

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 3. Quartal 2001



Die beiden „Herren“ fahren heute selbst K70!

INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks und Tips
Kleinanzeigen

Ersatzteilkostenpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 0 49 24 / 8 83)

Mitglied im:



VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ 0 52 32 / 6 38 96 oder 0 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker
Edelrosenstr. 17
44289 Dortmund, ☎ 0 23 04 / 4 38 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilerneuerung
Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Str. 14
74679 Weißbach, ☎ 0 79 47 / 74 52
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Arne Kunstmann
Wolfshagen 15
20535 Hamburg, ☎/☎ 0 40 / 25 49 37 34
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
Michael Skupski
Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 0 55 29 / 16 89, Michael.Skupski@t-online.de

Impressum der **K70**-POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17

☎ 0 23 04 / 4 38 37, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ 0 51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Am Sportplatz 7a, 38518

Gifhorn, ☎ 0 53 71 / 93 77-24, ☎ -23, (hun)

Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
P/a De Clercqstraat 16-1
1052 ND Amsterdam
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen

Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

CLUBKONTO: SPK Duderstadt, BLZ 260 512 60, Kontonummer: 3081403

Offizielle Clubadresse und **K70**-STAMMTISCH:

Manfred Schmidt, Wilbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 0 21 04 / 4 58 29

AUF EIN WORT.....

Wir sind diesmal mit dieser Ausgabe spät dran, aber aus erfreulichen Gründen. Wir wollten erst eine große Ersatzteilaktion abwarten, die wir gemacht haben. Wir haben den gesamten K70-Ersatzteillagerbestand aus Wolfsburg aufgekauft, der dort noch vorhanden war. Dort waren inzwischen alle Teile gelandet, die es bei den anderen Lagern noch gab.

Es gibt jetzt keine K70-Teile mehr bei VW, vielleicht höchstens noch einzelne Teile bei den wenigen Händlern, die noch keine rigorose Lagerräumung von Ersatzteilen der älteren Typen gemacht haben. Unser Club hat jetzt das Ersatzteilmonopol für den K70.

Wir haben lange gezögert und überlegt, ob wir diesen Deal überhaupt machen sollten. Es mußten alle Teile abgenommen werden, auch die Ladenhüter, Rosinenpickerei gab es nicht. Der zuerst geforderte Preis war sehr hoch und hätte sich für unseren Verein nicht gerechnet, da wir nur die Teile berechnen können, deren Wiederverkauf gesichert ist. So haben sich die Verhandlungen eine ganze Weile hingezogen, bis wir uns auf einen weitaus niedrigeren Preis einigen konnten.

So sind wir dann eine Woche vor unserer Jahreshauptversammlung morgens um halb fünf aufgestanden und zur Lagerräumung nach Wolfsburg gefahren. Dort haben Regina und ich uns dann mit Josef Wasmuth und Ingo getroffen, um uns an die Arbeit zu machen. Teilweise wurden uns Bergsteigerqualitäten abverlangt, da manchmal die hohen Regalreihen so eng standen, daß keine Leiter dazwischen paßte. So hangelten wir uns den ganzen Tag mit den Teilen zwischen den Regalen herum, bis wir es dann endlich zum Abend geschafft hatten. Josef hatte seinen Bully mitgebracht und Ingo den von Jörg Rudat. Zuerst kamen die großen Teile in die Bullys dann die Kisten mit den Kleinteilen, die wir ja dort auch noch packen mußten, bis unters Dach obendrauf bzw. in meinen Kombi, die Beifahrersitze und der Fußraum mußten bei allen auch noch dran glauben. Regina hatte einen ‚Blaumann‘ von mir an und stand nicht nur deswegen ihren ‚Mann‘. Josef hatte, trotz gesundheitlicher Probleme mitgemacht, vielen Dank! Dann ging es schwer beladen in Richtung Autobahn.

Die beiden fuhren mit den Bullys nach Dortmund, wo sie dann noch von Josef und Ingo bis in die späten Abendstunden entladen wurden. Regina und ich sind dann noch, nach telefonischer Absprache mit Rudi, auf die Autobahn über Bremen nach Oldersum gefahren, um die Kleinteile direkt zu entladen, damit ein mehrmaliges Umladen und Hin-und-herfahren vermieden wird. Wir sind dann gegen Mitternacht genau aus der entgegengesetzten Richtung (Osnabrück) wieder zurückgekommen, in der wir in den frühen Morgenstunden Richtung Wolfsburg gefahren sind. Wir haben also auch noch fast ganz Niedersachsen einmal umrundet. Der Tacho zeigte fast 900 km an.

Die Teile müssen jetzt noch alle aufgelistet werden. Eine sehr zeitaufwendige Arbeit.

Wenn die Aktiven jedesmal die ihnen entstandenen kompletten Unkosten geltend machen würden (was gesetzlich legal ist), hätte unser Club sich nie einen Teilepool leisten können, sondern er wär längst pleite. Manche meinen unlogischer Weise trotzdem noch, der Vorstand hätte dadurch irgendwelche Vorteile.

Meist kommt leider zu einer freudigen Nachricht eine negative. Rudi muß leider schweren Herzens aus familiären Gründen seine Clubaktivitäten einstellen. Er wird den Teilepool nur noch bis zum Mai führen. Lieber Rudi, Du hast Deine Sache als Fachmann und Mensch hervorragend gemacht. Wir danken Dir für alles.

JB.

OLIEBOLLENBIJEENKOMST

Waarde clubgenoten,

Wij nodigen jullie graag uit voor een informele bijeenkomst op zondag 20 januari a.s. in de prachtige omgeving van Oosterbeek en Doorwerth. De Westerbouwing ligt (voor Nederlandse begrippen althans) hoog boven haar omgeving op een enorme stuwwal, die gevormd is tijdens de laatste ijstijd. Het uitzicht is overweldigend.

Traditioneel zagen wij elkaar rond deze tijd op de jaarvergadering, maar die heeft inmiddels in een wat andere setting in Duderstadt plaatsgevonden. Om de contacten ook binnen het Nederlandse warm te houden nodigen wij jullie graag uit om met je hele familie naar cafe-restaurant 'De Westerbouwing' te komen. Naast benzinepraat willen wij op deze meeting ook graag onze traditionele evenementen voor 2002 met jullie invullen. Zoals bijvoorbeeld de plaats en de tijd van onze voor- en najaarsbijeenkomst. Heb je documentatie, foto's, onderdelen of miniatures ter bezichtiging of in de aanbieding? Neem ze mee! De gegevens:

Waar?

In cafe-restaurant 'De Westerbouwing', Westerbouwing 1, 6862 VV Oosterbeek, telefoon: 026 - 333 20 19.

De Westerbouwing ligt redelijk centraal in Nederland, als je per auto komt circa 5 minuten van de A50/A12 afslag Oosterbeek. In Oosterbeek de ANWB-verkeersborden volgen. Er is volgens de hotelmanager een parkeerplaats voor 800 auto's, dus je kunt gerust per Ka komen. Per trein via station Arnhem kan natuurlijk ook, vandaar via de bus lijn 50 halte Westerbouwing, of per treintaxi naar De Westerbouwing. Voor internetkundigen is een beschrijving van de route en enige andere informatie beschikbaar via www.westerbouwing.nl, onder meer over de slag om Arnhem die in deze omgeving werd uitgevochten.

Wanneer?

Op zondag 20 januari 2002 van 14.00 tot circa 17.00 uur. Ongetwijfeld zijn de eersten er als altijd al eerder.

Graag tot binnenkort op onze oliebollebijeenkomst!

De Nederlandse evenementencommissie,
Jaap en Barbera van Riesen, telefoon 0313 - 65 24 31

Pim en Anne-Marie Tielkemeijer, telefoon 0297 - 26 34 54

Liebe K70 Freunde,

Wir laden herzlichst ein für ein gemütliches Plaudertreffen am 20. Januar 2002 ab 14.00 Uhr in das wunderschöne Oosterbeek! Hotel-Cafe 'De Westerbouwing', Westerbouwing 1, Oosterbeek, auf A50/A12 Ausfahrt Oosterbeek. In Oosterbeek Schilder folgen. Gerne bis da!

K 70 Club im Internet

Ja Leute, nach längerem Hin und Her wird auch der 1. Internationale K 70 Club e.V. demnächst im Internet vertreten sein. Die Homepage wird von Hans-Ulrich Neumann (Tel. 05371/724833 oder 0177/5885151, Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de) und Andreas Kernke (05445/1203 oder 0171/3492520, AKernke@gmx.de) gestaltet und hoffentlich in nicht allzu langer Zeit für alle sichtbar im Internet postiert. Ideen sind vorhanden, Ihr könnt also gespannt sein.

Uns kam auch die Idee, gelegentlich neue Infos zum Thema K 70, etwa Fahrzeugangebote, Veranstaltungen etc. per E-Mail als Newsletter zu versenden. Uli Neumann hat schon ein wenig angefangen, denjenigen was zuzuschicken, die ihm bei der letzten Jahreshauptversammlung ihre Mail-Adresse gegeben haben. Wer noch in den E-Mail-Verteiler möchte, kann sich bei Uli oder mir (Ingo.Menker@freenet.de) melden. Es lohnt sich, denn so erfährt man schon vor der nächsten K 70-Post, was es wo Neues gibt.

K 70 Club goes online

Yes folks, after a long time of discussion will the 1. Internationale K 70 Club e.V. also be in the Internet soon. The homepage will be created by Hans-Ulrich Neumann (phone 05371/724833 or 0177/5885151, Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de) and Andreas Kernke (05445/2303 or 0171/3492520, AKernke@gmx.de) and hopefully in a not too long time placed in the Internet. There are enough ideas in the brains, so you can be anxious.

We also had the idea, to send sometimes new infos about the K 70, for example advertises or events, by e-mail as a newsletter. Uli Neumann has started a bit, to send informations to the people, who had given him their e-mail-addresses at the last general club-meeting. Everyone else, who is also interested to get a K 70-newsletter, is invited to contact Uli or me (Ingo.Menker@freenet.de). It will make sense, because on this way you'll get informations a time before the next K 70-Post will be issued.



Sabine Haack, Ortsstr. 37, D-64668 Rimbach L.-Weschnitz

12. Oktober 2001

***Einladung zum Weihnachtstreffen und zum
10 – jährigen Jubiläum der K 70 Freunde e.V.***

Liebe K 70 Freunde,

bevor die K 70 in den Winterschlaf geschickt werden, sollten sie noch eine letzte Ausfahrt in den Odenwald starten. Wir laden hiermit alle Sektionen ein, beim Weihnachtstreffen unser Jubiläum zu feiern.

10 Jahre ist eine lange Zeit, aber es war nie langweilig. Wir haben alle Höhen und Tiefen zusammen bewältigt. Wir würden uns freuen, wenn jeder ein paar Erinnerungen aus vergangenen Tagen (Fotos usw.) mitbringen könnte.

Der Treffpunkt ist dieses Jahr in Hammelbach im Hotel – Restaurant Jägerhof am 08.12.2001

ab 15.00 Uhr zu Kaffee und Kuchen in gemütlicher Runde mit offenem Ende.

Anmeldungen bei Sabine Haack **Tel. 06253/970781** bis zum 15.11.2001.

Übernachtungswünsche könnt Ihr im „Jägerhof“ **Tel. 06253/930255 Fax 06253/930256** anmelden.

Nun noch eine kurze Wegbeschreibung:

Autobahn (A 5) – Abfahrt Heppenheim , 1. Ampel links Richtung Heppenheim Mitte zur B 3, an der 3. Ampelkreuzung links (B 3/B 460), danach gleich rechts der B 460 folgen Richtung Fürth. Von Fürth in Richtung Erbach. In Weschnitz rechts abfahren Richtung Hammelbach. Das Restaurant liegt am Ortseingang von Hammelbach an der Durchgangsstraße auf der linken Seite.

Wir hoffen, Ihr kommt alle gut und zahlreich an. Es freuen sich

Sabine & Elke

K70 auf der Autoshow der City Gemeinschaft Gifhorn



Im vergangenen Jahr waren wir nur als Besucher auf der Autoschau der City-Gemeinschaft Gifhorn.

Als wir aber davon lasen, daß sie wieder stattfindet, beschlossen wir, daran teilzunehmen. So meldete Manu uns bei der Organisatorin an, unsere beiden **K70**, die im Keller unseres neuen Hauses nun endlich einen schönen, trockenen Platz gefunden haben, wurden natürlich noch einmal herausgeputzt.



Leider regnete es an dem betreffenden Sonnabend, so daß wohl einige Oldtimerfreunde Abstand von der Absicht nahmen, ihre Autos und Motorräder dort zu zeigen. Trotz der schlechten äußeren Bedingungen fand die Veranstaltung und vor allem der Platz mit den beiden **K70** recht regen Zulauf. Viele der Besucher waren ehemalige VW-Mitarbeiter und haben den **K70** in ihrer aktiven Zeit miterlebt. So wurde uns eines Abends eine Mappe mit vielen originalen **K70** - Karosserieschnitten vorbei gebracht, die nun unseren **K70** Literaturbestand bereichert.

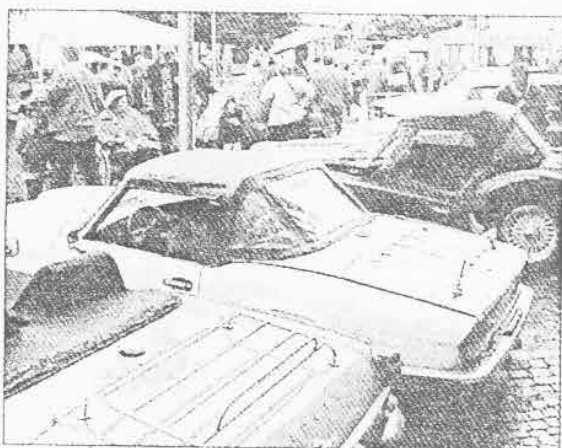
Uns freute besonders, daß einige Besucher sich daran erinnerten, selbst einmal einen **K70** gefahren zu haben, und die zum Teil extra aus anderen Bereichen der nicht gerade kurzen Gifhorn Fußgängerzone zu den ausgestellten **K70** gekommen waren, um einen solchen einmal wieder in Natura zu sehen, wobei wir denn auch so manche Geschichte und Anekdote zu hören bekamen. Es ist immer wieder eine Bestätigung, daß wir ein schönes Hobby haben, mit denen wir auch anderen eine Freude bereiten.



Am folgenden Montag widmete sich auch die „Aller Zeitung“, die führende lokale Zeitung in Gifhorn, der Veranstaltung, auch wenn ein neues Modell mehr Beachtung fand, als die Oldtimer, der Vollständigkeit halber ist hier aber der Ausschnitt:

Kultwagen in der Fußgängerzone: Alle wollen Mini sehen

City-Gemeinschaft macht mobil – Autoshow in der Innenstadt – Schlechtes Wetter lockt wenig Besucher



Autos in der City: Moderne Wagen und alte Schlitten standen die gesamte Fußgängerzone entlang.

Nobs

(kn) Die Konkurrenz durch die benachbarten Finkaufsstädte wird immer größer, zuletzt durch die neue City-Galerie in Wolfsburg. Dass auch Gifhorn einiges zu bieten hat, zeigte die City-Gemeinschaft am Sonnabend mit einer großen Autoshow und mehr mitten in der Fußgängerzone.

„Hast Du den neuen Mini schon gesehen?“, war die wohl am häufigsten gestellte Frage. Alle wollten die Neuauflage des Kult-Wagens unter die Lupe nehmen. „Mit dem Alten hat der aber nicht mehr viel zu tun“, stellte Thomas Anderos fest und zeigte auf das Datenblatt mit den Zahlen „115 PS“ und „37.600“ Mark.

In der restlichen Innenstadt sahen die Passanten nicht nur

erlgasbetriebene Autos, sondern auch Oldtimer, Sportwagen und Gebrauchtwagen. „Wir haben alle Marken angesprochen“, berichtete Organisatorin Karin Hansch von der City-Gemeinschaft.

In Kombination mit der Bühne, auf der der Piano-Orchester unter Ferencz Eged Stücke von Klassik bis Musicals zum Besten gab, hätte alles so schön werden können. Das schlechte Wetter machte einen Strich durch die Rechnung. Aber die City-Gemeinschaft gibt nicht auf. Karin Hansch: „Wir wollen jeden Monat mindestens einen Event machen.“ Weiter geht es schon am 20. September mit einem bunten Programm zum Weltkindertag.

Wenn man genau hinsieht, kann man die beiden **K70** aber zumindest auf dem Bild im Hintergrund erkennen. (hun)

K70 als trouwauto (deel 2)

In de vorige K70 krant stond een foto van de rode K70 van Piet Hasper als trouwauto, waarbij de Nederlandse redactie zich afvroeg of er nog meer leden van de club iets zouden willen inzenden. Enkele dagen na het verschijnen van de vorige aflevering van de krant kwam er al reactie:



Peter en Wendy, van harte gefeliciteerd met jullie huwelijk!

En bedankt voor jullie bijdrage. De redactie houdt zich aanbevolen voor nog meer inzendingen, en het hoeft niet per se een huwelijk te zijn.....

DER K 70, DER AUS DER WILDNIS KAM

Als zweiter Titel könnte die Geschichte auch "Wir kaufen einen K 70 - oder warum gehen wir nicht einfach zum Händler" oder so ähnlich heißen, aber mir ist alles Normale auch zu langweilig. Mein Kumpel Thomas K. aus S., heute stolzer Besitzer einer 200 D Heckflosse war damals der Meinung, es müsse ein Teileträger her, um seinen leicht bestoßenen K 70 zu verschönen. In der Avis fand sich auch so ein Objekt, es stand in der Nähe von Glückstadt an der Elbe, passend hieß die Gegend "Blohmsche Wildnis". Ein 73er K 70 L in marathometallic mit schwarzen Kunstledersitzen, 90 PS und AHK wurde dort feilgeboten, zwar ohne TÜV und Zulassung, aber egal, ich wollte die AHK, mein Bruder die vorderen Federbeine und Thomas den Rest haben. Ein falscher K-70-Freund aus Berlin war ebenfalls interessiert, aber nur bei kostenloser Anlieferung. Eines Abends wurde also mein weißer K 70 LS mit allen möglichen Werkzeugen, Teilen, Benzin und Öl vollgeladen und ab ging es Richtung wildnis. Mit von der Partie waren jener Thomas und sein Weibchen Annabell, wie immer vollbusig im Geschmack - aber lassen wir das, eben ein Käfer-Fan.

Nach angenehmer Fahrt und längerer Suche erreichten wir den Ort des Grauens und fanden das Objekt der Begierde. Es war tatsächlich blaumetallic, die Frontscheibe war rostfrei, dummerweise war er bis zum Boden in der Blohmschen Wildnis versunken. Als Alltagsauto war ein 1975er Audi 100 GL vorhanden, stark ölend und völlig versifft stand er unterm Apfelbaum, daneben der Traumwagen eines jeden Grünen, ein R4. Mindestens fünf Kinder, es wurden im Verlauf dieses Events noch mehr, liefen kreisend herum. Ein langhaariges Monster, der Anbieter, kam heraus und wir nahmen den K 70 im Augenschein. Neben der AHK und der Metalllackierung war ein originales Radio "Emden", Nebelscheinwerfer und Schmutzfänger vorhanden. Er hat das auto von seinem Schwiegervater geschenkt bekommen. Der Schwiegervater war der Erstbesitzer und hat ihn in 10 Jahren nur 50 000km bewegt und ist immer schön brav zu den vorgeschriebenen Inspektionen gefahren. Im Kundendienstpaß waren alle Stempel vorhanden. Der Anbieter hat ihn dann in vier Jahren noch 18 000km gefahren, so daß der Gesamtkilometerstand ziemlich gering war.

Der Anbieter war nicht mehr dazu gekommen, den riesigen Schuttberg wegzuräumen, der sich zwischen Auto und Straße angesammelt hatte. Er war gerade am Renovieren und hatte einige Wände herausgebrochen. Leider hatte ich gerade keinen Bergepanzer griffbereit, so wurden wir erst einmal zu weiteren Planung in die Küche des Hauses eingeladen. Eine über 150 Jahre alte Apothekeneinrichtung, die bei der Renovierung der über 250 Jahre alten Fachwerkkate ins Haus gefummelt wurde, diente als Kücheneinrichtung.

Die riesige Wasserpfeife war aber nicht so alt. Nachdem wir Tee getrunken und der Anbieter seinen geraucht hatte, kamen wir zum Schluß, daß die Reste des Audi die Reste des K 70 herausziehen werden. Wenn wir einen Baum fällen würden, ginge es hinter dem Haus entlang, dann über das Grundstück des Nachbarn, dann ein paar Meter über eine Bushaltestelle - wer will, der kann auch. Nachdem ich die Bremsen rundum mit dem Vorschlaghammer gangbar gemacht hatte, kam die Frage auf, wo man denn das Abschleppseil festmachen könne, denn eigentlich kam dazu nur die AHK in Frage. Das bedeutet aber noch mehr Gewürge, denn dann müßte das Auto erst mal per Hand gedreht werden - nicht einfach auf der morastigen Wiese. Es stellte sich als absolut unmöglich heraus. Ein kleiner Junge aus der Nachbarschaft hatte die rettende Idee, einen weiteren Baum als Umlenkrolle zu nehmen. Mit vereinten

Kräften bewegte sich unser glorreicher K 70 wie von Zauberhand ein Stück durch Raum und Zeit. Der Nachbar kam uns zu Hilfe, Sozialpädagoge, und natürlich GALier aus Überzeugung (Golf Diesel, kleckernd, qualmend und vergammelt). Die Reste des Golf in Verbindung mit den Resten des Audi schafften das eigentlich Unmögliche. Kurze Zeit später standen die Reste des blauen K 70 neben dem meinigen. Sooo schlecht sieht mein K 70 eigentlich doch nicht aus, stellte ich für mich fest, aber neben der blauen Grotte hätte sogar Jörgs verbasteltes Sondermodell noch einen guten Eindruck gemacht.

Da stand er also. Seltsamerweise sah der Motorraum aus wie neu, vor dem letzten Versuch, die TÜV-Hürde zu absolvieren, wurde ein Ölwechsel und eine Motorraumwäsche gemacht. Das war damals ein Jahr her, so lange stand er also schon.

Die mitgebrachte Batterie war schnell angeschlossen, zusätzlich holte der Nachbar noch eine mit 88 Amp, zusammen waren also 140 Amp vorhanden, das sollte reichen. Wir füllten die mitgebrachten 10 Liter Super verbleit ein, ich erneuerte die alten Benzinschläuche und plazierte Annabell hinter dem Steuer. Vorherige Aktionen zeigten, daß sie jeden Lahmen zum Gehen und jedes Auto zum Anspringen bringt. Sie war durchaus in der Lage, einen Schlüssel in's Schloß zu stecken und ihn sodann zu drehen. Die ersten Versuche wurden ohne die Zündkerzen durchgeführt, es sollte sich erst einmal Öldruck aufbauen und der Vergaser mit Benzin gefüllt werden. Nach Montage der Zündkerzen stellte der K 70 unter Beweis, daß vom äußeren Zustand nicht auf seine inneren Qualitäten zu schließen ist. Nach der ersten Schlüsselumdrehung sprang er an, eben typisch K 70. Zufriedene Gesichter ringsum, nicht aber bei den Kindern, hatten sie doch ihren Lieblingsspielplatz verloren. Ein fürchterlicher Knall ertönt, nun fragende Gesichter ringsum, ist vielleicht die Wasserpfeife des Anbieters explodiert? Oder vielleicht Thomas' Gesäß, er suchte schon die ganze Zeit nach einem stillen Örtchen? - Das Klo des Anbieters stand benutzerfreundlich mitten im Hausflur. Nein, es war der Auspuff des metallic-blauen, er zerbarst in viele kleine Stücke. Der Sound danach war richtig gut und ähnelte dem meines Granada V6, dem auf der Autobahn kurz zuvor ausnahmsweise mal nicht das Novotexstirnrad, sondern der rechte Auspuffkrümmer weggefliegen ist. Zaghafte Hin- und Herrangieren, es scheint wohl alles zu funktionieren, aber das Outfit ist etwas auffällig. Der Kumpel des Nachbarn hat eine Werkstatt für Landmaschinen und somit einen Dampfstrahler. Ein kurzer anruf, er hat Zeit. Ein kleiner verbotener Ritt durchs Dorf und schon standen wir in der Waschhalle auf der Hebebühne, wo der Unterboden nach gründlicher Reinigung begutachtet wurde. Eigentlich gar nicht schlecht, unsere eigenen, damals aktuellen K 70 waren vor der großen Schweißerei viel schlechter, aber wenn man daran hängt...

In dieser Werkstatt wurden für den projektierten TÜV vor drei Jahren neben dem Ölwechsel und der Motorraumwäsche auch die Bremse neu belegt und die Bremsflüssigkeit gewechselt. Einige schnelle schweißpunkte senkten die Lautstärke auf das normale Maß. Wieder auf allen Vieren stehend, wurde eine gründliche Außen- und Innenreinigung durchgeführt, übrigens mit Hilfe der anwesenden Dorfjugend ("Ihr habt ihn dreckig gemacht, nun müßt Ihr ihn auch wieder sauber machen")- meine pädagogischen Fähigkeiten waren schon immer hervorragend. Danach sah er wieder sehr ansehnlich aus. Beulen waren keine auszumachen, Rost nur vorne links am Radlauf und an der Fahrertür. Wenn dieser K 70 nicht ein Jahr im

Dreck gestanden hätte, wäre die Rettung für einen kundigen Fan gerade wegen der überholten Bremsen und der geringen Laufleistung kein Problem und wirklich lohnenswert gewesen. Auf dem Rollenprüfstand wurde die Bremse saubergebramst. Die Bremswerte waren danach besser als bei meinem eigenen K 70. Der Kaufpreis wurde entrichtet und der Wagen übergeben. Unnu??

Wir könnten den Wagen noch ein paar Tage dort stehenlassen, aber noch einmal hierhin hinausgurken hatten wir von Anfang an ausgeschlossen. Meistens nahmen wir den Trick mit dem Abschleppseil, aber Thomas, schmerzbefreit wie immer, wollte unbedingt selber fahren, wohl weil sein eigener K 70 L schon längere Zeit zerlegt in der Garage stand. Die fehlenden Teile sollte ja dieser Teileträger liefern. Die Nummernschilder waren noch vorhanden, die fehlenden Stempel kann man mittels des Malksatens der Kinder auch selber machen. Gesagt, getan, Ihr ahnt es schon, auf der Autobahn bin ich kaum hinterhergekommen, und beim Tanken an der Tankstelle kamen freundliche Polizisten auf uns zu und machten uns darauf aufmerksam, daß der TÜV abgelaufen wäre - daß die darunterliegende Zulassungsplakette selbstgemacht war, merkten sie nicht. Das erinnert mich irgendwie an das Schild "Bahnhof" in Mölln, siehe einen Bericht von mir in der K 70-Post vor einiger Zeit.

Die AHK befindet sich heute übrigens an meinem blauen K 70 LS. Prost!

Arne Kunstmann

NACHFERTIGUNG:

Es werden Leute gesucht, die eine Verbundglas-Windschutzscheibe (leicht grün getönt mit Grünkeil am oberen Rand) haben möchten, Preis ca.300 bis 330 DM. Es müssen mindestens 10 Leute zusammenkommen.

Who is interested in remanufactured windscreens (laminated glass, lightly green tinted with a green stripe at the top)? Price around 300-330 DM. We need minimum 10 persons/orders for it.

Adresse:

Markus Retz, Konrad-Hornschuch-Str.14,74679 Weißbach, Tel.07947/7452

oder:

Heinrich Heller, Bittinger Weg 8,73547 Lorch, Tel.07172/7255

Die Scheiben werden zu Markus nach Weißbach (bei Heilbronn) geliefert. Um den Transport muß man sich selbst kümmern.

The screens will be delivered to Markus (area Heilbronn). For the further transport everyone is responsible by himself.

Kinderarbeit in der Sektion Niedersachsen!!!

Der K 70 - Nachwuchs wird hart 'rangenommen... oder?



Tjark Thimm, 1 Jahr und 9 Monate alt.

Klassieke tips voor klassieke problemen bij klassieke auto's

Het is herfst. Jullie rijden op de snelweg door de regen maar dat is niet erg, want er ligt ZOAB en de ruitenwissers van jullie K70 verwerken het allemaal prima. Plotseling slaat het noodlot toe: een scherpe knal klinkt uit de motorruimte en een onwenselijk dashboardlampje gaat branden. Jullie zetten de K70 op de vluchtstrook neer en denken bij jezelf: de laatste keer dat we nog eens pech met de K hadden is ook al weer heel wat jaren geleden. De motorkap wordt ontgrendeld en ja hoor, wat jullie al dachten, V-snaar geknapt. Iedereen kent wel die tip van de garagehouder op de hoek, dus de dame in het gezelschap begint alvast aan haar panty te trekken. Dat blijkt niet nodig, in de kofferbak ligt een speciaal voor dit doel al jaren meegenomen exemplaar. De oude panty wordt gespannen als tijdelijke vervanging voor de V-snaar, knoop erin, losse einden afknippen en de vluchtstrook kan worden verlaten zonder bemoeienis van de ANWB.

De panty als V-snaar is misschien wel het bekendste voorbeeld van een oplossing waar geen garage aan te pas komt. Van een ex-limousine-chauffeur hoorden wij nog twee vergelijkbare trucs.

Als je niet van sigaren roken in de auto houdt dan is het erg vervelend als iemand anders voor jou dat wel heeft gedaan. Het is met een K70 net als met gordijnen: die sigarenlucht blijft er bijzonder lang in hangen en telkens als je instapt ruik je weer die lucht die je niet zou willen ruiken. Gordijnen kun je dan een dag buiten hangen in de wind, of ze kunnen naar de stome-rij, maar met een auto ligt dat toch iets moeilijker. Er bestaat echter een verbluffend eenvoudige oplossing.

Ga naar de groenteboer of de supermarkt en koop twee goudreinetten. Haal ze thuis uit het zakje en leg ze op de hoedenplank van de auto. Laat de auto en de appels alleen, geniet van een goede nachtrust en de volgende ochtend zul je versteld staan van het geheel opgefriste interieur.

De aanwezigheid van sigarenrook wordt een erg relatief probleem wanneer je op een dag merkt dat er een plasje vloeistof onder je K70 ligt, iets dat er beslist niet uitziet als dat drupje olie dat hij altijd al verloor. Je duikt onder de motorkap en je vrees wordt bewaarheid: de radiator is lek. Voordat je een gaaf exemplaar hebt gevonden en gemonteerd zul je toch nog wel wat kilometers moeten rijden.

Ook bij het oplossen van dit probleem biedt de natuur de helpende hand. Neem een schop en een plastic zak mee en zoek een weiland op waar paarden grazen. Selecteer een goed uitzien- de paardenvijg, schop die in de plastic zak, neem hem mee naar huis en gooi hem in het koel- systeem. Een paardevijg werkt net als een radiatorpil, maar dan beter. De vezels die de paar- devijg bevat verspreiden zich door het koelsysteem en vullen het gat op in de radiator.

Voor sommige problemen kunnen we hoe dan ook niet zonder de technische bagage van een echte garagehouder. Binnen de K70 club is er een actief die elk jaar een dag uitkiest om een deel van zijn kennis over te brengen op degenen die de moeite nemen om bij hem langs te komen. Onlangs was het weer zover, 14 oktober werd de technische dag van de Nederlandse afdeling van de K70 club weer gehouden. Volgende keer het verslag.

München, den 19.01.2001

Claus Luthe

Herrn
Ingo Menker
Edelrosenstr.17

44289 Dortmund

Sehr geehrter Herr Menker,

ich freute mich, als ich Ihren Brief bekam, daß es auch noch Freunde meines nicht gerade „geliebten Kindes“ K70 gibt. Aber wie gesagt: Man liebt ja nicht gut geratene Kinder noch mehr als die anderen.

Die K70 Prototypenanfrage kann ich leider nicht genau beantworten. Mein Kollege, der die Vorderachse vom K70 konstruiert hatte, ging nicht zu BMW, sondern zu VW nach Brasilien (1980).

Pressemappe und „Style Auto“ haben Sie ja bereits selber. Für weitere Informationen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung, wie wir auch telefonisch miteinander besprochen hatten.

Ihren Kollegen, Herrn Kunstmann, habe ich auch diese Unterlagen zu kommen lassen.

Einstweilen –mit freundlichen Grüßen–

Ihr



Anlagen:

9 Stück

Inzwischen war es an der Zeit, an ein Nachfolgemodell für den Typ 77 zu denken. NSU stets bemüht in die Zukunft zu planen, griff die Tendenz Frontmotor und Frontantrieb auf und konzipierte den

TYP X II

mit zwei Türen, Frontmotor und Frontantrieb
Preisidee 7 500,-
Werkzeug- und Vorrichtungskosten ca. 16 Mio.

Parallel zu den Studien 77 I und X II, die lediglich als Zwischen- oder Nachfolgelösungen für den NSU Typ 110 aufzufassen waren, arbeiteten die NSU-Designer an dem neuen Modell

TYP X III

dessen Entwurf am

1. April 1966

vorgelegt wurde: Es handelte sich um die Grundkonzeption des K 70, der unter dem Arbeitstitel 'Typ 86' als Limousine mit Stufenheck, vier Türen, Frontmotor (wassergekühlt) und Frontantrieb ausgelegt war. Die Herstellung eines 1:1-Holzmodells wurde nach der Vorlage des Entwurfs am selben Tag freigegeben.

Am 10. Dezember 1966

betrachtete der NSU-Vorstand das 1:1-Holzmodell, - seiner Freigabe für die Konstruktion stand nichts mehr im Wege.

Am 28. März 1967

ging der Typ 86 erstmals in den Windkanal.

Am 22. Dezember 1967

fand die erste Probefahrt im Prototyp statt.

für März 1969

war die Vorstellung für Presse und Öffentlichkeit geplant, anlässlich des Internationalen Automobilsaison in Genf. Die Präsentation des K 70, wie er damals schon hieß, wurde indessen im Hinblick auf die Verhandlungen mit VW zurückgezogen.

Chronik der Entwicklung
Von Typ X I bis NSU K 70

Jedes wichtige Thema in der Industrie nimmt seinen Anfang mit einer Besprechung. Erste konstruktive Gedanken zum späteren NSU K 70 wurden, nach vorausgegangenem Vorstandsbeschluss, in Neckarsulm angestellt am

12. Januar 1965

in einer Besprechung zwischen NSU-Entwicklungschef Ewald Praxl und dem Leiter der Design-Abteilung Claus Luthé. Zur Debatte standen

a) eine Limousine mit Stufenheck und 4 Türen, dazu

b) eine Kombi-Version mit 3 Türen, einem hinteren Kurbelfenster und umklappbaren Fondsitzen, Hecktüre nach oben schwenkbar.

Die Preisidee lag, auf den damaligen Markt bezogen, bei 7 000 Mark.

Werkzeug- und Vorrichtungskosten: ca. 12 Mio.

Ein halbes Jahr später, am

30. Juli 1965

war der Entwurf zunächst für die Kombi-Limousine fertig, dazu ein Holzmodell im Maßstab 1 : Diese Kombi-Limousine hatte im Laufe der Arbeiten 4 Türen erhalten und ging unter der Arbeitsbezeichnung

TYP X I

in die Akten ein.

Der Trend im Automobilbau schien sich zu verlagern. Die Konzeption des Fastback stand zur Diskussion. So stellte NSU im

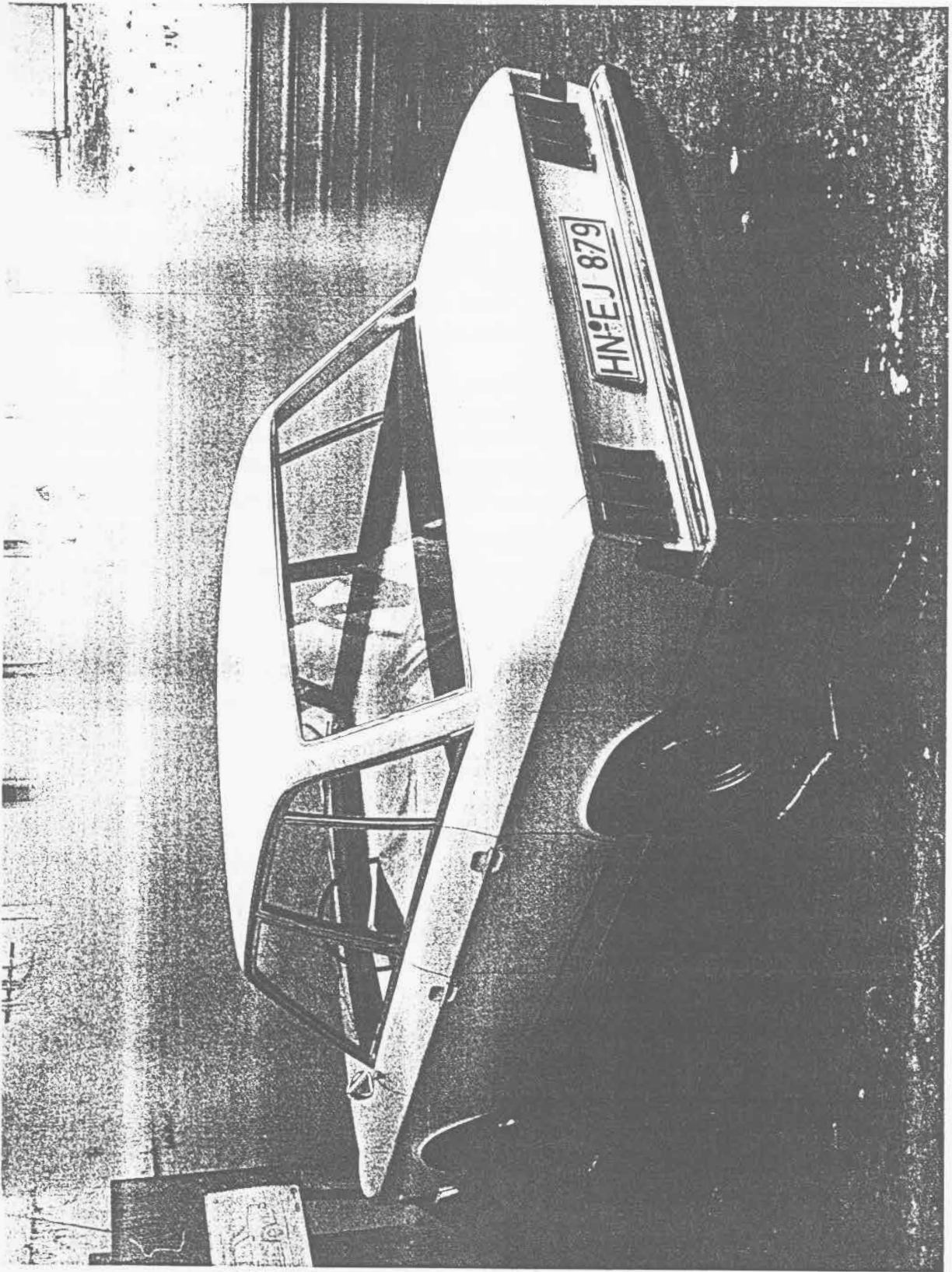
Oktober 1965

eine Studie an, die für den vorhandenen Typ 77 (NSU Typ 110) unter Verwendung der bisherigen Bodengruppe eine Fastback-Karosserie vorsah. Arbeitsbezeichnung: Studie 77 I.

Preisidee 6 500.-

Werkzeug- und Vorrichtungskosten ca. 10 Mio.

10. Dez. 1966 1:1 - Holzmodell-
Vorstellung vor dem NSU-
Vorstand mit Freigabe!



17 K70 Holzmodell

TECHNIK, TRICKS & TIPS

Betrifft: Anlaßprobleme

Mit dem Älterwerden unserer **K70**, treten jetzt öfter Anlaßprobleme auf, die ähnliche Symptome haben, wie das Magnetschalterklemmen oder ein Wackelkontakt an Klemme 50. Wenn er denn anspringt, dann manchmal erst nach mehrmaligen Versuchen. Die Fehlermöglichkeiten durch die Kontakte im elektrischen Teil des Zündschlosses habe ich in einer früheren Ausgabe schon mal behandelt.

Der Fehler kann auch wieder im elektrischen Teil (das runde Kunststoffgehäuse) des Zündschlosses liegen. Der Aufnahmeschlitz für die Verbindungszunge des Lenkschlosses leiert im Laufe der Zeit im Kunststoff aus, so daß durch das größere gewordene Spiel, eine exakte Drehbewegung bis zum Kontakt für den Magnetschalter nicht mehr gewährleistet ist. Dann ist ein neuer Zündschalter fällig.

Wenn man noch gebrauchte Zündschalter liegen hat, kann man sich evtl. damit behelfen, indem man die intakten Teile der Schalter zu einem funktionstüchtigen Schalter zusammenbaut. Vorsicht beim Zerlegen! Schalter vorher in Nullstellung bringen! Immer ein großes helles Tuch unterlegen, damit man die kleinen Teile auch wiederfinden kann.

Betrifft: Frischluftgebläseschalter

Wenn das Gebläse auf einer Stufe nicht mehr läuft, liegt der Fehler meist am Schalter. Der Fettfilm der Schaltermechanik gerät auf die Kontakte und verkrustet. Zum Ausbau muß zuerst das Radio ausgebaut werden. Dann löst man von hinten durch den Radioausschnitt die beiden M5 Muttern rechts und links der Heizung- u. Frischluftbetätigung und schiebt die Betätigungseinheit so weit zurück, bis sich der Schalter mit seinen Klemmfedern nach vorne herausdrücken läßt. Vorher die Kabelstecker vom Schalter abziehen (Reihenfolge merken!).

Wenn nur die Kontakte verkrustet sind, kann man den Schalter auch vorsichtig öffnen, um sie zu reinigen. Auf einer Seite die kleinen Klemmlaschen des Blechrandes am Schalter etwas aufbiegen und dann nach der anderen Seite hin ausklipsen. Die Schalterhälften werden ausserdem noch mit kleinen Kunststoffstiften zusammengehalten. Mit einer flachen Messerspitze werden dann die Hälften vorsichtig rundherum stufenweise auseinandergedrückt. Falls er sich nicht ganz öffnen läßt, die Kontakte durch den Schlitz mit einem kleinen Schraubenzieher reinigen und mit einem zweiten gegenhalten. Nicht verbiegen! Die Kontaktzunge funktioniert wie eine Wippe. Beim Zusammensetzen ist darauf zu achten, daß sie wieder richtig in ihrer Führung liegt. JB.