

1. Internationaler
K70-CLUB-POST

Mitgliedermagazin

50 Jahre VOLKSWAGEN K 70

Deine treuesten Anhänger gratulieren zum Jubiläum
HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH VOM
1. INTERNATIONALEN K 70 CLUB e.V.

K 70 ABENTEUER
ABENTEUER K 70 IN SICILY
SEITE 11



**AUS TRÜMMERN
RECYCelt 2**
SEITE 19



**K 70-BERGUNG
VERZÖGERT
SICH AUF
UNBESTIMMTE
ZEIT**
SEITE 15



**DER WEITE WEG VOM WRACK
ZUM K70L**
SEITE 23



**TECHNIK:
S WIE „SAUHEISS“**
SEITE 29



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, 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

Peter Schürmann
Dorothea-Petersmann-Weg 58 • 48147 Münster
Telefon: +49 (0) 16 0/98 56 90 60

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

Bengt Meder
Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg
Telefon: +49 (0) 76 1/47 64 24 7 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 1/34 92 52 0 • 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 akerneke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

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

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

Wir sind Mitglied im



K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

Henry Kroezen
rooshenry@hotmail.com
+31 (0)6 4872 1487



RÜCKSEITE: FUND IN MOYENVIC

Ein Umbruch steht bevor

TEXT: INGO MENKER



Die für den 3. Oktober angesetzte Jahreshauptversammlung wird dem Club womöglich einschneidende Veränderungen bringen - denn der bisherige Vorstand wird in dieser Form nicht weitermachen.

Neben zwei, eventuell drei weiteren Vorstandskollegen werde ich mich nach 29 Jahren aus der Vorstandsarbeit zurückziehen und meine Position zur Verfügung stellen. Die Begründung ist kurz: Mir langt's.

Die letzten Jahre mit einem an wichtigen Stellen dysfunktionalen Vorstand waren sehr ermüdend, frustrierend und leider auch menschlich enttäuschend - wenn feste Absprachen und Versprechen nicht eingehalten werden, dann schlägt das auf Dauer und bei mehrfachem Vorkommen auf die Gesamtstimmung und die Bereitschaft durch, seine Anstrengungen weiter für die gemeinsame Sache einzusetzen. Zusätzlich wollen wir nicht vergessen, daß es hier um ein Hobby geht, also etwas, für was man aus freien Stücken und aus Freude an der Sache seine Freizeit, seine Mühen und sein Geld einsetzt. Da nun zu diesem Frust interne unsachliche Angriffe gegen mich erfolgt sind, in denen ich für absolut alles verantwortlich gemacht werden soll, was im Club schief läuft, ist die Grenze der Zumutbarkeit für mich erreicht, so daß ich die für mich logischen Konsequenzen ziehe und meinen Platz im Vorstand des 1.Internationalen K 70 Club e.V. räume.

Das ist kein Vorwurf an Euch Mitglieder, unsere Gemeinschaft und unser Zusammenhalt über eine so lange Zeit -viele von uns sind seit vielen, teils über 30 Jahren dabei- sind sehr gut und wir werden von vielen anderen Clubs beneidet. Auch unsere Aktivitäten, allen voran der Teilepool und die Nachfertigungen, sind beachtlich und für einen nicht allzu großen Club nicht selbstverständlich.

Nein, es war das permanente Ärgern über organisatorische Unzulänglichkeiten, die unnütze Arbeit und Zeitaufwand nach sich zogen - Verwaltungskram, der vermeidbar gewesen wäre, wenn alle Abmachungen von den verantwortlichen Leuten befolgt worden wären - und das war, auch wenn es immer wieder so aufgefaßt wird, nicht immer und für alles meine Person. Keine Sorge, ich werde sich hoffentlich findende neue aktive Vorstandmitglieder nicht alleine lassen, sondern ihnen -wenn sie es denn wünschen- eingehend mit Rat und Tat zur Verfügung stehen, den Club so weiterzuführen, daß wir auch noch in 30 Jahren -so alt ist unser Club übrigens dieses Jahr geworden- Freude am und mit dem K 70 haben werden.

Ich bin auch gerne bereit, mich weiter in den Bereichen, die mir besondere Freude bereiten, wie der Arbeit an der szeneweiten Vernetzung und der politische Interessenvertretung aktiv zu sein, bzw. Interessierte einzuarbeiten - mit dem Verwaltungskram ist jedoch unwiderruflich Schluß für mich. Denn das größte Problem für einen neuen Vorstand wird der Wegfall der jahrzehntelangen Erfahrung der bisherigen Vorstände sein. Ich habe mal nachgerechnet: Mario, Peter, Bengt und ich vereinigen 115 Jahre K 70-Club auf uns - das ist für noch nicht so langjährige Mitglieder nicht aufholbar. Das wirft die Überlegung auf, über das Udenkbare nachzudenken und, wie Mario in seinem der letzten K 70-Post beigefügten Schreiben bereits angedeutet hat, die Frage zu stellen, ob der Club überhaupt als e.V. weitergeführt werden muß.

Letztlich ist für keine unserer Aktivitäten eine Eintragung als e.V. zwingend notwendig. Weder auf den Teilepool, noch auf unsere DEUVET-Mitgliedschaft oder unsere Veranstaltungen hat das einen Einfluß. Es könnten neben dem Wegfall des -letztlich für meine Entscheidung ursächlichen Formalaufwandes- sogar Vorteile daraus entstehen, da einige Hinderungsgründe wegfallen. Übrigens war der wichtigste Faktor einer e.V.-Eintragung, die Eigenschaft einer juristischen Person, noch nicht einmal für die Nachfertigungsaktionen von Bedeutung - keine der Rechnungen und Bestellungen ist auf den Club ausgestellt.

Nun, es gibt viel über unsere Zukunft nachzudenken. Es wäre schön, wenn möglichst viele Mitglieder sich diese Gedanken machen und zur Jahreshauptversammlung mitbringen. Der Club ist es wert. //

IMPRESSUM

2

EDITORIAL

Das dritte Wort

3

EINLADUNG

zur Jahreshauptversammlung

4+5

NACHLESE

Pfingsttreffen 2020 „Light“

6+7

GLÜCKWUNSCH

50 Jahre K 70

10

ZEITUNGSBERICHT

50 Jahre VW in Salzgitter

11

STORY

Abenteuer K 70 - K 70 Abenteuer

15

STORY

Countdown abgebrochen!
Die K 70-Bergung verzögert sich auf unbestimmte Zeit

19

RESTAURATION

Aus Trümmern recycelt.
2. Abschnitt

23

RESTAURATION

Der Weg vom Wrack zum K 70L

25

NEDERLANDE

K 70 Evenementen 2020
K 70 Treffen in 2020

26

NEDERLANDE

Evenementen Kalender 20/21

27

NEDERLANDE

Treffen Kalender 20/21

28

TERMINE

Pfingsttreffen bis 2024

29

TECHNIK

S wie „sauheiss“

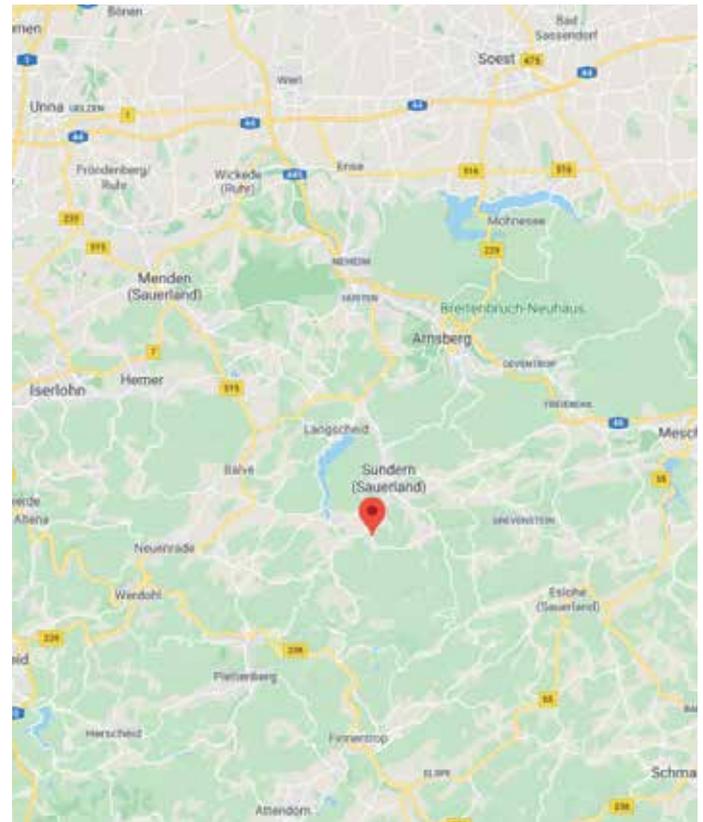
34+35 VERKAUF



Alle Clubmitglieder und Freunde sind eingeladen am 3. Oktober 2020 um 17:00 Uhr zur Jahreshauptversammlung ins Sauerland zu kommen. Unser Mitglied Martin Kramer mit Ehefrau Silke haben uns im Landhotel Willecke, Sundern-Stockum angemeldet und organisieren auch für Sonntag noch ein schönes Ausflugsprogramm. Nach dem ausgefallenen Pfingsttreffen eine gute Gelegenheit seinen K 70 ein wenig zu bewegen.

Landhotel Gasthof Willecke
 Markt 5
 59846 Sundern-Stockum
 Telefon: 0 29 33 / 13 82
 Web: www.hotel-willecke.de
 e-Mail: info@hotel-willecke.de

Silke und Martin Kramer
 Brandhagen 15
 59846 Sundern
 Mobil: +49 171 1239221
 e-Mail: silke.kramer-nsu@t-online.de //





Ralf Knispel
2. Vorsitzender des 1. int. K 70 Club e.V.
Haldener Str. 213
58095 Hagen

Mobil: +49 (0) 152 32735341
eMail: ralf_knispel@web.de

Hagen, den 1.8.2020

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

am Samstag, den 03.10.2020 um 17:00 Uhr im

*Landhotel Gasthof Willecke
Markt 5
59846 Sundern - Stockum
Telefon: +49 (0) 2933 / 1382
Page: www.hotel-willecke.de*

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl einer Wahlleiterin / eines Wahlleiters
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2019
5. Vorstellung des Haushaltsplanes 2021 durch den Kassenwart
6. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2019
7. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019
8. Genehmigung des Haushaltsplanes 2021
9. Wahl des Vorstandes
10. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

Anträge können vorab an den Vorstand gerichtet werden oder zum Zeitpunkt des Tagesordnungspunktes eingebracht werden.

Für den Vorstand

Ralf Knispel



PFINGSTTREFFEN 2020 „LIGHT“



TEXT UND FOTOS: FAMILIE THIMM

Für uns war klar: Wenn das K 70 – Treffen schon ausfällt, wollten wir uns trotzdem mit Familie Schürmann aus Münster treffen – was im Rahmen der Corona-Regeln auch zulässig war. So behielten Peter und Nicole mit Paula die Buchung ihrer Ferienwohnung bei, ebenso wie Manfred und Edelgard Schmidt und Ralf und Martina Knispel, die Urlaub in Niedersachsen gebucht hatten.



An Programm war nicht zu denken, eher gemütliches Miteinander – Schrauben inclusive! Für Sonntag überlegten wir uns spontan eine Rundtour über den Truppenübungsplatz Bergen-Belsen, zu der wir auch Jens und Anja Hemtschak mit Jonas und Hanna sowie Andre und Katja Markwart kurzfristig aktivieren konnten. Ebenso die ortsansässigen Manfred Sobiella, Harry, Lydia und Marco Thimm, Martin Hube mit Mutter, einige Winser Oldtimerfahrer sowie der wahrscheinlich derzeit jüngste K 70 Besitzer Aaron aus Winsen nahmen spontan teil, so dass wir auf die stolze Anzahl von neun K 70, einem RO 80, zwei Golf II GTI, einem Audi B 3 Coupe, einem Audi 80 CC, einem Opel GT und einem Saab kamen.

Trotz einer Vollsperrung auf der normalerweise extrem unbelebten Strecke erreichten wir nach einer schönen Tour den Hindenburgbunker bei Munster, der sich sehr gut für eine Foto-Session eignete. Alle Teilnehmer waren gut Corona-geschult, so dass die Versorgung mit Ess- und Trinkbarem aus dem eigenen Kofferraum hervorragend funktionierte.

Im Anschluss ging es heimwärts Richtung Winsen, wo wir mit einigen K 70-Fahrern im Gasthaus Allerblick – natürlich nach geltendem Corona-Recht – bei gutem Essen in gemütlicher Atmosphäre den Sonntagabend genießen und beschließen konnten.

Um Klappergeräusche an Peters K 70 zu beseitigen, wurde bei uns am Pfingstmontag ein Schraubertag eingelegt und sein Lenkgetriebe gewechselt – natürlich nicht zu vergessen gemütliches Beisammensitzen mit Grilltem und Kuchen.

Wir bedanken uns bei allen, die dafür gesorgt haben, dass wir in diesem Jahr zu Pfingsten nicht unter Entzugerscheinungen zu leiden hatten und wir haben beschlossen, öfter mal ein kleines Regionaltreffen abzuhalten.

Ganz beendet war das K 70 Treffen für uns hiermit noch nicht, wir konnten am Dienstag noch etwas Zeit mit den Münsteranern verbringen und am Mittwoch kamen Ralf und Martina für eine kleine K 70 – Reparatur vorbei. Abends diskutierten wir noch einige Zeit über die Zukunft des K 70 Clubs, genauso wie am folgenden Samstag, als Ingo Menker bei uns zu Gast war.

Für den Sonntag waren wir von Andreas und Ursula Faulhaber zum Grillen auf Ihrem Resthof eingeladen worden. Auch Ralf und Martina sowie Rupert Zeh waren mit von der Partie. Beim Eintreffen wurden wir mit Sekt empfangen, um auf Ursulas und Andreas' Hochzeitstag sowie auf ihr neuntes Enkelkind anzustoßen. Anschließend durften wir den Hof besichtigen, auf dem Andreas z.Zt. einen NSU Prinz restauriert und auf dem er zuvor seinen weißen K 70 restauriert hatte (siehe letzte und diese Ausgabe der K 70 – Post).

Als besonderes Highlight durften wir gegen 14.00 Uhr an einer Führung durch die Privatsammlung von Jürgen Kollé in Braunschweig teilnehmen. In erster Linie besteht seine Sammlung aus speziellen VW-Modellen, z.B. ein Rometsch Cabrio und ein 1303 Polizei-Käfer. Über den Tellerrand hinaus standen dort auch ein Weltkugeltaunus, eine Badewanne und ein Hanko Rheingold.

Zum Abschluss des Tages gab es Kaffee und selbstgebackenen Erdbeer- und Käsekuchen bei Andreas und Ursula im Garten. Vielen Dank Euch beiden für diesen schönen Sonntag – mit Eurer Hilfe sind wir unserem Vorhaben, öfter mal ein kleines Regionaltreffen abzuhalten, ein Stück näher gekommen!

//

Es kam mir zu Ohren, vor 50 Jahren wurdest Du geboren.

Doch die Wahrheit ist, dass Du eigentlich älter bist.

Von NSU wurdest Du auf die Welt gebracht
und dann zu einem Volkswagen gemacht.

Für Dich wurde in Salzgitter ein Werk gebaut,
und dann wurdest Du dort produziert, das hat man sich getraut.

Mit Ecken und Kanten kamst Du daher,
mit Frontantrieb und keinem „Boxermotor“ mehr.

Vier Jahr wurdest Du produziert für die Welt
Und nicht wenig gekostet hast Du Geld.

Aber nach 211.000 Einheiten wollte man Dich nicht mehr,
da musste irgendetwas Neues her.

Doch es gibt Menschen, die Dich lieben,
sie sind Dir immer treu geblieben.

Sie hegen und pflegen Dich von ganzem Herzen,
warst Du „kaputt“ – es tat sie schmerzen.

Doch bist Du gelaufen einwandfrei,
waren sie mit Herz und Seele dabei.

Als NSU würdest Du über fünfzig Jahre alt sein,
2020 bist Du als VW fünfzig Jahre alt, ist das nicht fein?

Dieses kleine Gedicht
verfasste Poet Fred Hasselmann :-)

50 Jahre VOLKSWAGEN K 70

Deine treuesten Anhänger gratulieren zum Jubiläum
HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH VOM
1. INTERNATIONALEN K 70 CLUB e.V.

50 Jahre VW in Salzgitter: Das Motorenwerk steckt mitten im Wandel

Text: Roland Weiterer, paz-online

Die Zukunft in der Autobranche ist ungewiss. Das ist ein Grund mehr, sich über eine erfolgreiche Vergangenheit zu freuen. Mit Spendenschecks und vielen guten Wünschen hat das VW-Werk in Salzgitter sein 50-jähriges Bestehen gefeiert.



Symbolisch lassen VW Auszubildende 50 Luftballons steigen, versehen mit Wünschen für die Zukunft ihres Werkes

Die Zukunft in der Autobranche ist ungewiss. Das ist ein Grund mehr, sich über eine erfolgreiche Vergangenheit zu freuen. Mit Spendenschecks und vielen guten Wünschen hat das VW-Werk in Salzgitter sein 50-jähriges Bestehen gefeiert. Das Komponenten-Werk Salzgitter gibt es seit mittlerweile 50 Jahren. Der Startschuss fiel 1970 mit dem Bau des K 70, später wurde aus dem Fahrzeugwerk ein Motorenwerk, heute steht der Standort exemplarisch für die Transformation zur EMobilität. Im Rahmen eines Festakts wurde der runde Jahrestag gefeiert. Geschenke gab es für die Gäste. Werkleiter Andreas Salewsky und Betriebsratsvorsitzender Dirk Windmüller überreichten der Hilfsorganisation „terre des hommes“ einen Scheck in Höhe von 35.000 Euro. Zudem spendete Volkswagen Group Components insgesamt 50 Bäume an die „Stiftung Zukunft Wald“. Symbolisch schickten Auszubildende 50 Luftballons in den Himmel, versehen mit selbst geschriebenen Wünschen für die Zukunft ihres Werkes.

Vielfalt zeichnet den Standort aus

„Ich gratuliere dem Werk und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu diesem historischen Jubiläum. Der Standort Salzgitter leistet seit einem halben Jahrhundert einen wichtigen Beitrag im Volkswagen Konzernverbund und ist einer der größten Arbeitgeber in der Region. Unsere innovativen Motoren und Komponenten werden in Fahrzeuge des Konzerns auf der ganzen Welt verbaut“, sagte Werkleiter Andreas Salewsky. Vor allem die Vielfalt zeichnet den Standort aus: „vom Geschäftsfeld Batteriezelle über das Joint Venture mit Northvolt und die Rotor-Stator-Fertigung für die E-Maschine bis hin zu modernsten Motoren“. Zukunftsprodukte stünden im Fokus, gleichzeitig lobte Andreas Salewsky den Standort für dessen „hohe Flexibilität und das Beherrschen komplexer Fertigungsprozesse“. Das „Fertigungs-Know-how in allen wesentlichen Antriebstechnolo-

gien mache das Werk in Salzgitter „zukunftsicher.“ Auch Dirk Windmüller, Betriebsratsvorsitzender am Standort, blickte stolz auf ein halbes Jahrhundert Volkswagen Salzgitter zurück und auf eine „bewegte Erfolgsgeschichte“. Er erinnerte an Höhen und Tiefen, an die Eröffnung des Werkes, die Schließung des Fahrzeugbaus, Massenentlassungen, Aufbau der Ausbildung, 4 Tage Woche, Beschäftigungssicherung, Ausbau der Komponente, Wirtschaftskrisen, Kurzarbeit und den Kampf um unbefristete Übernahmen. „Seit 50 Jahren sind wir ein Garant für Beschäftigung mit guten Arbeitsbedingungen in der Stadt Salzgitter. Das ist gut so und das muss so bleiben.“ Eines hätten diese fünf Jahrzehnte gezeigt: „Nur, wenn wir als Belegschaft solidarisch handeln und uns gemeinsam für unsere Ziele einsetzen, schaffen wir die Herausforderungen. Das gilt gerade im jetzigen Wandel. Denn Wandel braucht Sicherheit.“

Transformation made in Salzgitter

Das Komponentenwerk stemmt seine mehrfache Transformation erfolgreich. Zu dem tiefgreifenden Wandel gehören die Wandlung von Diesel- in Ottokapazitäten, die Fertigung noch effizienterer Verbrennungsmotoren und die Fokussierung auf Zukunftsprodukte. Wie zum Beispiel die Produktion von Rotor und Stator, zwei elementaren Bauteilen des E-Antriebs, die im neuen ID.31 verbaut werden. Salzgitter steht exemplarisch für den Transformationsprozess der Konzern Komponente, die innerhalb der Volkswagen AG die End-to-End-Verantwortung für die Batterie, von der Forschung bis zum Recycling, übernommen hat. Der Stellenwert der Verbrennungsmotoren für den Standort bleibt hoch und ihr Beschäftigungsfaktor bedeutend. Täglich werden bis zu 5.700 Otto- und Dieselmotoren in über 200 Varianten gebaut. Die Vielfalt reicht vom 3-Zylinder bis zum 16-Zylinder. Die Motoren und Komponenten werden weltweit ausgeliefert. Über 7.000 Mitarbeiter sind am Standort beschäftigt. //



ABENTEUER K 70

K 70 ABENTEUER

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

Bevor ich meine K 70 - Story des Jahres erzähle, möchte ich auf ein ganz besonderes Ereignis dieses Jahres hinweisen: die ersten Volkswagen K 70 feiern am 1. August 2020 ihren 50. Geburtstag.

Ich habe keine Ahnung, wieviele dieser allerersten Fahrzeuge es bis zu diesem Jubiläum geschafft haben - zumal ja inzwischen hinlänglich bekannt ist, dass die Erstserie zwar liebevoll aber lausig verarbeitet war und unter Kinderkrankheiten litt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung während der fast fünfjährigen K 70-Produktion im VW-Werk Salzgitter trug zumeist zur allgemeinen Verbesserung des Modells bei. Deshalb fand schließlich auch der VW K 70 seine Anhänger und Freunde... die ihm bis heute die Treue halten.

Auch ich bin ja einer dieser Enthusiasten - und rein zufällig darf ich anlässlich des 50. K 70 - Jubiläums mal wieder eines meiner bekloppten K 70 - Abenteuer präsentieren:

23 MONATE UND 26 TAGE NACH K 70-PRODUKTIONSSTART...

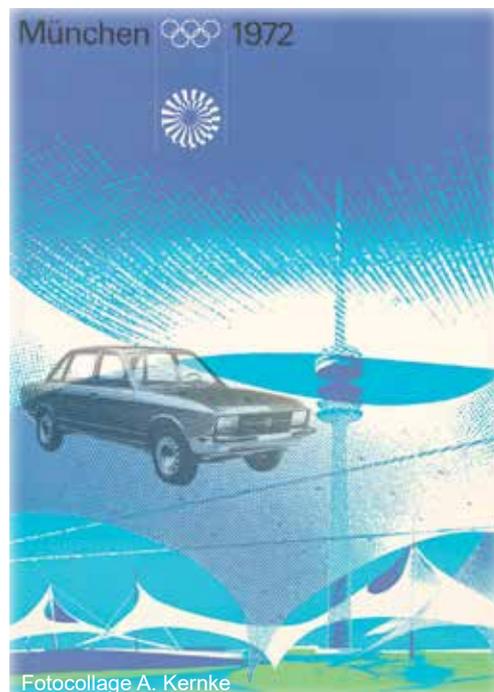
HISTORISCHE EREIGNISSE DES GLEICHEN MOMENTS

Ich gebe mir hier viel Mühe, Euch Leser ein bisschen auf die frühen 70er Jahre einzustimmen:

damals, am 27. Juni 1972 um Punkt 9 Uhr, hoben sich die bewachten Tore des hohen Maschenzauns. Vier Tage lang

durften die Münchner die schöne neue Welt ihres Olympiaparks, das für die Landschaftsarchitektur wie für Hochbauarchitektur neue Maßstäbe setzende „Gesamtkunstwerk“ aus Sportstätten mit bergförmigen Dächern, Terrassenhäuser des Olympischen Dorfes, 12.000 Bäumen und Büschen sowie über 85 Hektar Blumenwiesen und trittfestem Rasen besichtigen - auch auf die Gefahr hin, den noch jungen Rasen zu zertrampeln.

Die Olympischen Sommerspiele 1972 bleiben jedoch leider durch den Anschlag der palästinensischen Terrororganisation Schwarzer September auf die israelische Mannschaft am 5. September als traurige Geschichte, bei der elf israelische Geiseln sowie fünf Geiselnnehmer und ein Polizisten ihr Leben lassen mussten, in trauriger Erinnerung.



Fotocollage A. Kernke

Genau an jenem 27. Juni 1972 wurde übrigens auch die Videospielefirma „Atari“ von Nolan Bushnell und Ted Dabney in Sunnyvale (Kalifornien) gegründet. Tausende „Pong“-Automaten in Spielhallen und die ersten Heimkonsolen machten Atari zum Urvater der Videospieleindustrie. In Deutschland bekam das Spiel sogar eine eigene Fernsehshow mit dem damals noch unbekanntem Thomas Gottschalk, in der das Studiopublikum „Pong“ spielte und die bis 1981 lief.

AM PRODUKTIONSTAG IM VW-WERK SALZGITTER

Und ebenfalls an genau jenem Siebenschläfer-Dienstag der 26. Kalenderwoche des Jahres 1972 wurde nach fast zwei Produktionsjahren im Salzgitteraner Volkswagenwerk ein kleines blankes Alu-Blechschild mit der eingestanzten Produktionsnummer 5177 auf die vordere rechte Blechversteifung im Motorraums eines silbermetallfarbenen (L 96 D - wurde nur von September 1970 bis Juli 1972 angeboten) Typ 48 mit der FIN 482255514 genietet.



Das linke Blechschild informiert u.a. über den Produktionstag, auf dem rechten ist die FIN zu sehen

Nur kurze Zeit später dürfte der fabrikneue K 70L vermutlich per LKW oder Bahn unterwegs in den Süden gewesen sein. Diese Reise endete nach gut 2.300 Kilometern an der Zyklopenküste Siziliens, in der Metropolitanstadt Catania.

PERSÖNLICHE LAGE - WO WAR ICH IM JUNI 1972?



Ich - so sahen 1972 11-Jährige aus - der Käfer im Hintergrund gehörte unserem Nachbarn

Obwohl oder gerade weil „aufmüpfig“ das Wort des Jahres war, kämpfte ich selbst als knapp 11-Jähriger im Juni 1972 in den letzten Tagen meiner Grundschulzeit kurz vor dem Abschlußzeugnis vor den Sommerferien in der „Mittelpunktschule Drebber“ um eine Gymnasium-Empfehlung durch die zu dieser Beurteilung widerwilligen Lehrer. Es war der ausdrückliche Wunsch meines ehrgeizigen Vaters, dass ich nach den Ferien, also ab dem 30. August, das Gymnasium besuchen und irgendwann mal das Abitur machen sollte.

Diese für mich unabwendbare Fremdenscheidung

sollte fortan den martervollen Weg meines zukünftigen Werdegangs bestimmen. Das verursachte ein seltsam dumpfes Gefühl in meiner Magengrube - so, wie ich es mir eben vorstellte, zu meiner eigenen Hinrichtung geführt zu werden.

Erst viele Jahrzehnte später wurde mir bewusst, welches innerlichem Overkill ich mich gezwungenermaßen zur Verfügung gestellt hatte. Um diesen langen und kummervollen Weg soll es hier jedoch nicht gehen. Glücklicherweise lebe ich noch - und trotz Allem geht es mir heute ja gut.

AUTOS 1972



Autos in den 70ern - wir fuhren den grauen 411 LE (Nasenbär), ganz hinten

Ein VW-Modell mit Namen K 70 kümmerte mich zu jener Zeit noch nicht. Die Autofirma Volkswagen war mir allenfalls durch Käfer, 1600 oder 411 bekannt - erst im Frühjahr 1972 hatten die Medien berichtet, dass der 15.007.034ste VW Käfer vom Band gelaufen war. Und erst knapp zwei Jahre später tauschte mein Vater unseren VW 411 LE gegen einen Vorfühswagen VW K 70 (Bj. 73, Modell 74) in Rotmetall ein.



Beginn meiner K 70-Begeisterung

Audi präsentierte 1972 sein Mittelklasse-Modell Audi 80 (B1), im März wurde gerade der Opel Commodore B eingeführt, bei Ford gab es die neuen Consul und Granada, BMW schickte den neuen 5er (E12) in den Ring, die Mercedes-Benz Oberklasse Baureihe 116 war ab September erhältlich und der DAF 66 ab Oktober. Wer als Italiener national eingestellt war, griff seit Mai auf den neuen Fiat 132, auf Alfasud oder Alfetta oder gar Lancia Beta zu.

CASA IN SICILIA - HEIMAT AUF SIZILIEN

Es ist mir natürlich nicht bekannt, warum sich der in Catania ansässige Mediziner Dottore Giuseppe Fisichella damals ausgerechnet für das deutsche Mittelklassemodell VW K 70 mit 90 PS entschied.

IM LAUFE DER NÄCHSTEN MONATE

reifte also ein Plan. Beim Bekanntwerden meines mediterranen Deals in K 70-Kreisen bot mir K 70-Club-Kamerad Mario Thimm aus Winsen spontan und kostenlos seinen Trailer



Fast unser Gespann... Mario Thimm's Multivan vor dem Trailer, der uns bei der K 70- Überführung gute Dienste leisten soll

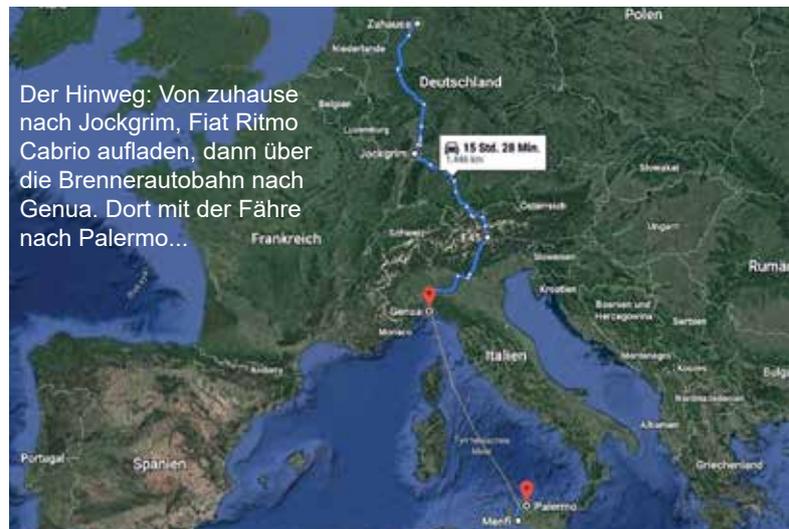
an. Fast im gleichen Moment erzählte mir mein sizilianischer Freund Rafaele Borsellino, dass er dringend eine Transportmöglichkeit für sein Fiat Ritmo Cabrio von seiner deutschen Heimat Jockgrim bei Karlsruhe nach Menfi/Sizilien suche.



Raf's Fiat Ritmo Supercabrio... das wieder nach Sizilien soll

Nach einigem Hin und Her war diese Möglichkeit eingetütet und wir müssen nun nicht mehr leer nach Sizilien fahren.

Schon früh galt es abzuchecken, welche Formulare für die Reise quer durch Europa und später, für das Anmelden des K 70 in Deutschland, beschafft werden müssen.



Der Hinweg: Von zuhause nach Jockgrim, Fiat Ritmo Cabrio aufladen, dann über die Brennerautobahn nach Genua. Dort mit der Fähre nach Palermo...



Dottore Giuseppe Fisichella mit seinem K 70 auf dem Ätna-Parkplatz

Schriftlich belegt ist allerdings, dass er den fabrikneuen Wagen mit der Seriennummer 55514 für 1.890.000,- italienische Lire (nach historischem Kurs umgerechnet 10.325,10 DM = 5.279,14 Euro) käuflich erwarb und am 25. Juli 1972 mit dem Kennzeichen 296600 CT auf den Namen seiner Frau zum öffentlichen Straßenverkehr zuließ.

Auf sechs Tage genau 47 Jahre später - was sind schon 6 Tage auf die seitdem vergangenen 17.160 Tage? - fand ich den betagten Wagen am Südwesthang des höchsten aktiven Vulkan Europas unter einem großen Hallendach im Garten



Dottore Fisichella's K 70 mit altem und neuem Besitzer

einer uralten Villa in Adrano stehend. Nach langer Betrachtung (nicht nur des Fahrzeugs) und etwas Verhandlung mit dem Sohn Massimiliano des inzwischen verstorbenen Dottore Fisichella, wechselte der alte K 70 schließlich in unseren Besitz. Da die Rückholung nach Good Old Germany erst vernünftig geplant und organisiert werden sollte, schlug ich Massimiliano einen Handlungsspielraum von einem Jahr vor - dem er glücklicherweise zustimmte.

UNVORHERSEHBARE EREIGNISSE

Eigentlich kaufte ich diesen Oldtimer für die ebenfalls K 70-begeisterte Familie meiner Tochter Sandra. Leider löste sich jedoch ihre Ehe kurze Zeit nach dem sizilianischen Kauf auf. Sie hat nun mit ihren drei kleinen Kindern in Zukunft sicherlich andere Probleme, als sich um den Transport und den Wiederaufbau eines alten Autos aus Sizilien zu kümmern. Also entließ ich Sandra aus der Verantwortung und übernahm die Zukunft dieses Projektes selbst. Vielleicht übernimmt den Wagen später mein Sohn Lukas. Behalten kann ich ihn aus Platzgründen jedenfalls selbst eher nicht.



... von dort per Autobahn ans Ziel Menfi.

In Menfi: Cabrio abladen. Ein paar Tage bei „la famiglia“ verbringen.

Zoll: der Warenverkehr innerhalb der EU ist grundsätzlich frei. Bei ausgiebigen Recherchen stellte sich jedoch heraus, dass die Reise mit einem Fahrzeug auf dem Trailer durch die (nicht zur EU gehörige) Schweiz ein zeitraubendes behördliches Spießrutenlaufen bedeuten würde. Also beschlossen wir schließlich, die Schweiz lieber per Brenner-Autobahn zu umfahren, immerhin ein Umweg von 254 Kilometern.



Teil 2 des Plans: Abholung des K 70 aus Adrano, Rückreise nach Menfi.

Zur Heimreise dann wieder per Autobahn nach Palermo...

und auch der Stress und die Zeit für 1.100 Kilometer bei 80 km/h Anhängergeschwindigkeit - stehen unsere Kosten durch die Fährverbindung von Genua nach Palermo in nicht unvernünftigem Verhältnis. Am 29. November 2019 erhielten wir sogar im Rahmen des „Black Friday“ von der italienischen Schifffahrtsgesellschaft Grandi Navi Veloci rund 30% Vergünstigung des regulären Passagepreises - so schlugen wir also zu.

Mittlerweile habe ich geklärt, ob unser Zugfahrzeug, der VW Multivan REDSTAR, den Anforderungen gewachsen sein wird. Immerhin muss er mit dem beladenen Trailer über die Alpen, Sizilien ist bekanntermaßen auch nicht topfeben und der K 70 steht schließlich in fast 600 Meter Höhe am Südwesthang des Ätna. Nachdem der T3-Motor nach diversen Problemen endlich ordnungsgemäß seinen Dienst verrichtet, müssen wir ihn ja nicht durch solch eine Aktion hinrichten. Da Bulli-Spezialist Jürgen meine materialschonende Fahrweise kennt, sieht er in unserem Vorhaben keine Gefahr für den Multivan.

Am 1. April kann er (der REDSTAR) dank Saisonkennzeichen wieder am Straßenverkehr teilnehmen... auf genau diesen Tag warten wir nun, um unseren Plan umzusetzen. Dann wird diese Geschichte fortgeführt.

Diese Erzählung wurde Anfang Januar 2020 im Blog EL GIGANTES GESCHICHTEN auf <http://el-gigante.blogspot.com> veröffentlicht. Natürlich ahnte ich damals nicht, was die Zukunft schon sehr bald bringen sollte. Sie brachte Corona! Dieses Schicksal änderte alle Pläne. Davon erzähle ich in der Fortsetzung (auch aus meinem Blog) auf den nächsten Seiten //

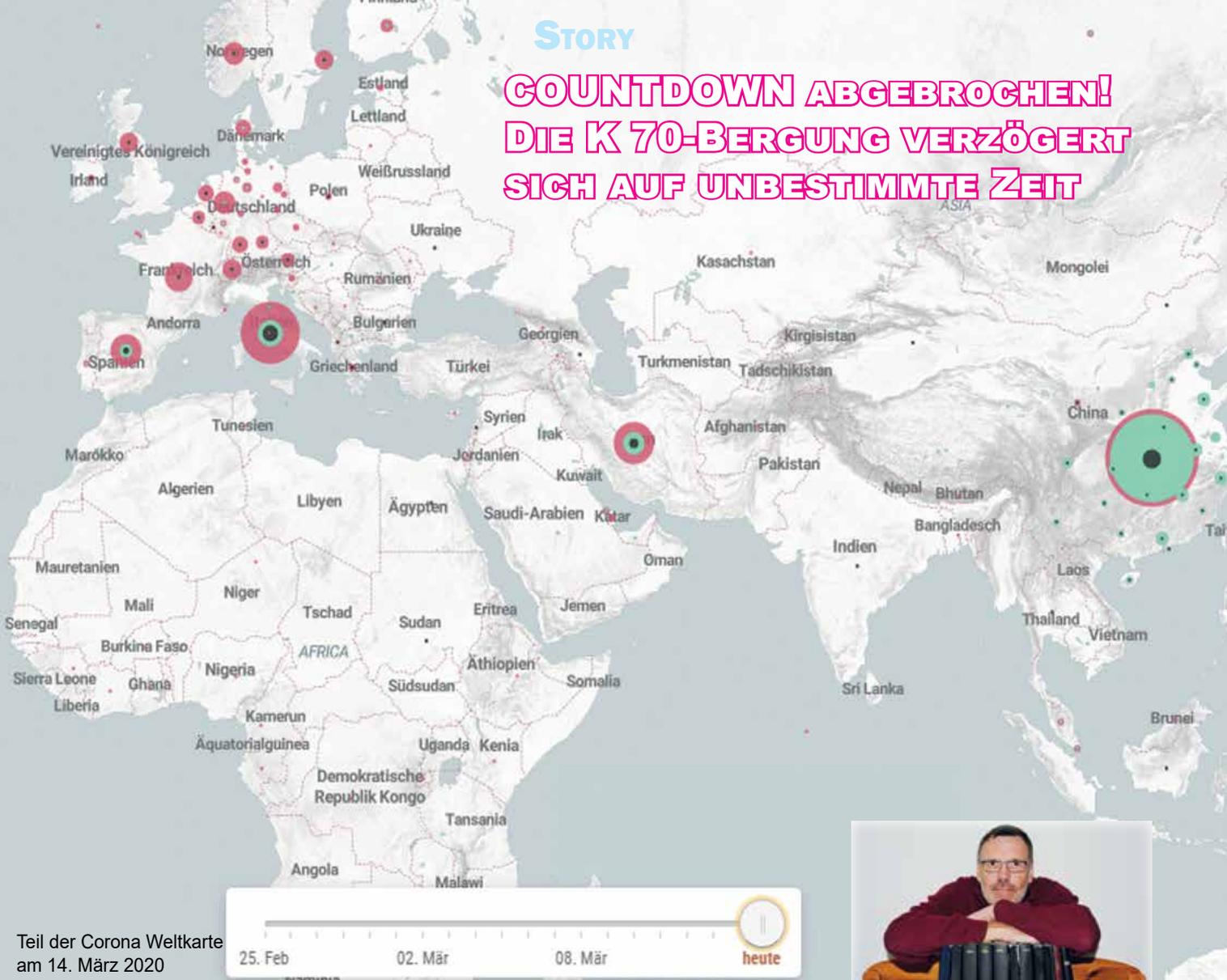
Dabei fiel auch die Entscheidung gegen die komplette Fahrt per Autobahn. Statt 2.663 Kilometer nur 1.591 Kilometer, dafür dann aber wie gewohnt per Fähre ab Genua. Wenn man es genau berechnet - Mehrkosten für Kraftstoff, Autobahngebühr, Fähre von Villa San Giovanni nach Messina



... mit der Fähre wieder zurück nach Genua, von dort über die Brennerautobahn, dann A7, A44 und A33 wieder nach Hause.



COUNTDOWN ABGEBROCHEN! DIE K 70-BERGUNG VERZÖGERT SICH AUF UNBESTIMMTE ZEIT



Teil der Corona Weltkarte am 14. März 2020

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERKE



Ich habe sooo gehofft... ich habe krampfhaft NICHT an das Schlechte geglaubt... und jetzt (14.3.2020) ist es tatsächlich DOCH passiert. Aus einer chinesischen Gefahr ist ein massives, weltweites Hochrisiko geworden. Wer hätte geahnt, dass es COVID-19 (mutmaßlich) vom „Südchinesischen Markt für Fische und Meeresfrüchte“ am Jangtse-Fluss Ende Dezember 2019 innerhalb weniger Tage über 9.000 Kilometer nach Norditalien (angeblich nach einem Fußballspiel) und Deutschland (angeblich durch einen Mitarbeiter des Autozulieferers Webasto) und kurz darauf gefühlt explosionsartig über den ganzen Erdball schafft?

Mal abgesehen davon, was die weltweite Presse, Politiker, Ärzte oder die hamsterkaufende Menschheit aus der Situation gemacht haben... eine Gefahr wie Corona gab es noch nie und wird es in der Form auch hoffentlich nicht wieder geben. Natürlich gibt es auch krude Verschwörungstheorien: irgendeine Macht (wie auch immer sie heißt) will die Menschen für den allgegenwärtigen Missbrauch unserer Erde bestrafen... sogar vernichten! So eine Art Voodoo also wahrscheinlich.

Das dürfte allerdings genau so ein hanebüchener Quatsch sein, wie seinerzeit der Gesprächs-Opener einer dreiköpfigen bibelforschenden Religionsgemeinschaft vor unserer Haustür.

Dort wuchs ein gerade prächtig blühender, großer Kirschbaum. Es klingelte und ich öffnete. Nach der üblichen Begrüßung, begannen die Erleuchteten das Gespräch mit den Worten, dass der blühende Kirschbaum doch ein Wunder sei. Ich ahnte, wohin die Unterhaltung gehen sollte und wurde deswegen etwas sauer. Immerhin hatte ich damals grad die Fachhochschulreife im Fachbereich Gartenbau absolviert, kannte daher die intimsten Geheimnisse der Pflanzen. Deshalb stellte ich die kühne Behauptung eines Wunders mal eben ad absurdum. "Dass dieser Baum so hübsch blüht, ist biologisch, chemisch und meinerwegen auch physikalisch nahezu bis ins



Zwei Regionen in Norditalien können derzeit wegen des Coronavirus nicht mehr angefahren werden. (Foto: Zufall Logistik) So sah die Corona-Lage in Italien noch am 26. Februar aus



Mikroskopische erklärbar. Aber glaubt mir: ein Wunder ist es nicht! Dass es dennoch wunderbar ist, entspricht allerdings auch meiner Meinung!"

Betretene Gesichter unter dynamisch kaltverformten Heiligenscheinen! Nach meiner Ausführung kam seltsamerweise kein Gespräch, wie es sich die drei Heiligen aus dem Morgenland wohl eigentlich gern gewünscht hätten, mehr zustande. Letztendlich sah ich sie nie wieder.

Zurück zu Corona. Dank der stetigen, aktuellen Berichterstattung durch alle Medien, bleibt uns natürlich die bedrohlicher werdende Nähe der Epidemie nicht verborgen. Sehr zu unserem Verdruss findet das Virus offenbar ausgerechnet in Norditalien einen ausgezeichneten Nährboden. Jetzt wird es eng!



Bereits am 2. Januar 2020 postete ich "... noch genau 90 Tage!" und ein Foto von Catania vor dem Ätna. Seitdem gab es relativ regelmäßig den aktuellen Countdown auf ein besonderes Event, nämlich die Abholung des im letzten Sommerurlaub gekauften silbernen VW K 70 vom Südwesthang des Ätna.

Seit dem "Black Friday" im letzten November stand fest, dass wir am 1. April 2020 mit einem Fahrzeug-Trailer hinter dem REDSTAR zu dieser Tour aufbrechen werden. Für den 2. April hatten wir uns dazu auf der "La Suprema" eine Kabine mit Meerblick gebucht. Noch vor einer Woche besorgten wir unausweichlich benötigte österreichische Vignetten für die Autobahnen und bezahlten unsere Maut für die Brennerautobahn.



GRANDI NAVI VELOCI Spa
Partita Iva: IT13217910193 - Capitale sociale: EURO 169.999.999,97 int. versato
Sede legale: 93133 PALERMO (ITALY) - Calata Marina D'Italia
Sede operativa: 16149 GENOVA (ITALY) - Via Balleyder 7 - Cp. +39 010 2054501
P.O. Box 1930 - Fax +39 010 5009333

EXPRESS TICKET

COPIA CLIENTE

Agency/Issue agency	Date/Date of issue	TOTALE
UFFPASSEGGIERI - INTERNET (0950)	ven 29 nov 2019 - 22:54	
VIA BALLEYDER 7 GENOVA (GE) 16149 IT	ID prenotazione/Booking ID	92140093810
+39 010 2054 501 info@gnv.it	Partnership	MyGNV
Titolare/Ticket holder	Convenzione/Agreement Applied	
OLIVIA KERNEKE	-	-

Percona/Route		Navie/Vessel	Partenza/Departure	Durata viaggio/Transit time			
GENOVA / PALERMO		LA SUPREMA	gio 2 apr 2020 - 23:00	20h 15			
Adm	Ban	Inf	Ass/Pax	Ass/Vel	Tariffa	Coupon	Promozione applicata / Promo applied
2	-	-	Nb	Nb	Standard	-	BLACK FRIDAY
Nominativi/Passenger / Passengers names		Cab	Descrizione/Description		Imp/Am		
(Nbr) OLIVIA KERNEKE (M) ANDREAS KERNEKE		1	3E2 DRE-BETT KABINE MIT MEERBUCK LC		160,00		
		1	VR2 W/T3 - D/HA.3		160,00		

Die Woche über eskalierte jedoch die Lage in Norditalien zunehmend. Corona-Infektionen nahmen drastisch zu, die italienische Regierung sah sich gezwungen, ganze Regionen und Landstriche hermetisch zu sperren.

Sonntag schrieb ich unsere Schifffahrtsgesellschaft Grandi Navi Veloci per Mail an, ob sie zum gebuchten Zeitpunkt überhaupt ablegt. Antwort: Zum derzeitigen Zeitpunkt seien alle Abfahrten bestätigt, derzeit lägen keine Verordnungen vor, die Reisen in diesem Sinne einzuschränken. Ganz ehrlich: ich hätte gern etwas anderes gelesen. Olivia und ich gehören auch aus Altersgründen zur Infektions-Risikogruppe und sollen im April quer durch das "coronaverseuchte" Italien (scusi!) fahren, um auf dem Schiff mit vielen hundert Reisenden nach Palermo gebracht zu werden? Wer mit der Gefahr spielt, kommt darin um, oder wagt?



Am Montag löste sich die angespannte Lage dann für uns auf, denn Italien wurde aufgrund der Notlage komplett gesperrt. Auch auf der Homepage von Grandi Navi Veloci war jetzt zu erfahren, dass entweder eine Umbuchung der Reise auf ein anderes Datum oder sogar eine Stornierung möglich ist. Wir bekommen einen Gutschein für den vollständigen Betrag der gebuchten Reise und der Gutschein kann auf allen GNV-Linien bis zum des 30. Juni 2021 verwendet werden. GNV ergreift diese Maßnahmen, um den GNV-Kunden diese schwierige Zeit so angenehm wie möglich zu gestalten, sodass Reiseänderungen einfach und gelassen vorgenommen werden können.

noch so passiert... und hoffen wir, dass es uns alle nicht zu schwer trifft.

//
FORTSETZUNG FOLGT



... er wartet weiter!

Okay - auch wenn wir jetzt kein Geld durch die Notlage mehr verlieren - schade ist es dennoch. Die monatelange Vorfreude zerschellt an diesem blöden Virus und das schmerzt. Mein Countdown bricht 21 Tage vor seinem Ablauf ab. Alle an der geplanten Aktion Beteiligten werden von mir sofort über die Einstellung des Vorhabens informiert, alles wird auf Null gestellt.

Warten wir jetzt also erstmal ab, was da Coronavirus-mäßig





www.volkswagen-classic.com

D WOB LK 70H

Volkswagen Classic

AUS TRÜMMERN RECYCELT

Die ca. 4-jährige Geschichte vom Schrotthaufen zum K 70



TEXT UND FOTOS: ANDREAS FAULHABER

2. Abschnitt

Ich begann also mit den Schweißarbeiten. Ein Schutzgasschweißgerät hatte ich mir bei der Einrichtung meiner Schrauberwerkstatt auf dem Resthof ebenso zugelegt, wie eine alte Hebebühne (gerade mal ein Jahr jünger als mein K 70). Einen ordentlichen Kompressor und eine ausrangierte Sandstrahlkabine bekam ich von meinem Freund Petr Podany aus der Werkstatt, auch ein Oldtimerfreund und Karosseriebaumeister im Förderverein für historische Fahrzeuge und Maschinen im Landkreis Peine. Petr wusste auch jemanden, der eine alte Abkantbank einfach nur loswerden wollte, das habe ich mir nicht zweimal sagen lassen. Gott sei Dank hat der Bauer von gegenüber einen Teleskoplader und half mir bei der Aufstellung.

Komplett ausgestattet konnte die Arbeit beginnen. Ich begann mit der Quertraverse im Kofferraum hinter der Reserveradmulde, ich dachte, da sieht keiner meine ungeübten Schweißpunkte...

Zunächst schnitt ich aus dem Schlachtfahrzeug die Traverse heraus, entfernte den Unterbodenschutz, entrostete und entlackte sie und siehe da, auch da gab es etwas zu schweißen, aber das hielt sich im Rahmen. Ich war überrascht, wie proplemlos sich die „Organspende“ in den Empfänger einpflanzen ließ. Denn ich war Laie, ich

habe zwar schon mal zwei Eisenstücke zusammenschweißt, aber Karosserieschweißen war Neuland, ich kannte es nur von Erzählen und Zeigen.

Dann „übte“ ich mich an dem linken vorderen Kotflügel. Von Mario hatte ich einen alten Teil-Kotflügel bekommen, bei dem war dieser Teil gut erhalten.

Nach dieser Arbeit erfolgte aus Zeitgründen eine Pause von knapp 1 Jahr, ich weiß nicht warum, aber es gab immer Wichtigeres zu tun. Lag es daran, dass ich am 30. September 2017 in die Ruhephase der Altersteilzeit eingetreten bin? Es gab schon Einiges zu tun. Mein T3-Bus musste zum TÜV und an der Vorderachse waren die Aufnahmen der Zugstreben weggerostet und zu ersetzen



und so habe ich gleich die ganze Vorderachse überarbeitet, das hat auch mehrere Wochen in Anspruch genommen. Der Bus ist ja immer noch Alltagsfahrzeug und „Arbeitspferd“, und vor allen Dingen unser Wohnmobil.

Im Herbst 2018 ging es dann richtig weiter. Die Schweller, der Spritzbereich der Vorderräder und die Radläufe waren dran. Links war schon mehrfach „TÜV-gerechte“ Schweißarbeit durchgeführt worden. Der Schweller wurde zugeschweißt, das Stehblech zwischen Außen- und Innenschweller war aber auf der ganzen Länge abgerostet und musste ergänzt werden. Ebenso war die A-Säule weggerostet. Die runde Hebebühnenaufnahme hatte man links ganz „wegrationalisiert“. Daher machte ich mit Mario einen Termin, um mir Bilder von der korrekten Situation zu machen, denn auch die andere Seite bestand ja nur noch aus Loch und Rost. Die weggerostete A-Säule links konnte ich noch aus dem Teilesponder gewinnen, auf der rechten Seite musste ich basteln. Da war die Situation beim Teilesponder genau so desolat wie bei dem Restaurationsobjekt. Für den Innenschweller auf der Beifahrerseite konnte ich Gott sei Dank noch Formteile aus dem Teilesponder verwenden, die wären nur sehr schwer herzustellen gewesen.

Im Zuge dieser Arbeiten fand ich dann, nur von unten zu sehen, ein kleines Loch am rechten Dom. Nach ein wenig „Stochern“ war das Loch dann schon größer. Ich entschied: Um dort ordentliche Arbeit machen zu können, müssen Motor und Getriebe ausgebaut werden. Ich erkannte auch sofort den Vorteil, dass dann beim Lackierer auch der ganze Motorraum leicht wieder schön gemacht werden konnte. Nach dem Ausbau von Motor und Getriebe erkannte ich erst das ganze Ausmaß des Schadens. Auch hier hatte man mit etwas Karosseriekleber und zwei Schweißpunkten den Mann vom TÜV hinter's Licht geführt. Der Dom war rundherum vom darunter liegenden Holm abgerostet (Bilder im ersten Abschnitt). Unter Umständen auch deswegen war der Holm darunter sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Den Bereich habe ich dann großzügig ausgeschnitten und wieder aufgebaut. Danach gab es noch ein paar Kleinigkeiten im Unterboden vor der Rücksitzbank und im Kofferraum vor dem rechten Federbein zu schweißen. Ich meinte, mit den Schweißarbeiten bin ich fertig.

Im Laufe der Zeit hatte ich Kontakt zu einem Unternehmer aufgenommen, der im Landkreis Peine das Equipment zum Trockeneis strahlen besaß und wir vereinbarten für den 27. Februar 2019 einen Termin, um den gesamten Unterboden, Motorraum und Motor-Getriebeeinheit mit Trockeneis zu strahlen. Das Ergebnis waren zwei weitere Löcher im Unterboden zum Schweißen. Sie waren vorher von unten durch Steinschlagschutz und von oben durch eine Anti-Dröhnmatte verdeckt, also nicht zu sehen. Die Zeit bis zu diesem Termin nutzte ich, das gesamte Fahrwerk aufzuarbeiten und zu überprüfen. Alles wurde zerlegt, mit Glasperlen in der Sandstrahlkabine gereinigt und entlackt, mit Fertan bearbeitet und anschließend matt schwarz lackiert. Für den Lackierer sollte das Fahrzeug rollfähig sein. Auch die Felgen wurden gestrahlt und mit Felgensilber und Klarlack lackiert und bekamen natürlich neue Reifen.



A-Säule rechts wieder aufgebaut



Außenschweller und Kotflügelspitze geschweißt



Dom rechts



Stehblech im linken Holm ergänzt

Anfang März 2019 rief mich Mario an, er hätte eine Anfrage aus Österreich, sie bräuchten ein Windleitblech und ich hätte doch ein Schlachtfahrzeug, ob ich helfen könnte. Ich schaute mir das Windleitblech beim Schlachtfahrzeug genau an, machte Fotos und nahm Kontakt mit Österreich auf. Nach kurzer Verhandlung und Übermittlung der gemachten Fotos war der „Deal“ perfekt und ich machte mich daran, das Windleitblech herauszutrennen, nach Fotos über die Schnitte vom Auftraggeber. Der Versand gestaltete sich dann aber noch schwierig, weil gerade nach Österreich die maximale Länge für Sperrgut bei DHL auf 1,50m begrenzt ist. Ich konnte dieses Maß mit viel Mühe gerade so einhalten (Gott sei Dank ist der K 70 kein modernes Auto).

Nach diesen Aktionen war der Unterboden dran, er musste ja für die Montage des Fahrwerks fertig sein. Nach dem Trockeneisstrahlen war er ja sehr schön sauber und fettfrei. Also schützte ich die Umgebung der Werkstatt und brachte die Epoxid-Grundierung und anschließend nach guter Trocknung eine Steinschlagschutz-Beschichtung auf.



Radlauf repariert

Nachdem auch diese gut getrocknet war, konnte das in der Zwischenzeit durch „Sandstrahlen“ mit Glasperlen und danach lackierte bis ins Detail aufgearbeitete Fahrwerk als Vorbereitung für den Transport zum Lackierer montiert werden. Dabei wurden zunächst allerdings die durchgerosteten (und völlig entleerten) hinteren Stoßdämpfer montiert. Die „Guten“ waren noch im Schlachtfahrzeug montiert, und das musste ja bis zur endgültigen Schlachtung noch rollfähig bleiben.

Am 22. Mai 2019 war dann der große Tag. Aufbruch in die Nähe von Gleiwitz, zur Lackierwerkstatt von Marcin Wyżgol. //



Haube entrostet



Fußraum Beifahrerseite



Felgen lackieren



Achsschwinge hinten in der Sandstrahlkabine



Fahrwerksmontage Hinterachse



Bremssättel zerlegt



Fahrwerksmontage Vorderachse



Bremssättel zusammengebaut und mit hitzebeständigem Klarlack lackiert



Federn lackieren



Federbeine zusammengebaut



Windleitblech für den Versand nach Österreich



Gestahlte Fahrwerksteile



Neue Reifen...



Trockeneisstrahlen



Motor und Getriebe hängen am Haken



Radlagergehäuse vorn wie neu...



Aufbruch nach Gleiwitz

DER WEITE WEG VOM WRACK ZUM K70L



TEXT UND FOTOS: ALEXIS EMMERICH

Vorerst ein paar Details zu meiner Person. Ich bin Chemiker in den späten 20ern und war absolut unerfahren was Autos angeht. Aber in irgendeinem Winkel meines Gehirns hatte sich der Wunsch festgesetzt, einen K 70 zu besitzen. Ich hatte weder irgendeinen Bezug zu diesem Auto oder es gar einmal in echt gesehen.

Trotzdem entschloss ich mich eines Tages aus irgendeiner Laune heraus, einen zum Verkauf stehenden zu besichtigen. Da mein Budget eher schmal war, fuhr ich zu einer Projektaufgabe um mir mal ein Bild von so einem Wagen zu machen. Kurz gesagt, als ich dort war, entpuppte sich der Wagen als

Großbaustelle; lediglich der Unterboden war geschweißt. Jedoch faszinierten mich die Form und die Proportionen derart, dass ich ohne weiter nachzudenken mir den Wagen aufhalste. Mit dem freundlichen Besitzer konnte ich zudem aushandeln, dass er den komplett zerlegten Wagen zu mir liefern würde.

ANFÄNGLICHE ÜBERFORDERUNG wich langsam einem System in dem die Teile identifiziert sortiert eingelagert wurden. Eigentlich muss ich sagen, der Wagen war ein finanzieller Totalschaden; aber es gibt für mich drei wichtige Gründe das außer Acht zu lassen.



- * **erstens, es gibt nichts Besseres, um zu lernen wie ein K 70 funktioniert und wie er aufgebaut ist.**
- * **zweitens, die viele investierte Arbeit führt zu einer Art persönlicher Bindung zum K 70.**
- * **drittens es gibt einfach nur noch eine verschwindend geringe Zahl an diesen Kulturgütern, jeder sollte gerettet werden!**



Nach ein paar weiteren Schweißarbeiten und Vorbereitungen konnte es zur Lackierung gehen. Zunächst versuchte ich die Schleifarbeiten selbst zu übernehmen, gab dann allerdings relativ schnell auf, da leider jemand wohl noch Wandfarbe und ähnliches überhatte. Auch wenn es dann recht teuer wurde, zahlte sich dies vermutlich in dem perfekten Ergebnis und in der Verfassung meiner Lunge aus.



Da der Winter langsam vorüber war, ging es langsam an den Zusammenbau. Innenverkleidung kleben, Fenster ein- aus- und wieder einbauen, wenn man dies noch nie gemacht hat...

Ein Polsterer, welchen ich wirklich als ein Unikat bezeichnen würde, teilüberholte meine Sitze und fertigte Teile des L-Version Teppichs an. Der Motor flutschte dann auch in den Motorraum ohne größere Maläsen. Nun konnten die Schweißnähte mit Leinöl und Karosseriedichtmasse versiegelt werden und der K 70 langsam die Gestalt eines Autos annehmen.

Der Tank war wie erwartet rostig und wurde mit Aceton gespült, gefolgt von Phosphorsäure, Wasser und wieder Aceton. Nach dem Trocken wurden 2 Schichten PU Harz eingegossen. (Schwenken, warten, drehen, kippen, schaukeln...). Dann konnte untenrum zusammengebaut werden. Bremsleitungen neu, Tank rein, Auspuff neu und fertig.



Auch wenn die Aktion teuer war, bereue ich sie nicht, es gibt nichts Besseres, als ein Auto wertzuschätzen und auch eine Verbindung zu diesem aufzubauen. Und nicht zuletzt, muss natürlich erwähnt werden, dass so etwas ohne die freundliche Community, insbesondere Mario wohl kaum realisierbar gewesen wäre.

Ich hoffe, dies motiviert euch, wenn Ihr ein ähnliches Projekt in der Garage habt!

Viel Spaß mit eurem Kasi wünscht euch
Alexis Emmerich

//



K 70 EVENEMENTEN IN 2020

Het Corona-virus waart op het moment dat ik dit schrijf, eind juli 2020, nog altijd rond. Wereldwijd zijn evenementen en bijeenkomsten afgelast. Dat geldt natuurlijk ook voor de K 70-scene: onze voorjaarsmeeting in Kamerik, de jaarlijkse bijeenkomst van de K 70-Freunde in Grosse-lüder en het Pinkstertreffen van onze eigen club in Winsen am Aller moesten worden afgelast. De 50e verjaardag van de Volkswagenfabriek in Salzgitter, en daarmee ook die van de VW K 70, werd zonder veel feestelijkheden met mondkapjes op herdacht.

Maar er is ook goed nieuws! Het ziet er naar uit dat het kampeerweekend in Friesland (4-5-6 september) en het herfsttreffen in Schagen (25 oktober) door kunnen gaan. Neem bij twijfel daarover contact op met de organisatie van de bijeenkomst. Hun contactgegevens vind je in de bijgaande evenementenkalender.

Blijf gezond allemaal en hopelijk tot dan!



K 70-TREFFEN IN 2020

Als ich dies schreibe, Ende Juli 2020, zirkuliert das Corona-Virus immer noch. Veranstaltungen und Treffen auf der ganzen Welt wurden abgesagt. Dasselbe gilt natürlich auch für die K 70-Szene: das Frühlingstreffen in Holland, das 29. Jahrestreffen der K 70-Freunde und das 34. Pfingsttreffen unseres internationalen K 70-Clubs mussten abgesagt werden. Das 50-jährige Bestehen des Volkswagen-Werks in Salzgitter und damit das des VW K 70 wurde mit Gesichtsmasken vor nur ganz klein gefeiert.

Aber es gibt auch gute Berichte! So wie es jetzt aussieht können in den Niederlanden das Campingwochenende in Friesland (4.-5.-6. September) und das Herbsttreffen in Nord-Holland (25. Oktober) wie beabsichtigt stattfinden. Wenden Sie sich im Zweifelsfall aber an die Organisation des Treffens, bitte. Ihre Kontaktdaten finden Sie im begleitenden Veranstaltungskalender.

Bleiben Sie gesund und hoffentlich bis dann!

//

//

JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING K70-CLUB IN DUITSLAND

Op zaterdag 3 oktober 2020 vindt de jaarlijkse algemene ledenvergadering plaats van onze Internationale K70-Club. Deze 'Jahreshauptversammlung', of kortweg JHV, wordt dit jaar gehouden in Sundern-Stockum in het Sauerland. Dat ligt ongeveer 200 kilometer ten zuidoosten van Arnhem. Alle clubleden en vrienden worden van harte uitgenodigd om naar deze vergadering te komen. Silke en Martin Kramer hebben als locatie Landhotel Willecke voor ons uitgekozen. Als je hier wilt overnachten kun je daar zelf een kamer boeken. Daarbij s.v.p. aangeven dat je voor de vergadering van de K 70-club komt.

De vergadering begint zaterdag 3 oktober om 17.00 uur. Op zondag 4 oktober hebben Silke en Martin een excursieprogramma voor ons geregeld in het mooie Sauerland.

De gegevens van het hotel zijn:

Landhotel Gasthof Willecke, Markt 5 in 59846 Sundern-Stockum, Duitsland.

Telefoon: +49 (0) 2933 1382. Website: www.hotel-willecke.de. Email: info@hotel-willecke.de.

Namens het bestuur van de club, graag tot dan!

//

K70-Evenementen 2020 – 2021

Datum	Evenement	Organisatie	Wat gaan we doen
4 - 6 september 2020	Kampeerweekend K70-Club NL, met Friese Orgeltour Camping De Stjelp, Oudega, Friesland	Jaap en Barbara van Riesen, Jan van der Wal S.v.p. vooraf aanmelden bij jaapvanriesen@kpnmail.nl 06 - 5383 3482 Alleen op bijvoorbeeld zaterdag komen kan natuurlijk ook!	Een bijzonder kampeerweekend met veel gezelligheid, cultuur en een prachtige rijtoer. Alle info in K70-Post 3/2020.
Zaterdag 3 oktober 2020, start 17.00 uur Zondag 4 oktober 2020	Jahreshaupt-versammlung (JHV) Sundern-Stockum, Sauerland, Duitsland Met excursie-programma op zondag!	Bestuur Internationale K70 Club ingo.menker@freenet.de ralf_knispel@web.de Organisatie bijeenkomst: Silke en Martin Kramer silke.kramer-nsu@t-online.de mobiel: +49 171 1239221	Jaarlijkse algemene ledenvergadering van de Internationale K70 Club.
Zondag 25 oktober 2020	Automuseum Schagen en K70-rondrit langs de kust Schagen, Noord-Holland	Siemon en Hannie Boom, Jannie Boven S.v.p. vooraf aanmelden bij snhboom@ziggo.nl Alleen op zondag 25 oktober: 06 - 1343 1121	Mooie rit en veel gezelligheid in de kop van Noord-Holland. Alle info in K70-Post 3/2020.
Zondag 10 januari 2021	Oliebollen-bijeenkomst K70-Club NL Landsmeer, Noord-Holland	Anne Reitsma en Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl	Bijpraten, terugkijken en plannen maken. Met rondrit of excursie!

PS: K70-Post nummer 3/2020 is ook terug te vinden op de website van de club. Kijk daarvoor op www.k70-club.de onder 'Clubmagazin'.



Treffenkalender K70-Club NL 2020 – 2021

Wann	Was	Wer	Weiteres
4. - 6. September 2020	Campingwochenende K70-Club NL, mit Friesische Orgel- Tour Camping De Stjelp, Oudega, Friesland (im Norden NL)	Jaap und Barbara van Riesen Jan van der Wal Bitte, voranmelden bei: jaapvanriesen@kpnmail.nl mobil: +31 (0)6 5383 3482 Sie können z.B. natürlich auch nur samstags kommen!	Ganz besonderes Campingwochenenden mit viel Gemütlichkeit, Kultur und eine prächtige Tour. Alle Info in K70-Post 3/2020
Samstag 3. Oktober 2020 ab 17.00 Uhr Sonntag 4. Oktober	Jahreshaupt- versammlung (JHV) Sundern-Stockum, Sauerland, Deutschland Mit Ausflugsprogramm am Sonntag!	Vorstand 1. Intern. K70-Club ingo.menker@freenet.de ralf_knispel@web.de Treffen und Ausflug: Silke und Martin Kramer silke.kramer-nsu@t-online.de mobil: +49 171 1239221	Wo? Im Landhotel Gasthof Willecke Markt 5, 59846 Sundern-Stockum
Sonntag 25. Oktober 2020	Automuseum Schagen und K70- Tour entlang der Küste Schagen (im Westen NL)	Siemon und Hannie Boom, Jannie Boven Bitte, voranmelden bei: snhboom@ziggo.nl Handy (nur am 25. Oktober): +31 6 1343 1121	Schöne K70-Fahrt mit viel Gemütlichkeit im Kopf Nord-Holland Alle Info in K70-Post 3/2020
Sonntag 10. Januar 2021	Oliebollentreffen K70-Club NL Landsmeer (im Westen NL)	Anne Reitsma und Serge van Donkelaar sergevandonkelaar@wxs.nl	Kaffeeklatsch, zurückblicken und Pläne machen Mit Rundfahrt oder Ausflug!



PFINGSTTREFFEN
2021



**WESERBERGLAND,
RAUM PORTA WESTFALICA**
ORGA: FAMILIE KERNKE / PETER RODENBERG

PFINGSTTREFFEN
2022



WINSEN/ALLER (SÜDHEIDE)
ORGA: FAMILIE THIMM / FAMILIE HUBE

PFINGSTTREFFEN
2023



WACHAU (ÖSTERREICH)
ORGA: HANS WAGNER

PFINGSTTREFFEN
2024



EICHSFELD (THÜRINGEN)
ORGA: WALDEMAR MÜLLER

PFINGSTTREFFEN
2025



ZÜRICHSEE (SCHWEIZ)
ORGA: KOOPERATION WALT WANDLER,
WALTER FRICK, EKKEHARD SPILLING,
MARIO NIFFELER, SVEN HUBATSCH

S WIE „SAUHEISS“

TEXT UND FOTOS: HEINRICH HELLER

Der 1,8-Liter Motor mit 100 PS des K 70 (L)S gilt als thermisch heikel. Dazu paßt, daß er ab Werk schon mit einem verstärkten Kühler ausgerüstet wurde. Dennoch steigt die Kühlwassertemperatur im Stand und bei sehr langsamer Fahrt regelmäßig (auch an kalten Tagen) erheblich an. Die Temperaturanzeige wandert dann bis kurz vor den roten Bereich, was dann auch dem Fahrer den Schweiß auf die Stirn treibt (vor allem, wenn er als vermeintliche Abhilfemaßnahme die Heizung aufdreht, was aber die Temperatur nicht wirklich senkt).

Das kann kaum daher rühren, daß die Top-Motorisierung „hochgezüchtet“ ist, denn Literleistung und Drehzahlen sind nicht wesentlich anders als bei den 1,6-Liter-Moto-

ren mit 75 und 90 PS. Von diesen ist derlei Unbill nicht bekannt: So lange deren Kühlsystem in Ordnung ist, verharrt die Betriebstemperatur im Normalbetrieb bei knapp 85 °C (am oberen Ende des schwarzen Normalbereichs „b“) und steigt nur ausnahmsweise etwas weiter an.

Da ich für diese Hitzewallungen keine Erklärung hatte, bin ich der Sache auf den Grund gegangen, und habe dabei einige (zumindest für mich) interessante Erkenntnisse gewonnen.

DIE AUSGANGSLAGE

Im Stand und bei sehr langsamer Fahrt steigt die Kühlwassertemperatur deutlich an, bis die Temperaturanzeige kurz vor dem roten Bereich stehen bleibt – das sind dann knapp 100 °C.

Bei flotter Fahrt hingegen pendelt sich die Temperatur wie beim 1,6-Liter-Motor bei knapp 85 °C ein.

ALLGEMEINES ZUR MOTORKÜHLUNG

Die Wasserkühlung hat zwei kritische Betriebspunkte, nach denen diese grundlegend ausgelegt werden muß: Motorleerlauf (denn da ist der von der Wasserpumpe

Bild 1: Temperaturanzeige, frühe Version (bis einschließlich Modell 73).

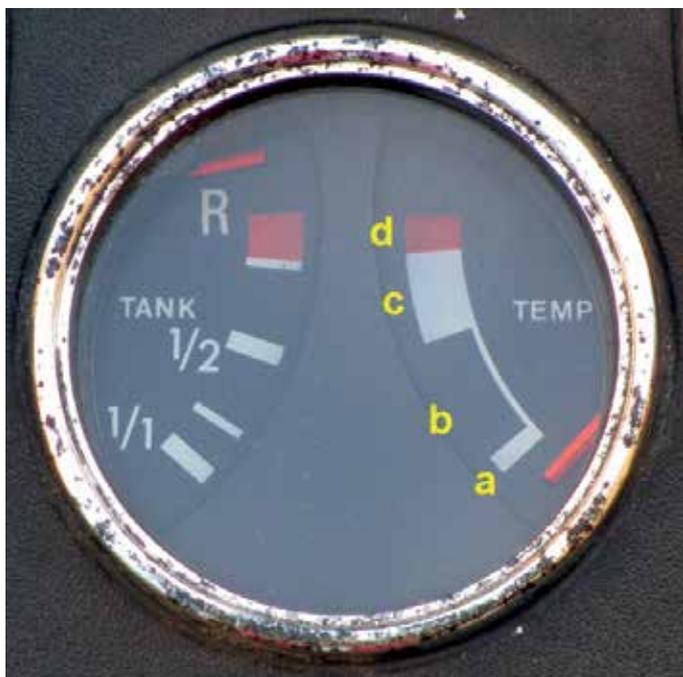
BESCHREIBUNG GEMÄSS BETRIEBSANLEITUNG:

a: „Motor kalt“

b: „Normalbereich 70-85 °C“

c: „Normalbereich 85-105 °C. Bei hoher Motorbeanspruchung unbedenklich. Zeiger muß bei geringerer Motorbelastung wieder in den Bereich „b“ zurückwandern.“

d: „Warnbereich über 105 °C“



erzeugte Volumenstrom am geringsten) Motorvollast (denn dabei muß die größte Menge an Abwärme von der Kühlanlage umgesetzt werden). Das Problem mußte mit Ersterem zusammenhängen, da bei normaler bis scharfer Fahrt die Temperatur ja in Ordnung ist – also ist der Kühler ausreichend dimensioniert und auch nicht verkalkt.

VERSUCH MACHT KLUCH

Um dem Leerlauf-Phänomen auf die Spur zu kommen, habe ich im Stand den Motor ohne Last bei konstanten Drehzahlen betrieben, bis sich ein stationärer Zustand (d.h. die Temperatur hat einen konstanten Wert erreicht, was mehrere Minuten dauern kann) ergeben hat. Die angezeigten Temperaturen hatte ich so erwartet, die ermittelten Temperaturen des Kühlers allerdings nicht:

Motordrehzahl	angezeigte Motortemperatur	Temperatur Kühler
Leerlauf	sehr hoch (knapp 100 °C)	kühl
2000/min	deutlich erhöht	handwarm
4000/min	„normal“ (knapp 85 °C)	betriebswarm

Das Problem hängt also direkt mit der Motordrehzahl zusammen. Im Drehzahlbereich über 2000/min normalisiert sich die Temperatur mit steigender Drehzahl – da der Motor im Fahrbetrieb aufgrund der kurzen Gesamtübersetzung eigentlich ständig über 2000/min dreht, ist da die Temperatur auch „normal“ (d.h. im Bereich des 1,6-Liter-Motors).

Um einen defekten Thermostaten ausschließen zu können, habe ich diesen erneuert – sicherheitshalber, denn ich konnte mir keinen Zusammenhang zwischen den ermittelten Temperaturen und einem gewöhnlichen

Defekt am Thermostaten denken. Aber mit einem neuen Thermostaten ergab sich dasselbe Bild. Daher fiel der Verdacht auf einen zu geringen Volumenstrom der Wasserpumpe.

RÜCKBLICK: DER K 70 MIT 100 PS KOMMT

Wir erinnern uns: Bei der Suche nach mehr Leistung hat man bei VW den K 70-Motor von 1,6 auf 1,8 Liter Hubraum vergrößert, indem man die Zylinderbohrung vergrößert hat. Um das zu ermöglichen, mußte der Motorblock im Inneren erheblich verändert werden, ohne die Außenmaße zu verändern. Dabei wurden die Kühlwasserkanäle enger gemacht, was Auswirkungen auf die Kühlwasserdurchströmung des Motorblocks nach sich zog.

Eben diese Veränderung verursacht die thermischen Probleme – damals wie heute.

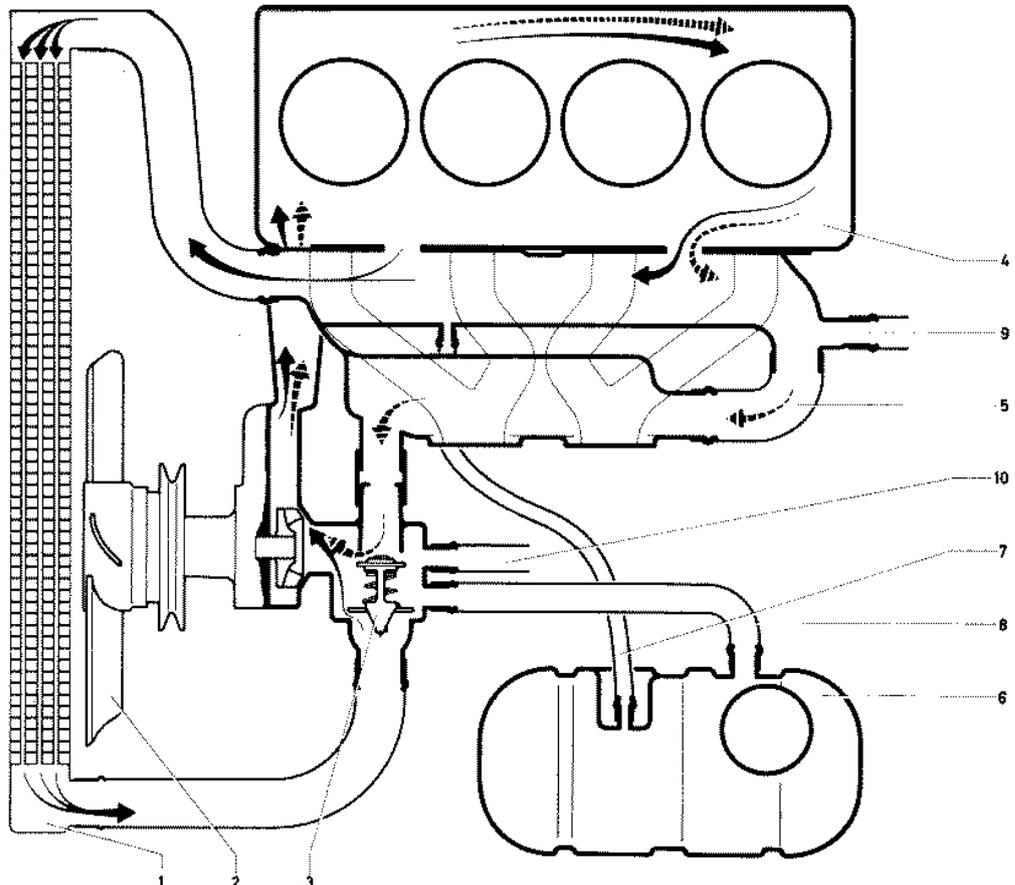
Einschub: Funktion Thermostat

Wie der Name schon sagt, dient der Thermostat dazu, die Kühlwassertemperatur möglichst statisch zu halten: nach dem Kaltstart soll der Motor möglichst rasch in sein Solltemperaturfenster kommen und dann darin gehalten werden. Das Solltemperaturfenster muß so differente Aspekte wie Auslegung des Kühlsystems, Minimierung des Motorverschleißes, Schmierfähigkeit des Motoröls,

Bild 2: Thermostat (Pos. 3) im Kühlsystem; unten der Teller, der den „großen Kreislauf“ freigibt, oben der kleine Teller, der den „kleinen Kreislauf“ verschließt. Die wirksamen Querschnittsflächen beider Teller sind etwa gleich groß. [1]

Der Motor des K70 besitzt zwei Wasserkreisläufe. Solange er kalt ist, fließt das Kühlwasser nur im »Nebenkreislauf« (schraffierte Pfeile), also nicht durch den Kühler. Den Weg durch ihn, den »Hauptkreislauf«, gibt der Thermostat erst bei seiner Öffnungstemperatur von 80° frei (schwarze Pfeile). Der Thermostat regelt dabei die Durchflußmenge durch den Kühler so, daß die 80° Wassertemperatur auch bei geringer Belastung und bei kühler Witterung erhalten bleiben. Abdeckungen im Kühlergrill sind beim K70 sinnlos!

- Es bedeuten:
- 1-Kühler
 - 2-Lüfter
 - 3-Thermostat
 - 4-Motorblock
 - 5-Vorwärmleitung
 - 6-Ausgleichsbehälter
 - 7-Entlüftungsleitung
 - 8-Ausgleichsleitung
 - 9-Heizungszulauf
 - 10-Heizungsrücklauf



thermischer Wirkungsgrad und ausreichende Heizleistung unter einen Hut bringen. Verbrennungsmotoren wurden üblicherweise bei 80 bis 90 °C betrieben, in jüngerer Vergangenheit sind die Temperaturen angehoben worden, um noch das letzte Quentchen an Wirkungsgrad herauszuholen.

Als grobe Funktion des Thermostaten ist allgemein bekannt, daß er bei Erreichen einer Solltemperatur den „großen Kreislauf“ (auch „Hauptkreislauf“) durch den Wasserkühler freigibt. Weniger bekannt ist, daß er auch gleichzeitig den „kleinen Wasserkreislauf“ (auch „Nebenkreislauf“ oder „Kurzschlußkreislauf“), welcher den Wasserkühler umgeht, verschließt. Würde er nur den großen Kreislauf öffnen, ohne den kleinen Kreislauf zu verschließen, würde das umlaufende Wasser den Weg des geringsten Widerstandes wählen und vor allem im kleinen Kreislauf umlaufen – dann wäre die Kühlwirkung erheblich verringert (dasselbe passiert, wenn man den Thermostaten ganz ausbaut – dann hat man nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, die größtmögliche Kühlleistung, sondern irgendeinen undefinierten Zustand).

Der Thermostat arbeitet über ein Dehnstoffelement. Der Beginn der Öffnung des großen Kreislaufs wird „Öffnungsbeginn“ genannt – diese Angabe charakterisiert den Thermostaten und ist auf diesem in der Regel eingepreßt. Beim K 70 liegt der Öffnungsbeginn bei 80 °C (es gab auch noch einen Winterthermostaten für nordische Länder mit 90 °C, der wohl dazu dienen sollte, die ohnehin üppige Heizleistung ins Unermeßliche zu steigern).

Die zweite thermische Kenngröße ist das „Öffnungsende“: Bei dieser Temperatur hat das Dehnstoffelement seinen maximalen Weg erreicht. Dann ist der große Kreislauf maximal geöffnet und der kleine Kreislauf verschlossen; damit muß der gesamte Kühlwasserstrom komplett durch den Wasserkühler, bevor er wieder in den Motor eintritt. Das Öffnungsende liegt meist etwa 15 °C über dem Öffnungsbeginn.

DER ERKLÄRUNGSANSATZ

Aufbauend aus diesen Zusammenhängen und den Temperatur-Beobachtungen habe ich folgende Theorie erstellt:

Bei Motorleerlauf, bei dem die Wasserpumpe ohnehin kaum fördert, ist der innere Strömungswiderstand im S-Motor derart hoch, daß der verbleibende, sehr geringe Volumenstrom sich den Weg des geringsten Widerstands sucht und bei teilgeöffnetem Thermostaten nur im kleinen Kreislauf zirkuliert. Dadurch wird das Wasser nicht gekühlt und die Temperatur steigt so lange an, bis der Thermostat mit Erreichen des Öffnungsendes den kleinen Kreislauf ganz verschließt. Erst dann gelangt das heiße Kühlwasser zwangsweise in den Wasserkühler und der Temperaturanstieg stagniert. Die dabei angezeigte Temperatur von knapp 100 °C paßt zum Öffnungsende bei ca. 95 °C.

Durch die hohe Motortemperatur werden alle Bauteile unnötig einer erhöhten Temperaturbelastung ausgesetzt. Zudem können sich durch den nur minimalen Kühlwasserumlauf im Leerlauf Hitzenester im verwinkelten Zylinder-

kopf bilden, die eine noch erheblich höhere Temperatur als die angezeigte Motortemperatur von ca. 100 °C aufweisen.

Und nun?

Damit kommen wir zu den Lösungsansätzen.

Ein Eingriff in ein Kraftfahrzeug will gut überlegt sein, denn oft durchschaut man nicht auf Anhieb alle Zusammenhänge und handelt sich noch ganz andere Probleme ein.

An der Ursache, nämlich dem kühlungstechnisch unglücklich gestalteten Motorblock, kann man natürlich nichts ändern.



Bild 3: Pumpenrad des K 70: Simplex, aber für den 1,6-Liter-Motor ausreichend.



Bild 4: Aufwendiges Pumpenrad eines Mercedes-Motors aus den 70ern.

Das primitive Pumpenrad der Wasserpumpe durch ein

optimiertes Exemplar zu ersetzen, welches bei niedrigen Drehzahlen erheblich mehr fördert, wäre extrem aufwendig (Konstruktion, Fertigung, Montage, Versuche) und könnte bei höheren Drehzahlen durch eine zu hohe Förderleistung noch ganz andere Probleme verursachen.

So bleibt als sehr einfach zu realisierende Möglichkeit der Tausch des Thermostaten. Dadurch kann zwar die Kühlwasserdurchströmung nicht verbessert werden, aber durch Absenken des Öffnungsendes kann die stationäre Temperatur im Leerlauf verringert werden.

Glücklicherweise entstammt der Thermostat des K 70 einer Gruppe von Thermostaten, die in vielen verschiedenen Typen u.a. von VW und Audi bis in die Neuzeit verbaut worden sind – diese haben alle dieselben geometrischen Maße und unterscheiden sich nur im Öffnungsbeginn.

Vom Hersteller Behr gibt es mit dieser Geometrie folgende Abstufungen:

- * TX 13 71D
- * TX 13 75D
- * TX 13 80D
- * TX 13 87D
- * TX 13 92D

Die hintere Zahl benennt jeweils den Öffnungsbeginn. Der „TX 13 80D“ entspricht mit einem Öffnungsbeginn bei 80 °C dem Serienteil. (Von vielen anderen Herstellern gibt es dieselbe Geometrie mit denselben oder ähnlichen Temperaturstufen.)

Der Einbau eines „TX 13 71D“ (Öffnungsbeginn: 71 °C, also 9 °C niedriger als in der Serie) erfüllte meine Erwartungen inzwischen über viele tausend Kilometer und durch alle Jahreszeiten: Das prinzipielle Verhalten bleibt dasselbe, aber auf einem um ca. 9 °C abgesenkten Niveau; die Beharrungstemperatur im Leerlauf liegt mit knapp 90 °C beruhigend weit vom Warnbereich entfernt. Die Motortemperatur ist bis ca. 2500/min noch immer etwas höher als beim 1,6-Liter-Motor (im Diagramm

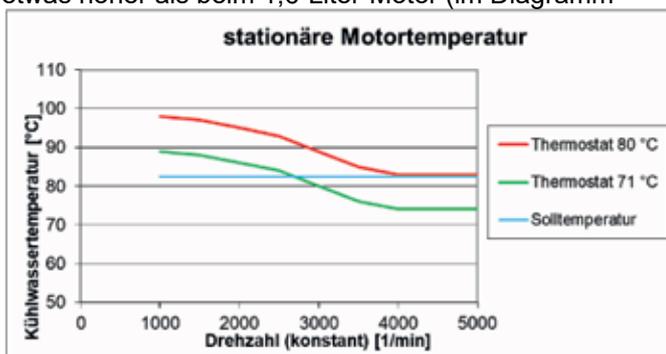


Bild 5: Stationäre Motortemperatur mit verschiedenen Thermostaten (schematisch).

„Solltemperatur“), darüber ist sie etwas niedriger.

Das ist meines Erachtens ein sehr guter Kompromiss:

- Der Aufwand ist überschaubar.
- Die Kosten sind sehr gering.
- Eventuell vorhandene Hitzester werden nicht mehr über 100 °C erreichen.
- Es entstehen keine unabsehbaren Veränderungen am Motor.
- Die Warmlaufphase wird nicht verlängert.

- Die Heizleistung ist nach wie vor mehr als ausreichend.
- Der thermische Wirkungsgrad wird zwar theoretisch verringert, einen Unterschied im Fahrbetrieb wird man aber nicht nachweisen können.
- Daß im obersten (Dauer-)Drehzahlbereich die Motortemperatur etwas geringer ist als beim 1,6-Liter-Motor, ist nicht von Nachteil.

Der Tausch des Thermostaten ist aufgrund seiner Einbaulage etwas fummelig. Außerdem muß man den K 70-Original-Gummidichtring mit rechteckigem Querschnitt entweder weiterverwenden oder neu besorgen,



Bild 6: Thermostatdichtungen.

Oben links: Rund-Dichtring (liegt dem Behr-Thermostaten bei).
Unten links: Nut-Dichtring (liegt dem Behr-Thermostaten bei).
Oben rechts: K 70-Dichtring mit rechteckigem Querschnitt.
Unten rechts: K 70-Dichtring nach über 40 Jahren Einsatz.

denn die dem Behr-Neuteil beiliegenden Dichtringe passen nicht.

Epilog

Es stellt sich natürlich die Frage, wieso man bei VW seinerzeit diesen Fehler nicht erkannt und beseitigt hat.

Es wäre denkbar, daß man ihn bei der Entwicklung nicht bemerkt hat, denn wie zeitgenössischen Berichten entnommen werden kann, wurde seinerzeit im Versuchsbetrieb bevorzugt Vollgas gefahren, und dabei war ja alles in Ordnung. Dichter Verkehr war im damaligen Zonenrandgebiet um Wolfsburg kaum bekannt, und spezielle „Stillstand im Stau“-Versuche waren bei VW offensichtlich noch nicht üblich.

Als dann Mitte 1973 die ersten 1,8-Liter-Motoren in den Sondermodellen in Kundenhand waren, gab es wohl Rückmeldungen, daß die Anzeigenadel des Thermometers im Stand weit in den weißen Bereich für „hohe Motorbeanspruchung“ wandert (siehe Bild 1), woraufhin VW dann doch reagieren mußte und zum Modell 1974 die einzige „Lösung“ umgesetzt hat, die schnell und billig verfügbar war: Eine Änderung der Skala des Thermometers und der Beschreibung in der Betriebsanleitung (Bild 7), damit der Kunde bis zum tatsächlichen Erreichen des roten Bereichs „formal“ keinen Grund zur Beunruhigung hat.



Bild 7: Temperaturanzeige, späte Version (ab Modell 74).

BESCHREIBUNG GEMÄSS BETRIEBSANLEITUNG:

- a: „Motor kalt“
- b: „Normalbereich 70-105 °C“
- c: „Warnbereich über 105 °C“

Bild 8: Obwohl die tatsächliche Motortemperatur beim Golf 3 im Normalbetrieb zwischen (ausgelesenen) 80 und 100 °C schwankt, zeigt die Temperaturanzeige konstant 90 °C an.

Heutzutage geschieht dasselbe durch die Hinterlegung eines Kennfelds (bei VW z.B. ab dem Golf 3), welches dafür sorgt, daß die Temperaturanzeige nicht mehr die „wahre“ Temperatur anzeigt, sondern an sich nur noch drei Zustände kennt:

Bei kaltem Motor wird „kalt“ angezeigt.

Bei leidlich warmem bis gerade noch erträglich heißem Motor wird unerschütterlich ein fester „Normalwert“ angezeigt.

Erst bei wirklich zu heißem Motor steigt die Anzeigenadel dann in Richtung „heiß“.

Das beruhigt den Normalfahrer, der in den allermeisten Situationen eine konstante Temperatur angezeigt bekommt, auch wenn die Temperatur schwankt; dies macht aber dem technikinteressierten Fahrer eine Beobachtung der tatsächlichen Motortemperatur unmöglich. So kann man bei diesen Anzeigen einen Fehler, der sich durch eine erhöhte oder abnormal schwankende Motortemperatur äußert, praktisch nicht erkennen.

Im Prinzip könnte diese Anzeigegenauigkeit billiger und ehrlicher auch durch zwei Warnlampen „kalt“ und „heiß“ ersetzt werden.

Über Rückmeldungen zum Thema würde ich mich freuen – man lernt ja nie aus: heinrich.heller@gmx.de

Kann jemand belegbar sagen, wann die Wasserpumpe mit fünf Lüfterflügeln tatsächlich in Serie eingesetzt hat? In der Literatur und in der VW-Serviceinformation steht überwiegend, daß der Fünfflügellüfter mit dem S-Motor und nur im S-Motor kam, was zu dessen verstärktem Kühler passen würde. Im Teilekatalog wird aber ein Einsatz etwa ab Mitte 1972 (also noch weit vor Einführung des 1,8-Liter-Motors) für alle Motoren genannt.

Bildquelle:
[1] Korp, Dieter (1973); Jetzt helfe ich mir selbst, Band 37, VW K 70. Stuttgart: Motorbuch Verlag

//



...nur so!

VERKAUF

VOLKSWAGEN K 70L LS

3.950 €



Kenteken: 06-73-UT
APK tot: 09-07-2022
Tellerstand: 114817 KM
Carrossievorm: Sedan
Aantal deuren: 4
Brandstofsoort: Benzine
Bouwjaar: 1972
Transmissie: Handgeschakeld
Kleur: wit
Kleur interieur: rood
Motorinhoud: 1605 cc
Aantal cilinders: 4
Vermogen: 74 kW
Ledig gewicht: 1050 kg
Aantal zitplaatsen: 4
BTW/Marge: Marge, de BTW is niet aftrekbaar
Exterieur: Buitenspiegel rechts

Kilometerstand 114.817 km
Hubraum 1.605 cm³
Leistung 74 kW (101 PS)
Erstzulassung 08/1972
Rechter Außenspiegel

VW Classics BV
Boerenkamplaan 58
NL-5712 AG Someren
Tel.: +31 493 470 060

VERKAUF

VW K70 L

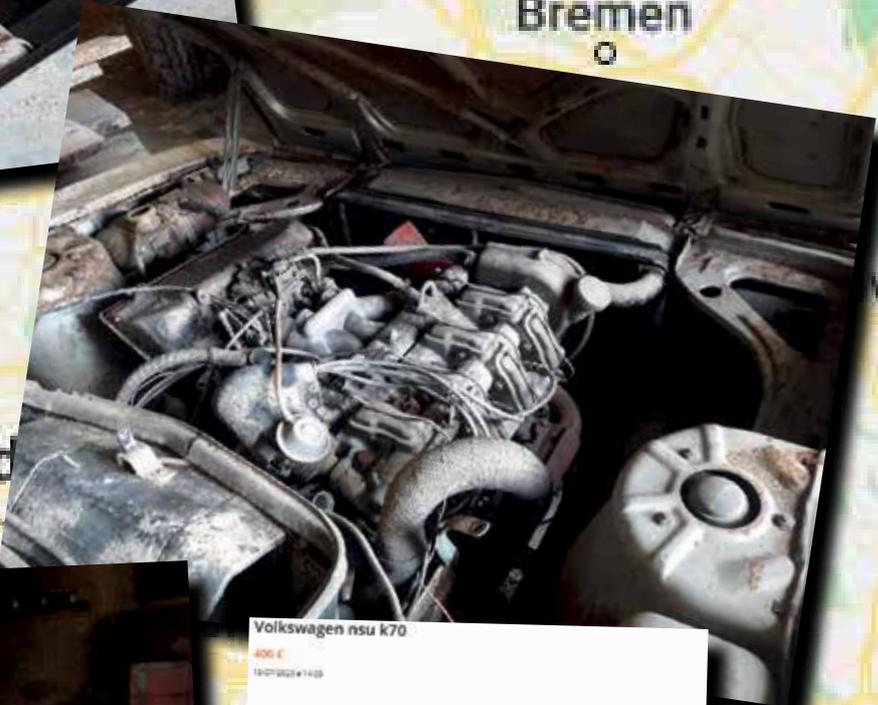
11.900 €



Kilometerstand 119.700 km
Hubraum 1.594 cm³
Leistung 55 kW (75 PS)
Erstzulassung 05/1973
HU 03/2022

Fahrzeug befindet sich optisch sowie technisch in Bestzustand. Unterboden wurde sandgestrahlt und versiegelt, 04/2020 bekam der K70 eine neue Kuppelung und eine Inspektion. H-Gutachten bestanden, Wertgutachten Note 2 liegt vor. Fahrzeug wurde für Fahrten zu besonderen Treffen oder Veranstaltungen bewegt.

71642 Ludwigsburg
Tel.: +49 (0)179 2101369



Volkswagen nsu k70
 400 €
 120000 km

Cote du marché par **Carfax** [Voir les prix du marché](#)

Critères

- Marque: Volkswagen
- Année maximale: 1970
- Kilométrage: 20100 km
- Marque: Autre
- Modèle ou génération: 01/1970
- Carburant: Essence

Description
 Vendre Volkswagen nsu k70 pour pièces. Prix 400 €. Contact uniquement par tel au 0322893220.

• Moyennic (57630)



Volkswagen nsu k70
 400 €
 120000 km

Cote du marché par **Carfax** [Voir les prix du marché](#)

Critères

- Marque: Volkswagen
- Année maximale: 1970
- Kilométrage: 20100 km
- Marque: Autre
- Modèle ou génération: 01/1970
- Carburant: Essence

Description
 Vendre Volkswagen nsu k70 pour pièces. Prix 400 €. Contact uniquement par tel au 0322893220.

• Moyennic (57630)

