

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

Mitgliedermagazin



JENSEITS... IN AFRIKA
Roadtrip im Land des Sonnenuntergangs



Seite 12



HEMTSCHAKLASSIK
Seite 29

K70 TECHNIK:
Fahrwerk



Seite 35

NIEDERLANDE:
Öliebollen in Deurne 2024



Seite 39

21. April 2024

Blütenfahrt Geldermalsen/Niederlande, Info: roosenhenry@hotmail.com

9. Mai 2024

Treffen K 70 Freunde im Saarland, Ansprechpartner: Bernd Hirschinger

18. bis 20. Mai 2024

38. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in Winsen/Aller, Ansprechpartner: Mario Thimm

9. Juni 2024

Technischer Tag in Deurne/Niederlande, Info: wimjanssendeurne@gmail.com

6. bis 9. Juni 2024

42. internationales NSU-Treffen, Fieberbrunn/Österreich
Ansprechpartner: Ro 80 Club International

6. bis 8. September 2024

Kampeerweekend Swalmen/Roermond Niederlande,
Anmeldung: Peter Beurgens, info@beurgensadvies.nl

14. September 2024

Jahreshauptversammlung des 1. internationalen K 70 Clubs
Ansprechpartner: Rupert Zeh

12. Januar 2025

Oliebollen in Vinkeveen bei Pim und Annemarie Tielkemeijer, Info: tielk021@planet.nl

7. bis 9. Juni 2025

39. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in der Schweiz

Juni 2025

43. internationales NSU-Treffen, Cavallino, Union Lido/Italien,
Ansprechpartner: NSU Club Italia

23. bis 25. Mai 2026

40. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs
Region Eichsfeld, Thüringen,
Ansprechpartner: Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de

15. bis 17. Mai 2027

41. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in den Niederlanden,
Ansprechpartner: Jaap van Riesen

IMPRESSUM

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

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

CLUBMAGAZIN VERSAND

Alexis Emmerich • Mittelweg 33 • 32427 Minden
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

DRUCK

printed by:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

220 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

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

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

RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

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

Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.

Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.

Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.

Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.

Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.

In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.

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



TITELBILD: K 70-WERBUNG DER 70ER
COLORIERT VON ANDREAS KERNKE 2023

RÜCKSEITE: FRÜHER WAR ALLES ANDERS
© ANDREAS KERNKE 2024



THE WAY OF LIFE

TEXT: ANDREAS KERNKE

Nicht nur unsere VW K 70 werden stetig älter. Auch an uns Menschen, den Clubmitgliedern, nagt der Zahn der Zeit.

Natürlich - denn so ist das Leben! Nichts ist für immer, alles ist leider endlich.

Vor fast 36 Jahren trafen sich die ersten Visionäre, um eine Gemeinschaft der K 70-Fahrer zu sammeln. Zwei Jahre später hatten diese Urväter genügend Interessenten für die Gründung des Clubs zusammen. Inzwischen zählen wir weltweit über 200 Mitglieder. Sie alle profitieren von der grandiosen Idee der Visionäre von 1988, von der Idee eines friedlichen, freundschaftlichen Bündnisses von K 70-Fahrern.

Und diese Idee funktioniert eindrucksvoll. Das beweisen unsere Treffen, unsere Bemühungen um die Erhaltung unserer Fahrzeuge durch den Teilepool oder durch Nachfertigungsaktionen, unsere Informationskanäle per WhatsApp etc.

Doch im ganz normalen Lauf des Lebens gibt selbst uns K 70-Fahrern das Schicksal keine Chance, Grenzen zu überschreiten. Irgendwann ist der Tank leer, irgendwann ist der letzte Kilometer gefahren, irgendwann geht der Motor einfach aus. Und gleichsam ist irgendwann auch beim Menschen der letzte Atemzug getan.

So erging es leider bereits Ende letzten Jahres unserem Gründungsmitglied Harry Thimm, gleiches ist nun leider auch über den wahren „Vater der allerersten Stunde“, Manfred Schmidt zu beklagen.

Unser Teilewart Mario Thimm war Manfred eng verbunden und daher in der Lage, den Verlust für den Club in Worte zu fassen (siehe Seite 5). Der ganze Club schuldet Manfred großen Dank - ohne ihn würde es den 1. internationalen K 70 Club wahrscheinlich gar nicht geben.

Aber - wie heisst es immer so schön: das Leben geht weiter! Ständiges Trübsalblasen bringt niemanden auch nur minimal weiter.

Das nächste Frühjahr steht an. Unsere K 70 können ihre Winterquartiere wieder verlassen. Wir werden uns hoffentlich wieder wohlgelaut und zahlreich zum diesjährigen Pfingsttreffen in Winsen/Aller treffen.

Bis dahin wünsche ich jedenfalls allen eine schöne Zeit und

man sieht sich, K 70!

Euer Andreas Kernke



- 2** EVENTS, IMPRESSUM
- 3** EDITORIAL
- 4** CLUB-ADRESSEN
- 5** NACHRUF
- 7** TEILEPOOL
Geschenkkorb für Thimms
- 8** EINLADUNG
38. Pfingsttreffen in Winsen/Aller
- 9** REISE
Kleine Skandinavienreise
- 12** JENSEITS... IN AFRIKA
Roadtrip im Land des Sonnenuntergangs
- 27** RESTAURATION
Trend zum Zweit-K 70
- 29** HEMTSCHKLASSIK
Rätsel
- 35** K 70 TECHNIK:FAHRWERK
Wieder auf festen Beinen stehen
- 39** NIEDERLANDE
Oliebollen in Deurne 2024
- 42** GLEICHTEILELISTE 
- 46** VERKAUF
- 47** K 70 TECHNIK: GETRIEBE
Das Getriebe lässt grüßen
- 51** AUS DEN UNENDLICHEN WEITEN DES INTERNETS
Anadolu'da K 70
- 53** eFUEL
Erste große deutsche Fabrik für eFuel





VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf.knispel@k70-club.de

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobias.koenig@k70-club.de

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Mittelweg 33 • 32427 Minden

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER

KAI KÄMMERER

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

Telefon: +49 (0) 17 66 68 98 30 8 • eMail: kai.kaemmerer@k70-club.de

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde

Telefon: +49 (0) 53 02 64 67 • eMail: kassenwart@k70-club.de

BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V.

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES

IBAN: DE29278937605054437300

INTERNETAUFTRITT DES CLUBS

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

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND

ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE

HENRY KROEZEN

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

TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: k70@teilethimm.de

oder per Telefon:

01 72 38 55 40 2

Wir sind Mitglied im



MEINE ERINNERUNG AN 35 JAHRE MANFRED SCHMIDT



TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM

Es war 1987, als ich als sechzehnjähriger Schüler bereits angefangen hatte, Flugblätter hinter die Scheibenwischer von noch im Straßenverkehr befindlichen K 70 zu klemmen, um mit den Besitzern in Kontakt zu treten.

Lediglich eine junge FahrerIn hatte sich damals gemeldet, die dann letztendlich ihren alaskablauen K 70 wegen eines Motorschadens an Manni Sobiella weiterreichte. Manni war damals schon Kunde bei Papa im Friseurgeschäft.

Umso mehr bin ich ausgeflippt, als ein Manfred Schmidt im Juni 1988 in der Oldtimer Markt wegen „zur Neige gehender Ersatzteile“ Kontakt zu anderen K 70-Eignern aufzunehmen versuchte. Natürlich meldete sich Familie Thimm umgehend bei ihm und bekundete großes Interesse an einer Zusammenkunft.

Bereits am 29. Septemer 1988 erfolgte eine Einladung zum „1. Deutschen K70-Fahrtreffen“ am 22. Oktober 1988 in Fritzlar auf dem Parkplatz am „Grauen Turm“. Dort kamen dann zum ersten Mal 14 VW K 70 und ihre Besitzer zusammen. Mein Herz schlug mir bis zum Hals.

Im Jahr darauf organisierten wir das 2. K 70-Treffen vom 29. April bis zum 1. Mai 1989 in Winsen und Celle. Dort kamen bereits 28 K 70 zusammen.

Von nun an war die K 70-Lawine nicht mehr aufzuhalten. Es gab diverse Regionaltreffen und Stammtische (Manfred lud für NRW ins Neandertal). Wir waren auf Oldtimermärkten, wie in Bockhorn, der Techno Classica in Essen oder der Technorama in Kassel und Hannover präsent.

Parallel dazu nahm die niederländische Fraktion unter Pim & Anne Marie (beide waren auch in Fritzlar und Winsen dabei) Gestalt an.

Sehr geehrte K-70 Fahrer,
sehr geehrte K-70 FahrerIn!

Dies ist ein Schreiben an alle
K-70 Besitzer,
die Interesse an einem K-70 Treff,
oder vielleicht an der Gründung eines
K-70 Clubs haben.

Wir versuchen Sie durch diese Art der
Schreibensverteilung anzusprechen,
da es für uns leider keine bessere
Möglichkeit gibt. Wir hoffen jedoch,
daß Sie dieses nicht stört und daß
Sie sich bei uns melden, da es doch
immer weniger K-70e gibt, und wir
versuchen wollen, einen gewissen Stamm
dieses Wagens gebrauchsfähig zu
erhalten.

Adresse: Mario Thimm
Posenerstr. 10
3108 Winsen/Aller

Telefon: 05143/5756

Wenn Sie schreiben würden, wäre es
natürlich am besten, weil dann so
schnell nichts verloren geht.

Mit freundlichem Gruß,
Ihr Mario Thimm!

P.S. Bei uns sind zur Zeit noch drei
K-70e im Betrieb und es werden
vielleicht noch mehr!

Bereits im Frühjahr gründeten wir den „1. internationalen K 70 Club e.V.“. Manfred und Edeldgard immer mit dabei.

Wir trafen uns im Schnitt zweimal pro Jahr, ob nun auf dem Treffen in Nürnberg, Freiburg, Salzgitter, Kevelaer, etc. oder in den Niederlanden z.B. in Medemblik, Vinkeveen, Goes oder dem Naturgebiet „De Peel“.

In all den Jahren hatte Manfred nie den Platz des 1. Vorsitzenden inne, obwohl er ihm gut gestanden hätte. Er war ein humorvoller Ruhepol im zeitweise stürmischen Clubgeschehen. Mit Sicherheit ist es an vielen Stellen ihm zu verdanken, dass der Club seit nunmehr fast 34 Jahren besteht.

Nicht umsonst wurde er von uns im Laufe der Jahre zur „Grauen Eminenz“ gekürt.

Die von ihm gefahrenen K 70 sind noch heute in Berlin, Hagen, Winsen oder den Niederlanden unterwegs, aber mit dem „1. Deutschen K 70-Fahrtreffen“ ließ Manfred für mich einen großen Traum wahr werden: viele K 70 mit ihren Fahrern zusammen zu bringen.

Vielleicht werde ich eines Tages mit meinen Enkeln zum „Grauen Turm“ nach Fritzlar fahren und ihnen sagen können: „Hier hat alles angefangen!“

Der Turm wird wohl noch lange stehen, doch unsere „Graue Eminenz“ ist für immer gegangen.

Tschökes Manfred, maach et joot.
Dein Clubfreund Mario



Damit fing ALLES an !

MARKT für klassische Automobile und Motorräder
Heft 6 Juni 1988
L. 4000,- FR. 65,20 DM 4,-
112/88

Chevrolet Corvette
Japanische

VW K70 L
Oft lese ich in MARKT etwas über ältere Fahrzeuge, welche man nur noch sehr selten auf unseren Straßen sieht. Leider ist über meinen VW K70 L bisher fast nichts veröffentlicht worden. Immerhin hat dieser wassergekühlte, von NSU konstruierte VW 16 Jahre auf dem Buckel und fährt noch immer mit dem ersten Motor. Reparaturen sind relativ selten. Sicherlich gibt es auch noch keine Interessengemeinschaft für K70-Fahrer, die man aber möglichst bald entstehen lassen sollte, zumal die Ersatzteile langsam zur Neige gehen. Über Kontakte zu anderen Fahrern würde ich mich freuen.
Manfred Schmidt
Willbecker Straße 83
4006 Erkrath 2
Tel. 02104/45829

EINE LESERBRIEF - VERÖFFENTLICHUNG . MEHR NICHT ?!

Manfred Schmidt
Willbecker Str. 83
4006 Erkrath 2
Tel. 02104 / 45829

Erkrath, 29.9.1988

An alle K 70-Fahrer ! (und Anhang)
z.B. aus: Lorch, Mödins, Engelthal, Hamburg,
Tangstedt, Berlin, Kassel, Duderstadt,
Südwinzen, Wilhelmshaven, Rheine,
Extental-Bösingfeld, Kottgeisering,
Otterfing, Pörsbach, Weilerswist-Groß-
Vernich, Nagold, NL 3645 VK Vinveveen,
NL 9468 AE Annen .

Wir treffen uns am 22. Oktober 1988 in

Fritzlar

FRITZLAR (Nähe Kassel)
auf dem Parkplatz am Grauen Turm.

Bitte möglichst bis 12³⁰ Uhr eintreffen.
Für später eintreffende wird eine Nachricht
hinter einem Scheibenwischer hinterlassen,
wo wir uns aufhalten.

Rückreise: am Sonntag, den 23. 10. 1988,
nachmittags.

Hoffentlich kommen recht viele zu diesem
1. Dt. K 70-Fahrtreffen ! !

Bis dahin herzliche Grüße

Manfred Schmidt



life is Better At The POOL

TEXT UND FOTOS: ALEXIS EMMERICH

Wie sicherlich alle wissen, befindet sich unser Teilepool seit langer Zeit in Winsen/Aller und hilft vielen K 70 auf der Straße zu bleiben oder sogar wieder auf die Straße zu kommen. Dieser befindet sich seit der Inventur vor über zwei Jahren (siehe Ausgabe 1/22) in ordnungsgemäßem Zustand. Das bedeutet allerdings nicht, dass dieser wartungsfrei ist, zumal die eingehenden Teileanfragen bearbeitet werden wollen.

Mario mit Unterstützung von Manuela samt der ganzen Familie stehen stets tatkräftig hinter dem Teilepool. Eine Vielzahl von Anfragen, etliche auch international, werden ehrenamtlich erfasst, zusammengesucht, verpackt und in alle Ecken der Welt verschickt. Wer von euch selbst einmal etwas verkauft hat, weiß sicherlich, dass dies zeitaufwendig sein kann. In der letzten Club Vorstandssitzung wurde dieser Einsatz der Thimms angesprochen und beschlossen, dass sich der Club definitiv dafür bedanken möchte.

Kurzerhand einigten sich Andreas Faulhaber und ich uns, einen Geschenkkorb im Namen des 1. internationalen K 70 Clubs zu überreichen und damit zu zeigen, dass die Betreuung des Teilepools nicht als Selbstverständlichkeit erachtet wird.

So fuhren wir zwischen den Weihnachtstagen und dem Silvesterwochenende Richtung Winsen. Während der Fahrt sahen wir die durch Dauerregen überschwemmten

Felder, Wiesen und Wälder. Ich hoffte innerlich, dass der Name „TeilePOOL“ keine Realität geworden war. Zum Glück aller K 70 Fahrer war die Werkstatt AutoTeile Thimm samt Umgebung einigermaßen trocken.

Wir trafen einen gut gelaunten und voll beschäftigten Mario an und unterhielten uns bei einem Kaffee. Tjark lud gerade fleißig frisch erworbene Motoren aus seinem Kofferraum und sortierte Teile. Nach Ladenschluss und kurzem Blick auf die neuesten K 70 Teilesponder fuhren wir zu den Thimms und trafen Manuela an, sodass wir den Geschenkkorb überreichen konnten.

Nach einem Kaffee und einer kleinen Tour durch Marios Privat-K 70 Garage ging es für Andreas und mich dann auch schon bald wieder Richtung Heimreise.

Zusammenfassend sagt der 1. internationale K 70 Club

//

DANKE!



38. internationales K 70 – Treffen

vom 18.05. bis zum 20.05.2024 (Pfingsten)

in und um 29308 Winsen/Aller

Liebe K 70 – Fans,

hiermit laden wir Euch recht herzlich ein, an Pfingsten mit uns in Winsen und Umgebung das diesjährige K 70 – Treffen zu genießen.

Wir haben uns dazu entschlossen, das Treffen zusammen mit den Typ 4-Freunden (VW 411/412) durchzuführen. Hierfür haben wir uns einige interessante Programmpunkte überlegt, die wir im Detail noch abklären.

Wer auf dem Laufenden bleiben möchte, der melde sich für weitere Informationen bitte per Whats App auf 0172/3855402 oder via Mail auf k70@teilethimm.de unverbindlich an.

Samstag, 18.05.2024: Treffpunkt voraussichtlich am Panzermuseum in Munster, anschließend Fahrt im Konvoi zum „Zum Dorfkrug“ in Eversen, hier auch Übernachtungsmöglichkeiten. Dorfstr. 42, 29303 Eversen, 05054/507, info@zum-dorfkrug-eversen.de

Sonntag, 19.05.2024: Programm folgt; Abendveranstaltung im Anderer's Allerblick, Bahnhofstr. 27, 29308 Winsen, 05143/8508, info@allerblick.de; hier auch Übernachtungsmöglichkeiten.

Montag, 20.05.2024: Programm folgt

Weitere Zimmer / Pensionen findet Ihr bei der Touristinformation unter 05143/912212.

Die örtlichen Campingplätze sind:

1. Campingplatz „Auf der Hude“, Auf der Hude 1, 29308 Winsen, Tel. 05143/93199, info@campingplatz-winsen.de
2. Campingpark „Südheide“, Im Stillen Winkel 20, 29308 Winsen, Tel. 05143/6661805, info@campingpark-suedheide.de , hier kann man auch Challets buchen.

Wir freuen uns auf Eure Teilnahme, Eure Familie Thimm.





KLEINE SKANDINAVIEN-REISE

TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM

Einen Urlaub in Skandinavien zu machen, ohne dabei auf einen K 70 zu stoßen ist denkbar, aber auch deutlich emotionsloser.

Von daher hatte ich bereits im Vorfeld versucht herauszufinden, wo in Norwegen die K 70-Eigner ansässig sind. Leider passten die Adressen nicht zu unserer geplanten Route. Erst als wir wetterbedingt umdisponieren mussten, kamen wir auf einen Campingplatz bei Kongsberg.

Dort wohnt Kai Ronny Nilsen, den wir zugegebenermaßen an diesem Abend etwas überfallen hatten. Da unser Bulli mit ausgeklappten Dachzelt nicht mehr beweglich war, wurden wir kurzerhand von ihm und seinem Audi 100 vom Platz abgeholt und später wieder zurückgebracht.

Er und sein Sohn zeigten uns mit berechtigtem Stolz die in den letzten Jahren aufgebaute Sammlung von VW und Audi-Modellen, darunter auch sein goldener 72-er K 70.

Die restaurierten oder teilweise originalen Fahrzeuge waren ein:

- moosmetallic VW Passat von 1973 (steht aktuell in Oslo im Autohaus bezüglich 50 Jahre Passat)



- tornadorotes 5-Zylinder Audi Coupe GT, Typ 85 von 1985 mit Lederausstattung



- marsroter VW Golf 1 GTI aus der allerletzten Serie von 1983



ein braunmet. Audi 80 B1 GLS Automatik, Audi 80 CC und VW Santana GL 5 in silbermetallic.



- lofotengrüner Audi 50



Ein malagaroter Audi 100 Typ 43 GL 5E vergammelte auf der Wiese.



- rallygelber Audi 80 GT, B1
- tornadoroter Audi 100 Typ 44 quattro
- weisses VW Golf 1 Cabrio
und sein silberner 5-Zylinder Audi 100 Typ 43 in 200-er Optik.

Ausgelagert war sein roter Audi 100 Avant GL 5E.

Fast genauso viele Projekte oder Schlachtfahrzeuge befanden sich rund um seine Halle, teilweise in Containern untergebracht:

2 x Audi 100 Coupe S,

Er zeigte uns auch seine reichhaltige Modellauto-, Literatur- und Werbeplakate-Sammlung. Diverse Ersatzteile, darunter auch neue K 70-Teile, waren überall zu finden. Kai Ronny wollte mir diese tatsächlich einfach so mitgeben, doch ich ließ ihn wissen, dass diese in Norwegen bestimmt besser aufgehoben seien.

Das Einzige was ich mitnahm, war ein Satz NOS Schmutzfänger mit K 70-Logo darauf!!!

„Tussen takk Kai Ronny!“

Auf unserer Rundreise fuhren wir bis zum Geiranger-Fjord und von dort aus südöstlich Richtung Schweden.

In der Nähe von Hamar machten wir einen Halt beim „Motor Museum Monsbacken“ in Adalsbruk. Diese eindeutig NSU-lastige Zwei- und Vierrad-Museum wurde vor 12 Jahren hinter einen alten BP-Tankstelle mit Werkstatt aus dem Jahr 1949 errichtet.

Im Inneren der Neubauhalle befinden sich unten die großen Fahrzeuge und oben die rund 80 Mopeds, Motorräder, Roller und Klein-PKW, wie NSU 1000 und Wankel-



Spider.

Wir waren in erster Linie natürlich wegen der zwei dort ausgestellten K 70 aufgeschlagen: Dem orangenen 72-er K 70-Cabrio und dem hellasmetallic 74-er Standard. Letzteren erkannten wir eindeutig als das Auto von Ase & Sverre Monsbaken wieder, welche wir bereits vor 26 Jahren auf der anderen Seite von Hamar in Stavsjö besucht hatten. Beide sind bereits verstorben und der Museumsinhaber ist der Neffe von Sverre.

Im Museum befinden sich viele kleine Läden aus vergangenen Zeiten, wie z.B. ein Frisör, Zahnarzt oder Landhandel. Das Café ist im 60-er Jahre-Stil eingerichtet und

bietet frische Waffeln, Kaffee und eine Wurlitzer Musikbox. Das Museum ist einen Abstecher wert.

In Norwegen und Schweden waren saisonbedingt viele Oldtimer unterwegs. Besonders die Tendenz zu Fahrzeugen aus Übersee ist dabei nicht zu übersehen.

Kurz vor Malmö machten wir noch einen Halt bei Rita & Sven Andersson in Lomma, wo ich Sven noch ein paar Tipps für den zu langen Pedalweg der Bremse an seinem K 70 geben konnte.

Danach ging es heimwärts mit einem Turboladerschaden-Zwischenstop in Dänemark //

Der VW K 70. Schließe die Augen und lausche...!



Nur der VW K 70
klingt wie ein K 70.



*africa is calling
and i must go!*

JENSEITS... IN AFRIKA



Libyen



Tunesien



Algerien



رحلة برية في أرض الغروب ROADTRIP IM LAND DES SONNENUNTERGANGS

IDEE UND TEXT: ANDREAS KERNKE,
FOTOS: GROUP OF VOLKSWAGEN FANS IN LIBYA



Vielleicht ist es nur meine ganz eigene Empfindung, vielleicht geht es aber auch anderen Betrachtern genau so. Weil sich wahrscheinlich jeder Durchschnittseuropäer den zweitgrößten Kontinent Afrika sehr vorgefasst vorstellt, sorgen einige Fotos dieses Berichts sicherlich für Überraschungen. Derartige Motive hätte man in Afrika eher nicht erwartet. Entstanden sind diese Bilder bei einem ganz besonderen Roadtrip, jenseits - in Afrika.

Vor einiger Zeit fielen mir Fotos dieses kasanroten VW K 70 auf Facebook auf. ▼



Aufgrund der Abdschad - der arabischen Konsonantenschrift - unter den Fotos, war klar, dass die Bilder wohl kaum aus dem deutschsprachigen Raum stammen können. Nach ein wenig Recherche stellte sich heraus, dass

der Besitzer dieses Wagens wohl im nordafrikanischen Libyen lebt. Und es lohnte kaum, lange herumzurätseln, denn wenig später bekam ich per Facebook eine Freundschaftsanfrage von dem K 70-Eigner - die ich sofort annahm.

Der afrikanische K 70-Fahrer heisst Abolgasem Elharari, stammt tatsächlich aus Libyen, lebte und arbeitete aber viele Jahre in der Schweiz und spricht und schreibt daher in gut verständlichem Deutsch. Nun lebt er wieder in seiner libyschen Heimat und fährt dort unter anderem seinen roten 72er VW K 70, übrigens ein recht seltenes „Zwittermodell“.



Diese Besonderheit erkennt man am vorderen Abdeckblech unterhalb der Stoßstange zwischen den Blinkern. Dort ist bei ihm nämlich bereits jenes Blech mit den Schlitzen zur verbesserten Bremsscheibenbelüftung verbaut, das eigentlich erst ab Modelljahr 1973 (also nach den VW-Werksferien 1972) in Serie ging. Schon ein paar Wochen vorher wurden die „neuen“ Bleche verbaut, weil die bisherigen Frontbleche ohne Bremsscheibenbelüftung bereits vergriffen waren. Auffällig ist zudem, dass dieser libysche K 70 mit den vor August 1971 angebotenen Stoßstangen mit Gummiauflagen ausgestattet ist.

Laut offizieller Exportstatistik lieferte VOLKSWAGEN





im Jahr 1972 genau 54 Exemplare des VW K 70 nach Libyen, über die fünf Produktionsjahre hinweg waren es insgesamt 134 Stück. Abolgasem Elharari behauptet stolz, heute den letzten und einzigen fahrbereiten K 70 Libyens zu besitzen. Wobei genau dieser Wagen seine aktive Phase als Auto allerdings ehrlicherweise nicht in Libyen startete, sondern bei den Eidgenossen in der Schweiz - ein „CH“-Aufkleber am Heckblech verrät diese Zeit im fernen Alpenland.

Abolgasem ist aufgrund der Einzigartigkeit des Modells in Libyen sowohl begeisterter als auch überaus stolzer K 70-Besitzer. Als Autonarr zeichnet er sich ausserdem durch den Besitz mehrerer Mercedes und VW Käfer aus. Zudem stimmt es ihn sehr freudig, auch seinen elfjährigen Sohn mit dem „Altblechfieber“ infiziert zu haben.

Nachdem ich erfahren habe, dass es in Libyen extrem schwierig ist, seinen K 70 fit zu halten (Thema Ersatzteile), biete ich Abolgasem natürlich umgehend an, Mitglied im 1. internationalen K 70 Club zu werden. Für diese Idee ist er sehr aufgeschlossen und so übermittle ich ihm eine Beitrittserklärung. Vielleicht ist er sogar beim 2025er Pfingsttreffen in der Schweiz mit seinem kasanroten K 70 dabei. Damit er teilnehmen kann, benötigt er allerdings eine offizielle Einladung, um ein Visumverfahren zu erleichtern. Denn Fahrzeug und Fahrer müssen dann speziell für dieses Treffen sehr bürokratieintensiv von Afrika aus in die Schweiz einreisen.

Er berichtet zudem von einem sehr interessanten Plan: zusammen mit seinen libyschen Oldtimer-Freunden und den alten Fahrzeugen will er im November bis an die marokkanisch-algerischen Grenze reisen. Ich wittere darin sofort eine außergewöhnliche Story für unser Clubmagazin. Abo verspricht, mich während des Roadtrips mit Fotos und Informationen zu versorgen. So verfolge ich die Reise via Facebook und Google Maps, was nicht immer ganz leicht fällt, da leider oftmals die Ortsangaben zu den Fotos fehlen.

Ebenfalls infiziert mit dem Altblechfieber:
Abolgasem's Sohn Osama Al-Harari (li.)

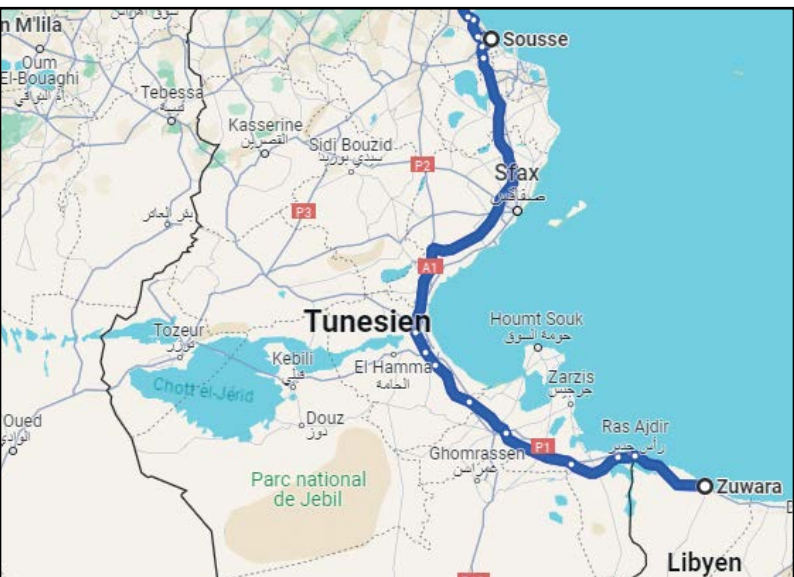


„CLASSIC VOLKSWAGEN AND ROAD CHALLENGE“

gesponsert vom libyschen Automobil- und Touring-Club



Die Reise beginnt in Zuwara, knapp 120 Kilometer westlich der libyschen Hauptstadt Tripolis. Am 2. November 2023 geht es in westlicher Richtung an der Mittelmeerküste entlang.



Da einige Teilnehmer in der termingerechten Vorbereitung ihrer Fahrzeuge für die fast 5.000 Kilometer weite Tour mit reichlich technischen Problemen zu kämpfen haben, starten zunächst nur acht Fahrzeuge mit zunächst nur zwanzig Personen. Laut Abolgasem werden sich während der Tour aber weitere Fahrzeuge anschließen. Am Start sind jetzt: ein Dodge RAM 4x4 Pickup, sechs VW Käfer unterschiedlicher Baujahre und eben der 1972er VW K 70.



Grenze zwischen Libyen und Tunesien

Es beginnt mit einem während der gesamten Reise immer wiederkehrenden Ritual: die Teilnehmer müssen ihre Fahrzeuge tanken. Das passiert erstmalig in Abu Kam-



INFORMATIONEN ZU LIBYEN

Geschichte: Seit dem Sturz von Diktator Gaddafi 2011 ist die parlamentarische Republik Libyen weitgehend ohne staatliche Autorität. Zahlreiche Gruppierungen ringen um die Macht. Die seit Dezember 2015 amtierende Einheitsregierung hat selbst in der Hauptstadt nur begrenzt Einfluss. Nach Definition des Internationalen Währungsfonds (IMF) gehört Libyen aufgrund seiner Wirtschaftsleistung zu den Entwicklungsländern. Libyen war von 1934 bis 1939 eine Kolonie und von 1939 bis 1943 eine annektierte Provinz des faschistischen Italien.

Geografie: Die Landesfläche Libyens entspricht mit 1,76 Mio. km² knapp der vierfachen Gesamtfläche von Deutschland und Österreich. Libyen liegt günstig zwischen den Handelsrouten über das Mittelmeer und den Karawanenwegen in das Herz des afrikanischen Kontinents. Es bietet den Liebhabern der Geschichte der Antike, wie auch Freuden der Sahara, vielfältige Sehenswürdigkeiten und Eindrücke.

Klima: In der Küstenregion warmes und winterfeuchtes Mittelmeerklima. Im trockenen Sommer werden meist Höchstwerte zwischen 30 und 33 Grad erreicht. Im Winter liegen die Höchsttemperaturen zwischen 16 und 20 Grad. Regen fällt fast ausschließlich in der Zeit von November bis Februar.

Bodenschätze: Neben Eisen und Erdgas besitzt Libyen die größten, nachgewiesenen Öreserven Afrikas, die sich nach Angaben der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) auf 48,4 Milliarden Barrel belaufen.

Bevölkerung: Knapp sieben Millionen Einwohner, 97 % davon kulturell und sprachlich arabisierte Berber und Araber. Fast alle Menschen in Libyen sprechen Arabisch. In großen Städten sind auch Englisch und Italienisch als Handelssprachen verbreitet.

Flora: Küstennahe Gebirge haben Mittelmeerflora, in den Küstentiefländern gibt es Steppenvegetation.

Fauna: Dünengazellen, Hyänen, Schakale, Wüstenspringmäuse und Wüstenfüchse, Anubispaviane, Wildesel, Hasen, Falbkatzen sowie verschiedene Greifvögel, Schlangen und Skorpione. 2009 zählte man 141 Heuschreckenarten.

Essen: Die Küche Libyens ist arabisch und mediterran mit osmanischen und italienischen Einflüssen. Eines der beliebtesten libyschen Gerichte ist Bazin, ein ungesäuertes Brot, das mit Gerste, Wasser und Salz zubereitet wird.

Probleme: In ganz Libyen erhöhtes Entführungsrisiko für Ausländer. Es besteht landesweit die Gefahr, zum Opfer von bewaffneten Raubüberfällen und „car-jacking“ zu werden, insbesondere mit hochwertigen Fahrzeugen und Geländewagen.

Libyen gilt als Transitland vieler afrikanischer Flüchtlinge und Migranten nach Europa. So sollen sich im Land mehrere Hunderttausend Menschen aus anderen afrikanischen Staaten aufhalten, die Verbrechen wie Mord, Körperverletzungen und Vergewaltigungen und Sklaverei ausgesetzt sind und oftmals in Konzentrationslagern ähnlichen Unterkünften gefangen gehalten werden. Die Situation in libyschen Flüchtlingslagern wird in den Medien als katastrophal dargestellt. Es gibt in Libyen zwölf Ausschiffungsorte für auf See Aufgegriffene, an denen die Menschen vom UNHCR versorgt werden.

Nach Angaben des UNHCR sind (Stand 2023) etwa 300.000 Menschen in Libyen auf humanitäre Hilfe angewiesen. Die Hälfte davon kommt aus Libyen, die andere Hälfte sind Menschen, die Libyen als Transitland erreichten. Im Land selbst befinden sich 245.000 Menschen auf der Flucht. Etwa 42.500 Flüchtlinge und Asylsuchende sind beim UNHCR registriert. Die Europäische Union setzt sich mittels des European Union Emergency Trust Fund for Africa gemeinsam mit IOM und UNHCR für eine Reintegration von Flüchtlingen ein, und dies in Libyen, entlang der zentralen Mittelmeerroute und in Äthiopien. Nach UNHCR-Angaben waren in Libyen im Oktober 2017 insgesamt 43.113 Flüchtlinge und Asylsuchende vom UNHCR registriert.

Export von VW K 70: (1970 bis 1975): **134** Exemplare



Schlafen in Zelten auf dem Autobahnrastplatz in Sousse



mash, knapp 20 Kilometer vor der libysch-tunesischen Grenze kostet ein Liter SUPER umgerechnet beneidenswert 0,15€. Am Grenzübergang Ras Ajdir gelangt die Reisegruppe über die Grenze nach Tunesien. Dort kostet der Sprit übrigens 1,250 Dinar, also im Gegensatz zum zuvor bezahlten libyschen Preis schon fast verschwenderrische 0,37€ pro Liter SUPER.

Auf der Autobahn geht es weiter um die Stadt Ben Gardane herum, auf Höhe der Insel Djerba an Medenine entlang, dann in nördlicher Richtung auf der A1 an Sfax



vorbei. Nach fast 520 Tageskilometern landen die Teilnehmer am Ende dieser ersten Etappe in der drittgrößten Stadt Tunesiens, der Hafenstadt Sousse am Mittelmeer. Dort campen die Teilnehmer auf einem Parkplatz am Rande der Stadt zwischen ihren Fahrzeugen. Hier feiert die Gruppe am nächsten Tag auch den ersten Jahrestag ihrer Gründung an genau diesem Platz.



INFORMATIONEN ZU TUNESIEN

Geschichte: semipräsidentielle Republik (Regierungssystem, das Elemente des parlamentarischen und des präsidentiellen Regierungssystems vereint). Seit Beginn der Demokratisierung im Zuge des Arabischen Frühlings im Jahr 2011 hat sich die Situation der Pressefreiheit deutlich verbessert. Für Tunesien besitzen die Beziehungen zu den Staaten der Europäischen Union höchste Priorität, da diese die wichtigsten Investitions- und Handelspartner des Landes sind. Außerdem kommen ein Großteil der Touristen, die das Land besuchen, aus den Staaten Europas. Die Weiterentwicklung der Beziehungen sind deshalb ein langfristiges strategisches Ziel der tunesischen Außenpolitik.

Geografie: Nördlichstes Land Afrikas und nur 140 Kilometer von Sizilien entfernt, knapp halb so groß wie Deutschland. Zwischen Mittelmeer und Sahara. Liegt in einer seismisch leicht aktiven Zone, sodass es zu Erdbeben und ggf. Tsunamis kommen kann. Strand ist sehr sauber und es stehen ausreichend Liegestühle und Sonnenschirme zum Ausleihen bereit.

Klima: Im Sommer werden Temperaturen von bis zu 50 Grad erreicht, im Winter steigt die Temperatur am Tag nur auf 10 bis 15 Grad und kühlt nachts auf unter 5 Grad ab. Mitunter ist auch leichter Bodenfrost möglich. Niederschläge fallen nur sehr selten und fast ausschließlich in den Wintermonaten.

Bodenschätze: Keine nennenswerten Bodenschätze.

Bevölkerung: Mehrheit der Tunesier identifiziert sich kulturell mit den Arabern. Die Armut in Tunesien liegt bei über 24 %. Tunesier sind sehr neugierig und redselig. Unter den Maghreb-Staaten das aus linguistischer Sicht homogenste Land, da fast die gesamte Bevölkerung Tunesisch-Arabisch spricht und auch das Schriftarabische, die Amtssprache des Landes, beherrscht. Die offizielle Amtssprache Tunesiens ist Arabisch. Französisch ist im gesamten Land als Handels- und Bildungssprache gebräuchlich. asslama = Hallo! besslama = Auf Wiedersehen!

Flora: An der Nordküste und im Atlasgebirge wächst mediterraner Laub- und Buschwald (Macchie) mit Steineiche, Korkeiche und Aleppo-Kiefer.

Fauna: Mähnspringer, die bedrohte Cuviergazelle, Dorkasgazelle, Düngengazelle. Ursprünglich kam auch die Säbelantilope vor, sie wurde mittlerweile in weitläufigen, eingezäunten Bereichen im Bou-Hedma-Nationalpark wieder angesiedelt. In den Wüstengebieten Heuschrecken-, Skorpion-, Schlangen- und unterschiedliche Vogelarten.

Essen: Typisch für Tunesien sind mediterrane, leichte Gerichte. Tunesier essen nur selten Fleisch (kein Schweinefleisch, oft Lamm- oder Hammelfleisch). Meeresfrüchte und Fisch (Thunfisch, Goldbrasse, Seewolf) sind vor allem an Küste verbreitet. Geflügel wie Hühnchen, Pute und Strauß finden sich ebenso auf Speisekarten. Salat in Tunesien, extrem lecker. Er besteht aus gegrilltem Gemüse (Paprika, Tomate, Zwiebel) gewürzt mit Knoblauch und Salz. Kommt ebenfalls oft mit Ei-Olive-Deko daher.

Probleme: Es kommt regelmäßig zu Folter durch staatliche Behörden. Laut einem Bericht von Amnesty International aus dem Jahr 2017 kommt es landesweit zu Folter, willkürlichen Verhaftungen, Hausdurchsuchungen, Razzien und Reiseverboten. Verhaftungen erfolgen demnach wegen auffälligen Aussehens, religiöser Äußerungen oder bereits verbüßter Delikte. Die Organisation bemängelte die Straflosigkeit für Menschenrechtsverletzungen, die die Kultur der Gewalt fördern. An der Grenze zu Libyen und im Süden Tunesiens, insbesondere in der Sperrzone, besteht die Gefahr, Waffenschmugglern aus/nach Libyen oder versprengten radikalen Einzelpersonen oder kleineren Gruppierungen zu begegnen. Reisen südlich der Linie Djerba-Tozeur sollten daher aktuell nach Möglichkeit vermieden werden.

Export von VW K 70: (1970 bis 1975): **47 Exemplare**

انها قسنطينة الزينة مدينة الجسور الرائعة شكرا لكل من قاموا باستقبالنا واحتفوا بنا شكرا لعشاق الفولكس في قسنطينة وعلى رأسهم اخونا ابو بكر وكل أهالي هذه المدينة دون استثناء



👍❤️👍 20

👍 Gefällt mir 💬 Kommentieren ➦ Teilen

Keine Chance für eine Ortsbestimmung - wo genau soll das sein?

Am folgenden Tag passiert der Treck der Oldtimer nach weiteren fast 300 Kilometern quer durch den Norden Tunesiens die Grenze zu Algerien (algerischer Spritpreis für SUPER: 0,32€/Liter). Der Tag endet nach weiteren ca. 100 Kilometern schließlich im äußersten Nordosten Algeriens, in Annaba am Mittelmeer und dort dann in einem Hotel.



Hotel in Annaba



Gruppe am Jahrestag ihrer Gründung vorm EL FNAR Annaba

Dieser „Group of Volkswagen fans in Libya“, folge ich auf Facebook aufmerksam. Doch je länger sie jedoch unterwegs ist, desto weniger sind für mich ihre Tagesziele und Unternehmungen erkennbar. Posts und Kommentare sind leider nahezu ausschließlich in geschriebenem Arabisch verfasst. Übliche Aussagen wie: بن اناج ىلا دنوعلا، لىلا عاش ام، فى رطل س كلوف يبحم عوم جم. ةحصل ا كى طعىو كظف حى لىلا. فى رطل اي بيل يف ن جاف (Mashallah, kehre an den Straßenrand zurück. Möge Gott dich beschützen und dir Gesundheit schenken. Gruppe von Volkswagen-Liebhabern in Libyen) sind daher für mich wenig aussagekräftig. Auch an den deutbaren Inhalten der geposteten Fotos kann ich mich selten orientieren. So werde ich sicherlich bald den Reise-Überblick verlieren.

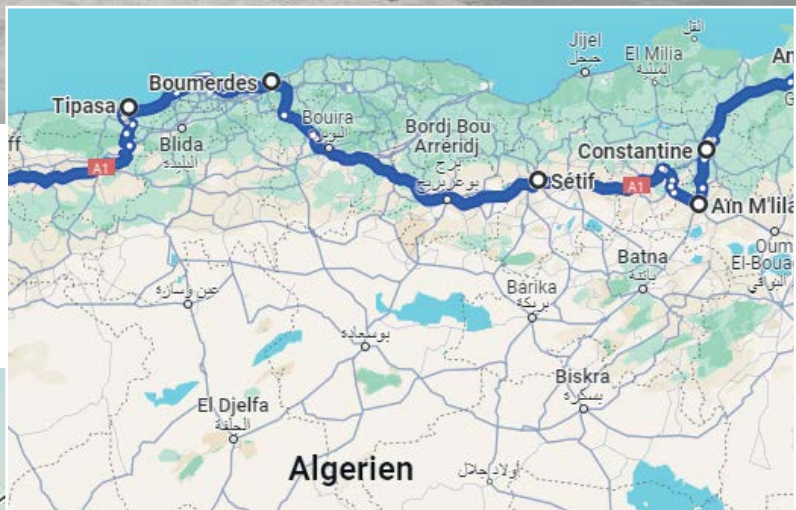
Annaba/Algerien am Mittelmeer ▼



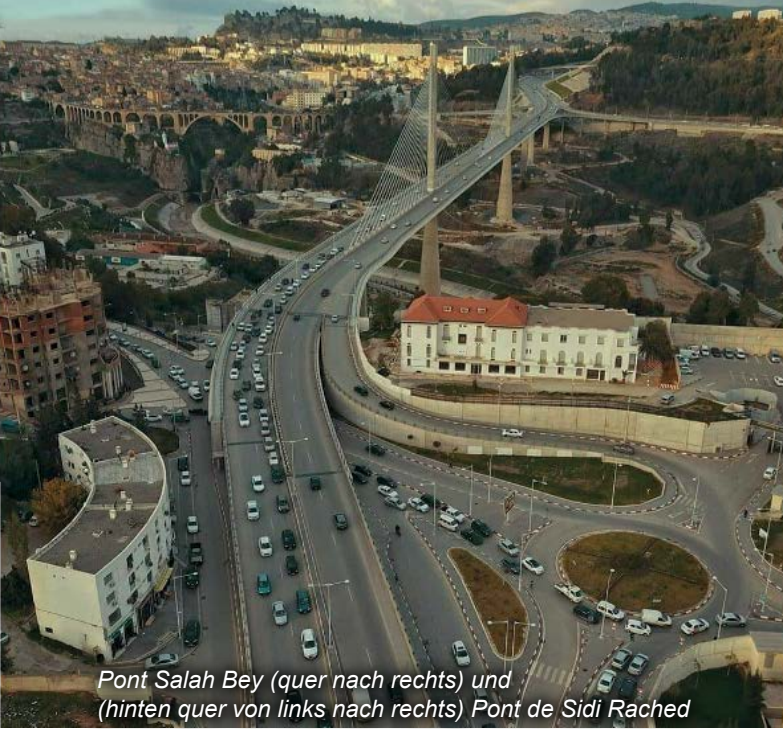


Kollektives Tanken in Constantine

Als nächstes Etappenziel steht Algeriens drittgrößte Stadt, Constantine, auf dem Programm. Sie liegt im Osten des Landes in einer hügeligen Landschaft mehr als 600 Meter über dem Meeresspiegel, etwa 60 Kilometer südlich des Mittelmeers. Die Lage der Altstadt an der Schlucht des Rhumel erforderte den Bau zahlreicher Brücken.



Abolgasem Elharari vor der Pont Sidi M'Cid in Constantine



Pont Salah Bey (quer nach rechts) und (hinten quer von links nach rechts) Pont de Sidi Rached



Pont Sidi M'Cid



INFORMATIONEN ZU ALGERIEN

Geschichte: Seit 1996 semipräsidentielle Republik mit einem alle fünf Jahre durch das Volk gewählten Staatsoberhaupt. Er ernennt und entlässt den nur ihm verantwortlichen Ministerpräsidenten als Vorsitzenden der Exekutive.

Geografie: Mit einer Fläche von 2.381.740 Quadratkilometern größtes Land Afrikas. Algerien ist mehr als sechs Mal so groß wie Deutschland. Das Land besteht zu 85% aus Wüste im Süden, steinigen Hochplateaus im Zentrum und fruchtbaren, teilweise stark bergigen Regionen sowie 1200 km Mittelmeerküste im Norden.

Klima: Im Norden mediterranes Klima mit warmen und trockenen Sommermonaten und milden, aber recht regenreichen Wintern. Die Höchstwerte liegen im Sommer meist zwischen 25 und 31 Grad, im Winter zwischen 15 und 18 Grad.

Bodenschätze: Algerien zählt zu den reicheren afrikanischen Ländern. Eine wichtige Rolle spielt der Verkauf von Erdgas und Erdöl an andere Staaten. Ein Viertel des Erdgases in Europa stammt aus Algerien. Große Teile des Landes sind fruchtbar und eignen sich zum Anbau von Getreide, Zuckerrüben, Kartoffeln, Hülsenfrüchten oder Tabak. Über dicke Pipelines gelangen Öl und Gas zur Mittelmeerküste. Von dort werden diese Stoffe mit großen Schiffen in die ganze Welt transportiert. Obwohl Algerien seine Bodenschätze an andere Länder verkauft, ist das Land selbst arm.

Bevölkerung: Algerien hatte 2020 43,5 Millionen Einwohner. Die Mehrheit der Algerier bezeichnet sich als Araber (70 Prozent). 30 Prozent gehören einem Berberstamm an. Berberwurzeln haben aber so gut wie alle Algerier, denn sie waren die ursprüngliche Bevölkerung hier. Die Amtssprachen Algeriens sind Arabisch und verschiedene Berbersprachen (Tamazight). Algerien ist ein muslimisches Land. Die Bevölkerung Algeriens ist ethnisch, sprachlich und regional stark gespalten und lebt mit den Folgen des Bürgerkriegs in den 1990ern. Frauen und Männer werden in vielen Lebensbereichen ungleich behandelt. Mittlerweile gibt es eine Einrichtung zur Korruptionsbekämpfung. Nur Angehörigen folgender Staaten ist eine Einreise ohne Visum gestattet: Libyen, Malaysia, Malediven, Mali, Marokko, Mauretanien, Republik Sahara, Seychellen, Syrien, Tunesien, Jemen.

Flora: Waldanteil nur 2 %, etwa 80 % des Landes sind nahezu vegetationslos. An der ausreichend beregneten Nordseite des Tellatlas wachsen mediterrane Sträucher wie Macchie, Aleppo-Kiefern, Korkeichen und Steineichen sowie (über 1600 m) Atlas-Zedern. Im Hochland der Schotts dominieren Steppen mit Halfagras und Wermutgewächsen. Die Gebirgssteppe des Saharaatlas geht nach Süden in die weitgehend vegetationslose Wüste über; Pflanzen (v. a. Dattelpalmen) wachsen nur in Randzonen und grundwasserbegünstigten Gebieten (Oasen). Das Ahaggar-Gebirge ist waldlos; stellenweise gibt es mediterrane Vegetation.

Fauna: Gazellen, Wüstenfüchse, Mähnschafe, Berberaffen, Geparden, Springmaus, Schlangen, Echsen, Skorpione und verschiedene Vogelarten (darunter große Greifvögel). Ursprünglich auch Berberlöwen und Atlasbären (wildlebenden Bestände sind allerdings ausgestorben). Im Nationalpark Tassili n'Ajjer, der Weltnatur- und Weltkulturerbestätte der UNESCO, Mähnschafe und Dünengazellen, einige wenige Geparden.

Essen: Viele Gerichte hier werden in einer Tajine – traditioneller Schmortopf – zubereitet. Dazu wird oft Couscous serviert. Weitere typische Spezialitäten in den Töpfen Algeriens sind Dolma, pikante Gemüsesuppe, Hammelbraten in Ingwer-Zimt-Sauce oder Mhadjeb. Die Küche Algeriens dürfte den meisten wohl recht unbekannt sein.

Probleme: Durch wirtschaftliche und soziale Probleme sowie die Unzufriedenheit mit den Leistungen des politischen Systems sind islamistische Bewegungen in Algerien sehr erfolgreich. Diese fordern einen islamistischen Staat, dessen innere Struktur und Außenpolitik sich an den Regeln einer radikalen Interpretation des Islams orientieren soll. Sie sind gleichwohl zum überwiegenden Teil verboten und stellen höchstens so etwas wie eine außerparlamentarische Opposition dar. Nach Angaben von Amnesty International gibt es weiterhin pro Jahr mehrere hundert Tote als Folge von Attentaten. Sie werden jetzt häufig der Gruppe „al-Qaida im islamischen Maghreb“ zugeschrieben.

Export von VW K 70: (1970 bis 1975): **1.683** Exemplare

JENSEITS... IN AFRIKA



Sogar schöne VW T1 sind in Afrika unterwegs
Constantine





VW K 70 - unterwegs auf der afrikanischen Autobahn



... irgendwo auf der A3 bei Sétif

JENSEITS... IN AFRIKA



Schöne Kulisse vor Beja



Camping auf dem Parkplatz



Tanken - immer wieder tanken!



Auch VW T2b am Start



... im übermütigen Galopp über die Autobahn



JENSEITS... IN AFRIKA



Noch 41 Kilometer (oder Meilen?) bis zum Ziel



Marokko

Immer weiter westwärts „arbeitet“ sich die illustre Reisegruppe voran, übernachtet hier in Zelten auf einem Parkplatz, dort wieder in einem Hotel. Immer wieder gesellen sich für kürzere oder auch längere Zeit gemeinsamen Weges andere afrikanische „Altbblechfahrer“ zur „Group of Volkswagen fans in Libya“. Ich entdeckte in den Videos bei Facebook Volkswagen Transporter der ersten, zweiten, dritten und vierter Generation, unterschiedlichste Peugeot, Citroen 2CV, Citroen DS, Ford Capri, Mercedes-Benz Baureihe 112 oder Renault R8 Gordini und neben Abolgasems VW K 70 natürlich VW Käfer aller möglicher Baujahre, Farben und Zustände. Anhand der bei Facebook geteilten Videos der Teilnehmer ist zu erkennen, dass der Treck der Oldtimer in allen nordafrikanischen Orten und Städten offenbar Begeisterung bei der Bevölkerung auslöst. Wo immer die Autos auch auftauchen: es herrscht teilweise volksfestähnliche Stimmung.



Zielfoto!

Afrikanischer Umgang mit Straßenverkehrsregeln: Grenzparty mitten auf der Autobahn...

JENSEITS... IN AFRIKA



Abolgasem (unten), mit Freunden am Ziel: die roten Flaggen markieren die ansonsten unspektakuläre Grenze von Marokko

Nach zwei Wochen und rund 2.200 Kilometern erreichen die libyschen Volkswagen-Fans den westlichsten Punkt ihrer Reise an der Grenze zu Marokko. Wegen eines alten Streits um die Westsahara ist diese Grenze zwischen Algerien und Marokko leider seit dreißig Jahren geschlossen, der Handel liegt brach. Beiderseits der Grenzzäune sind starke Panzereinheiten stationiert.

Ein weiteres Highlight dieser Reise ist ein offizieller Empfang des gesandten Diplomaten der libyschen Botschaft in der algerischen Hauptstadt Algier.



„Group of Volkswagen fans in Libya“
beim libyschen Botschafter in Algier





Ab morgen geht's heim!



Country roads, take me home!

So wird es schließlich Zeit für den Abschied. Es muss natürlich wieder gen Osten gehen. Dabei wählen die Teilnehmer genau jene Strecke, die sie auch auf dem Hinweg genommen hatten.

Drei Wochen nach dem Start in ihrer Heimat Libyen kommen sie genau dort, voller neuer Eindrücke aber wohlbehalten, nach fast 5.000 Kilometern wieder an. //

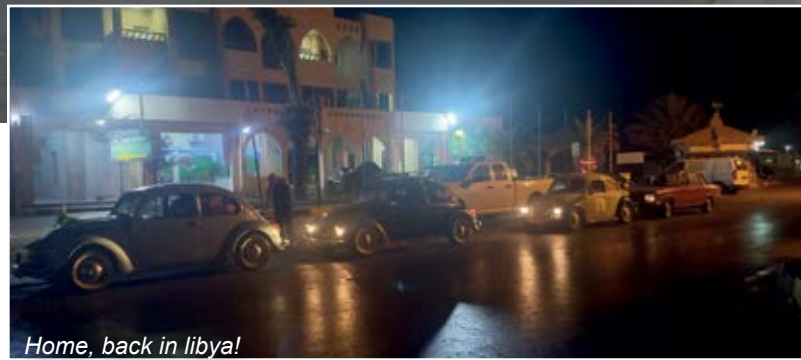
KOMMENTAR ZU „CLASSIC VOLKSWAGEN AND ROAD CHALLENGE“

Während wir mit unserer preussischen Arbeitsmoral Tag für Tag unbeirrt pünktlich an der Stechuhr stehen, lassen es die Südländer deutlich flexibler angehen. Wenn die Hitze zu groß ist, wird eben erst später gearbeitet - wenn's wieder kühler ist.

So ist auch durchaus nachvollzieh- und erklärbar, warum die „Group of Volkswagen fans in Libya“ ihren Kontinent im November bereist und eben nicht im brütend heißen Juli oder August.

Eine schöne Reise haben die Volkswagen-Fans da unternommen. Dabei haben sie sicher viel erlebt und auch viel gesehen.

Dass sie es flexibel angehen, haben sie dabei in eindrucksvoller Weise in ihren Videos per Facebook oder tiktok bewiesen. Auf der Autobahn kilometerweit zu dritt oder zu viert nebeneinander, ständig hupend und wie zur Entschuldigung andauernd warnblinkend. Was in Deutschland schier unmöglich scheint - in Afrika geht das: die ganze Gruppe parkt für eine Essenspause auf dem Seitenstreifen einer vielbefahrenen autobahnähnlichen Straße. Auch das autonome Autofahren wird auf Afrikas Strassen aktiv praktiziert: der Fahrer übergibt das Lenkrad während der Fahrt an seinen Beifahrer und steht bei geöffnetem Faltdach tanzend auf dem Fahrersitz. Damit ist auch Afrika wohl ein Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Hoffentlich geht das nicht mal ganz böse ins Auge! **AK!//**



Home, back in libya!



Der VW K 70.
Ein Wagen den nicht jeder fährt.



Der VW K 70. Du glaubst, ihn zu
berühren. Aber es ist umgekehrt.





TREND ZUM ZWEIT-K 70

TEXT UND FOTOS: ALEXIS EMMERICH

MAL WIEDER ETWAS MOTIVATION FÜR DIEJENIGEN MIT UNVOLLENDETEM PROJEKT IN DER GARAGE

Ich wage zu behaupten, dass das K 70 Hobby einen gewissen Suchtfaktor birgt.

Nachdem der weiße K 70 Mitte 2020 fertiggestellt war, schwor ich mir, nie wieder solch ein Projekt anzufangen. Das Leben spielt gerne Streiche; also tauchte ein mayagoldmetallic-farbener 73er ohne Innenausstattung für 500,- € in der Nähe auf. Entweder er ist in gutem Zustand oder ich schlachte ihn. Kurz gesagt – blind gekauft.

Ich konnte mit dem Vorbesitzer den Deal machen, dass er mir den Wagen zu meiner Schrauberhalle bringt.

Einige Tage später wartete ich zusammen mit Peter aus Münster enthusiastisch auf die Lieferung. Als dann ein Gespann mit einem goldenen K 70 um die Ecke bog, freuten wir uns erst einmal wahnsinnig. Der Wagen wurde in die Schrauberhalle manövriert und einer genaueren Inspektion unterzogen. Leider hatte ein Vorbesitzer es gut gemeint und versucht, den Wagen sandzustrahlen mit dem Ergebnis, dass in jeder Ritze und sonst auch überall Sand herausrieselte.

Ich besorgte mir einen Industriestaubsauger, befestigte am Schlauchende einen 12mm-Benzinschlauch und saugte so die Hohlräume der Karosserie aus. Langsam bestätigte sich die Erwartungshaltung gegenüber preiswerten K 70: auf der Hebebühne waren die typischen Roststellen sichtbar, Kofferraum mit Epoxidharz restauriert, Schweller mit Kaffeeverpackungen aus den 80ern

gefüllt und somit vor dem kritischen Auge des TÜV-Prüfers geschützt sowie mit Beton gefüllte Längsträger.



Eigentlich allesamt ein Todeskriterium für den Wagen. Aber der obere Teil des Wagens präsentierte sich erstaunlich gut, als hätte er lange auf Lehmboden gestanden und die Feuchtigkeit konnte nur von unten hochkriechen.

Eines Nachmittags voller Überlegungen schien plötzlich die Sonne durch das Hallenfenster und brach sich in dem Krakelee des alten goldenen Lackes. Mir war klar, ein H-Kennzeichen ohne eine Neulackierung bekomme ich auf keinen Fall; dafür sind zu viele Stellen nachbearbeitet. Dennoch entschied ich mich, den Wagen zu retten, aber als 80er Jahre Gebrauchsgegenstand. Eigentlich ohnehin meine Lieblingskategorie von Oldtimern. Kann im Regen stehen, geeignet als Transportesel, ohne Angst um den Lack.



Mein Hallennachbar ist leidenschaftlicher Schweißer und bot mir an, einige Schweißarbeiten zu übernehmen. Er hatte einen Bekannten mit Abkantbank, der Schwellerbleche anfertigen konnte. Motor raus, Dome und Träger schweißen, Sonnenbrand, Motor wieder rein. Und so ging es ein Jahr lang, bis ca. 4 m² Blech unter dem Auto waren. Schwerer ist es dabei nicht geworden, wir haben dabei viel Sand, Rost, Glasfasermatten und Beton entfernt! Nach viel Owatrol, Zinn und Dichtmasse stand der Wagen als Rohversion da und wartete auf den Zusammenbau.

Da ich gerne herumexperimentiere, verwendete ich für das neue Bremssystem CuNiFer-Bremsleitungen und füllte die Anlage mit Silikonbremsflüssigkeit. Diese ist deutlich teurer, dafür aber nicht hygroskopisch und soll das Festgehen der Bremskolben durch ihre Schmierwirkung verhindern. Toi Toi Toi, bisher ohne Probleme.

Der Edelstahlauspuff hat einen schönen Sound und passt viel besser als die Zubehörvariante.

Spätestens an dieser Stelle entrichte ich meinen Dank an unseren Teilewart Mario, der das Projekt stets mit Teilen versorgt hat. Auch Peter hatte in seinem Fundus viele Teile, die beim Schlachten normalerweise immer entsorgt werden, aber bei meinem Wagen fehlten!

Der Kabelbaum kostete mich noch ein paar Wochenenden, aber langsam ließ sich das Projekt als Auto erkennen. Nach vollständigem Zusammenbau fuhr ich den K 70 zur Werkstatt mit TÜV-Prüfer mit Möglichkeit zur Vollabnahme bei fehlenden Papieren. Wie erwartet, wurde das H-Kennzeichen auf Grund des Lackbildes verweigert, aber für mich persönlich brauche ich keine Neulackierung und bei Steuern aktuell von 405,- € (vs. 191,- € mit H-Gutachten) müsste ich den Wagen 20-30 Jahre ganzjährig zulassen, bis sich der Preis einer Lackierung relativiert.

So kommt man relativ preiswert zu einem K 70, der nicht zu schade für den Alltag ist. //



RÄTSEL



TEXT UND FOTOS: MANUELA THIMM

FRAGE:

Was machte die Tage des 9. und 10. Septembers 2023 zu zwei so besonderen Tagen?

IST ES, WEIL...

...**1891** Charles Terront das erste Radrennen Paris – Brest – Paris gewinnt?

NEIN, aber mit Rädern hat es zu tun!

...**1933** der deutsche Modeschöpfer Karl Lagerfeld geboren wird?

NEIN, aber mit Design hat es zu tun!

...**1961** der Rennfahrer Ayrton Senna geboren wird?

NEIN, aber mit PS hat es zu tun!

...**1965** die Bundeswehr den ersten Leopard in Dienst gestellt hat?

NEIN, aber mit deutscher Kraft, Ausdauer, Solidität und Zuverlässigkeit hat es zu tun!

...**1975** die NASA Raumsonde Viking 2 gestartet wird, deren Ziel die Erforschung des Mars ist?

NEIN, aber mit Zukunftsvisionen hat es zu tun.

...**1976** das ZDF mit der Ausstrahlung der Zeichentrickserie „Biene Maja“ begann?

NEE, mit Bienchen und Blümchen hat das nix zu tun.

...**1979** das größte Ostseefluchtungsstück geschah, bei dem vier Erwachsene und ein Kind bei dem Versuch, aus der DDR in die BRD zu flüchten ums Leben kamen?

NEIN, aber mit dem Osten hat es zu tun!

...**1993** in Trier der berühmte Schatz mit 2558 römischen Goldmünzen gefunden wurde?

NEIN, aber vielleicht hat es mal mit einer Goldgrube zu tun.

... **2004** das Horch Museum in Zwickau eröffnet wurde?

NEIN, aber mit Automobiltechnik hat es viel zu tun.



Es hat damit zu tun, dass unsere langjährigen Clubmitglieder, K 70 Enthusiasten und für uns persönlich unsere sehr lieben Freunde Jonas und Jens Hemschak am 9. und 10. September 2023 die Eröffnung Ihrer eigenen Werkstatt „HemtschaKlassik“ gefeiert haben.

An diesem besonderen Wochenende fiel der Startschuss für eine – vorerst nebenerwerbliche – Selbstständigkeit im Bereich der Fachwerkstatt für Kfz und Zweiräder mit Schwerpunkt Oldtimer.

Nach vielen Monaten der Vorbereitung, vom Kauf einer geeigneten Halle über das Instandsetzen und Herrichten derselben, über die Beschaffung von Werkstattausrüstung sowie das liebevolle Ausstatten der Räumlichkeiten war es dann endlich geschafft. Anja sorgte mit Unterstützung von Theresa und

weiteren Verwandten und Freunden dafür, dass niemand die Chance hatte, die Feier zu verlassen, ohne reichlich gegessen und getrunken zu haben. Für geladenes und nicht geladenes Publikum gab es eine Menge zu sehen, viele PS-Gespräche wurden geführt, Glücks- und Erfolgswünsche ausgeteilt und entgegengenommen – rundum fehlte es an nichts.

Durch Jonas frisch bestandene Kfz-Meisterprüfung, durch Jens jahrelange Erfahrung mit Fahrzeugen aller Art und durch die große Motivation beider sind sie ein starkes und kompetentes Team.

Wir freuen uns, dass wir dabei sein durften und wünschen Jonas und Jens gutes Gelingen bei jedem Projekt, das sie beginnen; Freude, Erfolg und Ausdauer, wenn es auch mal schwierig wird.

Euer Thimm-Clan aus dem Westen.

//





Hemtscha Klassik



Leidenschaft zum Ber

Frisch gebackener Kfz-Meister Jonas Hemtschak widmet sich

In der Regel sind die Fahrzeuge, die Jonas Hemtschak in die Finger bekommt, älter als er. Aber genau das ist die Leidenschaft des 23-jährigen Gröningers. Jetzt hat er den Weg in die Selbstständigkeit gewagt.

Von Yvonne Heyer

Grönigen • Es ist erst wenige Monate her, da sagte der frisch gebackene Kraftfahrzeugtechnikermeister, Jonas Hemtschak, aus Grönigen: „Mit dem Meisterbrief in der Tasche kann ich mir gut vorstellen, mich selbstständig zu machen und eine eigene Werkstatt aufzumachen. Ich würde mich dann wohl auf Oldtimer spezialisieren.“ Und genau das hat der 23-Jährige mit dem Schrauber-Gen nun getan. Am 9. September feierte der junge Mann gemeinsam mit vielen Oldtimerfans, Freunden und natürlich mit seinen Eltern die Eröffnung der Werkstatt in Grönigen. Jonas Hemtschak ist nun selbstständig, zugleich aber noch in einem Halberstädter Autohaus angestellt. Dort hat der junge Mann auch seine Ausbildung absolviert. Jonas Hemtschak nahm den Meisterbrief vor einigen Monaten übrigens als Jahrgangsbester der



Mit viel Liebe zum Detail wurde die Werkstatt, passend zu den Oldtimern, von Jonas Hemtschak an der Hebebühne und schraubt.

Kraftfahrzeugtechnikermeister der Handwerkskammer Magdeburg entgegen.

„Ich habe einfach gemerkt, dass mir das Schrauben und Tüfteln an den alten Autos mehr Spaß macht“, erklärt er seinen Schritt. Die alten Fahrzeuge haben eben eine Geschichte. „Es ist schon spannend, von den Besitzern diese Geschichte zu hören, zu wissen, was war vorher mit dem Auto war. Es ist eben mein Ding, auf Fehlersuche zu gehen - ohne Computer. Das ist deut-

lich anspruchsvoller. Das ist meine Leidenschaft“, erklärt der Gröninger.

Schon als kleiner Steppke hat er mit seinem Vater geschraubt.

Der Familie gehört seit zwei Jahren in Grönigen eine Halle, in der so manches Auto oder Motorrad darauf wartet, wieder flott gemacht zu werden. Diese alte Lagerhalle, selbst die hat ihre Geschichte, wurde nun endgültig zur Werkstatt umfunktioniert. Freunde und vor allem seine Familie haben vor

uf gemacht

h mit der eigenen Firma nun den Oldtimern



eingrichtet. Natürlich ist der Schreibtisch nur Deko, lieber steht

Foto: Yvarne Heyer



Jonas Hemtschak und sein Vater Jens.

Foto: Hemtschak

der Eröffnung ordentlich Gas gegeben und viel Arbeit reingesteckt, nicht nur äußerlich.

Kunden aus dem gesamten Bundesgebiet

Mit viel Liebe zum Detail wurde das Innenleben gestaltet – passend zu den Fahrzeugen, die wieder aufgebaut werden und mindestens 30 Jahre auf dem Buckel haben. Viele alte Dinge sind hier platziert und dafür sind Vater und Sohn schon mal quer durch Deutsch-

land gefahren. Ein echter Hingucker ist ein Diagnosetester aus dem Jahr 1960. An der Wand hängt ein altes Motorrad aus dem Ahrtal, davor steht ein alter Schreibtisch samt alter Stühle. Natürlich gibt es auch ein „modernes“ Büro in einem extra Raum. Der ist in die Halle so eingebaut, dass es von außen wie eine Tankstelle aussieht.

Zur Werkstatteröffnung waren viele Kunden, selbst aus dem Münsterland nach Grönningen gekommen. Vater Jens und Jonas Hemtschak haben

sich eben als Schrauber bereits bundesweit einen Namen gemacht.

Auf der Hebebühne wartet ein Oldtimer darauf, ein neues Leben eingehaucht zu bekommen. „Das Auto bekommt eine Vollrestaurierung und soll dann bei einer Oldtimer-Charity-Rallye gefahren werden“, berichtet Jonas Hemtschak. Seine Firma trägt im Übrigen den Namen „Hemtschak Klassik“. Das Firmenlogo hat der Oschersleber Kay Elzner geschaffen.

Der VW K 70.

Ein Leben ohne ihn ist möglich, aber sinnlos.



Der VW K 70.
Lebe dein Leben.



RUPERT die Erste

**WIEDER AUF
FESTEN BEINEN
STEHEN!**



TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Als ich 1980 den gelben K 70 LS meines Vaters fahren durfte, empfand ich das Fahrwerk als ziemlich straff abgestimmt. Der K 70 mit seinen 100 PS war sehr sportlich und es machte mir viel Spaß auch mal so richtig zu beschleunigen.

Alles an dem Auto war gut. Der Motor war drehfreudig, man hatte durch die großen Scheiben einen tollen Rundumblick, die Heizung funktionierte gut und das Platzangebot war riesig.

Nur das Fahrwerk empfand ich als etwas unkomfortabel. Wie kam ich eigentlich zu dieser Einschätzung? Zur gleichen Zeit als mein Vater den K 70 LS hatte, hatte mein Onkel einen Audi 100 mit Automatikgetriebe. Auch den Audi 100 durfte ich regelmäßig fahren. Der Audi 100 war damals sehr weich abgestimmt. Er schwebte nur so über die Straße und auch einen Bahnübergang merkte man kaum.

Wenn ich heute mit meinem K 70 fahre, so kann ich meine damalige Einschätzung kaum noch nachvollziehen. Im Vergleich zu den aktuellen Fahrzeugen ist das Fahrwerk des K 70 sehr weich abgestimmt. Als ich das erste Mal zum

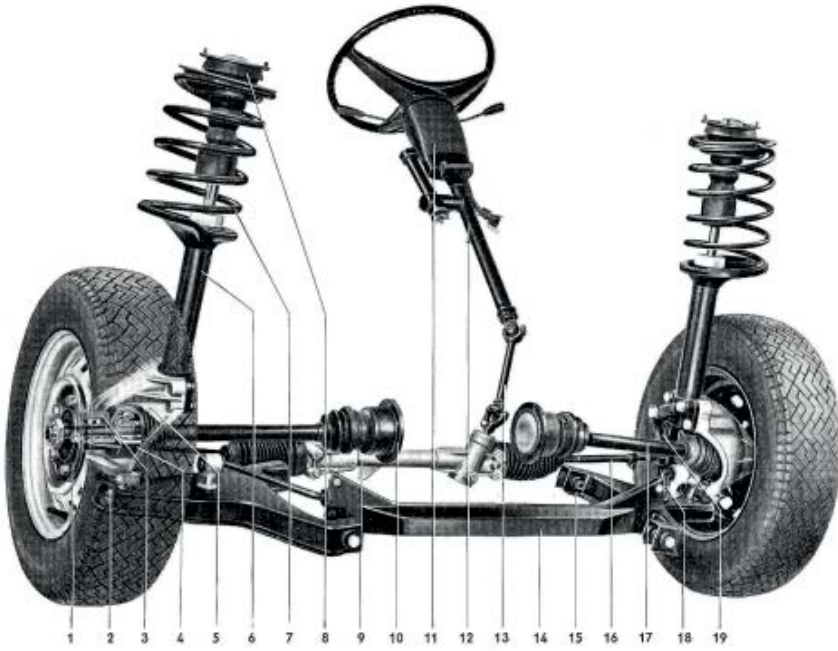
TÜV gefahren bin, hatte ich Befürchtungen, dass der Prüfer die Stoßdämpfer beanstanden würde, da diese im Vergleich zum Golf z.B. so weich sind.

Vor 4 Jahren begann deshalb meine Suche nach neuen Dämpfern. Die wenigen Stoßdämpfer, die damals im Club oder bei den Freunden vorhanden waren, hatten im Laufe der Zeit schon Öl verloren und waren deshalb nicht mehr zu gebrauchen. Darum war ich sehr froh, dass sich Tobias des Themas angenommen hatte und eine Nachfertigung beauftragt hatte.

Tobias hatte damals eine Dämpferkurve von den K 70-Dämpfern im VW Archiv gefunden, die er der Firma Record zur Verfügung stellte. Das Ziel der Nachfertigung war es, das Fahrverhalten möglichst original zu lassen. In der K 70-POST 2/2023 hatte Tobias den aufwendigen und auch sehr mühsamen Weg zu neuen Stoßdämpfern beschrieben.

Hier nochmal vielen Dank an Tobias für seine tolle Arbeit. Dadurch hatten viele von uns jetzt eine sehr gute Lösung, wenn die Stoßdämpfer getauscht werden mussten. Und wie das häufig so ist, gibt es nicht nur eine einzige Konstruktionslösung. So ist das auch bei unseren vorderen Dämpfern!

Schauen wir uns mal die vorderen Federbeine an.



- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 - Radnabe | 11 - Kombinationschaller |
| 2 - Führungsgelenk | 12 - Mantelrohr |
| 3 - Radlager | 13 - Lenksäule mit Gelenkwelle |
| 4 - Äußeres Gleichlaufgelenk | 14 - Traverse |
| 5 - Radlagergehäuse | 15 - Querlenker |
| 6 - Stoßdämpfer | 16 - Spurstange |
| 7 - Schraubenfeder | 17 - Gelenkwelle |
| 8 - Federbeinlager | 18 - Stabilisator |
| 9 - Zahnstangenlenkung | 19 - Lenkhebel |
| 10 - Inneres Gleichlaufgelenk | |



Der K 70 hat sogenannte Mac Pherson Federbeine. Dieses Federbein wurde 1941 patentiert und ähnelt den Konstruktionen von Flugzeugfahrwerken. Es ist einfach und platzsparend aufgebaut. Der Nachteil: aufgrund erhöhter Reibung im Gesamtsystem, spricht die Federung bei kleinen Bodenunebenheiten nicht optimal an. Durch die spezifische Bauweise konnten aber längere Achsfedern eingebaut werden und damit verbunden auch eine weiche Federung mit langem Hubweg.

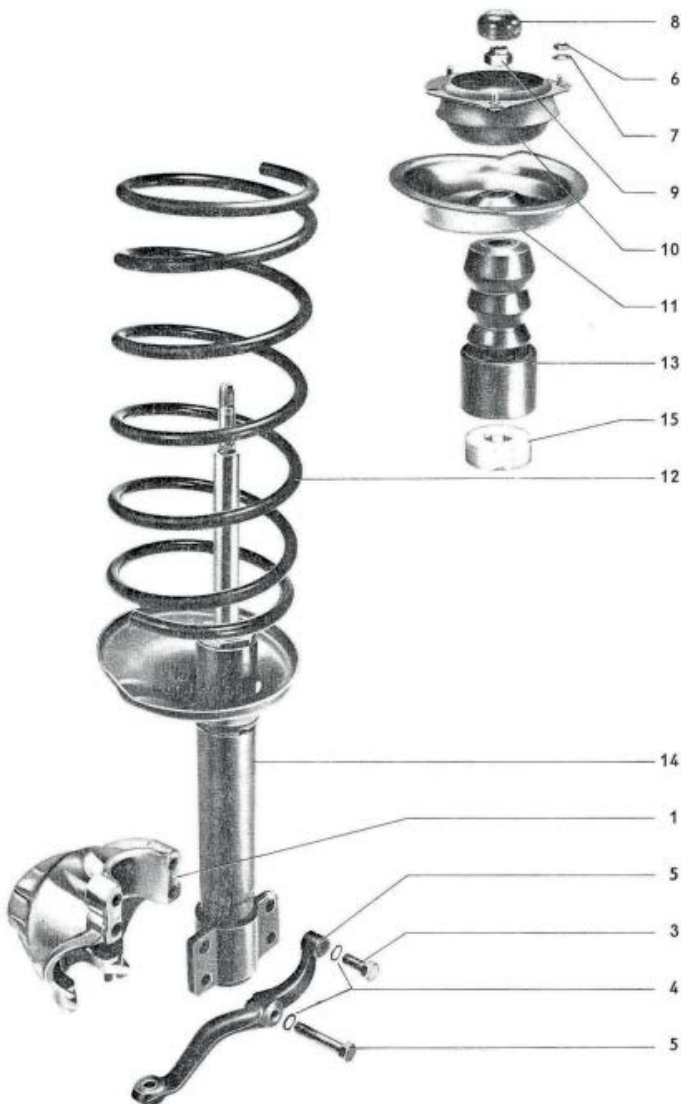
Das Ziel von NSU und VW war es, dass der K 70 ein komfortables Fahrwerk haben sollte, welches zu einem gehobenen Mittelklassewagen passte.

Bei der Dämpferaufnahme im Federbein gab es **drei unterschiedliche Konstruktionen.**

1. Der Dämpfer ist mit einer Kappe fest im Federbeinrohr verpresst. Hier ist ein Austausch **nicht** möglich. Diese Konstruktion kam aber wohl nicht so häufig vor. Für diese Variante muss man sich ein gebrauchtes Federbein aus dem Pool besorgen.

2. Das Dämpferrohr hat ein Außengewinde und der Dämpfer wird mit einer Mutter mit Innengewinde verschraubt.

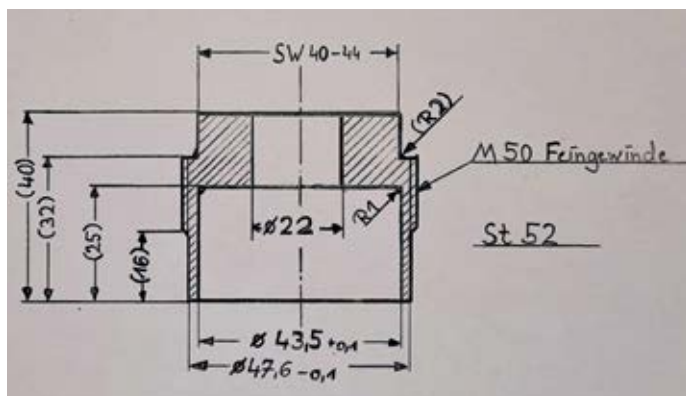
Hier passen die Dämpfer, die Tobias beschafft hat sehr gut und können leicht eingebaut werden.



3. Das Dämpferrohr hat ein Innengewinde und die Mutter ein Außengewinde.

Hier können die Dämpfer mit der vorhandenen Muttern, aus Platzgründen nicht eingeschraubt werden.

Da diese Variante häufiger vorkommt, brauchten wir eine Lösung.



In Abstimmung mit Tobias und Ralf hatte ich eine neue Mutter konstruiert. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse musste die neue Mutter in verschiedenen Punkten angepasst werden. Die Mutter braucht ein längeres Gewinde um Toleranzen des Dämpferrohres auszugleichen. Sie soll ein Führungsrohr haben um eventuelle Querkräfte aufzunehmen.

Mit ST 52 wurde ein höherfestes Material ausgewählt und zum Schutz vor Korrosion werden die Muttern zusätzlich blauverzinkt. Nachdem die Konstruktion fertig und abgestimmt war, ging es auf die Suche nach einer Dreherei, die uns die Muttern anfertigen sollte. Unser Freund Waldemar aus Worbis gab mir den Hinweis doch mal bei der Firma Dransfeld aus Kirchworbis nachzufragen.

Schon bei dem ersten Telefongespräch zeigte sich Herr Dransfeld sehr aufgeschlossen, und so fuhren Waldemar und ich eine Woche später zu ihm. Die Firma Dransfeld, zu der auch die Firma Lasertec gehört, ist ein familiengeführtes Unternehmen, das 1909 gegründet wurde. Herr Dransfeld ist selbst auch Oldtimerbesitzer und war sofort bereit für uns die Kleinserie zu sehr guten Preisen zu fertigen. Die Firma Dransfeld ist zertifizierter Automobillieferant und eine sehr gute Adresse, auch für kleinere Stückzahlen.



DRANSFELD
CNC DREHEN - FRÄSEN - UMFORMEN GMBH
CNC Fräsen Drehen Pressen Stanzen

Dransfeld GmbH
D-37339 Kirchworbis, Bollensgasse 1
Tel.: 036074-30943 Fax: 62517
info@cnc-dransfeld.de

Meisterbetrieb
seit 1909



Da jetzt alle Teile für einen erfolgreichen Austausch der Dämpfer im Club vorhaben sind, kann es an die Arbeit gehen.

Hier aber noch ein Sicherheitshinweis!

Wenn man die Federbeine ausgebaut hat und demontieren will, muss man zuerst die Feder mit sogenannten Federspannern sehr stark zusammenpressen. In der Feder ist dann eine enorme Energie gespeichert. Sollte die Feder von den Federspannern abrutschen, würde sie wie ein Geschoss durch die Werkstatt fliegen und könnte einen Menschen sehr schwer verletzen! Die Profifederspanner aus den Werkstätten haben deshalb einen guten Schutz gegen das Herausrutschen der gespannten Feder.



Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte eine Fachwerkstatt mit dem entsprechenden Spezialwerkzeug nutzen. Ich hatte meine einfachen Federspanner mit stabilen Kabelbindern 10-fach gegen das Herausrutschen aus den Federspannern gesichert, da ich hier einen Höllenrespekt hatte.

Die meisten K 70 haben auf dem unteren Federteller keine Gummiauflage. Hier liegt die Stahlfeder auf dem Stahlteiler und nach kurzer Zeit ist der Lack ab und es entsteht

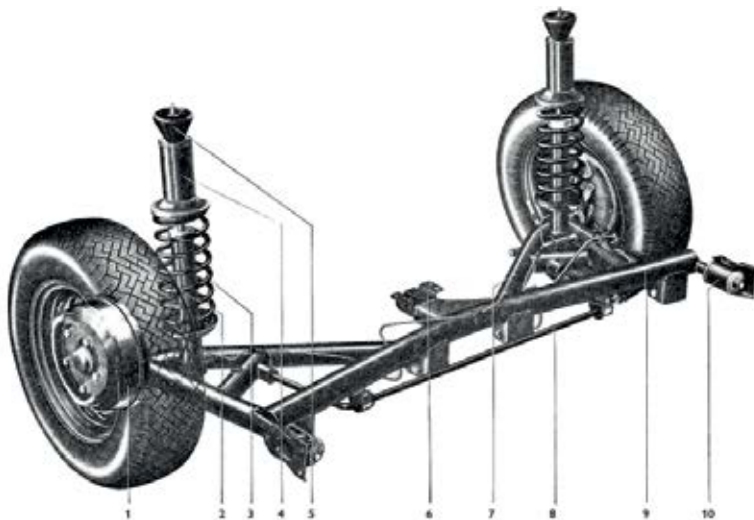
Korrosion. Hierfür kann man einen passenden Federteller aus dem Internet bestellen oder z.B. Unterbodenwachs auf den Federteller sprühen. Das verringert Korrosion und vermeidet Geräusche. Eine Gummiauflage kann auch die Toleranzen der Federn etwas ausgleichen.

Und noch ein kleiner Hinweis: Vergesst nicht beim Tausch der vorderen Stoßdämpfer Kühlerfrostschutz in das Dämpferrohr zu füllen. Das ist wichtig für den Wärmeübergang.

Die **Federn der Hinterachse** sind wesentlich kleiner und weicher als die Federn der vorderen Federbeine. Nach einem langen K 70 Leben haben sich die Federn etwas gesetzt und der Hinterwagen liegt häufig niedriger als original.

Bei der Nachfertigung der Federn besteht immer das Risiko, dass die Federkonstante anders ist und damit der Hinterwagen doch nicht die Originalhöhe bekommt. Meistens steht der Hinterwagen dann zu hoch. Hier gibt es eine einfache Lösung. Wenn man möchte, dass der Hinterwagen um 1 oder 2 Zentimeter höher liegen soll, kann man unter den Federteller des hinteren Federbeines ein passendes Rohrstück setzen. Damit erhält die Feder eine höhere Vorspannung und der Hinterwagen kommt wieder in die richtige Position.

Man könnte natürlich noch viel mehr über das Fahrwerk schreiben, aber der Artikel ist jetzt lang genug, finde ich. Zudem macht das Fachsimpeln bei den nächsten Treffen auch viel Spaß. Vielen Dank nochmal an unseren Vorstand für die Nachfertigung der neuen Ersatzteile. //



- 1 - Bremsstrommel
- 2 - Stoßdämpfer
- 3 - Schraubenfeder
- 4 - Stützrolle für Schraubenfeder
- 5 - Gummi-Metalllager

- 6 - Gummi-Metalllager, hinten
- 7 - Achslenker
- 8 - Stabilisator
- 9 - Hinterachsträger
- 10 - Gummi-Metalllager, seitlich



Nr.	Benennung	Preis	Abstand unten	ist möglich oben	ist möglich unten	Abstand
1	Achshaken	1				
2	Stabile Stützrolle	1				
3	Stützrolle Ø 18	1				

Gruppe	Federkennzeichnung	Federkraft (kg)
1	1 gelber oder weißer Farbstrich	211—218
2	2 gelbe oder weiße Farbstriche	218—226
3	3 gelbe oder weiße Farbstriche	226—233

Allgemeine Daten	
Radstand	2690 mm
Spurweite, hinten (bei zul. Gesamtgewicht)	1425 mm
Gesamtspur (bei Leergewicht)	0° ± 10'
Sturz (bei Leergewicht)	1°10' ± 20'
Hinterachslast (bei Leergewicht)	415 kg
Hinterachslast (zulässig)	800 kg
Anhängelast (zul. ungebremst)	560 kg
Anhängelast (zul. gebremst)	1000 kg
Radaufhängung	
Federweg	235 mm
Federlänge (unbelastet) „Lo“	321 mm
Außendurchmesser Windungsdurchmesser	100 mm
Drahtdicke	11,7 mm
Anzahl der Windungen	8,5
Anzahl der federnden Windungen	7
Stabilisatordurchmesser	14 mm
Stoßdämpfer	Zweirohrdämpfer

Die Schraubenfedern werden nach ihrer Kennung in drei verschiedene Toleranzgruppen sortiert geliefert. Sie dürfen immer nur paarweise eingebaut werden.



OLIEBOLLEN IN DEURNE 2024

*De rit door de Peel begint hier.
Hier beginnt die Fahrt durch den Peel.*

TEXT UND FOTOS: JAAP VAN RIESEN

Het stond al een jaar in de agenda:
OLIEBOLLEN!

Elk jaar komen we met de K 70-CLUBleden NL begin januari met elkaar om te overleggen over het jaarprogramma: wanneer en waar zien we elkaar weer. Deze keer waren we op bezoek bij Wim Janssen in Deurne. Ter herkenning stonden er 2 K's opgesteld zodat wij wisten dat we daar aan het goede adres waren. Bij binnenkomst kregen we koffie met vlaai en we mochten kiezen uit kersen, abrikozen of slagroom. De oliebolletjes werden voor later bewaard. Er waren helaas een paar afzeggingen door ziekte, dat is nooit leuk maar jammergenoeg altijd mogelijk. Verhuizen blijkt ook een geldige reden te zijn voor afwezigheid; het gezelschap was dus een beetje uitgedund.

Wim liet het blad *Klassiek & Techniek* nog eens trots aan iedereen zien. In het blad stond een mooie reportage over zijn K 70 en Wim werd verrast door de maand

Seit einem Jahr stand es auf dem Programm: **OLIEBOLLEN!**

Jedes Jahr treffen wir uns Anfang Januar mit den K 70 CLUB-Mitgliedern NL, um das Jahresprogramm zu besprechen: wann und wo wir uns wieder treffen werden. Dieses Mal besuchten wir Wim Janssen in Deurne. Zur Anerkennung waren zwei K's eingerichtet, sodass wir wussten, dass wir am richtigen Ort waren. Bei der Ankunft bekamen wir Kaffee und Vlaai und wir konnten zwischen Kirschen, Aprikosen oder Schlagsahne wählen. Die Oliebollen wurden für später aufbewahrt. Leider gab es ein paar krankheitsbedingte Absagen, was zwar nie Spaß macht, aber leider immer möglich ist. Auch ein Umzug scheint ein triftiger Grund für die Abwesenheit zu sein. Die Gruppe hatte sich also etwas ausgedünnt.

Wim zeigte allen noch einmal stolz das *Classic & Technology*-Magazin. Das Magazin hatte einen schönen Bericht

*Lekkere oliebolletjes.
Leckere Oliebollen.*





Routebeschrijving.
Wegbeschreibung.

Kleine weggetjes.
Kleine Straßen.

februari op de kalender van het blad want wat stond daar fraai te wezen: juist ja, zijn eigen K 70. Hierna toonde hij op zijn kamergrote beeldscherm het restauratieverslag van zijn geliefde auto in vogelvlucht. T/m de laatste bout is de auto uit elkaar geweest en alle onderdelen zijn behandeld door zijn vakkundige handen. Wim heeft deze auto als monteur de eerste afleveringsbeurt gegeven en is daarmee de enige die nu al meer dan 50 jaar aan deze auto werkt. Een heel bijzonder verhaal en ook een unicum.

Toen allen aanwezig waren konden we met de vergadering beginnen. We hebben het volgende afgesproken:

- Zondag 21 april**, Henry en Roos organiseren een rit in de omgeving van Geldermalsen
- Zondag 9 juni**, Technische dag in Deurne, de nadruk zal liggen op elektrische problemen
- Kampeerweekend **6-7-8 september** in het mooie Limburgse landschap (org. Peter Beurgens)
- Zondag 12 januari 2025**, Oliebollen in Vinkeveen (bij Pim en Anne Marie)

Nadere gegevens komen natuurlijk nog wel, maar voorlopig is het van belang dat de juiste data alvast in ieders agenda komen te staan.

Toe het officiële gedeelte klaar was konden we aan een ritje beginnen. Wim had samen met zijn zoon een rit

über seinen K 70 und Wim war vom Monat Februar im Kalender des Magazins überrascht, weil er großartig aussah: genau, sein eigener K 70. Anschließend zeigte er den Restaurierungsbericht seines geliebten Autos aus der Vogelperspektive auf seinem zimmergroßen Bildschirm. Das Auto wurde bis zur letzten Schraube zerlegt und alle Teile wurden von seinen erfahrenen Händen behandelt. Wim leistete als Mechaniker die erste Wartung an diesem Auto und ist damit der Einzige, der seit mehr als 50 Jahren an diesem Auto arbeitet. Eine ganz besondere Geschichte und auch einzigartig.

Sobald alle anwesend waren, konnten wir mit der Besprechung beginnen. Wir haben Folgendes vereinbart:

- Sonntag, 21. April**, organisieren Henry und Roos eine Fahrt in die Gegend von Geldermalsen
- Sonntag, 9. Juni**, Technischer Tag in Deurne, der Schwerpunkt liegt auf elektrischen Problemen
- Campingwochenende **6., 7. und 8. September** in der wunderschönen Limburger Landschaft (org. Peter Beurgens)
- Sonntag, 12 Januar 2025**, Oliebollen in Vinkeveen (mit Pim und Anne Marie)

Weitere Einzelheiten folgen natürlich noch, aber vorerst ist es wichtig, dass die richtigen Termine bereits in der Agenda aller enthalten sind.



Onderweg.
Unterwegs.

uitgezet door de Brabantse Peel. Meestal denken we aan varkensgeur als het over de Peel gaat, maar dat blijkt in de praktijk niet helemaal op te gaan. We redenen over prachtige weggetjes, soms met hobbels deinend over een verzakte veendijk. De Peel is een oud hoogveengebied; het water kan daar niet gemakkelijk de weg naar de ondergrond vinden en zodoende is het na een maand regen een kletsnat gebied. Er is een groot programma om het landschap weer terug te brengen naar zijn oorspronkelijke staat en daar tussendoor mochten wij met onze auto's rijden. Het was een mooie tocht die weer eindigde bij het startpunt en daar waren dan ook de door de schoonzoon gebakken oliebolletjes. Die smaakten prima!

Wim, bedankt voor de gastvrijheid!

//

Als der officiële Teil beëndigt war, konnten wir mit der Fahrt beginnen. Wim hatte zusammen mit seinem Sohn eine Fahrt durch Brabants Peel geplant. Normalerweise denken wir an Schweinegeruch, wenn wir über die Schale sprechen, aber in der Praxis scheint das nicht ganz zuzutreffen. Wir fuhren auf wunderschönen Straßen und holperten manchmal mit Unebenheiten über einen durchhängenden Torfdeich. Die Peel ist ein altes Hochmoorgebiet; Das Wasser kann dort nicht so leicht in den Untergrund gelangen, weshalb es nach einem Monat Regen ein klatschnasses Gebiet ist. Es gibt ein großes Programm, um die Landschaft wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen, und zwischendurch durften wir unsere Autos fahren. Es war eine schöne Tour, die am Ausgangspunkt endete und dort gab es die vom Schwiegersohn gebackenen Oliebolletjes. Sie haben großartig geschmeckt!

Wim, danke für die Gastfreundschaft!

//

PROGRAMMA K 70 CLUB NL 2024

Zondag 21 april Bloeserit vanuit Geldermalsen

We ontmoeten elkaar 's ochtends tussen 10.00 en 11.00 uur bij: Stapelbakker, Oude Waag 21, 4153RC te Beesd.

11.00 Uur starten we de rit en gaan een mooie route volgen door de Betuwe, we hopen dat de fruitbomen vol in bloei staan. We hebben een leuke pleisterplaats gevonden alwaar we samen de lunch kunnen gebruiken. Na de lunch vervolgen we de route over kleine kronkelende dijken en genieten nog van de fruitboomgaarden. We besluiten deze dag met een drankje en een hapje en diegenen die nog samen een hapje willen eten voordat ze huiswaarts gaan hebben hier een uitgelezen mogelijkheid. Aanmelden bij Henry Kroezen, rooshenry@hotmail.com

Zondag 9 juni, Technische Dag in Deurne

De technische dag heeft dit jaar electriciteit als hoofdonderwerp. Oude(re) auto's vertonen veelvuldig kleine en soms ook grotere electriciteitsproblemen. Je kunt ze vaak tijdelijk oplossen met een soort bypass, maar zo'n "reparatie" is niet voor eeuwig. Zo rijden er ook nog K 70 s rond waarbij de verlichting niet via een relais geschakeld is zodat de lichtschakelaar nodeloos zwaar belast wordt of werkt de bediening van de startmotor niet geheel feilloos. Nou, daar gaan we dan wat aan doen. Met hulp van de ervaring en deskundigheid van Wim Janssen wordt dit een nuttige dag. Het is wel handig tevoren aan te geven welk probleem je wilt verhelpen, evt onderdelen kunnen dan geregeld worden en voor de planning van de dag is het ook wel handig. Aanmelden bij Wim Janssen: wimjanssendeurne@gmail.com

6-7-8 September, Kampeerweekend Swalmen/Roermond

Ook dit jaar weer een kampeerweekend en nu voor de verandering in het zuiden van het land. Een mooie kampeerlocatie waar we vanaf vrijdagavond welkom zijn en zullen ontdekken of de Vlaaien nog net zo lekker zijn als vroeger. Zaterdagochtend gaan we een rondwandeling maken onder leiding van een deskundige Swalmdal-gids en na de lunch starten we aan een rondrit door door Swalmen en omgeving. Op kleine kronkelige weggetjes gaan we van het geweldige comfort van onze auto's genieten. Aan het eind van de dag nuttigen we in Roermond een voedzame Limburgse maaltijd. 's Avonds rijden we in donker terug naar onze kampeergelegenheid. Zondagochtend gaan we naar de historische stad Brüggen en gaan deze historische stad ontdekken. We eindigen met Koffie met Kuchen en dan is het kampeerweekend 2024 weer voorbij. De organisatie is dit jaar in handen bij Peter Beurgens en bij hem kan je je aanmelden: info@beurgensadvies.nl

Zondag 12 januari 2025, Oliebolletjes in Vinkeveen

Dit keer starten wij het nieuwe K 70-jaar bij Pim en Anne Marie Tielkemeijer in Vinkeveen. Bijpraten, plannen maken en een stukje rijden in de mooie omgeving staan als altijd weer op de rol. En oliebolletjes eten uiteraard. Voor aanmelden en meer informatie: tielk021@planet.nl

PROGRAMM K 70 CLUB NL 2024

Sonntag, 21. April Blütenfahrt ab Geldermalsen

Wir treffen uns morgens zwischen 10:00 und 11:00 Uhr in Stapelbakker, Oude Waag 21, 4153RC te Beesd.

Wir beginnen die Fahrt um 11 Uhr und folgen einer wunderschönen Route durch die Betuwe. Wir hoffen, dass die Obstbäume in voller Blüte stehen. Wir fanden einen schönen Rastplatz, wo wir gemeinsam zu Mittag essen konnten. Nach dem Mittagessen setzen wir die Route über kleine kurvenreiche Deiche fort und genießen die Obstgärten. Den Tag lassen wir bei einem Getränk und einem Snack ausklingen und wer vor der Heimreise noch gemeinsam etwas essen möchte, hat hier eine hervorragende Möglichkeit. Registrieren Sie sich bei Henry Kroezen, rooshenry@hotmail.com

Sonntag, 9. Juni, Technischer Tag in Deurne

Der diesjährige Techniktag steht unter dem Schwerpunktthema Elektrizität. Ältere Autos weisen häufig kleinere und manchmal größere Probleme mit der Elektrik auf. Mit einer Art Bypass kann man sie oft vorübergehend lösen, eine solche „Reparatur“ ist aber nicht für immer. So fahren beispielsweise auch K 70 herum, bei denen die Beleuchtung nicht über ein Relais geschaltet wird, so dass der Lichtschalter unnötig stark belastet wird, oder die Funktion des Anlassers nicht ganz einwandfrei funktioniert. Nun, wir werden etwas dagegen unternehmen. Mit der Hilfe von Wim Janssens Erfahrung und Fachwissen wird dies ein nützlicher Tag. Es ist nützlich, im Voraus anzugeben, welches Problem Sie lösen möchten, damit dann eventuelle Teile vereinbart werden können, und es ist auch nützlich für die Tagesplanung. Registrieren Sie sich bei Wim Janssen: wimjanssendeurne@gmail.com

6., 7., 8. September, Campingwochenende Swalmen/Roermond

Wieder ein Campingwochenende in diesem Jahr und jetzt zur Abwechslung im Süden des Landes. Ein wunderschöner Campingplatz, an dem wir ab Freitagabend willkommen sind und herausfinden werden, ob die Vlaai noch so lecker sind wie früher. Am Samstagmorgen machen wir einen Rundgang unter der Leitung eines erfahrenen Swalmdal-Führers und nach dem Mittagessen beginnen wir eine Tour durch Swalmen und die Umgebung. Auf kleinen kurvenreichen Straßen genießen wir den großen Komfort unserer Autos. Am Ende des Tages genießen wir in Roermond eine nahrhafte Limburger Mahlzeit. Abends fahren wir im Dunkeln zurück zu unserem Campingplatz. Sonntagmorgen fahren wir in die historische Stadt Brüggen und entdecken diese historische Stadt. Den Abschluss machen wir mit Koffie mit Kuchen und dann ist das Campingwochenende 2024 vorbei. Dieses Jahr liegt die Organisation in den Händen von Peter Beurgens und Sie können sich bei ihm anmelden: info@beurgensadvies.nl

Sonntag, 12. Januar 2025, Oliebolletjes in Vinkeveen

Dieses Mal beginnen wir das neue K 70-Jahr mit Pim und Anne Marie Tielkemeijer in Vinkeveen. Sich auszutauschen, Pläne zu schmieden und Ausflüge in die wunderschöne Umgebung zu unternehmen, steht wie immer auf dem Programm. Und natürlich Oliebolletjes essen. Für Anmeldung und weitere Informationen: tielk021@planet.nl

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Motor	Luftfilter 2. Version Ventilführungen und Ventildeckel Hubkolben	028 129 635A	UFI Neuteil NSU	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm Daniel Hennigs
			Alfa					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz Kühlerschlauch oben Kühlwasser-Ausgleichsbehälter	028 121 051A	BOSCH Neuteil Fabi Neuteil Porsche	K70121051A	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	67,00 € 19,00 €			Thimm Daniel Hennigs
Vergasler	Luftfilter erste Version, auswaschbar (!) Schlauch vom Tankstutzen zum Tank	028 129 635	K&N 33-2570	Art.nr: 374039	https://www.mvh-shop.de	59,95 €			Ronny Grunau
									Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Schaltwellendichtung, Simmering für Schaltwelle am Getriebe hinten Kupplungsscheibe Kupplung (Sachs)	085 301 227	VW Polo 86C mit 064er Getriebe BLUE PRINT Audi Typ 81, Passat Typ 32/33	Art.Nr: 100007 ADV183116	autoteildirekt.de https://www.autodoc.de	1,48 € 36,99 €			Peter Rodenberg Andreas Faulhaber Daniel Hennigs
		251 711 207	VW Transporter T3, 411, 412,	OK68438 711 207 251 12103 96.ALT 251 711 207 N2 204 016 45-1275	www.bus-ok.de www.vagenteile.de https://tk-carparts.de www.bus-schuene.de/ www.seefeldt.de www.baltic-kaefer.de https://raanas-shop.de	4,80 € 4,20 € 4,34 € 6,05 € 7,95 € 3,95 € 4,50 €	2 Stück notwendig		Thimm
Auspuff									
Lenkung	Lenkmanschette Plastikring am oberen Ende der Lenksäule Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	481.419.111	Neuteil Golf 1	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €		nach Abschaben der Nuten am Rand	Thimm Daniel Hennigs
		ab MJ 1974	VW Käfer						Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz Traggelenk Antriebswellenmanschette außen Antriebswellenmanschette innen	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
		481.411.053	vom Mini Audi 100 C2, 100 C3, 90, 200 und Passat 32B	K70411053 K70407361 08300	Autoteile Thimm Autoteile Thimm Fabi Bilstein über ATP Autoteile	36,90 € 9,19 €	fertig angepasst	Achswellenmutter, die dabei ist, passt nicht	Thimm Thimm Thimm
Bremsen	Lenkmanschette Manschette + Spannringe Spurstangenkopf Faltenbalgatz, Antriebswelle Faltenbalgatz, Antriebswelle Radkappen Hauptbremszylinder	113 415 835 A, R 113 415 835, 111 415 837, 311 405 387 A	Golf II, Opel Ascona C, Kadett D u. E, Astra F, Vectra A u. B, Calibra VW Transporter T 3	02871	Fabi Bilstein über ATP Autoteile	8,99 €			Daniel Hennigs
		431 498 233 C	T1, T2, Kübel, Käfer	300.396	VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Markus Vorrath
		431 498 233 C	LÖBRO	D8094	https://www.autodoc.de/ https://www.autodoc.de/	7,90 € 4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen! Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz Markus Retz Daniel Hennigs
		481 611 015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
	Rep. Satz Bremsattel Zubehörsatz Trommelbremse	481 698 471	Original Ate Neuteil	K70698471	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	38,00 € 7,90 €			Thimm Thimm
	Bremsbeläge vorn	481698151C	BMW 02, Audi 100, FERRARI Testarossa Coupe	13.0460-5029.2	ATE über ATP	32,99 €	ganzer Satz		
	Bremsbeläge hinten Innenleile Trommelbremsen		VW VW Käfer ab 1967		VW, z. B. BOSCH eBay	~ 23,- € ~ 11,- €			Daniel Hennigs
Karosserie / Scheiben / Dichtungen									
	Türdichtung v/h	481.837.911	Neuteil	K70837911	Autoteile Thimm	21,50 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kofferraumdichtung	481827383A	Neuteil	K70827383A	Autoteile Thimm	22,90 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kappe für Motorhaubenschloss	481 823 495	BMW	51211809735	BMW				Heinrich Heiler
Interieur / Sitze / Verkleidungen									
	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage									
	Scheinwerferersatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen									
	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpper, Gummersbach, www.doepfer-profile.de				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de				Daniel Hennigs
	Vergaserrestauration				Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermann.de				Rene Großlanghorst

Stand 21. Januar 2024

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

**DANN SUCHEN WIR
DEINEN TIPP!**



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

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

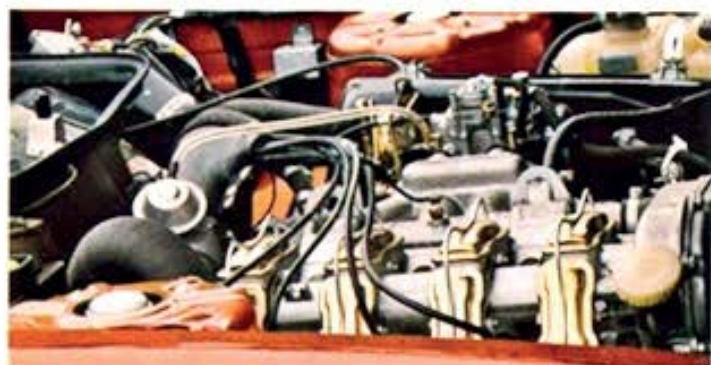


Der VW K70 ist ganz auf Sicherheit eingestellt. Seine selbsttragende Ganzstahlkarosserie hat vorn und hinten energieverzehrende Zonen, die im Falle eines Unfalles die Wucht des Zusammenpralls auffangen. Der Fahrgastraum ist überdies extra abgesichert: Dach und Wände bilden eine besonders stabile Zelle. Und der Benzintank ist besonders geschützt untergebracht.

Die Bremsanlage arbeitet nach einem ganz sicheren System: Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen mit Bremskraftregler hinten, dazu Unterdruck-Bremskraftverstärkung. Und eine Zweikreis-Bremsanlage mit Zwillingsbremsätteln an den vorderen Scheibenbremsen, so daß auch bei Ausfall eines der beiden Bremskreise Bremswirkung an den Vorderrädern erhalten bleibt.

Der VW K70 setzt sich jetzt noch stärker durch. Mit einem drehfreudigen, 1,8 Liter großen, 100 PS starken und 162 km/h schnellen Hochleistungsmotor (den es auch

in einer 1,6 Liter/75-PS-Version gibt). Darum glauben wir, daß der VW K70 jetzt nicht nur seiner vielen anderen Vorzüge wegen geliebt wird. Sondern auch seine neue Kraft gelobt wird.





Der VW K70. Die neue Kraft.

Der VW K70 ist eine sportliche Familienlimousine, die von vielen Fachjournalisten für ihre beispielhafte Konzeption gelobt wurde. Und er ist ein Beispiel dafür, daß man Beispielhaftes noch verbessern kann.

Der VW K70 hat ein fortschrittliches Konstruktionskonzept: Einen besonders langen Radstand. Und ein sehr kompaktes Antriebsaggregat mit wassergekühltem Reihenmotor, das direkt über der Antriebsachse vorn liegt.

Dies und die andere Technik beanspruchen nur 15% des Karosserievolumens, 85% davon können also für die Passagiere und ihr Gepäck genutzt werden. Das macht den VW K70 außergewöhnlich geräumig. (Sein Gepäckraum z. B. ist mit 700 Litern einer der größten, die es gibt.)

Der VW K70 hat viel Komfort. Seine breiten, körpergerecht geformten Sitze sind formschaumgepolstert. An

den Türen sind Sicherheitsarmlehnen.

Die Armaturentafel mit den blendfreien Rundinstrumenten ist schwarz, das macht sie eleganter. Und sie ist gepolstert, das macht sie sicherer.



VERKAUF

VW K 70L

EZ. 6/1972

90 PS

Kilometerstand 80.000 km



8.900,- €



Auto in sehr gutem Zustand, helle Innenausstattung, Motor mit wenigen Kilometern, da es viele Jahre nur auf dem privaten Savoy-Anwesen (einem italienischen Königshaus in der Provinz Como/Norditalien) lief, gesund, ohne Rost, hervorragend erhalten.

82481 Mittenwald/Bayern

leider weder Telefonnummer noch eMail.

eBay-Kleinanzeigen unter:

<https://www.kleinanzeigen.de/s-anzeige/volkswagen-k70/2654177283-216-6340>



DAS GETRIEBE LÄSST GRÜSSEN

TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Das Getriebe lässt grüßen ist ein netter Hinweis, wenn es beim Schalten Geräusche gibt. Für diese Geräusche gibt es unterschiedliche Gründe, aber bei dem nett gemeinten Hinweis ist häufig der Hintergedanke, dass der Fahrer nicht vernünftig schalten kann.

So einfach ist es häufig nicht.

Steigt man heute in ein modernes Fahrzeug ein, übernimmt häufig eine Automatik das Schalten. Beim Doppelkupplungsgetriebe von VW ist der Gangwechsel so perfekt optimiert, dass man ihn nicht mehr spürt.

Nachdem ich letztes Jahr mit Hilfe von Markus einen überholten 90 PS-Motor eingebaut hatte, war alles in Ordnung. Motor gut, Getriebe gut, Lenkung gut und auch die Bremsen funktionierten einwandfrei.

Das Motto war „**Fahren und Spaß haben**“.

Aber dann kam so ein komisches Geräusch. Wenn ich bei mir den Hang im 2. Gang hinab gerollt bin, gab es ein Schleifgeräusch.

Nun ging das Suchen los. Waren es die Bremsen oder die Radlager oder hing es mit dem Riementrieb zusammen? Nach einigem Ausprobieren kam ich zur Erkenntnis, das Geräusch kommt aus dem Getriebe.

Was nun?

Frage an Mario, „... hast du noch ein Getriebe was funktionieren könnte?“ Da es keine Neugetriebe mehr

gibt, ist das natürlich immer ein Glücksspiel. Rot oder Schwarz ist die Frage beim Roulette. Das Schöne beim K 70 ist ja, dass man viele Sachen einfach reparieren kann. Bei einem Getriebewechsel muss man nur die Kupplung aushängen, drei Schrauben am Getriebeträger lösen (Typ 1) und neun Schrauben am Getriebeflansch.

Also war meine Entscheidung getroffen: Ich fahre zu Mario und tausche das Getriebe. Und 14 Tage später war ich dann bei Mario. Der Getriebewechsel war auch nicht so schwierig und da der Wagen auf der Hebebühne stand, wurden gleich das Motoröl und auch die Tachowelle gewechselt. Natürlich war das so wie immer im Leben, das Ganze dauerte dann doch ein bisschen länger als geplant.

Auf der Rückfahrt ist mir gleich aufgefallen, dass die Synchronisation des Austauschgetriebes viel besser war als die des alten Getriebes. Aber leider machte das Getriebe leichte Heulgeräusche ab 3.000 Umdrehungen. Das war leider nicht ganz unerwartet, da es ja keine Neugetriebe mehr gibt. Aber ein klein wenig hatte ich doch auf ein fehlerfreies Getriebe gehofft.

Ein Freund empfahl mir einmal, schaff dir ein gutes Radio an, dann hörst du keine Geräusche mehr. Aber dafür bin ich dann doch vielleicht ein bisschen zu pingelig. Jetzt war der Zeitpunkt, dass ich mir das ausgebaute Getriebe von innen anschauen wollte.

Ich weiß jetzt, die Zerlegung eines K 70 Getriebes dauert nur zwanzig Minuten: hinteren Getriebedeckel abschrauben und dann die beiden Getriebehälften demontieren.

K 70 TECHNIK: GETRIEBE



Das K 70-Getriebe ist ein 3 Wellengetriebe. Grund dafür ist der Höhenunterschied zwischen Kupplung und Differential, welches unter dem Motor liegt.

Nachdem ich nun das Getriebe geöffnet hatte, habe ich mir als erstes die Zahnräder angeschaut. Dort konnte ich keinerlei Beschädigungen erkennen. Die Zähne sind mit einem mittleren Modul stabil konstruiert und mit einer üblichen Schrägverzahnung versehen. Die Rillenkugellager, Wälzlager und Kegelrollenlager sind sehr groß und stabil ausgeführt. Von der Dimensionierung her könnten diese Lager ewig halten, wenn es nicht Schmutz und Späne im Getriebe geben würde.

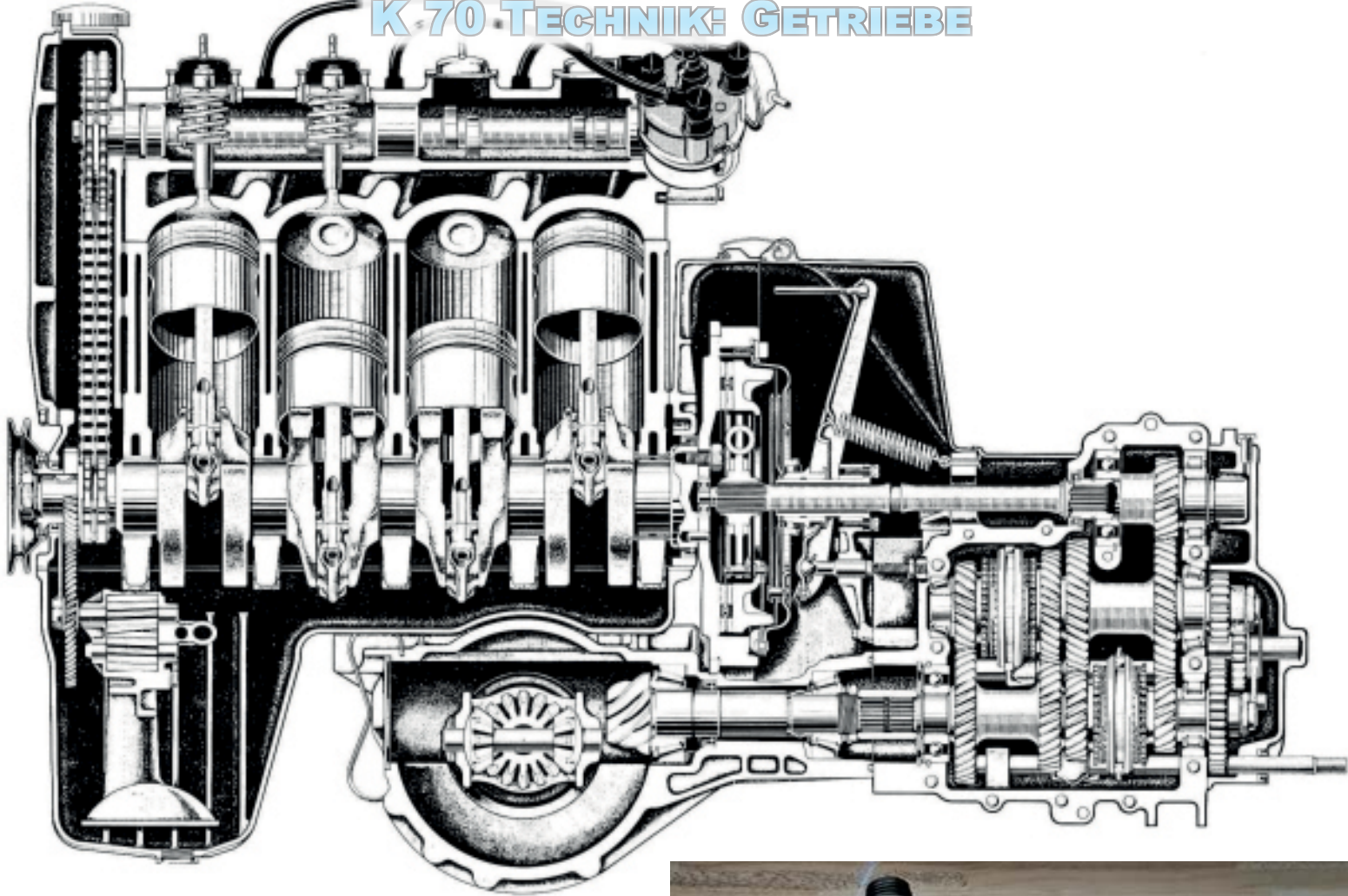


Bild ▲

An dieser Stelle habe ich zwei Experten, Achim und Thomas aus dem VW Werk in Kassel, gebeten, sich mit mir das Getriebe und die Lager genauer anzuschauen. Nach kurzer Zeit fanden die Experten die Ursache für die Geräusche.

Das Kegelrollenlager neben dem ersten und zweiten Gang hatte Beschädigungen auf den Walzkörpern. Außerdem war die Synchronisation vom 2. Gang auch ziemlich verschlissen.

Der K 70 besitzt eine einstufige Synchronisation, welche damals Stand der Technik war.

Bild ►

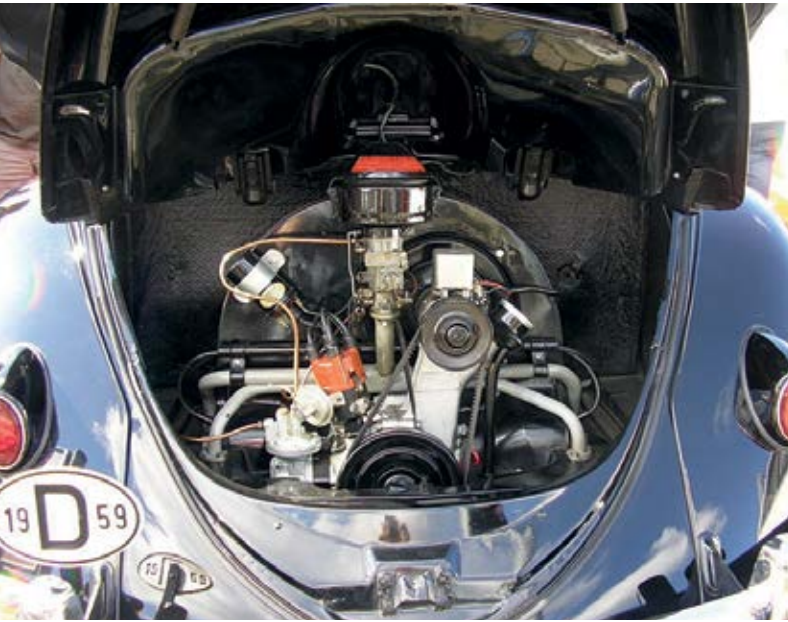
Heutige Schaltgetriebe haben häufig eine 3-stufige Synchronisation und die meisten Lager im Getriebe sind gekapselt um das Eindringen von Schmutz zu verhindern. Gemeinsam mit meinem Freund Achim werde ich nun demnächst die Synchronringe und das Kegelrollenlager austauschen, damit ich dieses Getriebe wieder verwenden kann.

Nach der Getriebeanalyse hatte ich noch Zeit mit Thomas über die Antriebskonstruktion unseres K 70 zu sprechen. Thomas, promovierter Maschinenbauingenieur, war viele Jahre bei VW in der Fahrwerkentwicklung, der Getriebeentwicklung und zum Schluss in der E-Motorenentwicklung, in leitender Position tätig.



K 70 TECHNIK: GETRIEBE

Für VW gab es ja 35 Jahre lang nur ein Konzept: Heckantrieb mit einem 4-Zylinder Boxermotor. Dieses Konzept, welches schon vor dem zweiten Weltkrieg entwickelt worden war, funktionierte beim Käfer viele Jahre sehr gut, weil es einfach und kostengünstig gewesen war.



Da der Anspruch in den Jahren des Wirtschaftswunders nach mehr Leistung und Komfort größer wurde, musste eine neues Antriebskonzept her.

Der K 70 war da schon ein großer Schritt nach vorn. Wassergekühlter Reihenmotor mit 90 PS, kurzer Vorderwagen, da das Differential unter dem Motor saß, gute Gewichtsverteilung vom Antriebsstrang, weil das Getriebe hinter dem Differential sitzt und zu guter Letzt viel Platz für die Passagiere.

Die fahrtechnisch gute Auslegung des Antriebsstranges brachte enorme Vorteile gegenüber dem Käfer, aber sie hatte natürlich auch Nachteile. Der Vorderwagen war für einen längs eingebauten Motor relativ kurz und durch das untenliegende Differential sehr hoch. Damit wurde der K 70 hochbeinig und hatte mit 0,52 einen eher schlechten CW – Wert. Die Folge davon war ein hoher Verbrauch und eine geringere Höchstgeschwindigkeit gegenüber leistungsgleichen Fahrzeugen. Zudem war diese Konstruktion aufwendig und teuer.

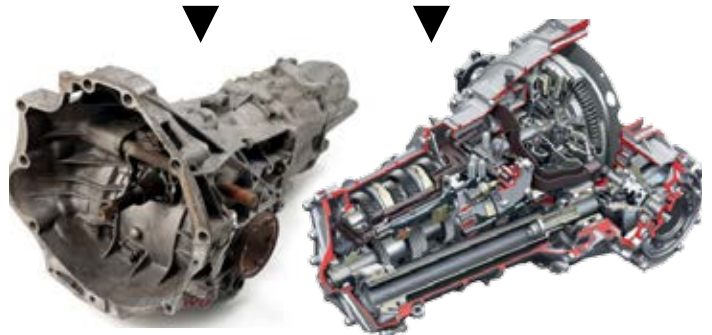


Der Verbrauch war vor der Ölkrise Ende 1973 noch akzeptabel, aber danach verlangten die Kunden nach spritsparenden Autos. Es mussten dringend neue Antriebskonzepte her. Der Passat B1 hatte für den Antriebsstrang eine neue Lösung.

Um den Vorderwagen niedriger zu machen (besserer cm-Wert), integrierte man das Differential in das Getriebegehäuse vor die Kupplung. Damit konnte man den Vorderwagen aerodynamisch wesentlich effizienter gestalten, was bei gleicher Motorleistung weniger Verbrauch und eine deutlich höhere Endgeschwindigkeit brachte. Dieses brachte aber auch Nachteile gegenüber dem K 70 mit sich. Die Antriebswellen wanderten beim Passat B1 weiter nach hinten was eine Kopflastigkeit mit sich brachte. Für einen Durchschnittsfahrer blieb dieses allerdings unbemerkt.



Um den Nachteil der Kopflastigkeit des Vorderwagens zu reduzieren, entwickelte Audi beim A4/6 ein neues Getriebe (ML311) was die Antriebswellen weiter nach vorne verlagerte.



Heute hat sich bei allen Klein- und Mittelklassefahrzeugen der quereingebaute Motor durchgesetzt. Er ist ein Optimum, was Platz, Kosten, Fußgängerschutz und Fahrdynamik angeht.

Wir alle lieben unseren K 70 und pflegen ihn. Aus technischer Sicht war der K 70 für Volkswagen eine große Innovation. Da aber mit dem Antriebskonzept wesentliche Merkmale der Fahrzeuges vorgegeben waren, konnte dieses Konzept nicht die neuen technischen Herausforderungen erfüllen.

Deshalb, und weil Volkswagen 1974 fast pleite war, kam das Ende unseres geliebten K 70. Aber genau das lieben wir ja an unserem K 70 - er hat seine Ecken und Kanten, er ist nicht perfekt, aber er hat Charakter genau wie wir auch.

Bis zum nächsten Treffen.

//



ANADOLU'DA K 70

TEXT: ANDREAS KERNKE
FOTOS: OTOMOTOR, INTERNET

Durch reinen Zufall entdeckte ich bei der Suche nach K 70-News im Internet die Geschichte eines VW K 70 in der Türkei.

Bemerkenswert daran ist, dass sie im September 2022 parallel und offensichtlich auf mehreren, unterschiedlichen Kanälen (oder sogar in Zeitungen?) veröffentlicht wurde.

Mein ganz persönlicher Eindruck bezüglich dieser Meldung ist, dass die türkische Sprache überaus schwierig zu sein scheint. Das bestätigt auch der von mir in dieser Sache mit der Übersetzung beauftragte Google-Übersetzer - seine Resultate ähneln in Teilen dem sprachlichen Treiben, das auch der bekannte Komiker Kaya Yanar bei seinen Shows im Fernsehen und den Live-Auftritten zum Besten gibt.

Türkiye'deki tek VW K 70'in hikayesini iyi eğlenceler. Ama merak etmeyin, Türkçe okuyup anlayabilmenize gerek yok.

[Viel Spaß bei der Geschichte vom einzigen VW K 70 in der Türkei. Aber keine Angst, dazu müsst ihr nicht Türkisch lesen und verstehen können.]

Zunächst recherchiere ich ein wenig im Internet: laut einer repräsentativen Umfrage war das beliebteste deutsche Auto der Türken im letzten Jahr der Porsche Taycan. **IN DER TÜRKEI** verkaufte Porsche im vergangenen Jahr insgesamt 805 Taycan. Auf dem zweiten Platz steht der Mercedes EQC mit 206 verkauften Autos, gefolgt vom Jaguar I-PACE (178), Renault (135), Mini Cooper (115), Audi e-tron(44) und BMW i3 (39). Selbst der türkische Präsident Recep Tayyip Erdogan lässt sich in einem Mercedes S600 kutschieren.

Oder um es mal flapsig auszudrücken: läuft bei den Türken, oder?

Bis vor einigen Jahren stand ja bekanntlich bei den Landsleuten aus dem Osmanischen Reich der „**konkret krasse**“ 3er BMW besonders hoch im Kurs.

Wenn man sich nun fragt, warum die Türken deutsche Autos so lieben, liegt die Antwort eigentlich augenblicklich auf der Hand: **„Deutsche Sachen sind einfach gut. Ob Staubsauger, Schuhe oder Autos - die Qualität und die Sicherheit dieser Dinge sind seit jeher unschlagbar. Problematisch wird es erst, wenn auf ursprünglich rein deutschen Produkten plötzlich made in sonst woher steht!“**

Genau das muss auch der Herr, der da auf dem Foto seinen senegalroten VW K 70 poliert, wohl so empfunden haben. Er heisst Metin Şahin und lebt mitten in Zentralanatolien, in Sivas, ca. 450 Kilometer östlich von Ankara.

Seinen Wagen aus dem Baujahr 1974 kaufte er vor sieben Jahren für 15.000,- Euro von einem Freund, bei dem er ausschließlich in der Garage stand. Nach eigener Aus-





sage besitzt er somit „das einzige Fahrzeug dieser Art“ in der Türkei. Sein Fahrzeug verfügt über den 1,6-Liter-Motor. Für Metin auffallend ist, dass sich die Bremsscheiben am Achsantrieb unter dem Motor und nicht an den Rädern befinden. Regelmäßig erhält dieses Auto seine Inspektionen. Lediglich zwei Karosserieteile sind nachlackiert, alles andere ist im originalen Zustand. Dieser Wagen hat gerademal 100.000 Kilometer auf dem Tacho. Die Leute finden ihn seltsam, weil sie noch nie ein Fahrzeug dieses Modells gesehen haben. Einige von ihnen kennen nichtmal die Marke. Obwohl Metin Şahin keinen Preis für das Fahrzeug verlangt, ist die Nachfrage groß. Ein Angebot für den Einsatz dieses Fahrzeugs bei Filmdrehs lehnte Metin bereits ab. Ebenso ein Verkaufangebot über 500.000 TRY (Türkische Lira), das entspricht 15.164,58 Euro. Metin pflegt dieses Automobil und fährt nur bei gutem Wetter damit. Bei Regen oder Schnee bleibt es in der Garage. „Für mich bringt dieser Wagen mehr Spaß als jedes luxuriöseste Fahrzeug“, schwört Metin. „In Bezug auf Fahrverhalten und Komfort ist es eine ganz andere Klasse“. Er hat seinen Kindern jedenfalls versprochen, dass er das rote Auto nicht verkaufen wird. Er möchte es seinen Enkelkindern als Andenken vererben.

ACH ÜBRIGENS: laut der offiziellen VW-Exportstatistik ist tatsächlich zwischen 1970 und 1975 **kein einziger** K 70 in die Türkei gelangt. Wenn also Metin Şahin mit seiner Behauptung, dass sein Wagen der einzige K 70 in der Türkei ist, wirklich Recht haben sollte, dann weiß der **akbaba...** ehm, Entschuldigung... der Geier, wie dieses Auto die fast 3.200 Kilometer von Salzgitter dorthin gekommen ist.

UND: irgendwie lustig und doch seltsam an dieser türkischen Veröffentlichung erscheint mir zudem, dass in dem gesamten originalen Artikel **nicht ein einziges Mal** die Bezeichnung „VW K 70“ erwähnt wird. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass sich „VW K 70“ auf Türkisch etwa wie **WEH DOBBELJU KEH IETMISCH** anhört. //



DAMIT UNSERE K 70 AUCH IN ZUKUNFT AM STRASSENVERKEHR TEILNEHMEN KÖNNEN:



ERSTE GROSSE DEUTSCHE FABRIK FÜR eFUEL ENTSTEHT BEI NIENBURG

Oxyynova in Steyerberg Foto: Internet

INFORMATIONSSAMMLUNG UND TEXT: ANDREAS KERNKE

In Niedersachsen soll in der Nähe von Nienburg eine erste große Anlage zur Produktion synthetischer Kraftstoffe für Autos entstehen. Ein Konsortium mittelständischer Mineralölhändler und Tankstellenbetreiber arbeitet an einem entsprechenden Projekt in Steyerberg (Landkreis Nienburg).

Die Produktionsanlage soll in einem Ende 2022 geschlossenen Chemiewerk der Firma Oxyynova entstehen. Das bestätigte das besagte Bündnis der Unternehmen, die das Projekt vorantreiben.

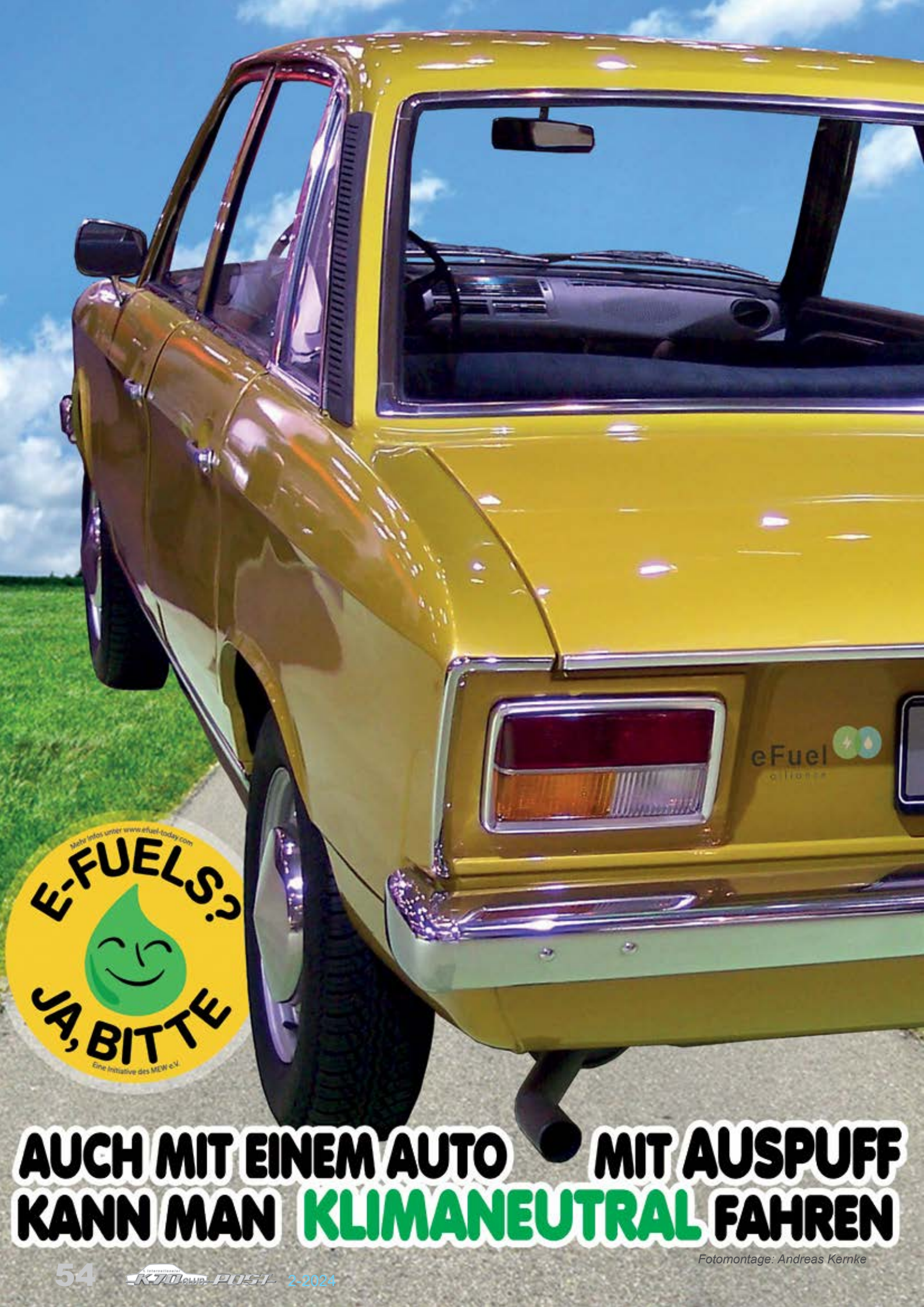
Eines dieser Unternehmen ist die Lühmann-Gruppe aus Hoya, Betreiber freien Classic-Tankstellen. Seit dem Frühjahr gibt es dort den Dieselmotorkraftstoff DK25 an den Zapfsäulen. Laut Tankstellenbetreiber wird der synthetische Kraftstoff bis zu 33 Prozent aus biologischen Rest- und Abfallstoffen wie benutztem Pflanzenfett hergestellt. Er könne technisch gesehen von allen Dieselfahrzeugen

getankt werden. Der Kraftstoff sei mit herkömmlichem Diesel mischbar, habe die gleichen Kälteeigenschaften und den identischen Verbrauch. Seine ökologischen Vorteile machten ihn zu einer Alternative für umweltbewusstes Fahren, wirbt das Unternehmen.

Der Zusammenschluss mittelständischer Firmen firmiert unter eFuel GmbH. Er hat das große Ziel, ab Ende 2026/Anfang 2027 mehr als 70 Millionen Liter synthetischer Kraftstoffe pro Jahr herzustellen. Diese Menge entspricht in etwa dem durchschnittlichen Verbrauch von 100.000 Autos pro Jahr.

Die Sprecherin des Konsortiums weist darauf hin, dass die energiereichen Vorprodukte des eFuels, wie eMethanol, die in Steyerberg zu synthetischen Kraftstoffen weiterverarbeitet werden sollen, aus Ländern stammen, in denen Wind- und Sonnenenergie ausreichend zur Verfügung stehe. Es bestehe daher keine Konkurrenz





eFuel alliance



**AUCH MIT EINEM AUTO MIT AUSPUFF
KANN MAN KLIMANEUTRAL FAHREN**

EFUEL

zur inländischen Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen.

Befürworter sehen in dem synthetischen Kraftstoff eine klimafreundliche Alternative zu Diesel und Benzin. eFuels können zum Beispiel mit Windstrom aus Wasserstoff und CO₂ hergestellt werden. Kritiker bemängeln dagegen, die Produktion des Kraftstoffs sei aufwendig und teuer. Auch Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) hatte im vergangenen Jahr den Einsatz von eFuels in naher Zukunft als unrealistisch bezeichnet.

Anders als Wasserstoff gelten eFuels als CO₂-neutraler Ersatz für klassisches Benzin aus Mineralöl. Sie können daher in normalen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hatte dafür auf EU-Ebene eine Ausnahme ausgehandelt, damit Neuwagen ab 2035 emissionsfrei auch mit eFuels betankt werden können. An Tankstellen ist der Benzin-Ersatz bisher noch nicht erhältlich. Produziert wird der Kraftstoff derzeit nur in kleinen Forschungsanlagen wie in Freiberg in Sachsen, um den Einsatz zu testen.

Diese synthetischen Kraftstoffe können mithilfe von

erneuerbarem Strom aus Wasserstoff und CO₂ hergestellt werden, das im besten Fall das aus dem Auspuff quellende Treibhausgas zuvor aus der Atmosphäre entnommen wurde. Noch wäre der Benzinersatz nicht zulassungsfähig. Entsprechende EU-Gesetze sollen dies aber ab Frühjahr 2024 ermöglichen.

Zu welchem Preis der Kraftstoff dann an die Zapfsäulen kommt, bleibt zunächst noch offen. Der Preis pro Liter hängt von der europäischen Gesetzgebung ab, die die Rahmenbedingungen für eFuels schafft. Eine Produktion zu marktgerechten Preisen sei aber gewährleistet.

Zudem seien eFuels eine gewaltige Chance, dass auch der gesamte Bestand an Verbrenner-Pkw unmittelbar einen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten könne. Schließlich könne der Kraftstoff auch in bereits vorhandenen Autos zum Einsatz kommen. Es sei daher richtig, den Treibstoff auch in Deutschland herzustellen.

Projekte wie das bei Nienburg, haben das Potenzial, ein Alleinstellungsmerkmal für den Industriestandort Niedersachsen zu werden.

//

FUNDBILD



VW K 70 in Buxtehude

Foto: Detlef Kessler, Internet

Der VW K 70.
Früher war viele ~~anders~~.

alles besser



Das Leben ist zu kurz
für Unzufriedenheit.

