

K70 - POST

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

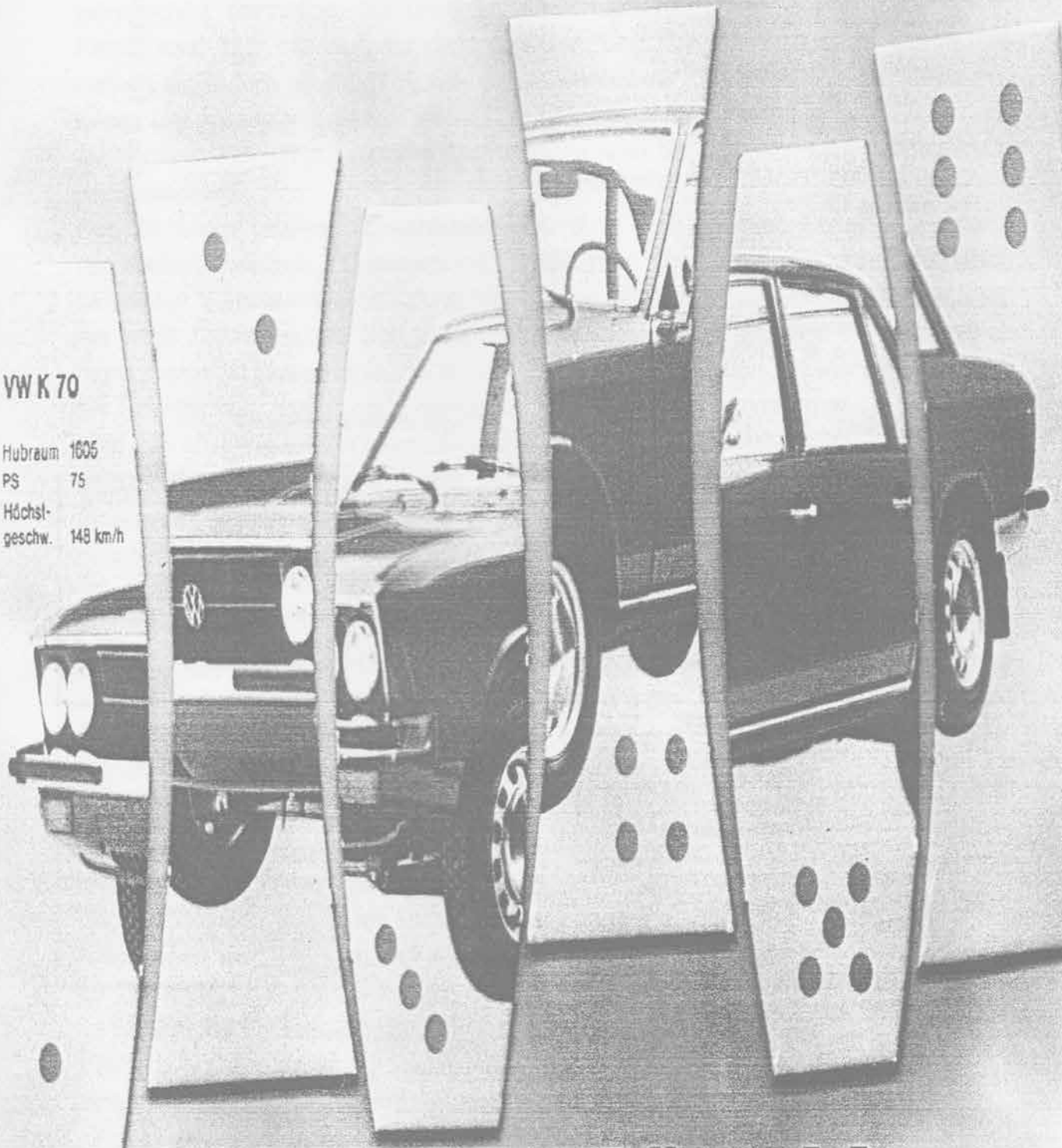
Ausgabe Quartal 4/99

VW K 70

Hubraum 1605

PS 75

Höchst-
geschw. 148 km/h



... der gehört mir!

INHALT

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

Mitglied im:



Wichtige Eilmeldung in letzter Sekunde!

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
Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **K70-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame 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

Offizielle Clubadresse u. **K70-STAMMTISCH**:

Manfred Schmidt, Willbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 02104//45829

K 70 Allgemeine Zeitung vom 32.10.99:

Unbestätigten Berichten zufolge soll es bereits erste Verhandlungen über die Eheschließung von Tjark T. (6 Monate) und Paula Sch. (6 Wochen) gegeben haben. Wieviele Fahrzeuge K 70 - Eigner Mario T. aus H. an Santanafahrer Peter Sch. aus M. hierfür zu zahlen bereit ist, ist uns bislang nicht bekannt. Gerüchten zufolge soll es sich aber um eine nicht unerhebliche Menge handeln.

AUF EIN WORT.....

Die letzte Jahreshauptversammlung in diesem Jahrtausend haben wir vor dem ersten Wintereinbruch geschafft. Man muß das terminmäßig möglichst so einplanen, da bei einem überörtlichen Verein die Mitglieder teilweise weite Anfahrtswege haben. Nur bei der DEUVET-Generalversammlung klappt das seit zwei Jahren nicht mehr, wir haben daher diesmal wegen der extremen Witterungsbedingungen und Staus auf die weite Anreise dorthin kurzfristig verzichtet.

Die Mitgliederzahl tendiert, trotz einiger Aufgaben, immer noch weiter nach oben. Es wäre schön, wenn man auf unserer Jahreshauptversammlung ausser dem „harten Kern“, auch öfter mal ein paar neue Gesichter begrüßen könnte. Der gemütliche Teil danach eignet sich eigentlich besser als ein Treffen mit Programm, um sich kennenzulernen und miteinander beim Bierchen zu plauschen. Man kann dort übermachten und am anderen Morgen ausschlafen. Einige haben noch bis weit nach Mitternacht zusammengesessen.

Der Treffpunkt unserer Jahreshauptversammlung liegt in einem landschaftlich schönen Gebiet zwischen Weserbergland, Teutoburger Wald und Eggegebirge mit vielen bekannten Sehenswürdigkeiten und historischen Städten in der Umgebung. Vor allem der letzte Termin eignete sich besonders, um bei einem verlängerten Wochenende einiges davon kennenzulernen, da in den meisten Bundesländern der Montag auch noch ein Feiertag war. Gleich nach dem offiziellen Teil der Versammlung wurde der Video-Film von unserem letzten internationalen **KTD** Treffen in Ostfriesland vorgeführt. Er ist mit viel Arbeit, Mühe und Humor ganz toll gemacht und geschnitten mit original ostfriesischer Hintergrundmusik. Es lohnt sich.

Bestellungen bei:

Martin Streifel, In den Föhren 9, 29313 Hambühren, ☎ 05084/961988

Wir haben vom VW-Werk Salzgitter eine Einladung bekommen, uns im nächsten Jahr, vom 1.-2.7.2000, am 30-jährigen Firmenjubiläum zu beteiligen. Unser nächstes internationales Treffen wird laut Mehrheitsbeschluß unserer Jahreshauptversammlung dort stattfinden. Der gewohnte Pfingsttermin für unser Haupttreffen verschiebt daher leider. Näheres wird noch bekannt gegeben. Pfingsten ist im nächsten Jahr sehr spät und fällt diesmal mit dem Termin des Oldtimemarktes in Bockhorn zusammen, wo wir auch wieder einen Stand haben werden.

Da jetzt immer öfter Probleme mit gealterten Vergaser- und Benzinpumpenmembranen auftauchen, wollen wir versuchen, entsprechendes Material zu bekommen. Ich habe schon seit längerem, auf Oldtimermärkten usw. versucht Informationen darüber zu bekommen, bisher mit keinem brauchbaren Ergebnis. Vielen Teilehändlern erging es ähnlich. Wir bleiben „am Ball“. Wer näheres weiss möchte sich bitte melden.

Wenn z.B. schon nach 1-5 Tagen die Schwimmerkammer leer ist und man muß erst eine Weile „orgeln“ bis er wieder anspringt, ist meist die Membrane fällig. JB.

WIR WÜNSCHEN ALLEN LESERN EINE SCHÖNE WEIHNACHTSZEIT
UND
EINEN GUTEN RUTSCH IN DAS NEUE JAHRTAUSEND



Wenn der richtige Topf
den richtigen Deckel gefunden hat,
sollte man ab und zu hineinsehen,
ob sich etwas darin befindet.

Herzlichen Glückwunsch zur Geburt von

Paula Sophie Schürmann!

Geboren am 18. Sept. 1999.



Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Herrn
Ingo Menker
1. Internationaler K70 Club e. V.
Edelrosenstraße 17

44289 Dortmund

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

s. Bezug

Bei Antwort bitte angeben:

321-010.08/M

Ansprechpartner(in):

Frau Hanske

Telefon: (04 61) 3 16-11 33

Telefax: (04 61) 3 16-13 66

E-Mail:

referat32@kba.de

Datum: 02.11.1999

Bestandsanfrage über VW K70

Ihr Schreiben vom 21.10.1999

Sehr geehrter Herr Menker,

mit Freude habe ich Ihr erneutes Interesse an den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zur Kenntnis genommen.

Sie interessieren sich für VW-Typen. Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Juli 1999 hat für diese Typen folgende Bestände in Deutschland ergeben:

Typschlüsselnummer	Anzahl
405 (90 PS)	219
406 (75 PS)	295
436 (100 PS)	49

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Diese Auskunft erteile ich Ihnen kostenlos.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Susan M. Hanske P.d.

Susan Hanske

Dienstgebäude
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat gleitende
Arbeitszeit. Besuchszeit deshalb nur
Mo. - Do. von 8:30 - 15:00 Uhr,
Fr. von 8:30 - 14:00 Uhr,
sonst nach Vereinbarung.
Bitte haben Sie Verständnis.

Telefax:
(04 61) 3 16 16 50
(04 61) 3 16 14 95

E-Mail: kba@kba.de
Internet: www.kba.de

Telefon:
(04 61) 3 16-0
(Vermittlung)

Konto:
Landeszentralbank Flensburg
(BLZ: 215 000 00)
Kto.-Nr. 215 01 000



K70-FREUNDE-e.V.

Andreas de Wall
Möhringer Straße 60
78532 Tuttlingen
Tel. / Fax (0 74 61) 1 32 03
e-Mail: andreas.dewall@aesculap.de

Andreas de Wall • Möhringer Str. 60 • 78532 Tuttlingen

An alle

K 70-Interessierten

18. November 1999

Einladung zum fünfzehnten Regionaltreffen Süd-West

Liebe K 70-Freunde,

auch im Jahr 2000 wird es wieder ein Frühjahrestreffen geben. Wie bereits auf dem letzten Herbsttreffen angedacht, wollen wir dieses Mal nach Rothenburg ob der Tauber (direkt an der A7, gut 60 km südlich von Würzburg). Somit wird dies das erste "Baden-Württemberger-Treffen" das nicht in Baden-Württemberg stattfindet. Aber keine Sorge: für Fahrten nach Bayern besteht keine Visum-Pflicht, spezielle Impfungen sind auch nicht notwendig. Also rechtzeitig Batterie ans Ladegerät, denn wir treffen uns am

**Samstag, den 15. April 2000
gegen 10.00 Uhr**

in Rothenburg auf dem Parkplatz P4, östlich der alten Stadtmauer. Eine Skizze findet Ihr auf der Rückseite. Der Parkplatz ist allerdings eher bescheiden ausgeschildert. Wenn man von der Autobahn kommt, zunächst den Schildern Richtung "P3" folgen. "P4" steht erst dran, wenn man schon fast auf dem Parkplatz steht. Von da geht's zunächst zu einem Stadtrundgang. Welche Punkte und welche Museen wir uns genauer anschauen wollen, entscheiden wir vor Ort. Praktischerweise liegt in Rothenburg alles dicht an dicht. Gegen 13.00 Uhr werden wir im Hotel Meistertrunk in der Herrngasse einkehren; dort sind Tische für uns reserviert. Wem 10.00 Uhr zu früh ist oder wer keinen gesteigerten Wert auf Rundgang, Sehenswürdigkeiten oder Museen legt, kann sich also dann noch dazugesellen. Genügend Zeit für Benzingespräche haben wir allemal. Für eine möglichst genaue Planung gebt bitte baldmöglichst Bescheid, ob Ihr kommt bzw. ob Ihr schon ab 10 dabei sein wollt. Es würde mich auf jeden Fall freuen, Euch in Rothenburg begrüßen zu können.

Mit freundlichem Ventilgeklapper

6

Techno Classica 99

Wie schon viele Jahre zuvor waren wir wieder auf der Techno Classica präsent. Dieses Jahr stellten wir den sonnengelben 75er LS von Klaus-Peter Liere aus. Dank vorheriger Restauration sah man dem Wagen seine knapp 300.000 km nicht an. Die Besucher waren erstaunt, als sie erfuhren, daß der Wagen bis vor einigen Jahren Tag und Nacht als Arzt-Dienstwagen, z.T. sogar im Notfalleinsatz hart ran-



genommen wurde. Ansonsten hatten wir den Stand nicht groß herausgeputzt, eine Sitzgruppe und ein paar Poster, das war's. Wie allgemein bekannt sein dürfte, hatten wir 1997 Schwierigkeiten, unsere Wünsche zur Standgestaltung bei VW durchzusetzen. Daher bestand nicht die übertriebene Lust, jetzt etwas Besonderes zu

veranstalten. Außerdem ist es für die Beteiligten schon hart genug, sich mehrere Tage um den Stand zu kümmern. So ging wenigstens der Standaufbau schnell und schmerzlos, nicht zuletzt wegen der Hand-in-Hand-Organisation aller Beteiligten. Ärgerlicherweise war mein Lieblings-Hintereingang (mit den direkt davor liegenden kostenlosen Parkmöglichkeiten) wegen Bauarbeiten gesperrt. Zum Glück kenne ich mich in Essen so gut aus, daß ich woanders parken konnte, ohne die 7 DM Parkgebühren zu bezahlen. Viele schimpften auch über den Eintritt - mittlerweile 20 DM pro Person. Zum Glück hatten wir ausreichend Ausstellerkarten. Aber ehrlich gesagt: so schlecht sind diese extrem hohen Eintrittspreise nicht. So kommen wenigstens nur die wirklich Interessierten. Die Leute, die nur mal alte Autos gucken wollen und mit Kindern, Hund und Oma einmarschieren, sind doch eine echte Belastung. Man bekommt viel dummes Zeug zu hören und die Ausstellungsstücke werden auch noch reichlich begrapscht und demoliert.

Wie auch schon die letzten Jahre müssen wir uns fragen, ob sich der ganze Aufwand lohnt. Wir konnten zwei neue Mitglieder gewinnen, haben einige Teile gekauft und Tips für weitere bekommen. Und natürlich wurden die Kontakte zu anderen Leuten der Szene (Clubs, Händler, Journalisten usw.) aufgefrischt - mittlerweile für uns viel wichtiger, als darauf zu hoffen, aus der "Laufkundschaft" heraus Mitglieder zu werben oder Teile angeboten zu bekommen. Einen Großteil dieses Erfolges hätte man auch erzielen können, wenn man einen Tag lang als Besucher systematisch alles abgegrast hätte. Wir sollten zukünftig in jedem Fall genau überlegen, wo es lohnenswert sein könnte, als Club vertreten zu sein.

Nun ja, Spaß hat es trotzdem gemacht, wenn auch nach vier Tagen Stimmbänder und Füße erlahmt waren.

Ingo Menker

Südwinsen, 24.5.99

Betrifft: Fotowettbewerb in der K-70 Post

Sehr geehrter Herr Thimm,

obwohl wir Nichtmitglieder in Ihrem Club sind, lesen wir immer mit großer Begeisterung Ihre Clubzeitung, K-70 Post.

Dabei lesen wir auch von Ihrer Fotoaktion, wo wir gerne mit einem schönen Bild von unseren Fahrzeugen teilnehmen möchten.

Es wäre für uns das Größte, wenn wir mit unserem Bild den 1. Platz erlangen würden, denn wir möchten so gerne einmal neben den 1. Vorsitzenden Platz nehmen und unseren Haupt mit einer wunderschönen Krone schmücken.

Kindestlichst Ihr

M. J. F.

Melanie Klief

Anm. d. Redaktion:
Liebe Melanie,
lieber Marco!

Wir freuen uns über jede Leser und jede Zusendung von Fotos. Und da die Resonanz auf unseren Fotowettbewerb gegen Null geht, sind wir sogar im Stande, Eure "Prollkisten" an dieser Stelle zu veröffentlichen. Wir können Euch sogar einen Platz neben dem 1. Vorsitzenden anbieten, da wohl sonst keiner neben ihm sitzen möchte.



K 70 MARITIM TREFFEN IN DEN NIEDERLANDEN AM 11. UND 12.09.1999

Und so fing alles an: Donnerstag, 09.09.99: Manni's alaskametallic K70 (schon fast reisefertig) beginnt mitten in der Stadt Celle zu brennen-Vergaserbrand, Flammenschlag in den Luftfilter. Zum Glück hat Volker gleich den Feuerlöscher in der Hand und es geht glimpflich ab. Daraufhin kauft Mario sich ebenfalls einen Feuerlöscher für die Fahrt und wechselt den Luftfilter.

Samstag, 6.55 Uhr: nach 5 km Fahrt fängt Harrys türkismetallisch K70 zu qualmen an. Hilfe, was ist das? War aber nicht so schlimm, nur etwas Fett, das beim Achswellenwechsel am Vortag danebengeschmiert worden war, ist beim Erwärmen des Motors verdampft.

Samstag, kurz vor der Ankunft am Treffpunkt: wir setzen mit der Fähre über die Lek und verlassen die Fähre wieder, aber wo bleiben Harry und Fred? Da kommt ein Funkspruch: Harrys K70 springt nicht mehr an und muß von der Fähre geschoben werden. Nach einem Klopfen auf den Anlasser läuft er dann wieder.

Samstag, am Treffpunkt: Begrüßung der deutschen Gäste durch den zahlreich vertretenen niederländischen Gastgeberclub (1 K70 und 2 Personen).

Da der niederländische Club 10 jähriges Jubiläum hat, überreicht Rudi ein Präsent: einen Korb voller Bierflaschen. Kurz darauf überreicht Harry ein Geschenk: einen Korb voller Bierflaschen. Daraufhin gibt es große Freude - das war echt Zufall!

ren: Einige Tage vor dem Treffen ist ihm jemand auf dem Supermarktparkplatz ans Auto gefahren und natürlich abgehauen.

Sonntag, Abreise aus dem Hotel: keiner von uns hatte bei der Zimmerreservierung nach dem Preis gefragt, wir hatten nur ge-



Samstag, ebenfalls noch am Treffpunkt:

Totalausfall von 50% der Organisatoren: Jaap und Barbara sind nicht erschienen, ein Magen-Darm-Virus hat sie lahmgelegt.

Jörg allerdings ist trotz einer Virusinfektion gekommen, aber mit Passat, da sein K70 Kühlwasserprobleme hat.

Samstag, immer noch am Treffpunkt: Joseph Bertrand fährt mit seinem schönen orangemetallic K70 vor: eine Schramme zielt die beiden linken Tü-

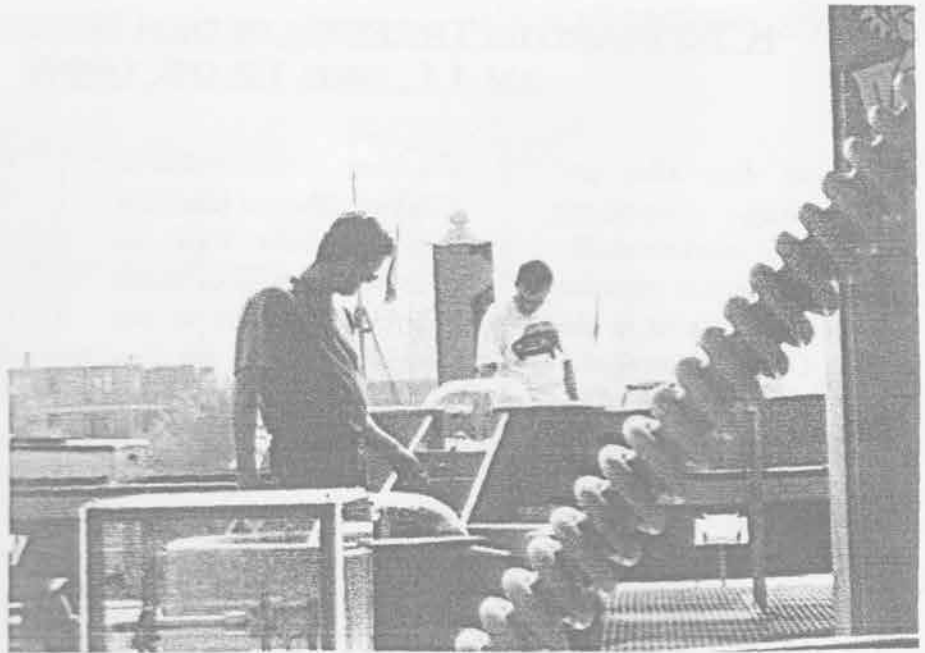
hört, daß es teuer sein sollte. Allerdings hat der Preis von 190 Gulden pro Doppelzimmer dann doch alle Vorstellungen gesprengt. Nur Ingo kam mal wieder kostenlos davon.

Sonntag, nach dem Frühstück: Rudi hängt über seinem Motorraum: Warum ist der Ölverbrauch so hoch?

Im nachhinein stellte sich heraus, daß die Ventilschichtdichtungen so hart wie Plastik waren.

Das waren die Pleiten,

Pech und Pannen, die wir zu diesem Treffen erlebt oder gehört haben. Aber kann das einem echten K 70 Fahrer die Freude auf ein Treffen verderben? Wir hatten trotzdem Riesenspass: Sei es beim Kaffeetrinken, bei der Besichtigung von Schoonhoven, bei dem Übersetzen mit der Fähre, Besichtigung des Mühlenparkes, beim Abendessen in Brielle, beim Spielen im Maritiem Museum in Rotterdam oder bei der Hafentourfahrt mit einem Spidoboot. Wir danken den Organisatoren und freuen uns auf das nächste Jahr.



Mario & Manuela

9. Internationales Oldtimertreffen "für alles auf Rädern"
am 14. und 15. August in Beerta / Niederlande



Mit einem Clubstand vertraten Manfred und Volker Sobiella den 1. Internationalen K 70 Club e.V. auf dem Oldtimertreffen in Beerta. Das alljährlich stattfindende Treffen mit angeschlossenem Teilemarkt lockt schon Tage vorher Oldtimerfreunde an, die z.T. mit Wohnwagen oder Zeltausrüstung dort nächtigen. Zur Nachahmung sehr zu empfehlen!

DEUVET-Info Neuregelung der Hauptuntersuchung

Eine umfassende Neuregelung des § 29 StVZO (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger) tritt mit der 28. Verordnung zur StVZO ab 1. Dezember 1999 in Kraft.

Das Wichtigste in Kürze:

Bei der Hauptuntersuchung sind künftig zehn Baugruppen zu prüfen. Jeder der dort aufgeführten Punkte muß untersucht werden. Dadurch soll eine einheitliche Untersuchung bei allen Prüforganisationen gewährleistet werden.

Bei Überziehung der angezeigten Plakettenlaufzeit wird die neu zugeteilte Plakette auf den tatsächlichen Fälligkeitsmonat zurückgedreht (wir berichten in der letzten Aussendung ausführlich).

Das Überziehen wird mit Bußgeld geahndet: 2 bis 4 Monate 30,- DM; 4 bis 8 Monate 50,- DM; mehr als 8 Monate 80,- DM und 2 Punkte.

Nachuntersuchungen müssen nun innerhalb eines Monats durchgeführt werden. Auch eine eventuell notwendige zweite Nachuntersuchung muß innerhalb dieses einen Monats stattfinden. Danach ist eine komplett neue Prüfung fällig. Auch bei Nachuntersuchungen wird die Plakette auf den Fälligkeitsmonat eingestellt.

Die Prüfberichte (HU-Berichte) müssen aufbewahrt werden (wie bisher schon die AU-Berichte). Insbesondere bei der Zuteilung einer Plakette bei „geringen Mängeln“ kann der Prüfbericht von der Polizei dazu verwendet werden, um zu prüfen, ob die Mängel tatsächlich unverzüglich (!) behoben worden sind. Die Nichtbehebung zieht ein Bußgeld nach sich.

Es ist derzeit noch nicht klar geregelt, wie mit Fahrzeugen verfahren werden soll, die beispielsweise für längere Zeit abgemeldet untergestellt waren und deren HU-Termin seit Monaten oder gar Jahren überschritten ist.

Nach dem Dafürhalten des DEUVET wird dem Fahrzeugbesitzer durch die HU-Prüfung bescheinigt, daß nach dem Ermessen des Prüfers das Fahrzeug bei normaler Nutzung für die nächsten 2 Jahre als verkehrssicher gelten kann. Es ist nicht einsehbar, wieso diese Zeit verkürzt werden kann, obwohl dem Fahrzeug die Verkehrssicherheit bescheinigt wurde.

Ein unerwünschtes Überziehen der Termine (was nachvollziehbar ist) ist ja schon durch die verschärften Bußgeldbestimmungen erschwert und unter Strafe gestellt.

m.kraut 10/99

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

Telefon: 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03

Wir kaufen uns Rechtslenker - K 70 oder: Drei Verrückte auf dem Weg ins Himmelreich

Irgendwie schwirrte es in den Köpfen gewisser K 70 - Freaks herum, daß einer der seltenen rechts gelenkten K 70 sich in der privaten Kollektion ganz gut machen würde. Da ich Kontakte zu Stephen Chapman in Leeds habe, der mal versucht hat, einen englischen K 70 - Club zu gründen, aber fast nur Verkaufangebote von K 70 erhielt, hatten wir ein paar potentielle Verkaufsobjekte zur Hand. Wegen des feuchten englischen Klimas fielen aber aus Zustandsgründen schon ein paar Fahrzeuge aus der Planung. Interessant waren zwei Sondermodelle (einer gelb, einer blau) in Sheffield. Den Besitzer kannte ich von NSU-Treffen in den letzten Jahren. Einer der Wagen sei fahrbereit, der andere würde nicht schlecht sein, aber schon länger stehen. Fotos wurden zugesandt und die Vehikel für nicht allzu schlecht befunden. So konnte es an die Planung gehen. Diese Idee wurde von Josef Bertrand, Peter Schürmann und mir ausgebrütet. Nach einigen Überlegungen wurden Fahrkarten für die Strecke Rotterdam-Hull und zurück gebucht. Der Ablauf lief wie folgt ab: Josef kommt mit Range Rover und Anhänger zu mir. Mein K 70 kommt auf den letzteren und dann geht es nach Münster, Peter abholen. Schließlich sollte ein K 70 fahrbereit sein (5-Tage-Kennzeichen besorgte Peter). Ein K 70 kommt auf den Anhänger, der andere wird gefahren und bei Bedarf von mir abgeschleppt. Gute, solide Planung, also konnte nichts mehr schiefgehen. Eine aktuelle Adressenliste der britischen K 70 - Fans und - Anbieter ließ ich mir von Stephen zuschicken. Drei Tage vor Fahrtbeginn teilte mir auf dem Hollandtreffen Peter Beursgens noch eine Annonce aus der Nähe von Hull mit. Warum nicht, wenn man schon mal da ist, kann man auch nachsehen. Frohen Mutes starteten wir drei in Münster. Hinter Enschede wäre fast schon alles vorbeigewesen, als unser Gespann an einem Stauende anlässlich starker Bremsung schwer ins Rutschen geriet (wenige Stunden alter Straßenbelag), aber nach kurzem Durchatmen ging es weiter. Früh genug kamen wir am Fährterminal an. Die Welt ist klein: in der Warteschlange entdeckten wir mehrere Audi 100 Coupe S und Limousinen - auf dem Weg zum Audi 100 - Treffen in England. Es waren auch bekannte Gesichter dabei, so daß man überlegen konnte, was verrückter war, nur mal eben auf die Insel wegen eines Treffens fahren oder dort Autos kaufen. Auf der Fähre

hatten wir reichlich Zeit (13 Stunden). Zuerst machten wir uns über das Abend-Buffer her, dann einen Absacker in der Schiffsdisco, dann Zusammenrollen auf den Schlafsesseln. Leidlich ausgeruht konnten wir am nächsten Morgen die Fähre verlassen. Schon nach 20 min. Fahrt hatten wir den ersten K 70 erreicht. Zum Verkauf stand ein alaskametallicfarbener 74er LS, seit Jahren nicht mehr auf der Straße, aber noch angemeldet - wegen des Wunschkennzeichens VW K 70 !!



Vor über 20 Jahren hatte der Besitzer allein hierfür 1500 DM gezahlt. Von kleineren Rostschäden abgesehen, machte der LS einen brauchbaren Eindruck (auf jeden Fall für britische Verhältnisse). Nach kurzem Überlegen wurden sich Josef und der Besitzer, ein Skoda-Händler, der früher privat K 70 gefahren ist, handelseinig. Als die Überlegungen angingen, wie denn der K 70 mitzunehmen sei, sagte der Besitzer: "Ehe ich es vergesse, auf dem Hof habe ich noch zwei K 70." - Große Augen, denn so viel Erfolg hätten wir nicht erwartet. Nun ja, die beiden Stücke auf dem Hof verdienten die Bezeichnung Totalschrott. Vor 15 Jahren hatte der Verkäufer sie vom Schrott geholt, damit sie als Teileträger dienen sollten. Es handelte sich um einen moosgrünen 74er und einen vormals mayametallicfarbenen 73er. In dem Preis für den blauen seien diese beiden Wracks mit drin. Noch verwirrt wegen unseres Erfolges baten wir uns Bedenkzeit aus, bis wir die anderen Autos gesehen haben. Es ging weiter nach Sheffield. Jetzt nahmen wir uns die beiden Sondermodelle vor.



Josef wollte den blauen haben, also versuchte

er, das defekte Ventil funktionstüchtig zu machen. Peter und ich mühten uns ab, den gelben in rollfähigen Zustand zu bringen. Nach ein paar Jahren Standzeit waren die Bremsen fest. Ein paar Stunden Schufterei und kleinere englische Regenschauer später haben wir das auch geschafft. Nur Josef war mit seinem Ventil nicht glücklich. Auch hier wurde man sich über den Preis für beide K 70 einig. Allerdings grübelte Peter vor sich hin, da der angeblich gute Blechzustand doch nicht so hinreißend war. Um halb acht abends kam er auf die Idee, erst noch einen anderen K 70 anzusehen, der nicht allzu weit weg stand. Sicherheitshalber fuhren wir gleich mit Range Rover und Anhänger los. Das nächste Objekt befand sich in Leigh, einer Kleinstadt hinter Manchester, kurz vor der Irischen See. Durch ein schönes, naturgeschütztes Hochmoor tuckerten wir auf einer schmalen Landstraße in die Richtung. Wir fanden den K 70, aber nicht den Besitzer



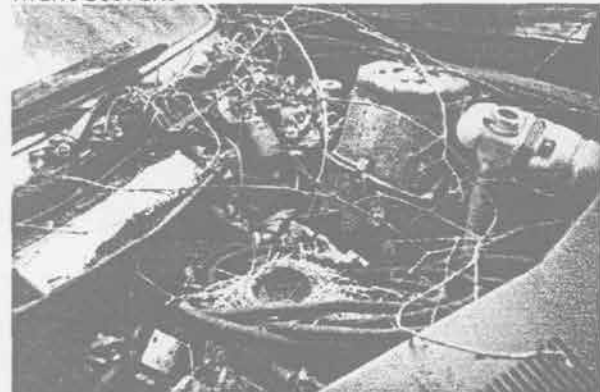
or. Um die Wartezeit zu verkürzen, fuhren wir drei Orte weiter (noch eine K 70 Adresse). Hier hatten wir Pech. Erst holten wir jemanden aus der Badewanne (in der Hausnummer geirrt – peinlich), dann erklärte uns der richtige Mann, daß er seinen K 70 vor über einem Jahr verkauft habe. Aber egal, die Zeit war fortgeschritten, also könnte der Besitzer des goldenen 72ers zu Hause sein. So war es auch. Leider war der Wagen nicht fahrbereit (Bremsen und Wasserpumpe kaputt), aber von kleineren Stellen abgesehen, war die Karosserie gut. Vor Jahren restaurierte der Eigner das gute Stück ziemlich aufwendig. Seit einem Jahr stand der K 70, da kein Ersatz für die Wasserpumpe aufzutreiben war. Darüber ärgerte sich der Besitzer so, daß er ihn (mit Tränen in den Augen) doch an Peter verkaufte. Aufladen und ab ins Hotel. Bis wir um 2 Uhr nachts ins Bett fielen, überlegten wir, was nun zu tun sei. Dann kam die Idee: der goldene von Peter wird auf dem Hänger transportiert, der blaue irgendwie auf die Fähre gebracht und dann mal weitersehen,

und das gelbe Sondermodell wird ausgeschlachtet. Ja, es war ein harter Entschluß, schließlich war es ein Sondermodell, und dann noch ein rechtsgelenktes. Aber: doch kräftig Rost, Technik nicht komplett und funktionierend, außerdem fiel uns niemand ein, der sich dieses Autos angenommen hätte, zumindest nicht in kurzer Zeit. Am nächsten Morgen brachten wir den goldenen zu dem Skoda-Händler nach Hull. Wir vereinbarten mit ihm, daß der blaue ein paar Wochen später abgeholt wird. Das war ihm auch recht, denn er wollte den Wagen noch ummelden. Die Nummer "VW K 70" mußte er unbedingt behalten. Also, K 70 abstellen, zurück nach Sheffield, den marathonblauen aufladen und den gelben ausschachten. Die



Besitzerfamilie wunderte sich, in was für einer Geschwindigkeit das Ding zerlegt war. Leider reichte die Zeit nicht mehr für den Motor und die Vorderachse.

Tags darauf ging es nach Hull, denn da warteten die Schlachtfahrzeuge auf uns. Der moosgrüne wurde erst mal stehengelassen, denn die für uns interessantesten Teile fehlten oder waren kaputt. Außerdem brütete eine Amsel im Motorraum und wir wollten sie nicht stören.



Der Zustand dieser beiden K 70 war unvorstellbar. Noch nie zuvor hatten wir derart verrottete Wracks gesehen, zumindest K 70 –

Wracks. Nach 15 Jahren Standzeit im Freien



Es war kein Unfallwagen !

können auf dem Kontinent Autos nicht derart zerfallen. Bei beiden waren die Motoren herausgefallen, mit bloßen Händen konnte man die Karossen auseinanderbrechen – was wir auch getan haben, denn ich wollte die (vergammelte und in Deutschland nicht zulässige) Anhängerkupplung haben. Aber erstaunlicherweise waren viele Innenausstattungs- und Polsterteile des mayametallicfarbenen noch o.k.. Es lag wohl daran, daß er unter Bäumen gestanden hat. Faszinierend, daß man die Türbleche mit der Hand vom Rahmen abbrechen konnte, die Pappverkleidungen aber zum Teil noch gut waren.



In unserer Gier nahmen wir auch die Heckscheibe mit – weil der Händleraufkleber noch drauf war. Zwischenzeitlich bot uns der Besitzer noch ein paar gesammelte Bedienungsanleitungen und Teile eines orange-

metallicfarbenen 71ers an. Als wir irritiert fragten, warum er Teile eines 71ers habe, wo es doch den K 70 erst ab Modelljahr 72 mit



Rechtslenkung gab, erfuhren wir, daß er einen deutschen K 70 ausgeschlachtet habe, dessen Besitzer kurz nach Verlassen der Fähre einen Unfall gebaut habe. Nachdem sämtlicher Teileschrott verstaut war (die Reste des gelben waren schon in den Autos verteilt), machten wir uns auf in Richtung Fähre, den goldenen auf dem Hänger, das blaue Sondermodell am Seil, gezogen von meinem K 70. Auf die Fähre fuhr der blaue aus eigener Kraft, denn die Abschlepperei mochten die Fährleute gar nicht gerne sehen.

Abends erfreuten wir uns am Buffet. Allerdings kam Peter etwas zu kurz. Zuerst mampfte er stundenlang ein wenig Kartoffelbrei und Blumenkohl, aber als angefangen wurde abzuräumen, beschwerte er sich, nicht genug bekommen zu haben. Josef und ich, die wir uns mit vollgestopften Bäuchen kaum bewegen konnten, verstanden das aber nicht – vor allem weil nur ein Teil der Schüsseln weggeräumt wurde, aber auf der anderen Seite des Raumes noch alles voll war. Pech, man muß bei der Nahrungsaufnahme immer einen Blick auf den Nachschub gerichtet haben. Beim anschließenden Bier überlegten wir, wie die Fuhre nach Hause zu bekommen war. Aus eigener Kraft zu fahren, war zu unsicher für den blauen, da ein Ventil immer noch defekt war. Den goldenen nach Münster zu bringen, zurückzukehren und den blauen abzuholen, wäre zu aufwendig gewesen, denn mit Anhänger hätte eine Strecke vier Stunden gedauert. In der Nähe von Rotterdam wohnte auch kein holländischer K 70 – Freak, bei dem man einen Wagen hätte unterstellen können. Nun ja, es wurde die Idee geboren, einfach den blauen per Seil zu ziehen, Mal sehen, wie weit man kommt. Je später man ihn stehenlassen muß, umso kürzer ist die Strecke bei der zweiten Tour.

Was soll man sagen: Es hat funktioniert. Vereinzelt Streifen haben irritiert herübergesehen, aber was will man machen, wenn man gerade liegengeblieben ist? Zum Glück war sonntagsmorgens auch wenig Verkehr. Glücklicherweise und wohlbehalten kam jeder zu Hause an.

Das Nachspiel: Ein paar Wochen später machten Josef und ich uns auf den Weg, den alaskablauen zu holen. Es ging schnell und schmerzlos, wenn wir auch über Zebbrugge

zurückfahren mußten.

Das Fazit: Eine derartig verrückte Aktion können nur wirklich überdrehte Fans hinbekommen – und dabei auch noch Spaß haben. Nicht ganz so durchgedrehte Leute hätten entsetzt und verständnislos die Flucht vor uns ergriffen. Aber in jedem Fall würden wir so etwas wieder fertigbringen.

Ingo Menker



Auf dem Kriegsfuß mit der Autoelektrik

Als „alter“ K 70 Bastler habe ich die Mechanik-Blecharbeiten und Lackierung ganz gut im Griff. Mit der Elektrik stehe ich allerdings auf dem Kriegsfuß. Im letzten Jahr hatte ich bei zwei K 70 derartige Probleme. Sie liefen „unrund“. Als erstes überprüfte ich immer die Grundeinstellung, ausgehend vom oberen Totpunkt. Steuergehäuse öffnen, Markierungen der Steuerkette und Nockenwelle überprüfen ist Voraussetzung. Anschließend wird der Zündzeitpunkt so genau und exakt wie möglich eingestellt.

Trotz dieser Vorprüfungen liefen die Motoren nicht so wie sie sollten (Kerzen waren neu), es war zum Haareausraufen. Das habe ich aber unterlassen, weil nicht mehr sehr viele vorhanden sind. Die Ursache konnte nur noch zwischen dem Verteiler und dem Zündfunken liegen. Das reihenmäßige Abziehen der Zündkabel mit jeweils ausschließendem Motorlauf brachte auch kein Ergebnis. Nach anschließender Probefahrt, die auch nicht zufriedenstellend war, drehte ich die Kerzen nochmals raus und überprüfte die Kerzengesichter. Da stellte ich fest, daß zwei Kerzen wohl nicht richtig gefunkt hatten.

Daraufhin habe ich von einem gut funktionierenden K 70 den Zündverteilerdeckel mitsamt Kabel und Stecker ausgewechselt, und siehe da ... der Motor schnurrte wie eine Biene.

Die Ursache lag bei beiden Motoren in den „uralten“ Zündkabeln und Steckern. Bei Überalterung übertragen diese Teile nur noch einen abgeschwächten Zündstrom.

Wer hat schon als K 70 - Bastler ein Ohmmeter oder andere teure Kontrollgeräte, um die verschlungenen Zündströme zu messen.

Erkenntnis: Mehrere Experimente führen auch zum Ziel, und die sind ja letztlich das Salz in der Suppe eines Bastlers.

J. Wasmuth

Es begab sich, daß Ingo mir Ende April eine Telefonnummer von einem Alt-Toyota Freak gab. Dieser wollte auf einem Schrottplatz in Mannheim einen rostfreien leuchtorange K70 gesichtet haben. Ein Anruf bei ihm ergab folgende Fakten: Der K70 stand schon ein knappes Jahr. Die Scheinwerfer, sowie Rückleuchten, das Emblem und der Spiegel fehlten. Ansonsten wäre das Fahrzeug, bis auf einen Streifschaden auf der rechten Seite, sehr gut im Zustand. Also unternahm ich mit Markus, ein Alt-VW-Bus Freak einen Ausflug nach Mannheim. Die Gegend am Rheinufer war übelster Art. Es standen jede Menge alter, zum Teil gefledderter Autos ohne Kennzeichen am Straßenrand. Hässliche Gestalten, zum Teil alkoholisiert und asozial, säumten den Weg. Ich hatte ehrlich Angst, meinen topgepflegten Audi 100 Bj.80 ohne Aufsicht am Straßenrand stehen zu lassen! Der ca. 12-jährige Sohn des Schrotties versuchte gerade vergeblich den Motor eines Audi 100 5S durch Vollgas im Stand platzen zu lassen! Nach Durchsicht der Schrottplatzbestände, konnten wir den K70 im hintersten Eck entdecken. Der Lack war mittlerweile matt, aber noch polierfähig. Es handelte sich um einen K70 Standard. Innen schwarz Kunstleder ohne Kopfstützen, dafür gab es ein originales Schlechtwetterpaket! Ein Problem gab es allerdings; der Schrottie hatte mittlerweile die Schlüssel und den KFZ-Brief verramscht. Wir verbrachten eine Stunde vergeblich damit, alle möglichen Schlüssel aus seiner Kramschachtel zu probieren. Es passte nichts. Da der Unterboden wirklich bis auf ein paar Rostpickel an den Wagenheberaufnahmen rostfrei und teerfrei war, war ich an dem Fahrzeug natürlich sehr interessiert. Der Schrotti wollte ursprünglich 600 DM, lies sich aber nach und nach auf 300 DM herunterhandeln. Wir verliesen den gastlichen Ort, um am nächsten Tag beladen mit allen fehlenden Anbauteilen, roten Kennzeichen, einer frischen Batterie und einer großen Schachtel mit ca. 30 verschiedenen K70 Schlüsseln wieder aufzutauchen. Nach langem probieren passte ein Schlüssel an der Fahrertür und im Zündschloß! Nach kurzem Orgeln meldete sich

der K70 hörbar mit defektem Auspuff zurück ins Leben. Nachdem der Schrotti ca. 8 Fahrzeuge hinter dem K70 unsanft aus den Weg geräumt hatte, konnte der leuchtorange aus eigener Kraft den Schrottplatz verlassen. Leider passte der Schlüssel nicht im Tankdeckel und es konnte auch kein passender gefunden werden. Darum mußte kurzerhand der Tankgeber entfernt werden, um den für die Heimfahrt nötigen Sprit fassen zu können. Auf den ersten paar Kilometern bockte der Motor noch etwas, was sich später jedoch gab, genauso wie die leicht schief ziehenden Bremsen. Wohlbehaltet kamen wir bei mir zuhause an. Eine erste Durchsicht ergab folgende Mängel : defekter Auspufftopf, defekte Stoßdämpfer, Bremsbeläge vorne völlig abgefahren, Motoröl steinalt und zäh wie Honig, Ventilschaftdichtungen verbraucht, Vergaser zieht Falschluf. Alle diese Mängel konnten von mir innerhalb ein paar Tagen problemlos abgestellt werden. Genauo wurde das rissige Armaturenbrett ersetzt, ein Original-Radio nachgerüstet und eine sehr gute Inneneinrichtung in Schwarz Velour ohne Kopfstützen eingebaut. Nach einer schweißtreibenden Politur glänzte der Wagen fast wie neu. Der Motorraum präsentierte sich nach einer gründlichen Motorwäsche nahezu klinisch steril. Der Kühler, die nicht originale 5-Flügel Wasserpumpe im 72er und die Benzinpumpe schienen erst vor kurzem ausgetauscht worden zu sein. Leider blieb noch die Frage nach den Vorbesitzern ungeklärt. Im Handschuhfach fand sich ein lückenlos abgestempeltes Kundendienstheft. Der Tachostand ist demnach mit 107 000 km original. Ich fand noch einen eingelösten Reisegutschein, auf dem ein Name vermerkt war. Ein Anruf bei der freundlichen Auskunft ergab eine Telefonnummer, unter der sich ein ziemlich unfreundlicher jüngerer Mann meldete. Ich konnte lediglich erfahren, daß er den Wagen knapp ein Jahr ohne Probleme gefahren hatte, um ihn dann bei Ford gegen eine moderne Plastikschißel einzutauschen. Ford die tun was! Bleibt mir nur noch die Erklärung der Überschrift dieses Berichtes. Die Uhr im Tacho gab genau bei 5 vor 12 den Geist auf! Da läuft es einem echten K70 Freak doch wirklich eiskalt den Rücken runter - oder?

K 70 - (Karten-)Spiele

8d

VW K 70 LS



km/h	162
PS	100
0-100 km/h	13 sec.
ccm	1807
Zylinder	4
kg (leer)	1100

H4 Volkswagen
VW K 70 L



km/h	158
PS	90
0-100 km/h	14 sec.
ccm	1605
Zylinder	4
kg (leer)	1100

H4 Volkswagen
VW K 70 LS



km/h	162
PS	100
0-100 km/h	13 sec.
ccm	1807
Zylinder	4
kg (leer)	1100

6c VW „K 70 L“



4 Zylinder-Reihen-Viertaktmotor
Hubraum: 1605 ccm
PS: 90 DIN-PS bei 5200 U/min.
km/h: 158, Verbr.: 10,9 l/100 km
Leergewicht: 1050 kg
zulässige Belastung: 460 kg



VW K 70 L

F4



Ein VW als Findelkind von NSU

90 PS/5200 U/min	160 km/h
4 Zylinder	14 sec für 0-100 km/h
1605 ccm	1050 kg (leer)
13,7 mkg/4000 U/min	1510 kg (Gesamtgew.)
442 cm lang	11,7 kg pro PS
Preis ca. 10.300 DM	12,0 Liter S/100 km

Mal wieder ein Überblick für den Extremsammler rund um den K 70.

Angefangen oben links bis nächste Seite unten rechts sind die Fahrzeuge auf den Karten 1 bis 5 rot, wobei die kleine Karte aus dem Autoquiz "Kennst Du den?" stammt (Preis ca. 15,- DM). Der K 70 auf der Karte Nr. 6 ist geminimetallic (blau), die folgenden sechs Karten sind goldmetallic und die beiden letzten sumatragrün und grünmetallic. Letzteres Autoquartet stammt aus Dänemark. Die Preise sollten sich bei 6,- bis 8,- DM pro komplettem Kartenspiel einpendeln (billiger ist immer besser) und einzelne Karten bei 1,- bis 3,- DM. Spezialitäten wie das dänische Kartenspiel können auch schon mal teurer werden.

Unser Titelbild stammt aus dem Spiel "... der gehört mir!", das es in mindestens zwei Versionen gibt, wobei der K 70 in beiden identisch sumatragrün ist.

Alle Spiele kann man durchaus noch auf Flohmärkten finden, wobei man bedenken muß, daß der K 70 nie auf dem Titelbild abgebildet worden ist. Somit: fröhliches Kramen!

3b D

4 Zyl. 4-Takt	Hubraum
1605 ccm	bis
5200 ccm	1700 ccm
75 PS	
148 km/h	9 300 DM



- a. Opel Ascona
- b. VW K 70
- c. VW 411 LE
- d. Opel Rekord 1700 S

3a D

4 Zyl. 4 Takt	5200 U/min.
1605 ccm	148 km/h
75 PS	ca. 9980 DM



- a. VW K 70 L
- b. Audi 100 LS
- c. Chrysler 180
- d. Opel Rekord 1900

8c VW K 70



4 Zylinder	1605 ccm
90 PS	158 km/h
Baujahr 1970	

- a. VW 181 Kübelwagen
- b. VW Bus
- c. VW K 70
- d. VW Formel V

B4 VW-Mittelklasse
VW K 70



km/h	162
PS	100
0-100	12,5 sec.
ccm	1807
Zylinder	4
kg (leer)	1100

VW K 70 L **F4**



Ein VW als Fintelkind von NSU

90 PS/5200 U/min	160 km/h
4 Zylinder	14 sec für 0-100 km/h
1605 ccm	1050 kg (leer)
13,7 m ³ /kg/4000 U/min	1510 kg (Gesamtgew.)
442 cm lang	11,7 kg pro PS
Preis: ca. 10 300 DM	12,0 Liter S/100 km

H 4 Volkswagen



VW K 70 L

PS:	90	Zylinder:	4
km/h:	160	Hubraum:	1605 ccm
kg:	1050	0-100 km/h:	14 sec



Volkswagen K 70



1605 ccm	Verdichtung 9,5:1
75 PS	11,2 l Normal
4 Zylinder Reihe	Länge 4,47 m
158 km/h	Breite 1,66 m

4

- a) Matra LX 530
- b) Saab Sonett III
- c) Toyota Corona
- d) VW K 70 L

1605-1820 ccm

4 cyl.
1605-ccm
85 HK
158 km/h



Ein Schrottplatz mit K 70

So etwas gibt es eigentlich schon lange nicht mehr, aber man soll immer auf ein Wunder hoffen.

Von einem Kumpel, übrigens einem echten "Schrottplatz-Freak" hatte ich den Tip bekommen, daß in Belgien, nahe der holländischen Grenze noch ein großes Areal existieren sollte. Unter 3000 dort abgestellten Autos hatte er auch einige K 70 wahrgenommen. Eines schönen warmen Sommertages machten Peter Schürmann und ich uns auf den Weg. Es war nicht so weit weg und leicht zu finden. Der Anblick war echt beeindruckend. Der Schrottplatz war noch in Betrieb, der Besitzer hatte ihn von seinem Vater geerbt. Da das Gelände sehr groß war, blieben viele der angelieferten Autos einfach stehen. Die Fahrzeuge standen alle in Reihe und Glied, gestapelt war nichts. Wenn man etwas genauer hinschaute, konnte man ungefähr den Zeitraum erahnen, in dem der jeweilige Bereich vollgestellt wurde. Wenn eine Ecke voll war, kam die nächste dran. Die ältesten Stücke standen hinten in der Mitte (seit 1968!). Nach außen und nach vorne wurde es neuer. Obwohl wir durch diese Einteilung grob ahnten, ob ein K 70 dort vorhanden sein könnte oder nicht, brauchten wir allein eine Stunde, nur um den Platz abzulaufen und uns zu orientieren. Dann



kämmten wir die Reihen nach K 70 durch. Zuerst schauten wir aber in große Lagerschuppen, die rechts hinter dem Eingang standen. Diese lagen voll mit Teilen. Allerdings war seit ungefähr 10 Jahren niemand mehr durchgegangen, dem Staub nach zu schließen (und auch nach dem Alter der Teile).

Zum Glück war es warm und trocken, denn bei Regenwetter kann man ziemlich im Morast versinken. Leider hatte ich keine lange Hose an. Aber da die Neugier größer als die Abneigung gegen Brennesseln und Disteln war, kämpfte ich mich durch das Unterholz.

Wir wurden sogar fündig: Insgesamt standen noch fünf K 70 auf dem Platz, ein weißer 72er, ein silbermetalllicfarbener 72er, ein moosmetalllicfarbener 74er, ein marathometalllicfarbener K 70 Standard (aber mit Schiebedach!) und ein blaues LS - Sondermodell. Aber wie alle anderen Autos dort waren die K 70 total verrottet und auch teilweise vor Jahren ausgeschlachtet. Sie taugten nur noch als Fotomotive. Immerhin hat Peter noch eine Mittelkonsole retten können.

Das Angebot des Platzes stellte die Motorisierung Belgiens der letzten 40 Jahre dar, durchaus ein wenig unterschiedlich im Vergleich zu Deutschland. Luxusfahrzeuge gab es fast gar nicht, dafür vereinzelte Amis. Mit Abstand am häufigsten waren Opel und Ford (die auch in Belgien montiert wurden und werden), auch englische Ford und Vauxhall waren ver-

treten. In Belgien wurden mehr Modelle angeboten als bei uns. Französische und italienische Wagen gab es häufig, man sah auch alte, hier völlig unbekannte Japaner. VW war auch viel da, allerdings verhältnismäßig wenig Käfer, dafür viele Typ 3. Weitaus häufiger waren NSU Prinzen und ein paar DKW's. Ganz versteckt konnten wir einzelne Borgward oder Glas entdecken, aber wirklich nur zwei oder drei Autos. Es existierten auch "nur" zwei RO 80 im Angebot. Leider liefen wir "nur" knapp 4 Stunden auf dem Platz herum, so daß nähere Untersuchungen der Nicht - K 70 nicht möglich waren, aber das Flair war wirklich unvergleichlich.



Noch völlig berauscht von den Eindrücken beschlossen wir auf der Rückfahrt, uns mit aktuellen Sachen zu befassen, mit dem "VW Forum" in Castrop-Rauxel. Hätten wir es bloß seingelassen. Es war fürchterlich. Erst 15 DM Eintritt, dann widerliche Autos, widerliche Musik und Widerliche Leute. Außer einem sehr schönen 74er

Passat vom Passatclub-Vorsitzenden aus Hamburg war wirklich kein erträgliches Auto auszumachen. Irgendwo standen noch ein paar halbwegs manierliche Käfer und Typ 3 herum, aber der Rest bestand nur aus auf das allerfieseste vermonsterten VW's und Audis aller Art. Wir hofften, noch irgendwo Teile oder Literatur zu finden, aber Fehlannonce. Wir trafen einige uns bekannte Händler, aber K 70 - Sachen hatten sie nicht dabei. Das andere Zeug, was angeboten wurde, bestand nur aus Tuning-Krempel, Monster-Musikanlagen etc.. Verärgert über das verschleuderte Geld und die geopfert Zeit fuhren wir nach Hause. Dafür können wir für die Zukunft nur allen raten: Laßt es sein! Was hätten wir uns geärgert, wenn wir nur dorthin gefahren wären. Aber wir haben die Eindrücke und Erinnerungen von diesem herrlichen Autofriedhof als Wichtigstes behalten.

Ingo Menker

treten. In Belgien wurden mehr Modelle angeboten als bei uns. Französische und italienische Wagen gab es häufig, man sah auch alte, hier völlig unbekannte Japaner. VW war auch viel da, allerdings verhältnismäßig wenig Käfer, dafür viele Typ 3. Weitaus häufiger waren NSU Prinzen und ein paar DKW's. Ganz versteckt konnten wir einzelne Borgward oder Glas entdecken, aber wirklich nur zwei oder drei Autos. Es existierten auch "nur" zwei RO 80 im Angebot.



Leider liefen wir "nur" knapp 4 Stunden auf dem Platz herum, so daß nähere Untersuchungen der Nicht - K 70 nicht möglich waren, aber das Flair war wirklich unvergleichlich.



Noch völlig berauscht von den Eindrücken beschlossen wir auf der Rückfahrt, uns mit aktuellen Sachen zu befassen, mit dem "VW Forum" in Castrop-Rauxel. Hätten wir es bloß seingelassen. Es war fürchterlich. Erst 15 DM Eintritt, dann widerliche Autos, widerliche Musik und Widerliche Leute. Außer einem sehr schönen 74er

Passat vom Passatclub-Vorsitzenden aus Hamburg war wirklich kein erträgliches Auto auszumachen. Irgendwo standen noch ein paar halbwegs manierliche Käfer und Typ 3 herum, aber der Rest bestand nur aus auf das allerfieseste vermonsterten VW's und Audis aller Art. Wir hofften, noch irgendwo Teile oder Literatur zu finden, aber Fehlanzeige. Wir trafen einige uns bekannte Händler, aber K 70 - Sachen hatten sie nicht dabei. Das andere Zeug, was angeboten wurde, bestand nur aus Tuning-Krempel, Monster-Musikanlagen etc.. Verärgert über das verschleuderte Geld und die geopfert Zeit fuhren wir nach Hause. Dafür können wir für die Zukunft nur allen raten: Laßt es sein!

Was hätten wir uns geärgert, wenn wir nur dorthin gefahren wären. Aber wir haben die Eindrücke und Erinnerungen von diesem herrlichen Autofriedhof als Wichtigstes behalten.

Ingo Menker

Noch mehr über Africa's K-siebzige

Vor ein paar Jahren wollte ein Bekannter seinen japanischen Pseudogeländewagen loswerden, eine entsprechende Anzeige in der Avis kam da gerade recht, ein Händler suchte Geländewagen für den Export nach Africa.

Wir fuhren zusammen hin, ich mit K 70, er mit Toyota. Beim Händler angekommen sahen wir den üblichen Gebrauchtwagenbestand, ein paar Hunde bellten, herraus kam ein offensichtlich hocheureuter weißhaariger Neger, seine Freude galt allerdings weniger dem Reisbrenner sondern dem K 70, er wollte gleich eine Probefahrt machen.

Louis der Neger kam schon 1966 ins Land und hat sich sein Studium mit dem Export von Autos finanziert, erst waren es Borgward, dann Mercedes, dann VW und jetzt eben Geländewagen. Neben den VW 411 & 412 war der K 70 sein Hauptexportschlager.

Früher ging der Export mittels Schiff vonstatten, der Hamburger Hafen bot sich da natürlich an, heute schickt er durchschnittlich zwei doppelstöckige Autotransporter pro Monat auf die Reise, damals hat er auch gerne mal einen Wagen auf eigener Achse überführt. Seit den späten siebziger Jahren hat er auf diese Weise ca. 400 K 70-Fahrzeuge nach Africa exportiert, leider gibt es heute fast keine gut erhaltenen K 70-Fahrzeuge in Deutschland zu kaufen, Abnehmer hat er dort noch genug.

Überhaupt scheint sich der K 70 in Ländern mit schlechten Wegen und harten klimatischen Bedingungen bewährt zu haben, ein Bekannter meines Vaters war in den siebziger und achtziger Jahren als Ingenieur beruflich in den Ländern Arabiens und Afrikas tätig, als Dienstfahrzeug hat er mehrmals einen K 70 erhalten, die waren damals in diesen Ländern weit verbreitet. Wenn er bei uns zu Besuch war und mit unserem K 70 vom Hamburger Flughafen abgeholt wurde, fühlte er sich gleich heimisch. Er ist bis heute nicht davon abzubringen, daß der K 70 hauptsächlich für diese Märkte gedacht war, ist er doch für diese Regionen wie geschaffen.

-Abt. Leser stellen ihre Alltagsautos vor

Da wir also scheinbar zu einem Club von Audi 80 und Passat Fahrern degeneriert sind, hier mein Vorschlag für eine Rückbesinnung zu alten Werten. Zur Sache: Bekannt ist er schon, mein Ro 80, jedenfalls für diejenigen, die sich zum Treffen ins Ostfriesland getraut haben, Türkisemetallic mit bambusfarbenen Sitzen, Alufelgen, Colorglas, Anhängerkupplung mit 1700 KG Zugleistung, Kopfstützen und Gurten hinten, kurzum, fast alles was es damals an Zubehör ab Werk zu kaufen gab ist vorhanden. Der Zustand den das Auto hatte als ich es bekam ist leicht zu beschreiben: Totaler Schrott. Mein Ro hatte einige Jahre draußen gestanden, zuletzt ohne Frontscheibe und Fahrertür, soetwas wie einen Boden vor dem Fahrersitz gab es nicht mehr, ein paar Beulen waren auch drin, kurzum wenn ich nicht jemanden beim Häuslebauen geholfen hätte und er mir dafür als Gegenleistung zusagte meinen Ro zu Schweißen, wäre er wohl als ein weiteres Opfer meiner Schlachtfeste in die Historie eingegangen. Der Neuaufbau dauerte von ca. Januar 1996 bis zur Wiedezulassung am 21. April 1999 und kostete etwa DM 15.000,-. Ich war selbstverständlich nicht jeden Tag am Auto zugange, aber irgendwie war ich immer mit irgendwas beschäftigt, was mit dem Auto zusammenhing. Das soll auch eine Aufforderung an verschiedene Clubmitglieder sein, ihre Trümmerschüsseln endlich mal richtig instanzusetzen, oder damit wenigstens nicht dauernd auf Treffen aufzutauchen, überhaupt, die mit den schlechtesten K 70 fahren Passat oder Audi 80 (oder Audi 90).

Arne Kunstmann

TECHNIK, TRICKS & TIPS

KLEINE GEDÄCHTNISSTÜTZE FÜR DEN *K70* WINTERSCHLAF

- 1) Letzte Fahrt bei trockenem Wetter tätigen, damit keine Feuchtigkeit in die Garage kommt.
- 2) Vorher volltanken, möglichst bis zum „Stehkragen“, um Kondenswasserbildung und somit Rostbildung im Tank zu vermeiden
- 3) Zur Vermeidung von Standdellen an den Reifen, Fahrzeug aufbocken (kann sonst zu Unwucht oder Gewebebrüchen führen). Oder, wenn genug Platz vorhanden, öfter den Wagen vor oder zurückschieben, damit die Reifen nicht immer auf der selben Laufflächenstelle aufstehen. Bei aufgebocktem Fahrzeug treten die Kolbenstangen aus den Stoßdämpfern, sie sollten einen Ölfilm haben, damit sie keinen Rost ansetzen können, der u.a. auch beim Wiedereinfahren die Dichtmanschetten der Stoßdämpfer beschädigen kann.
- 4) Nur den Gang einlegen, nicht die Handbremse anziehen, kann festfrieren. Wenn viel Bremsstaub in der Trommel ist, sollte er entfernt werden. Wenn die Bremsbacken nur ein geringes Spiel haben, Spiel vergrößern, Belege können bei ungünstigen Bedingungen aufquellen.
- 5) Das gleiche gilt für die Scheibenbremsen. Bremsklötze vorsichtig etwas zurückdrücken, um das Lüftelspiel zu vergrößern. Falls neue Klötze drin sind, bei denen noch kein zurückdrücken möglich ist, solange alte einbauen. Keine Holzklötze, bei vergessen gefährlich, können auch Feuchtigkeit enthalten oder ziehen. Bei Druck auf das Bremspedal kann das Holz ungleichmäßig nachgeben und die Kolben verkanten. Auf keinen Fall ohne Bremsklötze abstellen, wenn mal zufällig jemand ans Bremspedal kommt, können die Kolben herausgedrückt werden und die Bremsflüssigkeit austreten.
- 6) Im Kupplungsgehäuse sollte keine Feuchtigkeit sein und auch keine hineinkommen können. Die Verschlusskappe für das Schauloch für die Zündeneinstellung sollte vorhanden sein. Die Kupplungsscheibe kann auch festbacken.
- 7) Viele haben gute Erfahrungen mit Katzenstreu unter dem Wagen gemacht. Er wird in einer großflächigen flachen Kiste im Bereich der Bremsscheiben unter den Wagen gestellt, um die Feuchtigkeit zu binden und Rostansatz zu vermeiden. Große dicke, mehrlagige Pappe hilft ähnlich.
- 8) Ansaugrohr des Luftfilters, wegen Eindringen von Feuchtigkeit und Nagern verschließen, evtl. auch das Auspuffrohr.
- 9) Damit es im Wagen nicht feucht und schimmelig wird: Alle Luftklappen der Innenbelüftung öffnen. Alle Seitenscheiben einen Spalt öffnen, aber nur so weit, daß keine Mäuse durchpassen. Die Kofferklappe ausrasten und lose aufliegen lassen.
- 10) Die Batterie ausbauen und in den wärmeren Keller stellen, bei Bedarf nachladen.

JB.

Einbau eines geregelten Katalysators

Ich habe bei meinem K 70 im Mai diesen Jahres bei der Firma *Cat-Center in Bremen-Seckenhausen* einen geregelten Katalysator einbauen lassen. Mein 75 PS-Motor läuft seitdem unverändert gut.

Unabdingbar sind allerdings folgende Voraussetzungen : Der Motor muß bereits vor dem Einbau der Zusatzteile optimal laufen, d.h. Zündanlage, Vergaser und Kompression müssen einwandfrei in Ordnung sein. Nur so kann ein optimales Meßergebnis erreicht werden.

Mein Motor hat nach dem Einbau den Lambda-Traumwert von 1,0 erreicht.

Voraussetzung ist allerdings, daß der Motor mit bleifreiem Benzin betrieben wird. Bei verhaltener Fahrweise verträgt er dies auch klaglos. Ich selbst habe eine 75 PS-Maschine über 200.000 km mit bleifreiem Super betrieben und ihn auf eine Gesamtlauflistung von 350.000 km gebracht. Jede dritte Tankfüllung hat der Motor zum Sauberhalten der Brennräume „Liqui Moli“ bekommen.

Den Schritt zur Nachrüstung bereue ich nicht, zumal sich die Laufeigenschaften und der Verbrauch nicht verändert haben.

Der Katalysator ist verschraubt. Auswechselungen an der Auspuffanlage sind in gewohnter Weise möglich.

Manfred Schulze

Der Film zum Pfingsttreffen 1999 in Ostfriesland ist nun erhältlich!

Der Film zeigt Land, Leute und Erlebnisse.

Der Film ist für 30 DM plus Porto &
Verpackung bei

Sylvia & Martin Streifel

In den Föhren 9

29313 Hambühren

Tel. 05084 / 961988

zu beziehen.