

K70-POST

Mitgliedermagazin des 1. Internationalen K70-Club e.V.



BLICK IN DEINE WELT:
SANDMANN'S WELT:

Heil-unter-Franken
Ich habe Herbstlaub gesehen



**VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.**

1. Vorsitzender: Internationale Kontakte

Ingo Menker

Goethestraße 19a

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



2. Vorsitzender: PR, Clubmagazin, Internetpräsenz, Schriftführer

Andreas Kernke

Wajemanns Kamp 11

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



3. Vorsitzender: Teilepool

Mario Thimm

Am Sägewerk 1-4

29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 61 16 • Telefax: +49 (0) 5143/66 61 26

eMail: auto@teilethimm.de



4. Vorsitzender:

Peter Rodenberg

Waldstraße 13

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



5. Vorsitzender: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

André Marquardt

Bürgermeister-Heitmann-Straße 76

21217 Seevetal • Telefon: +49 (0) 40/7 60 96 67 • eMail: fischkoep@t-online.de



Redaktion:

Titelblatt, Impressum, Layout:

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber

+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: akernke@gmx.de

Titelfoto:

K70 vor Bülder Leuchtturm, Strände bei Kiel

(by Andreas Kernke)

Marktplatz, Versand:

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck

+49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

Druck: Laserline, Berlin

Auflage: 250 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: 1. Ausg. am 1. Dezember,

2. Ausg. am 1. März, 3. Ausg. am 1. Juni, 4. Ausg. am 1. September.

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.

Kontaktadresse Holland:

Anne Reitsma und

Serge van Donkelaar

Kanaalweg 22

1121 DP Landsmeer

sergevandonkelaar@wxs.nl

retsmaa@nei.nl

Mitgliederkontakt:

Piet Hasper

K70-club@kpnplanet.nl

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

Webmaster: Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

Clubkonto Holland:

Rabobank

Rekeningsnummer 357794567

Reneningnummer IBAN: NL15RABO0357794567

BIC: RABONL2U

Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

Bankverbindung 1. Int. K70 Club e.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300



Wenn keine Nachrichten gute Nachrichten sind, dann geht es uns gut

von Ingo Menker

Das kann man als Fazit der Jahreshauptversammlung, eigentlich des ganzen Clublebens des Jahres 2013 sehen. Es gibt keine außergewöhnlichen Neuigkeiten oder Änderungen zu berichten. Der K70-Club legte sein 23. Jahr solide in ruhigem Fahrwasser zurück. Unsere Mitgliederzahl ist stabil, was in der Oldtimer-szene derzeit nicht überall der Fall ist, finanziell kommen wir zurecht, der Teilepool läuft auch, ebenso wie die Vorstandsarbeit geräuschlos hinter den Kulissen.

Das Herbsttreffen, dieses Jahr zum ersten Mal mit der „dazugeschalteten“ Jahreshauptversammlung, liegt auch hinter uns. Das Wetter war zum Teil grauslich, konnte unseren Spaß aber nicht trüben. Mein K70 braucht noch etwas Zeit zur Nachbereitung – er muß austrocknen. Um wieder einmal auf unser dringendstes Problem, die leider immer noch nicht geglückte Nachfertigung der Scheibendichtungen anzuspähen. Wir, vor allem Peter, bleiben am Ball und geben die Hoffnung nicht auf. Es haben sich neue Kontakte ergeben, aber spruchreif ist noch nichts. Das wäre die einzige nicht gute Nicht-Nachricht. Die anderen Teilnachfertigungen, allen voran der Kraftakt mit den Bremsscheiben, auch die reproduzierten Motordichtungen und Vergaserzüge klappten reibungslos. Die ersten Bestellungen wurden schon verbaut und somit einige K70 wieder flott gemacht. Wie auf der JHV gesagt wurde, seien Qualitätsschwankungen bei den nachgefertigten Auspuffanlagen moniert worden. Wir, bzw. Mario schauen mal, ob man mit dem Hersteller reden kann oder ob wir uns mal woanders umschaun sollen. Das Thema kam auf, als ich gerade ein Loblied auf diesen Nachfertigungsauspuff anstimmen wollte, denn meiner – es war der erste Auspuff aus der ersten Serie von 1998- wurde erst kürzlich ersetzt. 15 Jahre hat er gehalten, ein Zeitraum, der für die früheren K70-Auspuffanlagen, egal ob Werksausrüstung oder Zubehörteil, undenkbar war.

Fänge von Originalteilen aus altem Händlerbestand hielten sich dieses Jahr in engen Grenzen. Immerhin konnte Rudi in Bockhorn noch etwas finden. Ich hatte das Glück, in Hamm einen Karton mit 20 originalen Benzinpumpenmembranen zu entdecken. Der Kauf war allerdings nicht ganz einfach. Während normalerweise Händler gerne ihre Sachen im Block verkaufen



– was weg ist, ist weg und was man hat, hat man - sollte das hier nicht möglich sein. „Jetzt verkaufe ich alles und dann kommt gleich jemand, der dieses Teil unbedingt braucht. Nein, ich will immer nur ein Teil abgeben“ – „Also muß ich jetzt jedes Jahr wiederkommen, um jedes Mal ein Teil zu bekommen?“ – „Ja“ – „Aber das dauert dann 20 Jahre!“ – „Wenn ich nicht mehr kann, dann führt mein Enkel das weiter“. Eine ganze Weile ging diese absurde Diskussion weiter, aber nachdem ich glaubhaft machen konnte, daß es sich um ein spezielles K70-Teil handelt – „Es könnte ja auch ein Mercedes-Fahrer kommen, der weiß, daß das Teil auf sein Auto paßt, und es schon jahrelang gesucht hat“ (Klar, gewiß, als ob ein Mercedes-Eigner es nötig hat, nach Fremtteilen zu suchen...), daß es eher unwahrscheinlich ist, daß außer mir noch ein anderer K70-Fahrer auftauchen würde und daß ich mich um die Weitergabe der Teile an die anderen K70-Fahrer kümmern werde, konnte ich nach Zahlung eines Aufpreises (!) dann doch die 20 Benzinpumpenmembrane erwerben. Viel Zeit- und Überzeugungsaufwand, aber diese Membrane ist seit langem vergriffen und wird als Gebrauchtteil von Rudi überholt, also war es das wert.

Der Sommer ist nun, Anfang September, vorbei, das Herbsttreffen und die Jahreshauptversammlung auch. Man könnte schon sagen, daß die Saison sich dem Ende zuneigt, auch wenn das Gefühl noch da ist, daß das Jahr gerade erst angefangen hat. Als letzter „offizieller“ Termin des K70-Clubs steht wirklich nur noch am 6. Oktober der „Technische Dag“ bei Siemon Boom in Monnickendam an. Hinter den Kulissen, „backstage“ wie es auf Neudeutsch heißt, geht die Clubarbeit aber weiter, immer in der Hoffnung, unseren Mitgliedern, Euch allen, wieder etwas Neues bieten zu können.



WIR SUCHEN DICH!



DU hast noch nie ein Pfingsttreffen für unseren Club ausgerichtet?

DU warst jedoch selbst immer gern dabei?

DANN WIRD'S ABER MAL HÖCHSTE ZEIT!

Los, geb` dir einen Ruck und nehme die Organisation für ein
Pfingsttreffen IN DEINE HÄNDE!

WIR FREUEN UNS AUF DEIN TREFFEN

Da nicht wirklich absehbar war, dass die Frage nach einem freiwilligen Ausrichter unseres nächsten Pfingsttreffens schnell beantwortet werden könnte, wurde dieser Aufruf für die K70-Post schon weit vor unserer Jahreshauptversammlung fertiggestellt. Obwohl die Entscheidung für das 2014er Pfingsttreff-

fen dann während der JHV gefallen ist, hat sich die Redaktion trotzdem zu seiner Veröffentlichung entschieden. Schließlich bleibt dieses Thema immer aktuell, denn die immer wiederkehrende Suche gestaltet sich häufiger zäh.



EIN BLICK IN DEINE WELT

von Andreas Kerneke

Von wegen - „den redaktionellen Teil der K70-Post will doch niemand lesen!“ Diese einstmals geäußerte Meinung galt wohl zweifellos für die kopierte und geklebte Blattsammlung, die unser Club-Magazin damals darstellte.

Inzwischen hat sich jedoch einiges geändert. Beim Auto- oder auch Produktdesign würde man von „form follows function“ sprechen. Wenn also dort die Form der Funktion folgt, so nähert sich bei unserem zu Papier gebrachten Club-Organ die deutlich gehobene Druckqualität und das gereifere Layout dem inhaltlich Anspruchsvolleren, wenigstens Unterhaltameren - und das Ergebnis findet prompt das Gefallen der Leser.

Für die K70-Post-Redaktion ist eine stets angestrebte Verbesserung natürlich Grund genug, über weitere und möglicherweise auch innovative Wege nachzudenken.

In dieser Ausgabe wird nun das zukünftig unregelmäßig erscheinende Format „Ein Blick in deine Welt“ vorgestellt. Dabei soll die Idee umgesetzt werden, ausgewählte Mitglieder unseres Clubs in ihrer privaten Umgebung zu präsentieren. Im Mittelpunkt steht natürlich das Hobby Auto, insbesondere der VW K70.



Es versteht sich von selbst, dass die Teilnahme an dieser Aktion auf Freiwilligkeit basiert. Die Veröffentlichung des Textes und der Fotos in einem Artikel in der K70-Post setzt das Einverständnis des Mitglieds voraus.

Zur Aufnahme von Fotos und für den Text wichtige Informationen gibt es zwei Möglichkeiten. Sie werden entweder bei einem persönlichen Besuch zusammengetragen, dürfen aber auch gern „von aussen“ eingebracht werden. In diesem Fall und natürlich auch bei Interesse an einer Vorstellung in „Ein Blick in deine Welt“ bitte Kontakt mit der K70-Post-Redaktion aufnehmen!

Folge 1: Heil - unter - Franken

Wenn ich von Bayern spreche, werde ich mehrfach englisch zurechtgewiesen: "Wir sind Franken!"

Das ändert jedoch wenig daran, dass das kleine unterfränkische Örtchen Kirchaich, gerade mal 20 Kilometer vom oberfränkischen Bamberg entfernt, auffallend im südlichsten Bundesland Deutschlands liegt. In dieser ländlichen Idylle führt Manfred Heil, Mitglied des 1. Internationalen K70-Clubs, in alter Familientradition ein gut gehendes Volkswagen-Autohaus.

In dieser Funktion kam der fleissige VW-Mann über Jahrzehnte zu diversem automobilen Antiquariat -





das er nun in seiner privaten Aservatenkammer - der Kellergruft seiner neuesten Werkstatt-halle - und einigen anliegenden Garagen hinter Rasenmäher, Reifenstapeln und ausrangierten Lackmischgeräten hortet. Bei ihm wusste der Käufer eines neuen VW oder Audi nicht selten bereits beim Kauf, dass sein Fahrzeug Jahre später wieder in die "Heilschen Hallen" zurückzukehren hatte - auch eine Art der Kundenbindung!



Dementsprechend interessant hören sich allerdings auch die Geschichten an, die Manfred über seine Schätzchen zu erzählen weiss. Wie zum Beispiel die über den hellbeigenen 72er "Dreizehn-nullzwei", der hier von Allen nur liebevoll "der nicht normale Käfer" genannt wird und sein Dasein abgemeldet in der Doppelgarage des Wohnhauses fristet. Sein mittlerweile verstorbener Vorbesitzer hat ihn seinerzeit mit allem möglichen und unmöglichen Zierrat versehen, der für Geld und gute Worte zu haben war. Lufthutzen, Spoiler, Heckfensterjalousie, Weisswandreifen, Frontscheiben-Sonnenschutzblende, zusätzliche Nebel- und Fernscheinwerfer, Zweiklangfanfaren, Rallyspiegel, Armaturenbrett im Echtholzdekor, rote Innenausstattung, Teleskopantenne an der Heckstoßstange (!!!) sorgen für gewünschte Individualisierung.



Im Verkaufsraum des Autohauses wird man neben den nagelneuen VW-Modellen auch von Manfred's kasanrotem K70 empfangen. Dessen Vorbesitzer besaß zunächst ein identisches Fahrzeug, das er aber bei einem Unfall



aus eigener Schuld total zerstörte. Damit niemand von diesem Missgeschick erfuhr, besorgten Heils unverzüglich Ersatz im gleichen Outfit. Später kam dieser Wagen in miserablen Zustand zurück, wurde hier aufwendig wieder hergerichtet und erfreut heute voll funktionierend in astreiner Optik.

Etwas stiefmütterlich werden dagegen die ältesten Preziosen der Sammlung behandelt. Um sie zu besichtigen suchen wir die Fertiggaragen im hinteren Teil



des Anwesens auf. Hinter "Chef's Freizeitcabrio", dem roten Aufsitzrasenmäher, erkennt man im Halbdunkel eine türkisfarbene Käferlimousine. Das ehemalige Kundenfahrzeug ist bereits 51 Jahre alt, wurde schon vor 15 Jahren restauriert, hat 34 PS und noch 6-Volt-Elektrik. Manfred erzählt, dass er den Motor jedoch





mit einer 12-Volt-Batterie starte: "... der dreht dann einfach viel besser durch!"

Zwei Garagen weiter fällt einem bronzemetallicfarbenen Käfercabrio mit hellbeigem Verdeck die Sonne auf den 71er Bug. "Lass das Tor auf - ich will Sonne!" soll der 1302 gestern Abend beim Verschließen der Garagen gesagt haben. Demnächst möchte Gertraud, Manfred's Gemahlin, mit ihm mal wieder durch Unterfranken fahren - "Schaun 'mer mal!"



In der letzten Garage schlummert ein 61er DKW Junior Deluxe - bereits unter einer deutlichen Staubschicht und hinter reichlich ausgemustertem Autohausgedöns. Sein Zweitakter hat die Luft des nahen Steigerwalds wohl schon lange nicht mehr mit einer typischen Ölfahne gewürzt.



Das Autohaus Heil verfügt seit Kurzem über eine neue Halle, in der Karosseriearbeiten und Achseinstellungen durchgeführt werden. In ihrem kühlen Untergeschoss finden sich Manfred's jüngere Exemplare. Gleich nachdem man eine Betontreppe herabgeschritten ist und eine Gittertür geöffnet hat, stolpert man quasi über das erste Gefährt: einen blauen Golf Country. Wenn man es ganz genau betrachtet, ist er eigent-



lich der UR-SUV - aus einer Zeit, als man diese Bezeichnung nicht mal kannte. Der hier verfügt über nahezu alle Extras, die es 1990 zu kaufen gab, inklusive der serienmäßigen Anhängerkupplung. So ein Fahrzeug gab also vor 23 Jahren der Jäger seiner Familie. Dieser Wagen und übrigens auch die beiden Nächsten bezog Manfred von einem weit entfernten Händlerkollegen.

Schräg daneben parkt nämlich ein kupfermetallfarbener Audi 100 5E Avant mit einem 2,2 Liter-5Zylinder-Motor und 136 PS. Um in Besitz dieses C2 Typ 43 zu gelangen musste Manfred Heil richtig kämpfen. Das sehr gepflegte Exemplar kam erst nach viel Hin und Her in die Sammlung. Manfred schwärmt heute von seinem super Motorlauf.

Auf der Beifahrerseite steht ein vollkommen unverbastelter, weil originaler VW Corrado G60 in Dark Violett Metallic auf schicken BBS-Felgen. In diesem sensationellen Zustand ist ein Corrado inzwischen absolut selten. Zur Farbe gibt es übrigens eine etwas peinliche Geschichte aus dem Osnabrücker Karmann Werk - wo der Corrado von 1988 bis 1995 gebaut wurde. Es war damals nämlich zu-



in der Montage bemerkte den Fehler. Selbst durch die penible Endkontrolle kam der Corrado. Er wurde draußen auf dem Parkplatz im hellen Tageslicht zur Abholung bereitgestellt und ordnungsgemäß verschlossen. Der dafür zuständige Meister hatte dem Wagen bereits den Rücken zugekehrt... und wohl doch im allerletzten Augenblick etwas bemerkt. So wurde der Wagen wieder komplett demontiert und noch mal neu lackiert. Vielleicht war es ja sogar genau dieses Exemplar aus Manfred's Sammlung.

gleich das ziemlich ähnliche "Dark Blue Metallic" erhältlich. Bei Karmann wurde zu der Zeit noch "von Hand" lackiert. Damit die Lackierer nicht um das Fahrzeug herum laufen mussten, waren zwei Kollegen links und rechts mit ihren Lackieranzügen und Atemhauben in Aktion. Eine grundierte und gefüllte Karosserie kam dann auf einem Fließband herein, die Lackierer hüllten den Wagen in die gewünschte Farbe und weiter ging es. Irgendwie muss jedoch einer der beiden Lackierer die Farbpistolen verwechselt haben - so wurde die eine Hälfte Dark Violett, die andere Dark Blue. Niemand





Eine traurige Geschichte mit glücklicher Wendung hat auch der weiße Scirocco Scala. Ihn hatte Manfred 2009 kurz entschlossen im Zuge der letzten staatlichen Verschrottungsaktion vor der Schrottpresse gerettet. Um diese Prämie rankten sich ja damals die unglaublichsten Erzählungen - schaut man sich Manfred's Scirocco an, erkennt man, dass dieses Auto unbedingt zu diesen Legenden gehört: das Einzige, was ihm wirklich fehlt, sind die Embleme an der Heckklappe. Die weißen Sitze sind in einwandfreiem Zustand, an der Karosserie entdeckt man nirgendwo Rost. Wegschmeissen wäre wirklich eine Schande gewesen! Manfred zahlte dem Besitzer (der sich übrigens bei der Gelegenheit einen neuen Eos zulegte) einfach den Preis der Verschrottungsprämie und stellte den Scirocco zu seinen anderen Fundstücken.



Keine besondere Geschichte hat hingegen der graumetallic-farbene Audi 80 (Typ 89). Er hat weder eine Servolenkung, noch eine Klimaanlage, nicht mal eine Zentralverriegelung - und gerade das hat ihm den Zugang zu dieser Sammlung verschafft.



Ein besonderes Juwel - und hier unten ausnahmsweise ein kleiner Rückschritt in die Mitte der 60er Jahre - ist der rote Karmann Ghia 1500S Typ 34. Er ist ungeschweisst und original. Heils haben damit u.a. schon an Karmanntreffen in Georgsmarienhütte teilgenommen.





Wenige Zentimeter daneben macht ein schwarzer Golf 4 von 2001 nichts her... oder doch? Seine Daseinsberechtigung in dieser Runde entstammt seinen inneren Werten. Er ist nämlich ein äußerst seltener GTI GTD mit 150 PS. Diese Bezeichnung hatte ich vorher noch nie gehört!



Schräg dahinter lugt ein lindgrüner 83er Audi Coupè GT 5E unter einer weißen Kunststoffolie hervor. Er war damals beim Autohaus Heil als Neuwagen ausgeliefert worden. Als der Besitzer alt und dem Tod nahe war, spitzte dessen Verwandtschaft auf das gepflegte Fahrzeug als Erbstück... sie hatte die Rechnung jedoch ohne den Greis gemacht. Der hatte Manfred nämlich den Wagen versprochen - so landete er hier. In seinem Kofferraum befand sich schon damals zudem ein reichhaltiges Sortiment an Ersatzteilen. Manfred nutzt folglich alle seiner Schätzchen als Lager für entsprechende Teile - irgendwann kann man sicherlich das Eine- oder Andere gebrauchen. Speziell zum Coupè gibt es auch eine schöne Verkaufsmappe mit vielen Hochglanzbildern. Auch ihr Wert gewinnt, wie der des Fahrzeugs, stetig.





Bis ins Jahr 1998 konnte man beim Autohaus Heil auch Audis bestellen. Dann lief der Vertrag mit dem Ingolstädter Hersteller aus. Seitdem ist man hier spezialisiert auf Volkswagen. Aus 1992 stammt daher ein besonderer Eyecatcher: ein perlmuttweißer Audi 100 TDI mit 115 PS aus 5 Zylindern. Sein ehemaliger Besitzer, ein Professor-Doktor der Uni Bamberg, hatte dieses damals 80.000,- DM teure Luxusmodell hier bestellt. Stilvoll hatte er es im Autohaus Heil außerdem mit Schlußleuchtenband, Heckspoiler, weißen Blinkern vorn und Tieferlegung ausstatten lassen. Das Lederinterieur war selbstverständlich ab Werk verbaut. Auch dieses Fahrzeug wurde "früh zurückverpflichtet".



Neben diesem Prachtstück bringt Manfred den Betrachter mit einem schlichten, weißen Golf 2 wieder auf den harten und kalten Betonboden



zurück. Die Standardversion des schüchtern in der Ecke Harrenden war hier 1988 gekauft worden. Warum er nun in dieser Sammlung steht? Ganz einfach: an seiner Windschutzscheibe klebt (zu Recht) eine grüne Umweltplakette und er ist ansonsten noch sehr gut in Schuß.



Andächtig lausche ich Manfred's Erzählungen. Hier unten hat er alte Zeiten konserviert. Es ist doch immer wieder erstaunlich, wie die alltäglichen Autos von damals ganz klammheimlich aus dem Strassenbild verschwinden. Wann hat man letztes Mal einen Golf Country gesehen? Wann einen richtig schicken Corrado oder Scirocco? Das Coupè ist inzwischen richtig rar und selbst die Audi 100 (C4)-Reihe sieht man seltener.

Plötzlich ruft oben in der Karosseriehalle jemand "... wo bleibt ihr denn?" Mist, wir haben hier in der Kühle die Zeit vergessen. Eigentlich wollten wir ja in einen Brauereigarten Essen gehen. Nun ist Manfred's Frau etwas sauer. "Immer diese alten Autos - dabei haben wir so viele schöne, neue", schimpft sie. Recht hat sie - und auch wieder nicht. Wenn ich es richtig verstanden habe, weiß sie nicht mal, welche Schätze ihr Mann da genau hortet. Daher spricht sie von "Leichen im Keller". Das ist mal wieder der Beweis: Männer und Frauen sprechen oftmals nicht die gleiche Sprache.

Als ich mich bei Manfred für den Einblick in seine schöne Sammlung und die vielen interessanten Geschichten bedanke, fällt mir ein Blitzen in seinen Augen auf. Wenn der bald Sechzigjährige irgendwann in den Ruhestand geht, will er den Staub von seinen Schätzchen pusten und öfter mal mit dem einen oder anderen alten Wagen durch Franken reisen. Und auch mit Gertraud!



AUTOHAUS HEIL

GTI



Einmalige, bis 31. Dezember 2013 begrenzte

CLUB-SONDERAKTION

aus unserer jüngsten Nachfertigungsaktion

VW K70 Bremsscheiben

für Baujahr 1973



Zu bestellen in unserem Teilepool unter
Tel. +49 (0) 5143/66 61 16
oder per eMail unter auto@teilethimm.de

PREISSTABIL NUR NOCH BIS 31.12.2013

Einzelpreis 99,- €

EIN SATZ für nur 198,- €



Meine Zeit bei NSU - Teil 10

Versuchsfahrten mit Ro 80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung



Mit freundlicher Genehmigung von Peter Gewecke

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In weiteren Beiträgen berichtet er über seine Arbeiten am Ro 80 und K70.

Peter Gewecke lebt heute in Florida.

In der letzten Ausgabe der K70-Post ging es um die Drehmomentschwächen des Wankelmotors und um die Entscheidung, das Fahrzeug mit einer Selektiv-Automatik auszustatten (Die Redaktion).

Man brauchte zwar, wie bei einem richtigen Automatikgetriebe, kein Kupplungspedal, aber doch einen Schalthebel. Ein Elektrokontakt am Schalthebelknopf löste die Trennkupplung aus. Durch dieses System verwirrte Fahrer traten gelegentlich auf das breite Bremspedal, um zu kuppeln. Die hervorragenden Bremsen des Ro 80 machten es dann einem eventuell folgenden Fahrzeug schwer, rechtzeitig anzuhalten.“ Soweit der Bericht von H. Brockhaus.

Dazu zwei Bemerkungen von mir: Um das zu verhindern, was H. Brockhaus beschrieben hat, haben wir Neulingen im Ro 80 einen kleinen Sandsack auf den linken Fuß gelegt, um zu verhindern, dass versehentlich das Bremspedal getreten wurde.

Zu der Umstellung auf den Drehmoment-Wandler möchte ich folgende Bemerkung machen: Die gesamte Charakteristik des Fahrzeuges wurde dadurch dramatisch verbessert. Es kam deutlich die mechanische Laufruhe des Motors zur

Geltung, der Wagen lief so sanft wie nie zuvor, es war ein Traum. Auch die Anfahrtsprobleme am Berg waren verschwunden, insgesamt war das eine überwältigende Verbesserung.

Heutige Ro 80 Fahrer können das wahrscheinlich nicht nachempfinden, denn moderne Automatik-Getriebe mit Drehmoment-Wandler kennt jeder, aber damals war das eine Offenbarung.

Noch einige Bemerkungen zur Großglocknerstraße: Wie ich erwähnt habe, erzeugt diese Strecke und Steigung, insbesondere mit Anhänger, beträchtliche Wärme im Motorraum. Wir hatten in der Anfangsphase häufig mit Zündaussetzern zu kämpfen, die wir schließlich auf „Dampfblasen“ in der Benzinpumpe zurückführten. Um die Versuchsfahrten nicht zu gefährden, haben wir die Scheibenwaschanlage so umgebaut, dass wir Wasser auf die Pumpe spritzen konnten. Dass das keine Serienlösung war, wussten wir natürlich. Es wurde dann die Benzinpumpe an einen Kreislauf angeschlossen, d.h. es kam immer frisches, kühles Benzin aus dem Tank zur Pumpe. Mein Kollege, Dipl. Ing. Thomas Ammerschläger war unser Spezialist für Fahrwerk und Bremsen. Er hatte sich eine eigene Testmethode für die hervorragenden



Peter Gewecke (auf dem Dach sitzend) und Kollegen



Bremsen des Ro 80 ausgedacht: Sein Schwerpunkt lag natürlich bei der Bergabfahrt. Er beschleunigte den Wagen bergab, bremste scharf vor jeder Kehre, beschleunigte wieder bis zur nächsten Kehre, usw. Während dieser Prozedur glühten die Brems Scheiben (wie bei unseren Bergauffahrten die Auspuffrohre), aber heil unten angekommen, konnte er guten Gewissens sagen: „Die Bremsen sind ok und allen Belastungen gewachsen“.

Diese Basisentwicklungen waren circa 1967 abgeschlossen, wenn man von den Problemen mit dem Ro80-Motor absieht.

Nachdem im Herbst 1967 die Produktion angelaufen war, haben natürlich die Honoratioren von Neckarsulm einige Wagen gekauft. Insbesondere bei Ärzten, die damals noch Hausbesuche machten, wirkte sich die Kurzstrecke schädlich aus. Der Motor wurde nicht richtig warm, und nach einigen Tagen sprang der Motor nicht mehr an, weil der Zündkerzen-Kanal (Schusskanal) mit Öl zugesetzt war. Es wurde zwar, wie zuvor schon beim Spider, eine so genannte HKZ (Hochspannungs-Kondensator-Zündanlage) der Firma Bosch verwendet. Dieses Gerät zeichnete sich dadurch aus, dass ein sehr intensiver Zündfunke hoher Spannung, aber sehr kurzer Zeit normalerweise die Ölschicht durchschlug und so doch den Motorstart ermöglichte, aber eben nicht immer.

Hier muss man uns als Versuchsleuten den Vorwurf machen, dass wir diesen Betriebszustand nicht berücksichtigt haben. Wie ich schon in Teil Eins berichtet habe, wurden die Versuchswagen täglich circa 1000 Kilometer gefahren, aber an nur einen Kilometer am Tag hatte niemand gedacht. Das wurde dann insofern geändert, als ein Versuchsfahrer mehrere Wagen zu betreuen hatte, d.h. er mit jedem Wagen nur wenige Kilometer fuhr und dann den nächsten nahm. An Einzelheiten dazu kann ich mich nicht erinnern.

Nachdem 1967 die Serienfertigung angelaufen war, wurde natürlich über weitere Verbesserungen nachgedacht. Der Ro 80 hat ja eine große Frontscheibe, durch die der Innenraum bei Sonnenschein stark aufgeheizt wird. Es wurde zwar für die Front- und Heckscheibe so genanntes Katalor-Glas, d.h. Wärme dämmendes Glas verwendet, aber es blieb heiß.



Der Ro 80 bekam trotzdem keine Klimaanlage spendiert, denn weder die Luftfeuchtigkeit noch die Temperatur der einfließenden Luft konnten reduziert werden. Die Heizungsanlage erlaubte nur, die Wassertemperatur im Wärmetauscher zu regulieren, und die Luft nach oben oder unten zu leiten und den Luftstrom mit Hilfe des Gebläses stärker oder schwächer zu regulieren.

Der Lieferant der Heizungsanlagen, die Kühlerfabrik Behr in Stuttgart, die auch den Kühler und den Ausgleichsbehälter lieferte, bot an, eine Anlage versuchsweise mit einem Verdampfer auszurüsten. Vor dem Kühler musste dann ein weiterer Wärmetauscher, ein so genannter Kondensator, eingebaut werden. Es gelang nur mit Mühe den erforderlichen Kompressor unterzubringen (BBC-York), denn der musste über Riemen vom Motor angetrieben werden. Wir hatten den Vorschlag gemacht, den Kompressor irgendwo im Motorraum unterzubringen, und mit einem so genannten Hydraulikmotor anzutreiben.

Eine Ölpumpe, die genügend Öldruck erzeugt hätte, war ja für die Lenkhilfe vorhanden, sie hätte aber nicht auf Dauer den erforderlichen Öldruck liefern können. Diese Lösung wurde aber auch aus Kostengründen verworfen.

Fortsetzung folgt



Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeume-wagen.de und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären

„Ludolfs-K70“ - sind dabei.



Ich habe Herbstlaub gesehen! Montag

Eine bunte Reise in die Abgründe der Psyche.

Jake und Elwood auf der Straße

JA. Wir haben es getan. Eine kleine Blog-Community, unsere Familien, unsere Freunde und Bekannten erklärten den Örg und mich (zurecht) für völlig bescheuert. Trotzdem haben wir den alten K70 auf die allerletzte Minute einigermaßen fahrtauglich bekommen. Und sind unterwegs. Wir schreiben das Jahr 2008. Es ist 35 Jahre her, dass meine sich in Auflösung befindende Familie mit einem VW K70 Urlaub auf dem Bauernhof machte. Im Pfälzer Wald, auf dem Stüterhof. In stilsicherer Klamotte rollen wir deshalb heute mit einem 37 Jahre alten Volkswagen durch die Republik, auf den hoffentlich noch verbliebenen Spuren von Kalle, Inge, Anita und dem kleinen Sandmann.

Wenn schon, denn schon. Da zunächst ein Kurzzeitkennzeichen gekauft werden muss, beginnt die Reise in aller Frühe an diesem sagenhaften Montag auf der kieler Zulassungsstelle. Da kennt man mich ja schon, also gehen wir kein Risiko ein und laufen um 7.15 Uhr direkt in unseren 70er Outfits ein.

Auch wenn die gezo-gene Wartenummer nicht einmal im Ansatz etwas mit der stagnierenden Aufruftafel zu tun zu haben scheint, werden wir irgendwann gegen 8.00 Uhr in ein anonymes Hinterzimmerchen gebeten. Und halten kurz darauf die entspannende Erlaubnis in der Hand, den KaSi 5 Tage lang versichert und zugelassen bewegen zu dürfen. Die erste von 42 Hürden auf dieser Reise ist genommen.



Uiiii das kann dauern!

Prägen Sie sich diese Nummer ein. Damals ein Wunschkennzeichen, heute ein Wunschkennzeichen. Papa Kalle favorisierte 1973 die Anfangsbuchstaben seiner Vornamen auf der Blechtafel, und um möglichst authentisch zu sein nehmen wir zwei eben solche Schilder mit. So. Krawatten sitzen, die



Damals eine Wunschnummer...

Synthetik-Hemden spannen ein wenig um den alternden Oberkörper und die Stoffhosen geben allen wichtigen Organen Luft zum Atmen. Dicke neue Retro-Jacken für schlechtes Wetter und einen ganzen Haufen Zeugs aus der damaligen Zeit lagern im riesigen Kofferraum der NSU-Entwicklung. Der Tank ist voll. Ich denke, es kann losgehen. Gentlemen, start your engine.

Strecke machen. Per Mail teilte man mir seitens des Stüterhofs mit, dass wir bis 19.00 Uhr heute Abend noch warmes Essen bekommen könnten - und für das warme Essen ist der Pfälzer Wald immerhin berühmt berüchtigt. Jetzt ist es 9.00 Uhr. Die Zeit da-



Die Verrückten auf der Straße

kein Benzin leckt. Nur ein grüner Schlips hängt gefährlich weit in den Motorraum. Mit dem Klassiker "Jetzt helfe ich mir selbst" sind die Gemisch-Schrauben des Solex-Doppelvergassers zügig lokalisiert. Mutig ein wenig hier gedreht, optimistisch ein wenig da geschraubt, leidlich den Rundlauf für ausreichend befunden - und weiter Strecke machen.

zwischen sollte für 700 Kilometer ausreichend sein, zumal Petrus sich von seiner besten Seite zeigt und die goldene Oktobersonne über die bunten Bäume zaubert. Ganz wichtig: Nicht bremsen. Die vorderen Bremsättel sind leidlich gangbar gemacht, aber irgendwie steckt noch Luft in den Leitungen der hinteren Trommelbremsen. Passiv fahren und nur zart dosiert die Handbremse einsetzen spart Benzin und ist bei schwachem Verkehrsaufkommen kein Problem, meistens.

Ihr schönstes, passiv bremsbefreites Dahingleiten ist jäh vorbei, wenn Sie vor einer Baustelle ein Stauende überrascht! Örg tritt mit Schweißperlen auf der Stirn erstmalig beherzt in die Eisen, was der KaSi auch mit guter Verzögerung quittiert. Nur, jetzt ist sie wieder fest, die hintere Trommelbremse. Es rubbelt und schubbert, es verzögert und erhitzt. Wir müssen einen weiteren Boxenstop einlegen.

Nach dem Ablassen einer nennenswerten Menge heißer, zischender Luft aus dem rechten hinteren Ent-



Jetzt hilft er sich selbst

Was riecht denn da? Ist das nicht verbranntes Gummi? Vernimmt die zwischen den Koteletten sitzende Retro-Nase nicht irgendwie einen Hauch Benzin? Schon kurz hinter dem Elbtunnel sind wir uns nicht mehr so sicher. Es gibt

diese Faustregel, die besagt, dass beunruhigende Gerüche im eigenen Auto fast immer von einem vorausfahrenden Fahrzeug kommen. Aber wer vertraut schon gern Faustregeln? Außerdem dreht das Triebwerk im mittleren Drehzahlbereich ein wenig müde, schauen wir demnach auf dem Rastplatz einmal unter die Motorhaube. Alles ist gut, kein Gummi brennt,



Das war so nicht geplant



Immer die Contenance wahren

lüftungsventil bin ich trotz Staatsexamen in der Schulphysik wieder ein wenig weiter und schwöre mir darüber hinaus, nach unserer Tour die gesamte Bremsanlage durch Neuteile zu ersetzen. Ein paar Hammerschläge auf die mürrisch tickenden Brems-trommeln, und der Wagen ist wieder frei. Die Vergan-



genheit ruft laut. Es kann weiter gehen. Strecke machen.

Straßenkarten von 1973 – geht auch.



Wo müssen wir eigentlich lang? Immer nach Süden. Die A7 heißt in unserer Straßenkarte von 1971 noch A10 und führt uns über Hamburg, Hannover, Kassel und Göttingen auf die A5 nach Frankfurt. Auf meine Lisa, also mein Navi, haben wir bewusst verzichtet. Der Pfälzer Wald wird sich auch so finden lassen, oder? Damals ging das doch auch... Die goldene Nachmittagssonne wabert durch die gewächshausgroßen Fensterflächen, unsere Acrylhemden saugen nicht ein einziges Schweißmolekül auf und meine

Finger pochen innerlich dumpf, getränkt und entwässert mit hygroskopischer Bremsflüssigkeit. Die Zeit läuft irgendwie weiter. Da die Batterien für unseren holzverleimten Cassettenrecorder die Mitarbeit verweigern, singen wir selbst. Bekannte Melodien aus Funk und Fernsehen. Smash-Hits von Dschinghis Khan, Udo Jürgens und Vicky Leandros. Die Texte kennt man irgendwie. Und wehe, es fällt etwas in den Fußraum! Oder man will womöglich die Sonnenbrille aus dem Handschuhfach holen! Nein. Die fest eingestellten und weder auf- noch abrollbaren Gurte machen ein Lösen des Oberkörpers von der Sitzlehne immer wieder unmöglich! Argh.

Deutschland freut sich. Kaum ein uns überholendes Auto, in dem nicht lachende und winkende Menschen sitzen. Einige machen Fotos, andere gucken ungläubig und lassen sich hinter uns zurück fallen, um uns noch einmal überholen zu können. Wieder andere strecken den Daumen hoch. Sehen sie in uns den Ausbruch aus der Spießigkeit, das Symbol für einen gelebten Traum? Halten sie uns für hochbezahlte Schauspieler? Egal. Hauptsache, sie sind fröhlich...

Als die rote und die orange Plastik-Thermoskanne beim besten Willen keinen Kaffee mehr hergeben wollen, satteln Örg und ich auf klassische Nuschis um. Brausepulveroblaten, Cola-Lutscher, Kaugummikugeln von Hitschler, Kinderschokolade und dazu Caprisonne. Momentan noch ohne die Koteletten, gedulden Sie sich bitte bis morgen. Das Leben kann so schön sein. Auch wenn ich meinen Gleichstands-1:1 Fußbremsen-Ausgleichs-Bremsen hinlegen muss, der uns wie gehabt auf den nächsten Rastplatz bugsiiert. Nun wissen wir ja, woran wir drehen und mit dem Hammer klopfen müssen.

Capri Sonne. Immer noch unfassbar süß und herrlich eklig



Aus der Sicht eines Tachos





Gruppenpinkeln im Sonnenuntergang

Wie ein Wrack bei einem nächtlichen Tauchgang er-
scheint in einer Linkskurve
matt beleuchtet das erlösende
Schild. Wir sind da! Es ist fast
19.30 Uhr, und es macht sich
eine gewisse Nervosität in
mir breit. Was erkenne ich
wieder? Wie sieht die Pen-
sion, in der ich als 3 bis 7-
jähriger Oster- und
Herbstferien verbrachte, jetzt
aus? Wir poltern durch das
mir noch gut bekannte Ma-
schendraht-Tor (damals mit
einem roten Katzenauge
dran), und der Wald reißt auf
zu einer großen Lichtung mit
ein paar Häusern mitten
drin. Hier ist es gewesen.

Hier haben wir damals gewohnt. Hier fand der letzte
gemeinsame Familienurlaub 1979 ein jähes Ende.

Als die Abendsonne sich über Frankfurts Banken-
viertel senkt und die Caprisonne wieder raus will,
zeigt sich, dass 100 Stundenkilometer eine ver-
meintlich gute Reisegeschwindigkeit sind. Man
fährt entspannt, allerdings kommt man nicht wirk-
lich gut voran. Soweit in Sachen Strecke machen.
Auf Höhe von Kaiserslautern verlassen wir karto-
graphiertes Gebiet, werfen den alten Atlas auf den
Rücksitz und vertrauen den Märchen des ausge-
druckten google-maps Routenplaners. Das ist also
der Pfälzer Wald. Eine Menge bunte Bäume, und das
Licht verschwindet langsam dahinter. Hätte ich die
richtige Telefonnummer gespeichert, hätte ich beim
Landhotel Schoner bescheid sagen können, dass es
später wird. Aber nein. Ich entschuldige mich bei
dem perplexen fremden Mann am anderen Ende der
Leitung für meinen Zahlendreher, und wir fahren
weiter ins Ungewisse. Ohne Karte, nur nach Gefühl.
Ein fast schon weibliches Vorgehen. Und eine Lei-

Willkommen in einer anderen Welt



Verdammt, hier liegt seit damals ein Teil der Ge-
schichte meines Lebens. Gänsehaut überspannt mei-
nen ganzen Körper.

Eva Schoner, 28, hat den Laden hier übernommen.
Anders als der K70 ist sie Baujahr 1980 und kann
sich demnach nicht mehr an uns erinnern. Ihre
Mutter sehr wohl, die uns mit stechendem Blick
mitteilt, dass sie schon viel früher mit unserer An-
kunft gerechnet hätte! "Äh, die Telefonnummer
war..." ach, egal. Wir bekommen eine phantastische
Brotzeit mit hausgemachter Leberwurst, Schwarten-
magen (klingt schlimm,
ist köstlich!), Schinken
und frischem Holzofen-
brot. Dazu ein oder fünf
prickelnde Bischoff Pil-
sener... Wir sind tatsäch-



Sie haben Ihr Ziel erreicht...

tung ist das ja im Zeitalter der Mobiltelefone auch
gar nicht. Alles wird gut. Ich bin unruhig und habe
Hunger.

Jenseits der Kommunikation





lich angekommen! Die Gedanken in meinem Kopf aber noch nicht. Die kreisen noch.

Wie weit draußen von allem in dieser Welt genau der Stüterhof ist, manifestiert sich in dem absoluten nicht-Vorhandensein eines Handynetzes. Keine Chance. Über ein WLAN oder DSL reden wir hier ohnehin nicht. Wie soll ich denn da bloggen???

Ein Stück den alten Feldweg hoch, so sagt Eva uns, hätte man wieder Empfang. Das probieren der Örg und ich gleich aus, und tatsächlich, wir bekommen eine spärliche Gelegenheit, ein paar Nachrichten und Wortfetzen loszuwerden. Die beunruhigten Zweifler und ein lieber Mensch in Hamburg, der mir erstaunlich schnell ans Herz wächst, sind informiert. Und jetzt ab ins Bett.

"Ich hab aus den alten Unterlagen rausgefunden, welches Zimmer ihr damals hattet, es war immer das gleiche..." Zimmer Nummer 3. Damals hieß es anders, aber es ist tatsächlich genau das Zimmer, in dem meine Mama und mein Papa damals gewohnt haben. Genau hier! Im Treppenhaus riecht es mit Si-



cherheit noch wie früher, ein warmer, bäuerlicher Geruch, der irgendwie Gemütlichkeit und das Vorhandensein von Tieren verspricht. Die Balkonecke da draußen und der Blick über die damals verschneiten Weiden auf den Wald sind mit den alten Fotos aus dem mitgebrachten Album identisch. Das überfordert mich alles ein bisschen. Örg und Sandmann fallen, angeschiggert von dem einen oder anderen Bischhoff-Premium-Pils, ermattet in das große bequeme Bett. Was für ein Tag. Was für Fotos. Was für große Emotionen im kleinen Herzen eines global gesehen völlig unwichtigen Lebens. Morgen kommt der Auto Bild Fotograf, dann wollen wir der Vergangenheit einmal visuell auf den Pelz rücken.

Nächstes Mal folgt der DIENSTAG...



Gute Nacht John Boy. Gute Nacht Jim Bob.



1. Internationaler K70 CLUB e.V.



Protokoll der Jahreshauptversammlung 2013

Am 7.9.2013 in Emmen, NL

1. Der erste Vorsitzende Ingo Menker eröffnet die Versammlung um 18 Uhr und begrüßt die Anwesenden. Von den anwesenden Personen sind 21 stimmberechtigt. Die Versammlung ist beschlußfähig.
2. Der erste Vorsitzende Ingo Menker berichtet über die Veranstaltungen im Jahr 2013. Auch auf internationaler Ebene haben sich K70 Liebhaber gemeldet und suchen den Kontakt zum Club. Rudi Boomgaren hat div. Ersatzteile nachfertigen lassen, wie zu Beispiel: Kolben, Gaszüge, Kupplungszüge und Kopfdichtungen. Die Nachfertigung der Bremscheiben war auch erfolgreich und sind ab sofort bei Mario Thimm in ausreichender Stückzahl vorhanden. Die Bremscheiben werden für Clubmitglieder zu einem Sonderpreis bis zum 31.12.2013 zu 99€ je Stück angeboten.
3. Der Kassenwart Andre Marquardt berichtet über den derzeitigen Mitgliederstand, 5 Austritte und 6 Eintritte. Er erklärt den Kassenstand. Dieses Jahr übersteigen die Ausgaben die Einnahmen. Die Ausgaben wurden in der Hauptsache durch die Nachfertigungen verursacht. Weitere Ausgaben werden erläutert. Die Kassenprüfer Fred Hasselmann und Waldemar Müller bescheinigen dem Kassenwart eine korrekte Buchführung. Eine Anmerkung der Kassenprüfer sollte erwähnt werden, der besseren Nachvollziehbarkeit sollten die Clubmitglieder bei Überweisungen den Verwendungszweck oder die Belegnummer mit der Überweisung angeben. Dieses Vorgehen würde die Buchführung und Kassenprüfung erheblich erleichtern.
4. Der Vorstand wird mit 16 Stimmen entlastet. Die anwesenden 5 Vorstandsmitglieder stimmten nicht mit.
5. Der Vorstand wurde in der jetzigen Besetzung bestätigt, die Kassenprüfer übernehmen das Amt auch für 2014.

1. Vorsitzender : Ingo Menker	2. Vorsitzender : Andreas Kernke
3. Vorsitzender : Mario Thimm	4. Vorsitzender : Peter Rodenberg
5. Vorsitzender : Andre Marquardt	
Kassenprüfer : Fred Haselmann	Waldemar Müller
6. Es wurde gefragt, wo das nächste Pfingsttreffen stattfindet. In der Versammlung wird durch Markus Retz und Peter Rodenberg bekannt gegeben, dass 2014 das Treffen in der Eifel statt findet. Einzelheiten in der Januarausgabe der Clubzeitung.
7. Andreas Kernke stellt den Antrag, das Lager Weißbach aufzulösen. Dieses wird einstimmig verworfen. Die Richtlinie, dass erst 2/3 verbindliche Vorbestellung zur Nachfertigung, den Nachfertigungsauftrag auslösen, wird aus den Richtlinien raus genommen. Hintergrund: Die Nachfertigung der Bremscheiben durch den Club vorfinanziert. Es gibt noch kaum Altlagerbestände, jetzt muß der Club teilweise in Vorlage treten um Teile nachzufertigen. Diese erste Versammlung parallel zum Herbsttreffen des niederländischen K70 Club war eine Premiere. Die nächste JHV wird wahrscheinlich wieder zum Herbsttreffen stattfinden, weiteres wird noch bekannt gegeben. Die Einladungen zur JHV erfolgen per e-Mail oder schriftlich.
8. Peter Rodenberg gibt einen Ausblick über anstehende Nachfertigen. Aktuell wird ein Angebot zur Nachfertigung der Scheibengummis eingeholt. Ingo Menker hat einen größeren Satz Benzinpumpenmembranen aufgetan. An dem Problem der Vergaserflansche wird nach einer Lösung gesucht.

Der erste Vorsitzende schließt um 19 Uhr 15 den offiziellen Teil der JHV

Protokoll : Peter Rodenberg

1. Vorsitzender:

Ingo Menker

2. Vorsitzender:

Andreas Kernke



Für Anzeigenaufnahme (auch Nichtmitglieder):

Ingo Menker, Goethestr.19a, 46514 Schermbeck, Tel.: 02853/448037 eMail: ingo.menker@freenet.de

Bitte beachten: auch unter der Rubrik »Flohmarkt« auf unserer Club-Homepage www.k70-club.de sind Kleinanzeigen zu finden!

VW K70L in rot

Fahrzeug steht seit 1990 in einer Garage. Gute Restaurierungsbasis, gute Substanz, wenig Rost. Standschäden.

EZ 04/1973

60.000 km

90 PS



Preis VB 1.900,- EUR

78224 Singen

+49 (0)7731 42611

VW K70L in goldmetallic,

Das Fahrzeug befindet sich von seiner Erstzulassung im Familienbesitz. Es wird aus Altersgründen abgegeben. Blech- oder andere die Verkehrstauglichkeit betreffenden Arbeiten sind nicht erforderlich, siehe Hauptuntersuchung vom Mai 2013. Die Kilometerangabe ist geschätzt. Zum Fahrzeug gehört eine umfangreiche Ersatzteilsammlung einschließlich Ersatzmotor. Insgesamt befindet sich das Fahrzeug in einwandfreiem Urzustand. Die Innenausstattung ist in Kunstleder und ohne jede Beschädigung. Das Fahrzeug ist bisher ohne jeden Unfall durch sein Leben gefahren. Die ganze Familie war Nichtraucher.

EZ 02/1973

200.000 km

75 PS



Preis VB 3.000,- EUR

21391 Lüneburg

+49 (0)4131 63358

ruediger26546@gmail.com

VW K70L in weiss mit rotem Interieur



EZ 10/1972

75.200 km

55 kW (75 PS)

Preis VB 3.500,- EUR

38518 Gifhorn,

Tel.: +49 (0)152 34365055

VW K70L in beige/rot



EZ 01/1973

79.400 km

55 kW (75 PS)

Preis VB 3.900,- EUR

27755 Delmenhorst

+49 (0)178 1742022



Die Stadt Wolfsburg wird 75 Jahre alt

von Fred Hasselmann



Ein Norweger

Wie war das noch - ohne Einbeck gäbe es kein Bockbier - auch nicht im Mai. Und ohne VW gäbe es wohl auch kein Wolfsburg - zumindest nicht in dieser Form.

Der Käfer Club Wolfsburg hat die Fahne zum Anlaß



begleitete ich ihn und die Familie.

Sonntag, 30. Juni: der Sektionsleiter des K70-Club ist im Urlaub - also geht es um 8.45 Uhr mit Harry und Lydia los, die mich abholen, da mein K70 ja seit 2005 „schläft“. Auf der Fahrt nach Wolfsburg sammeln wir noch Marco ein.



Marco beim seltenen Santana von Willi aus Essen

Wolfsburg ist relativ schnell erreicht und Harry macht schon mal eine „Stadtrundfahrt“, dann erfahren wir von Manni Sobiella wo die Ansammlung der Fahrzeuge sich aufbaut. Um 10.55 Uhr sind wir dort - leider ist um 11.00 Uhr Anmeldeschluß für die Teilnehmer des Konvois. Manni ist angemeldet, baut sich auf und auch uns gelingt es, in den Konvoi einzuschleusen.



Manni aus Celle

Danach erleben wir ein tolles Spektakel. Die Menschen der Stadt Wolfsburg säumen Straßenränder, Brücken, Balkone und Vorgärten. Manche machen sogar Brot-



Auch im Konvoi ein K70 aus WOB

zeit oder Picknick. Auch ein Sektfrühstück ist zu sehen und alle winken. Die Strecke ist so ausgearbeitet, dass einem früher gestartete Fahrzeuge wieder entgegenkommen, wir Manni's K70 und einen weiteren K70 aus Wolfsburg (Anm. der Redaktion: das scheint das ehemalige Fahrzeug von Wilfried Ellinger aus Rosbach vor der Höhe zu sein!) zu sehen bekommen.

Marco und Harry waren „dabei“



Zu sehen gibt es Käfer, Karmann Ghia, 1500, 411, T1, T2, T3, Audi 100, Audi Quattro, VW 181, VW Iltis und natürlich drei K70. Der Konvoi endet schließlich auf dem VW Werksparkplatz TOR1 und es sind zusammen 584 Fahrzeuge. Der Rekord liegt allerdings bei 948 Fahrzeugen. Toll war es trotzdem. Vor allen Dingen, dass VW aus verschiedenen Ländern und Gesamtdeutschland dabei waren.

Manni, Lydia, Marco und Harry vor einem Scheunenfund-Scirocco beim Snack



Harry und Manni trafen sogar noch einen norwegischen Journalisten der mit einem Classic Car Golf am Konvoi teilgenommen hatte. Dann ging es zurück und wir ließen den Tag bei Kaffee und Kuchen ausklingen.

WOLFSBURG

75 Jahre
24. - 30. Juni 2013

Das Treffen.

er und Golf-Modelle. Beim Autokorso durch die
Fotos: regios24/Helge Landmann/Lars Landmann/Anja Weber

Auf der Sportb
ein großes Pro

wob75.de