

# K70 - POST

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

20/3/73

## The Volkswagen K70.

This car is a celebrity and you won't be able to avoid stares as you drive by. Not at all unpleasant, if you stop to think about it. Because the V.W. K70 reveals something about your character. That you can afford to spend just a bit more. And are quite prepared to do so for a car, that offers more. Because it's worth it. If it were just a matter of the transport, then any other vehicle would do too.

- gefunden auf der Techno-Classica 95 in einem englischen Prospekt

## INHALT

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

Mitglied im:



## VORSTAND & REDAKTION

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

## IMPRESSUM DER **K70-POST**

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

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

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

Technik, Tricks + Tips:

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

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

## Auf ein Wort.....

" Es eilt die Zeit und wir eilen mit ". Die Techno-Classica 95 ist nun schon wieder Vergangenheit und einige nachfolgende Veranstaltungen ebenso.

In der " Rhein-Ruhr-Zeitung " konnte man diesmal, ausser der normalen Berichterstattung darüber, auch einen sehr kritischen Artikel über die Techno-Classica lesen. In diesem Artikel wurde kritisiert, daß die Beteiligung der Clubs, die die Messe in ihren Anfängen ja populär gemacht haben, zu Gunsten kommerzieller Anbieter immer mehr in den Hintergrund gedrängt werde. Es würden erst die Standflächen an die kommerziellen Anbieter verteilt und die Clubs müssen sich dann mit den immer kleiner werdenden Brosamen zufrieden geben, die übrig bleiben.

Der Pressebericht bestätigt die Erfahrungen, die die Clubs in der letzten Zeit mit der Messe gemacht haben. Der Benachrichtigungstermin, ob man einen Stand bekommt und wie groß, rückt für die Clubs jedes Jahr näher an den Messetermin heran, so daß für eine vernünftige Standplanung immer weniger Zeit zur Verfügung steht. Ausserdem werden die Clubsstände immer mehr in die kleineren Nebenhallen, oder wie beim letzten Mal, in die oberen Etagen verlegt. Nur die Markenclubs, die von den Herstellerfirmen finanziell und mit entsprechendem Know-how unterstützt werden, bekommen in der Regel die günstiger gelegenen Stände in den Haupthallen. So wurde z.B. die **Alt-Opel-IG.** bei der letzten Messe mit 160,-DM pro Quadratmeter Standfläche und mit Standmaterial vom Opelwerk unterstützt. Davon können wir in der VAG-Szene nur träumen.

Mir sind diese Probleme bei der Techno-Classica 1993 schon aufgefallen. Dadurch wurde die Idee geboren, ab der nächsten Messe einen großen VW-Gemeinschaftsstand zu erstellen, auf dem möglichst alle VW-Veteranen mit jeweils einem Club vertreten sind. Bei den ersten Kontakten mit den anderen Clubs, dem VW-Museum und der Messeleitung wurde die Idee von allen Seiten positiv aufgenommen, da sie für alle Beteiligten Vorteile hat. Ich hatte dann schon im Herbst 93 zum Treffen für die Standplanung eingeladen.

Dort wurden dann die Einzelheiten besprochen und die Gesamtstandgröße festgelegt. Wir einigten uns auch darüber, dem Veranstalter bei der Anmeldung mitzuteilen, daß dann, wenn die erforderliche Mindeststandgröße bei der Zuteilung unterschritten wird, alle VW-Clubs der Messe fernbleiben würden. Auf meinem Vorschlag hin, wurde dann die Anmeldung des VW-Gemeinschaftsstandes dem VW-Museum übertragen.

Auf Grund dessen, daß die Erfahrungen mit dem ersten Gemeinschaftsstand auf der Techno-Classica 94 so gut verlaufen waren, habe ich die Idee noch auf die gesamte VAG-Szene erweitert und für 95 noch die Audi, NSU-u. Ro80-Leute zum Mitmachen animiert. Mit positivem Erfolg. Die Standbesprechung 95 hatte ich für Anfang Oktober geplant. Aus Zeit-u. Termingründen von einigen Leuten, ließ sich der Termin leider nicht realisieren. Vor allem das VW-Museum ist terminlich immer so ziemlich ausgebucht. Es hieß dann, warten wir doch erst die Standbestätigung von der SIHA ab. Die kam natürlich erst im Neuen Jahr kurz vor Messebeginn und auch noch mit wesentlich weniger



Standfläche, wie beantragt. Dadurch ergaben sich natürlich einige Probleme, die von den Beteiligten erst gelöst werden mußten. So waren u.a. auch die K70-Freunde zur Standbesprechung erschienen. Es kam dann der Vorschlag, ob der *1. Int. K70 Club e.V.* nicht zu Gunsten der K70-Freunde auf seinen Stand verzichten könnte. Als Initiator und Ideenlieferant für den großen Gemeinschaftsstand haben wir natürlich für 1995 nicht verzichtet. Arnes vollrestaurierter 75-er stand schon seit dem Herbst in Essen und wartete auf seinen Messeeinsatz. Ab 1996 haben wir uns dazu bereit erklärt, die beiden Clubs auf dem Gemeinschaftsstand jährlich zu wechseln.

Wer auf der Techno-Classica war, wird festgestellt haben, daß diesmal der Gemeinschaftsstand nicht so ein einheitliches Bild bot wie im Vorjahr, wo er überall mit dem gleichen Teppichboden ausgelegt war, u.s.w.. Es hieß erst, das Werk hätte wohl jetzt doch ein kleines Stückchen Herz für seine Oldtimer entdeckt und würde auf der Messe den Teppichboden spendieren. Die Enttäuschung (Lopez-Effekt) folgte auf dem Fuß.

Eine weitere Enttäuschung bereitete uns die SIHA, in dem sie jedem Club nur 2 Ausstellerkarten zur Verfügung stellte. Da mache mal jemand den Standbetreuern auf der Messe weis, sie müßten für ihr Engagement auch noch Eintritt bezahlen, um auf den Stand zu kommen.

All dieser frustrierenden Erfahrungen zum Trotz, waren dann nach Messebeginn alle wieder guter Dinge und es herrschte die gleiche fröhliche Stimmung wie im Vorjahr. (Auch negative Erfahrungen können zusammenschweißen). JB.

### **Achtung!**

Es haben mich einige gebeten, doch nochmal eine Serie Ersatzteilkataloge aufzulegen. Die Kataloge haben ca. 460 Seiten (mit Explosionszeichnungen und Ersatzteilnummern), davon ca. 70 Seiten Modellübersicht.

Wer noch einen haben will, möchte sich bitte bald bei mir melden. Es werden dann noch genauere Infos zugeschickt. Jörg Ballwanz

Übersetzung Titelbild:

"Dieses Auto ist eine Berühmtheit, und Du wirst Dich daran gewöhnen müssen, damit aufzufallen. Dies ist aber nicht unbedingt unangenehm, wenn Du Dich daran gewöhnt hast, weil der VW K 70 einiges über Deinen Charakter verrät! Daß Du Dir ein bißchen mehr leisten kannst. Und daß Du zu einem Auto stehst, das mehr bietet. Wenn es nur eine Frage des Transportes wäre, würde ein anderes Fahrzeug ausreichen."

Frei aus dem Englischen von Arne Kunstmann.

Eine Englischlehrerin teilte uns auf Anfrage mit, daß der Text (wahrscheinlich ein Diktat) von einem etwa 8 Jahre alten Mädchen stammen müßte. I.M.



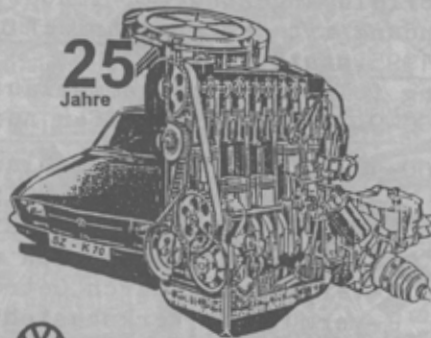
# VOLKSWAGEN



Volkswagen AG · Postfach 31 1176 · D-38231 Salzgitter

Herrn  
Mario Timm  
Posener Str. 10

29 308 Südwinzen



 VOLKSWAGEN in Salzgitter  
1970 - 1995

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Hausruf	Telefax	Datum
		wa-gro	23 25 70	23 4710	11.04.1995

## 25 Jahre VOLKSWAGEN in Salzgitter

Sehr geehrter Herr Timm,

das Volkswagenwerk Salzgitter feiert am

**Samstag, d. 01.07.1995 von 10.00 Uhr - 16.00 Uhr**

im Rahmen eines Tages der offenen Tür sein 25 jähriges Bestehen.

Ein Aktionsschwerpunkt wird die Präsentation der in den Jahren 1970 - 1974 im Werk Salzgitter gebauten Fahrzeuge sein.

Zu diesem Anlaß laden wir Sie und Ihre Vereinsmitglieder recht herzlich ein.

Ihr Betreuer im Werk Salzgitter wird Herr Hoffmann sein, den Sie aus Telefonaten und auch persönlich kennen (Tel. 0 53 41/ 23 29 42).

Verzeihbons und eine Vergütung für Ihre Clubkasse erhalten Sie am 01.07.1995.

Ein Lageplan für die Anreise und des Werkes (mit Standplatz) ist beigefügt.

Wir freuen uns auf Sie und Ihre gutgepflegten Volkswagen Oldtimer, gebaut in unserem Werk Salzgitter.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

Vorsitzender  
des Aufsichtsrats:  
Dr. jur. Klaus Liesen

Vorstand:  
Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Piëch  
Vorsitzender

Peter Hartz  
José Ignacio López de Arriortúa  
Dr. jur. Jens Neumann  
Dr. jur. Martin Posth  
Dr. rer. pol. Werner P. Schmidt  
Prof. Dr.-Ing. Ulrich Seiffert

Markenvorstand Volkswagen:  
Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Piëch  
Vorsitzender

Bruno Adelt  
Peter Hartz  
Dr. jur. Jens Neumann  
Herbert Schuster  
Folker Weißgerber

VOLKSWAGEN  
Aktiengesellschaft  
Sitz: Wolfsburg  
Amtsgericht Wolfsburg  
HRB 215  
Telefon (0 53 41) 2 30  
oder bei Durchwahl  
23 und Hausapparat  
Telex 954414 vwsz d  
Telefax (0 53 41) 2 32-5 07

Liebe K 70-Fans !!!

=====

Wie bereits im Vorfeld angekündigt, findet unser diesjähriges Jahreshaupttreffen in Verbindung mit dem 25-jährigen Jubiläum des VW-Werkes Salzgitter am 1. + 2. July 1995 statt.

Hierzu ist bislang folgender Programmablauf vorgesehen:

- Samstag: 8.00-9.30 Uhr: Eintreffen auf dem Werksgelände (s. Skizze)
  - 10.00-16.00 Uhr: Programmablauf von VW, beinhaltet:
    - Die versammelten K 70 fahren im Korso über's Gelände.
    - Eröffnungsfeier (Ministerpräsident Schröder soll aller Voraussicht nach auch erscheinen).
    - Verpflegung durch Getränke- und Würstchenbuden sicher.
    - vermutlich Werksbesichtigung
    - großes Besucherpublikum
  - 16.00-Ende:
    - Beginn unseres Programms vermutl. auch auf dem Werksgelände und Konvoj-Fahrt durch Salzgitter.
- Sonntag: Das Programm ist noch in Arbeit, es wird aber eine Schloßbesichtigung geplant und die Möglichkeit zu einem gemütlichen K 70-Plausch mit Essen und Trinken wird gegeben sein.
- Außerdem:
  - Ein Unterkunftsverzeichnis findet ihr auf den nächsten Seiten. Bitte kümmert euch selbst um eine Unterkunft. Sollte jemand kurzfristig keine Unterkunft bekommen, bitte bei mir melden !!!
  - Übernachtung für Camper evtl. auf Werksgelände möglich !
  - Der holländische und dänische K 70-Club sind auch von uns eingeladen worden.
  - Die Vergütung für die Clubkasse stellt sich wie folgt dar: Pro erscheinenden K 70 erhalten wir DM 50,00.
  - Nach Anregung meinerseits soll Klaus Luthe auch eingeladen werden.

Eine Anmeldung ist nicht zwingend notwendig, aber wünschenswert.  
Wichtig !!! ist das Erscheinen mit dem K 70. Andere Fahrzeuge werden auf dem Werksgelände nicht zugelassen.

Wir freuen uns auf EUCH !!!

Euer Mario Thimm und sein K 70-Team

Bei Fragen: 05143/5756 oder 5108

=====

ANMELDUNG (unverbindlich, zwecks Planung)

Ich, \_\_\_\_\_, möchte am K 70-Treffen am 1. + 2. Juli 1995 mit \_\_\_ Fahrzeugen und \_\_\_ Personen teilnehmen. Ich/Wir reisen am Freitag/Samstag an.      Camping: Ja/Nein      Adresse: Straße \_\_\_\_\_  
Wohnort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_

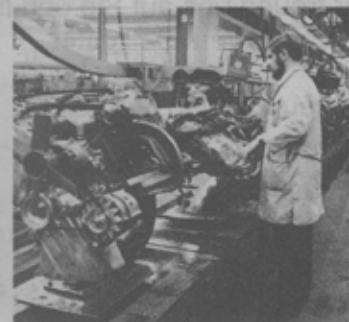
an: Mario Thimm  
Posener Str. 13  
29308 Winsen/Aller



Der K70 war der erste Fronttriebler von Volkswagen

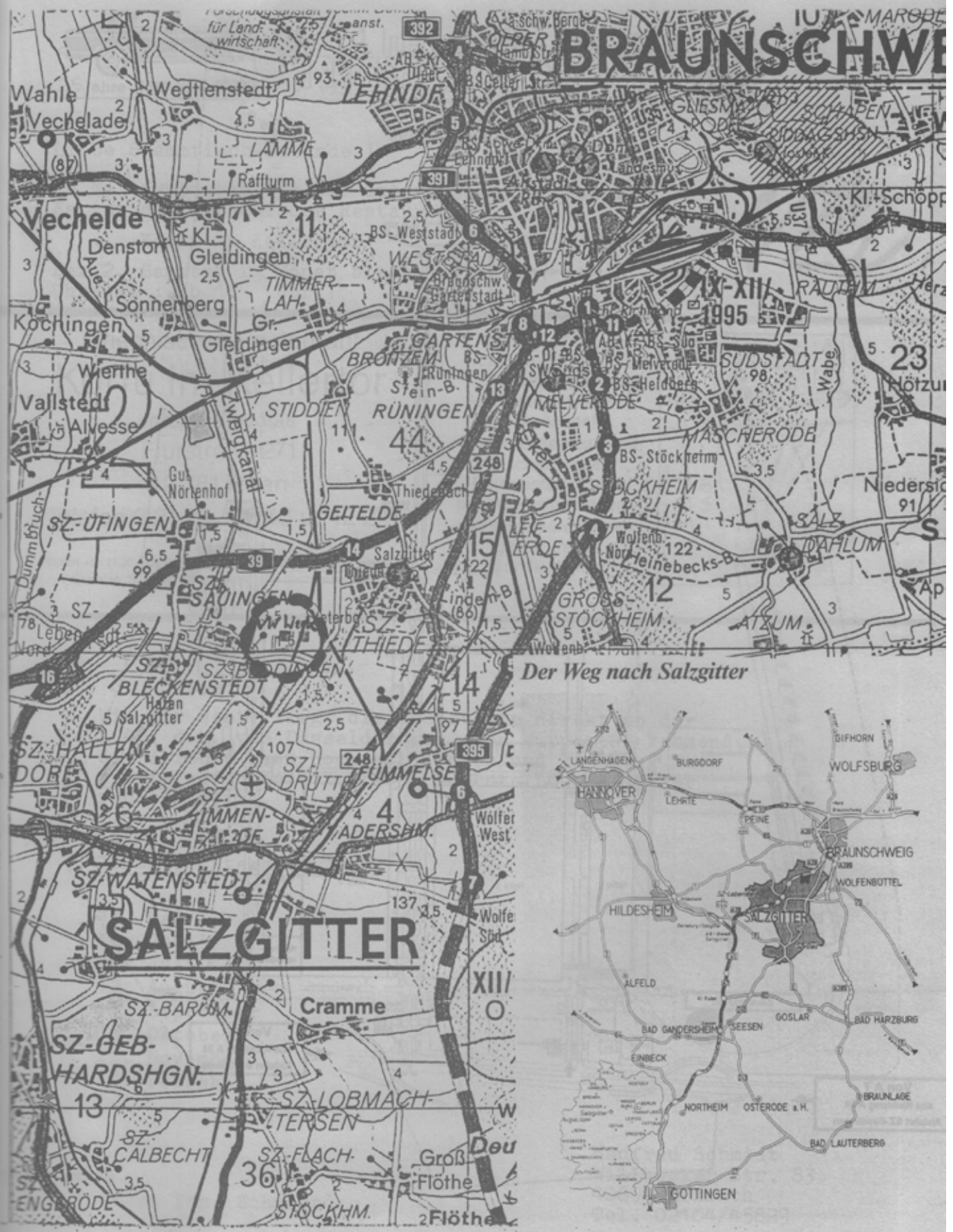


Die Fabrik wird 1970 eingerichtet

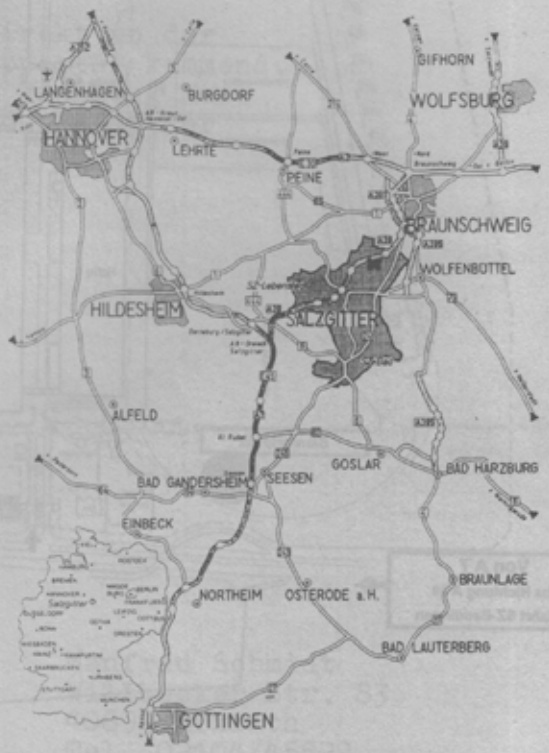


Die Fertigung der ersten Motoren

# BRAUNSCHWEIG



Der Weg nach Salzgitter

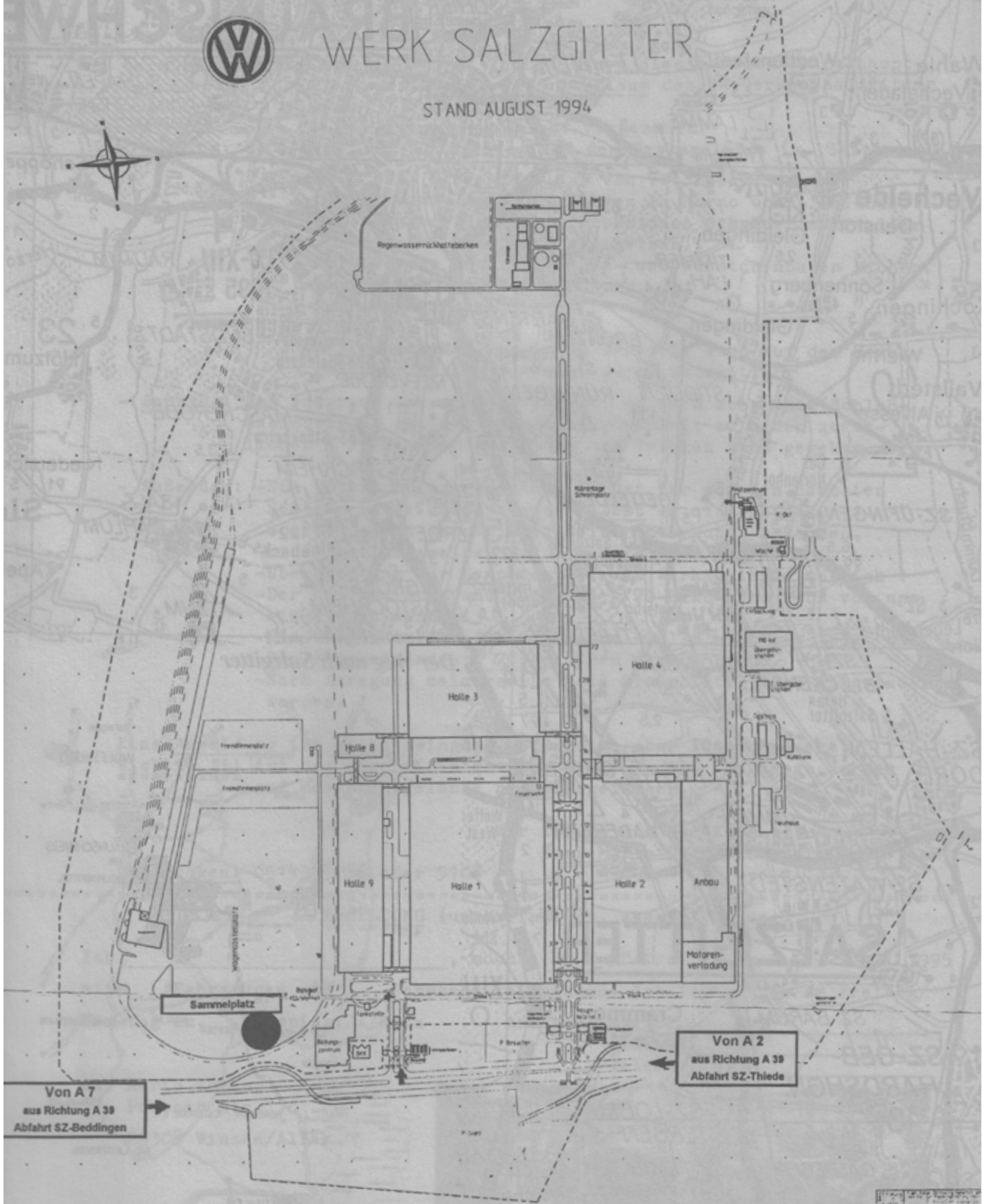


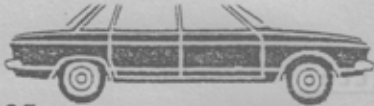




# WERK SALZGITTER

STAND AUGUST 1994





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

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

Liebe Stammtisch-Freunde !

Ab Mai 1995 wechseln wir unser Stammtischlokal.  
Es ist das Griechische Restaurant

Korfu im Kellertor

Der 2. Samstag im Monat bleibt bestehen, die  
Uhrzeit : ab 16<sup>00</sup> Uhr !

**NEU!**

## Griechisches Restaurant Korfu im Kellertor

Inh. A. Provatas  
Flurstraße 271  
42 781 Haan

Telefon 0 21 29 / 12 43 u. 42 24.

Wir sind

täglich von 11.30 - 15.00 Uhr und ab 17.00 - 24.00 Uhr für Sie da.  
.Samstag, Sonntag und an Feiertagen durchgehend !

Lassen Sie sich in  
geschmackvollem  
Ambiente kulinarisch  
verwöhnen!  
Ob ein Essen zu zweit,  
Geschäftessen,  
Betriebsfeiern oder  
private Festlichkeiten -  
wir reservieren ihnen  
gerne unsere  
Räumlichkeiten !



Wie Ihr seht, liegt die Gaststätte direkt an der  
A 46, d.h. von Düsseldorf od. von Wuppertal kommend,  
die Abfahrt Haan/Hochdahl nehmen und Richtung Haan  
rechts abfahren!! Es ist das erste Lokal auf der  
rechten Seite.

### Stammtischtermine 1995:

- 13. Mai
- 10. Juni
- 8. Juli \*
- 12. August
- 9. September
- 14. Oktober
- 11. November
- 9. Dezember

\* (ohne Fam. Schmidt)

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

Zahlreiche Beteiligung erwünscht !!

Bis dahin viele Grüße  
Euer Manfred Schmidt

## TECHNO - CLASSICA , die dritte

Wieder einmal stand die Techno-Classica in Essen an, wie schon so manches Jahr vorher zu einem unglücklich frühen Zeitpunkt, Mitte Februar. Um diese Zeit laufen zwar noch keine bedeutenden Parallelveranstaltungen, aber viele Fans sind gezwungen, ihre Wagen einige Zeit eher auszumotten und über oftmals noch vereiste, bzw. gesalzene Straßen zur Messe zu transportieren. Wie dem auch sei, schon lange, bevor wir die definitive Zusage der Messeleitung hatten, wurde überlegt, welche Wagen nun ausgestellt werden sollten. Daß Arnes/vollrestaurierter 1975er LS dort stehen sollte, war schon recht früh beschlossen worden. Eigentlich war dieser K 70 schon 1994 geplant, wurde aber nicht rechtzeitig fertig.

Da wir davon ausgingen, in etwa die gleiche Fläche wie im Vorjahr zu bekommen (90-100qm), war die Frage ob zwei oder drei Fahrzeuge hin sollten. Der Vorschlag, daß als Anschauungsobjekt ein gammeliges, aber nicht verpfuschtes K 70 im Gegensatz zu dem vollrestaurierten stehen sollte, wurde jedoch verworfen. Es würde nicht gut wirken, wenn auf einem Messestand ein schäbiges Auto stehen würde, außerdem hatten wir ja im Vorjahr Manfred Sobiellas 71er Karosse als "lebendes Beispiel" zum Aufzeigen der Schwach- und Gammelpunkte eines K 70 ausgestellt.

Wir vereinbarten, daß zwei K 70 genug seien. Die ideale Ergänzung zu Arnes Wagen war Willis weißer 70er. Einer der ersten 350 in Top-Originalzustand und einer der letzten 150 nach Vollrestauration passen doch sehr gut zusammen, in diesem Fall auch farblich.

Die Organisation des sonstigen Standmobiliars klappte reibungslos. Tisch und Stühle kamen von Thimms, Stellwände konnte ich wieder in meiner Firma leihen, Absperrpfosten und -fähnchen gab es für uns gleich mehrfach. Das VW-Museum hatte einige Pfosten, aber massenweise VW-Wimpel zu bieten, weitere Wimpel (diesmal NSU) und ein paar Pfosten hatte die NSU IG Oberhausen übrig, in der größten Not hätte Willi vielleicht noch ein paar Pfosten in seiner Firma loseisen können. Die NSU IG Oberhausen hatte reichlich Teppichboden, so daß auch hier etwas für unseren Stand abfiel.

Als besonderen Clou hatte Mario das "Tor zum K 70-Himmel" konstruiert. Es bestand aus einer abgeschnittenen K 70-Front, welche auf zwei 2 Meter hohe Pfosten montiert wird, so daß man darunter durch gehen kann. Poster, Plakate, Bilder und anderes Dekorationsmaterial wurde von verschiedenen Leuten beige-steuert, so herrschte auch hier kein Mangel.

Das Material hatten wir nun, jetzt kam aber das Transportproblem. Da die Messe von Donnerstag bis Sonntag lief, Aufbau also ab montags, bzw. dienstags möglich war, konnten die meisten von uns nicht hierzu auftauchen. Immerhin war außer mir (ich hatte noch alte Urlaubstage abzufeiern) noch Arne in der Lage, die gesamte Zeit da zu sein. Allerdings hatten wir nur ein Auto zur Verfügung. Arnes K 70 kam bereits im Dezember (mit einem Anhänger und Umzugsgut von mir) nach Dortmund und blieb dann in meiner Garage. Kurz vor der Messe holte Willi ihn dann zu sich in die Werkstatt, da noch eine Delle entfernt werden mußte. Am Wochenende vor der Messe brachten Mario und Manuela das K 70-Tor, den Tisch, eine Schaufensterpuppe und anderes Material vorbei.

Nun gut, es war also alles da, aber wie sollten wir den Kram zur Messe bekommen? Ich hatte zur Zeit nur mein Ersatzauto, einen 1982er Toyota Celica zu bieten, zwar mit Fließheck und umklappbaren Rücklehnen, aber trotzdem zu klein. Eine Anhängerkupplung hatte er auch nicht. Als Retter in der Not erwies sich Arnes Cousin in Hagen. Für einen Tag tauschten wir die Autos, so daß ein



geräumiger SAAB 900 mit Anhängerkupplung zur Verfügung stand. Wir konnten sogar sehr günstig einen kleinen geschlossenen Anhänger mieten. Auf diese Weise war der Transport schließlich völlig problemlos und entspannt möglich. Der Anhänger erwies sich auch insofern als praktisch, daß wir ihn zum Aufbau mit nach oben in die Messehalle nehmen konnten. Aus Platzgründen durften Autos nämlich nicht zum Aufbau in die oberen Hallen, wo auch unser Stand war. Besonders geflucht haben die NSU-Leute, die ihren 7,5 Tonner-LKW unten entladen und alle Sachen mit einem PKW-Anhänger in den Fahrstuhl und nach oben transportieren durften. Der Aufbau des Standes klappte bestens. Mit dem Verlegen des Teppichs gab Arne sich richtig Mühe, die Autos waren auch noch nicht da, so daß Zeit und Platz genug blieb, alles vorzubereiten. Spätabends (wir haben nur am Mittwoch aufgebaut) tauchte ein sichtlich gestreßter Willi mit Arnes frisch nachgebesserten K 70 auf. Natürlich gab es in der Firma einiges Hin und Her damit, es schien zunächst so, daß alles nicht rechtzeitig fertig werden würde, usw., aber dann hat doch alles geklappt. Während Willi den weißen K 70 holte, haben wir den blauen abgetrocknet und begonnen, die letzten Feinheiten herzurichten. Da aufgrund des frischen Lackes die Nebelscheinwerfer nicht montiert werden sollten, kam uns die Idee, einfach den Wagen so zu lassen und die Puppe als Mechaniker in Aktion darunter zu legen, eine, wie sich herausstellte gute Idee. Viele Besucher blieben rätselnd davor stehen und überlegten, ob der wohl echt sei. Einige stachen schon mal mit Stock oder Regenschirm zu, um zu testen, ob sich da was rührt. Nachdem auch der weiße K 70 in Position gebracht war, konnten wir zunächst zufrieden und todmüde nach Hause fahren.

Etwas tricksen mußten wir mit dem Teppichboden, da wir glücklicherweise mehr Platz als erwartet zur Verfügung hatten. Unser Stand war in der Mittelreihe zwischen den NSU-Leuten und der Bulli-Kartei. Zwischen uns und den Bulli-Leuten war ein Gang geplant, der jedoch weggelassen werden konnte, da kein Notausgang oder ähnliches freigehalten werden mußte. Allen war's recht, daß wir dort dichtmachen, zumal man so Absperrungen sparen konnte. Hochzufrieden konnten wir also ca.15qm "einsacken". Leider reichte der von den NSU-Leuten geliehene Teppichboden nicht ganz, so daß wir andersfarbenen Filzboden (anthrazit statt hellgrau) so ansetzen mußten, daß es nicht sofort als Stückelei aus Materialmangel zu erkennen war.

Aber nachdem alles geschafft war, konnten wir den offiziellen Messebetrieb gefaßt über uns ergehen lassen.



Entgegen unseren Befürchtungen, daß man in den oberen Hallen völlig übersehen wird, war in den folgenden 4 Tagen der Andrang doch recht beachtlich. Das lag wahrscheinlich daran, daß alle Clubs dort zusammengefaßt waren und unten fast ausschließlich Händler standen. Aber trotz der Massen kamen doch recht wenig ernsthaft Interessierte. Auch nennenswerte Teileangebote waren nicht zu vermelden. Ein paar Fahrzeuge wurden uns angeboten, ansonsten diverse, meist uninteressante Gebrauchtteile.

Teilehändler waren, zumindest diejenigen, die für uns interessant waren, spärlich vertreten. Recht gut war das Angebot an Literatur, insbesondere von britischen Händlern. Allerdings war nach kurzer Zeit alles "K 70-frei", da reichlich Interessenten hierfür vorhanden waren.

Gewissermaßen fand auf unserem Stand das erste inoffizielle K 70-Fan-Treffen 1995 statt. Allein von unserem Club waren grob geschätzt mindestens 15 Leute in Lauf der 4 Tage da.

So konnten wir die Gelegenheit nutzen, weitere Veranstaltungen unseres Clubs sowie Teilegeschäfte größerer Ordnung durchzusprechen. Dank der großzügigen Platzverhältnisse unseres

Standes war die Sitzecke groß genug und weit genug vom Gang weg, so daß man ungestört sich zusammensetzen konnte. Das nutzen sogar die Audi 100 Coupe S-Leute, die diesmal reichlich beengt untergebracht waren, zu internen Besprechungen aus. So wurden auch meine 10 Klappstühle ständig gebraucht, die eigentlich nur "sicherheitshalber" mitgebracht waren.

Da Interessenten und Teileangebote reichlich spärlich waren, konnten wir einen großen Teil der Zeit damit verbringen, unsere inzwischen doch recht beachtlichen Kontakte zu allen möglichen Leuten der Oldtimerszene zu vertiefen. So konnten teilweise Verabredungen getroffen werden, die uns in Zukunft unter Umständen erheblich vorwärts bringen könnten.



Diejenigen unter uns, die schon als Personal auf derartigen Veranstaltungen mit dabei waren, können bestätigen, daß so etwas mit ein wenig Smalltalk und in irgendwelche Kameras grinsen bei weitem nicht getan ist, sondern daß immer üble Knochenarbeit und wochen- wenn nicht monatelange Organisation damit verbunden ist. Etwas was gerade für uns als kleiner, aber internationaler Club, d.h. mit weit verstreuten Mitgliedern doch mitunter ziemlich schwierig sein kann. Es ist weniger ein finanzielles, mehr ein logistisches Problem. Irgendwelche Sachen irgendwo abzustauben, ist manchmal einfach, aber wann und wie an den richtigen Ort zu bringen, das verlangt viel Nerven und Arbeit.

Immerhin gab es ab und zu Entspannungsmöglichkeiten. Zum Beispiel am Donnerstag, als das VW-Museum die Organisatoren zum Essen einlud. Ein nettes Lokal, reichhaltige Portionen und eine Menge Freaks garantierten einen schönen Abend. Es war auch einer, allerdings sind Arne und ich als erste abgehauen, da wir nach dem Streß der vorangegangenen Tage kurz vor dem Kollaps standen. Zu erwähnen bliebe noch Arnes Gedanken beim Einnehmen der Mahlzeit: "15 Jahre habe ich mich für den K 70 krummgelegt und fast meine ganze Freizeit geopfert, aber jetzt spendiert mir VW wenigstens ein Schnitzel."

Am nächsten Abend fand der offizielle Empfang der Messeleitung für alle Aussteller statt, durchaus im noblen Rahmen mit Buffet, Ansprachen, Live-Musik und freien Getränken. Alles, was Rang und Namen hatte, war versammelt. Wenn man genau hinschaute, stellte man fest, daß ein guter Teil der Leute zu dem harten Kern der Szene gehört, den man bei den anderen Märkten und Ausstellungen auch trifft. Allerdings sind in Essen die gewerbsmäßigen Fahrzeughändler sehr stark vertreten. Etliche entsprachen alles Klischees vom typischen Gebrauchtwagenverkäufer. Jürgen Kollé von der Brezelenstervereinigung und ich haben uns, friedlich mampfend auf einem Mäuerchen sitzend, vor Lachen über eine Clique gekringelt, die sich am Nachbartisch breitmachte, ausgerüstet mit allen Zutaten, die das Vorurteil verlangt, z.B. Rolex, Goldkettchen, Solariumsbräune, Dauerwelle, blaugetönte Brillen, Edelklamotten, usw. Natürlich durfte ein ewig piependes Handy nicht fehlen, mit dem sogar ein versprengter der Truppe herbeigelotst wurde, wobei es erforderlich war, sich mit einer Serviertee winkend, auf ein Podest zu stellen. Es war besser als jede Karikatur.

Arne tauchte erst auf, als das Buffet leer war. Er mußte noch seine Felgen polieren, bis der Wachsutz ihn aus der Halle geworfen hatte. Anschließend war er auf der falschen Fete gelandet, nämlich auf der vom Allgemeinen Schnauferl-Club die in der Halle daneben stattfand. Immerhin konnte er sich auch da sattessen und traf auch dort eine Menge alter Bekannter. Aber es waren trotzdem noch genug Leute da, mit denen man alles mögliche bequatschen konnte. Todmüde und völlig heiser vom vielen Reden fielen wir an diesem Abend ins Bett.

Die große Frage kommt immer: Lohnt sich das alles überhaupt? Was den Andrang an Interessenten angeht: auf keinen Fall. Aber es ist im Prinzip viel wichtiger, sich in der Szene einen Namen zu machen. Durch unser Glück, drei Jahre in Folge auf dieser Messe vertreten sein zu können, haben wir diesbezüglich viel erreicht. Aber auch hier gilt: die Möglichkeit, ausführlich miteinander zu reden bedeutet mehr, als einen Wahnsinnstand zu bieten. So ein Stand macht sehr viel Spaß, aber es besteht die Gefahr, daß ein so hoher Aufwand irgendwann die Mitwirkenden dazu bringt, vor dem Streß zu kapitulieren, besonders, wenn es immer dieselben sind, die ran müssen.

Ingo Menkes



### Technorama Kassel 1995

Wiedermal waren wir in Kassel, um unseren Club zu präsentieren.

Wiedermal stellten wir den top gepflegten K 70 von Wilfried Bürmann aus.

Wiedermal verrichtete der "harte Kern" zwei Tage Standdienstarbeit.

Wiedermal hat es uns Spaß gemacht. Adressen und Teile gebracht, auch wenn, um das Resultat vorwegzunehmen, der Aufwand nicht in direktem Verhältnis zum Erfolg steht, aber wann ist das schon der Fall?!



Der offizielle Standaufbau begann Freitagnachmittag, zu dem Jörg Ballwanz aus Lage angereist war, um den weißen K 70 von Wilfried Bürmann auf dem Stand in Empfang zu nehmen (Vielen Dank für die Leihgabe an Familie Bürmann). Ingo Menker aus Dortmund und wir aus Winsen anreisend, starteten aus zeitlichen Gründen am Samstagmorgen. Um 8.15 Uhr trafen wir uns am Eingangstor der Messe, um erstmalig auf dem völlig beengten und überfüllten Ausstellerparkplatz jemanden zuzuparken (weiß der Geier, wofür wir 20,- DM für diesen "Ausstellerausweis" bezahlt haben). Nachdem wir unser Auto entladen hatten, nahmen wir in der Halle einige Standkorrekturen des Schiebedach-K 70 vor, bis wir alle meinten: "So kann er stehenbleiben." Wir richteten unsere Sitzcke ein und hängten, legten, stellten dies und das noch hin und her. Dann ging es los. Die ersten Messebesucher betraten die heiligen Messehallen und kurz danach zogen Jörg und Ingo auch schon los, um wieder einige Schnäppchen für unseren Teilepool zu ergattern und wiederum mit Erfolg. Natürlich richtete sich unser Augenmerk auch auf Literatur und Modellautos. Es ist schon erstaunlich, was man noch so alles "neues" entdecken kann. So verlief dieser erste Messetag auch recht ruhig, nicht zuletzt wegen des schlechten Wetters, und ging dem Ende entgegen. Den Abend verbrachten wir in gemütlicher Essenrunde, um danach in unserer schon fast traditionellen Pension bei Familie Kunz in Züschen einzukehren. (Insider wissen, daß wir in Züschen im Jahre 1988 auf dem ersten K 70 Treffen von Manfred Schmidt in Fritzlar übernachtet haben. Die Familie Kunz hatte vor Jahren selber einen grünen K 70. Sie freuen sich jedesmal, wenn wir wieder vorbeigucken, denn es war deren schönstes und bestes Auto.)

Nach einem nach wie vor hervorragendem Frühstück am Sonntag ging es wieder zu den Messehallen in den Foklaauen. Auch dieser Messetag bescherte uns leider einen dürrtigen Publikumsverkehr. Was uns jedoch erstaunte, war das diesmal große Kaufinteresse an Wilfried Bürmanns K 70, welches in den Jahren zuvor doch sehr rar war, für ein Fahrzeug in diesem wirklich einmaligen Zustand. Wie ich im Nachhinein gehört hatte, hat sich jemand aus Niedersachsen entschieden, den Wagen zu kaufen, er wartete nur noch auf eine Zusage von Bürmanns, die sich selbst wohl noch nicht sicher waren, ob sie den K 70 wirklich jetzt abgeben wollten (vielleicht können wir in der nächsten K 70 - Post Ausgabe schon näheres dazu berichten!). Gegen 16.00 Uhr packten wir unsere sieben Sachen ganz schnell ein, um an der Spitze der Abreiselawine fahren zu können, was uns auch gelang. Doch bei Hannover machte, auch schon fast traditionsgemäß in Verbindung mit Kassel, ein Reifenplatzer vorne rechts eine Fahrtunterbrechung erforderlich. Richtig toll, wenn dann das Reservierad einem vollgeladenen Kofferraum entlockt werden muß. Aber innerhalb von 15 min. konnte die Fahrt fortgesetzt und in Winsen gemütlich beendet werden.

Bis zum nächsten Messebericht,

*Mario + Manuella*

Ein DDR-K 70, und warum er verschrottet wurde

Dieses K 70-Erlebnis hatte ich im Herbst 92 mitten in Hannover. Es geschah in der Pause einer Schulungsveranstaltung. Ich befand mich mit einigen anderen Leuten Pause machend vor dem Gebäude, als plötzlich ein sonnengelber K 70 vorbeifuhr, anhielt und in der engen Straße zu wenden versuchte. Natürlich sprintete ich sofort los, und im Anlaufnehmen bemerkte ich, daß der Wagen das alte DDR-Nummernschild hatte (DP----, also Bezirk Potsdam). Ich sprach die Insassen, ein älteres Ehepaar an, ob Interesse am Club bestünde, oder ob ich mit Teilen oder Infos weiterhelfen könne. Dies wurde mit dem Hinweis verneint, daß der Wagen freitags verschrottet werden sollte, da der neue Wagen dann da sei (es war dienstags). Aus unerklärlichen Gründen kam ich auf die Idee, zu fragen, ob ich den K 70 haben könne (wenn er sowieso in den Schrott soll, interessante Historie, etc.). Nach kurzem Zögern erklärten die Leute, daß dies möglich sei. Sie besäßen den K 70 fast seit Anfang an (wahrscheinlich Erbstück?) und seien alle Jahre problemlos unterwegs gewesen. Es war ein 74/75er K 70 L, 75 PS, sonnengelb, in der typischen letzten Ausführung mit Standardsitzen, ohne Zierleisten in den Türverkleidungen usw. Der Zustand war eher schlecht. Die Radläufe waren fast völlig weggerostet, Türen, Schweller und Stoßstangen durch, wobei in letztere diverse Lampen undefinierbarer Herkunft gebohrt waren. Vom Wartburg-Schmutzfängern abgesehen, waren keine Extras vorhanden. Der Innenraum war, gelinde gesagt, grausig. Diverse Lautsprecher in Türverkleidungen und Hutablage, außerdem waren Anzeigen, Uhren, Lämpchen und andere Erfreulichkeiten großzügig im Armaturenbrett verankert. Als der Besitzer etwas von 100 PS murmelte, wurde ich hellhörig. In meiner Naivität fragte ich, ob der Motor noch der erste sei, oder ob der Tacho ausgetauscht wurde, denn dieser K 70 hatte keinen, in der 100 PS-Version üblichen, Drehzahlmesser. Als mir versichert wurde, daß beides original sei, erwiderte ich, daß eines der beiden Teile garantiert ausgetauscht worden sei, da es diese Kombination nie gegeben habe. Ich erhielt die Antwort, daß der Wagen sehr wohl einen Drehzahlmesser habe. Als er mir gezeigt wurde, wußte ich nicht, ob ich lachen oder weinen sollte. Der Besitzer hatte tatsächlich in die unter Hälfte des Tachogehäuses, wo in der Normalversion das VW-Deckelchen ist, ein vier-eckiges Loch gesägt und irgendeine Digitalanzeige eingeklebt. So, nun kam die Frage nach dem Preis. Als ich sie stellte, fragte ich mich, ob ich eigentlich ganz dicht sei. Ich hatte keinen Platz, der Wagen war ziemlich fertig, bei 17 Jahren DDR dürfte die Technik auch nicht mehr die beste sein, wer weiß wie da noch herumgepfuscht wurde, außerdem mag ich das 74er Modell sowieso nicht so gern. Wahrscheinlich wären schon 150 DM zuviel gewesen. Nach einigem Zögern kam schließlich die Antwort: "Viertausend!". GULP !?!? Völlig verstört stotterte ich etwas von nicht gerade billig, sowieso verschrottet werden, und daß man bei so einem Preis doch ein recht gutes Auto bekommen könne. "Na ja, so schlecht ist der Wagen auch nicht. 1000 DM bekomme ich auf jeden Fall für den Motor! Tja, und 3000 halt für den Rest. Das ist immerhin ein echtes 100 PS-Auto!" Dies hörte ich in O-Ton. Als ich ganz vorsichtig erwähnte, daß ich in puncto K 70 nicht ganz unbedarft bin, und dies nicht mein erster K 70 wäre und daß das einzig halbwegs interessante an diesem Wagen die Geschichte sei und ich daher schweren Herzens allenfalls 250 DM für geben könne, sah mich der gute Mann wutentbrannt an, stieg ein und verschwand.

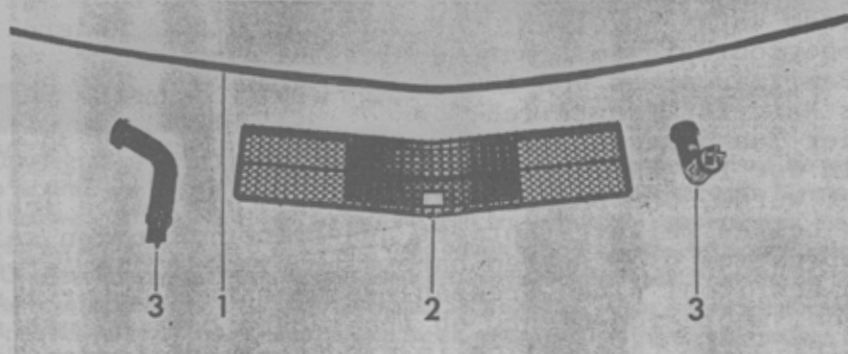
## TECHNIK, TRICKS u. TIPS

Betrifft: <p style="text-align: center;">Undichtigkeiten am Aufbau</p>	Typ/Modell: <p style="text-align: center;">VW K 70</p>
---	---

Undichtigkeiten am Aufbau können erfahrungsgemäß die verschiedensten Ursachen haben. Nicht immer ist die Stelle des Wassereintritts dort, wo das Wasser im Wageninnern festgestellt wird. Deshalb sollte zur Lokalisierung der Undichtigkeit eine Wasserprobe mit Hilfe eines Unterdruck erzeugenden Gerätes durchgeführt werden, d.h. es muß Unterdruck von ca. 35 mm W.S. im Wageninnern erzeugt und gleichzeitig das Fahrzeug systematisch mit Wasser abgespritzt werden, wobei der Innenraum von einem zweiten Monteur sorgfältig zu beobachten ist.

### I - Undichtigkeiten im Fahrgastraum

Undichtigkeiten im vorderen Fußraum bei Fahrzeugen bis Fahrgestell-Nr. 482 2 528 432 - lassen sich in den meisten Fällen beheben, wenn die nachfolgend aufgeführten, inzwischen in der Serie zum Einsatz gekommenen Teile, nachträglich eingebaut werden.



Nr.	Benennung	Ersatzteile - Nr. neu	bisher
1	Deckeldichtung, vorn	181 827 705	481 823 703
2	Ziergitter für Luft- eintritt vorn (Maschen 7 mm x 7 mm Mittelteil ca. 200 mm geschlossen)	481 819 101 A	481 819 101
3	Ablaufventil	481 819 587 B	481 819 587 481 819 587 A



Hinweis:

Die durchgehende Deckeldichtung ist nur bei Fahrzeugen des Fahrgestell-Bereiches 482 2 500 041 - 482 2 528 432 und das Ablaufventil im Fahrgestell-Bereich 482 2 516 200 - 482 2 528 432 nachträglich einzubauen.

Abdichtmaßnahmen für weitere mögliche Undichtigkeiten

A - Undichtigkeiten im vorderen Fußraum, über der linken Ablage unter der Schalttafel und im Handschuhkasten - - - - -

- 1 - Undichte Windschutzscheiben zwischen Scheibe und Gummidichtung umlaufend, sowie zwischen Scheibe und Karosserie im Bereich der Dachholme - siehe Klammern - mit Fensterscheibenzement D10 mittels einer breiten Flachdüse abdichten.



Führte die Abdichtung zwischen Scheibe und Dichtung zu keinem Erfolg, so muß die Windschutzscheibe ausgebaut werden und die bisherige Gummidichtung, durch die in der Serie ab Fahrgestell-Nr. 482 2 541 343 zum Einsatz gekommene Gummidichtung - Ersatzteil-Nr. 481 845 121 A - ersetzt werden.

Hinweis:

Bei Verwendung der neuen Gummidichtung entfällt das Abdichten zwischen Scheibe und Gummidichtung. Lediglich zwischen Karosserie und Gummidichtung ist, im Bereich der seitlichen Dachholme und ca. 200 mm um die Ecken herum, mit D 10 abzudichten.

2 - Im Anschlußbereich vom Windlauf zum Seitenteil - vorn, die Punktschweißnaht mit Kaltmetall abdichten.

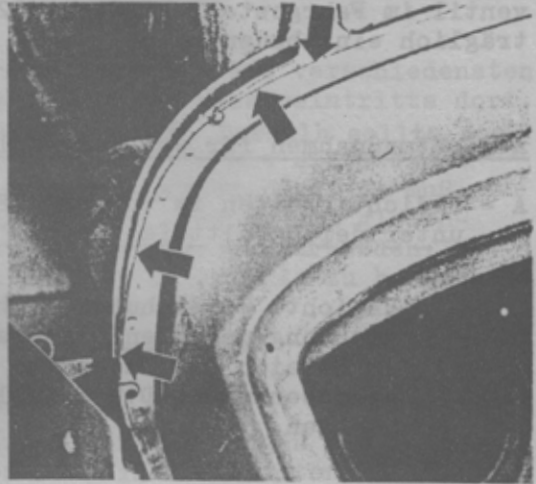
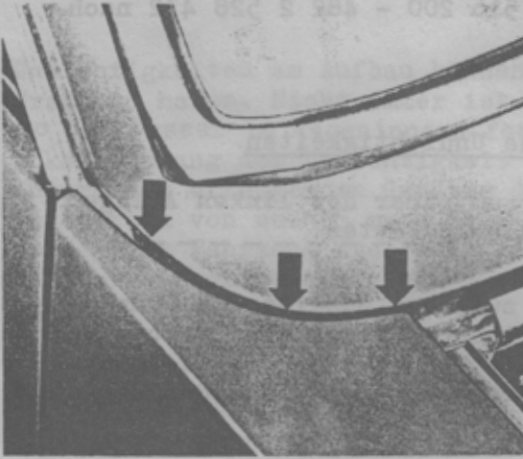
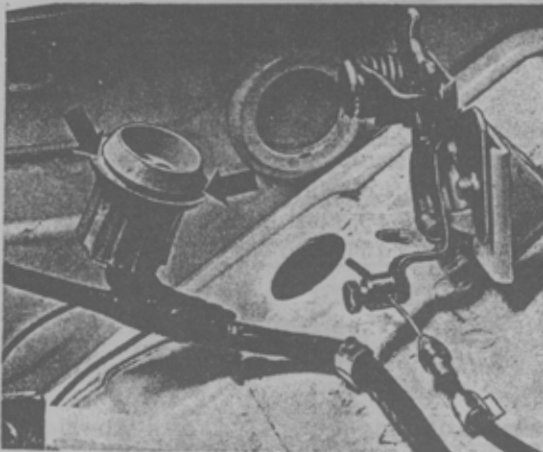


Bild zeigt den Bereich zur Verdeutlichung ohne Seitenteil - vorn.

3 - Trennwandstecker - Pfeile - und Tülle für Deckelzug -A- mit Dichtungsmittel D 17 abdichten.

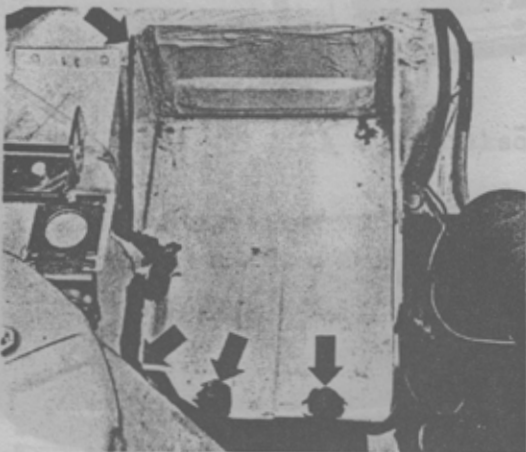
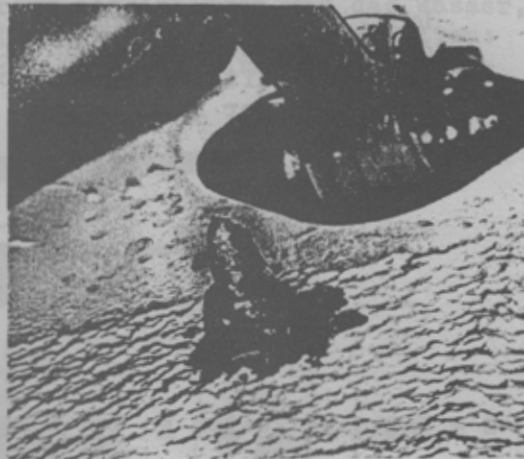
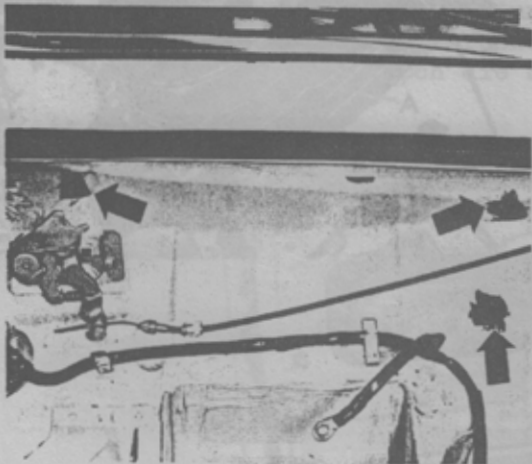
- a - Trennwandstecker
- b - Deckelzug



Hinweis:

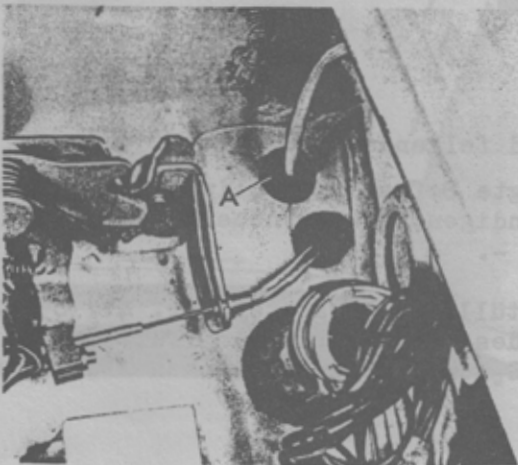
Trennwandstecker zuerst vom Fahrgastraum abziehen.

- 4 - Neun Befestigungsstifte für die Dämpfung an der Querwand mit Dichtungsmittel D 17 abdichten.  
 - Sieben Befestigungsstifte im Motorraum -  
 - Zwei Befestigungsstifte von der Fahrzeugunterseite her -



- 5 - Doppelflansch und Stehbolzen am Batteriekasten mit Dichtungsmittel D 17 abdichten.

- a - Doppelflansch  
 b - Stehbolzen



- 6 - Dichttülle für das Antennenkabel durch die Tülle - Ersatzteil-Nr. 411 611 751 - ersetzen.

Hinweis:

Hierfür muß der Durchbruch in der Querwand von 12 mm  $\phi$  auf 14 mm  $\phi$  vergrößert werden.

A - Tülle für Antennenkabel

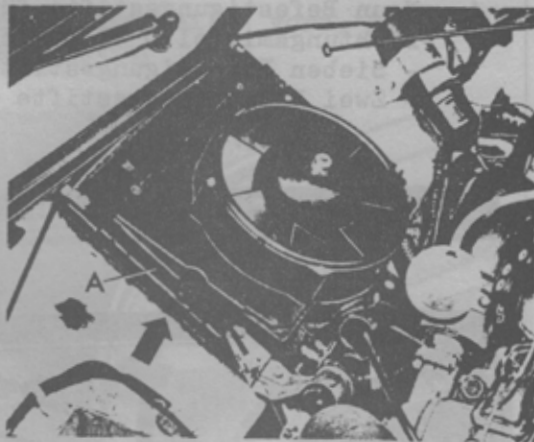


- 7 - Lüfterkasten umlaufend mit Dichtungsmasse D 17 abdichten.

Hinweis:

Der Verbindungsschlauch ist für die Abdichtarbeit vom Luftfilter abzuziehen und das elektrische Kabel unterhalb des Lüfterkastens durch Aufbiegen der Blechlappen zu lösen.

A = Lüfterkasten



B - Undichtigkeiten an den Türen

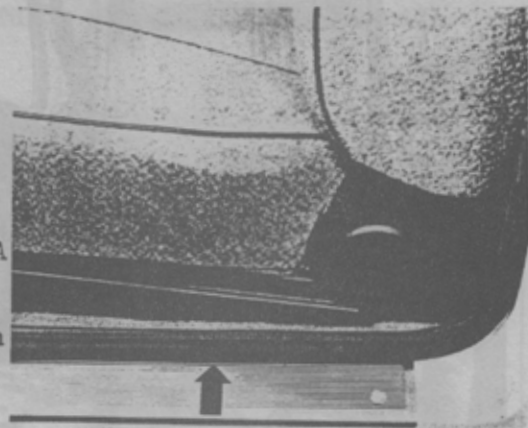
- 1 - Einbaulage der Türen in den Türausschnitten prüfen und umlaufend auf eine gleichmäßige Anlage der Gummidichtung achten, ggf. Türen einpassen.

- 2 - Dichtungsstoß der Türdichtung von der Scharniersäule auf den Unterholm verlegen.

Hinweis:

Gequetschte Türdichtungen sind durch die Türdichtung Ersatzteile-Nr.481 837 911 A auszutauschen.

- Beim Einkleben der Türdichtung dürfen keine Fasern vom Teppich über die Türdichtung hervorragen, da sonst Wasser in den Innenraum gesaugt wird (Docht-wirkung).



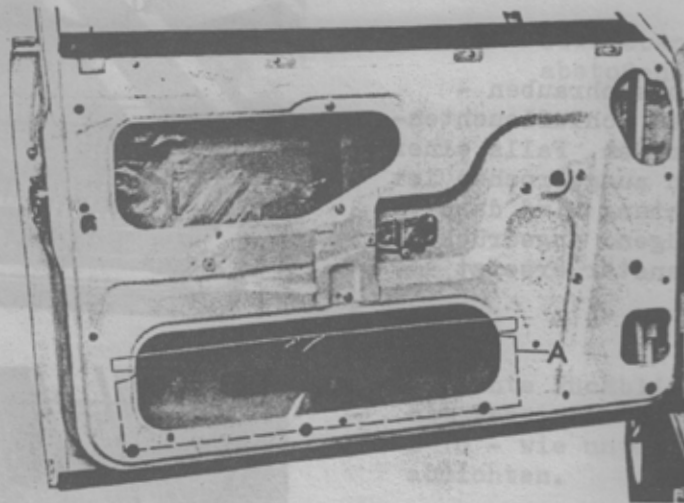
- 3 - Türverkleidung ausbauen und folgendes prüfen:

a - Fehlende oder beschädigte Befestigungsclips in der Türverkleidung vervollständigen, bzw. erneuern - Ersatzteil - Nr. 481 867 197 -.

b - Nachträglich Dichtungsstellen - Ersatzteil-Nr. 411 857 219 in die unteren Löcher des Türinnenbleches (Tür vorn 4 Stück, Tür hinten 5 Stück) zur zusätzlichen Abdichtung eindrücken.

c - Plastikfolie am Türinnenblech auf Risse und auf eine exakte Verklebung, besonders im unteren Türbereich, prüfen, ggf. erneuern (Kleber D 12).

d - Schürze an der Plastikfolie auf richtigen Sitz prüfen. Die Schürze muß in den Türinnenraum hineinhängen und das Wasser, das durch den Fensterschacht eindringt, nach innen leiten: Dort läuft es durch die Sicken zwischen Türaußen- und Türinnenblech ab.

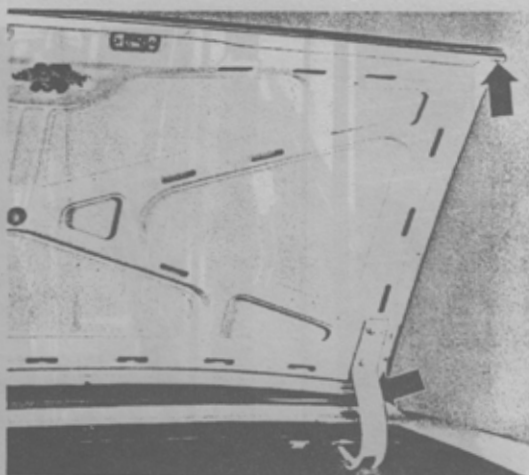


A = Plastikschrürze

C - Undichtigkeiten im Kofferraum, auf der Hutablage oder im hinteren Fußraum

---

1 - Deckeldichtung - hinten auf richtigen Sitz prüfen. Gequetschte Dichtungen sind zu ersetzen. Ersatzteile - Nr. 481 827 383 A.



2 - Öffnungen - Pfeile - zwischen Deckelaußen- und -innenblech mit Dichtungsmittel D 14 abdichten und nachlackieren.

- Darüber hinaus ist der Doppelflansch des Kofferraumdeckels umlaufend mit "Kaltmetall" abzudichten und nachzulackieren.