

Auf ein Wort.....

Unter Pfingstferien 2008 ist weltweit programmäßig super gelauten.

Ein 3-faches -ACPEF, JACPEF, JA-PEF - den Organisatoren und dem Wortgott

Die Beiträge sind in den kommenden Tagen im Internet zu finden.

# **K70-POST**

Ein 3-faches -ACPEF, JACPEF, JA-PEF - den Organisatoren und dem Wortgott

Die Beiträge sind in den kommenden Tagen im Internet zu finden.

Unter Pfingstferien 2008 ist weltweit programmäßig super gelauten.

Ein 3-faches -ACPEF, JACPEF, JA-PEF - den Organisatoren und dem Wortgott

des 1. Internationalen K70 - Club e.V.

Ausgabe 2. Quartal 2008



Bericht vom 22. Internationalen

**K70**-Treffen in  
dieser Ausgabe

## INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke  
Leserberichte  
Literatur  
Technische Daten  
Technik, Tricks und Tips  
Kleinanzeigen

Ersatzteilpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ und • 0 49 24 / 8 83)  
Email: [rboomgaren@niscali.de](mailto:rboomgaren@niscali.de) (Ersatzteile bitte bevorzugt per Fax o. Email bestellen!)

Mitglied im:



## VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent  
Jörg Ballwanz  
Lindenstraße 12  
32791 Lage, ☎ 0 52 32 / 6 38 96 oder 0 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte  
Ingo Menker  
Haus-Gahlen-Straße 11  
46514 Schermbeck, ☎ 0 28 53 / 44 80 37, Email: [Ingo.Menker@freenet.de](mailto:Ingo.Menker@freenet.de)
3. VORSITZENDER: Teilerneuerung  
Markus Retz  
Konrad-Hornschuch-Str. 14  
74679 Weißbach, ☎ 0 79 47 / 74 52, Email: [Markus.Retz@arcor.de](mailto:Markus.Retz@arcor.de)
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung  
Dirk Johannesmeier  
Mathias-Hess-Str. 48  
69190 Walldorf, ☎ 01 73 / 8 61 39 56 Email: [dirk.joha@web.de](mailto:dirk.joha@web.de)
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung  
Jörg Henze  
August-Grotehenne-Straße 45  
38685 Langelsheim, ☎ 0 53 21 / 683959, [jorick74@hotmail.com](mailto:jorick74@hotmail.com)

*Achtung, neue Adresse von Ingo Menker  
Goethestr. 19 A  
46514 Schermbeck*

## Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

46514 Schermbeck, Haus-Gahlen-Straße 11  
☎ 0 28 53 / 44 80 37, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker  
Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A.,  
☎ 0 51 43 / 66 92 05, [MarioThimm@web.de](mailto:MarioThimm@web.de)

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Bäckerstraße 3, 22880 Wedel,  
☎ / • 0 41 03 / 1 89 59 75 (hun)

[Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de](mailto:Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de)

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen  
Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Internetauftritt: <http://www.K70-Club.de>

CLUBKONTO: VoBa Langelsheim, BLZ 278 937 60, Kto.Nr: 5054437300

Offizielle Clubadresse:

Manfred Schmidt, Wilbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 0 21 04 / 4 58 29

Mitgliedkontakt: Piet Hasper  
[K70-club@kpnplanet.nl](mailto:K70-club@kpnplanet.nl)

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und  
Serge van Donkelaar  
Zuideinde 71  
1121 DD Landsmeer  
[sergevandonkelaar@wxs.nl](mailto:sergevandonkelaar@wxs.nl)  
[reitsmaa@nci.nl](mailto:reitsmaa@nci.nl)

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank  
Rekeningsnummer  
357794567  
Kontoinhaber  
Rudolf Boomgaren

## Auf ein Wort.....

Unser Pfingsttreffen 2008 ist wetter- u. programmäßig super gelaufen.

Ein 3-faches - **K70, K70, K70**, - den Organisatoren und dem Wettergott

Die Beteiligung war, trotz der ständig steigenden Benzin- u. Energiepreise, gut. (Näheres im Inneren der K70-POST).

Energiesparen war somit natürlich auch ein Gesprächsthema auf unserem Treffen. Für alte K70-Hasen sollte dies eigentlich kein neues Thema sein, da die Bauzeit unseres K70 ja in die damalige Öl und Energiekrise, mit Sonntagsfahrverboten, usw., fiel. Das damals entstandene Energiespar- u. Umweltschutzbewußtsein ist in den letzten Jahren systematisch von konservativen Politikern und Abzockerlobbyisten der Konzerne mit teils frei erfundenen Argumenten und aus dem Zusammenhang gerissenen Halbwahrheiten aus dem Bewußtsein geredet worden. Auf die Frage an einen Ladeninhaber, warum er im Winter durch die offene Ladentür die Straße heizt und auch noch tagsüber die Außenbeleuchtung einschaltet, kam die Antwort, das wird uns auf Seminaren so propagiert, dann würde mehr gekauft. Ist ja toll, Energieverschwendung erhöht die Kaufkraft der Kunden. In der, von 'Oben' geförderten, immer weiter fortschreitenden Massenverblödung, zwecks Abzocken zur Gewinnmaximierung, kann man den Leuten scheinbar aber auch Alles aufschwätzen. Wem sein Gedächtnis und gesunder Menschenverstand für eigenständiges Denken und Handeln noch nicht abhanden gekommen ist, sollte auch auf Grund der neuesten Meldungen wissen, daß Energieverschwendung, die Ölverknappung beschleunigt und sich dadurch auch die, an den Ölpreis gekoppelten, Lebenshaltungskosten ständig erhöhen. Die Kaufkraft der Bevölkerung sinkt also auch, durch Energieverschwendung, noch zusätzlich immer weiter nach unten und der Klimawandel, mit seinen negativen Folgen, schreitet immer schneller voran.

Wenn die Folgen nicht so ernst wären, könnte man sich über die, die auf die Abzockerlobbyisten der Firmen und Konzerne hereinfallen, wie früher, mit Witzen und Karikaturen lustig machen. Eine Kabaretttruppe wurde im Fernsehen, anlässlich ihres 40-jährigen Bestehens, gefragt, was denn der Unterschied der Gags, gegen früher wäre, Antwort: Dinge, die für Generationen immer für einen Witz oder Gag gut waren, weil unsinnig und lächerlich, sind heute als Folge der Massenverblödung traurige Realität geworden.

Solche Beispiele kann man fast täglich beobachten, da kauft sich einer für ca. 70 m<sup>2</sup> einen Aufsitzmäher und mäht stolz wie Oskar mit eingeschalteten Scheinwerfern bei herrlichen Sonnenschein sein kleines Stückchen hinterm Hause. Potenzersatz für's kleine Stückchen in der Hose? Frage: Warum haben Rasenmäher Scheinwerfer? Nachts darf ohnehin nicht gemäht werden. Auch Bauern kann man bei Tage auf dem Acker so beobachten; hallo, guckt mal, was ich für'n toller Kerl bin, ich kann Trecker fahren. Auf der Fahrt zu unserem Treffen kam uns in der Heide ein Geländewagen entgegen, des Fahrers Kopf und Hose müssen wohl völlig leer gewesen sein, den er fuhr mit 12 eingeschalteten Scheinwerfern grell blendend durch die Gegend; 6 auf einer Dachleiste und 6 im Stoßstangenbereich. Da sind dann auch Vermunftappelle sinnlos, vielleicht dienen sie ja mal am dortigen Manövergebiet als Zielscheibe für zwei MP.-Salven. Auch Leute, die draußen ihre Terrasse oder den Biergarten beheizen, hätte man bis vor ein paar Jahren noch, genau wie die Obigen auch, als schizophren und reif für die 'Klappsmühle' eingestuft.

DEUVET-Info 2002: Tagesfahrlicht kommt nicht. Dies entschied der Europäische Ministerrat, auf Drängen des Europäischen Fahrradverbandes ECF, des Motorradfahrerverbandes FEMA, des DEUVET und auf Grund einer in Auftrag gegebenen Umweltstudie, weil sich die Chance der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Motorradfahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger, Kinder, usw.), gesehen zu werden, durch die ständigen Blendreflexe wesentlich verschlechtert und sich der Verbrauch und Schadstoffausstoß um mindestens 3% steigert. Allein die Mehrkosten durch den höheren Verbrauch läge dann in der BRD bei 1,5 Millionen Euro und die Kohlendioxidemissionen lägen bei 2,8 Millionen Tonnen. Der Verband der europäischen Automobilhersteller ACEA verpflichtete sich darauf hin, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, auf das automatische Tagesfahrlicht zu verzichten und auch keine sogenannten Kuhfänger mehr an Autos zu bauen, da sie bei Unfällen meist zu tödlichen Fallen für die Schwächeren werden.

Die Befürworterlobby hat, trotz der obigen Abmachungen und Fakten, danach immer wieder versucht, dies zu hintertreiben, um es durchzusetzen. Sie schrecken dabei auch nicht vor Lügen und blankem Zynismus zurück. Da werden frei erfundene Unfallzahlen als Argument benutzt und sie erdreisten sich auch noch, öffentlich im Fernsehen, zur Frage der Erkennbarkeit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, solch zynische Antworten zu geben wie, man könnte dann ja einfach die Zahl der Scheinwerfer zählen, bei zwei Scheinwerfern ist es ein Auto und bei einem ein Motorrad. Als Fortsetzung dieser Logik, müßten dann Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Fußgänger, Kinder, evtl. auch noch Hunde, Katzen, usw., einer bestimmten Anzahl von Scheinwerfern zugeordnet, und auf den Kopf geschnallt bekommen. Wie wär's, damit könnte man dann die Umsatz- u. Gewinnmaximierung noch erweitern (einige Massenverblödete würden das sogar noch „cool“ finden). Da werden Werbefotos für Tagfahrlicht in die Zeitung gesetzt, mit kleinen Kindern, die vor, bzw. hinter dem blendenden Auto über die Straße wollen, mit dem Text: Damit sie uns besser sehen. Das heißt im Klartext: Platz da, jetzt komm ich. Das ist an Zynismus nicht mehr zu überbieten, da sie der Gegenverkehr sie durch die Blendung auch noch schlechter erkennen kann. Wenn Befürworter auf dies Problem angesprochen werden, kommt in der Regel die Antwort, meine Kinder sitzen dann ja bei mir im Auto !!! Neulich kam mir ein Fahrschulwagen mit 4 aufgeblendeten Scheinwerfern entgegen, erst im letzten Moment konnte man erkennen, daß der Fahrschüler auf einem Kleinkrafttrad vor ihm herfuhr, er gefährdete mit seinem Lichttick seinen eigenen Fahrschüler durch Blendung des Gegenverkehrs und Blendung des Schülers im Rückspiegel. Welchen Verkehrsteilnehmer muß man diese 5 entgegenkommenden Scheinwerfer nach der Befürworterlogik nun zuordnen? (Ps.: Es gibt noch ein paar Fahrlehrer, die ihren Schülern noch umweltgerechtes Verhalten und Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer beibringen).

Da wird sich dann scheinheilig über die noch nie dagewesene Zahl von „Einäugigen“ mokiert, eigentlich sollte man wissen, daß eine Birne nur eine bestimmte Stundenzahl an Brenndauer hat, bis sie verschlissen ist. Da die meisten Fahrzeuge überwiegend am Tage gefahren werden, war das Problem früher kaum relevant. Bei den heutigen Autos kann eine Reparatur, wegen der teuren Birnen und wesentlich größeren Arbeitsaufwandes, richtig ins Geld gehen. Noch teurer wird es bei dem grell blendenden Xenon-Licht, in den aufwendig gebauten Scheinwerfern, sitzen jeweils eine Steuerelektronik, die Gasentladungslampen, ein Hochspannungsgerät für 28.000 Volt zur Zündung der Gasentladungslampen, eine gesteuerte Klappblende für Fernlicht, H7-Birnen als zusätzlichen Ausgleich (da der Zündvorgang ähnlich lange dauert, wie bei einer Neonröhre) und Stellmotoren für die Leuchtweite. Eine Reparatur darf nur unter Beachtung der Warnhinweise und Sicherheitsvorkehrungen, die nur im Reparaturleitfaden der Werkstatt enthalten sind, vorgenommen werden. Dieser Aufwand wird in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs geflissentlich verschwiegen. Preiswertes ‚Do it yourself‘ stößt da an seine Grenzen.

Die Unfälle sind Europaweit, trotz weiter steigender Fahrzeugdichte, rückläufig auf den Stand in den 50-er Jahren angekommen. Auch die Ursachen haben sich in der letzten Zeit geändert und treten immermehr in den Vordergrund: LKW-Unfälle, laut einer Sprecherin der Verkehrspolizei NRW tritt die Ursache Reizüberflutung (ständige Licht u. Blendreflexe, usw.) immer mehr in den Vordergrund, dadurch läßt die Reaktions- u. Aufnahmefähigkeit nach. Bei den Motorradfahrern ist, laut Pressemeldung, innerhalb der stagnierenden Unfallzahlen, der Unfallanteil des Übersehenwerdens auf 75% gestiegen. Der zynische Rat des Scheinwerferzählens verkehrt sich also ins Gegenteil. Ein Arbeitskollege, ein passionierter Motorradfahrer, kam sofort am Morgen nach der Sendung wutentbrannt zu mir: „Hast Du das gestern Abend gesehen, wenn ich dabei gestanden hätte, hätte ich diesem Zyniker sofort einen in die Fresse gehauen“.

Fakt ist: Die ständigen Blendreflexe von allen Seiten nerven (Reizüberflutung), und das Fahren wird dadurch genauso anstrengend wie bei Nacht. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer werden dadurch auch bei Tage schlechter erkennbar und somit gefährdeter.

Da bei neueren Autos meist Scheinwerfer und Blinker eine Einheit bilden, spiegelt sich das Tageslicht, durch das heute verwendete Klarsichtglas, im Reflektor und der Blinker wird schlechter erkennbar. Bei eingeschaltetem Licht wird dieser Blendeffekt noch verstärkt und der gesetzte Blinker ist dann oft gar nicht mehr erkennbar. Bei Nacht hebt sich dieser Effekt durch den Hell-Dunkelkontrast

weitgehend wieder auf. Das Gleiche kann man auch bei den neuen, komplett reflektierenden Rückleuchten beobachten, da kommt dann noch die schlechtere Erkennbarkeit des Bremslicht's dazu.

Das Auge braucht Kontraste, um Entfernungen und Geschwindigkeiten einschätzen zu können. Durch eingeschaltetes Licht entsteht bei Tag ein kontrastloses, blendendes, Wischi -Waschi -Zwie-licht, das eine richtige Einschätzung erheblich erschwert und auch alles in der Umgebung des Fahrzeugs schlechter erkennbar macht. Dies kann jeder feststellen, der aus einer Seitenstraße heraus versucht, eine passende Lücke im fließenden Verkehr zu erwischen.

Da alle Blaulichtquellen (Bildschirm, Neonröhren, Halogen-u. Xenonscheinwerfer, usw.) schädlich für die Gesundheit, vor allem der Augen sind, sollte man diese so weit wie möglich meiden und sich diesen nicht auch noch zusätzlich im Verkehr aussetzen.

Auch in den Betriebsanleitungen der neuen Autos (z.B. Golf) steht, daß jeder eingeschaltete elektrische Verbraucher den Verbrauch und den Verschleiß der Elektrik erhöht, also öfter Ersatz von Birnen, Batterien, Lichtmaschinen, usw., was wieder den Geldbeutel und die Umwelt höher belastet.

Bei Firmen, die auf einen großen Fahrzeugpark angewiesen sind, ist scheinbar noch keiner auf die Idee gekommen, diesen höheren Kostenfaktor zu berechnen.

Beim sogenannten Biosprit ist auch schon der Schuß nach hinten losgegangen, durch Vernichtung der Wälder und Nahrungsmittelanbauflächen für Biosprit.

Seit Entwicklung des ersten schnellaufenden KFZ.-Motors 1885 von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach, der den Vergaser, das Wechselgetriebe, die Kulissensteuerung und den Wabenkühler dazu erfand, wäre bis vor ein paar Jahren so eine Abzocke zu Lasten des Geldbeutels, der Umwelt und der schwächeren Verkehrsteilnehmer vom gesunden Menschenverstand her nicht möglich gewesen. In Österreich hat der gesunde Menschenverstand obsiegt, sie haben schon nach kurzer Zeit, wegen der Energieverschwendung, usw., das Taglichtfahren wieder abgeschafft. Es ist schon kurios, daß gerade in den flachen Regionen, die zuerst von dem Klimawandel durch den Anstieg des Meeresspiegels betroffen werden, z.B. Friesland, am meisten dafür geworben wird, wo man dort doch sagt, man kann heute schon sehen, wer morgen auf Besuch kommt. Laut Presse, überlegt man, in den Niederlanden, diesen Unsinn einzuführen. Die wollen scheinbar den Klimawandel noch beschleunigen, um schneller abzusaufen.

Bisher galt die Regel, wer bei Tageslicht, Objekte von der Größe eines Pkw's, oder gar LKW's nicht mehr erkennen kann, gehört nicht mehr auf den Fahrersitz, sondern auf den Untersuchungssitz des Augenarztes.

Es jammern Alle über die ständig steigenden Energiepreise und die damit verbundenen Lebenshaltungskosten, aber das Thema Energiesparen scheint auch in der Oldtimerszene noch nicht wieder angekommen zu sein (obwohl man es ja von früher her wissen mußte), sonst würde z.B. die 'Oldtimer Markt' in den letzten Jahren nicht dauernd auf ihren Fotos optisch zur Energieverschwendung auffordern. Auf den Autoseiten der Tagespresse werden die Autos hier schon seit langem wieder ohne Licht abgebildet.

Übrigens, Kunststoff wird auch aus Öl hergestellt, da ergibt sich noch ein Riesensparpotential (unsinnige Verpackungen meiden, Kunststoffflaschen, usw.).

Hoffen wir, daß die Abzockerheuschrecken auf allen Gebieten gestoppt werden und der gesunde Menschen- u. Umweltverstand und soziale Ethik wieder in den Köpfen Einzug hält. Um die Probleme in den Griff zu bekommen sollte wieder an erster Stelle das Energiesparen (nicht nur beim Auto) stehen, damit auch in Zukunft für „Otto Normalverbraucher“ ein Vereinsleben noch möglich ist und man sein Hobby noch ausüben kann, denn Vereine sorgen auch für wichtige soziale Kontakte. JB.



1. Internationaler  
**K70 CLUB** e.V.



Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranenclubs)

Andreas de Wall • Möhringer Str. 60 • 78532 Tuttlingen

An alle

Andreas de Wall  
Möhringer Straße 60  
78532 Tuttlingen  
Tel.: (0 74 61) 1 32 03  
Mobil: 01 78 / 523 05 10  
e-Mail: andreas.dewall@hotmail.de

K 70-Interessierten

21. Mai 2008

**Einladung zum K 70 Regionaltreffen Süd**

Liebe K 70-Fans,

nach dem Abstecher im Frühjahr ins Elsaß führt uns unser Herbst-Treffen mal wieder an den Bodensee.

Also macht rechtzeitig Eure K 70 fit, denn wir treffen uns am

**Samstag, dem 4. Oktober 2008  
um 13:00 Uhr**

oberhalb von Sipplingen am Werkstor der Bodensee-Wasserversorgung. Von hier aus wird nicht der Bodensee mit Wasser versorgt, hier wird Wasser aus dem Bodensee entnommen, um andere Regionen damit zu versorgen. ☺

Zunächst nehmen wir um 13:30 Uhr an einer Führung durch die Aufbereitungsanlage Sipplinger Berg teil.

Anschließend fahren wir zum Luftlinie nur wenige hundert Meter entfernten Haldenhof, dem „schönsten Aussichtspunkt am Bodensee“.

Dort gibt es ab 15:30 Uhr Kaffee und Kuchen, Tische sind reserviert, Parkplätze in ausreichender Anzahl vorhanden.

Weitere Hinweise findet ihr auf der Rückseite.

Es würde mich freuen, euch wieder beim Treffen begrüßen zu können.

Mit freundlichem Ventilgeklapper

PS: auf unserem Treffen im letzten Herbst in Zuffenhausen wurde der Wunsch geäußert, die bisherigen Regionaltreffen Baden-Württemberg der K 70 Freunde als Regionaltreffen Süd weiterzuführen. Da die meisten Teilnehmer der letzten Jahre Mitglied im 1. internationalen K 70-Club sind, werden wir die Treffen zukünftig unter diesem Dach organisieren.

## Hinweise zum K 70-Regionaltreffen Baden-Württemberg am 4. Oktober 2008

### Anfahrt:

- Aus Richtung Stuttgart, Freiburg, Singen: BAB 98, Ausfahrt Stockach-Ost. Ab da der alten B 31 nach Ludwigshafen folgen. Am Ortseingang links abbiegen und den Berg hoch Richtung Bonndorf. Kurz vor Bonndorf rechts ab. Haldenhof und Aufbereitungsanlage Sipplinger Berg sind ausgeschildert.
- Aus Richtung Friedrichshafen: Auf Höhe Überlingen der B 31 N in Richtung Stockach folgen, am Beginn des vierspurigen Ausbaus Richtung Nesselwangen / Bonndorf abbiegen. In Nesselwangen links abbiegen, der Haldenhof ist ausgeschildert.
- Eine Skizze gibt es unter  
[http://www.zvbwv.de/upload/mediapool/Anfahrt\\_See6.pdf](http://www.zvbwv.de/upload/mediapool/Anfahrt_See6.pdf)

### Besichtigung der Aufbereitungsanlage:

- Aus Sicherheitsgründen ist eine Besichtigung der Anlagen nur nach Voranmeldung möglich.
- **Anmeldungen zur Führung bitte mit Angabe Name, Vorname, Nationalität und Paß- bzw. Personalausweis-Nr. bis 1.9.2008 bei mir, da ich die Teilnehmerliste mit diesen Daten vorab einreichen muß!**
- Paß bzw. Personalausweis nicht vergessen. Ohne Ausweis ist kein Einlaß möglich.
- Die Führung beginnt um 13:30 Uhr; Nachzügler werden nicht mehr hineingelassen!
- Fotografieren und Filmen ist in der Anlage nicht erlaubt. Handgepäck bitte im Auto lassen.

### Wer sich das ganze vorher im Web anschauen will:

- Bodensee-Wasserversorgung:  
<http://www.zvbwv.de/>  
Google Earth: 47° 48' 28" N; 9° 06' 13" O
- Haldenhof:  
<http://www.gasthaus-haldenhof.de/>  
Google Earth: 47° 48' 24" N; 9° 05' 31" O

## **Pinkstertreffen Luneburg**

Mario en Manuela Thimm hebben een voortreffelijk Pinkstertreffen neergezet.

Uiteraard werkten de weersomstandigheden buitengewoon goed mee.

Het begon allemaal op zaterdagmiddag op een parkeerplaats bij het Snowdome bij Bispingen, vlak naast de A7.

Om 13.20 uur zette de stoet van 16 K70's, 1 Ro 80, en 2 "vreemde" auto's, zich in beweging en ging het naar het Heidekasteel "Iserhatsche".

Het bezoek aan dit kasteel was meer dan de moeite waard. Soms viel je van de ene verbazing in de andere.

Het jachtslot met het bijzondere interieur, de barok-tuin met de ijzeren boom met klokkenspel, de meer dan 500 spreuken overal, het Montagnetto, een fantasie bouwwerk met ook een bijzonder interieur. Dit alles in een enorm groot landschap met wandelpaden en zitjes. Ook voor de kinderen was het bijzonder.

Hier maakten we ook kennis met het Schweinehund ( van voren een varken, van achter een hond ).

Tegen vijven werd de tocht voortgezet naar de binnenlanden van Amelinghausen, waar het spit al draaide en er vanaf ca half zeven gegeten kon worden.

Dat dit allemaal buiten kon, was erg bijzonder.

Door de niet "hotelgasten" werden de tenten opgezet en werd er gepraat en gedronken zelfs tot na dat het aggregaat werd uitgezet en het kaarslicht moest wedijveren met de zaklamp.

De zondagmorgen braak al vroeg aan en gelukkig kon ieder weer buiten ontbijten. De "hotelgasten" meldden zich en kon er richting Zoutmuseum in Lüneburg vertrokken worden. De rondleiding in het museum, maar ook daarna de rondleiding door de stad, was uitstekend en we zijn allemaal, behalve "Sülfmeister", ook veel wijzer geworden. Rond half drie kon ieder in Lüneburg zijn eigen gang gaan en werden de terrasjes eer aangedaan.

Om 4 uur werd de terugtocht aanvaard naar de Schaapskooi en werd er later gegeten van de barbecue.

De avond eindigde rondom het kampvuur.

De maandagmorgen kondigde zich aan met het trieste gevoel dat het afscheid naderde. Na het ontbijt vertrokken de eersten K70's alweer richting huis.

De achterblijvers vertrokken wat later nog naar Schneverdingen voor een wandeltocht door het veenlandschap met bloeiend wollegras, over houten vlonders en dwars door een schaapskudde. Dit onder leiding van Manfred Schmidt en zijn vrouw Edelgard.

Rond de klok van 2 was het officiële einde van het weekeinde en kon ieder zijns weegs gaan.

### **Mario en Manuela, Bedankt!!!**

Piet Hasper







We begroeten als nieuw lid in Nederland: Alex Ogelo, woonachtig in Amersfoort ( Hoogland ). Hartelijk welkom!  
Alex, we hopen dat je het erg naar je zin zult hebben in de club en dat je veel van je ervaring op auto-gebied mag delen met de anderen.

Wir begrüßen Alex Ogelo aus Amersfoort ( Hoogland ) in die Niederlande als neues Mitglied in unsere K70-Club. Herzlich Willkommen!!

## Besuch beim K70-Freunde-Treffen in Aurich / Wilhelmshaven.

(hun) Sonnabend, 3. Mai 2008, es war herrliches Wetter, als wir mit dem K70 zunächst von Wedel zum schon bekannten Fähranleger nach Glückstaft fuhren. Die Auffahrt auf die Fähre wurde gerade nach unserer Ankunft freigegeben und, obwohl es noch nicht 9:45 Uhr war, legte die Fähre ab. So war mein Bruder Jörg Peter, der mit zu dem Treffen „seines“ Clubs wollte, nicht mit an Bord dieser Fähre. Auf der Überfahrt meldete sich dann mein Mobiltelefon, es war mein Bruder, der um 9:41 Uhr am Anleger war und nur noch das Heck der Fähre sah. Wir verständigten uns, dass ich am niedersächsischen Ufer auf ihn warten würde. Zwischenzeitlich meldete er sich, dass die Fähren wegen des hohen Aufkommens heute nicht nach Plan führen und er schon auf dem Wasser sei. So musste ich nur rund 20 Minuten warten.

So sehr man manchmal auf die Errungenschaften der Neuzeit flucht, so nützlich sind sie selbst bei K70-Treffen. Mein mobiles Navigationssystem leitete uns dann zunächst nach Aurich zum Hotel „Alte Post“, wo der Konvoi Richtung Wilhelmshaven um 13 Uhr starten sollte. Mein Bruder hatte seinen elektronischen Lotsen einfach nicht mitgenommen und sich stillschweigend auf mich verlassen.



Super pünktlich um 12:59 Uhr rollten unsere K70 auf dem Hotelparkplatz aus. Wir wurden sehr freundlich von den K70-Freunden begrüßt, deren sechs K70 dort parkten. Einige kannten wir ja schon von diversen Treffen. Die Abfahrt wurde um eine Viertelstunde nach hinten verlegt, so dass wir noch unseren mitgebrachten Proviant dezimieren konnten.



Sieben, der nun acht K70, machten sich, neben einigen neueren Fahrzeugen, zügig auf den Weg nach Wilhelmshaven. Trotz der schnellen Fahrt und zahlreicher Ampeln kamen alle K70 und Fremdfahrzeuge am Museumshafen an.



Leider war es nicht so, wie wir es von unseren Treffen kennen, dass alle K70 gemeinsam auf einem Parkplatz stehen konnten. In Wismar war ja z.B. eigens dafür ein Bereich des Marktplatzes gesperrt worden. Hier musste jeder zusehen, wo er mit seinem Wagen blieb.

## Es ist wieder ein K70 aufgetaucht

Leider war auch die angekündigte Hafentrifahrt nicht für alle Teilnehmer gebucht, so mussten einige mit dem Museumsbesuch und der Besichtigung der ausgestellten alten Kriegsschiffe vorlieb nehmen. Die Gruppe zerstreute sich in alle Richtungen.



Auch uns blieb nur das Museum, wir durchkrochen das U-Boot und betrachteten erstaunt das spartanische Innere der „Mölders“, die noch bis vor wenigen Jahren im Einsatz war. Betten aus Edelstahl sind alles andere als gemütlich.



Nach einer kleinen Stärkung machte sich die schleswig-holsteinische Delegation, die immerhin ein Viertel aller anwesenden K70 gestellt hatte, ein weiteres Viertel kam aus den Niederlanden, wieder auf den Weg Richtung Elbfähre und damit auf den Heimweg. Die herrliche Überlandfahrt war mit den K70 wirklich ein Genuss, die Straßen waren recht leer, die Tankfüllungen reichten noch bis nach

Schleswig-Holstein, so dass wir nicht an den durchweg fünf Cent teureren niedersächsischen Zapfsäulen Nachschub bunkern mussten.

Erfreulicherweise liefen die K70 weitgehend störungsfrei, nur der Keilriemen an meinem K70 musste zwanzig Kilometer vor dem Ende der Fahrt noch einmal nachgespannt werden. Immerhin waren es rund 500 Kilometer, allein für diese Fahrt, dazu kam noch das Treffen in Meldorf, welches noch einmal rund 200 Kilometer hinzu brachte. Eine gute Generalprobe für die Fahrten, die am Wochenende darauf anstanden, einmal nach Hagen (Nordrhein-Westfalen), dann wieder in die Lüneburger Heide zum großen Jahrestreffen, die dortigen Fahrten und wieder zurück nach Wedel.

Der K70 ist ein guter Reisewagen und läuft dann am Besten, wenn er als solcher benutzt wird. Schade, dass die hohen Benzinpreise in diesem Jahr das Vergnügen doch schmälern. Ich kann die verstehen, die aufgrund dieser Kostenexplosion weitere Fahrten mit dem K70 ein wenig scheuen, aber man betrachte mal die Verbräuche aktueller Fahrzeuge, das ist kaum weniger als mit dem K70 nur, dass dieser mit dem doch recht kleinen Tank öfters beim Tanken schmerzhaft an die enormen Preise erinnert, als ein SUV, der einen 80 Liter Tank hat.

## **Bericht vom**

### **K 70 – Treffen Süd**

**am 5. April 2008 im Oberelsass**

Nachdem Andreas de Wall das Baden-Württemberg-Treffen als Veranstaltung der K70-Freunde nicht mehr veranstaltet und der Süden deutlich über Baden-Württemberg hinausgeht, hatte ich zum K 70 – Treffen Süd eingeladen.

Am Abend des 4. April trafen dann Dieter und Heinz Scheidegger und Simone und Helwin mit mir an der Ferme Auberge Paradis in Strueth ein und genossen die lokale Spezialität frittierten Karpfen.

Am Samstagmorgen 5.4. trafen dann noch Ingrid und Andreas de Wall und Franz Haag ein, beide ohne K 70. So waren wir dann lediglich 8 Personen mit 2 K 70. Möglicherweise liegt Strueth doch etwas abgelegen. Die Ruhe in dieser Gegend ist aber gleichzeitig auch ein Erlebnis.

Eine typische Ortsdurchfahrt im Sundgau

So fahren wir also durch den Sundgau über die Grenze in die Schweiz und passieren den Jurapass Col de la Croix (789 m).

Der Versuch, den Col de la Croix auf dieser Straße zu erreichen, wurde abgebrochen (der Weg führte als Schotterweg weiter)

Der Col de la Croix

Wir erreichten den alten Ort St-Ursanne im Doubstal und machten bei schönem Sonnenwetter einen ausführlichen Rundgang durch das Dorf.

Wir verlassen St Ursanne

Nach Besichtigung des Kreuzganges verließen wir St-Ursanne und fuhren an der Doubs entlang nach Villars-sous-Dampjoux, wo wir Mittagspause machten. Es war eine schöne Tour am Fluss entlang bei wenig Verkehr, schönen Ausblicken auf Wasser und Berge und einigen leichten Kurven, die das Fahren nicht langweilig werden lassen.

Nach der Pause fuhren wir weiter durch das Doubstal nach Sochaux. Auf den letzten Kilometern war es dann mit dem ruhigen Gleiten im K 70 vorbei. Unser kleiner Konvoi riss aber trotz unzähliger Kreisverkehre nicht ab.

In Sochaux besichtigten wir das Peugeot-Museum. Einen K 70 gab es hier nicht zu sehen, den kennen wir ja schon. Peugeot hat ähnlich wie NSU auch eine Geschichte als Hersteller verschiedener Haushaltsgeräte.

Das Peugeot-Museum

Die Brüder Scheidegger traten von dort aus die Rückfahrt in die Schweiz an und die restlichen Teilnehmer steuerten auf der Landstraße Mülhausen an. Kurz vor der Autobahn

verabschiedeten wir uns in einem kleinen Café an der Landstraße und mein K 70 musste bei Regen nach Hause fahren (die K 70 von Franz und Andreas hatten die Garage ja nicht verlassen).

## Es ist wieder ein K70 aufgetaucht

Als wir, also mein Vater und ich, am 4.5.2008 auf der Technorama in Ulm waren, unterhielt sich mein Vater mit einem Modellautohändler über den Passat der ersten Serie. Später kamen sie dann irgendwie auf den K70 zu sprechen. Dabei erwähnte der Händler, dass er in Rothenburg ob der Tauber oft an einem Bauernhof vorbeifährt, wo ein K70 in der Scheune stehe und „vergammele“. Den könnte man sich doch mal ansehen, dachten wir! Aber Rothenburg ist auch nicht so nah bei uns. Wir überlegten uns also, wie wir das Besichtigen des K70 mit etwas anderem verbinden konnten, da es ja auch immerhin ca. 200km sind. Uns fiel ein, dass es die Strecke ist, die wir auch an Pfingsten zum K70-Treffen fahren. Also konnte man es ja perfekt verbinden. Wir nahmen uns vor, an unserem Rückweg am Dienstag in Rothenburg Rast zu machen und uns den K70 anzuschauen.

Nachdem wir über Pfingsten ein paar tolle Tage beim K70-Treffen verbringen konnten, hieß es am Montagnachmittag leider wieder Abschied nehmen. Noch mal DANKE an alle Beteiligten, das K70-Treffen 2008 war einfach super!!!

Als auch wir am Dienstag dann den langen Heimweg antraten, besuchten wir noch Familie Thimm. Mario konnte uns dann noch einen passenden Öldruckschalter einbauen. Und außerdem konnten Mario und ich unsere Fahrgestellnummernarchive wieder abgleichen.

Eigentlich wollten wir gegen Mittag die Heimfahrt wieder antreten, doch es hat noch so viel Spaß gemacht, dass wir dann erst gegen 15 Uhr losgefahren sind.

Auf der Fahrt gab es keine Probleme, der K70 lief super.

Gegen 19:30 Uhr kamen wir dann in Rothenburg ob der Tauber an. Wir fuhren den beschriebenen Weg ab, aber wir fanden einfach keinen K70. Dann mussten wir uns erstmal noch eine Tankstelle suchen, da der Tank auch schon fast leer war. Nach dem Tanken gab es noch eine Straße, die wir noch nicht „durchsucht“ hatten. Und in genau dieser Straße stand er. Zwar nicht in einer Scheune, wie der Händler sagte, sondern im Freien. Aber so wie er aussah, stand er noch nicht lange draußen. Es war ein großer Bauernhof. Ich klingelte, es tat sich nichts. Ich klingelte noch einmal stärker, es tat sich wieder nichts. Enttäuschung. Papa lief dann zurück zu unserem K70 und holte eine Visitenkarte und schrieb auf die Rückseite eine kleine Nachricht. Diese wollten wir dann in den Briefkasten werfen. Dann sah ich, wie sich im Haus ein Vorhang bewegte und klingelte noch mal. Es öffnete jemand. Erleichterung und Freude. Der Mann war zuerst etwas schlecht gelaunt, da man noch so spät bei ihm klingelte, aber als er unseren K70 dann sah, sagte er nichts mehr. Nun konnten wir Fotos von dem K70 machen und ihn genauer anschauen. Die Türen waren offen und der Schlüssel steckte auch. Nun zum K70: Es war ein silbermetalliger 72er K70L mit 75PS. Erstzulassung 5.4.1972. Den Kennzeichen nach zu urteilen, die

wir aus dem hergebrachten Fahrzeugbrief entnehmen konnten, lief der K70 zuerst in Ochsenfurt (Württemberg) mit passendem Kennzeichen (OCH-K 70), dann in Bad Mergentheim (MGH-K 502) und danach im Main-Tauber-Kreis (TBB-RC 26). 1988 wurde er dann abgemeldet.

Der Zustand des K70 ist eher schlecht. Die Farbe der Innenausstattung war blaues Velour. Die Sitze sind allerdings schon sehr stark ausgebleicht. Der Auspuff, zumindest das Endstück, ist auch nicht vom K70, es sieht eher nach einem Diesel-Auspuff aus. In die Stoßstange ist schon ein Loch reingerostet. Der K70 braucht auf jeden Fall eine neue Lackierung, da der Lack an vielen Stellen in einem anderen Silber beigesprüht wurde. Der jetzige Besitzer möchte den K70 *nicht* verkaufen. Er möchte ihn herrichten, doch es fehlt ihm jemand, der das machen kann. Er selbst hat schon auf beiden Seiten neue Einstiege eingeschweißt, dabei sind aber die Löcher für die Zierleiste nicht vorgesehen.

Also, hoffen wir, dass dieser K70 wirklich mal wieder den Straßenverkehr bereichert.

Christian Glatzel

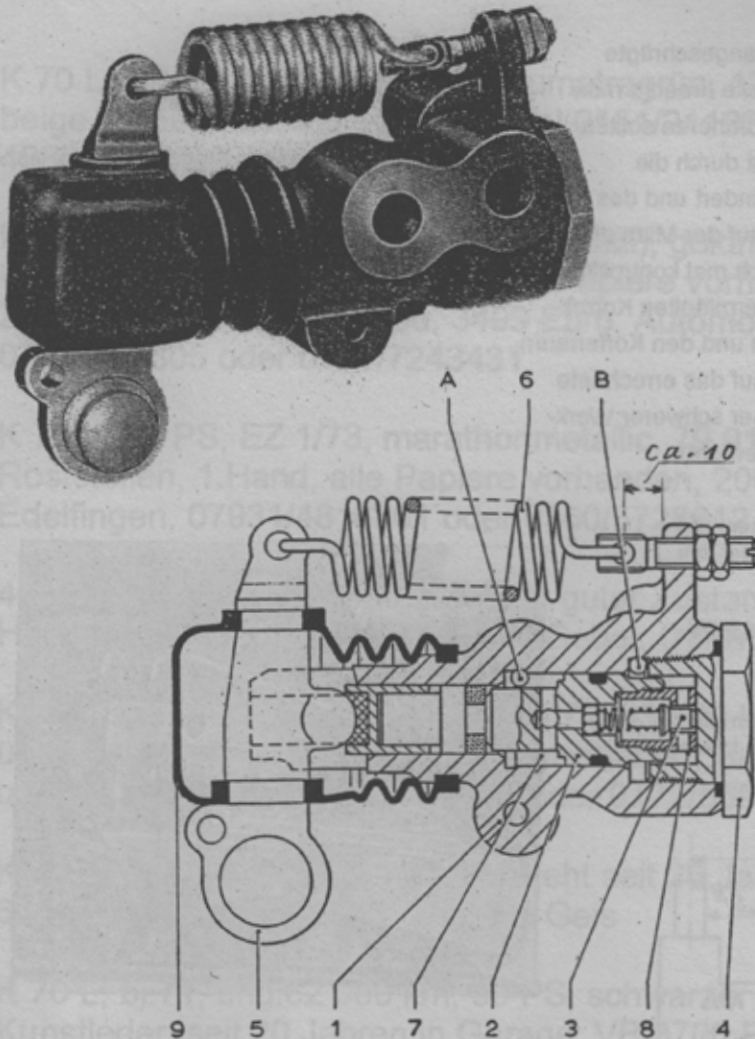


# Technik, Tricks & Tips

## Betrifft: Bremskraftregler

Dem Bremskraftregler am Dreieckslenker hinten links wird meist erst Beachtung geschenkt, wenn er Probleme macht. Um dies zu vermeiden, sollte man darauf achten, daß kein Dreck und Wasser in den Gummibalg und in die Aufnahmebuchsen für die Kugelgelenke des Betätigungsgestänges geraten kann. Die Dichtringe dazwischen kontrollieren. Nach Reinigung, bzw. Ersatz vor dem Eindrücken der Kugelbolzen etwas Fett in die Buchsen tun. Bei dem Kolbenhebel sollte man ebenso verfahren. Die Messingkappe zwischen Kolben und Halbkugel des Hebels und den Führungsschlitz für den Hebel einfetten. Den Gummibalg soweit mit Fett füllen, daß die Beweglichkeit noch gewährleistet ist. Das schwarze Antriebswellenfett ist hierfür gut geeignet. Der Gummibalg ist asymmetrisch, auf richtige Montage achten, sonst sind Schäden vorprogrammiert. Wer noch einen Ersatzregler hat, sollte ihn nach längerer Lagerung aufschrauben und innen auf verhärtete Fettreste kontrollieren, vorsichtig reinigen und hartgewordene Dichtungen austauschen und den Kolben nur mit frischem Bremsenfett wieder einsetzen. Die Funktion und Lebensdauer ist auch von der richtigen Einstellung der Zugfeder und des Gestänges abhängig. Die im Reparaturleitfaden angegebene Methode zum Einstellen des Gestänges, mit Lösen des Federbeins, Federspanner und Anheben des Achslenkers ist aufwendiger und daher nicht Jedermann möglich. Habe daher eine einfachere Methode gewählt.

JB.

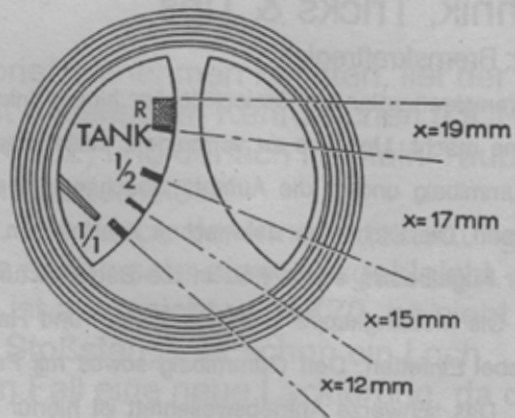
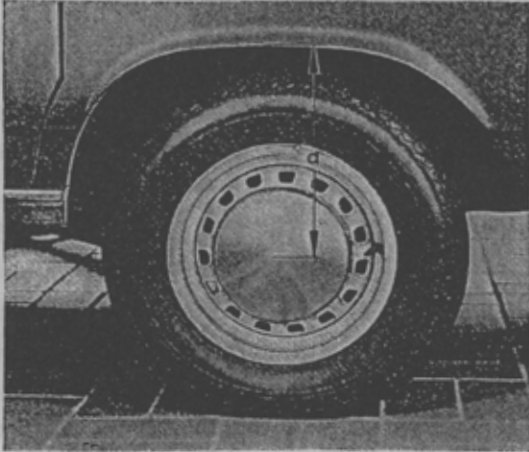


A = vom Tandem-Hauptbremszylinder  
B = zu den Radbremszylindern

- 1 - Gehäuse
- 2 - Kolben
- 3 - Kegelventil
- 4 - Verschlussschraube
- 5 - Hebel
- 6 - Feder
- 7 - Ringraum
- 8 - Ventilraum
- 9 - Gummibalg

## Gestänge für Bremskraftregler einstellen

- 1- Fahrzeug vor der Einstellung hinten mehrmals einfedern und anschließend ausrollen.
- 2- Bei unbelastetem Fahrzeug (Leergewicht, Kofferraum unbeladen) Abstand  $a$  zwischen Mitte Rad und Unterkante Kotflügel messen.



Tankinhalt	Korrekturwert X
Tank leer bis $\frac{1}{4}$ gefüllt	= 19 mm
Tank $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ gefüllt	= 17 mm
Tank $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ gefüllt	= 15 mm
Tank $\frac{3}{4}$ gefüllt bis voll	= 12 mm

Steht der Zeiger genau auf einer Markierung, ist der niedrigere Korrekturwert X zu wählen.

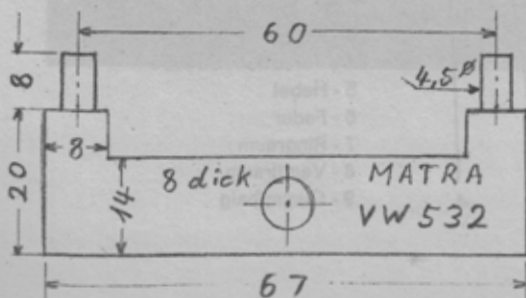
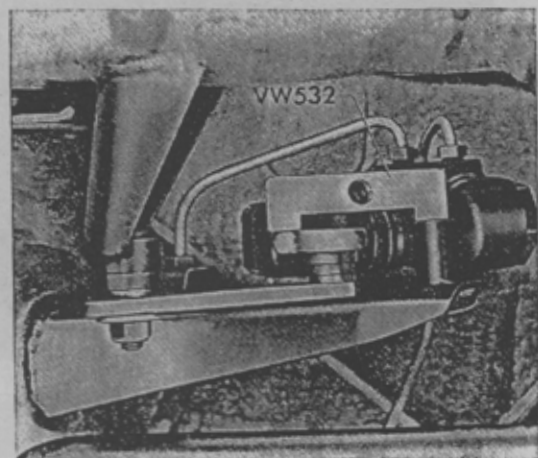
### Beispiel:

Abstand  $a$  gemessen 323 mm

Tank  $\frac{3}{4}$  gefüllt = Korrekturwert 12 mm

$$\begin{array}{r} 323 \text{ mm} \\ - 12 \text{ mm} \\ \hline 311 \text{ mm} \end{array}$$

- 3- Zündung einschalten und den für den jeweiligen Korrekturwert (X) nach der Anzeige des Kraftstoffvorratsanzeigers ermitteln.
- 4- Fahrzeug auf eine Grube, oder auf angeschrägte Holzklötze fahren, bei 15 - 20 cm Dicke braucht man nur 2 für die beiden Hinterräder, bei höheren sollten 4 genommen werden, weil sich sonst durch die Schräglage die Gewichtsverteilung ändert und das Meßergebnis verfälscht. Meßpunkt auf der Mitte der Radkappe markieren und Maß  $a$  noch mal kontrollieren.
- 5- Den entsprechend dem Tankinhalt ermittelten Korrekturwert: X von dem Maß:  $a$  abziehen und den Kofferraum soweit beladen, bis der Wagen bis auf das errechnete Maß absackt. (3 Räder und ein großer schwerer Werkzeugkoffer reichen evtl. schon als Gewicht).
- 6- Mutter für Kugelkopf am Gestänge lösen und Prüfbohrungen im Gehäuse und im Hebel des Bremskraftreglers reinigen.
- 7- Einstell-Lehre VW 532 mit beiden Paßstiften in die Prüfbohrungen einsetzen.
- 8- Kugelkopf am Gestänge so einstellen und Mutter festziehen, daß sich die Einstell-Lehre „saugend“ herausnehmen läßt.



Einstell-Lehre VW 532