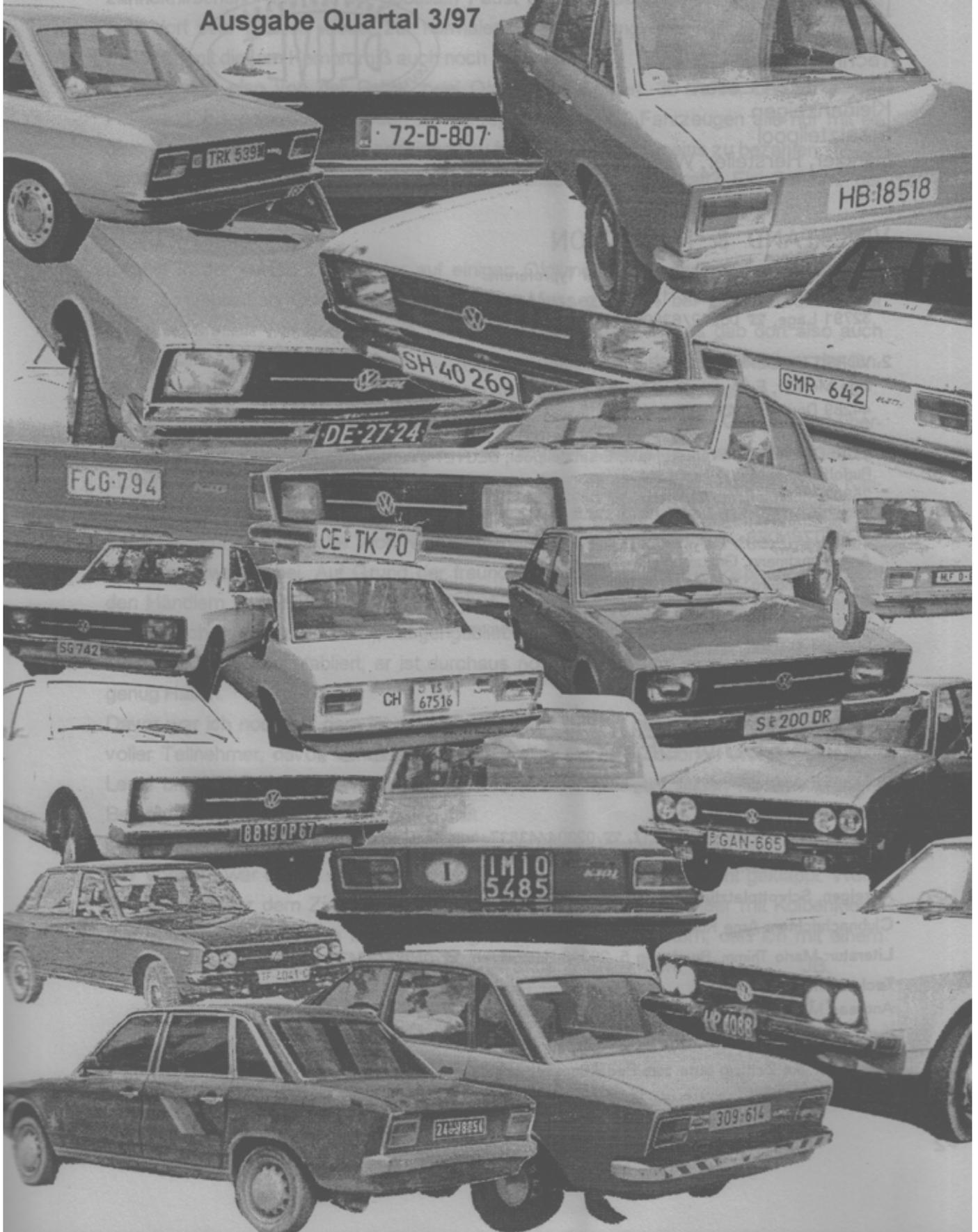


K70 - POST

des 1. Internationalen V70 Club's e.V.

Ausgabe Quartal 3/97



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: 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, ☎ 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: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Technik, Tricks + Tips:

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

AUF EIN WORT.....

Es wundert mich eigentlich, daß die von den Politikern erstellte 30-Jahre-Oldtimersteuerregelung in der Oldtimerpresse und in den Verbänden nur mit wenigen kritischen Worten kommentiert wurde. Während die meisten Oldtimerbesitzer diese Kröte nur zähneknirschend und mit der geballten Faust in der Tasche schlucken mußten, ging man dort sehr schnell wieder zur normalen Tagesordnung über, mit der Bemerkung, daß man mit diesem Kompromiß auch noch leben könnte.

Es gibt jetzt also von der Politik zwei Oldtimerregelungen: 30 Jahre, bei nur einem Fahrzeug, bis dahin Horrorsteuer. 20 Jahre, bei bis zu 25 Fahrzeugen alle nur mit einem rotem Oldtimerwechselkennzeichen zu fahren und auch nur eins zu bezahlen.

Noch ein weiterer Schritt der Politik zur Zweiklassengesellschaft? Ein Schelm, der Schlechtes dabei denkt.

Ich bin in der letzten Zeit wieder auf einigen Oldtimermärkten gewesen, so auch auf dem 2. Lippischen Oldtimermarkt im neuen Messezentrum bei Bad Salzufen. Der Markt ist ähnlich wie eine kleinere Techno-Classica organisiert, es gab dort also auch sehr viele Oldtimer zu besichtigen. Dabei ist mir aufgefallen, daß viele Besitzer der jüngeren Oldtimer ihren Liebling mit dem Saisonkennzeichen angemeldet hatten.

Es war dort auch räumlich alles sehr großzügig angelegt, mit breiten Gängen und übersichtlichen Teilständen, so daß man ohne nerviges Gedränge in aller Gemütlichkeit stöbern konnte. Auf dem Freigelände spielte im Bierzelt eine Band Oldies und die Kleinen konnten sich als Mini-Schumi betätigen, oder hatten ihren Spaß auf dem Oldtimerkarussell. Für das leibliche Wohl war, vom gepflegten Restaurant bis zum Imbissstand, für jeden etwas dabei. Auf Grund der freundlichen, entspannten Atmosphäre, auch bei den Händlern und Publikum, ist bei mir aus dem geplanten halben Tag ein ganzer geworden, ich bin ganz einfach „Hängengeblieben“. Es ist zu wünschen, daß dieser Oldtimermarkt sich dort etabliert, er ist durchaus noch ausbaufähig denn es gibt dort noch genug Hallen.

Davor war ich noch auf dem int. NSU-Treffen in Nienburg; ein großer Festplatz mit Zelt voller Teilnehmer, davon können wir nur träumen. Bei dem schönen Wetter (die NSU-Leute brauchten diesmal die Gummistiefel nicht auszupacken) hatten wir eine größere Beteiligung von K70-Fahrer(inne)n erwartet.

Dann stand noch Deutschlands größte Oldtimerfete in Wettbergen auf dem Programm. Die Vorjahre war ich zu der Zeit immer im Urlaub. Es hat wieder nicht geklappt. Wenige Kilometer vor dem Ziel mußte ich aufgeben, Wasser im 4.Zylinder mit Kolbenklemmer. Das erste Mal, nach fast 400.000 gefahrenen K70-Kilometern, daß ich mit einem K70 ein Ziel nicht erreicht habe, doch davon an anderer Stelle mehr. JB.

HALLO LEUTE !!!!!

Hiermit möchte ich noch einmal auf den untenstehenden Text verweisen.

Bislang war die Beteiligung nicht übermäßig stürmisch, so daß noch nicht genug Pumpen zusammengekommen sind. Daher hier der erneute Aufruf, sich mal über die Zukunft seines K 70 Gedanken zu machen. Der Vorstand, und somit auch die Organisatoren des Teilepools möchten deutlich feststellen, daß die im Pool angebotenen Pumpen reine Zufallsfunde sind, die mal hier und mal da aufgestöbert wurden. Wenn sie verkauft sind, gibt es keine mehr. Wenn wir irgendwo Teileposten aufkaufen, sind nur selten Wasserpumpen dabei - logischerweise, denn meist sind diese Teile nicht verkaufte Reste eines VW-Händlers. Und da Wasserpumpen immer gebraucht wurden, sind diese natürlich schnell verkauft worden. Außerdem haben weder wir noch irgendwer anderes bisher eine Restaurationmöglichkeit auf tun können. Wegen der etwas unglücklichen Konstruktion des Pumpeninnenlebens wollte sich keiner daranwagen. Die unten genannte Möglichkeit ist somit die erste und bislang letzte, funktionstüchtige Wasserpumpen zu erhalten. Kommt da nichts zustande, werden alle K 70 mit defekten Wasserpumpen eben von der Straße verschwinden. Auf gebrauchte Teile aus Schlachtfahrzeugen sollte man sich auch nicht verlassen. Abgesehen davon, daß etliche K 70 u.a. auch wegen einer defekten Wasserpumpe aufgegeben wurden, sind es nun mal gebrauchte Teile. Und das wichtigste: am ehesten geht eine Pumpe durch Lagerung kaputt. Selbst neuwertige (oder gar neue) sind nach einiger Lagerzeit undicht. Es haben manchmal schon 4 Wochen im Regal gereicht. Also, geht in Euch und überlegt, ob eine mit modernster Technik aufgepeppt Wasserpumpe keine lohnende Zukunftsinvestition ist.

I.M.

Ab sofort sind Generalüberholungen von Wasserpumpen möglich !!

Die Pumpe wird total zerlegt und Stück für Stück restauriert. Das Gehäuse wird gestrahlt und temperaturfest lackiert.

Es wird ein neues Lager und eine neue Dichtung eingebaut. Die Bauteile entsprechen dem neuesten Stand der Technik. So wird eine Kassettendichtung mit Keramikdichtflächen verwendet. Da die K 70-Wasserpumpe nicht aus Normteilen besteht, ist die Arbeit sehr aufwendig. Einzelne Teile müssen auch von Hand nachgefertigt werden.

Der Preis beträgt 250, bzw. 280 DM je Stück. Interessenten möchten bitte eine defekte Wasserpumpe einschicken. Der Zustand ist egal, jedoch darf nicht versucht worden sein, die Pumpe mittels Abzieher o.ä. zu zerlegen. In diesem Fall ist meistens das Pumpenrad und/oder die Welle verzogen und somit irreparabel.

Bei Bedarf können auch defekte Wasserpumpen zur Aufarbeitung zur Verfügung gestellt werden.

Da ein Sammelauftrag erwünscht ist, sollten die Bestellungen kurzfristig erfolgen.

Ansprechpartner ist: Ingo Menker, Edelrosenstr.17, 44289 Dortmund, Tel.02304/43837.

...auch weiterhin sind K 70-Postkarten zum Preis von je 1,50 DM bei Ingo Menker, Tel.02304/43837 erhältlich.

Wie schon in der letzten K 70-Post angesprochen, hier ein etwas ausführlicherer Bericht.

Man sieht aufgrund der beiden Fotos, daß wir einen recht netten Stand zusammenbekommen haben. Ausgestellt wurden Arnes blauer 75er LS und Willis orangefarbener 72er L. Ansonsten gab es eine Sitzgruppe, mehrere auf Kunststofftafeln abgezogene Bilder aus

Werbeanzeigen und zwei Vitrinen mit diversen K 70-Goodies, also besondere Literatur, Spielzeug, Plaketten usw.

Im Prinzip hat auch der Aufbau reibungslos geklappt. Das VW-Museum stellte und das Mobiliar und auch die Poster zur Verfügung. Wir mußten vorher nur die Motive einsenden.



Aber eigentlich hatten wir uns ja alles ganz anders gedacht. Wir wollten etwas kritische Töne hereinbringen.

In Bezug auf die Steuerpläne sollte neben einem guten K 70 ein per Baggerschaufel zusammengedrückter K 70 stehen. Dazu gehörte ein großes Poster mit einem "Tyrannosaurus Rex-rott", der von

einem knüppelschwingenden Waigel-Neandertaler angestachelt, einen K 70 frißt und mit seinen Füßen die Oldtimerszene zertritt. Das Poster war schon recht weit gediehen, auch war der K 70, der gepreßt werden sollte, weitestgehend präpariert (der Wagen war eine Spende von Dr.Liere), aber als wir bei der Messe-Vorbesprechung den anderen VW-Leuten unsere Idee präsentierten, fanden die Clubs das zwar ganz witzig, aber die Reaktion des VW-Museums war mehr als sparsam. Mit Engelszungen wurde uns unsere Idee ausgeredet. Das sei alles zu negativ, die Besucher sollen fröhlich



und nicht nachdenklich vom Stand gehen, außerdem solle man die Techno-Classica nicht als Sprachrohr der Clubs genutzt werden. Auf meine Frage, was denn dann die Gelegenheit für die Clubs sein soll, Ihre Probleme in die Öffentlichkeit zu tragen, wenn nicht die Techno-Classica, wurde mir beschieden, daß sich doch andere um die Probleme kümmern sollten. Die VW-Szene soll aber nur gute Laune verbreiten. Als Standthema wurde "Ein Neuwagen-salon" festgelegt. Unseres Erachtens hieß dies, einen ganz normalen Stand zu errichten, ein paar schöne Autos, Sitzgelegenheiten, Werbung und fertig. Nun ja, letzten Endes wurde der Stand so aufgebaut, was für uns den Vorteil hatte, daß weniger Arbeit notwendig war. Mobiliar kam vom Museum, wir mußten nur die Autos und das kleinere Werbematerial besorgen. Etwas Hektik kam nur auf, als sich bei der Erstbesichtigung des Standes herausstellte, daß die Sperrholz-Rückwand nicht, wie von der Messeleitung zugesichert, weiß war. In Windeseile wurden Farbe und Malerutensilien besorgt und im Akkord die Wand geweißt. Der Rest des Aufbaus ging, wie mittlerweile gewohnt, problemlos vonstatten.

"König Kunstmann" bei der euphorisierenden Tätigkeit, sein Vehikel messefein zu machen



Ansonsten lief die Messe wie gewohnt ab. Ein bißchen nach Teilen schauen, ein paar Angebote und vor allem viele Gespräche mit anderen Fans, Händlern, Journalisten, die übliche Beziehungspflege halt.

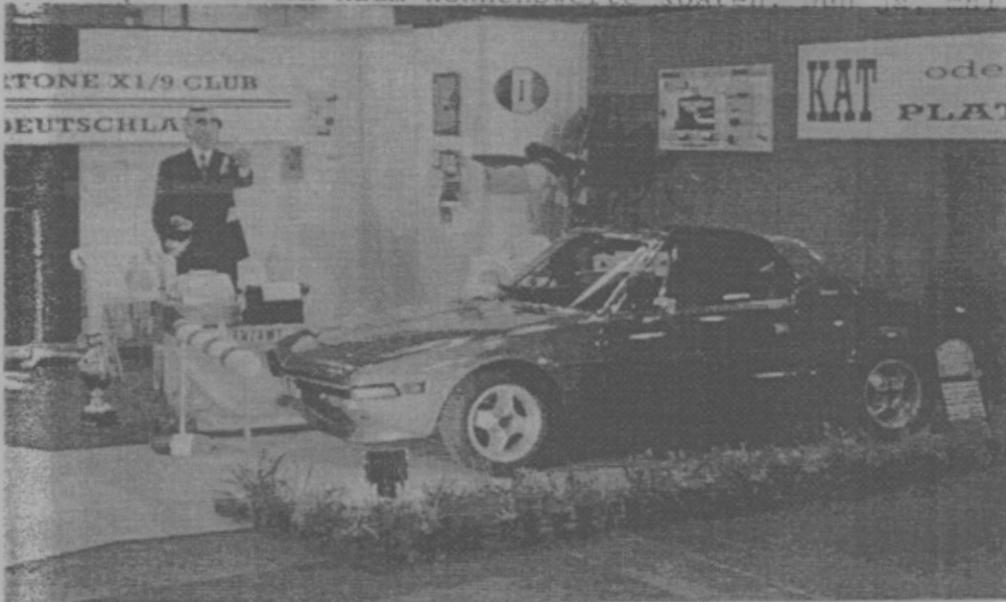
Ziemlich verärgert war unser Team dann aber, als die Preise für die besten Präsentationen vergeben wurden. Erster wurde nämlich der Fiat X 1/9-Club, der unter dem Slogan "Kat oder platt" eine Straßenszene aufgebaut hatte, bei der ein Kat-loser x 1/9 vor einer Steuer-Schranke warten mußte. Daneben stand eine Theo-Waigel-Puppe mit Rechenmaschine und Registrierkasse. Nach der Schranke gabelte sich die Straße, ein Kat-ausgerüsteter Fiat fuhr weiter, die Reste eines Kat-losen lagen auf einem Schrotthaufen.

Diese Szene wurde übrigens auf einer Fläche, die erheblich geringer als unsere war, aufgebaut. Also, der Club gewann den 1. Preis, was einen Pokal, 2500 DM für die Clubkasse und 2 Musical-Karten zur Folge hatte. Von der Jury (Veranstalter, Journalisten und ein paar Politiker, bzw. Beamte) wurde die Idee und der Denkanstoß ausdrücklich hervorgehoben. Es sei nun mal in der Oldtimerszene nicht alles eitler Sonnenschein, und daß man darauf auch hinweisen müsse.

Weiterhin plazierte (Nr.6 oder so) war der Ford-Mustang-Club, der seine Stücke unter dem Slogan "Wir lassen uns nicht auf's Eis legen" mit künstlichem Schnee, bzw. Eiszapfen dekoriert hatte.

Wie man sieht, muß es nicht immer gut sein, gesponsort zu werden. Die X 1/9-Leute, mit denen ich mich lange unterhalten habe, waren auch ganz froh darüber. Letztes Jahr gab es einen Prototyp aus der Bertone-Werkssammlung. Bei diesem Thema hätte Bertone bestimmt nicht mitgemacht (von Fiat ganz zu schweigen). Ist ja auch irgendwie logisch: wenn man Geld und Material zu einem Stand beisteuert, möchte man auch mitreden. Unangenehme Sachen werden nicht unterstützt. Das kann so weit wie bei den Porsche-Leuten führen. Das Werk setzt mit Riesenaufwand einen Stand hin, jeder Club stellt ein Auto und eine DIN A 4-große Tafel dazu, und das war's. BMW fängt auch so an. Teilweise stellen die Hersteller auch die Fahrzeuge.

Wir waren einhellig der Meinung, daß ein "richtig eigener" Stand trotz des hohen Arbeitsaufwandes sinnvoller ist, und auch mehr Spaß macht. Mit den Kosten hierfür hatten wir eigentlich nie Probleme. Wenn alles vernünftig abgesprochen und organisiert wird, entstehen kaum nennenswerte Kosten. Nun ist mal sehen, wie



es weitergeht.

Hier der prämierte Bertone-Stand.

Ingo Menker



Bockhorn '97

Wie immer bei dieser wohl faszinierendsten norddeutschen Oldtimerveranstaltung spielte das Wetter auch dieses Jahr nicht so mit, wie wir es uns gewünscht hätten. Allerdings hatten die Veranstalter bereits viel aus den Misereen der letzten Jahre gelernt und so waren inzwischen die befahrensten Stellen des Geländes mit Kies angeschüttet, so daß Veranstalter und Oldtimer am Ende nicht mehr mit Trekkern von den Wiesen gezogen werden mußten. Dennoch vertrieb der Regen bereits am Samstag einige Veranstalter vom Freigelände und spätestens am Sonntag waren es nur noch die "Härtesten", die sich im Freien um ihre Geschäfte bemühten.

Trotz des Wetters war der Besucherandrang nicht schlecht, wie üblich waren am Samstag viele echte Interessenten und am Sonntag fast nur noch "Gucker" und Familien mit Kindern da. Für den Club kamen einige, wenn auch wenige Kontakte zu uns bislang unbekannten K 70 Fahrern zustande. Für den clubeigenen Teilepool war allerdings nur sehr wenig aufzutreiben, wie Rudi und Jörg bedauernd bemerkten.



Auf dem Clubstand wurde dieses Jahr der marinogelbe K 70 von Bernd Swyter ausgestellt. Bernd selber war von Freitag bis Sonntag dabei und hat den Standdienst mit uns anderen geteilt. Wie jedes Jahr war natürlich außer Rudi und Jörg auch Ingo dabei, außerdem Joseph Wasmuth, Manfred und Volker und wir.

Im Gegensatz zu den früheren Jahren hatten wir diesmal auch ohne Ausstellerausweis keinerlei Probleme bei der Einfahrt auf das Gelände. Ganz eindeutig dürfen alle Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind kostenlos einfahren (mit 2 Insassen). Offensichtlich wurde der K 70 pauschal für älter als 25 Jahre eingestuft, denn selbst Ingo kam mit seinem (noch nicht 25 Jahre alten) K 70 kostenlos hinein. Vielleicht regt dies noch andere K 70 Fahrer an, nächstes Jahr auch mal vorbeizuschauen.

Mario & Manuela

fand dieses Jahr vom 10. bis 13. Juli in Nienburg an der Weser statt.

Wie auch die letzten Jahre nahm ich wieder teil, dieses Mal endlich wieder mit einem K 70.

Allerdings war vorher einiges zu bewältigen gewesen. Der Wagen mußte in diversen Nachtschichten fahr- und TÜV-fertig gemacht werden - und natürlich angemeldet. Die Zeit drängte außerordentlich, da einige Tage später der bereits verlängerte Brief endgültig verfallen wäre. Außerdem hatte ich überhaupt keinen fahrbaren Untersatz mehr, da mein NSU den Geist aufgegeben hatte und der geliebte, orangefarbene K 70 (mit dem ich auch auf unserem Jahrestreffen war) trotz nicht mehr zählbarer Reparaturen in gerade mal 2 Monaten auch nicht mehr einsatzfähig war, nachdem sich wegen des total defekten Hauptbremszylinders auf einer abschüssigen Strecke beim Betätigen des Fußpedals nur gähnende Leere einstellte. Da hat es mir endgültig gereicht.

Da ich keinen Urlaub zu dem Zeitpunkt hatte, mußten die ganzen Maßnahmen abends und nachts ablaufen, was aufgrund der fehlenden Fortbewegungsmöglichkeit für mich mit erheblichen Logistikproblemen verknüpft war.

In der Nacht von Montag auf Dienstag war der K 70 fertig, was nur dank Carsten Wegners intensiver Mithilfe möglich war. Also wurden Dienstag rote Nummern besorgt, damit Mittwoch der Wagen wegen einiger Kleinigkeiten einmal durch den TÜV fallen konnte. Die zweite Vorführung war nur bis Donnerstag Mittag möglich, da danach der einzige Prüfer, der auch die Anhängerkupplung eintragen konnte, nicht mehr da war. Freitag mußte der K 70 angemeldet werden. Daß der Prüfer ab 14 Uhr nicht mehr da sei, erfuhr ich übrigens um 11.30 Uhr. Was tun? Mit viel Überredungskunst bekam ich in der kleinen Werkstatt bei mir im Ort einen sofortigen Termin, so daß ich mit dem Buf, daß ich die Mittagspause verlagere, aus dem Büro stürmte und zur Werkstatt fegte. Die Arbeiten (Handbremse nachstellen, AHK korrekt befestigen), waren schnell getan, so konnte ich quer durch ganz Dortmund zum TÜV heizen. Jetzt klappte alles. Ich arbeitete danach noch ein wenig, dann stopfte ich den K 70 mit massig NSU- und sonstigen Teilen voll, die ich auf dem Treffen loswerden wollte und fuhr durch bis zu meinen Eltern nach Hannover.

Freitag führte mich die erste Tätigkeit zur Zulassungsstelle. Da ich noch im Landkreis Hannover gemeldet bin, mußte auch die Anmeldung dort erfolgen. Dieser Tag war übrigens meine einzige Chance, dies zu tun, da ich Montag drauf nicht mehr freibekommen konnte und Donnerstag mein Urlaubsflieger ging. Danach wären die Papiere endgültig futsch gewesen. Nun ja, jedenfalls stand ich an diesem Tag, der nebenbei noch mein Geburtstag war, beim Amt auf der Matte. Insgesamt hat die ganze Aktion volle 2 1/2 Stunden gedauert. Zum Glück war es ganz in der Nähe von Zuhause, so daß ich zwischendrin zurückfahren konnte. Ich konnte auch noch bei meinem Stamm-Schrotti einen Kontrollgang absolvieren. Dann kam ich dran. In 4 1/2 Minuten war ich mit der Prozedur durch und konnte befriedigt gen Nienburg starten.

So, und nun erzähle ich, wie es dort war.

Es war sehr viel los, die Veranstalter kamen schwer ins Rotieren, da wesentlich mehr Teilnehmer als angemeldet kamen. Wegen des schönen Wetters brachten viele gleich ihre komplette Campingausrüstung mit.

Ich hatte mit so vielen Leuten zu reden und habe nebenbei noch an

und sich die Anzahl verhalten.

der - völlig unergiebigen - Sitzung der Vorstände aller NSU-Clubs teilgenommen, so daß ich überhaupt nicht dazu kam, meinen Teile- und sonstigen Schrott aufzubauen. Zusammen mit meinem Freund Helge aus Wanne-Eickel wollte ich reichlich Gerümpel loswerden. Das ging erst am nächsten Tag. Wegen des stressigen Vortages habe ich die Ausfahrt durch den Landkreis nicht mitgemacht. Ein wenig Erholung mußte auch sein. Das Wetter war herrlich, der erste richtig heiße Tag des Jahres. Das direkt gegenüberliegende Freibad war für die Teilnehmer kostenlos, so konnte ich häufiger mal eine Erfrischungspause einlegen. Zwischendrin mußte der Wagen auf dem Platz für das Gruppenfoto plaziert werden.



K 70-mäßig war enttäuschend wenig los. Von unserem Club waren zwar etliche Mitglieder da, aber viele nicht mit dem K 70. Neue Gesichter tauchten nicht auf. Aber auf jeden Fall hat es sich gelohnt. Man konnte neue Kontakte knüpfen, alte auffrischen und nebenbei Teiledeals machen. Pechvogel des Treffens war Wim Driezen. Durch einen plötzlichen Luftwübel schossen 3 der als Sonnenschutz reichlich vorhandenen Partyzelte senkrecht in die Luft um genau so schnell wieder herunterzukommen. Sie trafen exakt Wim's kasanroten 72er Standard-K 70. Die Folge waren mehrere Dellen und Kratzer in dem vorher absolut makellosen Erstlack des 70 000km-Ersthand-Autos. Wim warf sich noch dazwischen, was aber nur dem danebenstehenden Wankel-Spider half. Damit war für Wim und Vicky das Treffen beendet. Sie fuhren sofort wieder heim. Einen Teil der nächsten Nacht habe ich noch mit einer netten 80er-Fahrerin auf einer Open Air-Disco verbracht, um dann aber irgendwann mal bei meinen Eltern zu landen. Sonntag ging es dann zurück nach Dortmund. Nachdem der restliche Teilekram wieder im Regal lag, wurden die K 70-Post-Hefte versandfertig gemacht. Dann konnte ich mit dem Packen meiner Sachen für den Sommerurlaub anfangen, ja und dann war das Wochenende irgendwann vorbei.

Ingo Menker

K 70 Treffen in den Niederlanden am 6. und 7. September in Seeland

Samstag, 06.09.97, 14.10 Uhr: "Das Programm ist, daß es kein Programm gibt. Um 14.00 Uhr beginnt das Treffen. Wann es 14.00 Uhr ist, bestimme ich." So begrüßte Pim uns zum diesjährigen Herbsttreffen des niederländischen K 70-Clubs in Neeltje Jans. Genau das konnten wir sehr gut gebrauchen, denn nach 6 Stunden Autofahrt hatten wir keine Lust auf ein straffes Programm. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits etliche deutsche und niederländische K 70 (-Fahrer) an der großen Stauanlage Neeltje Jans in Seeland angekommen, und es gab ein fröhliches Hallo. Nach den ersten Tassen Kaffee gingen wir geschlossen in das "Water Land Neeltje Jans", wo wir uns vielseitig und unabhängig beschäftigen konnten. Es gab natürlich viel Information über den Bau der riesigen Flutmauer, die das Land vor Sturmfluten schützen soll. Ausgestellt waren diverse Werkzeuge und Maschinen. Über die Über- und Unterwassernatur in diesem von Menschen veränderten Gebiet und über die Auswirkungen des Baus der Staumauer auf die Tiere und Menschen dieser Gegend wurde auch viel berichtet. Wir konnten 2 männliche Schweinswale bei der Fütterung beobachten, es wurde eine Schiffstour angeboten, die Flutmauer war teilweise begehbar (im Inneren befand sich eine Ausstel-



lung) und es war natürlich auch für viel Spaß gesorgt: ein Kinderwasserspielplatz war aufgebaut (da merkte man erst, wieviele Kinder unter den K 70 - Fahrern sind) und es gab eine Wassershow im Inneren einer Wahlimitation zu sehen - und zu fühlen! Das beste aber war, daß wir nicht wie Herdentiere alle gemeinsam einhertrabten, sondern uns eigenmächtig unsere Route aussuchen konnten. Anschließend wurden die Quartiere aufgesucht und anscheinend waren alle sehr zufrieden. Abends - wie könnte es anders sein - traf man sich wieder zu gemütlicher Runde mit Essen, Trinken, Rauchen, Videos, Fotos etc. Allerdings war der Abend nicht so ausschweifend lang wie sonst so oft, was wohl an der allgemeinen Müdigkeit der Teilnehmer lag. Nur die ganz Harten trafen sich nachts in einer Hotellbar wieder, um keine Minute der Gemeinsamkeit zu vergeuden.

Am folgenden Morgen trafen wir uns am Strand bei Vrouwenpolder wieder, wo selbstverständlich erstmal Kaffee getrunken wurde, ehe wir alle zu einem Spaziergang am herrlich windigen Strand aufbrachen. Nachdem wir auf diese Art unsere Köpfe gelüftet hatten, ging es im losen Konvoi (jeder hatte eine Wegbeschreibung in die Hand bekommen) zum nächsten Zielpunkt des Tages: das wunderschöne, Veere, ein kleiner Ort aus dem 17. Jahrhundert, der mit viel Liebe erhalten und hergerichtet worden ist. Da wir noch einen weiten Heimweg hatten, verabschiedeten wir uns hier. Von den anderen haben wir später gehört, daß auch der Rest des Tages noch sehr gelungen war und daß es noch reichlich Kaffee gab. Wir bedanken uns herzlich bei Pim und Annemarie im Namen aller Teilnehmer (insgesamt 15 K 70) und freuen uns schon auf das nächste Treffen bei Euch.

EIN K 70 UNTER GLÜHENDER WÜSTENSONNE

Diese Begegnung hätte für mich beinahe einen Kreislaufkollaps zur Folge gehabt.

Ich war in der Mittagshitze von Eilat, dem südlichsten Ort Israels, eigentlich nur unterwegs, um ein paar Filme zur Entwicklung zu bringen. Plötzlich sah ich in ca. 100 m Entfernung einen K 70 in eine Seitenstraße biegen. Natürlich setzte ich sofort zum Sprint an. Insgesamt mußte ich um drei Staßenecken laufen. Zum Glück fuhr der K 70 langsam und hielt auch an. Als ich ankam, mußte ich mich erst einmal festhalten, da die 42 Grad Ortstemperatur doch zu spüren waren.

Die Besitzerin (eine emigrierte deutschstämmige Rentnerin) war begeistert, daß es noch andere Liebhaber gibt. Sie fuhr den K 70, einen kasanroten 72er mit grauen Veloursitzen, seit 1975. Pannen gab es keine, nur einmal einen Unfall vorne rechts.

Wir verabredeten uns zur genaueren Besichtigung des Wagens am nächsten Tag bei dem örtlichen VW-Händler, der auch die ganze



Zeit für die Wartung des K 70 verantwortlich war. Optisch macht der K 70 einen verheerenden Eindruck. Der Lack ist völlig matt, fast völlig von der Sonne weggebrannt. Am schlimmsten hat es die Kunststoffteile erwischt. Nahezu alles ist zerbröckelt oder weist riesige Löcher auf (Armaturenbrett, Türverkleidungen). Der Lüfterkasten und auch die Plastikleisten an der Oberkante der Türen sind so mürbe, daß man sie wie ein altes Toastbrot zerkrümeln kann. Sogar die originalen Teppiche sind nicht mehr vorhanden. Grund hierfür ist das extreme Wüstenklima. Unter 20 Grad fällt die Temperatur so gut wie nie, im Sommer sind es durchaus 50 Grad im Schatten, in der Sonne, wo der K 70 immer steht, natürlich noch viel mehr...und erst einmal unter den Scheiben....

Dafür hat das Auto, von etwas Flugrost an zwei Beulen abgesehen, keinen Rost. Egal ob Radläufe, (verbogene) Stoßstangen, Schweller, Federbeindome, Windleitblech, Längsträger - absolut nichts. Dabei hat der K 70 nicht ein bißchen Konservierung abbekommen, der Unterboden zeigt nur lackiertes Blech.

Gegen den Zerfall des Plastiks kann man dort eigentlich nichts machen, außer den Wagen immer sonnengeschützt abstellen. Obwohl es ein Rentnerwagen ist, der seit dem Tod des Mannes nur noch von der Witwe gefahren wird, zersetzen sich sogar die inneren Tür-

griffe, auch dort, wo sie nie benutzt werden. Die Scheibendichtungen haben regelrechte Lücken. Aber wozu braucht man Scheibendichtungen, wenn es sowieso nie regnet?

Mechanisch gab es nie Probleme. Nur Licht- und Warnblinkschalter sind nicht original repariert worden. Vor einem Jahr gab jedoch die Wasserpumpe ihren Geist auf. Mangel& Originalteil hat Yossi, der zuständige Mechaniker, einfach eine Audi 80-Pumpe umgebaut. Man müsse nur an dieser das Gehäuse etwas abflexen und sich eine Dichtung basteln. Der Rest paßt. Der Lüfterflügel wurde entfernt, dafür montierte er einen zuschaltbaren Elektrolüfter vor den Kühler. Diese Konstruktion lief problemlos und würde außerdem Benzin sparen, da der Lüfter nicht immer mitlaufe, sagte der stolze Erfinder.

Vera, die Besitzerin meinte, daß es wohl der letzte K 70 in Israel sei, auf jedem Fall aber im Süden des Landes. Auf meinen Hinweis, daß in den letzten Jahren einige K 70 in Israel gesichtet worden seien, meinten sie und Yossi, daß sich die Situation in den letzten 3 bis 4 Jahren geändert habe. Aufgrund des Friedensprozesses würden jetzt die Japaner Autos nach Israel exportieren. Vorher hatten die arabischen Staaten damit gedroht, keine japanischen Wagen mehr abzunehmen, wenn sie nach Israel exportieren. Da in Israel auf Fahrzeuge sehr hohe Einfuhrzölle genommen werden, haben viele Israelis die Chance genutzt, als preiswerte Wagen hereinkamen, sich von ihrem alten Gefährt zu trennen. So hat die VW-Werkstatt in Eilat von ca. 3 Jahren den letzten dortigen RO 80 verschrottet (mit Subaru-Motor).

Ansonsten bietet Israel oldtimermäßig nicht viel, mal ältere Käfer oder völlig unbekanntes Subarus (früher die einzigen erhältlichen Japaner), ansonsten besteht der Fahrzeugpark aus einem wüsten Sammelsurium von europäischen, japanischen und amerikanischen Wagen. Manchmal sieht man etwas altes, meist dann aber als Liebhaberfahrzeug.

Auch ein Ausflug nach Jordanien brachte diesbezüglich keine besonderen Erlebnisse. Dort sieht man nur alte LKW von zig verschiedenen Herstellern. Der /8er Benz ist in Jordanien das meistgefahrenste Auto, gefolgt von viertürigen Japanern und Opel Rekord (E- und D-Modelle, mal auch ein C). Da der Lebensstandard in Jordanien höher als in anderen arabischen Ländern ist, sind die Autos dort erheblich besser gepflegt. Sogar die alten (meist aus Europa geholten) Wagen sind nicht übermäßig vergammelt oder zerbeult. In Israel weisen die Fahrzeuge viel mehr Beulen auf (Israelis sind grausam schlechte Autofahrer).

In den dortigen Ländern werden die Wagen, die meist in Europa-Ausführung sind, oftmals auch mit amerikanischen Teilen aufgerüstet. So sieht man z.B. Käfer, wo Stoßstangenhörner oder sealed-beam-Scheinwerfer nachgerüstet wurden. So streng sieht man das nicht.

Jedenfalls habe ich der K 70-Besitzerin angeboten, daß es kein Problem sein sollte, für den Ersatz der Plastikteile zu sorgen und diese auch gleich zu ersetzen - sofern sie mal nach Europa kommt. Wenn man die Fähre über Griechenland nach Italien nimmt, ist das auch machbar. Sie will es sich überlegen. Immerhin leben einige Verwandte noch in Deutschland. Vielleicht taucht hier ja mal ein richtig exotischer K 70 auf.

Ingo Henker



K70 var en viktig för att inte säga livsavgörande vändpunkt för Volkswagen. Nu på nittiotalet har även det udda modellnamnet fått upprättelse: Volvos prestigebil heter - just det: C70.

Karamell K70

Vågra Volvo resonerade Mats Linderoth. Det blev en Volkswagen K70!

Ett val av veteran som vittnar om mod och förfinad smak.

Och som matchar en byxdress som fä.

Text och foto: Claes Johansson



Vem kan älska en Volkswagen K70?
 En modell som raderats ur mänsklighetens medvetande, med ett namn som ett emulgeringsmedel eller en avdelning på ett gigantiskt sjukhus. Med en form framställd med vinkelhake.

Familjen Linderoth i Örebro kan, utan tvekan! Och varför inte. Bilentusiaster flockar sig med förkärlek runt särtingar, milstolpar, tekniska nydanare - sällsynta bilar: allt det där som Volkswagen K70 faktiskt är. Ändå är familjen Linderoths passion för K70 en isolerad företeelse. Få tycks besitta den mentala styrkan.

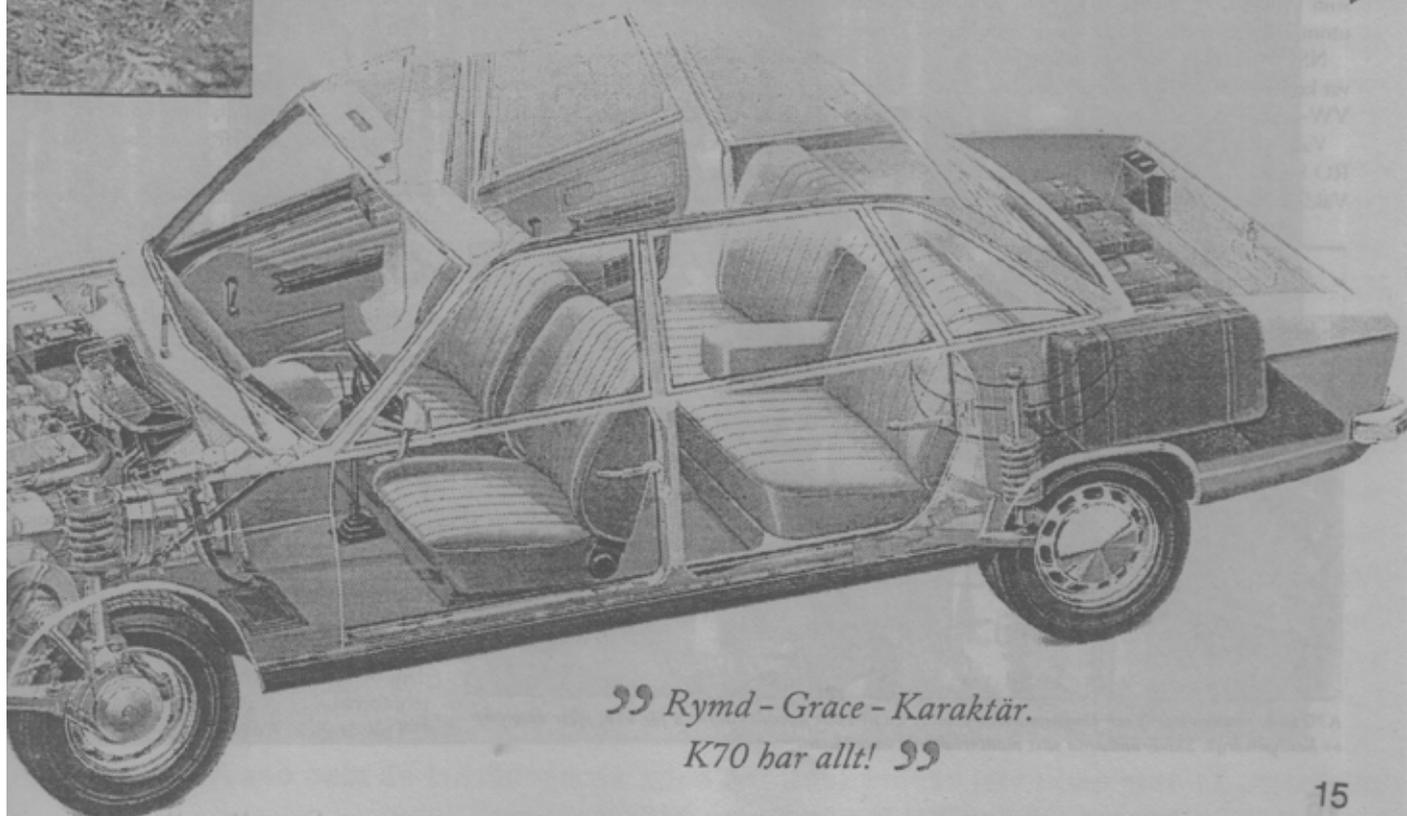
- Man möter fler skeptiker än sådana som ger en klapp på axeln, konstnerar Mats Linderoth.

Det är en tuff uppgift att vara nydanare. Med stolt rattföring transporterade han sin familj in på finbils-

parkeringen på Classic Motor Festival förra våren. Det blev en härlig omruskning bland trädekerhjul och friliggande skärmar.

Ut ur den klarröda karossen seglade så tre galanta damer: mamma Berit i svärbeskrivlig plyschdress och systerarna Lisa och Anna, för dagen ekiperade hudfärgad och blekröd sjuttioårsstass. Frisyerna satt perfekt. En oantastlig entré.

K70 var Volkswagens första framhjulsdrevna och vattenkylda modell. Därtill med en normal längsmonterad radmotor i bilens framända! Allt som Golf kom att bli världsberömd för hade mamma K70 lärt ut. K70 var grunden för det moderna Volkswagen och en räddare i nöden efter flopparna med de stora bakmotoriserade modellerna



” Rymd - Grace - Karaktär.
 K70 har allt! ”



En form som gjord av styv kartong. Volkswagen K70 formigen jäser av karaktär.

Egentligen var modellen en NSU från början, en uppföljare till epokgörande RO 80 - som i sin tur låg årtionden före sin tid i allt utom den usla wankelmotorn under huven.

NSU köptes upp av Volkswagen 1969. K70 var kronjuvelen. 1971 presenterades den - med VW-emblem.

Vad världen fick se var en uppstudad NSU RO 80, med normal motor och rakare linjer. Våldigt raka. Resultatet var en rymlig, snabb,

bekvämlig och verkligt modern bil. 1971 utsågs den välförtjänt till Årets Bil. Sagan K70 varade inte många år. Redan 1975 försvann modellen.

En åktur idag i en välvårdad K70 förflyttar inte föraren 25 år tillbaka i tiden, på sin höjd dryga tio. I hela bilen känns modern. Tack vare de stora ljusinsläppen och generösa takhöjden får man snarare för sig att utvecklingen gått bakåt sedan K70:s tid.

Med 100 hk under huven tar det 12,5 sekunder till 100 km/tim och toppfarten är ca 165 km/tim.

Skivbromsarna fram sitter inombords för låg ofjädrad vikt.

Totalt tillverkades 211 127 bilar och 12 201 av dem kom till Sverige. Idag finns blott 111 kvar, varav bara 35 bilar är inregistrerade.

- Det är en del av grejen, att den är så udda, erkänner Mats. Det blir mycket roligare om det är tjurigt att få tag i reservdelar.

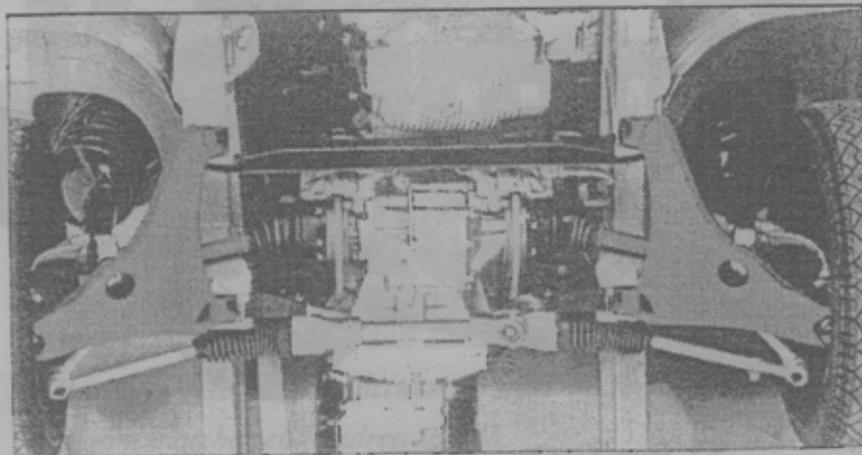
- Visst kunde man renoverat en Amazon eller så, men det blir så mycket bättre om man ger sig på något man har en relation till.

Mats pojkdröm är helt genomförd. Hans K70LS 1974 är helt perfekt. Han köpte den i december 1977 istället för en betydligt dyrare Saab 99. Knappt 15 000 mil senare hette året 1983 och den höga laströskeln satte stopp för den nödvändiga tvillingsulkyn. Så då blev det en Saab 900.

I normalfallet hade nu den röda fått vandra vidare, men Mats hade funnit en plats i sitt hjärta för trotjänaren. Inte var den särskilt slitna heller.

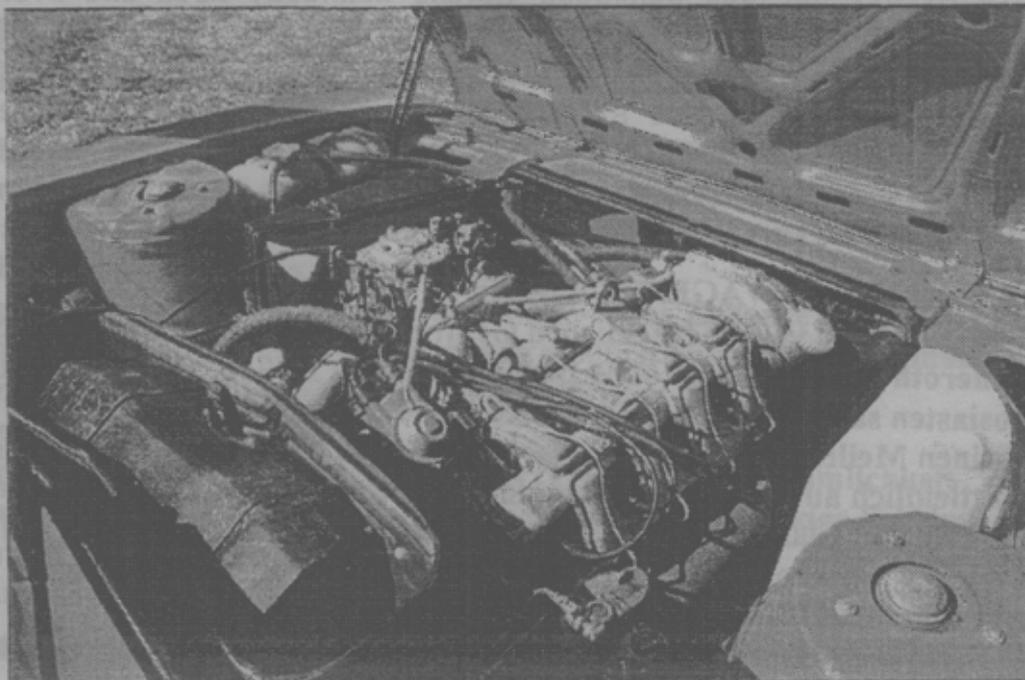
- Jag tog reda på hur man skulle konservera den, och ställde den i ett före detta militärt möbelförråd.

Tolv år gick. Av och till arbetade Mats på



K70 hade framhjulsdrift och långsmonterad motor. En ny epok inleddes därmed för VW, efter decennier av bakhjulsdrift. Skivbromsarna satt monterade vid växellådan.

Ventilmekanismen låg "öppen" på K70. Här finns det mesta en modern veteran bör ha!



sin K70. Nya hjulhuskanter bak. En bättre begagnad dörr och baklucka.

- När jag kom till att blåstra svetsskarvarna i motorrummet kändes det lite tungt, annars tycker jag att renoveringen gick väldigt bra.

Slutklämmen svarade en yrkesskola i Köping för, där K70:n fick tillbaka sin saftigt klarröda kulör. Lackjobbet är mycket välgjort. I källaren hemma i Örebro ruvar original magnesiumfälgar.

- Det blir sportpaket på den röda så småningom säger Mats.

Anna och Lisa modellerar världsvant framför familjeklenoden. Det susar i försommarbjörkarna och pappa

Mats (som av någon anledning glömt guldkedjorna och V-jeansen hemma) puttrar av stolthet. Sonen, 15-årige Hans försöker, så som bara 15-åringar kan, se så oberörd ut som möjligt, iklädd basebollkeps.

- En utomordentligt snygg modell, säger Mats, säkert för tredje gången.

Det är bara att hålla med.

Sedan får Mats något drömande i blicken. Han tar sats och avslöjar sin hemlighet:

- Jag har en till. En vit, en sjuttiofva. Med sjuttifemhästarmotor och...här drar Mats in andan och ser om möjligt ännu lyckligare ut:

- Fyrkantiga strålkastare. ■■

Familjen Linderoth fullständigt tillfreds med sitt val av bil.



Unsere Mitglieder aus Schweden (Mauno Hannula, Rita und Sven Anderson) haben uns das Original des umseitig abgedruckten Berichtes aus dem schwedischen "Classic motor magasin" (Ausgabe 2/97) zukommen lassen. Da der größte Teil unserer Leser der schwedischen Sprache nicht mächtig ist (ausgenommen die Skandinavier und Peter Plechinger natürlich), drucken wir hier eine von Sven und Rita gemachte Übersetzung ab:

„ KARAMELL K70 †

Wer kann einen VOLKSWAGEN K70 lieben ?

Dieses Modell wurde vom Menschlichen Gehirn ausradiert. Oder liegt auf Schrotthaufen Fam. Linderoth in Örebro kann ohne Bedenken diesen K70 lieben. Und warum nicht! Autoantosiasten sammeln sich rund den K70. Die Begegnung mit einem K70 ist eine Passion; einen Meilenstopp der siebziger Jahre. Man trifft Leute die skeptisch sind, einem mitleidlich auf die Schulter klopfen sagt Mats Linderoth Im Frühling fuhr er mit seiner Familie zum ClassicMotor Festiwall nach Örebro. Sie stellten sich auf den "Feinautoplatz" zwischen Speicherräder und freierumliegende Kotflügel.

Aus dieser klarroten Karosse "segelten" Drei galante Damen.

Mamma Berit in einem nicht so leicht beschriebenen Plyschdress. Die Geschwister Lisa und Anna für den "Tag" in einer Hautfarbigen blassroten Siebsiger Kleidung Ihre Haare waren auch perfekt. Sie machten eine tadellose Entrée.

K70 war der erste vorradgetriebener und wassergekühltes Modell. Dazu in der Länge montierten normalen Reihenmotor im Vorderteil. Der Golf wurde durch die Eigenschaft des K70 Weltberühmt.

Mutter K70 hatte es ausgelernt. K70 war der Grund für den modernen Volkswagen und Retter der Not nach allen "Flopps" mit die grosse Heckmotorisierte Modelle.

Am Anfang war das Modell ein NSU, ein Nachfolger der Epokmachende RO80 mit seinen mindesten 10 Jahre früh für seine Zeit, abgesehen von seinen schlechten Wankelmotor unter der Haube.

1969 kaufte Volkswagen NSU. 1971 präsentierte Volkswagen den K70 mit VW Emblem. Was die Welt nun zu sehen bekam, war ein "frisierter" NSU RO80 mit einem normalen Motor. Das Resultat war ein räumliches bequemes modernes Auto. 1971 war K70 das Auto des Jahres. 1975 Das war das "Märchen" K70 zu Ende.

Eine Fahrt mit einem K70 versetzt den Fahrer nicht 25 Jahre zurück, sondern nur 10 Jahre. Das ganze Auto fühlt sich modern an, durch die großen Scheiben und die generöse Dachhöhe, glaubt man das die Entwicklung vorausgegangen ist.

Mit 100 ps unter der Haube dauert es 12,5 Sekunden bis 100 km und die Höchstgeschwindigkeit 165 km. Die Bremscheiben vorne sitzen in der Nähe am Differentialgetriebe für wenig ungefedertes Gewicht.

Total wurden 211127 K70 gebaut. 12201 kamen nach Schweden. Davon existieren 111, Einregistrierte sind nur 35.

Es macht sie noch interessanter weil es nur so wenige davon gibt. Es macht mehr Spaß mit Schwierigkeiten Ersatzteile zu finden; meint Mats.

Man könnte einen Amazon renovieren, aber habe keine Relation zu diesem Auto. Mats Jugendtraum ist in der Erfüllung gegangen.

Der K70 LS 1974 ist ganz perfekt Mats kaufte den Wagen 1977 in statt für ein teureren SAAB 99. Nach 150000 km später, das Jahr war 1983 stellte Mats den K70 zur Seite. Ein Lastungsproblem entstand mit dem Zvillingsuky, Sodaß er einen SAAB 900 kaufte.

Normalerweise wäre der Rote weitergewandert, aber er hat einen Platz in Mats Herz gefunden. Er war nicht viel verbraucht. Ich habe nachgehört ob man das Auto konservieren könnte, und ställte ihn in einem Militärvorrat.

Zwölf Jahre fgingen , ab und zu arbeitete Mats an seinen K70 .Ausgewexelt wurde eine Türe und Gepäckraumsklappe und Radkasten-Kanten. Die Schweißerarbeit in Motorraum war ein bißchen schwer.

Sonst ging die Renovierung gut. Eine Berufsschule machte den Rest, sodaß der K70 wider seine klarroteFarbe bekam. Die Lackierung war ser gut gemacht . Im Käller in Örebro hat Mats orginale Magnesiumfelgen. Langsam wird der Rote ein "Sportpaket" sagt Mats.

Weltgewöhnt stehen Anna und Lisa vor den Familie-Klenod ,

Mats ist stolz aber leider hat er seine Goldketten und V-Jeans Zuhause vergessen

Der Fünfzehnjährige Hans versucht so unberührt wie möglich auszusehen in seinen

Baseballkeps. Ein sehr schönes Modell sagt Mats zum dritten Mal.

Man kan ja nur zuhalten.

Mats hat etwas träumendes in seinem Blick, und verratet nun seine Heimlichkeit .

Ich habe noch einen Weißen 1972 Modell mit 75 PS Motor und viereckige Scheinwerfer sagt Mats und strahlt mit seinem ganzen Gesicht! -

Zum Bild : Fam. Linderoth ist vollständig zufrieden mit seiner Wahl von Auto.

Das unten abgebildete Foto erhielt Mario von einem Redakteur der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung, der sein K 70-Hobby aufgegeben hat. Ein Pressekollege gab es ihm. Es ist unbekannt, wann und wo es aufgenommen wurde, auch, ob darüber jemals in der Zeitung berichtet wurde. Vielleicht läßt sich ja noch etwas in Erfahrung bringen. I.M.



Der NSU R 70

Als man mit der Konstruktion des K 70 begann, machte man sich über verschiedene Varianten dieses Wagens Gedanken, z.B. den bekannten Kombi und auch eine Version mit Kreiskolbenmotor entstand auf den Reißbrettern. Diese war zum einen gedacht als Alternative zu den Sechszylindermodellen der Konkurrenz, zum anderen auch um die vorhandenen Produktionsflächen für Wankelmotoren besser zu nutzen und auch beizeiten auszubauen. NSU hat sich ja in den Entwicklungsjahren des K 70 mit vollem Elan auf die Entwicklung des Wankelmotors gestürzt und wollte auf lange Sicht die Produktion von Schüttelhubern einstellen.

Somit erscheint es nicht unbedingt verwunderlich, wenn wir bei unseren K 70en einige Relikte für diese projektierten Modellerweiterungen finden.

Am deutlichsten sind die Vorbereitungen für den Einbau eines Wankelmotors beim Modelljahr 1971, dem Ersten also, zu sehen. Bei diesem Modell besteht die Abdeckung über dem Kühler aus einer aufgeknöpften Kunststoffolie und der Querträger hinter der Stoßstange ist etwas anders geformt. Der Sinn dieser ursprünglichen Bauweise ist klar zu erkennen, wenn ein Ro 80 - Kühler eingepasst werden soll. Mir ist ein Photo bekannt, das einen K 70-Prototypen mit einer geänderten Frontschürze zeigt. Diese Schürze ist etwas weiter heruntergezogen und weist unterhalb der Stoßstange eine längliche Öffnung auf, offensichtlich verbirgt sich dahinter ein anderer Wasserkühler.

Der Wankelmotor wird im Ro 80 vorne durch einen Querträger gehalten, der sich seitlich an je einem Gummielement abstützt. Die Abstände dieser Befestigungspunkte sind bei beiden Autos gleich, es lässt sich also der besagte Querträger mit dem daran befindlichen Wankelmotor problemlos auf die im K 70 vorhandenen Gummielemente montieren, fehlt nur noch ein passendes Getriebe. Ein solches Aggregat habe ich mal in der Asevatenkammer der NSU-GmbH in Neckarsulm gesehen. Es handelt sich dabei um ein Handgeschaltetes Vierganggetriebe, das über eine normale Trockenkupplung mit dem Motor verbunden ist. Das originale K 70-Getriebe lässt sich nicht an den Ro 80 Motor anflanschen, weil der K 70-Motor die Kurbelwelle logischerweise „unten“ hat, der Wankelmotor hat die Exenterwelle „in der Mitte“ weil ja die Kolben um sie herum kreisen. Weil der Achsantrieb beim K 70 unter dem Motor liegt ist die Kombination des K 70-Getriebes mit dem Wankelmotors des Ro 80 nicht möglich.

Das bei NSU gesehene Getriebe hat den Achsantrieb schräg unter dem Kupplungsgehäuse, das übrigens wie beim K 70 von oben mit einem Kunststoffdeckel verschlossen ist, der Flansch für die innenliegende Bremsscheibe weist wie beim Ro sechs M 10er Bolzen auf, somit werden auch die Bremsen und das innere Antriebsgelenk vom Ro verwendet.

Ingenieur habe ich in der letzten Zeit auch mit Wasser, ein Wasser in der Wohnung, dem nicht
Kraftfahr-Bundesamt • 24832 Pöding
Kraftfahr-Bundesamt • 24832 Pöding

Das ist kein Problem, weil die Verzahnung auf den Antriebswellen bei beiden Autos gleich ist, das Ro-Gelenk lässt sich also einfach auf die K 70-Welle aufschieben. Mit kleinen Änderungen lassen sich auch alle Nebenaggregate des Wankels im K 70 unterbringen somit auch z.B. eineHydraulikpumpe für die projektierte Servolenkung. Denkbar ist auch der Einbau des gesamten Treibsatzes vom Ro, daß passt gerade so rein, aber der Kühler nicht mehr, das Auto müsste also entweder etwas verlängert werden, oder es würde dann ein anderer Kühler von Nöten sein, der z.B nur hinter der vorderen Schürze eingebaut wäre.

Auch Ein wahlweiser Einbau der NSU-typischen Selektivautomatic war von NSU vorgesehen, als Alternative zu den Konkurrenzmodellen mit Automatic, übrigens auch in Verbindung mit dem K 70-Hubkolben Motor. Diese Planungen sind bis zum Modell '72 im Bereich des Schalthebels zu erkennen, bei diesen Modellen ist unter dem Wagenboden eine Alubox vorhanden, in der der Schalthebel geführt ist. Der Ro besitzt eine ähnliche Box, die auch die gleichen Befestigungsbolzen aufweist. Bei der NSU-Selektivautomatic wird durch das Berühren des Schalthebelknopfes ausgekuppelt, es wäre also die gesamte Schalthebelmechanik des Ro verbaut worden.

Schwierig wäre es allerdings, den aufwendigen Abgasstrang des Wankelmotors unter zubringen, es wären einige Änderungen am Wagenboden erforderlich. Ob jemals ein Prototyp fahrbereit fertiggestellt wurde, ist mir nicht bekannt, gerüchten zufolge aber wahrscheinlich schon, und zwar in etwa zeitlich mit der Hubkolbenvariante, die Entwicklung der verschiedenen Grundversionen des K 70 erfolgte paralel. Das Fahrwerk wäre sicherlich den 115 PS gewachsen gewesen, schade, das es nicht dazu kam.

Arne Kunstmann

Das ist ein interessantes Thema, das ich gerne weiterverfolgen möchte. Ich habe einige Informationen gesammelt, die ich hier mit Ihnen teilen möchte. Die Entwicklung des K 70 war ein langer Prozess, der viele Herausforderungen mit sich brachte. Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Abteilungen war entscheidend für den Erfolg. Ich hoffe, diese Informationen sind für Sie hilfreich. Wenn Sie weitere Fragen haben, zögern Sie nicht, mich zu kontaktieren. Ich werde mich bemühen, Ihnen die bestmögliche Antwort zu geben. Mit freundlichen Grüßen, Peter Andree

Kontakt	Telefax	Telefon	Telefon	Telefon
Postfach Friedrichshagen	(04 61) 3 18 15 52	(04 61) 3 18 0	(04 61) 3 18 0	(04 61) 3 18 0
Postfach 150 200 404-14 60-200	(04 61) 3 18 14 98	(Verwaltung)	(Verwaltung)	(Verwaltung)
Landesverkehrsamt Pöding				
(04 61) 3 18 14 98				
	Telefax	Telefon	Telefon	Telefon
	(04 61) 3 18 15 52	(04 61) 3 18 0	(04 61) 3 18 0	(04 61) 3 18 0
	(04 61) 3 18 14 98	(Verwaltung)	(Verwaltung)	(Verwaltung)

Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

1. Internationaler K70 Club e. V.
z. H. Herrn Ingo Menker
Edelrosenstraße 17

44289 Dortmund

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom: 23.08.1997

Bei Antwort bitte angeben: 321-010.08/K

Ansprechpartner: Herr Andres

Telefon: (04 61) 3 16-14 37

Telefax: (04 61) 3 16-13 66

Datum: 02.09.1997

Bestandsanfrage über VW K 70

Anlagen: - 1 -

Sehr geehrter Herr Menker,

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

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Juli 1997 hat für die Sie interessierenden Fahrzeugtypen des Herstellers VW (Herstellerschlüsselnummer: 0600) folgende Bestände in Deutschland ergeben:

Typschlüsselnr.	Anzahl
405 (90 PS)	259
406 (75 PS)	392
436 (100 PS)	63

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Das amtliche Statistikprogramm sieht eine regionale Aufgliederung von bundesweiten Beständen nur bei solchen Fahrzeugtypen vor, die am Zählungstichtag einen festgelegten Mindestbestand aufweisen. Für die Sie interessierenden Fahrzeugtypen trifft dieses nicht zu.

Diese Auskunft erteile ich Ihnen kostenlos.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Peter Andres

Peter Andres

Dienstgebäude
Förderstraße 16
Flensburg-Mürwik

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

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

Telefax:
(04 61) 3 16 16 50
(04 61) 3 16 14 95

Telex: 22872
(Fernschreiber)

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

TECHNIK , TRICKS & TIPS

Irgendwie habe ich in der letzten Zeit Pech mit Wasser, erst Wasser in der Wohnung, dann plötzlicher Wassereintritt im 4.Zylinder mit zeitweiligem Kolbenklemmer.

Jetzt hieß es, den Reservemotor unter dem Garagenregal herausbuddeln, in den Variant hineinzuschleppen, um ihn nach Hause in den Keller zum Durchchecken zu bringen. Ich habe ihn 1991 im Raum Hannover gekauft, laut Vorbesitzer ist er 1983 ausgebaut worden.

Worauf muß man achten bzw. was braucht man zum Motorwechsel:

Man sollte sich vorher einen stabilen Rollwagen besorgen oder aus starken Brettern bauen, für längere Transportwege, die Arme können nämlich beim Tragen noch länger werden.

Sehr hilfreich ist ein fahrbarer Werkstattkran.

Vor dem Reinigen des Ersatzmotors auf evtl. Leckstellen achten, man kann dann gezielt Dichtungen ersetzen u. erspart sich unnötige Demontagen.

Mein Ersatzmotor war aus der letzten Serie, jene, an denen die Ölverschlußschraube durch einen Ölverluststopfen ersetzt wurde. Meine erste Arbeit war, dieses Übel ohne aufwendigen Ausbau des Kettengehäuses zu beseitigen.

Man braucht eine breite Flachfeile und einen 2-er Satz Gewindebohrer M30x1,5 (leihen). Dann schneidet man sich ein Stückchen feinporiges Schaumgummi so zu, daß es stramm u. schließend den unteren Teil des Öleinfüllstutzens abdichtet. es liegt dann auf der Nockenwellenkette auf. Dann feilt man mit einer großen, breiten Feile den rohen Gußrand des Stutzens gerade und winkelig, danach mit unter die Feile gespanntem feinen Schmirgel sauber nacharbeiten. die Dichtfläche muß völlig eben und winkelig werden! Also nichts für Leute, die die Feile für n'e Hollywoodschaukel halten. Stutzen entgraten. Späne mit einem feinen Pinsel und durch Pusten entfernen, keine Preßluft verwenden!

Der Gußinnendurchmesser des Stutzens paßt zum Kerndurchmesser des Gewindebohrers. Den Gewindebohrer unbedingt gerade u. winkelig ansetzen u. dies beim Gewindeschneiden immer wieder kontrollieren. Zwischendurch immer wieder die Späne entfernen. Darauf achten, daß der Gewindebohrer nicht so tief kommt und das Schaumgummi wegdreht. Das Gewinde nicht trocken schneiden, sondern Spiritus verwenden. Kein Schneidöl oder ähnliches nehmen, die Späne verkleben sonst und lassen sich nicht mehr so leicht entfernen, durch das Verklumpen können sie dann in den Kettenkasten geraten. Vor dem Herausnehmen des Schaumgummis erst alle Späne entfernen! Bei vorsichtiger Arbeit ist nicht ein Span in das Gehäuse geraten und man kann jetzt die Verschlußschraube der Vormodelle verwenden.

Wenn kein oder sehr wenig Öl im Motor war, sollte man den Motor so auf die Seite legen, daß der Anschluß für den Öldruckgeber nach oben zeigt; durch ihn füllt man dann Öl ein, so kann das Öl über die Kanäle direkt zu den Lagern gelangen. Bevor der Motor das erste Mal von Hand durchgedreht wird, ist es auch noch ratsam die Zylinderwände durch die Kerzenlöcher einzuölen und natürlich auch die Nockenwelle. Das Laufbild der Nocken kann schon einiges über den Motorverschleiß aussagen. Die Ventilschaftdichtungen müssen meist ersetzt werden. Dabei auch gleich die Ölbohrungen in den Nocken auf Durchgang kontrollieren.

Die Ölwanne abnehmen und innen nach Spänen bzw. kleinen Metallkrümeln gucken, es könnten Zeugen eines Lagerschadens sein. Jetzt kann man in die Lagersitze von der Seite her noch zusätzlich Öl einfließen lassen, die Pleuel lassen sich seitlich ein bisschen bewegen, das erleichtert das Einfließen des Öls. Die Kolbenbolzen und die Zylinderwände von unten nicht vergessen.

Wenn die Dichtungen beim Abbauen von Ölwanne, Kettengehäuse usw. nicht beschädigt worden sind und noch keine Verhärtung eingetreten ist und man gerade keine Neue zur Hand hat, können sie durchaus wiederverwendet werden. Dichtungen mit Graphitseite lassen sich oft ohne Beschädigung lösen. Da sie in der Regel auf der anderen Seite fest sitzen bleiben, ist eine Fixierung in der alten Stellung gewährleistet. Nach Möglichkeit sollte die Graphitseite immer zur heißeren Seite sitzen, also zum Motor. Die Dichtung vor dem Einbau gleichmäßig dünn mit Graphit bestreichen, ich habe bisher damit gute Erfahrungen gemacht.

Vor Motor / Kupplungseinbau das Kugellager in der Kurbelwelle zur Aufnahme der Getriebewelle kontrollieren. Mehr Sicht- u. Bewegungsfreiheit bringt auch der Abbau des Frischluftansaugschachtes (nur 3 Schrauben).

Wenn der Anlasser, oder das Kupplungsgehäuse am Anlasser Klopffstellen aufweisen, kann man davon ausgehen, daß der Magnetschalter beim Vorbesitzer geklemmt hat. Überholung fällig!

Sichtkontrolle der Lichtmaschinenkohlen: Von hinten in die Lichtmaschine gucken, ob die Kohlenkabel noch einen Bogen machen, wenn nicht, sind neue Kohlen angesagt.

Membranen in Benzinpumpe und Vergaser auf Verhärtung prüfen. Synchronstellung der Drosselklappen prüfen. Dann Grundeinstellung der Drosselklappen: Leerlaufanschlagschraube bis zum Schließen der Klappen zurückdrehen, der Klappenhebel muß die Schraube gerade noch berühren, die Leerlaufanschlagschraube dann wieder 5-halbe Umdrehungen hineindrehen. Die Gemischregulierschrauben vorsichtig schließen (empfindliche Spitze!) und jede wieder 6-halbe Umdrehungen aufdrehen. Das Einstellmaß für den Mitnehmerhebel (der mit den Kugelgelenken) ist bei VW mit 76 mm angegeben. Es ist aber nicht erwähnt, ob nur beim Chokevergaser oder bei allen. Bei meinem 100PS-Vergaser paßt das nicht, ich mußte ihn auf 79 mm einstellen. Die kleine Teflonbuchse auf dem Mitnehmerhebel im Startautomatikgehäuse prüfen, wenn sie kantig abgenutzt ist, kann die Automatik klemmen. Da sie in der Regel nicht auf der gesamten Länge unrund wird, hilf es erst mal eine Weile, sie andersrum aufzustecken.

Tscha, da war doch noch was, worauf man beim Motorwechsel achten muß. Da gibt es doch noch jene berüchtigte zweitletzte Schraube auf rechten Motorblockseite, bei der ein Gußverstärkungsteg und die Bremsscheibe im Wege sind, das Aus für eine normale 17er- 1/2" Nuß. Der Profi schweißst sich einen Speziälschlüssel aus 17er-Innensechskantrohr 15-20 lang, eine Stange Rundmaterial ca. 10-15 dick und so lang, daß sie zwischen den Krümmerrohren hindurch, über den Zylinderkopf hinausragt. Dann wird noch ein Querknebel draufgeschweißst, fertig. Jetzt kann man oberhalb des Motorraumes Schrauben, ohne sich die Knöchelhaut abzuschälen. Wer die Möglichkeit nicht hat, muß sich eine kurze, im Bund abgesetzte 17er- 3/8" Nuß besorgen; dafür paßt dann auch der Kerzenschlüsselknarrenset, oder ein etwas längeres Adapterstück (muß an der Bremsscheibe vorbeigehen) für den 1/2" Knarrenkasten.

Die schlecht zugänglichen Muttern am Hosenrohr löst man mit einer 15er-3/8" Nuß und dem abwinkelbaren Zündkerzenknarrenset. Einen Tag vorher mit Rostlöser einsprühen!

Da wohl kaum jemand die Haltevorrichtung VW 785/1 für Achsantrieb / Getriebe hat, ist es ratsam, das Schaltgestänge am Getriebe zu lösen, da beim Unterbocken des Achsantriebes keine richtige Fixierung möglich ist, weil beim Herausheben des Motors der Wagen ausfedert und sich dadurch die Flucht zum Schaltgestänge verändert. Es muß dann den Gewichtsdruck des Achsantriebes / Getriebes mit abfangen. Verzug ist möglich.

JB.