

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

Mitgliedermagazin



Protokoll der Jahreshauptversammlung 2023  
**Seite 5**

## EINLADUNG



zum Pfingsttreffen 2024 **Seite 8**

## DIESER VW WAGTE ZUKUNFT



WELT **Seite 9**

## MIT DEM K 70 IN DEN URLAUB

Tour de France



**Seite 15**

## K 70 BEI DER FOOD RALLYE



Geruch des Benzins **Seite 27**

## NIEDERLANDE



Kampeerweekend 2023 **Seite 31**

## NEUES VON „SICILIANO“



Ventil verbrannt **Seite 35**



# VORSTAND: NÄCHSTE RUNDE

- 14. Januar 2024** **Oliebollen Treffen** in Deurne (Organisation Wim Janssen)
- 9. Mai 2024** **Treffen K 70 Freunde** im Saarland (Organisation: Bernd Hirschinger)
- 18. bis 20. Mai 2024** **38. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in Winsen/Aller,  
Ansprechpartner: Mario Thimm
- 6. bis 9. Juni 2024** **42. INT. NSU-TREFFEN**, Fieberbrunn/Österreich  
Ansprechpartner: Ro 80 Club International
- 7. bis 9. Juni 2025** **39. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in der Schweiz
- Juni 2025** **43. INT. NSU-TREFFEN**, Cavallino, Union Lido/Italien  
Ansprechpartner: NSU Club Italia
- 23. bis 25. Mai 2026** **40. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS**  
Region Eichsfeld, Thüringen,  
Ansprechpartner: Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de
- 15. bis 17. Mai 2027** **41. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS** in den Niederlanden  
Ansprechpartner: Jaap van Riesen

## IMPRESSUM

**K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS**

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

**CLUBMAGAZIN VERSAND**

**ALEXIS EMMERICH** • Mittelweg 33 • 32427 Minden  
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

**DRUCK**

printed by:



**WirmachenDruck.de**

Sie sparen, wir drucken!

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

**AUSGABE**

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

**AUFLAGE**

220 Exemplare

**REDAKTIONSSCHLUSS**

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

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

**RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST**

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

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

Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.

Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.

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

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

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

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



**TITELBILD:** „NICHT DIE BEATLES, SONDERN DER VORSTAND DES 1. INTERNATIONALEN K 70 CLUBS AUF DEM ZEBRASTREIFEN VOR DEN ABBEY ROAD STUDIOS VOR EINEM VW K 70 (STATT VW KÄFER)“ © ANDREAS KERNKE 2023

**RÜCKSEITE:** WILHELM JETT, „WINTERABEND BEI VOLLMOND“ (1882) ÖLAUF LEINWAND, COLLAGE IM RAHMEN DES „KUNST & K 70“-PROJEKTS © ANDREAS KERNKE 2023



# KLEINES JUBILÄUM: MEINE 50. AUSGABE

TEXT: ANDREAS KERNKE

**D**ie lange Galerie rechts neben diesem Text zeigt die Titelseiten aller neunundvierzig K 70-POST-Ausgaben, die meiner Redaktion seit 2011 entstammen.

In den vergangenen zwölf Jahren ist es mir durch viele inhaltliche sowie auch äußerliche Änderungen gelungen, ein durchaus unterhaltsames und allseits gern gelesenes Clubmagazin auf die Beine zu stellen.

Mein Handwerk hatte ich vorher während einer jahrelangen Redaktionstätigkeit bei einer Kirchengemeindezeitschrift gelernt. Dessen Redaktionsteam bat damals einen professionellen Journalisten um Verbesserungsvorschläge. Natürlich ging es darum, Leser zu gewinnen und zu begeistern. Ich notierte mir dabei eifrig sämtliche Informationen, die ich in diesen „Fortbildungen“ aufschnappen konnte. Anschließend wurden sie akkurat umgesetzt. Ich war dabei zum Leid einiger Redakteurinnen zuständig für Layout und Digitalisierung. Speziell die mir zuarbeitenden Damen standen sehr auf die altbackene handschriftliche Machart und ließen oftmals ihre Arbeiten durch Abscannen digitalisieren, was sich logischerweise in der Qualität des Endergebnisses widerspiegelte.

Das Redaktionsteam änderte sich leider und die neuen Damen wollten partout ihre eigenen Vorstellungen durchsetzen... die jedoch kaum mehr mit dem einstmaligen erlernten journalistischen Grundwissen kompatibel waren. Der wortgewaltigen Übermacht der neuen Mitarbeiterinnen beugte ich mich schließlich durch einen Ausstieg aus dem Team. Die Kirchengemeindezeitschrift hat heute längst ihren Zenith überschritten und ist nur noch ein Schatten des Kirchenblatts an dem ich einstmalig mitgestaltete.

Damals bot sich mir jedoch die Gelegenheit, in die Redaktion der K 70-POST einzusteigen. Auch hier standen weitreichende Änderungen an. Speziell das Layout musste dringend gefälliger werden. Mir lag dabei besonders am Herzen, das Magazin für engagierte Autoren unter den Lesern attraktiver zu machen. Die hochwertigere Aufmachung war und ist für viele Schreiberlinge aus dem Kreis der K 70-Fahrer reizvoll. Ihr Text wird zur Korrektur gelesen und ihre Fotos werden in passender Qualität veröffentlicht. Es folgt immer ein Ergebnis, das sich sehen und lesen lassen kann. Text und Bild in beeindruckender Aufmachung.

Als ich meinen Posten im Club-Vorstand im Juli 2017 aus großem Frust niederlegte, hätte das auch beinahe ein Ende meiner Redaktionstätigkeit bedeutet. Erst im letzten Moment erkannte ich, dass die K 70-POST ja eigentlich mein „Baby“ ist und entschied mich fürs Weitermachen.

Mir ist bewusst, dass dieses Magazin inzwischen einen festen Platz in Euren Herzen hat. Möge das möglichst lange so bleiben! Ich gebe weiterhin alles dafür!

**Euer Andreas Kernke**



- 2 **EVENTS, IMPRESSUM**
- 3 **EDITORIAL**
- 4 **CLUB-ADRESSEN**
- 5 **PROTOKOLL DER JHV**
- 7 **FOTOS VON DER JHV**
- 8 **EINLADUNG**  
38. Pfingsttreffen in Winsen/Aller
- 9 **GESCHICHTE DES K 70**  
DIESER VOLKSWAGEN  
WAGTE ZUKUNFT (aus der WELT)
- 15 **MIT DEM K 70 IN DEN URLAUB**  
Dieter Weber:  
EINE TOUR DE FRANCE MIT DEM K 70
- 20 **FUNDFOTOS**  
TYPISCH 80er
- 21 **NACHTRAG**  
Wolfgang Brandstetter:  
VERSPRECHEN EINGELÖST
- 23 **GASTBEITRAG**  
Hans-Ulrich Neumann:  
K 70 ALS HOCHZEITSKUTSCHE
- 27 **K 70 BEI DER FOOD RALLYE**  
GERUCH DES BENZINS
- 31 **NIEDERLANDE**  
KAMPEERWEEKEND 2023
- 35 **NEUES VON „SICILIANO“**  
Glück im Unglück:  
VENTIL VERBRANNT
- 39 **GLEICHTEILELISTE**
- 41 **150 JAHRE NSU**  
NSU-Fan-Tag in Neckarsulm
- 41 **ANGEBOT**  
Neue Fußmatten für den K 70
- 43, 44, 45 **VERKAUF**
- 46 **CLUB KALENDER 2024**
- 47 **TRAURIGES**





## **VORSTAND**

### **1. VORSITZENDER**

#### **RALF KNISPEL**

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

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

### **2. VORSITZENDER**

#### **TOBIAS KÖNIG**

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

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

### **3. VORSITZENDER**

#### **ALEXIS EMMERICH**

Mittelweg 33 • 32427 Minden

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

### **4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER**

#### **KAI KÄMMERER**

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

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

### **5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG**

#### **ANDREAS FAULHABER**

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde

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

### **BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V.**

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES

IBAN: DE29278937605054437300

### **INTERNETAUFTRITT DES CLUBS**

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

### **K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND**

#### **ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR**

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

### **LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE**

#### **HENRY KROEZEN**

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

### **TEILEPOOL**

zu erreichen unter

eMail: [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)

oder per Telefon:

**01 72 38 55 40 2**

Wir sind Mitglied im





## Protokoll der Jahreshauptversammlung 2023 des 1. internationalen K 70 Club e. V.

Ort: Parkhotel 1970  
Ohrnbachtalstraße 7  
64720 Michelstadt-Vielbrunn  
Datum: 9. September 2023

### 1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der 1. Vorsitzende Ralf Knispel eröffnet um 17:09 Uhr die ordentliche Jahreshauptversammlung. Er begrüßt alle anwesenden Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit fest

### 2. Wahl einer Wahlleiterin/ eines Wahlleiters

Rupert Zeh wird als Wahlleiter vorgeschlagen. Rupert wird einstimmig gewählt und nimmt die Wahl an.

### 3. Bericht des Vorstandes

Ralf Knispel berichtet über die Arbeit des Vorstandes im letzten Jahr und hebt dabei vor allem die Erarbeitung einer neuen Satzung hervor. Die monatlichen Sitzungen des Vorstandes über Skype haben sich erfolgreich etabliert, Ralf bedankt sich bei seinen Vorstandskollegen.

Tobias König, zugeschaltet über Skype, berichtet nun über die aktuelle Lage in puncto Stoßdämpfer-Nachbestellung. Hier gibt es aktuell noch Probleme mit den Gummis. Tobias plädiert jedoch dafür, den Verkauf an die Mitglieder zu starten um Erfahrungen mit dem Einbau zu machen und entsprechende Rückmeldungen zu erhalten.

Zu diesem Thema gibt es eine Diskussion mit Wortmeldungen von Rupert und Markus Retz.

Rupert fragt nach den Auspuffanlagen und bedankt sich vor allem bei Tobias für die tolle Arbeit. Ralf berichtet, dass nur noch 2 nachgefertigte Auspuffanlagen vorrätig sind, alle anderen wurden verkauft.

Tobias berichtet dann weiterhin über die Pläne zur Nachbestellung der Pleuel-Lager. Die Vergaserflansch-Aktion läuft gut, hier wurde bereits ein großer Teil abverkauft.

### 4. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2022

Der Kassenwart Andreas Faulhaber berichtet nun über die erfreuliche finanzielle Situation des Clubs. Alle Beiträge wurden bis auf eine Ausnahme eingetrieben. Die Ausnahme, ein nicht erreichbarer Schwede, ist nun nicht mehr Mitglied im Club.

Das Geschäftsjahr verlief allgemein ohne Störungen. Für 2022 wurde erstmalig eine Körperschaftssteuer-Erklärung abgegeben, hierzu liegt aber noch keine Antwort des zuständigen Finanzamtes vor.

Ralf erläutert noch kurz, warum eine im Vorjahr in Erwägung gezogene Allgemeinnützigkeit des Vereins ohne Aussicht auf Erfolg gewesen wäre. Automobil-Clubs haben grundsätzlich so gut wie keine Chance, weil sie nicht von Nutzen für die Allgemeinheit sind.

## 5. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2021

Rupert Zeh berichtet über die erfolgte Kassenprüfung und hebt aner kennend hervor, dass Andreas Faulhaber sehr transparente und übersichtliche Excel Listen vorgelegt hat. Alles ist plausibel, die Zahlen stimmen auf den Cent genau. Rupert lobt das neue PC-Programm und den Cloud Server. Es gibt jetzt 206 Mitglieder (einschließlich der Ehrenmitglieder) und keine Karteileichen mehr.

Die Kassenprüfer Wolfgang Bittner und Rupert Zeh empfehlen die Entlastung des Kassenwarts.  
Ergebnis: der Kassenwart wurde einstimmig entlastet.

## 6. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2021

Wahlleiter Rupert Zeh schlägt vor, den Vorstand en bloc zu entlasteten. Dem wird einstimmig zugestimmt.  
Ergebnis: einstimmige Entlastung des gesamten Vorstandes.

## 7. Wahl des Vorstandes

Rupert Zeh übernimmt als Versammlungsleiter die Durchführung der Vorstandswahlen. Zunächst wird darüber abgestimmt, die Wahl öffentlich durchzuführen. Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen. Nun schlägt Rupert vor, den Vorstand en bloc wiederzuwählen, da es keine Veränderungen gibt und auch keine Gegenkandidaten. Auch dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen. Mit einem einstimmigen Ergebnis wird nun der komplette Vorstand im Amt bestätigt.

Für den turnusgemäß ausscheidenden Kassenprüfer Wolfgang Bittner wird Mario Niffeler als neuer Kassenprüfer (neben dem im Amt verbleibenden Rupert Zeh) vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

## 8. Diskussion und Beschlussfassung Beitragsordnung

Ralf und Andreas stellen die neue Satzung vor. Besonders die neue Präambel ist eine bedeutende Neuerung. Da der endgültige Satzungsentwurf bereits in der vorliegenden letzten K70-Post veröffentlicht wurde, gibt es keinen weiteren Diskussionsbedarf und auch keine Änderungsvorschläge.

Ralf weist in diesem Zusammenhang auf Nachfrage darauf hin, dass auch online-beteiligte Mitglieder in den Versammlungen stimmberechtigt sind. Heute sind bereits 3 Mitglieder über Skype zugeschaltet. Die Verabschiedung der neuen Satzung erfolgt nun einstimmig.

## 9. Diskussion und Beschlussfassung Beitragsordnung

**WICHTIG  
für Selbsteinzahler!**

Andreas stellt kurz die neue Beitragsordnung vor. **Der Jahresbeitrag wird auf 60,- € erhöht**, die Beitragsordnung ist ab 1. Januar 2024 gültig. Neu ist der Familienbeitrag. Familienmitglieder im weitesten Sinne zahlen bei gleicher Wohnanschrift nur den halben Mitgliedsbeitrag. Es wird nur eine K70-Post an diese Adresse verschickt. Bei der nun folgenden Abstimmung wird die neue Beitragsordnung einstimmig angenommen.

## 10. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

Zum Schluss wird der Termin für die nächste Jahreshauptversammlung von Ralf angekündigt. Am 14./15. September 2024 soll die Versammlung irgendwo in Mitteldeutschland stattfinden, der genaue Ort wird im Laufe des Jahres bekanntgegeben.

Es kommt noch eine kurze Diskussion über den interessanten Vorschlag einer Teile-Tauschbörse für die Mitglieder auf. Die mögliche Umsetzung dieses Projektes nimmt der Vorstand für die kommenden monatlichen Sitzungen zur Diskussion in Angriff.

Die Jahreshauptversammlung wird vom 1. Vorsitzenden, Ralf Knispel um 18:26 Uhr geschlossen.

Für den Vorstand



Kai Kämmerer (Schriftführer)



Ralf Knispel (1. Vorsitzender)



## 38. internationales K 70 – Treffen

vom 18.05. bis zum 20.05.2024 (Pfingsten)

in und um 29308 Winsen/Aller

Liebe K 70 – Fans,

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

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

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

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

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

Montag, 20.05.2024: Programm folgt

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

Die örtlichen Campingplätze sind:

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

Wir freuen uns auf Eure Teilnahme, Eure Familie Thimm.





## DIESER VOLKSWAGEN WAGTE ZUKUNFT

TEXT: WELT (20. MÄRZ 2020)

**D**er heute fast vergessene K 70 war das Bindeglied zwischen Käfer und Golf, mit dieser modernen Frontantriebslimousine gelang den Wolfsburgern der Sprung nach vorn. Sogar das kantig-klare Design des Viertürers war visionär, stammte es doch vom Vater des NSU Ro 80.



Vor einem halben Jahrhundert präsentierte Volkswagen ein visionäres Volumenmodell, dessen Design seiner Zeit um viele Jahre vorausseilte und dessen fortschrittliche Technik die populärsten deutschen Platzhirsche schlagartig altern ließ. Nein, es geht einmal nicht um den Golf – oder doch. Denn dieser Wolfsburger Rettungswagen und Erbe des VW Käfer verdankte seinen Erfolg dem vier Jahre zuvor eingeführten Volkswagen K 70. Ein kantiges Mittelklassemodell, das die niedersächsischen Käferzüchter fast serienfertig aus dem Nachlass der gerade eingekauften Neckarsulmer NSU-Werke übernommen hatten und das ab 1970 bei Volkswagen alles verändern



sollte. Mit wassergekühlten Frontmotoren und Vorderradantrieb kündigte der K 70 einen Paradigmenwechsel in der Welt luftgekühlter Heckmotor-Bestseller an und dafür



VW-Werk in Salzgitter

spendierte ihm VW-Konzernchef Kurt Lotz sogar ein eigenes Werk, das in Salzgitter in nur wenigen Monaten aus dem Boden gestampft wurde. Ja, so etwas klappte damals noch, vielleicht, weil im ganzen Land der Glaube an Fortschritt durch Veränderung groß war.

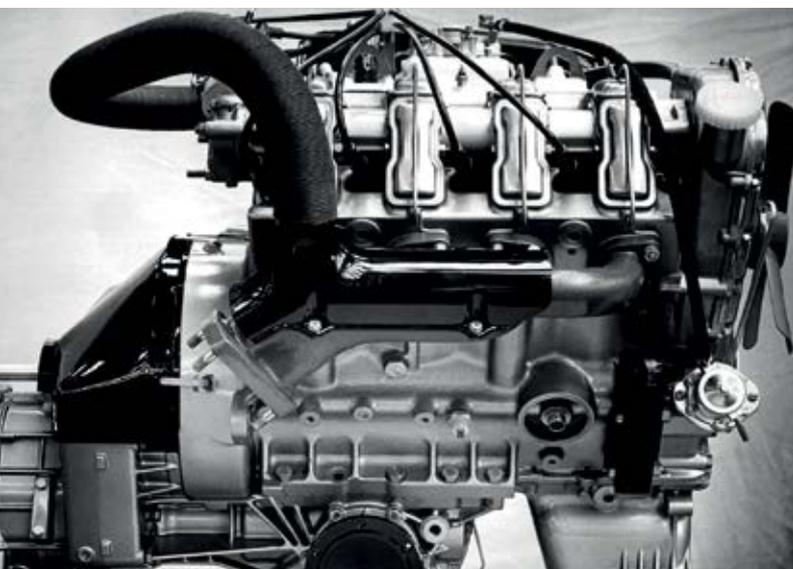
Politisch zeigte sich dies durch die frisch gewählte erste sozial-liberale Bundesregierung unter Willy Brandt. Dennoch war der Heckmotor längst nicht tot, wie das klassische VW-Portfolio 1970 durch neue Rekordverkaufszahlen demonstrierte. Der K 70 musste sich sogar mit einem luftgekühlten Konzern-Konkurrenten messen und unterlag dem Typ 411. Und trotzdem ebnete das Stiefkind aus Neckarsulm Golf & Co die Bahn.

Es war wie so oft in der Geschichte: Die Revolutionäre werden gefeiert, aber die ganz großen Erfolge ernten vorläufig weiter bewährte Bürgermeister. Auf die automobilen Mittelklasse des Jahrgangs 1970 bezogen bedeutete das:

Die Fachpresse feierte den zukunftsweisenden VW K70 mit euphorischen Schlagzeilen wie „Ro 80 für VW-Fahrer“, „Frontkämpfer“, „VW für Anspruchsvolle“ oder „Morgengabe für eine neue Mitte“.

Aber die Verkaufszahlen der gleichfalls neu vorgestellten direkten Konkurrenten mit konventionellem Hinterrad-antrieb, also Ford Taunus und Opel Ascona, konnte der erste frontgetriebene Volkswagen mit 55 kW/75 PS oder 66 kW/90 PS starken 1,6-Liter-Vierzylindern nicht einmal ansatzweise erreichen und auch Mittelfeldspieler mit Premium-Image wie Peugeot 504 oder Audi 100 blieben populärer.

Daran änderte der 1973 nachgelegte K 70 LS mit 74 kW/100 PS leistendem 1,8-Liter-Aggregat nichts. Der viertürige Volkswagen blieb ein Außenseiter bis seine Produktion nach nur 210.000 Einheiten 1975 still und leise auslief. Sogar gegenüber dem als Nasenbär verspotteten Riesenkäfer VW 411/412 blieb der K 70-Vertrieb um gut 60 Prozent zurück.





Natürlich lag das auch am fehlenden Variant – ein bereits fertiger K 70 Kombi blieb zugunsten der familienfreundlichen Variante des VW 411/412 - in der Asservatenkammer.

Aber die kommerzielle Niederlage für den K70, der sich am Ende seine unausgelasteten Fließbänder mit dem 412 teilen musste, hätte kaum größer sein können. War der als kleiner Bruder des revolutionären Ro 80 geplante Wagen ein von den Kunden verkanntes Wunderauto?

Vielleicht, denn Wunder vollbrachte der K 70 tatsächlich. Schließlich wären ohne dieses scharf geschnittene Raumwunder alle modernen Frontantriebs-VW wie Passat, Polo und Golf vermutlich anders und später gestartet. Im Herbst 1967 präsentierte der Kleinwagenspezialist NSU mit dem Ro 80 die weltweit erste Wankelmotor-Limousine, ein Leuchtturmprojekt, das in der oberen Mittelklasse verankert war.

Was fehlte im NSU-Programm, war ein Mittelklassemodell als Bindeglied zum Kleinwagenprogramm: der K 70 (K wie Hub-Kolbenmotor), designt wie der wegweisende Ro 80 von Claus Luthe. Zwar fehlte es dem K 70 an der Stromlinie des Wankeltyps, aber die perfekten ausgewogenen Fahrzeug-Proportionen durch den auf der Vorderachse platzierten Motor, mit kurzen Karosserieüberhängen, großen Fensterflächen und seitlicher Charakterlinie auf Höhe der Türgriffe wies weit in die Zukunft.

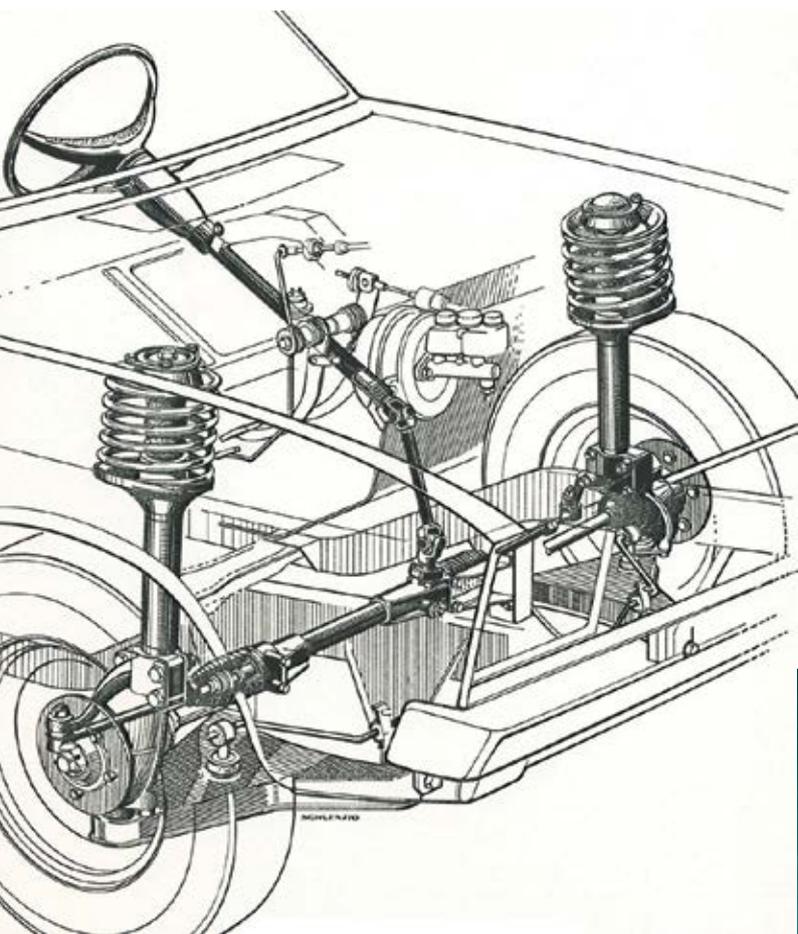
Tatsächlich nahmen die von Giorgio Giugiaro gezeichneten Typen Passat (1973) und Golf (1974) sowie der noch von Claus Luthe mitgeprägte Audi 50 bzw. VW Polo (1974) viele dieser Elemente auf. Dazu zählte auch ein Bestwert beim Radstand, denn mit 2,69 Meter erreichte der K 70 das Niveau von Luxuslinern á la BMW 3.0 S. Gigantisch geriet auch das Kofferraumvolumen des bei NSU konstruierten VW: 700 Liter, das schafften nicht einmal Straßenkreuzer vom Format des Opel Diplomat.





Sondermodell VW K 70LS

Aktive Sicherheitstechnik neuester Stand, damit beeindruckte schon der Ro 80 und der K 70 stand nicht nach. Einzelradaufhängung rundum und großzügig dimensionierte Scheibenbremsen vorn, dazu passive Schutzmaßnahmen wie der Benzintank im geschützten Bereich:



Auch damit war der K 70 Avantgarde. Entsprechend groß war der Aufschrei in den Medien als NSU die für März 1969 vorgesehene Weltpremiere absagte, weil VW die finanzschwachen Neckarsulmer übernahm und sofort mit Konzerntochter Audi fusionierte. Da blieb neben dem neuen Audi 100 und dem ebenfalls neuen VW 411 kein Platz für eine dritte Mittelklasse. Oder doch?

Die Medien jedenfalls verteilten an den verhinderten Mittelklasse-NSU so viele Vorschusslorbeeren, dass Wolfsburgs Generaldirektor Lotz die bis 1968 geltende Heckmotor-Doktrin seines Vorgängers Heinrich Nordhoff verwarf und die erste wassergekühlte frontgetriebene Limousine mit VW-Emblem vorstellte.

Ob es Nordhoffs Rache war, wie manche Journalisten meinten, oder schlicht Kinderkrankheiten? Der K 70 gewann zwar auf Anhieb so manchen Vergleichstest, aber anfängliche Getriebeprobleme und andere kleine Qualitätsdefizite der neuen Limousinen waren für die Käfer-Klientel ungewohnt. Überdies verhinderte die Kastenform eine standesgemäße Vmax, damals wichtiger Imagefaktor.

Tatsächlich war der K 70 kaum flotter als der Käfer im Supersize-Format vom Typ 411 und mit 159 km/h langsamer als sämtliche 90-PS-Wettbewerber. Und so fiel es den VW-Verkäufern leicht, im Schauraum eher die vertraute Technik des 411 zu empfehlen als den gewöhnungsbedürftigen und obendrein kostspieligen K 70. Verlangte doch VW für sein 1,6-Liter-Vierzylinder-Flaggschiff ebenso viel wie Ford für einen 2,3-Liter-V6. Und der 1972 lancierte moderne Opel Rekord II machte dem K 70 das Leben auch nicht leichter.

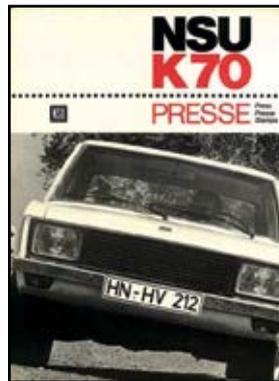




Zum Modelljahr 1973 spendierte VW dem inzwischen ausgereiften Luthé-Entwurf ein aerodynamischeres Gesicht und auch sonst viel Feinschliff inklusive des erwähnten 100-PS-Kraftwerks, doch die Marktlücke für den K 70 wurde sogar noch winziger. Bedrängt durch den neuen Audi 80 und dann auch vom Passat blieb kein Platz für den VW-Vorreiber mit Frontmotor. Gerade noch 7.000 Kunden kauften 1974 einen K 70, dagegen bereits 341.000 VW Passat. So schlug der vorletzten NSU-Entwicklung schon 1975 die Stunde, zwei Jahr später folgte der finale Ro 80.

**1967:** Weltpremiere und Marktstart für den NSU Ro 80. Die Entwicklung des K 70 wird finalisiert

**1968:** Erprobung und Feldversuche mit dem K 70



**1969:** Die Weltpremiere des K 70 ist für März 1969 beim Genfer Automobilsalon vorgesehen. Allerdings wird das Debüt unmittelbar vor der Präsentation abgesagt, die Presse wieder ausgeladen. Grund ist die Fusion von NSU mit Audi und die Konkurrenz eines weiteren NSU-Modells zu den Marken Audi (Modell 100) und Volkswagen (Modell 411). Allerdings überarbeitet Volkswagen den NSU K 70 zum VW K 70, der in einem eigens neu gebauten Werk Salzgitter vom Band laufen soll.

## K 70 HISTORY

**1965:** Der Vorstand der NSU Motorenwerke AG beauftragt am 12. Januar den NSU-Entwicklungschef Ewald Praxl und den späteren Leiter Design Claus Luthé mit der Entwicklung einer viertürigen Mittelklasse-Limousine sowie eines dreitürigen Kombis. Positioniert werden soll das neue Modell unterhalb des parallel in Entwicklung befindlichen Ro 80. Am 30. Juli wird ein allerdings viertüriger Kombi-Entwurf vorgestellt und mit dem internen Code „Typ X I“ versehen). Anschließend folgt ein Fastback-Typ und dann die viertürige Limousine.



**1970:** Im September feiert der VW K 70 offiziell Premiere und die Produktion läuft im Volkswagenwerk Salzgitter an. Karosserieform ist ausschließlich eine viertürige Stufenhecklimousine, der Kombi

wird nicht realisiert, um den Absatz des VW 411 Variant nicht zu beeinträchtigen. Es entstehen allerdings mehrere Prototypen des K 70 Kombi/Variant. Die modernen Vierzylinder-OHC-Motoren des K 70 mit 1,6 Litern (entwickelt auf Basis des Aggregats aus dem NSU 1200) verfügen in der Basis über 75 PS und in der leistungsstärkeren Doppelvergaser-Variante über 90 PS. Die Produktionsplanung wird auf bis zu 500 Fahrzeuge täglich festgelegt und damit an den Zahlen des VW 411 ausgerichtet. Von der Fachpresse gelobt werden der große Innenraum, der gigantische Kofferraum (700 Liter Volumen) und das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung, Stabilisator, langen Federwegen und hervorragenden Fahreigenschaften, das seine Abstammung vom größeren Bruder, dem Ro 80 zeigt.

**1971:** Im August werden die kantigen Stoßstangen durch seitlich abgerundete Stoßstangen des Audi 100 (C 1) ersetzt, der K 70 L erhält die Stoßstangen mit Gummiauflage. Hinzu kommen die Sitze und Kopfstützen aus dem VW 411. Aufwändigere Geräuschisolation durch dickere Dämmmatten. Wie alle anderen Volkswagen Modelle bekommt der K 70 einen Diagnosestecker. Rechtslenker werden lieferbar. Mit 76.780 Einheiten erreichten der VW K 70 schon im ersten vollen Produktionsjahr seinen Allzeiterhit.

**1972:** Im Frühjahr Modifikation am Schaltgestänge für mehr Schaltkomfort und eine neue Getriebesynchronisierung. Ab August Modellpflege durch vergrößertes Windleitblech mit Lüftungsschlitzen unter der vorderen Stoßstange für eine optimierte Bremsenkühlung. Dazu aerodynamischer Feinschliff durch neues Design der Motorhaube und Fahrzeugfront. Die Motorhaube erhält überdies eine Sicke in der Mitte. Neues Scheinwerfersystem, so erhält das Modell K 70 L Halogen-Doppelscheinwerfer statt der Rechteckscheinwerfer. Optionales manuelles Stahlschiebe-Hebedach. Startautomatik für den K 70 mit Vergaser. Im August läuft die Produktion des VW 411 aus, der durch die Facelift-Version 412 ersetzt wird.

**1973:** Im Mai ergänzt eine weitere, dritte Motorisierung mit 1,8-Liter-Hubraum und 100 PS Leistung das Portfolio beim K 70. Anfangs gibt es den 100-PS-Typ nur als Sondermodell K 70 LS in einer Auflage von 5000 Einheiten. Typisch sind schwarze seitliche Rallyestreifen, ein schwarz lackiertes Heckblech und Aluminiumräder. Ab Herbst ersetzt der 100-PS-Motor den bisherigen

90-PS-Motor. Im August zum Modelljahr 1974 diverse Modifikationen wie neues Vierspeichenlenkrad aus dem VW Käfer und neues Rückleuchtendesign ohne waagerechte Aluminium-Zierleiste in der Mitte.



**1974:** Im Juni endet die Fertigung des VW 412 (Typ 4) nach 367.728 Exemplaren (inklusive VW 411) und damit des markeninternen Konkurrenten für den K 70.

**1975:** Produktionsauslauf für den VW K 70 nach insgesamt 210.891 Einheiten.

**2017:** Audi feiert 50 Jahre NSU Ro 80 mit einer Sonderausstellung, dabei der älteste NSU Ro 80 im Originalzustand sowie ein K 70, das letzte von NSU entwickelte Auto.

**2020:** Der VW K 70 ging vor 50 Jahren in Großserie, ein Ereignis, das von der Clubszene mit Treffen und verschiedenen Festivitäten begangen wird. //

## Produktionszahlen:

**Insgesamt wurden 210.891 VW K 70 gebaut, davon 13.088 im Jahr 1970, 76.780 Einheiten im Jahr 1971, 55.922 Einheiten im Jahr 1972, 56.721 Einheiten im Jahr 1973, 7.335 Einheiten im Jahr 1974 und 1.045 Einheiten im Jahr 1975**

## Motorisierungen:

**VW K 70/K 70 L (Jahre 1970-1975) mit 1,6-Liter-Vierzylindermotor (55 kW/75 PS), Vmax 148 km/h;**

**VW K 70/K 70 L (Jahre 1970-1973) mit 1,6-Liter-Vierzylindermotor (66 kW/90 PS), Vmax 159 km/h;**

**VW K 70 S/K 70 LS (Jahre 1973-1975) mit 1,8-Liter-Vierzylindermotor (74 kW/100 PS), Vmax 162 km/h. Ich habe**



## „NA, DAS IST DANN ABER `NE MUTPROBE...!“



### EINE TOUR DE FRANCE MIT DEM K 70



TEXT UND FOTOS: DIETER WEBER

**D**ieses Jahr im Sommer war mal wieder eine dreiwöchige Urlaubsfahrt durch Frankreich mit einem meiner alten Schätzchen geplant und oh Wunder, die Wahl fiel auf meinen Citroen SM. Der hatte gerade eine Ausfahrt an den Edersee zum Jahrestreffen meines kleinen Citroen-Maserati Clubs super überstanden und die Vorfreude war gross.

Also ging es sonntags los. Von Konstanz über die Autobahn bis weit hinter Zürich und dann Richtung Thuner See in die Berge. Geplant war als Stopp Martigny. Auf Höhe Glacier 3000 hat er dann erstmals mit der Kühlung Probleme gemacht. Kein Wunder ... es waren auch in dieser Höhe die richtig heissen Tage. Wir fahren dann weiter bis Martigny. Am nächsten Morgen auf dem Weg

ins Aostatal bei nochmal zwei Pässen und hohen Temperaturen hat er dann wieder leicht gekocht. Also was tun? Für die Weiterfahrt und den vorgesehenen dreiwöchigen Urlaub war mir das alles im wahrsten Sinne des Wortes zu heiss und unsicher. Also drehten wir kurzerhand um und fuhren zurück nach Konstanz. Der Traum einer gekillte Ausfahrt mit Hydropneumatik und 170 PS Maserati Motor war ausgeräumt. Eine sichere und vorallem zuverlässige Alternative musste her.



Also fiel die Wahl auf den K 70. Nicht ganz so rassig und rasant, dafür aber sehr angenehm im Fahren, zuverlässig und viel Platz für unser Gepäck. Ohnehin darf man ja in Frankreich auf Landstrassen nur noch 80 km/h machmal auch 90 km/h fahren. Und das macht der K 70 ja mit links.



Es ging dann erstmal auf der Schweizer Autobahn mit den dort erlaubten maximal 120 km/h bis hinter Genf. Auch das hat der K 70 locker abgespult. Über Landstrasse dann Richtung Grenoble und von dort ins Vercors. Das ist der erste westliche Höhenzug der Alpen in Frankreich. Die Pässe hier sind eher moderat und der Col de la Machine ist landschaftlich herrlich.

Richtung Süden landeten wir dann in der Nähe von Die. Direkt an der Strasse hatte es ein kleines unscheinbares noch im Umbau befindliches Hotel. Die Zimmer waren in den Themen grosser amerikanischer Landschaftsfilme gestaltet, einfach aber gemütlich. Die Wirtsleute waren zuvor 6 Jahre lang durch nordamerikanische Naturparks gereist, hatten dort gelebt und auch gearbeitet. Sie hatte die Erlaubnis auch dort hin zu fahren, wo normale Touristen nicht hin durften. Die Erzählungen waren hoch spannend und der K 70 parkte neben einem modernen Ford Mustang Musclecar.

Weiter ging es nach Castellane in den französischen Seealpen. Ein kleiner Ort nahe dem Gorges du Verdon. Hier gibt es ein privates Citroenmuseum, das ich vor vielen Jahren rein zufällig auf der Durchfahrt mit dem Motorrad entdeckt habe. Aus einer klapprigen Wellblechhalle sind mittlerweile drei ansehnliche Hallen geworden.



Die Sammlung finde ich eindrücklich und endlich sind die Erklärungsschilder auch auf Deutsch, was vorher immer mal wieder deutsche Touristen gestört hat. Der Chef spricht Französisch und Englisch und ihm zuzuhören ist ein Genuss. Dieses Mal war er endlich mal wieder vorort. Er hat mir auch gleich mal ein paar gute Tipps für meinen SM gegeben.

Nächstes Ziel war Grasse, die Hauptstadt des Parfums, ca. 20 km vor Cannes in den Bergen. Der Besuch von Fragonard mit Führung durch die Parfumproduktion war Pflicht ... der anschliessende Einkauf im Firmenshop auch! Nur dem K 70 hat das alles nicht ganz so gut gefallen. Auf der Hinfahrt hohe Berge und hohe Temperaturen





und dann serpentinartige Strassen und Gassen in der Stadt mit zeitweisem Stau und ständig Stop and Go mit Anfahren an steilen Strassen. Zuletzt ein schlecht belüftetes enges, vierstöckiges, heisses Parkhaus mit steilen Zufahrten. Das hat auch beim K 70 die Temperatur hochgetrieben und beim Abstellen hat er ganz leicht gekocht. Über den Überdruckschlauch am Ausgleichsbehälter hat er dann etwas Kühlwasser verloren.

Nach unserem Trip durch die Stadt hatte er sich aber wieder vollständig abgekühlt und es musste nur wenig Kühlwasser nachgefüllt werden. Danach ist er wieder problemlos gelaufen.

Cassis, direkt östlich von Marseille, das ich von früher kannte, war das nächste Ziel. Aber die Stadt war bei sehr schönem Wetter so unangenehm voll, dass ich da nicht bleiben wollte. Von dort führt eine enge Route de Cretes nach La Ciotat. Die Steigungen mussten anfangs zweitweise im ersten Gang bewältigt werden. Nach der Erfahrung in Grasse war mir zwar etwas mulmig, aber der K 70 hat auch das problemlos bewältigt. Wir wurden mit herrlichen Ausblicken über Cassis, die Calanques und das Meer belohnt.

Es schlossen sich Tage zum Ausspannen in St. Cyr sur Mer mit Strandtagen an. So konnte sich der K 70 auch mal erholen und wurde wegen dickem Saharastaub sogar auch mal gewaschen.



Nächstes Ziel war Cap d'Agde bei Montpellier. Da wir ja in Frankreich mit unseren Autos nicht durch die Umweltzonen fahren dürfen, weil wir keine Umweltplaketten bekommen, wollte ich die Grossräume Marseille und Montpellier umfahren und hab mich für die Autobahn entschieden. Auch das ging völlig problemlos und da es der einzige Regentag in den drei Wochen war, hatten wir nichts verpasst. Und der K 70 blieb dank Mario innen völlig trocken. Nochmal Ausspannen am Meer, faul sein und Meeresfrüchte satt.





Zurück ging es dann Richtung Provence. Hier war das Fahren auch landschaftsbedingt wirklich ein Traum und die kleinen Städtchen sowieso. Bei genialem Wetter war der Mont Ventoux, der Gigant der Provence, schon von weitem und endlich mal wolkenlos zu sehen und da wollte ich schon immer mal hoch. Also haben wir in dem kleinen Städtchen Sault auf 700m Höhe übernachtet und sind am nächsten Morgen los. Auch diese Hürde hat der K 70 problemlos gemeistert.

Auf dem Gipfel wurde er neben den ganzen Radfahrern auch bewundert und der Höhepunkt war ein älterer Herr aus Stuttgart. Im tiefsten Schwäbisch begrüßte er uns mit den Worten: **„Dass ich das noch erleben darf“**. Er erzählte uns, dass er bei einem Opelhändler in die Lehre gegangen sei und später zu VW gewechselt habe. Zu seinen Opelzeiten hätten sie mal einen K 70 in orangemetallic in Zahlung genommen und ihn an den Hr. Ritter weiterverkauft. Der sei dann wegen diverser Defekte insgesamt 5x wiedergekommen. Danach habe der Chef gesagt: **„Gell, aber so einen verkaufemer nimme“**. Bei VW habe er dann auch nochmal mit welchen zu tun gehabt und die seien zwar **sehr geile Autote** gewesen aber leider nicht sehr zuverlässig. Er war ganz aus dem Häuschen und seine Frau meinte, dass er immer ausflippe, wenn er so alte Autos sehe. **„Aber das Kärrele war ja ned immer ganz einfach“** hat er noch gemeint. **„Und damit 3 Wochen durch Frankreich und dann noch hier hochfahre, des isch dann scho eine gewaltige Mutprobe“**.

Naturgemäss sehe ich das natürlich anders und der K 70 hat mich darin bestätigt. Auch die Rückfahrt durch die Drome, das französische Jura bis ins Elsass und letztendlich durch den Schwarzwald nachhause hat er klaglos mitgemacht. Alles in allem war es trotz des holprigen Startes ein sehr entspannter Urlaub und die Fahrerei durch alle möglichen Landstriche und Umgebungen und die Alpen hat einen Riesenspass gemacht. Es waren dann zuletzt doch 2865 km. In Frankreich wussten die wenigsten etwas mit dem Auto anzufangen und selbst die älteren hielten ihn für den ersten Passat oder einen Audi 100. Einige meinten auch, wie der denn so lief mit diesem Wankelmotor. Nur ein paar wussten wirklich, was das für ein Auto war. Und die natürlich wie bei uns, weil einer in der Familie früher auch mal so einen hatte. Und da war dann von vollem Lob bis zur vollen Ablehnung alles dabei.

Mich hat mein K 70 wieder voll überzeugt und ich hoffe sehr, dass ich ihn nicht überfordert habe. Jetzt steht er erstmal über Winter in der Garage und der nächste Frühling wird dann zeigen, wie er das alles überstanden hat. Ich werde jedenfalls weiter Urlaube im Sinne einer grossen Ausfahrt mit den alten Autos machen. Bisher war jeder einzelne eine wahre Freude. //

*Guten Autos gibt man ein Küsschen! Danke Kasi!*



# Μία μοναδική στον κόσμο κληρονομιά

Έπι 25 χρόνια, 24 ώρες τὸ 24ωρο, κάτω ἀπ' ὅλες τὶς συνθῆκες ὁδήγησεως ὁ κόσμος ὀλόκληρος δοκίμαζε καὶ ἐπιβραβεύει τὴν ἀπαραμίλλη τεχνικὴ τῆς VOLKSWAGEN.

Οἱ τεχνικοὶ μας συνεδύασαν ἀκριβῶς τὴν μοναδικὴ αὐτὴ κληρονομία μὲ τὴν ὑψηλὴ ποιότητα καὶ ἐδημιούργησαν ἕνα ἀμάξι πολυτελείας μὲ ξεχωριστὴ γραμμὴ, προικισμένο μὲ ἀσύγκριτες τελειοποιήσεις καὶ ἀνέσεις.

Κινητὴρ

1.600 κ. ἐ. 90 ἵππων· Ὑδρόψυκτος, τετράχρονος, τετρακύλινδρος μὲ ἐκκεντροφόρον ἐπί κεφαλῆς - Συμπίσεις 9,5 - Καρμπυρατέρ διπλῆς χοάνης - 0 - 100 σὲ 13,9" - Τελικὴ συνεχῆς ταχύτης 160 χλμ/ώρα.

Κιβώτιο ταχυτήτων

4 ἐμπρόσθιοι καὶ ὀπισθεν συγχρονισμένες - Κίνσεις εἰς ἐμπροσθίους τροχοῦς.

Σύστημα διεύθυνσεως

Αὐτορυθμιζόμενο (τύπου κρεμαγιέρας). "Αἴων σπαστός διὰ πλήρη ἀσφάλειαν.

Ἀνάρτησις

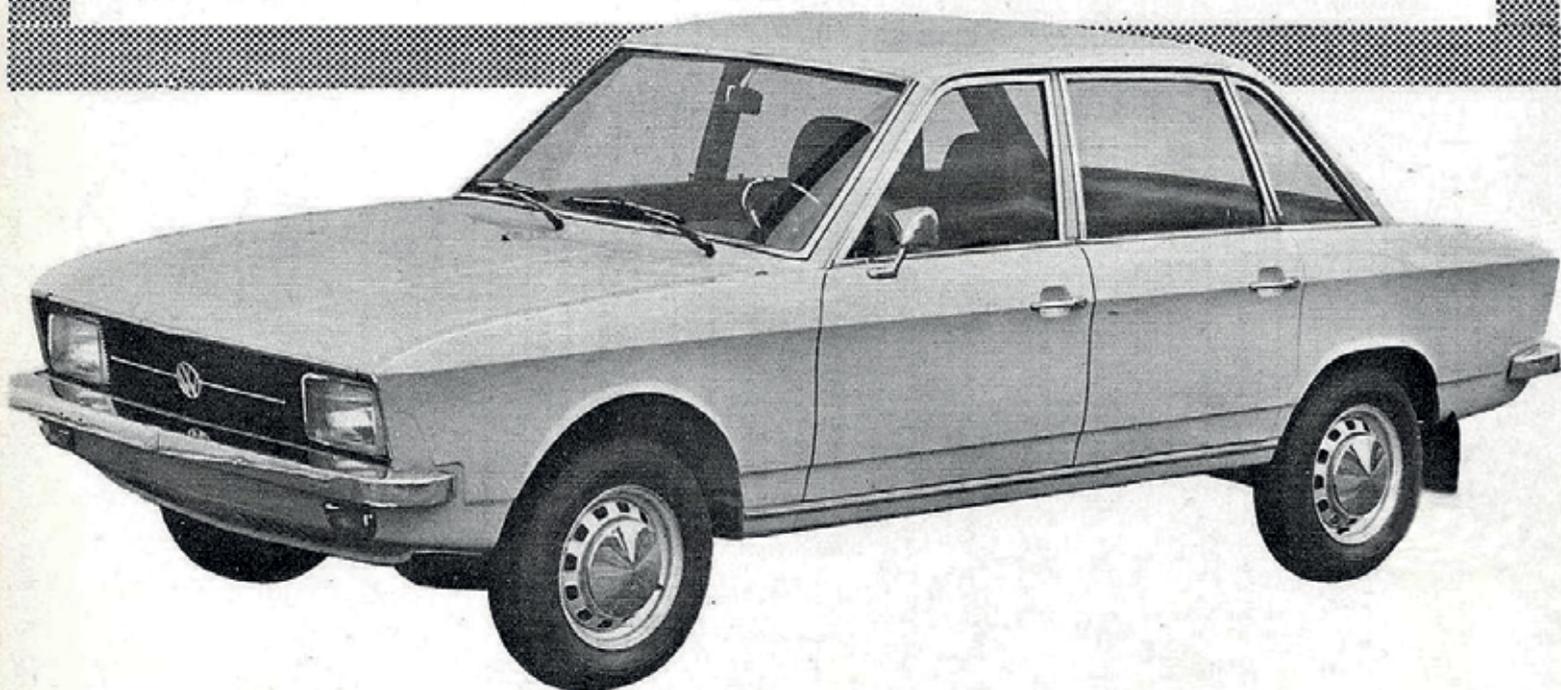
Ἐμπρός: Ἀνεξάρτητη μὲ δικαλωτὰ πέλδila, σπειροειδῆ ἐλατήρια, τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ καὶ ράβδος ἐξισορροπήσεως.

Ὅπισθεν: Ἀνεξάρτητος τριγωνικὸς βραχίονας, σπειροειδῆ ἐλατήρια, ἀμορτισέρ καὶ ράβδος ἐξισορροπήσεως.

Φρένα

Διπλοῦ κυκλώματος μὲ πρόσθετο ἐμπρόσθιο κύκλωμα - Δίσκος ἐμπρός, ταμποῦρα πίσω - Σερβόφρενα.

Μοναδικὴ ἀνεσις καὶ πολυτέλεια - Χῶρος διὰ πέντε ἄτομα - τέσσερες θύρες - τεράστιο πόρτ - μπαγκάζ χωρητικότητος 25 κυβ. ποδῶν - ἀναδιπλούμενα καθίσματα σὲ 114 θέσεις - πολυτελεῖς ἐσωτερικὲς ἐπενδύσεις - ἀπόλυτος ἀερισμὸς καὶ θέρμανσις, τζάμια ἐπιφανείας 2,50 μ. πανοραμικὰ ἀντιπλιακὰ φυμὲ - πολυτελεῖς ταμπλώ, στροφόμετρο ρολοῖ - μαξιλάρια κεφαλῆς - λασπωτῆρες - ἐλαστικά RADIAL.



**K 70**

με τὴν ἀπαραμίλλη τεχνικὴ

τῆς  
**VOLKSWAGEN**



**KOSMOCAR A.E.**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

εἰς τοὺς κατὰ τόπους ἀντιπροσώπους μας.





**TYPISCH 80er...** gefunden von Pim Tielkemeijer



# VERSPRECHEN EINGELÖST!

TEXT UND FOTO: ANDREAS KERNKE

**A**nlässlich unseres Pfingsttreffens hatte ich mit dem wohl prominentesten K 70-Fahrer Österreichs, Ex-Vizekanzler Wolfgang Brandstetter, vereinbart, dass er einen kleinen Bericht über das Aufeinandertreffen verfasst. Dieses Versprechen hat er hiermit gern eingelöst. Sein Artikel erschien auch in der AUSTRO CLASSIC.

**Danke, Wolfgang! //**



## VW K70 Treffen

Text & Bilder: Wolfgang Brandstetter

Am 27. Mai 2023 fand das internationale Treffen des VW K 70 Klubs in Österreich im Raum Persenbeug statt. Rund 30 Fahrzeuge aus Deutschland, Österreich und der Schweiz boten das für die Siebzigerjahre so typische bunte Bild. Ein Teilnehmer aus Deutschland nahm es mit der Originalität besonders genau und verpasste seinem K 70 ein NSU-Logo (Foto 1072), das es freilich bei den Fahrzeugen, die ja nach der Übernahme von NSU durch Volkswagen als VW K 70 in den Handel kamen, nie gab. Aber immerhin gab es damals schon Plakate von Fahrzeugen mit NSU-Logo, auch einer der Gründe, warum dieser von



Claus Luthe designte und technisch moderne Wagen ein besonders interessantes Stück Industriegeschichte repräsentiert.



Beim Betrachten eines SUV und des VW K 70 so:  
"Aerodynamik kann beim  
Auto eigentlich ernsthaft  
gar kein Thema sein..."

... denn für den cw-Wert gibt es keine Einheit,  
er ist eine dimensionslose Größe

Widerstandskraft = Dichte \* cw-Wert \* Referenzfläche \* Geschwindigkeit / 2



VW K 70.  
cw-Wert nicht überbewerten





**NEWS\*\*\*NEWS\*\*\*NEWS\*\*\*NEWS\*\*\*NEWS\*\*\*NEWS\*\*\*NEWS**  
*Hans-Ulrich's Liebe zum K 70 rostet offenbar auch nicht! Sie ist zwar längst Geschichte... doch diese Geschichte endet offenbar nicht. Nur Sekunden vor Redaktionsschluß war zu erfahren: HUN hat sich zusammen mit seinem Bruder in Süddeutschland einen K 70 gekauft! Re-Entry im Club?*

TEXT UND FOTOS: HANS-ULRICH NEUMANN



## DER K 70 ALS HOCHZEITSKUTSCHE

### ODER „ALTE LIEBE ROSTET NICHT“ – ODER DOCH?

**Ich habe eben noch einmal nachgesehen, es war der 11. März 2012, als ich meinen schönen '74er K 70 an einen Mann in Zwenkau bei Leipzig verkaufte und dem getrailerten Vehikel ein wenig traurig hinterher blickte.**

Schon kurz davor hatte ich schon meinen Caddy, der noch über eine Finanzierung lief, in Zahlung gegeben, der Kredit wurde abgelöst, seitdem fahre ich im Alltag Audi A2. Der Grund war, daß ich „harzte“, die Wahl hatte, bei den Autos Abstriche zu machen oder aus meiner günstig gemieteten Doppelhaushälfte in Heide in eine üble Wohngegend zu ziehen, die im Budget des Amtes gelegen hätte. Ich entschied mich, lieber aus dem Regelsatz etwas zuzuschießen, um nicht in einer schlechten Wohngegend zu landen. Das ist alles nun schon lange her, nach einem kurzen Interemezzo im Büro eines Pumpenherstellers bin ich seit Februar 2017 Betriebseisenbahner, als Fahrdienstleiter, neuerdings heißt der Ausbildungsberuf „Zugverkehrssteuerer“. Das wird sich aber im alltäglichen Umgang sicher nicht ändern.

Nun, mein K 70 war ja schon einige Zeit zuvor abgemel-

det, um Kosten zu sparen, aber der Verkauf war unumgänglich, um nicht tief in die „Kreide“ zu gelangen. Es sollte eine sehr lange Zeit, fast zwölf Jahre werden, bis ich wieder hinter dem Lenkrad eines K 70 Platz nehmen durfte, um ihn zu fahren.

Der Anlaß war erfreulich, Gerret, unser Ältester, den ich am 4. Juli 2015 samt zweier Schwestern mit meiner Frau „mitgeheiratet“ habe, wollte seine Madlen heiraten, die er während der Pandemie kennengelernt hatte. Sie machte den Bundesfreiwilligendienst und in dem Rahmen jeden Sonntag die vorgeschriebenen Corona-Schnelltests vor den Gottesdiensten in unserer Kirche, dem CZA in Elmshorn, er war in der Jugend sehr aktiv. Es waren sogar zwei Paare, die durch Corona zueinander fanden; alles ist zu etwas gut...

Sie hatten schon lange mit den Vorbereitungen begonnen, von Mai bis Juli waren die beiden noch nach Marseille in Südfrankreich zu einer Missionschule. Von da sind es übrigens nur rund 120 Kilometer nach Port Grimaud, wo 1970 die Pressevorstellung des VW K 70 veranstaltet wurde. Ein Zeichen?

Nun, die beiden hatten von Bekannten die Zusage, daß diese ihren schwarzen Ford Pick-Up-Truck als „Hochzeitskutsche“ bekommen sollten. Doch wie es immer mehr in unseren Zeiten der Fall ist, man kann sich auf niemanden wirklich verlassen, die Leute haben den Wagen einfach verkauft, nach dem Motto: Was kümmert mich mein Versprechen von gestern. Das ist traurig.

Aber wozu ist die Familie da. Ich kontaktierte meinen Bruder Jörg Peter, um schon einmal vorab zu klären, ob da eine Alternative ist, die ich ohnehin schon vorher als Idee ins Spiel gebracht hatte. So stellte ich den beiden die Lösung vor: Ein weißer K 70, rote Velourspolster als echte, weiße „Hochzeitskutsche“. Die beiden waren begeistert. Also ging es von der Inspiration in die Realisation des Vorhabens. Doch wie es so ist, zwischen Inspiration und Realisation gibt es immer viel Spielraum für Probleme aller Art, wie man sagt: Zwischen Inspiration und Realisation ist immer jede Menge Transpiration. Mein Bruder hatte die Feststellung getroffen, daß die alten Pneus an seinem `73er L-Modell Standplatten haben mußten, da der Wagen so polterte. Das kostet und der gelernte Banker und studierte Bankbetriebswirt (BA) hat „Stacheldraht in der Tasche“, neue Reifen, wieder Geld ausgeben... Meinen Vorschlag, daß ich die Hälfte zahlen würde, nahm er an. Endlich waren dann die neuen Reifen montiert, er informierte mich. Da ich gerne die Dinge unter Kontrolle habe, avisierte ich, daß ich zwei Tage später, am Mittwoch, also drei Tage vor der geplanten kirchlichen Trauung, den Wagen in jedem Fall noch einmal in Augenschein nehmen und auch eine Probefahrt machen wolle, schließlich stand der Wagen seit der HU im April ungenutzt herum, weil vermeintlich die Reifen Standplatten hätten. Mein Bruder meinte noch, der K 70 zöge nach rechts, das läge vielleicht am Reifendruck.

So stand ich am Mittwoch um 4:40 Uhr auf, absolvierte meine Frühschicht im Stellwerk, fuhr nach Hause in Elmshorn, Mittag essen, danach dann nach Heide, wo der K 70 in einer der Garagen im Elternhaus steht. Also: Garagentor auf, Sitz einstellen, klar, der Wagen sprang nicht „auf Schlag“ an, aber im dritten Versuch klappte es. Na, dann, rückwärts aus der Garage, Mist, es gibt keinen rechten Spiegel, die Kupplung kommt erst sehr spät, ok, Gewöhnungssache. So fuhr ich die Mommsenstraße hoch, bog nach rechts Richtung Hemmingstedt ab, weil ich plante, eine schöne Runde über Landstraße zu fahren, um mich wieder an den K 70 zu gewöhnen. Nach der ersten Ampel schaltete ich die Gänge durch, erreichte die „50“ (der Tacho geht extrem genau, wie ich mit GPS festgestellt habe). Doch was war das? Ich dachte, ich führe über Eisenbahnschwellen. Der ganze Wagen bebte und zitterte immer stärker, beschleunigte nur widerwillig. Also, rechts ranfahren, den Bruder anrufen. „Ja“, sagte ich, „der Wagen zieht nach rechts, aber das ist nicht der Luftdruck, der rechte Bremsattel ist knallefest. Ich fahre gleich einmal zu Westerweck, das muß gemacht werden, Rechnung ist natürlich Deine.“

Er war einverstanden. Mich wundert, wie das Auto so durch die HU gekommen ist. Die beiden Zeiger des Bremsenprüfstandes sollten das Bremsmoment der festen, rechten Bremse auch anzeigen, das kann man doch nicht übersehen. Mein Bruder sagte noch, der Wagen quietsche beim Fahren auch seit längeren, Ursache war unbekannt.

Nun, egal, ich fuhr in Etappen in die Werkstatt, damit

die Bremse sich immer wieder abkühlen konnte. Dort angekommen, trug ich das Problem vor. Der Annahmemeister, Michael Einfeld, der mit meinem Bruder zeitgleich bei der Bundeswehr in Seeth war, machte wenig Hoffnung, als ich sagte, ich brauche den Wagen am Sonnabend als Hochzeitskutsche, also Freitag Abend fertig. Ok, sagte er, er würde die Arbeiten selbst machen, da er zur Zeit nur drei Mitarbeiter hätte, dazu noch einen Zahnriemenwechsel, einen Turboschaden und noch eine weitere, aufwendige Reparatur. Aber, da sei das Problem, das Teil zu bekommen. Nun, da konnte ich ihm eine Lösung anbieten, ich aktivierte einen alten Kontakt aus meinen aktiven K 70-Zeiten, das Teil war verfügbar, ebenso die spezielle Stecknuß zur Montage. Ich hatte am folgenden Tag noch eine Frühschicht, würde von dort direkt aufbrechen, das Teil holen, nach Heide bringen, wo es mein Bruder dann am Freitagmorgen direkt in die Werkstatt bringt. Wie es so bei mir ist: Gesagt, getan. So kamen am Mittwoch die ersten 150 Kilometer in der Causa „K 70 als Hochzeitsauto“ zusammen.

Also, am Donnerstag wieder 4:40 Uhr aufstehen, zur Frühschicht, 12:30 Uhr Dienstschiuß und direkt und ohne Mittagessen los, um das Teil zu holen, dabei hin und zurück dicker Stau am Hamburger Elbtunnel, der A2 steckte alles tapfer weg. Mit dem Teil dann direkt nach Heide zum Elternhaus, um es da zu deponieren und wieder zurück nach Elmshorn, wo ich dann kurz nach 20 Uhr endlich Feierabend hatte. Da waren die nächsten 465 Kilometer abgespult, also in Summe dann schon 615 Kilometer.

Da ich gern auf „Nummer Sicher“ gehe, rief ich am Freitag, früher Vormittag beim Autoservice Westerweck an, ob mein Bruder den Bremsattel samt Werkzeug und Reparaturleitfadenauszug auch dorthin gebracht habe. Das war der Fall, den nächsten Anruf avisierte ich für den Nachmittag. Um 15:45 Uhr rief ich an, der K 70 war tatsächlich repariert. Über Süderheistedt bei Heide, wo ich mir noch einen bei einem Händler zum Verkauf stehenden K 70 ansah und Fotos davon fertigte, ging es dann wieder nach Elmshorn, allerdings mit einem Abstecher nach Horst bei Elmshorn, um den innen wie außen total verdreckten K 70 zunächst einmal von außen grob zu reinigen.

Ach, es war schön, die Motorhaube mit den erkennbaren Wagenecken vor einem, das Getriebe mit der fehlenden Mittelstellung des Schalthhebels, die Lenkung ohne Servounterstützung, das beruhigende Singen des 1600ers im Ohr. So kamen am Freitag noch einmal 175 Kilometer auf zusammen, also in Summe dann 790 Kilometer.



Zuhause angekommen, folgte eine Politur, Flugrost mit WD-40 von Wischerarmen und Stoßfängern entfernen und polieren, so gut es der unsachgemäß lackierte Wagen zuließ; aber es hat sich gelohnt. Am Sonnabend dann Fenster reinigen, aussaugen, mit Innenraumreiniger die Kunststoffflächen reinigen, die schon teilweise einen grauen Belag aufwiesen; das weiße Brautkleid von Madlen sollte doch nicht ruiniert werden. Alles ließ ich nicht richten, die Blinkerrückstellung funktioniert nicht automatisch, die Lenksäulenverkleidung ist lose, genauso wie der Instrumenteneinsatz, die vier Fensterkurbeln standen in unterschiedliche Richtungen (das habe ich geändert), die Fensterheber sind schwergängig, genauso wie die Entriegelung der hinteren rechten Tür, eine Gurtumlenbeschlagabdeckung fehlt, die Gurtpeitsche für den Fahrer ist eine Ausführung für den Beifahrer, das Frischluftgebläse funktioniert nur in Stufe 2, aber nur mit gutem Zureden, die nicht auf Relaischaltung umgebauten Scheinwerfer sind immerhin funzelig, während die Beleuchtung des auch nur zeitweise funktionierenden Blaupunkt „Lübeck CR“ gar nicht funktioniert. Aber wenn das Autoradio geht, dann ist der Empfang klasse.

Um 13 Uhr sollte die Trauung beginnen, aber da musste ja noch der bestellte Blumenschmuck angebracht werden, der Termin war um 12 Uhr, paßt, dann direkt zum CZA Elmshorn.

Nach der Trauzeremonie ging es dann nach Uetersen zur Feier, abends dann das „junge Glück“ nach Hause gebracht und selbst auch wieder nach Hause gefahren. Wegen des Blumenschmucks wurde Tempo 30 empfohlen, da die K 70-Windschutzscheibe nicht so flach wie bei aktuellen Autos ist, waren auch „40 Sachen“ drin, ohne daß Rosen und Grünzeug über das K 70-Dach hinweg auf der Fahrbahn landeten. Besonders der Bräutigam genoß die Fahrt, mahnte, nicht so schnell zu fahren, damit er die Fahrt länger genießen kann. Die Hinfahrt wurde bei offenen Fenstern der hinteren Türen absolviert, danach waren diese dann geschlossen. Der Tag brachte dann rund 40 Kilometer, die Rückfahrt dann am Sonntag noch einmal 150 Kilometer. Also brachten die beiden Tage zusammen 190 Kilometer zu den bereits gefahrenen 790 Kilometern. Das sind dann mal eben fast 1.000 Kilometer in den paar Tagen, „nur um ein Hochzeitsauto“ zu haben. Aber: was tun wir nicht alles für die Kinder – und das Erlebnis, endlich wieder einmal einen K 70 zu fahren. Zwei unverheiratete Töchter gibt es ja noch. Eine ist 24 Jahre alt, hat eine fünfjährige Tochter, ist Finanzwirtin und wohnt auch in Elmshorn. Isabella (22), ist seit Sommer als Friseurgesellin tätig - ihr Traumberuf. Also, Chancen auf Hochzeiten gibt es. Die Jüngere hat heute schon klar gemacht, das ich fahren soll. Aber das mache ich nur in einem K 70, das ist Prinzip, nur, ob mein Bruder seinen dann noch hat, er trägt sich mit Verkaufsgedanken. Von meinem K 70 habe ich seit dem Verkauf nichts mehr Konkretes gehört, ob er noch „lebt“ und in welchem Zustand mag er sein? Der Käufer wollte ihn seinerzeit restaurieren, aber so etwas sagen ja viele, hinterher ist es ein Teilepuzzle oder der Wagen zerfällt irgendwo auf einer feuchten Wiese.

Eines ist mir aufgefallen, in den über zehn Jahren, in denen ich keinen K 70 mehr habe und nur einmal im vergangenen Jahr kurz mit dem Alltags-A2 das K 70-Treffen in Niedersachsen besucht habe, ist das Interesse der Menschen am K 70 nicht weniger geworden, im Gegenteil, überall lächelnde Gesichter, gehobene Daumen, bei mir kamen nach und nach die Nachbar zusammen, um den K 70 zu bestaunen, natürlich hatte wieder einer von denen einmal einen K 70, ebenso der Mann der Gemeinsekretärin des CZA. Unsere Jüngste, Isabella, hat auf der Hochzeit gesungen, sie kann das sehr gut, sie wurde von der Mutter einer Mitsängerin bei uns abgeholt, als ich noch am K 70 auf der Auffahrt bei uns zugange war. Die Frau stieg aus, beinahe zärtlich streichelte sie über den verchromten Heckstoßfänger und seufzte: Wie schön! Selbst junge Menschen sind vom K 70 begeistert, sie haben die unförmigen Blechgebirge heutiger Zeit auch satt, suchen das Ursprüngliche. Wie der Bräutigam sagte: Die heutigen Autos sehen aus, als hätte jemand einen Bogen Papier zusammengeknüllt und hingeworfen. Nun bin ich einmal gespannt, ob und wann ich wieder das große Lenkrad eines K 70 in meine Hände nehmen kann. Alte Liebe rostet nicht, gerade dann auch nicht, wenn man einer jungen Liebe beim Start mit einem K 70 hilft. //



# WAS HABEN DIE MENSCHLICHE EVOLUTION UND ENTWICKLUNG VON AUTOS GEMEINSAM?

SELTEN IST DAS ERGEBNIS AUF ANHIEB WIRKLICH SCHÖN...



... ABER SPÄTER WIRD DOCH ALLES GUT!



**VW K 70.**  
1970 DER ENTSCHEIDENDE SCHRITT  
IN DIE RICHTIGE RICHTUNG.



## DIE 14. FOOD RALLYE NEUWIED - ODORE DI BENZINA

\*GERUCH DES BENZINS

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNKE

**D**ie „food rallye neuwied“ ist eine Oldtimer Veranstaltung der IG Young-Oldtimer-Neuwied e.V., auf die ich mich nun schon zum vierten Mal sehr freue.

Im nahen Bendorf haben wir für zwei Nächte eine Ferienwohnung gebucht. Dorthin geht die Reise also am Freitag zunächst. Unser Fahrzeug ist in diesem Jahr erstmals „SICILIANO“, der silberne VW K 70 von 1972, den ich vor zwei Jahren vom Ätna geholt und anschließend restauriert habe. Offiziell ist dies sein erster großer Auftritt.

Die Fahrt ans rechte Rheinufer, etwa zehn Kilometer nordwestlich von Koblenz, verläuft eigentlich ohne besondere Zwischenfälle. Die mit primitiven Hausmitteln vorher noch schnell provisorisch geflickte Gangschaltung hakelt manchmal extrem. Ihre beiden Kunststoffführungen sind aus Altersgründen total zerbröselnd und von mir durch einigermaßen passend geschnittenes PVC-Rohr ersetzt. Speziell der dritte Gang lässt sich jedoch nur unter Druck einlegen.

Der gelegentliche Schluckauf, den der Motor beim Beschleunigen manchmal hat, wundert mich, denn eigentlich läuft die Maschine gut. Die Schwächen an langen Steigungen schiebe ich darauf, dass halt nur ein 75 PS-Motor sein Werk unter der Motorhaube verrichtet und eben nicht die gewohnten 90 PS anliegen.

Dass kurz vorm Ziel die Tankanzeige offenbar plötzlich versagt, könnte ebenfalls dem Alter des Fahrzeugs ge-

schuldet sein - ich habe zuhause Ersatz (sowohl für die Anzeige, als auch für den Geber) liegen.

Als wir an der Ferienwohnung ankommen, ist dort, obwohl in der Anzeige des Anbieters beschrieben, direkt vor dem Haus im öffentlichen Bereich kein adäquater Parkplatz zu finden. Nach dem Entladen unserer Sachen in die Ferienwohnung entschlief ich mich, den Wagen vorsichtshalber zu tanken, damit wir wegen der defekten Tankanzeige morgen nicht irgendwo liegenbleiben.

Als ich an einer Tankstelle den K 70-Tankdeckel öffnen will, stelle ich erstaunt fest, dass ihn von innen wohl jemand festhält. Mit ein wenig Kraftaufwand gelingt es trotzdem, den Deckel zu öffnen. Dabei ist deutlich vernehmbar ein lautes Ansaugeräusch zu hören „FFFUMPPP!“ - wie bei einem Benzinfaß, bei dem sich beim Öffnen ein großer Unterdruck entläßt. Da ist wohl die Tankentlüftung dicht! Aber immerhin - tanken kann ich ja jetzt.

Beim Eingeben der Tankdaten (immer per Smartphone in eine Excel-Datei per Cloud) stelle ich erfreut fest, dass „SICILIANO“ auf den knapp über 400 Kilometern lediglich 7,9 Liter verbraucht hat.

Samstagmorgen finde ich unter dem Auto auf der Straße eine Benzinpfütze etwa in der Größe eines DIN-A4 Blattes. „SICILIANO“ markiert sein Revier. In der Kürze der Zeit kann ich mich leider nicht um das Leck kümmern. Wir müssen schnell zum wenige Kilometer entfernten „food hotel“ nach Neuwied. Dort lege ich mich seitlich



## Ganz unterschiedliche Mitstreiter

neben den Wagen und ziehe die Schlauchschellen des Gummischlauches zwischen Tankeinfüllstutzen und Tank etwas fester. Dabei überdrehe ich blöderweise eine Schraube. An der Stelle tropft es also weiter.

Recht spät nehme ich im Nennbüro die üblichen Gegenstände der Anmeldung (Bordbuch etc.) entgegen.



*Ich gehöre dazu... das Bändchen hilft beim Essen*

Nach dem Frühstück geht es gleich zum Fahrerbriefing. Besprechung der Strecke, es gilt die StVO etc.



*Fahrerbesprechung:  
◀ das hier ist ein „Stiller Wächter“*



Anschließend klebe ich die Startnummern (5) auf, bereite „SICILIANO“ auf die Tour vor. Das Leck ist nicht dicht zu bekommen. Pünktlich um 5 nach 10 hebt sich für uns die Startflagge und es geht los. Ruck Zuck steht jedenfalls fest, dass wir uns für heute an das Odeur frischen SUPER Benzins gewöhnen werden müssen.

Schon vor der Präsentation der Fahrzeuge steht die erste Sonderprüfung an. An den Häusern einer Straße in Bendorf sind drei kleine Plakate mit alten Logos von Autoherstellern/marken angebracht. Wir sollen die Namen der Hersteller aufschreiben. Fazit: wir entdecken leider nur zwei Plakate, unter anderem erkenne ich den Löwen von Peugeot, im zweiten Logo meine ich Lancia zu erkennen... letztendlich ist es aber das Emblem von Autobianchi.

Auf dem Kirchplatz von Bendorf wird nun den vielen Zuschauern jedes einzelne Auto vorgestellt. Der Moderator erzählt Vieles über „SICILIANO“. Es ist alles richtig - die Informationen stammen alle von mir!



*Fahrzeugpräsentation vor wartendem Publikum*

Recht bald danach: die zweite Sonderprüfung. Wir werden auf den Hof eines Oldtimerschraubers unmittelbar am Rhein gelotst. Hier stehen lauter DDR-Fahrzeuge herum. Ganz am Ende ist ein Pickup (oder kleiner LKW) zu sehen. Wir sollen erraten, um welches Fahrzeug es

sich handelt. Sechs Antwortmöglichkeiten stehen auf dem Zettel. Mit alten DDR-Fahrzeugen hab ich es ja gar nicht so... und entscheide mich für Robur (hinterher stellt sich heraus, dass es ein Framo ist!)

In Bad Hönningen dürfen wir entgegen der Fahrtrichtung durch eine Einbahnstraße fahren. Dort wartet eine Delegation auf uns. Die dortige Weinkönigin überreicht uns eine Tüte mit zwei Flaschen Wein - eine sehr nette Geste, Dankeschön! Ein paar Kurven weiter sitzt die Bevölkerung auf einer Mauer und applaudiert lautstark. Wir fühlen uns geehrt!



*Hier gibt's Wein von einer Weinkönigin*

Weiter geht's in den Westerwald. Über, für die food rallye typische, extrem kurvige Straßen kommen wir nach Neustadt/Wied. Hier findet die halbstündige Mittagspause auf dem großen Parkplatz vor NORMA und REWE statt. Es gibt Leberkäsebrötchen und „Kalter Kaffee“ von Brohler (Slogan: „Trink Brohler, fühl dich wohler!“). Sowohl NORMA als auch REWE und Brohler gehören zu den Sponsoren dieser food rallye.



*Mittagspause bei NORMA und REWE*



*Ich versuche verzweifelt Herr über Benzindämpfe zu werden*

Entlang der Wied kreuzen wir nun noch ein wenig durch den Westerwald. Über extrem schlechte Straßen in Flammersfeld erreichen wir über Orfgen unsere Kaffeepause in Döttesfeld. Nach extrem leckerem Kirschkuchen und

Kaffee setzen wir unsere Fahrt fort über die Wiedstraße vorbei an Heckerfeld.

Durch einen kleinen Navigationsfehler stehen wir plötzlich vor dem Firmengelände von Morlock Motors in Peterslahr, bekannt durch die DMAX-Doku-Soap „Steel Budies - Stahlharte Geschäfte“ - die S-Klasse von Michael Manousakis ist sogar hier vom Tor aus zu sehen.



*Morlock Motors ist bekannt aus dem Fernsehen*



*DMAX hat Peterslahr bekannt gemacht*

Durch einsamste Gegenden und über verwegendste Straßen folgen wir nun wieder den Wegweisern Richtung Neuwied.



*„SICILIANO“ unterwegs im Westerwald*

Unterwegs machen wir noch einen kleinen Abstecher über Hadert nach Rengsdorf und gegen 17:00 Uhr treffen wir wieder am „food hotel“ ein.

Dort folgt dann das große gemeinsame Speisen bei bestem Wetter unter offenem Himmel. Und natürlich die Siegerehrung. Zum Treppchen hat es bei uns zwar nicht gereicht - aber immerhin sind wir in der Gesamtwertung auf Platz 51 von 100. Dabeisein ist eben alles!



Unser Parfüm trägt den Namen „SUPER E10“ 

Siegerehrung

Am Sonntag fahren Peter und ich dann nach Hillscheid zum K 70 Kompetenzzentrum. Dort setzen wir „SICILIANO's“ Benzingepiesel ein Ende. Zugleich stellen wir fest, dass es die Tankentlüftungsleitung vermutlich infolge des starken Unterdrucks zerlegt hat. Der altersschwach poröse textilummantelte Gummischlauch muss wohl förmlich implodiert sein. Außerdem baue ich den Tankgeber aus. Er ist vollkommen verbogen. Offensichtlich war der Unterdruck im Tank derart groß, dass sich der komplette Tank extrem nach innen verformt und dadurch auch den Tankgeber in Mitleidenschaft gezogen hat.

wenige Kilometer weiter etwa auf Höhe der Autobahnraststätte Egpert eine längere Steigung emporfahren, sind plötzlich extreme Motorvibrationen zu spüren. Das gesamte Fahrzeug vibriert. Lediglich bei Geschwindigkeiten über 100 km/h lässt diese Laufunruhe etwas nach. Der Motor scheint nur „auf drei Pötten“ zu laufen. Weil ich vermute, dass diese Vibrationen durch ein defektes Zündkabel entstehen, versuche ich bei Köln Zündkabel auszutauschen (ich habe immer Ersatz dabei). Diese Maßnahme ist jedoch nicht wirklich von Erfolg gekrönt. Letztendlich verlassen uns die Vibrationen bis zum Ende dieser Fahrt nicht.

Eines ist somit jedenfalls absolut klar: die Benzinpumpe scheint vollkommen in Ordnung zu sein!

Zu guter Letzt geht uns dann knapp 50 Kilometer vor dem Ziel noch der Sprit aus. Das nächtlich Benzingepiesel, der defekte Tankgeber und der Motorlauf „auf drei Pötten“ sorgten anscheinend für einen außer Kontrolle geratenen Benzinkonsum. Glücklicherweise können wir an der Autobahnabfahrt Bramsche noch mit ein wenig Schwung von der Autobahn herunterrollen und landen so auf einem Park & Ride-Parkplatz. Dort steht zufälligerweise ein Mann und wartet im Auto auf seinen Sohn. Ich frage ihn, ob er einen Kanister dabei hat. Er verspricht mir, mit seinem Kanister netterweise Sprit von der nächsten Tankstelle zu besorgen. So kommen wir am Ende doch noch gut zu Hause an.

Als wir auf dem Weg nach Hause an der Autobahnauffahrt Neuwied auf die A3 Richtung Köln beschleunigen, läuft der Motor wirklich auffallend gut. Als wir jedoch

Demnächst muss ich mich also unbedingt um ein paar Baustellen an und unter „SICILIANO“ kümmern... //



Defekte Tankanzeige: wegen Spritmangel einfach ausgerollt



## KAMPEERWEEKEND 2023 CAMPINGPLATZ DE MEIBEEK, NIEDERLANDE

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNKE

**E**in Mal im Jahr lädt der niederländische Teil des 1. internationalen K 70 Clubs zum Kampeerweekend ein. Irgendwo auf einem Campingplatz in Holland finden sich dann ein paar K 70 zusammen. Da diese Zusammenkunft zumeist im Herbst, zumindest aber im Spätsommer und daher bei nicht mehr besonders günstigem Wetter stattfindet, ist die Anzahl der teilnehmenden K 70 meistens nicht mehr besonders groß.

Weil es nicht immer gut in meinen Kalender passt, nehme ich unregelmäßig an diesen Treffen teil. In diesem Jahr lässt es sich aber einrichten, wenngleich es mir nicht möglich ist, mit meinem K 70 anzutreten. Nach der diesjährigen food rallye (s. Seite 19) wurde der Motor des silbernen „SICILIANO“ auf der Heimreise plötzlich von heftigen Vibrationen geschüttelt. Bisher konnte ich lediglich ergründen, dass er nur auf „drei Pötten“ läuft, obwohl ich Zündkerzen, -kabel und -stecker komplett erneuert habe. Das lässt Schlimmes erahnen, dazu aber erst im nächsten Blogbeitrag.

Am **Freitag** wähle ich also den REDSTAR. Eigentlich ist der zwar bereits für die „Winterruhe“ vorbereitet. Doch nun muss er nochmal für die Holland-Tour ran. Erwähnenswert ist allerdings, dass ich auf den letzten Kilometern unseres Urlaubs an der Mosel zu hören glaubte, dass der Auspuff seltsam zischelnde Geräusche machte. Schon im Frühjahr musste ich den Abgaskrümmer direkt hinter dem Turbolader schweißen - die dieseltypischen Motorvibrationen hatten ihn einreißen lassen. Ein Problem ist also bereits bekannt. Vorausschauend habe ich deshalb in der letzten Woche eine neue Auspuffanlage geordert, diesmal sogar in Edelstahl.

So geht es also mit dem Roten Stern Richtung Westen. Man erwartet mich auf dem Campingplatz de Meibeeek in der Nähe von Ruurlo, Provinz Gelderland. Nach gut zwei Stunden sind die knapp 200 Kilometer gegen 17:00 Uhr problemlos zurückgelegt. In der „Receptie“ melde ich mich an und erhalte einen Transponder für die Dusche. Mein Stellplatz befindet sich auf dem Platz „Meidoorn“, direkt gegenüber des Organisatorenpaars Barbara und Jaap, die bereits seit Jahren keinen K 70 mehr besitzen und hier mit ihrem Volvo 740 und einem kleinen Wohnwagen Kip Kompakt angereist sind. Weitere Gäste, Siem und Hanni besuchen gerade Familienmitglieder in der Nähe... ansonsten ist noch niemand da. Erst kurz vor Einbruch der Dunkelheit rollen zwei niederländische K 70 auf den

Platz. Sie campen allerdings nicht, sondern die Paare Michiel und Erika beziehen einen Bungalow bzw. Henry und Rose ein Mobile Home. Der Abend endet wegen einsetzendem Regen unter Barbara und Jaap's Vorzelt bei Kaffee und Gesprächen.



*Gespräche im Vorzelt*

Der **Samstag** beginnt mit freundlichen Sonnenstrahlen. Ich suche zunächst die Campingplatzdusche auf und bin begeistert von der sanitären Anlage. Mit einem Transponder erhält man Zutritt zu Duschen, Toiletten, Waschgelegenheiten. Auch die Dusche reagiert mit warmem Wasser auf den Transponder. Es ist hier alles sehr sauber.



*Begeisternde Transponder-Technik*

Nach dem Frühstück tauchen Nicole und Peter aus Münster mit ihrem historischen VW Jetta auf, auch Jos erscheint mit seinem K 70. Es werden Zelte aufgebaut.





Das Tagesprogramm wird verkündet

Danach begeben wir uns auf eine kleine Rundfahrt. Wir werden einen „Gegend-Check“ machen. Jos fragt, ob er mich als Beifahrer begleiten darf - klar darf er! Bevor er sich wundert, weise ich ihn lieber gleich auf meinen inzwischen bei geringen Drehzahlen rappenden Auspuff hin. Er versichert mir, dass ihn das nicht störe.

In Eefde in der Provinz Gelderland, nur drei Kilometer von Zutphen, besuchen wir die große Schleuse des Twentekanal. Diese wichtige Wasserstraße verbindet Enschede (nahe der Grenze zu Deutschland) über die IJssel mit dem IJsselmeer und der Nordsee.



Kreuz und quer durchs Gelderland

Der Tross aus sechs Fahrzeugen kurvt grob umrissen durch das Gebiet östlich von Apeldoorn, sowie südwestlich von Enschede und nordwestlich von Groenlo, halt im großen Kreis um Ruurlo, alles etwa auf der geografischen Breite von Münster. Dabei durchfahren wir sehr schöne, stellenweise parkähnliche Landschaften, streckenweise lange Alleen. Es ist also festzustellen, dass auch dieser Teil der Niederlande seinen besonderen Reiz besitzt.



Schleuse des Twentekanal



Ankunft am Twentekanal



Beim Landgoet Vorden



Landgoed Vorden

Wir essen während einer lockeren Plauderrunde im Restaurant Witkamp in Laren und besuchen dann das malerisch gelegene „Landgoed Vorden“.

Das alles jedenfalls ist das Thema des Restaurants „De Witte Wieven“. Dementsprechend sieht die Dekoration in und um das Gebäude der Gaststätte aus. Mich persönlich erinnert sie eher an einen Hexenkult und könnte gut zu Halloween passen.

Der **Sonntagmorgen** beginnt wieder sonnig, aber recht kühl - zunächst knapp unter 10°C. Das ändert sich jedoch im Laufe des Tages auf etwa 20°C. Um den Campingplatz herum findet eine Motocrossveranstaltung statt.



De Witte Wieven



Sonntagmorgen



Am Tagesende landen wir bei „De Witte Wieven“ in Lochem:

in der niederländischen Mythologie (mindestens zurück bis ins 7. Jahrhundert, in die vorchristliche Zeit) sind die Witte Wieven Geister „weiser Frauen“ oder anderer Elfenwesen. Im modernen Niederländisch-Niedersächsischen sind es wörtlich „weiße Frauen“, bedeutete aber ursprünglich „weise Frauen“. Historisch gesehen galten die Witte Wieven als weise Kräuterkundlerinnen und Heilerinnen, die sich um die körperlichen und geistigen Beschwerden der Menschen kümmerten. Es hieß, sie hätten das Talent für Prophezeiungen und den Blick in die Zukunft. Sie hatten einen hohen Stellenwert in den Gemeinden und so wurden nach ihrem Tod zu Ehren Zeremonien an ihren Grabstätten abgehalten.



Lautes Spektakel um den Campingplatz herum

Unzählige Motorräder sorgen für eine beträchtliche Lautstärke. Mich stört dieser Lärm extrem. Warum gurkt man



*Durch die niederländische Landschaft*

mit den Maschinen ausgerechnet um einen Campingplatz herum? Glücklicherweise startet unsere kleine Runde recht bald zur letzten Etappe des Kampeerweekends 2023. Zunächst müssen wir uns tatsächlich gegen den Strom der teilweise übermütigen Motorradfahrer durch den Verkehr kämpfen. Mir scheint diese Situation sehr gefährlich zu sein, weil einige Motorsportfreunde mit ihren Maschinen auch mit teilweise unangepassten Geschwindigkeiten aus irgendwelchen Waldwegen herausschießen und ihre Motorräder in dem Moment offensichtlich kaum unter Kontrolle halten können.

Als wir endlich den Einzugsbereich des Motorradsports verlassen haben, folgt wieder eine beschauliche Fahrt über alte Baumalleen durch niederländische Land-

schaften. Diese endet schließlich in Gelselaar bei „Erve Brooks“, einem Spiel-, Museums- und Pfannkuchen-Bauernhof. In diesem Fall hat es mir der Pfannkuchen ange-tan, speziell in der Ausführung mit Apfel (hier unten rechts).



*Gemütliche Runde*



Abschließend verabschieden sich alle Beteiligten voneinander und treten die Heimreise an. Auch ich bin nach etwas mehr als zwei Stunden wieder zuhause. Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren!

Nachdem ich den REDSTAR in der Garage abgestellt habe, werfe ich aus der Grube von unten noch eben einen Blick auf seinen Auspuffkrümmer. Dabei wird mir klar, woher die enorme Geräuschentwicklung stammt... //



*Tod eines Auspuffs*



*Erve Brooks Erlebnisbauernhof*



## GLÜCK IM UNGLÜCK - NOTIZ AM RANDE: MAGER MACHT HEISS!

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNKE

**D**ass nach dem Ende der Restauration meines sizilianischen K 70 endlich Ruhe einkehrt... habe ich mir gedacht... habe ich mir gewünscht. Doch wie immer... kommt es oftmals alles anders.

Die ersehnte Ruhe wurde bereits bei der Anfahrt zur **food rallye 2023** (s. Bericht Seite 19) empfindlich gestört. Durch die verstopfte Tankentlüftung im Tankdeckel hatte sich ein heftiges Vakuum im Tank gebildet und somit den ganzen Tank zusammengezogen... und in dessen Folge den Tankgeber geschrottet. Außerdem trat deswegen während der gesamten Rallye Sprit aus, wodurch wir auch während der Fahrt ständig Benzindämpfe einatmen mussten. Nicht schön und echt nervig!

Nur einen Tag später wird die Undichtigkeit am Treibstofftank vom K 70 Kompetenz Zentrum Westerwald zumindest soweit behoben, dass wir keinen Sprit mehr verlieren und somit auch keine Benzindämpfe mehr in die Fahrgastzelle strömen.

Als Add-on kümmert sich Peter um den Vergaser. Dabei stellt er fest, dass in dessen beiden Schwimmerkammern der Spritpegel sehr ungleich ist. Das führt dazu, dass in die beiden Zylinder, die von der betroffenen (nicht so vollen) Schwimmerkammer beschickt werden, ein deutlich zu mageres Gemisch gelangt. Was aber ist daran so schlecht?

### OXIGEN

**Technisch gesehen verbrennt das Gemisch im Motor bei zu magerer Einstellung nicht „perfekt“, da das Mischungsverhältnis Benzin-Luft für eine „perfekte“ Verbrennung nicht mehr gegeben ist. Nun hat das chemische Element Sauerstoff (in der Luft als O<sub>2</sub>) die Eigenschaft, heißer als Benzin zu verbrennen. Bei**

**zu magerem Mischungsverhältnis ist also mehr Luft im Gemisch als normal. Da Luft hauptsächlich aus O<sub>2</sub> besteht, verbrennt daher das Gemisch deutlich heißer.**

**Bei einer „perfekten“ Verbrennung sind im Zylinder maximale Temperaturen von 2000°C bis 2500°C denkbar. Auslassventile müssen dabei bis zu 800°C und Einlassventile bis zu 500°C standhalten.**

**Befürchtung:** das zu magere Gemisch könnte meinen K 70-Motor u.a. bei der Teilnahme an der food rallye vorgeschädigt haben. Als ich nun mit Peter's frischer Vergasereinstellung beim Auffahren auf die Autobahn A3 an der Anschlußstelle Neuwied beschleunige, reagiert der Motor plötzlich mit heftigen Vibrationen. Eine umfangreiche Fehlersuche führt zwar zunächst zu nichts. Peter's etwas fachmännischere Vermutung per Telefon deutet aber auf ein verbranntes Auslassventil hin.

Meine eigene laienhafte Kompressionsdruckmessung (zu Hause) lässt vermuten, dass der Schaden im zweiten Zylinder zu finden sein wird.

### MISSION

Das gilt es nun genau herauszufinden und - wenn möglich - zu beheben. Dazu organisiere ich wieder den Trailer von Clubkamerad Andreas Faulhaber.

Am letzten Septemberwochenende steht „SICILIANO“ also wieder auf jenem Trailer, auf dem er bereits vor zwei Jahren bei seiner Bergung vom Ätna für über 2.500 Kilometer ausharren musste.

**Samstag:** es ist noch stockdunkel, als das Gespann vom Hof rollt. Diesmal ist das Ziel das lediglich 350 Kilometer entfernte K 70 Kompetenz Zentrum Westerwald.



*Dunkel war's, der Mond schien helle...*

Viereinhalb Stunden später werkelt Hallennachbar Markus Retz bei meiner Ankunft bereits in seiner Werkstatt an einem anderen K 70 und beginnt vorab an meinem inzwischen abgeladenen K 70 mit einer ersten Diagnose - nach dem Entfernen aller Zündkerzen folgt eine (diesmal) professionelle Kompressionsdruckmessung.

Das Ergebnis schockiert mich nicht mehr sonderlich - bestätigt sich doch mein laienhaftes Resultat: der zweite Zylinder ist tot! Da ist nicht mal mehr **zu wenig Druck!** Nein - da ist **überhaupt kein Druck** mehr!



*Der zweite Zylinder hat keinen Druck, ist somit faktisch tot*

Als Peter Rodenberg dieses Messergebnis sieht, entfährt im ein schlichtes „Scheisse!“

## **DAMIT BEGINNT DIESER SCHRAUBER-SAMSTAG.**

„SICILIANO“ auf die Bühne! Motorhaube weg, Kühlwasser ablassen, Zündkerzen wieder raus, Kabel entfernen, Auspuffkrümmer vom restlichen Abgasstrang trennen, Kühler raus, Vergaser demontieren, Kettenkasten öffnen, Antriebskette und Antriebsritzel der Nockenwelle lösen, Kettenkasten entfernen, alle Zylinderkopfschrauben lösen und schließlich den Zylinderkopf abheben.

Der nun freie Blick auf die Ventile bestätigt, was wir alle vermutet haben. Am Auslassventil des zweiten Zylinders



*Das Auslaßventil des mittleren Zylinders ist verbrannt fehlt ein Stück. Sein Fehlen verursacht, dass hier kein Kompressionsdruck mehr aufgebaut werden kann. Deshalb läuft der Motor „nur noch auf drei Pötten“. Ausgleichend dazu scheinen die weiteren Einblicke in den Motor*



Ventil und vermutlich der Ventilsitz haben Schaden genommen

keine zusätzlichen Schäden mehr zu offenbaren. Lediglich die Oberflächen der Kolben der beiden zu mager gelaufenen Zylinder zeigen dafür typische Ablagerungen. Das brennt sich später wieder weg. Sonst sieht alles „ohne Befund“ aus.

Früher bedeutete ein Ventilschaden oftmals das Todesurteil für einen Motor, vielleicht sogar für das ganze Fahrzeug.

Nicht so für einen inzwischen seltenen VW K 70 und auch nicht für das K 70 Kompetenz Zentrum. Hier wird um den Erhalt jedes Fahrzeugs gekämpft! Zum großen Glück für „SICILIANO“!

Peter macht einen sehr nachdenklichen Eindruck. Im Geiste durchforstet er bereits die umfangreiche Sammlung an gebrauchten Teilen und Motoren in seiner Halle. Schließlich soll ich einen Zylinderkopf in die Mitte der Halle, an den Ort des Geschehens zerren. Er sagt: „ich habe keine Ahnung, was mit diesem Kopf ist, warum er einst ausgebaut wurde!“ Das gilt es nun also herauszufinden.

Dazu überprüft er die eingebaute Nockenwelle. Wir drehen sie durch und haben durch die entfernten Ventildeckel einen freien Blick auf den Zustand der Nocken. Peter's Urteil lautet: „einwandfrei!“

Jetzt geht's um die Dichtigkeit der Ventile: wir lassen Bremsenreiniger in die überkopf gedrehten Verbrennungsräume mit den Ventilen laufen und beobachten, ob die geschlossenen Ventile (auch dazu muss natürlich die Nockenwelle immer in die entsprechende Stellung gebracht werden) dicht halten. Ergebnis: es ist keine Undichtigkeit festzustellen.

Damit steht fest: **das** wird der „neue“ Zylinderkopf für „SICILIANO“. Für den Fall, dass Fragen auftauchen: der alte Zylinderkopf ist durch das durchgebrannte Ventil geschädigt. Nur das Ventil auszutauschen wäre jedoch riskant. Denn durch diesen Schaden wird ziemlich wahrscheinlich auch der Ventilsitz (also die Gegenseite des Rands der Ventilöffnung) verbrannt sein.

Von Markus und Peter wird mir jetzt eine typische „Azubi“-Aufgabe zugeteilt: die planen Flächen zwischen Motorblock und Zylinderkopf sind penibel zu säubern.

Beide berichten aus den Zeiten ihrer Ausbildung, dass sie damals stundenlang von Hand mit entsprechenden



Dank der Würthmaschine eine tiptopp gereinigte Oberfläche

Werkzeugen und Schleifpapier unter rapide abnehmender Begeisterung zu solchen Arbeiten verdonnert wurden.

Das könnte mir jetzt auch blühen... doch Markus zeigt sich von einer guten Seite und reicht mir eine speziell für diese Arbeit geeignete Druckluftmaschine der Firma Würth aus seiner schwäbischen Heimat. Damit gelingt mir ein brauchbares Ergebnis in relativ kurzer Zeit. Vielen Dank dafür, Markus!

Nachdem nun alles überprüft und sauber ist, kommt eine neue Zylinderkopfdichtung auf die plane Fläche des Motorblocks. Anschließend heben wir den Zylinderkopf auf den Motorblock. Die weitere Vorgehensweise geschieht natürlich in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau. Zur perfekten Fixierung des Kopfes auf dem Block müssen die langen Kopfschrauben nach einem vorgeschriebenen Muster mit einem Drehmomentschlüssel festgezogen werden.

Zum Schluss ist besonders das Aufziehen der Antriebskette auf das Nockenwellenritzel speziell durch die Konstruktion des Kettenspanners eine knifflige Angelegenheit. Auch sie gelingt schließlich durch Markus' Unterstützung.



Wieder Fummelarbeit an der Steuerkette

Mittlerweile beschäftigt sich Peter mit dem Vergaser. Dabei stößt er auf eine seltsame Masse unter dem Deckel der Beschleunigerpumpe. Es ist aber überhaupt nicht erklärbar, warum diese (offenbar) Dichtungsmasse dort eingebracht wurde. Ich hatte diesen Vergaser vor zwei Jahren als NOS-Teil (New Old Stock), also ungebraucht, neu aus altem Lagerbestand stammend, bei eBay gekauft.

Beim genaueren Betrachten stellt sich jedoch nun heraus, dass am Vergaser jemand ganz übel herumgefrickelt

haben muss. Peter vervollständigt nun aus drei weiteren Vergasern (aus seinem Alt-Teile-Pool) meinen verfrickelten Vergaser zu einem vernünftig funktionierenden Vergaser. Vielleicht erklären sich durch den Pfusch am Bauteil auch einige Unzulänglichkeiten beim bisherigen Motorlauf (Ruckeln, Verschlucken, Husten, vielleicht sogar das zu magere Gemisch in dessen Verlauf wir hier nun schrauben müssen). Der Verkäufer dieses Vergasers dürfte Peter jedenfalls gerade nicht in die Quere kommen - der ist nämlich stinksauer und ich höre mehrfach lautstarke Flüche wie „Unverschämtheit“, „Frechheit“ und „Sauerei“. Und deshalb wird dieses Bauteil von mir schätzungsweise bestimmt zehn Mal ein- und wieder ausgebaut... bis es endlich wieder in einem verwendbaren Zustand ist.

Zum Laufen bekommen wir „SICILIANO“ an diesem Abend allerdings leider nicht mehr. Als nämlich schließlich alles wieder ordnungsgemäß zusammengebaut und an seinem Platz ist, folgen unzählige erfolglose Startversuche... bis die Batterie aufgibt. Mit der Batterie aus Peter's Feuerwehr-LT sind wir wenigstens noch in der Lage einen weiteren Kompressionsdrucktest anzufertigen. Der Messwert vom dritten Zylinder ist dabei seltsamerweise nicht so prickelnd. Na gut, der Motor ist ja auch kalt! Peter macht wieder ein besorgtes Gesicht... wir versuchen noch ein paar Starts - alle erfolglos.

Es ist bereits dunkel, als Peter entnervt aufgibt. Nach Hause fahre ich heute also nicht mehr. Nach diesem anstrengenden Schrauber-Tag falle ich bei Peter zuhause auf dem Sofa in einen tiefen Schlaf.

Am **Sonntagmorgen** geht es wieder in die Halle. Wo waren wir stehen geblieben...? Ach ja... Startversuche! Es folgen wieder einige Starts... leider alle ohne happy End! Irgendwie ist das echt demütigend! Schließlich bittet mich Peter eine Dose „Start Pilot“ von der Tanke zu holen.

Die eher zur Bäckereifachverkäuferin taugliche Dame in der Tankstelle schaut mich fragend an, als ich meinen Wunsch äußere. Sie kommt hinter ihrer Kasse hervor und zeigt mir ein Regal in der hintersten Ecke ihres Shops. Dort steht „Shell Start Gas“. Es sind zwar nur 200ml - hoffentlich reicht das.

Zurück in der Halle wirkt das Zeug erstaunlich schnell und wie erhofft! Ich sehe, dass Peter aufatmet. Wir sind beide wirklich erleichtert! Ein Glück - der Patient ist über'n Berg! **Die Operation am offenen Herzen ist geglückt!**

Zur Probefahrt heizen wir ohne Motorhaube über die L 310, vorbei am Limesturm Hillscheid bis nach Höhr-Grenzhausen und zurück. Welch herrlicher Klang des Motors! Wie gleichmäßig und rund er doch wieder läuft! Das macht mich unbeschreiblich froh!

Zurück in der Halle machen wir einen letzten Kompressionstest. Na also! Nun, im warmen Zustand, ist das Ergebnis topp!

Anschließend kommt die Motorhaube wieder an ihren Platz. Zu guter Letzt baut Peter noch einen neuen Schwellendichtring ein (aus dem alten kleckerte immer Getriebeöl) und erneuert die komplett zerbröselten



Überaus zufriedenstellendes Resultat

Kunststofflager des Schalthebels innen im Mitteltunnel.



Der Dichtring an der Schaltwelle musste erneuert werden

**FERTIG!** Wir beenden damit einen erfolgreichen (oder besser siegreichen?) Schraubereinsatz.

**Danke Peter, Danke Markus!**

Mir bleiben „nur“ noch 350 Kilometer Heimreise. Um 22.00 Uhr ist diese Mission glücklich beendet.



Autohof Werne... bald daheim!



Wieder zuhause!

... fast! Zwei Tage später ist auch der Anhänger wieder zurück in Vechelde. **Vielen Dank Andreas!** //



Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber	
Motor	Luftfilter 2. Version Ventilführungen und Ventildeckel	028 129 635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm	
			NSU					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs	
			Alfa							Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm	
Kühlung / Heizung	Kühlerschlauch oben Kühlwasser-Ausgleichsbehälter	028 121 051A	Febi Neuteil	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm	
			Porsche							Daniel Hennigs
Vergaser	Luftfilter erste Version, auswaschbar (!)	028 129 635	K&N 33-2570	Art.nr: 374039	<a href="https://www.mvh-shop.de">https://www.mvh-shop.de</a>	59,95 €			Ronny Grunau	
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tanksutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs	
Getriebe / Kupplung	Schaltwelleneinrichtung, Simmerring für Schaltwelle am Getriebe hinten Kupplungsscheibe Kupplung (Sachs)	085 301 227	VW Polo 86C mit 064er Getriebe	Art.Nr: 100007	autoteildirekt.de	1,48 €			Peter Rodenberg	
			BLUE PRINT	ADV183116	<a href="https://www.autodoc.de">https://www.autodoc.de</a>	36,99 €			Andreas Faulhaber	
			Audi Typ 81, Passat Typ 32/33	OK68438	<a href="http://www.bus-ok.de">www.bus-ok.de</a>	4,80 €				Daniel Hennigs
				711 207 251	<a href="http://www.wagentelle.de">www.wagentelle.de</a>	4,20 €				
				12103	<a href="https://tk-carparts.de">https://tk-carparts.de</a>	4,34 €				
Auspuff	Schaltstangenbuchse, im Mitteltunnel	251 711 207	VW Transporter T3, 411, 412,	96.ALT	<a href="http://www.bus-scheune.de/">www.bus-scheune.de/</a>	6,05 €			Thimm	
				251 711 207	<a href="http://www.seefeldt.de">www.seefeldt.de</a>	7,95 €		2 Stück notwendig!		
				N2 204 016	<a href="http://www.baltic-kaefer.de">www.baltic-kaefer.de</a>	3,95 €				
				45-1275	<a href="https://raanas-shop.de">https://raanas-shop.de</a>	4,50 €				
Lenkung	Lenkmanschette Plastkling am oberen Ende der Lenksäule Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €		nach Abschaben der Nuten am Rand	Thimm	
			Golf 1						Daniel Hennigs	
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Daniel Hennigs	
				K70411053	Autoteile Thimm					
			Traggelenk	K70407361	Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst			Thimm
			Antriebswellenmanschette außen	08300	Febi Bilstein über ATP Autoteile	9,19 €			Achswellenmutter, die dabei ist, passt nicht	Thimm
			Antriebswellenmanschette innen	02871	Febi Bilstein über ATP Autoteile	8,99 €				Daniel Hennigs
Faltenbalg	Lenkmanschette Manschette + Spannringe Spurstangenkopf	113 415 835 A, R 113 415 835, 111 415 837, 311 405 387 A	VW Transporter T 3		VW Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Markus Vorrath	
			T1, T2, Kübel, Käfer							
			LÖBRO	300.396	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz	
Radkappen	Faltenbalgssatz, Antriebswelle Radkappen	431 498 233 C	AUTOFREN SEINSA	D8094	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz	
			NSU Ro 80						Daniel Hennigs	



Stand 12. Oktober 2023

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

Stand 12. Oktober 2023

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

**DANN SUCHEN WIR  
DEINEN TIPP!**



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

**BITTE EMAIL AN:  
[k70-post@k70-club.de](mailto:k70-post@k70-club.de)**



## NSU FAN-TAG AM 16. SEPTEMBER 2023 IN NECKARSULM

TEXT UND FOTOS: ANGELA UND WOLFGANG BITTNER

### In der Reihe unserer NSU Fahrzeuge darf der K 70 natürlich nicht fehlen.

So ist der Moderator und 1. Vorsitzende Ulrich Latus vom NSU/WANKEL-SPIDER-CLUB-DEUTSCHLAND e.V. am NSU Fan - Tag am 16. September 2023 auf dem Gelände des Audi Forums, zu vernehmen.

Bei seiner Führung durchs „lebendige Museum“ zeigte er vom NSU Fahrrad über die NSU Max, die Quickly, über den NSU Prinz in allen seinen Varianten bis zum legen-

Vom „jungen Aussteller“ bis hin zum betagten Testfahrer, der das ursprüngliche NSU K 70 Fahrwerk beruflich als das Beste aller Zeiten beurteilte, bevor es dann, laut seiner Aussage, von VW „verschlimmbessert“ wurde.

Den vier K 70 Clubmitgliedern, die sich den Fan - Tag nicht entgehen ließen und mit zwei Fahrzeugen die Ausstellung bereicherten, wurde nicht nur ein buntes Programm am und im Audi Forum und dem Deutsche Zweirad- und NSU Museum geboten, sie durften auch viele eindrucksvolle Begegnungen mit Menschen rund um den K 70 erleben.



dären RO 80 alles was die damalige NSU Produktion zu bieten hatte.

Dabei interviewte er die Besitzer der Fahrzeuge, die eindrucksvolle Geschichten rund um ihre Gefährte zu berichten wussten, darunter auch Kurt Brixner, „The Godfather in der NSU Tuning Szene“, von dem gleich mehrere Fahrzeuge präsentiert wurden.

Eine bunte Schar von Interessenten wurden an diesem sonnigen Samstag zum NSU Fan - Tag gelockt.

So ergab es sich, dass unser Clubmitglied Michael Klein eine besonders seltene „NSU Pressemappe“ von einem ehemaligen NSU Mitarbeiter erwerben konnte, die er nun stolz sein Eigen nennen darf.

Als sie sich am Ende des Tages als einer der letzten Besucher auf die Heimreise machten, durften alle Besucher mit Begeisterung auf einen eindrucksvollen Tag zurückblicken.

//



**ANGEBOT**

## **VW K 70 Fußmatten**

**lieferbar in den Farben  
ROT, NATUR oder SCHWARZ**

**Satz: 135,- EURO**  
plus Versand

Bei Interesse eMail an: [berndradau27@gmail.com](mailto:berndradau27@gmail.com)

Viele von uns haben es hinter sich, einige bereits mehrfach, andere sind gerade dabei: einen K 70 nach langem Dornröschenschlaf wieder auf die Straße zu bringen. Dann kommt endlich der ersehnte Tag, an dem Wagen und TÜV-Plakette frisch glänzen- ja aber dann? Man will dem Wagen und sich doch weiter Gutes tun...

Ein klassisches Thema für diesen Tag 2 sind passende Fußmatten für den K 70, schließlich erhöhen sie aus meiner Sicht den Wohlfühlfaktor ganz wesentlich. Leider gab es bis dato keine passenden Nachfertigungen mehr, man musste da schon Glück haben auf der Suche nach gebrauchter Ware (in Viele von uns haben es hinter sich, einige bereits mehrfach, andere sind gerade dabei: einen K 70 nach langem Dornröschenschlaf wieder auf die Straße zu bringen. Dann kommt endlich der ersehnte Tag, an dem Wagen und TÜV-Plakette frisch glänzen- ja aber dann? Man will dem Wagen und sich doch weiter Gutes tun...

Ein klassisches Thema für diesen Tag 2 sind passende Fußmatten für den K 70, schließlich erhöhen sie aus meiner Sicht den Wohlfühlfaktor ganz wesentlich. Leider gab es bis dato keine passenden Nachfertigungen mehr, man musste da schon Glück haben auf der Suche nach gebrauchter Ware (in passender Farbe!).

Doch jetzt gibt es Abhilfe: Bernd Radau, in der Opel Rekord Oldtimer-Szene für diese Art von Nachfertigungen wohlbekannt, hilft uns hier aus. Anhand von Schnittmustern, die ich auf der Basis von 70er Jahre Zubehörware (Danke an Ralf Knispel fürs Leihen!) erstellt und noch etwas optimiert habe, fertigt er nun für Interessierte gerne K 70-Matten nach. Es gibt drei Farbvarianten (**natur**, **rot** oder **schwarz**, siehe Bild), jeweils durchbrochen von Fasern in Naturfarbe. Optional kann auf der Matte für den Fahrer auch eine Kunststoffverstärkung zur Hackenablage eingearbeitet werden.

Kostenpunkt: **135€ plus Versand**, bei Interesse einfach auf Bernd zugehen: [berndradau27@gmail.com](mailto:berndradau27@gmail.com)

Die Matten passen aus meiner Sicht sehr gut und haben mir nicht nur Tag 2 versüßt. Das wäre doch mal etwas Süßes zu Weihnachten mit viel Vorfreude aufs neue Jahr!

Text und Fotos: Michael Klein //



VERKAUF

## VW K 70L

EZ. 6/1973

? PS

Kilometerstand 20.500 km

12.000,- €



(L90 weiss) in absolutem Neuzustand, 20.500 Kilometer.

In 1999 gekauft bei VW Haus Hulpert und Braucks in Kamen. Dort stand der K 70 als unverkauftes Demo-Fahrzeug mit 547 km auf dem Tacho im Keller, niemals zugelassen aber mit Fahrzeugsbrief.

In Holland zugelassen und ausschließlich bei schönem Wetter gefahren.

Das Fahrzeug hat als Sonderausstattung eine Edelstahlauspuffanlage, Kopfstützen, elektronische Zündung und eine Verbundglasscheibe vorn.

2015 ist eine neue LPG-Anlage eingebaut worden.

4 neue Contis (175/80/14) auf K&S-Felgen, original Felgen vorhanden

Guy Tolmeijer

Telefon: 0031-622 231 345

email : [gtol1257@gmail.com](mailto:gtol1257@gmail.com)

**VW K 70L**

EZ. 3/1973

75 PS, 238.000 km

HU 10/2022

**3.000,- € VB**

Ausstattungsvariante L mit zusätzlichem Schlechtwetterpaket (Nebelscheinwerfer + -schlussleuchte) und getönten Scheiben / Wärmeschutzverglasung. Die Sitze sind im Originalen mit Kunstleder bezogen, zurzeit habe ich Stoffsitze für Fahrer und Beifahrer verbaut. Die Kunstledersitze gibt es dazu. Zusätzlich sind eine Scheibendichtung vorne und eine Scheibendichtung hinten (aus einer Nachfertigungsaktion) dabei. Ebenso die untere Hälfte eines Frontscheibenrahmens mit Regenablauffrinnen. Zu guter Letzt ist auch ein 75PS-Motor inbegriffen. Fahrzeug bietet gute Basis zur Restauration. Diverse Roststellen, derer es einer Behandlung bedarf, sind vorhanden. Dem Alter entsprechende Gebrauchsspuren. Er wurde seit Kauf von mir fahrbereit gehalten und kam regelmäßig durch den TÜV. Der Tacho hat bereits zwei Runden hinter sich. Echte km sind Kilometerzähler plus 200.000 km. Das Auto war immerhin schon am Nordkapp und in Marokko. Vielleicht ja bald wieder mit dem neuen Besitzer!

Weitere Details gerne bei Besichtigung oder per Textnachricht. Schweren Herzens trenne ich mich von diesem Gefährt, da ich sonst noch weitere Projekte links liegen lasse. Bitte keine unterirdischen Preisvorschläge. Es handelt sich nicht um einen Notverkauf und unter Wert möchte ich ihn dann auch nicht verkaufen. Gegen Aufpreis habe ich auch originale, passende aber restaurierungswürdige Fuchsfelgen (=K&S - Felgen) abzugeben. Am Ende gilt grundsätzlich: gekauft wie gesehen.



Marcel Kernke  
Handy, auch WhatsApp: 01 75-74 89 69 0  
eMail: marcel.kernke@gmx.de

# VW K 70L

EZ. 1973

75 PS

Kilometerstand 33.741 km

8.600,- €



**TÜV bis 10/2024. Das Fahrzeug erhielt einen neuen Original-Schall-dämpfer sowie eine neue Wasserpumpe. Es ist optisch und technisch in einem einwandfreien Zustand mit geringer Patina.**

**Heinrich Afflerbach  
57223 Kreuztal  
Tel. 01719438964**



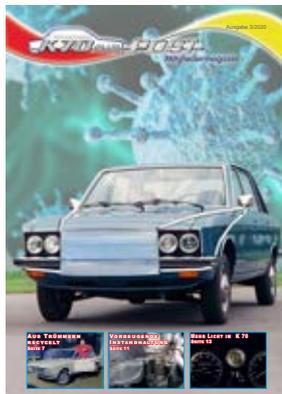
TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERKKE

**L**asst mich bitte nochmal kurz vor Schluss etwas zur „Beilage“ dieser K 70 POST schreiben - dem Clubkalender 2024.

Mit diesem Jahreskalender haltet Ihr nach dem Kalender von 2022 ein weiteres Werk meiner ganz persönlichen Corona-Zeit in der Hand. Damals - meine Güte... das ist schon fast wieder über vier Jahre her - verurteilte mich die Kurzarbeit in Folge der Coronapandemie zur beruflichen Untätigkeit - eine Tatsache, die ich als Fahrlehrer nicht im Traum erwartet hätte.

Wer mich jedoch kennt, der weiss, dass ich die Füße nicht einfach still halten kann. Irgendwelche Ideen habe ich immer.

Beim Arbeiten am Coverbild der damaligen K 70-POST-Ausgabe 3/2020 kam mir dann plötzlich die Idee, was mit meinen seit Jahren gehorteten digitalen Fotos vom K 70 möglich sein könnte. So, wie ich dem K 70 für das Titelblatt einen Mundschutz verpasste, hatte ich vor, meine Bildersammlung für weitere Collagen zu nutzen. Dank meiner langjährigen Photoshop-Erfahrungen kam ich in einen regelrechten Kreativitäts-Rausch.

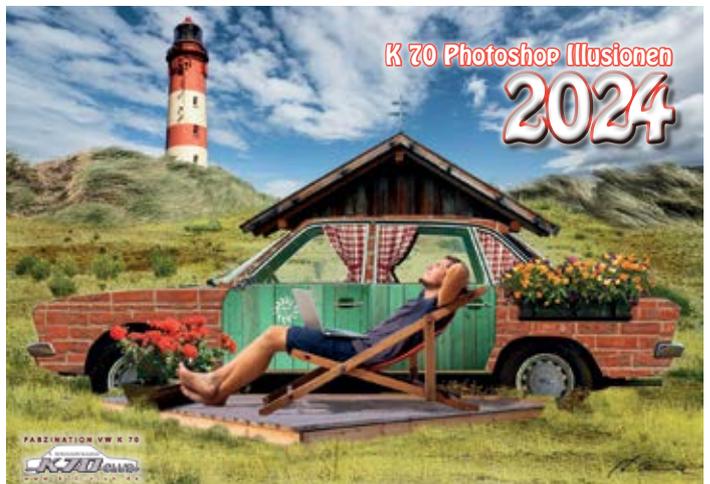


Im Laufe der freien Zeit durch Corona entstanden so über fünfzig weitere Werke. Weil ich bestimmte Qualitätsansprüche an die Ergebnisse hatte, nahmen die Arbeiten an manchen Motiven Tage in Anspruch. Während dieser Arbeiten entstand schließlich auch die Idee, diese Bilder



Eine ganz besondere Kalender-Idee: Kunst meets K 70

in einem Kalender zu verwenden. Genau genommen sind durch die Menge der entstandenen Bilder sogar zwei Kalender möglich. Deshalb entschied ich mich für eine Unterteilung a.) als weltberühmte klassische Werke mit K 70 beim „Kunst & K70“-Kalender 2022 sowie in b.) weltberühmte Fotomotive und eigene Kreationen als „K 70 Photoshop Illusionen“ für den Kalender 2024.



Ich wünsche Euch nun viel Spaß und viel Freude am 2024er Club-Kalender.

//

*Das Schönste, was ein Mensch hinterlassen kann,  
ist ein Lächeln im Gesicht derjenigen,  
die an ihn denken.*

Gründungsmitglied des 1. internationalen K 70 Clubs

# Harry Thimm

Winsen/Aller im Oktober 2023



Wir werden Dich nicht vergessen!  
Dein 1. internationaler K 70 Club e.V.

Unser tiefes Mitgefühl gilt allen Hinterbliebenen.

Der 1. internationale K 70 Club hat Harry auch die geniale Idee für den Club „Slogan“

**„... darauf ein dreifaches K 70, K 70, K 70!“**

zu verdanken! Wenn man in sternenklarer Nacht lauscht, kann man vielleicht hören,  
wie er seinen „Schlachtruf“ da, wo er jetzt ist, mit dem Chor der Engel übt!

Vielen lieben Dank, Harry!

1. Internationaler  
**K70-CLUB**

**FROHE WEIHNACHTEN**  
UND EINEN GUTEN RUTSCH INS NEUE JAHR!



*A. C.*