

1. Internationaler **K70-CLUB-POST**

Mitgliedermagazin



CLASSIC MOTOR SCHWEDEN



K 70 – der Anfang einer neuen Ära

ab Seite 6

38. PFINGSTTREFFEN



... in und um Celle ab Seite 15

NEDERLAND



Tag der Technik in Deurne Seite 33

6. bis 8. September 2024

Kampeerweekend Swalmen/Roermond Niederlande,
Anmeldung: Peter Beursgens, info@beursgensadvies.nl

14. September 2024

Jahreshauptversammlung des 1. internationalen K 70 Clubs
Ansprechpartner: Rupert Zeh

12. Januar 2025

Oliebollen in Vinkeveen bei Pim und Annemarie Tielkemeijer, Info: tielk021@planet.nl

7. bis 9. Juni 2025

39. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in der Schweiz

Juni 2025

43. internationales NSU-Treffen, Cavallino, Union Lido/Italien,
Ansprechpartner: NSU Club Italia

23. bis 25. Mai 2026

40. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs
Region Eichsfeld, Thüringen,
Ansprechpartner: Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de

15. bis 17. Mai 2027

41. Pfingsttreffen des 1. internationalen K 70 Clubs in den Niederlanden,
Ansprechpartner: Jaap van Riesen

© andreas kernke

IMPRESSUM

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber
+49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de

CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Mittelweg 33 • 32427 Minden
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

DRUCK

printed by:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

220 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

jeweils: **1. Ausgabe** am 1. November, **2. Ausgabe** am 1. Februar,
3. Ausgabe am 1. Mai, **4. Ausgabe** am 1. August.

EINSENDUNGEN, BEITRÄGE: Artikel und Fotos für die K 70-POST bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail-Anhang als MS Word/Excel- oder pdf-Datei, Bilder als hochauflösende jpg-Datei) an **k70-post@k70-club.de** senden.

RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

Alle Inhalte dieses Magazins, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, beim Redakteur. Zur Verwendung von Inhalten ist eine schriftliche Erlaubnis einzuholen.

Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.

Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.

Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.

Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.

Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.

In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.

Thema Gendern: Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter grundsätzlich unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet. Es gilt der Grundsatz: Alle sind gleich wichtig, alle sind gleich viel wert!



TITELBILD: K 70 und Typ 4 aus der Luft
FOTO ANLÄSSLICH DES PFINGSTTREFFENS IN CELLE
(MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON LAURENZ
BLANCK)

RÜCKSEITE: FOTO EINES OFFENSICHTLICH
SCHWEDISCHEN VW K 70 AUS DER WERBUNG



DRUCKVERZÖGERUNG UND DOCH NOCHMAL EINE FUHRPARKERWEITERUNG BEI DER VIELLEICHT BALD MEIN K 70 AM ZUG IST

TEXT UND FOTO: ANDREAS KERKE

Normalerweise lade ich die fertige Druckdatei der K 70-POST ja oft schon vor dem regulären Redaktionsschluß an die Druckerei „WIRmachenDRUCK.de“ nach Backnang (etwas nordöstlich von Stuttgart) hoch. Diesmal hat mich jedoch mein aktuelles Restaurationsprojekt so sehr vereinnahmt, dass sich die gewohnte Fertigstellung dieser Ausgabe tatsächlich etwas verzögert hat. Das Restaurationsprojekt mag vielleicht den Einen oder Anderen etwas verwirren, denn Erstens hatte ich im Internet in meinem Blog „El Gigantes Geschichten“ versprochen, zukünftig keine Fahrzeugrestauration mehr anzugehen. Zweitens ist das Projekt nur einachsrig, also ein Anhänger - genau genommen ein Wohnwagen.



Bereits im September letzten Jahres begeisterte mich anlässlich des K 70-Kamperweekends in Holland der kleine, leichte KIP Kompakt KK300 von Barbara und Jaap van Riesen. Als ich meiner Frau von diesem Wohnwagen erzählte, weckte ich auch ihr Interesse an Modellen dieser Marke. Schließlich sind Wohnwagen bereits seit dem Beginn unserer Partnerschaft eine gemeinsame Leidenschaft. Denn zehn Tage nachdem wir uns im Frühjahr vor zwanzig Jahren kennengelernt hatten, erwarben wir zusammen einen WILK Stern Deluxe von 1984. Viele Ereignisse wiederholen sich eben im Leben. Acht Jahre unternahmen wir Reisen mit unseren Kindern und dem WILK... bis sich unsere familiäre und automobiler Lage veränderte: nach und nach folgten die Kinder eigenen Wegen und wir verfügten über kein adäquates Zugfahrzeug mehr. Meine Frau erkannte die vom ersten Tag meiner Mobilität stetig brennende Begeisterung am VW Bulli. So wurde unser roter VW T3 REDSTAR nach acht Jahren der Nachfolger unseres WILK-Wohnwagens.

Beim Campingurlaub an der Mosel im letzten Jahr kam dann der Wunsch nach mehr Platz und automobiler Beweglichkeit auf... und nach über zehn Jahren fiel erstmals wieder das Wort „Wohnwagen“. Dem haben wir nun Rechnung getragen und uns einen KIP Kompakt KK400 von 1984 gekauft. Das schöne an diesem Camper ist, dass er mit 750 Kilo Gesamtgewicht wirklich leicht ist und... jetzt kommt der Bogen zum K 70... auch relativ problemlos vom K 70 gezogen werden kann. Genau **DAS** hatten wir ja mit unserem WILK hinter dem K 70 anlässlich des 2011er K 70-Pfingsttreffens in Rüthen/ Sauerland getestet. Dabei stellte sich dann leider heraus, dass ein K 70 nicht geeignet ist für Wohnwagen dieser Größe und dieses Gewichts.

Da ja das nächste Pfingsttreffen in der Schweiz sein soll und wir uns schon viele Gedanken über Anreise und Übernachtungsmöglichkeiten gemacht haben, ist so ein Wohnwagen vielleicht ja des Rätsels Lösung. Wir werden sehen! **Und nun gute Unterhaltung bei dieser Ausgabe der K 70-POST! //**



... Jungfernfahrt: testweise zieht erstmals mein Fahrschul-T Roc den KIP-Wohnwagen ins Weserbergland

- 2 **EVENTS, IMPRESSUM**
- 3 **EDITORIAL**
- 4 **CLUB-ADRESSEN**
- 6 **CLASSIC MOTOR SCHWEDEN**
K 70 - der Anfang einer neuen Ära
- 13 **KALENDER 2015**
Der „K 70-Werbung wie es sie nie gab“-Kalender
- 15 **PFINGSTTREFFEN**
Ein Treffen wie (bisher) kein Treffen
- 23 **PFINGSTTREFFEN**
In4mation berichtet auch über das Treffen in Celle
- 31 **GLEICHTEILELISTE** 
- 33 **NEDERLAND**
Tag der Technik in Deurne
- 35 **TRAURIGES AUS NEDERLAND**
- 36 **VERKAUF**
- 37 **VERKAUF**
- 38 **VERKAUF**
- 39 **VERKAUF**





VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

Telefon: +49 (0) 15 23 27 35 34 1 • eMail: ralf.knispel@k70-club.de

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

Telefon: +49 (0) 17 37 27 85 29 • eMail: tobias.koenig@k70-club.de

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Mittelweg 33 • 32427 Minden

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER

KAI KÄMMERER

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

Telefon: +49 (0) 17 66 68 98 30 8 • eMail: kai.kaemmerer@k70-club.de

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde

Telefon: +49 (0) 53 02 64 67 • eMail: kassenwart@k70-club.de

BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V.

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES

IBAN: DE29278937605054437300

INTERNETAUFTRITT DES CLUBS

<http://www.k70-club.de>

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND

ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR

Kanaalweg 22 • 1121 DP Landsmeer • eMail: sergevandonkelaar@wxs.nl

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE

HENRY KROEZEN

eMail: roosenhenry@hotmail.com • Telefon: +31 (0) 64 87 21 48 7

TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: k70@teilethimm.de

oder per Telefon:

01 72 38 55 40 2

Wir sind Mitglied im





HN-HV 212

eMAIL AUS SCHWEDEN

K70 - början på en ny era

På 1970-talet var K70:n personifierad. Idag är det här en bevarad klass. Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.

TEXT: ANDREAS KERNKE, FOTO: SINKKA ERIKSSON

När den boken var det en ganska vanlig. De hade varit i väg för Volkswagen och var där i några dagar. Men det var inte bara det som gjorde att den blev så populär. Det var främst utställningarna som gjorde att den blev så populär. För att det inte var en vanlig bil som de andra. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år.

En av de bästa var den som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år. Det var en bil som hade varit i Sverige i över 20 år.

1970 års Volkswagen Beetle (1974) och Volkswagen Beetle (1977). Bilderna är från Mats Linderöths bok "K70 - början på en ny era".

1970 års Volkswagen Beetle (1974) och Volkswagen Beetle (1977). Bilderna är från Mats Linderöths bok "K70 - början på en ny era".



TEXT: ANDREAS KERNKE

Da war ich schon mächtig überrascht, als mir Anders Nordner, Chefredakteur der schwedischen „CLASSIC MOTOR“, dem größten Oldtimer-Magazin der nordischen Länder, freiwillig und ungefragt die Geschichte des roten VW K 70 von Mats Linderöth, anbot.

Allerdings gehe ich davon aus, dass nur wenige K 70-POST-Leser der schwedischen Sprache mächtig sind. Also ließ ich den Text den Google-Übersetzer ins Deutsche übertragen, musste ihn an einigen Stellen ein wenig ins Verständliche umformulieren und präsentiere ihn nun hiermit exklusiv in unserem Clubmagazin.

Vielen Dank an Anders Nordner und Mats Linderöth für diese wunderbare Idee - und den Lesern jetzt viel Freude bei den folgenden fünf Seiten.



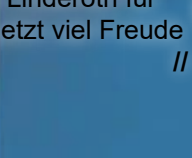
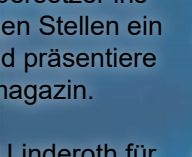
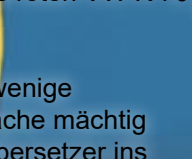
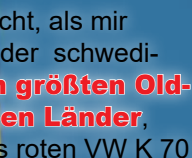
K 70 Besitzer Mats Linderöth



Chefredakteur Anders Nordner



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



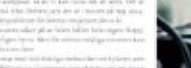
Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



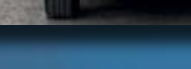
Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



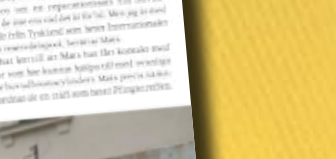
Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



Om Mats Linderöth... Mats Linderöth har plockat ur i motorn, fått bilen omklädd och förädlad den sedan ågarbytet år 1977. Men allt började med en metallisk grön K70 - och tre fräsiga flickor.



K 70 – DER ANFANG EINER NEUEN ÄRA

In den 1970er Jahren war der K 70 der personifizierte Personenkraftwagen. Heute ist er ein begehrter Schatz. Mats Linderoth hat den Motor aus- und wieder eingebaut, seit dem Besitzerwechsel im Jahr 1977 neu lackiert und verfeinert. Aber alles begann mit einem metallic-grünen K 70 – und drei knackigen Felgen.

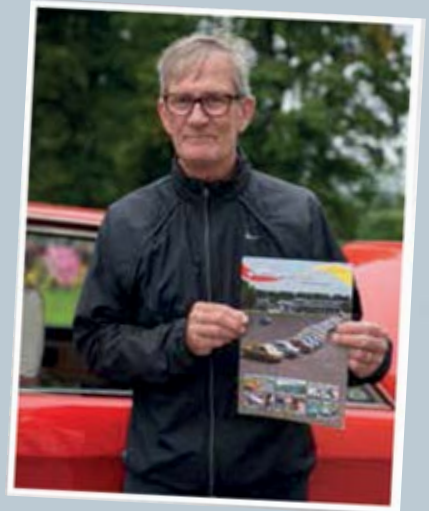
TEXT: JOHN SEMPILL FOTOS: SINIKKA ERIKSSON
DURCH GOOGLE AUS DEM SCHWEDISCHEN ÜBERSETZT

Als er auf den Markt kam, war er ein Game-Changer. Er ebnete den Weg für Volkswagen und war der Kämpfer auf dem Weg an vorderster Front: vorne hatte er einen wassergekühlten Motor und Frontantrieb und wurde im eigenen Werk produziert. Im Marketingmaterial von Volkswagen wurde er so beschrieben: „Ein neuer Volkswagen, im Gegensatz zu allen anderen Modellen bisher – VW K 70.“ Mit seinem langen Radstand gab es viel Platz für die Beifahrer und den Fahrer, der Fahrgastraum des Autos wurde aus sicherheitstechnischer Sicht gestärkt. Er erhielt großzügige Stauräume und die Fahrzeugaufteilung rund um den neuen Antriebsstrang wurde zu einem neuen Industriestandard. Ohne den K 70 zum Beispiel wäre der Volkswagen Passat nicht der treue Diener, den wir heute in ihm sehen. Das Exemplar hier ist aus dem Modelljahr 1974. Damals war es seit vier Jahren auf dem Markt. Mats Linderoth kaufte das Auto am 6. Dezember 1977. „Dass ich einen K 70 gekauft habe, lag daran, dass er

nett und gutaussehend war und 100 PS hat“, sagt Mats voller Begeisterung. Aber Mats war von der Farbe zunächst nicht ganz überzeugt. Es waren vor allem Zufälle, die es möglich machten.

Um ein Bild der Gegenwart zu zeichnen: Im Jahr 1977, als der Science-Fiction-Hype groß war, verließ uns Elvis Presley für immer, der Einrichtungstrend lag in dunklen, wenn auch gemütlichen Farben.

„Die Farbe gefällt mir ganz gut, aber ich hätte wahrscheinlich lieber ein Feuergelb oder Gelb, oder vielleicht ein Goldmetallic. Aber es kostete rund 5.000 weniger als ein Saab 99 LE, der ebenfalls auf der Wunschliste stand. Aber ich habe nie bedauert, dass es ein K 70 geworden ist.“ Ähnliche Autos wie der zeitgenössische Audi 100 und der Audi 80 waren damals nicht interessant für Mats. Volkswagen war interessanter.



Oben: Mats Linderoth mit einer Reihe von Mitgliederzeitschriften des Deutschen Internationalen K 70 Clubs. Sie haben einen Ersatzteilpool, der war hilfreich.



Die Farbe heißt Senegal Red (31A) und wurde nur für das Modelljahr 1974 angeboten. Kein Favorit zunächst für Mats. Aber jetzt, rund 47 Jahre später, kann man davon ausgehen, dass er sich daran gewöhnt hat.



Links:
Allerdings spartanisch funktionelle Einrichtung. Die Fensterkurbel braucht keine Sicherung.

Ähnliche Autos wie der zeitgenössische Audi 100 und der Audi 80 waren damals nichts für Mats. Der Volkswagen war interessanter, möglicherweise weil er zuvor schon einen besessen hatte, ein 1961er Käfer Cabrio. „Vielleicht hatte ich mehr Vertrauen in Volkswagen und erstand dieses zu einem guten Preis. Ich glaube, ich habe damals 17.500 dafür gegeben.“

Beim Kauf ließ Mats seinen K 70 mit Tectyl rostfrei machen. „Das hat wahrscheinlich das Auto gerettet, obwohl ich Rost entfernen musste“, fährt er fort. „Vor allem in den hinteren Teilen und darunter habe ich Rost gefunden und ihn schweißen lassen.“ Auch hatte Mats die richtigen Leute um sich. Oder „Berater“, wie er es selbst nennt. Sie haben ihm über die Jahre hinweg geholfen und brachten das Wissen, um das Auto im Originalzustand zu erhalten. Im Jahr 1996 erfolgte eine Neulackierung, anschließend wurden auch die Kotflügelkanten hinten, die Heckklappe und die Fahrertür mit Blech von einem Spenderauto erhalten. Ansonsten sind alle Verkleidungen von Mats' K 70 so original wie er das Werk verließ.



Doppelscheinwerfer wurden in der L-Version angeboten. Dies führte dazu, dass sich das Modell etwas vom NSU-Erbe abhebt. Der K 70 war ursprünglich ein Auto von NSU – es sollte bereits 1969 als NSU K 70 auf den Markt kommen.



Berit und Mats Linderoth mit Werbematerialien wie sie verwendet wurden, als das Auto neu verkauft wurde.

CLASSIC MOTOR, SCHWEDEN

Das Auto wurde nicht immer nur drinnen gelagert. Von Anfang an war das Auto drin ein militärisches Mobilisierungsdepot. Es hat im Laufe der Jahre mehrere Umzüge hinter sich und steht jetzt in der Garage zu Hause in Örebro. „Ich musste lernen, wie man das Auto hochhebt und es aufbockt, aber das werde ich nicht wieder tun. Als ich es hochhob, sodass die Räder frei hingen gab es einen ungünstigen Winkel an den Antriebswellen.“ Heutzutage pumpt er die Reifen „steinhart“ auf, wenn das Auto für längere Zeit stehen muss. Dass es dabei Probleme mit den Reifen geben kann, wusste er damals nicht. Die Arbeiten zur Sanierung des 1,8-Liter-Motors „von Grund auf“ wurde Anfang der 2010er Jahre ins Leben gerufen. Während einer Reise zum Funäsdalen fror bei minus 35 Grad der Kanal zur Kurbelgehäuseentlüftung ein, was wahrscheinlich der Grund dafür war, dass der Motor einer umfassenden Überholung bedurfte.“ Mats sagt, dass er einen Teil der Vorarbeiten selbst erledigt hat, während ein großer Teil der Renovierung von einem Mann geleitet wurde der unter dem Namen Dubbelolle bekannt war. „Er ist vor sechs, sieben Jahren gestorben. Aber er hat mir geholfen und mir unglaublich viel beigebracht.“



Oben: Während einer Fahrt von Sälen nach Funäsdalen bei minus 35 Grad fror der Kanal zur Kurbelgehäuseentlüftung ein. „Wahrscheinlich der Grund, warum der Motor umfassend überholt werden musste“, sagt Mats.



Oben: „Instrumentierung wie ein Rennwagen“, heißt es im Verkaufsprospekt. Die reflexfreien Instrumente „zentrieren sich auf die Lenkung“.



Am Auto wurde sehr wenig verändert – Kotflügelkanten hinten, die Heckklappe und die Fahrertür wurden ersetzt. Ansonsten ist das Auto so, wie es das Werk 1974 verließ.

Es gibt viele Sonntagsausflüge mit den Kindern: „Unsere acht Enkelkinder lieben es mit dem roten Wagen einen Ausflug zur Eisdiele zu machen.“





Der Motor wurde herausgehoben und an Pelganders Motorslip in Örebro geschickt. Sie haben die eigentliche Arbeit am Motor erledigt. „Aber wir waren diejenigen, die ihn auseinandergenommen und dann wieder zusammengebaut haben. Und er funktioniert!“ Mats kann sich bei dem Motorjob an nichts besonders Schwieriges oder Cleveres erinnern. Er erinnert sich jedoch an den Schock, als er sah, wie schmutzig es unter der Haube war. „Dann dachte ich, dass das nie gut gehen wird, weil - was in den nordischen Ländern so schmutzig war...“, beschreibt Mats. „Ist es wahr, dass es bei allen Motoren so aussieht? Weil ich noch nie beim Öffnen eines Viertaktmotors dabei war, war das sehr neu. Er hat auch diese Antriebswellenmanschetten erneuert“, fügt Mats hinzu. Der arme Olle bekam dabei eine Menge Dreck und Öl an die Finger. Viele in Oldtimer-Kreisen in Örebro kannten Dubbelolle. Er wurde Monark-Olle oder eben Dubbelolle, genannt, weil er Olle Olsson hieß. Eine sehr freundliche Person.

Oben: 1,8 Liter Motor aus- und wieder eingebaut. Das Schlimmste an dem Auto ist das laute Motorgeräusch“, sagt Mats. „Ein fünfter Gang wäre eine großartige Ausstattung - war jedoch leider nie erhältlich.“



Rechts: Die Bedienungsanleitung ist mindestens so schön wie das Auto.

Die Beschaffung von Ersatzteilen hat sich als schwierige Aufgabe erwiesen. Ohne Kontakte wäre es noch schwieriger gewesen, und vor dem Internet war das Telefon die einzige Möglichkeit Ersatzteile zu finden. „Es ist ein großes Anliegen. Wenn ich das Personal bei Möller Bil in Örebro nach einem Reparatursatz für den Hauptbremszylinder frage, wissen sie nichtmal, um was für ein Auto es sich handelt. Aber ich bin dabei auf einen in Deutschland ansässigen Club namens **Internationaler K 70-Club** gestoßen. Die haben einen Ersatzteillepool“, sagt Mats. Seine Mitgliedschaft hat dazu geführt, dass er Kontakt zu andere Mitgliedern aufnehmen konnte, die bei Ungewöhnlichem helfen konnten. Er hat dort sogar Teile, einschließlich des gerade erwähnten Hauptbremszylinders erhalten. Darüber hinaus organisieren sie ein Treffen namens Pflingsttreffen.

Laut unbestätigten Aussagen produzierte Volkswagen 211.127 Exemplare der eckigen Limousine K 70





**Links: Mats
Frau Berit will
nicht länger
mit dem Auto
fahren, denn
ihr fehlt eine
Servolenkung.**

**Auch das Re-
paraturhand-
buch spiegelt
diese Vervoll-
ständigung auf
der Wunschliste
aller Sammler
an oberster
Stelle wider.**

Dieses Jahr findet es in Minden, in Porta Westfalica im Norden Deutschlands, statt. „Ich habe meiner Frau gesagt, dass ich da irgendwann mal hin muss, zu diesem Ding namens Pfingsten. Dann denke ich über die Mitnahme von zwei Freunden nach, damit wir uns beim Fahren abwechseln können.“ Minden ist etwa 110 Meilen von Örebro entfernt, und es ist Mitte Mai 2024. Dieses Jahr ist der 50. Jahrestag seines treuen Dieners. Er ist sich auch sicher, dass das Auto die ganze Strecke hält. Die Kupplung wurde kürzlich ausgetauscht. Das sorgt für größtmögliche Seelenfrieden. Der Kühler muss überholt werden. „Ich habe mit meinem talentierten Mechaniker über den Kühler gesprochen. Er wird nicht geändert. Eventuell messen wir vorher die Temperatur des Kühlwassers. Wir reisen möglicherweise im Mai nach Deutschland. Oder ich hole mir einen neuen Kühler. Meinen alten Kühler hatte ich von irgendeinem Schrottplatz mitgenommen. er ist 50 Jahre oder älter. Ansonsten ist er nichts Besonderes.“

**Oben:
Der perforierte
Himmel
gibt ein
sportliches
Gefühl.**

Fußnote: K 70 bedeutet Kolbenmotor mit 70 PS, genauso wie Ro80 Wankelmotor 80 PS



**Unten: Das
Auto ist mit
allen Features
im top Zustand
ausgestattet.**

**Mats führt Regie bei einem großen Film
Vielen Dank an alle gemeinnützigen
Organisationen Funktionäre,
unter anderem von
Nerikes Fahrzeughistoriker,
für all die schönen
Motorerinnerungen von
Classic Motorfestival
in Annaboda.**





Ein Leben ohne K 70 ist möglich... aber sinnlos!



Der VW K 70.
Da ist nirgendwo Langeweile.
Das ist alles immer noch ein sehr moderner Ausdruck.



DER „K 70-WERBUNG, WIE ES SIE NIE GAB“-KALENDER 2025

TEXT UND FOTOMONTAGE OBEN: ANDREAS KERNE



Bereits Anfang Januar stand ich vor einem Problem, das sicherlich nur wenigen Menschen bewusst sein dürfte. Als Redakteur der „K 70-POST“ musste ich mich nämlich mit einer grundsätzlich antizyklischen Aufgabe beschäftigen. Obwohl der letzte Club-Jahreskalender gerade erst wenige Wochen vorher an die Mitglieder des 1. internationalen K 70 Clubs ausgegeben worden war, begannen die Vorbereitungen für den Club-Jahreskalender des nächsten Jahres.

Nachdem meine beiden früheren Kalender-Werke, der 2022er „KUNST & K 70“-Clubkalender und der 2024er „K 70 PHOTOSHOP ILLUSIONEN“-Kalender auf rundum breite Zustimmung stießen, fühlte ich mich nun natürlich einer gewissen kreativen Güte verpflichtet. Meine ersten Gedanken kreisten also um die Frage: „Um welches Thema soll es sich bei dem neuen Kalender handeln?“

Seit einiger Zeit beschäftigte ich mich in der Redaktionsarbeit für die „K 70-POST“ unter anderem mit der Gestaltung von Werbung für den VW K 70 nach der typischen Art, so, wie sie vor fünfzig Jahren in Zeitungen zu finden war - zumindest so, wie ich das in Erinnerung habe.

In meine für den neuen Kalender gestalteten Werbeanzeigen sollen jedoch thematisch die Erfahrungen mit diesem Modell, die allgemeine Kraftfahrzeugentwicklung der vergangenen Jahrzehnte, menschliche Vorurteile und mein/unser Hang zu diesem Oldtimer einfließen.

So sah die Werbung damals aus - quasi zeitgenössische Werbung - Ihr könnt Euch bestimmt noch an solche Anzeigen erinnern.

Und so ähnlich, wie das Bild ganz oben, sind dreizehn Kalenderblätter entstanden. Alle Darstellungen sind durchaus mit einem Zwinkern zu verstehen. Themen vom K 70-Cabrio über einen K 70 Bigfoot und selbst Walter Röhrl sind dabei! Das Bild oben verrät nichts - es ist nur ein Spoiler. //







EIN TREFFEN WIE (BISHER) KEIN TREFFEN

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

ERSTMALS ERSCHEINEN BEI
& GIGANTE GESCHICHTEN
www.gigante.blogspot.com

... viel mehr Fotos unter :
<https://el-gigante.blogspot.com/2024/05/ein-treffen-wie-bisher-kein-treffen.html>

Wenn sich der 1. internationale K 70 Club und die VW411-412 Friends begegnen, ist das durchaus ein Treffen wie kein anderes Treffen - **ES IST AUSSERGEWÖHNLICH!**

Die automobilen Gründe dieser beiden Vereine waren zwar vor einem halben Jahrhundert in den Showrooms der VW-Händler bekanntlich Konkurrenten, doch natürlich gleichzeitig Geschwisterkinder unter dem Familiennamen Volkswagen.

Im Internet findet man folgende Definition des Wortes „Geschwisterkind“: ein Geschwisterkind ist ein Verwandter, der mindestens einen Elternteil mit der anderen Person teilt. Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Rollen und bezüglich der Eifersucht spielen die Eltern. Gemeinsame Erfahrungen, gleiche Werte, gleiche Erziehung: Die meisten Geschwister fühlen sich einander ein Leben lang verbunden - ob im Guten oder im Schlechten. Sie untersuchen Geschwisterbeziehungen auch über das Kindesalter hinaus. Tiefer im Thema erfährt man, dass Geschwisterliebe der Ausdruck für eine tiefe Verbundenheit ist, die seit Anbeginn der Kindheit bis zum Lebensende andauert und Geschwisterkinder zusammenschweißt. Sie ist ein inniges Band, das nicht von jetzt auf gleich entsteht.

Betrachten wir die Vergangenheit der beiden Modelle.

Die einstmals aufwändig auf luftgekühlte Heckboxer eingeschworenen konservativen Käufer sollten bei VW Anfang der 1970er plötzlich ein bisher als nachteilig bezeichnetes Antriebssystem kaufen. So stand der VW K 70 plötzlich im direkten Vergleich neben seinem Konzernbruder VW 411/412 im Verkaufsraum. Die VW-Verkäufer wurden intern geschult, den „Neuen“ nicht zu sehr zu loben - schnell hätten die Kunden nämlich gemerkt, dass der K 70 eigentlich das bessere Auto ist.

Schließlich mussten die Verkäufer jahrelang die Vorteile des Heckantriebs runterbeten, und als sie durch die Audi-Übernahme den K 70 bekamen, waren alle in Argumentationsnöten. Trotzdem hatten die VW-Strategen so darauf gehofft, dass jene Kunden, denen das Käfer-Prinzip mittlerweile zu bieder wurde, für den sportlicheren und dynamischeren K 70 zu gewinnen wären...

Heute, über 50 Jahre später, sind diese Themen längst in den VW-Geschichtsbüchern ganz weit hinten verschwunden. Denn weitab von den alten Geschichten sieht sich die Welt der Automobilität inzwischen gezwungen, mit komplett andersartigen und existenzielleren Problemen zu beschäftigen.

PFINGSTTREFFEN

Deshalb mag das 38. Pfingsttreffen vom 18. bis 20. Mai 2024 genau der richtige Zeitpunkt für ein Revival einer neuen Geschwisterbeziehung von VW K 70 und VW 411/412 sein. Möglicherweise hatte der Organisator dieses Pfingsttreffens, Mario Thimm aus Winsen/Aller, genau diesen Effekt im Sinn, vielleicht ist eine Schlichtung aber auch nur purer Zufall.

Wir starten jedenfalls bereits **am Freitagnachmittag** des 17. Mai mit unseren Fahrzeugen, dem italienischen Re-Import VW K 70 SICILIANO und dem bewährten VW T3 Multivan REDSTAR, Richtung Winsen.



Nach vorheriger Absprache parken wir in Südwinsen den Multivan direkt vor der Garage von Lydia Thimm. In unserem Bulli werden wir also die nächsten drei Nächte schlafen.



Zunächst treffen wir an diesem Abend jedoch erste Teilnehmer des Pfingsttreffens im Hotel „Zur Heideblüte“ in Hambühren.

Am Samstagmorgen brechen wir dann nach einem gemütlichen Frühstück bei Lydia zusammen mit der ebenfalls anwesenden Edelgard Schmidt zum ersten Treffpunkt am Panzermuseum in Munster auf.

Im Verlauf dieser Anfahrt müssen wir nach etwa acht Kilometern in Wolthausen auf die Bundesstraße 3 aufbiegen. Kurz vorher beginnt SICILIANO zu ruckeln, beim Tritt auf die Kupplung stirbt der Motor ab, weil ich den rechten Fuß in dem Moment zum Bremsen brauche und kein Gas geben kann.

Dieses 38. Pfingsttreffen ist nach unserer desaströsen Teilnahme an der „food rallye neuwied“ im letzten September das erste größere Event für SICILIANO. Damals gab es beim Sizilianer infolge der nicht funktionierenden Tankentlüftung einen massiven Unterdruck im Tank, so dass sich dieser zusammengezogen hatte und dabei eine alte Entlüftungsleitung zerstört worden war. Nach einem kurzen Werkstattaufenthalt im K 70-Kompetenzzentrum Westerwald war das Fahrzeug dann für den Heimweg gerüstet. Beim Auffahren auf die Autobahn A3 in nördlicher Richtung zerlegte sich dann das Auslassventil des zweiten Zylinders - weil der Motor zu mager und somit zu heiß lief. Die Schäden sind mittlerweile alle behoben.



Doch SICILIANO scheint mir hier und heute unbedingt beweisen zu wollen, dass seine Rekonvaleszenzzeit noch nicht beendet ist. Nachdem wir ihn auf eine Bushaltestelle geschoben haben, überlege ich, woran es liegen könnte, dass der Motor sich weigert anzuspringen. Entsprechend der von Peter Rodenberg „eingebläuten“ Grundregeln („... damit der Motor laufen kann, braucht er Kraftstoff, Luft und einen Zündfunken!“) erkenne ich, dass irgendetwas mit der Kraftstoffzufuhr nicht stimmen kann. Der Blick auf den Treibstofffilter (den ich erst vor wenigen Wochen ausgewechselt habe) ergibt, dass er reichlich Dreck beinhaltet. Ich vermute, dass sich beim Zusammenziehen des Tanks infolge des Unterdrucks bei der „food rallye neuwied“ diverse Rückstände von der Innenwand des Tanks gelöst haben und nun im Laufe der Zeit nach vorn und in den Filter gelangen. Da wird es wohl im nächsten Winter mal Zeit, den Tank auszubauen, penibel zu reinigen und zu versiegeln.

Das hilft mir aber jetzt nichts! Glücklicherweise haben wir ein Begleitfahrzeug mit, Marco und Fred. Die Beiden bieten freundlicherweise an, frische Filter zu besorgen. Danke an die Beiden! Kaum eine halbe Stunde später läuft der Motor wieder. Die Fahrt nach Munster wird fortgesetzt.

Als wir schließlich den Parkplatz „Am Barkhof“ hinter dem Panzermuseum erreichen, geht der Motor erneut aus. Während die teilnehmenden Besucher alte Panzer betrachten, bin ich damit beschäftigt, meinem alten Panzer wieder auf die Beine zu helfen. Dank Peters Hilfe gelingt das dann auch. Er entdeckt unter anderem, dass die Düsen im Vergaser lose sind - wie auch immer es dazu gekommen ist. Am Ende läuft der Wagen jedenfalls wieder einwandfrei.

PFINGSTTREFFEN



Schließlich kann ich anschließend auf diesem Parkplatz wenigstens noch eben meine Drohne steigen lassen und ein paar Fotos von den Autos auf dem Platz ablichten.

Anschließend führt uns der stellenweise zwei Kilometer lange Konvoi nach Eversen zum Gasthaus „Zum Dorfkrug“. Dort fluten wir förmlich mit unseren Fahrzeugen die verfügbaren Stellplätze. Viele Teilnehmer sind vertieft in Gesprächen. Ich vergesse beinahe, dass es hier ein leckeres Grillbuffet gibt, finde dann aber doch den Weg an den Tisch.

Zurück auf dem Platz zwischen den Autos beginnt es zu regnen - erst tröpfelt es nur ein bisschen, dann ist es mehr wie ein Wolkenbruch. Wir flüchten in die Autos. Olivia möchte zurück nach Winsen.

Auf dem Weg nach Winsen gießt es wie aus Kübeln, selbst die Scheibenwischerstufe zwei schafft die Regenmassen nicht von der Windschutzscheibe zu wischen. Als wir ankommen, ist es jedoch schon fast wieder trocken und ich setze meine Fahrt nach Celle allein fort. Dort parke ich im Parkhaus Langensalzaplatz zwischen den anderen K 70.



Auch am Samstagabend muss hier ein Parkticket für zwei Euro gezogen werden. Es dauert lange, bis ich kapiere, dass die auf das Ticket gedruckte Höchstparkdauer nicht die momentane Zeit ist, sondern dass das Ticket 24 Stunden Gültigkeit besitzt.

Von hier aus laufe ich durch den Französischen Garten, um den Teich mit der Fontäne, entlang des Schlossparks und treffe schließlich auf unsere Gruppen, die andächtig



zwei Stadtführungen mit Nachtwächtern lauschen. Ich kenne diese Stadtführung schon vom Marathontreffen im letzten Jahr. Celle verfügt über eine sehr schöne Altstadt und bietet sehr viele kleine Geschichten, die es sich wirklich anzuhören lohnt.

Schließlich kehren wir eineinhalb Stunden später zu den Autos zurück und fahren nach Winsen auf den Platz vor Autoteile Thimm. Dort findet u.a. ein kleiner Autoteilemarkt speziell für VW K 70 statt. Auch meine Frau ist wieder dabei. Rundherum und in der mit Tischen und Bänken ausgestatteten Werkstatt lassen alle Teilnehmer den Tag bei Gesprächen und Getränken ausklingen.

PFINGSTTREFFEN



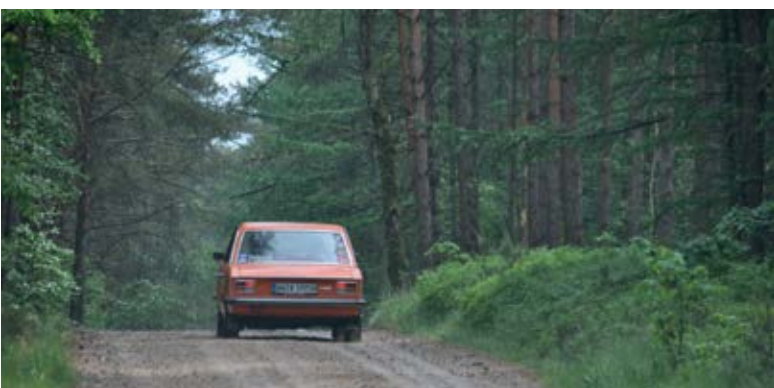
Der Sonntagmorgen macht seinem Namen alle Ehre - die Sonne scheint vom blauen Himmel, die gestrige Regendusche scheint vergessen.

Nach dem gemütlichen Frühstück mit Lydia und Edelgard treffen wir uns alle am Hotel „Celler Tor“. Dort werden sämtliche Fahrzeuge so auf der Wiese positioniert, dass aus der Luft „TYP 4“ und „K 70“ zu lesen ist. Meine Drohne streikt aufgrund von Akkuproblemen, eine andere Drohne macht die Fotos.



Ab 11 Uhr startet eine sechsstündige Orientierungsfahrt durch das Celler Land. Wir fahren mit Marion und Peter in einem Team.

Bei dieser Rallye müssen wir einen mehrseitigen Fragenkatalog abarbeiten. Es geht u.a. um eine alte Zapfsäule, um Flüsse, um die Inschrift über einer alten Tür, um VW-Werbesprüche, um die Inschrift in einem Stein (den man fußläufig erreichen kann), um einen Gedenkplatz



an der Bahnlinie in Eschede bezüglich des ICE-Unglücks von 1998,



um eine Klassenordnung in einem Heimatmuseum, einen Amboss in Hohnhorst, die „Classic Garage Celle“ in Lachendorf, das Kloster Wienhausen, das Toyota-Autohaus Bremer in Celle (... wie heißt das Fahrzeugmodell, dass von Toyota und VW gemeinsam gebaut wurde? Richtig: Toyota Hilux und VW Taro!).





Vor diesem Autohaus passiert dann etwas Geschichtsträchtiges: weil der Motor einer weißen VW 412-Limousine eines Teilnehmers nur auf drei Zylindern läuft, taucht plötzlich Peter Rodenberg - trotz seiner ausgeprägten Typ 4-Phobie - mit dem Oberkörper tief in den Motorraum eines VW 412 ein. Peter diagnostiziert eine schadhafte Zündleitung (oder Zündkerze) und kann dem Fahrer des Wagens somit aktiv helfen. Natürlich wird diese Aktion des über seinen Schatten springenden K 70-Fans im Bild festgehalten.

Der Tag endet schließlich im Gasthaus „Anderers Allerblick“ in Winsen.

sen zu diesem Treffen mit Präsentkörben und Geschenken - an dieser Stelle sei bemerkt, dass auch einige VW K 70 aus dem fernen Österreich und der Schweiz herangereist sind, zum Ausklang des Tages wird ein üppiges mediterranes Buffet angeboten.

Auch der Pfingstmontag beginnt mit blauem Himmel und reichlich Sonne.

Nach dem Frühstück soll es nach Hannover zu VW Nutzfahrzeuge Oldtimer gehen. Olivia wird allerdings stattdessen lieber mit dem REDSTAR nach Hause fahren. Also mache ich mich allein auf den Weg nach Hannover.



Doch SICILIANO, der bis hier tapfer durchgehalten hat, erleidet einen Rückfall. Er will einfach nicht anspringen und muss mal wieder per Überbrückungskabel reanimiert werden. Deshalb lasse ich ihn nach dem Starten und der Fahrt zum Treffpunkt auf dem Platz vor Teile Thimm laufen - in der Hoffnung, dass so die Batterie wieder etwas geladen wird. In einem unbemerkten Augenblick greift jedoch jemand ungefragt und hinterrücks durch das geöffnete Fahrerfenster und stellt den Motor einfach aus. Das Theater mit dem wieder nicht starten wollenden K 70 kann man sich lebhaft vorstellen. Zum Glück schieben mehrere Teilnehmer die Fuhre schließlich an. Als ich den Wagen oben am Tor abstellen will, würge ich ihn blöderweise ab, weil ich den Gang nicht sauber in den Leerlauf gestellt habe. Während alle Teilnehmer an mir vorbei auf die Straße fahren, steht nur noch Familie Faulhaber hinter mir und hilft mit Starthilfe. Als wir endlich gemeinsam unterwegs sind, ist vor uns sonst kein K 70 mehr zu sehen.



Hier werden die Gewinner der Orientierungsfahrt geehrt, die 411/412 Friends belohnen sogar die weitesten Anrei-

Also entscheide ich spontan, in Eigenregie auf die Autobahn 7 Richtung Hannover zu fahren... immer schön untermalt von den seltsamen Geräuschen. Doch immerhin



entdecke ich, dass sie bei höherer Geschwindigkeit seltener bis gar nicht mehr auftreten. Eine dreiviertel Stunde später parke ich zwischen all den anderen Teilnehmern vor VW Nutzfahrzeuge Oldtimer in der Vahrenwalder Straße in Hannover.

Die Sammlung in den Hallen dieser Ausstellung interessiert mich natürlich, eigentlich ist sie für mich sogar das Highlight dieses Treffens, insbesondere weil ich ja schon seit Jahrzehnten Bulli fahre: mein allererstes Auto war ein 1973er T2b, dann hatte ich einen 1981er T3a, anschließend einen 1992er T4 Caravelle GL und heute ja schließlich den 1992er T3 Multivan REDSTAR. Hier bin ich also in meinem Element.

Witzig finde ich in dieser Ausstellung den Lego - T2a, ein aus 400.000 Steinchen aufgebautes T2 Camper in Originalgröße. Beeindruckend auch die Werkstatt, in der Fahrzeuge zu originalgetreuen Oldtimern aufgebaut werden. Getreu dem Motto „Erinnern. Erleben. Erhalten.“ geht es hier um Werksrestaurierungen. Die Ergebnisse dieser Arbeiten zeigen rundum einen Neuzustand. Bei den Preisen der fertigen Fahrzeuge, die in der Führung erwähnt werden, lässt der Werbeslogan „Alte Liebe. Neu entfacht.“ die entfachte Liebe allerdings schnell wieder erlöschen. Auf der Internetseite sind jedenfalls wohlwissend nirgendwo Preise zu finden.

Alle Anwesenden versammeln sich noch zu einem großen letzten Foto in der Halle zwischen den Ausstellungsstücken... und dann war's das auch schon wieder mit dem 38. Pfingsttreffen. Von hier aus tritt jeder wieder den Heimweg an.



Danke an Mario für dieses wirklich toll organisierte Treffen!

Auch ich mache mich nun auf den Weg nach Hause. Begleitet durch Lukas und seiner Freundin Juliane im marathonmetalllicfarbenen K 70 und dem Gütersloher René, der uns noch ein Stückchen des Weges mit seinem roten Golf 1 Cabrio folgt.

Als wir in Hannover Garbsen an der Tankstelle bei Mc Donalds anhalten und ich SICILIANO's Motor ausmachen, springt er anschließend natürlich wieder nicht an. Selbst das Starten mit dem Starthilfekabel gelingt erst nach unzähligen Versuchen. Ich beschließe, dass ich diesem Phänomen unmittelbar bei der Ankunft zuhause unbedingt auf den Grund gehen muss.

Doch noch davor will ich wissen, was beim Fahren immer so komische Geräusche macht. Schon auf der A7 hatte Lukas bei meinem Vorbeifahren auf der Mittelspur geortet, dass die Geräusche vom rechten Hinterrad kamen. Also nicht, wie von mir angenommen, vorne rechts. Also jogge ich neben dem rollenden Auto (Lukas fährt) um die Tankstelle herum und vernehme tatsächlich ein Klötern hinten rechts. Da kann sich ja nur irgendetwas in der Bremstrommel gelöst haben... hoffentlich komme ich damit noch bis nach Hause.



Knapp eineinhalb Stunden später erreiche ich wohlbehalten die heimische Scholle.

Eine halbe Stunde später ist das rechte Hinterrad und die Bremstrommel gelöst. Beim Öffnen fällt mir schon der Metallhebel und der kleine Bolzen der Handbremsbetätigung entgegen. Die für seinen Halt in der Bremsbacke zuständige Klammer ist hingegen flüchtig und wird nie wieder gesehen. Binnen kürzester Zeit sind in meinem Fundus neue (gebrauchte) Teile zur Hand und werden ordnungsgemäß verbaut, alles wieder verschlossen und befestigt - am Ende ist dieses Thema zum Glück erledigt.



Im Laufe des Pfingstwochenendes hatte ich ja die Befürchtung, dass die Batterie meines K 70 den Geist aufgegeben hat. Deshalb klemme ich sie jetzt an mein Ladegerät... um drei Minuten später zu erfahren, dass die Batterie voll ist. Also kann sie ja wohl kaum im Eimer sein.



Ich telefoniere mit Peter vom K 70-Kompetenzzentrum Westerwald. Er empfiehlt, mal sämtliche Massebänder zu überprüfen. Ihm kam es bei meinen vielen Startorgien so vor, als ob der Anlasser recht kraftlos war. Gesagt, getan. Ich habe also alle Massebänder von der Batterie zur Karosserie sowie vom Motor zur Lichtmaschine ausgebaut, gereinigt und wieder eingebaut.



Die nigelnagelneue Lichtmaschine hatte ich die ganze Tour im Kofferraum (... man weiß ja nie!), sie hat jetzt das alte Pedant ersetzt. Bei der Gelegenheit gab es auch noch einen neuen digitalen Spannungsregler (bei meinem 72er K 70 ist das noch ein externes Bauteil). Und? Wie war das Startverhalten von SICILIANO schließlich? Richtig: immer noch bescheiden, um es nicht mit Fäkal ausdrücken zu garnieren.

MANCHMAL IST DIE LÖSUNG SO EINFACH

Letzter Anruf bei Peter: ach ja... es könnte natürlich auch der Anlasser als defektes Bauteil Schuld an der Miesere meines Pfingsttreffens haben. Wutenbrannt also raus mit dem alten Teil und ein anderer Anlasser aus meinem Fundus verbaut! Und was soll ich sagen? Der Sizilianer startet doch tatsächlich wie ein Neuwagen... immer!... auch nach dem zehnten Startversuch!



So *räuser*, SICILIANO, jetzt ist aber mal gut mit deinem Rumgezicke! Merkst Du endlich, dass Du mich nicht so leicht mit Deinen fiesen Tricks abhängen kannst? Irgendwie komme ich Dir immer auf die Schliche... auch wenn's manchmal etwas länger dauert! Der Herr muss sich offensichtlich erstmal an die deutsche Gangart gewöhnen!

So war mein Pfingsten 2024!

//

NATÜRLICH berichten auch die
VW 411-412 Friends
von unserem gemeinsamen Treffen:



Typ4 meets K70

von Sebastian Nolte
 CHEFREDAKTEUR
 EDITOR-IN-CHIEF

Die Vorfreude auf unser einmaliges Treffen war groß: VW Typ 4 und K 70 auf ein- und demselben Treffen!
 Das hatte es vorher noch nie so gegeben! Vermutlich ist es sogar so, dass es vorher noch nie so viele VW Typ 4 und K 70 zusammen an einem Ort gegeben hat! Aber der Reihe nach ...

The anticipation of our unique meeting was great: VW Type 4 and K 70 at one and the same meeting!

This had never happened before! In fact, there had probably never been so many VW Type 4s and K 70s together in one place before! But first things first ...



Typ4 meets K70 | 9

Freitag, 17. Mai 2024:

Die Anreise war mit einigen Hindernissen versehen:

Streckenweise regnete es stark und aufgrund des bevorstehenden langen Wochenendes waren die Straßen stark frequentiert, sodass es teilweise zu Staus kam. Am Ende habe ich dann für die 425 km fast 5 1/2 Stunden gebraucht! Zwei unserer K 70-Freunde hatten Probleme mit ihren Fahrzeugen, schafften die Anreise jedoch trotzdem.

Ankunft im Hotel Celler Tor:

Ein Teil der Typ 4-Fahrer war im Hotel Celler Tor untergebracht und so trafen wir uns dort am Freitagabend zur Begrüßung und zu ersten interessanten Benzingsprachen.

Hilmar hatte versehentlich seinen Schlüssel in seiner Feuerwehr eingeschlossen ... nun war guter Rat teuer ... nachdem alle unsere Versuche fehlgeschlagen waren (u.a. hatten wir der Reihe nach versucht, die Autoschlüssel unserer eigenen Typ 4 zu verwenden, um Hilmars Feuerwehr aufzuschließen, jedoch war man damals bei

Freitag, May 17th, 2024:

The journey was fraught with obstacles:

It was raining heavily in places and the roads were very busy due to the long weekend ahead, so there were some traffic jams. In the end, it took me almost 5 1/2 hours to cover the 425 kilometers! Two of our K 70 friends had problems with their vehicles, but still managed to make the journey.

Arrival at the Hotel Celler Tor:

Some of the Type 4 drivers were staying at the Hotel Celler Tor and so we met there on Friday evening to greet each other and have some interesting petrol talks.

Hilmar had accidentally locked his key in his fire engine... now good advice was expensive... after all our attempts had failed (among other things, we had tried in turn to use the car keys of our own Type 4 to unlock Hilmar's fire engine, but at that time VW was probably already so advanced in this respect that no other key would actually fit), Ralf then called the ADAC.



VW wohl schon so fortschrittlich in dieser Hinsicht, dass tatsächlich kein anderer Schlüssel passete), hat Ralf dann den ADAC gerufen, der Hilmars Variant dann mit einem Trick (ohne Beschädigungen) aufbekommen hat.

Es waren tatsächlich rekordverdächtigweise nicht weniger als sechs Länder vertreten:

Deutschland, Österreich, Schweiz, Schweden, Dänemark und Kanada!

und Hilmar konnte ein Interview mit unserem noch recht frischen Mitglied Mike aus Kanada führen (kommt in der in4motion89).

got Hilmar's Variant open with a trick (without damage).

A record-breaking number of no fewer than six countries were actually represented:

Germany, Austria, Switzerland, Sweden, Denmark and Canada!

and Hilmar was able to conduct an interview with our new member Mike from Canada (coming in in4motion89).

The hotel management gave us a special welcome and the subsequent dinner together was really good and gave us the opportunity to greet each other and

dem gemeinsamen Frühstück auf. Anschließend versammelten wir uns vor dem Hotel für die gemeinsame Fahrt ins nahe gelegene Panzermuseum mit rund 25 Typ4 nach Munster und starteten pünktlich um 10 Uhr dorthin.

Zum Ausklang des Abends saß ich dann noch mit zusammen mit Hilmar, Silke, Thorsten, Olaf, Eugen und Ralf an der Hotelbar und wir ließen den Abend dort bei ein paar Getränken und Typ 4-Gesprächen ausklingen.

Samstag, 18. Mai 2024:

Am nächsten Morgen begrüßte uns ein bedeckter Himmel, aber es war trocken und klarte nach

To round off the evening, I sat with Hilmar, Silke, Thorsten, Olaf, Eugen and Ralf at the hotel bar and we ended the evening there with a few drinks and Type 4 chats.

Saturday, May 18th, 2024:

The next morning, we were greeted by an overcast sky, but it was dry and cleared up after breakfast.

We then gathered in front of the hotel for the joint trip to the nearby tank museum with around 25 Type 4s to Munster and set off there punctually at 10am.

The arrival at the Panzermuseum

Das Museum selbst war eine sehr interessante Sammlung von Panzern aller Couleur und jeden Al-

ters war einfach nur sensationell! Ein großer beeindruckender Mix der ungleichen Brüder (32 K 70 und 26 Typ 4) war hier versammelt, einfach etwas ganz Besonderes, das man nie wieder vergisst!

Das Museum selbst war eine sehr interessante Sammlung von Panzern aller Couleur und jeden Al-

ters war einfach nur sensationell! Ein großer beeindruckender Mix der ungleichen Brüder (32 K 70 und 26 Typ 4) war hier versammelt, einfach etwas ganz Besonderes, das man nie wieder vergisst!

Das Museum selbst war eine sehr interessante Sammlung von Panzern aller Couleur und jeden Al-

ters war einfach nur sensationell! Ein großer beeindruckender Mix der ungleichen Brüder (32 K 70 und 26 Typ 4) war hier versammelt, einfach etwas ganz Besonderes, das man nie wieder vergisst!

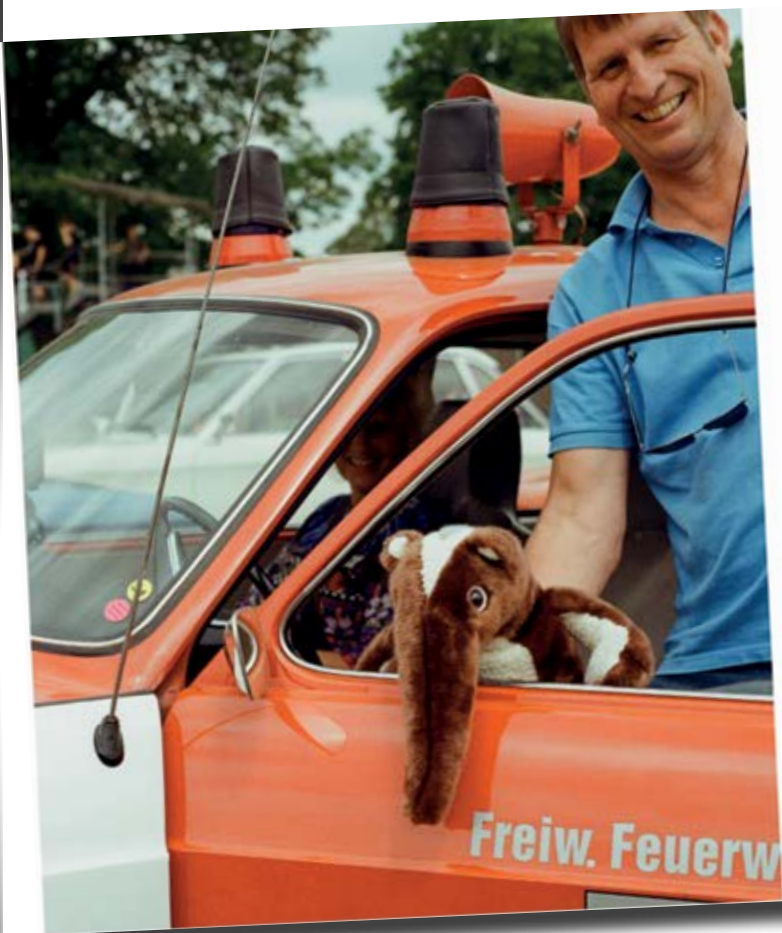
At 1.30 pm, we travelled together to the Dorfkrug in Eversen to eat together. Everything was very well prepared, and we were spoilt by the very friendly staff with a rich and very good meal from the barbecue.

PFINGSTTREFFEN



14 | Typ4 meets K70

Typ4 meets K70 | 15





ters, sehr beeindruckend, bis teilweise bedrückend, auf jeden Fall aber den Besuch wert.
Um 13:30 Uhr sind wir dann gemeinsam zum Dorfkrug nach Eversen gefahren, um dort gemeinsam zu essen. Alles war sehr gut vorbereitet und wir wurden von dem sehr freundlichen Personal mit einem reichhaltigen und sehr guten Essen vom Grill verwöhrt. Nach der Rückfahrt zum Hotel Celler Tor gab es ab 16:30 Uhr

einen Verkauf von Ersatzteilen aus 23 Typ 4-Kofferräumen.
Ab 18 Uhr folgte die Mitgliederversammlung (Protokoll siehe in dieser in4mation) mit 30 anwesenden Mitgliedern und den Abschluss des Tages bildete ab 20 Uhr das gemeinsame Abendessen im Hotel Celler Tor.
Sonntag, 19. Mai 2024:
Nach dem gemeinsamen Frühstück um 9 Uhr war der Sonntag

geprägt durch die unvergessliche K 70 und VW Typ 4 Ausstellung inkl. Drohnenbilder ab 10 Uhr, sowie die anschließende super schöne Orientierungsrallye, die bis in den frühen Abend andauernd durch die Umgebung von Celle führte.
Unser Team bestand aus zwei Typ 4:
VW 412 IE Variant (H Y 4120 H) von Thomas Möller (gleichzeitig Fahrer), Pat Quinn, Mike Anderson

After the return journey to the Hotel Celler Tor, there was a sale of spare parts from 23 Type 4 luggage compartments from 4.30 pm.
The general meeting followed at 6 p.m. (see minutes in this in4mation) with 30 members present, and the day concluded with dinner together at the Hotel Celler Tor at 8 p.m.
Sunday, May 19th, 2024:

After breakfast together at 9 a.m., Sunday was characterized by the unforgettable K 70 and VW Type 4 line-up, including drone pictures from 10 a.m., as well as the subsequent super nice orientation rally, which led through the surroundings of Celle until the early evening.
Our team consisted of two Type 4s:
VW 412 IE Variant (H Y 4120 H) by Thomas Möller (also

driver), Pat Quinn, Mike Anderson and me, and VW 411 IE saloon (MO VW 411 H) by Nicole Prantl, together with her husband Ralf.
There were lots of, sometimes quite tricky, tasks to solve, but we managed to do this very well as a team. The weather was a bit rainy and there was a very heavy downpour that almost forced us to stop, but overall, it was nice. Thomas convinced us time and

Typ4 meets K70 | 19

18 | Typ4 meets K70



0 | Typ4 meets K70

Typ4 meets K70 | 21



Typ4 meets K70

Typ4 meets K70 | 23



derson und mir, sowie VW 411 LE Limousine [MO VW 411 H] von Nicole Prantl, zusammen mit ihrem Mann Ralf.

Hier waren jede Menge, teilweise ganz schön knifflige Aufgaben zu lösen, was uns im Team jedoch sehr gut gelang. Das Wetter war zwar etwas regnerisch und es gab auch einen sehr heftigen Regenschauer, der uns fast zum Anhalten zwang, insgesamt gesehen jedoch schön.

time again that a Type 4 Estate can be driven in a sporty manner, and a very bumpy stretch of road proved to us the comfort and handling qualities of our Type 4s.

We had a great trip and a lot of fun, thanks again to the team of

Thomas hat uns ein ums andere Mal davon überzeugt, dass ein Typ 4 Variant durchaus sportlich bewegt werden kann und eine sehr holperige Teilstrecke hat uns den Komfort und die Nehmerqualitäten unserer Typ 4 bewiesen.

Wir hatten eine tolle Fahrt und sehr viel Spaß, nochmal vielen Dank an das Team der K 70 Freunde für die super Orga der Rallye!

Thomas hat es so gut gefallen,

the K 70 friends for the great organization of the rally!

Thomas liked it so much that - contrary to his original plans - he spent the night in the Hotel Celler Tor and joined the VW411-412-Friends e.V..

At 6 p.m., we all gathered at the

dass er - entgegen seiner ursprünglichen Pläne - im Hotel Celler Tor übernachtet hat und den VW411-412Friends e.V. beigetreten ist.

Um 18 Uhr fanden wir uns alle im Gasthof Allerblick in Winsen zum leckeren und reichhaltigen Buffetessen und der Siegerehrung der Orientierungsrallye ein:

Gasthof Allerblick in Winsen for a delicious and sumptuous buffet dinner and the award ceremony for the orientation rally:



24 | Typ4 meets K70

Typ4 meets K70 | 25



1. Platz:
Peter Schürmann und
Nicole Böhnisch, Mazda 2
Familie Kramer, texasgelber K 70

2. Platz:
Tanja und Martin Hube,
roter K 70, CE ZK 70
Manfred Heil
(schnellster Auto-Aufwickler),
roter K 70, HAS KL 70

3. Platz:
Unser Team (s.o.)
Natürlich wurden die weitesten
Anreisen geehrt, der Gewinner

war Ulf Seybold mit 1006 km
Anreise auf eigener Achse zu dritt
in einer VW412LE Limousine!

Montag, 20. Mai 2024:

Nach dem Frühstück ging es ab
9:45 Uhr bei bewölktem, aber
schönem Wetter auf gemeinsame
Fahrt zum Volkswagen Nutzfahr-
zeuge Museum in Hannover.
Nach ca. 2 km lief die 412 LE Li-
mousine von Olaf Blanck nur
noch auf 3 Zylindern, die Zünd-
kerze des 2. Zylinders war her-
ausgefliegen. Hilmar und ich ver-
suchten, diese wieder einzusetzen,
aber das wollte uns leider
nicht gelingen (wir hatten auch
nicht viel Zeit, denn das Bulli-Mu-

1st place:
Peter Schürmann and
Nicole Böhnisch, Mazda 2
Kramer family, texas yellow K 70

2nd place:
Tanja and Martin Hube,
red K 70, CE ZK 70
Manfred Heil
(fastest car winder),
red K 70, HAS KL 70

3rd place:
Our team (see above)
Of course, the longest journeys
were honored, the winner being

Ulf Seybold with 1006 km trav-
elled by the three of them in a
VW412LE limousine!

Monday, May 20th, 2024:
After breakfast, we set off at
9:45 a.m. in cloudy but fine
weather on a shared journey to
the Volkswagen Commercial
Vehicles Museum in Hannover.
After about 2 km, Olaf Blanck's
412 LE saloon was only running
on 3 cylinders, the spark plug of
the 2nd cylinder had blown out.
Hilmar and I tried to put it back
in, but unfortunately, we didn't
succeed (we didn't have much
time either, as the Bulli Museum
was waiting for us). So, Olaf



Typ4 meets K70 | 27



seum wartete ja auf uns). So hat
Olaf das Fahrzeug abgestellt und
ist mit Silke weitergefahren; inzwi-
schen ist das Problem behoben
(die Werkstatt hat es tatsächlich
geschafft, das Kerzengewinde
bei eingebautem Motor zu erset-
zen, Respekt!).

Im Volkswagen Nutzfahrzeuge
Museum erwarteten uns 170 Bul-
lis, darunter der älteste, für den
Straßenverkehr zugelassene T1
von 1950.

Sonstiges:
Folgende neue Mitglieder konn-
ten wir auf unserem Treffen ge-
winnen:

- Thomas Möller
- Ulf Seybold
- Klaus Sonnenberg

Das Treffen war ein ganz beson-
deres Treffen, das allen sicherlich
noch sehr lange in guter Erinne-
rung bleiben wird und es wieder
einmal bewiesen, dass es immer
sehr erhellend ist, mal nach rechts
und links über den Tellerrand hin-
aus zu schauen.

Wir sollten bei nächster Gelegen-
heit evtl. darauf achten, dass sich
die Fans der einzelnen Marken
noch besser durchmischen, um
hier auch weitere Kontakte zu
knüpfen und Typübergreifende
Gespräche zu führen.

Mal sehen, mit welchen Fahrzeu-
gen wir uns nächstes Jahr auf un-
serem Treffen mischen ... VW Typ
3? NSU Ro 80? Audi 100? Es
bleibt spannend ...

Mit luftgekühlten Grüßen,

parked the vehicle and drove on
with Silke; the problem has since
been solved (the workshop actu-
ally managed to replace the
spark plug thread with the engine
installed, respect!).

In the Volkswagen Commercial
Vehicles Museum, 170 Bullis
awaited us, including the oldest
T1 from 1950, which is author-
ized for road traffic.

Other:
We were able to gain the follow-
ing new members at our meeting:

- Thomas Möller
- Ulf Seybold
- Klaus Sonnenberg

The meeting was a very special
one, which will certainly remain
in everyone's memory for a very
long time and proved once again
that it is always very enjoyable to
look beyond one's own nose.

At the next opportunity, we
should perhaps make sure that
the fans of the individual brands
mix even better in order to estab-
lish further contacts and hold
cross-brand discussions.

Let's see which vehicles we'll be
mingling with at our meeting next
year ... VW Type 3? NSU Ro
80? Audi 100? It remains excit-
ing ...

With aircooled greetings,
Sebastian

The visit of the VW Bus museum Der Besuch im Bullimuseum

von Olaf Blanck
1. VORSITZENDER
2. CHAIRMAN

Die Absicht, dem Bullimuseum in Hannover einen Besuch abzustatten anlässlich des gemeinsamen Treffens der Typ 4- und K 70-Freunde entstand schon im Herbst 2023 bei den ersten Überlegungen zum Programm unseres Treffens. Allein die Umsetzung gestaltete sich dann doch recht mühevoll, denn bei dem Bullimuseum handelt es sich um kein öffentliches Museum wie man es ansonsten kennt. Es gibt keine Homepage und keine Öffnungs-

zeiten und im Grunde handelt es sich auch eher um eine Sammlung, die in verschlossenen Hallen verborgen ist. So bestand der erste Schritt dann auch zunächst mal darin, den richtigen Ansprechpartner für unser Anliegen zu finden und das war gar nicht so einfach. Nach einer E-Mail-Reise durch den VW-Konzern war aber dann nach mehreren vergeblichen Stationen und jeweiligen Erinnerungen zu antworten letztendlich der richtige Ansprech-

partner gefunden. Allerdings gab es dann nicht gleich eine Zusage, sondern es begann eine mehrwöchige Prüfung ob eine Besichtigung organisiert werden könnte und ob dies dann auch am Pfingstmontag möglich wäre. Zu dieser Zeit war die Anmelde-list für unser Treffen schon abgelaufen und viele Teilnehmer hatten auch angekündigt, das Bullimuseum besichtigen zu wollen.

Wenige Wochen vor unserem Treffen kam dann die erleichternde Zusage und so haben wir uns dann tatsächlich am Pfingstmontag mit ca. 25 Typ 4 und ebenso viele K 70 in Hannover in der Vahrenwolder Straße eingefunden. Vahrenwolder Straße? War da nicht mal was? Richtig, in der Vahrenwolder Straße befand sich in den 70/80er Jahren das Autohaus Nordstadt, dessen Geschäftsführer Günther Artz der VW-Szene eine ganze Reihe automobilem Leckerbissen kredenzt hat, u.a. das schneeweiße Käfer Cabrio, der VW Schwaga und natürlich den Typ 4 Nordstadt Express. Und genau in diesen heiligen Hallen, wo damals diese Sonderfahrzeuge entstanden, befindet sich nunmehr das Bullimuseum - und mehr als das: auch noch eine kleine, exklusive Werkstatt, in der alte VW Busse und



The intention to pay a visit to the Bulli Museum in Hannover on the occasion of the joint meeting of Type 4 and K 70 friends arose back in autumn 2023 when we were first thinking about the programme for our meeting. How-

Bulli Museum is not a public museum as we know it. There is no website and no opening hours and it is basically more of a collection that is hidden away in closed halls. So the first step was to find the right contact person for

through the VW Group, however, the right contact was finally found after several unsuccessful attempts and reminders to reply. However, we did not receive a confirmation straight away, but instead spent several weeks checking whether



wagenzustand versetzt werden. Für sechstellige Summen und nach Jahren von Wartezeit. Der Einblick in diese Werkstatt hat mit Sicherheit jeden VW-Enthusiasten verückt.

Aber die Sammlung des Bullimuseums hat darüber hinaus auch einiges zu bieten: insgesamt rund 170 historische Fahrzeuge, so u.a. den oben weltweit für den Straßenverkehr zugelassenen T1, eine Gebirgsbuli mit Kettenantrieb, der mühelos eine Skipiste empor klettern kann und ein Exemplar, das in Originalgröße aus Legosteinen zusammengebaut wurde. Dort stecken Legosteine für 80.000 € drin. Auch konnte man einen T2 bestaunen, der ursprünglich schon in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts das Zeitalter der Elektroautos einleitete

sollte - das hat dann doch noch mal 50 Jahre gedauert bis dieses Konzept endgültig Serienreife erlangt hat. Besonders die T2-Modelle stehen ja bei uns Typ 4-Freunden im Brennpunkt des Interesses, schließlich sind sie ja die Wagenbegleiter unserer Fahrzeuge. Und unserer Motor kam ja noch lange nach Produktionseinstellung des Typ 4 als stärkere Motorisierung des VW Busses zu neuen Ehren. Und diesem Umstand verdanken wir ja ganz nebenbei die in dieser Hinsicht auch heute noch recht gute Ersatzteilsituation. Auch der letzte T2 war in Hannover zu bestaunen, er hatte allerdings 2013 den weiten Weg von seiner Produktionsstätte in Brasilien zurückgelegt. Und seit 2006 wurde er mit einem wassergekühlten Motor ausgestattet

Eindrucksvoll ist ja auch, dass praktisch immer noch weltweit sogenannte „Scheunenfundus“ auftauchen, einige davon waren im Bullimuseum anschaulich gelagert und sogar fahrbereit. Überhaupt kann man eine ganze Anzahl der Exponate tatsächlich für eine Spitztour am Wochenende auch ausleihen - das passende Kleingeld vorausgesetzt. Inspiriert davon kam wohl bei manchem Besucher auch die Sehnsucht nach einem Typ 4-Museum auf, aber das wird wohl immer ein Wunschtraum bleiben. Und so kehrten dann anschließend an den Museumsbesuch in Hannover alle Typ 4, wieder in ihre historischen Garagen und Hallen zurück und warten auf den nächsten Einsatz. Bis dahin strahlen sie meist im Verborgenen.

on Whit Monday. By this time, the registration deadline for our meeting had already expired and many participants had also ticked the box to visit the Bulli Museum.

A few weeks before our meeting, we received a relieving confirmation and so we actually met up on Whit Monday with around 25 Type 4s and just as many K 70s in Hannover in Vahrenwolder Straße, Vahrenwolder Straße? Wasn't there something there once? That's right, in the 70s and 80s, Vahrenwolder Straße was home to Autokus Nordstadt, whose managing director Günther Artz created a whole series of automotive delicacies for the VW scene, including the ivory-white Beetle Cabrio, the VW Zhivago and, of course, the Type 4 Nordstadt Express. And it is precisely in these hallowed halls where these special vehicles were created, that the Bulli Museum is now located - and more than that: there is also a small, exclusive workshop where old VW buses and vans are restored to new vehicle condition. For six-figure sums and after years of waiting. The insight into this workshop has certainly enchanted every VW enthusiast.

But the Bulli Museum's collection also has a lot more to offer, a total of around 170 historic vehicles, including the oldest T1 in the world authorized for road traffic, a mountain Buli with a chain drive that can effortlessly climb up a ski slope and one that



was assembled in its original size from Lego bricks, it contains Lego bricks costing €80,000. You could also marvel at a T2, which was originally intended to usher in the age of electric cars back in the 1970s - but it took another 50 years for this concept to finally reach series maturity. The T2 models in particular are the focus of interest for us Type 4 fans, after all they are the companions of our vehicles. And our engine came into its own long after production of the Type 4 had been discontinued as a more powerful engine for the VW bus. And it is thanks to this fact that we still have a good spare parts situation today. The last T2 was also on show in Hannover, although it had travelled a long way from its pro-

duction site in Brazil in 2013. And since 2006, it has been equipped with a water-cooled engine.

It is also impressive that so-called "Barn finds" are practically still appearing all over the world, some of which were vividly prepared and even ready to drive in the Bulli Museum. In fact, a number of the exhibits can actually be borrowed for a spin at the weekend - provided you have the right amount of money. Inspired by this, some of the visitors probably yearned for a Type 4 museum, but that will probably always remain a pipe dream. And so, after the museum visit in Hannover, all the Type 4s returned to their homes.



PFINGSTTREFFEN





Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Motor	Luffilter 2. Version	028 129 635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm
	Ventilführungen und Ventildeckel		NSU						Daniel Hennigs
	Hubkolben		Alfa					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
	Kühlerschlauch oben	028 121 051A	Febi Neuteil	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm
Kühlung / Heizung	Kühlwasser-Ausgleichsbehälter		Porsche						Daniel Hennigs
	Luffilter erste Version, auswaschbar (!)	028 129 635	K&N 33-2570	Art.nr. 374039	https://www.mvh-shop.de	59,95 €			Ronny Grunau
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Schaltwellendichtung, Simmernring für Schaltwelle am Getriebe hinten	085 301 227	VW Polo 86C mit 084er Getriebe	Art.Nr: 100007	autoteiledirekt.de	1,48 €			Peter Rodenberg
	Kupplungsscheibe		BLUE PRINT	ADV183116	https://www.autodoc.de	36,99 €			Andreas Faulhaber
	Kupplung (Sachs)		Audi Typ 81, Passat Typ 32/33	OK68438	www.bus-ok.de	4,80 €			Daniel Hennigs
				711 207 251	www.wagenteile.de	4,20 €			
				12103	https://ik-carparts.de	4,34 €			
			251 711 207	VW Transporter T3, 411, 412.	96.ALT	www.bus-scheune.de/	6,05 €	2 Stück notwendig	Thimm
Auspuff	Schaltstangenbuchse, im Mitteltunnel			251 711 207	www.seefeldt.de	7,95 €			
				N2 204 016	www.baltic-kaefer.de	3,95 €			
				45-1275	https://raanas-shop.de	4,50 €			
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €			Thimm
	Plastkring am oberen Ende der Lenksäule		Golf 1					nach Abschaben der Nuten am Rand	Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	VW Käfer						Daniel Hennigs
	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung						
	Traggelenk	481.411.053		K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
	Antriebswellenmanschette außen	481.407.361	vom Mini	K70411053	Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm
	Antriebswellenmanschette innen	481498203C	Audi 100 C2, 100 C3, 90, 200 und Passat 32B	08300	Febi Bilstein über ATP Autoteile	9,19 €		Achswellenmutter, die dabei ist, passt nicht	
	Lenkmanschette		Golf II, Opel Ascona C, Kadett D u. E, Astra F, Vectra A u. B, Callibra	02871	Febi Bilstein über ATP Autoteile	8,99 €			Daniel Hennigs
Bremsen	Manschette + Spannringe	113 415 835 A,	VW Transporter T 3						
	Spurstangenkopf	R 113.415.835, 111 415 837, 311 405 387 A	T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Markus Vorrath
	Faltenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	LÖBRO	300.396	https://www.autodoc.de/	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
	Faltenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	AUTOFREN SEINSA	D8094	https://www.autodoc.de/	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
	Rackappen		NSU Ro.80						Daniel Hennigs
	Hauptbremszylinder	481 611 015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
	Rep. Satz Bremsattel Zubehörsatz Trommelbremse	481 698 471	Original Ate Neuteil	K70698471	Autoteile Thimm Autoteile Thimm	38,00 € 7,90 €			Thimm Thimm
	Bremsbeläge vorn	481698151C	BMW 02, Audi 100, FERRARI Testarossa Coupe	13.0460-5029.2	ATE über ATP	32,99 €	ganzer Satz		
	Bremsbeläge hinten Innentelle Trommelbremsen		VW VW Käfer ab 1967		VW, z. B. BOSCH eBay	~ 23,- € ~ 11,- €			Daniel Hennigs
	Karosserie / Scheiben / Dichtungen								
	Türdichtung v/h	481.837.911	Neuteil	K70837911	Autoteile Thimm	21,50 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kofferraumdichtung	481827383A	Neuteil	K70827383A	Autoteile Thimm	22,90 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kappe für Motorhaubenschloss	481 823 495	BMW	51211809735	BMW				Heinrich Heller
	Interieur / Sitze / Verkleidungen		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
	Beleuchtungsanlage		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
	Firmen für Instandsetzung von Teilen								
	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpfer, Gummersbach, www.doepfer-profile.de				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de				Daniel Hennigs
	Vergaserrestauration				Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermanni.de				Rene Großlanghorst

Stand 5. August 2024

DU WEISST AUCH VON
ERSATZTEILEN,
DIE IN ANDEREN FAHRZEUGEN
VERBAUT SIND,
ABER AUCH IM K 70 PASSEN?

**DANN SUCHEN WIR
DEINEN TIPP!**



**SCHREIBE UNS DEINEN
TIPP UND GIB UNS DARÜBER
SO VIELE INFORMATIONEN
WIE MÖGLICH.**
(PREIS?, WO GEKAUFT?, UMBAU NÖTIG?)

**BITTE EMAIL AN:
k70-post@k70-club.de**



TAG DER TECHNIK IN DEURNE TECHNISCHE DAG IN DEURNE

TEXT: UND FOTOS PIM TIELKEMEIJER

Vor und nach Sonntag, dem 9. Juni, regnete es in Strömen. Aber an diesem Sonntag war das Wetter sehr schön.

Het regende pijpenstelen vòòr en ná zondag 9 juni. Maar op die zondag was het heel mooi weer.

Das war auch gut so, denn es war der Tag, an dem Wim Janssen uns zum Tag der Technik des K 70-Club NL nach Deurne eingeladen hatte. Heute standen einige Probleme mit unserem eigenen Kaa auf dem Programm.

Wim hat sein ganzes Leben lang bei Volkswagen als Mechaniker und Werkstattleiter gearbeitet und kennt den K 70 in- und auswendig. Heute hat Wim unter anderem Henrys Problem mit einer sich entladenden Batterie gelöst, und er hat die hinteren Bremsen von Jos' K 70 entlüftet.

Die Unterseite beider Autos wurde ebenfalls inspiziert und bewertet. Außerdem blieb genügend Zeit, um mit einander zu plaudern.

Wims Schwester Lies



Dat trof goed, want het was de dag dat Wim Janssen ons had uitgenodigd voor de Technische Dag van de K 70-Club NL in Deurne. Op de agenda stond het behandelen van problemen met de eigen Kaa.

Wim heeft zijn leven lang bij Volkswagen als monteur en chef werkplaats gewerkt en kent de K 70 van binnen en van buiten. Vandaag loste Wim onder meer Henry's probleem met een leeglopende accu op, en ontluichte hij de achterremmen van de K 70 van Jos.

Ook de onderkant van de beide auto's werd geïnspecteerd en beoordeeld. Daarnaast was er ruim tijd om met elkaar bij te praten.

Wim's zus Lies verweende ons de hele

NEDERLAND

verwöhnte uns dabei mit Kaffee, Kuchen und leckeren Brötchen. Es war ein sehr gemütlicher und erfolgreicher Tag. Wim und Lies, vielen Dank für Ihre Gastfreundschaft und wertvolle Hilfe!

//

dag met koffie, vlaai en lekkere broodjes. Het was een erg gezellige en geslaagde dag. Wim en Lies, bedankt voor jullie gastvrijheid en waardevolle hulp!

//



Als een bloem zo is het leven.
't Begin is teer en klein.
De één bloeit uitbundig, de ander geurt heel fijn.
Sommige bloemen blijven lang, weer anderen blijven even.
Vraag niet bij welke bloem je hoort
dat is 't geheim van het leven.

Wij laten u weten dat onze lieve Roos het leven los heeft moeten laten.

Rosalien Kroezen - Rombout

13 maart 1978

25 juli 2024

“Als je in de harten van zovelen een plaatsje hebt gekregen,
dan is het leven rijk geweest.”

Henry Kroezen

Floris

Cees en Veronique Rombout

Annette Bakx - van Bommel *in herinnering*
en Ton & Betsy Bakx

Josefien en Mireille Rombout

Geldermalsen, Sophiastreet 4

Correspondentieadres: Emmalaan 10, 4191 EK Geldermalsen

We komen samen om afscheid van Roos te nemen op woensdag 31 juli om 10.30 uur in de kerkzaal van de Emmakerk, Ds. R. Lomanlaan 7 (hoek Emmalaan), Geldermalsen, waarna we haar begeleiden naar de Algemene Begraafplaats aan de Lange Akker te Geldermalsen.

Na afloop sluiten we af in het uitvaartcentrum aan de Groen van Prinstererstraat 1 te Geldermalsen, waarbij van circa 12.45 tot 13.45 uur gelegenheid is tot condoleren.

Roos hield van bloemen zolang ze maar niet rood waren.

VERKAUF

VW K 70L

EZ. 02/1974

75 PS

Kilometerstand 99.214 km

3.990,- €



K 70 L

ohne H-Zulassung
75 PS,
Erstzulassung 02/1974,
ich biete einen VW K 70.
Das Auto befindet sich
in einem guten Zustand.
Fahrzeugbrief vorhanden.
Momentan läuft er nicht.
Sehr trocken und warm.

89335 Ichenhausen

Zu finden bei
MOBILE.DE



VERKAUF

**VW K 70
Volkswagen
2 Stück**

EZ. 06/1973

75 PS

Kilometerstand 38.970 km

6.000,- €



K 70 L,

75 PS,

Erstzulassung 06/1973,

Hallo verkaufe meine

zwei K 70. Angefangen zu

restaurieren, leider wegen

Zeitmangel muss ich mein

Projekt verkaufen. Es sind

2 K 70. Der Grüne wurde

angefangen zu zerlegen

damit die Karosserie

geschweißt werden kann.

A-Säule zu Fensterrah-

men muss erneuert wer-

den und Radläufe hinten

müssen gemacht werden.

Ansonsten alle Teile

vorhanden. Extra noch ein

paar Teile noch vorrätig,

1 extramotor mit Getriebe

vorhanden.

90556 Cadolzburg

Zu finden bei

MOBILE.DE



VW K 70?

EZ. 06/1971

Kilometerstand ca. 150.000 km

75 PS



700,- €



Hessling Automobile
DE-48720 Rosendahl - Darfeld
Maykamp 7 & Breikamp 19
Tel.: +49 (0)2545 453983340

VW K 70L

EZ. 02/1972

75 PS

Kilometerstand ?km

Interessant ist diese Karosserie für all diejenigen, die angefangen haben, einen K70 zu restaurieren und im Laufe der Arbeiten festgestellt haben, dass die Blechsubstanz schlechter ist als gedacht! Bei diesem Automobil ist der Scheibenrahmen, die Hinterachsaufnahme sowie der Unterboden und die hinteren Radläufe in gutem Zustand. Die Kotflügel vorne sind originale Neuteile. Da das Automobil schon teilzerlegt ist, sind die bekannten Schwachstellen vom Zustand her gut zu erkennen. Einige Stellen, wie auf den Bildern zu erkennen ist, können mit wenig Aufwand wieder instandgesetzt werden. Das Fahrzeug wird so verkauft wie es auf den Bildern zu sehen ist, ohne Türen, ohne Scheiben. Einige Teile können auf Wunsch mit erworben werden. Das Automobil stand 2021 im Hochwasser und wurde angefangen, wieder instand zu setzen. Aus gesundheitlichen Gründen kann ich das Automobil nicht weiter aufbauen und muss es leider abgeben.

1.400,- €

Clubmitglied Thomas Müller
 Telefon: 01575/9305498
 42659 Solingen



