

1. Internationaler
K70 CLUB-POST

Mitgliedermagazin



PETER PLECHINGER:
VON 1972 BIS 2006 NUR K70
GEFAHREN (TEIL 3) **Seite 7**



AQUONI UND WENN
ER NICHT GESUNKEN IST...
(TEIL 2) **Seite 17**



IMPRESSUM

VORSTAND

1. VORSITZENDER, INTERNATIONALE KONTAKTE

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

2. VORSITZENDER

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

3. VORSITZENDER, KOMMISSIONIERUNG TEILEPOOL

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

TEILEPOOL
zu erreichen unter
eMail: k70@teilethimm.de
oder per Telefon:
01 72/38 55 40 2

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

Peter Rodenberg
Waldstraße 13 • 56204 Hillscheid
Telefon: +49 (0) 16 3/39 33 31 9 • eMail: peter@rodenberg.name

REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

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

VERSAND

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

DRUCK

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

jeweils: 1. Ausg. am 1. November, 2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

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

Wir sind Mitglied im



BANKVERBINDUNG 1. INT. K 70 CLUB E.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)
Kontonummer: 50 54 43 73 00
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

MITGLIEDERKONTAKT:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND:

Rabobank
Rekeningsnummer
NL26RABO0104449284
Kontoinhaber: P.R. Hasper

TITELFOTOCOLLAGE: ANDREAS KERNKE - DÜSTERE HERBSTSTIMMUNG MIT K 70 UND BURG ELTZ

RÜCKSEITE: PFINGSTTREFFEN HEIDE/SCHLESWIG-HOLSTEIN, 2005

EIN ZEITLOSES HOBBY ODER: ES KANN UNS SOWAS VON EGAL SEIN.

TEXT: INGO MENKER

hat) können wir konsterniert, amüsiert oder wie auch immer, als Unbeteiligte von außen betrachten.

Wenn wir uns dann noch überlegen, was von den anderen durch die Medien gespülten (angeblichen) Problemen und Problemchen uns wirklich unmittelbar selber betrifft, dann können wir zutiefst beruhigt feststellen, daß keine Notwendigkeit besteht, sich zu ängstigen oder unwohl zu fühlen.

Im Ernst jetzt, wenn ich überlege, wie lange es uns schon gibt und vor allem, wie lange wir schon zusammen unser Hobby betreiben, und das dann damit

vergleiche, was sich in der Zeit in der Welt getan hat, dann können wir uns als Inbegriff der Zeitlosigkeit betrachten. Oder als „aus der Zeit gefallen“. Der Ausdruck ist meistens zwar negativ gemeint, aber genaugenommen ist es doch eine gute Sache. Was gibt es Angenehmeres, als festzustellen, daß einem Aufregungen und Aufgeregtheiten vollkommen egal sein können?

Vielleicht ist an diesen philosophischen Betrachtungen die Hitze schuld. Jetzt -Ende August- habe ich bei Tagestemperaturen von über 30 Grad meinen K 70 seit Wochen nicht mehr hervorgeholt. Nicht nur, um die empfindlichen, nicht wiederbeschaffbaren Polsterbezüge vor der UV-Einstrahlung zu schützen, sondern einfach, weil es zu heiß ist. Es macht einfach keinen Spaß, bei diesem Wetter Veranstaltungen zu besuchen.

Zu guter Letzt können wir noch eine frohe Kunde verbreiten: Wie es aussieht, scheint es nach Jahren des Hängens und Würgens jetzt endlich mit der Nachfertigung der Frontscheibendichtungen, womöglich auch der Heckscheibendichtungen, geklappt zu haben! Mario wird Euch bald Details mitteilen können, aber es ist so, daß die Nullserien-Dichtungen produziert, von Mario ausprobiert und für gut befunden wurden.

Das ist jedenfalls mein aktueller Kenntnisstand. Ich möchte nicht zuviel versprechen, dafür gab es zuviele Rückschläge bei dieser ganzen, sich über Jahre hinziehenden Aktion, aber Tatsache ist, daß neu produzierte Dichtungen zumindest existieren. Das ist schon mal etwas, so weit waren wir noch nie. Da wollen wir das Beste hoffen.

2
3
4
5
6
7
13
15
17
21
23
25

IMPRESSUM

EDITORIAL
Das dritte Wort

AMTLICHES
Einladung zur JHV 2018

NEWS AUS DEM TEILEPOOL
Neuregelung bei Ersatzteilbestellungen

Thema Scheibendichtungen

ALTE ZEITEN
Peter Plechinger: Von 1972 bis 2006 nur K 70 als Alltagsfahrzeug gefahren Teil 3

UNTERWEGS
Oldtimertreffen Hermannsburg

REPARATUR
Lichtschalterproblematik

UNGLAUBLICHE GESCHICHTEN
AQUONI - Und wenn er nicht gesunken ist... Teil 2

ZUKUNFT
Problem? Emissionen bei über 30 Jahre alten Fahrzeugen

AUS DEM URLAUB
Polnisches Museum

GANZ PRIVATES ANLIEGEN
Schnelle, kurzfristige Informationen erwünscht



Das sind so die Gedanken, die ich habe, wenn ich die aktuellen Nachrichtenmeldungen, erst recht die zu den ganzen verkehr- und automobilbezogenen Themen lese.

Vielleicht hat man als Oldtimerfan, der sich für moderne Autos überhaupt nicht interessiert, eine völlig verzerrte Wahrnehmung, aber der ganzen medialen Hysterie über die Abgasthematik stehe ich verständnis- bis fassungslos gegenüber. Es ist mir unverständlich, wie Verstöße gegen -neutral bei Licht betrachtet- willkürlich gewählte Grenzwerte als Untergang Deutschlands, ach des ganzen Weltklimas, herbeigeredet werden. Dabei ist die Luft in Deutschland so sauber wie niemals zuvor. Es will sich offenbar niemand an die Verhältnisse im Ruhrgebiet in den 60er und 70er Jahren oder in der DDR erinnern. Stattdessen wird eine groteske Hysterie sondergleichen veranstaltet.

Wenn wir Oldtimerfans unsere Situation ebenfalls neutral und bei Licht betrachten, dann können wir erkennen, daß uns diese ganzen Aufgeregtheiten vollkommen egal sein können. Nichts davon betrifft uns. Nicht nur, daß uns das H-Kennzeichen -was auch nicht in Gefahr ist, wie wir via DEUVET immer wieder aus der Politik hören (dafür sind Oldtimer zu wenig und zu unwichtig)- schützt, sondern auch von der Sache her haben wir mit nichts davon zu schaffen. All das ganze Gewürge mit Computer-Software (wo außer auf der Tachoplatine gibt es beim K 70 Elektronik?), manipulierten Abgaseinrichtungen (der K 70 hat erst gar keine) und Updates und Nachbesserungen durch Vertragswerkstätten (die wissen doch noch nicht einmal, daß es unser Auto überhaupt jemals gegeben



Mario Thimm
Vorstandsmitglied des 1. Int. K 70-Club e.V.
Kuckucksheide 10
29308 Winsen (Aller)
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05
eMail: auto@teilethimm.de

Winsen, 20.8.2018

Einladung zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des 1. Internationalen K 70 Club e.V.

Die Versammlung findet am
6. Oktober 2018 um 17.00 Uhr im
HOTEL SCIROCCO,
Kirchbaunaerstraße 1,
34225 Baunatal bei Kassel,
Telefon: + 49 (0)561 – 9497-0

Tagesordnung

- Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Bericht des Vorstands
- Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Wahl
- Veranstaltungen
- Anträge
- Verschiedenes

Wir bitten zwei Wochen im Voraus dem Vorstand eine Info bei Teilnahme zu geben, damit das Gasthaus auch etwas im Voraus planen kann, Danke.

Falls Anträge gestellt werden, bitte diese Anträge form- und fristgerecht dem Vorstand zukommen lassen.

Mitglied des Vorstands

Mario Thimm

(auch ohne Unterschrift rechtsverbindlich)



WICHTIGE INFORMATIONEN ZUM ERSATZTEILPOOL

TEXT: MARIO THIMM, FOTO: (OBEN) INTERNET, (UNTEN) ANDREAS KERNKE

Diebe Clubmitglieder,
aus gegebenem Anlass möchte ich nunmehr Eure Ersatzteilbestellungen wie folgt erhalten:

1. und liebste Möglichkeit per E-Mail an: k70@teilethimm.de
2. Möglichkeit per WhatsApp auf mein Handy: 0172/3855402 (sinnvoll bei Teilfotos)
3. Möglichkeit per Telefon: 05143/666116, jedoch nicht so gerne, da es den normalen Geschäftsbetrieb am meisten stört.

Ich bitte euch alle, die noch eine offene Bestellung beim Club (bei Peter oder mir) haben, diese noch einmal an mich zu senden, damit ich diese der Reihe nach abarbeiten kann.

Bitte gebt auch immer die entsprechende Fahrgestellnummer des K 70 mit an.

Peter Rodenberg ist nicht mehr für die Bestellungen zuständig, jedoch weiterhin Ansprechpartner bei technischen Fragen. //



THEMA SCHEIBENDICHTUNGEN



Zunächst nur eine Fotomontage... aber: so könnte/wird die Dichtung wohl aussehen.

TEXT: MARIO THIMM, FOTOS: INTERNET

Hier zeichnet sich nun ein Fortschritt ab:

Der Prototyp der Frontscheibendichtung wurde nun von mir **verbaut und erfolgreich getestet**. Somit habe ich die **Freigabe für die Produktion dieser Dichtungen an Volkswagen erteilt**.

Auf die Heckscheibendichtung warte ich noch.

Liebe K 70-Teilepool Grüße

Euer Mario

//



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

Teil 3



Auf der Fahrt zur Adria in den Tauern 1987 mit K 70 Nr. 2

TEXT & FOTOS: PETER PLECHINGER

Einmal im Winter in Wien vereiste der Vergaser an einem frühen Wintermorgen. Das geht dann nur mehr nach Abschleppen und Aufwärmen in einer Garage oder Werkstatt wieder weg.

Ein angenehmes Fahrzeug die Nr. 2, bescheiden und sympathisch mit seiner hellgrauen Inneneinrichtung. Ein undicht gewordener Hauptbremszylinder musste natürlich

erneuert werden (peinlicherweise passierte es gerade meiner Frau, als sie unterwegs auf der slowenischen Autobahn beim Bremsen plötzlich ins Leere trat...); seltsam nur, dass das Kontrolllicht für den Bremsflüssigkeitspegel nicht aufgeleuchtet hatte, um sie zu warnen. Nach der Reparatur funktionierte es nämlich wieder einwandfrei. Nach zwei Jahren war aber noch das „nervende“ Kupplungs-Drucklager zu erneuern, am K 70 bekanntermaßen eine relativ einfache Sache für einen Hobbyschrauber.



Langlaufen im Allgäu 1988



ALTE ZEITEN

Irgendwann Monate später hatte der Wagen in der Stadt mit laufendem Motor einen Antriebs-Ausfall. Ich vermutete den Bruch einer Halbachse und war deshalb der Meinung, dass „der Mohr mit 400,- DM Anschaffungskosten seine Schuldigkeit getan habe“, denn mittlerweile hatte ich schon meinen dritten K 70, diesmal einen LS gekauft, einen moosgrünen 100 PS mit nur 60.000 km Laufleistung aus erster Hand in sehr gutem Zustand. Da wartete ich schon auf dessen „Countdown“. K 70 Nr. 2 wurde deshalb ohne weitere Überprüfung auf den Schrottplatz gefahren.

Erst Jahre später erinnerte ich mich, dass es keinerlei Geräusche bei dem Antriebsausfall gegeben hatte und mir womöglich deshalb eher bei der Kupplungs-Drucklagerreparatur ein verhängnisvoller Flüchtigkeitsfehler unterlaufen war: das notwendige satte Einrasten des Sicherungsringes in die Nut der Haupttriebwellen hatte ich nicht überprüft. Letztere war deshalb womöglich gegen Vertikalbewegungen ungesichert geblieben und konnte sich so ungehindert mit der Zeit über die Kupplungs-Betätigung ins Getriebe zurückdrängen lassen, wonach der Motor seine Verbindung zum Antrieb natürlich auch verliert! So gesehen schade um ein Auto, das vielleicht nur aus Unachtsamkeit verloren ging.

Stieg man damals von einem K 70 mit 75 PS in einen LS mit 100 PS um, musste man sich ganz schön umgewöhnen! Das Wichtigste und Erfreulichste war endlich wieder eine „normale“ Hupenbedienung. Da wusste man plötzlich auch, dass man in einem VW saß, denn unübersehbar war das Wolfsburger Logo eingepreßt. Auch die Sitze waren von den Konkur-

renten im eigenen Laden, mit eindeutig besserem Seitenhalt. Den brauchte man auch, wenn man das Auto sportlich fahren wollte indem man das deutlich bessere Drehmoment im unteren Drehzahlbereich nutzte. Auch die Fahrwerksabstimmung war deutlich straffer und damit insbesondere die Schwankungen in S-Kurven auf ein erträgliches Maß reduziert. Dafür mochte der Motor Drehzahlen oberhalb von 4500 Touren eher nicht mehr (bei jedem zweiten K 70 treten häufig auch schon ab etwa 3000 Touren besonders im 4. Gang sehr störende Resonanzgeräusche am Schalthebel auf); dazu wurde auch der Geräuschpegel zu unangenehm im Vergleich zum 90 PS Motor mit seinem runderen Drehgeräusch. Fazit: man konnte, wenn man es eilig hatte, die Beschleunigung besser nutzen, während Spitzengeschwindigkeiten eher gemieden wurden. Undenkbar, den LS auch einmal bergab laut Tacho bis zu 190 km auf der



1996 - Die „höchste Klasse“ der K 70-Ära



ALTE ZEITEN

Autobahn hinuntersausen zu lassen, wie es mit meinem ersten 90 PS - K 70 1972 mit der langen Getriebeüberset-

dem ersten Motor, dessen Zylinderkopfdichtung plötzlich mehrmals hintereinander kaputt ging, obwohl dem Motor

2008 - K 70 LS am Gaisberg/Salzburg mit Blick auf Tennengebirge und Salzach-Alpeneinschnitt



zung durchaus möglich war.

Im Sommer führte aber bei solchen Drehmomenten die Standard-Reifendimension besonders auf glattem Asphalt in jeder Kurve zu unerträglicher Geräuschbelastung, eine Zumutung für die Insassen und erst recht eine für jeden sich im Hörbereich befindlichen Fußgänger. Dies bewog mich dann bald zum Umstieg auf die Reifendimension 185/70R mit Stahlfelgen 5Jx14. Das ergab für dieses Fahrgestell eine viel bessere Abstimmung und stabileres Fahrverhalten. Die Motor-Betriebsgeräusche konnten mittels selbstklebender Dämmmatten für die Motorhaube wenigstens ein wenig reduziert werden.

Mit diesem Reisewagen war es durchaus auch eine Freude, große Reisen mit relativ hohem Durchschnittstempo zu unternehmen. Er wurde fortan nur mehr während der schönen Jahreszeiten gefahren, und die Karosserie (Fertan-behandelt) und der Lack „dankten es mir“ mit großer Haltbarkeit. Ich stieg natürlich auch auf ein Saisonkennzeichen April-Oktober um.

Pech hatte ich bei knappen 100.000 km Fahrleistung mit

selbst nichts fehlte. Erst nach dem Austausch des Motors (es kam wieder ein 100 PS-Motor hinein) kam der Fehler zutage, denn die ebenfalls beim Umbau übernommene Zündanlage bewirkte sofortiges Aussetzen desselben Zylinders: es war ein defekter Kerzenstecker, der sich zufällig bei Nacht mit Funken-Überschlägen verriet, während ich im ersten Motor aufgetretene Zylinder-Aussetzer immer der (anfänglich sicher noch nicht) defekten Zylinderkopfdichtung ankreidete...

Für die Winterzeit bzw. als Alltagswagen für die Versicherung kaufte ich einen besonders schön erhaltenen marathonsblauen K 70 mit 75 PS, Bj. Herbst 72. Ein Unfallwagen, dessen Heck erneuert werden musste. Mein vierter K 70. Sehr schön die Harmonie der kaum abgenutzten dunkelblauen Kunstleder-Inneneinrichtung mit der Außenlackierung. Aber als Sammlerstück kam er wegen des Unfalls natürlich nicht in Frage.

Der Motor hatte nur 63.000 km auf dem Tacho und war so ausgezeichnet zu fahren, dass er deutlich mehr als 75 PS gehabt haben musste. Es soll ja oft größere Streuungen bei den Motorleistungen gegeben haben. Mir sollte es recht



1998 - K 70 Nr 4 in Ulm

sein, wenn ich diesmal eine spritzigere Variante vor der Verschrottung rettete.

Dieser K 70 hatte natürlich wieder die eher komfortable Fahrgestell-Abstimmung. Auch er bekam die gleiche Bereifung wie mein LS, mit Alu-Fuchsfelgen. Der vierte, unfallreparierte K 70 wurde zum „Schlechtwetter“-Auto bestimmt

und der LS zum reinen Ausflugswagen „erhoben“ (ganz nach Original-Reklameslogan von VW 1972). So konnte ich den LS bis heute leichter voll fahrbereit erhalten und mit dem letzten Motor auch relativ sparsam fahren: 9-9,5 l im Schnitt.

Da wäre er fast noch mit heutigen Limousinen, die ähnli-

2009 - Der „Ausflugs- und Aussichtswagen“ in Salzburg (im Hintergrund Untersberg und Hohenstaufen)





2006 - Salzkammergut-Rundfahrt

ches Transportvolumen anbieten, konkurrenzfähig. Wo bleibt – zugegebenermaßen neben dem KAT als kalifornische Idee - unser Fortschritt 45 Jahre später???

(Peter Hofbauer – mein ehemaliger Schulkollege - träumt als vehementer Republikaner in Michigan noch immer von seinem jahrzehntelangen Entwicklungschild ECO-Motor – ganz ohne Gedanken an die Umwelt - als Diesel-Rettungsanker der Welt, aber nur die Chinesen sollten dafür gerade ein LKW-Werk in China fertigstellen, in USA und bei VW gibt's nach wie vor kein Interesse dran)

Nun steht mein LS seit 1 ½ Jahren in einem privaten Automuseum südlich von Traunstein. Nach fast 100.000 km schöner Urlaubsfahrten im Süden hat er sich „den Ruhestand“ wohl verdient. Ich kann ihn sogar besuchen...

Mitte der 90-er Jahre, als ich gerade einen Bekannten mit meinem vierten K 70 besuchte, sprach mich ein Mann an, ob ich nicht Interesse an einem weiteren K 70 hätte, den er verkaufen wollte. Ich lehnte dankend ab, denn ich hatte mit den dritten und vierten Kasis meinen Bedarf gedeckt.

Er beharrte aber darauf, dass ich mir sein Fahrzeug doch

wenigstens ansehen sollte, es stünde in bloß 30 km Entfernung. Das konnte ich dann natürlich nicht mehr guten Gewissens ablehnen.

Eine Stunde später hatte ich meinen fünften K 70 erworben. Ich war überzeugt vom erstklassigen Zustand dieses 73-er Modells mit 90 PS und plausiblen 51.000 km am Tacho, nirgendwo auch nur allergeringster Rostansatz oder Defekte erkennbar. Seiner Verkaufs-Begründung, wegen eines akuten Rückenleidens soeben als Kraftfahrer arbeitslos geworden zu sein, glaubte ich. Wir einigten uns über den Preis und ich übergab ihm einen Teil meiner kürzlich erhaltenen Dienstjubiläums-Prämie. Damit war allen gedient und ich habe mir eine schöne Erinnerung an mein Firmenjubiläum bewahrt.

Das geschah vor über 23 Jahren, und so bleibe ich weiterhin glücklicher Besitzer dieses letzten Erinnerungsstücks, welches in früheren Zeiten ganz offensichtlich auch nur für Schönwetter-Ausflüge benutzt wurde. Dazu habe ich noch rechtzeitig eine komplette Edelstahl-Auspuffanlage aus Schweden besorgt, so dass neben allen schon prophylaktisch eingebauten Verbesserungen auch diese Sorge zukünftig entfällt. //



ALTE ZEITEN



1995 K 70 Nr. 4 im Altmühltal



2006 - Salzkammergut-Rundfahrt mit dem LS



2008 - Summer-time mit LS in Salzburg



2006 Salzkammergut-Rundfahrt, Ankunft am Wolfgangsee



2014 - mit dem LS am Fuschlsee



2011 - neben der Villa eines K 70 Entwicklers



2010 - K 70 in Lauerstellung



TEXT & FOTOS: MARIO THIMM

Alljährlich findet in Herrmannsburg schon fast traditionell ein Oldtimertreffen mit kleinem Teilemarkt und Unterhaltungsprogramm sowie einer Oldtimerausfahrt am Vortag statt.

Dieses Jahr lockte das herrliche Wetter auch mich mit meinem goldenen 72er aus dem Haus und so präsentier- te ich mal wieder den einzigen K 70 auf dem Treffen.

Als wir dort so standen oder saßen, vertieft in das eine oder andere Gespräch, trat eine Dame an mein Auto und

erzählte, daß sie und ihr bereits vor Jahren verstorbener Mann (von Beruf Kfz-Meister bei VW) auch einen K 70 im Landkreis Celle besessen haben. Es handelte sich um ein ehemaliges K 70 Taxi aus Lüneburg, welches sie Ende der Siebziger mit bereits 200.000 km erworben hatten.

Sie führen den Wagen bis 1987 und spulten an die 400.000 km auf den Tacho. Zwischendurch wurde der





Foto von 1987

Wagen mit einem schwarzen Streifen versehen. Danach hatte ihr Schwager aus Lüneburg noch einmal übernommen. Der Verbleib ist unbekannt. Auf meine Nachfrage, ob sie eventuell Bilder von dem Fahrzeug besäße, antwortete die Dame mit „Ja“. Hier präsentiere ich euch nun die mir von ihr zugesendeten Bilder:

Immer wieder schön, so eine Begegnung.

Euer Mario.

//

Farbe: RAL 1014 - Elfenbein



LICHTSCHALTERPROBLEMATIK

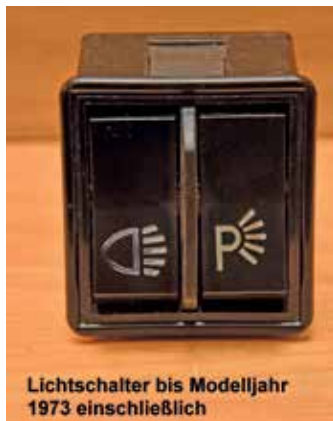
TEXT & FOTOS: DANIEL HENNINGS

In der letzten Ausgabe wurden einige Fotos von mir zum Thema Lichtschalter-Problematik zusammen mit einer kritischen Anmerkung der Redaktion abgedruckt, daß eher davon abzuraten sei, den Lichtschalter zu zerlegen bzw. zu reparieren. Diese Anmerkung rührte auch daher, daß der von mir zu den Fotos geschriebene Text nicht übermittelt worden war und das ganze etwas mißverständlich herüberkam. Deshalb nun dieser Nachtrag.

Die Aussage der Redaktion, Ungeübten könnten Federn und Kugeln beim Öffnen des Schalters entgegenfallen, ist allerdings falsch, denn im Lichtschalter befindet sich keines von beidem; und die inneren Kontaktplättchen sitzen i. d. R. fest genug. Selbstverständlich korrekt ist dagegen die Empfehlung der Nachrüstung von Entlastungsrelais. Doch die besten Relais nützen nichts, wenn der Lichtschalter selbst nicht in Ordnung ist und daher einer Instandsetzung bedarf. Daher hier also nochmal Schritt für Schritt die Reparaturanleitung:

Eines der (wenigen) problematischen Teile am K 70 ist der Lichtschalter für das Fahrlicht (kombiniert mit dem Parklichtschalter bis Modelljahr 1973 einschließlich). (Foto 1 und 2) Beim Fehlen eines Entlastungsrelais kann sich das Kunststoff-Innenleben des Schalters auf der Seite der Fahrlicht-Schalterwippe aufgrund des hohen, direkt über die Kontakte laufenden Stroms erwärmen und somit verformen, sodaß die Schaltwippe beim Bedienen z. B. klemmen kann oder der Kontakt nicht mehr richtig hergestellt wird, sodaß das Fahrlicht ausfällt.

Eine andere Ursache liegt auch häufig darin, daß der Schalter ggf. schon einmal früher zu Reparaturzwecken zerlegt wurde und beim Aufhebeln die Haltenasen auf der Unterseite (Foto 3) an- oder abgebrochen sind und hier notdürftig geklebt wurde – jedenfalls liegt



Lichtschalter bis Modelljahr 1973 einschließlich



Lichtschalter ab Modelljahr 1974 (Parklicht schaltet per Blinkerhebel)



abgebrochene Haltenasen durch unsachgemäßes Öffnen des Schalters



Daniel Hennings (Jg. 1982) ist seit 2015 Mitglied im 1. Internationalen K 70-Club e. V. und fährt einen K 70 LS von 1974.

die untere Platte mit den Kontaktfahnen nicht mehr fest am Schaltergehäuse an. Das führt dazu, daß die Kontaktfahnen keinen richtigen Kontakt mehr zu der verschiebbaren Kontaktplatte im Schalterinneren haben. Dies erkennt man daran, daß die Schaltwippe nur mit leicht oder gar nicht fühlbaren Stufen von „aus“ zu „Standlicht“ zu „Abblendlicht“ schaltet.

Einen anderen Gebrauchschatler als ganzes einzusetzen bringt jedenfalls nicht immer etwas, weil die Gebrauchschatler oft auch nicht in besserem Zustand sind. Entweder also einen neuen Schalter nehmen oder sich aus mehreren vorhandenen Gebrauchschaltern die gut erhaltenen Einzelteile zusammensuchen und entsprechend zusammenbauen.

Der vorhandene Schalter wird von hinten aus dem Armaturenbrett herausgedrückt und dann, nach Abziehen der Kabel, auf der Unterseite aufgehoben. Dabei einen schmalen Schlitzschraubendreher in die Spalten stecken und vorsichtig nach innen drücken (nicht nach außen – damit bricht man die Haltenasen ab!) (Foto 4). Hat man die Platte an einer Haltenase gelöst, die Platte festhalten und an der anderen Nase daneben ebenfalls lösen – die Platte hebt sich dann heraus. Auf der anderen Schalterseite entsprechend verfahren.



Schraubendreher vorsichtig in diese Richtung drücken

Sind die Kontaktfahnen auf der Platte schief (aufgrund von verformtem Plastik durch Wärme) (Foto 5), wenn möglich eine neue Platte mit ge-



← durch Wärmeeinwirkung auf den Kunststoff schief gewordene Kontaktfahne

rade sitzenden Fahnen nehmen. Die Kontaktfahnenplatte auf der Innenseite dann gut reinigen und mit Batteriepolfett sparsam neu schmieren (Foto 6). Dann die im Schalter liegende/n Kontaktplatte herausnehmen (vorher die Einbaulage merken!) und



nachsehen, ob insbesondere die Platte für die Fahrlichtkontakte auf ihrer Rückseite Verformungen durch Wärme aufweist (Foto 7). Falls ja, eine andere Kontaktplatte nehmen. Diese dann reinigen sowie ebenfalls mit Batteriepolfett sparsam schmieren. Ein Pünktchen Schmierfett schadet auch auf der Unterseite nichts, wo die Platte auf dem Kunststoff aufliegt.



Außerdem darauf achten, daß die nach oben weisenden Kontaktstifte auf der Platte mit ihren Enden alle in derselben Linie liegen (Foto 8). Hier kann häufig mal etwas verbogen sein, was ggf. auch zu Lichtausfall führt. Die Kontaktstifte müssen jedenfalls mit etwas Spannung auf der Kontaktfahnenplatte aufliegen können, sie dürfen also nicht zu flach nach oben stehen.



Anschließend wieder alles zusammenbauen. Die Kontaktfahnenplatte zuerst auf einer Seite ganz in die Haltenasen einführen, dann auf der anderen Seite mit sanftem Druck in die Haltenasen eindrücken (oder – besser – einen Schlitzschraubendreher zu Hilfe nehmen und die Haltenasen dabei sanft nach außen drücken).

Der Schalter sollte sich jetzt gut schalten lassen können, die Wippe sollte mit spürbaren Schaltstufen von „aus“ zu „Standlicht“ zu „Ablendlicht“ schalten. Ggf. kann das Licht auch etwas heller sein, weil das Batteriepolfett den Stromfluß (ein wenig) verbessert.

Schraubergesetz Nr. 12

Beim Schrauben am Samstag gehen irgendwelchen betriebsrelevanten Teile grundsätzlich erst nach 14 Uhr kaputt!

1. Internationaler K70-Club e.V.



Reichspräsidentenhaus in Holzminden/Weser

AQUONI



„UND WENN ER NICHT GESUNKEN IST...“ Teil 2

... DANN BASTEL ICH NOCH HEUTE!“

Fortsetzung

TEXT & FOTOS: RENÉ POHL

KÖLN, 1995/96: Mittlerweile war ich als Student der Fachhochschule Köln, Fachbereich Fahrzeugtechnik eingeschrieben und suchte nach einer interessanten Aufgabe für meine Diplomarbeit. Ich rief Christian an und erkundigte mich nach dem Gleiter. Berufliche Herausforderungen und die Wirren der Wiedervereinigung entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze nahmen Christians Zeit voll in Anspruch. Der stolze Versuchsträger fristete daher ein trauriges, vernachlässigtes Dasein der Witterung ausgeliefert auf einer Pferdekoppel. Er hatte einfach keine Zeit für die erforderlichen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten. Ob ich wohl...? Wir machten einen Deal: Ich würde den Wagen auf eigene Kosten wieder auf Vordermann bringen und ihn dafür für einen befristeten Zeitraum zur freien Verfügung gestellt bekommen um daran forschen und weiterentwickeln zu können. Die Überführung von Dannenberg nach Köln an die FH erfolgte mit roter Nummer auf eigener Achse, aber der allgemeine Zustand war schon recht traurig. Die Schubleche raus gebrochen, die Wanne undicht und der Motor irgendwie kraftlos. Der Reparaturaufwand war enorm. Allein all die durch Feuchtigkeit streikenden elektrischen Stellmotoren zu reanimieren, die Bremsen zu befreien, Kühler und Treibstoffsystem abzudichten usw. ließen unzählige Stunden ins Projekt fließen.

Und ein passender Name musste her. Bislang hatte der Wagen noch keine treffende Bezeichnung von seinem Erbauer erhalten. Die Wahl fiel auf „AQUONI“ – die Kurzform für Aqua-Wohnmobil.

Dann endlich die erste Probefahrt auf dem Rhein. Enttäuschung. Ins Gleiten kam er nicht. Irgendwie zog der Motor nicht voll durch, wo es drauf ankam. In Verdrängungsfahrt schob der Wagen zwar ein ansehnliche Bug-

welle vor sich her, aber es fehlte die Leistung um den Wagen über die eigene Bugwelle zu heben. Als Ursache machte ich den Vergaser verantwortlich. Den hatte ich doch schon mal gesehen... Richtig – als Anschauungsobjekt in einer Glasvitrine im Motorenlabor der FH. So bekam er einen neuen Vergaser. Meine regelmäßigen Rapports an Christian brachte in dem Zusammenhang noch Folgendes hervor: Der 100 PS-Motor hatte ein paar Jahre zuvor seinen Geist aufgegeben und ward in Ermangelung adequaten Ersatzes durch den schwächeren 1,6L - 75 PS - Motor ersetzt worden. Kein Wunder, dass wir so knapp am Leistungsminimum hungerten. Ich versuchte einen 100 PS - Motor zu finden, aber ebenfalls ohne Erfolg. Es schien aussichtslos. Doch Christian versicherte, dass der Wagen auch mit 75 PS noch gleiten würde. Zwar nicht mehr so easy, aber mit zwei Personen müsste es gerade noch gehen.

Also wieder zurück auf den Rhein mit neuem Vergaser. An Bord mein Freund und Kommilitone Uli und ich. Langsam ließ ich den Wagen die Rampe runter ins Wasser rollen. Sofort ergriff uns die Strömung. Propeller absenken. Vorderachse einfahren, Hinterräder einfahren. Vorderradhäuser verschließen. Eine kritische Aktion. An dieser Stelle bloß keine Fahrt machen! Die Strömung in den Radkästen drückt sonst die Schubleche aus den Führungen, mit der Folge, dass sie sich verklemmen und die Vorderräder nicht mehr ausfahren können - eine unangenehme Erfahrung der ersten Probefahrt. Die



René Pohl



Die begehrte Gleitfahrt

Signallampen am Armaturenbrett melden die Endposition: Radkästen verschlossen. Erst jetzt ist Manövrierfähigkeit gegeben. In der Rheinströmung bedeutet diese Umrüstzeit gut 500m abgetrieben zu werden. Ein stilles Gewässer wäre sicherlich besser gewesen. Aber wo?

Und dann ging es los: Rheinmitte angesteuert und Gas geben. Der Motor rührte, das Fahrzeug beschleunigte. Aber die Bugwelle bremste es zu stark ab. Es fehlte nicht viel, nur das letzte Quentchen. Ich schickte Uli zur Gewichtsverlagerung nach hinten ins Fahrzeugheck. Der Bug hob sich, schob sich über seine Bugwelle. „Uli, nach vorn!“ Mit der erneuten Gewichtsverschiebung fiel der Bug auf die Bugwelle, das Heck erhob sich aus seinem Loch und wie ein startendes Flugzeug hob sich der Wagen auf die Wasseroberfläche und nahm rasant an Gleitfahrt auf. Was für ein Gefühl! Irre! Ich zerrte am Ruder.

Die Euphorie vermischte sich schnell mit der großen Anstrengung die Kontrolle über die Ruderanlage zu behalten. Auf das Ruderblatt wirkt der gesamte Druck des Propellers! Die Wirkung hingegen ist zweifelhaft. Der Wagen vermisst einen Kiel. Wie eine Bratpfanne schlittert der glatte Unterboden auf der Wasseroberfläche. Steuern ist dabei dann eine reichlich freundliche Umschreibung für den bloßen Wunsch einer Richtungsänderung. Der Wagen dreht sich zwar um seine Achse, die grundsätzliche Richtung wird aber zunächst beibehalten. Der Wagen schlittert seitwärts, zig Meter weit, bevor er nur zögerlich die gewünschte neue Richtung anvisiert. Bei der Geschwindigkeit wird die Wasseroberfläche hart wie Beton. Jede kleinste Welle trommelt hart gegen den Boden. Die auf die Karosserie wirkenden Kräfte werden undefiniert eingeleitet. Der Wagen windet sich und ächzt.

Der Abstand der Sitzkopfstützen zueinander verändert sich arhythmisch um bis zu 10 cm. Der Staudrucktacho zeigt unglaubliche 45km/h an.

Piuhhh – plötzlich ein Querschläger in der Kabine, wie von einer Pistolenkugel. Verdammt. Welcher Spinner schießt denn auf uns? Besser weg vom Ufer, weiter in Rhein-Mitte. Piuhhh! Schon wieder! Es dauerte, bis wir realisierten, dass die Querschläger in der Kabine nicht



von einem Amokläufer mit Luftgewehr am Ufer stammen, sondern, dass die strukturelle Integrität des Fahrzeugs einen kritischen Punkt erreicht hatte und uns die Nieten um die Ohren flogen. Ich drosselte das Tempo und steuerte zurück die Rampe an. Klappen auf, Räder raus auf maximale Bodenfreiheit und kurz vor der Anlandung schnell den Propeller einfahren. Und rausfahren. Applaus vom am Ufer gebliebenen Begleiteteam. Wow, was für ein Ritt, was für ein Trip! Mission accomplished!

UNGLAUBLICHE GESCHICHTEN

Zurück an der FH wird gleich ein Vorführtermin in der kommenden Woche mit dem Dekan und der Professoren-schaft vereinbart. Die Vorführung hätte auch den letzten Zweifler von der Leistung überzeugen sollen. Denn das unförmige Gefährt erntete bislang hauptsächlich Spott in den Hallen der FH. Aber das sollte sich nun ändern. Doch Murpheys Gesetze schlagen bekanntlich immer dann zu, wenn sie den maximalen Schaden bewirken können. Anfangs lief bei der Vorführung alles nach Plan, dann wortwörtlich aus dem Ruder. Gerade als wir in Begriff waren die Bugwelle mit Hilfe der Gewichtsver-schiebung zu erklimmen, riss urplötzlich das Steuerseil. Verdammt, wie kann ein solch starkes Drahtseil reißen? Wir trieben steuerlos in der Fahrrinne des Rheins.

Aus meiner Erfahrung mit meinem Amphicar wusste ich, dass es noch eine weitere Steuerungsmöglichkeit gibt: Die Vorderräder. Der Amphicar hat z.B. gar kein Ruder; da übernehmen die Vorderräder die Ruderwirkung. Ich hoffte, das würde auch beim Aquoni funktionieren. Also Klappen auf und möglichst schnell Räder ausfahren. Pech nur, dass wir uns nicht zu weit treiben lassen konnten. Die Öffnung der Klappen konnte nur bei lang-samer Fahrt geschehen. Und doch war es zu schnell. Die Strömung im Radkasten riss ein Schublech aus seiner Führung. Zumindest funktionierte die Notsteuerung wie gehofft und wir kamen schon mal in die Nähe der

Sitz, Lenkrad und Schallhebel erkannt?



Slipanlage. Das Schublech jedoch hing dergestalt am Unterboden, dass ein Rausfahren ohne die vorherige Demontage des Bleches unmöglich war. Einsatz des Begleitteams am Ufer: Im seichten Wasser wurde der Wagen zunächst gesichert und das Schublech nach einigen Tauchvorgängen im kalten Wasser erfolgreich abgebaut.



K 70 - Armaturen im Blickfeld des Kapitäns



Der Dekan hatte jedoch genug gesehen, um sich Gedanken zu möglichen und offensichtlich wahrscheinlichen Havarien zu machen. Er unterband die Fortführung des Projekts zwar nicht völlig, aber erließ Auflagen, die das Ende meiner Versuche bedeuteten. So hätte zum Bei-spiel ein Beiboot sämtliche weitere Probefahrten absichern sollen. Eine Auflage, die ohne vorhandenes Boot und ohne weiteren Bootsführerscheininhaber in dem Team kaum zu erfüllen war. Ich versuchte zwar, meine Kommilitonen zum Führerscheinerwerb zu motivieren, aber letztlich schief das Projekt immer mehr ein.

ENDE GELÄNDE

Das endgültige Aus kam kurze Zeit später. Ausgerechnet der Professor unter dessen „offizieller“ Leitung das Forschungsprojekt stand, kaufte sich einen neuen Porsche und wickelte sich auf seiner ersten Autobahnfahrt um einen Baum. Bereits wenige Tage darauf wurde der Aquoni aus der Halle an die frische Luft gesetzt. Ein halbes Jahr später verbrachte ich den Wagen wieder zurück an die Elbe zu seinem Besitzer.

UNGLAUBLICHE GESCHICHTEN

AERZEN, FEBRUAR 2017: Über 20 Jahre später klingelt das Telefon. Christian am Apparat. „Du, ich geh jetzt auf die 70 zu und werde mit dem Schwimmwagen nix mehr machen. Hast Du noch Interesse dran?“ Und ob ich habe! Die Abholung erfolgte diesmal per Trailer. Der Aquoni war nicht fahrbereit. Eine Antriebswelle ist aus dem Gleichlaufgelenk gerutscht. Und der Motor startet nicht. Mag am alten Sprit liegen, der schon verdächtig nach Petroleum riecht. Egal, erstmal sicher und trocken in die heimische Scheune stellen. Und Pläne schmieden, was man mit dem einzigartigen Gefährt alles machen könnte. Klar wird er restauriert! Er soll was ganz besonderes werden. Die Außenhaut hochglanzpoliert und die Funktionsfähigkeit wird auf alle Fälle wieder hergestellt. Am besten wieder mit dem vollen Leistungspotential seines ursprünglichen Triebwerks.



LIPPSTADT, HERBST 2017: Gibt es so etwas wie Zufall? Vielleicht war es auch eher Schicksal: Zwei Clubs - ein ähnlich gestricktes Problem in dessen Folge die Führungsriege des 1.Internationalen K70-Clubs sowie des Amphicar Clubs Berlin sich unter der Leitung des DEUVET in Persona Götz Knoop zu einem gemeinsamen Steuerberatungstermin in Lippstadt trafen. Und natürlich kommt man auch abseits vom Steuerthema ins Gespräch, findet gemeinsame Schnittmengen und erzählt von dem Problem, einen brauchbaren 100 PS - Motor zu finden. Und tatsächlich: einige Wochen später klingelt mein Telefon: „Sie suchen doch einen 100 PS - Motor vom K 70.“



Was seid ihr doch für ein klasse Verein! Ein Riesendankeschön an Euch!

Einem Wiederaufbau dieses automobilen Spitzensportlers steht nun Dank Euch nichts mehr im Wege.

„Und wenn er nicht gesunken ist, bastel ich noch heute!“ //



F R E U D E ...

Bei der Abholung hatte ich mich auf einen alten öligen, verdreckten und verbrauchten Motor eingerichtet. Halt zum Wiederaufbau. Extra den Anhänger mitgenommen, um den Laderaum meines Jeeps nicht damit einzusauen. Und dann komm ich nach Celle und finde diesen blitz-blanken Motor vor, dass man hätte darauf essen können, aufgeschraubt auf ein Transportgestell mit Rollen. Das Öl lief goldgelb vom Messstab. Angeschlossen an eine Batterie drehte er sauber durch! Im Prinzip direkt einbaufertig.

... SCHÖNER GÖTTERFUNKEN!



FORSCHUNGSPROJEKT FE 84.0517/2014: EMISSIONEN VON ÜBER 30 JAHRE ALTEN FAHRZEUGEN

Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht Arbeits- und Forschungsergebnis

TEXT: ANDREAS KERNKE, AUSZUG AUS DEM BERICHT DER BAST

Die Abgas-Gesetzgebung für Kraftfahrzeuge ist aktuell in aller Munde. Drohen zukünftig auch uns Altautobesitzern durch den Bestandsanstieg bei Fahrzeugen älter als 30 Jahre Einschränkungen oder gar Fahrverbote?

Der zu diesem Thema veröffentlichte Text der Bundesanstalt liest sich aufgrund der sehr präzisen und in die tiefe gehenden Betrachtungen nicht unbedingt leicht. Daher, um es gleich vorweg zu nehmen - die gestellte Frage nach möglichen Einschränkungen oder Fahrverbote für unsere K 70 wird mit „eher nicht!“ beantwortet.

Beim umfangreichen wissenschaftlichen Zusammentragen und Auswerten der relevanten Fakten haben selbstverständlich sämtliche Informationen zum Fahrzeugbestand, dessen Charakteristika und der Entwicklung der Fahrzeugpopulation in Deutschland Einfluß genommen. Auch das Nutzerverhalten, die Fahrleistungen und Gesamtemissionen der klassifizierten Fahrzeuge fanden Beachtung und konnten sogar bis in das Jahr 2030 hinein hochgerechnet werden. Letztendlich wurden NOX (Stickoxide), HC (Kohlenwasserstoffe), CO (Kohlenmonoxid) und PM (Partikelmasse) als Emissionen betrachtet.

„Zusammenfassung:

Die vorliegende Arbeit ‚Emissionen von über 30 Jahren alten Fahrzeugen‘ dient der Abschätzung des Emissionsanteils von Fahrzeugen älter 30 Jahren an der verkehrsbedingten Gesamtemissionssituation in der Bundesrepublik Deutschland. Ausgehend vom Jahr 2015 werden Emissionsszenarien für die Jahre 2020, 2025 und 2030 modelliert und dargestellt.

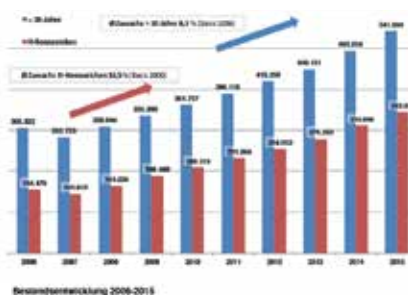
Zur Darstellung dieser Szenarien wurde das auf europäischer Ebene als Standard genutzte Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.2) sowie das Emissionsmodell TREMOD verwendet.

Zur Darstellung des derzeitigen Fahrzeugbestandes an Fahrzeugen älter 30 Jahren erfolgte eine entsprechende Bestandabfrage beim KraftfahrtBundesaamt (KBA) zum Stichtag 01. Januar



Rang	Marke / Typ	Anzahl H-Kennz. 2015
1	Volkswagen Käfer (Typ 1)	32.750
2	Mercedes-Benz W123	17.534
3	Mercedes-Benz R107 (SL)	11.325
4	Porsche 911 / 912	10.498
5	Volkswagen Bus (Typ 2)	7.736
6	Mercedes-Benz W114 / 115 (B)	7.045
7	Mercedes-Benz W110 / 111 (Heckflosse)	5.242
8	Mercedes-Benz W113 (SL / Pagode)	4.847
9	Volkswagen Golf	4.519
10	Opel Kadett	4.280

Top Ten Kraftfahrzeuge mit H-Kennzeichen



	Benzin	Diesel	andere	Summe
Krad	504049	255	4350	508654
PKW	455096	36706	1752	493554
KCM	50	771	8	829
LKW	15875	10901	420	35996
ZM (S+M)	5373	1095260	585	1101218
So.-Kfz	6403	14350	151	20904
Anhänger	0	0	975445	975445
Unbekannt	1	2	95	98
gesamt	987737	1195155	982735	3165627

Fahrzeuge älter 30 Jahre / Verteilung nach Kraftstoffart

2015. Das Datum der Erstzulassung der zu berücksichtigenden Fahrzeuge wurde auf den 01. Januar 1985 festgelegt. Um dennoch möglich aktuell zu sein, wurde der Gesamtbestand an Fahrzeugen an den Stichtag 01. Januar 2016 angepasst.

Neben den Fahrzeugen aus dem KBA Bestand (älter 30 Jahre, mit / ohne H-Kennzeichen) wurden auch Fahrzeuge berücksichtigt, die über ein rotes ‚07er‘- Wechselkennzeichen (rotes Oldtimerkennzeichen) bewegt werden. Entsprechend alte Fahrzeuge, die über ein Saisonkennzeichen zugelassen sind, wurden als nicht relevant eingestuft und daher nicht weiter betrachtet. In Summe wurden so 712.000 relevante Fahrzeuge aus der Fahrzeugschicht PKW und leichte Nutzfahrzeuge definiert. Wegen der im Vergleich geringen Anzahl von Oldtimern anderer Fahrzeugkategorien wurde auf deren detaillierte Betrachtung verzichtet, zumal diese im Gegensatz zu den Pkw-Oldtimern im HBEFA / TREMOD bereits hinreichend im Basiszenario berücksichtigt sind. Der durch das KBA veröffentlichte Gesamtbestand nennt eine Gesamtheit von > 3 Millionen Fahrzeugen älter 30 Jahre. Diese Population ist jedoch stark geprägt durch Zugmaschinen (land- oder forstwirtschaftliche Nutzung) und Anhänger. Auch diese beiden Schichten wurden nicht weiter betrachtet. Entsprechende Fahrzeuge werden vermutlich auch nur noch teilweise bewegt bzw. nicht mehr genutzt / bewegt. Neben der Fahrzeuganzahl ist für die Emissionsmodellierung die zu berücksichtigenden Jahresfahrleistungen von ebenso hoher Bedeutung. Hierzu wurden diverse Quellen und bereits existierende Arbeiten gesichtet. Darauf aufbauend wurde eine zu berücksichtigende, mittlere jährliche Fahrleistung für alle Fahrzeuge > 30 Jahre in Höhe von 1370 km abgeleitet.

Für das Bezugsjahr 2015 liegt der aus dem KBA Bestand ableitbare Dieselanteil für die alten Fahrzeuge bei ca. 8%. Da im Modell standardmäßig von einem Dieselanteil von 30% auch für alte Fahrzeugschichten ausgegangen wird, wurde der zu erwartenden Anstieg der Dieselfahrzeuge an der Flotte älter 30

ZUKUNFT

Jahre quasi vorweggenommen.

Die Zulassungszahlen der letzten 10 Jahre zeigen einen stetigen Anstieg bei den Fahrzeugen > 30 Jahren. Im Mittel liegt der Zuwachs bei jährlich ca. 8%. Ohne Berücksichtigung möglicher Sättigungseffekte o.ä. wurde dieser Wert auch zur Hochrechnung des Bestandes bis in das Jahr 2030 herangezogen, so dass für 2030 ein Bestand entsprechender Fahrzeuge in Höhe von 2,3 Mio. im Szenario 1 berücksichtigt wird. In einem weiteren Szenario (Szenario 2) wird von einem weitaus weniger stark wachsenden Bestand an Fahrzeugen älter 30 Jahre bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Dieses Szenario berücksichtigt zahlreiche Effekte, die einen konstanten Zuwachs wie im Szenario 1 eher weniger wahrscheinlich wirken lassen. Für das Jahr 2030 wird im Szenario 2 ein Bestand von 1,2 Mio. Fahrzeugen berücksichtigt.

In der eigentlichen Emissionsmodellierung wurden zunächst geeignete gemittelte Emissionswerte (Emissionsfaktoren) für Fahrzeuge älter 30 Jahre isoliert und diese mit verfügbaren alten, realen Messdaten abgeglichen. Hier zeigte sich, dass die im Handbuch hinterlegten Faktoren für Fahrzeuge vor-Euro 1 und auch spätere Emissionsklassen (jeweils nach Emissionsregelung ECE R.15) gut geeignet sind, die bestehende Flotte älter 30 Jahre für die jeweiligen Bezugsjahre abzubilden.

Anschließend wurden die im TREMOD hinterlegten Fahrleistungen an die für Oldtimer festgelegten Fahrleistungen angepasst. Somit konnten die zu berücksichtigenden Fahrleistungen für die Fahrzeuge und Bezugsjahre festgelegt werden. Darauf aufbauend erfolgte die Emissionsmodellierung für die Jahre 2020, 2025 und 2030. Dies

erfolgte jeweils prozentual bezogen auf die Gesamtemission der Gesamt-Fahrzeugflotte in der Bundesrepublik für das Bezugsjahr und für die limitierten gasförmigen Abgaskomponenten Stickoxide (NOx), Kohlenwasserstoffe (HC), Kohlenmonoxide (CO) sowie für die Partikelmasse (PM). Als repräsentatives Hauptnutzungsprofil für Fahrzeuge >30 Jahre wurden Fahrprofile ‚außerorts‘ mit einer Wichtung von 70% angesetzt.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass der Emissionsbeitrag der Oldtimerfahrzeuge in der Gesamtheit, auch für die späteren Bezugsjahre mit entsprechend hohem Fahrzeugbestand, in Summe pro Abgaskomponente jeweils nur einen einstelligen prozentualen Anteil ausmacht. Bei isolierter Betrachtung der Außerorts-Anteile steigen die Werte jedoch durchaus auch an.

Dies ist jedoch zu relativieren, da bei den berechneten Szenarien der Emissionsbeitrag der jeweils aktuellen Fahrzeugflotte deutlich sinkt. Die Emissionsfaktoren für die moderne Flotte fallen wegen der angenommenen Wirkung der Abgasgesetzgebung deutlich geringer aus.

Abschließend wurde für NOx ein zusätzliches Szenario gerechnet, in dem zeitlich begrenzt sowie lokal eingeschränkt ein verstärktes Aufkommen älterer Fahrzeuge angenommen wird (Oldtimertreffen). Als Grundlage hierzu wurden Zahlen eines verhältnismäßig großen Treffens angesetzt und somit ein ‚worst-case‘ Szenario modelliert. Am Tag des Treffens tragen die Oldtimer zwar maßgeblich zu den Emissionen bei, bezogen auf die durchschnittlichen jährlichen Tageswerte der Emissionskomponenten ergeben sich jedoch lediglich Veränderungen von maximal 1%.“

//



Auf dem Marktplatz in Heide/Schleswig-Holstein, 2005

POLNISCHES VW-MUSEUM



TEXT UND FOTOS: MANUELA UND MARIO THIMM

VW-Museum – klar, kennt man ja, aber auch das polnische VW-Museum?

23.7.2018: Die Vorbereitungen zu unserem Sommerurlaub sind in vollem Gange – planen, einkaufen, packen, Blumen gießen, letzte Pakete für den K 70 Club verschicken... Die Reise geht nach Lettland, per Bulli natürlich. Der Weg ist das Ziel, Camping ist angesagt. Whatsapp-Nachricht von Peter Schürmann, gerade aus Belgien zurück: da gibt's doch ein VW-Museum in Polen, sogar mit einem K 70, liegt das nicht auf eurem Weg?

25.7.2018, 9.30 Uhr: Zwei unserer Kinder sollen zum Bus für ihre Spanienfahrt gebracht werden, anschließend wollen wir direkt losfahren. Der Bulli ist gepackt, alle einsteigen und ... der Bulli springt nicht an! Alle wieder aussteigen, die beiden Spanienfahrer und Manu in den Audi und ab zum Bus! Mario fährt per Fahrrad los und besorgt Ersatzteile, es gibt da so einen Laden bei uns im Ort, da wird einem geholfen... Die Spanienkinder werden intensiv und lange verabschiedet, kurz vor der Abfahrt steht auch Mario zum Winken da: per Bulli. Er hat kurz den Lichtmaschinenregler ausgetauscht (zum Glück lag unser Gepäck nicht im Kofferraum, der ja beim Bulli auf der Motorklappe ist, sondern größtenteils im Anhänger). Jetzt also auch Abfahrt für uns, auf nach Lettland – via Polen und Litauen. Es ist heiß und auf den Straßen ist es voll, wir kommen nur langsam voran, aber der Weg ist ja das Ziel. An diesem ersten Tag schaffen wir es nicht, Deutschland zu verlassen, haben dafür aber einen wunderschönen Campingplatz am Oberuckersee.

26.7.2018: Tagesziel ist Danzig, ca. 350 km, wir brauchen acht Stunden, inclusive einer Stunde Pause. Gegen 19.00 Uhr erreichen wir völlig geschafft (es ist heiß, Klimaanlage haben wir nicht) Pepowo, 20 km vor Danzig. Das Museum ist schlecht beschildert, aber Marios Nase hat es dennoch zielsicher gefunden. Empfangen werden wir von einem sehr freundlichen, geschäftstüchtigen, deutschsprechenden und deutschstämmigem Polen. Er bietet uns sofort seinen kleinen Campingplatz mit Dusche und Toilette zum Übernachten an, sowie ein warmes, polnisches Abendessen, was wir dankbar annehmen. Ein paar Blicke ins Museum sind hier schon möglich und Abends gibt es noch selbstgebackenen Kuchen und Kaffee, stilecht aus einem Kaffee-T3.



27.7.2018: Nach einem leckeren Frühstücksbuffet im Museum werden wir vom Besitzer selbst in einer privaten Führung durch sein Museum gelotst. Zu jedem Fahrzeug bekommen wir eine spannende Geschichte erzählt,



einige Unikate sind zu bestaunen. Natürlich ist für uns der senegalrote VW K 70 L der wichtigste Wagen und natürlich wird die Fahrgestellnummer sogleich archiviert. Aber auch besonders seine Bulli-Sammlung liegt sehr in unserem (und seinem) Interesse, da er mit einigen seiner

Bullis bereits verschiedene deutsche Bullitreffen besucht hat.

Die Sammlung umfasst vom Käfer über Typ 3, Typ 4, bis hin zu wassergekühlten Polo, Golf und Passat auch eine Abteilung mit vielen Exemplaren aus dem Hause Karmann und einen Treser-Polo. Nach etwa zwei Stunden ist die Führung beendet und wir setzen unsere Reise fort.

Für jeden von Euch, der einmal in der Nähe von Danzig ist, empfehlen wir sehr, in Pepowo einen Halt einzulegen und sich dieses Museum anzuschauen – Zelten oder Hotel und warmes Essen inbegriffen.



Auf unserer Reise begegneten wir keinem weiteren K 70, dafür aber vielen anderen schönen Dingen, aber das ist eine andere Geschichte und soll ein anderes Mal erzählt werden.

Eure Manuela und Mario.
P.S.: Unser Bulli hat uns ohne weitere Probleme 3.800 km weit treu wieder bis nach Hause gebracht. //



In der letzten K 70-POST habe ich

SCHNELLE, KURZFRISTIGE INFORMATIONEN ..., FAST SHORT - TERM INFOR- MATIONS...

TEXT: RALF KNISPEL

... in der Form einer eMail-Gruppe angeboten. Es gab einige Resonanz, jedoch könnten es gern noch mehr Teilnehmer werden.

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

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

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

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

ralf_knispel@web.de

Sommerliche Grüße an alle Leserinnen und Leser der K 70-POST sendet Euer

Ralf Knispel

//



Mit Trauer nehmen wir Abschied von unserem langjährigen Mitglied

Fedde Brouwer

22. Mai 2018

Brig-Glis, Schweiz

Als Vorsitzender des 1. Internationalen K 70-Clubs e.V.
Ingo Menker



VERKAUF



VOLKSWAGEN K 70

500,- €

90 PS, EZ 2/70



Jagusiak Michal Jagusiak
PL-42-200 Czestochowa
Tel.: +48 606 906 265

Kilometerstand: 150.000 km
Leistung: 90 PS
Erstzulassung: 02/1970



VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70

75 PS, EZ 4/73

Kilometerstand: 103.000 km

8.999,- €



Oldihalle Pfaffenhofen
Raiffeisenstr. 18
DE-85276 Pfaffenhofen
Tel.: +49 (0)8441 797998602

Ein freundliches Grüß Gott aus Pfaffenhofen an der Ilm, gekürt zur lebenswertesten Kleinstadt der Welt im größten Hopfenanbauggebiet der Welt!

Boarisch werd gredt in Pfahofa.... für alle Südschweden.... gib'ts a Beschreibung in deutsch.... es riecht nach Benzin und Geschichte in meiner Halle.... es erwarten Sie zahlreiche Brot- und Butterautos der 70iger und frühen 80iger in meiner rustikalen Ausstellungshalle... ich darf Sie kurz nach 1973 entführen?

Ölkrise und Sonntagsfahrverbot waren die Schlagwörter von 1973, der Liter Benzin war dennoch für 0,69.4 DM an den Tankstellen zu haben (ein Traum) der ADAC warb mit freier Fahrt für freie Bürger! Die deutschen Charts wurden beherrscht von Sweet mit 3 Titeln auf Platz 1! Der Schlagerbarde war Bernd Clüver mit den meisten Platz 1-Platzierungen! Im deutschen Fernsehen ging die Sesamstrasse an den Start, das Ekel Alfred kam in unsere Wohnzimmer, Klimbim mit Ingrid Steeger... woow... startete und der Bastian war der Herzensbrecher schlechthin!

In diesem Jahr wurde mein seltener K 70 in Schweden an einen Rentner ausgeliefert! Mein Vater nannte 1975 einen K 70 sein Eigen! Ich war 12 Jahre alt und erlebte seine Begeisterung für dieses übersichtliche Auto mit dem üppigen Kofferraum! (seine Worte) im Fond der geräumigen Familienkutsche! Wir bereisten doch einige Länder mit Papas Liebling! Dänemark, Luxemburg, Frankreich und Spanien... um nur einige Stationen zu nennen! Mein dezent dunkelgrüner K 70 kommt vom überwiegend salzfreien Schweden! Hohlraumkonserviert mit einer sehr guten Substanz bekam er von mir eine Komplettlackierung verpasst, nicht weil er knusprig war, sondern einfach ausgebleichen und ranzig! Bilder vom Urzustand hab ich natürlich! Technisch ist der K 70 top, neue Stoßdämpfer hinten und ein neues Ausrücklager wurden verbaut. Die Innenausstattung ist makellos und lädt zum Platznehmen ein! Ansonsten bekommen Sie von mir den Klassiker mit deutschen Papieren, H-Abnahme und natürlich neuem TÜV übergeben! Es macht Endspass ihn zu fahren... man hat nicht das Gefühl in einem Auto aus 1973 zu sitzen! Am Strassenrand sehen Sie über herunterklappende Kinnladen bis bewundernde Blicke fast alles! Er ist kein Bastlerfahrzeug sondern ein Klassiker, den Sie uneingeschränkt im Alltag nutzen können! Wenn das Blechkleidchen auf Vordermann getrimmt ist... gib'ts neue Bilder!

Es erwartet Sie ein ehrliches Fahrzeug mit einer authentischen Beschreibung, Sie wagen keine Schneiderfahrt in die Holledau! Ich spreche leider ;) weder russisch noch polnisch und schon gleich gar nicht türkisch... wie g`sogt, boarisch werd gredt!... bitte ersparn`s mir die leidigen letzte Preis Anfragen... mein labiler Magen reagiert da gern mit Sodbrennen! Wenn`s bressiert, bin ich unter **0170/5843500** erreichbar... wenn`s ned mitten in der Nacht is!



