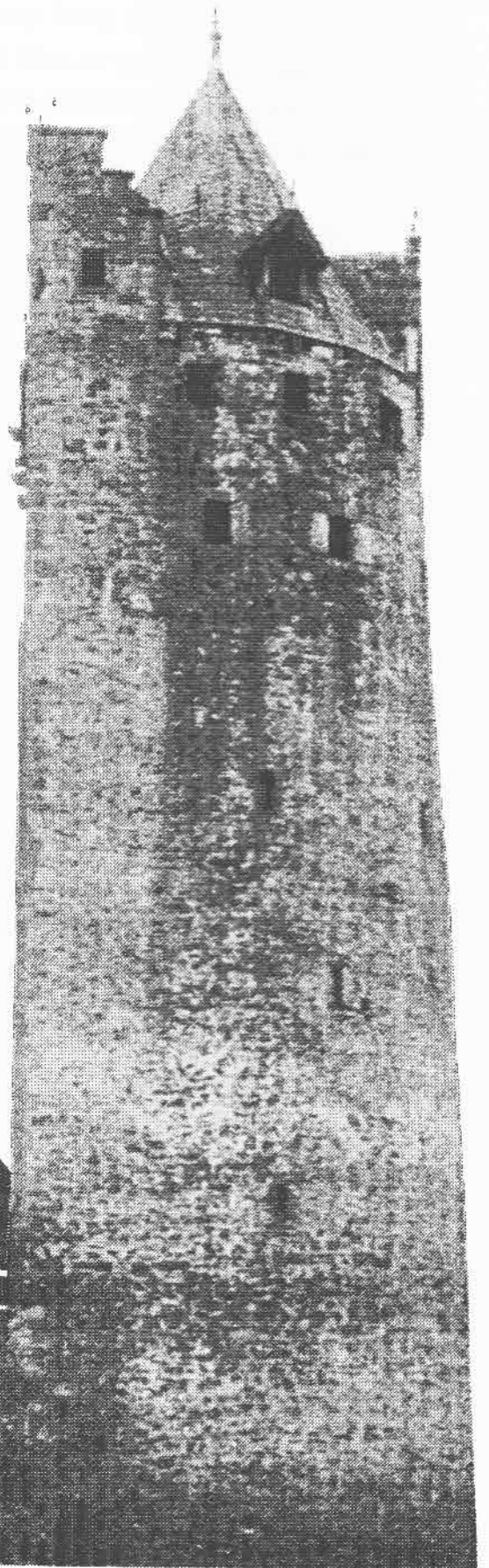


Ausgabe Quartal 4/98

# ***K70 - POST***

des 1. Internationalen K70 - Club e.V.

**10 Jahre**  
**"graue Eminenz"**  
**am grauen Turm**  
**im grauen**  
**K 70.**



## 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  
Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,  
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung  
Michael Skupski, Altenhof 5-7  
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

## IMPRESSUM DER **KZO** - 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: Ame Kunstmann

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Offizielle Clubadresse u. **KZO**- STAMMTISCH:

2 Manfred Schmidt, Willbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 02104//45829

## AUF EIN WORT.....

Ein ereignisreiches Jahr für die Oldtimerszene neigt sich dem Ende zu.

Auch in unserem Club fanden in diesem Jahr viele Aktivitäten statt. Eigene Treffen, Teilnahme an den verschiedensten Veranstaltungen, Märkten usw.. Der Terminkalender war dieses Jahr besonders voll. Wer unsere Clubzeitung aufmerksam gelesen hat, wird über die meisten Ereignisse informiert sein.

Von unseren angestrebten Nachfertigungsaktionen, konnte leider bisher nur die Nachfertigung der Schalldämpferanlage realisiert werden und dies zu guten Konditionen und Qualität. Bei den Kopfdichtungen, Vergaserflanschen und Wasserpumpen haben sich immer noch nicht genug Interessenten gemeldet, obwohl alle K70-Fahrer(innen) angesprochen waren, unabhängig von der Mitgliedschaft in einem Club.

Die Zahl der Neumitglieder übersteigt die Zahl der Aufgaben während des Jahres ca. um das vierfache. Es sind auch viele private Freundschaften entstanden, wie in einer großen Familie. Bei unserem Int. K70-Treffen in Duderstadt wurde uns von Michael und seiner Crew vorgemacht, wie man auf spielerische Art sein kulturelles und allgemeines Wissen erweitern und auch wieder auffrischen kann.

**Allen, die helfend und aktiv im Club mitmachen, ein herzliches - Dankeschön! -**

Ja und, da war doch noch das 10-jährige Jubiläumstreffen, von unserem Gründungsvater der K70-Szene Manfred Schmidt, in Fritzlar. Im gleichen Ort und gleichem Lokal. Dort trafen sich nicht nur die Leute der „Ersten Stunde“, sondern auch welche, die damals noch nicht dabei waren. Die Teilnehmer hatten für ein Überraschungsgeschenk gespendet, welches Manfred für sein Engagement in der K70-Szene überreicht wurde. Rudi hatte einen Vorschalldämpfer aus der Nachfertigungsaktion präparieren lassen, auf dem ein Spruch eingraviert ist, den wir den Lesern natürlich nicht vorenthalten wollen:

**Zu Deinem Gründungsjubiläum Okt. 88 - Okt. 98  
überreichen wir Dir statt Viagra diesen Puff-Puff  
Deine VW -K70 -Kollegen**

Eine Überraschung gab es noch zu sehen, den ersten K70 in der Szene mit G.-Kat. Eine Firma hatte annonciert, alle alten VW-Modelle auf G.-Kat umrüsten zu können. Mario hatte sein Sondermodell als erstes K70-Musterfahrzeug zum Umbau zu Verfügung gestellt. Man muß jetzt abwarten, welche Erfahrungen im Fahrbetrieb damit gemacht werden.

JB.

**Wir wünschen allen Lesern  
ein frohes Weihnachtsfest  
und einen guten Start  
in das Neue Jahr**



# G - KAT 70

Die Nachrüstung eines VW K 70 auf G - Kat ist nunmehr möglich! Dem abgebildeten K 70 LS wurde der komplette Umrüstsatz eingebaut. Anhand dieses Fahrzeuges wurde ein Mustergutachten und eine Einbauanleitung erstellt. Infos für die Umrüstung bei:

Mario Thimm  
Bruchweg 5  
29313 Hambühren  
Tel: 05084/92478



# Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt · 24932 Flensburg

Herrn  
Ingo Menker  
Edelrosenstr. 17  
  
44289 Dortmund

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom: 28.08.1998

Bei Antwort bitte angeben: 321-010.08/M

Ansprechpartn.: Frau Hanske

Telefon: (04 61) 3 16- 14 37

Telefax: (04 61) 3 16- 13 66

Datum: 04.09.1998

Bestandsanfrage VW K 70

Sehr geehrter Herr Menker,

zunächst bedanke ich mich für Ihr Schreiben.

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Juli 1998 hat für die Sie interessierenden Fahrzeugtypen folgende Bestände in Deutschland ergeben:

Hersteller/Nummer	TSN	Anzahl
VW/0600	405 (90 PS)	236
	406 (75 PS)	348
	436 (100 PS)	56

Diese Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Diese Auskunft erteile ich Ihnen kostenlos.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

*Susan M Hanske B.d.*

Susan Hanske

Dienstgebäude  
Fördestraße 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

Konto:  
Landeszentralbank Flensburg  
(BLZ: 215 000 00) Kto.-Nr. 215 01 000

Telex: 22872  
(Fernschreiber)

## EINE HOCHZEIT MIT VIEL K 70

...und ein bißchen Käfer



Am 4.7.98 hat es stattgefunden, das große Ereignis im Zeichen/Schatten oder was auch immer des K 70 (für Unwissende: die kirchliche Trauung von Mario und Manuela). Sowohl diese Veranstaltung, als auch die standesamtliche Trauung, nebst Polterabend am vorhergehenden Wochenende, war neben der Verwandtschaft nicht zuletzt von unserem allseits geschätzten Kultmobil und den Verrückten, die sich damit beschäftigen, geprägt.

Wie das? Ganz einfach: eine K 70-Fahrerin hat die beiden getraut, ein K 70-Fahrer hat Orpel gespielt, ein K 70-Fahrer hat die Hochzeitstorte gebacken und transportiert, ein K 70-Fahrer hat das Fahrzeug für die standesamtliche Trauung mitgebracht und gefahren (ein VW 1302 Cabrio), ein K 70-Clubmitglied (ohne K 70) hat gefilmt und in Zusammenarbeit mit anderen K 70-Fans ein paar nette Spielchen und Überraschungen vorbereitet, K 70-Fahrer haben bei den jeweiligen Festivitäten am längsten durchgehalten, gehörten zu den Trauzeugen und, und und. Natürlich war auch das Hochzeitsauto ein adäquates Gefährt, ein echtes 200 Mark -Sondermodell, keine 10 Monate vorher von einem K 70-Fahrer vor der Presse gerettet. Nicht zuletzt trägt der Vater des Bräutigams eine gewisse Mitschuld, schließlich fährt er seit 1973 K 70.

Jetzt aber der Reihe nach. Die standesamtliche Zeremonie und der Polterabend standen eine Woche vorher auf dem Terminplan, nicht zuletzt deswegen, weil viele der Gäste eine weite Anreise hatten. Beim Polterabend war ordentlich was los, ca. 80 Leute, Kollegen, Freunde, Verwandte und auch Gestalten der K 70-Szene tummelten sich im Hambührener Sportlerheim. Es gab reichlich zu trinken und zu essen, viel Musik, Tanz und natürlich diverse Spiele für das junge Paar. Die letzten (natürlich K 70-Fahrer) wankten am frühen Morgen zu ihren Schlafstätten. Am nächsten Morgen wurde noch aufgeräumt. Die Menge an glückbringenden Scherben dürfte locker bis zur Silberhochzeit reichen. In die Tonne paßte nicht alles, so daß Mario mit dem Anhänger zur Tauschttdeponie fahren mußte. Schließlich habe ich die Gelegenheit nicht verstreichen lassen, Omas übervolle Schränke von überflüssigen Geschirr zu

befreien.

Am nächsten Wochenende war dann das ganz große Ereignis angesetzt. Schon feingemacht erschienen die (mehr oder weniger) Beteiligten vor der kleinen Dorfkirche von Sulze in der Weide. Trotz des kühlen und feuchten Wetters stieg die Spannung langsam aber sicher, insbesondere bei den unmittelbar betroffenen Persönlichkeiten. Zum Schluß kam auch die Braut, so daß angefangen werden konnte. Die Zeremonie ging feierlich, problemlos und ohne größeres Zögern vonstatten. Kurz vor dem letzten Lied verließen einige die Kirche, da noch Vorbereitungen zutreffen waren, denn so ganz weiteres konnte man die beiden ja nicht ziehen lassen. Bei Verlassen der Kirche wurde das Paar mit launigen Sprüchen und Auftritten aufrehalten, so daß ein geschmückter und mobilierter offener Anhänger herbeisoholt werden konnte. Begleitet von guten Wünschen bestieg das Paar den Anhänger und wurde von einem wegen der empfindlichen Ladung ("tettet die Hochzeitstorte") übernorwigen Fahrer eine Thronrunde durch den Ort chauffiert. Derweil wurde das Hochzeitsauto herbeisoholt und (so einfach geht es auch nicht) mit dem Brautwagen (Näher, nicht K 70) verbunden. Diese Verbindung mußte vom zurückkehrten Paar gelöst werden, aber dann ging es im Konvoi (natürlich K 70 vorne und der Rest hinten) über die Dörfer zum reservierten Gasthaus.



Unter großem Hallo wurden die Hochzeitsgeschenke überreicht, die "offiziellen" Fotos geschossen, dann nahte langsam aber sicher das Hochzeitsmahl. Unterbrochen wurde dieses von Musik- und Showeinlagen, Gedichten, Geschichten und Erzählungen (inkl. Dias) aus der Vorgeschichte der beiden Hauptpersonen. Es gab sogar eine umfangreiche Hochzeitszeitung, die nach und nach in Versform vorgelesen wurde. In Reimen wurden auch alle Anwesenden vorgestellt.

Nachdem alle gesättigt waren, konnte man sich tanzenderweise körperlich betätigen. Der Brautstrauß wurde geworfen, es gab wieder Spiele und Gedichte und der Alkoholpegel paßte sich mit an. Fußballfans waren etwas bedrückt (Deutschland flog bei der WM raus), zwei konnten aber zufrieden sein (Holland kam weiter). Die Musik war nur gemischt (teils live, teils von Band), wenn auch das Lied "Männer sind Schweine" von den Ärzten unpassend war. Die Melodie mag ja ganz nett sein, aber der Text ist unsachlich und stimmt mit dem wirklichen Leben nicht überein. Als alle noch satt waren, mußte wieder gegessen werden - ein Büffet wurde aufgebaut, und natürlich wurde die dreistückige Hochzeitstorte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Torte hatte die vorherige Fahrerei unfallfrei überstanden. Und neben dem erneuten Essen wurde weiter getrunken und getanzt, bis die Reihen sich allmählich lichteteten. Ja, und wie sollte es anders sein: K 70-Fans haben am Längsten durchgehalten.

Es war eine rundum gelungene Veranstaltung und es ist davon auszugehen, daß in 25 Jahren eine weitere Fete steigt. Das wird in dem Jahr sein, in dem auch "35 Jahre K 70-Treffen" und der 53. Geburtstag des K 70 gefeiert wird.

Ingo Henker





## ...und noch eine Hochzeit

Den folgenden Artikel fand meine Tante in Bonner "Generalanzeiger" vom 25.9.98.

Vielleicht konnte ich die K 70-Aufgabe mit Zusendung eines Briefes nebst Club-Infos noch ein wenig hinauszögern.

*Inge Meiner*

## Rhein-Sieg-Kreis • Kreis Neuwied

# An Silvester hängt der Jubilar den Führerschein an den Nagel

**Katharina und Heinrich Krämer feiern heute eiserne Hochzeit**

Berghausen. (hol) Heinrich Krämer liebt zwei Dinge ganz besonders: Ehefrau Katharina und seinen alten VW K 70, Baujahr 1974. Da er nächstes Jahr 90 Jahre alt wird, hat Krämer seiner Frau zur heutigen eisernen Hochzeit versprechen müssen, daß er am Jahresende seinen Führerschein samt Bildrahmen an den Nagel hängt. Dieses Zugeständnis an den Jubeltag erfolgte allerdings nur zähneknirschend.

Vor 65 Jahren schritten der in Hennef-Kurscheid geborene Krämer und seine aus Berghausen stammende Braut Katharina in der Oberpleiser Pfarrkirche Sankt Pankratius vor den Traualtar. Zwei Jahre zuvor hatten sie sich bei der Aegidienberger Kirmes kennengelernt. „Damals kostete das Bier noch 30 Pfennige“, erinnert sich der rüstige Senior.

1923 begann er eine Lehre als Maschinenschlosser bei der Siegrheinischen Registrierwaagenfabrik Steimel in Hennef. Sechs Monate marschierte er jeden Morgen sechs Kilometer zu Fuß von Kurscheid nach Hennef, dann gönnte sich Krämer ein Fahrrad, später ein Motorrad. In der Firma arbeitete er sich vom Lehrling zum leitenden technischen Angestellten hoch. 1974, kurz vor seiner Pensionierung, wurde er für 50 Jahre Treue zum Betrieb mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

Den Führerschein machte Krämer erst 1962 im Alter von 53 Jahren. Seine Frau drängte ihn dazu: „Ich war es leid, immer von unseren Söhnen gefahren zu werden.“ Katharina und Heinrich Krämer betonen – wo immer sie es können –, daß sie zwei Söhne haben. Das liegt daran, daß Sohn Herbert als Bürgermeister stets im Rampenlicht steht. Das Stadtoberhaupt von Königswinter hat einen zwei Jahre älteren Bruder namens Richard.

Politisch sind die beiden Jubilare nicht mehr so sehr interessiert: „Seit unserer Hoch-



**Eiserne Hochzeit** feiern heute Heinrich und Katharina Krämer. Foto: Groot

zeit lesen wir den General-Anzeiger und fühlen uns gut informiert“, sagt Heinrich Krämer. Dieser Tage flatterte ein Brief aus der Landeshauptstadt in Berghausen ein: NRW-Ministerpräsident Wolfgang Clement gratulierte zur eisernen Hochzeit. Das große Fest wird am morgigen Samstag steigen. Da Katharina Krämer nicht mehr ganz so fit ist, wird nur im Kreise der Familie (sechs Enkel, vier Urenkel), der Nachbarschaft und des engsten Freundeskreises gefeiert. Vor fünf Jahren wurde die Diamanthochzeit der Krämers in einem großen Festzelt auf dem Dorfplatz begangen.

Zum 10. Jahrestag gab es wieder ein K 70 Treffen am grauen Turm.

Am 24.10.1998 um 11 Uhr starteten zwei K 70 von Celle aus nach Fritzlar, wo wir auf dem Parkplatz am Grauen Turm um 14.15 Uhr eintrafen. Zwei K 70 waren bereits dort. Jörg Ballanz, Rudi und Rosi Boomgaaren und Manfred und Edelgard Schmidt hießen uns herzlich willkommen. Auch Ersatzteile wurden von Jörg Rudat und Karl-Heinz Gemmert bereits angeboten.

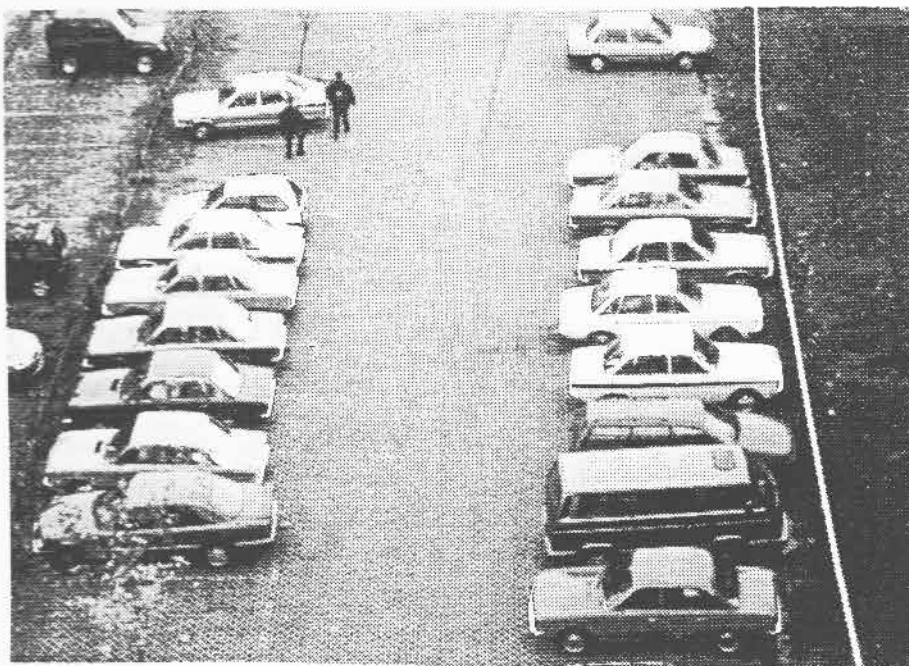
Zu erwähnen sei hier, daß Volker Sobiellas K 70 der einzige war, der auch schon vor 10 Jahren dabei war, wenn auch mit einem anderen Kennzeichen (alt: CE-EU 371, neu: CE-AN 928).

Während nach und nach weitere K 70 eintrafen (Joseph und Eva, Peter und Nicole, Willi, Anneliese, Manfred Schulze, der Graf von Luxemburg, Bernhard und Marlies, Pim und Anne-Marie, Mario und Manuela, Harry und Lydia mit Andreas) wurden Ge-

sprache über den K 70 und die Szene geführt (worüber sonst?) und viele Teile gekauft. Einige besichtigten den grauen Turm, für nur 0,50 DM Eintritt, so konnte man das schöne Fritzlar von oben sehen. Als dann alle elf K 70 und sechs Fremdfahrzeuge anwesend waren, zerstreuten wir uns wieder zwecks Kaffee trinken oder Quartiere aufsuchen. Um 18 Uhr trafen wir uns dann im Lokal "Naegel" (1988 Hotel Post) wieder, in dem wir vor zehn Jahren auch tagten. Es wurde wieder mal getrunken und geschlemmt.

Unsere "graue Eminenz" hielt eine kurze Ansprache und brachte seine Freude über die rege Teilnahme zum Ausdruck (28 Personen im Lokal). Es folgten Zeit um Fotos anzusehen und über K 70 zu reden.

Jörg Ballwanz unterbrach dann kurz, um den gravierten Mittelschalldämpfer an Manfred Schmidt zu überreichen, womit wir seine Verdienste in der K 70 Szene im allgemeinen und seine Initiative zum 1. K 70 Treffen 1988 im besonderen würdigten. Anschließend wurde das Video vom K 70 Treffen in Celle 1989



vorgeführt, wobei man häufig ein Raunen hörte, da sich der eine oder andere doch leicht verändert hatte. Gegen 23 Uhr standen Harry und Pim auf und sangen Manfred zu Ehren ein Lied, daß sie gerade zuvor komponiert und auf einer Serviette niedergeschrieben hatten (Melodie: "My Bony is over the ocean."), was mit großem Applaus gedankt wurde. Es wurde noch viel geraucht (vor allem Zigarre) und getrunken an diesem Abend, wie lange, weiß ich nicht. Beim Bezahlen der Rechnung fragte der Kellner, was für ein Club das eigentlich sei. So erzählten wir ihm die Geschichte vom K 70 Club und wie er entstanden ist. Er fragte jedoch, was ein K 70 sei und wieder einmal half das Fotoalbum unserer "grauen Eminenz". Dann gingen einige von uns zu Bett, doch geschlafen wurde nicht, denn einige andere aus unserer Runde feierten bis spät in die Nacht eine Party im Hausflur und sangen "Hölle, Hölle,



Hölle" von Wolfgang Petry (es war die Hölle).

Früh morgens klopfte es an unserer Tür und Frühstück war angesagt (das gab es nur bis 9 Uhr) dort wurde über den gestrigen Tag geplaudert und einige andere tolle Geschichten erzählt. Einige sahen aus, als hätten sie die Nacht durchgezecht (hatten sie ja auch), aber es war wieder sehr spaßig.

Um 10.30 Uhr trafen wir uns dann wieder am grauen Turm. Nach einer Abstimmung ging es in die Stadt zurück (bei dem üblichen Regen und kaltem Wind), um das Museum zu besichtigen oder Kaffee zu trinken. Ich war mit in der Domkirche von Fritzlar, die von innen

wunderschön ist. Um 12.45 Uhr waren dann alle zurück und wir starteten zum Edersee. Wir legten noch einen kurzen Fotostop ein und erreichten anschließend die Burg Waldeck am wunderhohen Edersee, von wo aus wir eine tolle Aussicht hatten. Wir belegten dann einen Saal und hatten noch einmal viel Spaß, auch mit Themen die nichts mit K 70 zu tun hatten. Gegen 16.30 Uhr verabschiedeten wir uns voneinander und starteten zum Heimweg, der mit kleinen Staus gespickt war, die wir möglichst umfahren. Um 20.45 Uhr erreichten wir dann den Heimathafen nach 508,9 km.

Ein dreifaches "K 70" auf dieses gelungene "10 Jahre" Treffen.

## Auf ein paar Tassen Kaffee nach Holland

K 70 Treffen am 12. und 13.09.1998 in den Niederlanden

Für uns ging es leider erst am Samstagmittag los. Ankunft war pünktlich zum Abendessen in dem sehr hübschen kleinen Ort Blokzijl. So verpassten wir den Rest des Samstagprogramms. Wir erfuhren jedoch sogleich, daß ein kräftiger Regenschauer die K 70 Enthusiasten völlig durchnässt hatte (es gab wohl keine Fluchtmöglichkeiten). Abends speisten wir sehr vornehm in einem gemütlichen Restaurant direkt am Hafen des oben bereits erwähnten hübschen Ortes Blokzijl, wo eigens für uns ein Raum reserviert war. So konnten wir nach Lust und Laune klönen und scherzen. Selbst Rosi konnte lachen, so laut sie wollte, was nicht nur dem Kellner offensichtlich gut gefallen hat. Spät abends zerstreute sich unsere Runde, ein Teil fuhr zurück in die gebuchten Hotels und wir gingen zu Fuß mit Jaap und Barbara, Peter und Nicole, Fred und Ingo zum Campingplatz, auf dem wir



unser Nachtlager aufgeschlagen hatten. Am folgenden Morgen (keiner war erfroren oder weggeschwommen) hatten wir reichlich Zeit zu einem ausgedehnten Frühstück in Peters und Nicoles Zelt. Dort war es (fast) trocken und dank des Heizstrahlers auch recht warm. So frisch gestärkt wurde blitzschnell alles abgebaut, in den großen Kofferräumen verstaut und dann ging es im Konvoi zum verabredeten Treffpunkt in Giethoorn, wo wir als erste eintrafen und

uns somit die besten Plätze an den Heizkörpern sichern konnten. Kaum hatten wir unseren Kaffee vor uns stehen, trafen auch Rudi und Rosi, Pim und Anne-Marie, Lydia und Harry, Jörg Rudat und Freundin, Jos und Ellen, Willi mit 3 Bekannten vom Typ 4 Club, Eheleute Heine, Manni und Volker, und Joseph mit Germaine und Carlo ein. Nun wurden die (Fach-) Gespräche vom Vorabend fortgesetzt und einige wagten sich sogar zu einem Spaziergang hinaus. Wie sie

uns später berichteten, war es ein sehr schöner Weg am Kanal entlang mit vielen typisch niederländischen Häuschen.

Anschließend ging es in loser Konvoifahrt durch die schöne niederländische Landschaft und durch das nahegelegene Naturschutzgebiet. Auf einem Handzettel, der vorher verteilt wurde, stand u.a. beschrieben, wie die Landschaft, durch die wir fuhren, früher ausgesehen hatte: nämlich hatten die Menschen viel Land gewonnen,

somit die See zurückgedrängt, das Moor teilentwässert und viele Deiche und Kanäle gebaut. Zwischendurch gab es natürlich eine Kaffeepause und für die wissbegierigen unter uns war ein Museum vor Ort zu besichtigen. Die ganz hartnäckigen blieben jedoch an Ihrem K 70 und schraubten. Ende der Rundfahrt war auf einem Parkplatz, von wo aus wir per Boot zu einem gemütlichen Restaurant auf einer kleinen Insel geschifft wurden. Zurück ging es für uns nach einer

Tasse heißer Schokolade ganz rustikal in Kapitän Jaaps und Barbaras eigenem Segelboot (mit Motor, nicht per Paddel oder Segel!).

Dann traten wir die Heimfahrt dieses viel zu kurzen Wochenendes an ... leider.

**Vielen Dank an die Organisatoren Pim, Anne-Marie, Jaap und Barbara; wir freuen uns schon auf Euer nächstes Treffen!!!**

*Mario & Heide*



Ihr lieben Verrückten  
alle!

Das, was in diesen folgenden Zeilen über Sondermodelle steht, ist lediglich der Kenntnisstand, den ich bislang erreicht habe. Sollte jemand etwas mehr oder anders wissen, bin ich für jede Mitteilung dankbar.

Diesmal schreibe ich unter der Überschrift "Sondermodell", weil mal wieder ein Sondermodell aufgetaucht ist. Ein interessantes, wie ich finde. Interessant insofern, da es sich hierbei um das bislang älteste bekannte und existierende Sondermodell handelt.

Baubeginn der Sondermodelle war seinerzeit bei Fahrgestellnummer 4832546846, dieser endet auf 46939 und liegt somit 93 Fahrzeuge hinter dem ersten. Wieviele "zivile" VW K 70 noch dazwischen liegen, ist unbekannt. Er könnte theoretisch also das zweite, fünfzehnte, vierzigste oder dreiundneunzigste Sondermodell sein. Wer kennt noch eines dazwischen? Tatsache ist, daß das nächste bekannte ebenfalls marathonsfarbene Sondermodell von Harry Thimm mit Nr. 47291 bereits verschrottet wurde und der blaue von Jörg Plietker erst bei 52012 folgt. Das älteste

noch existierende sonnen gelbe Sondermodell mit der Nummer 47433 steht bislang ungeschlagen in der Garage von unserem 1. Vorsitzenden Jörg Ballwanz. Bleibt nur noch zu sagen, daß der älteste hier erwähnte blaue auch noch zu verkaufen ist und zwar für ca. 1.500 DM. Laut einer Beschreibung und dem vorliegenden Foto handelt es sich um ein im Originalzustand befindliches Sondermodell mit den typischen Roststellen und entsprechend guter Substanz zum Wiederaufbau. Nach rund 13 Jahren Stillstand ist die Zeit wohl reif für eine Reaktivierung (nicht wahr, Peter?) und bei entsprechendem Verhandlungsgeschick kann man den Preis bestimmt

noch drücken. Sollte jemand berechtigtes Interesse an dem Fahrzeug zeigen, bin ich gern bereit, den Standort dieses Sondermodells bekannt zu geben. Das Rennen ist eröffnet. Ihr fragt Euch, warum ich den nicht kaufe?! Mach ich spätestens dann, wenn ihn keiner haben will, aber drei blaue sind erstmal genug und außerdem suche ich noch einen mit Stahlkurbeldach. Hat eigentlich überhaupt schon jemand mal ein Sondermodell mit Stahlkurbeldach gesehen oder besessen? Es würde mich nämlich brennend interessieren, ob es jemals welche gab. Ich brauche Beweise! Bis zum nächsten Sondermodellbericht,

*Euer Mario*



Neulich in Schilda...

Es geschah vor einigen Jahren, ein verwegener Haufen von K 70-Freaks machte sich über eine kleine Stadt in Norddeutschland her, um dort eines der allseits beliebten K 70-Treffen abzuhalten, man lud ein und beschrieb den Weg schon in der Einladung, damit auch alle zum Ort des Geschehens finden konnten. Nur leider hatte man die Rechnung ohne den Wirt gemacht, sprich mit dem Straßenverkehrsamt, denn das hatte kurzvorher die innerstädtische Verkehrsführung geändert und somit auch die Beschilderung.

Wir hatten in die Einladung geschrieben, daß man sich links in Richtung des Bahnhofes halten sollte, der war aber nun nicht mehr durch Linksabbiegen zu erreichen, sondern durch geradeausfahren, links stand jetzt „Hafen“. Durch die neue Beschilderung war der Treffpunkt nicht mehr zu finden. Die Wegbeschreibungen waren verschickt was tun?

Ganz einfach, wir bauten den neuen Wegweiser so um, daß alles wieder paßte.

Zusätzlich zum „Bahnhof geradeaus-Schild“ klebten wir ein „Bahnhof links-Schild“ an die Schildertafel, zusammen mit dem Hinweis in der Einladung haben es dann auch alle sofort gefunden. Einer aus unseren Reihen arbeitete damals bei einer Schilderfirma und hat die entsprechende Änderung durch Aufkleben einer Schriftfolie durchgeführt und weil es wie aus Eimern gegossen hat, nahm er es nicht so genau. Der Aufkleber hing schief und die Trägerfolie hat er auch drangelassen.

Eigentlich sollte es nur für die Dauer des Treffens so bleiben, wir waren aber zu faul, es wieder zu entfernen und dachten, daß es von selber runterfällt, aber der Kleber war wohl doch besser als gedacht, und der Aufkleber hängt dort heute noch krumm und schief mitsamt der auffälligen gräulichen Trägerfolie. So weit, so gut!

Nun las ich in der ortsansässigen Zeitung einen Leserbrief über die neue Verkehrsführung und die nunmehr über fünfjährige Erfahrung, die man damit gemacht hatte, daß ja alles ganz toll läuft und die Nebenstraßen entlastet wären und so weiter und dann kams...

Nur daß der Verkehr zum Bahnhof einmal über die Hauptstraße und einmal durchs Wohngebiet (unser Aufkleber!) geführt wird, konnte er nicht verstehen.

Einige Ausgaben später kam dann die höchstoffizielle Antwort des Straßenverkehrsamtes, die Verkehrsführung über zwei verschiedene Straßen wäre wegen des starken Verkehrsaufkommens notwendig! AHA!!! Man stelle es sich mal bildlich vor, da fahren seit Jahren Polizei und Beamte des Verkehrsamtes fröhlich an diesem Schild vorbei und wissen entweder nicht, was sie da selber hingebaut haben, sind einfach Blind oder desinteressiert an der ihnen übertragenen Aufsichtspflicht, die dafür dann aber andernorts voll ausgelebt wird. Im Frühjahr war ich mal wieder auf einem K 70-Treffen, auf der Fahrt zur Unterkunft wurde ich von einer Zivilstreife ausgebremst und abgedrängt, ich mußte die Beamten meinen Toprestauierten K 70 bis ins kleinste durchsuchen lassen, ein Ticket gabs dann wegen dem fehlendem Verbandskasten. Nach Ausstellung des Strafmandates kam dann der Polizist augenzwinkernd auf mich zu und sagte mir, daß er diesen Affenzirkus nur gemacht hatte, um seiner Azubiene mal zu zeigen, wie ein Fahrzeug überprüft wird, in dem Drogen vermutet werden!

Dafür werde ich mich Rächen und erst dann Ruhem, wenn unser verrutschter Aufkleber von der Stadt durch einen schönen neuen ersetzt wird, ich werde noch heute den ordnungsliebenden Bürger raushängen lassen, beim Verkehrsamt Anrufen und dort auf den beklagenswerten Zustand des Verkehrsschildes hinweisen, was sollen schließlich die Touristen denken, von denen die Stadt lebt. Mal sehen, wie weit ich komme. Ätsch!!!

Arne Kunstmann

## Auch Kiwis fahren K 70 - ein Bericht aus Neuseeland

Aus beruflichem Interesse zog es Arne nach Neuseeland, und weil ich nichts Besseres zu tun hatte, kam ich mit. Zunächst war die Tortur der Anreise zu überwinden. Diese lief wie folgt ab: Arne kam zu mir nach Dortmund. Dann ging es mit seinem Saab in die Nähe von Frankfurt zu Geschäftsfreunden von mir. Da wir die horrenden Parkplatzkosten sparen wollten, ließen wir den Wagen dort auf dem Firmengelände stehen und wurden netterweise noch zum Flughafen gebracht. Nach der üblichen Eincheck-Prozedur nahm das Spiel seinen Lauf. Erst 7 Stunden nach Abu Dhabi/Arabische Emirate - die total beleuchteten Straßen der Region sehen nachts toll aus. Eine Stunde Zwischenlandung. Dann 7 Stunden 50 min nach Jakarta/Indonesien. 5 Stunden Warten. 1 1/2 Stunden Flug nach Bali. 3 Stunden Warten. 5 Stunden Flug

Rechts sieht man Mikes Haus, ganz rechts den Teileträger - K 70, seinen Alltags-Audi, unseren Mietwagen und den 76er Golf made in Australia mit original 350 000km -ein Restaurationsobjekt. Sein anderer K 70 ist links in der Garage versteckt.



nach Brisbane/Australien. 1 Stunde Pause, dann die letzten 5 Stunden Flug nach Auckland. Das war die Strecke von Garuda Indonesia. Andere Gesellschaften fliegen anders, die amerikanischen z.B. andersherum über Los Angeles und Hawaii, aber zeitlich nimmt sich alles nicht viel.

Nun gut. Zum Glück hat uns Mike abgeholt, einer der beiden K 70-Fans im Kiwiland. Nach 45 Minuten Fahrt konnten wir endlich in unsere Motelbetten plumpsen - 43 Stunden von Tür zu Tür.

In den folgenden Tagen pendelte sich unsere innere Uhr wieder ein und wir konnten auf Entdeckungstour gehen. Mike lud uns ein und zeigte uns seine "Sammlung". Alltags fährt er ein 82er Audi Coupé - nachdem sein 76er Golf nach 350 000km aufgegeben hat. Aber weil Mike damit selbst über 250 000km gefahren ist, muß der Golf restauriert werden. Der 73er K 70 muß warten. Hier steht eine Motorenüberholung an. Trotz 7 Vorbesitzern - die erste war eine wohlhabende Dame in Hongkong - soll der K 70 erst 85 000 km auf der Uhr haben. So wie die einzelnen Bauteile aussahen, waren es eher 385 000 km. Mike meint, daß die tiefen Spuren kommen, weil vorher kein Luftfilter drin war. Er sollte doch lieber den Motor vom dem 73er Schrott-K 70 nehmen, der vor der Tür stand. Aus Zeitmangel - Mike arbeitet 400km entfernt auf

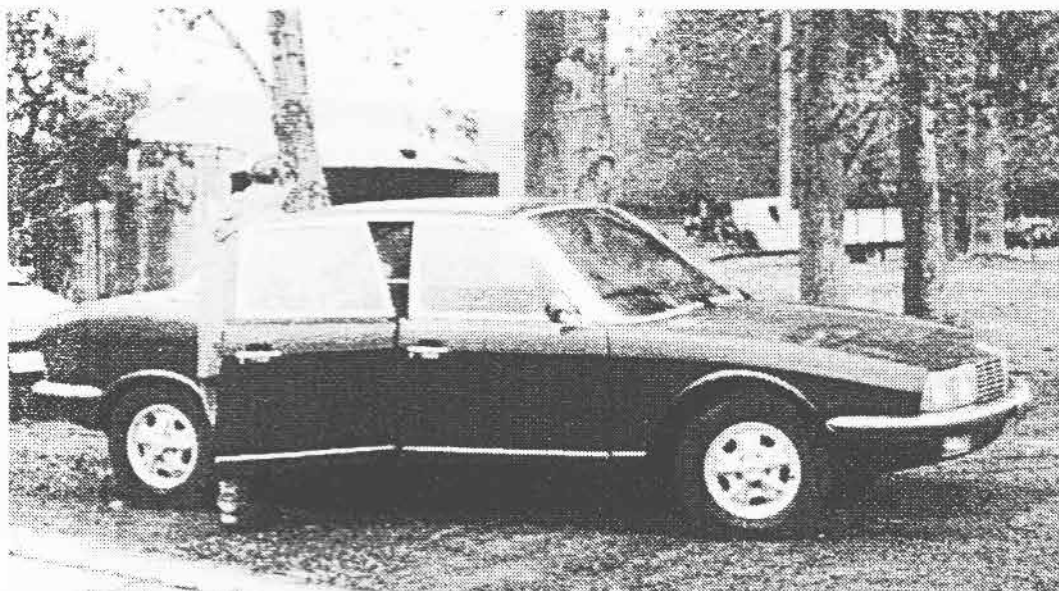


einer Bohrinne als Elektroingenieur - kommt er aber nicht so  
voran. Seinen 78er Scirocco hat sein 18jähriger Sohn zu Schrott  
gefahren.

Trotz dieser VW-Ballung - VW's waren dort immer selten. Bis etwa  
Ende der 70er Jahre war in Neuseeland fast alles britischer Her-  
kunft. Teilweise kann man heute noch Vehikel bestaunen, die es  
in Deutschland nie gegeben hat, zB. Humber, Hillman etc. Seit  
ca.1980 ist fast alles japanisch. Wegen des sehr strengen TÜV's  
in Japan sind dort schon 5 Jahre alte Autos fast schrottreif und  
werden exportiert. Wenn ein Frachter gekommen ist, steht der ge-  
samte Hafen von Auckland voll mit Autos, z.T.auch BMW's oder ein  
Mercedes. Allerdings wurden zu allen Zeiten auch andere Marken  
importiert. Oldtimertreffen konnten wir einzelne alte Peugeots, Lenz  
und alles mögliche andere entdecken, aber wie gesagt, es waren  
immer Einzelstücke. Auch bei Neuwagen ist VW so gut wie nicht  
vertreten. In einer Tageszeitung war die Zulassungsstatistik des  
1.Quartals 1998 - VW war noch nicht mal unter den ersten 20. Auf  
der Straße sieht man mal einen 70er-Jahre Käfer, einen Santana  
oder einen Golf II, mehr auch nicht. Arne und ich haben sogar  
das größte neuseeländische VW-Treffen besucht. Es kamen etwa 80  
Autos, meist Käfer und alte Busse, einzelne Karmänner und ver-  
sprengte Typ 3, zustandsmäßig kaum berauschend. Es gab sogar  
je einen Passat I, Audi 100 Coupés und einen Typ 4 zu sehen.  
Einen VW-Teilehändler habe ich Kontaktadressen versprochen, da-  
mit er Teile für seinen Typ 4 bekommt. Dafür hat er mir sehr  
günstig K 70-Literatur verkauft. Billig, weil es doch sonst kei-  
nen interessiert. Außer Mike gibt es anscheinend nur noch jeman-  
den in Wellington, der noch 3 K 70 besitzt. Ein Kumpel von dem  
soll auch noch einen fahren. Leider war Wellington zu weit, sonst  
wären wir hingefahren. Aber an sich nicht schlecht: 12 K 70 wur-  
den nach Neuseeland offiziell exportiert - von dem Hongkong-K 70  
abgesehen, existieren noch mindestens 5 Stück.

Aber in puncto NSU war die Ausbeute auch nicht schlecht. Anläß-  
lich eines Oldtimertreffens besuchten wir die NSU-Kontaktadresse  
Keith Clausen. Er besitzt 2 Ro 80, darunter einen fast neuwertigen  
71er in kansasbeige, außerdem ein paar Zweiräder. Er gab uns  
weitere Adressen, die wir zumindest telefonisch zu erreichen  
suchten. In Auckland besuchten wir einen älteren Herrn in dessen  
Werkstatt. Er ist gewissermaßen der Wankel-Guru von der anderen  
Erdhälfte. Er habe in den letzten 25 Jahren etwa 50 Wankelmotoren  
wiederaufgebaut. Nach seinen Informationen wurden 80 RO 80 in  
Neuseeland angelandet. Bis vor etwa 4-5 Jahren waren noch 50 auf  
der Straße. Er besitzt auch einen der drei dortigen Wankelspider,  
Zwei- und Marylinder seien aber so gut wie nicht verkauft wor-  
den.

Rechts der  
"in freier  
Wildbahn  
erlegte"  
RO 80 -  
ein sagunto-  
blauer 71er.



Der RO 80 von Keith - bei dem Oldtimer-treffen der einzige Nicht-Engländer.



Aber man mag es nicht glauben: Eines schönen Tages befuhren wir mit unseren Mietwagen gemächlich die idyllischen Straßen der Coromandel-Halbinsel und sahen uns die grandiose Natur an. Plötzlich bekam der in den Wald starrende Arne einen Riesenschreck, als ich eine Vollbremsung hinlegte, nach links in den Schotter lenkte (in Neuseeland fährt man auf der anderen Seite) und eine elegante Schleuderwende absolvierte. Dann mußte der 87er Honda Civic Automatic alles geben - es war uns ein RO 80 entgegengekommen! Nach einigen Kilometern Verfolgungsjagd konnten wir den Flüchtigen stellen. Es war eine Bauersfrau auf dem Weg zu ihren Kühen. Auch sie entpuppte sich als NSU-Fan, war sogar 1990 bei dem Treffen in Heckarsulm (ohne RO 80). Es gab sogar einen rührigen NSU-Club in Neuseeland, der etliche Treffen ausgerichtet hat. Aber nach der Trennung des Präsi-Ehepaares vor etwa 3 Jahren verlief alles im Sande. Aber wir waren nicht faul und haben unseren NSU-Bekanntschäften die jeweils anderen Adressen zugesteckt - man kannte sich z.T. untereinander nicht. Mal sehen, wenn sich die richtigen Enthusiasten zusammenfinden, können wir uns vielleicht als Wiederbegründer der neuseeländischen NSU-Szene fühlen.

Altautobezogen war der Trip doch erfolgreich. Aber auch sonst lohnt sich eine Tour auf exakt die andere Seite der Welt (Entfernung Frankfurt - Auckland 19800 km). Die Natur ist schön, besonders interessant auch weil, von den Nutzpflanzen abgesehen, alles, wirklich alles anders ist als bei uns. Das was bei uns im Blumentopf gedeiht, wächst dort als Baum.

Wer aber die richtig wilde und unberührte Natur erleben will, muß auf die Südinsel reisen. Wir hatten nicht genug Zeit. Immerhin sind es von Auckland nach Wellington, der südlichsten Stadt auf der Nordinsel ca. 700 km. Von kurzen Teilstücken abgesehen gibt es auch keine Autobahnen, so daß eine Tour in den Süden sehr schön, aber auch sehr zeitaufwendig ist.

Irgendwelche architektonischen oder historischen Sehenswürdigkeiten braucht man nicht suchen - es gibt sie nicht, zumindest nicht, wenn man im europäischen Sinn von "historisch" ausgeht. Einkaufen kann man fast alles, was man so braucht, von Brot (richtigem Brot im deutschen Sinne) mal abgesehen. Als wir das anglo-amerikanische Papp-Brot nicht mehr ertragen konnten, haben

wir in unserer Verzweiflung die Gelben Seiten durchgesehen, ob es einen deutschen Bäckler gibt. In Amerika kann man diesbezüglich Glück haben - es gab keinen.

Generell kann man den dortigen Lebensstil als eine Mischung aus England und Amerika ansehen. Die meisten europäischstämmigen Einwanderer stammen von den Britischen Inseln.

Nach zwei erlebnisreichen Wochen ging es zurück. Da es von Flug für nicht anders möglich war, verbrachten wir noch 4 Tage auf Tahiti.

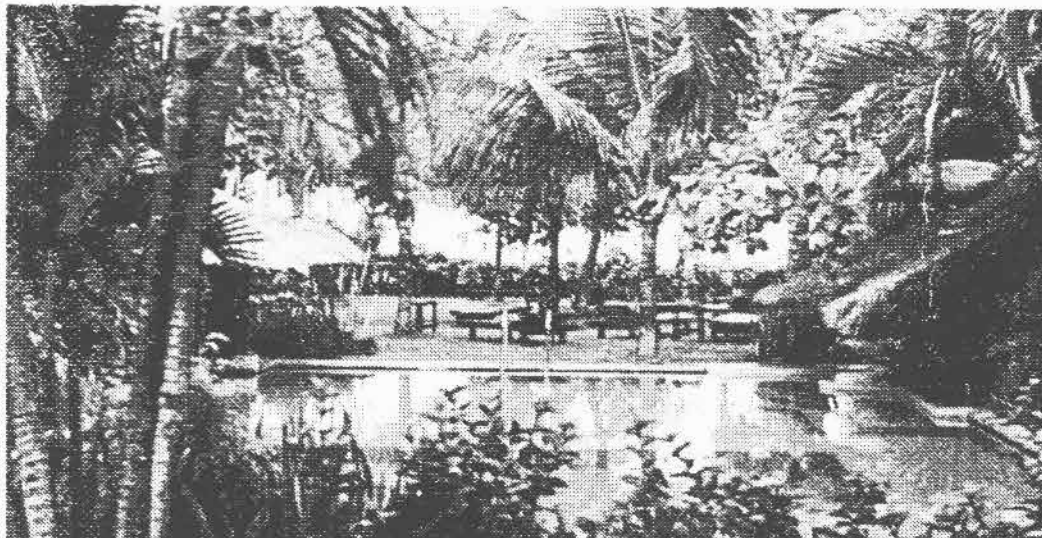
Da wir doch ziemlich bewirt waren, haben wir uns bei der Kurzweilhaft auf Seelen, Schwimmen, Ausruhen und Entspannen beschränkt. Die lokalen Pisco und Pubs von Kuta und Lorian werden nur kurz besucht. Wohl ist gewissermaßen der "Hollermann 3" der Pazifikation, besonders für Australier.

Interessant war auch das Klima dazu - 35 Grad Hitze bei 95% Luftfeuchtigkeit. Zur Glück waren die Zimmer klimatisiert. Aufpassen muß man auch beim Baden im Meer. Die Strömung ist sehr stark und daraus tödlich. Es sind schon viele Leute im kristallinen Wasser ertrunken. Wenn man hinter die Wellen gerät, ist es vorbei. Gegen die Unterströmung kommt man nicht an.

Abgesprochen haben, daß eine auch fast erstickt hätte, hat es ihn aber erwischt: In der Meinung, daß die leichten Wolken vor der Touristensonne schützen, blieschte er stundenlang in Meer und Pool. Im ersten See rings noch gut. Im zweiten war nahezu sein gesamter Körper rot - richtig rot. Seelen ging nicht mehr, alle verfügbaren Cremes und Salben halfen auch nicht mehr, da sie es nicht leisten. Obwohl er die letzten beiden Tage ausschließlich im klimatisierten Zimmer verbracht hatte, wurde der Rückflug (insgesamt wieder 90 Stunden) für ihn zur Hölle. Halb tot wurde das Leben abgeholt, denn machten wir Pause im nächsten Ort. Während ich richtig erholen mit richtigen Salami holte, stellte sich Anna in örtlichem Hallenbad unter die Dusche. Zuerst wurde er vor 60°C fast bewußtlos, als der erste Wasserstrahl dem Rücken traf, aber dann ging es wieder. Der 470-fahrende Mediziner Dr. Liene stellte fest, daß es sich schon um Verbrennungen II. Grades handelte. Wir haben eben viel erlebt.

Der Tourismus - 370-Meile können problemlos nach Australien einseufert werden, man darf aber um Gottes Willen keine Butterbrot und ähnliches Gefährgut mitnehmen. Da werden Kiwis (und Australier) hysterisch - voran Feuchthegefahr. In den Flughäfen stehen überall Behälter für Feuer. Man muß trotzdem was durch den Zoll, kostet es 500\$. Im Gepäckband stehen sogar Posten mit abgerichteten Kunden (nein, nicht auf Tomber - auf Turstbrot!). Halbstunden, Handarschule und Spezialstücke werden peinlichst untersucht - sind ertrunken kann, ist der Tag gelaufen, ebenso auf der Mittags von Liene, Würstchen, Popcorn und Strohkernen - alles streng verbotenes Gefährgut.

Luft 33 Grad, Wasser 28 Grad, Zimmer 21 Grad, Zimmer klimatisiert, Meer 20 Meter, Servicepersonal generell, einheitliche und europäische Küche, Kreditkarten sind A.O. - und alles für 15 \$/Tag - so läßt es sich leben.



*Das Meer*

## 125 Jahre NSU - 25.-27.9.98 in Neckarsulm

Da wir K 70-Fans Wert darauf legen, daß unser Kultmobil eigentlich unter falscher Flagge fährt und nicht bei VW erdacht wurde, hielt ich es für notwendig, auch bei der o.g. Veranstaltung vertreten zu sein.

Nach 4 1/2 Stunden Fahrt traf ich recht früh am Freitag ein. Der Platz (zum Teil sogar in einem Park, in normalerweise sogar Fußballspielen verboten ist), war bereits voll mit NSU's aller Art sowie sonstiger Fahrzeuge wie Camper etc. Bereits zu diesem Zeitpunkt war die Veranstaltungsleitung schwer am Rotieren, da allein über 800 offizielle Nennungen eingegangen waren. Dazu kommen wie immer viele, die auch erscheinen, aber nicht vorher genannt haben. Es war wohl wirklich das größte NSU-Treffen, was es bislang gegeben hatte. Inklusive der vielen Zweiräder waren es wohl über 1000 Fahrzeuge. Es gab wirklich alles zu sehen, Prinzen und RO 80 sowieso, aber auch Seltenheiten wie zwei Münch-Motorräder, diverse Feinmaschinen usw.

Immerhin waren auch 15 K 70 da. Im Vorfeld war ich ein wenig unzufrieden, da von unseren mehr oder weniger norddeutschen "Harten Kern" nur wenig Interesse hatten, aber letzten Endes war der K 70 doch vertreten. Zunächst habe ich die Gelegenheit genutzt, alle möglichen Bekannte wiederzusehen und Teile zu tauschen etc. Es waren auch etliche von unseren Mitgliedern da, die aber ohne K 70 gekommen waren.

Samstag und Sonntag konnte das ehemalige NSU-Werk besichtigt werden, in dem heute der Audi A6, der A8 und ab demnächst auch der Audi TT produziert werden. Eine Jubiläumsausstellung gab es auch, wobei der K 70 nur an Rande vorkam. Der orangefarbene 72er, den Joachim Salinger vor einiger Zeit an die NSU GmbH verkauft hat, war auch ausgestellt, allerdings ohne nähere Erläuterungen in einer Seitenhalle. Von Seiten von Audi kam der K 70 kaum vor, aber das war auch nicht zu erwarten gewesen.

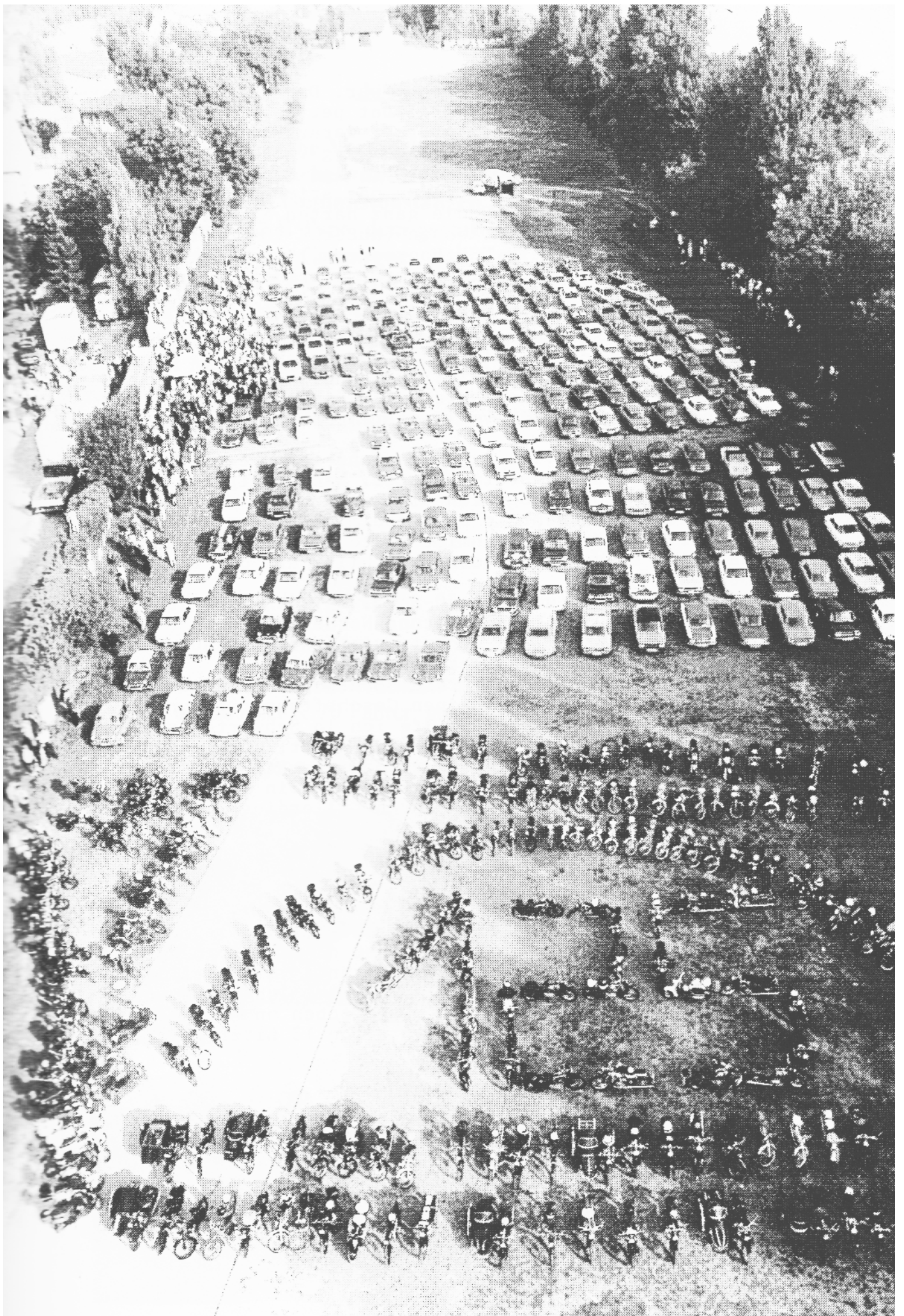
Die Zeit wurde auch zu einem Rundgang durch Neckarsulm genutzt, ein kleines, gepflegtes Schwabenstädtchen. Ich fand es witzig, daß die Stadt voll mit NSU's aller Art war. Aus allen Ecken kamen sie, in jeder Straße stand einer. Die ortsansässigen Geschäftsleute hatten sogar mit Teilen oder Zweirädern die Auslagen dekoriert. Der einzige, der nichts von alledem mitbekommen hatte, war ein älterer Herr aus der Nachbarschaft, der ohne mit der Wimper zu zucken hin und her fuhr. Blinken, Winken, Lichthupe - es nutzte alles nichts. Als ich den "ortsansässigen" Joachim Salinger und Burkhard Tschernowsky dies erzählte, haben sich beide köstlich amüsiert. Burkhard kennt den Besitzer des schönen 73er K 70 in mayametallic, einen 88jährigen Herrn. Der erkennt einen anderen K 70 nur dann, wenn es ein exakt gleichfarbiges Modell ist. Ansonsten ist jede Liebesmüh' vergebens.

Samstags stand die obligatorische Konvoi-Fahrt auf dem Programm. Eigentlich mag ich das lange Kolonnen-Gegurke nicht so, aber es war wirklich imposant, als mehrere hundert NSU-Fahrzeuge die Umgebung unsicher machten, inklusive Polizei-Eskorte und freigeschalteter Ampeln.

Kurz vor der Rückkehr wurde Aufstellung genommen zu dem Gruppenfoto - Pflicht bei jedem NSU-Treffen!

Da die meisten (fast alle) Teilnehmer schon mehrere NSU-Treffen mitgemacht haben, ging das übliche Ritual (die kleinen nach vorne, die großen nach hinten) fix vonstatten.

Leidtragender war nur Peter Plechinger, der mit einem (sehr ge-



pflegten) Audi 100 Typ 43 aufgetaucht war. Der auf einer Feuerwehr-Drehleiter befindliche Fotograf hat per Megaphon, doch diesen Audi da wegzufahren. Da dieser "störe", warauf sofort ein mehrstimmiger Chor ansetzte: "Audi weg, Audi weg". Stocksauer - "es steht doch AUDI NSU drin" - fuhr Peter einige Meter zurück. Nun gut, diese Eintragung in den Papieren mag stimmen, aber als langjähriger NSU-Fan weiß man, daß die ganz harten NSU-Freaks sowohl VW als auch Audi nicht leiden können (außer K 70 natürlich), schließlich habe der Konzern NSU übernommen, Kapazitäten und Knowhow eingesackt und den Rest entsorgt - stimmt ja auch. Gleich nach meiner Ankunft sprach mich ein alter NSU-Werker an und meinte: "Reiß das VW-Zeichen ab! Das war unser Hochzeitsgeschenk, aber VW hat sich einen Dreck um uns gekümmert". Auch von anderen alten NSU-lern, die mit feuchten Augen die Fahrzeuge bewunderten, hörte ich Stimmen wie: "Die Audis schrauben wir nur zusammen, aber die NSU's, das waren noch unsere eigenen Kinder." oder: "Wir sind doch nur die verlängerte Werkbank von Ingolstadt".

Nach viel Gesehenem und viel Erzählen fuhr ich abends zu Joachim, bei dem ich auch meine Lagerstatt hatte. Nach einigen Bieren und vielen angesehenen Fotos ließ ich mich nieder.

Sonntags war ich nicht mehr in Neckarsulm, aber das Treffen war ohnehin vorbei. Von Manfred Schmidt hörte ich später, daß an diesem Tag das Werk so von Besuchern überfüllt war, daß kaum ein Durchkommen war.

Joachim zeigte mir noch seine K 70-Sammlung, dann fuhr ich wegen der Staus gemütlich über Land Richtung Norden.

Jetzt kommt noch ein Kauler, den mir viele nicht glauben werden, der sich aber wahrhaftig so zugetragen hat.

Wie gesagt, ich fuhr über Landstraße Richtung Heimat. In Miltenberg am Main besuchte ich noch einen Geschäftspartner und tankte dort voll. Nach 275 Kilometern füllte ich in Schwerte-Ergste nach - 17,98 Liter. Vertan habe ich mich nicht, denn ich habe jeweils so vollgetankt, bis der Sprit oben im Stutzen stand. Somit betrug der Verbrauch 6,53 Liter!!! Ich bin im Schnitt 110 bis 120 km/h über die A 45 gefahren. Allerdings habe ich einen falschen Vergaser auf meinem K 70, einen 75 PS-Vergaser auf einem 90 PS-Motor, somit läuft der Wagen ohnehin sehr rager. Warum der Vergaser eingebaut wurde, weiß ich nicht. Der Vorbesitzer (1.Hand) war steif und fest der Meinung, daß der Vergaser noch nie getauscht wurde.

Aber ich werde trotz dieser Sparsamkeit den Vergaser wechseln. Ständiges Magergemisch hat zur Folge, daß die Verbrennung immer zu heiß ist, was unter unglücklichen Umständen die Ventile oder die Kolben verbrennen kann. Aber immer sind solche Verbrauchswerte nicht zu erreichen. Wenn ich zwei Wochen ununterbrochen im Stadtverkehr unterwegs bin, laufen schon 13 Liter durch.

K 70, man sieht sich.

Ingo Henker

### Aufgeschnappt:

Der Kitsch der 70er. Ihr Vermächtnis war die Motorgeschichte der 70er, ein Jahrzehnt des Kitsches, mit Wagen wie dem ungeschickten Triumph TR 7, dem MGB mit Gummistoßstangen, den entmannten Mustangs, dem dickhäuchigen V 12 E Type, dem gestutzten Cadillac Seville und dem ungeliebten Rolls-Royce Camargue. Das Gros der Wagen war eher noch schlechter. Wer wird den Austin Allegro, Morris Marina Vauxhall Ventura, Chrysler 180, Peugeot 604, Datsun Skyline, VW K 70 oder AMC Pacer jemals vergessen? Wahrhaft schreckliche Autos, in unmöglichen Farben, vollgepackt mit Sicherheitseinrichtungen und durch Abgasvorrichtungen gewürgt.

Auszug aus: **Auto Klassik**, Autor Quentin Willson, Motor Buch Verlag.

Dieses Foto entstand bei der Hochzeit des Bruders von Christian Weiler (ein ehemaliger begeisterter K 70 Fahrer, genau wie seine Eltern). Zum Standesamt wurden die Brautleute in diesem hellmetallfarbenen K 70 von Andre du Bois chauffiert. Übrigens steht Christians K 70 nun in den Niederlanden bei Jos Sassen.



## ...und noch etwas zum Thema Altautoentsorgung

im vorletzten Heft habe ich mich bereits ausführlich zu diesem Thema ausgelassen. Daher will ich nur noch kurz meine Erfahrungen in puncto "Verschrotten nach dem 1.4.98" loswerden.

Vor kurzem habe ich in einer Hauruck-Aktion gleich 3 K 70-Wracks auf einmal stampfen lassen, daher kann ich den aktuellen Stand vermelden.

Hier in Dortmund ist es ganz einfach: Abgesehen von den normalen Alteisenhändlern, die Autowracks, wenn überhaupt, nur völlig frei von anderen Materialien nehmen, gibt es hier das große Shredderwerk von Krupp-Hoesch. Dort kann man "entsorgte" Autowracks abgeben und bekommt sogar noch was dafür.

"Entsorgt" heißt: Batterie raus, Reifen runter und Ablassen aller Flüssigkeiten. Plastik, Sitze und Scheiben können drinbleiben. Man kann das Wrack auch mit anderem Schrott vollstopfen, allerdings ohne Fremdstoffe wie Müll oder Schutt.

Man fährt auf die Waage, bekommt eine Pappkarte und fährt weiter zum nächsten Kran. Der greift sich die Karosse, drückt sie platt und stapelt sie sauberlich auf hunderten von anderen Altauto-Rsten. Der Kranfahrer unterschreibt die Karte und eigentlich war's das. Neuerdings muß man bei ihm noch einen Zettel unterschreiben und seine Adresse angeben, wenn man keinen autorisierten Entsorgungsbetrieb hat. Damit will sich der Betreiber absichern. Wenn man - so wie ich mit einem der Wracks - den Leuten ein Fahrzeug unterschreibt, was unter die Altautoverordnung fällt, hat das trotzdem nicht die geringste Bedeutung. Abgesehen davon, daß auf diesem Wisch das angelieferte Fahrzeug gar nicht beschrieben, geschweige denn die Fahrgestellnummer vermerkt ist, ist zu dem Zeitpunkt, wo man unterschreibt, das "Beweisstück" ohnehin völlig plattgestampft. Wenn man vormittags kommt, kann man manchmal sogar zusehen, wie das ehemals gute Stück auf ein Förderband geladen wird und ins Hammerwerk wandert.

Es ist kaum zu glauben, daß irgendjemand mal diese ganzen Zettel kontrolliert. Zum einen kann keiner nachvollziehen, was überhaupt angeliefert wurde, außerdem kommen jeden Tage Dutzende von Autowracks an. Denn hier laden auch Autoverwerter, Werkstätten und die ruhrgebiertypischen "Klüngelskerle" ihre Errungenschaften ab. Hier kann man sein Altmetall an bestimmten Tagen an den Straßenrand legen und der Klüngelskerl kommt vorbei und lädt auf. Erkennbar ist er an druchdringender Blechpfeifenmusik. Sehr vorteilhaft ist, daß der Dortmunder Shredder in der Woche bis 21 Uhr auf hat.

A propos "entsorgt": Ganz peinlich sollte man darauf achten, daß der Tank völlig entleert ist. Grund: im Hammerwerk fliegen reichlich Funken und Benzinreste können durchaus Unheil anrichten. Bei einem meiner Trümmer waren noch ca. 2-3 Liter drin und der Typ im Bagger hat einen furchterlichen Zirkus gemacht und wollte 150 DM Strafgebühr haben. Nach gutem Zureden ließ er das aber sein. Es wird verlangt, daß der Tank entweder mit einer Spitzhacke aufgeschlagen oder ganz ausgebaut wird.

Geld bekommt man am Shredder nicht. Da Privatleute in der Regel dort kein Kundenkonto haben, läßt man sich eine Rechnung für einen bestimmten Dortmunder Schrotti ausstellen und fährt damit dann dorthin und läßt sich den Betrag auszahlen. Als Preis wird der jeweilige Tagespreis zugrundegelegt. In den letzten Jah-

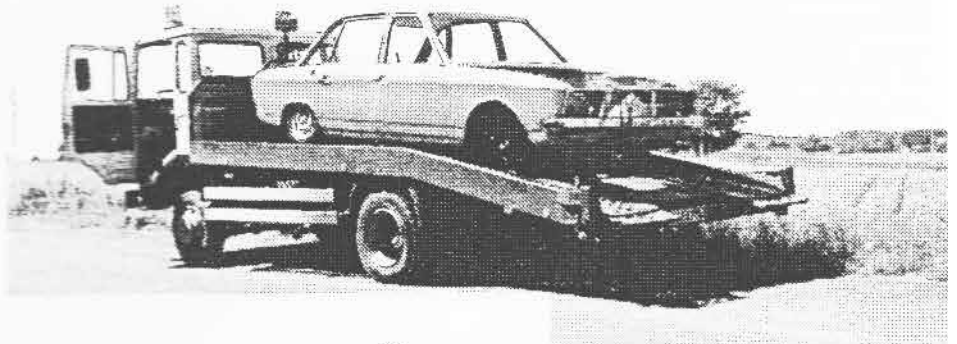


ren schwankte der zwischen 3 und 11 Pfennig je Kilo. Da in der Regel alle Schrottis den gleichen Preis nehmen, hat der Shredder den Vorteil, daß man hier sich noch den sonstigen Abfall (Plastik und Glas) mitbezahlen läßt, denn, wie gesagt, bei den anderen Metallhändlern muß die Karosse völlig blank sein.

Was die Räder angeht: Wenn man das Wrack rollfähig auf den Hänger oder LKW ziehen mußte, sollte man bereits zuhause alle Bolzen lösen. Der Kran packt dann den Wagen, hebt ihn hoch und man läuft drumrum und löst die Räder. Man kann sie auch dort abgeben. Das kostet aber 5 DM je Rad.

Es ist sinnvoller, die Räder auf den Recyclinghöfen abzugeben. In Dortmund gibt es jeweils Container für Reifen mit und ohne Felgen. Eine PKW-Anlieferung kostet 10 DM, egal was drin ist. Je Fuhre dürfen aber nur maximal 10 Reifen, bzw. Räder abgegeben werden. In der Regel wird zumindest an der Zentraldeponie nicht so genau nachgeschaut, so daß auch mal 11 oder 12 Räder durchrutschen. Wie ich schon geschrieben habe: Sondermüll ist kostenlos und bei sonstigen Autoteilen gibt es auch keine Probleme. Also Leute: Habt Ihr Entsorgungsprobleme, kommt nach Dortmund. Habe ich Lust, Zeit und Platz in meiner Halle (und Ihr eine Transportmöglichkeit), können die Schlachtaktionen auch da ablaufen.

Ingo Menker



...und darauf ein dreifaches

"K 70, K 70, K 70"



VON TIMOTHÉE

# Ungeliebte Brüder

Die Rucksack-Variante des Golf heißt künftig Bora. Sie soll mehr Dynamik vermitteln als ihre Vorgänger.

**K**urz zuckten einige Ziffern im Computer-Display des Armaturenbretts auf. Dann verweigerte der neue VW Bora während der Pressevorführung am vergangenen Montag den Dienst.

Rasch stellten VW-Techniker einen zweiten Testwagen bereit, während Entwicklungschef Martin Winterkorn nach der Ursache des Blackouts forschte.

Ein Motor, der nicht anspringt, schmälert zweifellos den „Ausdruck von Unabhängigkeit und Lebensfreude“, den VW-Vertriebsvorstand Robert Buchelhofer in dem neuen Modell verkörpert sieht: zu Preisen ab 32.500 Mark soll es in diesem Herbst auf den Markt kommen.

Als Vertreter einer „neuen sportlichen Mittelklasse“ (Buchelhofer) soll die Stufenhecklimousine auf Golf-Basis mit der Tradition gestalterischer Ödnis brechen, die ihren Vorgängermodellen anhaftete wie ein Schimmelpilz dem Gorgonzola.

Mit dem K70, einem Beutegut der NSU-Übernahme, beendete der schwerfällige Großkonzern 1970 den langen Irrweg der Heckmotor-Technik. „Frei von alten Doktrinen“ (VW-Verlautbarung von 1972) beschritt der erste Wolfsburger Fronttriebler einen Weg, den andere Hersteller längst eingeschlagen hatten. Seine Karosserieform war etwa so raffiniert wie eine Skulptur aus drei Schuhkartons.

Sein Nachfolger, der 1979 eingeführte VW Jetta, stand zeitlebens im Schatten des Kompaktwagens Golf, auf dem er technisch basierte. Bis zur Hinterachse bestanden die Karosserien beider Typen aus identischen Blechen. Doch anstelle der eleganten Heckklappe trug der Jetta achtern ein quaderförmiges Gesäß, das ihm, obgleich enorm praktisch für großes Reisegepäck, den Spottnamen „Rucksack-Golf“ bescherte.

Die allgemeine Abneigung gegen den Jetta war objektiv nie nachvollziehbar und ließ auch Fachleute ins Grubeln kommen. „Langsam frage ich mich, was ich überhaupt gegen den Jetta hatte“, sinnierte „Auto Bild“-Tester Andreas Borchmann.

Zum unergrundbaren Charakter der Jetta-Phobie zählt auch der Umstand, daß amerikanische Autokäufer davon nie befallen wurden. In den USA ist die Kantenheck-Version des Golf bis heute das beliebteste VW-Fahrzeug. Deshalb bleibt der

Maximale Lasterhalten. Der Bora wird ersichtl. des Atlantiks weiterhin Jetta heißen.

In Europa markiert die neue Typenbezeichnung Bora schließlich von einem niederdeutschen Fallwind, bereits die zweite Wiederkehr des Jetta. Mit seiner technischen Erneuerung auf der Basis des Golf III bekam er zwei den Namen Vento, blieb aber gleichermassen erfolglos. Im Jahr darauf wurde Ferdinand Piëch VW-Chef.

Der Vollblutingenieur näherte sich dem Jetta/Vento-Problem analytisch und kam zu dem Schluss, daß die europäischen Kunden den Wagen zu Recht gering schätzten. Er sei ein Opfer technischer Kompromisse gewesen, „ein Verschnitt von nicht passenden Teilen“, wie Piëch im Rückblick urteilt. Strahlenbuckversionen von Kompaktwagen aller Hersteller krankeln aus seiner Sicht an dem gleichen Kernübel – der unglücklichen Form der hinteren Türen.

Um Produktionskosten zu sparen, werden den ungeliebten Brüdern die gleichen

– eine Eigenschaft, die dem Jetta und dem Vento fremd war.

Piëch, seit langem bestrebt, der Marke Volkswagen ein dynamisch-luxuriöses Image zu verschaffen, sieht bereits potentielle BMW-Fahrer in den Bora steigen. Solche Visionen sind vom etablierten Kundenprofil des Jetta und Vento etwa so weit entfernt wie Wolfsburg vom Äquator.

Mit welchem Ernst Konzernlenker Piëch in Richtung Luxus steuert, erkennt man, wie bei fast allen neuen VW-Modellen, an der piekfürnen Ausgestaltung des Bora-Innenraums. Glanzlichter sind die Luftdüsen, deren Lamellen sich in geschlossenem Zustand eng aneinanderlegen und eine glatte Fläche bilden. Solch teure Spielereien waren anfangs nur im Topmodell von BMW zu haben, ehe Piëch sie zunächst im VW Passat und nun auch im Bora und dessen tschechischem Konzernbruder Skoda Octavia sozialisierte.

Die Aufpreisliste umfaßt ein vollständiges Programm von Prestigeutern: Holzverkleidungen, das Stabilitätsprogramm



Bora (1998)



K70 (1970)



Jetta (1979)



Vento (1992)

Stufenheck-Modelle von VW: Abkehr von gestalterischer Ödnis

Heckturen verpaßt wie dem Fließheck-Modell. Aus diesem Grund erscheint das Hinterteil aufgesetzt, nicht im Einklang mit dem restlichen Fahrzeugdesign. Piëch ließ für den Bora nun andere, weiter nach hinten gezogene Türen pressen – die Designer konnten eine fließendere, harmonischere Heckpartie gestalten.

Zudem soll das Blechkleid erheblich steifer sein als das des Vorgängers; in Verbindung mit einer strafferer Fahrwerksabstimmung soll es den Kundenwunsch nach „sportlichem Fahrvergnügen“ befriedigen

ESP sowie ein Bordcomputer mit Navigationssystem und Farbmonitor sind auf Wunsch im Bora ebenso verfügbar wie Xenon-Scheinwerfer und die Vorbereitung für den Telefonanschluß.

Konstrukteure und Kunden müssen sich jedoch darüber im klaren sein, daß mit der Zahl technischer Spezialitäten auch die Störanfälligkeit des Fahrzeugs zunimmt.

Der startunwillige Bora-Testwagen wurde ein Opfer seiner anspruchsvollen Technik. Eine Fehlfunktion des Bordtelefons hatte die Batterie entleert. ♦



## DEUVET Allgemeine Betriebserlaubnis

### Die ABE erlöscht bei Umbauten nicht automatisch

Sie kennen noch den Spruch: „Falsche Zündkerzen drin – Betriebserlaubnis erloschen!“

Das gilt nicht mehr seit der Neufassung des § 19 Abs. 2 StVZO, und wurde durch ein Urteil vom OLG Köln bestätigt (7.2.97 - Ss 11/97): „Die Veränderung von Fahrzeugteilen führt gemäß § 19 Abs 2 StVZO nur mehr dann zum Erlöschen der Betriebserlaubnis, wenn durch sie eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist; die bloße Möglichkeit einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer oder die formale Feststellung, es seien Fahrzeugteile von vorgeschriebener Beschaffenheit verändert worden, reicht nach der Neufassung nicht mehr.“

Die bloße Nichtübereinstimmung des Fahrzeugzustandes mit den Daten im Fahrzeugschein (hier falsche Reifengröße) reicht deshalb nicht für ein Erlöschen der Betriebserlaubnis aus.

Gegebenenfalls sind Behörden und Gerichte nunmehr verpflichtet, beispielsweise unter Hinzuziehung von technischen Sachverständigen im konkreten Einzelfall zu ermitteln, ob die am Fahrzeug durchgeführte Veränderung mit einem hinreichenden Grad an Wahrscheinlichkeit die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erwarten lasse. Daß durch diese Regelung die Möglichkeiten der polizeilichen Überwachung der Fahrzeuge eingeschränkt worden sei, müsse im Hinblick auf die gravierenden Folgen eines Erlöschens der Betriebserlaubnis aus rein formalen Gründen im Interesse des Betroffenen hingenommen werden.

Selbstverständlich ist man nun aber nicht von der Verpflichtung entbunden, Fahrzeugänderungen eintragen zu lassen. Aber mit Zündkerzen können Sie experimentieren, bis ein Loch im Kolben ist ...

DEUVET-Info

m.kraut 8/98

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.  
Hauptstraße 130, 65817 Eppstein  
Telefon: 06198 - 502301    Telefax: 06198 - 502303