

K70-POST



Mitgliederzeitschrift des
1. Internationalen K70 - Club e.V.

Ausgabe 4. Quartal 2010



BALD ist wieder
TAUWETTER

BALD taucht der K70
wieder aus dem Winterschlaf auf!

VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ +49 (0) 52 32 / 6 38 96 oder +49 (0) 57 32 / 68 90 88



2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte

Ingo Menker
Goethestraße 19a

46514 Schermbeck, ☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de



3. VORSITZENDER: Teilerfertigung Kontakt bitte vorrangig per Email

Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Straß 14

74679 Weißbach, ☎ +49 (0) 79 47 / 74 52, Email : Markus.Retz@arcor.de



4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung

Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Straße 48

69190 Walldorf, ☎ +49 (0) 1 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de



5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

Jörg Henze
August-Grothehenne-Straße 45

38685 Langelsheim, ☎ +49 (0) 53 21 / 68 39 59, lorick74@hotmail.com



AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTION:

46514 Schermbeck, Goethestraße 19a
☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Ingo Menker
Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker
Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ +49 (0) 51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de
Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Peter-Bur-Str. 22a, 25746 Heide
☎ +49 (0)170/1 13 77 62, (hun)
Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen
Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Internetauftritt: <http://www.K70-Club.de>

CLUBKto: VoBa Langelsheim, BLZ 278 937 60, Kto-Nr.: 5054437300

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

Mitgliedkontakt: Piet Hasper
K70-club@konplanei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer:
357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Daß es Herbst geworden ist, merkt man nicht nur an den fallenden Blättern, sondern auch daran, daß jetzt kaum noch Oldtimer auf den Straßen zu sehen sind. Wer möchte denn auch schon sein ‚Schätzchen auf Rädern‘ dem derzeitigen Novemberwetter aussetzen.

Auch bei uns ist es, nach unserer Jahreshauptversammlung, in der Klub-Szene etwas ruhiger geworden. Dafür war es vorher ein ereignisreiches Jahr für die K70-Szene. Wir hatten einige gut besuchte tolle Treffen, darüber freuen sich nicht nur die Teilnehmer, sondern natürlich auch die Organisatoren.

Auch auf der Techno-Classica in Essen waren wir in diesem Jahr, nach längerer Pause, auf dem großen VW-Stand präsent. Da VW Unterstützung bei Aufbau und Organisation zur Repräsentation der ~~K70~~ zugesagt hatte, hatten wir uns entschieden, mal wieder auf der Techno-Classica mitzumachen. Da es sich in der Vergangenheit für unseren Klub nicht mehr rechnete, auf eigene Kosten dort einen Stand aufzubauen, hatten wir davon Abstand genommen. Außerdem haben die aktiven Mitglieder jedesmal mehrere Tage ihres privaten Urlaubs für Aufbau und Standbetreuung geopfert. 1994 hatten wir das erste Mal dort einen Klubstand. Mir war in den Vorjahren aufgefallen, daß die VW-Szene auf der Messe kaum vertreten war. Ich hatte mich darauf hin mit dem VW-Museum in Verbindung gesetzt, um den Vorschlag eines VW-Gemeinschaftsstandes mit dem Museum zusammen zu machen, dies wurde dann beim nächsten Mal realisiert. Wir wurden dabei mit Bereitstellung von Standutensilien (z.B. Teppichboden, Vitrinen, usw.) vom VW-Museum unterstützt. Nachdem später vom VW-Werk dem Museum die Mittel gekürzt worden sind, waren die Klubs wieder auf sich allein gestellt.

Im Frühjahr bekam ich einen Anruf vom VW-Werk Salzgitter, unser Klub möchte doch bitte beim 40-jährigen Werks- u. K70-Jubiläum wieder mitmachen, ich sagte, wegen der enttäuschenden, stiefmütterlichen Behandlung beim letzten Mal, hätten wir das nicht mehr mit eingeplant, außerdem wäre zu dem Termin schon ein Treffen in Frankreich geplant. Es wurde daraufhin hochheilige Besserung gelobt, wenn wir kommen würden.

Nach Rücksprache mit unseren französischen Mitgliedern wurde dann die Planung entsprechend geändert. Wir bekamen darauf hin, alle von VW, am Vorabend in Salzgitter, im Restaurant am Schloß Salder, über unser neues Mitglied Martin Hube (VW-Classic) das Essen spendiert. Weil wahrscheinlich die negative Erfahrung vom letzten Mal noch nachwirkte, war die Beteiligung in Salzgitter diesmal nicht so stark wie in den anderen Jahren.

Als Ersatz für das ausgefallene Frankreich-Treffen, wird ein Treffen für das nächste Jahr zusammen von unseren französischen und holländischen Mitgliedern geplant.

Auf unserer Jahreshauptversammlung kam u.a. auch wieder das Thema Ersatzteilnachfertigung zur Sprache. Recherchen haben ergeben, daß z.B. die Werkzeuge zur Herstellung von den Scheibendichtungen zumindest bei einem Hersteller noch vorhanden sein sollen. Laut Aussage des Herstellers hat er die Werkzeuge nur von VW zur Verfügung bekommen und kann daher nicht allein darüber entscheiden. Wir wollen versuchen, in diesem Kompetenzgewurstel, eine für uns positive Lösung zu finden.

Wie schon vor einem Jahr von unserem Kassenwart Jörg Henze angekündigt, übergibt er seinen Posten aus privaten Gründen Ende des Jahres an seinen neu gewählten Nachfolger Andre Marquardt aus Seevetal. Falls die alte Klubkonto-Nr. nicht beibehalten werden kann, wird dies bekannt gegeben. Wir bitten darauf zu achten!! JB.

Lieber Jörg, Du hast die Kasse vorbildlich geführt,
vielen Dank für Dein Engagement und Deine Zuverlässigkeit !

TERUGBLIK OP EEN 2-TAL K70-EVENEMENTEN IN NEDERLAND

VEHIKEL 2010

Vrijdag 27 augustus was het weer zover. Het jaarlijks terugkerende oldtimer evenement in Utrecht, VEHIKEL. Michiel Linskens had zich er goed op voorbereid. Zo is de club een prachtige 2 meter hoge banner rijker. De stand is opgebouwd door Michiel in samenwerking met Fré de Jonge, die een mooi stukje vloerbedekking (afkomstig uit een school in zijn dorp) gedoneerd heeft. Al met al zag de stand er gelikt uit! We hebben dan ook behoorlijk wat aanloop gehad. De bezoekers konden ruim om de auto heenlopen en de vakkundige standbezetting wist ze elke keer weer te boeien met technische details of historische anekdotes. Naast de banner had Michiel ook een aantal K70-ansichtkaarten met clubinfo laten drukken, die gretig aftrek vonden bij onze bezoekers. Gezellig is het op de stand ook. Je hebt weer even de tijd om met clubgenoten bij te praten en voor je het weet zijn de 3 dagen al weer ten einde! We kunnen wederom terugkijken op een gezellig en geslaagd VEHIKEL! Michiel, dank voor het organiseren van dit geslaagde evenement.

NAJAARSTREFFEN IN DE BEEMSTER

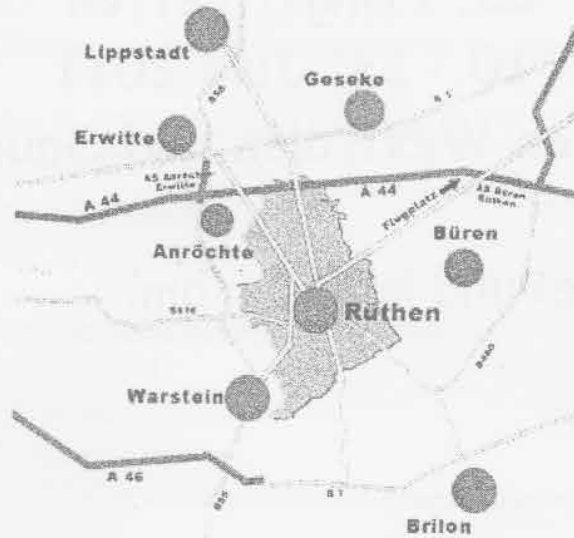
Op zaterdag 11 september gooiden Anne en Serge de hekken van hun terrein open om een grote groep enthousiastelingen met hun K70's te ontvangen. Parkeren geen probleem, er was volop ruimte. Na een hartelijke begroeting met koffie en aanverwante lekkernijen, ging de stoet richting het Natura 2000 gebied Ilperveld. De auto's werden verruild voor bootjes en, naar overlevering (wij waren hier zelf nog niet bij), was het genieten van een prachtige tocht. Van al dat roeien krijg je trek, dus op naar het pannenkoeken restaurant. Na ons gevoed en gelaafd te hebben, hadden de organisatoren een prachtige tocht door de Beemster voor ons in petto. Dat was nog eens GENIETEN van het mooie Noord-Hollandse landschap. De rit eindigde bij een van de forten van de Stelling van Amsterdam. Helaas waren we net iets te laat en konden we niet meer naar binnen, maar ach, je kan niet alles hebben. Rond 17.30 arriveerden we bij het huis van Anne en Serge alwaar we heerlijk aan het borrelen en eten geslagen zijn. Zo rond 21.00 uur zijn degenen die niet bij Anne en Serge logeerden huiswaarts gegaan, terwijl het overgrote deel tot in de kleine uurtjes aan de biertafel gezeten heeft!

Zondag 12 september begon met een excursie naar de buurman van Anne en Serge. Dat is een veehouderij waar de dieren het goed hebben. Ze maken gebruik van een melkrobot. Zodra een koe de tijd om gemolken te worden rijp vindt, loopt ze de robot binnen en wordt vervolgens van haar last verlost. Dit gebeurt helemaal automatisch, er komt dus geen mens aan te pas en koeien hebben een hoge mate van bewegingsvrijheid.

Dat de K70's mee de stal in mochten was niet alleen uitzonderlijk en verrassend, maar het leverde ook nog eens een aantal mooie plaatjes op. Al die auto's onder de neus van de nieuwsgierige koeien! De rest van de dag vloog als gebruikelijk weer om. We reden een leuke doch pittige puzzelrit door pittoreske Noord-Hollandse dorpjes, met een stop bij een heus Oldtimer evenement. Eenmaal aan het eindpunt van de puzzelrit beland, wachtte ons de prijsuitreiking en versnaperingen. Hierna toog eenieder voldaan naar huis. Anne en Serge, hartelijk dank voor dit fantastische weekend!

Anne Marie

25. Pfingsttreffen 10.-13. Juni 2011 zwischen Westfalen und Sauerland



Wir freuen uns euch in meiner Heimat begrüßen zu können und hoffen, dass Ihr zahlreich teilnehmt.

Es ist uns gelungen in Rüthen- Kallenhardt ein Hotel mit ausreichend Zimmern ausfindig zu machen und bitten euch, sich frühzeitig unter dem Stichwort K70 Treffen dort anzumelden:

Gasthof Westermeier, Heide 9, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 4557, Telefax: 02902 / 1836

Es gibt noch weitere Hotels, Pensionen oder Fewo's im Ort, Adressen hierzu findet Ihr unter www.ruethen.de/Gastgeberverzeichnis.

alternativ hierzu :

Campingplatz Kallenhardt- Heide
Provinzialstraße 8, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Tel.: 02902 / 3344 Fax.: 02902 / 912922
Internet: www.camping-kallenhardt.de

Jugendherberge Rüthen
Am Rabenknapp 4, 59602 Rüthen
Telefon: 02952 / 483, Telefax: 02952 / 2717
Internet: www.djh-wl.de/ruethen



*Allen eine Gute Fahrt, bis zum nächsten Jahr !
Elke Wiese und Bernhard Kramer*

Eure Anmeldung nehmen wir gern entgegen unter:

Email: k70anmeldung@aol.de

Telefon: 05250/ 54012

Fax: 05250/ 970125

Mobil 0171/877 67 11

Da wir nur über ein unzureichendes Funknetz verfügen kann es unter der Mobilfunknummer zu Störungen kommen



25. Pfingsttreffen
10.-13. Juni 2011
zwischen Westfalen und Sauerland

Wir sind dabei und kommen am:

Freitag

Samstag

Sonntag

Montag

Die Teilnahmetage bitte ankreuzen damit wir besser planen können.

Name: _____

Vorname: _____

Wohnort: _____

Telefon: _____

Email: _____

Personenzahl: _____

Fahrzeug: K70 anderes Fahrzeug



Die Anmeldung senden an:

Elke Wiese und Bernhard Kramer, Gebrüder-Grimm -Str. 25, 33129 Delbrück

Fax: 05250/970125 Email: k70anmeldung@aol.de Tel. 05250/54012

Übernachtungsmöglichkeiten:
(Auszug aus dem Gastgeberverzeichnis)

Gasthof Westermeier, Heide 9, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 4557, Fax: 02902 / 1836

ÜF ca. 33,- € p.P. im DZ

Hier wurden für uns Zimmer unter dem Stichwort K70 Treffen freigehalten !

Pension Hölscher, Heide 11, 59602 Rüthen- Kallenhardt
Telefon: 02902 / 2410 und 7373; Fax: 02902 / 7373

e-mail: pensionhoelscher@t-online.de

ÜF ca. 25,-€ p.P. im DZ

Jugendherberge Rüthen, Am Rabenknapp 4, 59602 Rüthen

Tel.: 02952-483 Fax: 02952-2717

e-mail: jh-ruethen@djh-wl.de

Mitgliedschaft im DJH ist erforderlich,

Ü/F incl. Bettwäsche 18,90 € pro Erwachsener, Kinder sind gestaffelt ermäßigt.

Campingplatz Kallenhardt, Provinzialstr. 8, 59602 Rüthen - Kallenhardt,

Telefon. : 02902/3344, Mobil: 0175/4433315, Fax: 02902/912922

Übernachtung Erw. 3,50 €, Kinder 2,- €

Bei den Hotels liegen die Preise ab 40,- € ./ÜF p.P. aufwärts

Hotel-Restaurant Spitze Warte

Heiner Fisch, 59602 Rüthen, Tel.: 0 29 52/ 30 43, Fax: 02952/80 60

E-Mail: info@spitze-warte.de

ca. 10 km entfernt

Hotel Lindenhof Warstein, Ottilienstraße 4, 59581 Warstein

Tel.: 02902/ 97050, Fax 02902 / 970540

e-mail: hotel@lindenhof-warstein.de

ca. 15km entfernt

Die Preise sind unverbindlich und ohne Gewähr.

Es gibt noch weitere Hotels, Pensionen oder Fehos im Ort, Adressen hierzu findet
Ihr unter www.ruethen.de/Gastgeberverzeichnis.



40 Jahre VW-Werk Salzgitter, 40 Jahre: VW K 70-Treffen in der Wiege unserer VW K 70

(hun) Für viele unter uns ist und bleibt der K 70 ein NSU, viele andere würden ihn nicht fahren, wäre er ein NSU, weil sie sich zur Marke Volkswagen hingezogen fühlen. Egal welcher Philosophie man anhängt, die Fakten sind, das NSU den K 70 im Grunde konstruierte, er aber erst bei VW zur Serienreife gebracht wurde und unter dem VW-Zeichen gebaut wurde.

Es war Anfang September 1970 im französischen Port Grimaud, als der K 70 als VW K 70 der Presse vorgestellt wurde. In den Monaten hatte man in Salzgitter eigens für diesen Wagen ein Werk aus dem Boden gestampft, das nun im Juni 2010 sein 40-jähriges Bestehen feierte. Die meisten von uns kennen diese Geschichte natürlich.

Schon im Vorfeld war Volkswagen wieder an die K 70-Clubs herangetreten und hatte eingeladen. Nur: 2005 war die Behandlung der K 70 und ihrer Besatzungen, diplomatisch ausgedrückt, herablassend und entwürdigend. Dieser Eindruck steckt in den Köpfen fest. Im Frühjahr wurde die Einladung zur Standbesetzung unter VW-Egide auf der Techno Classica in Essen ausgesprochen und nach anfänglicher Skepsis wurden doch genug K 70-Fans für diese Aufgabe gewonnen. Hierbei konnte VW seinen Ruf schon wieder verbessern, der Stand war überragend vorbereitet und diejenigen, welche den Stand betreuten, wurden auch mit Kaffee und VW-Currywurst versorgt.

Dieses Ereignis wurde auch für Gespräche in Bezug auf das Werksjubiläum in Salzgitter genutzt. Dabei wurde sowohl gegenüber VW-Classic als auch gegenüber den Organisatoren aus Salzgitter unmissverständlich und mit deutlichen Worten klargemacht, dass die K 70 auf der Hinterachse kehrt machen würden, wäre es wieder so ein Reinform wie 2005 und VW nie wieder auf den Club wegen irgendetwas zuzukommen bräuchte. Den Platz, den wir 2000 mit unseren K 70 belegen konnten, konnte man uns leider nicht wieder zusagen, die K 70 würden an der gleichen Stelle wie 2005 stehen, aber man werde ein erheblich attraktiveres Umfeld schaffen, so dass man nicht wieder regelrecht im Abseits stehen würde.

Gern möchte ich nun einmal meine persönliche Eindrücke von diesem Ereignis so kurz nach dem Jahrestreffen schildern.

Nun, das Treffen wurde von Mario Thimm und Martin Hübner organisiert. Für den Sonnabend wurde es ermöglicht, dass die K 70, aber auch Alltagswagen der Mitglieder im Schlosshof des Schlosses Salder abgestellt werden konnten. Übrigens gibt es auch im Schlossmuseum einen silbernen K 70 zu betrachten.



Von Salder ausgehend wurde eine ausgedehnte Rundfahrt durch den Vorharz in den Harz zum „Windbeutelkönig“ an der Okertalsperre unternommen. Dort gab, natürlich, Windbeutel und Kaffee, bevor es wieder zum Schloss Salder ging. Dort erwartete die K 70-Besatzungen ein fürstliches Büffet. Sämtliche Spesen des Tages wurden übrigens von VW übernommen, ein erfreulicher Sinneswandel bei Volkswagen. Das verdient unseren Dank, den bekam Martin Hübner stellvertretend mit dem obligatorischen dreifachen K 70.

Am Sonntag dann war der große Tag, etwa zwanzig K 70 wurden ins Werk gelenkt und



dort sauber in Reih' und Glied aufgestellt und konnten von den Besuchern betrachtet werden.



Ein Mitarbeiter des Werkes begrüßte die K 70-Gemeinde, es gab Taschen mit Präsenten und eben einen festen Ansprechpartner für den ganzen Tag. Zu den Präsenten gehörten auch auf dem ganzen Werksgelände gültige Verzehrgutscheine im Wert von fünf Euro pro Person.



Die Organisatoren hatten Wort gehalten, gegenüber den K 70 waren allen aktuellen Modelle von Volkswagen zur Besichtigungen ausgestellt, was reichlich genutzt wurde.



Unser Platz lag am Weg zwischen der Hauptbühne und dem Kundenzentrum (darin stand der marathon-metallic-farbene K 70 des Werkes Salzgitter), dort gab es eine weitere Bühne, die sinnigerweise „K 70-Bühne“ genannt wurde. Auf dieser Bühne gab es den

ganzen Tag Musik verschiedenster Stilrichtungen. Verzehbuden, eine Eisenbahn, ein Parkparcours waren weitere Anziehungspunkte. Nach ruhigem Auftakt war den ganzen Tag über Hochbetrieb, über Interesse am K 70 brauchten wir uns nicht zu beklagen.



Viele ehemalige „Geburtshelfer“ unserer K 70 waren bei uns erzählten die eine oder andere Geschichte. So mancher, der an unsere Autos herantrat und das Gespräch suchte, hatte einst selbst den K 70 mit zusammengebaut oder war sonst wie an seiner Entstehung beteiligt, da sah man dann doch ein Funkeln in den Augen und den Stolz, dass doch noch einige der K 70 auf den Straßen sind und nicht alles, für das man gearbeitet hat, längst im Hochofen verschwunden und zu blasser Erinnerung geworden ist. Das Werksfernsehen kam vorbei, es wurde viel fotografiert. Direkt neben uns stand die „Kaffeetante“, ein VW Bus T2, dort konnten wir uns den ganzen Tag über kostenlos mit Kaffee bester Qualität in beliebigen Mengen versorgen, auch Susanne Wiersch von der Stiftung Automuseum Volkswagen war mit einem kleinen Verkaufsstand unsere charmante Nachbarin. Sie verkaufte dort nagelneue VW K 70, allerdings in den Maßstäben 1:43 und 1:87.

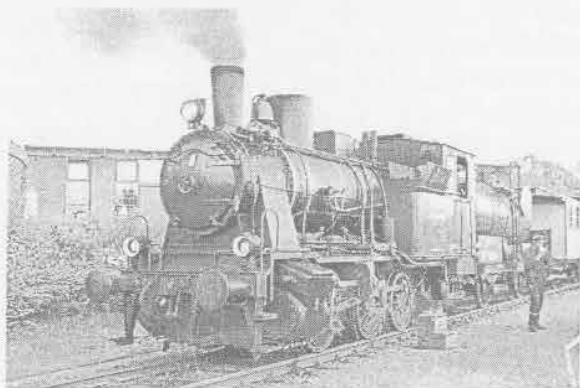


Zwei Zelte waren als Wetterschutz aufgestellt worden, kurzum, es war an alles gedacht worden.

Ehrlich, es war schon bedauerlich, dass nicht noch mehr K 70 dorthin gekommen waren, andererseits sind die Jahrestreffen der Clubs noch nicht lange her und die katastrophale Behandlung in 2005 hat auch viele abgehalten. In den noch in 2000 war ja das Werksjubiläum Anlass für beide Clubs gemeinsam ihre Jahrestreffen auf diesen Termin und an diesen Ort zu verlegen, diesmal war der I. Internationale K70 Club e. V. unter sich, obwohl manche der K 70-Freunde eine kurze Anfahrt gehabt hätten.



Uns, die wir da waren, hat es uneingeschränkt gefallen, zwei kleine Schauer verdarben die Laune nicht und vertrieben auch keinen K 70 oder die zehntausenden von Besuchern.



Die Hauptakteure waren teils von weither auf eigener Achse wieder an ihre Geburtsstätte gelenkt worden, ob Süd- oder Norddeutschland, Österreich, Belgien oder Frankreich, es war trotz der eher geringen Anzahl ein beeindruckende Breite der Herkunft der Teilnehmer. Auch waren die Modelljahre von 1971 bis 1974 vertreten, alle drei Motorisierungen, beide Ausstattungslinien und verschiedene Farben, dazu das Sondermodell in

beiden Farben. So konnte wohl fast jeder der Besucher „seinen“ K 70 (wieder-)entdecken, in Erinnerungen schwelgen und Wehmut aufkommen lassen.

Der Dank gilt den Organisatoren aus unseren Reihen, Mario Thimm und Martin Hube, aber natürlich auch allen Beteiligten von Volkswagen, dem VW Werk Salzgitter, VW-Klassik und der Stiftung Automuseum Volkswagen und natürlich allen anderen, die mit ihren K 70 dort gewesen sind, denn was wäre ein Treffen ohne eine größere Anzahl von K 70 und all den lieben Menschen, die ihn Ihnen teils von weither angereist sind.

Wenn es denn 2015 wieder so ein Ereignis gibt und es wieder so schön ausgerichtet wird, so plane ich schon mal mein Kommen ein. 40 Jahre, das ist schon eine lange Zeit die ersten VW K 70 werden bald dieses enorme Alter erreichen, Zweifel, ob sie ein Oldtimer sind, werden damit wohl nun endgültig aussterben. Irgendwie halten die VW K 70 einem aber auch den Spiegel vor und zeigen, wie alt man doch geworden ist, viele Dinge aus der Jugend sind nun, je nach Sichtweise, „altes Gerümpel“ oder museumsreife Erinnerungen an eine inzwischen lange vergangenen Zeit. Die neuen Volkswagen, die um uns herum standen sind die neue Zeit, die, Hand aufs Herz, doch auch ihre Vorzüge hat. Der Vergleich, vor allem einer der frühen VW K 70 mit einem modernen Wagen zeigt doch, wie einfach Auto fahren heute geworden ist. Freuen wir uns, dass wir das Privileg genießen, die Wahl zu haben, zwischen historisch oder modern, zwischen VW K 70 und dem modernen Alltagswagen, dass wir unserem VW K 70 nicht mehr alle Lasten des Alltags zumuten müssen.



Eine verkürzte K70 Geschichte vom Anfang bis jetzt

Wien im Sommer 2009. Mein moosmetallic K70 LS steht geparkt im Wiener Nobel- Villenviertel des Bezirks Hernals, wo meine Frau Renate „ums Eck“ nur eine bescheidenere kleine Behausung für regelmäßige Besuche unserer beider Heimatstadt hat. Dem K70 gegenüber liegt eine historisch gewachsene Nobelvilla, mit einem Lexus in teuerster Ausführung davor, dem ich aber keine weitere Beachtung schenke. Hinter dem Zaun der Nobelvilla habe ich noch einen etwas älteren Mann beim Rosengießen bemerkt.

Ich möchte nur mal die von der gestrigen Fahrt insektenbeklebte Frontscheibe reinigen, da wir spät nachts angekommen waren. Da höre ich unterdessen hinter mir die Stimme des nunmehr herausgekommenen Rosengießers einfach fragen, ob ich denn wüßte, wie dieses Auto eigentlich heißen müßte. Eine für „K70-Ohren“ ungewöhnlich interessante Frage!

„Sicher“, gebe ich ohne zu zögern zur Antwort, „NSU-K70“ und beginne relativ routiniert mit meiner Erzählung, wie es ansonsten bei vergleichbarem Interesse der Höflichkeit halber auch meine Gewohnheit ist: vom traurigen Abstieg des NSU-Werks ende der 60-er Jahre, der von den Schwierigkeiten mit den neuen Wankelmotoren im Ro 80 gekennzeichnet war und wie man diese enormen Defizite glaubte mit einer etwas einfacheren, aber trotzdem zeitgemäßen Familienlimousine, mit einer wassergekühlten Version der bislang nur luftgekühlten 4-Zylinder Prinz- Motorenreihe versehen (statt des wahrlich nicht geglückten Wankelmotors), wieder wettmachen wollte. Am Ende diese Entwicklung aber kam trotz der offensichtlich enormen Anstrengungen der bewußt ums Überleben kämpfenden NSU- Belegschaft 1969 über NSU leider der Pleitegeier usw. usw. (alleine wegen dieser 2 Jahre lang unterbrochenen Entwicklungsgeschichte heraus muß man eigentlich den K70 als ein noch deutlich älteres Produkt einordnen, als es dem jeweiligen Baujahr scheinbar entspricht!).

„Woher wissen Sie denn das alles so genau?“ fragt er mich abermals. „Nun, erstens war ich damals gerade in dem Alter, mich permanent über die neuesten Autoentwicklungen in Deutschland und Europa zu informieren und zweitens hatte ich mich, damals noch als „NSU-Prinz 110 SC“-Fahrer, im August 1972 - allen Unkenrufen und schlechten Vergleichstests zum Trotz – für den Kauf eines K70 mit 90 PS und Handchoke entschieden“ (in frischstem Iberischrot, wohl dem bekannt dunklen Blut des witschnaubenden Stiers im Stierkampf nachempfunden, was damals so manche K70-Einsteiger, die sich als etwas Besseres fühlten als der „noch arme Mob in den Kleinwägen“, sogar an der Fahrweise erkennen ließen: die Hautevolee mit noch deutlich stärkeren bzw. schnelleren Fahrzeugen war ja noch nicht sehr groß).

„Und ich hatte zuvor noch an der Entwicklung des K70 bei NSU in Neckarsulm mitgewirkt“ erhalte ich vom Rosengießer zur Antwort und verstumme staunend mit offenem Mund und weit geöffneten Augen.

Zu gerne hätte ich den guten Mann nun nach näheren Details gefragt, doch aus der Nobelvilla kommt unüberhörbar die Bitte: „das Essen ist schon fertig, Friedl!“ und er verabschiedet sich, höflich entschuldigend, nicht ohne noch schnell seinen Namen „Frey“ zu nennen und mir zu versichern, daß er und die anderen Leute im NSU-Werk „**nur mit blutenden Herzen**“ den Abgang der letzten NSU-Hoffnungsentwicklung zu VW zur Kenntnis nehmen mussten.

Ich versuche mich in diese nur so kurz angedeutete Bemerkung hinein zu versetzen. Die ganze Entwicklungsmühe auf NSU- Seite sollte damals ausgerechnet einem (bestimmt nicht beliebten) Konkurrenten weiterhelfen, denn die hatten sich vertraglich, nach monatelangen Verhandlungen, schließlich (jedoch auch sehr schweren Herzens!) überwunden und verpflichtet (dabei ihr eigenes, viele Jahrzehnte langes weltweites (Käfer-) Hauptverkaufsargument revolutionär über Bord werfend), den **ersten wassergekühlten und frontgetriebenen** Serienwagen ihrer Geschichte zu bauen, mit einem **Kofferraum ungeahnten Ausmaßes im Heck!** In Relation zum bisherigen Gesamtaufwand hat aus Sicht von NSU nun VW „ohne aktive Mithilfe“ das **echte automobile Zukunftskonzept**

„geschenkt“ (oder aufgezwungen?) bekommen! Der einzige für die NSU- Belegschaft übrig gebliebene „Lohn“ war der Erhalt ihrer Arbeitsplätze und – mehr aus Prestige Gründen als aus anderen - die Fortsetzung der Ro 80 Fertigung (samt den weiterhin endlosen Garantireparaturen am Wankelmotor), nur noch begleitet vom bereits stark rückläufigen Kleinwagenabsatz (trotz beachtlicher TTS-Rennerfolge). Das so hoffnungsvoll geborene und der Öffentlichkeit bereits als neues NSU-K70-Wunder präsentierte Baby wurde plötzlich „rücksichtslos“ von Fremden adoptiert, die so edle, 1969 noch vielversprechende Motorkonstruktion anschließend sogar beinahe geschlachtet, ohne daß die Nachwelt später noch jemals daran erinnert worden wäre, wer dessen Mutter eigentlich war. Und obendrein war VW sogar der Hauptkonkurrent mit seinem **uralten** Primitivkäfer – trotz fahr- und karosseriemäßig den modernen NSU-4-Zylinder Fahrzeugen gegenüber hoffnungsloser Unterlegenheit, weshalb man schon früher die Welt nicht mehr verstehen konnte – und deswegen ja mit schuld am Gesamtdebakel der Firma NSU!

Ich rufe Herrn Frey noch guten Appetit nach und daß ich ihn übrigens schon kennen würde. Ihn überrascht diese Bemerkung wohl nicht sonderlich, denn schließlich hatte er sich seit dem Umzug von Neckarsulm nach Wien Anfang 1970 schnell einen Namen gemacht: er holte sich zunächst die Importrechte für Toyota und wurde danach schnell der alleinige Generalimporteur für Österreich. Für alle Toyota- und Lexusfreunde in Österreich war und ist daher der Name „Toyota Frey Wien“ ein Begriff. Deshalb kannte ich – trotz meines Umzugs in umgekehrter Richtung nach Ulm - auch schon seit dieser Zeit seinen Namen.

(Nun will ich keineswegs behaupten, daß solche Begegnungen für K70-Besitzer außergewöhnlich wären, konnten wir doch gerade auch in Salzgitter aus Anlaß des 40-jährigen Jubiläums vor Ort Kontakte mit mehreren ehemaligen Mitarbeitern der K70-Fertigung aufnehmen. Meine Geschichte geht aber noch ein wenig weiter, denn ich weiß zufälliger Weise noch über ihn, daß er vor ca. 15 Jahren der Firmate der Tochter meines besten Wiener Freundes war.)

Am selben Nachmittag noch will ich gerade alleine mit dem K70 kurz wegfahren, als ich bemerke, daß mit der Schaltung etwas nicht stimmt. Die ohnehin langen Schaltwege sind noch länger und noch „teigiger“, als es ab 1971 den Serienfahrzeugen - insbesondere der ersten beiden Modelljahre - von den damaligen Autoprofis zu Recht angekreidet wurde.

Irgend etwas im Gestänge musste kaputt gegangen sein und schlagartig fällt mir ein, daß ich gestern Nacht, als Renate fuhr, sie noch mit größtem Unverständnis gerügt hatte, wieso sie plötzlich die Gänge nicht mehr finden würde und ich deshalb so oft wie nie zuvor das Getriebe grüßen hörte!

So stelle ich den Motor wieder ab, gehe zunächst mit gesenktem Kopf wieder hoch zu unserer Behausung, um ihr deshalb nachträglich Abbitte zu leisten. Es ist Samstag und ich wollte eigentlich am nächsten Tag nach Slowenien Verwandte besuchen fahren. So komme ich aber vielleicht nicht mehr weit, und ohne auf eine Hebebühne zu fahren läßt sich schlecht eine Diagnose über die eindeutige Ursache des Defekts stellen, geschweige denn eine Reparatur durchführen. Was liegt also näher, als mal schnell vielleicht Herrn Frey zu fragen, ob er mir vielleicht am Montag eine Hebebühne in einer seiner 3 Werkstätten organisieren könnte.

Wieder vor Herrn Freys Villa stehend stelle ich zunächst fest, daß der Lexus von vorhin nicht mehr zu sehen ist. Wozu hat man denn Visitenkarten. Auf der Rückseite ausgefüllt um Hilfe für meine ganz unerwartete Malaise bittend, klebe ich sie an seinen Postkasten.

Bis Sonntag nachmittag bleibt aber der erhoffte telefonische Rückruf aus und ich werde langsam nervös. So fahren wir kurz entschlossen in den Garten meines Schwagers nach Klosterneuburg bei Wien und ich hebe das Auto mit dem serienmäßigen Wagenheber, stufenweise mit Steinplatten zur Absicherung unterstützend so weit hoch, daß ich zu einer bequemen Demontage der Schaltgestänge-Abdeckung fähig gewesen wäre. Das war glücklicherweise aber nicht mehr erforderlich, denn ausgerechnet die von mir vor Jahren nach einer ersten Schweißarbeit am Schaltgestänge-Führungsrohr am Schaltfinger festgeklebte Gummikugel hing nun noch an der letzten Klebefaser herunter; sie war außerdem gespalten. Das war ein Aufatmen, denn nun war klar, daß diesmal nicht –



wie von mir befürchtet - eine schlechte Schweißarbeit die erneute Ursache der langen Schaltwege war, sondern alleine das durch das Herausfallen der Gummikugel stark vergrößerte Spiel zwischen Schaltfinger und Schaltungskäfig. Damit entschlief ich mich zur Weiterfahrt am nächsten Tag (es ist und bleibt nach Wettervorhersage schließlich traumhaft schönes Wetter) und zur Verlegung der kleinen Reparatur auf die Zeit meiner Rückkehr nach Salzburg.

Montags ab Mittag unterwegs auf der landschaftlich schönen Südautobahn von Wien nach Graz denke ich bedauernd, daß man wohl vielleicht nicht immer gleich alles glauben kann, wenn von blutendem Herzen die Rede ist, aber vielleicht war ihm (immerhin auf dem Niveau des angesehenen Kommerzialrats) mein Ansinnen auch etwas zu dreist, oder er ist sogar selbst verweist...

Am Wechsel, im Abschnitt des kurvenreichsten Streckenteils dieser Autobahn, hole ich viele „schwere Schlitten“ wieder ein, die vorher die Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h weit überschritten hatten. Mich als in diesem Punkt vielleicht typischen Österreicher zeichnet die Freude am Kurvenfahren aus, und der (echte) LS mit Conti Contact 3 185/70 liegt innerhalb der K70-Riege wirklich sehr gut beherrschbar auf der Straße, erst recht wie in diesem Fall mit leerem Kofferraum. Mit einem samt Fahrer vielleicht bei 1200 kg liegenden Gesamtgewicht gehört der K70 heutzutage in der Fahrzeugklasse mit vergleichbarem Transportvolumen bereits zu den Leichtgewichten.

Das war früher, insbesondere zur Zeit der ersten Audi 80 und der anschließend davon abgeleiteten Passatmodelle, genau umgekehrt! Mit **nur 75 PS** hängten die jederzeit alle K70-Typen ab. Ich fuhr so einen Passat damals auch als Dienstwagen, der lief auf gerader Strecke jederzeit zwischen 180 und 200 km/h, wobei ich mir dies am Anfang in Relation zu meinem 90 PS K70 absolut nicht erklären bzw. kaum glauben konnte. Dabei wirkte der Motor nie angestrengt; hatte er doch um 250 kg weniger zu schleppen, einen um mindestens 25% besseren cw-Wert und kleineren Frontquerschnitt.

Zurück zu den mit 100 km/h beschränkten Kurven am Wechsel: Insbesondere hierzulande wird es dann erstaunlich häufig amüsant, wenn zunächst offensichtlich wie „sehr brave Familienväter“ Fahrende es plötzlich partout nicht wahrhaben können wollen, von solch* einem unbekanntem und scheinbar schwerfälligen Oldtimer ausgerechnet in den Kurven abgehängt zu werden. Sie würden einem gerne dafür den Fehdehandschuh hinwerfen, um sich von Mann zu Mann dafür rächen zu können... Der Großteil dieser Spezies versucht es danach meistens vergeblich, „hinterherhächelnd“ doch noch eine Poleposition auf dieser Slalomstrecke vor dem komischen K70 (-Ar...?) „erkämpfen“ zu können. Ich kann dabei natürlich auch nicht ausschließen, daß sich die „Gedemütigten“ durch die manchmal fast 2-CV-mäßige Schräglage des Vorausfahrenden schließlich doch haben (ab-)schrecken lassen. Erst wenn dann wieder einmal gerade Streckenabschnitte kommen, müssen sie ihrem Frust „freien Lauf lassen“ und das 130-er Limit mit mehr als 30 km/h überziehen, um es „dem Blöden da vorne“ „zu zeigen“. Ich hebe deshalb aber sicher nicht meinen imaginären Hut vor solchen „Gegnern“. (Da lob' ich mir eher noch den fairen Volvofahrer in Schweden, der tatsächlich seinen Hut hob, als ich dort 1966 noch mit meinem ferrariroten Steyr-Puch 650TR (Karosserie Ur-Modell Fiat 500) unterwegs, ihn auf kurvenreicher, aber völlig leerer Landstraße bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 90 km/h mal so flutsch mit 130 überholte.) Wir Männer haben schon seltsame Gene.

Vor der von Wien aus (in diesem Stil) locker in knapp 2 Stunden erreichten slowenischen Grenze mache ich noch einen kurzen Abstecher nach links zu einem der raren Fahrradoldtimer- Händler an der Mur (Grenzfluß zwischen Österreich und Slowenien, inmitten des größten Kürbis- Anbaugebiets Österreichs), um mein noch etwas älteres Puch- Fahrrad, als es der K70 ist, mit neuen Ersatzteilen restaurieren zu können.

Da klingelt ganz unerwartet mein Handy. Eine sehr freundliche Damenstimme des Hauses „Toyota Frey Wien“ möchte mir ihr Bedauern mitteilen, daß die im Auftrag des Herrn Kommerzialrats Frey durchgeführten Recherchen bezüglich der Reparierbarkeit meines verehrten Oldtimers in einer seiner Werkstätten leider negativ beschieden werden müssen – in Ermangelung von **dafür geeignetem Werkzeug!** (Nach bisher innerhalb von 38 Jahren weit über 500.000 km mit 5 K70 war es mir unterwegs nur ein einziges Mal passiert, daß das von mir zusammengestellte Bordwerkzeug nicht zur Reparatur der doch immer wieder mal aufgetretenen Defekte gereicht hat: so geschehen nach (dem

einzigem) Verlust des Öl- Überdruckpfropfens am Motorblock nach einem Kaltstart am Morgen in fremder Gegend bei mäßigen Temperaturen, wonach das ganze Öl auslief; ich hatte damals aber keine Ahnung, was eigentlich los war und mußte mich in die nächste VW-Werkstatt abschleppen lassen).

Ich kann meinen Lacher zu der mir mitgeteilten Argumentation der Toyota- Werkstattleute kaum unterdrücken und erwidere dadurch mit vergleichbar freundlicher Stimme, daß ich die vorgenommenen Recherchen außerordentlich schätzen würde und ich mich deshalb wärmstens beim Herrn Kommerzialrat bedanken möchte, doch waren schlußendlich gemeine Gartenweg- Platten und primitivstes Uralt- Bordwerkzeug (zwar nachsteinzeitlich) völlig ausreichend, um die vorübergehende Unpäßlichkeit meines Oldtimers für die noch bevorstehende Strecke von 600 km zu relativieren.

Am Ende des Telefonats will ich aber nicht nur meine persönliche Empfehlung an den Herrn KR weitergeleitet wissen, sondern darüber hinaus insbesondere auch die der Familie Kindermann (Name meines alten Freundes in Wien, den ich natürlich vorher über das Geschehene informiert hatte).

Es vergehen keine 2 Minuten, da erhalte ich nochmals – diesmal einen persönlichen - Anruf von Herrn Frey, der (nicht ganz unerwarteterweise) neugierig geworden ist, was ich wohl mit Kindermanns zu tun hätte. So kommt's natürlich nochmals zu einem sehr netten Austausch zunächst über die familiäre und schließlich nochmals über die technische Seite mit dem K70 und er versichert mir daraufhin, daß für den Wiederholungsfall eines derartigen Problems mir selbstverständlich jederzeit eine Hebebühne in seinem Werkstattimperium zur Verfügung stehen würde. Hört hört, da lacht natürlich das K70- Herz, auch wenn ich so eine Situation tunlichst vermeiden möchte!

Als ich ihm noch sage, daß mein Hauptdomizil in Salzburg liegt, informiert er mich weiter erfreut, daß er gerade ganz in meiner Nähe ein neues Toyota- Autohaus bauen lasse, welches im Laufe des Jahres 2010 eröffnen werden soll und er sich dann meinen Besuch dort wünschen würde, was ich ihm gerne verspreche.

Meine Weiterreise nach Slowenien und auch die Rückreise nach Salzburg verliefen wie gewohnt problemlos.

Ich konnte fortan ein ganzes Jahr an der Toyota- Baustelle immer wieder vorbeifahrend den Werdegang des „grünsten Autohauses in Europa“ mitverfolgen und es gab auch dabei wie üblich deutliche Terminverzögerungen, sicher aber gab es auch eine Beeinflussung der Liquidität infolge der vielen Toyota- Rückrufaktionen samt spürbarer Absatzkrise. Jetzt im Oktober war das Gebäude endlich fertiggestellt worden. Es macht in jeder Hinsicht tatsächlich einen erfreulich innovativen Eindruck.

Zur Eröffnung wollte ich persönlich noch eine Kleinigkeit zur Erinnerung an das letztjährige Kennenlernen beitragen: ich überklebte die VW-Zeichen meiner beiden K-sis mittels digital selbst mühsam Pixel für Pixel aufgebauten NSU-Emblemen (erforderliche Mindesthöhe: 9,5 cm) und verabredete mit den Veranstaltungs- Verantwortlichen von Toyota, daß ich beide Autos rechtzeitig zur Eröffnungsfeier, vor Eintreffen des Herrn Frey, unmittelbar gegenüber dem Haupteingang des Gebäudes parken dürfte. Wer aber bedauerlicherweise zu diesem Zeitpunkt und leider auch später nicht erscheinen konnte, war krankheitshalber gerade er.

Ich hoffe, daß er mittlerweile genesen ist und sich vielleicht später noch mal eine andere Gelegenheit ergibt, diese speziellen NSUs (oder kommen noch andere dazu?) dem Herrn KR vorzustellen.

P.S.: Wenn man NSU 1969 nochmals mit einer entsprechend großen Kreditspritze für die Serienfertigung des K70 unterstützt hätte, ist aus heutiger Sicht schwer vorstellbar, was dann herausgekommen wäre. Aber immerhin: trotz vielleicht mancher Lieblosigkeit von VW dem „geschenkten (und z. T. auch ungeliebten) NSU-Gaul“ gegenüber, dazu natürlich noch die schwierige Konkurrenzsituation im eigenen Konzern nicht zu vergessen (VW 411, 412, Audi 100, dann Audi 80 und Passat), sind die Querelen um das Auto nach außen hin kaum durchgedrungen oder gar

aufgefallen. Auch beim besten Glauben an die damaligen Fähigkeiten von NSU wäre beispielsweise eine etwa 25-jährige Ersatzteilversorgung durch das Werk – wie von VW durchgehalten - kaum vorstellbar gewesen. Generell sind deutsche Automobilwerke meines Wissens nämlich nur zu 10-jähriger Ersatzteilversorgung verpflichtet.

Man kann VW sicher auch nicht vorwerfen, daß die Reklame und Prospekte über den K70 nicht gebührend gediegen erschienen wären. Die Darstellung als „Raumwunder“ mit – für ein deutsches Fabrikat – auch erstmaliger Durchlademöglichkeit vom Kofferraum in den Fahrgastraum war durchaus überzeugend gelungen. Darüber hinaus war auch die hintere Einzelradaufhängung samt der langen Federwege erfolgreich argumentiert worden, auch wenn sich dann später leider erst in der Praxis gezeigt hat, daß diese den Reifenverschleiß – insbesondere beim Nutzen des vollen Ladevolumens und die sich daraus ergebende Schrägstellung der Hinterräder – an den Reifen- Innenflanken oft katastrophal förderte. Man fuhr damals sogar noch mit einem empfohlenen Reifendruck von 1,5 Bar (auslaufende Diagonalreifenzeit) und die Abriebfestigkeit war noch sehr schlecht. Bei 40° Schattentemperatur nur einmal so mit vollem Tauchgepäck nach Süditalien bis knapp vor Sizilien gedüst und wieder zurück reichte und die vorher noch fast neuen Hinterreifen waren fällig.

Auf die elegante Möglichkeit der Kupplungsreparatur (bei NSU schon lange bei den Prinz-Modellen eingeführt) hat man die Öffentlichkeit hingegen kaum hingewiesen. Ist für die Werbung aber auch nicht unbedingt von Vorteil, wenn man auf denkbare Kupplungsdefekte hinweist.

Für die wirklich erstmals in der Automobilbranche äußerst kostspielige Einführung der Computerdiagnose nur am K70 (auch geschickt in der Werbung vorgestellt) konnte **nur von VW** das Kapital aufgetrieben und schließlich der damit verbundene riesige Verlust auch wieder verkraftet werden. So gesehen und insbesondere die zweifelsohne bessere Fertigungsqualität bei VW hat wahrscheinlich dem K70 zu größeren Stückzahlen und längerem Überleben verholfen, als es unter der Flagge von NSU möglich gewesen wäre, auch wenn so mancher NSU- Entwickler oder Fan behauptet, VW hätte sich angeblich die von NSU vorgesehenen besseren Materialien beim Motor gespart. Ich weiß aus erster Hand (Prof. Dr. Peter Hofbauer, verantwortlicher Entwickler des Golf-Dieselmotors) beispielsweise, daß die von NSU vorgesehen Nockenwelle so daneben lag, daß sie völlig neu konstruiert werden mußte. Auch insbesondere an der ausreichenden Stabilität des von NSU noch mit paarweisen Zylindern vorgesehenen Motors (war bei den luftgekühlten Motoren natürlich ebenfalls reparaturfreundlicher) hatte man größte Bedenken und konstruierte diesen zu einem kompakten Motorblock um.

Meine K70 Fahrten mit dem NSU- Zeichen in Front während der letzten Herbstwochen brachten übrigens eine auffallende Veränderung des Verhaltensmuster von Neugierigen, denn sie drehten sich viel häufiger als gewöhnlich nochmals nach dem Auto um. So mancher, der den K70 vielleicht sogar als ehemaligen VW noch zu erkennen glaubt (die meisten tippen heutzutage ja „schon eher“ auf ein Fahrzeug mit Wankelmotor), wird sich eben doppelt gewundert haben, wie und wann NSU diese Autos einmal gefertigt haben mag.

Herzliche K-Grüße
Peter Plechinger