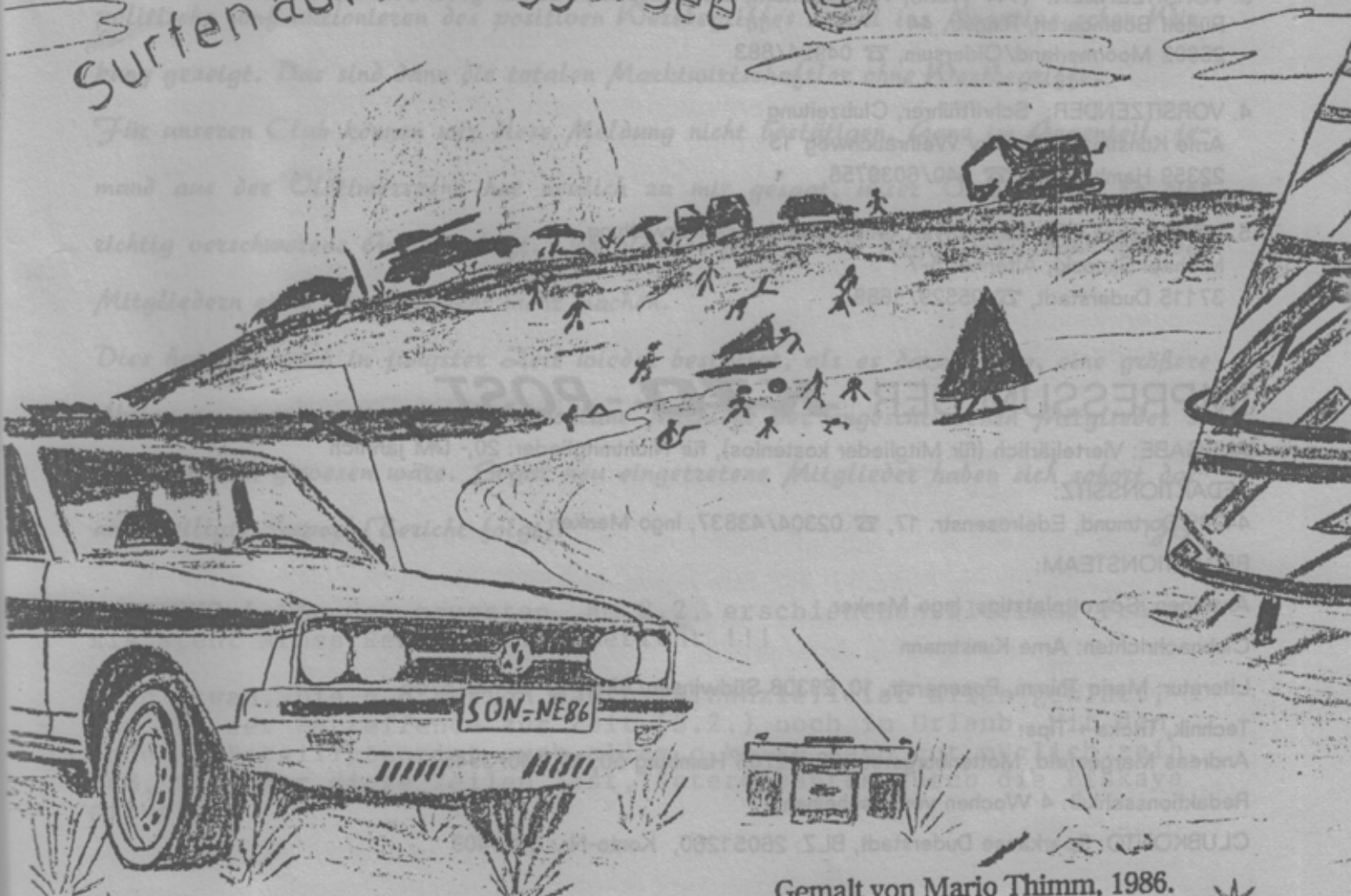


# K70 - POST

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

# DIE STRAND- JUNGS

Surfen auf'm Baggersee



Gemalt von Mario Thimm, 1986.

In der Jahreszeit vertan? Stimmt. Erklärung folgt innen.



## INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke  
Leserberichte  
Literatur  
Technische Daten  
Technik, Tricks + Tips  
Leser helfen Lesern  
Kleinanzeigen  
Ersatzteilpool  
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, Ersatzteilpool, 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.....

Der Alltag hat uns, auch im Neuen Jahr, inzwischen wieder. Hoffen wir, daß alle gut und gesund über die Feiertage in das neue Jahr gekommen sind. Bei mir war das leider nicht der Fall, ich bin diesmal in den Jahreswechsel „hineingefiebert“. Es kann also nur noch besser werden.

Einige haben im vergangenen Jahr ihr K70-Hobby aufgegeben, andere sind wieder hinzu gekommen.

Den neuen Mitgliedern ein herzliches Willkommen in unserem Verein!

Die Tage war in der Presse zu lesen, daß immer weniger Leute bereit sind, sich sozial zu engagieren und u.a. auch in Vereinen mitzuwirken. Sie sehen z.B. ein Hobby nicht mehr als Freizeitbeschäftigung mit Gleichgesinnten, bei der ja auch die soziale Komponente (Solidarität, Toleranz, usw.) eine Rolle spielt, sondern sie würden sich nur noch engagieren, wenn sie dabei richtig „Kohle“ machen könnten. Bei denen hat das politische umfunktionieren des positiven Wertbegriffes sozial ins Negative schon Wirkung gezeigt. Das sind dann die totalen Marktwirtschaftler ohne Wertbegriffe.

Für unseren Club können wir diese Meldung nicht bestätigen. Ganz im Gegenteil, jemand aus der Oldtimerszene hat neulich zu mir gesagt, unser Verein wäre ja eine richtig verschworene Gemeinschaft. Ich glaube, ein besseres Kompliment kann man den Mitgliedern eines Vereins nicht mehr machen.

Dies hat sich auch in jüngster Zeit wieder bestätigt, als es darum ging, eine größere Aktion zu starten, die ohne die spontane Mithilfe der angeschriebenen Mitglieder so nicht möglich gewesen wäre. Sogar neu eingetretene Mitglieder haben sich sofort daran beteiligt. Super! (Bericht folgt). JB.

**ACHTUNG !** In der neuesten, am 8.2. erschienenen Oldtimer Praxis steht Arnes Restaurationsbericht !!!

Noch etwas. Die o.g. Aktion läuft. Finanziell ist alles geklärt, nur ist der Betreffende zur Zeit (8.2.) noch im Urlaub. Mit den anderen Beteiligten ist auch alles o.k. Es kann gut möglich sein, daß, wenn Ihr diese Zeilen lest, Interessantes durch die Biskaya pflügt.  
I.M.



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



**Einladung zum 10. Internationalen**

**K 70 - Treffen**

**25. bis 27. Mai 1996 in Ihringen am Kaiserstuhl**

An Pfingsten findet das Jahrestreffen des 1. Internationalen **K 70** Club e.V. statt. Alle **K 70** - Fahrer, - Beifahrer, - Fans, - Eigentümer oder solche, die es werden wollen, sind herzlich eingeladen, sich im wärmsten Ort Deutschlands mit den Mitgliedern des 1. Internationalen **K 70** Club (deren Anwesenheit unverzichtbar ist) zu treffen. Die Anreise sollte möglichst per **K 70** stattfinden. Eingeladen sind insbesondere auch Personen und Fahrzeuge aus der **K 70** - Verwandtschaft (**NSU**, **412** und **Münch**).

Ihringen ist sehr leicht zu erreichen. Man fährt die Autobahn A 5 bis zur Ausfahrt Freiburg Mitte, von da nach Umkirch und dann immer geradeaus über Gottenheim und Wasenweiler nach Ihringen. Landkarten für die Rundfahrt verteilen wir vor Ort.

Übernachtungsmöglichkeiten soll jeder Teilnehmer bitte selbst buchen. Falls die beiliegende Liste nicht ausreichen sollte (an Pfingsten ist am Kaiserstuhl recht viel los), kann bei der Touristeninformation Breisach (Tel. 07667/832-27) nach weiteren Möglichkeiten gefragt werden. Auch Franz Haack (Tel. 07634/2367) hat noch weitere Adressen. Wir sollten aber versuchen, uns räumlich zu konzentrieren.

Für die Budgetplanung ist vielleicht noch wichtig: Winzerkellerführung in Ihringen kostet DM 8, Spargelessen DM 30 + Beilagen (Alternative zu Spargel auch möglich), Museumsbahnfahrt mit Bootfahrt FF 80 (Bezahlung in DM möglich) jeweils pro Person.

Bitte nicht vergessen:

- Personalausweis (Volgelsheim liegt in Frankreich),
- Bremsen prüfen (Bremsflüssigkeit gewechselt?).

**Ganz wichtig für die Planung: Wir benötigen eine verbindliche Anmeldung für die Bahnfahrt und die Winzerkellerführung bis spätestens Ende März. Die Besichtigungsobjekte sind recht beliebt, ohne Anmeldung kann Teilnahme nicht sichergestellt werden.**

Die Anmeldung bitte per Postkarte an:

Bengt Meder

Mathias-Blank-Str. 51

79115 Freiburg

Tel 0761/4764247



1. Internationaler

# K70 CLUB e.V.



## Programm des 10. Internationalen K 70 - Treffens 25. bis 27. Mai 1996 in Ihringen am Kaiserstuhl

25.5.96

- 16.00 Uhr Ankunft in Ihringen und Treffen bei der Winzergenossenschaft
- 17.00 Uhr Führung durch die Winzergenossenschaft Ihringen (Dauer etwa 1,5 Stunden mit Weinprobe 0,3 l)
- 19.00 Uhr (Spargel-) Essen im Restaurant Winzerstube Wasenweilerstr. 36 (direkt bei der Winzergenossenschaft)

26.5.96 Pfingstsonntag

- 9.00 Uhr Treffpunkt Winzergenossenschaft Ihringen
- 9.30 Uhr Start der Konvoifahrt (nur **K 70, NSU, 412** und **Münch**) Tuniberg-Schallstadt-Schönberg-Horben-Schauinsland (an der Talstation der Schauinslandbahn lösen wir den Konvoi vorübergehend auf, damit jeder individuell den Schauinsland hinauf fahren kann).
- 10.30 Uhr Treffpunkt am zweiten Parkplatz oben auf dem Schauinsland, Spaziergang zum Gipfel und Besteigung des Aussichtsturmes.
- 11.30 Uhr Weiterfahrt im Konvoi durch das Münstertal nach Bad Krozingen
- 12.30 Uhr Mittagessen im Löwen in Bad Krozingen - Tunsel
- 14.00 Uhr Konvoifahrt nach Breisach, dann nach Frankreich.
- 15.00 Uhr Kauf der Billets für die Bahnfahrt in Volgelsheim
- 15.15 Uhr Abfahrt des Zuges, dann Umsteigen auf das Boot auf dem Rhein, Rückfahrt mit dem Zug 18.00 Uhr Ankunft in Volgelsheim
- 19.00 Uhr Abendessen in Ihringen im Gewölbekeller des Goldenen Engel Bachenstr. 24

27.5.96 Pfingstmontag

- 10.00 Uhr Treffpunkt beim ADAC-Prüfzentrum (am Zubringer Mitte) Freiburg zum Stadtrundgang durch Freiburg

# Unterkunftsverzeichnis '95/96

Ihringen · OT Wasenweiler sowie: Merdingen + Gündlingen

## Hotels/Gaststätten

Name und Anschrift des Betriebes	Telefon (07668)	Preis pro Pers. u. Tag in DM			Ausstattung													Sonstiges			
		Einzelzimmer	Doppelzimmer	Mehrbettzimmer	Übersichtung Frühstück vom/bis DM	Aufpreis für Halbpension	Aufpreis für Vollpension	Anzahl der Zimmer mit Dusche/WC	Eigenes Duo-WC/Bad	Eigenes WC	Zimmer mit Balkon	Außenkitchenraum	Palmengärtchen	Liegewiese	Hausiere u. Aussprache	Zimmerklima	Fenster im Zimmer		Kinderermäßigung	Gästebibliothek	Anzeige
<b>79241 Ihringen</b>																					
Hotel-Restaurant Bräutigams Weinstuben Inh. Joachim Bräutigam Bahnhofstr. 1	210/ 860 Fax 9360	8	25	x	60.-/70.-	30	40	19			x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	Ruhetag: Mittwoch Lokal 70 Pl., Nebenz. 70 + 30 Pl., Gartenlokal
Hotel-Restaurant Winzerstube Inh. Peter Birmele Wasenweilerstr. 36	5051 - 7011 Fax 9379	5	5	x	45.-/60.-	n.V.	n.V.	10	-	-	-	-	-	x	-	x	x	x	x	x	Ruhetag: Dienstag 160 Pl. in versch. Räumlichkeiten, Nebenz. 15-50 Pl., schöne Gartenterrasse
Gasthof Goldener Engel Inh. Fam. Unverzagt Bachenstr. 27	5028	3	22	x	45.-/60.-	n.V.	n.V.	12	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	Ruhetag: Montag Lokal 50 Pl., Nebenz. 40 Pl., Keller 60 Pl., Saal 120 Pl., Gartenlokal, Gebühr f. Hunde
Gasthaus zur Sonne Inh. Fam. Ambs OT Wasenweiler Hauptstr. 21	229	-	2	x	ab 40.-	n.V.	n.V.	2	-	-	-	x	x	-	x	-		H	x	x	Ruhetag: Montag Lokal 40 Pl., Saal + Stühle 100 Pl., Gartenlokal, vermietet auch FeWo
Camping & Ferienpark Residenz Nachtwald 5	9031-0 Fax 94448	Campingpark mit 200 Stellplätzen mit je 100 m <sup>2</sup> in herrlicher Lage: Restaurant, Tanzlokal, Sportanlagen: Tennis Fußball, Freischwimmbad, Squash, Badminton u. v. m., Prospekt (bitte anfordern!)																			
<b>79291 Merdingen</b>																					
Pension Keller Inh. B. Keller Kabisgarten 1	7233 o. 5633	6	17	x	ab 40.-	n.V.	n.V.	17	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Ruhetag: Donnerstag Kinderermäßigung, Beistellbett
Gasthaus zum "Pfauen" Inh. Fam. Krause Landgasse 11	267	2	3		30,-																Mi. Ruhetag Lokal 30 St. pl.
Gästezimmer Rinderle Beate Gratzfeldweg 14	5705	1	3		25/50				x	x											Kinderbett, Beistellbett Ortsrand.
Müller, Gabriele Sandgrube 1	3374 Fax 7260	3	3		ab 25.-			1	x	x											
<b>79112 Freiburg - 07664</b>																					
<b>Opfingen</b>																					
Gasthaus Löwen	1260				ab E2 65 D2 95																Hunde willkommen
Dürleberg 3																					
Gasthaus Tanne zur Altgasse 2	1810 Fax 5303				ab E2 55 D2 76																

# Privatvermieter

Name und Anschrift des Betriebes	Telefon (076 68)	Einzelzimmer	Doppelzimmer	Kinderbett/Mehrbettzimmer	Preis Ü/F von/bis DM pro Person und Tag	Ausstattung des Hauses													Bemerkungen							
						Zi. mit H. u. w. Wasser	Anzahl Zimmer Duf/WC	Etagen-Dusche/-Bad	Etagen-WC	Zimmer mit Balkon	Außenhallraum	Parkmöglichkeit	Liegeplätze	Hausiere n. Absprache	Kochgelegenheit	Kühlschrank für Gäste	Kinderermäßigung	Anzeige		Gästebibliothek						
<b>79241 Ihringen</b>																										
Ortolf Erika Achkarrenstr. 23, Ihringen	5755	-	2	x	ab 25,-	x	2	-	-	2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	siehe auch FeWo	
Nußbaumer Helmut Auf der Breite 6, Ihringen	5318	-	2	-	25,-/30,-	-	2	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	-	x	-	x	-	x	-		
Leonhardt Oskar Breisacher Str. 15, Ihringen	5347	1	2	x	ab 22,50	-	3	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x		
Wörne Elfriede Brunnenstr. 26, Ihringen	5134	-	2	x	ab 20,-	x	1	x	x	-	x	x	-	x	-	x	x	-	x	x	-	x	-	x	schöner Innenhof	
Hohwieler Rosi und Willi Haldenweg 13, Ihringen	5305	-	2	-	ab 25,-/30,-	x	2	x	x	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	sep. Eingang, ruhige Hanglage überdachte Terrasse	
Tribess Günter Haldenweg 55, Ihringen	1837	-	1	x	ab 24,-	x	x	-	x	-	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	-	-	-	Terrasse; ruhige Lage	
Göpfert Gebhard Lenzenbergstr. 11, Ihringen	384	-	2	x		x	-	x	x	-	-	x	x	-	x	x	x	-	x	x	-	x	-	x		
Wintermantel Karl Maienbrunnenstr. 26, Ihringen	5365	1	1	x		x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	-	x	auch Fewo	
Jakob Hildegard Maienbrunnenstr. 57, Ihringen	5673	-	1	x	ab 25,-	-	1	-	-	x	-	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	-	x	ruhige Hanglage mit Südbalkon mitten im Weinberg	
Mitternacht Gudrun Martinshöfe 7, Ihringen	5734	-	2	x	ab 25,-	x	2	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	sehr ruhige Lage außerhalb d. Dorfes inm. v. Wald u. Reben, PKW vorteilhaft	
Altroggen Margarete Riedengartenstr. 12, Ihringen	5313	-	1	x	ab 25,-	x	1	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	große Terrasse	
Ortolf Renale Riedengartenstr. 28, Ihringen	5527	-	2	x	ab 25,-	-	2	-	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	-	x	auch Fewo; Fahrräder vorhanden	
Müller Edith und Reinhard Riedengartenstr. 37, Ihringen	5394	-	1	x	ab 23,-	x	1	x	x	x	-	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	x		
Schillinger Marianne Riedhof 2, Ihringen	5511	-	3	x	ab 28,-	-	3	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	
Metzger Erwin + Anni Scherkhofenstr. 32, Ihringen	1494	-	1	x	ab 25,-	x	1	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	schöner Innenhof	
Waibel Werner Scherkhofenstr. 72a, Ihringen	403	-	2	-	ab 20,- ohne Frühst.	x	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Einliegerwohnung im Souterrain mit sep. Eingang; Frühstück wird nicht gegeben	
Düringer Karl Weingut Trottenhof, Ihringen	5260	-	2	x	ab 30,-	x	2	-	-	-	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	-	x	sep. Eingang, Weinprobe für Weinfreunde	
Göhrig Annemarie Wasenweilerstr. 8, Ihringen	5863	-	1	x		x	1	x	x	-	-	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	-	-	x		
Gugel Rolf Weinsteige 5, Ihringen	5570	-	1	-		x	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Brunner Hildegard Weinsteige 1a, Ihringen	5572	-	1	-	ab 22,50	x	-	x	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
Müller Willi + Gertrud Wurzelbrunnenstr. 48, Ihringen	5697	-	1	-	ab 22,50	x	-	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
<b>79206 Gündlingen</b>																										
Binz Werner Breisacher Str. 25, Gündlingen	5020 Fax 1505	-	4	x	ab 28,-	x	4	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	auch Fewo	

Gebr. C. u. A. Müller 5208 3 ab 25,-  
Im Grün 20

79288 Gottenheim 07665

Adler Fremdenz. 99731  
Gasthaus Hauptst. 58

1. obst. of Gasthaus  
Berstr. 22  
6501

79224 Umkirch 07665

Hotel Heuboden 50030  
Am Linsacker G.

20 52 80.-  
30 52 130.-

**Die Sektion Niedersachsen lädt ein  
zum Sektionstreffen am 23. und 24. März 1996  
in Stadthagen.**

**Samstag, 23.03.:**

- **Treffpunkt:** VAG Autohaus Rauth in Stadthagen
- **Anfahrt:** siehe Plan
- **Eintreffen:** ab 10.00 Uhr
- **Programm:** Von 13.00 bis 16.00 Uhr findet eine Modellautobörse im Autohaus Rauth statt, die dem VW K 70 gewidmet ist. Dort werden wir uns in Form eines Infostandes in der Ausstellungshalle präsentieren. Vor der Halle wird ein Parkplatz für alle kommenden K 70 freigehalten. Für alle unsere Gäste werden Kaffee und ein kleiner Imbiß bereitgehalten. Im Anschluß eine kleine Ausfahrt und Beschluß des Abends in gemütlicher, lokaler Runde.
- **Übernachtung:** Es suche sich jeder eigenverantwortlich eine Übernachtungsmöglichkeit.

**Information:**

Fremdenverkehrbüro Stadthagen  
Rathauspassage 1  
31655 Stadthagen  
Tel.: 05721/7820

**Sonntag, 24.03.:**

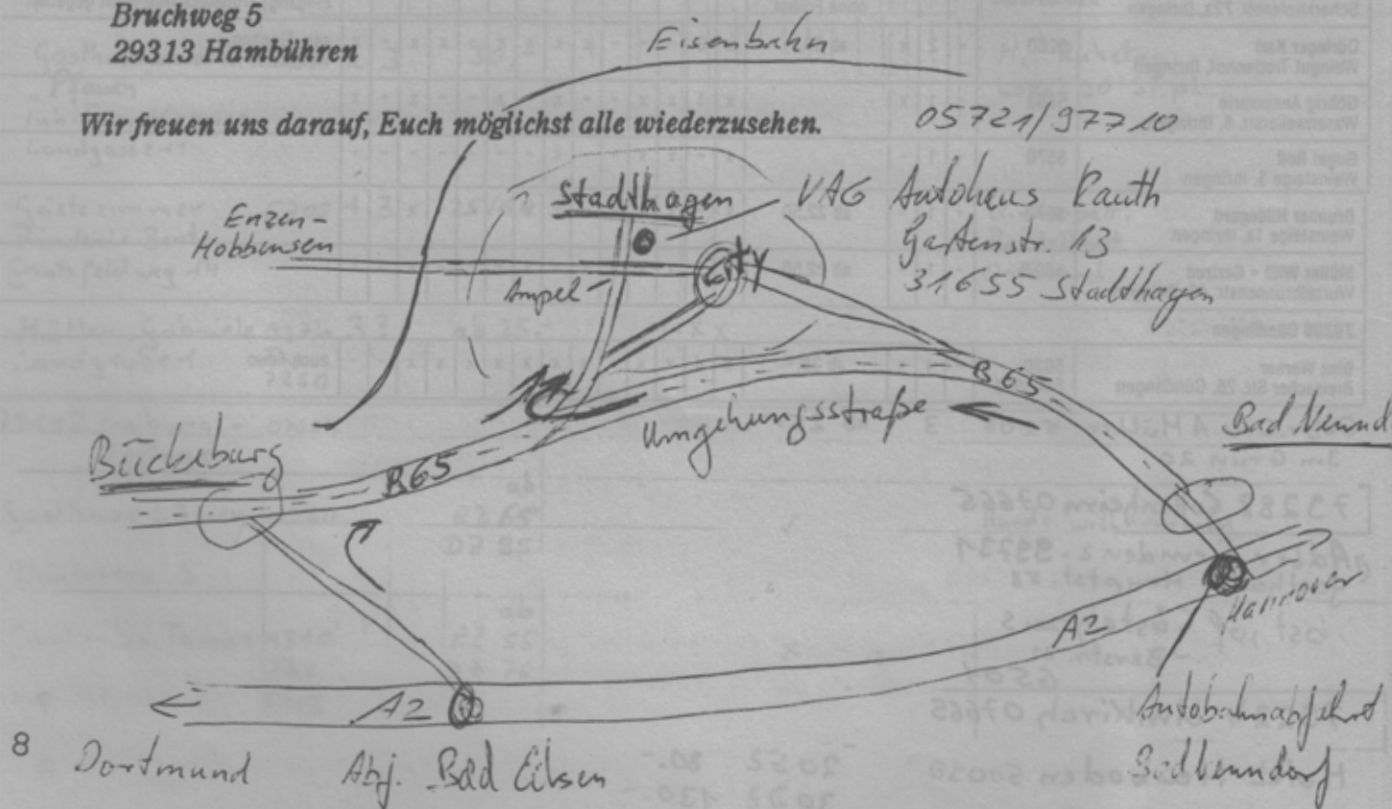
- **Treffpunkt:** um 9.00 Uhr am VAG Autohaus Rauth.
- **Programm:** Wir fahren von dort aus gemeinsam zur Besichtigung einer Aalräucherei in Steinhude. Anschließend besuchen wir das Dinosaueriergehege in Münchehagen und eventuell wird das Schloß in Bückeberg besichtigt (zeitabhängig).

Um das Ausmaß des Treffens abschätzen zu können, bitten wir um eine unverbindliche Anmeldung bis zum 10.03.96 unter der Telefonnummer 05143/5756 oder schriftlich an:

Mario Thimm  
Bruchweg 5  
29313 Hambühren

Wir freuen uns darauf, Euch möglichst alle wiederzusehen.

05721/97710





### Hotelführer Stadthagen (Vorwahl 05721)

#### Hotels in Stadthagen

- |   |           |   |   |
|---|-----------|---|---|
| 1) Gasthaus Bruns<br>Niedernwöhrener Str. 1<br>Tel. 75001     | 6 Betten  | EZ 32.- DM<br>DZ 64.- DM                      | Saal, Clubzimmer,<br>Etagendusche   |
| 2) Gerber-Hotel<br>La Tannerie<br>Echternstr. 14<br>Tel. 9860 | 20 Betten | EZ 79.- bis 110.- DM<br>DZ 120.- bis 160.- DM | Dusche, WC, Tele-<br>fon, TV; Radio,<br>Parkplätze, Aufzug<br>Clubzimmer. |
| 3) Oelkrug<br>Waldstraße 2<br>Tel. 76051 Fax 76052            | 30 Betten | EZ 75.- bis 85.- DM<br>DZ 135.- bis 145.- DM  | Dusche, Bad, WC,<br>Parkplatz, Telefon.                                   |
| 4) Parkhotel<br>Büschingstr. 10<br>Tel. 9727-0                | 30 Betten | EZ 98.- bis 125.- DM<br>DZ 148.- bis 158.- DM | Dusche, Bad, WC,<br>Telefon, Terrasse,<br>Parkplatz, Sauna ..             |
| 5) Zur Amtspforte<br>Tel. 75746                               | 37 Betten | EZ 90.- bis 105.- DM<br>DZ 150.- bis 165.- DM | Dusche, WC, TV;<br>Telefon, Fax,  |

#### Privatzimmer

- |   |          |                         |   |
|---|----------|-------------------------|---|
| 1) Marlene Nitsch<br>Hodwigstr. 42<br>Tel. 2218                           | 2 Betten | 1 DZ, Preis auf Anfrage | Dusche, sep. Ein-<br>gang, Parkplatz                          |
| 2) Familie Israel<br>Lauenhäger Str. 164<br>(hinter dem TÜV)<br>Tel. 3534 | 4 Betten | 2 DZ, 40.- DM           | Schlafmöglichkeit<br>für eine weitere Per-<br>son pro Zimmer. |
| 3) Frau Karow<br>Ringstr. 24<br>Tel. 2912                                 | 2 Betten | 2 EZ, 40.- DM           |   |

#### Umgebung Stadthagen

- |  |           |  |   |
|--|-----------|--|---|
| 1) Alter Krug<br>Meerbeck<br>Tel. 1220                             | 7 Betten  | EZ 45.- DM<br>DZ 90.- DM   | Dusche/WC   |
| 2) Gasthaus Probst<br>Hülshagen<br>Tel. 75709                      | 11 Betten | EZ 65.- DM<br>DZ 90.- DM   | Bad, Dusche, WC,  |
| 3) Sülbecker Krug<br>Mündener Str. 6<br>Sülbeck<br>Tel. 05724/6031 | 16 Betten | 8 EZ 85.- DM<br>4 DZ 130.- DM                                      | Dusche, WC,<br>Telefon,                                 |
| 4) Zum dicken Heinrich<br>Lüdersfeld<br>Tel. 05725/ 5025 o. 397    | 54 Betten | 4 EZ 75.- bis 85.- DM<br>25 DZ 110.- DM<br>1 Dreibett - Z 165.- DM | Dusche, WC, Tele-<br>fon, Parkplatz,<br>Hallenbad, ect. |
| 5) Alter Krug<br>Hauptstr. 33<br>Wendthagen<br>Tel. 3597           | 2 Betten  | DZ 120.- DM<br>Nutzung als EZ 70.- DM                              | Dusche, WC  |
| 6) Berghotel Sülbeck<br>Bergstr. 4<br>31688 Nienstädt              | 20 Betten | EZ 75.- DM<br>DZ 110.- DM  | Dusche, WC,<br>Telefon, TV,                             |

Der NSU OWNERS CLUB

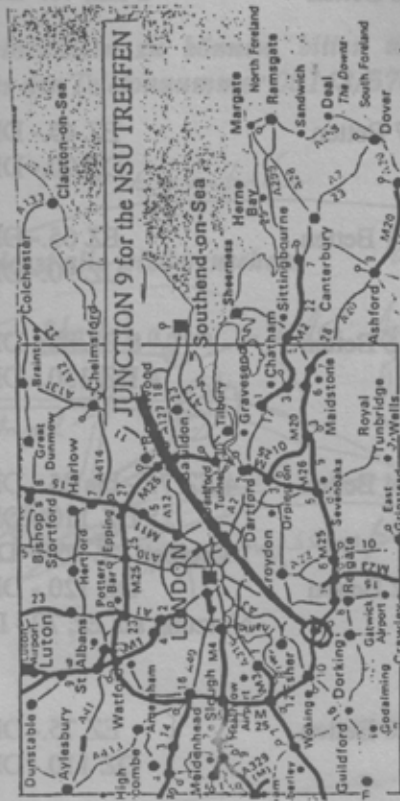
lädt ein zum

## 16. Internationalen NSU-TREFFEN

vom Donnerstag, den 20.06. bis Sonntag, den 23.06.1996

in das **LEATHERHEAD LEISURE CENTRE**

Leatherhead, Surrey, South of England - nahe der Ausfahrt Nr. 9 des Motorways M25



Veranstalter: NSU Owners Club, 58 Tadorne Road, Tadworth, Surrey, KT20 5TF  
Tel.: GB-01737 812412  
Fax: GB-01737 813611

(Bitte wenden Sie sich für nähere Informationen und Hinweise an diese Adresse.)

Eventuell erwirtschaftete Überschüsse und Spenden werden zwei Krebskrankehäusern zur Verfügung gestellt. Näheres hierzu auf und nach dem Treffen beim NSU Owners Club.

## Vorläufiges Programm

Donnerstag (20.06.1996)

ab 12.00 Uhr: Nennungskontrolle

18.00 - 23.00 Uhr: Gemütliches Beisammensein in Tylney/Mariners Suite

Freitag (21.06.1996)

Frühstück

Nennungskontrolle, Eröffnung des Ersatzteilmarktes

10.00-20.00 Uhr: Möglichkeit zum Besuch Londons in einem Doppeldeckerbus

09.00-13.00 Uhr: Einkaufsfahrt nach Guildford per Bus

14.00-18.00 Uhr: Besuch des Brooklands-Museums für Flug- und Rennfahrzeuge

13.00-17.00 Uhr: Kartrennen in 3 Klassen: U16, Frauen, Männer

ca. 16.00 Uhr: Treffen der Clubvorstände

20.00 Uhr: Offizielle Eröffnung des Treffens in Tylney in der Mariners

Suite(Seemanns-Stube) mit Grillabend, Trinken und Live-Unterhaltung

Samstag (22.06.1996)

Frühstück

ca. 11.00 Uhr: Gruppenfoto auf dem Campingplatz

13.00 Uhr: Unterhaltungsprogramm im Freien

19.00-23.00 Uhr: Unterhaltungsprogramm, Grillabend und Siegerehrung in

Tylney in der Mariners Suite.

Sonntag (23.06.1996)

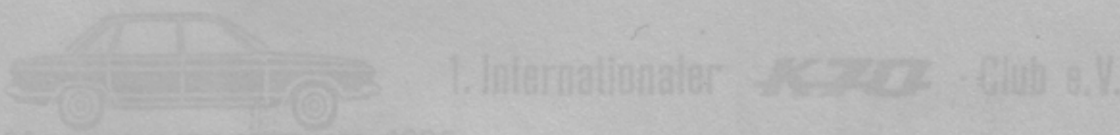
Frühstück

09.00-12.00 Uhr: Busfahrt zum Theme-Park

ab 13.00 Uhr: Ende des Treffens, Abreise

Die Toiletten und Duschen sind jeden Morgen ab 07.30 Uhr im Leisure Centre geöffnet. Eine Beschilderung im Gebäude ist vorhanden. Das Frühstück kann im Centre oder im Festzelt eingenommen werden. Verpflegung und englisches Ale ist während der ganzen Veranstaltung erhältlich. Der Zutritt zum Campingplatz und zum Leisure Centre ist nur mit Eintrittskarte möglich, Alle Eingänge werden kontrolliert. Das Centre bietet außerdem ein großes Schwimmbad mit Kinderbereich, Badmintonplätze und Tischtennis, außerhalb besteht die Möglichkeit zum Bootfahren. Für Einkäufe ist das Ortszentrum von Leatherhead nur wenige Fußminuten entfernt. Nur wenige Kilometer vom Leisure Centre entfernt befindet sich der "Chessington World of Adventure"-Freizeitpark mit vielen Tieren, einer Mini-Eisenbahn und anderen Attraktionen. Desweiteren befindet sich in der Umgebung der Aussichtspunkt "Box Hill", welcher einen herrlichen Blick über Surrey und Sussex bietet. Ebenfalls in ca. 5 km Entfernung liegt das Denbies Weingut (Wine Estate) und zuletzt noch eine Möglichkeit für Motorradfreaks: Sonntags findet ein Motorradtreffen in einem Parkhaus nahe dem Burford Bridge Hotel statt, keine fünf Minuten vom Veranstaltungsort entfernt.

Endgültige Details des Programms hängen von der tatsächlichen Teilnehmerzahl ab. Allen Teilnehmern werden Nennbestätigung und Programmheft im Mai 1996 zugesandt.



# NSU OWNERS CLUB

## 16th NSU INTERNATIONAL TREFFEN

### 20th - 23rd JUNE 1996

LEATHERHEAD LEISURE CENTRE, SURREY, SOUTH ENGLAND

### Anmeldung ENTRY FORM

Entries before 30.4.96 @ DM70 (£28.00) .....

One Entry cost with camping @ DM80 (£32.00) .....

Entry after 30.4.96 @ DM80 (£32.00) .....

One Entry plus camping @ DM90 (£36.00) .....

How many persons will be in your Entry? Adult ..... Children .....

Would you like to visit London in an old bus on Sunday Y / N

Would you like to visit the local City on Friday morning? Y / N

NAME ..... 3 LOCATIONS (PLEASE PRINT)

ADDRESS .....

VEHICLE ( P4/1000/TT etc ) ..... ORIGINAL..... MODIFIED.....(✓)

Signed ..... Date .....

If paying in £ Sterling please send this Form with your cheque to NSUOC

If paying in DM please send payment to VOIKSBANK(ALSTÄTTE) G.R.O./A.U  
 BANKLEITZAHL 40164024  
 Konto Nr - 866468800  
 Pay to 'NSU TREFFEN ENGLAND 1996'

This Entry Form must be returned to :  
 NSUOC, 58 TADORNE ROAD, TADWORTH, SURREY KT20 5TF, ENGLAND.

### HOTELS

**THE BULL HOTEL**, Leatherhead. In the centre of the town and only a few minutes walk to the Leisure Centre.  
 There are 8 double rooms (2 twin bed) and 7 single rooms.  
 Charges range from £45 single to £65 double per night. Full en suite rooms and includes breakfast.  
 Tel. 01372 372153 Fax 01372 376338

**WOODLANDS PARK HOTEL**, about 5 minutes drive away. A large, luxurious hotel set in well laid gardens. It has many rooms.  
 Charges £105 single and £135 double per night, breakfast extra.  
 Tel. 01372 843933 Fax 01372 842704

**BURFORD BRIDGE HOTEL**, again only 5 minutes from the Treffen site. A very select hotel in a beautiful setting at the foot of the north downs. Complete with heated swimming pool  
 There are 29 double rooms, 12 twin-bed and 7 single, all en suite.  
 Charges are £85 for double, twin or single  
 Tel. 01306 884561 Fax 01306 880386

**FORTE TRAVEL LODGE**, Dorking within 10 minutes driving reach from the site along a winding dual carriageway. Recommended.  
 Many rooms, from £35 per night.  
 Tel. 01306 740361 or general enquiries on 0800 850950

**TRAVEL INN**, Chessington, about 10 minutes from the site towards London and next to the Chessington World of Adventure.  
 Also, many rooms at £35 per night.  
 Tel. 01372 744060 or general enquiries 01582 414341

### CONCOURS CLASSES

- A Any NSU below 100cc and pedal cycles.
- B NSU motorcycles before 1940
- C NSU motorcycles after 1940
- D Prinz 1, 11 and 111
- E Prinz 4
- F Sport Prinz
- G NSU Wankel Spider
- H NSU 1000/1200
- J TT/TTS Original
- K TT/TTS modified, mechanically or bodily.
- L Specials (Thurner, Gepard, etc)
- M Ro80
- N Deserving entry not yet awarded

The number of awards in any particular class will be determined according to the number entered in that class. The maximum awards for any class will be four.

The NSU Cup will be presented to the owner of the NSU voted by all other NSU owners as 'the NSU they would most like to take back home'.

### Warum "Leatherhead" - und nicht Donnington Park, Goodwood oder Brands Hatch ?

Wir haben sehr viele Rennstrecken und andere Anlagen besichtigt. Die Platzkosten betragen jedoch zwischen DM 6.000,- und DM 12.000,-. Das hätte Nenngebühren von etwa DM 100,- bis DM 120,- einschließlich Plakette, Pokale usw. zur Folge gehabt. Dies hätte von den wenigen NSU-Fahrern, die den Mut haben, das salzhaltige Meer zu über- bzw. unterqueren (Fähre oder Tunnel) doch noch einige abgeschreckt. Außerdem haben die bekanntesten Rennstrecken einen großen Namen, jedoch fehlt es meist an geeigneten Campingplätzen, Duschen oder der nötigen Halle. Durch den Vergleich mit Treffen der Marken Jaguar, MG oder Triumph erkannten wir, daß Leatherhead dies alles bietet. Es mag sein, daß es vielen von Euch kein Begriff ist, aber auch wir kannten Markelo nicht, bis dort das Treffen stattfand.

## 50% billiger nach England mit P & O - FERRIES, CALAIS - DOVER

**Wichtig: Unbedingt vollständig durchlesen!!!**

### BEDINGUNGEN:

250,00 DM für 2 Personen und Auto ohne/mit Anhänger bis 6,50 m Länge (Jeder weitere Meter kostet 35,00 DM. Auf die 35,00 DM gibt es keinen Rabatt!).

275,00 DM für 3 bis 9 Personen und Auto ohne/mit Anhänger bis 6,50 m Länge (Jeder weitere Meter kostet 35,00 DM. Auf die 35,00 DM gibt es keinen Rabatt!).

### Rabattstaffel:

Voraussetzung ist, daß sich alle Teilnehmer unter Kennwort „Gruppe Rudolf“ bis zum 29. Februar 1996 beim

Reisebüro Walters  
Rathausstraße 1  
D - 23909 Ratzeburg  
Tel. 04541/2084  
Fax 04541/2186

anmelden!

Diese o.g. Preise beinhalten Hin - und Rückfahrt Calais - Dover - Calais.

Zeitraum: 20./21./22.06.1996 Hinfahrt; Rückfahrt bis zum 10.07.1996

Nur folgende Abfahrtszeiten sind möglich (Nachtтарif):

0.15 Uhr, 1.00 Uhr, 2.00 Uhr, 3.00 Uhr, 4.00 Uhr oder 6.00 Uhr

25 % Preisnachlaß (auf die 250,00 DM bzw. 275,00 DM) bei Anmeldung von mindestens 25 Fahrzeugen

30 % Preisnachlaß bei mindestens 30 Fahrzeugen

50 % Preisnachlaß bei mindestens 50 Fahrzeugen

Wir finden, daß dies ein sehr gutes Angebot ist. Darum meldet Euch bitte möglichst schnell und zahlreich an!

Bei der Anmeldung bitte Pkw - Art, Kennzeichen und Maße des Autos (Gespanns) angeben!

Bei eventuellen weiteren Fragen wendet Euch bitte an U. und G. Rudolf, Schweriner Straße 40 c, 23909 Ratzeburg, Tel. 04541/6279 vom NSU - Team Möhnsen e.V.!

**Eine Bitte an die Vorstände: Reicht diese Mitteilung unverzüglich an Eure Mitglieder weiter - nicht erst in der nächsten Clubzeitschrift - , damit wir alle von obigem Angebot profitieren können!!!**



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

25 Jahre NSU VW **K70** 1970-1995

# NEU!

# NEU!

Liebe Stammtisch-Freunde !

Und wieder wechseln wir unser Stammtischlokal. (u.a. auch aus Kostengründen).  
Ab Januar 1996 sehen wir uns dann im

Restaurant  
*Kupferkanne*  
Inh. Josef Lovric

Brechtstraße 12  
Telefon 0 21 04 / 4 54 55  
40699 Erkrath / Hochdahl





Der 2. Samstag im Monat bleibt bestehen, die geänderte Uhrzeit:

*ab 17<sup>00</sup> Uhr !*

Der Weg:

Wie immer die A 46, d.h. von Düsseldorf oder von Wuppertal kommend, die Abfahrt Haan/Hochdahl nehmen und links abfahren (Richtung Hochdahl).

Ab BP-Tankstelle (Ampel) links abbiegen und weiter geradeaus bis zum Schild "Vorfahrt achten"... !! Dort links abbiegen und direkt wieder links einordnen und abbiegen. Dann fährt Ihr auf den Waldparkplatz.

Stammtischterminel1996:

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

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

Bis dahin grüßt Euch  
"Die graue Eminenz".

# NSU-Deutschlandtreffen

## Korbach-Lelbach

16. bis 19. Mai 1996

Veranstalter: Konrad Schedler  
Lelbach B 13

34497 Korbach  
Telefon 05631/62357  
(nach 16.00 Uhr)

Notruftelefon während der Veranstaltung: 05631/1856

### Liebe NSU-Freunde!

Im Namen der NSU-Prinz IG laden wir alle Freunde von NSU-Fahrzeugen zu einem Deutschlandtreffen am Sportplatzgelände in Korbach-Lelbach ein. Es soll das gegenseitige Wiedersehen und das Kennenlernen neuer NSU-Freunde ermöglichen.

Ein Teilemarkt gibt Möglichkeit zum Verkauf, Tausch und Erwerb von mitgebrachten Ersatz- und Zubehörteilen.

Eine Ausfahrt wird uns zum nahegelegenen Edersee führen. Dort besteht die Gelegenheit, an einer zweistündigen Bootsfahrt mit der "Stern von Waldeck" teilzunehmen (Fahrpreise: Erwachsene 12,--/Kinder 4 - 14 Jahre 8,-- DM). Die Gebühr dafür ist mit dem Nenngeld zu entrichten.

Abends ist Zeit für ausführliche Benzingspräche im gemütlichen Rahmen.

Es grüßen Euch herzlich und freuen sich auf Euer Kommen

*Konrad und Ingrid Schedler*

Unterkunftsmöglichkeiten sind beim Verkehrsamt der Stadt Korbach, Stechbahn 1, 34497 Korbach zu erfragen. Telefon: 05631/53232, Fax: 05631/53200. Reservierungen sind rechtzeitig vom Teilnehmer vorzunehmen.

Camping ist am Sportplatz möglich (Toiletten und ausreichend Dusch- und Waschgelegenheiten sind vorhanden).

Für Frühstück, Mittag- und Abendessen (vom Grill) wird während der Veranstaltung gesorgt.

Das Nenngeld beträgt DM 30,--/Fahrzeug.

Aus Kostengründen wird die Nennung nicht bestätigt. Erhaliet ihr innerhalb von 14 Tagen keine Nachricht, gilt die Nennung als angenommen.

## Programm

**Donnerstag, 16.05.1996:** – Ankunft der Teilnehmer

**Freitag, 17.05.1996:**

8 bis 10 Uhr: Frühstück in der Festhalle

anschließend Kontaktpflege, Teilemarkt

ab 12 Uhr Mittagessen (vom Grill und Eintopf)

15 bis 18 Uhr: Spaß und Unterhaltung

20 Uhr Begrüßung der Teilnehmer in der Festhalle, anschl. gemül. Beisammensein

**Samstag, 18.05.1995:**

8 bis 10 Uhr Frühstück in der Festhalle

anschl. Kontaktpflege, Teilemarkt

10 Uhr Möglichkeit zur Stadtführung Korbach

12 – 13.30 Uhr Mittagessen

13.30 Abfahrt zur Ausfahrt an den Edersee

Möglichkeit zur zweistündigen Rundfahrt auf dem Edersee mit der 'Stern von Waldeck'. (Verbindliche Anmeldung nur durch Überweisung des Fahrgeldes zusammen mit dem Nenngeld möglich).

ab 20 Uhr Tanz und gemütliches Beisammensein

**Sonntag, 19.05.1996**

8 bis 10 Uhr Frühstück in der Festhalle

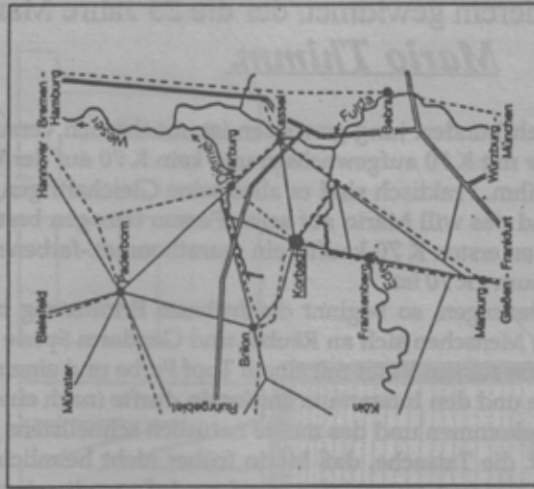
anschließend Ausklang und Heimfahrt der Teilnehmer

Wie findet man nach Korbach – Ortsteil Leibach?

Aus Richtung Hamburg/Hannover: A 7 in Richtung Kassel/Kasseler Kreuz auf die A 44 in Richtung Dortmund, Abfahrt Zierenberg.

Aus Richtung Dortmund: A 44, Abfahrt Diemelstadt.

In Korbach angekommen, fährt man auf der B 251 in Richtung Brilon. Der Ortsteil Leibach liegt ca. 5 km hinter Korbach.



Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Die Teilnehmer der Ausfahrt verzichten unter Ausschluss des Rechtsweges durch Abgabe der Nennung für sich und die ihnen gegenüber unterhaltsberechtigten Personen für jeden im Zusammenhang mit dem NSU-Deutschlandtreffen erlittenen Unfall oder Schaden auf jedes Recht des Vorgehens gegen den Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer. Die Teilnehmer tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.



## 25 Jahre

Nein - nicht schon wieder ein Bericht über 25 Jahre VW Werk Salzgitter ect.!  
Dieser Bericht ist jemand anderem gewidmet, der die 25 Jahre Marke erreicht hat:

### Mario Thimm.



Da Mario im letzten Dez. ein viertel Jahrhundert jung geworden ist, möchte ich versuchen, sein Leben mit dem K 70 zu skizzieren. Immerhin ist er mit K 70 aufgewachsen und kein K 70 auf der Welt hat einen Altersunterschied von mehr als 5 Jahren zu ihm. Praktisch sind es alles seine Gleichaltrigen, wengleich man die Autos bereits als Oldies bezeichnet und das will Mario auf seine Person bezogen bestimmt nicht hören! Er war gerade 2 Jahre alt, als sein Vater den ersten K 70 kaufte: ein marathomet.-farbenes Sondermodell. Kein Wunder, daß dies Marios absoluter Traum - K 70 ist.

Fragt man Mario nach Kindheitserinnerungen, so beginnt die früheste Erinnerung bei schwarzen Velour Rücksitzbänken im K 70. Wenn andere Menschen sich an Räuber und Gendarm Spiele erinnern, erzählt Mario davon, wie er mit wenigen Jahren von seinem Vater mit einem Topf Farbe und einem Pinsel in den Kofferraum des Sondermodells gesetzt wurde und den Innenraum anpinseln durfte (nach einem Auffahrunfall hatte der Wagen ein rotes '71er Heckteil bekommen und das mußte natürlich schnellstens geändert werden). Eine weitere Kindheitserinnerung ist z.B. die Tatsache, daß Mario früher nicht heimlich unter der Decke mit Taschenlampe in Karl May Büchern las anstatt zu schlafen, sondern daß er mit seinen VW Prospekten gespielt hat. Es gab ein bestimmtes System in diesem Spiel und damit hat er heimlich halbe Nächte verbracht. Fragt man Mario nach irgendwelchen Jahreszahlen, etwa: "In welchem Jahr wart ihr in ABC im Urlaub?", so erhält man zur Antwort: "Moment, da waren wir doch mit dem K 70 XYZ, der hatte gerade frischen TÜV, also war es neunzehnhundertsoundso." Solche Antworten habe ich nicht nur einmal gehört, sondern ständig. Noch etwas gibt es zum Thema "beginnende K 70 - Seuche" bei Mario zu erzählen: es existieren einige handgemalte Bilder von Mario, wie z.B. eines, daß er in der Schule gemalt hat. Aufgabenstellung war das Malen eines Plakates und Mario wählte das Thema "Vorsicht bei Nebel". Welche Note er dafür bekam, brauche ich wohl nicht erwähnen. Er hatt auch seine Vorstellungen, was alles zu einem Beach-Boys Sommer dazugehört, zu Papier gebracht. Es ist nicht zu übersehen, wo er die Prioritäten setzte! Es gibt auch Entwürfe eines K 70 Cabriolets und von einem modernisierten K 70 Variant.

Eines Tages, als ich Mario schon einige Monate kannte, sah ich an einem Tag 2 K 70, einen in der Mittagspause und einen am Abend. Das war beides in Celle und laut Marios eigener Aussage war ihm kein noch laufender K 70 in Celle bekannt (außer Manfred Sobiella's). Man stelle sich also meine Aufregung vor, als ich abends voller Begeisterung davon erzählte! Selbst die Kennzeichen hatte ich mir geistesgegenwärtig gemerkt, aber Mario entgegnete nur ganz trocken: "Ach ja, der gelbe kommt da und da her und den roten kenne ich auch - so was, die gibt es auch noch?" Später mal hat Mario einen gelben K 70 aus Celle geschenkt bekommen und kurz danach auf dem Schrott einen gelben mit Vinyldach entdeckt. Beide Fahrzeuge konnte er sofort zuordnen, er beschrieb mir genau, wo er sie schon mal früher, vor vielen Jahren, in Celle gesehen hatte. Auch als Marco neulich erzählte, er habe einen marathomet.-farbenen K 70 irgendwo im Vorbeifahren aus dem Wald kommen sehen, wußte Mario sofort, was für ein Wagen das ist, obwohl er schon lange "totgeglaubt" war und er ihn nicht mal selber gesehen hatte. Es ist praktisch unmöglich, ihm etwas Neues in Bezug auf in Celle und (weite!) Umgebung fahrende und gefahrene K 70 zu erzählen. Übrigens habe ich es trotzdem geschafft, einen K 70 aufzutun, den er noch nicht kannte, daran hatte ich auch meinen Ehrgeiz gesetzt!

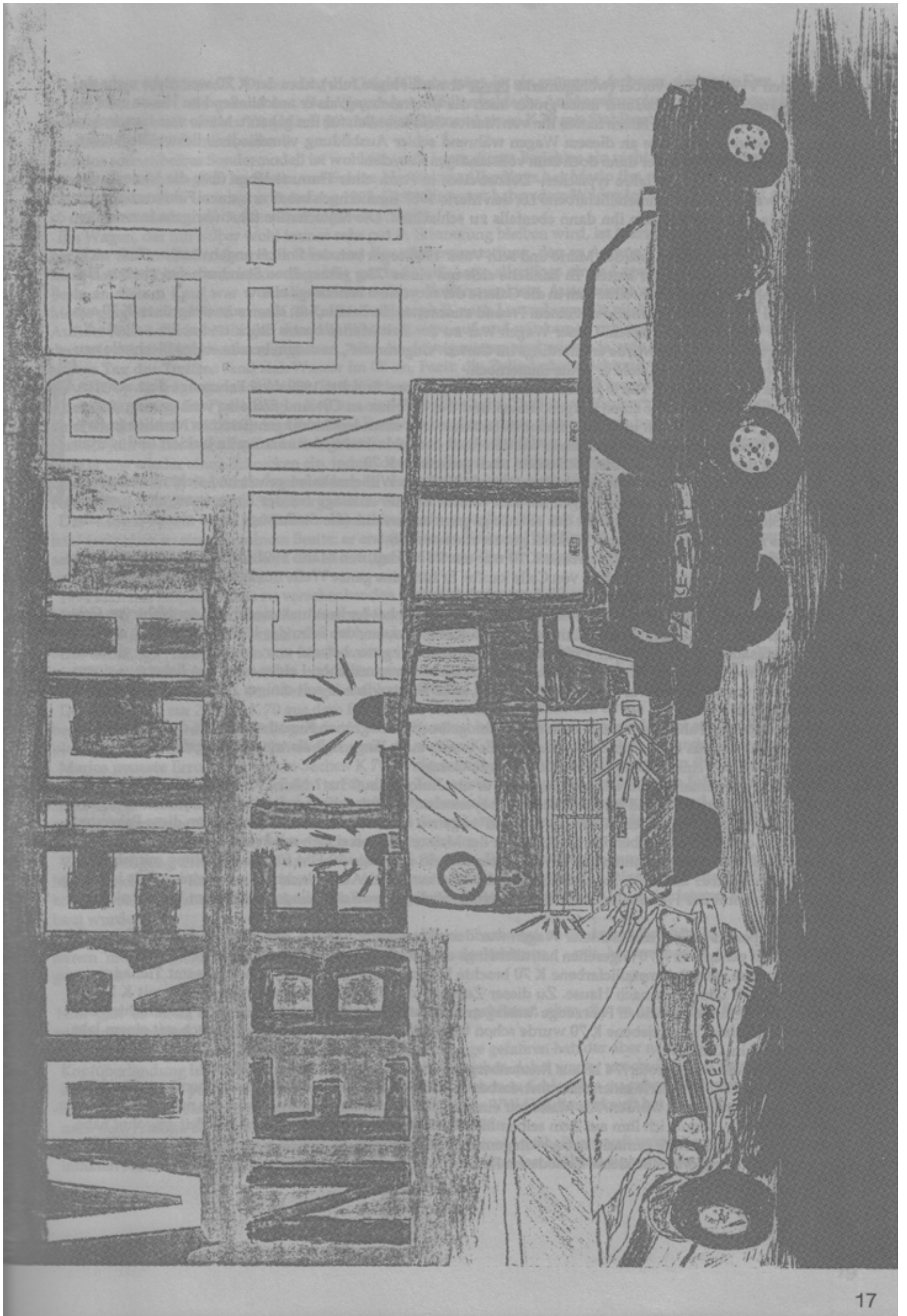
Dies ist nun der Versuch einer möglichst lückenlosen Dokumentation sämtlicher K 70, die jemals in Marios Besitz waren. Die zeitliche Reihenfolge habe ich einzuhalten versucht, aber eine Garantie kann ich leider nicht geben, da ich diesen Bericht ohne Marios Wissen "recherchiert" habe, also seine geniale Einprägungsfähigkeit in dieser Sache nur sehr begrenzt ausnutzen konnte. Somit war ich auf die Hilfe von Marco und Ingo angewiesen, die mir auch sehr bereitwillig geholfen haben.

Von ihrem Vater bekamen Mario und Marco 1985 (Mario war gerade 15!) einen moosmet.-farbenen '74er geschenkt, der für 20 DM seinen Besitzer wechselte. Da beide keinen Führerschein besaßen und der Wagen nicht im besten Zustand war, wurde er als Ausschlacht-Übungsobjekt benutzt. Es handelte sich um einen LS mit Colorverglasung, Griffschalen und Kunstlederausstattung. Ob er mit dieser Ausstattung heute wohl auch noch geschlachtet werden würde, oder ob Mario ihm wohl mit aller möglichen Kunst sein K 70 Leben erhalten würde???

Marios erster eigener K 70 gelangte 1986 auf eine recht eigenartige Weise in seinen Besitz. Der marinogelbe '74er LS mit Stalkurbeldach stand beim Winser VW Händler für 250 DM zum Verkauf, als Mario ihn entdeckte. Mario fuhr kurz darauf in den Urlaub und sah bei seiner Heimkehr natürlich zu allererst bei dem be-







treffenden VW Händler vorbei (wohlgemerkt: bevor er nach Hause fuhr), aber der K 70 war nicht mehr da. Die Enttäuschung war groß, aber umso größer auch die Überraschung, als er anschließend zu Hause eben jenen Wagen vorfand. Seine Eltern hatten ihn von Marios Geld heimlich für ihn gekauft. Mario war inzwischen schon 16 Jahre alt. Er übte an diesem Wagen während seiner Ausbildung verschiedene Schweißtechniken u.ä., entschloss sich '95 aber dann doch zum vollständigen Recyclen.

Mit einem -für die 70er Jahre typischen- Dekostreifen in Form einer Flamme längs über die Motorhaube verziert war der marathonmetalllicfarbene LS, den Mario 1987 (immernoch besaß er keinen Führerschein) für 100 DM in Celle erstand, um ihn dann ebenfalls zu schlachten. Die Motorhaube fährt übrigens inzwischen auf Fred's Auto weiter.

Bei einer K 70-Holaktion wurden Mario und sein Vater 1988 sogar von der Polizei angehalten, weil sie nicht ordnungsgemäß geschleppt hatten. Es handelte sich um einen '73er texasgelben Standard, den sie aus Hameln geholt hatten. Auch er reichte sich in die Galerie der recycelten Fahrzeuge ein.

Im April 1989 schwänzte Mario mit einem Freund zusammen die Schule, um einen sumatragrünen K 70 aus der Nähe von Bremen zu holen. Dieser Wagen war zu der Zeit Marios bestes Stück und sollte vollständig restauriert werden. Dann wurde er allerdings im Garten "eingemottet", nachdem bereits einige Blechteile neu lackiert worden sind. Dort steht er heute immernoch.

Sogar bis nach Bayern ist Mario in Sachen K 70 schon gefahren. Er sollte 1989 zwei Fahrzeuge dort abholen, allerdings hat er dann nur einen mitgenommen und den zweiten an Ort und Stelle so weit es ging ausgeschlachtet. Es handelte sich um einen majamet.-farbenen und einen leuchtorangen (letzterer verblieb in Bayern). Die Türen des majametalllicfarbenen wurden nach der Schlachtaktion sumatragrün lackiert und warten seither auf den Einbau in den entsprechenden, oben genannten K 70.

Ein pastellweißer L mit roten Standardsitzen wurde 1990 aus Wilhelmshafen geholt und steht nun ebenfalls im Thimm'schen Garten. Dieser Wagen hat laut Marios eigener Aussage bei der Einmottung eine rostfreie hintere Stoßstange gehabt, jetzt sieht das allerdings ganz anders aus (die Stoßstange ist so ziemlich das einzige, was zur Zeit von dem Wagen wirklich gut zu erkennen ist).

Bisher der einzige alaskametalllicfarbene K 70 war ein '74 Modell, den Mario 1991 für 70 DM (welcher Preis könnte passender sein?) in der Nähe von Celle kaufte. Er fuhr eine ganze Weile mit Werbung für "Frisiersalon Harry Thimm" durch die Gegend, ehe er geschlachtet wurde.

Einer der wenigen K 70, von denen Mario sich bisher getrennt hat (er kam mal wieder aus der Nähe von Celle, es war Juni 1991), gelangte über Umwege an Markus Hoffmann; der Sohn des Herrn Hoffmanns, der mit der Organisation des 25 jährigen VW Werksjubiläums in Salzgitter betraut war. Markus ließ den ehemals goldmet.-farbenen Wagen schwarz lakieren und gestaltete ihn sportlicher. Leider erlag das Fahrzeug einem Unfall und wurde dann zwar noch weiterverkauft, aber ist inzwischen seit einiger Zeit von der Bildfläche verschwunden.

Zu seinen besten Fahrzeugen zählt auch der marinogelbe mit den grünen Kunstledersitzen, den Mario - ebenfalls 1991 - aus Hannover bekommen hat. Er wurde auch lange Zeit als treues Alltagsfahrzeug gefahren, steht aber seit einiger Zeit gut geschützt in einer Garage.

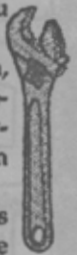
Hat schon mal jemand Geld bekommen, wenn er ein Auto gekauft hat? Nein? Mario und Ingo ist das im April 1991 passiert. Während sie die Reste des "bayerischen" K 70 (s. oben) auf dem Schrottplatz entsorgten, erfuhren sie per Zufall, daß ein K 70 vom "Schrotti" abgeholt werden sollte. Sie ersparten ihm diese Fahrt und holten sich das Fahrzeug selber. Der Besitzer war der Meinung, wenn er sich schon auf diesem Wege die Verschrottungskosten sparen kann, sollte er wenigstens Mario und Ingo 30 DM für die Abholung mitgeben. Es handelte sich dabei um einen roten '71er, dessen Motor nach der Ausschachtung noch einige Zeit in dem alaskablauen mit der Frisiersalonwerbung weiterfuhr. Vielmehr war allerdings von diesem Wagen nicht zu gebrauchen.

Noch ein bereits lange geschlachteter Wagen war der sonnengelbe '75er LS, den Mario sich einen Tag nach dem zuletzt genannten K 70 angesehen hat, allerdings erst Monate später abgeholt hat.

Zwei weitere marathonmetalllicfarbene K 70 brachte Mario (gratis) per Abschlepper mitsamt Tieflader am 01.03.1992 aus dem Harz nach Hause. Zu dieser Zeit war der Thimm'sche Hof schon so sehr mit K 70 gesegnet, daß er eines der beiden Fahrzeuge "auslagern" mußte. Wenig später wurde er dann geschlachtet. Der zweite, bei Thimm's verbliebene K 70 wurde schon teilweise restauriert, steht nun aber auch seit einem Jahr unvollendet im Garten.

1992 wurde ein senegalroter '74 LS aus Ronnenberg bei Hannover geholt und geschlachtet.

Im Sommer 1992 hat Mario einen silbermet.-farbenen K 70 in Lüneburg gekauft. Inzwischen ist er von Walter Wenger geschlachtet worden. Als Mario mir einmal ein Bild von dem Wagen zeigte, das noch in Lüneburg entstanden war, konnte ich ihm auf dem selben Bild das Haus zeigen, in dem ich zu der Zeit gewohnt habe, als ich meine Ausbildung gemacht habe. Wohlgemerkt: wir kannten uns damals noch nicht und von K 70 hatte ich nie etwas gehört - eine kleine Episode am Rande.



Der einzige von Marios K 70, der nicht die Originalfarbe trägt, ist ein grünmet.-farbener, den er im Dez. 1992 in der Nähe von Celle gekauft hat. Der Wagen hat Stahlkurbeldach, Anhängerkupplung ect. und eventuell hatte er früher auch mal ein Vinyldach (hat schon mal jemand einen K 70 mit Stahlkurbeldach und Vinyldach gesehen? Ist wohl ziemlich selten!).

Marios sonnenbelbes Sondermodell ist wohl für viele Leser dieses Berichtes ein nicht ganz unbekannter Wagen: er war ursprünglich im Besitz von Sabine Hartmann. Allerdings hat Mario ihn nicht direkt von ihr gekauft, sondern über Umwege erst Anfang 1993. Diese Umwege haben dem Wagen leider nicht sehr gut getan, so daß er inzwischen recht überarbeitungsbedürftig ist.

Ein Wagen, der mir selber wohl immer sehr gut in Erinnerung bleiben wird, ist Marios marathonmet.-farbener '73er mit knallroter (korrekt: mohnroter) Kunstlederausstattung, den er Anfang 1993 in Hildesheim gekauft hat. Der Wagen war karosseriemäßig gut in Schuß, hatte allerdings einen Lagerschaden. Das vielleicht Beste an diesem Kauf war wohl die äußerst seltene Kofferraumkiste. Ausgerüstet mit einem neuen 100 PS Motor ging es bald darauf zum K 70 Treffen bei Joseph B. nach Luxemburg (für mich das erste K 70 Treffen). Auf der Autobahn bei Köln gab dann die Wasserpumpe auf und wir kamen nur noch nach Luxemburg, indem wir ständig Kühlwasser nachgossen. Alle, die dabei gewesen sind wissen ja, wie es dann weiterging: am letzten Tag des Treffens fand sich Wasser im Öl an, Fazit die Zylinderkopfdichtung war hinüber. So fuhren (RASTEN!) wir mit Ingo nach Hause. Drei Wochen später holten wir den K 70 per Abschlepper nach Hause. Aber nicht genug, der Pleite-Wagen ließ uns ein Jahr später beim Treffen in Nürnberg auch beinahe im Stich, da er anscheinend Luftblasen im Öl hatte. Allerdings brachte er uns diesmal noch heile nach Hause. Wiederrum ein Jahr später beim Treffen in Salzgitter (ich selber durfte ihn fahren, denn Mario fuhr seinen goldenen), jagte er uns wieder einen Schrecken ein, indem der Kabelbaum zu schmoren begann.

Ein weiterer K 70, den Mario verkauft hat, ist ein roter, den er im Nov. 1993 in Celle erstanden hat und im Feb. 1994 an Frau Wginski in Straßburg weiterverkauft hat (s. Bericht in der K 70 Post).

Der "Kult-K 70" für viele Liebhaber schlechthin ist ein pastellweißer mit roten Veloursitzen und natürlich hat Mario auch so einen in seinem Besitz: er erstand ihn im Februar 1994 für 200 DM in Celle. Der Wagen war seit vielen Jahren abgemeldet und der ehemalige Besitzer wollte ihn ursprünglich selber restaurieren, sobald er das Rentenalter erreicht hat.

1994 kam das Angebot eines zu verschenkenden majamet.-farbenen K 70 aus Hannover. Er hatte noch einige Monate TÜV und so fuhr zunächst Marios Schwester damit. Seit der TÜV abgelaufen ist, steht er -z.T. geschlachtet- im Garten. Der Versuch, ihn doch noch zu retten, schlug leider fehl.

Der derzeitige Alltagswagen von Mario wurde im Aug. '94 in Braunschweig gekauft. Es ist ein '72er goldmet.-farbener mit super Karosserie und Innenausstattung, allerdings ist der Lack in schlechtem Zustand. Es ist bisher der teuerste K 70, den Mario gekauft hat: 2000 DM hat er gekostet.

Der Motor, der zur Zeit im K 70 aus dem folgenden Absatz läuft, stammt aus einem geschenkten marinogelben K 70 aus Celle, der sich nicht gerade im besten Zustand befand, so daß er geschlachtet wurde. Das komplette Heckteil samt Auspuff fährt übrigens z.Z. am weißen K 70 von Christoph Stumm durch die Gegend.

Marios neueste Errungenschaft in Sachen K 70 ist ein marinogelber Vinyldachwagen, der ihm schon früher oft in Celle aufgefallen war. Nachdem er für einige Zeit verschwunden war, tauchte er im Feb. '95 auf einem Schrottplatz wieder auf. Er war inzwischen recht verschandelt (vor allem im Innenraum) und einen Brief gab es nicht mehr. Er hat bereits einen neuen Motor und diverse andere neue Teile erhalten und sieht optisch wieder hübsch aus, nur klingt der Motor noch ziemlich grausam.

Vor Beendigung dieses Textes kam ein weiterer K 70 dazu. Es ist der marathonmet.-farbener '75er LS, den Mario schon lange Zeit gesucht hatte (s. 3. Absatz von oben, Marco hatte den Wagen aus einem Waldstück kommen sehen) und nun durch einen Zufall auch gefunden hat. Es ist übrigens einer der letzten K 70, die gebaut wurden.

Und noch etwas hat sich getan, bevor ich diesen Text überhaupt zu Ende geschrieben habe: Mario hat seinen nicht originalfarbenen grünen LS gegen einen alaskablauen mit Motorschaden aus Hamburg getauscht.

Nun gibt es noch einige K 70, die Mario nicht selber gehörten, aber die er lange Zeit benutzt oder ausgeschlachtet hat. Hierzu gehören:

- Ein türkismet.-farbener '72er mit Vinyldach, den Mario lange gefahren hat, der aber nach einer Kopfüberlandung im Straßengraben (sein einziger Unfall bisher, dabei war er unschuldig und ihm ist auch nicht viel passiert, hoffentlich bleibt das so) nur noch zum Schlachten zu gebrauchen war.
- Ein '73er alaskametallfarbener, den sein Vater vom hiesigen VW Händler gekauft hat und der nach dem Ausbau des Motors fast komplett verschrottet wurde.
- Ein marinogelber '74er, der für 50 DM von einer Tankstelle einzig deshalb gekauft wurde, um die intakten Stoßdämpfer auszubauen. Anschließend wurde auch er fast vollständig verschrottet.



Ungezählt bleiben hier die K 70, die Mario z.B. mit Ingo zusammen ausgeschlachtet hat, sowie diejenigen, die sogar Mario stehengelassen hat, obwohl sie teilweise zu verschenken waren.

Übrigens gab es in Marios PKW-Sammlung noch andere Fahrzeuge: hauptsächlich Audi 100 (10 Stück), Audi 200 (4 Stück), Passat (einer), Trabant (einer), Audi 80 (einer), Käfer (einer) VW 1600 (einer) und Escort (einer).

Manuela B.

P.S. Leider muß von meiner Seite hier eine Richtigstellung erfolgen, da ansonsten, besonders in Bezug auf meine Fahrdynamik, dem Leser völlig falsche Tatsachen vorgespiegelt werden.

Abgesehen davon, daß man auf den rutschigen Kunstledersitzen so wie so als Mitfahrer kein realistisches Gefühl für Kurvengeschwindigkeit und Bremsverhalten entwickeln kann, habe ich auf der besagten Fahrt nur kurz demonstriert, daß auch ein gepflegter 90 PS-K 70 bergab die 180 km/h-Marke erreichen kann. Und die geschotterte Haarnadelkurve in den luxemburgischen Ardennen mußte ich so zügig durchfahren, da mir ansonsten Peter Sch. aus MS, der wie allgemein bekannt, sowieso höchst befremdliche Fahrereigenschaften besitzt, mitsamt seinem K 70-Caravan-Gespann voll draufgefahren wäre. Soviel zu diesem Thema.

Zu dem iberischroten 71er - für den es noch Geld gab: der Motor war nicht brauchbar (wie erwähnt wurde). Es wurde nur probeweise in den alaskametallicfarbenen 74er eingebaut. Dieser fuhr auch nicht "eine Weile", sondern nur zum Lauenburgtreffen und zurück und ein wenig in der näheren Umgebung. Bereits auf der Lauenburgfahrt zeichnete sich der Exitus ab (Riß im Motorblock). Problemlos brauchbar waren von diesem Wagen nur ein nachträglich ersetzter vorderer Kotflügel, der Schalthebel, ein Nebelscheinwerfer, der Tacho und vor allem das "Jetzt helfe ich mir selbst"-Buch. Alles andere wurde komplett entsorgt - nachdem Mario und ich während der Schlachtaktion mehrere Übelkeitsanfälle wegen des völlig vergammelten Benzins überstehen mußten - der K 70 stand insgesamt 9 Jahre bei mehreren Leuten als Teileträger herum, war aber trotzdem fast komplett. Wir haben uns natürlich etwas anderes vorgestellt, als der Besitzer vor der Abholung sagte, daß der Wagen seit fast 10 Jahren unberührt in einer Garage stehen würde. Allein über das Drama, wie wir das Wrack aus der Garage gezerrt haben, hätte sich ein abendfüllender Film gelohnt.

Der Vorbesitzer hatte bereits den Kofferraumboden beim ersten Abschleppversuch herausgerissen, dann das Abschlußblech, als er eine Kette mit Schraubzwinde dort befestigte. Mit purer Gewalt haben wir zu viert den Wagen herausgezerrt. Während Mario eilig einen Anhänger organisierte (Samstag, 12.45 Uhr), habe ich mit einem Vorschlaghammer die hinteren Bremsen ein ganz kleines bisschen gänzig gemacht. Anschließend haben wir den Wagen teils ziehend, teils wuchtend auf den Anhänger geschafft. Wegen der fehlenden Achswellen wurde mit Fußritten gegen die Räder gelenkt, ein Westfalia-Campingbus zog, drei Mann halfen mit ruckweisem Heben nach. Schweißgebadet ging es nach Hause. Während Mario den Anhänger holte, wollte der Besitzer tatsächlich den Wagen noch waschen, da er so schäbig aussehe!

Natürlich war die Fuhre (Harry Thimms marathometallicfarbener K 70 mit schwarzen Streifen als Zugfahrzeug) völlig überladen. Aber die Heimfahrt (ca. 6 km) verlief glücklich, nachdem wir einen Schleichweg über einen sandigen Waldweg doch intelligenterweise verworfen hatten. Erst bei TÜV-Schweißarbeiten ein paar Wochen später stellte sich heraus, daß der Zug-K 70 hinten so morsch war, daß die Anhängerkupplung im Prinzip nur noch an einem Polzen hing.

Ingo Menker

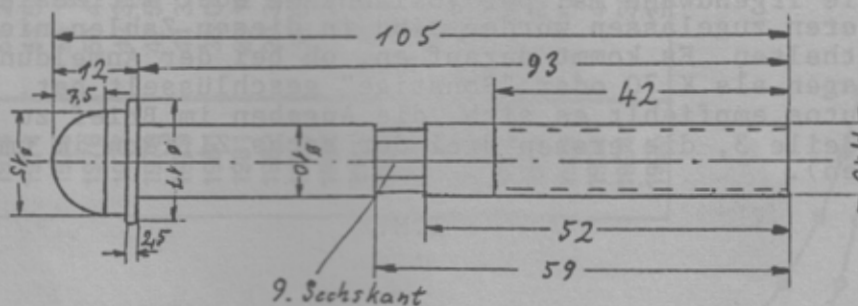
## Technik, Tricks und Tips

### Kugelbolzen M10 mit Plastikkappe für den Kupplungsaustrückhebel für Profibastler zum Nachfertigen

Die Kugelplastikkappe auf dem Bolzen hält meist nicht lange, sie platzt auf und fällt dann ab. Der Kupplungsaustrückhebel hat dann keine richtige Führung mehr und wackelt u. klappert dann hin und her.

Der Kugelbolzen kann komplett aus einem Material (Stahl oder Messing) gedreht werden. Ich habe gute Erfahrung mit einem Kugelbolzen aus Messing gemacht (bessere Gleiteigenschaft). Es ist dann natürlich etwas mehr Fingerspitzengefühl beim Gegenkontern erforderlich.

Man kann natürlich auch den M8-Kugelbolzen mit Stahlkugel der ersten und letzten Serien einsetzen, dann muß auch der hierzu passende Querträger im Kupplungsgehäuse mit ausgewechselt werden, oder man muß eine Reduzierbuchse auf M8 einsetzen.



Bisher von mir veröffentlichte, angefertigte Zeichnungen und Maße, die nicht in den VW Rep.-Leitfäden enthalten sind:

Festsattelausführungen, Maße und Unterschiede: K70-POST Erstaussgabe

Einstellehre für Bremskraftregler, Zeichnung und Maße: K70-POST 2(1)/92.

Schließbleche für Aussenschweller ET.-Nr. 481 803 319/320 und 481 803 467/468, Zeichnungen und Maße: K70-POST 2(1)/92.

Vordere Schließbleckecken, Zeichnung und Maße: K70-POST 3/92.

Wagenheberaufnahmen auf den Schließblechen, Zeichnung und original Maße: K70-POST 4/92.

Wagenheberaufnahmen auf den Schließblechen, vereinfachte u. stabilere Ausführung, Zeichnung und Maße: K70-POST 1/93.

Längsträger unterm Bodenblech, Zeichnung und Maße: K70-POST 2/93.

Abdeckung ET.-Nr.: 481 971 826 für die Ablage unterm Armaturenbrett links, Zeichnung und Maße: K70-POST 1/94.

Ein- und Ausziehvorrückung zum Radlagerwechsel, Zeichnung und Maße: K70-POST 4/94.

Obige K70-POST Ausgaben evtl. noch bei Ingo Menker, sonst Kopien der Zeichnungen bei mir.

Jörg Ballwanz

## DIE BESTANDSENTWICKLUNG DES K 70 IN DEUTSCHLAND

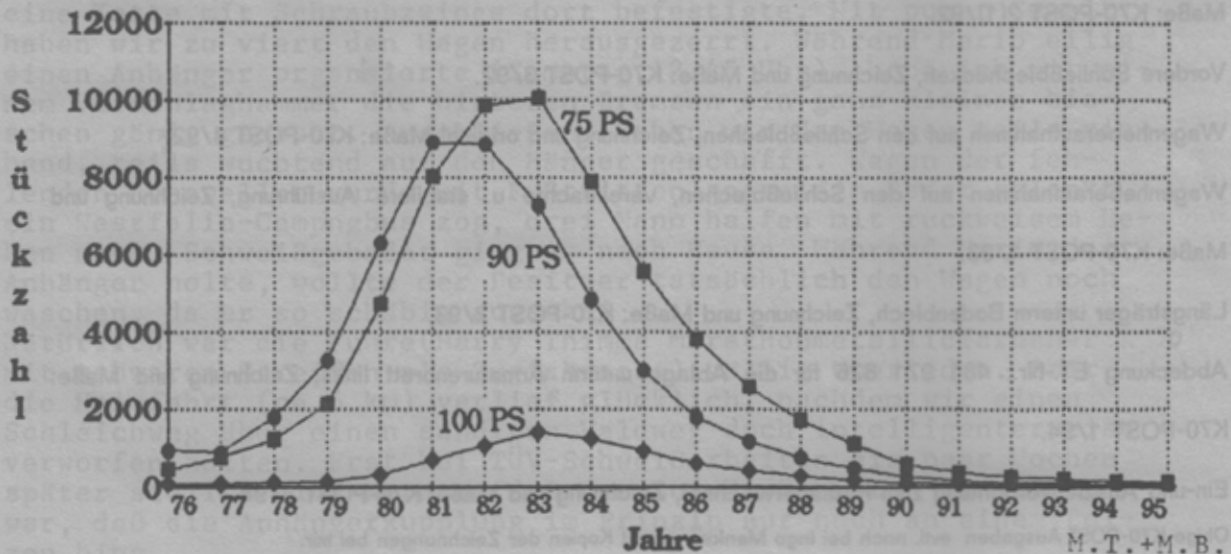
Diese Zahlen stellen die zum jeweils 1. Juli eines Jahres beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldeten K 70 dar. Registriert werden alle Fahrzeuge, die angemeldet oder nicht länger als ein Jahr abgemeldet sind.

Die Statistik beginnt mit dem 1. Juli 1972, da vor diesem Zeitpunkt keine derartige Statistik geführt wurde, bzw. ältere Zahlen nicht mehr abrufbar sind.

Der K 70 wird, wie auch im Typklassenverzeichnis ersichtlich, nach dem sich die versicherungstechnische Einteilung richtet, in drei Schlüsselnummern erfaßt. Dies sind 405 (90 PS), 406 (75 PS) und 436 (100 PS). Eine weitere Aufteilung gibt es nicht. Der Herstellerschlüssel ist mit 0600 für VW für alle K 70 gleich. Fahrzeuge, die irgendwann mal per Vollabnahme oder mit ausländischen Papieren zugelassen wurden, sind in diesen Zahlen nicht unbedingt enthalten. Es kommt darauf an, ob bei der Anmeldung der Beamte den Wagen als K 70 oder "Sonstige" geschlüsselt hat. Bei derartigen Autos empfiehlt es sich, die Angaben im Brief zu kontrollieren (Zeile 3, die ersten drei der sechs Ziffern im umrandeten Kästchen).

I.M.

### **Anzahl der Stilllegungen von VW K 70 in Bezug auf das Vorjahr**



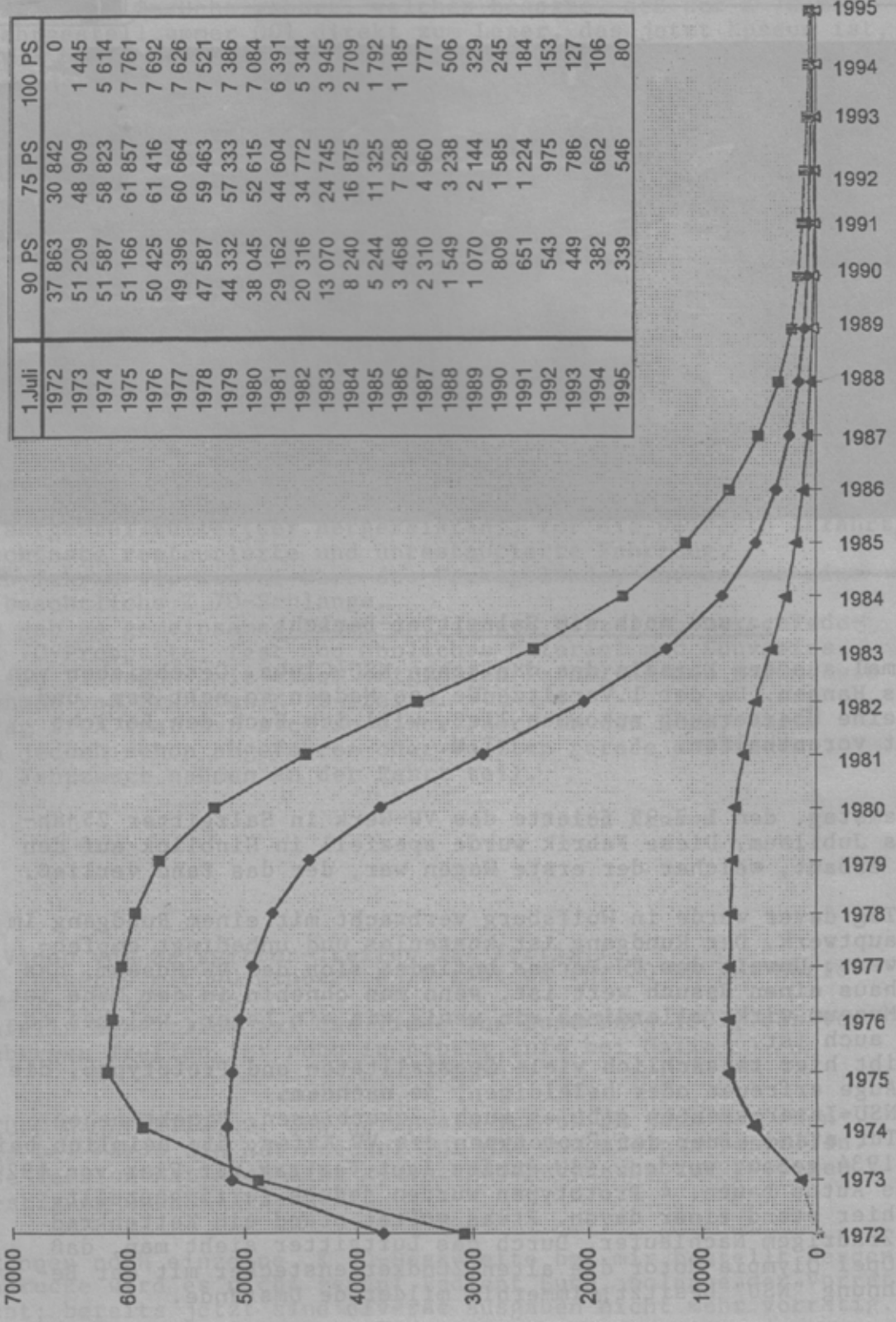


Diagramm J.B.

Anzahl aller beim KBA gemeldeten K 70 (jeweils zum 1. Juli.)

MEDLEMSBLADET

# "Nuseren"

NSU

CLUB  
DANMARK



NR 64 DEC '95



## ...und noch ein Salzgitter-Bericht

Diesmal aus dem Magazin des dänischen NSU-Clubs. Geschrieben von Frits Hansen. Da der 1.Vorsitzende Leo Madsen so nett war, und mir eine Übersetzung zukommen ließ, will ich Euch den Bericht nicht vorenthalten. I.M.

Am Samstag, den 1.7.95 feierte das VW-Werk in Salzgitter 25jähriges Jubiläum. Diese Fabrik wurde speziell in Hinblick auf den K 70 erbaut, welcher der erste Wagen war, der das Band verließ.

Der Tag davor wurde in Wolfsburg verbracht mit einem Rundgang im VW-Hauptwerk. Der Rundgang ist kostenlos und unbedingt empfehlenswert. Unweit des VW-Werkes befindet sich das VW-Museum, das durchaus einen Besuch wert ist, wenn man ohnehin in der Nähe ist. Das Museum wirkt allerdings ein wenig wie ein Lager, welches es wohl auch ist.

Es gibt hier tatsächlich viele Spezialitäten und Prototypen, die das Auge erfreuen oder beleidigen, je nachdem. Für NSU-Interessenten gibt es auch Leckerbissen. Direkt neben der Tür stand einer der Prototypen des VW Käfer, die heimlich bei NSU 1934 gebaut wurden. NSU durfte laut Vertrag mit Fiat von 1929 keine Autos bauen. 4 Prototypen wurden jedoch fertiggestellt. Und hier stand einer davon. Etwas weiter stand ein Kettenkrad mit 2rädriem Nachläufer. Durch das Luftgitter sieht man, daß der Opel Olympia-Motor die alten Zündkerzenstecker mit der Bezeichnung "NSU" besitzt, immerhin mildernde Umstände.



Ein RO 80 und ein 1200 C sind ebenso hier zu sehen, jedoch wurden schon schönere gesehen, sowohl bei dänischen und speziell bei internationalen Treffen. Der nächste in der Reihe ist ein NSU-Fiat 500 Roadster, Bj.1939 aus Heilbronn. Danach sollte ein 5/25 PS aus den späten 20ern, dieser war jedoch verliehen für einen anderen Zweck, ebenso wie die Rennmax, die unter den wenigen Motorrädern ausgestellt sein sollte.

Ich hatte ein Gerücht gehört, welches besagte, daß der K 70 mit der Fahrgestellnummer 001 direkt zum Lager, das jetzt Museum ist, gefahren worden war, aber ich konnte ihn nicht finden.

Den Grund erfuhr ich am nächsten Tag.

Schon früh war richtig was los. Das Werk hatte anlässlich des Jubiläums Tag der offenen Tür, und jeder konnte kommen und gehen wie er wollte. Eine Seitenstraße direkt neben dem Eingang hatte man in das 9.Internationale K 70-Treffen verwandelt, und jeder, der hier eintraf, erhielt eine hübsche Tüte mit Info-Material, Essengutscheinen für die VW-Kantine, VW-T-Shirts, usw. Auf der Ecke, etwas erhaben, stand ein K 70, den das Salzgitter-Werk extra für diesen Zweck erstanden hatte.

Und dann gab es K 70 in allen Farben und Modellen. Die meisten unwahrscheinlich original und gut erhalten. Insgesamt kamen 64, 5 aus DK, zwei von Holland, 2 von Luxemburg, einer von Österreich, der Rest aus Deutschland, ziemlich viele mit "Rotem Kennzeichen", Weiter hinten auf dem Werksgelände stand dann der K 70 mit der Fahrgestellnummer, die mit 481 beginnt und mit 001 endet. Mit ein paar tausend Kilometern auf dem Tacho und den ganzen langen TAG Gegenstand der intensivsten Betrachtungen.

Ende des Nachmittags wurden Prämien überreicht für die niedrigste Fahrgestellnummer (der hergereisten), für die weiteste Anfahrt, das schönste restaurierte und unrestaurierte Fahrzeug.

Danach fuhren wir Konvoi über das Werksgelände, und es war eine ganz beachtliche K 70-Schlange.

Abens gab es gemeinsames Essen und danach Vorzeigen verschiedener K 70-Prospekte, Test und ähnliches Material und Souvenirs.

Auch ein Videoband mit einem originalen Werbefilm des K 70 sowie Aufnahmen von früheren K 70-Treffs.

Sonntag früh traf man sich zu einer Fahrt in den Harz, viele waren jedoch schon abgefahren oder wollten gerade aufbrechen.

Ca.20 Fahrzeuge nahmen an der Fahrt teil.

Frits Hansen

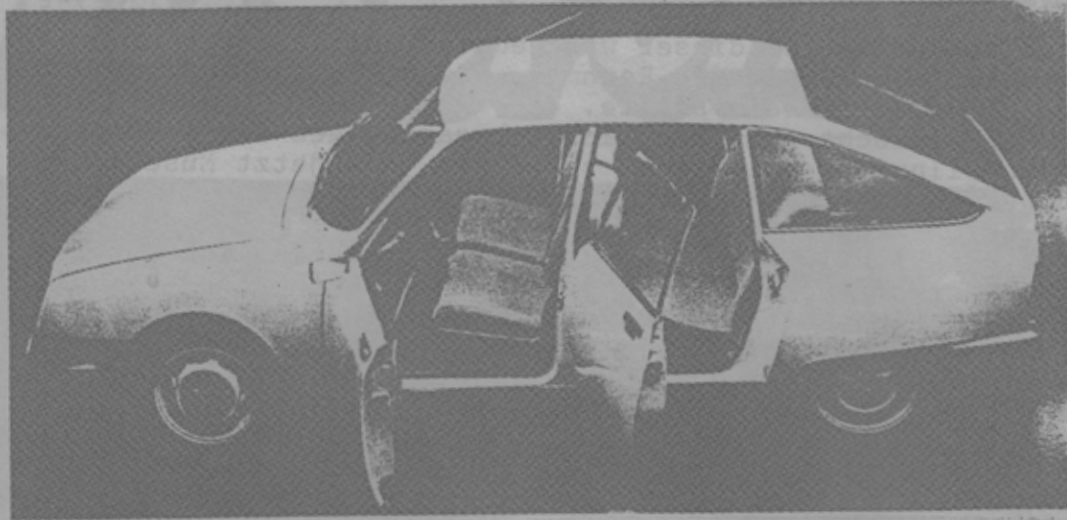
Das Video vom Salzgitter-Treffen ist fertig!!

Eine Kassette mit 40 Minuten K 70 gibt es für 20 DM bei Mario Thimm, Tel.05143/5756

Ebenfalls erhältlich ist das Video von Luxemburg 1993, das vom Nürnberger Treffen ist noch in Arbeit, Info bei Mario

**ACHTUNG NACHFERTIGUNG:** Zum Satzpreis von 60 DM kann man ebenfalls bei Mario die Nabendeckel für die Fuchsfelgen bestellen. Diese Version hat auch eine kleine Madenschraube zur besseren Befestigung und "Haltbarkeit"

Es können noch einzelne K 70-Post-Hefte bei mir bestellt werden. Nachdrucke wird es nicht geben! Bedient Euch, solange der Vorrat reicht; bereits jetzt sind diverse Ausgaben nicht mehr vorrätig. 02304/43837, Ingo Menker



Sicherlich wundert Ihr Euch, was dieses Auto in unserer Clubzeitschrift zu suchen hat. Ganz einfach - es gibt gewisse Ähnlichkeiten mit dem K 70. Nicht in der Form, auch nicht in der Technik, aber in der Historie, dem Image und dem heutigen Status als Liebhaberfahrzeug.

Wie ich zu dieser Erkenntnis gekommen bin? Durch einen großzügigen Vormieter unserer Bastelhalle sind Jochen Helle und ich zu unfreiwilligen Besitzern von einem Haufen Citroen GS/GSA Teilen geworden. Zwecks Entsorgung rief ich beim Clubvorsitzenden GS/GSA Clubs, gleichzeitig Verfasser des Restaurationsberichtes in der Oldtimer-Praxis 9/95 an (der K 70 wird in dem Bericht sogar positiv erwähnt).

Natürlich gab es bei der Abholung ausführlichen Erfahrungsaustausch.

Der GS kam ebenfalls 1970 als Mittelklassewagen heraus. Er sollte die Lücke zwischen Ente, bzw. Ami und dem DS schließen - der K 70 sollte ursprünglich als Bindeglied zwischen NSU Prinz und RO 80 dienen. Gewissermaßen waren beide Fahrzeuge die "Alltagsausgaben" der Flaggsschiffe (DS, später CX und RO 80).

Da GS und K 70 nun nicht das gleiche Image und Repräsentationswert wie die Oberklasse hatten, wurden sie entsprechend verschlissen und verschrottet, mit dem Effekt, daß heute trotz höherer Fertigungszahlen weniger GS und K 70 als DS, CX und RO 80 existieren. Obwohl beide Wagen in den 70er Jahren jedem Autointeressierten ein Begriff waren, weiß heute kaum noch jemand etwas mit den Zeichnungen anzufangen - wieder im Gegensatz zu den großen Wagen. Die Teileversorgung ist bei Citroen für den GS ähnlich wie bei VW für den K 70 - keiner kennt ihn, Vorräte gibt es nicht mehr, und Nachfertigungen lohnen sich wegen der wenigen Verbliebenen auch nicht.

Führt ein GS-Fahrer zu einem Ententreffen (und ein K 70-Fahrer zu einem Käfer-Treffen), erleben beide das gleiche. Der Wagen wird unter Tausenden kaum registriert, vielen ist er unbekannt, einige nölen herum, daß so ein Auto dort nicht zu suchen hat, schließlich "passe" er aus diesen und jenen Gründen nicht dazu. Taucht man bei Treffen der Flaggsschiffe auf, sieht es ein wenig besser aus. Ein paar Unverbessliche rümpfen zwar wegen dieser "Brot-

und-Butter-Autos" die Nase, aber im Prinzip wird die Familien-ähnlichkeit registriert, und man entdeckt bei genauere Betrachtung konzeptionelle Parallelen.

Wenn man ein wenig über den Tellerrand hinausschaut, kann man doch recht häufig gleiche oder ähnliche Erfahrungen und Probleme anderswo entdecken.

Ingo Menker

### PEINLICHKEITEN AM RANDE

Kurz vor Fertigstellung der letzten K 70-Post rief mich J.B., der 1. Vorsitzende des 1. Internationalen K 70 Club's e.V. in heller Aufregung an und teilte mit, ich möchte die Unterlagen noch nicht zur Druckerei geben, da in seiner Tageszeitung ein K 70 abgebildet sei. Nun gut, ich wartete also. Nach zwei Tagen kam ein Brief mit dem Ausschnitt, aber ich konnte beim besten Willen keinen K 70 entdecken. Auf meine Rückfrage hin wurde mir erklärt, daß es sich bei dem in Frontansicht abgebildeten, einen Hang herunter fahrenden Fahrzeug um einen 71er K 70 mit Rechteckscheinwerfern handele. Da Walter Wenger zu diesem Zeitpunkt nicht unterwegs war, müsse es sich also um einen bis dato unbekanntem K 70 handeln. Wie allgemein bekannt, bin ich zwar nicht übermäßig scharfsichtig und mit einer starken Brille gesegnet, aber ich konnte zweifelsfrei nur einen 1978er Passat erkennen. Jedoch wurde mir beschieden, daß ich mich irren müsse. J.B. habe sich extra mit einer Lupe vergewissert, daß es auf jeden Fall ein 71er K 70 sei. Als ich aber darauf hinwies, daß die Dachlinie nicht mit der Front übereinstimme, und daß meines Erachtens kein K 70 mit Kunststoffstoßstangen und Blinkern neben den Scheinwerfern (das Fahrzeug auf dem Foto blinkte) ausgerüstet wurde, herrschte betretenes Schweigen. Das mit dem Blinker könne nicht stimmen, da an der Stelle der Straße keine Möglichkeit zum Rechtsabbiegen gegeben sei, und somit eine Benutzung des Blinkers auszuschließen sei. Als ich bemerkte, daß das KFZ ungeachtet aller Abbiegemöglichkeiten trotzdem blinke, und zwar an einer Stelle neben dem Scheinwerfer, versandete die Diskussion.

Und was soll der unvoreingenommene Betrachter daraus schließen? Ganz einfach - zuviel Passatfahren verdirbt das Urteilsvermögen und beeinträchtigt die Objektivität.

Mögen sich so manche, in diesem Club aufgenommenen, Persönlichkeiten diese Begebenheit in einer ruhigen Minute vergegenwärtigen und über ihr eigenes Tun kritisch nachsinnen. So seien bereits jetzt A.K. aus HH, W.H. aus E, J.H. aus DO, M.D. aus E und Dr.L. aus WIT benannt.

I.M.

**ACHTUNG:** Wir können günstig (80 DM) Hochgeschwindigkeits-Transistorzündungen beschaffen. Wem besserer Motorlauf und der Wegfall der Wartungs- und Einstellarbeit wichtig ist, der melde sich bei Rudi.

## DIE WISSENSCHAFTLICHE DEFINITION DES K 70 - FANS

(bzw.-Fanatiker)

Tatsächlich, es gibt sie, diese Definition. Verfaßt wurde sie von Jürgen Blieberger, Student der Publizistik und Kommunikationswissenschaft an der Uni Salzburg.

Diese Studie entstand als Seminararbeit zum Thema "Szene". Dies ist der Begriff für eine Gruppe von Menschen, die ein gemeinsames Interesse irgendeiner Art haben.

Den ersten Teil dieser Arbeit seht Ihr hier, der Rest folgt in der nächsten Ausgabe. Entstanden ist diese Ausarbeitung im Laufe des Wintersemesters 1994/95.

### DER K70 FANATIKER

#### FORSCHUNGSFRAGEN

Generelle Forschungsfragen sind:

Wie entstand K70 Liebhaberei?

Was macht einen K70 Liebhaber aus?

Wie sieht die Gruppe der K70 Liebhaber aus, in Bezug auf Selbstbild, Fremdbild, Gruppenverhalten und soziodemographischen Merkmalen?

Bei der Frage, ob es sich bei der Gruppe um eine Szene handelt, möchte ich aus meinen Beobachtungen positiv schließen, und stelle nominaldefinitiv fest, daß es sich für mich um eine solche handelt, überlasse jedoch die Beurteilung dem Leser.

Forschungsfragen allgemein:

Nun kann man pauschalierend sagen, daß jedes Auto in einem gewissen Grad etwas über seinen Fahrer aussagt (Nullaussage ist auch eine Aussage). So denkt man bei einem BMW Fahrer (man verzeihe mir den abgedroschenen Vergleich) an einen Menschen mit sportlicher Grundeinstellung. Der Mercedesfahrer hat eher einen Hang zum Komfortablen. Prestigebewußtsein ist sicherlich beiden zuzuordnen.

Aber was macht einen K 70 Fahrer aus? Ein Hang zum technisch Umstrittenen? Oder technisches Insiderwissen, das über durchschnittliches Mechanikerniveau geht? Vorliebe zum Häßlichen? Warum wähnen sich Leute ein Fahrzeug zum Liebhaberstück aus, das von allen negativ besetzt wird, technisch wie ästhetisch umstritten ist?

#### HYPOTHETISCHE ANNAHMEN

K 70 Fanatiker (keine Fans) sind eine Gruppe, die sich durch folgende Eigenschaften definiert:

- Zuneigung zu einem K 70
- Gemeinsames technisches Interesse
- Historisches Interesse an NSU
- Dokumentationswille
- Streitbarkeit in Themen rund ums Auto
- Ausgeprägte Individualität
- Wunsch als Spinner zu gelten °
- Tradition der Eltern fortführen °
- Mechanische Fertigkeiten °

Die mit ° bezeichneten Annahmen konnten nicht als allgemeingültig für K70 Liebhaber bezeichnend bestätigt gefunden werden.

#### DER SZENEBEGRIFF FÜR K70 FANATIKER

Wie soll man sich nun an ein so delikates Thema einer Szene heranwagen, wenn sie sich als so schwierig gestaltet, wie diese, von der ich nun allererst einmal davon ausgehe, daß sie überhaupt existiere.

Es ist nun nicht so, daß sich keine lokalen Publika in der K70 Szene bilden würden, es gibt regelmäßige Treffs der Clubmitglieder, doch es sind keine wirklichen regelmäßigen Möglichkeiten vorhanden, daß sich die gesamte "Familie" einmal trifft, da viele rein geographisch zu weit voneinander entfernt leben.

Aber nicht diese Treffs sind für das Entstehen der Szene wichtig (sie formen wohl das Gemeinsame, die Gruppenidentität bzw. das Gruppenverhalten), sondern die Beziehung "Liebhaber - Objekt" ist ausschlaggebend für die ideologischen Werte, das Alltagsverhalten und entstehen der Gruppe.

Ich denke alle Schwierigkeiten des Begriffs der Szene scheinen sich in meinem Thema zu vereinen. die Gruppe der K70 Besitzer ist klein, über ganz Europa verstreut (von Pisa bis Göteborg, und da war noch irgendwo ein Ami, der sagte: "Oh yes, Key seventy!"), und ihre Mitglieder leben meist in der Isolation der Unbekanntheit.

So unbekannt, wie heute kaum ein Mensch weiß, was ein K70 ist.

Doch schon wurde der K70 als der "heimliche Klassiker" bezeichnet, selten sei er, sagen die Insider, und so habe er das Talent zum Beachtenswerten, er sei immerhin das Symbol der Autowelt der 70ziger Jahre gewesen, bevor seine Erscheinung verblasen mußte.

Dies ist also eine Szene, die sich durch über Europa weitverstreute Liebhaber konstituiert, die sich mit 1990 beginnend langsam organisierten, K70-Clubs gründeten, Treffen organisierten, und gemeinsame Ausfahrten veranstalteten.

Damit begannen sie das Ansehen des K70 mit einer ganz gezielten Strategie zu verbessern. Die Mitglieder der Clubs kennen sich gut untereinander, sie stehen ständig im Kontakt.

## DIE K70 SZENE

Doch zurück zur Szene, wenngleich es um die Besitzer geht, die sich aus ihrem Auto definieren. Die Szene ist eine Gruppe, die Ihre Identität zu etwas bindet, daß allgemein negativ besetzt ist. Dies ist das Schlüsselement, das die Gruppe, die heute existiert, in vielerlei Hinsicht bestimmt. Ich werde diesen Aspekt in den Abschnitten zum Fremdbild, zur Selbstdarstellung, und anderen deutlich machen, und zeigen, daß dieser Aspekt durch die historische Entwicklung von 1970 bis heute geprägt wurde.

Als "Dach" steht da der K70-Club, der in Deutschland seinen Sitz hat. Doch wie ich wird nicht jeder K70-Mensch davon wissen, wurde ich doch erst vor kurzen angeschrieben, weil ein Autonarr aus der R080 Szene (den ich bei einem NSU Treffen kennengelernt habe) den Kontakt herstellt hat.

Fernab von dem K70 Club lege ich zuallererst mein Augenmerk auf das Grundelement der Szene, den einzelnen Liebhaber.

Dieser stille heimliche Liebhaber des K70, für den ich mich interessiere, der von der Szene, die er bildet (ich gehe einfach einmal davon aus, daß es sich um eine Szene handelt) keine Ahnung hat, da diese Szene noch fern jeder Popularität steht, und auf ehrlicher Liebhaberei basiert, und nenne ihn den "Anonymen Liebhaber". Und dieser anonyme Liebhaber ist das kleinste Element der Szene, an den heranzukommen für mich momentan noch schier unmöglich scheint.

## DER K70 LIEBHABER

Der letzte den ich traf, war gute 300 Meter entfernt, und eine rote Ampel warf mich so weit zurück, daß dies das nächste Bild war, das ich von diesem orangen K70 hatte, und entweder mangelnder Beachtung seines/ihrer Rückspiegels oder wegen der zu geringen Ausdauer bei meiner darauf folgenden Aufholjagd, war es auch das einzige.

Der vorletzte den ich traf, war Schwede, und entweder aufgrund seiner geringen Englischkenntnisse, oder meiner staunenden Sprachlosigkeit (der absolute Zustand dieses mit Originallack beglückten K70, der im hohen Alter von fast 26 Jahren jeglicher Spuren irgendeiner Benützung mangelte versetzte mich in eine traumhafte Starre) blieb von dieser Begegnung in Göteborg nur ein Dia. Vielleicht sollte ich das Kennzeichen erkundschaften lassen ...

Also handelt es sich bei dem K70-Menschen um einen "anonymen Liebhaber", der nicht unbedingt von seiner "organisierten Bruderschaft" Bescheid weiß, der das Objekt seiner Begierde alltäglich verwendet, natürlicherweise daran tüftelt, und soweit.

Anonym vor allem deshalb, weil sich eine gewisse Einsamkeit in der Liebhaberrei einbindet. Erstens weiß kein normaler moderner Mensch was ein K70 ist (Haartrockner?), zweitens erkennt der Passant den Wert der Kuriosität des Fahrzeuges nur selten, dann aber außerordentlich (wenn man befriedigt die langen Blicke, die einem nachgeworfen werden, registriert), und drittens ist der K70 Liebhaber von Seite der Profession her stets nur mit Beleidigungen und abwertenden Äußerungen konfrontiert.

So lebt der K70 Liebhaber in einer relativen Isolation von den üblichen Oldtimerfans, das Außenbild des sich im Verkehr zeigenden Liebhabers ist entweder meistens unscheinbar, der Passant sieht

- a) einen alten Wagen, samt Fahrer der sich wohl kein neues Auto leistet, oder er sieht
- b) ein interessantes Auto, das er nirgendwo einordnen kann, oder er sieht
- c) einen K70 und denkt sich wie kann man nur mit dieser Fehlkonstruktion Fahren.

Aus meinen Beobachtungen ergab sich ein wie folgt beschriebenes Bild vom K70 Liebhaber:

#### SOZIODEMOGRAPHISCHE BESCHREIBUNG REICHWEITE DER SZENE

Der K70 Liebhaber ist in keinem sozialen Umfeld zuhause, er ist in praktisch jedem Alter (mit Führerschein) und jedem Beruf bzw. Bildungsstand vorzufinden, also ebensowenig in eine soziodemographische Kategorie einzuordnen.

Ich kenne K70 Liebhaber die sind: Arzt, Student, Arbeitsloser, Versicherungskaufmann, Schlosser, Autoelektriker, Tischler, Rechtsanwalt, (Berg)Bauer, Bergknappe, usw.

Ein weiterer Grund für die kategorienüberschreitende Vielfalt mag auch sein, daß der K70 nicht nur teuer (1970) war, sondern heute auch noch sehr billig zu haben ist, und auf grund seiner Robustheit immer noch fährt.

Der K70 Liebhaber ist in kein Milieu einordbar. Wer K70 fährt will sich dadurch nicht unbedingt selbstverwirklichen, oder als gehoben präsentieren. Die Einordnung in eines der Milieus ist allein durch die schon beschriebene soziodemographische Situation kaum möglich.

Als einzige Eingrenzungsmöglichkeit bietet sich das Faktum, daß der K70 Liebhaber eine gewisse Nähe zur Technik haben muß. Das wird durch die Beobachtung verstärkt, daß sich viele K70 Liebhaber ihr Auto selbstreparieren, wird durch den Arzt, der seinen K70 mit hohem finanziellen Aufwand (der einfach vorhanden ist) erhält. Bei ihm wird die Nähe zur Technik als eine reine Interesse gesehen.

Die geographische Reichweite der Szene ist praktisch unbegrenzt. Der Kommerz bestimmt den Umfang, der K70 wurde angeblich sogar in den USA verkauft (nur ein paar Einheiten).

Die kulturelle Identität des K70 Liebhabers ist weit entfernt von den üblichen Milieus.

Es gibt 2 Extreme, zwischen denen seine Identität zu suchen ist:

Auf der einen Seite ist er

a) einfach nur Liebhaber des seltenen Wagens, und in kultureller wie soziologischer Hinsicht Individualist, und auf der anderen Seite ist er

b) der technoide Autonarr, der nur sein Objekt K70 und alles was dazugehört im Kopf hat, seine Identität in den Alltag trägt, und darüber ausgesprochen kindlich-gesprächig ist, bis zur Selbstaufgabe darüber erzählt, solange bis alle davonrennen.

Fortsetzung folgt