhr.

Für Gruppen sind bei rechtzeitiger Voranmeldung auch andere Termine möglich!

Das Museum finden Sie in FERLACH, im ehemaligen KESTAG-Industriegelände.



Wie finden Sie uns:



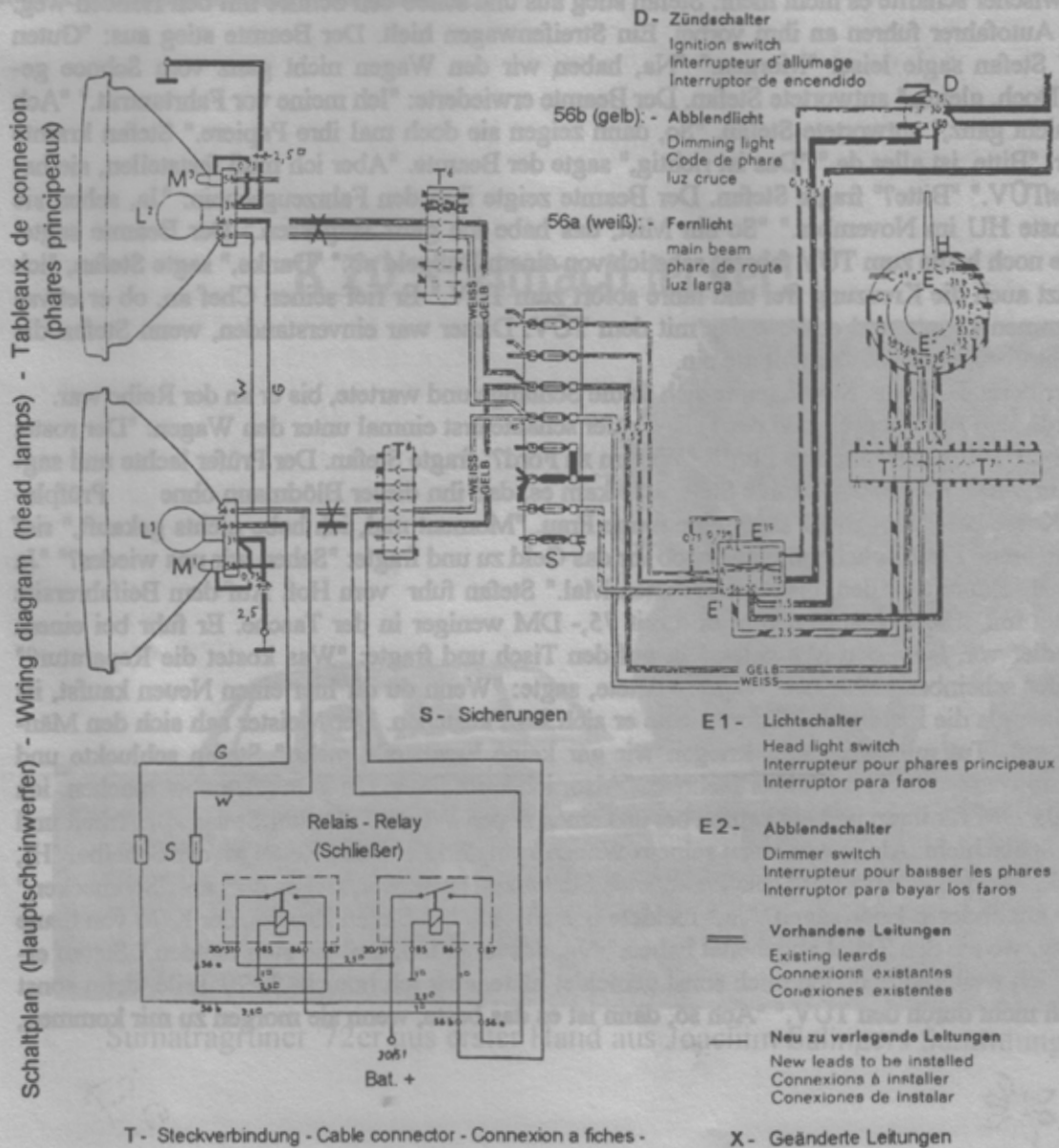
Technik, Tricks & Tips

Betrifft: Hauptscheinwerfer **K70** -- Mod. 74

Einbau von Scheinwerferrelais, damit er wieder 'strahlende Augen' bekommt.

Wie man im Schaltplan sieht, muß der Strom für die Scheinwerfer einen langen Weg bis dort zurücklegen. In jedem dieser Bauteile können Übergangswiderstände entstehen, Resultat: Trübe Funzeln. Durch den Einbau der Relais wird der Strom vom Relais von der Batterie direkt zu den Scheinwerfern geschaltet und über den bisherigen Weg fließt dann nur noch der Steuerstrom für die Relaispulen. Aus diesem Grund müssen dann auch die beiden Sicherungen Nr. 5u.6 im Sicherungskasten durch schwächere ersetzt werden. Falls Nebellampen eingebaut sind, muß das schaltungstechnisch entsprechend berücksichtigt werden. Der geschützte Platz für das Relais ist neben dem Intervallrelais im Motorraum. Ich hatte mir ein Doppelrelais (beide Relais in einem Gehäuse) mit integrierten Sicherungshaltern besorgt.

Vor dem Umbau alle möglichen Übergangswiderstände an Steckern u. Kontakten durch Blankmachen beseitigen u. Steckverbindungen mit Batteriepol fett schützen. Steckergehäuse vom linken Scheinwerfer abziehen und durch Zurückbiegen der Rastmasen an den Winkelsteckern das weiße u. das gelbe Kabel herausziehen, diese beiden Kabel werden dann zum Ansteuern der Relaispulen gebraucht (verlängern, oder bis zum Relais aus dem Kabelbaum herausziehen). Neue Winkelstecker mit Rastmasen für das Scheinwerfersteckergehäuse besorgen. Neue dickere Kabel (2,5 Quadrat) vom Relais zu den Scheinwerfern verlegen, unbedingt die Normfarben beachten! Die rote Plusleitung (mind. 2,5 Quadrat) klemmt man mit einem passenden Kabelschuh an den Plusanschluß am Anlasser, mit dem ja auch Lima + u. Batterie + verbunden sind. Alle Kabel, die sich nicht in den Kabelbaum einziehen lassen, müssen unbedingt in einem Kabelschuttschlauch verlegt werden! Das Ein- u. Ausziehen der Kabel aus dem Kabelbaum geht am besten mit viel Talkum und bei warmen Temperaturen, wenn das Material nicht so steif ist. JB.





Weihnachtsglück

Eine Weihnachtsgeschichte von Fred Hasselmann.

Wie alle Menschen im Leben hatte auch Stefan Resche Wünsche. Stefan ist 21 Jahre alt, Verkäufer bei Karstadt und K 70 Freak. Die Tage vor Weihnachten ist er immer im Stress.

Es war Montag Morgen, der 22. Dezember. Schnee war gefallen, das merkte Stefan schon, als er aufstand. Seine 2 - Zimmerwohnung war lausig kalt. "Donnerwetter", dachte er, "was ist nun los?" Er faßte den Heizkörper an: kalt, stellte er fest. Er griff zum Telefon und rief die Vermieterin an: "Ja, hier Resche, die Heizung ist kaputt, ganz kalt." Ida Kort, die Vermieterin, sagte ihm: "Seien sie ganz ruhig, die Heizung ist OK., ich habe sie nur etwas runter gedreht und da kommt bei ihnen in der Dachwohnung wohl nicht mehr genug an." Stefan wurde sauer: "Wundern sie sich nicht, wenn nächsten Monat die Miete nicht ganz ankommt." Er knallte den Hörer auf, griff seine Klamotten, zog sich an und sah zu, daß er aus dem Haus kam, denn er wollte pünktlich auf der Arbeit sein. Sein K 70 war zugeschnitten, so nahm er den Besen vom Haus und schob die Frontscheibe und die Heckscheibe frei. Als er aufschließen wollte, war das Schloß eingefroren. Mit einem Feuerzeug bekam er es schließlich auf. Der Wagen sprang sofort an und Stefan fuhr los. Doch die nächste Ampelkreuzung zwang ihn zu einer Vollbremsung und der Schnee vom Dach rutschte auf die Frontscheibe, der Scheibenwischer schaffte es nicht mehr. Stefan stieg aus und schob den Schnee mit den Händen weg. Hupende Autofahrer fuhren an ihm vorbei. Ein Streifenwagen hielt. Der Beamte stieg aus: "Guten Morgen." Stefan sagte leise: "Morgen." "Na, haben wir den Wagen nicht ganz vom Schnee geräumt?" "Doch, gleich," antwortete Stefan. Der Beamte erwiderte: "Ich meine vor Fahrtantritt." "Ach so, nec, nicht ganz," antwortete Stefan. "So, dann zeigen sie doch mal ihre Papiere." Stefan kramte sie hervor: "Bitte, ist alles da." "Das ist richtig," sagte der Beamte. "Aber ich muß feststellen, sie haben keine TÜV." "Bitte?" fragte Stefan. Der Beamte zeigte ihm den Fahrzeugschein: "Ja, sehen sie hier: nächste HU im November." "So ein Mist, das habe ich ganz vergessen." Der Beamte sagte: "Wenn sie noch heute zum TÜV fahren, sehe ich von einem Bußgeld ab." "Danke," sagte Stefan, "ich mache jetzt auch die Kreuzung frei und fahre sofort zum TÜV." Er rief seinen Chef an, ob er etwas später kommen könnte und erklärte das mit dem TÜV. Dieser war einverstanden, wenn Stefan die Spätschicht übernehme. Stefan willigte ein.

So rollte er beim TÜV vor. Stefan reihte sich in die Schlange und wartete, bis er an der Reihe war. Dann wurde sein Auto geprüft und der TÜV-Prüfer schaute erst einmal unter den Wagen: "Der rostet ja überall, den bringen sie man zu Ford!" "Warum zu Ford?" fragte Stefan. Der Prüfer lachte und sagte: "Die tun 'was!" Blödmann, dachte Stefan. So kam es, daß ihn dieser Blödmann ohne Prüfplakette zur Kasse bat. "75,- DM," sagte eine junge Frau. "Moment mal, ich habe nichts gekauft," rief Stefan. Die junge Frau lächelte, Stefan schob ihr das Geld zu und fragte: "Sehen wir uns wieder?" "Ja klar, du bist ja durchgefallen, bis zum nächsten Mal." Stefan fuhr vom Hof. Auf dem Beifahrersitz einen Zettel mit erheblichen Mängeln und mit 75,- DM weniger in der Tasche. Er fuhr bei einem VW -Händler vor, legte den Mängelbericht auf den Tisch und fragte: "Was kostet die Reparatur?" Ein Typ, der scheinbar auf seinen Wagen wartete, sagte: "Wenn du dir hier einen Neuen kaufst, ist das günstiger als die Reparatur." Dabei lachte er sich ins Fäustchen. Der Meister sah sich den Mängelbericht an: "Tut mir leid, dafür kriegen wir gar keine Ersatzteile mehr." Stefan schluckte und fragte: "Und was jetzt?" Der Meister lächelte: "Also, ich kann ihnen ein gutes Angebot machen, ich zahle 3000,- DM für ihren und sie kaufen bei uns einen neuen Wagen." So fuhr Stefan zur Arbeit und schob die Spätschicht. Als er wieder zu seinem Wagen kam, fand er einen Zettel an der Scheibe. "Hi, K 70 Freak. Melde Dich bei uns. Telefon: ..." Als Stefan zu Hause war, rief er dort an. "Schmecker," hörte er es am anderen Ende sagen. "Ja," meldete er sich, "ich bin Stefan Resche, der K 70 von heute Nachmittag, wo sie den Zettel angeheftet haben." "Ja, das ist ja toll, daß sie sich melden." Stefan erwiderte: "Ich weiß nicht, ob ich mich sonst gemeldet hätte, aber ich brauche K 70 Teile, denn sonst komme ich nicht durch den TÜV." "Ach so, dann ist es das beste, wenn sie morgen zu mir kommen,



in die Schillergasse 9 bei Schmecker. Treten sie in den Club ein und bekommen dann Teile." "Okay," sagte Stefan, "bis morgen um 20 Uhr, oder?" "Ja, ist in Ordnung," sagte Schmecker.

Am 23.12. tauchte er pünktlich bei Schmeckers auf. Der Duft von Plätzchen zog durch das Haus. Schmecker öffnete: "Schmecker," und reichte ihm die Hand. "Stefan Resche." "Komm doch 'rein." Sie gingen ins Wohnzimmer und Uwe teilte Stefan mit, was der K 70 Club ist und tut. So wurde Stefan Mitglied und zahlte Geld in den Teilepool ein. Uwe bekam von Stefan die Mängelliste, dann gingen beide in die Garage. Stefan staunte: "Donnerwetter, das nenne ich Garage." Die Halle war mit 10 K 70 gefüllt. "Ja, ich habe leider nur noch drei Stellplätze," sagte Uwe. "Dann bist du ja arm dran," meinte Stefan. Uwe lachte: "Ja, sieht so aus." Uwe schraubte an Stefans Wagen drauf los. Stefan sah auf die Uhr: "Wie lange dauert es?" "Warum?" fragte Uwe zurück. "Ich muß morgen noch mal arbeiten." "Nimm meinen Wagen und komm morgen wieder." Stefan bedankte sich und fuhr nach Hause.

Als er völlig kaputt am 24.12. um 15 Uhr bei Schmeckers auftauchte, stand der Wagen schon vor dem Tor. Uwe bat ihn ins Haus: "Komm, isß mit uns und laß es dir schmecken!" Als Stefan die Küche betrat, blieb ihm das Herz stehen und jemand anders ging es genauso. Uwe stellte vor: "Meine Frau Hilde und meine Tochter Marina, sie fährt übrigens auch K 70." Marina und Stefan aßen wenig und sahen sich die ganze Zeit an. Uwe sagte: "Ich störe euch ja ungern, aber Stefan, dein Auto kann zum TÜV, ich habe alles geschweißt und repariert." Stefan bedankte sich: "Danke, also das ist mein schönstes Weihnachten." Marina sagte: "Meines auch!" So küßten sie sich das erste Mal. Uwe meinte: **"Na dann, fröhliche Weihnachten!"**

K 70 - einfach lecker!



Sumatragrüner '72er aus erster Hand aus Joachim Salingers Sammlung.