

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



**WELCHER VW K 70 SOLL DENN
NUN DEIN HERZBLATT SEIN?**

SEITE 5



**EINMALIGE RÜCKKEHR
VON SANDMANN'S WELT**

SEITE 11



**„WOLFSBURGER ALIEN“
ARTIKEL AUS DER AUTO CLASSIC**

SEITE 12



**„NIX FÜR ROSTVERÄCHTER“
ARTIKEL AUS DER OLDTIMER PRAXIS**

SEITE 16



**RALLYE-EVENT:
K70-FAHREN VERÄNDERT DEN BLICK**

SEITE 21



**JUBILÄUMSTREFFEN IN NL:
30 JAHRE UND KEIN BISSCHEN MÜDE**

SEITE 27

VORSTAND

1. VORSITZENDER, INTERNATIONALE KONTAKTE

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

2. VORSITZENDER

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

3. VORSITZENDER, TEILEPOOL

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

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

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

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

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

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

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

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

VERSAND

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

DRUCK

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

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

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

INTERNETAUFTRITT

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

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

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

Wir sind Mitglied im



K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

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



TITELFOTO: RALF KNISPEL - „K 70 AUF EINEM SCHROTTPLATZ IN FRÖNDENBERG“

RÜCKSEITE: ANGEBOT BEI FACEBOOK, GEFUNDEN VON PIM TIELKEMEIJER



Nicht alles haben wir geschafft

TEXT: INGO MENKER

vor – wir haben sie auf der letzten JHV angesprochen-, rechtliche, organisatorische und auch technische. Wie Mario ausführte, können wir froh sein, daß es überhaupt noch geklappt hat, mit diesen 50 Jahre alten, eigentlich schon weit hinter der Verschleißgrenze liegenden Formen brauchbare Dichtungen hergestellt zu bekommen. Es ist sogar so, daß die Maschine, auf der die Dichtungen gefertigt wurden, eigentlich schon ausgemustert war und hätte verschrottet werden sollen. Der letzte Arbeiter, der diese Maschine bedienen kann, geht Ende diesen Jahres in Rente. Also Leute, kümmert Euch rechtzeitig, solange der Vorrat reicht, nicht daß das Gejammer groß ist, wenn die letzte Dichtung verkauft ist. Wir wissen nicht, was die Zukunft bringen wird, ob es neue Technologien geben wird, etwa 3D-Drucker, mit denen man solche Dichtungen herstellen kann – aber wenn so etwas kommen sollte, dann wird es etliche Jahre dauern, bis es für K 70-Scheibendichtungen reichen wird (wenn auch wohl nicht 25 Jahre, so wie jetzt mit diesen Dichtungen.

Nun zu einem anderen Thema: nächstes Jahr steht das Jubiläum 50 Jahre VW K 70 an. Ob es offizielle Veranstaltungen bei, mit oder von VW – von welcher Abteilung auch immer- geben wird, wissen wir noch nicht. Wir verlassen uns nicht darauf – daß es in der Vergangenheit Gewürge gegeben hat, speziell bei den Jubiläen im Werk Salzgitter, ist ja allgemein bekannt-, sondern planen unsere üblichen Aktivitäten wie Pfingsttreffen, Hollandtreffen oder Bockhorn im üblichen Rahmen wie die letzten Jahre auch. Sollten wir eingeladen werden, an VW-Veranstaltungen teilzunehmen, sei es ein Tag der offenen Tür im Werk Salzgitter, ein Stand auf der Techno Classica oder ähnliches, werden wir schauen, daß wir uns dort einbringen können. Hinterherlaufen werden wir nicht.

Wie die Anwesenden bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung mitbekommen haben, konnte wegen der Abwesenheit des Kassenwartes Bengt kein Kassenbericht vorgelegt und deswegen der Vorstand nicht entlastet werden. Das ist dem Grunde nach nicht schlimm, wir müssen dies, um den Vorschriften gerecht zu werden, nur bei nächster Gelegenheit nachholen. Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist nicht erforderlich, es reicht aus, wenn dieses Prozedere kurz im Rahmen eines Treffens – genug stimmberechtigte Mitglieder vorausgesetzt- erledigt wird.

Bis dahin werden auch die letzten noch ausstehenden Arbeiten und Prüfungen, die wegen der Probleme bei der Übergabe der Aufgaben des Kassenwartes notwendig geworden waren, abgeschlossen sein. Was das Thema Clubfinanzen angeht, so besteht kein Grund zur Sorge – wir sind wie all die letzten Jahre gut aufgestellt und haben auch etwas auf der hohen Kante. Zinsen gibt es dafür schon lange nicht mehr, aber so geht es ja Allen und überall.

Kräftigen Zustrom wird die Clubkasse erhalten, wenn sich alle, die in den letzten Jahren nach Scheibendichtungen verlangt haben, diese bei Mario bestellen würden.

Dazu eine wichtige Ansage: Es wird keine neue Nachfertigung von Scheibendichtungen geben! Wenn die Nachbestellung abverkauft ist, wird es keine weiteren Auflagen geben! Dafür liegen mehrere Gründe

IMPRESSUM

EDITORIAL

Das dritte Wort

SPASS

Herzblatt VW K 70

GEFUNDEN IN DEN MEDIEN

Die älteren Benziner sind gar nicht die großen Umweltsünder

SERIEN - NACHSCHLAG

Sandmanns Welt:
Schweizer Käse Loslassen

DAMALS

Als Europcar noch interRent hieß und: Fundssache

AUTO CLASSIK 6/2019

VW K 70 - Wolfsburg Alien

OLDTIMER PRAXIS

VW K 70 restauriert - nix für Rostverächter

PRESSEINFORMATION

DEUVET

RALLYE-EVENT

K 70-Fahren verändert den Blick

ANLEITUNG

Alternative zum „Käfer-Lenkrad“

STELLUNGNAHME

zum Bericht vom Pfingsttreffen

NIEDERLANDE

30 Jahre und kein bisschen müde

NIEDERLANDE

Technische dag bij Corné in Oss

NIEDERLANDE

Einladung Oliebollentreffen 2020

K 70 UNDER CONSTRUCTION

KALENDER 2020 - VERKAUF

PRESSEMEINUNG DAMALS

Lohnt sich K 70 Tuning?

//



Der VW K 70 macht viele Autos alt.

Denn er ist nicht die Weiterentwicklung eines alten Autos:

Er ist ein völlig neues Auto.

Ohne Rücksicht auf bereits vorhandene Konstruktionen oder Fabrikationsstätten nehmen zu müssen, konnten die Techniker ein Auto entwickeln, das heute nach Ansicht der Fachpresse zu den besten in Europa gehört.

Sein Fahrwerk ist eine technische Delikatesse.

Frontantrieb, Federbeine und Querlenker vorn sowie die bei Frontantriebsfahrzeugen einmalige Schräglenkerhinterachse sorgen für eine Straßenlage,

die weit über dem Durchschnitt liegt.

Der 90 PS-Motor mit obenliegender Nockenwelle ermöglicht dem Wagen eine Spitzen- und Dauergeschwindigkeit von ca. 160 km/h.

Seine kompakte Karosserie läßt kaum ahnen, wie groß er innen ist. Tatsächlich bietet er seinen Passagieren soviel Platz wie kaum ein anderes Auto der Mittelklasse. Auch der Kofferraum ist mit 700 Litern Inhalt ungewöhnlich groß.

Vieles, was man häufig als Extra bezahlen muß, ist beim VW K 70 selbstverständlich serienmäßig. Zum Beispiel die vier Türen, der Drehzahlmesser, die

Gürtelreifen.

Zum umfangreichen Sicherheitspaket gehören unter anderem ein Bremskraftverstärker und ein Benzintank, der besonders geschützt außerhalb der Karosserie liegt.

Die Karosserie kommt ohne modisch Verzierungen aus. Ihre technische, kühl Schönheit repräsentiert die neue Sachlichkeit im Automobilbau.

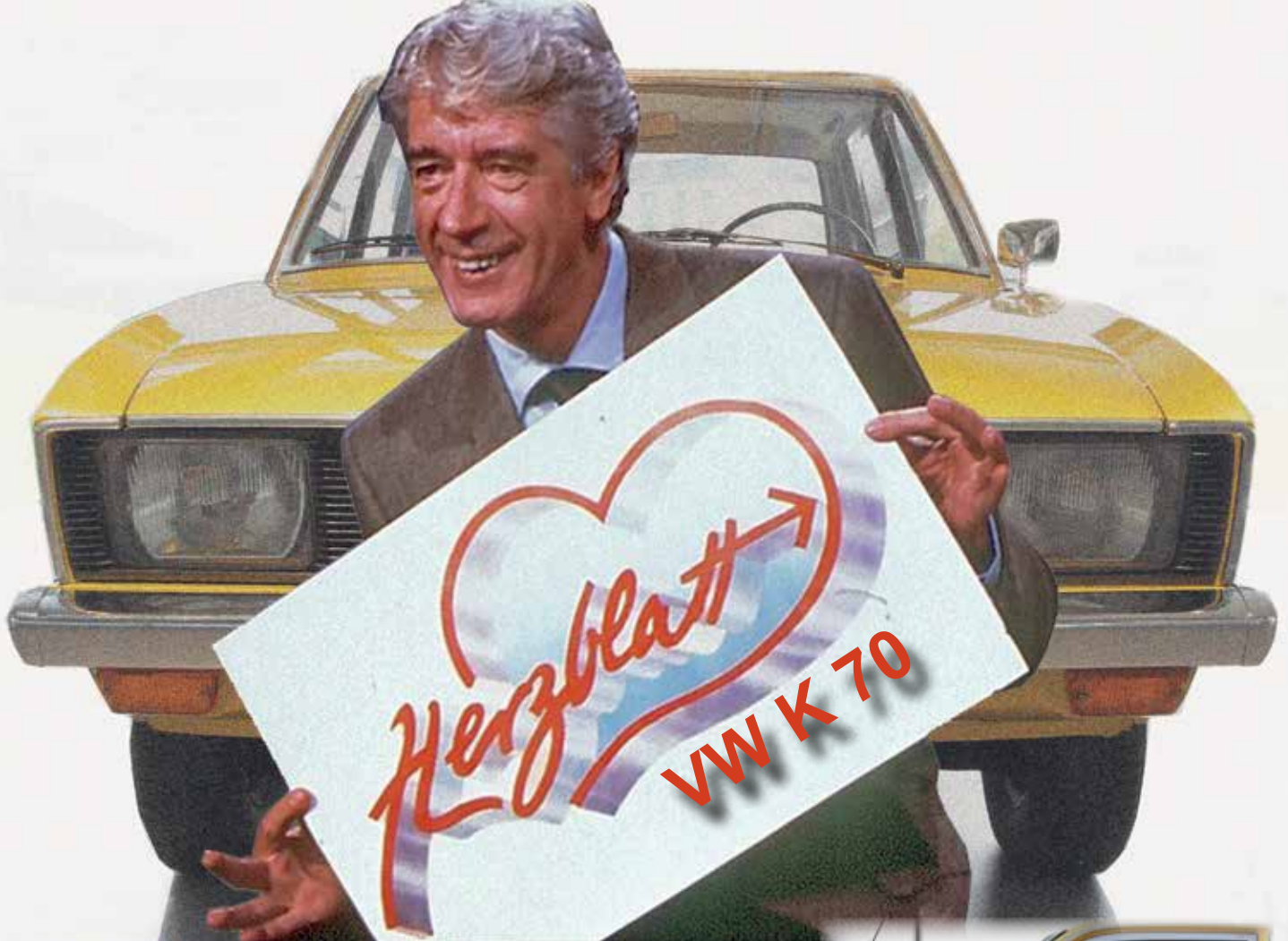
Das und vieles andere mehr machen den VW K 70 zu einem Auto, das i



Technik und Komfort vorbildlich ist. Stellen Sie Ihr Auto mal daneben.

VW ist mehr.

VW baut Autos der unterschiedlichsten Konzeptionen (vom Käfer bis zum K 70). Der VW-Kundendienst sorgt für sie (9000 Service-Stationen, Computer-Diagnose, Original-VW-Ersatz- und VW-Austauschteile). Und VW erleichtert die Anschaffung (VW-Finanzierung, VW-Versicherung, VW-Leasing).



TEXT: MARKUS RETZ

Wer kennt die 90er-Jahre Kuppelshow mit dem unvergessenen Rudi Carrell nicht? Drei paarungswillige Kandidaten/-innen stellten sich hinter einer Wand dem potenziellen Partner vor. Zum Schluss fasste eine sexy Stimme die Eigenschaften des Bewerbers bzw. der Bewerberin zusammen.

Beim K 70 würde sich das wohl folgendermaßen anhören: Nun, lieber K 70-Interessent, welches Modelljahr soll Dein Herzblatt sein?

Das Modelljahr 71?

Die Erstserie, welche noch nah am NSU-Entwurf ist, mit liebevollen Details wie Edelstahlleisten an den Schalttafel, beleuchtetem Handschuhfach und Türkontaktschalter im Fond? Allerdings mit Kinderkrankheiten behaftet, wovon die meisten allerdings ausgestanden sein sollten.

Oder das Modelljahr 72?

Die schlimmsten Macken sind behoben, die Pubertät quasi überstanden. Neue Stoßfänger sind eingezogen. Für den Alltag ein Typ, welcher sich nicht festlegen mag. Immer wieder neue Sachen, wie geänderte Kupplungs- und Schaltbetätigung und zum Schluss eine andere Optik mit neuem Bugbleich.

Oder doch lieber der reife Typ Modelljahr 73?

Facelift mit Doppelscheinwerfern und Schlitzen im Bugbleich, präziserer Gangschaltung, gepflegtere Umgangsformen durch geänderte Getriebelagerung ebenso wie



eingezogene Kotflügel. Der Strebertyp, aber verlässlich und gut verarbeitet. Der K 70 fürs Leben, im Herzen immer noch ein NSU. Als Sportler im Jogginganzug ab Mai auch mit 100 PS.

Oder willst Du mehr in Richtung VW? **Dann wäre der 74er etwas für Dich.**

VW-Lenkrad nebst Schalter- und Sicherungsdose. Hupt mit dem Lenkrad. Wischt statt hupt. Allerdings ist dieser Typ ein Knauserer. Er spart am Stabilisator hinten und an der Reserveleuchte des Kraftstoffes. Zudem neigt er zur Selbstaflösung, mehr noch als seine Vorgänger.

Das Beste kommt zu Schluss? Leider nicht. **Der 75er mimt die Salzgitteraner Resterampe.**

Er braucht auf, was noch im reichlich gefüllten Lager ist. Günstig in der Anschaffung, 30% unter Liste, und macht zum Schluss das Licht aus.

SO, LIEBER HERZBLATT-KANDIDAT, WELCHER VW K 70 SOLL DENN NUN DEIN HERZBLATT SEIN?//

DIE ÄLTEREN BENZINER SIND GAR NICHT DIE GROSSEN UMWELTSÜNDER

TEXT: BRUNO VON ROTZ GEFUNDEN IN WWW.ZWISCHENGAS.COM

Immer mehr Städte verbieten älteren Dieselaufomobilen die Einfahrt, ganze Streckenzüge und Quartiere werden gesperrt. Stuttgart, Paris, usw., sie alle sind betroffen und die Besitzer älterer Fahrzeuge natürlich dazu. Beim Absperrern wird sofort mit der grossen Kelle angerichtet, wenn man ältere Diesel verbieten kann, dann gleich die alten Benziner mit, so die Devise.

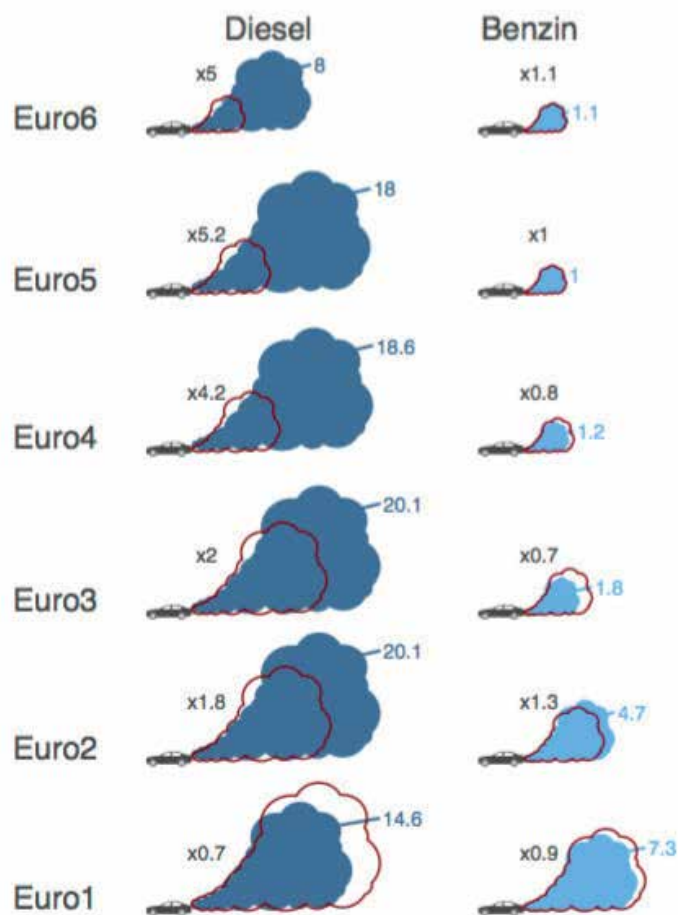
Dabei sind die Benziner ab Euro 2 immer noch besser bezüglich NOx-Emission im realen Fahrbetrieb als moderne Dieselmotoren mit Euro 6, wie nun neue Untersuchungen im realen Fahrbetrieb (!) zeigen.

Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich misst seit über 20 Jahren die Luftqualität in einem Vorort von Zürich (Gockhausen) mit dem RSD-System (Remote Sensing Detector). Damit werden die Abgase der vorbeifahrenden Fahrzeuge berührungsfrei am Strassenrand gemessen. Dies sind also Messungen im realen Fahrbetrieb rund um die Uhr über alle Jahreszeiten hinweg, keine Prüfstandsversuche. Umso interessanter sind die Ergebnisse, die dank aufwändiger Datenanalyse sogar Rückschlüsse auf einzelne Fahrzeug- und Altersgruppen erlauben, denn nicht nur die Abgase werden analysiert, sondern auch die Autos anhand ihrer Zulassung erkannt.

Neue Ergebnisse wurden gerade vor kurzem publiziert und sie zeigen, dass Benziner gegenüber Dieseln deutlich besser abschneiden, was die NOx-Anteile anbelangt und dass selbst Euro-1-Benziner nur unwesentlich über den NOx-Anteilen liegen, die moderne Euro-6-Diesel ausstossen. Zudem zeigt es sich, dass Benziner die durch das Gesetz vorgegebenen NOx-Anteile meist knapp erfüllen oder gar untertreffen über die einzelnen Abgasnormen hinweg.

Hier noch ein kurzer Exkurs zu den Euro-Normen. Euro 1 wurde am 1. Juli 1992 eingeführt und gilt ab 1. Januar 1993 für Neufahrzeuge. Euro 2 folgte 1996, Euro 3 per 2000. Euro 4 kam 2005, Euro 5a vier Jahre später, usw. Alle diese Normen verschärften den Ausstos von CO, HC und NOx kontinuierlich, aber bereits vorher waren die Benziner mit Katalysator schon deutlich besser als

vom Gesetz gefordert, denn mancher Oldtimer mit Kat aus den Achtzigerjahren erfüllt Euro 1 oder sogar Euro 2. Das Gros der Youngtimer aber muss Euro 1 bis Euro 2 schaffen.



Bei den Messungen des AWEL zeigt sich nun, dass gerade diese Autos ziemlich gut abschneiden, die Euro-1-Autos stossen gar 10 Prozent weniger NOx aus im Fahrbetrieb als vom Gesetz gefordert. Die Euro-2-Fahrzeuge produzieren etwas mehr (1,3 x), absolut aber wegen der verschärften Mengen deutlich weniger (4,7 Gramm pro kg Treibstoff) und liegen damit besser als die Euro-6-Diesel (8,0 Gramm pro kg Treibstoff). Die früheren Diesel waren übrigens mit 18,6 Gramm (Euro 5) bis 14,6 Gramm (Euro 1) tatsächlich deutlich schlimmere NOx-Produzenten als die Benziner.

SCHWEIZER KÄSE LOSLASSEN



Bereit für die große Reise



TEXT UND FOTOS: JENS TANZ

Seit fast zwei Jahren ist unsere Serie „Sandmann’s Welt“ ausgelaufen. Sechs Jahre lang hatte uns Jens Tanz mit den Geschichten um seinen K 70 regelmäßig unterhalten. Dann versiegte diese Geschichtenquelle weil er das Fahrzeug verkaufte. Die letzte Story ist er uns seitdem schuldig geblieben - bis heute:

Ich kann nicht gut loslassen. Autos kommen und gehen. Einige bleiben nur kurz, andere bleiben lange. Einige sind nur etwas schräge Transportkisten für den notwendigen Weg von A nach B, andere haben eine lange Geschichte und begleiten einen ganzen Lebensabschnitt emotional und bleibend.

Der 1971er VW K 70 gehört zu meinen Autos mit Geschichte. Mit eigener, persönlicher Geschichte aus meiner Kindheit und nach über 10 Jahren auch mit einer neueren, selbst erlebten Geschichte in der Welt der Erwachsenen. Aber so viele Geschichten sich auch stapeln – ein Tag hat nur 24 Stunden und ein Jahr hat nur 365 Tage. Ich habe inzwischen gelernt, dass ich das nicht ändern kann. In meinem Leben ist kein Platz mehr für einen kleinen, liebebedürftigen Goldklumpen aus Salzgitter. Und die Rumsteherei macht ihn nicht besser. Jetzt wohnt er wieder in der Schweiz, wo er mal herkam.



Zu verkaufen.

Es war hart genug, das Inserat aufzusetzen.

Das Ding kam vor über 10 Jahren zu mir. Anfang 2008 lebte ich noch ein völlig anderes Leben als jetzt. Meine Ehe war seit zwei Jahren keine mehr, und das halbfinnische Fräulein Altona war nur die Freundin einer Exfreundin aus den 90ern, als mir diese Kindheits-K 70-Gedanken in den Kopf kamen. Im selben Jahr noch tat ich mir den goldenen KaSi an, und als ich ihn zusammen mit Örg auf meine therapeutische Herbstlaub-Tour vorbereitete

SERIEN - NACHSCHLAG

telefonierte ich schon fast jeden Abend mit der Halbfinnin, mit der ich heute zwei gemeinsame Töchter habe. So lange ist das schon her. Und wer bei den „Vorbereitungs“ Geschichten zur Retrotour ganz genau hinguckt, kann im Hintergrund das Knudsen Coupé sehen, das ich seit drei Jahren fahre. Die Welt ist ein Dorf, und Kiel sein Markt- platz. Auf diesen Marktplatz hatte ich den KaSi bei ebay Kleinanzeigen geworfen. Erfolgreich, wenn auch erst nach 12 Monaten.



Fast schon sauber...

Und jetzt sitze ich auf dem Beifahrersitz und räume das Handschuhfach leer. Wie immer habe ich einen Karton auf dem Schoß, in den alle Reliquien vor einem Auto- verkauf reinwandern und der dann die nächsten Jahre vermutlich irgendwo im Regal zur Zeitkapsel reifen wird. Da liegen noch Ahoi-Brause Tüten, Schleckmuscheln und Kaugummis von unserer Herbstlaub-Tour, vielleicht die emotional aufwühlendste Reise, die ich in meinem bisherigen Leben gemacht habe. Visitenkarten mit Adres- sen, die es schon gar nicht mehr gibt. Eine schreckliche Krawatte und das Foto von meinem Papa, auf dem er halb so alt war wie ich heute. Das pinnte immer auf dem Armaturenbrett, denn mein Papa war es, der damals einen K 70 gefahren hat. So. Ich glaube ich habe alles raus, Kofferraum leer, Handschuhfach, alle Ablagen... so aufgeräumt sah der Kleine schon lange nicht mehr aus. In zwei Stunden kommt Sven mit seinem Freund aus der Schweiz. Die nehmen den dann mit...



Von der Bühne herunterrangieren.

Und als die beiden wirklich da sind wird mir schon ein bisschen schwer ums Herz. Von den regelmäßig be- wegten Autos waren mein Audi V8 und dieser KaSi die

beiden mit der längsten Beständigkeit. Jeweils 10 Jahre, das ist fast ein Viertel meines Lebens. Wobei ich den V8 im Alltag bewegte und den KaSi immer nur mal mit einem Überführungskennzeichen, als es das noch für Autos ohne TÜV gab. Vornehmlich passierte das im Winter bei Schnee und Eis oder zum Weihnachtsmarkt in Uelzen mit meiner kleinen großen Tochter. Den V8 herzugeben fiel mir schon nicht leicht, aber da war der Leidensdruck der anstehenden Reparaturen größer als meine Geduld. Und außerdem gibt es ihn ja noch immer, mit vielen anderen neuen Teilen drin, aber es ist immer noch „mein“ V8.



Zack drauf auf dem Trailer.

Der KaSi hat mir nie was getan. Der war immer da, mal in dieser Scheune, mal in jener Garage. Er sprang immer an, er rostete nicht mehr als gewöhnlich und er wur- de nicht sonderlich älter über die Jahre. Und trotzdem war seine Zeit für mich gekommen. Er ist inzwischen in einem Zustand, wo man ein wenig Hand ans Blech anlegen muss (ja jaaaaaaaaa El Gigante, ich WEISS, das liegt auch an meinen schrecklichen Salzfahrten...), um ihn am Leben zu halten. Die Technik ist gesund, alles funktioniert, aber untenrum braucht das Auto Liebe. In Form von Blech. Und vielleicht auch ein bisschen Lack. Wenn das jetzt gemacht wird, hat man ein Leben lang Freunde an dem Auto ohne Lobby. Wenn das jetzt nicht gemacht wird, ist der Aufwand irgendwann so groß, dass sich keiner mehr rantraut. Und ich habe keine Zeit dafür. Wenn ich Zeit in ein Auto investiere, dann wäre es mein Granada in der Garage im Keller. Das ist meine ureigene



Zeit, Lebewohl zu sagen.

Vergangenheit. Der KaSi war „nur“ Zeitzeuge. Während ich so in Gedanken vor mich hinschwardoniere und alte Geschichten ausgrabe und verlinke, laden Sven und sein Kumpel den Goldklumpen selbstfahrend auf den Trailer. Ich habe den beiden noch alle maladen Stellen gezeigt. Ich verkaufe Autos lieber ehrlich und etwas unter dem Preis als teuer und mit späteren Nachfragen. Der VW ist nicht im besten Zustand, aber er ist im Kern gesund, vollständig und fahrbereit. Ich wollte vor einem Jahr mal viel mehr Geld dafür, als ich jetzt bekommen habe. Wie weiter oben geschrieben – es ist ein Auto ohne Lobby. Wer den abfeiert, der hat schon mindestens einen. Und wer vielleicht einen will, hat gerade nicht genug Geld oder eine Frau, die zurecht sagt, dass die anderen fünf Autos auf dem Hof aber erstmal weg müssen. Viele nehmen den K 70 nicht wahr, und nur alle zwei Jahre kommt mal jemand daher und will genau SO EINEN. Sven ist so jemand. Und dann ist er auch noch ein echt netter Zeitgenosse. Meine Kinder finden das auch, denen hat er nämlich zwei große Tüten randvoll mit Schweizer Schokolade mitgebracht.



Mein allerletztes Kasi-Bild.

bisschen Strecke machen, dann irgendwo in einem Hotel übernachten und morgen Abend in ihrer Heimat in der Schweiz ankommen. Zollformalitäten haben sie schon im Vorfeld geklärt, das ist ja auch nicht immer so einfach. Ich stehe noch lange auf der Straße in der kalten Dunkelheit und blicke einem Auto nach, das schon seit Minuten verschwunden ist. Das war sie dann also, meine Zeit mit dem K 70. Ein Auto, mit dem ich ausschließlich schöne Erlebnisse verbinde. Jetzt, wo er weg ist habe ich Platz für neue Ideen. Äh... nein, noch nicht ganz. Erstmal muss auch der Scorpio vom Hof. Aber Platz für Neues ist ja so oder so gut. Neue alte Autos, neue Geschichten.

Ich stiefel langsam über den Rasen hoch zu meiner Terrasse. Dort zünde ich mir eine Pfeife an und trinke etwas zu viel Oppenheimer Krötenbrunnen, einen lieblichen Weißwein, den ich immer raushole, wenn ich nachdenklich bin. Ein leiser, winterlicher Landregen tropft von den



Da rollt er dahin.

Fahren die beiden jetzt echt mit meinem KaSi weg? Ja. Ich fürchte ja.

Was mich hier und heute beruhigt ist, dass der kleine Goldene in sehr liebevolle Hände kommt. Sven kennt die über 30 Geschichten von dem Auto, und auch wenn ich nun kein „prominenter Vorbesitzer“ bin ist die Historie zumindest der vergangenen 10 Jahre schriftlich nachvollziehbar. Er will den Wagen wieder neu aufbauen und sich dafür viel Zeit nehmen. Und das ist gut für das Auto, bei Sven in der Schweiz hat er es definitiv besser als bei mir im hohen Norden. Trotzdem fühlt es sich komisch an, als die beiden den Trailer aus der Einfahrt meines kleinen Häuschens rauszirkeln. Die Einfahrt, die es in sich hat, weil links und rechts viele große und kleine Findlinge liegen. Ein Teil von mir will hinterherlaufen und rufen „STOP! STOP! Alles zurück, ich will ihn DOCH behalten!!“ Und ein anderer Teil ist froh, dass der treue Wagen nun besser behandelt wird als von mir. Hach.

Und weg. Die beiden wollen heute Abend noch ein



Das muss Liebe sein.

Eichen auf die Laternen. Ich bin traurig. Sven ist NICHT traurig. Sven freut sich über sein neues Goldstück, und die Bilder, die er mir von unterwegs schickt, sprechen ihre eigene Sprache. Vielleicht geht die Geschichte des KaSi ja doch noch weiter, nur eben

SERIEN - NACHSCHLAG

in einem anderen Land. In einem Land, in dem er auch zugelassen war, bevor er erst zu den Ludolfs kam.



<https://www.youtube.com/watch?v=UYGEo-mlcWsc>. Ab Minute 36, schaut mal rein...

Bezeichnenderweise kommt in der Folge auch ein schwarzer Scirocco vor, das war mir damals gar nicht auf-

gefallen... Nach den Ludolfs landete er bei mir, na ja, und ab da ward ihr ja alle quasi dabei. Der goldene Käse bekam in den 10 Jahren ein paar Löcher, aber die machen ihn ja erst so richtig schmackhaft. Schweizer können ja gut mit Käse. Und wie geht es jetzt weiter?

Das weiß nur der Sven. Ich schreib ihm gleich mal wieder. Der KaSi ist jedenfalls gut in einer trockenen Tiefgarage angekommen und wartet nun auf seine Wiederauferstehung. Und spätestens wenn er fertig ist, werde ich wieder einmal in die Schweiz fahren. Ich war da schon viel zu lange nicht mehr, dabei kenne ich doch ein paar wirklich nette Zeitgenossen da unten!

Nächste Woche wird der Schlacht-Scirocco abgeholt. Und die Woche drauf der schwarze Glupschi. Also... eigentlich sind die alle schon weg, aber ich will ja ein bisschen die Chronologie einhalten. Ich kann nicht gut loslassen. Und ihr? Werdet ihr KaSi vermissen? Oder seid ihr eher neugierig auf das, was als nächstes kommt? //

Hallo in der Schweiz.



Dieser Beitrag ist dem Blog <http://www.sandmanns-welt.de> entnommen.



Als *Europcar* noch *iR* interRent hieß

... und zu VW gehörte

TEXT: DANIEL HENNIGS

1. März 1970
 Durch die Übernahme der Autovermietung Selbstfahrer Union GmbH, des größten Autovermieters in Deutschland, verstärkt der Volkswagen Konzern sein Engagement in einem zukunftsträchtigen Geschäftszweig. Die zum 1. Januar 1971 in SU interRent Autovermietung GmbH umfirmierte Tochter wird 1988 mit der Europcar zur Europcar International S.A. fusioniert. Volkswagen besitzt 50 Prozent der Anteile an dem in Boulogne-Billancourt ansässigen Unternehmen, das in acht Ländern Tochtergesellschaften unterhält und über eine Flotte von 40 000 eigenen Fahrzeugen verfügt.

Die Europcar-Gruppe wird von Volkswagen zum 1. Januar 2000 komplett übernommen.

Das Foto muß natürlich irgendwann nach Beginn des Modelljahrs 1973 aufgenommen worden sein, weil die zu sehenden K 70 Doppelscheinwerfer haben, die es ja bis Modelljahr 1972 einschließlich noch nicht gab.

Gibt es eigentlich im Club jemanden, der noch ältere NSU-Unterlagen hat oder ggf. sogar unbekannte Bilder vom K 70 Kombi? //



FUNDSACHE

Berlin, 1971. Die Digitalisierung beginnt: nach dem Autoschalter kommt der Fernseh-Autoschalter der Berliner Sparkasse. „Der Kunde kann vom Auto aus schnelle Zahlgeschäfte, wie Scheckeinlösungen und Einzahlungen ohne Zeitverlust und Parksorgen erledigen“, schreibt die Sparkasse der Stadt Berlin West am 19. Januar 1971 in einer Pressemitteilung. Die Ab-

wicklung läuft per Rohrpost. Das Vorgehen sei ganz einfach, heißt es in einem Werbeflyer: „Sie bleiben im Wagen und drücken auf den Knopf. Jetzt erscheint ihr Gesprächspartner im Fernsehbild. Hier werden Sie über eine Fernseh-Sprechanlage persönlich bedient. Und dann – Gas geben – weiterfahren.“



Verwendung dieses Artikels unter ausdrücklicher, freundlicher Genehmigung der Redaktion AutoClassic, München

Wolfsburger *Alien*

Ungewollt erbte VW bei der Übernahme von NSU ein Konzept, das gegenüber den Wolfsburger Traditionen wie Luftkühlung und Heckmotor revolutionär wirkte. Deshalb blieb der K 70 ungeliebt und bekam keinen Nachfolger, obwohl seine Technik bald darauf zum Antriebsstandard wurde

Text und Fotos: Petra Grünendahl

Mit seinen glatten Flächen und riesigen Fenstern war der Volkswagen K 70 kein klassischer VW. Er hob sich nicht nur von der Konkurrenz ab, sondern genauso von seinen Markenbrüdern – nicht nur optisch, sondern auch technisch. Alles in allem der komplette Gegensatz zu den Wolfsburger Modellen mit ihren technisch überholten, luftgekühlten Heckmotoren. Wie konnte das passieren?

Der so ganz andere VW war im Grunde eben gar kein VW, sondern ein „Beifang“: Bei der Übernahme des Herstellers NSU aus Neckarsulm hatte dieser ein fertig entwickeltes Modell in der Schublade liegen: den K 70 mit Reihomotor, Frontantrieb und Wasserkühlung. Seine Vorstellung war für 1969 beim Genfer Auto Salon schon geplant, als die Auto Union sich mit NSU vereinigte und Mutterkonzern VW für den

K 70 die Reißleine zog. Nur der NSU Ro 80 durfte bei Audi als Innovationsträger erscheinen.

NSU hatte allerdings schon vor dem Marktstart mit dem angekündigten Modell so positive Resonanz erfahren, dass man sie bei Volkswagen nicht ohne Weiteres ignorieren konnte. Schließlich brachten die Wolfsburger den K 70 (Typ 48) 1970 überarbeitet und mit eigenem Logo auf den Markt.



Ein Hauch Typ 3 weht durch den Innenraum, obwohl es da keine Verwandtschaft gab

Technisch bedeutete die Mittelklasse-Limousine einerseits einen Riesensfortschritt, andererseits einen Bruch mit den VW-Traditionen. Das sachlich-kantige Äußere mit seinen klaren Linien war für die VW-Kundschaft eher gewöhnungsbedürftig. Und bei den VW-Obersten war die Zeit für Frontmotor und Wasserkühlung noch nicht reif (und vier Jahre drauf war es fast zu spät). Folgerichtig war der K 70 ein Fremdkörper in der Modellpalette von Volkswagen.

Frühe Exemplare hatten Breitscheinwerfer. Halogen-Doppellichter gab es ab Herbst '72

Entlüftungsschlitze für den Innenraum an den hinteren Dachholmen



Entwicklung und Design

Entwickelt wurde der K 70 in Neckarsulm ab 1965, um die Lücke in der Modellpalette zwischen dem NSU 1200 und dem Ro 80 zu schließen. Das „K“ stand für Kolben- bzw. Hubkolbenmotor – analog zur Bezeichnung „Ro“ für den Rotationskolbenmotor im Ro 80. Federführend waren der Chefkonstrukteur Ewald Praxl und der Automobildesigner Claus Luthé, ab 1967 NSU-Designchef.

Unschlagbar ist das Platzangebot der viertürigen Stufenheck-Limousine: im Passagiererraum ebenso wie im Kofferraum. Die gestreckte

Der Kofferraum fasst mit 585 Litern beachtlich viel Gepäck





Wie neu wirkt der Innenraum, obwohl die Erstzulassung im Mai 1972 war. Aber die 16.899 Kilometer auf dem Tacho sind echt

Die Motorhaube wird nach vorne geöffnet. Darunter verbirgt sich ein 1,6-Liter-Motor mit 75 PS von NSU



Original-Felgen der „L“-Ausstattung



Karosserie mit dem langen Radstand von 2,69 Metern lässt die Familienlimousine fast sportlich wirken. Von außen ist der 585 Liter fassende Kofferraum angesichts des knappen Überhangs im Heck nicht zu erkennen. Perfekt ist die Rundumsicht der Stufenheck-Limousine, sind die Karosserie-Enden doch aus der Fahrerposition problemlos einsehbar.

Motor und Antrieb

Als Fließheck oder Kombi durfte es den K 70 nicht geben, obwohl NSU davon Prototypen gebaut hatte: VW hatte den 411 und den 411 Variant, Tochter Audi den 100 neu im Programm, denen man nicht unnötig Konkurrenz machen wollte. Nachdem Volkswagen 1969 in Salzgitter ein neues Werk gebaut hatte, lief dort die modernste Mittelklasse des Herstellers vom Band. Der 1,6-Liter-Motor ist eine Weiterentwicklung

der kleinen NSU-Vierzylinder. Der in Längsrichtung geneigt eingebaute Motor sitzt mittig über der Vorderachse. Durch den schrägen Einbau mussten die Konstrukteure den Vorderwagen der Karosserie anheben. Der NSU-Motor war in zwei Leistungsstufen verfügbar. Mit 75 PS für Normalbenzin und höher verdichtet mit 90 PS für Superbenzin.

Mit dem „Choke“ konnte der Fahrer das Benzin-Luftgemisch im Solex-Vergaser beim Kaltstart anfetten. Schon Ende 1971 bestückte VW den Motorraum mit einem Zentralstecker zur Abnahme von Motormesswerten zur Computer-Diagnose. Den Vergaser versahen die Ingenieure im August 1972 mit einer Startautomatik und thermostatisch geregelter Warmluftzufuhr.

Ausstattungen und Modellpflege

Ab Mai 1973 führte VW mit dem 1,8-Liter und 100 PS einen Ableger des 1.600ers als eigene Entwicklung ein: Er ersetzte die 90-PS-Variante, das kleinere Aggregat blieb bis zum Schluss im Programm. Die Motoren erwiesen sich bei guter Pflege als problemlose Langläufer.

Im Gegensatz zu manch anderen Volkswagen aus jener Zeit war der K 70 vergleichsweise gut motorisiert. Gelobt wurde zudem sein dynamisches Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und Schrägenkern hinten, das weitgehend identisch ist mit dem des Ro 80. Mit seinen großzügigen Platzverhältnissen, dem riesigen Gepäckabteil und der starken Motorisierung war der K 70 eine beliebte Reiselimousine.

Zwei Ausstattungsvarianten waren für den K 70 verfügbar: das Basismodell, ab 1973 mit

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Volkswagen AG, Wolfsburg
Modell	K 70 L (1.6)
Karosserie	4-türige Limousine, Stahl
Motor (Benzin)	R4, vorn längs
Hubraum (ccm)	1.594
Leistung (PS)	90 bei 5.200/min
Drehmoment (Nm)	134 Nm bei 4000/min
Getriebe	4-Gang manuell
Antrieb	Vorderrad
Fahrwerk vorn	McPherson-Federbeine, Dreieck-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator
Fahrwerk hinten	Schrägenker, Schraubenfedern, Querstabilisator
Reifen/Felgen	165 SR 14 / 4,5J x 14, beim 100-PS-Modell als Sonderausstattung: 175 SR 14, 180 SR 14 oder 185/70 SR 14 / 5J x 14
Bremsen (v/h)	Scheiben/Trommel
0-100 km/h (s)	14
Vmax (km/h)	158
L x B x H (mm)	4.470 x 1.665 x 1.435
Gewicht (kg)	1.060 (1.100 ab August 1972)
Verbr. (l/100 km)	13,5
Bauzeit	1970 - 1974
Stückzahl (Reihe)	211.127
Neupreis (DM)	ab 9.450 (1970)
Marktwerte	2: 7.900
Zustand (Euro)	3: 4.800 4: 2.300





Kurzes Heck, klare Kanten, tolle Übersicht – im Grunde ein großartiger Entwurf

dem Zusatz „S“ sowie die Luxus-Variante „L“, die später „LS“ hieß. Schon das Basismodell war für seinen Preis gut ausgestattet. Mit Sonderausstattungen konnte man sein Fahrzeug weiter aufwerten. Nahezu jährlich änderten sich Merkmale der Ausstattung, an denen man die Modelljahre seines kurzen Produktionszeitraums unterscheiden kann.

Für die Modellpflege griff Volkswagen in den Konzernbaukasten: Zum Modelljahr 1972 bekam der K 70 die stabileren abgerundeten Stoßstangen des Audi 100, außerdem ein gepolstertes Lenkrad. Ab August 1972 modifizierte Volkswagen die Motorhaube und Frontkotflügel zur Verminderung des Luftwiderstandes.

Auf dem Weg in die Neuzeit

An einer Mittelsicke sorgten Schlitze für Frischluftzufuhr. Die Entlüftungsschlitze für den Innenraum wanderten von den hinteren Dachholmen in die Rahmen der hinteren Türen. Zum Marktstart 1970 hatten beide Ausstattungslinien die einfachen Breitscheinwerfer aus dem

NSU-Design. Die „L“-Ausstattung bekam zum Modelljahr 1973 Doppelscheinwerfer mit geriffelten Streuscheiben für die neuen H4-Leuchten, die dem Modell einen etwas sportlicheren Anstrich gaben.

Gleichzeitig mit dem neuen Motor waren ab Mai 1973 breitere 14-Zoll-Reifen und passende Felgen zu haben. Außerdem bot Volkswagen

VW Passat und Audi 80 traten im Konzern das **Erbe des K 70** an, auf der Basis seines Konzepts

den K 70 gegen Aufpreis mit einer Scheinwerfer-Reinigungsanlage an, für die man die Stoßstange etwas weiter nach vorn versetzen musste. Ab August 1973 bestückte VW den K 70 mit einer Sicherheitslenksäule.

Der K 70 war bei VW ein ungewollter Zwischenschritt auf dem Weg in die Zukunft. Während das Modell produziert wurde, brachte VW

in allen Klassen moderne Fahrzeuge aus eigener Entwicklung auf den Markt, sodass es bei Produktionsende 1974/75 in der Modellpalette keinen direkten Nachfolger gab. Und auch keinen mehr geben musste, nachdem mit Passat (1972), Golf (1974) und Polo (1975) zukunftsweisende Konzepte den Markt abdeckten, die beim Antrieb in der Spur des K 70 fuhren.

Nach mehr als 211.000 gebauten Exemplaren kam daher das unvermeidliche Aus. Die Produktion des seit 1973 in Salzburg gebauten Passat wanderte zurück nach Wolfsburg, die Fahrzeugproduktion

am Standort wurde ganz eingestellt. Volkswagen behielt dort lediglich sein Motorenwerk.

VW Passat und Audi 80 traten im Konzern-Modellprogramm das Erbe des K 70 an, basierten sie doch ebenfalls auf dem Konzept von wassergekühltem Frontmotor und Antrieb über die Vorderachse, das Volkswagen in eine erfolgreiche Zukunft trug.



Verwendung dieses Artikels unter ausdrücklicher, freundlicher Genehmigung der Redaktion Oldtimer PRAXIS, Mainz

Nix für Rostverächter

Er galt als bieder und unspektakulär. Dabei war der **VW K70** aufwendig konstruiert und schick gestaltet. Selbst Jahrzehnte nach seinem Debüt bleibt er ein Fall für Fans. Zu unrecht!

TECHNISCHE DATEN

VW K70 LS

Motor: wassergekühlter ohc-Vierzylinder mit kettengetriebener Nockenwelle

Hubraum: 1807 ccm
B x H: 87 x 76 mm

Leistung: 100 PS bei 5300 U/min

Antrieb: Viergang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

Maße (L x B x H in mm):
4470 x 1685 x 1450

Leergewicht: 1100 kg

Vmax: 162 km/h

Baujahre*: 1973–75

*Der VW K70 erschien 1970 mit 1600 ccm und 75 bzw. 90 PS (K70 L).

Die Restaurierung sollte flott gehen. Und da die Ersatzteilversorgung auch nicht so doll ist, galt es, ein möglichst rostarmes Basisfahrzeug zu finden. Beides ist komplett gescheitert. Und doch ist am Ende ein top aufgebauter VW K70 LS herausgekommen.

Als ich Mario Thimm erzählte, dass ich einen K70 mit guter Substanz zum Restaurieren suchte, hat er mir dieses Auto angeboten“, erinnert sich Martin Huwe. „Es hing ewig auf der Hebebühne als Ersatzauto seines Vaters, der es aber doch nie benötigte. So standen wir beide drunter und haben es für gut befunden. Wir waren so blind.“ Martin muss noch immer lachen, wenn er an diesen Moment vor fast acht Jahren zurückdenkt. Dabei konnte er gar

nichts falsch machen: Er selbst ist langjähriger Oldtimerschrauber mit geschultem Blick. Und Mario Thimm ist so etwas wie der „K70-Guru Norddeutschlands“. Zudem hatte der bereits zugesagt, mit Hand anzulegen bei der Wiederbelebung des 1974er LS-Modells im seltenen Farbton Me-

tallicrot. Mit diesem Wagen würde Martin sich ein Stück Kindheit zurückholen – seine Eltern fuhren in den späten Siebzigern selbst einen der stets relativ raren Mittelklassler.

„Beim Zerlegen traf uns schier der Schlag: Unterm PVC-Unterbodenschutz kam immer mehr Rost zum

Dort, wo das Ölthermometer sitzt, hat der K70 eigentlich eine Uhr. Der Rest des sportlichen Cockpits ist original





Der knurrige 1800er mit 100 PS stammt vom luftgekühlten NSU-Vierzylinder ab. Trotz Wasserkühlung erbt er die Hitze-probleme des Prinz-Aggregats



Eine neue Heckstoßstange fand sich durch Zufall bei VW Classic Parts. Dort lag sie lange in der Ecke



K70-Modellpflege: Erst das 1974er-Modelljahr bekam das aus den luftgekühlten VW bekannte Prallplatten-Lenkrad

Vorschein, obwohl der Wagen wohl nur rund sieben Jahre gefahren wurde. Aber er ist halt aus dem gefürchteten Ölkrisen-Recyclingblech der Mittsiebziger gefertigt.“ Schweller innen wie außen, A-Säulen-Ansätze, Türen, Kotflügel, Windlauf, Radkästen, Wagenheberaufnahmen und Längsträger: Es hatte alle typischen K70-Schwachpunkte erwischt. Und noch einige Stellen mehr...

Immerhin, der Wagen war noch im Originallack und weitgehend unverfuscht. Das rissempfindliche Armaturenbrett und die silbergraue Innenausstattung wirkten makellos. Wenigstens im Innenraum war also zu sehen, dass der K70 nicht allzu lange genutzt wurde. Und dann war da auch noch das seltene Schiebedach – das die beiden Schrauber bis heute noch nicht zur 100%igen Mitarbeit bewegen konnten.

Doch reden wir erst mal Blech: Tüchtkischerweise sind die Kotflügel des ersten wassergekühlten Volkswagens aller Zeiten rundum verschweißt. Gebrauchtteile gibt's also nicht. Und Neuteile? „Man findet kaum noch Bleche für dieses Auto. Mario hatte noch einiges in seinem Fundus, unter anderem eben einen



Schlechtwetterpaket: Für Durchblick sorgen H4-Licht, Extra-Spritzdüsen und Zusatzscheinwerfer

„Die Ersatzteilversorgung findet überwiegend über den Club statt. Es gibt nicht mal mehr neue Federn und vordere Dämpfer.“

Martin Hube

Satz Kotflügel. Mit den noch lieferbaren Radlauf-Reparaturblechen wollten wir nicht experimentieren, bei ihnen ist die Rundung nicht sauber geprägt. Bei den Schwellern gilt das Gleiche. Reparaturbleche tauchen noch auf, sie sind aber nicht akkurat gekantet. Neben Originalteilen sind so vor allem sorgfältig selbstgebaute Bleche in die Karosserie gewandert. Doch vorm Schweißen war

erst mal Freikratzen des Bodenblechs angesagt. Kein Vergnügen...

Damit die recht flächig gestaltete K70-Karosserie hinterher nicht durch klaffende Spaltmaße mißfällt, gilt es natürlich, die Anbauteile immer wieder anzupassen. Sie ahnen es längst: Bis die Karosserie in ihrem Drehgestell fertig geschweißt war, vergingen mehrere Jahre statt geplanter Monate...

Er galt als kastig und nüchtern. Fast 50 Jahre nach dem Debüt wirkt das geradlinige K-70-Design von Claus Luthe aber dann doch gar nicht so verstaubt



› Das Klischee vom „Energiekrisen-Blech“ kommt nicht von ungefähr...



Ohne das gut gefüllte Ersatzteillager von Mario Thimm wäre die Restaurierung des 1974er-Modells kaum mehr durchführbar gewesen: Scheinbar stabile Bereiche entpuppten sich als vom PVC-Unterbodenschutz getarnter Blätterteig. Schweller und drei der vier (verschweißten) Kotflügel sind neu. Ebenso der Windlauf vor der Frontscheibe, Türkanten, Wagenheberaufnahmen sowie unzählbare kleinere selbstgebaute Bleche



Herkunftsnachweis: Das Schaltschema entspricht den Prinzen von NSU. Und ein Zweistufen-Heizungsgebläse war Anfang der Siebziger für VW-Fahrer noch Luxus!

Martin und Mario zeigten längst gesunden Fatalismus: „Irgendwann hatten wir den Punkt erreicht; an dem wir angesichts neuer Rostlöcher einfach weitermachten. Es war ja schon so viel geschweißt...“ Wir lassen das einfach mal stehen, erinnern

uns an eigene nervenaufreibende Schutzgas-Orgien und erfreuen uns am Anblick der jetzt rundum rostfreien Karosserie, die ein Profi wieder im Originalton lackierte.

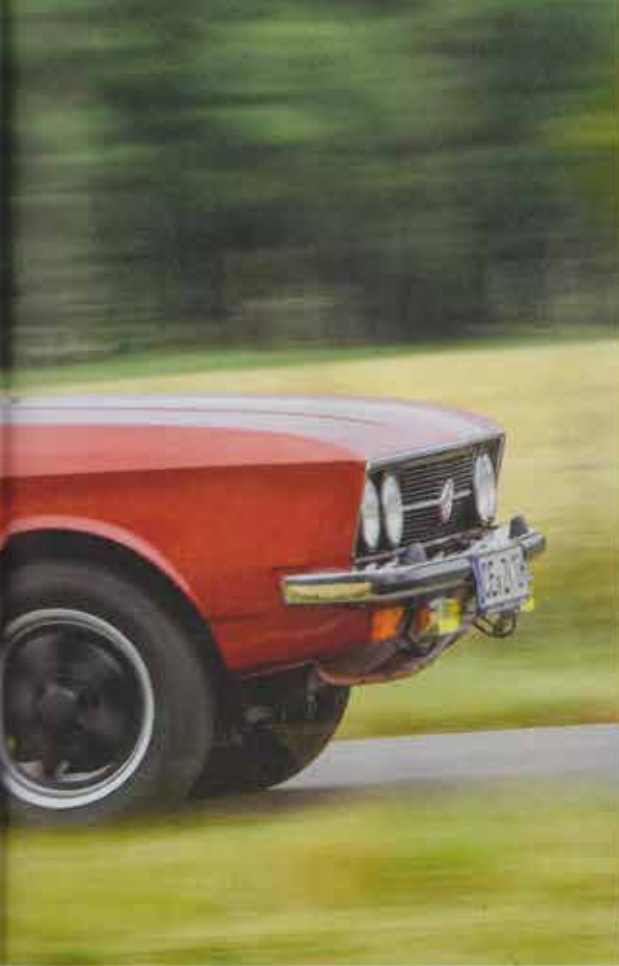
Die Technik ergänzen heute einige feine Extras und das Beste aus dem

K70-Programm: Das länger übersetzte Getriebe etwa stammt aus einem 1975er-Ersatzteillager. „An den Motor sind wir erst mal nicht selbst rangelangen“, sagt Martin Hube. „Er wurde mit Originalteilen, die Marios Fundus und meine Suche nach Altbeständen hergaben, bei einem Turner neu aufgebaut. Wohlgermerkt: Wirklich defekt war nichts, aber die Standzeit hatte dem Triebwerk zugesetzt. Auch den Anbauteilen, der Vergaser war zugesetzt mit verklebtem Sprit und allerlei Aufblühungen. Ich bin umgestiegen auf einen Weber-DCOE, der noch als Neuteil *made in Italy* auftauchte. Allerdings war die Feineinstellung dann doch langwieriger als gedacht.“



Der Besitzer

› Neben der Kindheits-erinnerung K70 parken bei **Martin Hube**, Jahrgang 1970, noch Saab 99 und 900 turbo sowie ein Mercedes W116. Der K70 sollte „mal eben ohne allzu großen Aufwand“ gerichtet werden. Das kennen wir alle...



Fast unversehrt hat die Innenausstattung die Jahrzehnte überstanden: Das silbergraue Gestühl ist noch immer unberührt

Der originale Solex 40-DDH-Vergaser war innerlich aufgeblüht. Nun thront ein neuer Weber 45 DCOE auf der Ansaugbrücke

Um der Hitzköpfigkeit des oh-Triebwerks entgegenzutreten, erhielt der Kühler bei der Überholung einige Reihen mehr. Und statt der serienmäßigen Uhr ist nun eine Öltemperatur-Anzeige im Armaturenbrett verbaut. Die Hinterachse trägt wieder einen Stabilisator: Er ist eigentlich 1973 entfallen, lässt sich aber problemlos auch in den späteren Modellen einbauen. Schwierig wurde es bei geradezu banalen Teilen: „Die vorderen Stoßdämpfer sind derzeit nicht zu kriegen, und auch Federn gibt's nicht mehr. Wir haben die straffsten Gebrauchten aus Marios Teilelager zusammengesucht. Immerhin, hintere Stoßdämpfer sind übrigens noch lieferbar. Man muss nur wissen, wo man fragen muss. An der Hamburger Köhlbrandbrücke

halten tatsächlich K70-Dämpfer die Tragseile im Zaum. Kein Witz!“

Der Zusammenbau brachte weiteren Komfort mit sich: „Ich habe mir das sogenannte Schlechtwetterpaket mit Scheinwerferwaschanlage, H4-Lampen und den Nebelscheinwerfern gegönnt. Die Zusatzlampen waren ein nagelneuer Restposten im blauen VW-Karton. Das war einfach fürs Gemüt. Genau wie die 15-Zoll-Fuchsräder, die bei der H-Abnahme problemlos eingetragen wurden.“

Vor einem Jahr hat Martin Hube endlich seine Kindheitserinnerungen auf die Straße gebracht. Und bis auf einen gerissenen Kühlwasserbehälter bereitete der K70 seither keinen Ärger. Wär ja auch noch schöner...

Text: D. Bartetzko, Fotos: A. Beyer

> STIEFKIND IM KONZERN

Der erste wassergekühlte Volkswagen...

...kam aus Neckarsulm: Eigentlich ist der K70 eine Entwicklung der NSU AG, die 1969 mit der VW-Konzerntochter Auto Union fusionierte. Im September 1970 erschien der K70 nach leichten Überarbeitungen schließlich mit dem VW-Logo im Grill. Gebaut wurde der Mittelklassler im Werk Salzgitter, wo die Fertigung 1975 nach 211.127 Exemplaren endete. Ein Nachfolger war unnötig: VW feierte mit den Eigenentwicklungen Passat, Polo, Golf und Scirocco (die technisch mit dem K70 nichts gemeinsam hatten) längst große Erfolge. Heute kümmert sich um das Stiefkind unter anderem der **1. Internationale K70 Club e.V.**, Ingo Menker, Goethestraße 19a, 46514 Schermbeck, www.k70-club.de. Der Club hat auch das Wolfsburger Ersatzteillager übernommen.



Mit seinen 100 PS zählte der K70 LS zur Konkurrenz von BMW 1502 und Alfa Giulia 1300. Das biedere VW-Image ließ aber nie an Sport denken

„Der Wagen war damals kaum sieben Jahre zugelassen. Dafür war er rekordverdächtig verrostet.“

Martin Hube

DEUVET SORGT FÜR WEITERHIN FREIE FAHRT FÜR FAHRZEUGE MIT H-KENNZEICHEN IN KÖLN



Fotocollage: A. Kernke

Ein Artikel im Kölner Stadt Anzeiger vom 4. August verunsicherte die Freunde der historischen Mobilität. Darin heißt es: die Stadtverwaltung in Köln wird die bereits bestehende Umweltzone vor allem um die rechtsrheinischen Stadtgebiete erweitern. Diese Maßnahme soll die Grenzwertüberschreitung und die damit eventuell möglichen Fahrverbote in einzelnen Straßen verhindern.

Die Entwicklung der Umweltzonen im Großraum Köln wurde von Anfang an durch den DEUVET Bundesverband OldtimerYoungtimer e.V. begleitet. Bei der Erstellung und Fortführung des Luftreinhalteplans wurde vom DEUVET immer wieder darauf hingewiesen, dass die Fahrzeuge mit H-Kennzeichen in ihrer geringen Anzahl und den niedrigen Jahresfahrleistungen nur unmerklich zur Gesamtbelastung beitragen.

Das Amt für Verkehrsmanagement in Köln hat diese Argumente aufgenommen. In der erweiterten Umweltzone gilt daher auch in Zukunft die bekannte Plakettenregelung, bei der Fahrzeuge mit grüner Plakette und die ihnen gleich gestellten Kraftfahrzeuge mit H- oder roten 07er Kennzeichen bewegt werden dürfen.

Wenn in anderen Städten Fahrverbotszonen eingerichtet werden, die nicht mit einer Umweltzone übereinstimmen, sind von diesen Fahrverboten Oldtimer mit H- und 07-Kennzeichen nicht automatisch ausgenommen. In derartigen Fällen kommt die Euro Klassifizierung für Diesel (z.B. Euro 4 und schlechter) oder Benzin (z.B. Euro 1 und 2) zur Anwendung. Daher begrüßen wir es, dass die Stadt Köln davon Abstand genommen und die allgemeine Umweltzone erweitert hat.



Zum DEUVET: Gegründet als „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Veteranen und Markenclubs e.V.“ im Jahre 1976 auf der VETERAMA in Mannheim. Für die Deutsche Veteranenfahrzeuggemeinschaft wurde das Kürzel DEUVET gewählt und als Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. beim Deutschen Bundestag in Berlin akkreditiert. Durch permanente Arbeit hat der DEUVET die gesetzlichen Regeln für Oldtimer-Fahrzeuge und 1997 auch das H-Kennzeichen mitbestimmt.

Nach Beginn der Arbeit des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut in Berlin im Jahr 2009 ist der DEUVET regelmäßiger Teilnehmer und ein wesentlicher Partner für Projekte und Umsetzung der aktuellen Aufgaben. Mit Gründung der Historic Vehicle Group am EU Parlament in Brüssel ist der DEUVET dort ebenfalls für die Interessen der Oldtimerfahrer tätig.

Die Geschichte des DEUVET und der deutschen Oldtimer-Szene wurde 2017 in einem Buch veröffentlicht. Titel: „Jetzt fahr' erst mal...“. Der DEUVET gilt als die einzige demokratisch gewählte Interessen-Vertretung in Bund, Ländern und der EU. Er ist kompetenter Gesprächspartner für Politik, Wirtschaft und vielen Fachkreisen u.a. für Versicherungen, Oldtimer-Veranstaltungen sowie juristischen Fragen zum historischen Fahrzeug.

Rückfragen bitte an:

Jan Hennen
DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.
Vizepräsident für Kommunikation
kommunikation@deuvel.de www.deuvel.de



K 70-FAHREN VERÄNDERT DEN BLICK

TEXT: TIM KOSMETSCHKE, FOTOS: ANDREAS KERNKE, HANS WERNER RODENBERG

Tim Kosmetschke (40) ist Redaktionsleiter der Rhein-Zeitung in Neuwied. Bei der zehnten Food-Rallye am 31. August 2019 fuhr er auf Einladung der Veranstalter und von Peter Rodenberg erstmals einen Oldtimer – Rodenbergs orangefarbenen K 70, Baujahr 1972. In der Wertung der Rallye landeten Kosmetschke und seine Beifahrerin auf Platz 125 von knapp 130. Den Tag im K 70 genossen sie trotzdem. Seinen Artikel darüber kann man im Internet lesen unter www.ku-rz.de/k70neuwied

Das Herz klopft auf den ersten Metern. Der Motor heult laut auf. Zu laut? Ich bin etwas verunsichert: Ich sitze erstmals am Steuer eines Oldtimers, der Wagen ist acht Jahre älter als ich. Peter Rodenberg hat ihn mir überlassen – er scheint Gottvertrauen zu haben. Ich finde den K 70 von 1972 sofort schön – so ein elegantes Auto! Und das Orange ist einfach nur super. Wir hatten mal einen orangefarbenen (neuen) Mini – warum müssen Autos heute immer schwarz, weiß oder silberfarben sein?

Beim zweiten Anfahren in der Schlange vor dem Start der Neuwieder Food-Rallye finde ich den Schlupfpunkt schon



besser. Dann die erste Kurve – ich muss ordentlich am dünnen Lenkrad kurbeln. Doch der K 70 ist wirklich brav. Rodenberg sagte, dass er dem Oldtimerneuling bewusst ein Auto überlassen hat, das leicht zu fahren ist. Er hat Recht: Ich gewöhne mich recht flott an die Steuerung, der VW verzeiht viel.

Die langen Schaltwege machen mir etwas zu schaffen, ich rühre hin und wieder im Getriebe. Gut, dass Peter



nicht in der Nähe ist... Obwohl der Wagen so gutmütig ist, verlangt er auf dem ersten Teilabschnitt meine ganze Aufmerksamkeit. Außerdem verlieren wir recht bald den vor uns fahrenden Ford Granada aus dem Blick, sodass wir selbst den Weg anhand des Bordbuchs finden müssen – mit einem 911er im Nacken. Punkte für die Rallywertung sammeln wir jedenfalls vorerst keine.

Dafür Sympathiepunkte: Wir können es kaum glauben, wie viel Aufmerksamkeit der Wagen erregt – immer wieder winken uns Passanten lächelnd zu, manche recken den Daumen. Ich kann mich nicht erinnern, wann ich zuletzt in meinem Mini Applaus für meine Fahrkünste bekommen habe. In der Neuwieder Fußgängerzone kommt

dann eine Frau im mittleren Alter ans Fahrerfenster und strahlt: „Ein K 70, in so einem habe ich fahren gelernt.“ Das Auto weckt Emotionen. Auch wir haben ständig ein Lächeln im Gesicht.

Rodenberg hatte uns ein wenig in die Geschichte des Modells eingeführt – Stichwort „ungeliebtes Kind“. Vielleicht ruft er gerade deshalb auf der Rallye so viele Reaktionen hervor – der Wagen mag im kollektiven Autogedächtnis der autovernarnten Deutschen nicht so tief verankert sein wie der Käfer, der Bulli oder der 911er Porsche. Aber wer sich an ihn erinnert, erinnert sich offenbar besonders gut.





Bei einer Stempelprüfung wird unser weniges Wissen auf eine harte Probe gestellt: „Ist das ein Ro80?“, werden wir gefragt. Ich schüttele vorsichtig den Kopf: „Nein, ein K 70.“ Nächste Frage: „Vier Zylinder?“ Zaghafte Antwort: „Ja...“ Glück gehabt – mehr Fragen kommen nicht. Ich hätte nur noch die PS-Zahl zu bieten gehabt. 75.

Die kommen im Laufe des Tages zum Einsatz, auf längeren Landstraßenabschnitten lasse ich den K 70 flott laufen – er zieht bewundernswert leistungswillig mit. Ein BMW E30 Cabrio kann uns jedenfalls nicht entkommen. Und wir bekommen auch noch mehr gereckte Daumen. Je sicherer und selbstverständlicher die Handhabung des Wagens gelingt, umso mehr kann ich die Fahrt genießen.

Normalerweise mache ich so etwas nicht – Fahren aus Vergnügen. Doch es macht Freude. Die Landschaft zieht dahin, meine Perspektive wird entspannter. Nach und nach schaffen wir es sogar, die Rallye-Rätsel einigermassen zu lösen.

OLDTIMERFAHREN VERÄNDERT DEN BLICK,

K 70-Fahren macht Spaß. Es ist eine neue Erfahrung. Eine schöne. Und im Wagen eingeschlossen haben wir uns auch nicht. Gut, dass uns Peter Rodenberg den Kniff mit dem Griff gleich zu Anfang gezeigt hat. //



ALTERNATIVE ZUM „KÄFER-LENKRAD“

TEXT UND FOTOS: DANIEL HENNIGS

Seien wir doch mal ehrlich: so gut wie jeder, der einen K 70 ab dem Modelljahr 1974 (das im August 1973 begann) fährt, dürfte sich schon am „Käfer-Lenkrad“ gestört haben. Im (aufgrund umsichtiger Fahrweise eher weniger wahrscheinlichen) Fall einer Kollision mag der Vierspeichen-Volant mit der großen Prallplatte zwar ein Sicherheitsplus bieten. Aber rein optisch paßt dieses Lenkrad einfach nicht in den K 70, weil im Grunde jeder VW-Kenner dieses Lenkrad sofort mit den gegenüber dem K 70 veralteten Heckmotorenwagen des Konzerns verbindet, zumal es ja auch in Typ 3 und Typ 4 verbaut war. Das bis 1973 verwendete, sportliche Dreispeichenlenkrad des K 70 (baugleich übrigens auch im Audi 100, dort mit dem Ringe-Logo) war da jedenfalls die bessere Wahl, kann aber aufgrund der Lenksäulenbeschaffenheit bekanntlich nicht in den Spätmodellen nachgerüstet werden. Bei einem LS-Sondermodell mit Rallyestreifen wäre natürlich auch ein gerne als „Spucknapf“ bezeichnetes Rennlenkrad denkbar, doch wem das dann doch zu viel des guten ist, der kann, wenn er sich am Käfer-Lenkrad sattgesehen und –gedreht hat, ein Zweispeichen-Lenkradmodell des VW-Konzerns verwenden.

Es handelt sich allerdings **nicht** um dieses häufig auch gebraucht angebotene Lenkrad des Golf 1:



mit der Teilenummer 171 419 655 A. Dieses Lenkrad hat zwei schüsselartig nach innen weisende Speichen, was dazu führt, daß Blinker- und Scheibenwischerhebel daran hängen bleiben. Es muß deshalb ein Lenkrad mit gerader



Hupendruckplatte und mit Verformungselement sein.

Daher kommt wahrscheinlich nur dieses VW-Lenkrad in Frage.



Die Teilenummer lautet 171 419 651A. Ich habe dieses im März 2019 nach langwieriger Suche bei einem französischen Teilehändler (Internet: www.piece-auto-occasion.com) gefunden, gekauft und eingebaut. Dieser Händler war, zumindest damals, der einzige weit und breit, der dieses Lenkrad online anbot, es ist komplett offensichtlich schwer zu bekommen. Bei VW-Classicparts gibt es nur den Unterbau ohne Hupendruckplatte. Der Unterbau wurde übrigens auch im Porsche 924 verwendet (und ist gebraucht gut erhältlich), die Hupendruckplatte wurde dann für die VW-Modelle mit dem Wolfsburg-Logo versehen.



Das Lenkrad hat einen geringfügig kleineren Durchmesser (38 cm) als das Käfer-Lenkrad (40 cm), ist aber hinsichtlich der Lenkkräfte kein Problem. Mit seiner schlichten und zurückhaltenden Optik paßt es, wie ich finde, gut ins Auto und wirkt ob des geringeren Durchmessers auch etwas moderner (wie es der K 70 ja auch war!). Da es auch aus den 70er Jahren datiert, ist es zeitgenössisch.

Über weitere Lenkrad-Ideen würde ich mich übrigens freuen (Leserbriefe in der nächsten K 70-Post?). //

WICHTIGE ANMERKUNG DER REDAKTION:

ACHTUNG! In diesem Zusammenhang weisen fachkundige Clubmitglieder explizit darauf hin, dass der zuvor beschriebene Umbau zum Erlöschen der Betriebserlaubnis und zum Verlust des Versicherungsschutzes führt! **Dieser Umbau ist NICHT TÜV-konform.**

Ein nicht auf den VW K 70 zugelassenes Lenkrad **MUSS UNBEDINGT** durch einen Sachverständigen begutachtet und anschließend in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden! (Ausnahme: ABE).



**LESERBRIEF - STELLUNGNAHME
ZUR TITELSTORY „K 70 CLUB-PFINGSTTREFFEN 2019
UND DER STEINIGE WEG DORTHIN“ IN DER K 70-POST 4/2019**

TEXT: JOSEPH WASMUTH

Lieber Marcel (Mitverfasser der Titelstory, Anm. d. Redaktion),
es freut mich, dass Du noch immer meinen ehemaligen K 70 fährst. Weniger erfreulich war es, dass Du vor dem Pfingsttreffen Probleme mit ihm hattest. Du hattest ihn am 1. August 2015 von mir fahrbereit übernommen. Im Neuzustand war er nicht.

Dazu einige Anmerkungen: Beim Kilometerstand von 243377 mit Erstmotor habe ich das Auto von einer mir bekannten älteren Dame fahrbereit übernommen. Er wurde mir vor die Tür gebracht. Das war am 11.12.2004. Die reiselustige Dame war mit dem K 70 zweimal in Afrika



und viel in Europa unterwegs, daher der hohe Kilometerstand. Krankheit und Alter beendeten ihre Reiselust mit dem K 70 nach 31 Jahren. Noch in der DM-Zeit hatte sie ca. 28.000 DM für die Erhaltung ausgegeben!!!

Im Jahr 2005 habe ich mit der Vollrestaurierung begonnen und im Herbst beendet. Es wurden alle beweglichen Teile aus- und abgebaut. Der Rest-K 70 wurde hochkant in Seitenlage gebracht, rechts und links. So konnten die Blech- und Schweißarbeiten gut erledigt werden.

Jetzt aber zu dem Problem, das Du mit der Bremsanlage hattest. Eine K 70-Krankheit sind die 8 Kolben in den zwei Bremsätteln. Nach einigen Jahren sitzen einige Kolben fest, vor allem, wenn Fahrzeuge wenig bewegt werden. Wer rastet, der rostet. Bei dem K 70, den meine Frau beruflich 10 Jahre fuhr, gab es solche Probleme nicht. Das Auswechseln der Bremscheiben und der Bremsättel ist ziemlich mühsam. Ich schätze, dass in solchen Fällen Neuteile eingebaut werden. Seit 1978 hatte ich sieben K 70, jetzt noch drei. Bis jetzt habe ich noch keinen neuen Bremsattel gekauft. Die alten wurden repariert.

Jetzt Experten nicht weiterlesen: ich habe die alten Sättel auseinandergeschraubt, die Schutzmanschetten entfernt und mit Rostlöser zwei Tage behandelt. Auch danach waren die Kolben nicht rauszudrücken. Sie saßen bombenfest. Beim Rausdrücken brachen Teile vom Kolbenrand ab. Was tun? Dann kam ich auf die Idee, die Kolben reinzudrücken. Darum spannte ich den halben Sattel in den Schraubstock und presste den Kolben nach innen und er bewegte sich. Das war die Lösung. Jetzt konnte ich die Kolben mit Leichtigkeit rausdrücken.

Die Kolben und die Zylinder haben im oberen Bereich fast immer Flugrost, der die Rückstellung der Kolben nach einer Bremsung verhindert. Diese festsitzenden Kolben bewirken die starke Erhitzung der Bremscheiben. Es entsteht das Problem, das Du in der Story beschrieben hast.



LESERREAKTION

Wenn Kolben und Zylinder keine Mängel aufwiesen, habe ich sie mit 800er Ölpapier geschliffen, bis sie glatt waren. Danach erfolgte der Einbau. Vorher wurden alle Teile mit Bremspaste behandelt und dabei die Leichtgängigkeit der Kolben überprüft. Danach konnte der Einbau der Bremssättel erfolgen. Später auf dem Bremsprüfstand beim TÜV sagte der Prüfer: "Der bremst ja besser als viele Neuwagen". Der Zeitaufwand für die oben genannte Maßnahme spielte für mich als Rentner keine Rolle.

Jetzt zum Entlüftungsproblem der Bremsen. Du erwähnst, dass Du drei Tage dazu gebraucht hättest, zeitweise mit Hilfe von drei Personen. Das Problem kenne ich bestens aus meiner frühen Bastelzeit. Dann kam ich auf folgende Idee: nimm einen Luftschlauch mit einem Drehverschluss und schraube ihn an den Bremsflüssigkeitsbehälter und an den Kompressor an. Mit einer Druckluftpistole konnte ich dann ganz gezielt von der Grube aus Druck auf den Behälter geben. Die Entlüftung begann hinten rechts, hinten links, vorne rechts und vorne links. Ein durchsichtiger Schlauch wurde auf die Entlüftungsschraube gesteckt und in ein Glas. So konnte ich im Schlauch sehen, wie die Bremsflüssigkeit kam. Sobald im Schlauch keine Blasen mehr kamen, wurde die Schraube zuge dreht. Bei dieser Aktion stand ich in der Grube. Das war ein Vorteil. Nach jeder Radentlüftung überprüfte ich den Bremsölbehälter, da immer genügend Flüssigkeit darin sein musste.

Grundsätzlich muss man sagen, dass Bremskolben nach ca. 8 Jahren mal festsitzen können, auch bei Neuwagen. Seit meiner Restaurierung im Jahr 2005 bis zum Frühjahr 2019 sind 14 Jahre vergangen. Nach einer so langen Zeit

kann es durchaus passieren, dass die Bremsen klemmen. Bei meinen Oldtimern betätige ich mehrmals im Jahr die Bremsen, um das Festsitzen zu verhindern.

Zu den Federbeinen: Bei der Restaurierung 2005 habe ich nach der Rostvorsorge die Federbeine und Achsteile wieder eingebaut. Zu meiner Schande muss ich gestehen, dass ich die Windungen der Federbeine nicht gezählt und verglichen habe. Die Knallgeräusche kamen wahrscheinlich aus dem Domlager der oberen Federbeinführung. Das Lager ist ein Verschleißteil, das nach ca. 100000 km ausgeleiert ist. Dann entstehen bei jedem Schlagloch Knallgeräusche. Aus meiner Sicht war es nicht die Feder, die das Knallgeräusch erzeugte. Wer einmal ein Federbein zerlegt hat, hat gemerkt, wie stark die Feder gespannt ist. Durch eine Windung weniger ist die Spannung immer noch beachtlich.

Zu den Antriebswellen: auch das sind Verschleißteile und müssen irgendwann getauscht werden. Nach der Restaurierung habe ich den Gelben noch ca. 15000 km ohne Probleme gefahren. In 10 Jahren ist das nicht viel. Die Voreigentümerin ist fast 250000km damit gefahren!

Ich wünsche Dir und Ronja allzeit gute Fahrt mit dem Gelben. Aus Alters- und Gesundheitsgründen kann ich nicht mehr an K70- Treffen teilnehmen. Schade!

Es grüßt vielmals
Josef Wasmuth

Und ein dreifaches K 70, K 70, K 70

//





30 JAHRE UND KEIN BISSCHEN MÜDE



TEXT UND FOTOS: MANUELA UND MARIO THIMM

Als Pim im Terminkalender den 8. September 2019 als Jubiläumstreffen für den niederländischen K 70 Club bekannt gab, da wussten wir, dass wir einen festen Termin haben!!!

Für uns begann das Jubiläumstreffen bereits am 7. September mit der Anreise zu Jos und Ellen Sassen, die uns freundlicherweise eingeladen hatten, bei Ihnen zu übernachten. Das haben wir sehr gerne angenommen und trafen nach einer guten Fahrt um 19.00 Uhr planmäßig ein. Wir verbrachten einen sehr schönen und gemütlichen Spieleabend mit Ellen, Jos und Ihren Mädchen Laura und Jose bei niederländischen Kroketten, Wein und anderen leckeren Speisen. Das Ganze auch noch mit Blick aus



dem Wohnzimmerfenster auf Jos' Autos: Ein K 70 Sondermodell, ein T 2 Bulli und Teile seines silbernen K 70. Wäre das Garagentor geöffnet gewesen, hätten wir auch den orangemetallic K 70 vom Wohnzimmer aus sehen können.

Nach einer erholsamen Nacht, einem echt leckeren Frühstück und dem internationalen Austausch von deutschem Krombacher alkoholfrei gegen niederländischen Vla (Pudding) starteten wir mit zwei K 70 in Richtung Vinke-



veen zum „meet and greet“ bei Annemarie und Pim. Dort angekommen, begann schon bald der internationale Aus-

Is Pim im Terminkalender den 8. September 2019 als Jubiläumstreffen für den niederländischen K 70 Club bekannt gab, da wussten wir, dass wir einen festen Termin haben!!!

Für uns begann das Jubiläumstreffen bereits am 7. September mit der Anreise zu Jos und Ellen Sassen, die uns freundlicherweise eingeladen hatten, bei Ihnen zu übernachten. Das haben wir sehr gerne angenommen und trafen nach einer guten Fahrt um 19.00 Uhr planmäßig ein. Wir verbrachten einen sehr schönen und gemütlichen Spieleabend mit Ellen, Jos und Ihren Mädchen Laura und Jose bei niederländischen Krokotten, Wein und anderen leckeren Speisen. Das Ganze auch noch mit Blick aus dem Wohnzimmerfenster auf Jos' Autos: Ein K 70 Sondermodell, ein T 2 Bulli und Teile seines silbernen K 70. Wäre das Garagentor geöffnet gewesen, hätten wir auch den orangemetallic K 70 vom Wohnzimmer aus sehen können.

Nach einer erholsamen Nacht, einem echt leckeren Frühstück und dem internationalen Austausch von deutschem Krombacher alkoholfrei gegen niederländischen Vla (Pudding) starteten wir mit zwei K 70 in Richtung Vinkeveen zum „meet and greet“ bei Annemarie und Pim. Dort angekommen, begann schon bald der internationale Austausch von K 70 – Teilen: Stoßdämpfer aus Frankreich nach Deutschland, Scheibendichtungen aus Deutschland in die Niederlande und alte Wasserpumpen zum Überarbeiten aus den Niederlanden nach Deutschland. Es gab auch viele alte Fotos von vor 30 Jahren zu sehen, sowie diverse Ordner mit Pressefotos. Während wir uns in internationalen Gesprächen befanden (Niederländisch, Englisch, Französisch, Spanisch und Deutsch), versorgt Annemarie uns fantastisch mit Kaffee, belegten Brötchen und Obst.

Als besondere Erinnerung an dieses Jubiläumstreffen brachte Michel Linskens eine spezielle Blumenvase aus der Region mit, auf der sich alle Teilnehmer für die nächsten 30 Jahre verewigten. Dieses Unikat befindet sich nun





in der Obhut von Annemarie und Pim.

Mittags brachen wir auf zu einer Konvoifahrt durch die schöne niederländische Landschaft zum Kasteel de Haar bei Utrecht mit acht K 70 und einem VW Jetta.

Hier entstanden Gruppenfotos von allen Fahrzeugen und Teilnehmern. Bevor wir die Schlossbesichtigung begannen, fuhr gerade ein Brautpaar in einem alten, weissen Rolls-Royce ab. Die Besichtigung des pompösen Schlosses lief gesetzt und friedlich ab, bis ein Teilnehmer durch lautstarkes Umwerfen einer Absperrung die Ordner auf den Plan rief. Glücklicherweise wurde der Betreffende nicht in den Kerker gesperrt.

Leider mussten wir nun die Rückreise antreten, da unser Heimweg wohl der längste war. Der Rest konnte den Tag im Schlosscafe ausklingen lassen.

Wir bedanken uns sehr herzlich bei Annemarie und Pim für die gelungene Organisation des Treffens und bei Ellen und Jos für das Asyl.

//

TEXT: PIM TIELKEMEIJER

Op een zonnige zondag troffen een kleine 20 personen met onder meer 8 K 70's elkaar in Vinkeveen. Het was een internationaal gezelschap met bezoekers uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en zelfs uit Mexico. Na de lunch liet Michiel Linskens dit 30e najaarstreffen van de K 70-Club NL niet ongemerkt voorbij gaan. Met passende woorden overhandigde hij Pim en Anne Marie een bijzondere vaas waarop alle aanwezigen als herinnering hun naam schreven. Dank Michiel!



Na de lunch kronkelde een kleurrijke stoet K 70's een uur lang over kleine weggetjes en rechte zuwes (een zuwe is vanouds een pad door het moeras). De tocht ging door gehuchten en buurtschappen langs de oostelijke rand van het Groene Hart van de Randstad. Wij reden van Vinkeveen naar Haarzuilens. In die laatste plaats vond 30 jaar geleden ook de 1e K 70-bijeenkomst in Nederland plaats. Dit keer bezochten wij in Haarzuilens een van oorsprong middeleeuwse kasteel, dat eind 19e eeuw door Pierre Cuypers in extravagante stijl herbouwd werd. In dit grootste kasteel van Nederland vertelden goed geïnformeerde zaalwachters ons desgevraagd uitvoerig over de leefwijze en het wel en wee van de niet onvermogen bewoners van het slot.

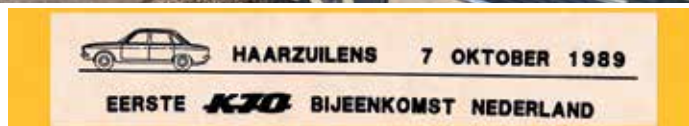
Na een drankje op het terras van het kasteel heeft een aantal deelnemers samen elders nog wat gegeten en gedronken. En het glas geheven op alle nog komende K 70-feestjes!

//

K 70-NAJAARSTREFFEN OP 8 SEPTEMBER 2019:



HET GROENE HART EN KASTEEL HAARZUILENS



TECHNISCHE DAG BIJ CORNÉ IN OSS



Koffietafel

TEXT UND FOTOS: JAAP VAN RIESEN



De jaarlijkse "technische dag" van de K 70-club werd voor de editie 2019 gehouden in het Brabantse Oss. Goed bereikbaar; ook vanuit België

nog wat klein spul lagen klaar om gemonteerd te worden.

De bedoeling van de technische dag is dat we wat meer kennis en vaardigheid opdoen om onze auto's goed te kunnen onderhouden. Samen sleutelen en elkaar helpen bij iets wat niet lukt. En natuurlijk niet te vergeten: de K moet je aan het eind van de dag weer veilig naar huis kunnen rijden, een complete grote beurt zit er niet in laat staan een restauratie. Maar.... als je alle technische dagen tot nu toe bezocht hebt kan je thuis al een aardig stukje sleutelen. Zelfredzaamheid is het beoogde doel.



Belgische gast

was er belangstelling, er kwam niemand uit Duitsland, het internationale van onze club was deze keer voornamelijk regionaal. De meeste noodzakelijke onderdelen waren tevoren geregeld en een stuk uitlaat, radiator, trekhaak en



verwijderen uitlaat

Op een grote tafel stonden koffie, thee, frisdrank, koeken, broodjes en krentebollen, appels en bananen klaar om genuttigd te worden en ondertussen konden we nog even wachten op een paar laatkomers die door pech zoals b.v. een lekke band een beetje vertraagd waren. We kregen ook nog bezoek van een verdwaalde Passat, maar die deed niet mee aan het sleutelgenot en had vooral grote belangstelling voor het reilen en zeilen van onze club.

Na de middagmaaltijd werd het tijd om aan het werk te



voorraad auto's van Corné



Nieuwe uitlaat

gaan, één K ging de brug op om te worden voorzien van een goede uitlaat. De einddemper bleek een gat te hebben aan de bovenzijde en deze werd met pijp en al

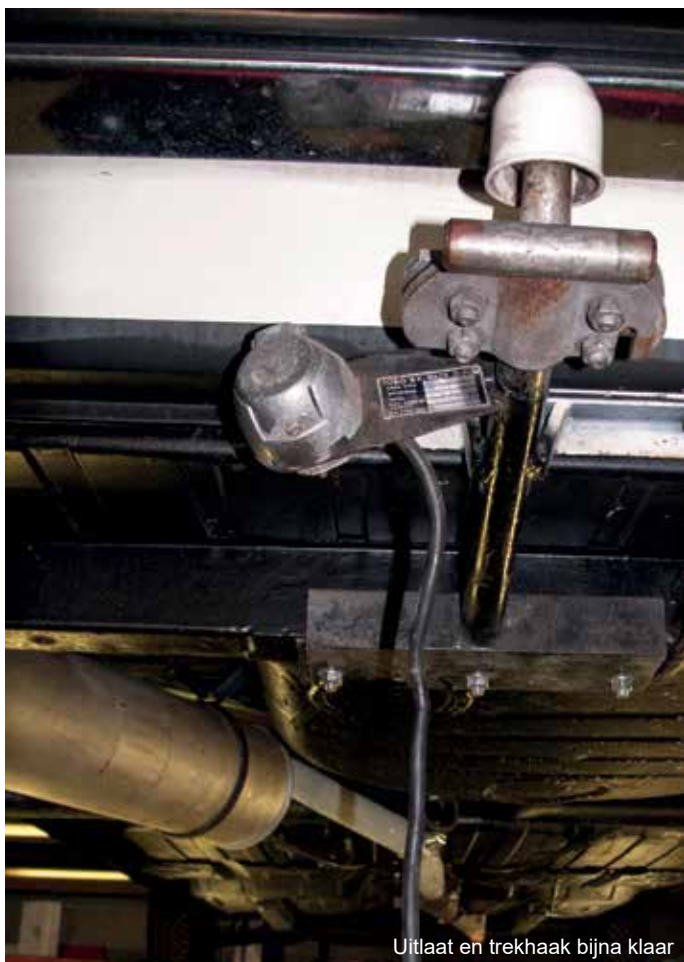
vervangen. De uitlaat van de K 70 hangt aan de achterzijde meestal een beetje te laag. Een goede oplossing zou zijn ook de achterzijde van de einddemper te gaan ondersteunen. Een ophanghaak aan de bodem monteren en een flink stuk dekzeil-elastiek om de einddemper heen en klaar is Kees. Een eenvoudige klus om thuis te doen.

Een radiator slijt en kan beschadigen en verstopen. De K heeft nog een mooie ouderwetse radiator met koperen



uitleg verwijderen klokken

buisjes en zonder modernistisch plastic. Dat betekent dat een radiator ook te repareren is, maar dan moet je wel heel goed kunnen solderen. Van de radiator van vandaag waren een heleboel lamellen beschadigd, nou eigenlijk verdwenen. Dat is heel gek, daar is dus iets onvoorzichtigs mee gebeurd, maar in ieder geval koelt het zonder lamellen niet goed meer. Zo lang er nog genoeg voorraad is is vervanging door een beter gebruikt exemplaar rendabel, maar vroeg of laat zijn die ook niet meer verkrijgbaar. Een gebruikte radiator moet natuurlijk wel schoon



Uitlaat en trekhaak bijna klaar



Nieuwe radiator staat klaar

en waterdicht zijn, dus.... eerst proberen en daarna heel erg voorzichtig hanteren, want zo'n ding is erg kwetsbaar. Een beetje kruipolie op de boutjes van de oude radiator kan geen kwaad. Meestal zit het ding al vele jaren vast en dan is het prima als de boutjes even hebben kunnen voorweken. Ondertussen de koelvloeistof aftappen, de plug zit aan de rechterzijde onderaan het motorblok achter het uilaatspruitsuk (sleutel 22). Vergeet niet de kraan van de kachel open te zetten, ook die moet leeg. Laat de koelvloeistof niet zomaar op straat lopen, het is chemisch afval en gebruik voor het opvangen een afwasteiltje of zoiets. Neem wel een grote want er kan bijna 4 liter uit komen. Als alles leeg is, slangen loshalen en controleren of ze nog heel zijn. Dan kan de "nieuwe" radiator er in, de slangen aansluiten met nieuwe slangklemmen. Afvullen met verse koelvloeistof (uitsluitend blauwe en ook nooit mengen met een andere kleur), de motor starten en warm laten draaien. Als de thermostaat open gaat kan er weer koelvloeistof worden bijgevuld. De kachelkraan blijft tijdens dit proces open staan, lekker warm! Als het koelvloeistofniveau constant blijft en alle luchtbellens uit het systeem verwijderd zijn kan de dop er weer op en kun je gaan rijden. Controleer steeds je motortemperatuur en voor iedere rit het koelvloeistofniveau. En heel belangrijk: zo nu en dan de radiator schoonmaken, vooral na een winterse rit met opspattend pekkel en als je dan elke 3 jaar de koelvloeistof helemaal verversst blijft je motor lekker koel.



Tussenplaat radio pas maken

stuur en dan zie je de grote moer die los moet. Doe even voorzichtig, direct achter het stuur zit een stevige veer. Draai de moer 3 à 4 hele slagen los (sleutel 24), wrik het stuur los en als de druk van de veer er af is kan je het stuur verwijderen. Achteraan de klokken steken twee metalen schroeven uit die je kunt losdraaien en het geheel is dan verwijderbaar. Het gehele klokkenspel kan er aan de voorzijde uitgetrokken worden. Voordat je van alles losrukt, kijk eerst even welke aansluitingen waarvan zijn. De combischakelaar voor ruitenwisser/ richtingaanwijzer zit met 1 schroef vast. Twee grote stekkers voor elektrische aansluitingen en een kabel voor de snelheidsmeter, eigenlijk is dat alles. Kapotte lampjes kan je zo vervangen. Nou, dan in omgekeerde volgorde alles er weer in, op en aan.



ontakeling interieur



onwillige carburateur

Dashboardverlichting vervangen is niet zo lastig, maar het ziet er wel spectaculair uit. Het lijkt echt een hele operatie en je burens denken al snel dat je een heel erg goede monteur bent. Om gemakkelijk bij de klokken te komen verwijder je het stuur. Zet vooraf de wielen recht vooruit, dan weet je aan het eind hoe het stuurwiel er weer op moet. Verwijder de kunststof plaat midden op het

De automatische choke werkt niet altijd. Als je bij koude motor het gaspedaal indrukt dan is het de bedoeling dat bij de carburateur de chokeknop wordt "meegenomen" en dat blijkt op den duur niet altijd goed te werken. De sleuf blijkt uit te slijten en dan is er teveel ruimte. Tja, als dat niet werkt dan heb je dus geen choke en je krijgt de motor dan niet aan de praat. Een eenvoudige oplossing



draadjes knopen



binddraad bij choke



Boven op de brug

lijkt gevonden te zijn met behulp van een paar binddraadjes. De gashendel neemt de choke mee en bij voldoende warmteontwikkeling komt die vanzelf weer terug. Ik weet niet wat er gebeurt als je volgas gaat rijden, maar dat doet toch niemand. Ik betwijfel of dit een definitieve oplossing is, maar het werkt wel.

Tot slot een onwillige autoradio. Waarschijnlijk zit er ergens een weigerend contact, maar waar is dat. De eeuwig onbegrijpelijke maar oh zo effectieve truc: schudden en een klap erop en ja hoor....het werkt weer. De grote vraag is dan wel: hoe weet je nu waar je de klap moet geven, dat is nou vakmanschap! Bij een andere auto werd een werkende radio gemonteerd, maar niet alle onderdelen blijken te passen goed te passen, maar... een beetje slijpen en de vulplaat is niet meer te groot en ook dit klusje is geklaard.

Veel kleine klusje moeten nog gedaan worden, maar de dag loop ten einde en de tijd gaat dringen, Corné moet nog werken vandaag, de tent moet dicht en de K lekt nog koelvloeistof. De zomertijd is voorbij en het wordt vroeg donker vandaag en aan verlichting zijn we niet toegekomen. Dus toch nog even snel alles loshalen en verbeteren. Dit eind was vandaag iets te haastig, volgende keer misschien toch maar weer een beperkt onderwerp. Verlichting?

De deskundigen Siem, Corné en Jos, allen bedankt voor jullie hulp en kennis. Alle anderen, bedankt voor de "problemen", jullie aanwezigheid, koffie en al het eetbare lekkers.

//



Zondag 12 Januari 2020:

OLIEBOLLENBIJEENKOMST IN DE BILT.

Met excursie!

Sonntag, den 12. Januar 2020:

OLIEBOLLENTREFFEN K 70-CLUB NL IN DE BILT.

Mit Ausflug!



TEXT: PIM TIELKEMEIJER

Vandaag zijn we te gast bij Michiel Linskens en Erica Koning in De Bilt. De Bilt ligt even ten oosten van de stad Utrecht, op een uitloper van de Utrechtse heuvelrug. Het adres van Michiel en Erica is: De Holle Bilt 17, 3732 HM De Bilt. Zij zijn bereikbaar via mshinskens@gmail.com en per telefoon op 06 2112 4704.

Vanaf 12.00 uur staan de oliebolle klaar en zijn we van harte welkom. Om 13.00 uur begint de vergadering. We kijken terug op het afgelopen K 70-jaar en maken plannen voor 2020. Naar verwachting zijn we daar binnen een (half?) uur wel mee klaar en hebben we tijd voor verder bijpraten. En voor een excursie in het mooie gebied waar Michiel en Erica wonen. Zij zijn al hard aan het nadenken over de mogelijkheden daarvoor. Het eind van de meeting is rond 17.00 uur.

In verband met de voorbereidingen wordt aanmelding vooraf aan mshinskens@gmail.com op prijs gesteld. Het belooft weer een gezellige middag te worden!

Graag tot dan,

Pim Tielkemeijer
Evenementenkalender NL
M tielk021@planet.nl
T 0297 – 263454

Heute sind wir zu Gast bei Michiel Linskens en Erica Koning in De Bilt. De Bilt ist eine Gemeinde in der niederländischen Provinz Utrecht, zentral in den Niederlanden. Die Adresse von Michiel und Erica ist: De Holle Bilt 17, 3732 HM De Bilt, Niederlande. Sie sind über mshinskens@gmail.com und telefonisch unter +31 6 2112 4704 erreichbar.

Ab 12.00 Uhr warten die Oliebollen auf uns und sind wir herzlich willkommen. Oliebollen sind die traditionelle Delikatesse, die in den Niederlanden zu Beginn des neuen Jahres gerne gegessen wird.

Um 13.00 Uhr beginnt das offizielle Teil der Begegnung. Wir blicken zurück auf das vergangene K 70-Jahr und machen Pläne für 2020. Wir erwarten damit innerhalb einer (halben?) Stunde fertig zu sein. Danach haben wir Zeit für mehr Kaffeeklatsch. Und für einen Ausflug in der schönen Gegend wo Michiel und Erica leben. Sie werden uns gerne etwas vom ihren besonderen Umgebung zeigen. Um etwa 17.00 Uhr ist das Treffen zu Ende.

Ihre Anmeldung im Voraus an mshinskens@gmail.com wird geschätzt.

Es sieht aus, es wird auch diesmal wieder ein gemütlicher K 70-Mittag!
Gerne bis bald,

Pim Tielkemeijer
Treffenkalender NL
M tielk021@planet.nl
T +31 297 263454

//

//

UNDER CONSTRUCTION



Angefangen: Dieter Weber's K 70 aus Konstanz.



Halbzeit: Andreas Faulhaber aus Vechelde möchte seinen weißen 71-er zum nächsten Pfingsttreffen fertig haben.



Dieter Gromoll aus Worms hat seinen roten 73-er fertig.



Walti Wandeler aus der Schweiz mit seinem 74-er LS mit Stahlkurbeldach



KALENDER 2020

ENDLICH IST DER LIMITIERTE VW K 70 MONATSWANDKALENDER „WHITE BEAUTIES“ FÜR 2020 DA!



JULI

	M	D	M	D	F	S
27			1	2		
28	6	7				

JUNI

	M	D	M	D	F	S	S
23	1	2	3	4	5	6	7
24	8	9	10	11	12	13	14
25	15	16	17	18	19	20	21
26	22	23	24	25	26	27	28
27	29	30					

NOVEMBER

D	M	D	F	S	S
3	4	5	6	7	8
10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29



**ENDLICH EXKLUSIV IM FORMAT
DIN A3 QUER (420 x 297 MM)**

13 Blatt (12 Monate + Deckblatt),
einseitig bedruckt 4/0 farbig,
135g hochwertiger Qualitätsdruck matt,
Metallspirale als Wire-O-Bindung.

Stückpreis inkl. Versand (In- und Ausland)

für **NICHT-Clubmitglieder: 15,- €**
für **Clubmitglieder: 10,- €**

Nur solange der Vorrat reicht!

BITTE BESTELLUNG PER MAIL: k70-club@gmx.de

„WHITE BEAUTIES“?

WER behauptet, dass **WEISS**
keine FARBE ist?
Unser 2020er Kalender ist der
eindeutige Beweis:

WEISS IST BEAUTIFUL

GUTE FAHRT 2/1973

VW K 70-Tuning:

Lohnt sich das?

Die GUTE FAHRT untersucht die technischen Möglichkeiten, den VW K 70 schneller zu machen und stellt eine Art Leistungssteigerung in einem Kurz-Test vor.

Während sich für das Käfer-Tuning verschiedene Firmen fest etabliert haben und abgestimmte Bausätze für dieses Modell anbieten, ist die Neigung jener Betriebe, auch den großen Volkswagen mehr PS einzuhauchen, nicht besonders ausgeprägt. Maßgeblich für diese Haltung sind verschiedene Gründe: Zum einen will das Publikum, das sich schon für ein stärkeres Modell entschieden hat, nur selten Experimente eingehen, und zum andern sind die stärkeren Motoren ohnehin schon leistungsmäßig soweit ausgequetscht, daß durch den Austausch nur weniger Teile kaum mehr PS zu gewinnen sind. Diese Aussage gilt weniger für den VW 412/80-PS-Motor, obwohl auch dort verhältnismäßig großer Aufwand getrieben werden mußte, um aus den vorhandenen 80 Pferdestärken hundert (für den VW-Porsche) zu machen. Schaffen konnte man es nur, weil der Boxermotor den Vorteil hat, daß sich die Zylinder leicht abnehmen und durch solche mit größerem Hubraum austauschen lassen.

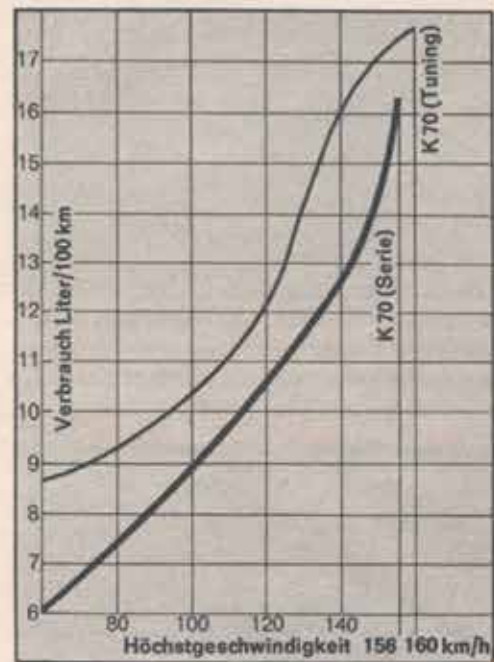
Beim VW K 70, dem zweiten großen Modell aus dem Wolfsburger Stall, sieht das schon anders aus, denn die Zylinder liegen in Reihe und sind unauswechselbar im Motorblock angesiedelt. Will man hier mehr PS hineinpacken – und die sinnvollste Art, gesunde PS zu erhalten, liegt nun einmal darin, den Hubraum zu erhöhen – wird man spätestens beim Ausschleifen der Zylinder zwangsläufig auf einen Wasserkanal stoßen, der zwischen den einzelnen Zylindern zur Kühlung fließt. Eine Hubraumsteigerung fällt also beim VW K 70 flach. Es sei denn, man konstruiert einen neuen Motorblock, bei dem der Wasserkanal entfällt. Dann ist genügend Fleisch für eine Hubraumerweiterung vorhanden. Derartige Arbeiten lassen sich natürlich von einer Werkstatt nicht durchführen.

Eine andere Möglichkeit, aus einem vorhandenen Motor mehr PS herauszuholen, besteht in der Höhverdichtung. Auf diese Art der Leistungssteigerung wird gern zurückgegriffen, weil die anfallenden Arbeiten von einem gut ausgerüsteten Betrieb ausgeführt werden können; da – in der Regel – nur wenige Millimeter vom Zylinderkopf weggeschliffen werden müssen, um den Verdichtungsraum zu verkleinern. Je kleiner das Volumen des Verdichtungsraumes wird, um so kräftiger ist beim Zünden der Druck auf die Kolben und um so mehr Kraft kann der Motor entfalten. Doch läßt

sich das Spielchen nicht bis ins Unendliche treiben, denn die Teile sind für die ansteigenden Drücke nicht ausgebildet. Ganz zu schweigen von der Abgaszusammensetzung, die bei extrem hoher Verdichtung nicht mehr in das vom Gesetzgeber vorgeschriebene Korsett gezwängt werden kann. Beim VW K 70 – mit einer Verdichtung von 9,5:1 – ist die Grenze also praktisch schon erreicht. Zwar könnte man, ohne einen zu großen Verschleißanstieg befürchten zu müssen, bis 10,0:1 verdichten, doch würde sich dies kaum in meßbarer Mehrleistung niederschlagen. Ohnehin ist der VW K 70 mit einem Hubraum von 1600 ccm und einer Motorleistung von 90 PS bei einer Literleistung angekommen, die als sinnvolle und wirtschaftliche Grenze angesehen werden darf. Will man dennoch die Leistung dieses Triebwerks anheben, obwohl weder Hubraum noch Verdichtung geändert werden können, läßt sich nur noch mit anderer Vergaserbestückung – im Zusammenspiel mit einer geänderten Nockenwelle – etwas herausholen. Genau das tat die VW-Werkstatt Schulze-Temming, die unter dem Namen Cuet-Tuning Bausätze für die Leistungssteigerung eines K 70 anbietet.

Serienmäßig bezieht der K 70 sein Kraftstoffluftgemisch über einen Doppelvergaser, und so liegt es – bei einer Leistungssteigerung – nahe, zwei von dieser Sorte zu verwenden. Cuet-Tuning hat mit den notwendigen Flanschstücken die Voraussetzungen dafür geschaffen, so daß die alten K 70-40DDH-Solex-Vergaser mit Shoke-Betätigung angeflanscht werden können. Dadurch bleibt der Shoker im Einsatz, doch die Vorwärmflucht entfällt, so daß es nicht verwunderlich ist, wenn im kalten Zustand der getunte K 70 nur unwillig seine Arbeit aufnimmt.

Angegeben wird von Cuet-Tuning – bei Verwendung beider Doppelvergaser – ein



Fahrleistungen VW K 70		
Beschleunigung	Serie (90 PS)	Cuet-Tuning (ca. 94 PS)
0 bis 80 km/h	8,7 sec	8,0 sec
0 bis 100 km/h	13,5 sec	12,9 sec
Elastizität im 4. Gang		
40 bis 100 km/h	19,7 sec	31,7 sec
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h	160 km/h



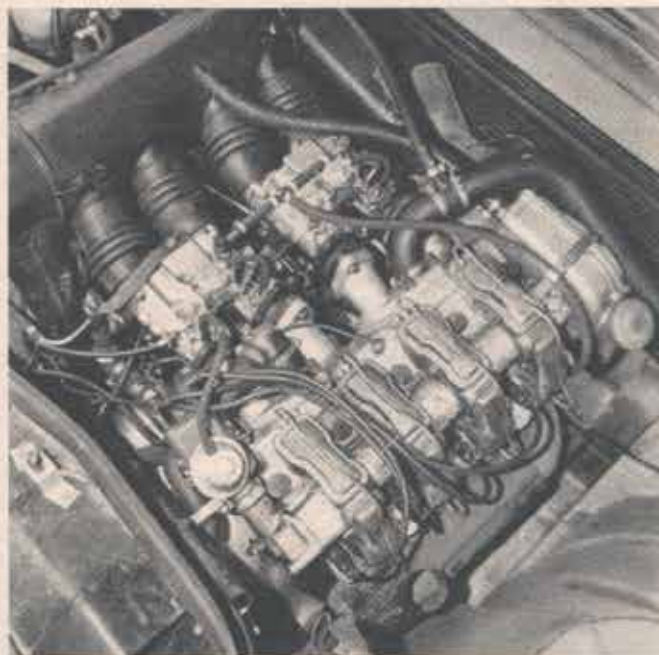
in der Höchstgeschwindigkeit auch von der Beschleunigungsprüfung, zumal der getunte K70 gegenüber dem Serienmodell von null auf 100 km/h nur eine knappe Sekunde gewinnen konnte.

Und selbst aus mittleren Drehzahlen fehlt der nötige Biß. Erst wenn der Motor 3500 Touren überschritten hat, gibt er seine Zurückhaltung auf und läßt spüren, daß hier auf vier Kanälen angesaugt wird. Sowie man jedoch aus 40 km/h im vierten Gang zur Elastizitätsprüfung beschleunigt, rappelt sich der getunte K70 in beängstigend langsamer Weise auf, Geschwindigkeit zuzulegen. Es dauert eine Ewigkeit (31,7 sec, Serie 19,7 sec) bis der K70 die Hunderter-Marke erreicht hat. Offenbar aufgrund einer falsch ausgelegten Nockenwelle (zu scharf), die die Elastizität völlig in den Keller fallen läßt.

Dies Meßergebnis – wie auch die anderen – wirft die Frage auf, ob aus dem 90-PS-Triebwerk mit den ausprobierten Mitteln auf sinnvolle Weise mehr PS zu holen sind. Nach unserer Meinung nicht. Schließlich ist ja auch noch die wirtschaftliche Seite zu betrachten. Denn wenn alle Einlaßtore weit geöffnet sind und der Wagen 160 km/h schnell ist, fließen 17,8 Liter Benzin durch die Kanäle. Mit diesem Durchsatz lassen sich andere Wagen schneller bewegen. Und dann ist der Umbausatz ja nicht eben billig. Beide Vergaser, die notwendigen Ansaugflansche und Krümmer dazu sowie verschiedene Kleinteile (allerdings ohne die scharfe Nockenwelle) kosten 1187 DM – mit Einbau kommt der Umbau dann auf rund 1500 DM.

Schon weitaus zufriedenstellender ist das Programm, das sich Schulze-Temming zum Umbau des Fahrwerks hat einfallen lassen. In einem Paket zu 360 DM werden kürzere und härtere Federn für beide Achsen sowie zwei verstärkte Stabilisatoren angeboten (ohne Einbaukosten). Der Umbau macht sich in etwa so bemerkbar, als hätte man aus seinem Bett die Schlaraffiamatratze entfernt und statt dessen eine aus Hartgummi eingelegt. Straßenunebenheiten, wie die Querrillen in den Autobahnbelägen, werden den Insassen auf direktem Weg übermittelt, und auch auf ebenen Straßen läßt sich die straffe Führung nicht leugnen. In der Kurve zahlt sich die asketische Komfortstufe freilich aus: Der K70, bekannt dafür, daß er sich in Biegungen weit auf die Seite legt und dadurch eine recht einseitige Radbelastung erfährt, nickt mit der strammen Ausführung nur geringfügig ein und driftet nicht mehr wie im Serienzustand über die Vorderräder an den Außenrand der Fahrbahn. Wer also gewillt ist, Komforteinbußen hinzunehmen, dafür jedoch in der Kurve eine forciertere Gangart anschlagen will, ist mit dem Tuningkit von Schulze-Temming gut bedient. Freilich wünscht man sich dann auch wieder mehr Antriebskraft – doch da kann dieser K70 nicht mit dienen.

Hans-Rüdiger Etzold



Härtere Federn an beiden Achsen und zwei verstärkte Stabilisatoren sorgen in der Kurve dafür, daß sich der Aufbau des K70 nur noch dezent neigt und der Wagen kaum noch über die Vorderräder wegschiebt (Bild oben).

Das Tuning-Paket von Schulze-Temming besteht aus zwei 40 DDH-Solex-Vergasern (Bild links), die über neugestaltete Ansaugkrümmer an den Zylinderkopf angeflanscht werden. Der Preis für den kompletten Umbausatz beträgt 1187 DM.

Leistungsplus von 18 PS. Was die zusätzlich installierte schärfere Nockenwelle bringt, wurde auf einem Prüfstand bislang noch nicht herausgemessen. Allerdings sprechen unsere Fahr-Meßergebnisse schon gegen eine Anhebung von 18 PS. Denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h darf bezweifelt werden, daß hier 108 PS am Werke waren – bzw. im Motor steckten. Geht man davon aus, daß der alte K70 mit 90 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h erreicht, so müßten mit 100 PS etwa 162 km/h zu erzielen sein.

Und 10 weitere PS dürften den K70 nochmals um rund 5 km/h schnellermachen – kaum mehr, da der Luftwiderstand leider nicht mit der Geschwindigkeit linear verläuft.

Zwar war das Getriebe-Rad-Übersetzungsverhältnis von Cuet-Tuning dahingehend verändert worden, daß man anstelle der Serienbereifung (165-14) Pneus in der Dimension 185-15 auf 5½-Zoll-Felgen aufgezogen hatte, doch dürften die vielen fehlenden PS hier nicht hängengeblieben sein. Unterstrichen wird die magere Ausbeute



Volkswagen k70
Brecht, Vlaanderen · vor mehr als einer Woche

9.999.999.999 €

Informationen zu diesem Fahrzeug
Automatikgetriebe

Beschreibung durch den Verkäufer
Volkswagen k70 1.6cc. bj 1973
Auto is compleet gedemonteerd zie je duidelijk wat je koopt
Auto is compleet
Belgise papieren
Mag weg voor goed. bod of te ruil Weniger

Nachricht an Verkäufer senden
 Ist dieser Artikel verfügbar?

Senden

Nachricht senden Speichern Teilen

