

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

Mitgliedermagazin

GROSSER STATISTIK - TEIL

KBA
Statistik Austria
ASTRA Schweiz
Oldtimer-Statistik ADAC **ab Seite 6**

PFINGSTTREFFEN

Der Club zu Gast
in Österreich **Seite 18**

DER K 70 VOM ÄTNA



Letzter Statusreport **Seite 31**

NIEDERLANDE



K70 - Treffen in Eerbeek **Seite 39**

- 9. September 2023** **JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2023** im Parkhotel 1970 in Michelstadt
- 16. September 2023** **„150 JAHRE NSU“** im NSU-Museum und Audi-Forum Neckarsulm
- 22. - 24. September 2023** **Campingwochenende in Twente** (Organisation Michiel Linskens und Jaap van Riesen)
- 12. November 2023** **Treffen** in Monnickendam - Technik und Spaß (Organisation Siemon Boom)
- 14. Januar 2024** **OliebollenTreffen** in Deurne (Organisation Wim Janssen)
- 18. bis 20. Mai 2024** **38. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in Winsen/Aller, Ansprechpartner: Mario Thimm
- 6. bis 9. Juni 2024** **42. INT. NSU-TREFFEN**, Fieberbrunn/Österreich
Ansprechpartner: Ro 80 Club International
- 7. bis 9. Juni 2025** **39. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in der Schweiz
- Juni 2025** **43. INT. NSU-TREFFEN**, Cavallino, Union Lido/Italien
Ansprechpartner: NSU Club Italia
- 23. bis 25. Mai 2026** **40. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS**
Region Eichsfeld, Thüringen,
Ansprechpartner: Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de
- 15. bis 17. Mai 2027** **41. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in den Niederlanden
Ansprechpartner: Jaap van Riesen

© andreas kernke

IMPRESSUM

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 • Mittelweg 33 • 32427 Minden
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. Ausgabe** am 1. November, **2. Ausgabe** am 1. Februar,
3. Ausgabe am 1. Mai, **4. Ausgabe** am 1. August.

EINSENDUNGEN, BEITRÄGE: Artikel und Fotos für die K 70-POST bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail-Anhang als MS Word/Excel- oder pdf-Datei, Bilder als hochauflösende jpg-Datei) an **k70-post@k70-club.de** senden.

RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

Alle Inhalte dieses Magazins, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, beim Redakteur. Zur Verwendung von Inhalten ist eine schriftliche Erlaubnis einzuholen.

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.

Thema Gendern: Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter grundsätzlich unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet. Es gilt der Grundsatz: Alle sind gleich wichtig, alle sind gleich viel wert!



TITELBILD: LUFTBILD DER AUFGEREihtEN
K 70 AUF DEM HOF DER SPEDITION WAGNERTRANS IN
PERSENBEUG/DONAU/ÖSTERREICH ANLÄSSLICH DES
37. PFINGSTTREFFENS DES 1. INTERNATIONALEN K 70 CLUBS

RÜCKSEITE: GRUPPENFOTO DER TEILNEHMER
DES 37. PFINGSTTREFFENS IN
PERSENBEUG/DONAU/ÖSTERREICH



POLITIK ZUM



TEXT: ANDREAS KERNKE

Ich habe mal in alten Ausgaben nach den üblichen Themen von Vorworten gefahndet. Auffallend war, dass Autoren den prominenten Platz auf Seite 3 immer wieder gern auch für eigene politische Statements nutzten. Wie oft hört man allerdings, dass Politik jede nette Unterhaltung - beispielsweise auf Feierlichkeiten - sprengen kann und dass man dieses Thema aufgrund des beinhalteten Zündstoffs lieber aussparen sollte.

Dieser Rat mag in Zeiten seicht dahinplätschernder Politik durchaus akzeptabel gewesen sein - heute ist das Thema Politik jedoch auf jeder denkbaren gesellschaftlichen Ebene jenes berühmte winzige Flämmchen, das eine gigantische Explosion auslösen könnte. Schon lange nicht mehr hat Politik die Gesellschaft derart polarisiert wie gerade jetzt. Zwischen politisch ganz links und ganz rechts ist reichlich Raum für alle möglichen Spielarten unterschiedlicher Meinungen und Einstellungen. Ich behaupte, dass Deutschland politisch momentan durch sehr unruhige Zeiten steuert und dass die Masse des Volkes äußerst unzufrieden mit der gegenwärtigen politischen Lage ist.

Nicht nur uns Altblechbesitzern und -fahrern bringt dabei das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN regelmäßig das Blut zum Kochen. Anderenorts entlädt sich die allgemeine politische Frustration in der Wahl einer vermeintlichen Alternative - obwohl eigentlich längst erkenntlich ist, dass dort nur belanglose Phrasen gedroschen werden und dahinter (glücklicherweise) keine Konsequenzen stecken. Und die altherkömmlichen Parteien verlieren zunehmend ihr Gesicht und ihre Wähler. Eigentlich benötigt Deutschland dringend mal wieder charismatische Politiker - Herbert Wehner sagte mal: „Politik ist das Ordnen der Angelegenheiten, die alle angehen. Dafür bedarf es des Durchsehvermögens, heißer Herzen und kühlem, wägendem Verstand.“ Eigenschaften, die man bei den heutigen Herrschaften verzweifelt sucht. Sie sind zwar allzu oft ungebildet oder sogar ungelernt, folgen jedoch mangels Erfahrung und Verstand politischen Visionen. „Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen“, empfahl Helmut Schmidt - heute zeigt sich, wie sehr er damit Recht hatte!

Bezüglich der grünen Einstellungen zu unseren nachhaltigen Fahrzeugen, sind mir in den letzten Tagen viele bedenkliche Meldungen aufgefallen. Der Volkswagenkonzern reduziert wegen fehlender Nachfrage gerade die E-Auto-Produktion. In China stehen seit Monaten Tausende nagelneue E-Fahrzeuge der Marke BYD mit gerademal 50 Kilometern auf den Tachos wegen fehlender Nachfrage irgendwo im Nirgendwo auf Halde. Und mal ganz ehrlich: mir persönlich gefällt kein einziges E-Fahrzeug auf dem momentanen Markt. Das Angebot ist mir durch die Bank viel zu teuer, viel zu hässlich, viel zu protzig und oftmals auch leider immer noch viel zu unzuverlässig. Aber - die Industrie wittert große Umsätze... was ist das alles für ein kranker Schwachsinn?

Ich habe vor einiger Zeit beschlossen, diesem Trend nicht mehr zu folgen. Wir besitzen eine Handvoll alte Autos - vom ältesten, dem sizilianischen VW K 70, nunmehr 51 Jahre alt, über den zweitältesten, dem 49-jährigen sonnengelben K 70 LS, unseren 31-jährigen VW T3 Multivan REDSTAR und dem 31-jährigen AUDI Cabriolet, bis zu meinem jüngsten Fahrzeug, einem 22 Jahre alten AUDI A2, soll unsere Mobilität wohl für die nächsten Jahre gesichert sein. Obwohl wir unser Wohnhaus sowie die Garage bereits seit 11 Jahren vollflächig mit Photovoltaik bestückt haben und den selbst erzeugten Strom natürlich zum Fahren nutzen könnten, sind wir nicht mehr an einem überteuerten E-Fahrzeug interessiert.

Wenn ich tagtäglich jedoch als Fahrlehrer beispielsweise unterwegs sehe, wie unglaublich viele LKW auf unseren Straßen unterwegs sind, deren Fahrer ihre 40-Tonner ungehemmt mit 100 km/h auch über Bundesstraßen dreschen, obwohl für sie auf Bundesstraßen ein Tempolimit von 60 km/h oder 80 km/h auf Autobahnen gilt... bei solch einer Fahrweise verbraucht auch ein moderner LKW durchschnittlich 35 Liter Diesel auf 100 Kilometer (= 924 g CO₂/km). Doch da Politiker auch von der Lobby der Speditionen gesponsert werden, ändert sich an der Beteiligung des Schwerlastverkehrs an den Schadstoffemissionen gar nichts. Und was ist mit dem Güterfernttransport über die Schiene? Wir brauchen Politiker, die Eier haben, diese Probleme anzugehen - alles andere ist mutwillige Irreführung des Volkes! **Lasst Euch nicht ärgern!!**



- 2 **EVENTS, IMPRESSUM**
- 3 **EDITORIAL**
- 4 **CLUB-ADRESSEN**
- 6 **K 70-STATISTIK**
Neueste Zahlen vom KBA, aus Österreich und der Schweiz
- 9 **STATISTIK**
ADAC Oldtimer Statistik
- 15 **POLITIK**
„Schlichte Milchmädchenrechnung“
Oldtimerprüfbericht des Bundesrechnungshofs
- 16 **POLITIK**
Grüne wollen Subventionen für Oldtimer streichen
- 18 **PFINGSTTREFFEN**
Der Club zu Gast in Österreich
- 29 **GLEICHTEILELISTE** 
- 31 **DER K 70 VOM ÄTNA**
Letzter Statusreport
- 35 **AUTO-MEDIENPORTAL**
Der größte Kuhhandel im Automobilgeschäft
- 39 **NIEDERLANDE**
K 70-Treffen in Eerbeek
- 43 **NIEDERLANDE**
K 70 Kampeerweekend
- 45 **VERKAUF**
- 46 **VERKAUF**
- 47 **VERKAUF**





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

Mittelweg 33 • 32427 Minden

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER

KAI KÄMMERER

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

Telefon: +49 (0) 17 66 68 98 30 8 • eMail: kai.kaemmerer@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

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

INTERNETAUFTRITT DES CLUBS

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

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND

ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR

Kanaalweg 22 • 1121 DP Landsmeer • eMail: sergevandonkelaar@wxs.nl

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE

HENRY KROEZEN

eMail: roosenhenry@hotmail.com • Telefon: +31 (0) 64 87 21 48 7

TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: k70@teilethimm.de

oder per Telefon:

01 72 38 55 40 2

Wir sind Mitglied im



Im September 1970

lief der erste VW K 70 vom Band des Volkswagenwerkes in Salzgitter.

Im Mai 1975

endete die Produktion des VW K 70.



Salzgitter 1970

**Ob es heutige Automodelle
in 50 Jahren noch gibt?**



Österreich 2023

Seit über 30 Jahren

kümmern sich die Mitglieder des 1. internationalen K 70 Clubs um Pflege und Erhalt des VW K 70 und treffen sich z.B. regelmäßig mit ihren Fahrzeugen zu jährlichen Pfingsttreffen irgendwo in Europa.

Die Oldtimer legen dabei trotz ihres hohen Alters zumeist klaglos beeindruckende Entfernungen zurück.



MOTTO: PFLEGEN, BEWAHREN UND REPARIEREN STATT STÄNDIG NEU KAUFEN!
Der Energieaufwand bei der Autoherstellung ist enorm! Durch lange Nutzung eines Fahrzeugs lässt sich seine CO₂-Bilanz kompensieren.

DAS NENNT MAN NACHHALTIGKEIT!

NACHHALTIG? SIND WIR!



VW K 70.
Wer hätte das gedacht.



STATISTIK

über die noch im Bundesgebiet der **Republik Österreich**
aufrecht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge der Type

VOLKSWAGEN K 70 (Typ 48):

<u>BUNDESLAND:</u>	<u>Stand per</u>	<u>Stand per</u>	<u>Stand per</u>
	<u>31.12.2020:</u>	<u>31.12.2021:</u>	<u>31.12.2022:</u>
WIEN (Wien)	4	4	5
NIEDERÖSTERREICH (St. Pölten)	12	13	13
OBERÖSTERREICH (Linz)	6	6	6
SALZBURG (Salzburg)	3	4	4
TIROL (Innsbruck)	0	0	0
VORARLBERG (Bregenz)	0	0	0
BURGENLAND (Eisenstadt)	0	0	0
STEIERMARK (Graz)	6	6	5
KÄRNTEN (Klagenfurt)	4	3	4
<u>BUNDESLAND:</u>	<u>Stand per</u>	<u>Stand per</u>	<u>Stand per</u>
	<u>31.12.2020:</u>	<u>31.12.2021:</u>	<u>31.12.2022:</u>
<u>ÖSTERREICH GESAMT:</u>	<u>35 Stk.</u>	<u>36 Stk.</u>	<u>37 Stk.</u>
	<u>VW K70</u>	<u>VW K70</u>	<u>VW K70</u>

Quelle:

STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich), 1110 Wien, Guglgasse 13
Frau FISCHER, Tel. 01/71128/7566; Auskunft per **31.05.2023**;

Fahrzeugzulassungen (FZ)

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern und Typen

FZ 6.1 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern und Typen am 1. Januar 2023

Herstellerschlüsselnummer	Herstellerklartext	Typschlüsselnummer	Handelsname	Anzahl
0001	ADLERWERKE	096	M 100	103
0001	ADLERWERKE	097	LUXUS MR 100	7
0001	ADLERWERKE	125	M 125	19
0000	ADLERWERKE	148	M 150	14
0600	VOLKSWAGEN-VW	404	VW 1300 KARMANN GHIA	117
0600	VOLKSWAGEN-VW	405	VW K 70	98
0600	VOLKSWAGEN-VW	406	VW K 70,L	133
0600	VOLKSWAGEN-VW	407	VW 181,KURIERWAGEN	116
0600	VOLKSWAGEN-VW	408	VW 181,KURIERWAGEN	413
0600	VOLKSWAGEN-VW	434	VW 181 (KURIERWAGEN)	71
0600	VOLKSWAGEN-VW	435	VW 181 (KURIERWAGEN)	979
0600	VOLKSWAGEN-VW	436	VW K 70 S,LS	22
0600	VOLKSWAGEN-VW	437	PASSAT VARIANT,L,S,LS,GL,	637



NEUESTE ZAHLEN VOM KRAFTFAHRTBUNDESAMT
... diesmal sogar mit Zahlen aus Österreich und der Schweiz

TEXT: ANDREAS KERKE

Bevor ich Euch auf den folgenden Seiten mit reichlich statistischen Daten bombardiere, möchte ich mit Euch mal wieder in Flensburger KBA-Listen (s.o.) stöbern.

Unter der Überschrift Fahrzeugzulassungen hält das Kraftfahrtbundesamt inzwischen eine kostenlose Bestandsliste an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern und Typen im Internet zum Download bereit. **56.393** Typschlüsselnummern umfasst die Liste, VOLKSWAGEN-VW allein ist mit **2.667** Eintragungen vertreten, darunter natürlich auch mit den drei Typschlüsselnummern für den VW K 70.

Die letzte K 70-POST-Erhebung der **KBA**-Zahlen fand im Februar 2021 statt.

Mit Stand 1. Januar **2021** wurden **100 VW K 70** mit der Typschlüsselnummer 405, **128 VW K 70 L** mit der Typschlüsselnummer 406 und **22 VW K 70 S** oder **LS** mit der Typschlüsselnummer 436 gezählt.

Mit Stand 1. Januar **2023** wurden **98 VW K 70** mit der Typschlüsselnummer 405, **133 VW K 70 L** mit der Typschlüsselnummer 406, **22 VW K 70 S,LS** mit der Typschlüsselnummer 436 angegeben.

Die neuesten Zahlen zeigen also, dass im Vergleich zu 2021 **zwei Standard-K 70** weniger, **fünf K 70 L** mehr und eine **konstante** Anzahl an **K 70 S** oder **LS** für den Verkehr zugelassen sind.

Während des Pfingsttreffens veröffentlichte **Franz Leber**

in unserer WhatsApp-Gruppe eine Statistik (Stand vom **31.12.2022**) über die noch im **Bundesgebiet der Republik Österreich** aufrecht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge der Type VOLKSWAGEN K 70 (Typ 48) (siehe vorherige Seite). Anders als in Deutschland, bietet diese Liste einen Überblick über die Zulassungszahlen des K 70 jedes einzelnen Bundeslandes. Zusammengefasst nehmen in Österreich noch **37 K 70** am öffentlichen Straßenverkehr teil. Interessant: in den drei in der Statistik aufgeführten Jahren 2020 bis 2022 **ist jedes Jahr ein K 70** dazugekommen.

Auch aus der Schweiz gibt es dieses Mal aktuelle K 70-Zulassungszahlen, die freundlicherweise **Mario Niffeler** erarbeitet hat. Die Informationen über die Typenscheine stammen vom **Schweizer Bundesamt für Strassen** (ASTRA) in Bern (<https://typenscheine.ch>) und werden aus Typengenehmigungen und Typenschein-Informationen gewonnen. Mario hat die Typnummern für die unterschiedlichen K 70 für uns herausgefiltert:

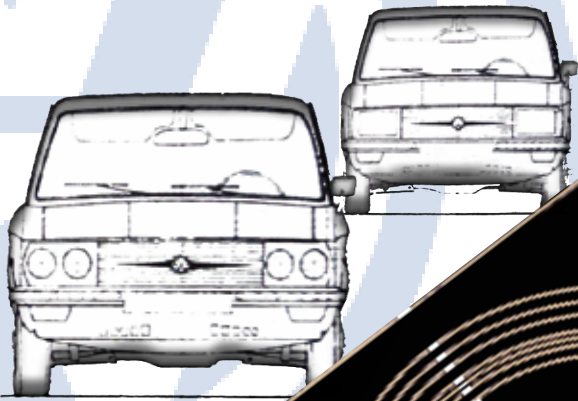
Fahrzeuge mit Typennummern -
085229 = **VW K 70** oder **VW K 70 L**, 75PS - **keine** Zulassungen
085230 = **VW K 70** oder **VW K 70 L**, 90PS - **4** Stück (**1x** Kanton Zürich, **3x** Kanton Bern)
085248 = **VW K 70** oder **VW K 70 L**, 75PS - **1x** Kanton Zürich
085249 = **VW K 70** oder **VW K 70 L**, 90PS - **5** Stück (**1x** Kanton Zürich, **1x** Kanton St. Gallen, **2x** Kanton Bern, **1x** Kanton Genf)
085253 = **VW K 70 S** oder **LS**, 100PS - **1x** Kanton Aargau

Sobald ein Fahrzeug importiert wurde, ist im Typenschein ein „X“ eingetragen und damit nicht mehr unter den Typennummern gelistet.

Vielen Dank für die Zusammenarbeit, Franz und Mario! //

DER VW K70

1970 das fortschrittlichste
Modell bei Volkswagen



1. Internationaler
K70-CLUB

grafik by *[Signature]*

OLDTIMER-STATISTIK 2022

Bestandszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes zum 1.1.2022

Das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlicht jährlich eine Auswertung der Bestandszahlen der Kraftfahrzeuge und -Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Januar.

Wir haben die Zahlen analysiert und folgende interessante Aspekte zusammengefasst:

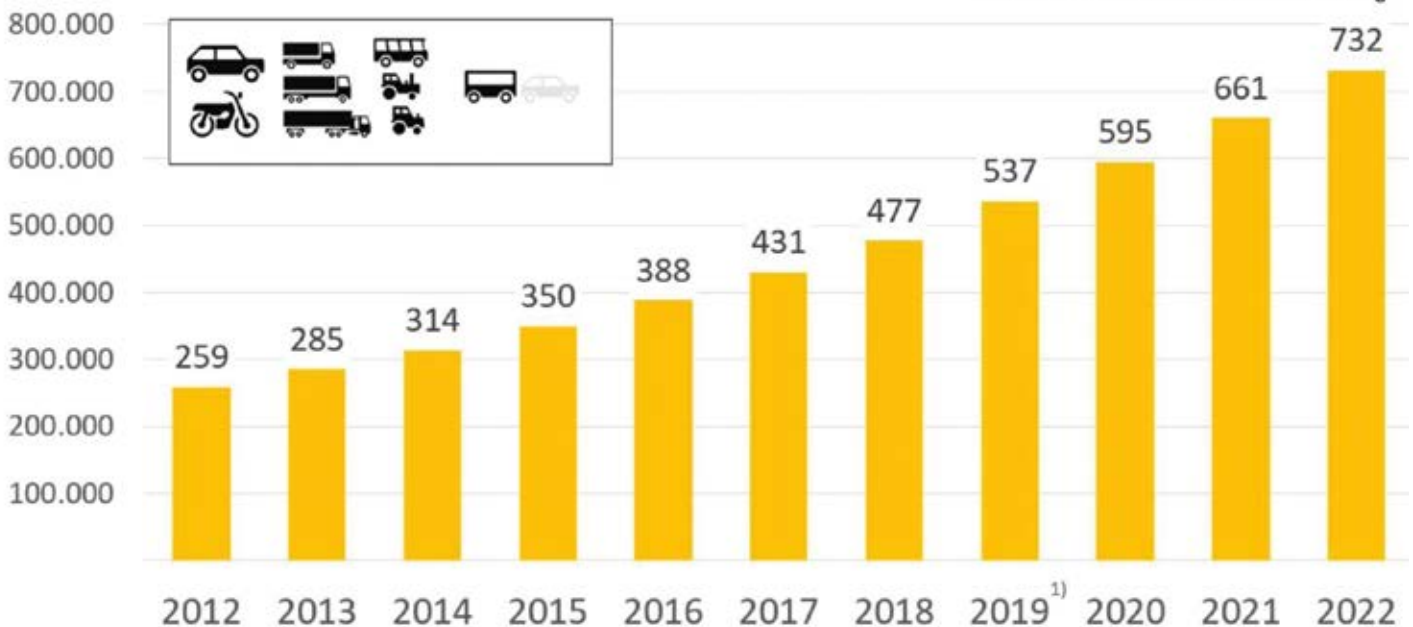
- Insgesamt 67,7 Millionen Kraftfahrzeuge und -Anhänger in Deutschland zugelassen
- 731.795 Kraftfahrzeuge und -Anhänger haben den Oldtimer-Status
- Rund 1,1 % aller Kraftfahrzeuge und -Anhänger mit Oldtimer-Status
- Zuwachs der Fahrzeuge mit Oldtimer-Status um knapp 11 Prozent
- Motorrad-Bestand beträgt rund ein Zehntel des Pkw-Bestandes
- Durchschnittsalter aller Pkw stieg auf 10,1 Jahre
- Durchschnittsalter aller Krafträder stieg auf 19,1 Jahre
- Zuwachs der H-Kennzeichen bei der Gruppe der älteren Fahrzeuge
- Die meisten Oldtimer in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zugelassen
- Die größten Zuwächse an Oldtimer in den neuen Bundesländern

731.795 Fahrzeuge mit Oldtimer-Status = + 10,8 Prozent

Den KBA-Zahlen zufolge stieg der Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent auf nunmehr 731.795. Damit wurden im letzten Jahr 71.275 mehr Kfz und Kfz-Anhänger als historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen.

Entwicklung Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen ¹⁾ in Deutschland jeweils zum 1.1.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



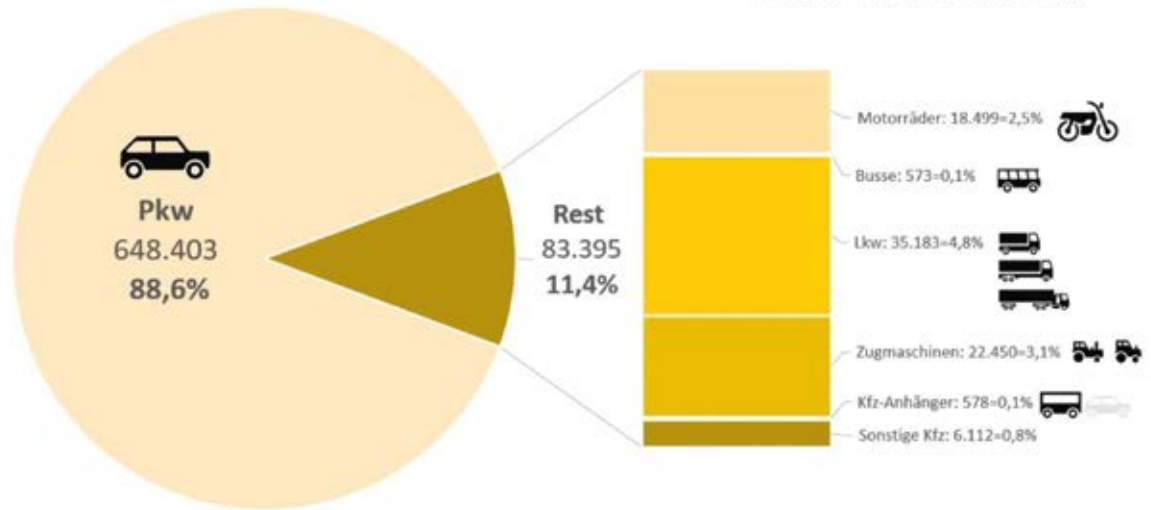
¹⁾ Aus dem KBA Bericht FZ15 1.1.2019: Die Historien-Fahrzeuge werden gegenüber den bisherigen Veröffentlichungen ("Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger mit Historien-Kennzeichen") nunmehr ab dem 1. Januar 2019 als "Oldtimer mit und ohne Historien-Kennzeichen" bezeichnet. Die Art und Weise der Zählung der amtlich anerkannten Oldtimer mit oder ohne Historien-Kennzeichen hat sich dabei nicht verändert, sodass die Anzahl der Fahrzeuge mit der der Vorjahre vergleichbar ist.

Pkw machen mit 88,6 Prozent den größten Anteil am Oldtimer-Bestand aus

Den größten Anteil an Oldtimer-Fahrzeugen bildeten mit 88,6 Prozent die Pkw (648.403 Fahrzeuge), gefolgt von den Lastkraftwagen (4,8 % / 31.536) und den Zugmaschinen (3,1 % / 22.450). Motorräder haben lediglich einen Anteil von 2,5 % / 18.499 und Omnibusse (0,1 % / 572), Kfz-Anhänger (0,1 % / 578) und Sonstige Kfz (0,8 % / 6.112) bilden in der Statistik eine vernachlässigbare Größenordnung.

Oldtimer mit und ohne Historienkennzeichen nach Fahrzeugklassen in %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



Insgesamt 67,7 Mio. Kfz und Kfz-Anhänger in Deutschland zugelassen

Während im letzten Jahr damit gerade einmal etwas mehr als 71,3 Tsd. Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen auf Deutschlands Straßen mehr zugelassen wurden, stieg der Gesamtbestand aller angemeldeten Kraftfahrzeuge in Deutschland um 1,3 % auf nunmehr 67,7 Mio. Fahrzeuge.

Das ist ein Plus von rund 850 Tausend Fahrzeugen, was im Wesentlichen durch Neuzulassungen zustande kam. Man könnte den Zuwachs der Zahlen auch so interpretieren: im letzten Jahr wurden wesentlich mehr Neuwagen auf Deutschlands Straßen zusätzlich zugelassen als insgesamt an gut gepflegten und gewarteten Oldtimern in den Garagen stehen.

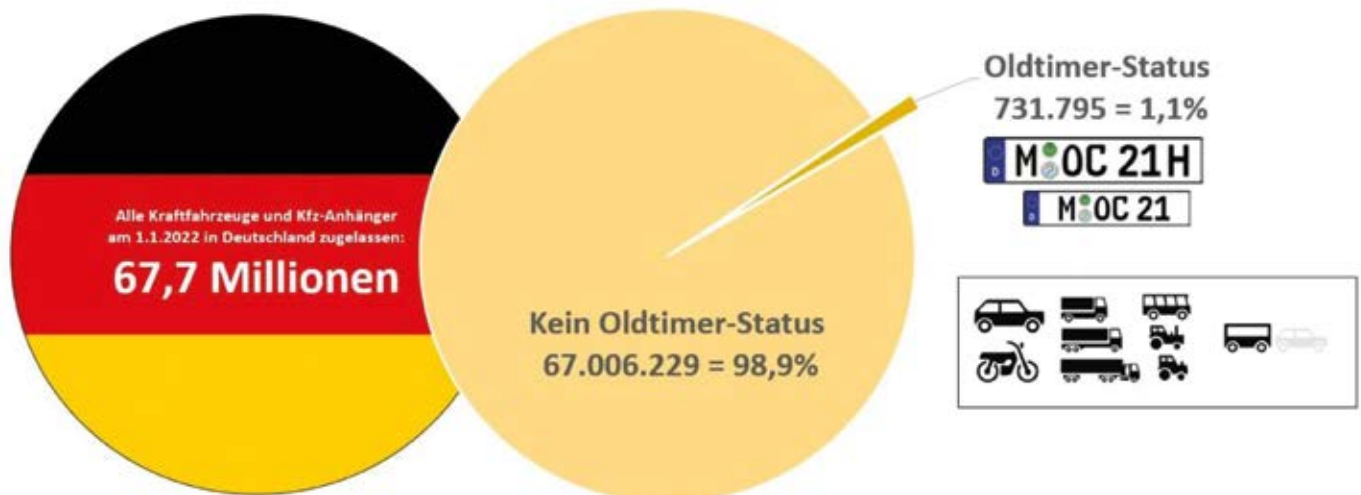
Rund 1,1 Prozent aller Fahrzeuge haben den Oldtimer-Status

Vom Gesamtbestand mit 67,7 Mio. zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger haben etwa ein Prozent den Oldtimer-Status. Nicht jedes Fahrzeug, welches theoretisch mit einem H-Kennzeichen zugelassen werden könnte, wird tatsächlich auch als Oldtimer zugelassen.

Als Oldtimer dürfen Fahrzeuge und Anhänger bezeichnet werden, welche vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen (§2 Nummer 22 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV). Durch ein entsprechendes Gutachten nach §23 StVZO können diese als Oldtimer anerkannt und mittels dem am 1. Januar 1997 eingeführten H-Kennzeichen als solche kenntlich gemacht werden. Am 1.1.2022 waren gemäß KBA 1.130.909 Pkw 30 Jahre oder älter zugelassen. Bei den Oldtimer-Pkw mit und ohne H-Kennzeichen waren es 648.403 was einem Anteil von 59,3 % entspricht.

Anteil Oldtimer mit und ohne Historienkennzeichen am Gesamtbestand (Kfz und Kfz-Anhänger)

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



Motorrad-Bestand beträgt rund ein Zehntel des Pkw-Bestandes

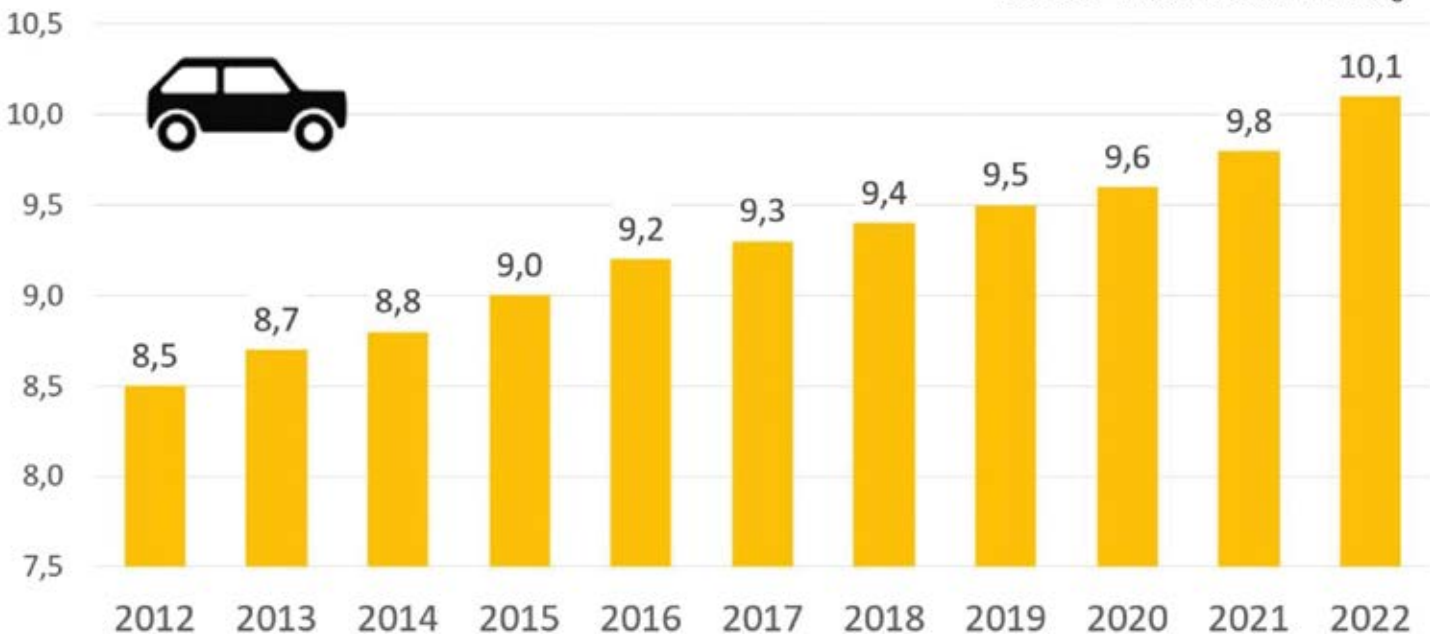
Der Pkw-Bestand hat mit 48.540.878 Einheiten (Zuwachs gegenüber 2021: 0,6 %) den größten Anteil am Gesamtbestand von 67,7 Millionen Fahrzeugen. Motorräder machen mit 4,8 Mio. Einheiten (Steigerung gegenüber 2021: 2,6 %) nur knapp ein Zehntel im Vergleich zum Pkw-Bestand aus.

Durchschnittsalter der Kraftfahrzeuge gestiegen

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Personenkraftwagen ist in den letzten Jahren kontinuierlich auf nun 10,1 Jahre gestiegen. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Krafträder stieg auf 19,1 Jahre.

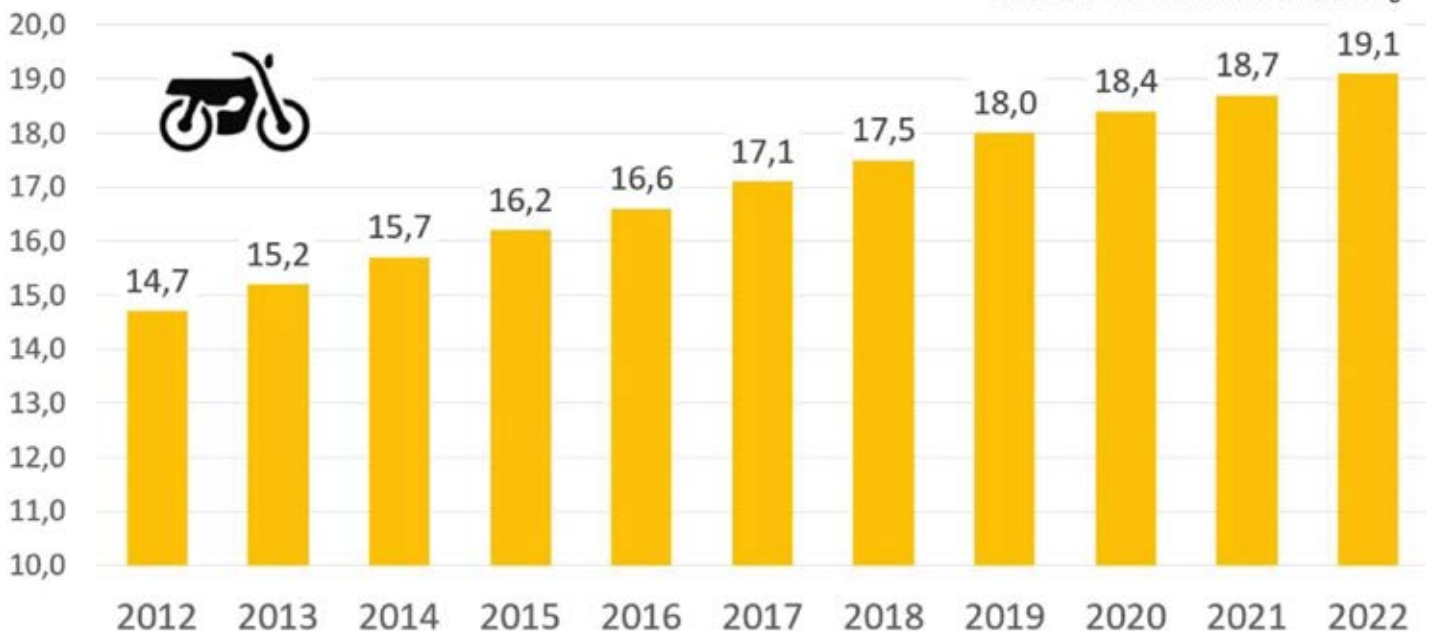
Entwicklung des Durchschnittsalters aller in Deutschland zugelassenen Pkw jeweils zum 1.1. (in Jahren)

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



zugelassenen Krafträder jeweils zum 1.1. (in Jahren)

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



Aufteilung der Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in Altersgruppen

Der Gesamtbestand aller Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in Deutschland beträgt 731.795 Fahrzeuge. Die Aufteilung nach Altersgruppen ist der nachfolgenden Grafik 6 zu entnehmen (Alter unbekannt: 131).

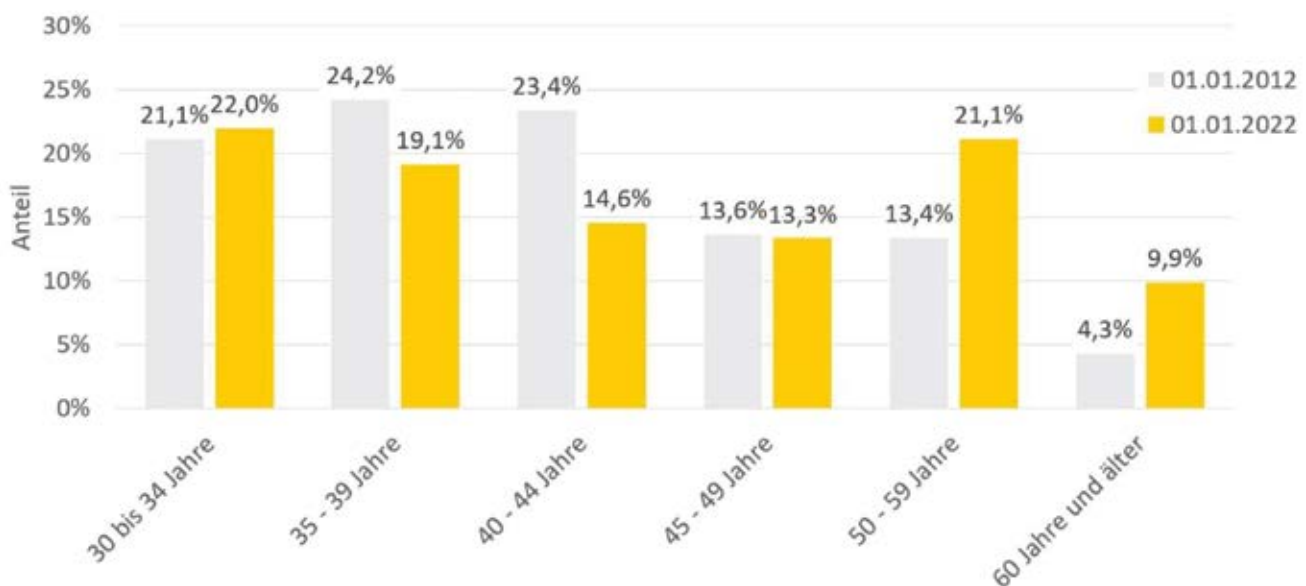


Entwicklung der Anteile in den verschiedenen Altersgruppen

Die Aufteilung nach Altersgruppen zeigt auf, dass die Gruppe der Fahrzeuge, die mindestens 40 Jahre und älter sind, im Verhältnis zu Fahrzeugen mit einem Alter zwischen 30 und 39 Jahren in den letzten 10 Jahren deutlich angewachsen ist. Diese Zahlen belegen, dass es keine Schwemme von Youngtimern gibt, so wie es in Oldtimerkreisen immer wieder einmal diskutiert wird.

Vergleich Altersgruppen Oldtimer aller in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge mit Oldtimerstatus innerhalb von 10 Jahren

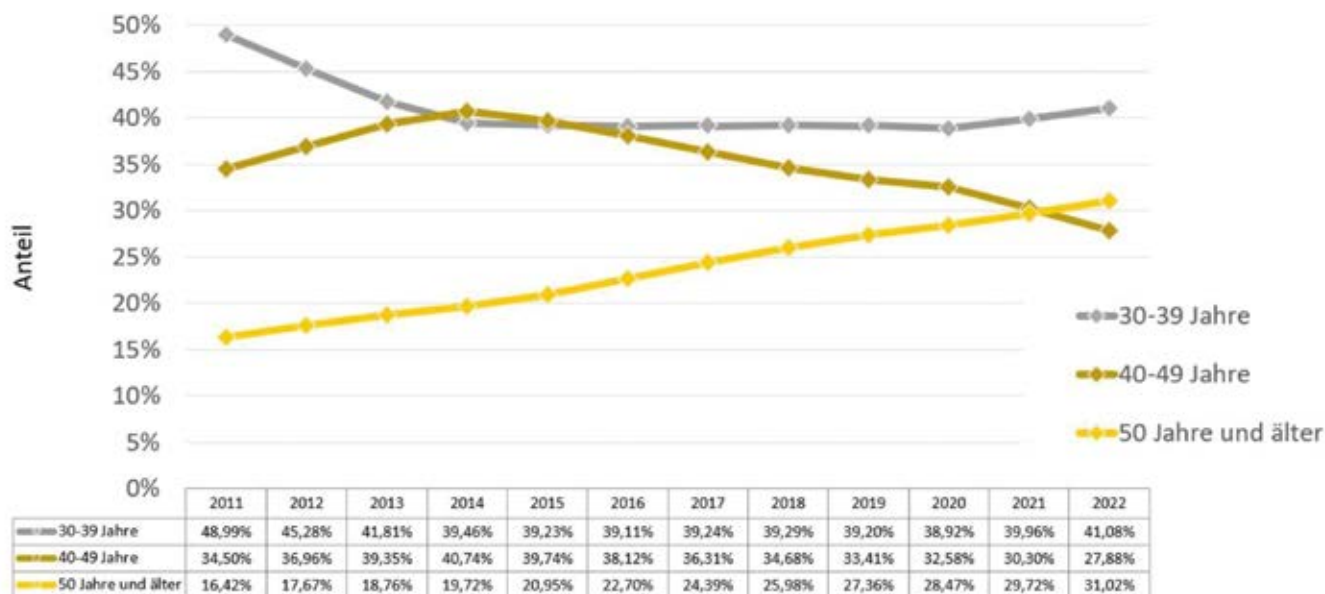
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



Nachfolgende Grafik macht diese Entwicklung noch deutlicher. Der Anteil der Fahrzeuge mit Oldtimer-Status, die mehr als 50 Jahre alt sind, steigt seit Jahren kontinuierlich. Der Anteil der jüngeren Fahrzeuge nimmt ab bzw. bleibt konstant.

Entwicklung des Fahrzeugbestandes mit Oldtimerstatus seit 2011

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung

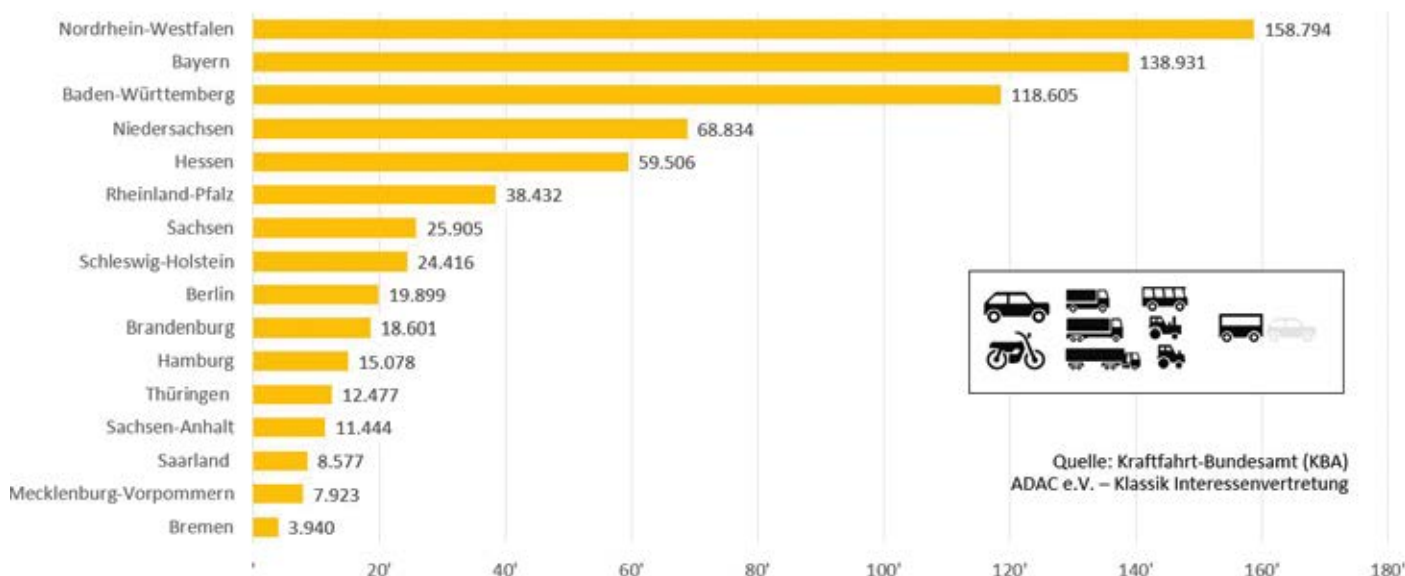


Anzahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen nach Bundesländern

Nachstehend einige Informationen zu der Entwicklung der H-Kennzeichen in Deutschland.

Die Rangliste der Bundesländer wird traditionell von Nordrhein-Westfalen angeführt. Es folgen weiter die bevölkerungsreichen Länder Bayern und Baden-Württemberg.

Anzahl Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen nach Bundesländern zum 1.1.2022

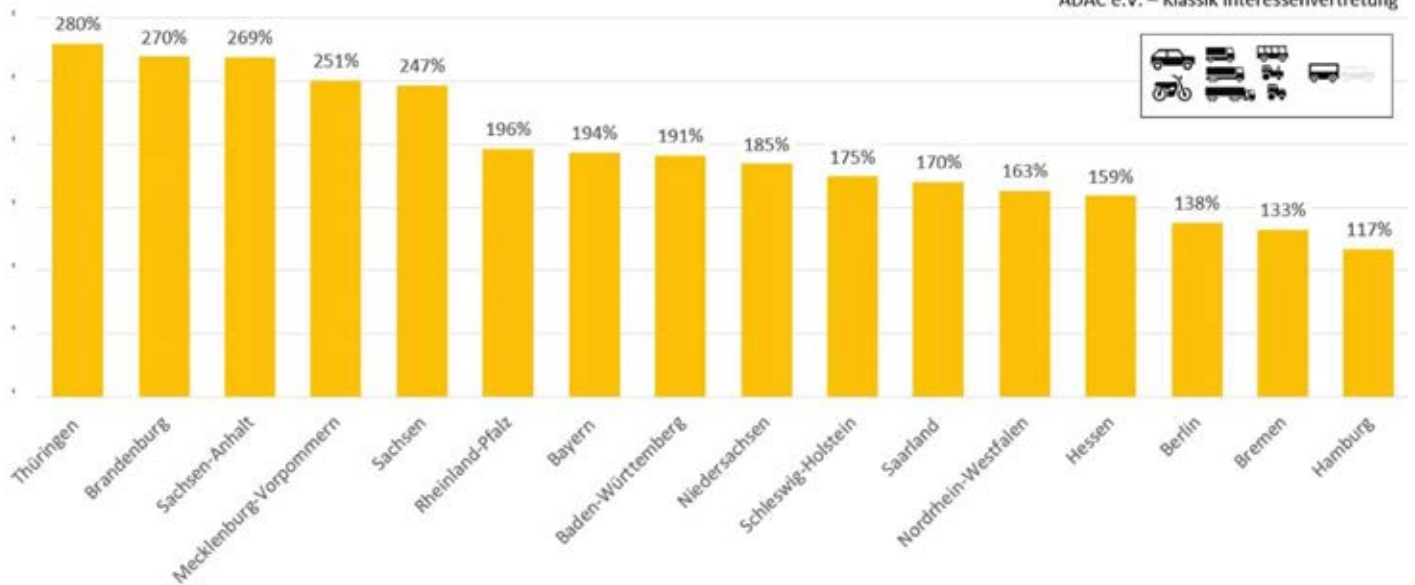


Zuwachs der Fahrzeuge mit Oldtimer-Status innerhalb der letzten 10 Jahre

Ein Blick auf die die Zuwächse der Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in den Bundesländern zeigt, dass sich die Akzeptanz der Oldtimer und damit verbunden die Zulassungszahlen speziell in den neuen Bundesländern in den letzten 10 Jahren überproportional erhöht hat. So haben die Länder Thüringen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen den Bestand mehr als verdoppelt und liegen damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt. Automobile Kulturgut wird auch hier immer beliebter.

Zuwachs Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen nach Bundesländern innerhalb von 10 Jahren

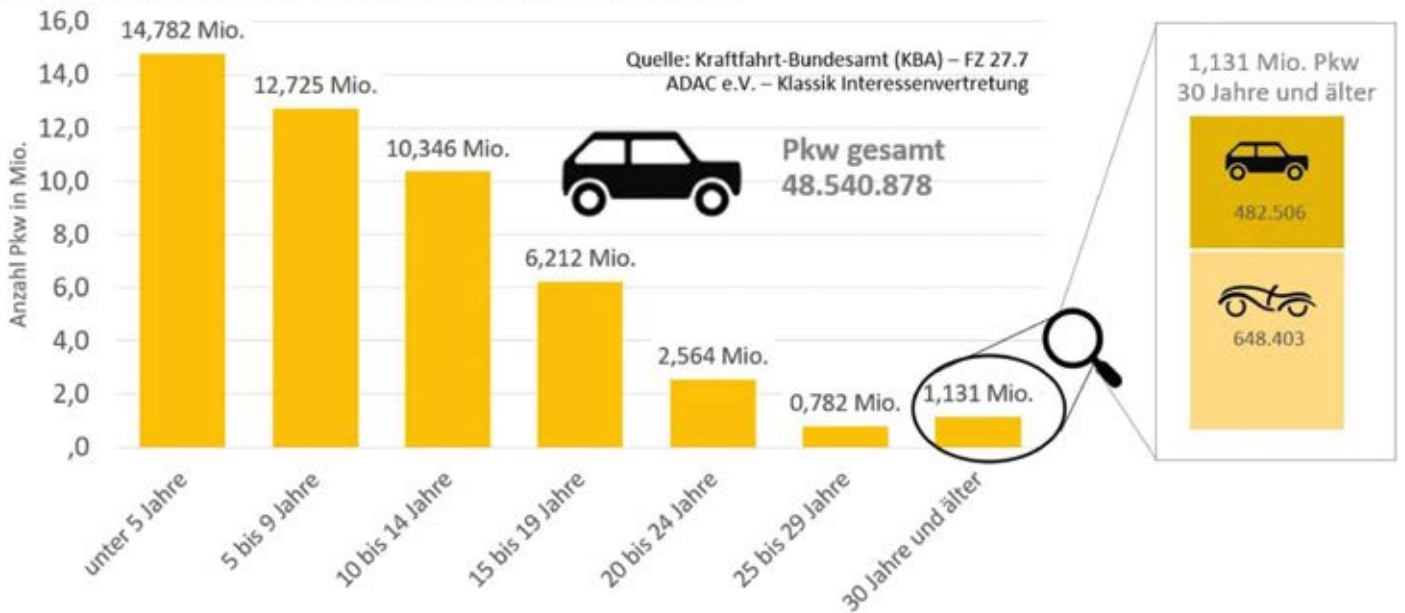
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
ADAC e.V. – Klassik Interessenvertretung



Gesamtbestand aller Pkw liegt bei 48,5 Millionen

Der Gesamtbestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw belief sich am 1.1.2021 auf 48.248.584 Fahrzeuge. Knapp eine Million Pkw sind 30 Jahre oder älter. **648.403 Pkw haben den Oldtimer-Status.**

Bestand Pkw am 1.1.2022 nach Fahrzeugalter gruppiert



Das H-Kennzeichen

Als Oldtimer dürfen Fahrzeuge und Anhänger bezeichnet werden, welche vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen (§2 Nummer 22 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV). Durch ein entsprechendes Gutachten nach §23 StVZO können diese als Oldtimer anerkannt und mittels dem am 1. Januar 1997 eingeführten H-Kennzeichen als solche kenntlich gemacht werden. //



„OLDTIMER-PRÜFBERICHT DES BUNDESRECHNUNGSHOFES FEHLERHAFT UND UNFUNDIERT – STEUERBERECHNUNG GLEICHT EINER SCHLICHTEN MILCHMÄDCHENRECHNUNG.“

Carsten Müller, MdB (CDU-Bundestagsabgeordneter und Vorsitzender des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK))

Ignoriert wird zudem, dass die historischen Fahrzeuge mit Otto-Motor – und das ist der absolut größte Anteil der Fahrzeuge –, die in diesen Tagen die Altersgrenze der Oldtimer erreichen, alle über einen geregelten 3-Wege-Katalysator verfügen.

Insbesondere bei Fahrzeugen ist zudem eine Lebenszyklusbetrachtung unerlässlich. Ein erheblicher Teil des CO₂-Fußabdrucks von Kraftfahrzeugen entsteht bei der Produktion und bei der Entsorgung. Ein besonders langfristig genutztes Fahrzeug ist unter diesem Aspekt und auch unter den Gesichtspunkten der Reparierbarkeit sowie Vermeidung von Ressourcenverbrauch besonders nachhaltig. //

Die Ausführungen des Bundesrechnungshofes zum Thema Schadstoffemissionen sind schlicht populistisch und nicht belastbar. Ignoriert wird, dass Oldtimer mit einer durchschnittlichen Laufleistung von 1.600 km im Jahr nur einen Anteil von 0,2 Prozent an den Gesamtemissionen verantworten.

Die Zahlen

Fahrzeugbestand im Juni 2023:

Fahrzeuge insgesamt	60.133.124
Krafträder	4.913.099
Busse	82.932
LKW	3.641.755
Zugmaschinen	2.388.886
Kleintransporter	4.300.000 (Stand 2018)
Wohnmobile	838.000 (KBA 2022)
Davon im Ganzen:	793.589 Oldtimer

Dies entspricht ca. **1,2 Prozent des Gesamtfahrzeugaufkommens**

Anteil der Oldtimer am Gesamtemissionsausstoß: **0,2 Prozent**

Durchschnittsfahrleistung eines **Oldtimers: zwischen 1.100 und 1.600 km jährlich**

DEUVET: Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von rund 1.100 Kilometern im Jahr zahlt der Oldtimereigner mit seiner Einheitssteuer von 191,73 Euro für jeden Kilometer auf deutschen Straßen 17,4 Cent und damit 17 mal soviel „Straßenbenutzungsgebühr“ wie bei einem normalen PKW, der bei rund 13.300 Kilometern im Jahr und durchschnittlicher Kfz-Steuer von 143 Euro nur 1,07 Cent pro Kilometer kostet!

--steuerliche Belastung pro **Oldtimer-Kilometer: 17,4 cent**

--steuerliche Durchschnitts-Belastung pro Kilometer **Alltagsfahrzeug: 1,07 cent**

ALSO ZAHLT DER OLDTIMERFAHRER DAS 17FACHE PRO KM!

ADAC: Zusätzlich generiert das Oldtimer-Hobby mehrere Milliarden Euro (ungefähr 6 Milliarden) Umsatz pro Jahr. Eine Erhöhung der Kfz-Besteuerung würde das Hobby unnötig verteuern und diesem Wirtschaftszweig mehr schaden als dass Mehreinnahmen bei der Kfz-Steuer generiert werden können. Zusätzlich würden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes, die oftmals mit Auslandsreisen der Eigentümer verbunden seien, auf die Wirtschaftsleistung der Tourismusbranche einzahlen. //

VW K 70.

Das Auto, das niemand von VW erwartet hätte.



GRÜNE WOLLEN SUBVENTIONEN FÜR OLDTIMER STREICHEN

SEBASTIAN SCHÄFER,
FINANZPOLITIKER DER
GRÜNEN-BUNDESTAGSFRAKTION

TEXT: THORSTEN DENKLER, MEDIA PIONEER PUBLISHING AG

Die Grünen wollen die Besteuerung von Oldtimern reformieren. Sebastian Schäfer, Finanzpolitiker der Grünen-Bundestagsfraktion: „Wir müssen die Oldtimer-Besteuerung wieder auf historisch wertvolle Fahrzeuge beschränken.“

Ein VW-Passat von 1993 könne gerne weiterfahren. „Aber den müssen wir nicht noch steuerlich subventionieren.“

Schäfer kündigte an, die Frage „mit unseren Kolleginnen und Kollegen in der Ampel“ zu besprechen.

Die Oldtimer-Besteuerung war Thema im Finanzausschuss des Bundestages. Grundlage war ein Bericht des Rechnungshofes vom Frühjahr, in dem das Thema aufgegriffen wurde.

Die aktuelle Regelung, wonach alle Autos ab einem Alter von 30 Jah-

ren unter die sehr günstige Oldtimer-Besteuerung fallen, „widerspricht dem ursprünglichen Ziel des Gesetzgebers und den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung“, schreibt der Bundesrechnungshof. Die Oldtimer-Besteuerung sollte ursprünglich nur für „historische Sammlerstücke zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts“ eingesetzt werden. Mittlerweile aber könnten auch Alltagsfahrzeuge wie Oldtimer behandelt werden.

Derzeit seien etwa 400.000 solcher Fahrzeuge angemeldet. Sie verringerten die Steuereinnahmen des Bundes um jährlich 170 Millionen Euro.

Der Bundesrechnungshof hält es „für zwingend erforderlich“, dies zu ändern. Er hat das Bundesfinanzministerium aufgefordert, eine Gesetzesinitiative zu starten, um Alltagsfahrzeuge aus der besonderen Oldtimer-Besteuerung auszuschließen. //

GRÜNEN-POLITIKERIN LINDSCHEID KLAGTE: 20. KLASSIKERTREFFEN AN DEN OPELVILLEN ABGESAGT



Großes Oldtimertreffen in Rüsselsheim abgesagt!

Eigentlich sollte die große Zusammenkunft mit zahlreichen Fans am letzten Sonntag im Juni stattfinden. Doch es wurde vom Verwaltungsgericht Darmstadt ein klares Verbot ausgesprochen. Betroffene reagierten verärgert.

3000 Oldtimer und zahlreiche Besucher sollten an jenem Sonntag auf die Rüsselsheimer Mainwiesen und in den Verna-Park kommen. Doch daraus wurde nichts. Das Verwaltungsgericht Darmstadt hat die Stadt Rüsselsheim angewiesen, das ausgesprochene Verbot zur Nutzung der Mainwiesen umzusetzen.

Geklagt hatte laut „Bild“ unter anderem die Obere Naturschutzbehörde, die der Grünen-Politikerin Brigitte Lindscheid unterstellt ist. Diese ist Regierungspräsidentin in Darmstadt. //

PFINGSTTREFFEN

DER CLUB ZU GAS

37. PFINGSTTREFFEN DES 1. INTERNATIONAL

Fast eine Bildergeschichte



ST IN ÖSTERREICH

EN K 70 CLUBS E.V. IN PERSENBEUG/DONAU VOM 27. BIS 29. MAI 2023

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



Ich nehme das Fazit dieser Reise gleich mal vorweg: Österreich ist eine Reise wert. Es gibt sogar eine zweite Quintessenz: unser Club besteht aus unglaublich netten, freundlichen... ach, was sollen diese blumigen Umschreibungen... aus richtig **lieben** Menschen! Aber dazu kommen wir später noch mal.

Was war nun Pfingsten los in der Alpenrepublik? Ich persönlich bin mit meiner Frau im VW-Multivan (T3) schon fast zwei Wochen vorher angereist. Warum wir leider nicht wie geplant den dafür vorgesehenen „*Siciliano*“ nehmen können, erfahrt Ihr auf Seite 31 dieser Ausgabe.

Vor das Treffen haben wir einen kleinen Urlaub gesetzt.





Unsere Bleibe über Pfingsten



Alle Teilnehmer auf dem Truck

Wir durchqueren das Land von Niederösterreich über Oberösterreich nach Kärnten, besuchen dort Graz, Wörther- und Faaker See, kaufen in Villach ein, bezwingen die Großglockner-Hochalpenstraße, kommen so ins Salzburger Land und entspannen auf einem Campingplatz bei Zell am See.

Am **DONNERSTAG** vor dem Treffen beziehen wir unseren Platz vor der Spedition WagnerTrans in Persenbeug. In der Nacht zu Freitag brechen auch meine Tochter Sandra mit ihren Söhnen Keno, Jasper und Taavi und ihrer Freundin Lisa sowie mein Sohn Lukas mit seinem frisch von mir übernommenen marathongelben 73er K 70 auf einem Trailer, gezogen von einem geliehenen AUDI Q5, im gut 900 Kilometer nördlich gelegenen Ströhen/Niedersachsen auf. Sie treffen nach 14 Stunden glücklich aber müde am Ziel an der Donau ein.



Dieses Bild gibt es nochmals und größer auf dem hinteren Umschlag dieser K 70-POST



Lukas fährt den K 70 vom Trailer

Im Laufe des **FREITAGS** treffen immer mehr Teilnehmer in Persenbeug ein.

SAMSTAGmorgen starten wir schließlich nach einem zünftigen Frühstück mit Würstchen aus der Gulaschkanone in einer geschlossenen Formation zu einem Besuch des „Italienischen-Oldtimer-Museums Ambros“ in Neudorf. Hier sind wir erstaunt über den Zustand und die tadellose Qualität der in diesem Privatmuseum ausgestellten Fahrzeuge.



Los geht's!



An der Donau entlang zum Automuseum Ambros





Jetzt geht's nach Dorfstetten zum Gasthaus Dorfmühle

Anschließend stärkt sich die Gruppe im „Gasthaus Dorfmühle“ in Dorfstetten.

Außerdem trifft dort der Club auf einen weiteren bekennenden VW K 70 Fahrer, den ehemaligen Vizekanzler der Republik Österreich, Wolfgang Brandstetter. Nach Kaffee und Kuchen, gibt es natürlich ein umfangreiches Meet and Greet inklusive Fotoshooting mit dem prominenten Gast an den Autos.



Unser 1. Vorsitzender und der Ex-Vizekanzler von Österreich



Wolfgang fährt einen 72er K 70L



Ein Mann ohne Allüren: unter K 70-Fahrern duzt man sich - so will es auch Wolfgang.



Wann hat man schonmal die Möglichkeit, mit einem Prominenten über den K 70 zu philosophieren?



PFINGSTTREFFEN

Bei der Gelegenheit entsteht auch dieses Bild, auf dem alle am Pfingsttreffen teilnehmende Österreicher mit ihren Autos zu sehen sind - natürlich auch Wolfgang Brandstetter (am weißen K 70 in der Mitte).



Schließlich geht es wieder zurück nach Persenbeug. Dort endet der Tag mit einem fröhlichen Fest im Innenhof von WagnerTrans.

Dabei unterhalten die „Weinzer Teufel“ das gutgelaunte Publikum auf dem zur Bühne umfunktionierten Auflieger hinter dem amerikanischen Peterbilt-Truck mit zünftiger Musik. Bis spät in die Nacht wird gegrillt, gespeist, getrunken, gelacht und sogar getanzt.



Zurück nach Persenbeug



Alle sind gut drauf - tolle Stimmung!



PFINGSTTREFFEN



Die „Weinser Teufel“ sind zwar nur zu zweit, rocken die Party aber trotzdem mit alpenländischem Sound.



Innenhof im passenden Ambiente



Der Vorstand (in Person von Ralf Knispel und Andreas Faulhaber) taucht mit einem K 70 vor der Bühne auf...



... und bedankt sich bei Organisator Hans Wagner für die gelungene Party und die tolle Organisation des Treffens



Mal eine andere Foto-Idee



Am **SONNTAG** werden den Teilnehmern im „*Erlebnismuseum und Mosttheuriger Suppenbrunza Nadlingerhof*“ in Nabegg zunächst heimatkundliche Einblicke in alte

österreichische Zeiten vermittelt. Dann folgt eine beschauliche Donaurundfahrt mit der „*Donaunixe*“ ab dem „*Steckerlfisch Freizeithafen Ardagger*“ in Kollmitzberg.



Heimatkunde halt



Fast wie in der heimischen Werkstatt

Seelenfenster - damit die Seele hinaus kann, falls im Haus jemand stirbt

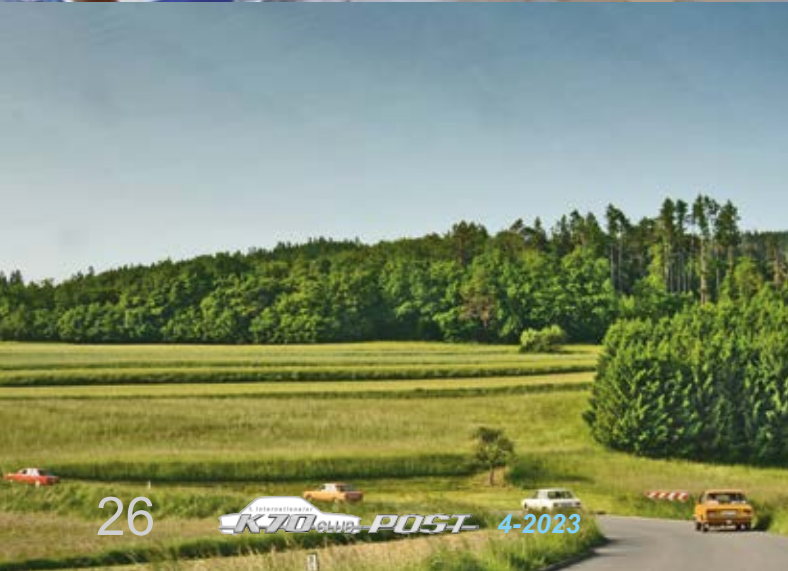




Ab an die Donau



An der Donau entlang Richtung Ybbs, es geht nach Artstetten zum „Heurigen Hold“



Den Sonntagabend lässt die Reisegesellschaft dann in Artstetten beim „Heurigen Hold“ ausklingen.

... dachten wir!

NÄCHTLICHER BASTEL-WASTL

Als wir wieder auf dem großen Platz an den Hallen von WagnerTrans stehen, ist es inzwischen stockdunkel. Mein großer Lehrmeister Peter schaut mir wachsamem Auges über die Schulter. Ich habe nämlich die ehrenvolle Aufgabe zu zeigen, wie ich die Zündung eines K 70 ohne besondere technische Hilfsmittel exakt einstelle.

Das habe ich schließlich vor einigen Wochen per Telefon-Hotline durch ihn gelernt und inzwischen am „Siciliano“ x-fach mit Erfolg durchgeführt... allerdings bei Licht. Die schlechte Beleuchtung hindert daran, den oberen Totpunkt an der Schwungscheibe zu finden.

Am Ende gelingt es aber natürlich doch und der Motor des K 70 von Michael Klein schnurrt wie ein Kätzchen - was er auch am nächsten Tag überaus dankbar bestätigt.

Kurz nach dieser Service-Einheit fährt der nächste „Patient“ auf den Hof. Mein Sohn rollt mit dem Q5 und seinem Trailer heran - darauf der silberne K 70 unseres 1. Vorsitzenden, Ralf Knispel. Der hatte die letzten Kilometer wohl absolut keinen Bremsdruck mehr und deshalb nun verständlicherweise Bedenken, die vielen, teilweise extremen Kurven und Gefälle vom „Heurigen Hold“ in Artstetten ohne Bremsen herunterzufahren.



Wir erfahren allerdings auch, dass sich Konrad am nächsten Morgen in aller Frühe um diese Baustelle kümmern wird.

Also beschließen wir beruhigt diesen Sonntag.

Als ich am nächsten Tag gegen neun Uhr aus dem Bett komme, steht der Knispelsche Wagen immer noch da... oder wie sich später herausstellt, bereits wieder. Denn der Austausch des Hauptbremszylinders hat Konrad nur ein lässiges Lächeln (siehe Foto rechts) gekostet.

KONRAD - DER HELD UNSERER TAGE!

Für den Montag steht noch ein schmales Programm an, denn die ersten Teilnehmer müssen aufgrund großer Entfernungen bereits wieder ihre weite Heimreise antreten. Auch wir sind ab etwa 11:00 Uhr wieder „on the Road again“.

So geht es für den Rest der Teilnehmer ins „Erlauftaler Feuerwehrmuseum“ nach Purgstall an der Erlauf und in die Brot-Erlebniswelt des „Haubiversums“ in Petzenkirchen. Beendet wird das Treffen im „Gasthof Krenn“ in Willersbach.

Wir treffen hingegen gegen 23:00 Uhr zuhause ein und fallen sofort todmüde ins Bett.

Danke, Hans und Konrad - das war ein tolles Treffen! //

Mehr Fotos?

<https://el-gigante.blogspot.com/2023/06/das-37-pfingsttreffen-des-1.html>



PLEITEN, PECH UND PANNEN oder HILFSBEREITSCHAFT, ZUSAMMENHALT UND DANKBARKEIT Ralf Knispel zum Ausfall des Hauptbremszylinders an seinem K 70

Unser K 70 hatte erst vier Tage vor Abreise vorne rechts ein neues Radlager erhalten. Die Geräusche waren damit nicht behoben und mir wurde klar, dass es nur ein Schaden an der Antriebswelle sein konnte. Zunächst erschien das Pfingsttreffen, zusammen mit unserem K 70, in weite Ferne gerückt. Doch Erfahrungen aus frühester Jugend sagten mir, wenn eine Antriebswelle leichte Geräusche macht, dann dauert es mindestens 10.000 Km bis der Lärm unerträglich wird. Die Geräusche waren seit etwa 1.000 Kilometern bekannt, also blieben uns noch weitere 9.000 Kilometer relativ sorglosen Vergnügens.

Nach Besuch des Clubtreffens der K 70 Freunde an Himmelfahrt und einer Woche in Regensburg, unter anderem mit Besuch der Walhalla, erreichten wir am Freitag vor Pfingsten Ybbs an der Donau. Doch schon der erste Kreisverkehr nach der Autobahnabfahrt ließ in mir böse Vorahnungen aufkeimen. Das Bremspedal gab unvermittelt immer weiter nach und ich musste mit „Pumpen“ die Situation retten. Auch hierzu gab es reichlich jugendliche Erfahrungen, womit mir bewusst war, es würde von nun an immer schlimmer werden. Also habe ich die Fußbremse möglichst wenig zur Anwendung gebracht, stattdessen viel heruntergeschaltet und auch mal die Handbremse benutzt. Am Sonntagnachmittag wäre es beim Einparken am Donau-Schiffsanleger fast zu einer Kollision gekommen. Nach der schönen Bootsfahrt auf der Donau hielt ich auf dem Weg zum gemeinsamen Abendessen immer genügend Abstand und kam ohne große Probleme, mit rechtzeitigem Runterschalten und Handbremse beim, hoch über der Donau gelegenen Restaurant, gut an. Selbst meiner Frau hatte ich in der ganzen Zeit nichts gesagt um sie nicht zu beunruhigen, aber nun musste ich eingestehen, dass wir mit einem Hauptbremszylinder ohne jede Funktion die später anstehenden Gefällstrecken auf keinen Fall riskieren konnten.

Mit dem, was dann ablief, hätte ich nie gerechnet. Franz Hilber verkündete, dass er einen nagelneuen Hauptbremszylinder (HBZ) im Kofferraum liegen habe. Konrad Aigner meinte, es wäre für ihn keine große Aufgabe den HBZ auszuwechseln. Unseren K 70 müsse man nur mit einem Anhänger abholen, dann würde er den Austausch übernehmen. Nachdem das Abendessen beendet war, habe ich unseren Autoschlüssel an Konrad übergeben und wir waren Fahrgäste bei Ursula und Andreas Faulhaber. Als wir auf dem Weg zum Hotel am zentralen Treffpunkt des Pfingsttreffens, der Spedition von Hans Wagner, vorbeifuhren, verließ Lukas Kernke mit seinem Gespann bereits das Gelände um unseren K 70 abzuholen. Am nächsten Morgen, dem Pfingstmontag, holten uns Faulhabers vom Hotel ab, um gemeinsam zum Treffpunkt „Spedition Wagner Trans“ zu fahren. Wir wurden mit großem Hallo empfangen und uns wurde mitgeteilt, dass unser K 70 bereits wieder voll funktionstüchtig sei. Konrad hatte in aller Frühe den Hauptbremszylinder ausgetauscht. Zur Überraschung aller konnte er, Dank seiner großen Erfahrung, auf das Entlüften der Bremsleitungen verzichten. Der Pfingstmontag gemeinsam mit unserem Clubmitgliedern und die folgende Woche in der Umgebung von Ybbs/Persenbeug, mit einigen verbliebenen Mitgliedern, war gerettet. Anschließend haben wir uns noch die Seenplatte mit Traunsee, Attersee, Mondsee, Wolfgangsee und Hallstätter See angeschaut. Auch bei einigen Bergüberquerungen hat uns die Bremse immer zuverlässig begleitet. Auf dem Heimweg haben wir eine Zwischenübernachtung bei Manfred Heil eingelegt und waren schließlich nach dreieinhalb Wochen und 2902 Kilometern wohlbehalten wieder zuhause.

Unser ganz großer Dank gilt allen, die dieses Treffen zu etwas ganz Besonderem gemacht haben und insbesondere denen, die an der kurzfristigen Instandsetzung unseres Lieblings beteiligt waren. //

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber	
Motor	Luffilter 2. Version Ventilführungen und Ventildeckel Hubkolben	028 129 635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm	
			NSU					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs	
			Alfa						Daniel Hennigs	
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm	
Kühlung / Heizung	Kühlerschlauch oben Kühlwasser-Ausgleichsbehälter	028 121 051A	Febi Neuteil	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm	
			Porsche						Daniel Hennigs	
Vergaser	Luffilter erste Version, auswaschbar (!)	028 129 635	K&N 33-2570	Art.nr.: 374039	https://www.mvh-shop.de	59,95 €			Ronny Grunau	
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs	
Getriebe / Kupplung	Kupplungsscheibe Kupplung (Sachs)		BLUE PRINT	ADV183116	https://www.autodoc.de	36,99 €			Andreas Faulhaber	
			Audi Typ 81, Passat Typ 32/33						Daniel Hennigs	
Auspuff										
Lenkung	Lenkmanschette Plastkling am oberen Ende der Lenksäule	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €		nach Abschaben der Nuten am Rand	Thimm	
			Golf 1						Daniel Hennigs	
	Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	VW Käfer						Daniel Hennigs	
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm	
		481.411.053	vom Mini	K70411053	Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm	
		481.407.361	Audi 100 C2, 100 C3, 90, 200 und Passat 32B	K70407361	Febi Bilstein über ATP	9,19 €		Achswellenmutter, die dabei ist, passt nicht	Thimm	
		481498203C	Golf II, Opel Ascona C, Kadett D u. E, Astra F, Vectra A u. B, Calibra	08300	Autoteile	8,99 €				
Antriebswellenmanschette außen	Antriebswellenmanschette innen	113 415 835 A, R 113 415 835, 111 415 837, 311 405 387 A	VW Transporter T 3	02871	VW, Werk 34, Hofmann Speedster	ca. 6 €			Daniel Hennigs	
			T1, T2, Kübel, Käfer						Markus Vorrath	
Faltenbalgsatz, Antriebswelle	Faltenbalgsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	LOBRO	300.396	https://www.autodoc.de/	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz	
		431 498 233 C	AUTOFREN SEINSA	D8094	https://www.autodoc.de/	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Reitz	
Radkappen			NSU Ro 80					Daniel Hennigs		
Bremsen	Hauptbremszylinder Rep.Satz Bremsattel Zubehörsatz Trommelbremse Bremsbeläge vorn	481 611 015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm	
		481 698 471	Original Ate	K70698471	Autoteile Thimm	38,00 €			Thimm	
			Neuteil		Autoteile Thimm	7,90 €			Thimm	
		481698151C	BMW 02, Audi 100, FERRARI Testarossa Coupe	13.0460-5029.2	ATE über ATP		ganzer Satz			
Bremsbeläge hinten Innensteile Trommelbremsen			VW Käfer ab 1967		VW, z. B. BOSCH eBay	~ 23,- € ~ 11,- €		Daniel Hennigs		



Stand 5. August 2023

**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**

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilernr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Karosserie / Scheiben / Dichtungen	Türdichtung v/h	481.837.911	Neuteil	K70837911	Autoteile Thimm	21,50 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kofferraumdichtung	481827383A	Neuteil	K70827383A	Autoteile Thimm	22,90 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kappe für Motorhaubenschloss	481 823 495	BMW	51211809735	BMW				Heinrich Heller
	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
	Scheinwerfereinsatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpfer, Gummersbach, www.doepper-profile.de				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de				Daniel Hennigs
	Vergaserrestauration				Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermann.de				Rene Großlanghorst

Stand 5. August 2023





**ALLES WIRD ENDLICH GUT...
waren die letzten Worte
des letzten Statusreports...
... doch damit war ich leider
viel zu optimistisch**

LETZTER STATUSREPORT ZUM K 70 VON SIZILIEN

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

Das Schicksal macht mal wieder was es will...

... es will nämlich meinen „Siciliano“ NICHT auf dem Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs sehen.

- Dabei **interessiert nicht**, wie zielstrebig ich seit Wochen, ja eigentlich sogar seit Monaten, auf dieses Event hingearbeitet habe.
- Es **interessiert auch nicht**, dass mir diese Reise mit diesem Auto extrem viel bedeutet.
- Und natürlich **interessiert auch nicht**, dass mein sizilianischer VW K 70 für diese angestrebte Reise auch unterwegs sein **KÖNNTE**, denn die technische Vollarbeit hat er vor zweieinhalb Wochen bestanden, das H-Gutachten ist ebenfalls in trockenen Tüchern.

Trotzdem bleibt die Fahrt nach Österreich im Konjunktiv. Eine winzige Bemerkung im letzten Satz des letzten Absatzes macht nämlich stutzig! Ich habe nämlich geschrieben, dass **Vollarbeit und Gutachten bereits zweieinhalb Wochen her sind**. Ja und? Hätte ich diese wichtigen Dokumente jedoch in Papierform in der Hand, könnte ich mir diesen Text hier sparen. Dann wäre das Auto bereits angemeldet und würde auf seine erste große Fahrt warten.

Am letzten Donnerstag erfuhr ich aber auf Nachfrage, dass der begutachtende Diplom-Ingenieur der GTÜ für die Bearbeitung seiner Gutachten teilweise **mehr als sechs Wochen** benötigt... und dass sehr viele Menschen nicht ohne Grund anfragen, wo denn nun ihre gewünschten Dokumente bleiben, wann sie die Papiere endlich erhalten. Offensichtlich ist der Druck schon sehr hoch und mir wird klar, dass ich froh sein kann, wenn ich die zur Anmeldung meines Sizilianers benötigten Papiere „**irgendwann mal**“ erhalte.

Wenn „**irgendwann mal**“ sechs Wochen NACH der Begutachtung bedeutet, dann bekomme ich die Unterlagen am 8. Juni - also zehn Tage **NACH** dem Club-Treffen. Meine Begeisterung darüber hält sich schwer in Grenzen!

VIELEN DANK, MR. GTÜ!

Natürlich bedeutet die Erstellung dieses Gutachtens Arbeit. Natürlich kostet diese Arbeit Zeit... aber **SECHS WOCHEN?** Wäre ich zum TÜV oder zur DEKRA gefahren, hätte ich die Papiere hinterher **DIREKT** in die Hand gedrückt bekommen. Wie man's macht, man macht's verkehrt!

Rache ist Blutwurst:

wenn mir dann „**irgendwann mal**“ die Papiere zugeschickt werden, wird auch eine Rechnung dabei sein. Darauf wird garantiert stehen „... **zahlbar bis...**“ Dieses Datum werde ich einfach geflissentlich überlesen und hinterher gespielt erschreckt feststellen, dass das Zahlungsziel „**irgendwann**“ bereits überschritten ist. Erst dann fließt Geld! Für mich ist das lediglich eine perfide Art der Genugtuung! Ein dem Schicksal gezeigter gestreckter Mittelfinger.

So suche ich jetzt nach etwas Positivem an dieser deprimierenden Situation: ohne Siciliano fahren wir die knapp 900 Kilometer also nun nur noch mit **einem** Fahrzeug - unserem **REDSTAR**. In einer Zeit knapper Finanzen spart das Treibstoffkosten.

Trotzdem bin ich traurig!

CUT... Wochen später auf dem Pfingsttreffen in Österreich:



Telefonat am Rande des Pfingsttreffens

Freitagabend gegen 20:00 Uhr habe ich plötzlich eine Telefonnummer im Handydisplay. Im Geräuschpegel der Unterhaltungen um mich herum habe ich nicht bemerkt, dass mich jemand zu sprechen wünscht. Die Telefonnummer sagt mir nichts. Ich frage in die Runde, ob jemand die angezeigte Vorwahl kennt. Eine Antwort kommt prompt und lässt mich sofort ahnen, dass mich der mit meinem K 70-Gutachten betraute Ingenieur versucht zu kontaktieren.

Eine rasche Google-Suche bestätigt diese Annahme. Freitagabend arbeitet der Gutachter zur besten Tagesschau-Zeit noch? Ich überlege kurz... und rufe dann die Telefonnummer an. Entweder er geht ran, oder er lässt es.

Offensichtlich entscheidet er sich fürs Drangehen. Ich bin gespannt, was er mir zu sagen hat. Tatsächlich möchte er nur wissen, ob die Einpresstiefe meiner Fuchsfelgen tatsächlich 46 ist. Ja, ist sie! Okay, dann habe ich nächste Woche das Gutachten in der Post. Und es täte ihm leid, dass es so lange gedauert hat. Seit Corona überschütte man ihn mit Arbeit - er komme kaum dagegen an.

Da es wenig bringt herumzujammern - weil ich schließlich bereits **900 Kilometer weit weg** auf genau jenem Treffen bin, zu dem ich eigentlich mit „Siciliano“ fahren wollte - bleibe ich freundlich und beende das Telefonat. Der GTÜ-Termin war ja **erst** vor vier Wochen. Von anderen Betroffenen hörte ich von Wartezeiten von über sechs Wochen. Aufgeregt habe ich mich darüber genug - inzwischen habe ich mich damit schlicht abgefunden. Es ist halt so! Trotzdem bin ich irgendwie erleichtert.

Eine Woche, nachdem wir vom Treffen wieder zu Hause sind, liegt die GTÜ-Post **tatsächlich** im Briefkasten - so sind es also genau fünf Wochen geworden. Die Unterlagen sind:

- eine 4-seitige „Begutachtung gemäß §21 StVZO“,
- ein 3-seitiges „Gutachten für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer nach §23 StVZO“
- und ein „Classic Data Wertgutachten“,

sowie **drei** Rechnungen (Oha!):

1. Die erste Rechnung finde ich unter dem Oldtimer-Gutachten (**197,- €**),
2. eine weitere für „§21 StVZO Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeug“ (294,12 €) plus Datenblatt-Beschaffung (122,69 €) für zusammen **496,- €**,
3. die dritte Rechnung ist für das Wertgutachten (**200,- €**). Dazu muss ich erklären, dass der Gutachter mich beim Termin fragte, ob er ein paar mehr Fotos vom Auto machen soll. Dann könne er gegebenenfalls auf Wunsch auch ein Wertgutachten erstellen. Den Fotos stimmte ich zu, dem Gutachten jedoch nicht. Trotzdem habe ich jetzt eines bekommen? Darum werde ich mich also später kümmern.

Einen Tag später sitze ich im Straßenverkehrsamt und melde „Siciliano“ an. Die Reservierung meines Wunschkennzeichens **DH AK 70H** wäre in fünf Tagen abgelaufen - auch hier: Glück gehabt, Punktlandung.

Der Landkreis kassiert mal eben **109,50 € Verwaltungsgebühren ab!**

Knapp eine Stunde später drückt mir die freundliche Dame vom Schilderdienst meine langersehnten Kennzeichen in die leicht zitterigen Hände. Die Kennzeichen schlagen mit **38,- €** zu Buche.

Aber: **ENDLICH! ES IST VOLLBRACHT!**

46 Monate und 18 Tage nach dem Kauf in Adrano am Südwesthang des Ätna auf Sizilien ist der silberne K 70 mit einem deutschen Kennzeichen für den deutschen Verkehr zugelassen.

Dieses Ziel hat mich viel Schweiß, Kraft, Geduld aber auch Geld gekostet. Allein der Papierkram am Ende der Odyssee hat den einmaligen Kaufpreis fast um das Doppelte getoppt.



Endlich unübersehbare Zeichen des Ziels!



GENAU SO hab ich mir das immer vorgestellt!

Am gleichen Tag lasse ich noch die Spur einstellen.

Und schon am folgenden Sonntag bin ich zu Gast in der Werkstatt von Ronny Grunau in Zetel bei Wilhelmshaven an der Nordsee. Weil er von dieser Arbeit Ahnung hat, verspricht mir Ronny, „Siciliano“ mit einer FULMAX (elektronische Zündung) auszustatten. Das Material hatte ich bereits 2022 gekauft. Mit diesem digitalen Bauteil verfügt der Motor über einen sehr gleichmäßigen, präzise geregelten, starken Zündfunken. Er läuft damit wesentlich weicher, hat kaum noch Drehzahlschwankungen, dürfte eventuell sparsamer sein aber vor allem: es gibt nie wieder Stress mit Unterbrecherkontakten!

Ach ja! Am Ende fehlt natürlich noch die Auflösung bezüglich des nicht in Auftrag gegebenen Wertgutachtens. Ich habe dazu den Gutachter ein weiteres Mal angerufen. Er gibt zu, nicht auf meine exakte Aussage geachtet zu haben. Allerdings gibt er zu bedenken, dass es gut sein könnte, dass meine KFZ-Versicherung ein solches Gutachten benötigt - ein letztes Aufbäumen seinerseits!

Ein klärendes Telefonat mit der Versicherung ergibt: NEIN,



Sieht aus wie ein vorsintflutliches Messwerkzeug... ist es auch! Kaum Werkstätten können heute noch damit umgehen. Damit wird die Spur eingestellt. Da der K 70 bereits 51 Jahre alt ist, passt das Gerät gut zu ihm. An ihm kann eh nur die Spur eingestellt werden - und das ist dank dieser Messtechnik mindestens genauso präzise, wie die heute übliche digitale Weise.

braucht sie nicht! Also telefoniere ich ein letztes Mal mit dem GTÜ-Gutachter... er sagt, ich solle das Wertgutachten einfach wieder zurückschicken.

Somit ist auch dieses Thema geklärt!

//



Ronny hat auch noch den Doppel-Vergaser synchronisiert



Kontaktlos - jetzt geht es digital!



Das Resultat lässt nicht mal erahnen...



...wieviel Aufwand in der Wiederauferstehung des Sizilianers steckt

VW K 70.
Helden leben lange,
Legenden sterben nie.



DER GRÖSSTE KUHHANDEL IM AUTOMOBILGESCHÄFT



 **Auto-Medienportal.net**
Erste Adresse für Print, Internet, TV & Radio

TEXT: HANNS-PETER VON THYSEN-BORNEMISZA, FOTOS: AUTO-MEDIENPORTAL.NET/VOLKSWAGEN

Was den mächtigen VW-Generaldirektor Dr. h.c. Kurt Lotz an jenem lausig kalten 3. Januar 1969 veranlasste, den firmeneigenen Lear-Jet auf dem Urlaubsflug von Wolfsburg ins mondäne Kitzbühel auf den kahlen Filderhöhen von Stuttgart zu landen, wussten nur wenige Eingeweihte: Der Boss des größten deutschen Auto-Unternehmens wollte in Neckarsulm Auto fahren. Denn das hatte der 150.000 Mann-Betrieb ihm bislang nicht bieten können: ein Auto mit wassergekühlten Frontmotor und mit Frontantrieb – genannt NSU K 70.

Eine kurze Probefahrt, die technischen Erläuterungen des NSU-Vorstandsvorsitzenden Gerd Stieler von Heydekamp und seines Stellvertreters Viktor Frankenberger und eine geschickt gemachte Pressemappe des legendären Pressechefs Arthur Westrup taten Wirkung. Aber erst recht die nachfolgenden Denkprozesse in klarer Tiroler Gebirgsluft ließen beim Chef des größten deutschen Industriekonzerns die Erkenntnis reifen: **das Ding muss her**. Unmittelbar nach seiner Rückkehr aus Tirol erging am 28. Januar 1969 folgende Anweisung an die VW-Truppe: Ab nach Kassel!

GEHEIMNISVOLLES SUPER-MOBIL

Befehlsempfänger der knappen Order waren Lotzens Vorstandskollegen Hahn, Holste (Entwicklung) und Höhne (Produktion). Sie sollten jenes Auto begutachten, das nicht nur ihren Chef begeisterte. Auch die bundesdeutsche Presse sang Lobeshymnen. Sogar der „Spiegel“ berichtete von einem „geheimnisvollen Super-Mobil“ und

der „Stern“ schwärmte vom „Wunderkind mit dem Wundermotor“. Das waren Beifallstürme, die nicht von ausgedehnten Testfahrten herrührten, sondern auf gezielte Indiskretionen der NSU Presseabteilung zurückgingen, entstanden wegen einzelner, vorab unter der Hand verteilter Pressemappen.



Der Volkswagen K 70 während einer Wertungsprüfung auf dem Sachsenring

Als die VW-Vorstände am 30. Januar 1969 auf dem Autobahn-Rastplatz Kassel erstmals dem vielgerühmten Wagen ans Steuer griffen, konnten sie sich nicht der fleißig geschürten Euphorie verschließen. Man habe nach dem NSU Ro 80 ein zweites perfektes Auto konstruiert, war die Meinung der Vorstände. Besonders Entwicklungschef Holste war von dem Neuling „sehr angetan“. Seine Aufgabe war es nämlich, aus der jahrzehntelangen Käfer-Mono-Kultur schnellstmöglich ein Multi-Typen-Programm zu schaffen. Aufgrund solcher Schnell-Urteile, denen sich am 7. Februar 1969 der gesamte Führungsstab von Volkswagen anschloss, fiel letztlich die Entscheidung

für den größten Kuhhandel in der deutschen Automobil-Geschichte.

NSU SUCHTE EINEN STARKEN PARTNER

Einen Mitspieler in Sachen Expansion hatte Lotz dabei im Aufsichtsratsmitglied Dr. Hermann Richter gefunden. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Dresdner Bank, nun Unternehmensberater in Düsseldorf, hatte Lotz 1967 – bis dahin Chef des Elektrokonzerns Brown-Boveri – als Nordhoff-Nachfolger nach Wolfsburg empfohlen. Richter wusste, dass NSU einen starken Partner suchte, um seine Zukunft zu sichern. Er hatte schon vergeblich Kontakt zu American Motors und Chrysler, zu Fiat und Citroen gesucht.

Kurt Lotz selbst stand mit dem Rücken an der Wand. Vom Vorgänger Nordhoff hatte er den Volkswagen 411 übergeben bekommen – wieder ein Heckmotorwagen mit Heckantrieb, so wie ihn die Kundschaft im Käfer längst leid war. Der 1,8 Liter-Wagen würde kein Verkaufsschlager werden. Das war damals längst klar. Auf der Wolfsburger Hauptversammlung 1969 piffen die VW-Aktionäre den VW 411 aus und riefen in Sprechchören nach dem NSU K 70.

Und der wurde hochgelobt. Das Fahrverhalten des 1,6 Liter-90-PS-Wagens wurde von Fachjournalisten als „phänomenal“ eingestuft. Dieter Korp, Auto-Tester bei der „Auto Motor Sport“ schwelgte damals: „Das Auto wirkt schon im Stand so dynamisch, so unternehmungsfreudig, ja so frech, dass man nur noch den Wunsch verspürt: **Den muss ich haben.**“



VOLKSWAGEN BAUTE DEM K 70 EIN EIGENES WERK

Der K 70, der die gesamte Auto-Industrie aufgeschreckt hatte, sollte eigentlich zum Genfer Autosalon im März 1969 präsentiert werden. Doch es dauerte über ein Jahr, bis das erste Exemplar aus dem neu erbauten Volkswagenwerk Salzgitter als VW K 70 und als **erster Volkswagen überhaupt mit Frontmotor, Frontantrieb und Wasserkühlung** auf den Markt kam. Doch dann blieb der große Kunden-Ansturm aus. Die Verkaufszahlen erreichten nicht die von VW angepeilten Größenordnungen.

Die Fachpresse sammelte ihre Vorschusslorbeeren schnell wieder ein. Die „Deutsche AutoZeitung“ schrieb: „5000 Test-Kilometer demonstrieren den Unterschied zwischen

Dichtung und Wahrheit.“ Bemängelt wurde der viel zu laute Motor, die laute Heizungs- und Belüftungsanlage und die kantige und deswegen aerodynamisch ungünstige Karosserieform. Auch der hochgelobte K-70-Vierzylinder war keineswegs ein Wunderding, sondern am Ende seiner Entwicklungsmöglichkeiten. Das aus fertigungstechnischen Gründen von den luftgekühlten 1200 ccm-NSU-Motoren abgeleitete Triebwerk wurde zwar von Volkswagen von 1567 auf 1606 ccm aufgebohrt und in einer 75 - und einer 90 PS Variante auf den Markt gebracht, doch selbst die stärkeren Maschinen brachten nur durchschnittliche Fahrleistungen.

TEURES AUTOWUNDER

Inzwischen hatte auch der VW-Aufsichtsrat erkannt, wie teuer das Wunderauto wurde: Rund 520 Millionen Mark hatte das brandneue VW-Werk Salzgitter gekostet, das für den K 70 innerhalb von 18 Monaten auf der grünen Wiese für täglich 5000 wassergekühlte Motoren gebaut worden war. 138 Millionen Mark musste VW an die Dresdner Bank zahlen, um das NSU-Aktienpaket zu kaufen. Mit den insgesamt 698 Millionen Mark hätte Lotz, so jammerte der Aufsichtsrat, auch ein komplettes Baukasten-System neuer Modelle entwickeln können.

Dies war auch der Hauptgrund, weshalb Lotz im Herbst 1971 seinen Stuhl räumen musste. Sein Nachfolger wurde Rudolf Leiding. Er hatte erkannt, dass der NSU-Wagen keine Rettung für Volkswagen sein konnte. Leiding betrachtete ihn nur noch als Übergangslösung, bis die neue VW-Audi-Generation serienreif war. Als erstes setzte Leiding deswegen einen Stab Techniker an die Reißbretter, um dem K 70 zu mehr Leistung zu verhelfen. Mit großem konstruktiven Aufwand wurde der 1,6 Liter-Motor auf 1807 ccm vergrößert, wodurch er 100 PS leistete. Mit Doppelscheinwerfern und schwarzen Seitenstreifen schickte man ihn erneut ins Markttrennen.



Volkswagen K 70 LS (1973)

AUF SICHERHEIT GEBAUT

Der K 70 (K= Kolbenmotor) war seit 1965 von NSU-Chef-techniker Ewald Praxl entwickelt worden. Seine kantigen Linien stammt von Claus Luthe. Es war eine durchaus anspruchsvolle Konstruktion. Das Fahrwerk entsprach dem des Luxuswagens Ro 80. Der längs eingebaute Frontmotor war „zweistöckig“ mit dem Getriebe vorn eingebaut und saß als Antriebseinheit genau über der Vorderachse. Das Fahrwerk besaß vorne Federbeine und sogar schon Lenkrollradius null, die Hinterräder



40 Jahre VW K 70

hängen an einer Schräglenkerachse. An der Vorderachse saßen – innenliegend – schon Scheibenbremsen.

Insgesamt war der Wagen schon im Hinblick auf Insassen-Sicherheit gebaut. Die Karosserie besaß vorn und hinten Crash-Zonen, eine zweimal abgewinkelte Lenksäule, den Tank vor der Hinterachse und vorn angeschlagene Motorhaube. Sicherheitsgurte gab es gegen Aufpreis, die Anlenkpunkte waren schon vorhanden. Gemessen an den anderen VW-Modellen also eine hochmoderne Konstruktion, die allerdings – gemessen an den Audi-Modellen – aufwendiger und teurer zu produzieren war. Zudem gab es keine Gleichteile im Programm, zum großen Ärger der Ersatzteilkhaltung bei den Händlern.

VOLKSWAGEN PASSAT: NSU-STAR MUSSTE DEM AUDI 80 WEICHEN

Mit zunehmender Nachfrage nach den aus dem Audi 80 entwickelten Passat-Modellen drosselte er die K 70-Produktion so soweit, dass sein Nachfolger Toni Schmücker im Februar 1975 nur noch den Daumen zu senken brauchte, um den ungeliebten K 70 von den Bändern zu kippen. Das einstige NSU-Auto musste dem Audi 100 weichen, der im Sommer auf den Markt kam. Bis Mai 1975 wurden nur 211.127 K 70 gebaut – viel zu wenig nach VW-Maßstäben. (ampnet/hptb)



Volkswagen Passat B1 GLS



Volkswagen Passat B1



// Audi 80 GLS, 1972



K70 LS och andra framhjulsdrivna bilar.

K70 jämförd med de tre mest sålda framhjulsdrivna bilarna i klassen: Saab 99, Renault 16 och Audi 100.

K70 har det rymligaste bagagerummet av alla.

Vill du ha rejäl plats för bagage, då ska du välja K70 för den har ett bagagerum på hela 700 liter, eller mätt enligt Ulléns laddmetod 450 liter.

Så stort bagagerum kan ingen annan europeisk limousinmodell visa upp. Saab 99 har 315 liter, Renault 16 300 liter och Audi 100 435 liter (enligt laddmetoden).

K70 LS accelererar snabbare än Saab 99 L, Renault 16 TS och Audi 100 LS.

Ska du göra säkra omkörningar behöver du bra acceleration.

Det har K70 LS. Den accelererar från 0 till 100 km/tim på 12,5 sek, medan Saab 99 L behöver 13,2 sek, Renault 16 TS 13,4 sek och Audi 100 LS 13,2 sek.

K70 har delad bakaxel men det har inte Saab och Audi.

De har stel bakaxel.

K70 däremot har en för framhjulsdrivna bilar ovanligt påkostad bakaxel med separat upphängda hjul. Det har

den för att dina passagerare i baksätet ska märka så litet som möjligt av vägens ojämnheter.

K70 har större axelavstånd än Saab 99.

Stort axelavstånd betyder jämnare gång och ökad bekvämlighet. Avståndet mellan fram- och bakaxeln på K70 är 269 cm. Det är 22 cm mer än på Saab 99, och 1 cm mer än på Audi 100. Renault 16 har 269 cm.

Jämför själv.

Som du ser kan K70 visa upp en del egenskaper som de andra framhjulsdrivna bilarna saknar. Vill du fortsätta jämförelsen kan du som vi använda Jan Ulléns bilfakta nr 23.

Få har så tätt servicenät som Volkswagen.

Volkswagens servicenät, med sina mer än 300 verkstäder är bland de tätaste i Sverige. VW-verkstäderna är kända för att arbeta rationellt och hålla låga priser. Med VW-Diagnos får din K70 också den bästa tänkbara förebyggande hälsokontrollen.

Mer om framhjulsdrivna K70.

K70 är en rymlig, framhjulsdreven bil. Redan från början är den byggd för största möjliga säkerhet. Med effektiva, stötupptagande deformationszoner fram och bak och med en extra stabil säkerhetscell för passagerarna.

K70:s vägegenskaper är välkända. Motorjournalister har skrivit att den går som på räls. Också det är viktigt för säkerheten.

Volkswagen K70 finns i två modeller, båda med 4 dörrar: K70 LS, som visas här på bilden, har 100 hk DIN och dubbla halogenstrålkastare. Och K70 som har 75 hk DIN och bredbandstrålkastare.

K70 levereras med 3 års vagnskadegaranti — Europa-Garantin och en kupong för VW-Diagnos, en förebyggande hälsokontroll.

Volkswagen K70



Volkswagen
— mer än en bil

Svenska Volkswagen AB, Södertälje.



K 70-CLUBDAG EERBEEK: K 70-TREFFEN NL 30 GRADEN + IN DE FILE IN EERBEEK BEI 30 GRAD +

TEXT: PIM TIELKEMEIJER, FOTOS: CLUBMITGLIEDER (JOS, RALF, WIM, ANNE MARIE, PIM)

Misschien weten jullie het nog, uit eigen ervaring of van horen zeggen, hoe warm het kon zijn tijdens een vakantierit naar Italië, Frankrijk of Spanje in de jaren '70 van de vorige eeuw.

De zon scheen volop, in de auto werd het warmer en warmer. De skai-bekleding van de stoelen werd steeds heter, een stoelhoes of een schapenvacht maakte het leven daarbij soms wat draaglijker. Gelukkig konden alle raampjes open, hoewel dat achterin niet in elke auto het geval was. En in de voortsukkelende files ontbrak de verkoeling van de rijwind. Ja, zo ging dat in de tijd dat skai-leder voor de K 70 een optie was, en stoffen bekleding de standaard.

Vielleicht erinnern Sie sich aus eigener Erfahrung oder vom Hörensagen, wie heiß es während einer Urlaubsreise nach Italien, Frankreich oder Spanien in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts sein konnte.

Die Sonne schien hell, im Auto wurde es immer wärmer. Die Skai-Polster der Stühle wurden immer heißer, ein Stuhlbezug oder ein Schaffell machten das Leben manchmal etwas erträglicher. Glücklicherweise ließen sich alle Fenster öffnen, obwohl das nicht bei jedem Auto im Fond der Fall war. Und in den Staus, die vorwärts zuckelten, fehlte die Abkühlung des Fahrtwindes. Ja, so war es in den Tagen, als Skai-Leder eine Option für den K 70 war, und Stoffpolster der Standard.



Zo'n vijftig jaar later, op zondag 25 juni 2023, was het ook tropisch warm. Het kwik tikte de 30 graden + aan. Het was de dag dat Jaap en Barbara van Riesen ons hadden uitgenodigd om een samen een rondrit te rijden in de stedendriehoek Zutphen - Apeldoorn - Deventer. Bij café 'De Brugkabouter' in Eerbeek verzamelden zich al snel zo'n 20 clubleden, die daar hun 9 K 70's op het parkeerterrein in het gelid opstelden. In de tuin van het café werd iedereen enthousiast begroet. En aan een lange tafel in de schaduw werd verder bijgepraat en werd de dorst geleest.

Etwa fünfzig Jahre später, am Sonntag, den 25. Juni 2023, war es auch tropisch warm. Das Quecksilber tikte um 30 Grad +. Es war der Tag, an dem Jaap und Barbara van Riesen uns einluden, gemeinsam eine Tour im Städtedreieck Zutphen - Apeldoorn - Deventer im Osten der Niederlande zu machen. Im Café 'De Brugkabouter' in Eerbeek versammelten sich innerhalb kurzer Zeit etwa 20 Clubmitglieder, die ihre 9 K 70 auf dem Parkplatz schön und straff rangiert aufstellten. Im Garten des Cafés wurden alle begeistert begrüßt. Und an einem langen Tisch im Schatten plauderten sie weiter und löschten ihren Durst.

Na het uitdelen van het routeboek startte de rondrit. Dit keer geen individuele puzzelrit, maar een rustige toer- tocht, waarbij Jaap en Barbara in hun hemelsblauwe Goggomobil T300 uit 1957 voorop reden.

Nach der Ausgabe des Streckenbuches ging es los. Dies- mal keine individuelle Rätselfahrt, sondern eine ruhige Tour, bei der Jaap und Barbara in ihrem himmelblauen Goggomobil T300 von 1957 voran fuhren.



Onderweg was het een vertederend gezicht om de dwergauto voorop te zien rijden met een stoet kleurige K 70's achter zich aan. Die Kaa's moesten trouwens af en toe flink gas bij geven om de 'pace car' van zo'n 400 kg leeg gewicht bij te houden. Maar af en toe was het tempo weer bijzonder rustig, zoals op een smal IJsseldijkje, waar kwebbelende fietsers het recht op de weg opeisten en de Goggo en zijn volgers alle tijd hadden om om zich heen te kijken. Een pittig autootje, die tweetakter van onze gastheer en gastvrouw.

En Route war es ein liebenswerter Anblick, das Zwergauto mit einer Prozession bunter K 70 dahinter fahren zu sehen. Die Kaas mussten aber ab und zu ordentlich Gas geben, um mit dem 'Pace Car' von ca. 400 kg Leergewicht mithalten zu können. Gelegentlich aber war das Tempo jedoch besonders langsam, wie z. B. auf einem schmalen Deich die IJssel entlang, wo schnatternde Radfahrer das Recht auf der Straße beanspruchten und der Goggo und seine Folger deshalb viel Zeit hatten, um sich herum zu schauen. Ein würziges kleines Auto, dieser Zweitakt von unserem Gastgeber und unserer Gastgeberin.



De rit voerde ons langs ontelbaar veel mooie kleine weg- getjes, lommerrijke lanen met prachtige lichtval, boer- derijen en velden, gehuchten en dorpjes, grind- en zelfs modderpaden. Een half uurtje na de start van de rondrit maakte wij een stop bij het Museumstation Beekbergen van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. Je vindt in dit museum een mooi oud stationsgebouw, historische

Die Fahrt führte uns über unzählige schöne kleine Stra- ßen, begrünte Alleen mit schönem Licht, Bauernhöfe und Felder, Weiler und Dörfer, Kies- und sogar Schlammwe- ge. Eine halbe Stunde nach Beginn der Tour machten wir einen Halt an der Museumbahnhof Beekbergen der 'Veluwsche Stoomtrein Maatschappij'. In diesem Museum finden Sie ein wunderschönes altes Bahnhofsgebäude,



stoomtreinen, een werkplaats, een draaischijf voor het keren van locomotieven en nog veel meer. Je kunt er ook regelmatig met een stoomtrein een ritje maken.

historische Dampzüge, eine Werkstatt, eine Drehscheibe zum Drehen von Lokomotiven und vieles mehr. Sie können hier auch regelmäßig eine Fahrt mit einem Dampzug unternehmen.



Halverwege onze rondrit stopten wij voor een heerlijke lunch bij restaurant 'De Kribbe' in Wilp. De tour eindigde weer in Eerbeek, ditmaal bij het grand café 'De Korenmolen', waar wij deze zeer geslaagde clubdag afsloten.

Auf halbem Weg unserer Tour hielten wir an für ein köstliches Mittagessen im Restaurant ‚De Kribbe‘ in Wilp. Die Tour endete wieder in Eerbeek, diesmal im Grand Café ‚De Korenmolen‘, wo wir diesen sehr erfolgreichen Clubtag ausklingen ließen.

Jaap en Barbara, heel hartelijk bedankt voor deze prachtige dag. Jullie hadden het perfect voor elkaar. Veel gelegenheid om elkaar te ontmoeten, een mooie rit en voldoende rustpunten onderweg. Het was een beetje warm, maar alle raampjes konden open. En de enige file die we zagen was de stoet Kaatjes achter een stoere, lichtblauwe Goggomobil. Chapeau! //

Jaap und Barbara, vielen Dank für diesen schönen Tag. Ihr habt es perfekt gemacht. Viele Gelegenheiten, sich zu treffen, eine prachtvolle Fahrt und viele Rastplätze auf dem Weg. Es war etwas heiß, aber alle Fenster ließen sich öffnen. Und der einzige Stau, den wir sahen, war die Prozession von Kaachen hinter einem coolen, hellblauen Goggomobil. Chapeau! //



Der VW K 70 leuchtet sogar im Nebel



VW K 70.

Folge diesem Licht!

K 70 Kampeerweekend 22-23-24 September 2023

K 70 Camping-Wochenende 22.-23.-24. September 2023



TEXT: JAAP VAN RIESEN, FOTOS: INTERNET

Het is alweer een paar jaar geleden dat we een kampeerweekend met de K 70 Club organiseerden, maar het is nu eindelijk weer zover. Hierbij worden jullie uitgenodigd naar het kampeerweekend te komen met je K 70 met kampeergerei in de kofferbak. Als je liever niet in een tent slaapt kan je ook een hutje huren of nog luxer een echt huisje, dat is allemaal mogelijk.

We hebben een bijzonder programma bedacht, met veel gezelligheid en ook een vleugje cultuur. Vrijdag 22 september komen we naar de camping in de Achterhoek, we verwelkomen vanaf 15.00 uur iedereen en maken er een gezellige eerste avond van. De camping is in het dorp Ruurlo.

Zaterdag 23 september is de grote tourrit door de Achterhoek en Twente. Dit deel van ons land is bekend van het

Es ist schon ein paar Jahre her, dass wir ein Campingwochenende mit dem K 70 Club organisiert haben, aber endlich ist es wieder soweit. Sie sind eingeladen, mit Ihrem K 70 mit Campingausrüstung im Kofferraum zum Camping Wochenende zu kommen. Wenn Sie es vorziehen, nicht in einem Zelt zu schlafen, können Sie auch eine Hütte oder noch luxuriöser ein richtiges Haus mieten, das ist alles möglich.

Wir haben uns ein besonderes Programm ausgedacht, mit viel Spaß und auch einem Hauch von Kultur. Am Freitag, den 22. September, kommen wir zum Campingplatz im Achterhoek, wir begrüßen alle ab 15:00 Uhr und machen es zu einem angenehmen ersten Abend. Der Campingplatz befindet sich im Dorf Ruurlo.

Am Samstag, den 23. September findet die große Tour durch die Achterhoek und Twente statt. Dieser Teil

fraaie coulissenlandschap. Wij gaan met de K 70 rijden van dorp naar dorp en misschien gaan we de grens met Duitsland nog even over. We eindigen de dag met een eenvoudige doch voedzame maaltijd.

Zondag is alweer de laatste dag, maar we gaan nog wel een korte verrassende rit rijden, rond het middaguur lunchen we samen en dan, tja dan is het alweer afgelopen en kan de thuisreis beginnen.

Als je alleen op zaterdag wilt komen kan dat natuurlijk ook, van harte welkom. We vertrekken om 10.30 uur vanaf de camping.

We hebben weer een mooie camping gevonden met voldoende plek voor onze auto's, caravans, campers en tenten. De camping beschikt over verschillende trekkershutten, clampingtenten en bungalows, voor elk wat wils dus. Als je daarvan gebruik wilt maken moet je dat wel reserveren bij de camping. Kijk maar op de site naar de accommodaties: <https://campingdemeibeek.nl>

Het adres van de camping:
Camping de Meibeek
Bekkenwal 2
7261 RG Ruurlo

Noteer dus 22-23-24 september met dikke letters in je agenda. Het is wel erg handig als bekend is wie er komen en met hoevelen wij dan zijn. En als je een hut of huisje wilt reserveren moet je bij de camping zijn.

Heb je zin om te komen, geef je op bij jaapvanriesen@kpnmail.nl.

Hartelijke groet, Jaap //



unseres Landes ist bekannt für seine wunderschöne Landschaft. Wir werden die K 70 von Dorf zu Dorf fahren und vielleicht auch mal die Grenze zu Deutschland überqueren. Wir beenden den Tag mit einer einfachen, aber nahrhaften Mahlzeit.

Sonntag ist schon der letzte Tag, aber wir werden eine kurze überraschende Fahrt fahren. Gegen Mittag essen wir gemeinsam zu Mittag und dann, na dann ist es auch schon vorbei und die Heimreise kann beginnen.

Wenn Sie nur am Samstag kommen möchten, ist das natürlich auch möglich, herzlich Willkommen. Wir fahren um 10.30 Uhr vom Campingplatz ab.

Wir haben wieder einen schönen Campingplatz mit genügend Platz für unsere Autos, Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte gefunden. Der Campingplatz verfügt über mehrere Wanderhütten und Bungalows, so dass für jeden etwas dabei ist. Wenn Sie es nutzen möchten, müssen Sie eine Reservierung auf dem Campingplatz vornehmen.

Schauen Sie sich einfach die Unterkünfte auf der Website an: <https://campingdemeibeek.nl>

Die Adresse des Campingplatzes:

Campingplatz de Meibeek
Beckenwand 2
7261 RG Ruurlo

Merken Sie sich also den 22.-23.-24. September mit fetten Buchstaben in Ihrem Kalender vor. Es ist sehr nützlich, wenn man weiß, wer kommt und mit wie vielen wir kommen. Und wenn Sie eine Hütte oder ein Ferienhaus reservieren möchten, müssen Sie auf dem Campingplatz sein.

Wenn Sie Lust haben, melden Sie sich bei jaapvanriesen@kpnmail.nl an.

Herzlichen Gruss, Jaap //

VW K 70L

EZ. 7.2.1973

75 PS

Kilometerstand 11.964 km

6.000,- €



K 70 L,

75 PS,

Erstzulassung 7.2.1973, Anhängerkupplung, Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Originale Alus, Reifen DOT 47/18, Fahrzeug wurde schon mal geschweißt (Peter Rodenberg fragen, hat sich Fahrzeug angesehen). Der Wagen ist neu lackiert, Windschutzscheibenrahmen ist i.O., Fzg. hat H-Kennzeichen und frische Hauptuntersuchung,

Besitzer Jens Rohwedder,
Tel. 0171 3251036

**Festpreis
6.000,- €.**



TAUSCH ODER VERKAUF

VW K 70?

EZ. 1971

Kilometerstand ca. 130.000 km

75 PS

5.400,- € VB

02977 Sachsen - Hoyerswerda
WhatsApp 015226248569



Fahrbereit, bremst und lenkt.
TÜV bis Juli 2024.

Ein paar Mängel gibt es allerdings auch bei einem 50 Jahre alten Auto. Bitte keinen Neuwagen erwarten. Die Bremsen vorn müssten evtl gängig gemacht werden, überholte Bremssättel gibt es dazu.

Ansonst steht er ganz gut da.

Desweiteren gibt es dazu:

- 6 komplette Türen
- Front und Heckscheibe mit Gummis
- Diverse Zierleisten
- Motorhaube
- Ein Tacho
- Bremssättel
- Ein komplettes Getriebe
- Scheinwerfer
- Anhängerkupplung.



Wer tauschen möchte einfach was Anbieten, ich bin auch gern bereit draufzuzahlen wenn alles passt. Einfach alles mal anbieten. Ansonsten Verkauf ganz normal auch möglich.

VERKAUF

VW K 70L

EZ. 12/1970

? PS

Kilometerstand ca. 332.000 km

1.500,- €



Verkaufe hier das Auto von meinen Ex. K 70 Oldtimer. Hat Rost. Alle Originalteile. Springt nicht an da Benzinleitung durchgerostet ist. Muß abtransportiert werden. Muss einiges dran gemacht werden. Auspuff Innenaustattung, da die Mäuse auch da waren. Ersatzteile gibt es zu kaufen. Papiere alle da, Schlüssel auch.

bei eBay Kleinanzeigen
kein Telefon/eMail
DE-06917 Jessen (Elster)

