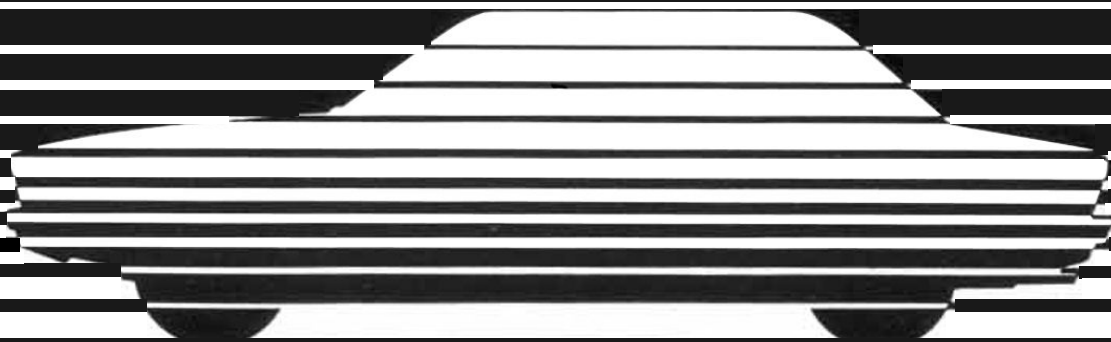


Ausgabe 4/2012

K70 - POST

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



VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.

1. Vorsitzender: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz

Lindenstraße 12

32791 Lage, Telefon: + 49 (0) 52 32/6 38 96 oder +49 (0) 57 32/68 90 88

2. Vorsitzender: Internationale Kontakte

Ingo Menker

Goethestraße 19a

46514 Schermbeck • Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

3. Vorsitzender: Teilenachfertigung; Kontakt bitte vorrangig per eMail

Markus Retz

Ohmstraße 57

60486 Frankfurt • Telefon: +49 (0) 1 71/8 79 61 33 • eMail: markus.retz@arcor.de

4. Vorsitzender: Schriftführer

Dirk Johannesmeier

Mathias-Hess-Straße 48

69190 Walldorf • Telefon: +49 (0) 1 73/8 61 39 56 • eMail: dirk.joha@web.de

5. Vorsitzender: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

André Marquardt

Bürgermeister-Heitmann-Straße 76

21217 Seevetal • Telefon: +49 (0) 40/7 60 96 67 • eMail: fischkoep@t-online.de

Redaktion:

Titelblatt, Impressum, Layout:

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber

+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: akernke@gmx.de

Marktplatz, Versand:

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck

+49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

Druck: Laserline, Berlin

Auflage: 250 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: 1. Ausg. am 1. Dezember,

2. Ausg. am 1. März, 3. Ausg. am 1. Juni, 4. Ausg. am 1. September.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

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

Webmaster: Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

Bankverbindung 1. Int. K70 Club e.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Kontaktadresse Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71

1121 DD Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

Mitgliederkontakt:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

Clubkonto Holland:

Rabobank
Rekeningsnummer 357794567
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren





von Jörg Ballwanz

Mein Computer macht zur Zeit Probleme und ich komme daher auch nicht mehr an die Club- bzw. K70-relevanten Daten ran; z.B.: die, damals, nach dem Original gezeichneten K70-Symbole, die dann in das Schriftsystem integriert wurden und dann auch passend zur jeweiligen Schriftgröße mit der Tastatur abrufbar waren; auch unser Clubbriefkopf war gespeichert und er konnte auch mit den verschiedenen Vergrößerungsmöglichkeiten der Lupenfunktion, bis zu den kleinsten Pixeln mit Schattierungsmöglichkeiten, z.B. bei eingeschlichenen Fehlern, korrigiert werden.

Natürlich sind auch die Clubinfos mit drauf; die erweiterten K70-Adressenlisten, auf denen auch Nichtmitglieder, soweit bekannt, drin sind. Natürlich auch die gespeicherten Vorlagen, die mit den entsprechenden Änderungen immer wieder benutzt werden konnten, usw.. Die Korrespondenz mit dem Registergericht und der GEZ, bei der ich ein Bußgeld von 1.000 Euro abwehren mußte, weil sie behaupteten, unser Club betreibe eigene gebührenpflichtige Geräte. Ich glaube, die Wenigsten wissen, daß z.B. auch Mobiltelefone und Computer gebührenpflichtig sein können.

- Originalgesetzestext: Wenn keine herkömmlichen Rundfunkgeräte vorhanden sind, besteht auf ein und demselben Grundstück nur für ein neuartiges Rundfunkgerät (z.B. Rechner, die Rundfunkprogramme ausschließlich über Angebote aus dem Internet wiedergeben können, PDA und Mobiltelefone mit UMTS- oder Internetanbindung) Anmelde- und Gebührenpflicht. Dies gilt unabhängig von der Zahl der neuartigen Geräte. -

Als er in der letzten Zeit, manchmal beim Einschalten, mit der Meldung »Laufwerk meldet sich nicht«, hängen blieb, habe ich ihn dann immer durch erneutes Hochfahren wieder in die »Gänge« gekriegt (wie der Lipper sagt). Weil dies nur sporadisch geschah, vermutete ich irgendwo einen Wackelkontakt. Jetzt wollte er gar nicht mehr und die Festplatten gaben knurrende Geräusche von sich. Beim Auseinandernehmen und Öffnen der Festplatten, (dazu braucht man für das Innere eine gute Feinmotorik und teilweise Uhrma-



cherwerkzeug und absolute Sauberkeit), stellte ich fest, daß der Abtastarm fest hing.

Am hinteren Ende befindet sich eine Magnetplatte, über der der Tastarm mit einer Ferritplatte hin und her schwingt, durch eine wei-

tere Platte darüber, wird das Ganze mit zwei Schrauben gehalten. Auf den Schraubenbuchsen rechts und links sitzen dickere Gummibuchsen als Dämpferanschlag für den Abtastarm. Die hatten sich regelrecht zersetzt und bildeten eine zähe klebrige Masse, die lange Fäden ziehend, sich überall in dem Bereich verteilt hatte und den Abtastarm und auch einen danebenliegenden Kunststoffarm, der zwischen den Speicherplatten pendelt, fest verklebt hatte.

Die Redewendung, der Computer ist »hängen geblieben« hat hier also seine wahre Bedeutung erlangt. Jetzt weiß ich auch, warum er vorher öfter hängen geblieben ist. Da beide Festplatten betroffen sind, somit auch die Kopien, kann ich nur hoffen, daß durch das auf der Stelle rödeln der Abtastung, die Daten nicht weg sind.

Eine der Buchsen war noch meßbar. Da es wohl kaum Ersatzgummibuchsen dafür geben wird, fiel mir beim Grübeln ein, daß die Durchmessermaße des Unterdruckschlauches am Vergaser vom K70 evtl. passen könnten und siehe da, die Maße sind fast identisch, auf die passende Länge geschnitten, könnte das klappen.

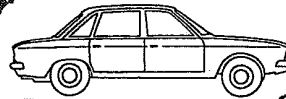
Man kann also manchmal auch mit K70-Teilen einen Computer reparieren.

Da dies die letzte Jahresausgabe ist, möchte ich mich im Namen Aller, bei denen herzlich bedanken, die sich aktiv im Club einbringen, z.B. beim Teilepool, Clubzeitung, Organisation von Treffen, usw., die Treffen waren auch wieder super.

Auch die neuen Mitglieder möchten wir recht herzlich in unserer Mitte begrüßen.



1. Internationaler

K70 CLUB e.V.

Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranen-Clubs e.V.)

Abs.: Jörg Ballwanz
 Lindenstr.12
 32791 Lage
 Tel.: 05232/63896
 od. 05732/689088
 (1.Vorsitzender)

Lage, den 28.8.12

Einladung,

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

1. INTERNATIONALEN ~~K70~~ CLUBs e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend, den 27.10.12, um 17 Uhr im:

„Landgasthof Triptrap“

Erler Str. 292

46514 Schermbeck

Tel.: 02853/2213

<http://www.restaurant-triptrap.de/>

TAGESORDNUNG

- | | |
|--|---------------------|
| 1.) Begrüßung und Feststellung der Beschlußfähigkeit | 5.) Wahl |
| 2.) Bericht des Vorstandes | 6.) Veranstaltungen |
| 3.) Bericht des Kassenwartes u. der Prüfer | 7.) Anträge |
| 4.) Entlastung des Vorstandes | 8.) Verschiedenes |

Der Vorstand

Anfahrt:

Der Gasthof liegt auf halber Strecke zwischen Schermbeck und Raesfeld-Erle und ist von der A31 in weniger als 10 Minuten zu erreichen. Von der A3 aus dauert es, über die B58 ca. 25 Minuten.

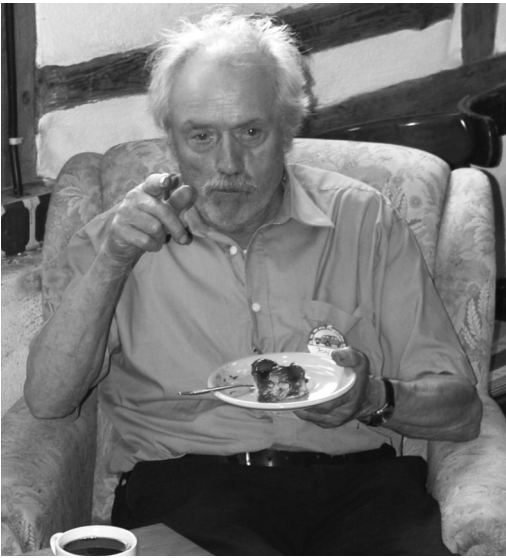
Nicht überall ist eine Besonderheit vermerkt: Wer auf der A31 (nur!) aus Richtung Süden kommt, kann auch eine noch kürzere Strecke über die „Korruptionsausfahrt“ (laut Ingo) nehmen, von den Einheimischen „Agnes Ausfahrt“ genannt. Zu Helmut Kohls Zeiten hatte sich die Staatssekretärin, sie sich auf dem „kleinen Dienstweg“ bauen lassen. Sie ist jetzt offiziell, aber nicht ausgeschildert und führt vom Parkplatz Holsterhausen (1,5 km hinter der Brücke über den Wesel-Dattel-Kanal und die Lippe) ab. In der Gegenrichtung kann man nur in Richtung Süden wieder auffahren.

Etwa 2 Wochen vor der JHV. soll mit dem Lokal eine kleine Speisekarte vereinbart werden, a la carte ist bei soviel Leuten zu zeitaufwendig. Auf der Internetseite ist die aktuelle Speisekarte zu sehen, allerdings wird sie sich bis zum Oktober noch mehrfach ändern, je nachdem, welche Saison gerade ist.



Hier hat sich einer Gedanken gemacht

Bezug: Redaktion versus Vorstand (Ausgabe 3/2012, S. 5)



Ein Beitrag von
Josef Wasmuth

1. In diesem Artikel wird bemängelt, dass Jörg B. zu jeder Ausgabe der K70 Post die Teileliste vermisst. Es kommen doch so gut wie keine Neuteile herein, weil es kaum noch welche gibt. Auf der Jahresversammlung wurde beschlossen, die K70 Post mit Teilepool einmal jährlich erscheinen zu lassen. Damit ist der Fall erledigt. Auch ich habe dem zugestimmt.

2. Nun zum Internetproblem:

Ich bin mir sicher, dass nicht alle K70-Clubmitglieder dem Internet angeschlossen sind. Als alter Knabe beschäftige ich mich auch nicht mehr damit. (Das erledigt meine Frau.)

Grundsätzlich ist das Internet geschäftlich und privat nicht mehr wegzudenken. Den Entwicklungsgang habe ich beruflich bedingt hautnah mitbekommen. Mein Arbeitgeber, eine Behörde, war fortschrittlich eingestellt. Sowie es einsatzfähige Computer gab, wurden sie angeschafft. Die Angestellten absolvierten entsprechende Kurse. Als es Laptops gab, erhielt ich einen nur für meinen persönlichen beruflichen Gebrauch. (Kosten: 6800,00 DM) In meinen letzten Berufsjahren habe ich ihn nur noch wenig gebraucht, weil ich ihn nicht mehr sinnvoll einsetzen konnte. Ich erhielt ein Spezialgebiet zugeteilt, das viel Schriftverkehr und Rechnerei erforderte, wobei zu meiner Arbeitserleichterung eine Sekretärin meine Konzepte abtippte. Die PCs waren damals bei weitem technisch nicht so komfortabel wie heutzutage. Inso-

fern habe ich die Vor- und Nachteile miterlebt. Eine »Internetphobie« habe ich deshalb nicht. Die Vorteile überwiegen.

3. Hier wird von einer Internetpräsenz durch einen privaten Stifter gesprochen, der die Stiftung unterhält und finanziert.

Wer ist dieser ominöse, selbstlose Stifter? Wer hat ihn beauftragt? Wenn ihm nur »wohlgefälliges Nicken« als Dank nicht reicht, dann stand und steht es ihm frei, das Problem bei einer Jahresversammlung auf die Tagesordnung zu bringen. Es sei darauf hingewiesen, dass sich mehrere Club-Mitglieder, z.B. Kassierer, Teilepoolbetreuer usw., sich ehrenamtlich für den Club einsetzen und keine Dankes- und Lobeshymnen erwarten.

4. Ich bin seit 1990 Mitglied im Club und seit dieser Zeit ist Jörg B. 1. Vorsitzender. Er wurde jedes Jahr wiedergewählt. Gibt es einen besseren Vertrauensbeweis?

In den ersten Jahren gab es erhebliche Differenzen zwischen den K70 Vereinen, die zu Schlamm-schlachten ausarteten. In einer Versammlung habe ich mich gegen derartige Auswüchse ausgesprochen, sonst würde ich mich vom Club verabschieden.

Jeder Vorstand, jede öffentliche Person, steht unter besonderer Beobachtung und Kritik und sollte sie auch ertragen, denn keiner wurde zu dieser Position gezwungen. Kritik muss erwünscht sein und solange sie sachlich vorgetragen wird, ist das auch in Ordnung. Aber wenn Kritiker nur Kritik und keine »durchführbaren Verbesserungen« vorbringen, dann sind derartige Kritiker für mich unglaublich. Darum wünsche ich mir im K70 Club Harmonie und Sachlichkeit.

5. Ein weiterer Punkt betrifft die Reparaturfreundlichkeit bei Oldtimern und heutigen Fahrzeugen. Jörg spricht hier die Vorzüge des K70 bei den Scheibenbremsen an. Diese sind sicherlich vorhanden. Aber einige Tropfen Ölverlust auf der rechten Seite (die gibt es fast bei jedem K70) führen zu ungleichen Bremswirkungen. Das ist aber ein Wartungsproblem. Wer schon mal die Festsättel aus-



und eingebaut hat, wird von diesem System auch nicht begeistert sein. Ein großer Vorteil besteht dagegen bei der Kupplung. Ein- und Ausbau kann in ca. einer Stunde erledigt werden. Bei heutigen Fahrzeugen müssen dafür Motor und Getriebe getrennt werden, mit entsprechenden Lohnkosten.

Dazu möchte ich ein negatives Beispiel aus den letzten Tagen anführen. Mein Sohn fährt einen 220 Mercedes Diesel, 129.000 km Laufleistung. Während einer Fahrt von Hamburg nach Borchten versagte auf halber Strecke die Kupplung. Das Kupplungspedal stellte sich nicht mehr zurück, es klemmte. Unter ziemlichem Stress hat mein Sohn Borchten erreicht. Am nächsten Tag habe ich mir die Sache auf der Grube angesehen. Der Mercedes hat zwei Hydraulikzylinder, von denen die Kupplung betätigt wird. Einer der Kolben klemmte. Darum erfolgte keine Rückstellung des Pedals. (Mercedes-Qualität?) Die Reparatur ist ziemlich aufwendig (natürlich in einer Werkstatt).

Wie einfach ist das doch beim K70. Ein weiteres Beispiel aus der Vergangenheit: 1967 habe ich einen NSU 1100 SC erworben, der eine hydraulische Kupplung hatte. Mit 226.000 km war keine Reparatur an der Hydraulik notwendig bis auf einen sehr einfachen Schlauchwechsel. Trotz der Reparaturfreundlichkeit des K70s gibt es jedoch einen besonderen Schwachpunkt: die vordere Wagenheberaufnahme. Je nach Wartungszustand eines K70s ging nach ca. 6 Jahren beim Aufbocken der Wagenheber durchs Bodenblech. Bei den Reparaturen meiner K70s habe ich in dem Bereich die Bleche mit 6mm starken Flacheisen verstärkt. So konnte das oben erwähnte Malheur nicht mehr auftreten.

Neben den noch 4 vorhandenen K70s besitze ich unter anderem einen Opel Olympia, Baujahr 1951 und einen Wartburg 311, Baujahr 1956. Im Vergleich des Aufbaus zum K70 haben diese so gut wie keine rostgefährdeten Hohlräume. Bei deren Instandsetzung brauchte ich so gut wie keine Schweißarbeiten durchführen. Selbstverständlich sind die Fahrleistungen und der Komfort eines K70s mit diesen beiden Fahrzeugen nicht zu vergleichen. Ein weiterer Unterschied: ein rechtes oder linkes Vorderteil besteht beim Opel oder Wartburg aus drei bis vier Blechteilen, beim Vorderteil eines K70s sind es 35 verschweißte Blechteile. Ein Leergewichtvergleich: K70 - 1.100kg, Opel und Wart-

burg - 800kg, ein heutiger Golf - 1.400kg. Der Fortschritt besteht eben auch aus Gewichtszuwachs.



Anmerkung der Redaktion in Person Andreas Kerne

Der »ominöse, selbstlose Stifter« der K70-Club-Internetpräsenz bin ich selbst.

Ich wurde nicht offiziell beauftragt - mein Einsatz hat sich einfach aus der Tatsache ergeben, dass ich u.a. ausgebildeter Internetentwickler bin und mich der Club-Homepage freiwillig angenommen habe.

Es ist mir wichtig zu betonen, dass es mir in dieser Sache absolut fern liegt, nach Komplimenten oder Beachtung zu fischen, geschweige denn Dankes- und Lobeshymnen zu erwarten. Die für diese Internetpräsenz anfallenden Server- und Domainkosten trage ich seit einem Jahrzehnt selbst. Sie haben sich daher mittlerweile zu einem nicht unerheblichen Wert kumuliert, über dessen Existenz oder Höhe ich weder klagen noch ihn aufrechnen möchte.

Vielmehr kümmere ich mich gern um die Club-Homepage. Aber mir mißfällt sehr, dass mein ehrenamtlicher Einsatz bei den ständig wiederkehrenden, meistens ungerechtfertigten, Internet-Verteufelungs- und Hasstiraden durch den Kopf des K70-Club-Vorstands in Mißkredit gezogen wird. Dessen unnachgiebige Einstellung in Punkto Internet sorgt dadurch leider immer wieder für alles andere als Harmonie und Frieden.

Was macht eine solche Homepage denn für einen Sinn, wenn Club-Mitglieder ihre Internetseite nur mit einem schlechtem Gewissen besuchen können, weil man ihnen von prominenter Stelle eingeredet hat, dass sie damit eigentlich etwas Schlechtes oder Gefährliches tun?

Von dem Vorstand jedes Vereines erwarte ich eine gewisse Offenheit (... es muß ja keine Liebe sein!) gegenüber üblichen Einrichtungen des täglichen Lebens - und dazu zählt eben seit einigen Jahren garantiert auch das Internet.



Ab die Post und durch die Mitte, auf nach Bockhorn!



Ein Bericht von
Arne Kunstmann

Es gibt Tage, die bleiben einem im Gedächtnis weil Dinge passieren, die einfach prägnant sind.

Z. B. ein Besuch beim Teilehöker meines Vertrauens, er kam gerade von einem Sanatoriums Aufenthalt zurück. Dort eingewiesen wurde er nach einem Besuch meinerseits in seinem Laden, ich wollte Zündkerzen für meinen Ro80 kaufen, gerne von NGK, das hat ihn zum Zusammenbruch geführt.

Heute aber bin ich ganz harmlos unterwegs, ich möchte nur ein Paar Glühbirnen haben, ich betrete den Laden, seine Gattin blickt mich vorwurfsvoll an, bekommt nervöse Zuckungen. Ich kann sie beruhigen, aber was macht sie denn bloß, wenn ich wieder etwas Ro80-spezifisches haben will?

Diesen Spaß gebe ich mir heute jedoch nicht, es soll nach Bockhorn gehen und da wollen wir bei einer möglichen Verkehrskontrolle Polizeimeister Schlauberger doch nicht vor schwere Entscheidungen stellen...

Mit von der Partie ist Freund Thomas, auch ein Mitbegründer des K70-Club, fährt heute aber mit schwankenden Mercedes Dampfschiffen herum, (besonders gerne hat er die mit den Peilkanten), sein Sohn Martin, ein sehr lieber Junge - vorausgesetzt er schläft - sowie Hund James, Direktimport aus Griechenland. Also alle hinsetzen, mit dem Gesicht nach vorn!

So fahren wir los, immer der Sonne entgegen. Unterwegs werden geistreiche Gespräche über wichtige Themen geführt, Strommasten, Überschallverkehrsflugzeuge sowie Kugelschreibermienen werden erörtert. Martin will mir nicht glauben, das es einen Überschallroachtzig gibt. Doch, doch,

den hat er nur noch nicht gesehen, weil der aus England kommt und nicht auf deutschen Straßen fahren kann, weil wir hier Rechtsverkehr haben. Will er mir nicht glauben, versteh ich nicht!

Auch Thomas Lieblingsthema, Heckflossenbenze, kommt nicht zu kurz. Früher fand ich die auch mal toll, da war ich noch jung und schön, heute wird mir bei einer Fahrt im Dieseldaimler das Gebiss herausgeschüttelt.

Wir suchen nach dem schlechtesten Job der Welt, Thomas leitet ein Altersheim. Ich bringe den Dübel in's Gespräch. Da wird man in ein Loch in einer Wand gesteckt und jemand schraubt eine Schraube hinein. Und so bleibt man dann ein paar Jahre z. B. hinter einem Bücherschrank verborgen, Sch...job!

Kurz vor Bockhorn befrecht sich ein VW 411 uns zu überholen ich schäme mich. Früher hatte ich in solchen Situationen immer Gelüste, so eine Landschildkröte in die Leitplanke zu schießen, heute bin ich da ruhiger und freue mich schon auf den Besuch in einer Pommesbude. So heißt übrigens eine Hamburger Rockband, eine andere heißt »Tonbandgerät«. Und dann gibt's noch »Minnas Schließmuskel«.

In Bockhorn angekommen werden wir von den Einweisern eingewiesen. Ein freier Platz in der Nähe eines Mehrzylinderwagens, einer fahrbaren Bedürfnisanstalt also, wird unser. Wir steigen aus und werden eines Ro80 gewahr, einer aus Holland steht schräg gegenüber.

Wir machen uns auf die Suche nach den Herren



vom K70-Club, die sind ja schlau, kommen gleich morgens als Erste und stecken für Clubmitglieder einen Claim ab.

Auf der Suche kommen wir an vielen Ständen mit allen möglichen Ersatzteilen vorbei, Thomas ist in seinem Element, für Mercedes hat fast jeder etwas anzubieten, ich suche nach einem Autoradio. Auch die hat fast jeder, aber keiner hat »meine« Marke.

Später finde ich doch noch eines, ich frage nach dem Preis und bekomme einen Asthma Anfall, Kiffen muß schön sein.

Es ist besonders gut einen Ro80 zu haben, es gibt ja Menschen die keinen haben und denen kann man immer gut was erzählen, andere können das so nicht.

Das geht bestens wenn die Motorhaube geöffnet ist, da haben wir ja z. B. einen Reaktor. Was das ist? Ja das ist sehr kompliziert zu erklären, das hat was mit dem Antrieb zu tun. Wie sie ja vielleicht



Wissen hat der Ro80 den Wankelmotor, das ist das kleine hier unter dem Luftfilter. Und hier, ja hier müssen sie schauen, das sind die Einfüllöffnungen für die Brennstäbe.

Beim K 70 Club angekommen traf ich Freund Ingo, er beugte sich in seinen Kofferraum. Ich dachte, er leidet und will sich übergeben, dabei wollte ich ihn nicht stören. Hat er aber doch nicht, er hat nur ein Paar olle Nummernschilder gesucht.

Ja das Ingole, früher war da noch Musik drin. Wer einmal bei ihm mitgefahren ist und keine feuchten Beinkleider bekommen hat, ja der war schon belast-

bar! Besonders herzlich waren seine Straßenrennen gegen Kraftfahrer, die von ihrem Glück gar nichts wussten und bei denen Jeder der nicht sofort mit erhobenen Händen ausstieg, damit rechnen musste, niedergekämpft zu werden.



Das der immer noch lebt ist in einem nicht zu unterschätzenden Maße auf die gelungene Konstruktion des K70 zurückzuführen - er hat zwar ein paar von denen zu Schrott gefahren, aber immerhin, er lebt noch!

Eine Besonderheit der K70-Leute ist ihre Gastfreundschaft. Bei Kaffee und Kuchen, wegen des schlechten Wetters in Ingos K70, verging die Zeit wie im Fluge. Wir mussten an die Rückreise denken, gute 200 KM waren noch abzuspulen und wir wollten nicht in den großen Stau kommen, der erfahrungsgemäß immer dann auftritt, wenn alle gleichzeitig aus Bockhorn abdüsen.

Da trafen wir sie alle wieder, der Mann mit den Radios, der mit der Pommesbude und auch der VW 411 war wieder da. Und wieder war keine Leitplanke in Sicht, schade!





Meine Zeit bei NSU - Teil 6

Versuchsfahrten mit Ro 80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung



Mit freundlicher Genehmigung von Peter Gewecke

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In weiteren Beiträgen berichtet er über seine Arbeiten am Ro 80 und K70.

Peter Gewecke lebt heute in Florida.

Nochmal: High Society

Aus den Sommermonaten 1964 ist mir folgendes in Erinnerung: Dr. Kurt Richter, Unternehmensberater in Düsseldorf, war der Aufsichtsratsvorsitzende von NSU und ein bei NSU sehr respektierter Mann. Seine Frau äußerte den Wunsch, einen Spider zu fahren, und so wurde ich beauftragt, mit einem Spider nach Überlingen am Bodensee zu fahren, wo deren Sommerwohnsitz war. Frau Richter entpuppte sich als eine sehr freundliche Frau, die mich nach der Probefahrt zum Mittagessen einlud. Das Essen wurde in der »Halle« an einem ca. 4 m langen Tisch serviert, wir saßen uns an den Stirnseiten gegenüber. Als wir zum Essen bereit waren, betätigte sie einen unter der Tischplatte angebrachten Klingelknopf, worauf uns das Essen serviert wurde. High Society! Ich durfte auch mit ihrem Privatwagen, einem Alfa Romeo 2 Liter Coupé fahren, aber im Vergleich zum Spider war das eine lahme Ente.



NSU und Wankel in der DDR

Gemäß den mir vorliegenden Unterlagen fielen meine ersten Kontakte mit den Fahrzeugfirmen der damaligen DDR (in meinem Bericht korrekt als »Ostzone« bezeichnet) in den September 1964; es ging um eine eventuelle Lizenznahme für Kreis-Kolbenmotoren. Von der Abteilung TE (Technik/Erprobung) wurden mein Kollege Horst Heide, unser Vergaserspezialist, und ich für den Besuch in der DDR bestimmt. Wir wurden am 12.10.64 am Grenzkontrollpunkt Juchhöh-Töpen von den »Kollegen« erwartet. Heute kennt niemand mehr diese Orte, aber damals war das ein wichtiger Grenzübergang an der Strecke Berlin-Nürnberg-München, weil die im Zuge der A9 gelegene Autobahnbrücke über die Saale zerstört und nicht wiederaufgebaut war und der ganze Verkehr daher über winzige Nebenstraßen geleitet wurde.

Unsere erste Station war die Automobilfabrik Sachsenring in Zwickau (früher Horch/Audi), wo uns



voller Stolz eine verbesserte Karosserie des »Trabant« präsentiert wurde, die dann Jahre später in Serie ging. Etwas anderes ist mir in Erinnerung geblieben: Die »Kollegen« hatten einen Testcircuit vorbereitet, sodaß jeder interessierte Ingenieur einen persönlichen Eindruck vom Spider und speziell seinem Motor erhalten konnte. Mit einem Bus wurden sie zu einem Parkplatz an der Autobahn (soweit ich mich erinnern kann A4) gefahren, wo bei jeder Runde ein anderer mit einem von uns bis zur nächsten Ausfahrt und zurück mitfahren konnte. Es stellte sich aber heraus, dass alle viel



mehr an Informationen aus unserem täglichen Leben wie Einkommen, Wohnverhältnisse etc. interessiert waren als am Verhalten des Motors bzw. der Konstruktion des Spiders. Allein mit einem von uns im Spider, ohne Aufpasser dabei, das war die einzige Gelegenheit zu einem vertraulichen Gespräch. Man muß dabei die Situation in der DDR berücksichtigen: 1961 wurde in Berlin die Mauer gebaut und die Zonengrenze befestigt, d. h. die Bürger der DDR waren vom Westen abgeschnitten. Das West-Fernsehen reichte nicht bis Dresden ins »Tal der Ahnungslosen«.

Wir waren auch im früheren DKW-Werk in Zschopau, damals wurden dort die MZ-Motorräder gebaut. Da ich noch meine NSU-Maxi hatte, bat ich den Entwicklungsleiter, mir eine Proberunde mit der MZ ETZ 250 zu ermöglichen. Sie gaben mir einen Motorrad-Mantel, Helm und Handschuhe



und ich fuhr ca. zwei Stunden durch die Gegend, die ans Erzgebirge grenzt. Dabei habe ich mich tüchtig erkältet, denn Mitte Oktober war es schon richtig kalt. Das Motorrad mit seinem Zweitaktmotor hat mir nicht gefallen, zuviel Gaswechsel-Geräusche und das Getriebe war auch viel zu laut.



Wir waren auch am Institut für Kraftfahrzeuge an der TH Dresden, aber an Details von dort erinnere ich mich nicht mehr. Von Dresden fahren wir auf der A13 nach (Ost-)Ber-

lin. Obwohl Ost-Berlin als Hauptstadt der DDR galt, gab es eine Kontrollstelle an der Stadtgrenze. Bürger der DDR mussten sich kontrollieren lassen, wenn sie ihre eigene Hauptstadt besuchen wollten! Ein Zeichen für die Stimmung in der DDR.





Arne's Vergleich: »Ro80 versus K70« Teil 2



Ein Beitrag von
Arne Kunstmann

Arne Kunstmann hat durch sein frühes Wirken den Weg für die Gründung des 1. Internationalen K70-Clubs bereitet. Er hat bis in die späten 90er-

Jahre selbst einige K70 gefahren. Heute besitzt und fährt der Hamburger einen NSU Ro 80. Doch er fühlt sich immer wieder gern zum K70 und zu unseren Treffen hingezogen.

Fortsetzung:

Über Sinn und Unsinn des Wankelmotors ist schon viel berichtet worden. Hier sei nur die höhere Leistung hervorgehoben, die in Verbindung mit der strömungsgünstigen Karosserie eine im Vergleich zum K70 deutlich höhere Endgeschwindigkeit ergibt.

Der Innenraum beim Ro 80 ist vorne geräumiger. Das mag an der größeren Breite des Wagens und daran liegen, dass zwischen den Fußräumen kein störender Kasten vorhanden ist, der beim K70 das Getriebe beherbergt. Hinten geht die Wertung an den K 70, auch wegen der sich weiter öffnenden Türen.

Die Gestaltung des Innenraumes liegt bei beiden Fahrzeugen auf gutem Klassenniveau. Das Armaturenbrett des K70 macht allerdings insgesamt einen höherwertigeren Eindruck als das des Ro80. Formgestalter Luthe konnte sich beim K70 offenbar besser durchsetzen. Insbesondere die Materialanmut ist hier deutlich höher angesiedelt.

Der K70 erzeugt insgesamt einen Qualitätseindruck, der hinter dem des Ro80 kaum zurück bleibt.

Auch beim Thema Kofferraum hat der K70 die Nase vorn, denn hier liegt der Benzintank unter dem Rücksitz. Bei beiden Wagen lassen sich die Rücksitzlehnen herausnehmen um sperriges Gut laden zu können, aber auch in diesem Falle stört beim Ro80 der Tank. Beim K70 bleibt nur ein flacher Querträger stehen. Zudem lässt sich beim K70 die Rücksitzbank nach vorn klappen. So kann ein fast ebener



Laderaum von knapp zwei Metern Länge geschaffen werden.

Die nachfolgende Gegenüberstellung technischer Fahrzeugdaten sowie des Umfangs der Fahrzeugausstattung zeigt, dass beide Fahrzeuge nicht nur aufgrund ihrer Herkunft durchaus vergleichbar waren, obwohl sie eigentlich in verschiedenen Ligen spielten.

**NSU Ro80**

Länge: 479 cm
 Breite: 178 cm
 Höhe: 142 cm
 Radstand: 286 cm

VW K70

Länge: 448 cm
 Breite: 169 cm
 Höhe: 142 cm
 Radstand: 269 cm

Der am Ro80 Interessierte, aber nach Alternativen Suchende, hätte sich wohl am ehesten mit dem K70 LS befasst, dem damaligen Top Modell des Hauses VW also, der mit 1.8 Litern Hubraum und 100 PS dem Ro80 am Nächsten kam.

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf den VW K70 LS vom Juli 1973 sowie um den NSU Ro80 von September 1972 deren genauen Daten vorliegen. Gegenübergestellt werden hier neben den Grundpreisen nur Zusatzausstattungen, die für beide Fahrzeuge erhältlich waren:

NSU Ro80

Grundpreis DM 17.950,--
 Radio »Frankfurt«: DM 490,--
 Stahlschiebedach: DM 600,--
 Metalllack: DM 400,--
 Katalcolorverglasung DM 180,--
 Kopfstützen vorn: DM 100,--

Sicherheitsgurte vorn: DM 130,--

Die Serienausstattung des Ro80 unterschied sich nur geringfügig von der des VW K70 LS. Lediglich um Nebelscheinwerfer, Frontscheibe aus Verbundglas mit grüner Tönung, Motorraumbeleuchtung und Doppeltonhorn war die Serienausstattung des Ro80 umfangreicher.

VW K70 LS

Grundpreis: DM 11.505,--
 Kopfstützen vorn DM 94,--
 Radio »Ingolstadt«: DM 413,--
 Stahlkurbeldach: DM 540,--
 Metalllack: DM 185,--
 Frontscheibe Verbundglas mit grüner Tönung: DM 208,--
 restliche Scheiben in Grünolor: DM 117,--
 Schlechtwetterpaket, bestehend aus Heizbarer Heckscheibe, Nebelscheinwerfern, Nebelschlussleuchte und verstärktem Drehstromgenerator DM 300,--
 Sicherheitsgurte vorn waren Teil der Serienausstattung

Die Gegenüberstellung einiger technischen Daten bringt keine Überraschungen:





Insgesamt ist der K70 also kompakter, bietet seinem Besitzer aber ein teilweise besseres Platzangebot. Insbesondere die Unterbringung des Benzintanks im Kofferraum lässt den Ro80 hinsichtlich der Raumausnutzung deutlich hinter dem K70 abfallen. Eine Platzierung des Tanks unter der Rücksitzbank bringt hier deutliche Vorteile.

Desweiteren ist der Ro80 dafür bekannt, seine Insassen gelegentlich mit Benzingerüchen zu belästigen, ein Manko, das beim K70 unbekannt ist. Auch hier zeigt sich, dass die Unterbringung des Benzintanks im Innenraum problematisch ist.

zeigte, ein »Ro80 für Normalverbraucher« sozusagen. Gerade im Bezug auf die bekannten Motorsorgen und die angebliche Pannenanfälligkeit, traute sich vielleicht manch einer doch nicht an den Ro80 heran. Der K70 versprach hier eine wesentlich geringere Störanfälligkeit und die Möglichkeit, jede Werkstatt aufsuchen zu können.

So war es beim Ro80-Käufer wohl mehr das »Haben Wollen« und beim K70 das »Brauchen«, das ausschlaggebend für die getroffene Wahl war.

Und dass die Faszination »Ro80« auch heute noch Bestand hat, zeigt die immer noch steigende Zahl an



Was könnten nun das Für und Wider für die am Ro80 Interessierten im Vergleich zum Alternativangebot VW K70 gewesen sein - der deutliche Preisunterschied ist es sicherlich nicht allein gewesen.

Aus Befragungen von Ro80 Käufern geht hervor, dass der reine Gebrauchswert nicht vorrangig der Kaufgrund war. Vielmehr waren es Prestige Gründe, Interesse am Wankelmotor oder auch einfach der Wunsch ein solches Auto zu besitzen, was zum Kauf führte. Der Faktor »Faszination« spielte hier stärker als bei den meisten anderen Autos beim Kaufentscheid eine gewichtige Rolle.

Ro80-Interessierte, die sich für den VW K70 entschieden haben, suchten ein Auto mit guten Gebrauchseigenschaften, das aber die Nähe zum Ro80

Clubmitgliedern, die sich einen solchen Wagen zulegen wollen oder es bereits taten. Und auch die im Vergleich zum K70 größere Zahl der erhalten gebliebenen Wagen spricht für sich, obwohl vom VW erheblich mehr Einheiten gebaut wurden, als vom NSU.

Da hat sich also so Mancher seinen Traum vom Ro80 später doch noch erfüllt und ihn gehegt und gepflegt. So hat er dann manches Alltagsauto überlebt, das mehr als Ergänzung, als Ersatz angesehen wurde, denn schließlich wollte man ihn ja von Anfang an »haben«.

Und so blieb er eben, vielleicht für später, man kann ja nie wissen ...



K70-Club ... wir hopfen nur das Beste!



Dieses Foto ist entstanden anlässlich des Pfingsttreffen 2012 bei der Brauerei Hachenburg im Westerwald

Wenn man Träume nicht nur träumt! Teil 2: Der Heimweg



Ein Beitrag von
Jens Tanz

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-Kieler Motorgeschichten auf www.traeume-wagen.de und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären »Ludolfs-K70« - sind dabei.

Da stehen wir nun, mit einem gerade gekauften 37 Jahre alten VW K70. So alt wie ich. Aber mit größeren Standschäden als ich. Vor uns liegen 430 Kilometer Autobahn und noch einige Aufgaben: Dringend tanken (noch 600 Meter), für Andinho ein Handyladekabel kaufen, für mich eine Zigarettenanzünder-Steckdosen-Verlängerung für mein Navi,

die einzige Unterhaltung auf dem Weg ... und ... irgendwie wimmert der Keilriemen zu doll. Und warum bremsst das Auto, obwohl ich nicht brems? Keine Entspannung an der Front der goldenen Retros, und der Tag ist noch lang. Und er ist auch noch lange nicht zu Ende.

Gleich 10 Meter südlich der liebenswerten kleinen Tankstelle ist eine Werkstatt. Hier kann der deutsche Arbeitnehmer sein malades Mobil heile machen lassen. Das ist nicht selbstverständlich an heutigen Tankstellen, wo es zwar alle Varianten von Alkohol, Zigaretten, Pizza, Gurkensalat und Schminkzubehör zu kaufen gibt, der jobbende Student an der Kasse einen aber ungläubig anschaut, wenn man einen



Hier werden Sie geholfen

Erste Pannen schon in Dortmund



Scheibenwischer erwerben möchte. Das auf den Wagen zeigende ältere Pärchen links liegen lassend rollt der KaSi quietschend, wimmernd und nach verbranntem Gummi riechend mit der goldenen Nase in die vollgestellte Halle.

Natürlich hat der freundliche Mechaniker mit dem regions-typischen Oberlippenbart damals auf so einem Auto gelernt! Was sonst? Von ganz tief unten holt er einen doppelt so breiten neuen Keilriemen und walgt ihn geschickt auf die drei gut zugänglichen Scheiben von Kurbelwelle, Lima und Wasserpumpe an der Stirnseite des NSU-Triebwerks. Noch während wir über

die nur mit Blechbügeln gehaltenen 8 Ventildeckel reden, scheppert mein Telefon und Ingo aus dem K70-Club, wo ich mich seit immerhin drei Tagen tummel, erkundigt sich freundlich nach meinem Befinden und der Fahrgestellnummer. Wau. Wir plaudern ein wenig, während das gute Super in den Tank



Gelernt ist gelernt

gurgelt (eigentlich Normalbenzin, aber beides kost' ja momentan gleich viel) und vertagen uns dann auf später. Andinho und ich wollen echt langsam mal nach Hause ...

Gleich wirkt das ungeliebte neu beriemte Kind aus Neckarsulm entspannter, quietscht nicht mehr aber dreht noch immer nicht so vorantreibend, wie man es von 75 PS erwarten könnte. Andinho hinter mir blickt sichtlich verwundert, als ich auf der Autobahn nur noch 70 im dritten Gang schaffe und merke, wie die vorderen inneren Bremsscheiben nach und nach vom Griff der Backen fester gepackt werden. Fluchend, qualmend und stinkend rollen wir erneut rechts ran, und ich drücke die Nummernwiederholung ...

Althase Ingo weiß, dass die K70 nach längerer

Standzeit immer feste Bremsen haben. Die Leitungen wachsen zu und die Bremskolben gehen fest. Freikloppen bringe zunächst Abhilfe, aber nur bis zum nächsten Fußkontakt mit dem Bremspedal, da helfe kein Freibremsen, die müssen zerlegt und gangbar gemacht werden. Und dafür fehlt uns hier am Straßenrand definitiv das Werkzeug und die Zeit. Auf meine Frage, wie ich denn wohl mit dem Auto heute noch bis nach Kiel kommen könne, antwortet er cool: »Einfach nicht mehr bremsen«.



Das erste von vielen Bildern UNTER dem KaSi

Gesagt, getan. Ein Testlauf durch das Gewerbegebiet mit Ziel McDonald's ergibt die prinzipielle Möglichkeit, den K70 im rollenden Verkehr mit der mechanisch auf die Hinterachse wirkenden Handbremse und mit zeitnahe Runterschalten zum Stehen zu bringen. Und auch wieder weg zu kommen. Die Kombination mit dem damals aktuellen No-Save-System (mit Sitzen ohne Nackenstützen, Karabinerschapp-Gurten, nur einem Außenspiegel und einem hakeligen Schaltgetriebe) riecht nach Schweiß und Abenteuer und treibt dem einen oder anderen Sicherheitsfanatiker unter Ihnen wohl zurecht den Wahnsinn ins Gesicht. Wir stärken uns demnach ausgiebig, bevor wir den weiten Heimweg antreten.

Der erfolgreiche Erwerb eines Handyladekabels für Andinho bringt ihn zurück ins Reich der Kommunikation. Der ebenfalls erfolgreiche Erwerb eines langen, eines gaaaanz laaaaangen Zigarettenanzünder-Dosen-Verteilers befähigt wiederum mich, meine TomTom Kathrin mit Strom zu versorgen. Warum mich das so glücklich macht? Der KaSi hat ja noch kein Radio. Und habe ich mich kürzlich über die Überflüssigkeit von mp3-Playern in Navigati-

onssystemen ausgelassen, so bin ich doch heute sehr dankbar über die Möglichkeit des eingebauten Audio-Entertainments und pfpofe freudig meine Kathrin an die Windschutzscheibe. Hm. Irgendwie ist das Ding hier völlig Zeitfremd. Aber 430 Kilometer lang ausschließlich dem Motor zuhören, das mag vielleicht im Audi V8 toll sein, aber in einem K70 ... ? Nö. 15.00 Uhr. Die Frisur sitzt nicht mehr so gut. Wir können endlich los!



Wie geht das mit dem Gurt?

Nein, noch nicht ganz. Dieser Gurt!!! Erstmals lege ich ihn richtig an, der Bauchumfang ist wohl noch auf Peter Ludolf eingestellt, zerre hier, ziehe da und lasse den Karabiner unflexibel am dicken Stahlbügel einrasten...



URKS! So eher nicht!

Pappsatt, mit vollem Tank, vollem Handyakku und über Satellit und TMC Pro mit der Außenwelt verbunden geben wir uns »fünf« und rollen erwartungsvoll in Richtung Münster (Kai ... keine Zeit, trotz Ingersoll dabei), Osnabrück (Jan, aber der muss natürlich arbeiten), Bremen (kenn ich keinen), Hamburg (war im März 2008 noch keine Etappe), Kiel.

Nun habe ich Zeit, das Auto zu erfahren. Man sitzt bequem, aber irgend eine Sprungfeder unter dem Velours beißt mir noch immer leicht in die linke Pobacke. Erstaunlich viele Schieber und Dreher regeln mechanisch die Warm- und Kaltluftzufuhr auf und unter dem Armaturenbrett, Männer brauchen was zum Spielen. Der Motor zieht bis 120 und darüber hinaus gut hoch, entwickelt dann aber die spröde Geräuschkulisse einer frisierten Zündapp-Mofa bergab mit Rückenwind – bleiben wir also lieber unter 120 ... Ohnehin sind auch hier schon Drehzahlen von über 4000/min haarsträubend ungewohnt, ich glaube der A8 dreht da gerade mal mit erhöhtem Standgas. Die analoge Zeituhr steht auf Fünf vor Zwölf. Schon seit Dortmund. Wie symbolisch ... Die Tachowelle klickert und nimmt den Kilometerzähler nicht immer mit. Aber er rollt zügig voran, der alte NSU, und

Andinho hält mir bremstechnisch den Rücken frei ...

Fahn fahn fahn auf der Autobahn. Ein Klassiker von Kraftwerk, heute Oldie-Kult aus unbekannteren Seiten der Neuen Deutschen Welle, aber immer noch jünger als mein neues Auto. Mit jedem weiteren Kilometer kommt mehr Entspannung, denn er läuft und läuft und säuft. Als mich mein Autobild-Chef fernmündlich kontaktiert, pendelt die Tanknadel noch im oberen Bereich, fällt aber zusehends. Den CW-Wert suchen wir vergeblich. Der zähfließende Oster-Reiseverkehr lässt das alte »Ich überhol dich – mach mal Fotos« Spielchen zu, und langsam, ganz allmählich, kommt mein Lächeln zurück. Ich glaube, ich mag dieses Auto. Es bringt mich nach Hause.

Und da ist er dann endlich, der durch Kathrin angekündigte Stau, weil irgendwo bei Vechta jemand die grandiose Idee hatte, zu Ostern

die A1 einspurig zu machen! 18 Kilometer Stop-and-Go mit Kupplung und Schaltknüppel. Aua! Liegesitz rauf und runter, gucken hier, entdecken da (Sicherungen hinter einem kleinen Deckel neben

also den Weg in ihren Urlaub verbracht, vielleicht hier ein bisschen weniger Bremsengekloppe, dafür da ein bisschen mehr Rindfleisch aus der Dose, aber im Großen und Ganzen wird es ähnlich gewesen

sein. Der KaSi hat mich sicher und unterhaltsam nach Hause gebracht. Ich steige in den Audi A8 um und fahre den müden aber glücklichen Andinho nach unserer Männertour zurück zu seiner Melli und seinen Kindern. WAS für ein LUXUS! Ist der Motor überhaupt an? 8 Kolben meißeln ihre Bahn in die Laufbuchsen. Huch? Schon auf 120 ... Mann, geht der los ...

Ich habe die puristische Art des Autofahrens erleben dürfen. Ich habe mein neues altes Auto lieb gewonnen. Dieses Auto passt mir, es ist ein bisschen wie ich. Ehrlich, nicht mehr ganz jung, golden. Mit einem großen Herz und

vielen Macken. Meine große Tochter findet es peinlich. Mona Lisa in Zürich mag weder die Form noch die Farbe, sagt aber, dass sie sich vielleicht noch überzeugen lässt. Nur meine kleine Tochter ist auf »unserer« Seite. Aber das ist eine andere Geschichte. Und es ist noch immer Fünf vor Zwölf. Ich muss jetzt mal Platz in der Garage machen...

den Gebläseschaltern). Die Lichtmaschine zerrt am sich gelockerten Keilriemen, der mir daraufhin wieder stinkend etwas vorsingt. Parallel zu den Schlagern der 60er aus dem Navi. Aber auch das wird am nächsten Rastplatz mit Knarre und 13er Schlüssel gerichtet (»Meinen Sie, Sie kommen mit der Möhre noch bis Ostern nach Kiel?«), und jeder Stau hat bekanntlich irgendwann ein Ende. Es dämmert. Der störrische Dimmer der Cockpitbeleuchtung geht klassisch -nicht- und macht alles dunkel. Aus meinem Taunus weiß ich noch, dass es immer eine einzige Stellung gibt, in der das Licht dann plötzlich wieder an geht. Nach nur 10 Minuten habe ich diese gefunden und erfreue mich der ganzen Pracht der Rundinstrumente.

Hallo Elbtunnel! Schön, dich zu sehen. Es ist bereits 20.00 Uhr und wir sind seit 14 Stunden unterwegs, aber lange Weile habe ich nicht. So haben meine Mama und mein Papa



Ein zeitloses Cockpit



Rolle rolle noch ein Stau



Für Anzeigenaufnahme (auch Nichtmitglieder):

Ingo Menker, Goethestr.19a, 46514 Schermbeck, Tel.: 02853/448037 eMail: ingo.menker@freenet.de

Bitte beachten: auch unter der Rubrik "Flohmarkt" auf unserer Club-Homepage www.k70-club.de sind Kleinanzeigen zu finden!

K70L

Bj. 6/71

silbermetallic, innen lederbeige
seit 41 Jahren im Familienbesitz, ab 03/11 vom Vater übernommen und behutsam wieder in den Alltag zurück geholt, dabei viele neue Teile aus dem Club-Pool verbaut, z.B. neue WaPu, neue Bremsen, neue Ventilschaftdichtungen, neue Batterie, neuer Teppich uvm.

wg. Zeitmangel und Hobbyaufgabe leider zu verkaufen.

Fahrzeug in gutem Zustand, sehr viele Ersatzteile (Blech-, Innenausstattung- und Technikteile), größtenteils aufgearbeitet oder neu, alle katalogisiert.

Fahrzeug komplett mit Ersatzteilen VB 5199,-€
Bitte Fahrzeug unbedingt anschauen und probe-fahren.

eMail: bagerluten@aol.com

Tel.: 05371-96 07 30

K70

EZ 01/1971

79.500 km

66 kW (90 PS)

seit 1991 abgemel-



det, seitdem nur mit roter Nummer bewegt und stets instandgehalten. Im Laufe der Jahre sind folgende Teile erneuert worden.: Anlasser Stoßdämpfer Auspuff. Fahrzeug ist vor längerer Zeit lackiert worden. Die Innenausstattung ist im guten Zustand. Das Fahrzeug wurde einem TÜV-Prüfer vorgeführt. Laut Prüfer müssen nur 4 Reifen(porös) und die Scheibenwaschanlage instandgesetzt werden. Der Unterboden ist im guten Zustand. Original Papp KFZ Brief, Abmeldebescheinigung von 1991 sowie ein Satz Schlüssel sind selbstverständlich auch mit dabei.

Verhandlungsbasis 3.490 EUR

49219 Glandorf(bei Osnabrück)

Telefon : 0171-2152854

K70 L

EZ 3/1972,

Originalzustand,

H-Zulassung

90 PS,

blau, fahrbereit aber derzeit abgemeldet,

1.950 € VB,

Standort: Worpswede bei Bremen,

Tanja Haar,

eMail: T.Haar@web.de,

Tel. 0172-9443407(abends)

Habe bei der Wohnungsauflösung meines Vaters viele **K70 Teile** gefunden

unter anderem Stoßstange, Vergaser, Rücksitzbank, komplett alle Scheiben, Anlasser, Lichtmaschine, Zierleisten, Scheibendichtungen, Relais, Schalter, Lenkung Achswelle, Kupplung, Fensterheber und vieles mehr

Kontakt 0160-8856136

K70 L

EZ 07/1973

79.013 km

66 kW (90 PS)

Marathon metallic



Karosseriemäßig absolut perfektes Fahrzeug. Alle Schweißpunkt original, absolut rostfrei! Ursprung Italien. Lackierung ordentlich - minimale Anschlagstellen.

Gute Verglasung, guter Chrom. Innenausstattung i.O. - Fahrersitz ist an der Lehne beschädigt. Heckstoßstange vorhanden.

Turmgarage GmbH

Wiesenstr. 6-8

47533 Kleve, Deutschland

Tel. : +49 (0)2821 12288

Tel. : +49 (0)170 5494056



Neulich in Kairo

oder:

Arabischer Frühling

