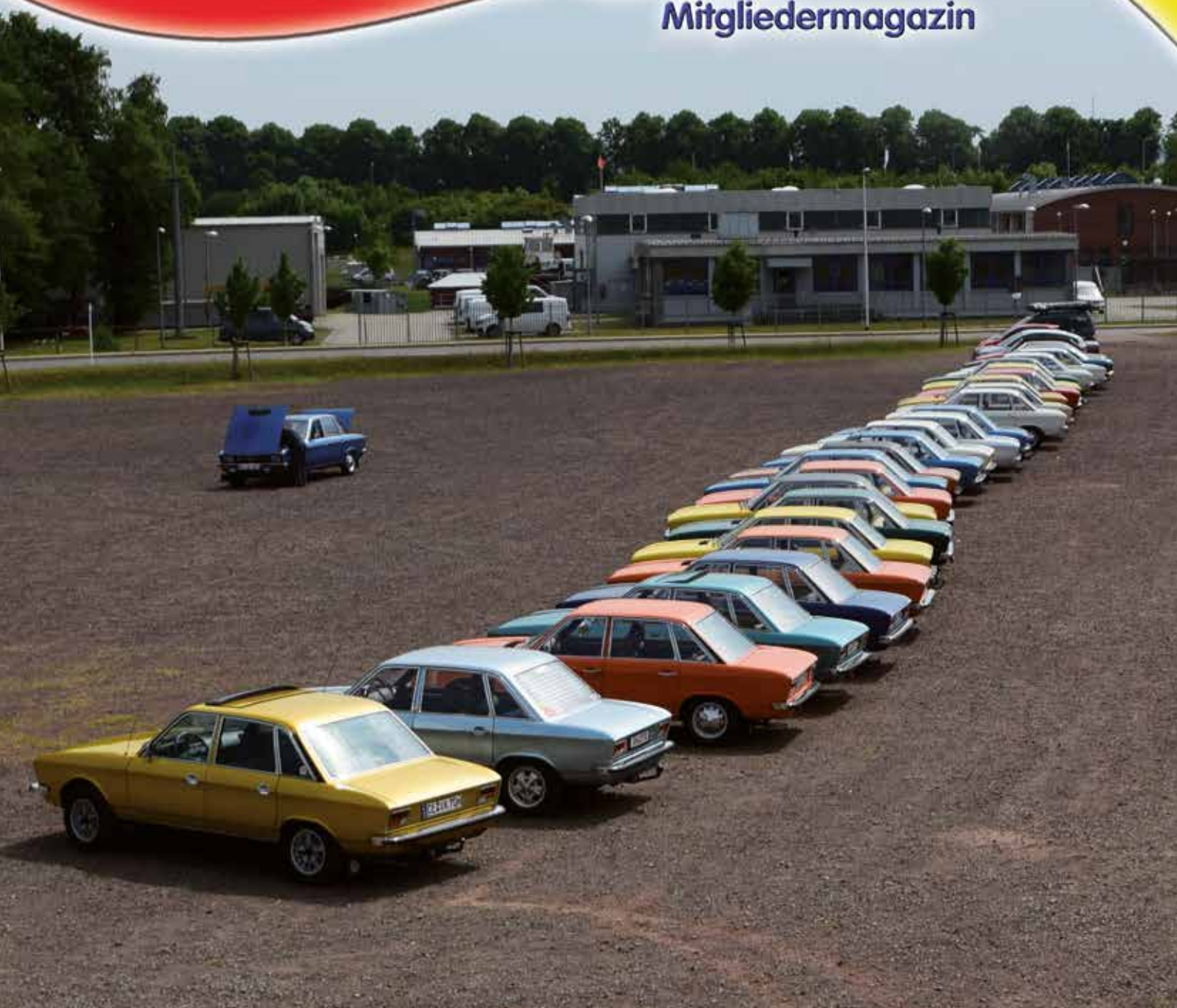


1. Internationaler **K70-CLUB-POST** Mitgliedermagazin



1. NORDHESSENTREFFEN

Seite 5

36. PFINGSTTREFFEN

Porta Westfalica, Minden
und umzu Seite 9

**DEUVET SETZT SICH
FÜR eFUELS EIN**

Seite 17

DER K 70 VOM ÄTNA

Dritter Statusreport Seite 21

TECHNIK

Maschinen, die die
Welt bewegen Seite 25

**NEDERLANDS
DE ACHTERHOEK**

Seite 31

VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL
Haldener Str. 213 • 58095 Hagen
Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf.knispel@k70-club.de

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG
Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein
Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobias.koenig@k70-club.de

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH
Potstiege 3b • 48161 Münster
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

BENJAMIN ARNOLD
Im Höllenstein 2 • 69124 Heidelberg
eMail: benjamin.arnold@k70-club.de

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER
Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde
Telefon: +49 (0) 53 02 64 67 • eMail: kassenwart@k70-club.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber
• +49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de

CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster
• eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

DRUCK

printed by:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

WIRMACHENDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

220 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 k70-post@k70-club.de senden.

INTERNETAUFRITT

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

BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER 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
sergevandongkelaar@wxs.nl

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

HENRY KROEZEN
rooshenry@hotmail.com
+31 (0) 64 87 21 48 7

VERANSTALTUNGEN

- 10./11. Sept. 2022: **JHV und Ausfahrt des 1. int. K 70-Clubs** im Großraum Frankfurt. Ansprechpartner: Markus Retz, markus.retz@arcor.de
27. bis 29. Mai 2023: **37. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs** in A-3370 Ybbs/Donau, Wachau, Ansprechpartner: Hans Wagner
18. bis 20. Mai 2024: **38. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs** in der Region Eichsfeld, Thüringen, Ansprechpartner: Waldemar Müller, m-konstruktion@t-online.de
7. bis 9. Juni 2025: **39. Pfingsttreffen des 1. int. K 70-Clubs** in der Schweiz

RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

- Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.
- Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.
- Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.
- Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.
- Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.
- In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.
- Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter generell unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet. **GRUNDSATZ: ALLE SIND GLEICH WICHTIG, ALLE SIND GLEICH VIEL WERT!**

TEILEPOOL

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

Wir sind Mitglied im



TITELBILD: TYPISCH K 70 CLUB! EINER TANZT IMMER AUS DER REIHE - GEPFLEGTE FOTOS SIND MIT DEM CLUB KAUM MÖGLICH. PARKPLATZ HINTER DER SCHACHTSCHLEUSE IN MINDEN. FOTO: HANS WERNER RODENBERG

RÜCKSEITE: K 70 AUF SEE VON ANDREAS KERNKE ETWAS VERÄNDERTE TITELSEITE EINER ADAC MOTORWELT - AUSGABE VON JUNI 1965





TJA, WAS SOLL MAN MACHEN?

TEXT: ANDREAS KERNKE

Kaum zu fassen aber wahr – das Jahr ist tatsächlich schon wieder halb rum! Immerhin hat Pfingsten in Porta Westfalica (siehe Seite 5) wieder ein normales Treffen stattgefunden... obwohl das Thema Corona leider immer noch präsent ist – unser Coorganisateur Peter Rodenberg musste seine Mission bereits nach einem Tag corona-bedingt abrechnen und fuhr wieder nach Hause.

Mittlerweile warnen die Experten ja auch bereits wieder vor einem steigenden Corona-Risiko im Herbst. Mit verdrehten Augen wenden wir uns genervt von diesem Thema ab – müssen aber leider unterbewußt feststellen, dass diese blöde Pandemie wohl weiterhin ihren Unfug mit uns treibt.

Als ob die Menschheit damit nicht schon genug belastet ist, drücken zusätzlich erhebliche Probleme das allgemeine Befinden. So scheint es, als ob wir so gut wie nichts gegen den fürchterlichen Ukrainekrieg ausrichten können – dieses Thema ist zudem lediglich nur über Umwege mit unserem gemeinsamen Hobby, dem K 70, verknüpfbar.

Denn die dem Konflikt zugeschriebenen explodierenden Energiekosten lassen die Zukunft der Mobilität düster aussehen. Lichtblick: nach einem Ausweg suchend setzt sich nun auch der DEUVET für synthetische Kraftstoffe als 1:1 Ersatz für Benzin, Diesel und Kerosin ein. Denn damit können a.) viele Teile der existierenden Infrastruktur weiter genutzt werden und b.) müssen die Verbrennungsmotoren nicht modifiziert werden. Der Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. erweitert das Ressort Nachhaltigkeit nun um alternative Kraftstoffe und beruft mit Christian Nikolai einen anerkannten Fachmann zum Beirat für dieses wichtige umweltpolitische Thema für die historische Mobilität in der Zukunft ein (siehe Seite 17).

Ich persönlich bin eigentlich recht zufrieden, in meiner Werkstatt am alten Sizilianer herumschrauben zu dürfen. Wenn alles Mögliche in der Welt stetig und unaufhaltsam an Wert verliert, kann es doch gar nicht so falsch sein, alte Dinge wieder aufzuarbeiten und zu pflegen. Es gibt dementsprechend also wieder einen weiteren reich bebilderten Statusreport zu sehen – die Geschichte geht weiter (siehe Seite 21).

Und zu guter Letzt habe ich eine Rede unseres Bundeskanzlers anlässlich des Starts der Volkswagen-Zellfabrik „SalzGiga“ am 7. Juli 2022 gefunden. Im Zuge der zukünftigen VW-eigenen-Akkuproduktion in Deutschland, sprich in Salzgitter, stampft man nun hinter den einstmals für die K 70-Produktion errichteten Werkhallen einen großen (Giga) Komplex für eine Zellfabrik aus dem Boden. Den Baustart eröffnete niemand Geringeres als Bundeskanzler Olaf Scholz. In seiner Rede erinnerte er mehrfach an den K 70 – noch nie ist der Name dieses Modells wohl so oft von einem Staatsoberhaupt genannt worden (siehe Seite 29). Ich bin mir grad nicht so sicher, ob an die heutigen Modelle bei der Einführung zukünftiger Antriebstechnologien in fünfzig Jahren auch so nett zurück erinnert wird.

Viel Spaß und gute Unterhaltung beim Lesen - und bleibt gesund & munter! //

- 2 IMPRESSUM**
- 3 EDITORIAL**
- 4 ANGEBOT**
- 5 1. NORDHESSENTREFFEN**
Glück gehabt
- 9 PFINGSTTREFFEN 2022**
in und um Porta Westfalica
- 17 DEUVET UND eFUELS**
Cristian Nikolai äußert sich als neuer Beirat für alternative Kraftstoffe zum Thema eFuels
- 19 GLEICHTEILELISTE**

- 21 DER K 70 VOM ÄTNA**
Dritter Statusreport
- 25 TECHNIK**
Maschinen, die die Welt bewegen
- 29 ZUKUNFT**
REDE VON BUNDESKANZLER OLAF SCHOLZ zum Start der „Mission SalzGiga“ und der Grundsteinlegung der Volkswagen-Zellfabrik“ am 7. Juli 2022 in Salzgitter - und der K 70 spielt in der Ansprache eine wichtige Rolle
- 31 NEDERLANDS**
Ein schöner Tag durch die hintere Ecke. Wir nennen es „De achterhoek“
- 33 TRAUERIGE NACHRICHT**



VW K 70L

EZ. 3/1973

75 PS, 238.000 km

HU 10/2022

5.000,- € VB



Ausstattungsvariante L mit zusätzlichem Schlechtwetterpaket (Nebelscheinwerfer + -schlussleuchte) und getönten Scheiben / Wärmeschutzverglasung. Die Sitze sind im Originalen mit Kunstleder bezogen, zurzeit habe ich Stoffsitze für Fahrer und Beifahrer verbaut. Die Kunstledersitze gibt es dazu. Zusätzlich sind eine Scheibendichtung vorne und eine Scheibendichtung hinten (aus einer Nachfertigungsaktion) dabei. Ebenso die untere Hälfte eines Frontscheibenrahmens mit Regenablaufrienen. Zu guter Letzt ist auch ein 75PS-Motor inbegriffen. Fahrzeug bietet gute Basis zur Restauration. Diverse Roststellen, derer es einer Behandlung bedarf, sind vorhanden. Dem Alter entsprechende Gebrauchsspuren. Er wurde seit Kauf von mir fahrbereit gehalten und kam regelmäßig durch den TÜV. Dieser läuft allerdings im Oktober diesen Jahres ab. Der Tacho hat bereits zwei Runden hinter sich. Echte km sind Kilometerzähler plus 200.000 km. Das Auto war immerhin schon am Nordkapp und in Marokko. Vielleicht ja bald wieder mit dem neuen Besitzer!

Weitere Details gerne bei Besichtigung oder per Textnachricht. Schweren Herzens trenne ich mich von diesem Gefährt, da ich sonst noch weitere Projekte links liegen lasse. Bitte keine unterirdischen Preisvorschläge. Es handelt sich nicht um einen Notverkauf und unter Wert möchte ich ihn dann auch nicht verkaufen. Gegen Aufpreis habe ich auch originale, passende aber restaurierungswürdige Fuchsfelgen (=K&S - Felgen) abzugeben. Am Ende gilt grundsätzlich gekauft wie gesehen.



Marcel Kernke
 49457 Drebber/Niedersachsen
 Handy, auch WhatsApp: 01 75-74 89 69 0
 eMail: marcel.kernke@gmx.de

GLÜCK GEHABT



TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Viele von uns kennen den Ausspruch: „Glück gehabt“.

Glück haben, ist etwas besonderes. Glück haben, ist mehr als nur kein Pech haben. Aber wann hat man Glück und kann man das beeinflussen?

Ich glaube schon, dass man Glück beeinflussen kann. Eines meiner Lieblingsbücher ist das von „Hectors Reisen oder die Suche nach dem Glück“. Es geht in Hectors Reisen um einen jungen Psychiater, der versucht herauszufinden, was Menschen glücklich macht. Während seiner Reise macht Hector 23 Erfahrungen, was Glück fördert oder was Glück verhindert.

Nachfolgend einige seiner Erkenntnisse:

- Glück ist, mit Menschen zusammen zu sein, die man liebt.
- Glück ist, wenn man eine Beschäftigung hat, die man liebt.
- Glück ist, wenn man spürt, dass man den anderen nützlich ist.
- Glück ist, wenn man sich rundum lebendig fühlt.
- Glück ist, wenn man sich um das Glück anderer Menschen kümmert.

Das sind schöne Überlegungen von Hector, die er auf seiner Reise erfährt.

Aber was hat das mit uns und dem K 70 zu tun?

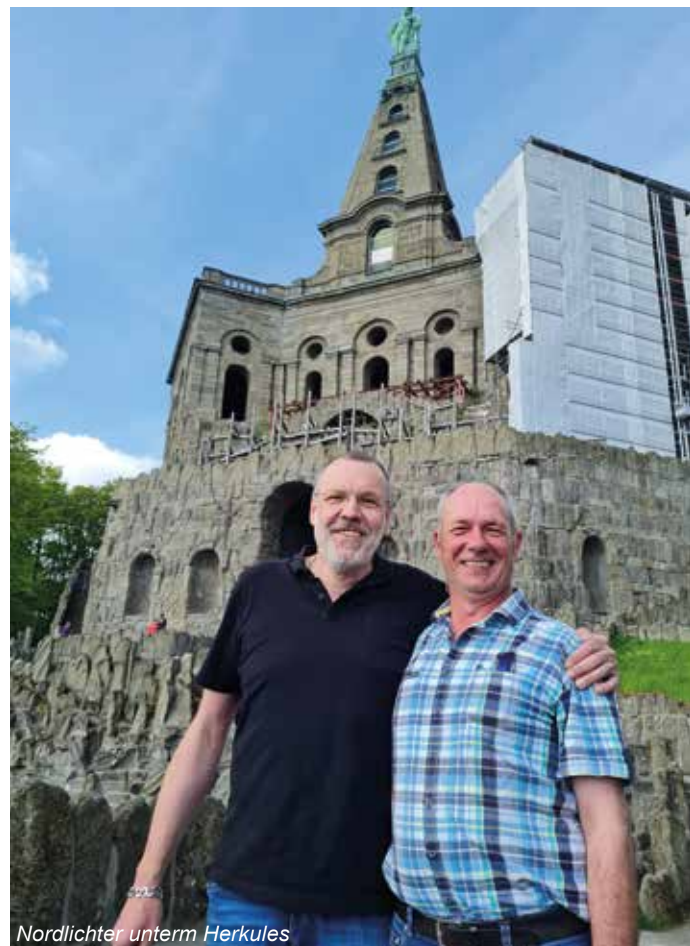
Unser Verein lebt seit vielen Jahren so erfolgreich, weil wir mit unserem Tun für glückliche Momente sorgen. Wir freuen uns, wenn unser K 70 mit der Unterstützung vieler, wieder gut läuft. Wir freuen uns auf jedes Treffen, um uns wieder austauschen zu können. Wir freuen uns auf die gemeinsame Zeit miteinander. Wir freuen uns einander helfen zu können. Wir freuen uns über jedes neue Clubmagazin.

Und ich habe mich gefreut, das Regionaltreffen in Nordhessen organisiert zu haben.

Auf die Ankündigung hin, dass wir uns in Baunatal Anfang Mai treffen wollen, sind viele K 70 und Oldtimerfans gekommen.

Am Samstag, den 7. Mai 2022, ging es um kurz nach 10 Uhr los. Eine Strecke von 200 Kilometern lag vor uns.

Erster Zwischenstopp war der **Herkules im Schlosspark Kassel**.



Nordlichter unterm Herkules

1. NORDHESSENTREFFEN

groß er ist und seine Bedeutung.

Weiter ging es zur **Sababurg** im schönen Reinhardtswald. Auch hier gab es die Geschichte zur Burg. Da alle Teilnehmer aufmerksam zugehört haben, können sie sich sicher noch erinnern.



Im Hof der Sababurg

Um die Mittagszeit hatten wir dann unser Ziel, den **PS-Speicher in Einbeck**, erreicht.



Vorm PS-Speicher in Einbeck

1. NORDHESSENTREFFEN



Zweirädrige Mobilität in allen Farben und Formen

Hier jetzt die Vielfalt der ausgestellten Fahrzeuge zu beschreiben ist nahezu unmöglich. Aber NSU war vielfach vertreten. Auf den Bildern kann man das große Interesse erkennen.



... wenn man einen professionellen Erklärbaren dabei hat



Fotos mit dem Smartphone



Ideales Motiv für eine Fototapete, oder?



Kompetenz aus eigener Reihe



1. NORDHESSENTREFFEN



MÜNCH-4 TTS 1200

Hersteller - Manufacturer	Münch
Typ - Type	TTS 1200
Motor - Engine (cyl/stroke)	4-Zylinder/4-Takt
Hubraum (cm³) - Displacement (cc)	1.177
Leistung (PS) - Power output (hp)	88
V-max (km/h) - Top speed (kph)	206,9
Bauzeit - Production era	1968 - 1976
Stückzahl - Units	478
Preis ca. (DM) - Price appr. (DM)	18.092,00

Angeregt durch den französischen Rennfahrer Jean Murit baute 1965 der Motorradbauer Friedel Münch mit dem Motor des sportlichen Kleinwagens NSU TT eine exklusive Höchstleistungsmaschine für die Straße mit 1000 cm³ und 55 PS. Es folgt die Serie 1 mit 13 Exemplaren. Das gezeigte Exemplar aus dem Jahr 1967 ist die dreizehnte Maschine dieser Serie. Nach einem Unfall 1971 in den USA erhielt diese Maschine eine Rickman-Teleskopgabel sowie den stärkeren 1200er Motor der Serie 2.

Inspired by the French motorcycle racer, Jean Murit, the motorcycle builder Friedel Münch built an exclusive high-performance machine for the road with a 1000 cc engine and 55 hp with the motor from the small NSU TT sports car in 1965. Series 1 then followed with 13 vehicles. The exhibit shown from 1967 is the thirteenth machine in this series. After an accident in the USA in 1971, this machine was given a Rickman telescopic fork and the more powerful 1200 cc motor for the second series.



MÜNCH-4 TTS-E 1200

Hersteller - Manufacturer	Münch
Typ - Type	TTS-E 1200
Motor - Engine (cyl/stroke)	4-Zylinder/4-Takt
Hubraum (cm³) - Displacement (cc)	1.177
Leistung (PS) - Power output (hp)	100
V-max (km/h) - Top speed (kph)	244
Bauzeit - Production era	1973 - 1979
Stückzahl - Units	-
Preis ca. (DM) - Price appr. (DM)	ab 17.500,00

Japanische „Superbikes“, die zu erschwinglichen Kosten bisher nur erträumte Fahrleistungen bieten, lassen Friedel Münch nicht ruhen, bis er 1973 das erste Motorrad mit mechanischer Einspritzung bieten kann. Die von Kugelfischer stammende Anlage soll die Münch-4 mit 1200 cm³ 100 PS leisten lassen. Die Realität bleibt dahinter zurück. Münch-Fahrer achtern das wenig. Sie genießen die Exklusivität und die maskuline Aura, welche die teure Münch-4 und zu einem Fahrzeug für wohlhabende Enthusiasten macht.

Japanese "superbikes", with driving performance that could only be dreamt of to date, kept Friedel Münch awake at night until he could offer the first motorcycle with mechanical fuel injection in 1973. The injection unit from Kugelfischer was to generate a performance of 100 hp for the Münch 4, with its 1.200 cc engine, but the reality fell short of this. But that hardly bothers Münch riders. They enjoy the exclusivity and the masculine aura that makes the expensive Münch 4 a vehicle for well-off enthusiasts.



Nach zwei Stunden Besichtigung und einer Stärkung im Restaurant erfolgte die gemeinsame Rückfahrt. Und da war noch der Motor von Andreas, der unrund lief. Bei soviel geballter Kompetenz war das defekte Zündkabel schnell gefunden und ausgetauscht.

Den Abend genossen wir bei einem guten Essen im **Hotel Scirocco**.

Der zweite Tag war etwas entspannter. Hier hatten wir uns nur 100 Kilometer vorgenommen. Es ging von **Baunatal** aus zum **Edersee**, danach nach **Frankenberg** zum

Mittagessen. Bei der Planung war mir entgangen, dass der 8. Mai Muttertag war, und dass damit die Restaurants brechend voll waren. Mit ein bisschen Geduld bekam dann doch jeder sein Essen.

Die Rückfahrt führte uns an **Fritzlar** vorbei nach **Gudensberg**, wo wir mit einem gemeinsamen Kaffeetrinken unser Treffen beendeten. Und da war es, das Gefühl von Glück.

Ich freue mich schon auf unser nächstes Treffen und die schöne Zeit, die wir dann miteinander verbringen werden. //





Auf geht's Richtung Minden



Noch bleibt der Sizilianer daheim

36. PFINGSTTREFFEN DES

1. INTERNATIONALEN K 70 CLUBS



Unser Schlafplatz für drei Nächte... bei Peter's Tante in Todtenhausen

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNEKE

Ein Jahr nach dem spektakulären „Radio Powerplay“-Treffen (... Ihr erinnert Euch? Trotz Corona und miserablen Wetter, aber mit einem UKW-Radiosender an der Spitze, ging es ganz unterhaltsam durchs Weserbergland), fiel der ursprüngliche Organisator des 2022er Treffens leider aus - aber er empfahl dem Club, den Organisatoren des letzten Jahres eine zweite Chance zu geben: das geplante Programm des letzten Jahres nun aber bei besserem Wetter und deutlich weniger Coronabeschränkungen neu aufzulegen.

Also überarbeitete ich und Co-Organisator Peter Rodenberg die Pläne vom letzten Jahr und gestalteten das 36. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in Minden und umzu.

Am Samstag (vor Pfingsten) trafen sich nun also sechszwanzig VW K 70 aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden bei herrlichem Wetter auf Kanzlers Weide in Minden.

Ab 10.00 Uhr machten sich die Fahrzeuge mit ihren Insassen auf den Weg über Barkhausen, Hausberge, Eisbergen nach Kleinenbremen ins Besucherbergwerk. Dort wurden sie bei einer sehr interessanten Führung über die Geschichte des Eisenerzabbaus in der Grube Wohlverwahrt unterrichtet. Im großen Konvoi ging es anschließend zurück nach Minden.



Kanzlers Weide in Minden am Samstag



Ein paar Fremdfahrzeuge



Samstag zählten wir sechszwanzig K 70... und ein paar Fremdmodelle

BESUCHERBERGWERK KLEINENBREMEN



Der Club vorm Besucherbergwerk in Kleinenbremen



Es ist kontinuierlich 10°C kalt und dunkel



Hühnerkästen auf Schienen als Fortbewegungsmittel



Nein - keine Eisschollen



Altes Bergbaugerät

Ab 15.00 Uhr stand dann eine zweieinhalbstündige Schifffahrt auf dem Wasserstraßenkreuz auf dem Programm. Dazu sammelten sich alle Fahrzeuge auf dem großen Schotterparkplatz an der Bauhofstraße hinter der Schachtschleuse.

Hier sollte eigentlich ein schönes Foto entstehen. Alte clubtypische Verhaltensmuster bezüglich der Parkdisziplin (Keine Aufstellung in Reih' und Glied, stattdessen Motorhaube auf und beim Foto hektisches Herumgefummel im Motorraum etc.) einiger Teilnehmer rissen jedoch wieder auf und vereitelten dieses Vorhaben.



Wie immer tanzt einer aus der Reihe: ... und wenn nur bei wenigstens einem K 70 hektisch im Motorraum herumgefummelt werden muss



Zu Fuß erreichten die Teilnehmer schließlich den Anleger am Informationszentrum am Wasserstraßenkreuz.



Das Aufstellen für ein passables Foto ist dem Club noch nie gelungen

Immerhin sind ALLE teilnehmenden Fahrzeuge auf diesem Foto zu sehen

DAMPFERFAHRT AUF DEM WASSERSTRASSENKREUZ



Wir befahren das Wasserstraßenkreuz



Schleusen



Brücken



Kanzlers Weide vom Wasser aus



Schachtschleuse



... ein Schiff kommt heraus...



... und wir fahren hinein!



Ab diesem Punkt wurde leider klar, dass das Thema Corona noch immer seine Opfer sucht... und leider auch findet. Quasi als Rache dafür, dass wir unser Treffen im letzten Jahr eisern trotz der übersinnlichen Hürden, die uns die Pandemie damals offensichtlich in den Weg warf - die Coronabedingungen selbst, das miserable Wetter mit fiesem Wind und literweise Regen - einfach durchzogen und damit sogar bei allen Teilnehmern großen Erfolg hatten, entzog das blöde Virus jetzt also unserem Co-Organisator Peter Rodenberg nahezu sämtliche Kräfte. Glücklicherweise bemerkte er die körperlichen Vorgänge frühzeitig und hielt sich abseits von der Gruppe - doch letztendlich blieb ihm nichts anderes, als sich ins Bett zu legen und schließlich sogar frühzeitig die Heimreise anzutreten.

Nach der Schiffstour war also automatisch wieder ich mit der Leitung des Pfingsttreffens betraut - es ist immerhin das vierte Treffen unter meiner Planung, also werde ich damit wohl kaum überfordert sein!

So endete der Tag mit einem überaus leckeren und reichhaltigen Buffet im Restaurant „Airfield“ bei Ulli Fuchs in Porta Westfalica - wie sich herausstellte, fanden die angebotenen Speisen sowie die außergewöhnliche Location (in Sichtweite der Start- und Landebahn für kleine Sportflugzeuge) sowie das sehr angenehm warme Wetter vor einem romantischen Sonnenuntergang großen Anklang. Für mich persönlich war dieses Lokal ein absoluter Glücksgriff - hatte ich es doch erst zwei Wochen vor dem Treffen zufällig im Internet gefunden.



Ein Highlight des Treffens: das Restaurant „Airfield“

Der Sonntag startete wieder sonnig auf Kanzlers Weide. Dieses Mal ging es vorbei am Fuße des Kaiser-Wilhelm-Denkmal nach Hausberge über Rinteln nach Bückeburg ins äußerst interessante Hubschraubermuseum.



Sonntagmorgen auf Kanzlers Weide



Gemeinsam geplantes K 70-Treffen: Peter traf leider die Corona-Rache - er fuhr frühzeitig nach Hause

Da sich im Vorfeld seltsame Dinge beim Konvoifahren ereigneten, war es kein gemeinsames Ankommen, sondern ein chaotisches Eintreffen des K 70 Clubs. Dazu nur eines: wenn das Führungsfahrzeug von Teilnehmern des Konvois überholt wird und hinterher eine Ausrede in der Form von „ich hab' gedacht, Dein Auto ist liegengeblieben!“ oder „Du bist aber falsch abgebogen!“ kommt, dann bin ich mir definitiv nicht ganz sicher, ob die Grundsätze des Konvoifahrens geläufig und klar verstanden sind.

Eine wichtige Regel lautet, dass Konvoifahren Konzentration und Disziplin erfordert. Dass man selbst woanders entlang fahren möchte, sollte man sich dabei tunlichst verkneifen, wenn man in der Mitte des Konvois mitfährt. Dass man das Fahrzeug, das den Konvoi anführt, nicht überholen sollte, versteht sich auch irgendwie von selbst. Fototermine mit allen K 70... empfehle ich eigentlich inzwischen niemandem mehr - da beim 1. internationalen K 70 Club e.V. traditionell keine Disziplin zu erwarten ist. Zu oft ging das schon gehörig in die Hose. Da macht auch das diesjährige Treffen keine Ausnahme.

Ich bin auch daher zunehmend davon überzeugt, dass der Mensch definitiv nicht die Krone der Schöpfung ist, für die er sich nur allzu gern hält!



HUBSCHRAUBERMUSEUM BÜCKEBURG

Das Parkchaos sieht von oben auch nicht besser aus



... unsere K 70 vor dem Hubschraubermuseum in Bückeburg



Verkehrte Welt?
Nein - die Bo105 kann überkopf fliegen

Gegen 14.00 Uhr war die K 70-Gruppe beim Fernsehturm Jakobsberg in Porta Westfalica angemeldet. Fleißig erklimmen die Besucher dann auch die 23 Meter hohe Aussichtsplattform und erfreuten sich der Fernsicht und des Blickes auf ihre bunten Autos von oben.

Im Biergarten unterhalb des Turms wurde bei angeregten Gesprächen Kaffee und Kuchen oder Bratwurst und Bier vertilgt. Leider begann es jedoch bald zu regnen.

Kaiser Wilhelm in Sicht



FERNSEHTURM JAKOBSBERG



K 70-Invasion unterm Fernsehturm am Jakobsberg

Blick Richtung Südosten



so bunt ist die moderne Autowelt heute wohl nicht mehr



Die Heirschaften speisen unter den Bäumen

Beweisfoto: auch ich war da oben

Doch gegen 18.00 Uhr stand sowieso der Besuch des Restaurants „Weserschiffchen“ in Porta Westfalica an. Hier klang der Sonntag schließlich in geselliger Runde aus.

Sonntagsabendbuffet im Weserschiffchen





Montagmorgen und eine unerheblich geschrumpfte Teilnehmerzahl

Am Montag gab es (ebenfalls traditionell!) kein festes Programm mehr. Geplant war zwar eine Fahrt ans Steinhuder Meer. Da es dort an Pfingsten jedoch bekanntlich immer sehr voll werden soll, entschied die verbleibende (noch recht große) Teilnehmergruppe am Treffpunkt Kanzlers Weide, stattdessen lieber zum Kaiser-Wilhelm-Denkmal hinauf zu fahren. Vormittags würden dort wohl noch ausreichend Parkplätze für das Dutzend verbleibender Fahrzeuge übrig sein.

So klang das Pfingsttreffen schließlich am Nachmittag dort oben auf dem Parkplatz aus und alle Teilnehmer traten überaus dankbar und zufrieden den Heimweg an.



Erholung am Weserstrand

Olivia besuchte noch ihre Tochter und ihr Enkelkind und...
... ich gesellte mich ein bisschen zu meinen Kindern, Freunden und Enkeln an den Weserstrand am Durchfluss der Weser (der Porta Westfalica) unterhalb des Kaiser-Wilhelm-Denkmal.

Dort genoss ich in meinem flugs aufgebauten Campingstuhl ein paar kühle Getränke (mein K 70-Kofferraum beherbergt ja unter anderem einen Kühlschrank) und ein original italienisches Eis am bereitstehenden Eiswagen von Giovanni Subaru (wie ihn Lukas nannte).

KAISER-WILHELM-DENKMAL



Kaiser Wilhelm in the sun



... auf der Showtreppe



... gute Sicht von hier oben

Damit endete schließlich auch für mich das 36. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs.

Ein herzliches Danke an alle Teilnehmer und Besucher
- an Peter geht natürlich eine gute Besserung! //



HIER ist Kanzlers Weide zu erkennen

CHRISTIAN NIKOLAI

NEUER BEIRAT FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE



E-FUELS SIND NICHT NUR EINE ÖKOLOGISCHE ALTERNATIVE, SIE KÖNNTEN SOGAR GÜNSTIGER ALS KONVENTIONELLE KRAFTSTOFFE SEIN



Mit Christian Nikolai hat der DeuVet, innerhalb des Ressorts Nachhaltigkeit, jetzt einen eigenen Beirat für das Thema alternative Kraftstoffe installiert. (Foto: DEUVET)

TEXT: STEFFEN DOMINSKY

Obwohl sich der Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V., kurz DeuVet, prinzipiell mit historischer Automobiltechnik befasst, spielen auch aktuelle Technologien eine nicht unwesentliche Rolle im Verbandsgeschehen. Jüngstes Beispiel: die zu lebhaften Diskussionen führenden alternativen Kraftstoffe, genauer gesagt E-Fuels. Schließlich wird das Thema Nachhaltigkeit zunehmend auch mit der Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe verknüpft. Denn nicht der Verbrennungsmotor ist das Problem, sondern der fossile Brennstoff.

Genau deshalb hat der DeuVet-Vorstand beschlossen, das Ressort Nachhaltigkeit um das Thema alternative Kraftstoffe zu erweitern. Mit Christian Nikolai konnte ein ausgewiesener Fachmann als entsprechender Beirat berufen werden.

Zu seinen Aufgaben gehört, Argumentationshilfen für die DeuVet-Mitgliederclubs, aber auch für Vertreter des Bundesverbands in politischen Gremien fachkundig zu erarbeiten. Genauso wie es die anderen Beiräte für ihre Themen tun.

Christians Nikolais Herz gehört dem Automobil. Seit Ende der 1990er-Jahre war er in der Stuttgarter Zentrale der Daimler AG im Vertrieb und Marketing für die Regionen Osteuropa, Nah-/Mittelost und Afrika tätig, dann von 2011 bis 2020, mit Schwerpunkt auf dem Classic-Handel und dem Aufbau von Classic-Partner-Strukturen, bei verschiedenen Mercedes-Benz-Händlern in NRW. So hat Nikolai beispielsweise ab 2011 das Classic-Geschäft inklusive der Etablierung neuer Prozesse und Strukturen bei Mercedes-Benz Ostendorf (heute Senger Gruppe) in den Bereichen Verkauf, Marketing sowie Service unter der Sub-Marke „Ostendorf Classic“ verantwortet.

NUR ELEKTRIFIZIERUNG IST ZU EINSEITIG Sein trotz, oder wegen, aller Liebe zum Automobil vorhandenes ökologisches Gewissen lässt ihn seit einiger Zeit darüber nachdenken, welchen Beitrag Liebhaber historischer Mobilität leisten können, um unabhängiger von fossilen Kraftstoffen zu werden. Für Christian Nikolai bedeutet Nachhaltigkeit deshalb nicht, ausschließlich

auf Elektrifizierung zu setzen, sondern technologieoffen alle Chancen zu nutzen, Fahrzeuge bzw. deren Nutzung ökologischer zu gestalten. Altes pflegen, warten und erhalten ist für ihn selbstverständlich deutlich nachhaltiger, als es durch nicht zu Ende gedachte Lösungen zu ersetzen. In diesem Zusammenhang setzt sich Nikolai besonders intensiv mit klimaneutralen Kraftstoffen ohne fossile CO₂-Emissionen auseinander.

Eine wichtige Rolle könnten hier sogenannte E-Fuels übernehmen. Die sind – mit regenerativem Strom produziert – nicht nur nachhaltig, sondern schnell, kostensparend und vor allem global auch für die Bestandsflotte von weltweit 1,5 Milliarden Fahrzeugen selbst in strukturschwachen Regionen ohne Änderungen der vorhandenen Technik und Infrastruktur anwendbar. Sie sind auch für historische Fahrzeuge nutzbar, und könnten, man höre und staune, sogar günstiger als konventionelle Kraftstoffe sein, wie Christian Nikolai im folgenden Interview mit »kfz-betrieb« verrät.

Redaktion: Würden Sie mit Ihrem Old-/Youngtimer bedenkenlos E-Fuels tanken? Und wenn ja, was macht Sie hier „sicher“? Immerhin gibt es noch keinerlei Studien-/Testergebnisse.

Christian Nikolai: Selbstverständlich würde ich bedenkenlos E-Fuels – beziehungsweise Syn-Fuels, wie der korrekte Oberbegriff lauten müsste – in meinen Oldtimer tanken. Offizielle, amtliche Langzeitstudien gibt es in der Tat derzeit noch nicht. In Skandinavien und den Benelux-Staaten gehört HVO100 allerdings als klimafreundliche Diesel-Alternative bereits zum Alltag. Dort darf – anders als derzeit noch in Deutschland – der Kraftstoff nicht nur in sogenannten geschlossenen Kreisläufen verkauft werden, sondern auch an private Endkunden. Viele dieser Kunden fahren klassische Fahrzeuge und berichten über ein verbessertes Kaltstartverhalten, ruhigeren Motorlauf sowie das Ausbleiben von dieseltypischem Qualm und Geruch – ohne jede technische Umrüstung, vor allem aber mit um 90 Prozent reduzierten CO₂-Emissionen, drastisch verringertem NO_x sowie Feinstaubausstoß.

Zahlreiche, wissenschaftliche Studien und Versuchsreihen kommen zu ähnlichen Ergebnissen – wie auch ein Bericht des Bayerischen Rundfunks vom 18.1.22 gezeigt hat, in dem unter anderem auch Professor Thomas Koch vom KIT in Karlsruhe zu Wort kommt. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass der 2008er G320 CDI sowie der 1956er Berna-Tankwagen der Firma Wirtz ausschließlich mit dem HVO100 „FuelMotion Diesel H“ betrieben werden und seit Monaten störungsfrei sowie frei von dieseltypischem Abgasgeruch und Qualm laufen.

Was wären Sie bereit, für den Liter E-Fuel-Benzin zu bezahlen, wenn es um das Hobby Old-/Youngtimer geht?

Die Frage kann anhand des derzeit bereits verfügbaren HVO100 recht präzise beantwortet werden: circa 12 bis 15 Cent mehr als für fossilen Diesel. Bei Ottokraftstoffen ist aufgrund des wachsenden Marktes sowie unterschiedlicher Produktionsverfahren und Herkunftsländer mit einer ähnlichen Entwicklung für E-Fuels zu rechnen.

Würde die Bundesregierung das vorliegende CO₂-Minderungspotenzial anerkennen und alternative Kraftstoffe im Rahmen der Flottengrenzwertregelung nur anhand der tatsächlichen CO₂-Emissionen besteuern, wäre HVO sogar billiger als B7-Diesel. Dies muss Benchmark auch für die sogenannten E-Fuels sein, denn erfolgreicher Klimaschutz wird – insbesondere global betrachtet – nicht zuletzt auch über den Geldbeutel entschieden. Für die kommenden Jahre dürfte noch mit einem moderaten Preisaufschlag gegenüber fossilen Kraftstoffen gerechnet werden. Der Preis dürfte aber deutlich unter dem von vielen Verfechtern der reinen Elektromobilität zitierten Preis von 5 Euro pro Liter liegen.

Mit welchen Fakten begegnen Sie Menschen, die glauben, E-Fahrzeuge seien emissionsfrei, und die den Energie- und Ressourcenbedarf neuer Fahrzeuge stets ausblenden?

Man darf nicht vergessen, dass genau die gleichen politischen Kräfte, die das Verschrauben statt Verkleben von Handys fordern, um sie reparaturfreundlicher zu machen, auf der anderen Seite fordern, möglichst schnell ein kolbengetriebenes Fahrzeug zu entsorgen und gegen ein Elektroauto oder im Optimalfall ein neues Lastenrad auszutauschen. Vereine wie die DUH wollen nicht den Verkehr defossilisieren, sondern halbieren, beziehungsweise ganz abschaffen. Dies ist keine von mir erfundene Verschwörungstheorie, sondern unter anderem durch Schriftverkehr, den ich mit Jürgen Resch von der DUH geführt habe, belegbar. Aus der Kritik am Auto ist der Kampf gegen das Auto zugunsten eines gesellschaftlichen „Umbaus“ geworden. Dem kann man sich nur durch Vernunft, bessere Argumente und vor allem kritische Fragen entgegenstellen.

Physik hat Grenzen und innerhalb dieser müssen wir uns bewegen, wenn wir unseren Nachfahren einen intakten Planeten hinterlassen wollen. Ideologie und Panik sind hierbei die denkbar schlechtesten Berater. Deshalb ist es meiner Meinung nach zielführender, sich mit der OPEC über Klimaschutzmaßnahmen durch nicht fossile Kraftstoffe zu unterhalten, als mit dem IPCC Transport&Environment oder der Deutschen Umwelthilfe, die im Zweifel nur mahnen, warnen und blockieren, jedoch keine gangbaren Wege aufzeigen.

Wie kann der Deuвет innerhalb von Deutschland das Thema E-Fuels vorantreiben beziehungsweise positiv in der Öffentlichkeit platzieren?

Der Deuвет kann eines tun: Mit gutem Beispiel vorangehen, seine Mitglieder informieren und vor allem den Nachhaltigkeitsgedanken in den Vordergrund stellen. Was lange genutzt, gepflegt und gewartet wird, ist per se nachhaltiger als ein „Wegwerfprodukt“, wie zum Beispiel ein Elektrofahrzeug, dessen Akku nach circa einem Jahrzehnt an das Ende seines Lebenszyklus kommt. Mit dem richtigen Kraftstoff betrieben ist somit ein Old- oder Youngtimer eigentlich das Paradebeispiel für nachhaltige Nutzung. Zudem werden die meisten klassischen Fahrzeuge zwischen 2.500 und 5.000 Kilometer im Jahr bewegt und sind somit im Gesamtbild aller Treibhausgas-Emissionen kaum messbar.

II

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Motor	Luftfilter 2 Version	028129635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm
	Ventilführungen und Ventildeckel Hubkolben		NSU Alfa					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
	Kühlung / Heizung	028121051A	Febi Neuteil Porsche	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm Daniel Hennigs
Vergaser									
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Kupplungsscheibe		BLUE PRINT	ADV183116	https://www.autodoc.de/	36,99 €			Andreas Faulhaber Daniel Hennigs
	Kupplung (Sachs)		Audi Typ 81, Passat Typ 32/33						
Auspuff									
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €			Thimm
	Plastikring am oberen Ende der Lenksäule Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	Golf 1 VW Käfer					nach Abschaben der Nuten am Rand	Daniel Hennigs Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
	Traggelenk Antriebswellenmanschette außen	481.411.053 481.407.361	vom Mini Audi 100 C 2	K70411053 K70407361	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm Thimm
Antriebswellenmanschette innen	Lenkmanschette		Golf II, Opel Ascona mit Frontantrieb						Daniel Hennigs
	Manschette + Spannringe Spursiangenkopf	113.415.835 A, 111.415.837, 311.405.387 A, 431.498.233 C	VW Transporter T 3 T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Daniel Hennigs Markus Vorrath
Fallenbalgsatz, Antriebswelle	Fallenbalgsatz, Antriebswelle	431.498.233 C	AUTOFREN SEINSA	300.396	https://www.autodoc.de/	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz
	Radkappen		NSU Ro 80	D8094	https://www.autodoc.de/	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz Daniel Hennigs
Bremsen	Hauptbremszylinder	481611015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm
	Rep. Satz Bremsattel Zubehörsatz Trommelbremse	481.698.471	Original Alte Neuteil	K70698471	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	38,00 € 7,90 €			Thimm Thimm
Bremsbeläge vorn	Bremsbeläge vorn		BMW 02 / Audi 100		BMW				Daniel Hennigs
	Bremsbeläge hinten		VW		VW				Heinrich Heller
Innentelle Trommelbremsen			VW Käfer ab 1967						Daniel Hennigs

Stand 31. Juli 2022



**DU WEISST AUCH VON
ERSATZTEILEN,
DIE EIGENTLICH IN ANDEREN
FAHRZEUGEN VERBAUT SIND
ABER IM K 70 PASSEN?**

**DANN SUCHEN WIR
DEINEN TIPP!**



**SCHREIBE UNS DEINEN
TIPP UND GIB UNS DARÜBER
SO VIELE INFORMATIONEN
(PREIS?, WO GEKAUFT?, UMBAU NÖTIG?)
WIE MÖGLICH.**

**BITTE EMAIL AN:
k70-post@k70-club.de**



Stand 31. Juli 2022

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-	Gleichteil von	Gleichteil-Nr. Wo gekauft	Preis	Umbau/	Bemerkung	Tipgeber
Interieur / Sitze / Verkleidungen	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412					Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage	Scheinwerfereinsatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse					Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken Instandsetzung von Bremskraftverstärkern K 70-Türdichtungen Getriebeinstandsetzung Vergaserrestauration			Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de Firma Vogel, Dresden Firma Dopfer, Gummersbach, www.dopfer-profile.de Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermann1.de				Daniel Hennigs Daniel Hennigs Daniel Hennigs Daniel Hennigs Rene Großelanghorst



DRITTER STATUSREPORT ZUM K 70 VON SIZILIEN

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNKE

Der Samstag gehört momentan dem alten Sizilianer - obwohl ich mir diese Regelmäßigkeit selbst gar nicht mehr zugetraut hätte. Doch die ersten Monate dieses Jahres (... dieser Beitrag stammt vom 20. Februar 2022) langweilen mit ständig grauem, nasskaltem, stürmischen Wetter. Wie gut, dass ich den alten K 70 auf die Grube in meiner Werkstatt geschoben habe - da interessieren mich die Wettereinflüsse weniger - und ich komme perfekt von unten an wichtige Baustellen dieses Autos heran.

GRUBE VERSUS HEBEBÜHNE?

Ja - ich weiß! Natürlich wäre eine Hebebühne für solche Arbeiten wesentlich praktischer. Vor etwa zehn Jahren hatte ich einem Bekannten sogar schon zugesagt, seine nagelneue Bühne zu übernehmen. Er wollte eigentlich mal auf seinem elterlichen Grundstück eine eigene Werkstatt einrichten und hatte dazu bereits eine wirklich gute Hebebühne geordert. Doch alles kam anders - und nun bot er mir die Bühne zu einem einigermaßen akzeptablen Preis an.

Etwas zu impulsiv stimmte ich blöderweise gleich zu. Kurz nachdem ich nämlich eine Transportmöglichkeit organisiert hatte, maß ich die Hebebühne sowie meine Garage aus und stellte dabei bedauernd fest, dass dieses Gerät trotz allen Tricksens und guten Willens einfach keinen Platz in der heimischen Werkstatt gefunden hätte.

So nahm ich Abschied von dem Gedanken einer eigenen Hebebühne und erneuerte stattdessen die Freundschaft zu meiner im Jahre 1998 erbauten Reparaturgrube (ich lege bei ihr besonderen Wert darauf, dass ich darin trotz meiner Körpergröße vernünftig stehen kann!). Manchmal muss man sich halt mit Vorhandenem zufrieden geben. Aber eigentlich



Der fast 50 Jahre alte Sizilianer begeistert auch in der Perspektive aus der Grube durch erstaunlich wenig Rost

ist das ja eine ganz andere Geschichte.

Wie ja im zweiten Statusreport bereits erwähnt, gibt es an dem fast 50-jährigen VW eine kleine Durchrostung an der hinteren rechten Endspitze - beachtlicherweise die einzige Durchrostung an diesem Fahrzeug! Dieser kleinen Ecke

rücke ich mit Bleischere und Schweißgerät zu Leibe. Vorher schneide ich großzügig das rostige Blech heraus. Als Nächstes fertige ich passende Ersatzbleche. Dann plane ich, in welcher Reihenfolge die Bleche eingeschweißt werden, teste ein letztes Mal ihre Passung und schließlich tritt das Schweißgerät in Aktion. Zu guter Letzt wird die Schweißreparatur mit der Flexscheibe entgratet und geglättet - fertig.

Mit OWATROL wird die Umgebung der Reparaturstelle gegen erneutes Rosten geschützt. Eine Woche später dichte ich die Schweißnähte mit Karosseriedichtmasse von innen und außen ab. Hier, im nicht sichtbaren Bereich des Radhauses, schließt eine Pinsellackierung mit HAMMERITE „GLÄNZEND SILBER“ diese Reparatur ab.



Vorher...



... geschweißt...



... abgedichtet und lackiert

Doch das Schweißgerät findet noch immer keine Ruhe. Dieses Mal ist die lange Delle im Seitenschweller unter der Beifahrertür dran. Hier ist der Vorbesitzer wohl mal während der Fahrt in einer Länge von gut einem Meter an irgendwas hängen geblieben und hat das Schwellerblech dabei stellenweise bis zu zwei Zentimeter tief eingedrückt. Diese Beschädigung möchte ich gern beseitigen.

Normalerweise benötigt der Karosserieprofi für solch eine Reparatur einen sogenannten Gleithammer. Eine dünne Stange wird zunächst in der Tiefe der Schramme oder Delle festgeschweißt. Der Gleithammer, ein Gewicht, das nun auf dieser Stange ruckartig nach hinten an einen Anschlag gezogen wird, sorgt so für den nötigen Schwung um die Delle herauszuziehen.

Ich habe ein bisschen im Internet nach einem solchen Werkzeug gesucht. Allerdings musste ich feststellen, dass diese Dinge recht teuer sind. Zu selten käme es bei mir zum Einsatz - daher lohnt sich die Anschaffung nicht.

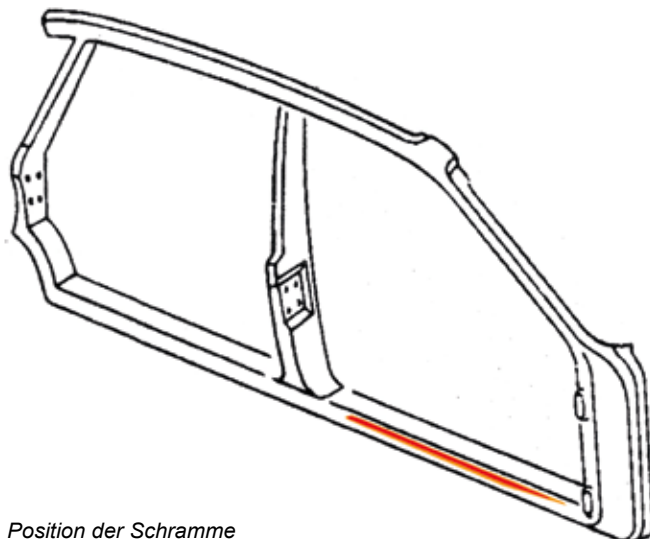
Also habe ich mir selbst ein Werkzeug ausgedacht und gebaut.



Mein Eigenbau-Werkzeug zum Herausziehen der Schramme

MEINE ART, DIE SCHRAMME HERAUSZUZIEHEN

Zunächst wird eine Gewindestange in der Tiefe der Delle festgeschweißt. Dann wird die Stange durch ein passendes Loch in einem längs über der Schramme verlaufenden stabilen Rechteckprofil geführt, das sich links und rechts mithilfe zweier kurzer angeschweißter Rechteckprofile am Blech abstützt. Nun wird durch eine passende Mutter die Gewindestange angezogen - dadurch wird das Blech behutsam herausgezogen. So gleiche ich Schritt für Schritt die komplette Schramme entlang das Blech wieder auf seine normale Höhe an.



Position der Schramme



1. So sieht sie aus, die Schramme im Schwellerblech



6. Wiederholung des Vorgangs über die gesamte Länge der Schramme



2. Bis auf's Blech abgeschliffen



7. Alle Gewindestangen entfernen



3. Werkzeug inklusive Gewindestange ausrichten...



8. (Später) spachteln, schleifen, lackieren



4. ... Gewindestange anschweißen...

Die Feinarbeit muss abschließend noch durch Spachteln und Schleifen erledigt werden - ich habe jedoch zum Schutz vorerst nur Zinkspray aufgetragen. Damit ist die Liste der Schweißarbeiten an diesem Auto bereits beendet. Das ging alles einfacher, als ich befürchtet hatte.

FAZIT: MIT MEINEM ERFUNDENEN WERKZEUG HAT DAS SUPER GEKLAPPT - ICH BIN BEGEISTERT!



5. ... mit der Schraube die aufgeschweißte Gewindestange herausziehen

Wenn ich nun schon so gut unter den Wagen komme, kümmere ich mich doch auch gleich mal um die vorderen Bremsen. Das zumindest dachte ich mir, als ich mich an den Ausbau der beiden Bremsättel machte.

Wie immer ist speziell das Hantieren an diesen Bauteilen eine große Sauerei. Gerade der Sizilianer ist im gesamten Motorbereich extrem dreckig. Nachdem die Bremsättel ausgebaut waren, wurde dann auch klar, warum sich der K 70 so schwer schieben ließ: die Sättel waren nach der langen Standzeit von immerhin ja 25 Jahren vollkommen vergammelt. Die Gummimanschetten schienen durch große Hitze (... wahrscheinlich oft den Ätna runter gefahren) vollkommen deformiert und verbacken und die Bremskolben

rosteten in ihren Zylindern vor sich hin. Glücklicherweise gibt es ja ein Reparaturset für solche Fälle.



Dreckiger Job: Bremssättel ausbauen



Komplett demontiert



Entrosten und säubern.



Die heftig verdungelte Quertraverse lässt auf raue sizilianische Sitten im Umgang mit dem Auto schließen

Nachdem alles zerlegt, intensivst gesäubert und entrostet war, fügte ich alles wieder zusammen. Nun kann es wieder eingebaut werden. Über die Inbetriebnahme und Befüllung (mit Bremsflüssigkeit) der Bremsanlage werde ich sicherlich noch berichten. Natürlich werden auch die Bremsen an der Hinterachse revidiert.

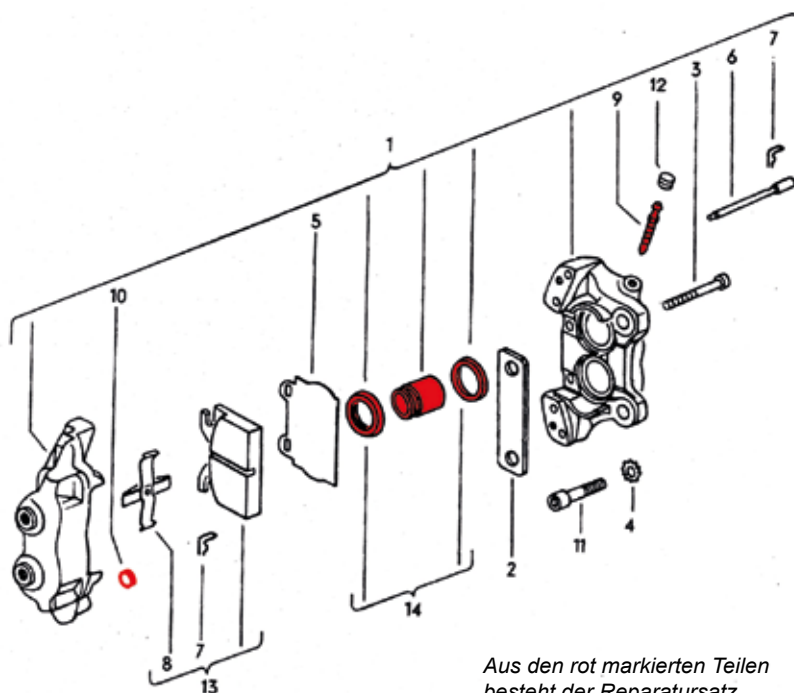
Zur Zeit kümmere ich mich um den Zustand des Unterbodens. Dabei fällt mir auf, dass mit dem Auto wohl definitiv nicht zimperlich umgegangen wurde. Zahlreiche Beschädigungen (massive Beulen, lange Schrammen, unbehandelte Abschürfungen) erzählen von häufigem Aufsetzen, Grundberührungen und brutalem Umgang mit Bordsteinen oder Absätzen. Die hinterste Quertraverse (unterm Kofferraum) ist zum Beispiel verbeult wie ‚ne alte Ritterrüstung.

Der Anblick des Fahrzeugs von unten erklärt somit auch die inzwischen herausgezogene lange Schramme im Seitenschweller unter der Beifahrertür und die gestauchte Kotflüglecke vorne links. Dottore Fisichella hat es wohl im sizilianischen Straßenverkehr auch mal ordentlich krachen lassen.

Aber gut - ich repariere alles, so gut es mir möglich ist und die Beschädigungen im sichtbaren Bereich werden später professionell versorgt.

Als Nächstes ist der Motor dran. Er blockiert ja beim Drehen von Hand (30er Ringschlüssel auf Kurbelwellenmutter). Nun gilt es herauszufinden, woran genau das liegt. Wir werden sehen!

//



Aus den rot markierten Teilen besteht der Reparatursatz



MASCHINEN, DIE DIE WELT BEWEGEN



TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Der Verbrennungsmotor hat eine vielfältige Geschichte und wie häufig im Leben, gibt es nicht nur den einen Erfinder sondern viele, die zur gleichen Zeit an vergleichbaren Themen gearbeitet haben.

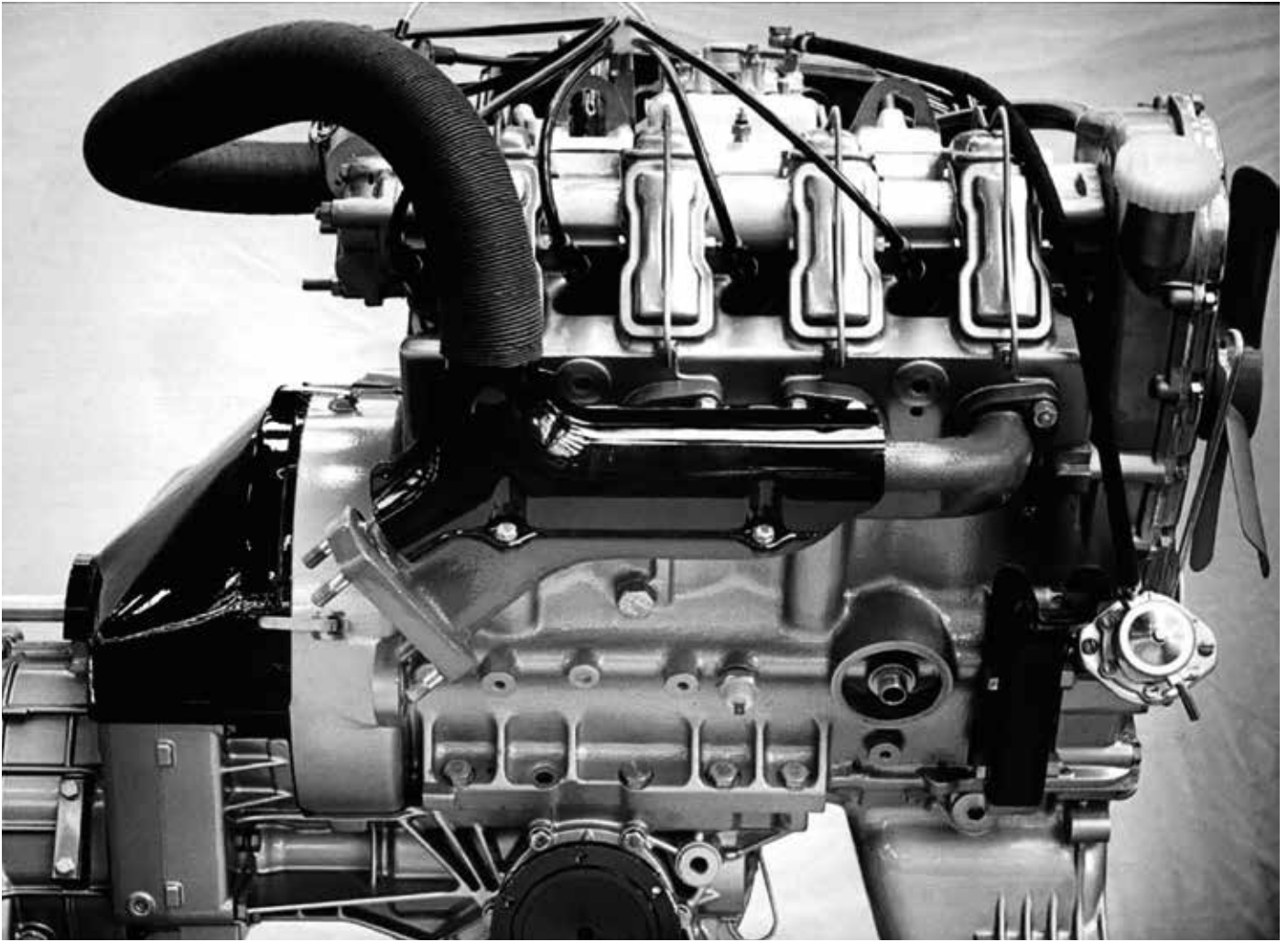
In Deutschland wird Nikolaus August Otto die Erfindung des Ottomotors zugeschrieben. Im Jahr 1876 entwickelte er einen stationären Benzinmotor mit einer Leistung von 4 PS. Es war ein Einzylindermotor mit 6107 cm³ Hubraum, einer Nenn Drehzahl von 180 1/min und einem Gewicht von 1500 kg.

Nachdem die Entwicklung des Benzinmotors Ende des neunzehnten Jahrhunderts enorme Fortschritte gemacht hatte, wurde er in vielen Verkehrsmitteln wie Straßenbahnen, Zügen, Lkws und Automobilen eingesetzt. Der Firma Dawson aus Canterbury war es um 1900 gelungen einen Motor, der von selbst angeht, zu entwickeln. Damit war das schwierige Ankurbeln des Motors nicht mehr nötig. Das Prinzip war einfach: über einen kleinen Kompressorzylinder wurde Druckluft in einen Speicher geladen, die dann zum Andrehen des Motors genutzt wurde. Diese Druckluft wurde auch damals schon zur Aufladung des

Motor genutzt, was eine erhebliche Leistungssteigerung mit sich brachte. Auch konnte der kleine Kompressor als Motorbremse beim Bergabfahren genutzt werden.

Die Ingenieure vor über 100 Jahren entwickelten eine erstaunliche Innovationsgeschwindigkeit. Die bekannten Teile des Benzinmotors wie Kurbeltrieb, Saugrohr, Vergaser, Zylinderkopf mit Ventiltrieb, Zündung usw. wurden in den darauffolgenden 50 Jahren enorm weiterentwickelt.

Unser K 70-Motor, eine Entwicklung der sechziger Jahre hatte damals schon viele zukunftsweisende Konstruktionsprinzipien in sich vereint. Der Dachbrennraum, der dem Ideal einen Kugel näher kam, hatte große Vorteile bei der Gemischbildung, die obenliegende Nockenwelle und die Kipphebel des Ventiltriebes waren für hohe Drehzahlen ausgelegt und hatten geringe Reibungsverluste. Der Kettentrieb war zuverlässig und präzise. Die Lagerung der Kurbelwelle (5-fach) war sehr steif und konnte hohe Kräfte aufnehmen. Die Wasserkühlung des 1,6 Liter Motors und die Ölmenge von 4 Litern sorgen für thermische Stabilität. Der Solex Doppel-Flachstromvergaser war für sportliche Fahrzeuge entwickelt und entsprach dem Stand der Technik.



Der Motor war kompakt konstruiert mit kurzen Wegen im Saugrohr und Abgaskrümmer.

Wenn man überlegt in welchem zeitlichen Druck damals die NSU Konstrukteure standen, war die Entwicklung des K 70-Motors eine erstaunliche Leistung. Dieser Motor als Basis, hätte das Potential gehabt die Entwicklungsschritte der darauffolgenden Jahrzehnte aufzunehmen.

Viel technische Weiterentwicklungen wie Saugrohrein-spritzung, Direkteinspritzung, variable Saugrohr-längen, gleiche Saugrohr-längen, gleiche Abgasrohr-längen, variable Nockenwelle, ein bis zwei Turbolader, Rollenschlepphebel, hohe Verdichtung, reibungsoptimierte Lager und vieles mehr wären mit diesem Basismotor möglich gewesen.

Die NSU Konstrukteure hatten in den 80er Jahren ihre hohe Kompetenz bei der Weiterentwicklung des 5-Zylinder Benzinmotors bewiesen. Aus meinen Jahren im Werk Salzgitter kannte ich den K 70-Motor und die 4-Zylinder Baureihen vom EA 827 und EA 111 recht gut. Warum also wurde dieser gute Basismotor nicht weiterentwickelt?

Für mich gibt es darauf zwei Antworten: der hohe Verbrauch des K 70, mit seinem hohen cw-Wert, sorgte für ein schlechtes Image und die Motorenentwickler saßen nicht in Wolfsburg oder Ingolstadt.

Der Konkurrenzkampf der verschiedenen Motorenentwickler war so groß, dass es zeitweise fünf unterschiedliche Motoren mit 100 PS gab.

UND NUN ZU MEINEM KLEINEN PROJEKT, DER ÜBERHOLUNG VON MEINEM K 70-MOTOR.

Ausgangspunkt war, dass der Ölverbrauch von meinem jetzigen Motor mit ca. 1 Liter pro 1.000 Kilometer sehr hoch ist. Die Ventilschaftdichtungen sind nach einem Austausch i.O., also liegt der Verdacht bei den Öl-abstreifen der Kolben.

Schon vor einiger Zeit hatte ich einen alten, ausgebauten Motor von Wolfgang bekommen. Vielen Dank dafür.

ERSTE AUFGABE: der Transport nach Baunatal. Mit Hilfe von einem alten Autoreifen und dem Anhänger eines Freundes war dieses kein Problem.





Aggregateaufbereitung die Reinigung ist. Hier entscheidet sich der Aufwand/die Kosten für eine Aufbereitung. Mit viel Fleiß, Stahlwolle, Benzin und Bremsenreiniger waren nach drei Wochen wieder alle Teile sauber.



Der Zustand des 50 Jahre alten Motors war erstaunlich gut. Das Hohnbild auf den Zylinderlaufflächen war noch gut zu erkennen und es gab auch keinen Absatz auf der Zylinderlaufbahn im OT Bereich.

Die Lagerschalen der Kurbelwellenlagerung waren alle noch in Ordnung und es gab keine Laufriefen oder Einlagerungen durch Schmutzpartikel. Die oberen Lagerschalen vom Pleuel hatten leichte Druckspuren durch den Verbrennungsdruck. Die unteren Lagerschalen vom Pleuel sahen noch wie neu aus.

Nun ging es daran alle Dichtungen für die Remontage zu beschaffen. Mit Hilfe von Mario und Dettmer war das kein großes Problem.

Aber die Pleuellagerschalen! Mit viel Suche und viel Unterstützung von diversen K70 Freunden konnte ich vier Pleuellagerschalen in Originalgröße finden. Lagerschalen in Übergröße gibt es jedoch noch jede Menge.

ZWEITE AUFGABE: Reinigung und Montage. So viel Ölschlamm am und im Motor habe ich noch nie gesehen. Vielleicht ganz gut, so hatte Korrosion keine Chance.

Die Demontage der Teile war kein großes Problem und in wenigen Stunden erledigt. Die Reinigung der einzelnen Teile dagegen hat mich bestimmt 50 Stunden gekostet. Jetzt weiß ich auch, dass die Kernkompetenz der

Nachdem nun alles vorbereitet war, fragte ich Markus, ob er mir beim Zusammenbau helfen könnte. Da er einer der größten Experten für den K 70 ist, wollte ich beim Zusammenbau viel von ihm lernen.

Er hat mir auch gleich zugesagt und so begann der gemeinsame Zusammenbau. Angefangen haben wir mit dem Einbau der Kurbelwelle. Alles kein Problem. Als wir die Kolbenringe tauschen wollten, stellte sich heraus, dass sie nicht passten. Die Teilenummern stimmten, die Verpackung war Original NOS, aber die Ringe sahen anders aus und hatten zum Teil auch andere Maße. Sollte nun das Projekt schon zu Ende sein?

Zum Glück hatte Markus noch Originalkolbenringe in seinem Kofferraum und so konnten wir weiterschrauben.

Nachdem wir die Kolben eingesetzt hatten und der Kurbetrieb leicht lief, kam eine neue Zylinderkopfdichtung auf das ZKG und der ZK wurde verschraubt. Ich hatte schon vorher den Zylinderkopf überholt. Nun konnten auch die Ölpumpe und die Ölwanne montiert werden.

Beim Montieren des Kettentriebes haben wir dreimal kontrolliert, ob die Nockenwelle und die Kurbelwelle auch die richtige Position haben.

Die Montage von Zündverteiler, Kettenkasten, Saugrohr und Abgaskrümmer folgten. Für Diejenigen von euch, für die es jetzt zu schnell geht: ihr könnt eine gute Beschreibung, mit allen Drehmomenten in der K 70-Dokumentation finden.

Dank der fachkundigen Hilfe von Markus steht der Motor jetzt fertig im Motorenständer und wartet auf seinen ersten Probelauf. Erst danach kommt der Tausch im Fahrzeug.

KOSTEN

Für neue Teile, zum Aufbau des Motors, habe ich ca. 600 Euro investiert. Wenn man das mit den Kosten bei anderen Oldtimern vergleicht, ist das vergleichsweise wenig. Bei einem Porsche 911 aus den siebziger Jahren kostet zum Teil ein Kugellager schon 400 €.

An dieser Stelle nochmal vielen Dank an Markus für seine kompetente Unterstützung.

Wenn der Einbau ins Fahrzeug ansteht, werde ich weiter berichten. //



REDE VON BUNDESKANZLER OLAF SCHOLZ ZUM START DER „MISSION SALZGIGA“ UND DER GRUNDSTEINLEGUNG DER VOLKSWAGEN-ZELLFABRIK

am 7. Juli 2022 in Salzgitter

Schon lange nicht mehr (noch nie!!!) ist der **K 70** so oft von einem Staatsoberhaupt erwähnt worden!

FOTOS: WWW.VOLKSWAGENAG.COM

Ich bin sehr, sehr froh, heute hier in Salzgitter zu sein. Das gibt mir die Gelegenheit, über ein Auto zu sprechen, das wir ganz kurz sehen konnten und welches ich aus meinem Autoquartett wiedererkannt habe: den **VOLKSWAGEN K 70**.

Wie einige andere bin ich alt genug, mich an ihn zu erinnern – sogar daran, dass er auf der Straße gefahren ist. Die frühen 70er-Jahre des vorigen Jahrhunderts waren in der Bundesrepublik eine Zeit des Aufbruchs: politisch, kulturell, in Wirtschaft und Gesellschaft, in Architektur und Design. Fortschritt und Erneuerung, Modernität und Zukunftsoptimismus – das war das Lebensgefühl dieser Jahre.

Erlebbar und nachvollziehbar wird dieses neue Lebensgefühl des Aufbruchs noch heute – in ganz bestimmten Orten, in Objekten und Symbolen. Denken Sie etwa an das wunderbare Münchener Olympiagelände, entworfen von Architekten Günter Behnisch. Mit seiner Leichtigkeit und Transparenz, mit seiner Offenheit und seinen klaren Linien strahlt das Olympiastadion von 1972 den neuen Spirit dieser Jahre besonders eindrücklich aus.

Womit wir wieder beim **VW K 70** wären – für den gilt nämlich genau dasselbe. Auch wenn er sich, glaube ich, nicht ganz so gut verkauft hat: **So sachlich, so schlank und so schnörkellos, wie der K 70 ab 1970 daherkam, verkörperte er schon allein in ästhetischer Hinsicht einen Neuanfang. Aber erst recht in technischer Hinsicht bedeutete er eine Revolution. Bis dahin hatte VW Autos mit luftgekühlten Heckmotoren gebaut. Jetzt war der K 70 der erste VW mit Front-Reihenmotor und Wasserkühlung – ein Konzept, das richtungweisend war. Sämtliche späteren VW-Erfolgsmodelle, die sich viel verkauft haben – Golf und Passat vorne weg –, wären nicht möglich gewesen ohne den K 70**

als Wegbereiter.

Sie alle wissen es: hergestellt wurde der bahnbrechende Wagen hier in diesem Werk in Salzgitter; eigens dafür wurde es errichtet. Damit steht gerade dieses VW-Werk für den mutigen Neubeginn – den Neubeginn mit zunächst offenem Ausgang, der sich dann aber als wegweisend und erfolgreich erweisen sollte.

Das ist Ihre Geschichte hier in Salzgitter, das ist ein gutes Omen für die Zukunft. Denn ganz ähnlich ist die Lage jetzt wieder. Gemeinsam legen wir heute den Grundstein dafür, dass die Zukunft der Mobilität erneut maßgeblich in Salzgitter gemacht wird. Allen ist inzwischen klar, dass diese Zukunft nachhaltig und klimaschonend sein muss. Darum hat sich Deutschland verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu sein – übrigens nicht allein, denn das würde den Klimawandel ja nicht aufhalten, sondern eng abgestimmt mit unseren Partnern in Europa und weltweit.

In kaum einer anderen Industrie fällt die Transformation, die Veränderung, die dafür notwendig ist, so grundlegend aus wie im Automobilbau. Hier in Salzgitter wird



Künftige Giga-Fabrik für Batteriezellen am Standort Salzgitter

das ganz besonders deutlich; denn dieses Werk stellt bis heute Verbrennungsmotoren her. Etwa die Hälfte aller VW-Motoren stammt von hier. Weit mehr als 60 Millionen Motoren aus Salzgitter seit 1970 – was für eine stolze industrielle Leistung!

Aber wir wissen: Das Verbrennen fossiler Treibstoffe geht dem Ende zu. Alle großen Automobilunternehmen haben sich für den Weg in die Elektromobilität entschieden – auch VW. Wie einschneidend die Folgen dieser Entscheidung sein können, das zeigt sich hier in Salzgitter. Hier hängen zunächst einmal 7.000 Arbeitsplätze von einer Technologie ab, die um ihre Zukunft gewissermaßen ringen muss. VW hat das erkannt und deshalb entschieden, gerade hier in Salzgitter den Weg vom Motorenwerk zur Zentrale aller Batterieaktivitäten des Konzerns einzuschlagen. Das bedeutet nicht weniger als eine radikale Wende um 180 Grad. Und ich weiß: Diese Wende stellt hohe Anforderungen an jeden und jede.



Bundeskanzler Olaf Scholz steckt eine Testzelle in die Prüfkammer

Manche blicken mit Sorgen auf das schiere Ausmaß der Aufgabe, die da jetzt vor ihnen liegt: Kann das alles gut ausgehen – für mich, für meine Familie, für meine Region? Darum will ich sagen: Ja, das kann gut ausgehen, und das wird auch gut ausgehen – unter einer Voraussetzung, nämlich unter der Voraussetzung, dass wir nicht bloß dem Vergangenen nachhängen, sondern den Stier bei den Hörnern packen und die Herausforderung des Neuen offensiv annehmen. So haben Sie es bei VW schon immer gemacht. Sonst hätte VW seinerzeit am luftgekühlten Heckmotor für alle Autos festgehalten, sonst hätte es den **wegweisenden K 70** nicht gegeben, sonst wäre dieses Werk hier in Salzgitter nicht entstanden.

Es ist noch gar nicht so lange her, da waren viele in Deutschland der Meinung: Batteriezellen, das sind doch beliebige Zulieferteile, die können wir ganz nach Bedarf jederzeit aus Asien bestellen. Heute wissen wir es viel besser. Spätestens die Coronapandemie und Russlands brutaler Angriff auf die Ukraine machen klar, dass die Abhängigkeit von weltweiten Lieferketten auf manchen strategischen Feldern ein großes Risiko bedeutet, ein zu großes Risiko. Für Batteriezellen gilt das ganz sicher. Deshalb kommt Ihnen allen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des VW-Werks hier in Salzgitter eine besonders bedeutsame Aufgabe zu. Denn es ist eben kein guter Zustand, wenn unsschon ein quer im Suezkanal festliegendes Containerschiff auf unserem Weg in Richtung der Elektromobilität und der Klimaneutralität ins

Straucheln bringen kann.

Wir wollen, dass auf Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektrofahrzeuge fahren. Wir wollen, dass Wertschöpfung und Arbeitsplätze hier bei uns in Deutschland und Europa bleiben. Wir wollen die Klimatransformation hinbekommen und zugleich Industrieland bleiben. Darum ist klar, dass wir eine eigene Batteriezellenproduktion brauchen, hier bei uns in Europa, hier bei uns in Deutschland und hier bei Ihnen in Salzgitter.

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, VW und Salzgitter, das gehört ganz eng zusammen. Viele arbeiten bereits ihr ganzes Berufsleben für dieses Unternehmen, oft in der zweiten und dritten Generation, gemeinsam mit Brüdern oder Schwestern, mit Schwagern oder Cousins. Manche haben Eltern, Onkel und Tanten, die selbst noch an dem ersten Auto hier, dem **K 70**, gebaut haben. VW prägt die ganze Region rund um Wolfsburg und Salzgitter, Hannover und Braunschweig seit Jahrzehnten. Und Sie alle prägen VW. Sie alle geben Ihrem Unternehmen täglich, was VW braucht, um sich der Transformation mit Stärke zu stellen und letztlich noch stärker aus ihr hervorzugehen. Jeder und jede Einzelne von Ihnen trägt dazu bei, dass die Industrie auch in diesem großen Umbruch das Rückgrat unserer Wirtschaft bleibt.

Transformation, das ist ein abstraktes Wort, auch wenn es von Managern und Politikern oft verwendet wird. Und die Politik kann für das, was damit verbunden ist, die richtigen Weichen stellen – ja. Aber Sie sind es, die mit Ihrer Arbeit den Wandel hin zur klimaneutralen Industrie und zur klimaneutralen Gesellschaft überhaupt erst möglich machen. Dafür gebührt Ihnen großer Respekt, großer Dank und alle notwendige Unterstützung.

Jetzt steht Salzgitter vor seinem nächsten großen Aufbruch. Jetzt werden Sie hier ein neues Kapitel des Fortschritts schreiben. Darauf können Sie sehr stolz sein. Dafür wünsche ich VW, dem Standort Salzgitter und Ihnen allen zusammen alles Gute.

Schönen Dank

//



Feierlicher Baustart für die Zellfabrik in Salzgitter. v.l. Frank Blome, CEO PowerCo, Daniela Cavallo, Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats Volkswagen AG, Stephan Weil, Ministerpräsident Niedersachsen, Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, Olaf Scholz, Bundeskanzler, Thomas Schmall, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Geschäftsbereich Technik und Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Group Components, Hans Dieter Pötsch, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

**EIN SCHÖNER TAG DURCH DIE HINTERE ECKE.
WIR NENNEN ES „DE ACHTERHOEK“**



TEXT UND FOTOS: HENRY KROEZEN

Wirklich etwas verpasst, ein nettes Treffen mit Michiel und Erica und eine schöne Tour. Die Fahrt dorthin hat zumindest uns Spaß gemacht.

Meine Frau und ich machten zuerst einen Spaziergang auf der Posbank bei Nijmegen. Zuerst eine Tasse Kaffee und Tee und einen „Keks“ gegessen. Dann machten wir einen halbstündigen Spaziergang und während des Spaziergangs sahen wir zum ersten Mal die „Kühe“ (die

großen dunkelbraunen mit einem Satz Hörner darauf, mit einer Flügelspannweite von plus mehr als einem Meter (nicht wirklich holländisch, aber schön zu sehen) danach weiter nach Zutphen.

Zutphen ist eine schöne Stadt an der IJssel. Dort haben wir für das kommende Jahr ein paar neue Termine vereinbart - Diese Termine folgen!

Nach einem netten Mittagessen endlich die Tour. Das hat



richtig Spaß gemacht. In mehreren ruhigen Momenten hat Michiel erklärt, was es zu sehen gibt.

Unterwegs haben meine Frau und ich wirklich genossen, was es zu sehen gab. In einem wunderschönen Schloss, Hackfort, in der Nähe von Vorden, genossen wir alle einen Drink und spazierten später am Abend mit einer kleinen Gruppe um das Schloss herum und aßen dort mit elf Personen zu Abend.



HIER NUN WEITERE TERMINE:

Samstag, 20. und Sonntag 21. August 2022:
Campingwochenende mit Anne und Serge.
Weitere Informationen folgen.

Sonntag 25. September 2022:
Vereinsausflug in Den Oever/Schagen
Weitere Informationen zu diesem Treffen folgen.

Sonntag, 15 Januar 2023:
Oliebollen Treffen, findet statt bei:
Familie H. Kroezen Sophiastreet 4
4191GH Geldermalsen Niederlande



Een leuke dag door de achterhoek.

Echt iets gemist, een leuke bijeenkomst bij Michiel en Erica, en een leuke rondrit.

De rit er naar toe was al leuk te minste voor ons. Mijn vrouw en ik zijn eerst nog wezen wandelen op de Posbank bij Nijmegen. Eerst daar een Kopje koffie en thee en een "koekje" gedaan. Daarna een wandeling van een half uurtje gedaan en tijdens de wandeling voor het eerst de "koeien" (van die grote donkerbruine met een stel hoorns erop met een spanwijdte van plus ruim een meter (niet echt Hollands, maar mooi om te zien)) daarna door na Zutphen.

Zutphen een mooi stadje aan de IJssel. Daar hebben wij dus een paar nieuwe datums afgesproken voor het komende jaar. (Deze datums volgen nog)

Na een lekkere lunch eindelijk de rondrit. Die was echt leuk. Met meerdere rustmomenten voor eventuele uitleg



Ein wirklich wunderbarer Tag, Michiel und Erica, wirklich fantastisch organisiert.

NEDERLANDS

van wat er te zien is. Onderweg hebben mijn vrouw en ik echt genoten van wat er te zien viel.

Bij een prachtig kasteeltje, Hackfort, bij Vorden hebben we met zijn allen nog van een drankje genoten en later op de avond nog een wandeling met een klein groepje om het kasteel en toen met 11 man daar gedineerd.

Echt een prachtige dag, Michiel en Erica, echt fantastisch georganiseerd.

DE DATUMS VOOR IN DE AGENDA:

Zaterdag en Zondag 20-21-8-2022

Kampeerweekend

afgesproken bij Anne en Serge.
Nadere informatie volgt.

Zondag 25-9-2022

club uitje in Den Oever/Schagen

Nadere informatie over deze bijeenkomst volgt.

Zondag 15-1-2023

Oliebollen treffen

die plaats vindt bij
Fam. H. Kroezen Sophiastreet 4
4191GH Geldermalsen Nederland

//

TRAURIGE NACHRICHT

Mit großer Trauer nehmen wir Abschied von unserem Clubkameraden

LEFERT VOS

aus Balkbrug/Niederlande



Lefert ist am 19. Juli 2022 mit 69 Jahren zu seiner letzten großen Fahrt aufgebrochen.

Unser tiefstes Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.



Nur wenige Autos nutzen 85% des Gesamtkarosserievolumens für Passagiere und Gepäck.



Nur wenige Autos haben einen Kofferraum, der 700 Liter groß ist.



Nur wenige Autos haben einen Frostmotor, der so direkt über den Antriebsrädern liegt.



Nur wenige Autos mit Frontantrieb haben eine Schräglager-Hinterachse.



Nur wenige Autos haben ein Computer-Diagnose-System.



Nur wenige Autos haben einen Sicherheitstank, der besonders geschützt außerhalb der Karosserie liegt.



Nur wenige Autos haben eine Fensterfläche von 2,4 Quadratmeter.



Nur wenige Autos haben ein so ideales Verhältnis von langem Radstand und breiter Spur.



Nur wenige Autos haben ein so aufwendiges Isolierungs- und Holzsystem.

Kein Auto hat das alles zusammen.



Außer dem VW K70.

So ungefähr jedes Auto hat etwas, auf das seine Erbauer stolz sind.

Bei dem einen ist es das Fahrwerk, beim anderen das luxuriöse Interieur, beim dritten der große Kofferraum.

Bei VW ist man stolz darauf, daß der VW K70 so viele gute Dinge hat, daß man gar nicht weiß, auf welche man nun beson-

ders stolz sein soll.

Allerdings muß man zugeben, daß die Bedingungen für die Konstrukteure dieses Wagens ungewöhnlich günstig waren.

Der VW K70 ist nämlich nicht — wie sonst meistens — die Weiterentwicklung eines alten Autos, sondern eine Neukonstruktion.

Man brauchte also keine Rücksicht auf

Vorhandenes zu nehmen. Jede Idee, die sich als gut erwies, konnte verwirklicht werden.

Und so kommt es, daß der VW K70 eine ganze Ansammlung guter Ideen ist.

Der VW K70.
Weniger brauchen Sie sich für
Ihr Geld nicht bieten zu lassen.





A. Coma