

# **K70 - POST**

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.



*Erstausgabe*

---

AN:

## **INHALT :**

- A Veranstaltungen + Rückblicke**
- B Leserberichte**
- C Literatur**
- D Technische Daten**
- E Technik, Tricks & Tips**
- F Leser helfen Lesern**
- G Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt**
- H Schrottplatztips**
- I Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten**

**CLUBVORSTELLUNG**  
**HISTORIE**  
**JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG**  
**TEILEPOOL**

## **VORSTAND & REDAKTION**

- 1. Vorsitzender**  
Jörg Ballwanz , Lindenstr. 12 4937 Lage
  - 2. Vorsitzender Clubzeitung**  
Ingo Menker , Boberweg 13 3005 Hemmingen
  - 3. Vorsitzender Werkskontakt, Ersatzteilbeauftragter**  
Rudolf Boomgaren , Ringstr. 44 2956 Moormerland - Oldersum
  - 4. Vorsitzender Schriftführer, Pressekontakt, Clubzeitung**  
Arne Kunstmann , Gustav Weihrauch Weg 13 2000 Hamburg 67
  - 5. Vorsitzender Kassenwart, Adressenverwaltung, Clubzeitung**  
Andreas Margenfeld, Mottenburger Str. 26 2000 Hamburg 50
- Redaktionsmitglied der K70 - Post  
Mario Thimm , Posener Str. 10 3108 Südwinsen a. d. Aller

## **IMPRESSUM DER *K70* - POST**

### **REDAKTIONSTEAM :**

**MARIO THIMM** - literatur  
**INGO MENKER** - kleinanzeigen, schrottplatztips  
**ARNE KUNSTMANN** - clubnachrichten, pressekontakt  
**ANDREAS MARGENFELD** - technik, tricks & tips

**REDAKTIONSSITZ : 2000 HAMBURG 50 : VIA**  
a. margenfeld, mottenburger str. 26 - 040 / 39 46 77

**AUSGABE : vierteljährlich ( für CMG kostenlos )**  
**für Nicht-CMG DM 3,50 zzgl. Porto**

**REDAKTIONSSCHLUSS : 4 Wo. vor Erscheinen**

Club Info (Kontakt): Manfred Schmidt, Willbeckerstr. 83, 4006 Erkrath 2, ☎ 02104/45829

Abs.: Jörg Ballwanz  
Lindenstr. 12  
4937 Lage  
☎ 05232/63896  
(1. Vorsitzender)

Liebe **K70** Fahrer(innen)

Wie vielen schon bekannt, haben wir am 09.06.90 den "1. Internationalen **K70** Club e.V." gegründet. Der Eintrag ins Vereinsregister ist im Dezember 1990 erfolgt.

Der "Grundstein" hierfür war die "1.K70 Interessengemeinschaft Deutschland". Sie wurde auf Initiative von Manfred Schmidt durch das 1.K70 Treffen am 22.10.88 in Fritzlar gegründet. Beim 2.K70 Treffen vom 29.4.-1.5.89 in Celle, wurde von Manfred Schmidt, aus organisatorischen Gründen, das Thema Clubgründung zur Sprache gebracht, da ab einer bestimmten Größenordnung der Rahmen des privaten Engagements (zeitlich u. finanziell) überschritten wird. Wie von unserem "Gründungsvater" vorausgesehen, mußten wir aus Erfahrung lernen, daß eine IG. ohne geordneten, finanziellen u. rechtlichen Hintergrund auf überregionaler Ebene nicht zu führen ist. Als "Club e.V." mit entsprechendem Hintergrund kann man mehr erreichen. Keine Firma würde z.B. für eine "lockere" IG. ohne rechtliche u. finanzielle Absicherung Teile nachfertigen. Die gleichen Erfahrungen hat auch die K70 IG. Markus Lux gemacht. Sie ist aufgelöst, u. unserem Club beigetreten.

Die Mitgliederstruktur umfaßt Altersgruppen vom Führerscheinneuling bis zum Pensionär. Die K70-Adressenliste reicht z.Zt. von Südportugal bis Nordisland. Die Einteilung in regionale Sektionen wird beibehalten. Ein "Club e.V." hat einen vom Gesetzgeber geregelten demokratischen Aufbau. Um bei Neuwahlen des Vorstands nicht jedesmal neue Kontaktadressen bekannt geben zu müssen, behalten wir die Adresse unseres "Gründungsvaters" Manfred Schmidt als ständigen Kontakt. Clubziele sind u.a.:

Erhalt des K70, Techn. Tips, Info-Material, Clubzeitung, E.-Teileversorgung, Kontakte mit anderen Club's u. IG.'s, Treffen.

Da bei Anfragen an uns meistens die E.-Teilfrage im Vordergrund steht, wollen wir eine zentrale E.-Teileliste anlegen. Wer E.-Teile abzugeben hat, braucht dann nicht mehr alle anzuschreiben. Zwecks E.-Teilsicherung möchten wir Lagerrestbestände v. Werk od. Händlern aufkaufen. Über welche Regelung u. finanzielle Basis dies geschehen soll, wurde von den Mitgliedern auf der Jahreshauptversammlung am 21.9.91 abgestimmt (siehe Info Teilepool).

Die Clubsatzung ähnelt denen anderer Club's. Sie wird nach Beitritt zugeschickt. Wer sie vorher haben möchte, bitte beim Kassenwart anfordern. Die Beitrittserklärung an den Kassenwart schicken. Der Jahresbeitrag beträgt: 60,- DM. Einmaliger Mindestbeitrag für den Ersatzteillepool: 100,- DM.

.....  
**Kassenwart:**

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr. 26, 2000 Hamburg 50, ☎ 040/394677, (Fa.: 327633)

-----  
**Clubbeitragskonto:**

Vereins u. Westbank, 2000 Hamburg 50, Bankleitzahl: 20030000, Konto-Nr.: 3431970

(Bitte aufbewahren!)

.....  
Wir möchten uns bei allen bedanken, die sich bisher aus Eigeninitiative für die K70-Sache eingesetzt haben, und wünschen allen K70-Fans immer eine gute Fahrt.

*Jörg Ballwanz*  
(1. Vorsitzender)

**K70**

## INHALT :

### Historie (kurz gefaßt)

Angefangen hat alles mit einer Leserbriefveröffentlichung unseres "Gründungsvaters" Manfred Schmidt in der Juniausgabe 1988 der Zeitschrift "Markt". Auf diesen Leserbrief meldeten sich etwa 30 K70-Fahrer aus Deutschland, Holland u. Österreich. Die Gründung der 1.K70 IG. Deutschland auf dem 1.K70 Treffen vom 22.-23.10.88 in Fritzlar bei Kassel, bei dem sich 15 K70-Fahrer aus den Niederlanden u. Deutschland trafen, war dann auch nur noch eine Frage der Zeit. Zuvor wurde schon in der Novemberausgabe der "Markt" von Arne Kunstmann eine K70 IG. gegründet, die ca. 30 Mitglieder hatte.

Die IG. von A.Kunstmann verlief mangels Mitarbeit der Mitglieder im Sande. Den Todesstoß erhielt die IG. durch den Haushund von Herrn Kunstmann, der die IG.-Liste wohl infolge mangelnder Zuwendung seitens seines K70-süchtigen Herrchens kurzerhand verspeiste. Leider konnten, nach dieser Aktensicherstellung der besonderen Art, nur noch wenig Adressen rekonstruiert werden. Diese wurden Manfred Schmidt übermittelt. Von diesen "Übriggebliebenen" konnte man dann auch einige beim Treffen in Fritzlar begrüßen.

Die nächste Aktion der Gemeinschaft war das 2.int.K70-Treffen vom 29.4.-1.5.89 in Celle, unter Beteiligung von 28 K70-Fahrern aus Deutschland u. Holland. Dort wurde auch die Einteilung in 8 Sektionen beschlossen. Am 7.10.89 fand die "Erste K70 Bijeenkomst Nederland" in Haarzuilens statt. Zwischenzeitlich fanden viele Sektionsstammtische u. Regionaltreffen statt, ferner präsentierte sich die Gemeinschaft auf Oldtimer u. Teilemärkten in Deutschland u. Holland. Das 3.int.K70-Treffen startete dann am 28.-29.4.90 in Nettetal mit 38 K70-Fahrern aus Deutschland, Holland u. der Schweiz.

Weil der allgemeine Tenor sich bei diesem Treffen für eine Vereinsgründung aussprach, traf man sich, nach einigen Sektionstreffen, die dem Sammeln von Meinungen u. Anregungen dienten, am 9.6.90 in Hohnsen bei Hameln, um den "1. Internationalen ~~K70~~ Club e.V." zu gründen. Es beteiligten sich u.a. auch fast alle Sektionsleiter. Der Verein hat u.a. auch zur Aufgabe, ein Bindeglied zwischen den Sektionen zu sein, sowie Firmen und sonstigen Institutionen wie z.B. Behörden einen rechtlich relevanten, abgesicherten Ansprechpartner zu bieten.

Es folgten wieder verschiedene Auftritte auf Teilemärkten u. sonstigen Oldtimerveranstaltungen. Die "Tweede K70 Bijeenkomst Nederland" fand am 9.9.90 in Leuvenum statt. Am 11.11.90 wurde der "K70 Club Nederland" gegründet. Das 4.internationale K70-Treffen fand vom 18.-20.5.91 in Lauenburg/Elbe statt. Es beteiligten sich K70-Fahrer aus Schweden, Dänemark, Deutschland, Holland u. Luxemburg. Um unseren guten Kontakt zur NSU-Szene zu untermauern, beteiligte sich auch das "NSU-Team Möhnsen e.V.". Vom 31.8.-1.9.91 wurde in Vinkeveen u. Medemblick die "3e Bijeenkomst Nederland" veranstaltet. Das 5.Internationale K70-Treffen fand kurz darauf am 3.-6.10.91 in Weiterstadt statt.

In Zukunft sind wieder Teilnahmen an Oldtimer u. Teilemärkten geplant, sowie die Herausgabe einer Clubzeitung, der "K70 Post", u. eines Reparaturratgebers. Die Beschaffung von Ersatzteilen wird durch einen gesondert organisierten Ersatzteilpool geregelt.

**Bockhorn**  
**Veteranenmarkt '91**

Aussteller

Stand H 137+138 / 161+162

Name K70 Club

Gebühr bezahlt

Transport-Fahrzeug nach dem Entladen auf dem Aussteller  
Parkplatz abstellen!

## PROTOKOLL DER JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG AM 21.09.91

Anwesend: Arne Kunstmann(2.Vorsitzender), Harry Thimm(3.Vorsitzender), Jörg Ballwanz(4.Vorsitzender), Andreas Margenfeld (Kassenwart); insgesamt 19 stimmberechtigte Mitglieder.  
Feststellung der Beschlußfähigkeit durch den 2.Vorsitzenden.  
Veranstaltungen des K 70-Clubs auf Oldtimermärkten, Autoausstellungen mit positiven Ergebnissen und großem Echo.  
Der Kassenwart wird durch die Versammlung entlastet. Der Vorstand wird durch die Versammlung entlastet. Rücktritt der nicht anwesenden 1.Vorsitzenden Sabine Hartmann, dadurch komplette Neuwahlen durch Handzeichen. Vorschläge für den 1.Vorsitzenden: Christian Riebel, Jörg Ballwanz. 6 Stimmen für Christian Riebel, 11 für Jörg Ballwanz, 1 Enthaltung=18 Stimmen, J. Ballwanz stimmt nicht mit. 1.Vorsitzender: Jörg Ballwanz.  
Vorschläge für den 2. Vorsitzenden: Christian Riebel, Ingo Menker, Manfred Schlösser. 5 Stimmen für Chr. Riebel, 8 für I. Menker, 2 für M. Schlösser, 1 Enthaltung+3=19. 2.Vorsitzender: Ingo Menker.  
Vorschläge für den 3. Vorsitzenden: Mario Thimm, Rudolf Boomgaren. 6 Stimmen für Mario Thimm, 6 für Rudolf Boomgaren, 5 Enthaltungen +2=19. Mario Thimm verzichtet zugunsten von Rudolf Boomgaren.  
3.Vorsitzender: Rudolf Boomgaren. Vorschläge für den 4. Vorsitzenden (Schriftführer): Arne Kunstmann. 12 Stimmen für Arne Kunstmann, 1 Gegenstimme, 5 Enthaltungen+1=19.  
Vorschläge für den 5. Vorsitzenden (Kassenwart): Andreas Margenfeld. 16 Stimmen für A. Margenfeld, 2 Enthaltungen+1=19.  
Clubzeitung: Diskussion, Abstimmung, Zustimmung. Für eine eigene Clubzeitung sind 14, dagegen 3, 2 Enthaltungen. Andreas Margenfeld ist bereit, die technische Leitung zu übernehmen. Name der Zeitung ist "K 70-Post" mit 12 Ja-Stimmen, 3 Gegenstimmen und 4 Enthaltungen. Die Leitung der Zeitung haben: Andreas Margenfeld, Arne Kunstmann, Ingo Menker, Mario Thimm. Die Adresse der Zeitung ist: Andreas Margenfeld, Mottenburger Str. 26, 2000 Hamburg 50.  
Vorschlag von Christian Riebel, eine Adressenliste einmal im Jahr in der Zeitung zu veröffentlichen.  
Ersatzteile: Vorschlag von Chr. Riebel, einen Ersatzteillepool mit 100 DM Beteiligung, bei Austritt aus dem Club Rückerstattung der 100 DM. Die Versammlung beschließt, dieses zu tun.  
In der Satzung muß aufgenommen werden unter Teileversorgung:  
§ 5, Abs. 1: Der Jahresbeitrag beträgt für jedes stimmberechtigte Mitglied momentan 60 DM, welcher zu jedem neuen Geschäftsjahr mit Zweidrittelmehrheit der Mitgliederversammlung geändert werden kann. § 5, Abs. 2: Jedes Clubmitglied verpflichtet sich, bei Club Eintritt zusätzlich zum gültigen Jahresbeitrag einen Mindestbeitrag von DM 100 in den Ersatzteillepool zu entrichten, welcher bei Club Austritt wieder zinslos erstattet wird, jedoch frühestens nach einem Jahr Mitgliedschaft.  
Die Satzung wird in einigen Punkten geändert, bei verschiedenen Paragraphen. Die Änderungen:  
§ 1, Abs. 2: Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.  
§ 6, Stimmrecht: 1. Jedes ordentliche Mitglied hat in der Mitgliederversammlung eine Stimme. Eine Vertretung in der Mitgliederversammlung ist mit schriftlicher Vollmacht möglich.  
Thema Briefkopf: Der alte Briefkopf erhält 4 Stimmen, der neue 6, 9 Enthaltungen. Der neue Briefkopf wird auf Wunsch auf verschiedene Sektionen zugeschnitten.

PROTOKOLL : FRED HASSELMANN



### Stichwort E R S A T Z T E I L P O O L

Am 21.10.91 hat die Mitgliederversammlung des 1.Int. K 70-Club e.V. mit grosser Mehrheit entschieden:

J E D E S Clubmitglied und solche, die es werden wollen, zahlen einmalig mindestens 100,-DM zusätzlich zum Jahresbeitrag von momentan 60,-DM in die Clubkasse ein, damit erst einmal ein Grundkapital zum Ersatzteileinkauf geschaffen ist (es darf auch freiwillig mehr gezahlt werden, man hat aber dadurch keine weiteren Vorteile). Diese Einlage dient dem Club als zinsloses Darlehen und wird im Gegensatz zum Jahresbeitrag bei Clubaustritt unverzinst zurückgezahlt.

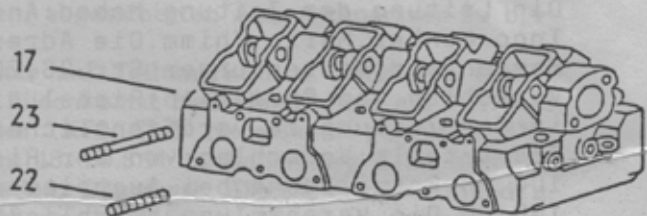
#### WARUM ein Ersatzteilpool?

Dieser Pool soll es dem Club ermöglichen, Lagerrestbestände bei V.A.G.-Händlern oder Lagerniederlassungen aufkaufen zu können, bevor von dort noch mehr in den Schrott wandert. Ebenso können auch Nachfertigungen von Teilen in Auftrag gegeben werden, die absolut nicht mehr zu erhalten sind. Da hier aber meist nur grössere Stückzahlen (ab ca. 100) zur Auflage gemacht werden, wird eben Kapital benötigt. Nachfertigungen sollten natürlich nur in Auftrag gegeben werden, wenn das Verhältnis von verbindlicher Bestellung durch Clubmitglieder zur Mindestabnahme beim Lieferanten bzw. Hersteller stimmt (es sollten ca. 70% abgedeckt sein).

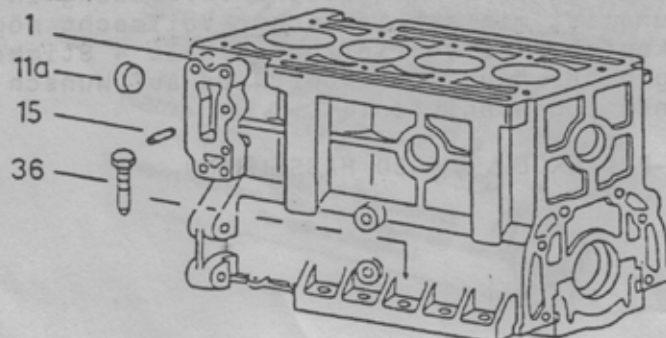
#### WIE soll der Ersatzteilpool funktionieren?

Der Club braucht dazu mindestens drei ehrenamtliche Mitglieder (im folgenden Pooler genannt), welche die Koordination von Einkauf, Lagerung, Auflistung und Versand übernehmen.

Jedes Clubmitglied sollte nach Möglichkeit die in seiner Umgebung liegenden VW-Händler (insbesondere alt eingessene von ca. 15 Jahren) entweder persönlich anfahren bzw. telefonisch oder schriftlich anfragen, ob noch K 70-teile auf Lager liegen oder in irgendeiner Ecke vor sich hingammeln.



Wird man fündig, sollte eine Liste erstellt werden, wenn möglich mit genauer Bezeichnung, Teilenummer, Zustand und Einzelpreis und sich wegen des Ankaufs mit dem Vorstand in Verbindung setzen. Dieser wiederum entscheidet nach telefonischer Absprache, ob das Angebot interessant ist oder weiter liegen bleibt (evtl. selbst hinfahren). Hier können die Pooler sicher mehr als einmal in die Zwickmühle geraten, da meistens alle Teile komplett abgenommen werden müssen, wobei vielleicht nur wenig zu gebrauchen bzw. verkaufen sind und zudem noch Teile für andere Typen dabei sind. Die Pooler müssen also auch eine gute Verbindung zu anderen Clubs herstellen, mit denen dann auch oft Teile ausgetauscht werden können!



Wird erst einmal der Ankauf perfekt, werden die Teile bei der nächsten Möglichkeit gelagert, es bedarf also keiner zentralen Lagerung. Die nun von den Poolern korrigierte und erstellte Liste wird nun an die Redaktion der K 70-POST geschickt, welche in der nächsten Ausgabe zum Druck gebracht wird, die jedes Clubmitglied kostenlos erhält. Dieses kann nun seine persönliche "Wunschliste" bis zu einem festgelegtem Stichtag (ca. 4 Wochen ab Versanddatum der K 70-POST) schicken, damit Chancengleichheit gewährt bleibt. Sollte es nun mehrere Interessenten für ein nur einmal vorhandenes Teil geben, entscheidet das Los. Bei begründeter Dringlichkeit, z.B. nachweislicher Unfall, wird derjenige bevorzugt. Der Kaufpreis liegt so, daß Lagerkosten und Ankauf von neuen Teilen gedeckt sind. Kosten, Versand und Verpackung fallen zu Lasten des Bestellers. Nur schriftliche Bestellungen werden angenommen.

NICHT verkaufte Teile bleiben natürlich in der Abverkaufsliste erhalten, verkaufte Teile sind unverzüglich bis zur nächsten Ausgabe zu streichen bzw. reduzieren.

Jedes Mitglied ist aus eigenem Interesse daran gehalten KEINE Bestellung von "Mitläufern" an zuzunehmen, denn nur Clubmitglieder haben eine Bestellberechtigung!!!!!!!

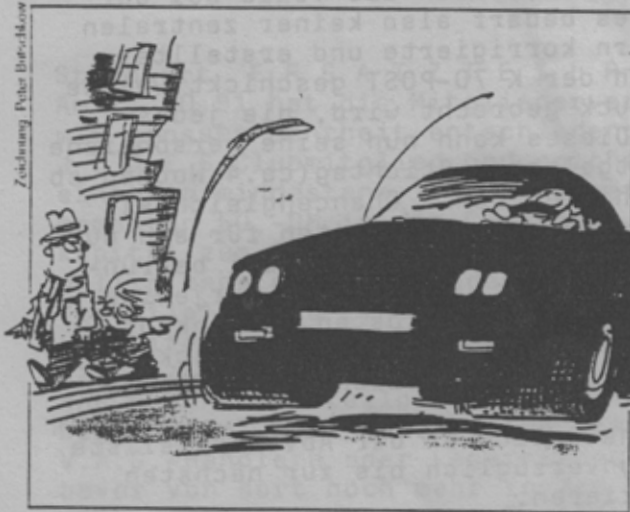
Somit können auch gleichzeitig neue Mitglieder aus den "Mitläufern" geworben werden. Als Bestelleinschränkung wäre zu beachten, daß pro Mitglied dasselbe Teil nur einmal pro Jahr bestellt werden kann, damit keiner z.B. auf seinem Dachboden Scheinwerfer horten kann.

Bezahlt wird die Ware durch den Empfänger spätestens 14 Tage nach Erhalt und Gefallen derselben durch Banküberweisung auf das Clubkonto (Vertrauen gegen Vertrauen). Notorische Spätzahler nur gegen VorrAuszahlung. Nachnahme wäre zu kosten- und zeitaufwendig ohne Postscheckkonto.

Erstellt nach Vorlage von Clubmitglied Chr. Riebel.

DER VORSTAND





„Guck mal, da sitzt ein viel zu kleines Auto auf den Reifen“

## Breitreifen: teuer und oft gefährlich

■ Breitreifen sind „in“: Fast jedes fünfte Auto – vom winzigen Mini-Cooper bis zum schweren Mercedes-Coupé – rollt in Deutschland mittlerweile auf den „dicken Puschchen“. Zu Preisen von 1500 bis 3000 Mark pro Satz inklusive Felgen. Und das, obwohl der ADAC und die Stiftung Warentest feststellten: Trotz vieler Verbesserungen haben die breiten „Walzen“ immer noch zu viele Nachteile. Die wichtigsten:

- Bei Nässe verlieren die meisten Breitreifen schneller als Normalreifen die Haftung, der Wagen kommt leichter ins Schleudern. Das bewies der TÜV in Bayern.
- Breitreifen müssen spätestens schon bei drei Millimeter Profiltiefe gewechselt werden (Normalreifen ein Millimeter).

Heiner Lotz vom ADAC: „Wenn das Profil nicht mindestens drei Millimeter hat, sind Breitreifen kriminell.“

- Wer den Motor seines Autos im Stand laufen läßt, muß auch dann Bußgeld zahlen, wenn er niemanden damit belästigt (OLG Köln, Ss 19/87 Z).
- Wird in einer Waschanlage ein Auto beschädigt, muß der Anlagen-Betreiber nachweisen, daß die Schäden nicht durch sein Verschulden verursacht wurden. Gelingt ihm das nicht, muß er zahlen (LG Nürnberg, 13 S 9938/90).

- Der Federungskomfort wird schlechter.
- Das Lenken wird schwieriger – besonders ärgerlich beim Einparken mit Autos ohne Servolenkung.
- Der Benzinverbrauch steigt.
- Und: Bei Schnee geht mit den Breitreifen nicht's mehr – Winterreifen sind ein „Muß“.

Größter Vorteil der „Schlappen“ – außer dem vermeintlich besseren Aussehen des Autos: Auf trockener Straße bieten sie eine bessere Seitenführung und

eine größere Auflagenfläche als die schmalen Normal-Pneus – Kurven können deshalb schneller gefahren werden. Übrigens: In den USA sind Reifenhersteller verpflichtet, ihre Kunden auf die möglichen Gefahren der breiten Walzen hinzuweisen – in Deutschland nicht. *Uwe Bokelmann*

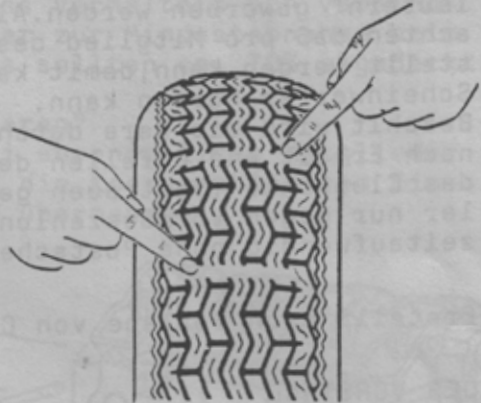
## Reifenverschleiß

Die Reifen ausgewuchteter Räder nutzen sich bei gewissenhaftem Einhalten des vorgeschriebenen Luftdruckes und bei fehlerfreier Radeinstellung und Stoßdämpferfunktion auf der gesamten Lauffläche annähernd gleichmäßig ab. Im übrigen läßt sich keine generelle Aussage über die Lebensdauer bestimmter Reifenfabrikate machen, denn die Lebensdauer hängt von unterschiedlichen Faktoren ab.

- Fahrbahnoberfläche
- Fahrweise und
- Reifendruck
- Witterung

Vor allem sportliche Fahrweise, scharfes Anfahren und starkes Bremsen fördern den schnellen Reifenverschleiß.

**Achtung:** Die Rechtsprechung verlangt, daß Reifen lediglich bis zu einer Profiltiefe von 1,6 mm abgefahren werden dürfen, und zwar müssen die Profilrillen auf der gesamten Lauffläche noch mindestens 1,6 mm Tiefe aufweisen. Es empfiehlt sich jedoch, sicherheitshalber die Reifen bereits bei einer Mindestprofiltiefe von 3 mm auszutauschen.



Nähert sich die Profiltiefe der gesetzlich zulässigen Mindestprofiltiefe, das heißt, weist der mehrmals am Reifenumfang angeordnete 1,6 mm hohe Verschleißanzeiger fast kein Profil mehr auf, müssen die Reifen bald ausgetauscht werden.

**Achtung:** Reifen auf Schnittstellen untersuchen und mit kleinem Schraubendreher Tiefe der Schnitte feststellen. Wenn die Schnitte bis zur Karkasse reichen, korrodiert durch eindringendes Wasser der Stahlgürtel. Dadurch löst sich unter Umständen die Lauffläche von der Karkasse, der Reifen platzt. Deshalb: Bei tiefen Einschnitten im Profil aus Sicherheitsgründen Reifen austauschen.

## Schneeketten

Auf allen Modellen dürfen nur feingliedrige Schneeketten verwendet werden, die auf der Reifenfläche und an der Reifennennenseite nicht mehr als 15 mm aufragen. Es empfiehlt sich, nur die von VW empfohlenen Ketten zu verwenden. Diese Ketten sind geprüft und entsprechen den VW-Forderungen. Mit Schneeketten darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Auf schnee- und eistreichen Straßen sind die Schneeketten abzunehmen, da sie sonst sehr schnell verschleifen.

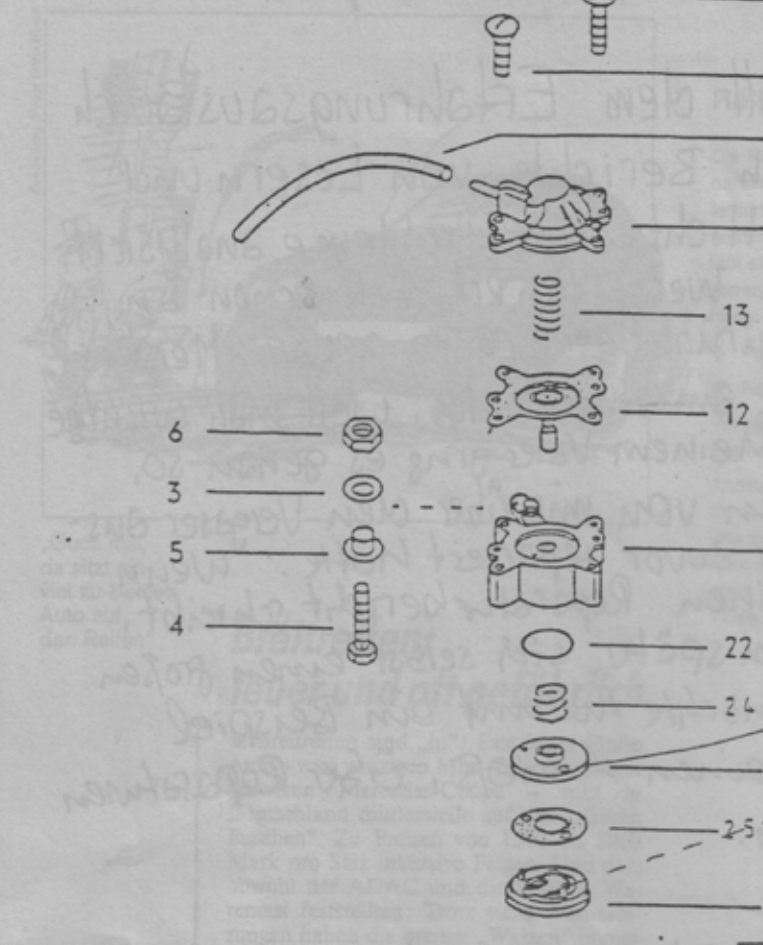


HAUPTGRUPPE 1

MOTOR

Vergaser  
Vergaser-Oberteil

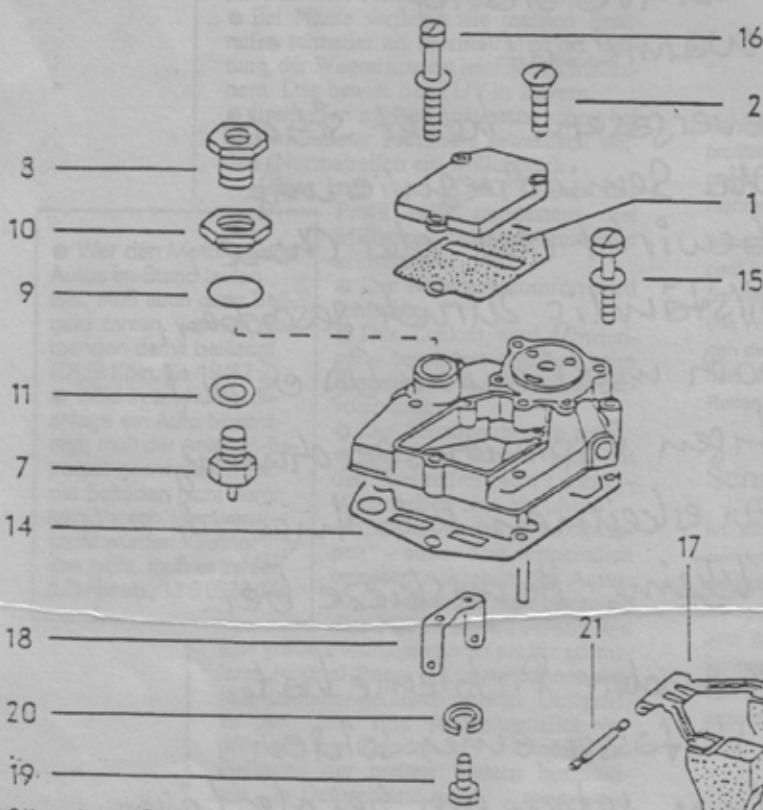
9



Da der Stift sehr kurz ist, klemmt er sich, nach all dem häufigen Betrieb unter die Scheibe und blockiert das zurückstellen.

Mitnehmerscheibe

Stift für die Regulierung des Kaltstartgemisches



Bildtafel 9

Typ X 70 4-74



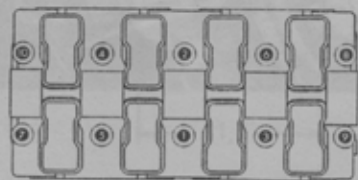
**Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern Typ 48**

Verwendungsteile	Benennung	Gewinde	Nm	(mkg)
<b>Motor</b>				
Motorträger an Aufbau	Sechskantmutter	M 10	45	(4,5)
Motor an Achsantrieb	Paßschraube	M 12 x 1,5	30	(3,0)
Motor an Achsantrieb	Sechskantschraube	M 10	45	(4,5)
Motorträger an Zylinderblock	Sechskantschraube	M 10	45	(4,5)
Zündkerze an Zylinderkopf		M 14 x 1,25	35	(3,5)
Ferndrehmomentegeber an Saugstutzen		M 10 x 1	8	(0,8)
Wasserablaßschraube an Zylinderblock	Sechskantschraube	M 14 x 1,5	40	(4,0)
Rammschraube an Kurbelwelle	Sechskantmutter	M 22 x 1,5	150	(15,0)
Öldruckschalter an Zylinderblock		M 10 x 1	12	(1,2)
Ölablaßschraube an Ölwanne			45	(4,5)
Ölüberdruckventil an Ölwanne		M 16 x 1,5	30	(3,0)
Kettenrad an Nockenwelle	Sechskantschraube	M 10 x 1	35	(3,5)
Kettenspanner an Steuergehäuse	Lagerbolzen		20	(2,0)
Zylinderkopf an Zylinderblock	Sechskantschraube	M 12 x 1,5	kat 80	(8,0)*
			warm 90	(9,0)*
<b> Pleuelstange an Kurbelwelle</b>	<b> Pleuelschraube</b>	<b> M 10 x 1</b>	<b> 65</b>	<b> (6,5)</b>
<b> Schwungrad an Kurbelwelle</b>	<b> Sechskantschraube</b>	<b> M 10 x 1</b>	<b> 65</b>	<b> (6,5)</b>
<b> Lagerdeckel an Zylinderblock</b>	<b> Sechskantschraube</b>	<b> M 12 x 1,5</b>	<b> 80</b>	<b> (8,0)</b>
<b> Kupplung an Schwungrad</b>	<b> Innensechskantschraube</b>	<b> M 8</b>	<b> 25</b>	<b> (2,5)</b>

\* Reihenfolge beim Anziehen beachten, siehe Seite 60 \*) Erwärmen

**Anziehen der Zylinderkopfschrauben Typ 48**

1 - Schrauben in der Reihenfolge der Zahlen zunächst mit 10-20 Nm (1,0-2,0 mkg), dann mit 40-50 Nm (4,0-5,0 mkg) und schließlich mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. (kat. 80 Nm, 8 mkg)



2 - Wichtig! Nach Abschluß der Montagearbeiten Motor warmlaufen lassen (Öltemperatur mind. 60° C) und Zylinderkopfschraube einzeln in der Reihenfolge der Zahlen ganz leicht lösen (etwa 30°) und endgültig mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen. (warm, 90 Nm, 9 mkg)

**Verwendungsteile Typ 48**

Verwendungsteile	Benennung	Gewinde	Nm	(mkg)
<b>Vorderschae</b>				
Führungsgelenk an Radlagergehäuse	Sechskantmutter	M 10 x 1	45	(4,5)
Führungsgelenk an Querlenker	Sechskantmutter	M 12 x 1,5	50	(5,0)
Vorderachse an Gelenkwelle	Sechskantmutter	M 27 x 1,5	400	(40,0)*
Gelenkwelle an Flansch	Innensechskantschraube	M 8	40-45	(4,0-4,5)
Querlenker an Karosserie	Sechskantschraube	M 12	65-75	(6,5-7,5)
Stabilisator an Querlenker	Sechskantmutter	M 12	25	(2,5)
Stabilisator an Traverse/Karosserie	Sechskantschraube	M 8	15-20	(1,5-2,0)
Lenkhebel u. Federbein an Radlagergehäuse	Sechskantschraube	M 12	85-95	(8,5-9,5)*
Federbein an Karosserie	Sechskantmutter	M 8	15	(1,5)
Federbeinlager an Federbein	Sechskantmutter	M 14 x 1,5	80-90	(8,0-9,0)
<b>Lenkung</b>				
Lenkgetriebe/Karosserie	Sechskantmutter	M 8	20-25	(2,0-2,5)
Halter für Lenkgetriebe an Karosserie	Sechskantschraube	M 8	20	(2,0)
Lenkrad an Lenksäule	Sechskantmutter	M 16 x 1,5	30-35	(3,0-3,5)
Manietrohr an Karosserie	Sechskantmutter	M 8	25-30	(2,5-3,0)
Lenksäule an Lenkritzal (Kallschraube)	Sechskantmutter	M 7	10	(1,0)
Spurstange an Zahnstange/Lenkgetriebe	-	M 12 x 1,5	45-50	(4,5-5,0)
Klemmchelle an Spurstange	Sechskantmutter	M 8 x 1	20	(2,0)
Deckel an Lenkgehäuse	Sechskantmutter	M 6	10	(1,0)

Seitstehende Muttern müssen nach jeder Demontage ersetzt werden.  
\*) 800 Nm (80 mkg) sehr sorgfältig einhalten, erst dann ggf. bis Spielbereich weiterziehen.  
\*) grundsätzlich Schrauben der Festigkeitsklasse 10,9 einbauen.

**Verwendungsteile Typ 48**

Verwendungsteile	Benennung	Gewinde	Nm	(mkg)
<b>Schaltgetriebe</b>				
Mutter für Verriegelwelle	Sechskantmutter	M 20 x 1,5	60	(6,0)
Mutter für Abtriebswelle	Sechskantmutter	M 20 x 1,5	60	(6,0)
Schaltgabel an Schaltstange	Sechskantschraube	M 7	20	(2,0)
Getriebedeckel an Gehäuse	Sechskantschraube	M 7	13	(1,3)
Linke Gehäusehälfte an rechte Gehäusehälfte	Sechskantschraube	M 7	13	(1,3)
Ölwanne in Gehäuse	Sechskantschraube	M 24 x 1,5	60	(6,0)
Ölablaßschraube in Gehäuse	Sechskantschraube	M 24 x 1,5	60	(6,0)
Lagerbolzen an Gehäuse	Sechskantmutter	M 10	50	(5,0)
Träger an Achsantrieb	Sechskantmutter	M 10	60	(6,0)
Gummietallager an Träger	Sechskantschraube	M 10	45	(4,5)
Gummietallager an Gehäuse	Sechskantschraube	M 10	45	(4,5)
Getriebegehäuse an Karosserie	Sechskantmutter	M 10	40	(4,0)
Getriebegehäuse an Karosserie	Sechskantmutter	M 17	70	(7,0)
Getriebe an Achsantrieb	Sechskantschraube	M 8 x 62	22	(2,2)
Gewindestift in Lagerdeckel	-	M 7 x 1,5	200	(20,0)
Sechskantmutter auf Getriebegehäuse	Sechskantmutter	M 49 x 1,5	200	(20,0)
Lagerdeckel an Achsantrieb-Gehäuse	Sechskantschraube	M 8 x 28	22	(2,2)
Ölwanne in Gehäuse	Sechskantschraube	M 24 x 1,5	60	(6,0)
Ölablaßschraube in Gehäuse	Sechskantschraube	M 24 x 1,5	60	(6,0)
Tellerad an Ausgleichgetriebe-Gehäuse	Sechskantschraube	M 10	65	(6,5)
Tachobetrieb in Lagerdeckel	-	-	30	(3,0)

**Verwendungsteile Typ 48**

Verwendungsteile	Benennung	Gewinde	Nm	(mkg)
<b>Motorträger an Gummietall-Lager</b>	<b> Sechskantmutter</b>	<b> M 10</b>	<b> 45</b>	<b> (4,5)</b>
<b> Achsantrieb an Motor</b>	<b> Sechskantschraube</b>	<b> M 10</b>	<b> 45</b>	<b> (4,5)</b>
<b> Achsantrieb an Motor</b>	<b> Paßschraube</b>	<b> M 12 x 1,5</b>	<b> 30</b>	<b> (3,0)</b>
<b> Gelenkwelle an Gelenkflansch</b>	<b> Innensechskantschraube</b>	<b> M 8</b>	<b> 45</b>	<b> (4,5)</b>
<b>Hinterschae</b>				
Gummietall-Lager seitlich an Karosserie	Sechskantmutter	M 10	40	(4,0)
Gummietall-Lager hinten an Karosserie	Sechskantmutter	M 10	40	(4,0)
Hinterschächträger an Gummietall-Lager seitlich	Sechskantmutter	M 16 x 1,5	120	(12,0)
Hinterschächträger an Gummietall-Lager hinten	Sechskantschraube	M 16 x 1,5	120	(12,0)
Achsenkränze an Hinterschächträger	Sechskantmutter	M 12 x 1,5	70	(7,0)
Federbein an Achsenkränze	Sechskantschraube	M 12	90	(9,0)
Federbein an Karosserie	Sechskantmutter	M 10	25	(2,5)
Sechskantmutter auf Korbstange				
Federbein	Sechskantmutter	M 10	45	(4,5)
Bremsträger an Radlagerzapfen	Sechskantschraube	M 10	50	(5,0)

**Typ 48**

Verwendungsteile	Benennung	Gewinde	Nm	(mkg)
<b>Bremsen</b>				
Tandem-Hauptbremszylinder an Bremskraftverstärker	Sechskantmutter	M 8	max. 13	(max. 1,3)
Federstift an Achsantrieb	Innensechskantschraube	M 12 x 50	130	(13)
Radbremszylinder an Bremsträger	Sechskantschraube	M 8	20-30	(2,0-3,0)
Bremsträger an Achsenkränze	Sechskantschraube	M 10 x 1	50-55	(5,0-5,5)
Bremskraftverstärker an Traversen	Sechskantschraube	M 8	25	(2,5)
Bremskraftverstärker an Lagerblock	Sechskantmutter	M 8	max. 13	(max. 1,3)
<b>Räder</b>				
Radbefestigungsschrauben	-	M 12 x 1,5	90	(9,0)

**Motor Einstelldaten Typ 48**

Hubraum	Motor-Kennb.	Zündzeitpunkt		Zündkerze		Kompressionsdruck		Leertlauf U/min (U/min)
		vor 600 nach 600	U/min	Wärmewert	Elektrodenabstand	Variscope (Motor kalt)	max. Unterdruck bar (mbar)	
1800	DB	5° vor	45°	ab 44-50	Ø 200 0,7 mm	0,2 mm	9-13	850 ± 50
1800	DC						10-14	

\*) Verschleißgrenze: 42-58\*

## Kraftstoffanlage

### Vergaserreinsteilwerke und Düsenbestückung

Typ 48

Hubraum/Leistung		1800/55 kW (75 PS)	1800/74 kW (100 PS)
Motor	Kennbuchstabe	DB	DC
	Einseitig Motor-Nr.	1 & 1971 DB 0 022 497	Max 73 DC 000001
Vergaser	Solex	40 DDH	40 DDHT
	Serie	028 129 017 D	028 129 015 K
Änderungsstatus	Änderungsstatus	VW 371-2	VW 420-1
	Ersatz	028 129 017 D	028 129 015 K
Düsenbestückung	Lufttrichter	34	30,5
	Hauptdüse	115	147,5
	Ausgleichdüse	140	125
	Leertlaufdüse	70	65
	Leertlaufdüse	110	110
	Einapritzrohr	40	50
	Einapritzpumpenfördermenge cm <sup>3</sup> /Hub	1,1 ± 0,15	1,3 ± 0,15
	Kraftstoffniveau mm	16 ± 1	16 ± 1
	Schwimmernadelventil mm Ø	2,0	2,0
	Dichtung für Schwimmernadelventil mm	0,5	0,5

66

## Vorderachse

Typ 48

Schraubfeder <sup>1)</sup>	13,2 mm
Drahtdurchmesser	406 mm
Länge unbelastet	

<sup>1)</sup> Vorne und hinten unterschiedlich.

### Federtabelle

Gruppe	Federkennzeichnung	Federkraft in Nm
1	1 Farbstrich <sup>1)</sup>	2620-2690
2	2 Farbstriche <sup>1)</sup>	2690-2770
3	3 Farbstriche <sup>1)</sup>	2770-2840

<sup>1)</sup> Bei Erneuerung der Feder Farbmarkierungen beachten. Feder steht in drei Gruppen zur Verfügung. Es dürfen an einer Achse nur Federn mit gleicher Kennzeichnung eingebaut werden.

67

## Lenkung

Typ 48

Prüfdaten		
Lenkradumdrehungen (von Ausschlag zu Ausschlag)	ca.	4
Drehmoment am Lenkrad (Spurstangen abgebaut)	Nm (onég)	1,6-2 (16-20)
Gesamtdrehmoment am Lenkrad (Spurstangen abgebaut)	Nm (onég)	2,3-3 (23-30)

68

## Hinterachse

Typ 48

Schraubfeder (Schraubfeder vorn und hinten unterschiedlich)

Drahtdurchmesser	11,7 mm
Federlänge unbelastet	321 mm

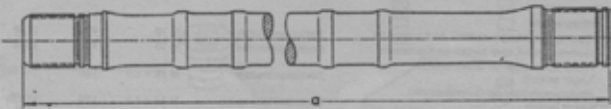
### Federtabelle

Federkennzeichnung	Federkraft in Nm	Kennzeichnung
1 gelber oder weißer Farbstrich	2110-2180	Keine Klassifizierung
2 gelbe oder weiße Farbstriche	2180-2260	
3 gelbe oder weiße Farbstriche	2270-2330	

69

## Gelenkwellen

Typ 48



a = 476 mm

### Gleichlaufgelenke

Teile-Nr.	Kugel Ø	Fettmenge pro Gelenk
Inneres Gelenk		
481 407 321 A	17,46 mm	90 gr MoS <sub>2</sub> -Schmierfett
Äußeres Gelenk		
481 407 331	17,46 mm	

70

## Bremsen

Typ 48

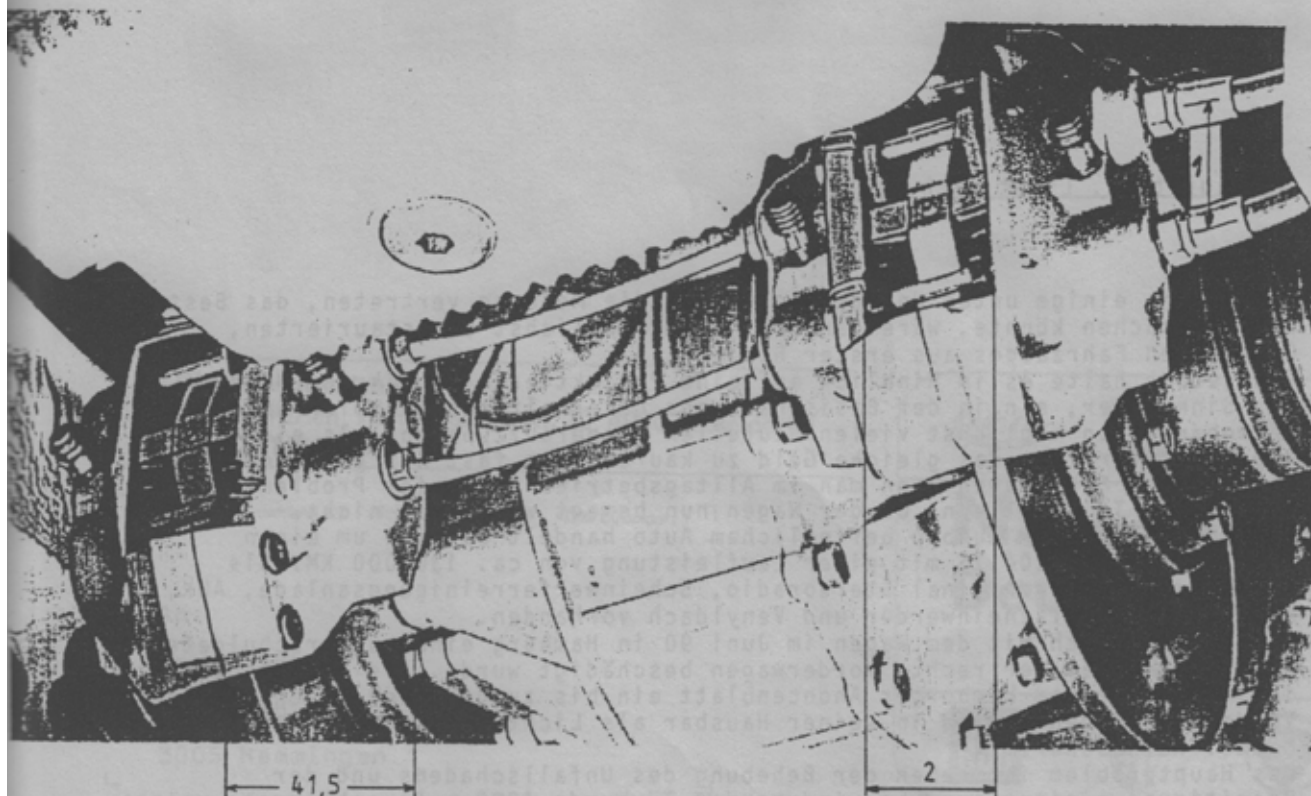
Benennung		Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze
Bremscheibe	Scheibendicke	mm	13,0-12,8
	Abreißmaß pro Seite	mm	max. 0,5
	Scheibendicke nach Abdrehen	mm	12,0
	Dickentoleranz	mm	max. 0,02
	Seitenanschlag	mm	max. 0,15
Bremsstrommel	innen Ø	mm	230,0-0,2
	zusätzliches Ausdreißmaß	mm	231,2 + 0,2
	Konzilität	mm	0,1
	Qualität	mm	0,1
	Seitenanschlag	mm	max. 0,2
	Höhenanschlag (an der Bremsfläche gemessen)	mm	max. 0,1
Bremsbeläge	Dicke vorn	mm	10
	Dicke hinten	mm	4,0-3,8
			2
			2,5

71

## Räder und Reifen

Typ 48

Reifen (in Auslieferung)	165 SR 14
Felge	4 1/2 J x 15
Größe (M Auslieferung)	5 J x 15
	48 mm
	max. 1,5 mm
Radschrauben	M 12 x 1,5



Uns werden öfter Teile angeboten, auf denen keine E.-T.-Nr. mehr vorhanden ist, u. man weiß dann manchmal nicht, welche der verschiedenen Ausführungen es ist. Auf dem Treffen in Weiterstadt trat das Problem mit den angebotenen Festsätteln auf. Ich habe daher die verschiedenen Ausführungen vermessen.

Festsattel E.-T.-Nr.: 481 615 107/8 B oder Rep.-Satz-Nr.: 481 698 461 BX  
bis Fg.-Nr.: 482 2549 682, (3 Entlüftungsnippel)

Maß 1: 44 mm (Abstand der Bremsschlauchanschlüsse zueinander, Maß auch identisch mit dem Abstand der Bremsleitungsanschlüsse).

Maß 2: 46,5 mm (Ausschnittbreite für die Bremsklötze 481 698 651 A od. C)

**41,5 mm:** Maß von Anschraubflansch bis Mitte Festsattel bzw. Mitte Bremsscheibe Festsattelhälften je 2,5 mm schmaler wie ab Ausführung C, daher die 5 mm längeren Bremsleitungen verwenden.

Haltestifte für die Bremsklötze: 73 mm lang

Festsattel E.-T.-Nr.: 481 615 107/8 C oder Rep.-Satz-Nr.: 481 698 461 CX  
ab Fg.-Nr.: 482 2549 683, (6 Entlüftungsnippel)

Maß 1: 67 mm (Abstand der Bremsschlauchanschlüsse zueinander)

Maß 2: 48,5 mm (Ausschnittbreite für die Bremsklötze 481 698 651 E)

**41,5 mm:** Maß von Anschraubflansch bis Mitte Festsattel bzw. Mitte Bremsscheibe Festsattelhälften je 2,5 mm breiter wie Ausführung B, daher die 5 mm kürzeren Bremsleitungen verwenden.

Haltestifte für die Bremsklötze: 77 mm lang

Da das Maß **41,5 mm** bei den verschiedenen Ausführungen identisch ist, würden sie im Prinzip paarweise in alle K70 Modelle passen (natürlich unter Verwendung der entsprechend dazu gehörenden Bremsklotzsätze u. Bremsleitungen).

## Restauration. Lohnt sich das?

Es soll ja einige unter Uns geben, welche die Meinung vertreten, das Beste was man machen könnte, wäre der Kauf eines möglichst unrestaurierten, Originalen Fahrzeuges aus erster Hand.

Ich jedoch halte es im Hinblick auf eine Projektierte 10 Jährige Nutzung für Sinnvoller, ein in der Basis halbwegs guterhaltenes Exemplar unter Verwendung von möglichst vielen Neuteilen wiederaufzubauen, als ein "Opaauto" für fast das gleiche Geld zu kaufen, das fast nur gestanden hat. Mit solchen Fahrzeugen kann man im Alltagsbetrieb sehr viel Probleme haben, weil viele Teile altern, ob der Wagen nun bewegt wird oder nicht.

Bei dem von mir im Aufbau befindlichem Auto handelt es sich um einen VW K 70LS, EZ 02.04.75 mit einer Laufleistung von ca. 130.000 KM. Als Zubehör sind ein original Stereoradio, Scheinwerferreinigungsanlage, AHK, Alufelgen, Nebelscheinwerfer und Venyldach vorhanden.

Leider hatte ich mit dem Wagen im Juni 90 in Hamburg einen unverschuldeten Unfall, bei dem der rechte Vorderwagen beschädigt wurde. Als Ersatz besorgte ich mir aus einem Hamburger Anoncenblatt ein bis zu den Federdomen kompletter Vorderwagen, den jemand in seiner Hausbar als Lichtorgel an der Wand hängen hatte. Kein Scherz!

Das Hauptproblem ist neben der Behebung des Unfallschadens und der Beseitigung einiger zur Überwindung der TÜVhürde 989 aufs schlimmste reingepfuschte "Reparaturbleche" das Abschleifen der per Rolle "Kunstvoll" aufgetragenen Lackierung.

Obwohl die Türschweller und der hintere Querträger noch ziemlich solide sind, werde ich diese Teile durch aus Edelstahl eigens angekanntete Teile ersetzen. Die Fertigstellung ist für das NSU-Treffen im Juni 1992 in der Schweiz vorgesehen. Bis dahin wird die Restauration wohl 6.500,- DM gekostet haben, aber das ist mir das Auto wert.

Nachfolgend möchte ich als Beispiel für meine Restauration die Überarbeitung des Fahrwerkes erläutern. Die Hinterachstraverse und die Schräglenker habe ich gesandstrahlt und mit Bootsack gestrichen. Leider war eine der Federn gebrochen, ich konnte jedoch günstig bei VW einen Restposten an Fahrwerksfedern kaufen, und über einen freien Teilehändler konnte ich neue verstärkte Boge Stoßdämpfer beziehen. Auch die Blech- und Gummiteile der hinteren Federbeine konnte ich noch als Neuteile auftreiben.

Ich sagte ja schon, daß ich den Aufbau aus Neuteilen für Sinnvoller halte, als den Ankauf eines "Opaautos". Bei den Federn der Hinterachse ist folgende zu beachten: Zum Oktober 1972 entfiel der Stabilisator an der Hinterachse. Als Ersatz dafür wurde eine superprogressive Schraubenfeder verbaut. Diese Federn erkennt man an den gelben Farbstrichen sowie an dem Federdraht, der zur Mitte hin dicker wird. Dadurch wird ein besseres Anfedern auf kurze Fahrbahnstöße erreicht, sowie eine geringere Seitenneigung in Kurven. Die bis 10/72 gelieferten Federn sind mit weißen Farbstrichen versehen und weisen einen gleichen Drahtdurchmesser über die gesamte Feder auf. Die gelb gekennzeichnete Feder darf nicht in Fahrzeuge der Serie vor 10/72, die weiße nicht in die Fahrzeuge ab 10/72 montiert werden.

Es ist auch darauf zu achten, daß je Achse nur Federn mit gleicher Anzahl von Farbstrichen eingebaut werden. An den vorderen Federbeinen schlägt oft das obere Traglager aus. Eine Reparatur wäre vielleicht durch Montage eines neuen Kugellagers möglich, aber das müßte mal jemand Ausprobieren. Die Stoßdämpfer lassen sich durch Einschub eines neuen Dämpfereinsatzes Instandsetzen. Hierzu muß die große Mutter am oberen Ende des Stoßdämpferrohres abgenommen werden. Jetzt läßt sich die Kolbenstange mit den Dichtungen herausziehen, und die neue Dämpferkartusche einschieben. Ansonsten geht kaum mal etwas am Fahrwerk kaputt. So halten die Befestigungselemente der Achsen aus Gummimetal Lagern und die Silentblöcke der Quer- Schräglenkern eigentlich ewig.

Falls Sie an noch mehr Tips interessiert sind, lassen Sie es mich wissen.

Arne Kunstmann

NSU-CLUB Deutschland e.V.  
Klaus-Dieter Kusen, Himmelgeisterstr. 20, 4000 Düsseldorf 1  
Telefon: 0211/34 32 41

NSU-CLUB Deutschland e.V. - Himmelgeister Str. 20 - 4000 Düsseldorf 1

An  
Ingo Menker  
Boberweg 13  
3005 Hemmingen 1



Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Unsere Nachricht vom	Datum
				21.10.91

Hallo Ingo,

vielen Dank für das Angebot in der neuen K 70 Zeitung etwas zu inserieren.

Doch vorher noch etwas zu meiner Person und meinen Vereinstätigkeiten.

Ich bin inzwischen 30 Jahre alt und befasse mich nun schon seit fast 10 Jahren mit der Automarke NSU.

Selber fahre ich einen NSU Prinz 4 aus dem Jahre 1963 und einen VW K 70 L aus dem Jahre 1973.

Seit dem Jahre 1989 bin ich der 1. Vorsitzende des NSU-FAN-CLUB e.V. aus Düsseldorf.

Als sich 1990 der NSU Club Deutschland e.V. gründete, übernahm ich den Posten des Pressereferenten und wurde zusätzlich noch Ansprechpartner für unsere K 70 Freunde.

Da ich somit recht viele Informationen bekomme, aber auch brauche, bin ich sehr an einer Teamarbeit interessiert.

Mit prinziglichem Gruß

*Klaus-Dieter Kusen*

VORANKÜNDIGUNG

ZUM

5. NORDDEUTSCHEN K 70 TREFFEN

VOM 01.05.92 - 03.05.92

GEPLANT SIND U.A. FOR FREITAG EIN KLONABEND MIT VIDEOVORFÜHRUNG, FOR SONNABEND EINE ORIENTIERUNGSFAHRT MIT ANSCHLIEBENDEM GRILLEN, UND FOR SONNTAG FÄLLT UNS AUCH NOCH WAS EIN.

ANSONSTEN **GIBT** ES NOCH VIEL UM- UND MIT DEM K 70 UND HOFFENTLICH RECHT VIELEN ANDEREN NSU UND VW MODELLEN.

DER TREFFPUNKT UND DIE GENAUE ZEIT WIRD NOCH VON UNS BEKANNT GEGEBEN.

AB CA. MITTE JANUAR 1992 STEHEN IHNEN GERN FOR AUSKUNFTE ZUR VERFUGUNG:

ARNE KUNSTMANN  
GUSTAV-WEIHRAUCH-WEG 13  
D-2000 HAMBURG 67

INGO MENKER  
BOBERWEG 13  
D-3005 HEMMINGEN 1

VERSANSTALTER IST WIEDER DER 1.INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V., ABER ES HABEN AUCH DIVERSE VW UND NSU-CLUBS IHRE BETEIDIGUNG ANGEKONDIGT.



## Rückblick

Auf Initiative von Pim Tielkemeijer wurde der K70-Club als einziger Club wassergekühlter VW's zu einem der größten Treffen Europas, der "VW Euro Nederland", für luftgekühlte VW's auf dem Eiland van Maurik vom 18.-19.8.90, eingeladen. Pim hatte dort einen Info-Stand in der Halle organisiert, der abwechselnd von uns besetzt wurde. Unsere K70's standen vor dem Haupteingang der Halle. Da sich im Laufe des Tages die Zahl auf

4 Stück erhöhte u. es dadurch der dort auch stationierten Platzfeuerwehr zu eng wurde, suchte sie sich zu unseren Gunsten einen anderen Platz.

Der letzte Teil der Anfahrt zu den Rheinwiesen wurde, mangels Beschilderung, für viele, sogar einheimischer Teilnehmer, zu einer unfreiwilligen Orientierungsfahrt. Es hatte sich schon eine kleine Gruppe in- u. ausländischer VW's gebildet, die suchend hin u. her fuhren. Ich habe dann den dort inzwischen gestarteten Heißluftballon gesichtet u. den Platz dann sozusagen auf indirektem Luftwege angesteuert.

Auf Grund des vorher niedergegangenen sehr ergiebigen Regens, hatte sich der Zufahrtsweg u. die Wege auf dem Gelände in eine scheinbar bodenlose Schlammwüste verwandelt, was natürlich für VW-Veteranen, so auch den K70, kein großes Hindernis bedeutet. Nach dem Einreihen in die Warteschlange vor der Kasse, kam ein Holländer mit 2 Kartons zu meinem K70 u. bat mich, sie auf dem Platz abzugeben. In den Kartons befanden sich, die auf dem Platz schon sehnsüchtig erwarteten Veranstaltungszeitungen. Bei deren Abgabe an der Kasse wurde ich für Platzpersonal gehalten u. brauchte nichts zu bezahlen. Nach dem Eintreffen der K70's hörte der Regen auf u. die Sonne beobachtete das Treiben auf dem Platz (Zufall?). Ausser den serienmäßigen Veteranen waren dort auch viele, bis ins Skurrile reichende Umbauten zu bestaunen, bei denen dem TÜV bei uns die Haare zu Berge stehen würden. Bei der Rückkehr von einer der Rally's, kam ein Käfer ohne Aufbau, nur mit Sitzen u. Überrollbügel versehen, an uns vorbei. Das Fahrzeug u. die 4 Personen waren mit so einer dicken Schlammkruste überzogen, daß man, bis auf das weiße in ihren Augen, von ihnen nichts mehr erkennen konnte. Das war natürlich ein willkommenes Motiv für das anwesende holländische Fernsehen. Da das "VW-EURO" überwiegend ein Fahrzeugtreffen ist, war nur ein kleiner Teilemarkt vorhanden. Ausser ein paar K70-Kleinteile, hatten wir dort noch einen Satz neue hintere Seitenteile der ersten Ausführung, auf dem nassen Rasen liegend, entdeckt. Da sie scheinbar, auf Grund vieler "rostig-poröser Stellen", schon öfter so "gelagert" wurden, haben wir vom Kauf Abstand genommen. Es wurden natürlich auch neue Kontakte geknüpft u. alte wieder aufgefrischt.

## GAST OP VW-EURO 1990 DE K-70 CLUB

Met ingang van dit jaar nodigt VW-Euro elk jaar een autoclub uit die op een of ander wijze verwantschap vertoont met de wagens die het VW-Euro-wagenpark kenmerken. Deze keer de K 70 Club.

De K 70 werd ontwikkeld door NSU, het merk dat eind 1969 door VW werd overgenomen. De wagen werd geproduceerd door een nieuwe VW-fabriek in Salzgitter en kwam in 1970 als de eerste watergekoelde VW op de markt. De bekende autojournalist Fred van der Vlugt bestempelde indertijd de K 70 meteen als 'de beste VW die er ooit gemaakt is'. De K 70 was geen lang leven beschoren: tot 1975 werden er slechts 210082 stuks gebouwd. Een klassieker inmiddels, die een eigen club verdient. Deze zal op 9 september a.s. ergens in Nederland bijeenkomen. Inlichtingen:

Pim Tielkemeijer, tel: 02972 3454.





## VOLKSWAGEN K70

1972-75, 4str, 4dr, F/F, 1605/1807cc, 4cyl OHI

Always rare in Britain, and now virtually unknown, but has the distinction of being the first-ever water-cooled VW. (It was originally intended to have been an NSU.) An unusual-looking car, but well-made, spacious, comfortable and surprisingly good to drive. Extremely cheap (cheaper still and even more stylish if left-hand drive) and well worth looking out for.

Prices from £100

Saveability: ★

Street cred: ★

*your Classic*  
*April 1990*



## K70 SALOON

1972-75, 4dr, 4str, F/F 1605cc/1807cc, 4cyl OHC

VW's first real attempt at water-cooling was shorter lived than a Hollywood marriage and cost just as much. Still, they'd just bought NSU so it seemed a good idea at the time. Parts rarer than hen's gold fillings.

Prices from £100

Investment rating: ★

Rarity rating: ★

*your Classic*  
*August 1990*

## Klassiker auf vier Rädern

### Erfahrungsaustausch beim K-70-Club

WEITERSTADT (spo). Eine Fangemeinde hat sich um den ersten frontgetriebenen wassergekühlten VW gebildet: Seit 1986 gibt es den ersten internationalen K-70-Club. Am Wochenende trafen sich 31 Mitglieder auf Einladung des Sektionsleiters Süddeutschland Christian Riebel (Mossautal) in Weiterstadt, um in geselliger Runde zu fachsimpeln.

Der K 70, noch kein Oldtimer (Fabrikation von 1969 bis 1975 in Salzgitter), aber schon ein Klassiker, besitzt seine Freunde hauptsächlich wegen seiner sprichwörtlichen Zuverlässigkeit und seiner für die damalige Zeit hochentwickelten Technik.

Da die Ersatzteile schwierig zu bekommen sind, sind solche Treffen auch Tauschbörse. So gab es am Freitag am „Haus

Gutenberg“ einen Teilermarkt.

Am Donnerstag fand sich die illustre Schar in Weiterstadt ein, die zum Teil Anreisen aus Luxemburg und Holland in Kauf nahm. Freitag nachmittag nahm die Gruppe die Burg Frankenstein in Augenschein, anschließend ging es in den K 70 kreuz und quer durch den Odenwald. Den Abschluß feierten die Kfz-Freunde auf der Darmstädter Herbstmesse. Am Samstag galt der Besuch der Aartalbahn in Wiesbaden-Dotzheim. Am Sonntag war das Autotechnikmuseum Sinsheim Ziel der K-70-Freunde.

Im Frühjahr ist eine Dreiländertour Luxemburg, Holland und Deutschland geplant. Informationen zu dem Club sind bei Christian Riebel unter der Telefonnummer 06062/7151 zu erhalten.

*Darmstädter*  
*Echo*  
*Dienstag, den*  
*8. 10. '91*



FANGEMEINDE: Zum Fachsimpeln und Tauschen von Ersatzteilen trafen sich am Wochenende die Mitglieder des K-70-Clubs am „Haus Gutenberg“ in Weiterstadt. Anschließend unternahmen die Autofans eine Fahrt durch den Odenwald. (jüs)

## Die Elbestadt wird zum Treffpunkt der K-70-Fans

Lauenburg (men). Über Pfingsten findet in Lauenburg das 4. Internationale K-70-Treffen statt. Etwa 50 Auto-Liebhaber aus der Bundesrepublik, Dänemark, Schweden und den Niederlanden werden erwartet.

Heute nachmittag werden sich die Autofans bis 15 Uhr auf dem Schloßplatz treffen, abends steht von 19.30 Uhr an ein Club-Abend mit Vorträgen im Schützenhaus auf dem Programm. Einer Schifffahrt nach Scharnebeck am Sonntag um 9 Uhr folgt nachmittags eine Besichtigung des Gutshauses in Wotersen. Am Montag starten die K-70-Liebhaber dann um 9.45 Uhr auf dem Schloßplatz zu einer Orientierungsfahrt.

„Der K 70 wurde von 1970 bis 1975 vom Volkswagen-Werk als Stufenheck-Limousine gebaut“, beschreibt Andreas Margenfeld, Kassenwart des Auto-Clubs, das Fahrzeug. „Es war das erste wassergekühlte und frontangetriebene VW-Fahrzeug überhaupt.“ 211 000 Modelle mit 75, 90 und 100 Pferdestärken liefen in sechs Jahren vom Band, 2 500 sind noch auf bundesdeutschen Straßen unterwegs. Der K 70 hat auch außerhalb von Europa Freunde gefunden: „Ein Fahrzeug ist noch auf Island unterwegs, drei sollen noch in Texas fahren“, sagt Margenfeld. Auch in Afrika ist der K 70 nach wie vor beliebt.

Lauenburgische Landeszeitung

## Erster Club lud zum K 70-Treffen nach Lauenburg ein



Sie sind passionierte K 70-Fahrer: Wilfried Bürmann, Horst Neumann, Andreas Margenfeld und Manfred Schliösser (von links).  
Foto: Busse

## Schnörkel aber keinerlei Aerodynamik

Lauenburg (upb). Wer sich beim Pfingstspaziergang durch Lauenburg in die 70er Jahre zurückversetzt fühlte, muß ein Auto-Fan sein. Der Grund: Mehr als 30 Exemplare des alten VW Modells K 70 rollten durch die Straßen der Elbestadt - der „1. Internationale K 70 Club“ hatte zum K 70-Treffen eingeladen.

Gekommen waren Auto-Liebhaber aus Deutschland, der Schweiz, Österreich, Luxemburg, Holland, Dänemark und Schweden in ihren blitzblanken Karossen. „Ein Anla-

ge-Objekt wie etwa ein alter Porsche oder ein Oldtimer wird der K 70 zwar nicht werden. Aber eine Rarität ist er schon“, urteilt Club-Kassenwart Andreas Margenfeld über sein bestes Stück.

Etwa 200 000 Exemplare des Modells liefen bei VW in den Jahren 1970 bis 74 vom Band. Den K 70 gab es in Versionen mit 75, 90 und 100 PS. Sein Aussehen entsprach dem Stil der 70er Jahre: Leichte Verschnörkelungen der Karosserie für das Auge, aber keinerlei Aerodynamik

gegen zu hohen Benzinverbrauch. Andreas Margenfeld: „Der K 70 war ein Schwestermodell des legendären NSU Ro 80 mit Wankelmotor. Sozusagen ein Ro 80 für den Normalverbraucher.“

Er selbst fährt seinen K 70 seit sechs Jahren. Jetzt sorgt er als Kassenwart des Clubs dafür, daß K 70-fahren auch in Zukunft noch möglich ist: Der Verein will in den nächsten Monaten in Zusammenarbeit mit dem VW-Werk einen Ersatzteile-Pool einrichten.

Your Classic August 1990

## VW K70 starts after a decade standing

This rare Volkswagen K70 saloon needed only a gallon of petrol and a new battery to start it after ten years abandoned in an Aberdeen field.

The car was found by Peter Laird from Fraserburgh when he was searching for a new car to take banger racing.

“A friend of my wife’s said: ‘we’ve got an old car behind our house that’s been there for ten years’, he told YOUR CLASSIC. “I didn’t even know what a K70 was but she said I could come and take it away.”

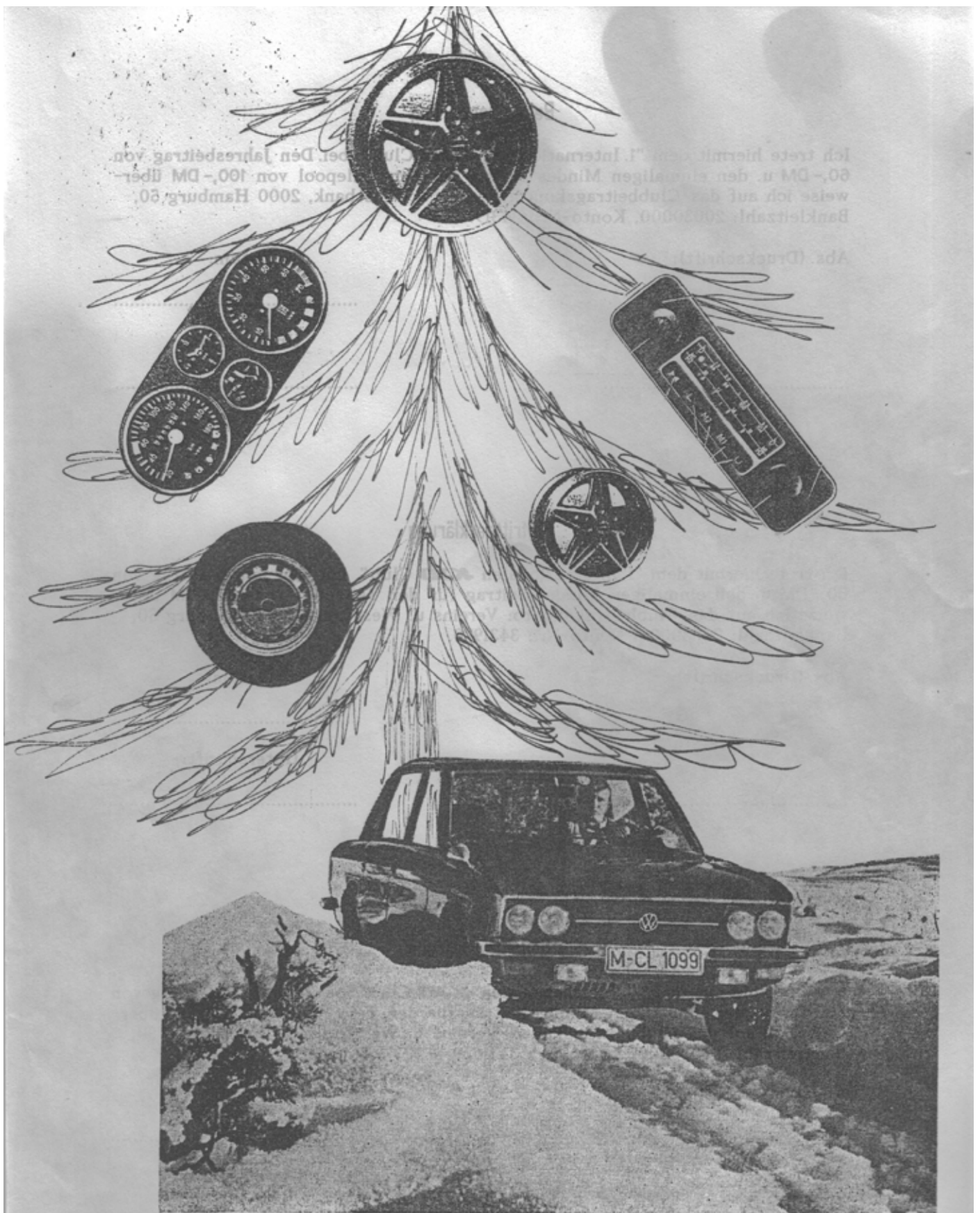
Peter, a 32-year-old operations and maintenance technician, put the car on a trailer and towed it home. But he

was surprised that, after only putting in a little petrol and water, dipping the (perfect) oil and installing a new battery, the car started with no problem at all... after a 30-yard tow. He soon freed the seized brakes too but, as a surface rust-only-runner with just 26,384 miles on the clock, he doesn’t feel like smashing it up on the dirt track, so Peter’s offering it to anyone who wants to take it on, for “not a fortune”. If you’re interested then call him on 0779 872250 (day) or 0346 25787 (night).

\* 50 classic VWs you can pick up for less than £10,000 — page 85.



Peter Laird and K70: too good to take banger racing



Der 1. Internationale K70-Club e.V. wünscht allen K70-Fahrer/  
Innen ein schönes Weihnachtstfest und ein neues gutes Jahr !!  
Auf Wiedersehen im neuen Jahr und allzeit gute K70-Fahrt !!!