

K70 - POST

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



Mitglied im



INHALT:

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Fahrzeug- und Ersatzteilmarkt
Ersatzteilpool
Händler, Hersteller, Reparaturwerkstätten
Schrottplatztips

VORSTAND & REDAKTION

1. Vorsitzender

Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12,
32791 Lage, ☎ 05232/63896

2. Vorsitzender, Clubzeitung, Internationale Kontakte

Ingo Menker, Boberweg 13,
30966 Hemmingen, ☎ 0511/417015

3. Vorsitzender, (VW-Werk), Ersatzteilbeauftragter, Werkskontakt

Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44,
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883

4. Vorsitzender, Schriftführer, Clubzeitung

Arne Kunstmann, Gustav Weihrauch Weg 13,
22359 Hamburg 67, ☎ 040/6039758

5. Vorsitzender, Kassenwart, Adressenverwaltung

Michael Skupski, Altenhof 5-7,
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **K70** - POST

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitgl. kostenlos), für Nichtmitgl.: 4 Ausgaben 20,- DM

REDAKTIONSITZ: 30966 Hemmingen, Boberweg 13, ☎ 0511/417015, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

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

Technik, Tricks u. Tips:

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

Clubkonto: 37115 Duderstadt, Sparkasse Duderstadt, BLZ: 260 512 60, Kt.Nr.: 3081403

AUF EIN WORT.....

Am 25.-28.3.94 fand die größte Oldtimershow Europas, die TECHNO-CLASSICA in Essen in 12 Hallen statt. Der 1.INTERNATIONALE K70-CLUB e.V. war dort auch wieder präsent.

Es ist immer ein ziemliches Lotteriespiel für alle Club's, dort einen Stand zu bekommen, und wenn, dann liegt er meist weit unter der geplanten und beantragten Größe.

Die VW-Veteranenszene wird vom VW-Werk überhaupt nicht beachtet, geschweige denn unterstützt und auch auf der Messe waren bisher die VW-Clubstände auf alle möglichen Hallen "verkleckert".

Aus diesen Gründen wurde bei uns die Idee geboren, einen großen VW-Stand zu planen, auf dem möglichst viele verschiedene VW-Veteranentypen vertreten sind. Nach vielen mündlichen Vorgesprächen mit dem Museum und den Club's, wurden dann von uns die Einladungen zur Standplanung an die Club's verschickt. Es fanden zwei von mir organisierte Planungstreffen statt. Als Standfläche hatten wir 1500 m² beantragt und 1200 m² genehmigt bekommen. Es herrschte auf dem VW-Stand eine fröhliche und ausgelassene Stimmung und alle waren sehr zufrieden mit unserer gelungenen Idee.

Wir hatten auf unserem K70-Stand noch zusätzlich eine K70-Rohkarosse in Seitenlage auf einem fahrbaren Arbeitsrahmen aufgestellt, die als Anschauungsobjekt zur Restaurierungsproblematik diente. Sie wurde von vielen Zuschauern sehr beachtet, da sich die Grundprobleme bei den verschiedenen Typen meist ähneln. So, jetzt will ich aber aufhören, sonst wird Ingo "nöckelig", da er noch einen ausführlichen Bericht darüber schreiben möchte.

Herzlichen Dank an alle Mitglieder und Helfer, die sich an dem Messestand mit ihrem Einsatz beteiligt haben.

Der gesamte VW-Stand wurde in Eigenleistung der Beteiligten erstellt. Eine materielle oder finanzielle Unterstützung wurde vom VW-Werk abgelehnt, im Gegenteil, es wurde uns nur Hilfe über die VW-Messeservicefirmen angeboten, für die wir dann nochzigtausende von Mark bezahlen sollten. Da kommt man sich schon verhöhnt vor, angesichts der Tatsache, wie andere Firmen ihre Club's auf solchen internationalen Repräsentationsmessen unterstützen. Eine jämmerliche Imagepflege.

JB.

<<< Please take notice of the new postcodes in Germany

Betrifft: 3. Ersatzteilkatalogaktion

Die Aktion ist abgeschlossen, es sind keine Bestellungen mehr möglich.

Der erste Hinweis hierzu stand in der K70-Post 2/93. Weitere Hinweise folgten in den Ausgaben bis 1/94, es war also fast ein Jahr Zeit zu bestellen.

Da die Nachträge und Ergänzungen teilweise fließend eingearbeitet wurden, ist es sehr schwer und nur mit großem Aufwand möglich, festzustellen, wer welche Ergänzung schon hat und wer nicht. Durch die Doppelseitigkeit wären z. B. bei nur einer Ergänzung auf einer Seite beide Seiten zu ersetzen. Bei dreißig Nachträgen wären dann rechnerisch sechzig Seiten zu ersetzen.

Bei der letzten Aktion sind alle bis da bekannten Ergänzungen eingearbeitet worden.

Info: Betrifft Reparaturleitfaden VW K70

Es gibt keine speziell typbezogenen Reparaturleitfäden bei VW. Die Leitfäden sind nicht nach Typ, sondern nach Baugruppen geordnet. In den jeweiligen Baugruppen sind dann die entsprechenden Reparaturen aller damaligen VW Typen enthalten. Reparaturen die im Prinzip ähnlich sind, sind dann bei dem jeweiligen Typ nachzulesen, bei dem sie erklärt sind.

Daher ist es für den Laien sehr schwierig und auch für den Fachmann sehr aufwendig, alle Anleitungen für einen bestimmten Typ aus den insgesamt 18 Bänden heraus zu suchen. Viele Baugruppen bestehen aus mehreren Bänden.

Die Baugruppen sind: M-Motor, K-Kraftstoffanlage, V-Vorderachse/Lenkung, H-Getriebe/Hinterachse, B-Bremsen/Räder/Reifen, A-Aufbau, E-Elektrische Anlage, F-Frischluftheizung.

Zu den Baugruppen wurden dann noch bei Bedarf vom VW-Werk technische Merkblätter herausgegeben auf denen wichtige Hinweise und Änderungen vermerkt sind.

Um das oben erwähnte Problem zu lösen, habe ich mir zusätzlich zu meinen Reparaturleitfäden einen zweiten Satz von einem Motorbuchverlag geliehen, beide an den langen Winterabenden „durchgeackert“, verglichen und hieraus ein komplettes Inhaltsverzeichnis für den K70 erstellt. Das Inhaltsverzeichnis ist im Originalstil des Leitfadens aufgebaut und besteht aus ca. 26 Seiten, einschließlich der Hinweise auf die technischen Merkblätter. Das Verzeichnis wurde dem Verlag übergeben und es wurde mir zugesichert danach einen kompletten Reparaturleitfaden für den K70 zu erstellen. Farbkopien der Schaltpläne sind auch möglich. Wer einen Reparaturleitfaden haben möchte, kann ihn bei dem Verlag bestellen.

Jörg Ballwanz

Technische Motorliteratur

Peter Wöbking

Sennerstr. 229

33659 Bielefeld

☎ 0521/40744 oder 403956

Fax: 403937

JAHRESTREFFEN PFINGSTEN 1994

IN NÜRNBERG

1. Internationaler K70-Club e.v.



Liebe Freunde,

dieses Jahr haben wir für unser Treffen Nürnberg ausgewählt. Ist mal was anderes, ist wieder im Süden und ein interessantes Programm wird auch geboten. Hier folgt nun eine kurze Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten. (Jenaueres gibt es in den nächsten K70 Post.)

Samstag, 21.05.94

- 15.00 - 16.00 Ankunft
- Aufsuchen der Unterkunft
- gemeinsamer Abend mit Essen



Sonntag, 22.05.94

- Rundfahrt durch die Fränkische Schweiz mit unseren K70
- Besichtigung einer Tropfsteinhöhle
- gemeinsames Mittagessen
- Stadt- und Burgbesichtigung Nürnberg
- Abendessen und Ausklang



Montag, 23.05.94

- eventuell vormittags kleines Programm
- Abreise

Als Unterkunft haben wir verschiedene Gasthäuser und Privatpensionen zusammengestellt, die Ihr buchen könnt. Diese befinden sich nördlich von Nürnberg im Raum Eckental. (A3 Abfahrt Nürnberg Nord an der B2 Richtung Gräfenberg.) - Ja ja einen Zeltplatz haben wir auch.

Wie sich jeder vorstellen kann, ist um Pfingsten viel los und somit ist es unbedingt erforderlich rechtzeitig bis spätestens März zu buchen.

Zusätzlich ist der Abschnitt für die Anmeldung auszufüllen und unbedingt bis Ende März an Rudolf Boomgaren zu schicken. Legt bitte für das gemeinsame Mittagessen am Sonntag pro Person 15 DM dem Abschnitt anbei. Zur Auswahl stehen zwei Menues, einmal mit Rindsroulade und einmal mit Sauerbraten. Bitte habt Verständnis dafür, da wir vorbestellen müssen.

Hier folgt nun die Zusammenstellung der Unterkunftsmöglichkeiten:

- 1.) 90542 Eckental Illhof, Camping Bergesruh, Heinz Penning, Tel: 09126 / 8956
- 2.) 91220 Kirchrötenbach Goldener Stern, 6 Zimmer, Tel: 09126 / 9109
- 3.) 91367 Weißenohe, Dorfhauserstr. 69, Gasthaus zum Lillachtal, Tel: 09192 - 8404
2 Doppelz. Ü/F a 50 DM 09155-804
- 4.) 91367 Dorfhaus, Dorfhauserstr. 80, Fam. Hänfling, Tel: 09192 / 7402
Bauernhof, 12 Betten, Ü/F 20 DM
- 5.) 90542 Eckental - Eschenau, Eschenauer Hauptstr.32, Tel: 09126 / 1075
Hotel zum roten Ochsen, Fam. Krämer
- 6.) 91338 Igensdorf, Am Kirchplatz 1, Pension Frieda Ott, Tel: 09192 / 332,
oder 09192 / 8440, 4 - 6 Betten, Ü/F 18 DM
- 7.) 91332 Cräfenberg, Haidhof 5, Hotel Schloßberg, Tel: 09197 / 567,
61 Betten, Ü/F 52 DM
- 8.) 91332 Cräfenberg, Höfles 6, Pension Fam. Hoffmann, Tel: 09192 / 7786,
4 Betten, Ü/F 15 DM
- 9.) 91332 Cräfenberg, Bergstr. 6, Pension Auerhahn, Tel: 09192 / 1000,
Fam. Schrötter, 8 Betten, Ü/F 30 - 35 DM
- 10.) 91332 Cräfenberg, Bergstr. 9, Ferienwohnung Fam. Illig, Tel: 09192 / 7242,
2 - 4 Betten, Ü/F 20 DM
- 11.) 91332 Cräfenberg, Thuisbrunn 3, Pension m. Grosser, Tel: 09197 / 1470,
2 - 4 Betten, Ü/F 17 DM
- 12.) 91361 Cosberg, Gasthof Hotel Weisel, Tel: 09191 / 94841,
50 Betten, Ü/F 40 - 50 DM, Preis verhandelbar bei Gruppen
- 13.) 91358 Kunreuth, Weingarts 47, Gasthaus zur Linde, Tel: 09199 / 256,
Inhaber Erich Kohlmann, Ü/F 19 DM

Sollte keine Buchungsmöglichkeit mehr vorhanden sein, oder aber andere Probleme auftreten, so wendet Euch bitte an:

Rudolf Boomgaren
Ringstraße 44
26802 M.- Oldersum
Tel: 04924 / 883

ABSCHNITT FÜR DIE ANMELDUNG

Hiermit bestätige ich die Teilnahme am K70 Treffen 1994 in Nürnberg.

Ich nehme mit Personen teil. DM füge ich für das Mittagessen anbei.

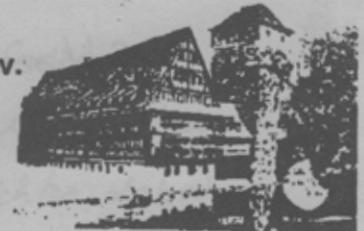
Essenswunsch: x Sauerbraten x Rindsroulade

Unterschrift: _____

JAHRESTREFFEN PFINGSTEN 1994

IN NÜRNBERG

1. Internationaler K70-Club e.v.



Anfahrt zum 8. Internationalen VW-K 70 Treffen in Nürnberg Pfingsten am 21.05.94 - 23.05.94.

Wir fahren von der Autobahn A3 Abfahrt Nürnberg-Nord auf die Bundesstrasse 2 Richtung

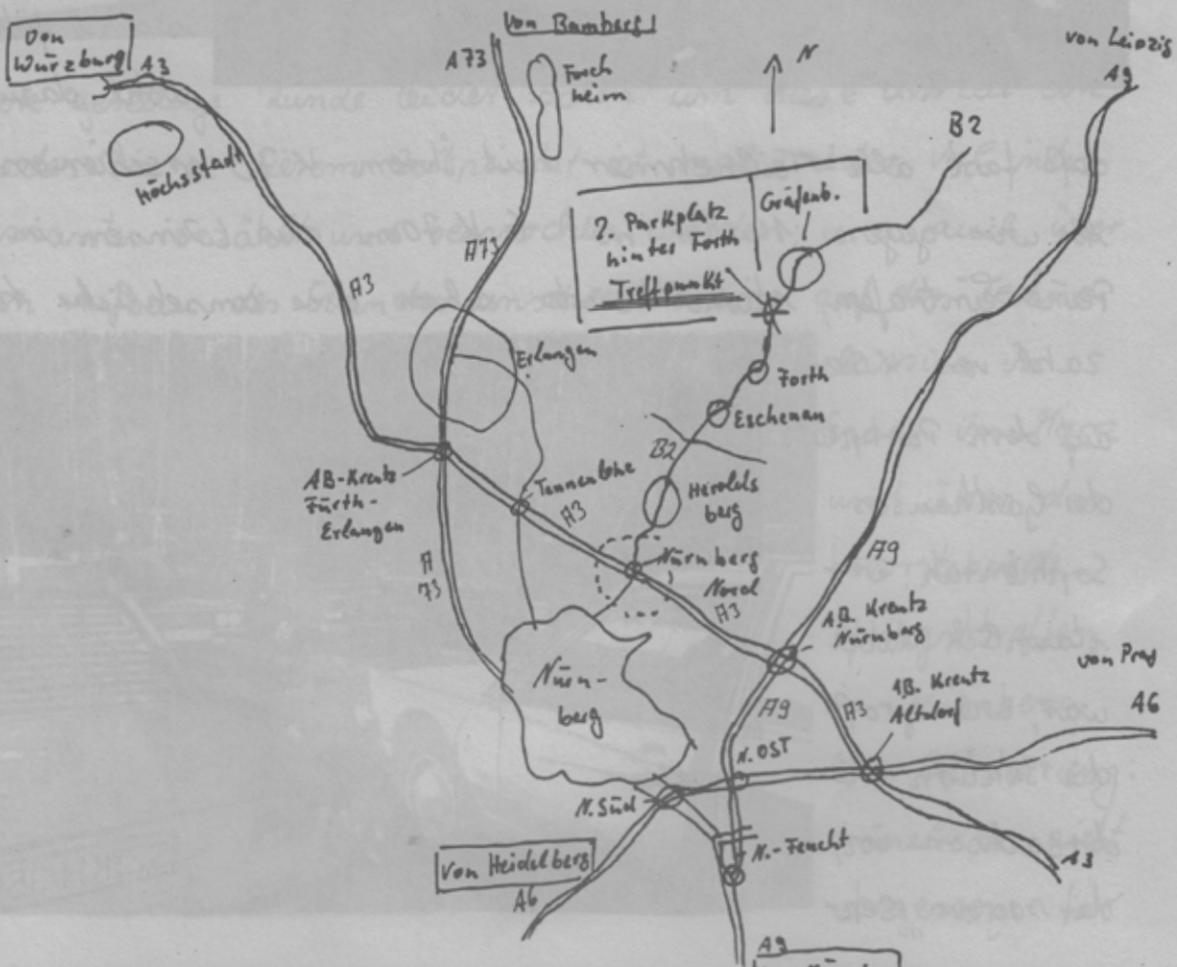
Heroldsberg - Eschenau - Forth. Der Treffpunkt ist ca. 2 Km. hinter der Ortschaft Eckental - Forth auf der linken Seite auf dem 2. Parkplatz. Wir Treffen uns zwischen 14 - 16 Uhr, danach ist für die von Außerhalb kommenden Quartiersuche. Nach der Quartiersuche ist der Anlaufpunkt wieder unser Parkplatz. Von dort geht es gemeinsam mit unseren K 70

zur Gastwirtschaft 3 Linden in der Ortschaft Etlaswind zum gemütlichen beisammensein. Alles Weitere wird vor Ort besprochen.

Bitte nicht Eure Anmeldung zum Treffen vergessen, denn ohne Anmeldung können wir leider nicht korrekt planen.

Wir wünschen Euch eine gute Fahrt.

Das K 70 Team: Rosi, Sylvia, Martin und Rudl.



Sektionstreffen der Sektion Niedersachsen
am 26.2.94 in Peine

Ganz kurzfristig geplant und bekanntgegeben, fand am letzten Samstag im Februar ein Treffen der Sektion Niedersachsen in Peine statt. Trotz schlechtem Wetter an den vorange-



henden Tagen und trotz des Schneeschein an diesem Tag durchgehend die Sonne.

Dieser Umstand führte wohl dazu,

daß fast alle Teilnehmer mit ihrem K 70 erschienen. Als wir gegen 14 Uhr mit 6 K 70ern aus Winsen in Peine eintrafen, stand bereits schon eine ansehnliche Anzahl von K 70ern

auf dem Parkplatz des Gasthauses Sophienruh. Erstaunlich dabei war, wie groß die Sektion Niedersachsen ist, da sogar „sek-



tionsmitglieder" aus Hamburg, Münster und Essen an-
ge ist kamen. Erfreulicherweise waren diesmal nicht nur
altbekannte, sondern auch einige neue Gesichter dabei.
Während sich die mehr als 30 Teilnehmer nach lan-
gen Begrüßungsgesprächen zu Kaffee und Kuchen ins



Gasthaus zu-
rückzogen,
blieben die
13 K 70e
draußen. Da
das Gasthaus
bereits um
20 Uhr ge-
schlossen wur-
de, fand un-

sere gesellige Runde leider schon um diese Uhrzeit ein
Ende. Bis zu diesem Zeitpunkt ist mal wieder viel inte-
ressantes erzählt und besprochen worden, u. a. auch über
den Aufbau des Standes unseres Vereins auf der Techno-



classica in
Essen im März
und über das
bevorstehende
Pfingsttreffen
in Nürnberg
(zur Erinnerung:
anmelden nicht
vergessen - für



die Organisation ist
das sehr wichtig!).
Bei Familie Thimm
 fand dieser Abend
im Beisein von
Anne, Willi, Anne-

Liese, Peter und
Ingo einen ge-
mütlichen Aus-
klang. Wir be-
danken uns für
die rege Teil-



nahme und wünschen uns, daß die kommenden Sektions-
treffen genauso schön werden.

Eure K 70-Fans

Mario und Manuela.

P.S.: Das nächste Sektionstreffen findet wahrscheinlich im Sommer
mit leckeren Würstchen vom Grill in Salzburg statt.

Techno classica in Essen

24. - 28. 3. 94

Techno Classica '94

25. - 28. März 1994

N^o 4573
N^o

**MESSE
ESSEN**
Internationaler
Messeplatz Ruhr

Ehrenkarte

Nur mit Kontrollabschnitt z. einmaligen Eintritt am
Tage der Lösung gültig - Auf Verlangen vorzeigen
Messe Essen GmbH · Norbertstraße · 45131 Essen

**MESSE
ESSEN**



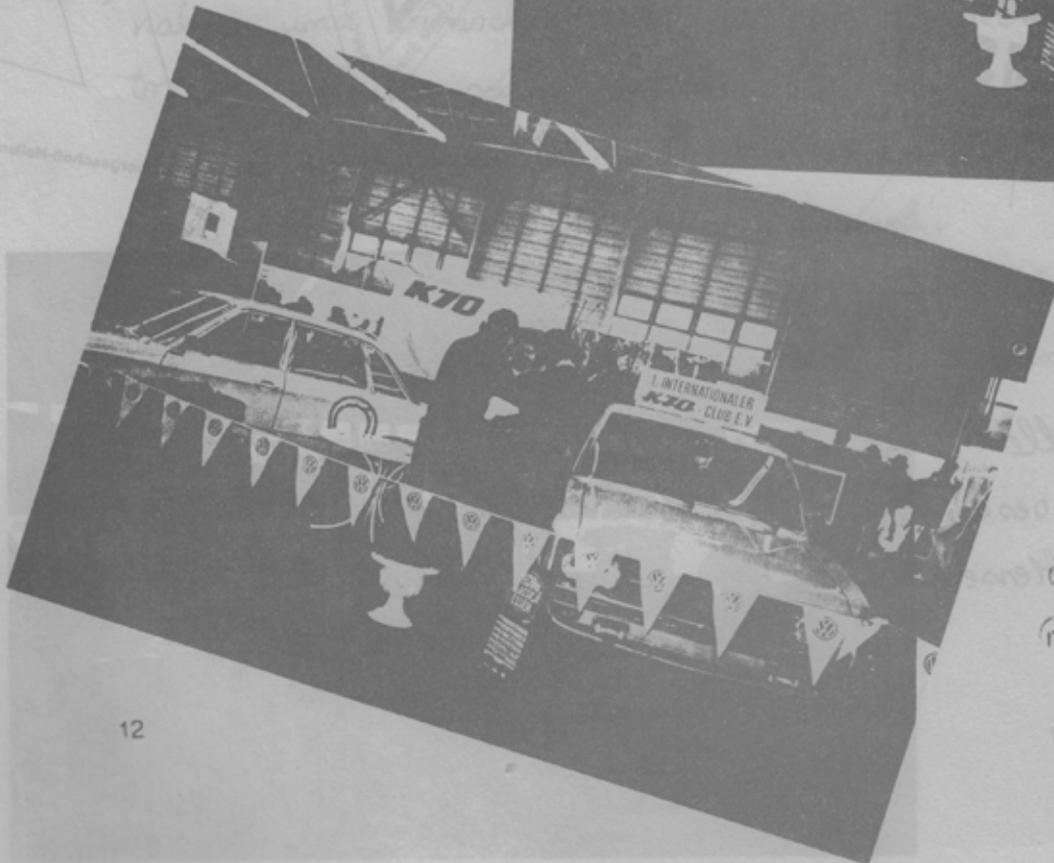
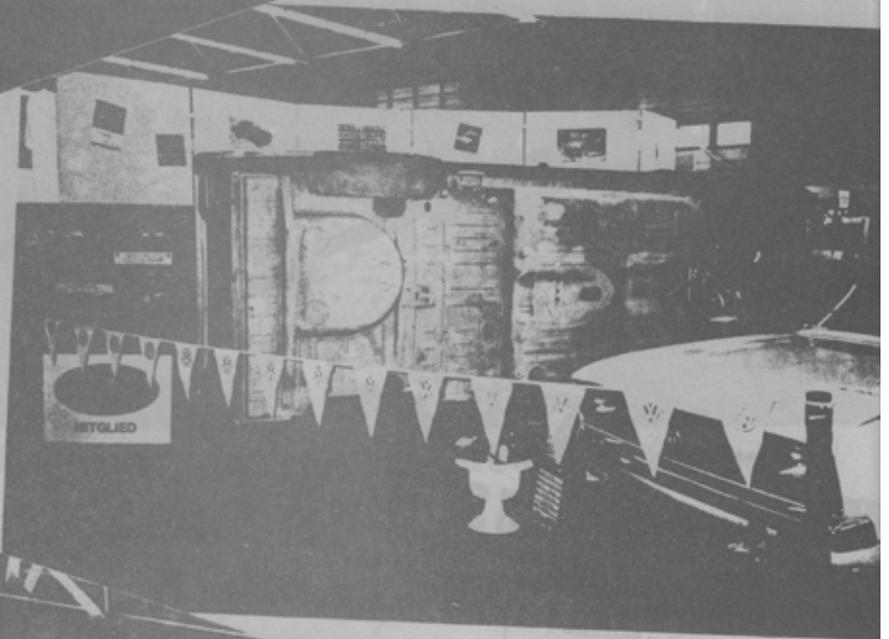
*In Halle
4 war der beste
Stand der Messe:
der K70-
Stand!*





die Organisation ist
 das ist wichtig
 mit
 Willy
 weißem
 und
 gelbem
 K70

waren
 wir oostens
 ausgerüstet!



An
 diesem
 Abend waren
 wir im
 Pfannkuchenhaus
 →

Am

folgende

Morgen

haben

wir

me



MESSE ESSEN GMBH
NORBERTSTRASSE
4300 ESSEN 1

**MESSE
ESSEN** Parkschein

015685 *

Nur für einmaliges Parken · DM 8,- incl. gesetzl. MwSt.
Mit der Annahme dieses Parkscheines schließt der Kunde
einen Mietvertrag über einen Parkplatz für einmaliges Parken
ab: ein Bewachungsvertrag ist nicht zu-
gekauft, ebenso besteht kein Versicherungsschutz.

Fußballstadion
geplant...



DIE TECHNO-CLASSICA UND WIE WIR SIE BEWÄLTIGT HABEN

Dieser schonungslose Bericht dient nicht dazu, uns der Selbstbeweihräucherung hinzugeben, wie toll wir doch sind, und wie hervorragend wir alles wieder gemanaget haben, sondern soll den nicht allzu Aktiven unseres Clubs zeigen, wieviel Mühe und Zeit in einer Aktion steckt, die zum Teil schon als selbstverständlich hingenommen wird.

Auf der Techno-Classica 1993 mißfiel uns, wie zerstreut die VW-Clubs irgendwo untergebracht waren, während sogar Firmen wie Opel ihre Veteranenclubs mit Standflächen und -material versorgen. Daraus entstand die Idee, unter dem Dach des VW-Museums eine gemeinsame Präsentation der VW-Veteranenclubs zu veranstalten. Das Museum nahm die Idee erfreut auf, und wir einigten uns, daß das Museum unter seinem Namen die Standfläche beantragt. Die Präsentation der Modelle übernehmen die einzelnen Clubs. Es wurde abgemacht, daß pro Modell ein Club vertreten wird. Um unnötige Probleme zu vermeiden, einigte man sich, nach Möglichkeit die jeweils größten und seriösesten Clubs zu bevorzugen. Dies waren (außer uns) die Brezelfenstervereinigung, die Bulli-Kartei, die Karmann-IG, der VW-Kübel-Club, der Typ 3-Club aus Essen, der Typ 4-Club, der Schwimmwagenclub, sowie die Käfer-Freunde Berlin.

Zunächst bestand die Hoffnung, daß das VW-Werk für eine einheitliche Ausstattung sorgt (z.B. Bodenbelag, Stellwände); trotz aller Bemühungen von Roland Hendel, dem technischen Leiter des Museums, war dies nicht möglich. VW baut seine Stände nie selber auf, sondern vergibt die Aufträge an eine Messebau-Firma. Diese war durchaus bereit, uns die komplette Fläche herzurichten, wollte hierfür aber etwas über 90 000 DM haben, worauf alle dankend ablehnten. Fazit war, daß jeder Club sich komplett um die eigene Standgestaltung kümmern mußte.

Wie schon letztes Jahr hat die Messeleitung recht spät reagiert, sodaß die endgültige Besprechung, welcher Club wo welche Standgröße bekommt, erst wenige Wochen vorher stattfinden konnte. Immerhin hatten wir 1200 qm Fläche zugesprochen bekommen. 1500 qm hatten wir beantragt, wir wären zur Not auch mit 1000 qm ausgekommen. Nachdem jeder wußte, wo er seine Sachen aufbauen konnte, ging es ans Eingemachte, nämlich um die genaue Planung inklusive der Logistik, wer was wann mitbringt, usw.

Noch etwas zur Vorbesprechung: es sah interessant aus, wie 12 Mann um ein Stück Papier herumsaßen und mit Hilfe von WIKING-Autos den Schlachtplan entwarfen.

Nun aber zu unserem Club. Wir konnten mit etwa 100 qm rechnen. Erste Frage: welche Autos werden präsentiert? Zunächst hatten wir die Idee, eine der ersten und eine der letzten K 70 - Ausführungen hinzustellen. Wir dachten an Arnes 100 PS-Modell von 1975, da dieser zu den letzten 150 gebauten K 70 gehört. Leider war er mit der in den letzten Zügen liegenden Restaurierung noch nicht fertig. Als frühes Modell hätten wir gerne den gold-metallicfarbenen aus dem VW-Museum genommen. Im Prinzip wäre dies möglich gewesen, jedoch meinte Roland Hendel, nachdem er sich den Wagen näher angesehen hätte, daß dieser weniger als Schauobjekt geeignet sei, da ein Museumsbesucher wohl zu nah mit einem Nagel an dem K 70 vorbeigegangen sei, jedenfalls war eine Seite total verkratzt und eine Teillackierung dringend notwendig.

Nun ja, was jetzt. Die Idee, einen der letzten Modelle zu präsentieren fiel als erstes flach, da beim besten Willen kein ausstellungreifer K 70 ab 8/73 aufzutreiben war.

Willi bot seinen texasgelben 73er (24 000 km) an. Dieses Angebot war verlockend, da der Wagen in einem Top-Zustand ist. Also gut, einen hatten wir schon. Jetzt brauchten wir nur noch ein möglichst frühes Modell. Willi meinte, daß sein weißer 71er nicht ganz so perfekt sei, deswegen suchten wir zunächst noch nach einer Alternative, aber es fand sich nichts Gescheites, zumindest in der näheren Umgebung des Ruhrgebietes. Es nützte uns herzlich wenig, daß ein Mitglied zwar einen perfekten 71er besitzt, Fahrzeug und Halter jedoch in der Nähe von Oslo beheimatet sind. Letzten Endes haben wir doch Willis weißen 71er genommen. Von einem schwarzen Schweller abgesehen, war dieser durchaus herzeigenswert, insbesondere die perfekte rote Velourausstattung.

Beim niedersächsischen Regionaltreffen in Salzgitter schlugen Harry Thimm und Manfred Sobiella vor, Manfreds in Restauration befindliche 71er Karosse zur Schau zu stellen. Die Frage des Transportes sei auch zu lösen. Außerdem könne man den zugehörigen Motor ebenfalls ausstellen. Dieser sei sauber, komplett und vor allem in einem fahrbaren Gestell eingehängt. In der Hoffnung, daß alles klappt, ging die Planung weiter.

Thema Mobiliar. Uns war klar, daß die Techno-Classica etwas mehr als ein Markt a la Bockhorn oder Kassel ist, und somit Gartenmöbel nicht ausreichen. Harry stellte 3 neue Bistrostühle nebst Tisch zur Verfügung. Passenden Bodenbelag konnten wir nicht auftreiben, dazu jedoch später.

Thema Stellwände. Da das Museum die 1200 qm komplett unter eigenem Namen bestellt hat, hatte der Veranstalter keine Trennungen vorgesehen, somit gab es keine Stellwände, allenfalls gegen Gebühr, was uns aber zu teuer war. Durch Zufall entdeckte ich in einem leerstehenden Büro meiner Firma (ein Trakt wird komplett umgebaut) 3 schöne und vor allem relativ leichte Stellwände. Ich fragte beiläufig, ob ich sie leihweise haben könnte, was Ratlosigkeit auslöste, da sich keiner zuständig fühlte. Ehe dies der Fall war, hatte ich sie bereits einkassiert. Da Willi dummerweise zu der Zeit keinen VW Bus oder ähnliches zur Verfügung hatte, packte ich die Wände in meinen K 70. Die beiden kleinen paßten ideal, die große nur millimetergenau in den Kofferraum, wobei ein großer Teil überstand. Naßgeschwitzt vor Angst, die durchaus nicht billigen Teile zu verlieren, erreichte ich nach 40 sehr langsam und vorsichtig gefahrenen Kilometern mein derzeitiges Domizil in Essen. Des Regens wegen hatte ich die Wände auch noch verpackt. Stellwände waren also da. Dekorationsmaterial hatten wir auch, unter anderem ein gerahmter K 70 von Josef Wasmuth und eine Collage von Mario. Hierfür hat Jörg extra noch Halterungen angefertigt.

Nun sah es auf einmal so aus, als ob es mit der Karosse doch nicht klappen würde. Sie war vollgepackt, ein passender Anhänger nicht verfügbar und es hatte keiner Zeit. Nach einigem Hin und Her ging es doch. Peter Schürmann fuhr extra mit einem geliehenen Trailer von Münster nach Celle, wo Manni und Harry mit der Karosse warteten. Nachdem alles verzurrt war, ging es gleich weiter nach Essen. Besonders ist hierbei hervorzuheben, daß Peter direkt nach der Arbeit losgefahren ist, bis spät abends unterwegs war, bzw. beim Auf- und Abladen mitgeholfen hat, obwohl er am nächsten Morgen um halb vier wieder raus mußte. Bei derartigem Engagement für den Club kann sich so mancher eine dicke Scheibe abschneiden (wer sich angesprochen fühlt, ist gemeint!).

Als ich an dem besagten Tag (Mittwoch) auf dem Messegelände eintraf, war ich zunächst ratlos. Die für uns geplante Stellfläche war nicht zu gebrauchen, da mittendrin ein unbedingt freizuhaltender Notausgang war. Zum Glück gab es noch Platz gegenüber. Es war zwar zugesagt, daß die Flächen besenrein übergeben werden, aber ich konnte zunächst unseren Stand von Dutzenden kleiner Schrauben und Nägel säubern. Roland erzählte, daß es morgens noch viel schlimmer gewesen sei. Als das Museum und die Kübel-Leute als erstes eintrafen, waren die 1200 qm z.T. kniehoch mit dem Sperrmüll der vorgehenden Camping-Messe bedeckt. Nach Beschwerden bei der Messeleitung und 3 Stunden Warten seien schließlich 3 Gestalten mit Besen aufgetaucht, die angesichts der Menge sofort wieder umgedreht seien. Man mußte sie im wahren Sinne des Wortes am Kragen fassen und freundlich auffordern, die versprochene Arbeit zu erledigen. Mir mißfiel, daß zum Teil die Abdeckung der in der Mitte der Halle befindlichen Versorgungsrinne fehlte (ca. 20 cm breit und genauso tief, also ein Knöchelkiller ersten Grades). Ersatz wurde zwar versprochen, kam aber nie. Wir nahmen dafür Bretter aus dem Sperrmüll.

Während wir (Manfred Schmidt, Dr. Liere und ich) auf die Ankunft der Karosse warteten, entdeckten wir in einer Ecke der Halle 6 einen riesigen Stapel Filz-Teppiche in verschiedenen Farben, wovon sich bereits diverse Leute bedienten. Jemand wollte und weismachen, daß dies der Teppich für die Gänge sei. Da die Bahnen alle verschieden zugeschnitten waren und auch z.T. dreckig waren, erkannten wir dies als Trick, sich die besten Stücke zu sichern und griffen in einer ruhigen Minute zu. So kam unser Stand doch noch zu einem Bodenbelag.

Nachdem der Teppich lag, kam bald die Karosse, die noch mit vereinten Kräften auf Mannis selbstgefertigten Gestell hochkant gedreht und befestigt wurde.

Am nächsten Nachmittag sollten die beiden Autos kommen. Als ich als erster eintraf, mußte ich feststellen, daß auf einer Seite unseres Standes, die an einen Zwischengang grenzte, ein VW-Spielzeughändler aufbaute, was mir nicht gefiel, da wir so eine Abgrenzung mehr benötigten. An sich sollten die Clubstände untereinander nicht abgesperrt sein, wir wollten aber nicht neben den Verpackungsmaterialien des Händlers sitzen. Glücklicherweise hatte das Museum noch etliche Stellwände übrig. Der Spielzeughändler, der froh war, so auch eine Rückwand zu haben, half Manfred und mir beim Aufbauen. Leider waren diese Wandelemente sehr groß und schwer, außerdem nur mit kleinen Schraub-Clips zu verwenden. Aber spätabends war auch das geschafft. Wir haben sogar Mannis kleinen Anhänger, auf dem der Motor war, verbergen können.

Absperrungen und deren Pfosten steuerte das Museum bei, Blumen-dekoration kaufte Frau Hendel mit von den Clubs zusammengelegtem Geld. Nun konnte die Messe beginnen.

Der Verlauf war wie erwünscht. Viele Besucher interessierten sich für die Autos, insbesondere für die Karosse. Uns wurden etliche Fahrzeuge, neue und gebrauchte Teile angeboten; es tauchten auch beitrittswillige Club-Interessenten auf. Viel Zeit verbrachten wir auch damit, Kontakte zu anderen Clubs aufzubauen, bzw. vorhandene zu vertiefen. Natürlich mußte man auch die überall vorkommenden Dummschwätzer ertragen. O-Ton: "Papi, was sind das für Autos?" - "Ist doch klar, der mit den Rechteckscheinwerfern ist ein Audi 100, der mit den Doppelscheinwerfern ist ein alter Passat". Trotz der Absperrungen nach außen latschten einige "Fans" direkt quer durch, oder mußten jedes Ausstellungsstück

ausgiebig begrabbeln. Erschwerend kam für uns hinzu, daß wir gleichzeitig noch den Typ 4-Stand beaufsichtigen mußten, da dieser Club nur zwei Fahrzeuge, aber kein Personal gestellt hat. Da der Karmann-Club kurzfristig abgesagt hatte, besorgten wir der Vollständigkeit halber noch einen Typ 14 Cabriolet (von Josef Wasmuth), außerdem stand daneben ein Käfer Cabrio, auf das wir auch noch aufpassen mußten.

Die Stimmung auf dem kompletten VW-Stand war ausgezeichnet, geradezu freundschaftlich. Man hatte sich viel zu erzählen und viele Tips weiterzugeben. Die Idee einer Gemeinschaftspräsentation kam beim Publikum sehr an, ^{auch} wenn die aufgemotzten Käfer des Berliner Clubs ziemlich fehl am Platze waren. Aber man kann ja nicht immer alles perfekt hinkriegen.

Samstag morgens brachten Mario und Manuela ein großes selbstgemaltes K 70-Transparent, welches wir natürlich sofort aufhängten. Als weiteren Clou hatte Ulrich Büse seine Computeranlage mitgebracht, mit der man Bilder und Unterlagen aller Art abscannen und als Videobild darstellen konnte. Leider hatte er, da er in der Nacht vorher von einer Dienstreise an den Bodensee zurückkam, in der Eile die zugehörigen Kabel vergessen, weswegen er wieder nach Paderborn zurückmußte. Aber Samstagnachmittag war alles beisammen.

Sonntags und Montags lief auch alles bestens, allmählich konnte man an das Abbauen denken.

Das größte Problem war, daß alles darangesetzt wurde, Mannis Karosse auf der Messe zu präsentieren, um das Wegschaffen sich zunächst keine Gedanken gemacht wurden. Peter hatte nämlich keine Zeit, und auch ^{nicht} den Anhänger zur Verfügung. Nach einigem Hin und Her, wie Mietanhänger, wenn ja, woher in der kurzen Zeit, war es schließlich so, daß Manni mit Thimms großen Gepäckanhänger kam. Entgegen erster Befürchtungen paßte die Karosse, bzw. das Gestell, auf der sie verschraubt war, doch darauf, wenn auch äußerst knapp. Es sah geradezu kriminell aus, war aber fest vertäut, und der Hänger war auch nicht überladen. Den kleinen Hänger mit dem Motor wollten wir zunächst stehen lassen, und Willi sollte ihn später mit einem Firmenwagen abholen und bei sich lagern. Keiner der Beteiligten hatte eine Anhängerkupplung zu bieten. Jedoch war Harry direkt von der Arbeit losgefahren und konnte den kleinen Hänger gleich mitnehmen. Das restliche Standmobil- ar war wesentlich einfacher zu verladen.

Richtig Ärger gab es noch ganz zum Schluß wegen des Teppiches. Es erschien ein wichtiger Mensch vom Messebüro und fragte, wer Teppichbahnen in den vor der Halle befindlichen Container geworfen hatte. Es waren die bereits abgereisten Bulli-Leute. Die Entsorgung des Mischmülls sei besonders teuer, sagte der Messe-Mensch und wollte von den noch verbliebenen Clubs 500 DM dafür haben (183 DM pro Kubikmeter). Wir seien ja alle vom selben Stand. Dazu war keiner bereit, schließlich hatten wir uns den Teppich nicht selber mitgebracht, sondern aus einer Gerümpelecke, die von der vorhergehenden Messe stammte. Wir sollten trotzdem zahlen, da wir ja die letzten Nutzer seien. Es sei denn, wir würden ihn mitnehmen, wozu die wenigsten bereit gewesen wären. Erstens war es viel zu viel, außerdem hatte dieser Einweg-Filz-teppich bereits einige Gebrauchsspuren. Es gab jedenfalls noch eine Weile ziemliches Theater. Aber als Roland die Gegenrechnung aufmachte, was wir für einen Aufwand und Zeitverlust hatten, weil der Stand entgegen der Zusicherung keineswegs besenrein war, und daher der LKW des Museums 3 Stunden warten mußte, und alle zunächst die Fläche entrümpeln und fegen mußten, konnte man

mit dem Menschen auf einmal doch reden. Man einigte sich, daß wir den Teppich aus dem Container holen, jedoch in einer Hallenecke für die nächste Messe liegenlassen. Jetzt kam der unappetitlichste Teil. Es regnete kräftig, außerdem hatten die Betreiber einer Würstchenbude inzwischen ihre Essensreste in den Container entsorgt. Aber da alle verbliebenen Leute mit anpackten, war der Schweinkram innerhalb kurzer Zeit erledigt. So kann man auch das Zusammengehörigkeitsgefühl der Szene stärken. Eine Idee zum Weiterempfehlen.

Danach konnten wir die Techno-Classica 1994 endgültig beschließen. Wie sich später herausstellte, sind alle heil zu Hause angekommen.

An dieser Stelle sei allen gedankt, die an dieser Messe mitgewirkt haben, auch wenn ich sie nicht namentlich genannt habe. Es waren so viele von unserem oder dem holländischen Club dabei, daß ich bestimmt jemanden vergessen würde, wenn ich jetzt alle aufzählen sollte.

Übrigens: Unsere Clubkasse hat unter der ganzen Aktion nicht leiden müssen, von einzelnen kleineren Ausgaben mal abgesehen. Natürlich haben alle Beteiligten sehr viel Zeit, Arbeit und vor allem Kilometer* (zusammengenommen sind es mehrere tausend), aber da sich ^{alle} so viel Mühe gegeben haben, konnten sämtliche benötigten Materialien kostenlos oder als Leihgabe beschafft werden. Teilweise sogar zuviel des Guten. Da es z.B. bis zuletzt fraglich war, ob Roland Pfosten für die Absperrbänder bekommen konnte, packte Willi extra einen Firmen-Lieferwagen voll, um kurz darauf feststellen zu müssen, daß doch genügend vorhanden war

In der Hoffnung, daß sich die nicht so Aktiven unseres Clubs ein Beispiel nehmen,

Ingo Menker

* investiert

ACHTUNG TREFFEN ACHTUNG TREFFEN - ACHTUNG TREFFEN

Am 15. Mai veranstaltet der K 70 Club Nederland zusammen mit dem VW Typ 4 Club ein Treffen.

Es findet statt in Geldrop bei Eindhoven. Treffpunkt ist das Motel "de Barrier" an der Abfahrt Geldrop der A 67. Ankunft ist zwischen 11 und 12.30 Uhr.

Geplant sind eine Rundfahrt, sowie gemeinsames Luncheon.

Organisation: Ardie Brandts, Fazantstraat 7, 5764 RR Rips,
0031/4939/9709

Das Motel hat die Telefonnummer 0031/40/850253 (dort kann man während des Treffens auch den Organisator erreichen, z.B. wegen späteren Kommens, etc.).

Das Haupttreffen des K 70 Club Nederland findet am Sonntag, den 25. September zwischen 12 und 17 Uhr in der Region Haarlem statt. Infos bei Jos Sassen (0031/23/274899) oder Pim Tielkemijer (0031/2972/63454)

NSU 14. Int. NSU Treffen Markelo

9 • 10 • 11 • 12 Juni 1994

Einladung



NEDERLAND

Willkommen
zum
14. Int. NSU
Treffen in
Markelo

Wir hoffen Ihnen am 14. Int. NSU Treffen in Markelo recht herzlich begrüßen zu dürfen. Auf der Sportanlage gibt es Campingmöglichkeiten. In Markelo und Umgebung können Sie auch in einem Hotel übernachten.

Das Neringeld beträgt DM 67,50 pro Fahrzeug.* Einbegriffen sind alle Übernachtungen auf den Festplatz, Eintritt zur Festhalle/Ausstellung und Erinnerungsplakette.
*Ab 15. April DM 77,50.

An alle NSU Liebhaber,

Die NSU Club Nederland möchte Ihnen gerne einladen zum 14. Int. NSU Treffen daß dieses Mal in unserem Land organisiert wird.

Das Internationales NSU Treffen ist zugleich mit unserem 12 1/2-Jähriges Clubjubiläum und deswegen wird dieses Treffen ein großartiges NSU-Fest. Eine spezielle Ausstellung von NSU-Fahrzeuge wird ausgestattet werden, und wir fragen Ihres Interesse für eine einzigartige Sammlung von Motorrädern von der Jahren 1901 bis 1965 mit dabei einige berühmte NSU-Rennmaschinen. Während das NSU-Fest können Sie von Live-Musik genießen.

Information

• *Nennung und Informationen*

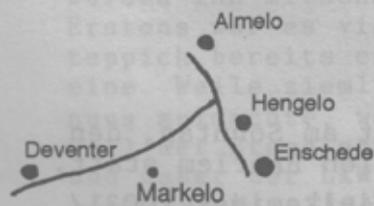
Herman Mulstege
G.J. van Heekstraat 80
NL-7521 EH Enschede
Telefon 0031-53337001

• *Nenngeld bitte überweisen*

Auf das Konto 866.468.800
Volks Bank Gronau e.G.
48683 Ahaus-Alstätte
BLZ 40164024
Mit Angabe von "NSU Treffen 94"

• *Festplatz*

Das Treffen findet statt auf dem Sportanlage "DE HAVERKAMP" in Markelo.



Programm

Donnerstag 9. Juni 1994
Festhalle mit Imbiss ist ab 14.00 geöffnet.
Nennung und ständige Ersatzteile Verkauf.

Freitag 10. Juni 1994
Frühstück ab 7.30.
Festhalle geöffnet ab 12.00.
Vorstandstreffen der verschiedenen Clubs um 16.00.
20.00 Offizielle Begrüßung und gemütliches Beisammensein in der Festhalle mit Live-Musik von LOW '71.

Samstag 11. Juni 1994
Frühstück ab 7.00.
Von 9.30 - 12.00 Gruppenfoto mit Gelegenheit zu einer Ausflugsfahrt.
Ab 13.00 Concours d'Élégance.
Anschließend Aufstellung und Bewertung der Fahrzeuge.
19.30 Siegerehrung und gemütliches Beisammensein in der Festhalle mit Live-Musik und Lotterie.
Das Restaurant ist durchgehend geöffnet.
Möglichkeit zum Schwimmen.

Sonntag 12. Juni 1994
Frühstück ab 7.00.
12.00 Verabschiedung der Teilnehmer und Ende des 14. Int. NSU Treffens Markelo.

Änderungen vorbehalten.

*Nennanschrift: NSU Club Nederland, Herman Mulstege
Nenngeld auf Konto 866.468.800 Volks Bank Gronau e.G.
Nennungsschluß: 15. April 1994*

NENNUNG 14. Int. NSU Treffen Markelo 9 • 10 • 11 • 12. Juni 1994 NSU Club Nederland

Name, Vorname _____

Straße _____

Plz., Wohnort _____

Land _____ Telefon _____

Fahrzeug _____ Baujahr _____

Anzahl der Teilnehmer _____

Mitglied von _____

Bemerkungen _____

Datum _____ Unterschrift _____

12-93

Go West

oder:

Die Straßburgstory

Nach einer kurzen Nacht, die bereits um 1³⁰ Uhr für uns endete, fuhren wir am 3. Feb. 94 mit 2 Autos,

nämlich mit Marios rotem K 70 L, Baujahr '74 mit 75 PS und mit Manueles Käfer mit dem Ziel Straßburg los.

Zweck dieser Fahrt sollte der Verkauf des roten K 70 in



Straßburg an Familie Wginski sein.

Im November 1993 hatte Mario den roten K 70 auf einem Parkplatz in Cella entdeckt und nachdem er einen Zettel an die Windschutzscheibe geheftet hatte, meldete sich ein älterer Herr telefonisch bei ihm. Er erzählte, er wolle den K 70 erwerben, weil er TÜV-fällig wäre. Einige Tage später erwarb Mario das Auto und brachte es nach ein paar Schweißarbeiten durch den TÜV. Außerdem erzählte uns der ältere Herr, daß der K 70 hauptsächlich für Urlaubsfahrten seiner Familie eingesetzt wurde und sie meistens in Frankreich Urlaub gemacht hätten. Als Mario nun das Auto zum Verkauf wieder anbot, war es sicherlich kein Zufall, daß sich

ausgerechnet Familie Wginski aus Frankreich (Straßburg) für den K 70 interessierte.

Unser nächtliche Fahrt bei Nebel, Schnee und ähnlichem haben beide Autos gut überstanden. Es ließ sich auch sehr schön fahren um diese Uhrzeit. Während des Berufsverkehrs haben wir eine Frühstückspause bei Frankfurt eingelegt und sind somit dem stärksten Verkehr aus dem Weg gegangen. Um die Mittagszeit kamen wir dann in Straßburg an und haben uns die schöne Innenstadt angesehen



(sie ist einen Besuch wert). Auf diesem Spaziergang haben wir uns übrigens oft über den Zustand der dortigen Autos gewundert: rostiger als jeder deutsche TÜV es zulassen würde, teilweise für unsere Begriffe absolut schrottreif, fuhr dort die Autos herum.

Obwohl es seit einiger Zeit eine Art TÜV in Frankreich gibt für Autos, die älter als 5 Jahre sind.

Als wir bei Familie Wginski ankamen, wurde ersteinmal



Manios roter K 70 „inspiziert“ und, da er ja immerhin von

Alle bis Straßburg ohne Probleme durchgehalten hatte, auch als gut befunden. Abends ging es dann Essen in ein französisches Lokal (die Franzosen sind ja bekannt für gutes Essen). Anschließend sind wir todmüde von dem langen



Tag eingeschlafen. Am darauffolgenden Tag wurde der weiße K70, Bj. 71 mit 90PS der Familie Uzynski, der mit dem Kauf von Marios rotem K70 in den Besitz des Sohnes übergehen sollte, genauer angesehen. Interessant dabei war, daß es für uns beide der 1. „echte“ französische K70 war, den wir gesehen haben. Am Auffälligsten ist daran natürlich das gelbe Scheinwerferlicht und eine nicht vorhandene Warnblinkanlage.

Nachdem einige behördliche Dinge über Zulassung, Versicherung usw. geklärt waren, konnten wir uns dann mit Manueles Käfer auf den Rückweg machen. Dabei haben wir ein paar Tage Urlaub im Sauerland bei Marios Großeltern gemacht, um uns von der anstrengenden, aber sehr schönen Straßburg-



fahrt zu erholen. Während unseres Sauerlandurlaubs haben wir übrigens per Zufall einen weiteren roten K70 entdeckt, dessen Fahrer uns inzwischen mit einem sehr netten Brief geantwortet hat.

Mario und
Manuela

Mein erster Kontakt mit dem K 70

Als mein Vater sich im April 1977 entschloß, sich ein anderes Fahrzeug zu kaufen und den guten alten marinablauen Käfer 1302 L abzugeben, standen mir die Tränen in den Augen. Ich hatte gehofft, dieses gute Stück als Anfängerauto 1979 übernehmen zu können. Beim ersten Besuch eines großen VW-Händlers versuchte man, uns nun einen 74er Passat anzudrehen. Der gefiel meinem Vater zwar, aber war auch demententsprechend teuer. In der selben Fahrzeugreihe stand ein Stück weiter ein sumatragrüner K 70, der zwar der Preislage meines Vaters entsprach, jedoch sehr mitgenommen aussah. Der Vorbesitzer hatte ihm wohl viele kleine Beulen und Kratzer geschenkt, aber keine Pflege. Als der Verkäufer merkte, daß mein Vater sich für einen damals schon schwer verkäuflichen K 70 begeisterte, zeigte man uns einen weiteren. Gerade in Zahlung genommen und etwas schmutzig stand er nun vor uns, ein pastellweißer K 70 L mit rotem Velour und gerade mal 52 000 km auf dem Tacho, von Baujahr 8/72, und das ganze für "nur" 4000 DM.

Nach einem Tag Bedenkzeit und Rücksprache mit meiner Mutter (die eh keine Ahnung von Autos hat), beschloß mein Vater: "Der wird gekauft"; trotz heftigem Nörgelns meiner Seite (ich mochte diese häßliche eckige Kiste nicht - wohlgemerkt im April 1977).

Am nächsten Tag wurde er nun gekauft, zumal der Händler und für den Käfer auch noch 1950 DM gab.

Als wir unseren K 70 L dann 2 Tage später abholten, und er nun frisch poliert und hochglänzend vor uns stand, war meine Begeisterung immer noch gleich null. Dies änderte sich jedoch schnell, da wir fast jedes Wochenende auf der Autobahn unterwegs waren. Da meistens 4-5 Personen im Auto saßen, und auch Gepäck sowie Golfzeug (2. Hobby - ich spiele Cobigolf) mitgenommen werden mußte, schätzte ich den großen Innenraum und vor allem den übergroßen Kofferraum. Endlich lagen keine Gepäckstücke mehr im Innenraum, und trotz der anderen Sportkollegen hatte man genug Platz und saß immer noch bequem. Außerdem konnte man alles gut sehen, ob man nun vorne oder hinten saß. Die Rundumsicht war super. Auch die äußere Form gefiel mir plötzlich ganz toll. Also beschloß ich, unseren schönen K 70 genau so zu pflegen wie den Käfer. Er wurde alle 14 Tage per Hand gewaschen und jedes Vierteljahr poliert. Bis im September 1979 fuhr er uns überall hin, und wir hatten unsere Freude an ihm. Bis auf einen defekten Keilriemen auch pannenfrei.

Als ich im gleichen Monat meinen Führerschein machte, durfte ich meine ersten Fahrversuche mit dem K 70 unternehmen. Stolz wie Oskar bewegte ich das Fahrzeug kreuz und quer durch Essen, bis mein im März 1979 Käfer 1302 zugelassen wurde. Übrigens bekam der K 70 von mir die erste kleine Beule. Auf dem Garagenhof nahm ich die Linkskurve zu groß und steckte den linken Kotflügel unter die Rampe des Supermarktes. Somit war in der oberen Sicke eine kleine Beule. Mein Vater meinte nur, wer die Beule reinfährt, macht sie auch wieder raus (ich lernte gerade Karosseriebauer). Im September bekam mein Vater dann den Tick, einen Mercedes 200 zu kaufen. Trotz erneutem Protest von Mutter und mir wurde beschlossen: Den K 70 bekommt mein Schwager.

Dort wurde er als Firmenwagen benutzt. Mit Reklame auf den Türen und Dachgepäckträger kämpfte er sich weitere 2 Jahre durch's Blechleben. 1981 gab der Motor bei 130 000 km den Geist auf. Aus Duisburg wurde dann ein orangemetallicfarbenes Schlachtfahrzeug geholt. Unser VW-Händler setzte den Motor um, und unser gutes Stück fuhr wieder. Jedoch beschloß mein Schwager, sich einen

Passat Variant zu kaufen, um seine Polstermöbel transportieren zu können. Den K 70 sollte meine Schwester als Zweitwagen bekommen. Da er nun Beulen und Rostschäden hatte (mein Schwager fährt nicht zimperlich), durfte ich den K 70 in meinem Lehrbetrieb auseinandernehmen und instandsetzen. Da mein Chef einen guten Preis machte, wurde er dort auch ganzlackiert. Meine Schwester entschied sich für den Farbton Porscherot. Nachdem ich das gute Stück wieder zusammengesetzt hatte, strahlte er wieder wie ein Neuwagen. Toll sah er aus, wie ein Feuerwehrwagen. Nach einem knappen Jahr verreckte er jedoch wieder. Daraufhin wurde ein marathonschwarzes Schlachtfahrzeug gekauft, um wieder den Motor umzubauen. Dazu kam es jedoch nicht mehr, da mein Schwager meinte, ein Zweitwagen mit weniger PS müßte her. Der K 70 wurde in eine Garage geschoben und 1 1/2 Jahre später an einen K 70-Fahrer verkauft. Wie ich später erfuhr, endete das Leben unseres geliebten K 70 auch dort. Nun war er Teilespender geworden. Zu diesem Zeitpunkt stand für mich fest, irgendwann kaufst Du Dir auch einen K 70. Dazu jedoch später.....

Willi Hiegemann

Gewinnübergabe im Autohaus Höper GmbH

In dem Preisausschreiben, das das Autohaus Höper als Beilage im Mitteilungsblatt verteilte, ist auch dieses Mal wieder ein Gewinner aus Winsen (Aller) unter den Einsendungen. Herr Marko Thimm aus Südwinsen hat eine von 200 Picknickkühlboxen mit Picknickgeschirr für 4 Personen gewonnen. Der ebenfalls zur Verlosung gekommene VW Polo CL ist an einen Gewinner nach Ibbenbüren gegangen. Wir gratulieren den Gewinnern. Das Bild zeigt Herrn Marko Thimm mit seinem Bruder Mario Thimm bei der Gewinnübergabe durch Herrn Höper jun.



Gnadenlos wird jede Möglichkeit zur K 70 -
Schleichwerbung genutzt !

INFO Betrifft : Schalldämpferanlage

Durch einige Anfragen an uns, erfuhren wir, daß es in vielen Gegenden keine K70-Auspuffanlagen mehr gibt. Die kompletten Anlagen werden hier bei unserem Teilehändler auch im 94-ziger Katalog angeboten. Josef Wasmuth hat im Herbst bei seinem Händler auch noch problemlos eine bekommen. Da mein Hauptdämpfer bald fällig ist und um es genau zu wissen, habe ich mir bei unserem Zubehörhändler eine komplette Auspuffanlage (Hosenrohr, Vordämpfer, Hauptdämpfer) bestellt und nach ca. 2 Wochen auch bekommen.

Man hat mir versichert, daß weitere Bestellungen möglich sind. Also, in Ostwestfalen kein Problem. In den anderen Gegenden scheint es demnach an den Händlern, an deren Bemühungen oder deren Geschäftsverbindungen zu liegen. Es gibt aber zwischen den Händlern erhebliche Preisunterschiede. Sie schwanken bei der kompletten Anlage zwischen ca. 370,- bis ca. 600,- DM. Preisvergleiche sind angesagt!

Wir haben von einer Firma angeboten bekommen, komplette Auspuffanlagen aus nichtrostendem Stahl nachzufertigen. Einzelpreis ca. 1200,- DM. Bei größerer Stückzahl reduziert sich der Preis. Dann wäre für den Rest des K70-Oldtimerlebens Ruhe.

Wer hätte Interesse?

Jörg Ballwanz

Das ewige Thema: BLEIFREI

Da es hierüber seit Jahren schon unterschiedliche Ansichten innerhalb unseres Clubs gibt, habe ich mich entschlossen, auch meinen Senf beizusteuern.

VW hat offiziell verkündet, daß alle Modelle bis Baujahr 77 (also auch der K 70), etwa jede 3. Tankfüllung verbleit gefahren werden sollten, ansonsten wäre bleifrei kein Problem.

Wie allgemein bekannt, bin ich seit Sommer 90 stolzer Besitzer eines 73er K 70 L mit 75 PS (der orangefarbene mit den vielen originalen Extras).

Im Dezember 90 habe ich zum letzten Mal verbleit getankt und seither ca. 56 000 km mit bleifreiem Normalbenzin zurückgelegt. Ich hatte niemals irgendwelche Schwierigkeiten mit dem Motor. Meinen K 70 nutze ich fast ausschließlich als Langstreckenwagen, einen großen Teil der Autobahnkilometer habe ich mit Vollgas zurückgelegt. Mehrfach wurde mir bestätigt, eines der flottesten 75 PS-Modelle zu besitzen. Fazit: von mir aus kann ich den Bleifreibetrieb jedem empfehlen, 90 u. 100 PS-Motoren brauchen mindestens 95 Oktan (Eurosuper).

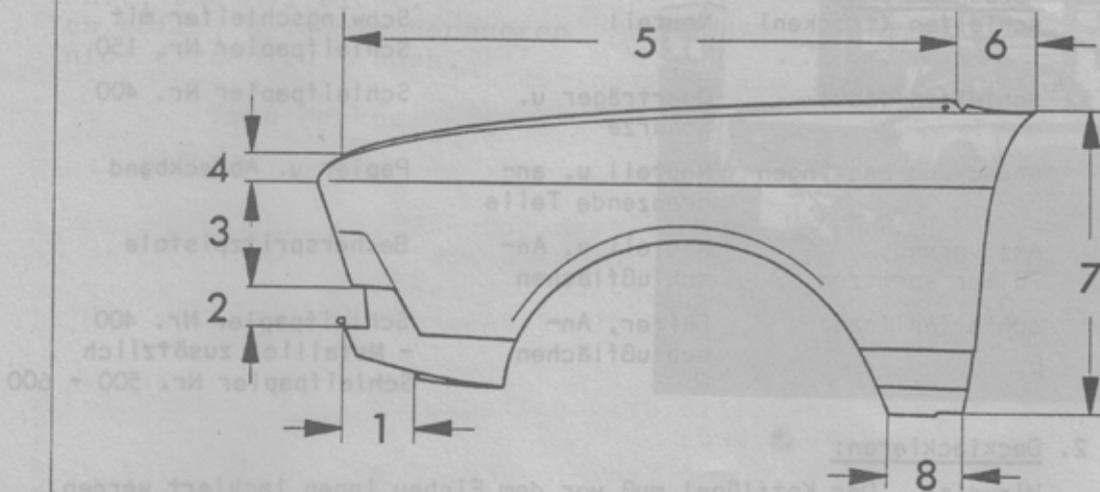
Ich würde mich freuen, wenn Ihr mir Eure Bleifrei-Erfahrungen zwecks Erfahrungsaustausch mitteilen könntet.

Zum Thema Öl: ich verwende ausschließlich Supermarktöl (5 Liter für 9,98 DM) und habe ebenfalls beste Erfahrungen gemacht. Mein K 70 braucht ca. 1 Liter Öl auf 1000 km.

Bisher hatte ich einen Ölwechsel (nach 42 000 km) gemacht. Das Altöl zeigte keinerlei Rückstände und hätte durchaus noch länger gehalten. Tip: hier läßt sich richtig Geld sparen.

Ihr werdet hierüber lästern, aber ich bin nachweislich so ziemlich der einzige, der in den letzten Jahren in Prinzip keine Schwierigkeiten mit dem Motor hatte.

Betrifft: A. KOTFLÜGEL VORN ERSETZEN B. KOTFLÜGEL VORN INNEN U. AUßEN LACKIERT	Typ/Modell: VW K 70
---	-------------------------------



A. KAROSSERIETEIL ERSETZEN

Methode	Bereich	Verfahren
1. Trennen:		
meißeln	1-5,7,8	Druckluftmeißel
Blechreste entfernen	1-5,7,8	Handschleifer u. Zange
2. Vorbereiten: (Neuteil)		
Löcher bohren	5 (Federbeinaufnahme), 7	Bohrmaschine
schleifen	1-5,7,8	Hand- u. Tellerschleifer
streichen	1-5,7,8	Kaltzinkfarbe
3. Einschweißen:		
punkten	1,2,3,5	Punktschweißgerät
schweißen	5,7,8	Punktschweißgerät,
lochschiweißen	Federbeinaufnahme	Schutzgasschweißgerät
hartlöten	Ecke 4/5	Autogenschweißgerät
4. Nacharbeiten:		
schleifen	4,5,7,8	Handschleifer
abdichten	1,7,8	Kaltmetall



B. KAROSSERIETEIL MIT ANSCHLUßFLÄCHEN LACKIEREN

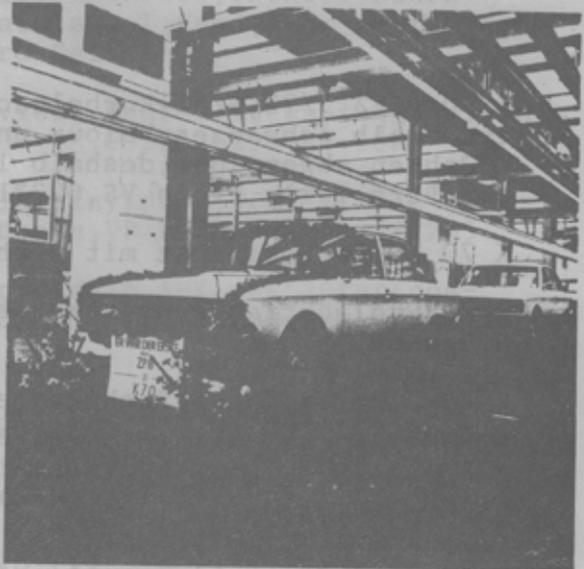
Methode	Bereich	Verfahren
1. Vorbehandlung:		
schleifen (trocken)	Neuteil	Schwingschleifer mit Schleifpapier Nr. 150
schleifen (naß)	Querträger u. Schürze	Schleifpapier Nr. 400
Abdeckung anbringen	Neuteil u. angrenzende Teile	Papier u. Abdeckband
Aktivgrund, Füller spritzen	Neuteil u. Anschlußflächen	Becherspritzpistole
schleifen (naß)	Füller, Anschlußflächen	Schleifpapier Nr. 400 - Metallic: zusätzlich Schleifpapier Nr. 500 - 600
2. Decklackieren:		
<u>Hinweis:</u> Der Kotflügel muß vor dem Einbau <u>innen</u> lackiert werden.		
spritzen	Neuteil; Querträger u. Schürze teilweise	Becherspritzpistole, Kunstharzlack LKL - Metallic: Pigmentträger u. Klarlack
3. Nacharbeiten:		
Kontrolle	Lackierung	
Abdeckung entfernen	Neuteil u. angrenzende Teile	
Nacharbeiten	Anschlußflächen	

ANFANG UND ENDE

In der Hoffnung, daß nach dem Druck noch etwas von den originalen Fotos zu sehen ist, hier die Brill (weiß, also nicht der goldmetallischenfarbene mit der Fahrgestellnummer 4812500001 aus der VW-Museum), sowie der letzte K 70 (sonnengelb).

Ich werde mich bemühen, näheres herauszufinden. So gibt es unterschiedliche Angaben über die Stückzahlen. Angeblich wurden mal die Vorserienmodelle, von denen die exakte Zahl nicht bekannt ist, mitgezählt, und mal nicht. Ich hoffe, bald mit genaueren Infos dienen zu können.

Ingo Menker



Der letzte K70
von
210 891 Stck.