

# K70 - POST

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

Sie haben keine Wahl, der K 70 wird vernichtet, so:



oder so:



**NEIN**

Wir retten den K 70 !!!



Pflegen, putzen,  
restaurieren,  
reparieren,

Der 1. internationale K 70 Club e.V.

## INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke  
Leserberichte  
Literatur  
Technische Daten  
Technik, Tricks + Tips  
Leser helfen Lesern  
Kleinanzeigen  
Ersatzteillpool  
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



## VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent  
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12  
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte  
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17  
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: (VW-Werk), Werkskontakt, Ersatzteillpool, DEUVET-geschulter Typreferent  
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44  
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung  
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13  
22359 Hamburg 67, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung  
Michael Skupski, Altenhof 5-7  
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

## IMPRESSUM DER **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 20,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr. 10, 29308 Südwinsen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks + Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr. 26, 22765 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

CLUBKONTO: Sparkasse Duderstadt, BLZ: 26051260, Konto-Nr.: 3081403

## Auf ein Wort.....

Wir wünschen Allen ein gutes und vor allem ein gesundes neues Jahr und den neu eingetretenen Mitgliedern ein herzliches Willkommen in unserer Mitte.

Es werden bestimmt einige für das neue Jahr wieder einige gute Vorsätze gefaßt haben, die aber meistens im Laufe des fortschreitenden Jahres verblassen und ohne in die Tat umgesetzt worden zu sein, dann in einem Hinterstübchen des Gedächtnisses verschwinden und wie ein paar selten gebrauchte Ersatzteile dort verkramt werden.

Mir ist bei diesen Gedanken zum Jahreswechsel ein alter Schlagertitel aus der Bauzeit des K70 wieder eingefallen: "Man muß wieder lernen die Rosen zu sehen" von Adamo. Haben wir das nicht alle ein bißchen verlernt?

In der heutigen Konsumgesellschaft mit ihrer Oberflächlichkeit und Hektik, scheint nur noch immer mehr und immer größer das Wichtigste zu sein und dabei geht der Blick und das Gefühl für die vielen wahren Feinheiten als Würze des Lebens verloren. Es ist wie bei einem guten Gericht, die vielen kleinen Zutaten ergeben erst die Würze für das Ganze.

Wäre das nicht ein guter Vorsatz für das Neue Jahr ?

J.B.

Bitte die Adressenänderung bei Ingo Menker beachten!

←..... siehe Impressum



# Britta og Klaus

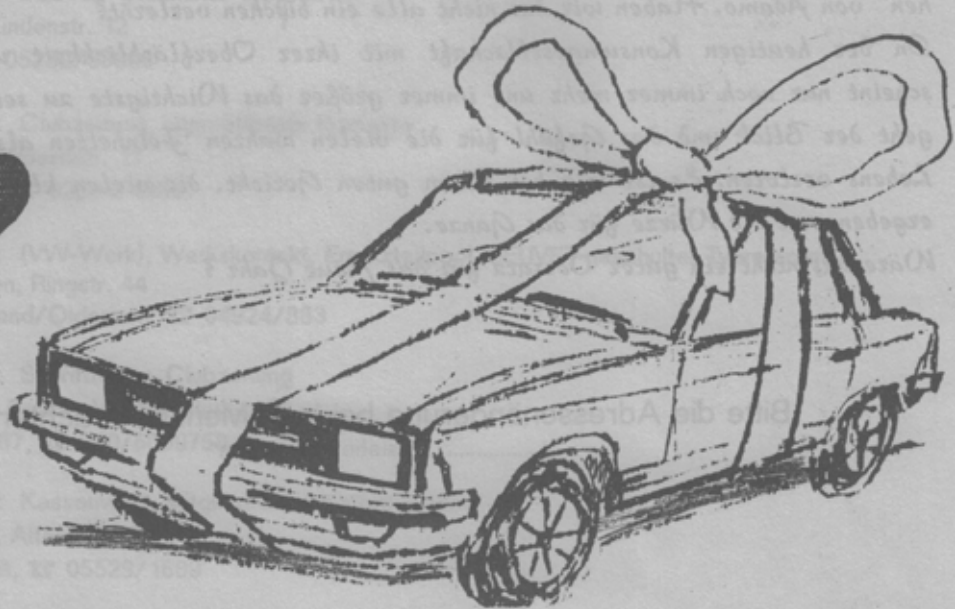
25 år

24. Januar 1995

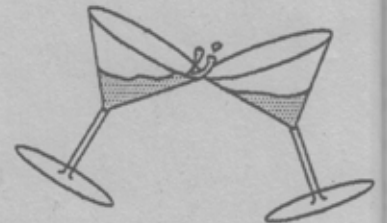
Britta und Klaus

25 Jahre

24. Januar 1995



Wir wünschen dem Silber-Brautpaar,  
dem 1. Vorsitzenden des K 70-Club Danmark  
und seiner Frau, alles Gute und Gesundheit  
für viele weitere glückliche Jahre.



Im Namen der Mitglieder des  
1. Internationalen K 70-Club e.V.

Die Redaktion

» Niemand mit seinen Eitelkeiten belastigen,  
keine überflüssigen Gesten machen, sich  
keinerlei Manierismen hingeben,

# die Zeit

# nicht ver-

# schwenden.«

*„Lieber gleich freiwillig den Jahresbeitrag bezahlen!“*  
↓  
*Sonst enden Sie so!*

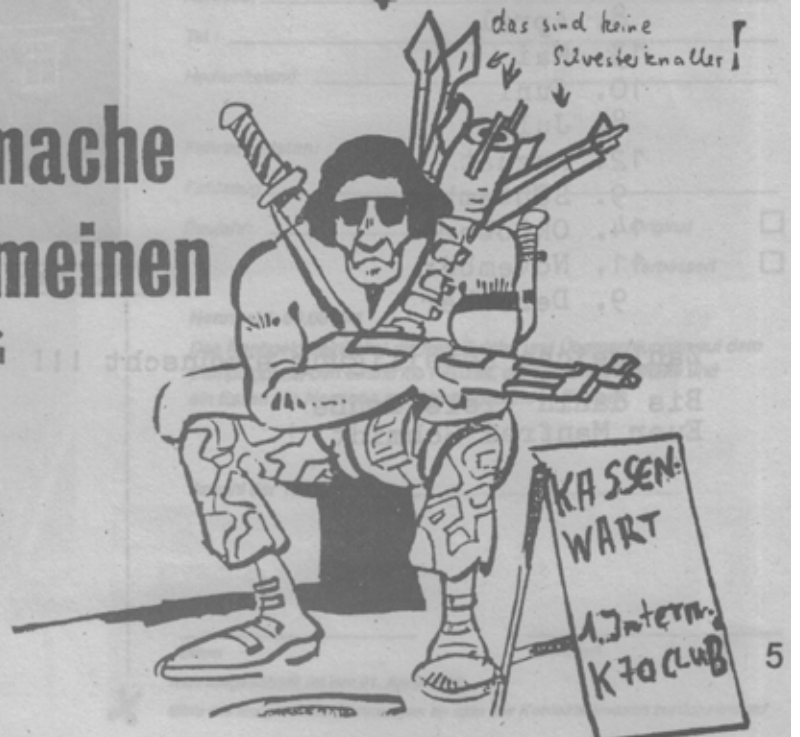


**Achtung! Hüten Sie sich vor  
diesem Mann!**

**„Ich mache  
nur meinen  
Job“**

*Michael Sk.*

( Michael Skupski )  
( Kassenwart )



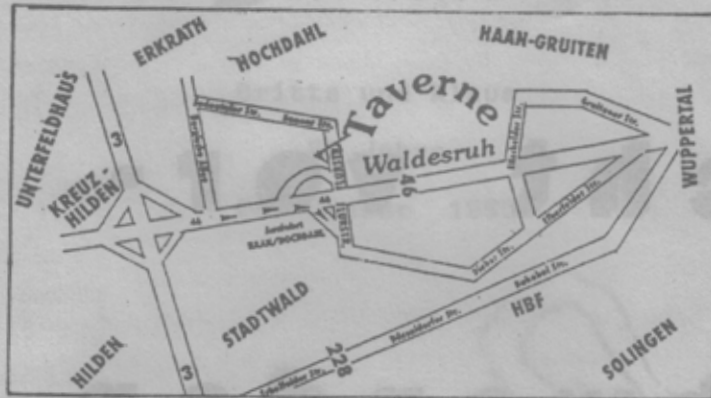


20 Jahre NSU VW **K70** 1970-1990

# 1. Internationaler **K70** - Club e.V.

Liebe Stammtisch-Freunde !

Wir haben ab Januar 1994 einen neuen Treffpunkt.  
Es ist die Taverne WALDESRUH.  
Der 2. Samstag im Monat bleibt bestehen, die Uhrzeit : geändert auf 16<sup>00</sup> Uhr !!



Wie Ihr seht, liegt die Gaststätte direkt an der A 46, d.h. von Düsseldorf od. von Wuppertal kommend, die Abfahrt Haan/Hochdahl nehmen und links abfahren. Nach ca. 100 Metern ist man da

Gute Küche, viel Platz, gemütlicher Biergarten, griechische Küche u. Gastfreundschaft sind selbstverständlich.

### Stammtischtermine 1995:

- 14. Januar
- 11. Februar
- 11. März
- 8. April
- 13. Mai
- 10. Juni
- 8. Juli
- 12. August
- 9. September
- 14. Oktober
- 11. November
- 9. Dezember

*Unsere Gäste werden, wie in Griechenland üblich, hervorragend bewirtet.  
Sie sollen sich bei uns wohlfühlen wie ein König.*



Tel.: 02129 - 40 84 - Flurstraße 279 - 42781 Haan

Zahlreiche Beteiligung erwünscht !!!

Bis dahin viele Grüße  
Euer Manfred Schmidt

Manfred Schmidt  
Willbecker Str. 83  
40699 Erkrath  
Tel. 02104/45829



NSU – Interessengemeinschaft Bonn

NSU – Interessengemeinschaft Bonn

EPISODEN AM RANDE

Wir laden herzlich  
zum 15. Internationalen NSU-Treffen  
vom 08.06.95 – 11.06.95 in Remagen  
bei Bonn ein.



Veranstaltungsadresse:  
Campingplatz "Goldene Meile", am Allwetterbad  
53424 Remagen / Rhein  
Tel.: 0 26 42/5 55 55

Liebe NSU-Freunde,

der Campingplatz "Goldene Meile" liegt ca. 20 km vom Zentrum Bonn, der ehemaligen Bundeshauptstadt, und ca. 1 km vom Zentrum Remagen (Kreis Ahrweiler) entfernt. Er liegt direkt am Ufer des Rheins mit Blick auf die Ausläufer des Siebengebietes.

Als Freizeitaktivitäten bieten sich hier außer unserem Veranstaltungsprogramm z.B. Schiffsfahrten auf dem Rhein/Mosel nach Koblenz (Deutsches Eck) und der Loreley, die Besteigung des Drachenfels sowie den Genuß der tollen Aussicht im Cafe und Restaurant auf dem Rolandsbogen.

Neben zahlreichen Museen und Kunstgalerien in Bonn bietet sich auch Gelegenheit zum Schwimmen im unmittelbar in der Nähe gelegenen Allwetterbad Remagen

Für einen romantischen Stadtbummel durch Bonn, Bad Godesberg, Remagen oder Linz sollte auf jeden Fall noch ein bißchen Zeit übrig bleiben

Weitere Anregungen entnehmen Sie bitte den bei der Veranstaltung ausliegenden Stadtplänen von Bonn und Remagen

Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels oder Pensionen sind eigenständig zu buchen. Informationen werden unter den unten angegebenen Telefonnummern erteilt.

Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen und wünschen schon im voraus einen angenehmen Aufenthalt.

Touristinformation: Stadt Bonn 02 28/77 34 66  
Stadt Remagen 0 26 42/20 10

Eure NSU-Interessengemeinschaft Bonn



NSU – Interessengemeinschaft Bonn

NSU – Interessengemeinschaft Bonn



**Besonderer Hinweis**

Nennungen, die nach dem Nennungsschluß  
(01. April 1995) eingehen, können leider nicht  
berücksichtigt werden.

**Nennung**

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

Herkunftsland: \_\_\_\_\_

**Fahrzeugdaten:**

Fahrzeug: \_\_\_\_\_ Typ: \_\_\_\_\_

Baujahr: \_\_\_\_\_ Original

Verbessert

**Nenngeld: 80,00 DM**

Das Nenngeld beinhaltet die freie Zufahrt und Übernachtungen auf dem Campingplatz, den Eintritt ins Festzelt, die Teilnehmerplakette und ein Essen pro Nennung am Samstagabend im Festzelt.

Anzahl der Teilnehmer: \_\_\_\_\_

Datum

Unterschrift

Nennungsschluß ist der 01. April 1995

Bitte die ausgefüllten Nennungen an eine der Kontaktadressen zurücksenden!



Organisator:  
NSU – Interessengemeinschaft Bonn

Veranstaltungsleiter und Kontaktadressen:

Hilfgang Heck  
Luisenpark-Str. 34a  
5389 Sinzig

Dirk Sohl  
Mehlemstr. 50  
53343 Wachtberg

Tel.: 02642/45115

Tel.: 0228/340131

Geldüberweisung:

Postkasse Bonn  
KZ 380 500 00

Telefon-Nr. 122 083 132

Passwort: "NSU-Treffen in Bonn"

Club Nr.12

# 1.Internationaler VW K-70-Club e.V.

*Der VW K-70 war die Mitgift, die NSU in die 1069 geschlossene Ehe mit der Auto Union AG einbrachte. Die Konzernmutter, Volkswagen, nutzte 1970 die produktionsreife Entwicklung der NSU-Ingenieure. Zu einem Zeitpunkt, wo der Zenit der luftgekühlten Boxermotoren überschritten war und die Wolfburger Ingenieure fieberhaft nach Alternativen suchten, konnte mit dem K 70 der erste VW mit wassergekühltem Reigenmotor und Frontantrieb präsentiert werden.*

Heute, wo diese Technik bei VW selbstverständlich ist, bemüht sich der 1. Internationale K 70-Club e.V. erfolgreich um den Erhalt des Produktes dieser „Wolfsburg-Neckarsulm-

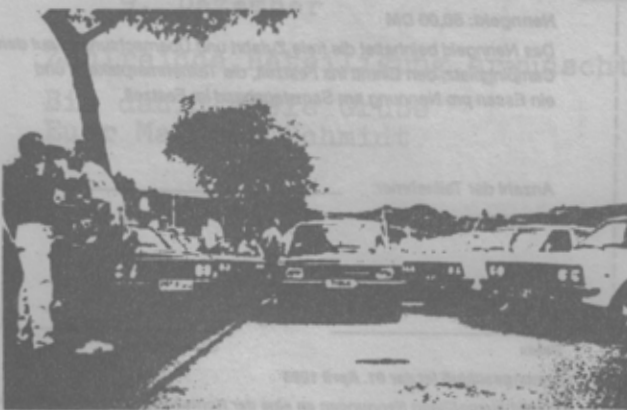
Connection“. Vor vier Jahren aus der K 70-IG hervorgegangen, zählt der Club bereits 55 Mitglieder. Alle Altersgruppen sind vertreten und die Adressenliste reicht von Südportugal bis Nordisland. Allein 21 Fahr-

NSU

1. Internationaler

K70 CLUB e.V.

VW



zeuge hat ein Sammler in Luxemburg zusammengetragen und ist seinem Ziel nahe, alle jemals gebauten Ausführungen sein eigen zu nennen.

Zielsetzungen des K-70-Clubs sind der Erfahrungsaustausch rund um das Auto, die Hilfestellung bei Problemen, Teilnahme an Oldtimertreffen und Teilmärkten -so auch an der

Techno-Classica-, die Herausgabe der Clubzeitung „Die K 70 Post“ und die Koordination der Ersatzteilversorgung. Neben dem Jahresbeitrag von 60 DM wird einmalig ein Mindestbeitrag von 100 DM für den Ersatzteilkostenpool erhoben. Dieser Ersatzteilkostenpool soll es ermöglichen, Teilebestände von VAG-Händlern oder Lagerniederlassungen zu kaufen. Eine Aufgabe bei der der Vorstand auf das Engagement aller Mitglieder angewiesen ist. Denn insbesondere bei alt eingesessenen VAG-Partnern sollte gezielt geforscht werden, ob nicht das eine oder andere K 70-Teil im Lager schlummert. An dieser Stelle sei auch an die Händler appelliert, von sich aus mit Herrn Ballwanz Kontakt aufzunehmen, denn für den Erhalt und die Restaurierung werden immer Teile benötigt.

#### Ansprechpartner:

1. Vorsitzender: Jörg Ballwanz, Lindenstraße 12, 32791 Lage, Telefon: 05232/63896

#### Offizielle Clubadresse:

Manfred Schmidt, Willbecker Str.83, 40699 Erkrath 2, Tel.02104/45829





## EPISODEN AM RANDE.....

### Ein ostfriesisches Original

Als wir vor ein paar Jahren das erste Mal unseren **K70**-Infostand in Bockhorn hatten, tauchte gleich am Anfang ein älterer Herr bei uns am Stand auf und wollte uns weismachen, daß die zu letzt gebaute K70-Serie demnach auch die beste in Ausstattung und Verarbeitung sei (Insider wissen es besser). Deshalb wolle er unbedingt ein Fahrzeug aus dieser Serie haben.

Auf Grund seines weiteren wunderlichen, skurrilen Gebarens, habe ich dann, aus Spaß, Andreas das Gespräch überlassen, da ich aus den Augenwinkeln schon sein belustigtes Grinsen gesehen hatte. Wer Andreas seine berühmt, berüchtigten, ansteckenden Lachkrämpfe schon erlebt hat, weiß warum. Andreas versuchte dann nach einer Weile, schon innerlich verhalten glucksend, das Gespräch zu beenden und als ihm das gelungen war, gab es natürlich kein Halten mehr.

Ein Jahr später war er wieder einer der ersten Besucher bei uns am Stand. Er hätte einen K70 gekauft, und ob wir eine Stoßstange für ihn hätten. Als wir ihm sagten, die Stoßstangen aus dem Teilepool wären nur für Mitglieder, er könne aber gerne eintreten, verschwand er eilig. Wir erfuhren dann, daß er mit seinem Sohn zusammen eine Firma betreibt. Am Geld liegt's also nicht. Er erscheint jedes Jahr bei uns am Stand. Wir schmunzeln über den wunderlichen Kauz und wenn wir das Gespräch beenden wollen, brauchen wir ihn nur auf eine Mitgliedschaft anzusprechen, und schon ist er eilig in der Menge verschwunden. So auch beim letzten Mal.

Jetzt hat er sich noch eine weitere wunderliche Eigenart zugelegt, das 'Handy-Hobby'. Er sucht sich eine publikumswirksame Stelle in der Menschenmenge und simuliert in wichtigtuerischer Pose, wichtige Gespräche mit seinem Funktelefon. Über diese Typen hat es in den Medien auch schon einige lustige Persiflagen gegeben. Es gibt jetzt sogar Anbieter, bei denen diese Typen entsprechende Anrufe bestellen können.

Kurz darauf erzählte mir Roland, bei ihm am Stand wär ein Typ gewesen, der ihm fürchterlich auf die Nerven gegangen wär. Der hätte z.B. einen Kotflügel von ihm haben wollen und konnte ihm aber nicht sagen, ob vorn, hinten, links oder rechts und für welches Baujahr. Als ich ihm dann belustigt grinsend eine Personenbeschreibung gab und den Namen nannte, guckte er erstaunt und sagte, wenn der Typ noch einmal kommt, würde er ausflippen. Wir haben uns schon daran gewöhnt und würden es vielleicht sogar vermissen.

J.B.

## Endlich ein K 70... ganz für mich allein!

Mein erstes Auto war ein viertüriger, weißer Fiat, dann wurden die Familie und die Kinder größer und ein Opel 2000 wurde gekauft. Als der vor fast 6 Jahren ausgedient hatte, kaufte ich mir den K 70 meines Nachbarn. In dieses Auto hatte ich mich schon lange verliebt: K 70 L, 90 PS, weiß, rote Verlorpolster, Jahrgang 1970 und gut gepflegt. Einziger Fehler: der Benzinanzeiger lief nicht mehr, und ein Vordersitzpolster war etwas zerrissen. Der Benzinanzeiger konnte trotz der Originalteile hier nie repariert werden. In der folgenden Zeit bin ich dann 3 mal liegengeblieben, weil mein Sohn vergessen hatte, den Tageskilometerzähler auf Null zu stellen, oder den Kilometerstand nach dem Tanken zu notieren.

Ein Jahr lang konnte ich bis auf Kleinigkeiten ungetrübt mit dem K 70 fahren. Dann machte unser Sohn Jan den Führerschein: da sah ich das Auto nur noch in der Woche. Ein Jahr später, Jan studierte in Straßburg Mathematik und Wirtschaft, sah ich das Auto am Wochenende und in den Semesterferien nie. Die letzten 3 Jahre hatte ich das Auto nur noch, wenn Jan in Strassburg studierte. Als Mario Thimm uns wieder einmal Ersatzteile schickte (Januar 1994), lag ein Zettel für mich dabei: verkaufe senegalroten K 70 usw.. Unter senegalrot konnte ich mir nichts vorstellen, aber ich dachte: schlimmer als "postautogelb" kann es nicht sein. Mich störte eigentlich nur der hohe Kilometerstand: 184.000 km. Nach Telefonanrufen bei Mario Thimm, Ingo Menker und Willi Hiegemann, die mir alle versicherten, ihre Autos hätten auch ungefähr so viele Kilometer "auf dem Buckel", war ich beruhigt und griff zu. Ich war überglücklich, als auf mein vorsichtiges Anfragen, Mario Thimm bereit war, mir den Wagen herunterzubringen. Da tauchten dann eines Tages (3. 2.1994, den Tag werde ich so schnell nicht vergessen) Mario mit Freundin Manuela bei uns auf und lieferten den senegalroten K 70 bei uns ab. Von da an war das Auto keinen Samstag / Sonntag / Feiertag vor mir sicher. Ich hatte erst Ruhe als: kein Rostfleck mehr zu sehen war, der Lack (nach Spezialbehandlung) wie neu glänzte, hinten neue Reifen aufgezogen waren und die hinteren Bremsen erneuert waren. Ich hatte nur ein Ziel: der Wagen muß durch die sehr strenge Generalinspektion für ausländische Wagen, egal wie als sie sind. Und er schaffte es: am 16.8.1994 um 14.00 Uhr hatte ich meinen K 70 glatt durch den gefürchteten Service des Mines gebracht. Sehr glücklich und erleichtert trat ich den fast 1 Stunde dauernden Rückweg nach Saverne an und erfreue mich seitdem (und hoffentlich noch recht lange) an meinem neuen, alten (alten - neuen?) K 70 in senegalrot.



Der rote K 70 läuft nach wie vor leise, ab und zu geht er mal aus, aber das stört mich nicht weiter, weil er sofort wieder anspringt. Die letzten Wochen und Monate habe ich hauptsächlich damit verbracht, das Auto zu verschönern: neue Fußmatten, neue Schonzüge, neuer Außenspiegel (mußte sein wegen der Kontrolle), Abschleppseil, Keilriemen und natürlich die Teile, die Sie mir in der letzten Zeit geschickt haben. Am 2. März habe ich das Auto dann versichern lassen und konnte nun auch damit fahren. Am 23. März fuhr ich dann zum ersten Mal durch die einfache Kontrolle: einer der hinteren Reifen war porös, so bestellte ich mir 2 neue Reifen in Kehl, die ich dann am 6. April in Kehl aufziehen ließ. Also: wieder durch die Kontrolle, dann sagte man mir: die hintere-

ren Bremsen waren total verrostet und die Löcher (3) im Wagenboden mühen zugeteert werden. Ich bin also zu einem Fachmann gefahren, der weigerte sich aber und sagte: Wenn die bei der Hauptkontrolle daran herumkratzen und Rost oder Löcher finden, bin ich meinen guten Ruf als Fachmann los". Das war ein guter Rat, denn nachdem ich an anderer kompetenter Stelle nachgefragt hatte, sagte man mir da, es wre sogar verboten, das Auto von unten zu teeren. Nachdem ich nun die Bremsteile von Ihnen hatte und das Auto fertig war, (19. Mai) wurde bei der Gelegenheit auch das von Ihnen geschenkte Lenkradteil eingebaut. Als ich den erneuten Besuch bei der Kontrolle einhalten wollte, bin ich nur hingefahren, habe gebeten, das Auto "aufzubocken" und gesagt, der Auspuff wre wohl defekt, man mchte mir sagen, ob das noch zu reparieren wre. War es nicht! Nun habe ich mich ans Telefon gehngt und versucht, irgendwo einen neuen Auspuff zu bekommen, und das so schnell wie mglich, denn allmhmlich rann mir die Zeit davon. Wieder hatte ich G~~l~~ck, am 1.6.1994 habe ich den Auspuff in Kehl sofort anbringen lassen. Nun wurde wieder ein neuer Termin festgelegt, am 6.6.1994 kam er da auch durch, allerdings hatte man noch ein Loch in der Bodenplatte festgestellt. Mit dem Versprechen (ich kannte die Leute ja nun alle) auch das Loch schweiien zu lassen, fuhr ich nach Hause. Am 15.6.1994 war hier alle O.K., am 29.6.1994 bekam ich hier alle erforderlichen Papiere für die Hauptkontrolle in Straaburg zum Service des Mines gefahren, um endlich einen Termin zu bekommen, denn nun war ja schon fast 1/2 Jahr herum, seit ich das Auto hatte. Die Hinfahrt verlief problemlos, auf der Rckfahrt riss auf der Hlfte der Strecke das Kupplungsseil und wieder hatte ich G~~l~~ck: ein LKW der Druckerei, in der mein Mann arbeitet, kam vorbeigefahren, hielt an, besah sich den Schaden und erklrte mir, ich kme gefahrlos im 2. Gang ohne zu schelten nat~~r~~lich, langsam nach Hause fahren. Das waren die l~~n~~gsten 28 Kilometer meines Lebens. Der LKW-Fahrer, den ich allerdings schon fast 18 Jahre kenne, fuhr die ganze Zeit vor oder hinter mir her. Das Kupplungsseil war sehr schwierig zu bekommen, ich habe fast eine Woche darauf gewartet und die Zeit verstrich. Am Samstagmorgen kam mein Automechaniker zu uns nach Hause, und hat mir vor dem Haus auf der Straae das Kupplungsseil eingebaut (er sagte: "Sie lassen sich doch so ungerne abschleppen.") Jetzt konnte ich gefa~~h~~rt dem Haupttermin am 16.8.1994 ins Auge sehen. Und, mein Auto au~~a~~en wie innen auf Hochglanz gebracht, kam anstandslos durch und wurde noch bewundert. In Frankreich einen Zweitwagen zu fahren ist nicht teuer, wenn er zwischen 20 und 24 Jahren alt ist bezahlt man ungefahr 70 DM Autosteuer, ab 25 Jahre (wie der wei~~a~~e K 70) gar nichts mehr. Wenn man eine billigere Autoversicherung abschlie~~a~~en will, mua man sich schriftlich verpflichten, nicht mehr als 9.000 km zu fahren. Das kostet ungefahr 450 DM ein Jahr. Ich werde die Spanne wohl einhalten knnen, aber Jan, durch das st~~n~~dige zur Arbeit fahren, liegt wohl schon weit dar~~u~~ber, und dann wird es teuer.

Renate Wginski

**ACHTUNG !**

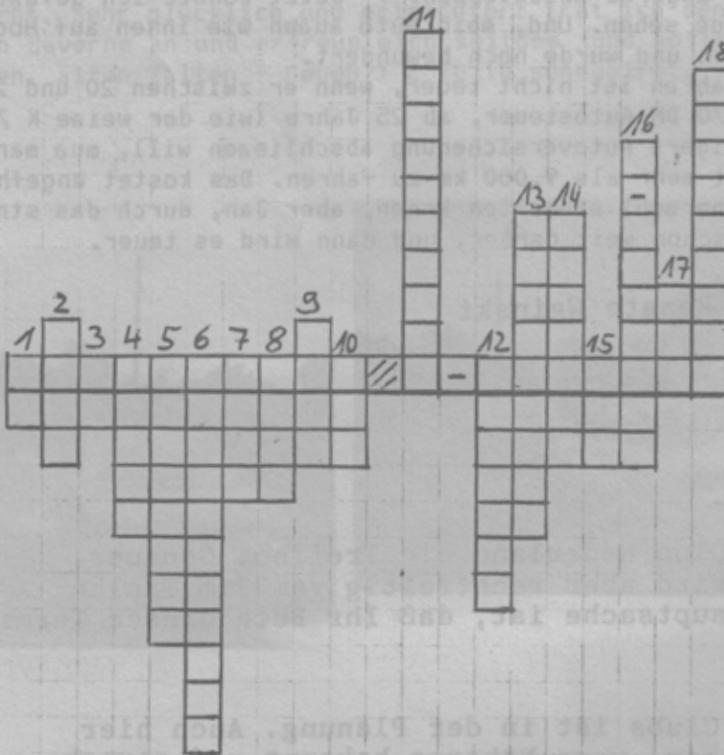
Am 7.Mai plant der K 70 Club Nederland ein Treffen. Genaues ist noch nicht bekannt, wird aber rechtzeitig vom Pim Tielke-meijer bekanntgegeben. Hauptsache ist, da~~ß~~ Ihr Euch diesen Termin erst einmal freihaltet.

Das Haupttreffen unseres Clubs ist in der Planung. Auch hier gibt es n~~h~~here Informationen, wenn N~~h~~eres bekannt und spruchreif ist.

## DIE KAFFEEKLATSCHECHE

=====

1. Wo arbeitet Herr Piéch heute ? (Abk.)
  2. Nenne kleines Raumwunder !
  3. Wie hieß der erste Kleinlaster von VW ?
  4. Nenne vom Aussterben bedrohtes Auto !
  5. Nenne sportlichen Wind !
  6. Was wurde der Käfer ?
  7. Wie hieß der erste Partner von VW ?
  8. Bernhard Langer betreibt welchen Sport ?
  9. Spanische Tochter von VW ?
  10. Ausgestorbene Autofirma ? ( fr. Audi-Partner)
  11. Welche Karosserieform hatte der VW 1600 TL ?
  12. Der Name des Bruders vom Passat ?
  13. Man macht das Dach bei ihnen weg und ersetzt es durch Stoff !
  14. Wie hieß das lernfähige Forschungsauto von VW ?
  15. Wo arbeitete Klaus Luthé zuletzt ?
  16. Was wurde von NSU entwickelt, aber von VW in Serie gebaut ?
  17. Nenne den ersten sportlichen Golf ! ( Abk.)
  18. Was war früher bei VW auf den Lenkrädern ?
- Umlaute wie Ä, Ö oder Ü werden auch so geschrieben !



Die Auflösung wird in der nächsten Ausgabe bekanntgegeben!

Die Redaktion.

## Mein Leben und der K 70

1973: Ich war sechs Jahre alt. Meine Eltern haben nie einen Führerschein gemacht und hatten aus diesem Grunde auch kein Auto. Die ganzen Autofahrten durfte ich mit meinem Onkel machen. Und eines Tages bin ich zum ersten Mal K 70 gefahren, denn mein Onkel hat sich diesen Wagen von seinem VW-Händler geliehen. Es war ein marathometallic K 70 mit schwarzem Streifen: ein Sondermodell. Wir fuhren zu einem Reiterhof, wo die anderen auch geritten sind. Ich blieb bei dem K 70 und mußte feststellen, daß dies gesünder war, denn ein Reiter stürzte ab. Auf der Rückfahrt fragte mein Onkel: "Soll ich den kaufen?" Und alle antworteten mit "Ja!" Einige Tage später war er gekauft und ich hatte noch oft mit ihm zu tun.



1987: Im Februar machte ich meinen Führerschein und durfte im Beisein meines Onkels ein paar Runden mit dem K 70 drehen. Im April diesen Jahres hatte mein Cousin einen billigen K 70 an der Hand und an einem Samstagnachmittag ging es nach Hannover. In der Garage eines Studenten stand er: ein maringelber K 70, 75 PS, EZ 9/74. Dieses sollte nun mein erstes Auto werden. Nach einer Testfahrt, die mein Onkel durchführte, wurde der Kauf perfekt: für 750 DM erwarb ich mein erstes Vehikel. Die Fahrt nach Hause war spannend. An einer Wäschestange gab es dann die erste größere Beule im Kotflügel, so ein Mist; ja, Autofahren will gelernt sein. Den Sommer über lief er gut. Im November 1987 passiert dann mein erster Unfall: ich landete auf einem Acker, nachdem ich nicht erkannt hatte, daß die Straße zu Ende war. Beim Bergungsversuch (rückwärtsfahren auf Lehmaccker) verabschiedet sich mein Getriebe und ich war wieder Radfahrer. Bei dem Bauern, den ich um Hilfe bat, wurde ich als erstes gefragt: "Welcher Acker ist es denn?" Nachdem er erkannt hatte, daß es sein eigener war, wollte er wissen, ob Öl ausgelaufen wäre; nach Verletzten hatte er nicht gefragt, doch das nur am Rande. Nachdem dann in Heimarbeit ein 100 PS Getriebe an meine 75 PS Maschine gebaut wurde, hatte ich schlechte Anzüge, aber er lief wieder. Im Januar 1988 war der TÜV fällig. Eine Werkstatt schweißte in meinen K 70 zwei Schweller ein und für einen Tausender gab es 2 Jahre TÜV. Ohne gravierende Schwierigkeiten brachte mich dieser Wagen überall hin, bis im Juni plötzlich ein "Ölfressen" auftrat. Die Fahrer



an Ampeln usw. waren begeistert. Im Oktober 1988 war dann das erste K 70 Treffen, mit zwei K 70 machten wir uns im Konvoi auf den Weg dorthin. In den Kassler Bergen "aufwärts" fragte mich mein Co-Pilot: "Warum bremsst Du?" Ich sah ihn nur an und antwortete "Ich trete voll durch." Glücklicherweise kam bald ein Parkplatz, auf dem ich stoppen konnte. Nach einem Blick unter die Motorhaube erkannte ich, daß die Zündkerzen versüfft waren und so wurden sie gewechselt. Dann ging es weiter und es wurde ein super 1. K 70 Treffen in Frizlar. Ein Handicap hatte ich allerdings durch die defekte Zylinderkopfdichtung: ich mußte



immer als letzter fahren, da ich "stank". Beim Treffen in Winsen hatte ich allerdings Glück, da ich nicht so weit fahren mußte. Auch bei diesem Treffen hatten wir viel Spaß. Beim 3. Treffen im Mai 1989 blieb mein K 70 zu Hause, weil er auf 100 km 2,5 l Öl fraß. Nach der Rückkehr wurde der Zylinderkopf in Heimarbeit repariert. Im Februar 1990 war es wieder soweit: der TÜV rief. Nach viel Heimarbeit und einem völlig verzweifelten Schweißer ("Ein Sieb ist leichter zu dichten"), bekam ich den begehrten Stempel erneut und mein Auto fuhr noch ein weiteres Jahr. Im April 1991 stand ein "neuer" K 70 zum Verkauf: ein leucht-oranger K 70 EZ, 3/73, TÜV abgelaufen, VHB 2500. Mein Cousin und ich sahen ihn uns an. Ein

gepflegter Rentnerwagen, der von einer Studentin als Anfängerwagen benutzt worden war. Mein Cousin meinte, daß wir den Wagen ohne Probleme durch den TÜV bekämen. Für 2.000 DM kauften wir schließlich den K 70 und brachten ihn durch den TÜV. Zu dem leucht-orangen K 70 bekam ich noch einen sonnengelben '75er LS mit 100 PS zum Ausschlichten dazu, den ich meinem Cousin vermachte. Der leucht-orange K 70 wurde angemeldet und der marinogelbe ging als Leihfahrzeug an ein Clubmitglied nach Hamburg, denn er hatte ja noch ein Jahr TÜV. Die erste Aktion mit meinem neuen K 70 war ein Abschleppmanöver, wobei die Abschleppvorrichtung abriß, da sie durchgerostet war, was man vorher an der Traverse nicht erkennen konnte. Im September standen dann Lackierarbeiten an und anschließend waren wir auf dem Clubtreffen in Darmstadt. Der neue Wagen brauchte wenig Öl und lief auch mit Benzin bleifrei. Der andere begleitete ihn auf dieser Tour. Im März 1992 kam mein marinogelber K 70 zurück und wurde geschlachtet. Im April fand sich glücklicherweise ein Schrotti, der den Wagen für 100 DM entsorgte. Im Juni 1992 stand der leucht-orange K 70 in Bockhorn auf dem Clubstand. Auf der Hinfahrt hatte er einige Macken, die schnell behoben waren. Im März/April 1993 stand der TÜV an, aber außer neuen Reifen, Bremsen, Auspuff und anderen Verschleißteilen hatte er nichts gravierendes. Im Sommer 1993 ging dann die Wasserpumpe kaputt und ließ sich auch nicht ersetzen, bis im Dezember 1993 der komplette Motor kochte und ich im Pool eine neue Wasserpumpe bekam, die aber erst umgearbeitet werden mußte.

Für 800 DM Reparaturkosten in drei Jahren kann ich nur sagen: K 70, K 70, K 70, denn bis heute ist auf ihn Verlaß. Toi, toi, toi.

Der Jahreswechsel 1993/1994 verlief besinnlich und mein Auto machte erstmal keine weiteren Probleme. Es lief alles super und das sprach für den K 70. Im Februar 1994 war Sektionstreffen in Peine und ich hatte mal wieder Zeit. Zum großen Treffen in Nürnberg fehlte ich dann. Zur Hochzeit von Rudi's Tochter war mein Wagen auch dabei, ich selber konnte leider nur vom Rande aus zuschauen, wie die Kolonne



an mir vorbeifuhr. Im Urlaub fuhr der K 70 mehrere Ziele ohne Probleme an. Im August 1994 bekam ich über Beziehungen einen K 70 vom Polizeihof für Kaffee und ein Stück Kuchen. Der Wagen sollte ursprünglich verschrottet werden. Es war ein leuchtorange '72er, der zum Ausschleppen in die Ecke gestellt wurde. Zur Jahreshauptversammlung war mein Auto voll da und fuhr die Strecke ohne Probleme hin und zurück, der Abend war zufriedenstellend. Im September 1994 geschah dann das Schreckliche. Nach einem Arbeitstag fuhr ich vom Firmenhof, stoppte mein Fahrzeug und schaute nach links, ein Trecker fuhr heran, ich sah daß der Fahrer nicht nach vorne sah, sein Lenkrad verzog und auf den Grünstreifen rollte, an dessen Ende ich stand. Ich legte den Rückwärtsgang ein und gab Gas, doch da knallte es auch schon. Für den Leser muß hier erklärt sein, daß dieses alles nur Sekunden dauerte. Der Bauer stieg ab und behauptete, daß dies nicht hätte passieren müssen, wenn alle alten Autos auf dem Schrott wären. Ich stand in tiefer Trauer vor meinem Auto und sagte: "Mein schönes Auto." Der linke Kotflügel, das linke Federbein, die Stoßstange, die Motorhaube, die linke Felge und der rechte Reifen - alle war kaputt. Die Polizei gab mir eine Mitschuld, weil der Grünstreifen zur vorfahrtführenden Straße gehörte. Der Bauer trug die Hauptschuld, was er nicht einsehen wollte. Ein Abschlepper nahm meinen K 70 kuckepack. In einer Werkstadt wurde er



Fred Hasselmann

*Fred Hasselmann*

für 3.200 DM repariert und lackiert. Hier haben mir der Teilepool und einige K 70 Ersatzteilversorger geholfen. Ihnen sei hier nochmal ein schöner Dank ausgesprochen. Vier Wochen war er also lahmgelegt. Der Unfall passierte kurz vor den Hollandtreffen und auch da erwiesen sich Freunde im K 70 Club als Vorteil, denn ohne Probleme nahm mich einer mit, denn ich war ja angemeldet. Und ich hatte auch ohne Auto viel Spaß doch ich mußte an ihn denken, im Regen stehend und allein gelassen. Doch es war ja nur zum reparieren. Dieses dauerte lange. Aber seit dem 22. Oktober rollt er wieder, als erstes nach Ditzum zum Brataalessen zu einem K 70 Clubmitglied als Dankeschön für einen Hochzeitskonvoi. Der K 70 Club hat sich als Freund erwiesen, wie man ihn in Unglücksfällen brauchen kann. Ich hoffe nun für meinen K 70 und mich, daß er auch weiter gut läuft (toi, toi, toi). Hoffentlich auch noch im Jahr 2000!

Mittwoch, 14. Dezember 1994



Unfall zwischen Gronau und Betheln.

VERKEHRSUNFALL UND SCHORNSTEINBRAND: Gestern vormittag gab es Einsätze für Polizei und Feuerwehr. Um 8.45 Uhr kam es zu einem Verkehrsunfall auf der Landesstraße 480 zwischen Gronau und Betheln, an dem gleich vier Fahrzeuge beteiligt waren. Eine 77-jährige Autofahrerin aus Rössing wollte vor der unübersichtlichen Straßenkurve in Richtung Gronau ein landwirtschaftliches Fahrzeug mit zwei Anhängern überholen und stieß dabei frontal mit einem entgegenkommenden Auto eines 27-jährigen Gronauers zusammen. Ein nachfolgender Autofahrer aus Alfelder konnte nicht rechtzeitig stoppen und fuhr auf das Fahrzeug des Gronauers auf. Es entstand ein Gesamtschaden von rund 12 000 Mark. – Zu einem Schornsteinbrand im ehemaligen Gutsherren-Haus an der Junkernstraße wurde die Gronauer Feuerwehr um 10.36 Uhr gerufen. Trotz starker Rauchentwicklung waren Löschmaßnahmen nicht erforderlich. Polizei und Bezirksschornsteinfeger waren ebenfalls vor Ort, um sich über Ursache des Brandes und Schaden am Schornstein zu informieren. Fotos: Müller

Wie alles begann:

Vor bald zehn Jahren besuchte mich ein Freund und sagte: "Komm mal mit raus, ich muß dir meinen neuen Wagen zeigen." Mein erster Kommentar war: "Hä? Was'n das? Hab ich ja noch nie gesehen!" Er hatte seinen K70 matt-schwarz lackiert, Chrom abgebaut, und irgendwie sah er fies aus, richtig nach Mafia. Einfach stark! Unauffällig, und doch beeindruckend. "Muß ich auch haben!", dachte ich mir. Doch es kam anders. Wir verloren uns aus den Augen, und eines Tages tauschte ich mein Motorrad gegen einen Opel ein; das hatte sich gerade so ergeben. An den K70 dachte ich nur noch, wenn ich mal einen sah. Der Opel hat mich treu und zuverlässig durch die nächsten Jahre gebracht, bis zum Sommer 94. Da begann eine mysteriöse (oder eher: blöde) Unfallserie, die mich a) den Opel, b) den fast neuwertigen Wagen meiner Freundin und c) um ein Haar den K70 kostete...

Der Bruder meiner Freundin hat mit einem Kollegen eine Scheunen-Werkstatt eingerichtet, in der ich im Sommer eben jenen K70 entdeckte. "Mann, das ist ja ein K70!" – "Ja, willst du den kaufen?" "Nee, zwei Autos kann ich mir nicht leisten", sagte ich. Dann kamen die ersten beiden Unfälle, und wir hatten nun kein Auto mehr. Sogleich rief ich, nach dem 2. Crash, den Scheunenkollegen an und fragte "Verkaufst Du den K70 noch?" "Klar, komm man vorbei." So räumten wir abends den K70 aus der Scheune, am nächsten Morgen saß ich beim Straßenvk-amt herum und fuhr bereits mittags mit dem Schmuckstück zur Arbeit. Ein echtes Kleinod hatte ich da erstanden; nach Waschanlage und zwei Tagen Lackreiniger, -politur, Hartwachs, Chrompolitur etc. sah er aus wie neu. Zwar nicht mafia-mäßig, dafür pastellweiß-edel, unauffällig, und doch auffällig.

Über den Fahrspaß brauch ich ja nichts zu sagen, Ihr seid ja alle selber mit dem Virus infiziert... Meine ersten paar tausend Kilometer verliefen ohne Zwischenfall, bis zum 13.12.94, als sich der dritte Unfall ereignete.



Morgens kam mir ein Ribentrecker entgegen. Dahinter scherte ein Auto zum Überholen aus; als ich den Wagen frontal auf mich zukommen sah und merkte, daß meine Freundin und nur noch vier Sekunden zu leben hätten, lief nicht etwa mein Leben wie ein Film vor mir ab, sondern eine Vollbremsung. Der entgegenkommende Wagen streifte meinen hinteren Kotflügel, und danach kannte es richtig, als nämlich mein Hintermann, weil er so schnell nicht bremsen konnte, mir ins Heck krachte. Stille. "Ist was?" "Nein, mir ist nichts passiert. Und dir?" fragte meine Freundin. "Nein, mir auch nicht. Ich steig mal aus, um zu sehen, was los ist." Und dann hatte ich heulen können, als ich das Heck sah... Der Rest ist Unfall-Routine, kennt sicher jeder selber.

Wieder zu Hause, rief ich Martin, meinen Schwager in spe, an, und erzählte von dem Mißgeschick. Er meinte: "Bevor du den K70 wegschmeißt, seh ich ihn mir erstmal an. Vielleicht ist das reparabel." Für Martin gilt: "Geht nicht" gibts nicht!

Ich schöpfte neue Hoffnung und wartete auf Martins Kommentar zur Lage. Nachmittags kam er und sagte: "Geht nicht gibts nicht!" Ich weiß, ich wiederhole mich hier, aber so wars. "Besorg ein neues Heck und neue Reifen, ich schweiß das dann". Aha, wens weiter nichts ist... bislang hatte ich gerade mal Zündkerzen gewechselt oder getankt, aber noch nie auch nur ein Bild aufgehängt, geschweige denn eine Flex aus der Nähe gesehen.

Was machste dann? Richtig, in der "Markt" waren doch Clubadressen! Aus Sympathie für den Norden entschied ich mich für die angegebene Hamburger Adresse, rief bei Arne Kunstmann an und lief offene Türen ein. Ich hatte mich ja schon drauf eingestellt, als K70-Fahrer recht einsam zu sein, fand aber in Arne endlich mal einen K70-aufgeschlossenen Gesprächspartner... Kurzum, er empfahl mir als Ersatzteilquelle Mario Thimm, der glücklicherweise nur ca. eine Autostunde von mir entfernt wohnt. Und Mario konnte mir auch mit einem Heck aushelfen! So führen Martin und ich zwei Tage später mit Anhänger und Flex bewaffnet zu Mario, schnitten uns ein Heck ab, wärmten uns zwischendurch mit heißem Tee von Marios Freundin auß, führen nach Hause,... und nach fünf Arbeitstagen mal zwei Personen lief ER wieder! Seit dem 29.12. ist der weiße K70 mit gelbem Heck also wieder on the road again! (Statt in der Schrottpresse, wie mir der Abschlepp-Unternehmer prophezeite...). Das war echt das schönste Weihnachtsgeschenk überhaupt!

Mario gab meine Adresse an Ingo Menker, und der schickte mir umgehend die beiden letzten Ausgaben der K70-Post, die mir auf Anhieb gefiel. Was ich damit sagen will, ist, daß der Kontakt mit Arne, Mario und Ingo die beste Werbung für den Club waren, da mir alle spontan und vorbehaltlos (und vor allem ohne "Club-Dükel") entscheidend weitergeholfen haben. Daher entschloß ich mich zum Club-Beitritt. Allen Beteiligten -und vor allem Martin- an dieser Stelle ganz herzlichen Dank!

Wenn der Film entwickelt ist, werde ich noch Photos "vorher - nachher" nachreichen. Ogleich das Zeitungsbild schon traurig genug ist. Zum Glück hat der Frontalaufprall nur in der Zeitung stattgefunden und nicht in echt, dann würde ich jetzt nicht diesen Brief schreiben können...

Herzliche Grüsse!

Luer

*Eddie*

Christoph Stumm

# Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt · 24932 Flensburg

Zuschriften bitte nur an  
nebenstehende Postanschrift richten

Herrn  
Ingo Merker  
c/o Barthel  
Fernblick 7

45259 Essen

Ihre Zeichen und Ihre Nachricht vom  
24.10.1994

(Bitte bei Antwort angeben)  
Mein Zeichen  
321-010.08

Durchwahl Nr.  
(04 61) 3 16- 13 93

Flensburg  
08.11.1994

Bestandsanfrage

Anlagen: - 1 -

Sehr geehrter Herr Merker,

zunächst bedanke ich mich für Ihr Schreiben und Ihr Interesse an den amtlichen Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Zur allgemeinen Information erhalten Sie ein Falblatt, das über die Veröffentlichungen des KBA unterrichtet (vgl. Prospekt - Anlage).

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger am 1. Juli 1994 hat für die Sie interessierenden Personenkraftwagen des Herstellers Volkswagen (Herstellerschlüsselnummer: 0600) folgende Bestände in Deutschland ergeben:

Typ	kW	Typschlüsselnummer	Zahl der Fahrzeuge
48 VW K 70	66	405	382
48 VW K 70	55	406	662
48 VW K 70 S, LS	74	436	106

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Basis kraftfahrzeugstatistischer Aufbereitungen sind die im Zentralen Fahrzeugregister (ZFzR) des KBA enthaltenen Mitteilungen. Erfassungs- und somit auch Aufbereitungsgrundlage sind die Angaben in den Fahrzeugpapieren (Brief bzw. Schein), die in die Zentraldatei - teilweise verschlüsselt - übernommen werden, wie z. B. Fahrzeughersteller und Typ nach Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE). Eine Bestandsermittlung ist nur dann möglich, wenn die Fahrzeuge getypt sind.

Dienstgebäude  
Fördestraße 18  
Flensburg-Mürwik

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat gleitende Arbeitszeit. Besuchszeit deshalb nur Mo. - Do. von 8.30 - 15.00 Uhr, Fr. von 8.30 - 14.00 Uhr, sonst nach Vereinbarung. Bitte haben Sie Verständnis.

Telefon  
(04 61) 3 16-0  
(Vermittlung)

Telex  
22872  
Teletex  
461301  
Telefax  
(04 61) 3 16 16 50  
(04 61) 3 16 14 95

Konten  
Postgirokonto: PGirolA. Hamburg  
(BLZ: 200 100 20) Kto.-Nr. 60-209  
Girokonto: Landeszentralbank Flensburg  
(BLZ: 215 000 00) Kto.-Nr. 215 01 000

daher auch keine Stabilität am ...  
kommt hinzu ...  
ner Antenne ...  
Das große Problem bei dieser Angelegenheit ist ...

Nach diesen dem besseren Verständnis dienenden Anmerkungen nehme ich zu Ihrer Anfrage wie folgt Stellung: Wie Ihrem Schreiben zu entnehmen ist, handelt es sich bei dem Sbarro Fahrzeug um ein Fahrzeug, daß im Wege einer Einzelbegutachtung nach § 21 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) statt nach ABE gemäß § 20 StVZO zugelassen worden ist. Wegen der fehlenden Typschlüsselnummer kann ich den gewünschten Bestand leider nicht aus der amtlichen Statistik ermitteln.

Es ist ein Kostenaufwand in Höhe von 30,80 DM (incl. 15 % Mehrwertsteuer = 3,63 DM und 3,00 DM Nachnahmegebühr) entstanden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag  
Bauer

Beglaubigt:

*Reincke*  
Verw.-Angestellte



K 70 im Winter

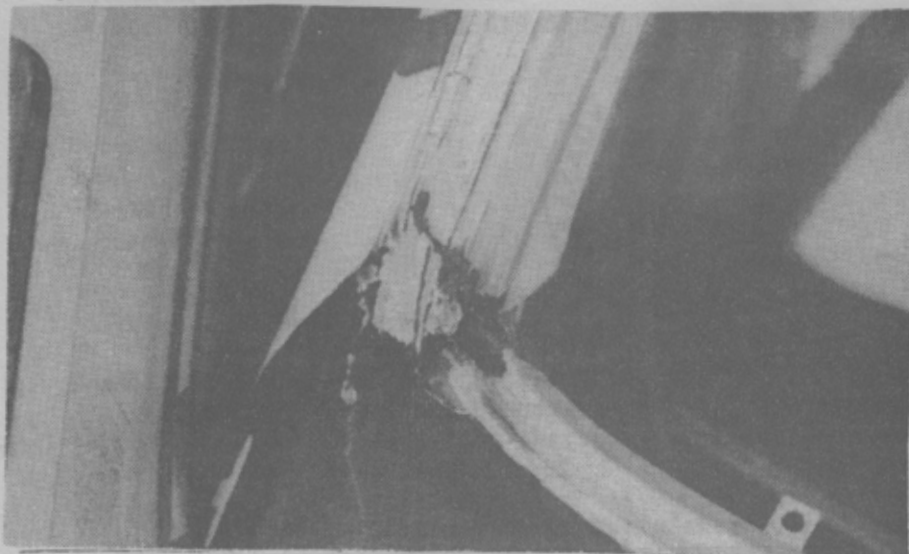
Draußen wird es winterlich,  
Frost und Schnee die zeigen sich.  
Auf der Straße wird jetzt Salz gestreut,  
dieses keinen K 70 Fahrer freut.  
Einige haben großes K 70 Glück,  
sie kommen in ihr Winterquartier zurück.  
Dort ist es trocken und staubfrei,  
hier kann er warten, bis sind Schnee und Eis vorbei.  
Doch manche sind Gebrauchswagen,  
die müssen raus in diesen Tagen.  
Täglich ihren Besitzer zur Arbeit fahren,  
weil diese erst auf den Zweitwagen sparen.  
Dem K 70 selbst macht das nichts aus,  
er fährt gerne raus.  
Doch die Karosse hat 'was gegen Salz und Frost,  
sie fördern stark den Rost.  
Also hoffen wir auf das Frühjahr,  
denn dann ist K 70 fahren wunderbar.

18.12.1994

*F. K...*

## SCHWEIBEN - AUCH DA, WO DER TÜV NICHT HINSCHAUT

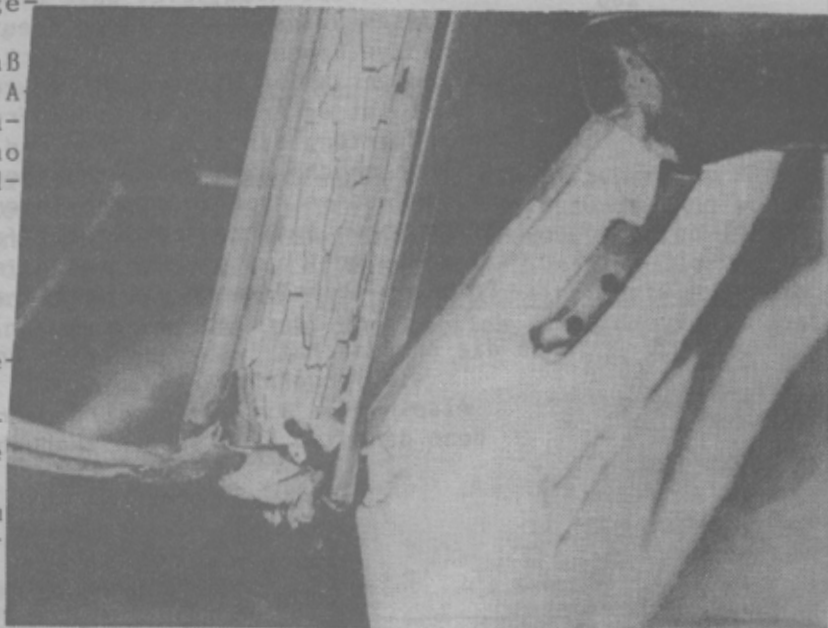
Wie allgemein bekannt sein dürfte, kam im Laufe des Jahres 1972 ein wahnsinniger VW-Ingenieur auf die Idee, daß es besser sei, den K 70 im neuen Modelljahr mit ausgeschäumten Dachpfosten und einem ebensolchen Windleitblech auszustatten. Die Beweggründe sind bis heute im Dunkeln geblieben (Geräuschdämmung?). Die Folgeprobleme haben wir jedenfalls. Bei nahezu allen K 70 ab Sommer 72 entdeckt man Gammel, wenn man hinter den Motorhaubenverriegelungen in den Ecken unterhalb der A-Säulen an die Unterseite des Windleitblech faßt (Hohlprofil). Sehen kann man allenfalls kleine Pickel auf der Oberseite vor der Frontscheibe. Aber bereits in diesem Stadium ist schon Übles verborgen. Meistens spachtelt man die Stelle zu oder setzt ein kleines Blech darüber.



Dann siehts aus wie neu, der TÜV schaut so wie so nicht dorthin. Diese Nachlässigkeit kann aber bei einem Unfall böse Folgen haben. Ich machte kürzlich eine erschreckende Entdeckung. Wie die meisten inzwischen wissen, bin ich im Sommer nach dem

Unfall mit meinem orangefarbenen K 70 für ein paar Wochen mit einem K 70 im "Bluesmobil-Look" herumgefahren, bis dieser den Geist aufgab. Nachdem die Reste abgeholt waren, machte ich ein paar Tage später beim Schrotti noch letzte Fotos. Mittlerweile war bereits ein anderer Wagen darauf abgelegt worden, wie die Dellen im Dach bewiesen. Unange-

nehm überrascht war ich, als ich sah, daß sich deswegen beide A-Säulen ziehharmonikaförmig zusammengeschoben hatten (die Windschutzscheibe hatte ich ausgebaut). An diesem K 70 hatten diverse Vorbesitzer in heftigster Weise herumgebraten und gespachtelt, ganz besonders am Windleitblech. Ich entdeckte zig Blechbriefmarken und Spachtelklumpen nur dort. Das Ergebnis war, daß so kein einheitliches Blech mehr bestand,



daher auch keine Stabilität mehr vorhanden war. Erschwerend kommt hinzu, daß der Letztbesitzer den A-Holm zwecks Montage einer Antenne großzügig durchlöchert hatte. Das große Problem bei dieser Angelegenheit ist, daß eine fachgerechte Reparatur äußerst schwierig ist. Zum einen muß man die Frontscheibe ausbauen. Im Blech unterm Gummi sind nämlich kleine Löcher, damit unter dem Gummi befindliches Wasser abfließen kann natürlich in das Profil. Weiterhin muß das Armaturenbrett raus. Wenn derartige Schäden auftreten, muß man davon ausgehen, daß die Innenseite des Profiles, an dem das Armaturenbrett befestigt ist, großflächig durch ist. Dies läßt sich dann durchaus schweißen, ebenso das äußere Windleitblech. Schlimm ist es mit dem unteren Teil im Motorraum. Man kommt nur ran, wenn das obere Blech entfernt ist. Dann muß der ganze Schaum herausgekratzt werden. Dann hat man es mit einem sehr verwinkelten Teil zu tun. Außerdem gibt es keine Reparaturbleche. Ich bin zwar glücklicher Besitzer eines originalen Frontscheibenrahmens, dieser besteht jedoch nur aus dem oberen Blech. Wenn man nicht alles selber dengereln will, ist die einzige Chance, einen Schlachtwagen bis Bj. 72 zu finden. Das Heraustrennen des kompletten Trägers ist aber sehr aufwendig, da diverse, teils mehrlagige Bleche durchtrennt werden müssen. Mario und ich waren einige Zeit zugange. Dann kann man das Teil auch nicht komplett einschweißen, sondern muß einzelne Partien heraustrennen - der mehrlagigen Bleche wegen. Beim Zusammenbau ist größte Sorgfalt nötig, denn ansonsten bekommt man die Scheibe nicht dicht, oder sie paßt erst gar nicht, oder läßt sich mit Mühe einbauen, platzt aber später wegen zu hoher Spannung. Wie man sieht, eine echte Schwachstelle. Aber im Prinzip muß jeder Besitzer eines K 70 ab Sommer 72 hiermit rechnen. Die große Gefahr bei einer Notreparatur ist, daß bei einem schweren Unfall, insbesondere Überschlag, die A-Säule wegknickt, und die Fahrgastzelle Ihre Stabilität verliert. Gewiß, der K 70 ist ein außerordentlich stabiles Fahrzeug (das wird jeder Stockcar-Fahrer und Helldrifter bestätigen), ich habe aber schon von überschlagenen K 70 gehört, bei denen die Pfosten weggeknickt waren. Dementsprechend gering waren die Überlebenschancen von Fahrer und Beifahrer.

Ingo Menker

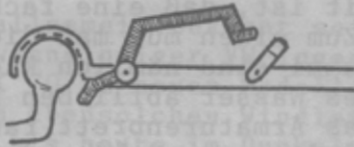
P.S. Hier noch mal das "Bluesmobil" in Komplettaufnahme, kurz bevor die Schlachtarbeiten begannen.



# Die Ausrüstung des Zugfahrzeuges

## Anhängevorrichtung

Wichtigstes Verbindungsmitglied und Drehpunkt zugleich ist die Anhängervorrichtung mit Kugelkopf. Diese Anhängervor-



Autotyp	Zulässige Anhängelast	
	ungebremst	gebremst
	kg	kg
Audi 60	500	700
Audi 80, 75 PS	450	850
Audi 100	550	1100
BMW (Mittelklasse)	500-650	1000-1300
BMW (große Typen)	500-650	1500-2000
Citroën (große Typen)	640-720	1500-1800
DAF	400	520
Fiat (Mittelklasse)	390-580	600-900
Fiat (große Typen)	750	1300
Ford (Mittelklasse)	560-650	930-1200
Ford (große Typen)	650	1500
Mercedes	640-750	1200
Opel (Mittelklasse)	500	800
Opel (große Typen)	570-750	800-1400
Peugeot (große Typen)	640-700	800-1300
Porsche 911-Serie	480	600
Renault R 16	500	1000
Rover/Landrover	685-750	685-2790
Simca/Chrysler 180	585	1000
Volvo	600-680	900-1800
VW Käfer	400	500-650
VW 412	500	900
VW K 70	560	1000
VW Transporter	600	800

richtung am Zugfahrzeug muß in der Bundesrepublik typgeprüft, der Einbau vom Kraftfahrzeug-Sachverständigen abgenommen und das ganze im Kraftfahrzeugbrief und Kraftwagen bis zu 3500 kg Gesamtgewicht, praktisch also allen normalen Personenwagen.)

Diese gesetzlichen Maxima der zulässigen Anhängelast sind jedoch durch zwei weitere Erfordernisse eingeschränkt, die das Anfahr- und das Bremsvermögen des Anhängerzuges betreffen: Die Anhängelast darf nur so schwer sein, daß der Anhängerzug an einer Steigung von 15% leicht anfahren kann. Die Prüfung des Bremsvermögens bezieht sich auf Bremswirkung und Fahrverhalten beim Abbremsen.

Sowohl in der Bundesrepublik wie in der Schweiz sind ungebremste Anhänger nur bis zu einem Gesamtgewicht (also Anhänger + Ladung) von 750 kg zulässig. Das bedeutet, daß solche Anhänger nur für den Transport eines einzigen kleineren Ponys in Frage kommen. Schon bei einem Isländer kann dieses Gewicht möglicherweise überschritten werden.

Bei fast allen Fabrikaten erhält man in der Bundesrepublik auf Anforderung eine Sondergenehmigung für eine Erhöhung der zulässigen Anhängelast beim privaten Transport von Reitpferden, die z.B. für Mercedes bei einem bestimmten Hängertyp bis 1900 kg betragen kann gegenüber 1200 kg ohne Sondergenehmigung. - Auch in der Schweiz gibt es Bestimmungen über sogenannte Ausnahmeanhänger. Sie sehen bei Pferdeanhängern an leichten Motorwagen eine Erhöhung der zulässigen maximalen Anhängelast auf 200% des Leergewichts des Zugfahrzeuges vor. Doch sind sie an sehr spezielle Bedingungen geknüpft und bringen auch so viele Einschränkungen mit sich - z.B. das Verbot, Autobahnen und Autostraßen zu benutzen, daß sie für den privaten Pferde-transport kaum vorteilhaft sind.

Peter Schürmann

aus: "Pferde sicher transportieren", Karl Hoffmann, Albert Müller-Verlag, Zürich 1975

## Die Mängel steigen mit den Jahren

Die durchschnittliche „Pkw-Lebenserwartung“ in der Bundesrepublik liegt mittlerweile bei weit über zehn Jahren. Wird der fahrbare Untersatz anfangs gehätschelt und gepflegt, nimmt im Laufe der Zeit der Wartungsaufwand rapide ab. Nach TÜV-Prüfungen weisen ältere Pkw auch deshalb zum Teil erhebliche Mängel auf.

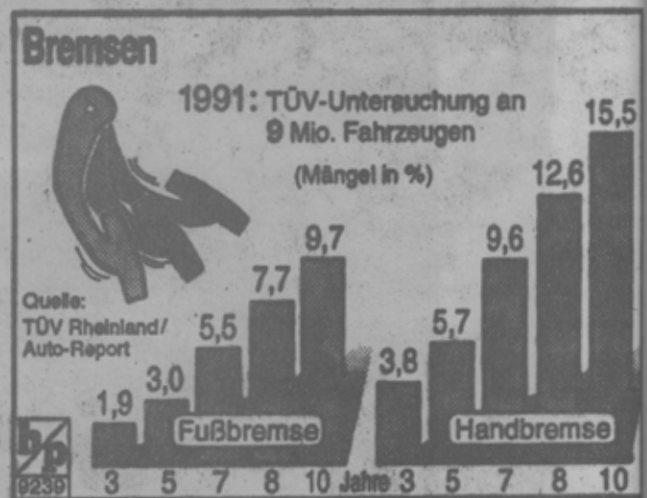
Bei der ersten Hauptuntersuchung nach drei Jahren sind die Bremsen der Fahrzeuge noch weitestgehend intakt. Nach sieben Jahren Laufzeit fallen aber schon 9,6 beziehungsweise sogar 15,5 Prozent der Autos beim TÜV mit defekter Fuß- beziehungsweise Handbremse auf.

hungsweise Handbremse auf. Tendenz steigend mit zunehmendem Alter.

Nur eine Verkürzung der Prüf-fristen für ältere Wagen ab dem siebten Lebensjahr auf ein Jahr kann nach Ansicht von Professor Klaus Rompe vom TÜV Rheinland die Sicherheit dieser Fahrzeuge auf einem vertretbaren Niveau halten.

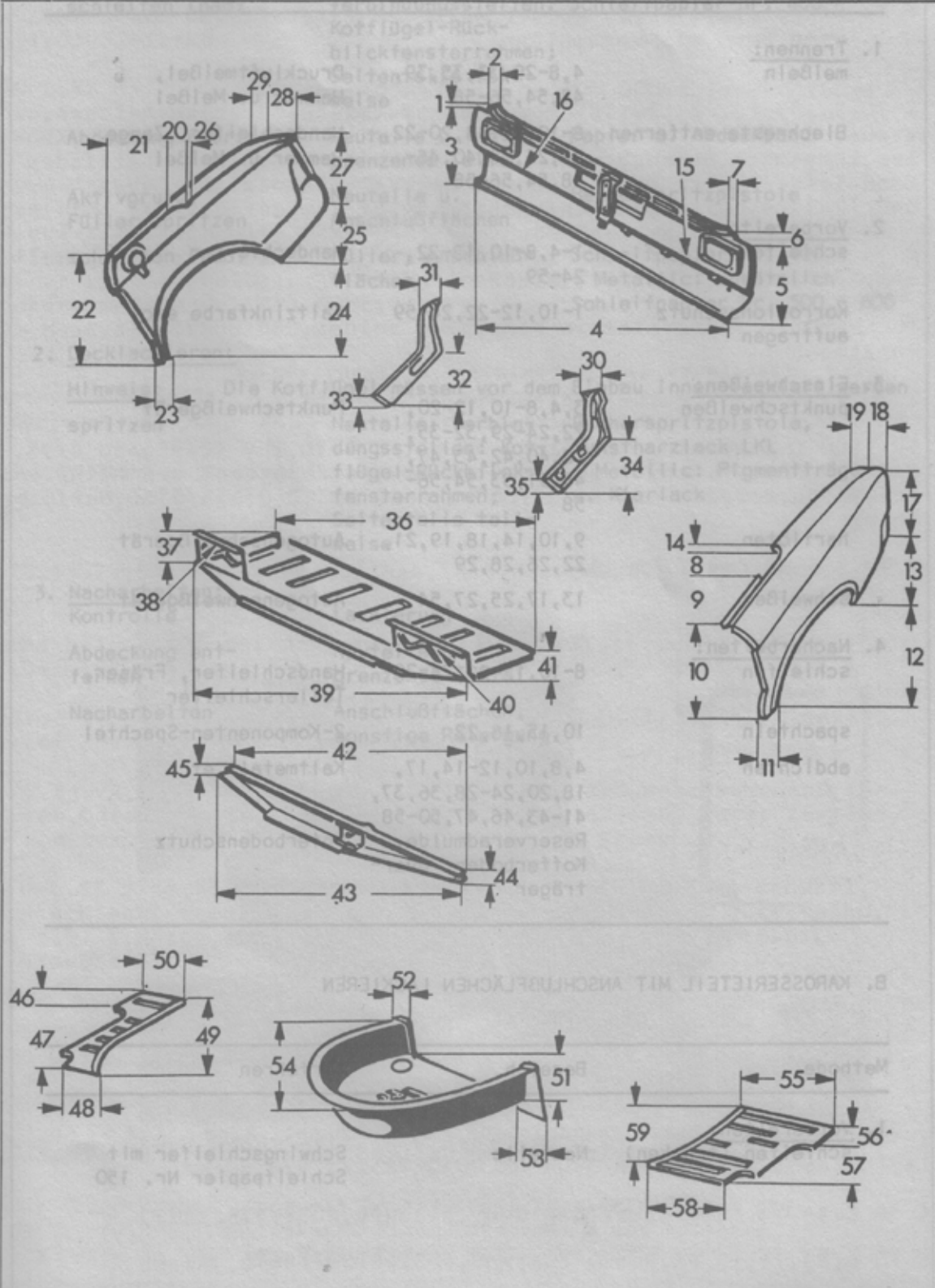
Neben verkürzten Prüffristen können die Autofahrer selber durch regelmäßige Werkstattinspektionen dazu beitragen, daß ihre Gefährte technisch in Ordnung sind.

(Grafik: Hansa-Press)



<b>Betrifft: A. RESERVERADMULDE ERSETZEN</b>	<b>Typ/Modell:</b>
Umfaßt: Abschlußbl., Kofferboden kompl., Querträger, beide Kotflügel	VW K 70
<b>B. RESERVERADMULDE INNEN U. AUßEN LACKIEREN</b>	
Umfaßt: Abschlußbl., Kofferboden kompl., Querträger, beide Kotflügel	

siehe Reparatur-Leitfaden





he  
paratur-  
itfaden

**A. KAROSSERIETEIL ERSETZEN**

Methode	Bereich	Verfahren
<b>1. Trennen:</b>		
meißeln	4,8-29,33,35,39, 48,54,56-58	Druckluftmeißel, Hammer u. Meißel
Blechreste entfernen	8-10,12,14,20-22, 24,26,38,40,46- 48,54,56-58	Handschleifer, Zange Hammer u. Meißel
<b>2. Vorbereiten:</b>		
schleifen	1-4,8-10,12-22, 24-59	Handschleifer
Korrosionsschutz auftragen	1-10,12-22,24-59	Kaltzinkfarbe etc.
<b>3. Einschweißen:</b>		
punktschweißen	3,4,8-10,12-20, 22,24-29,32-35, 38,40,42,43,47, 48,51,53,54,56- 58	Punktschweißgerät
hartlöten	9,10,14,18,19,21, 22,26,28,29	Autogenschweißgerät
schweißen	13,17,25,27,54	Autogenschweißgerät
<b>4. Nacharbeiten:</b>		
schleifen	8-10,12-22,24-29	Handschleifer, Fräser, Tellerschleifer
spachteln	10,15,16,22	2-Komponenten-Spachtel
abdichten	4,8,10,12-14,17, 18,20,24-28,36,37, 41-43,46,47,50-58	Kaltmetall etc.
	Reserveradmulde, Kofferboden, Quer- träger	Unterbodenschutz

**B. KAROSSERIETEIL MIT ANSCHLUßFLÄCHEN LACKIEREN**

Methode	Bereich	Verfahren
<b>1. Vorbereiten:</b>		
schleifen (trocken)	Neuteile	Schwingschleifer mit Schleifpapier Nr. 150



siehe  
Reparatur-  
Leitfaden

Methode	Bereich	Verfahren
schleifen (naß)	Verbindungsstellen: Kotflügel-Rück- blickfensterrahmen; Seitentelle teil- weise	Schleifpapier Nr. 400
Abdeckung anbringen	Neuteile u. an- grenzende Teile	Papier u. Abdeckband
Aktivgrund, Füller spritzen	Neuteile u. Anschlußflächen	Becherspritzpistole
schleifen (naß)	Füller, Anschluß- flächen	Schleifpapier Nr. 400 - Metallic: zusätzlich Schleifpapier Nr. 500 - 600
<b>2. Decklackieren:</b>		
<u>Hinweis:</u>	Die Kotflügel müssen vor dem Einbau Innen lackiert werden.	
spritzen	Neuteile; Verbin- dungsstellen: Kot- flügel-Rückblick- fensterrahmen; Seitentelle teil- weise	Becherspritzpistole, Kunstharzlack LKL - Metallic: Pigmentträger u. Klarlack
<b>3. Nacharbeiten:</b>		
Kontrolle	Lackierung	
Abdeckung ent- fernen	Neuteile u. an- grenzende Teile	
Nacharbeiten	Anschlußflächen, sonstige Reinigung	