

Ausgabe 3+4/2011

K70-POST

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



VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typpreferent
Jörg Ballwanz

Lindenstraße 12
32791 Lage, · + 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 · +49 (0) 28 53/44 80 37 · eMail: ingo.menker@freenet.de



3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung; Kontakt bitte vorrangig per eMail
Markus Retz

Konrad-Hornschuch-Straße 14
74679 Weißbach · +49 (0) 79 47/74 52 · eMail: markus.retz@arcor.de



4. VORSITZENDER: Schriftführer
Dirk Johannesmeier

Mathias-Hess-Straße 48
69190 Walldorf · +49 (0) 1 73/8 61 39 56 · eMail: dirk.joha@web.de



5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
André Marquardt

Bürgermeister-Heitmann-Straße 76
21217 Seevetal · +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:** 210 Exemplare

Ausgabe: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

Redaktionsschluß jeweils: **1. Ausg.:** 1. Dezember, **2. Ausg.:**

1. März, **3. Ausg.:** 1. Juni, **4. Ausg.:** 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

Unser Jahrestreffen im nördlichen Sauerland, in und um Rüthen, ist mal wieder, wie auch die meisten unserer **K70** super gelaufen. Unsere Veranstalter Elke und Bernhard hatten einen abwechslungsreichen Pro-



grammablauf organisiert, bei dem auch Zeit und Mühe für gemütliches Beisammensein für Benzingespräche, usw. mit eingeplant war. Am Möhnesee konnte jeder selbst entscheiden, ob man eine Rundfahrt mit dem Schiff machen, die große Staumauer besichtigen, oder eine Wanderung am See durch den Wald machen wollte.

Obwohl wir auf einer Hochzeitsfeier waren, konnten wir es dann doch nicht lassen, trotz Schlafnachholbedürfnis, am Sonntag noch zum Möhnesee zu fahren. Dann ging's noch nach Rüthen zum Kaffeetrinken im Kolpinghaus mit anschließender historischer Stadtführung; danach gemeinsames Abendessen. An den beiden vorherigen Tagen konnten wir aus obigem Grunde leider nicht teilnehmen.

Am Pfingstmontag wurde es nochmal sehr interessant, da noch die Besichtigung des privaten VW-Museums von Wolfgang Trapphoff in Kaunitz auf dem Programm stand. Obwohl ich ihn schon lange Jahre kenne und früher schon öfter mal da war, bin ich doch sehr erstaunt gewesen, was inzwischen für seltene Schätzchen dazugekommen sind; da würden sogar die Wolfsburger neidisch. Selbst als VW-Oldiefahrer waren uns einige der Exponate nicht bekannt. Er konnte uns auch einige interessante Geschichten zu den seltenen Ausstellungsstücken erzählen. Auch beim damaligen Zubehör, gab es einige kaum bekannte Dinge zu sehen, wie zB. eine mitnehmbare Falgarage für den Käfer. Das Treffen klang dann mit einem gemütlichen Beisammensein mit leckerem Kuchen und Kaffee auf der Terrasse bei Elke und Bernhard aus.

Herzlichen Dank, das 25-ste **K70**-Treffen habt Ihr prima gemeistert!

Als vor Jahren das bleifreie Benzin eingeführt wurde, war das in der Regel ein Problem für Autos, die keine gehärteten Ventilsitze im Zylinderkopf haben, wie es bei den meisten Gußköpfen der Fall ist. Da bei Alu-Zylinderköpfen solche Ventilsitze notwendig sind, ist bleifrei beim K70 kein Problem. Es scheinen trotzdem da manchmal noch Unsicherheiten zu bestehen, da hin und wieder immer noch Anfragen reinkommen, ob man beim K70, dem Benzin Bleiersatzstoffe beimischen sollte.

Anders sieht es beim E10-Benzin aus, welches die große Mehrheit der Autofahrer ablehnt. Meiner eigenen Erfahrung nach, zu Recht. Als wir Pfingstsonntag am Abend noch zu einem gemeinsamen Bierchen fahren, wurde ich auf dem Parkplatz darauf auf-

merksam gemacht, daß mein K70 Sprit verliert. Wir stellten erst nach längerem Probieren fest, daß der Spritschlauch zwischen Pumpe und Vergaser im oberen Bereich undicht war, denn äußerlich sah er noch wie neu aus. Es waren keine Beschädigungen, wie Haarrisse, usw. zu erkennen, er reagierte wie ein Schwamm. Dabei habe ich noch Glück gehabt, daß sich der Sprit durch die Motorhitze nicht entzündet hat. Da ich die Schläuche vor gar nicht so langer Zeit erneuert hatte, habe ich damit überhaupt nicht gerechnet und das auch noch bisher bei keinem meiner Fahrzeuge erlebt.

Dank der hilfsbereiten Clubkollegen, die noch ein paar Reststücke von ihrem letzten Spritschlauchtausch im Kofferraum hatten, konnte ich erst mal provisorisch ein intaktes Stück dazwischen setzen. Bis auf den Spannungsabriß der Schweißnaht am Schalldämpfer, damals beim Wismarer-Treffen, bin ich bisher mit dem K70 immer pannenfrei gefahren. Daher nehme ich meinen Werkzeugkoffer nur bei weiteren Fahrten mit, da liegt noch ein neuer Schlauch drin.

Die schwammige Auflösung des Spritschlaches und die wasserartigen kleinen Perlen die im Benzinflter im Sprit zu erkennen waren, deuten genau auf die Symptome hin, die man dem E10-Benzin zuschreibt.

Ich habe vermutlich beim Tanken in Holland E10 erwischt, weil ich vor Ort keine private Tankstelle finden konnte, wo man in der Regel noch die Sachkompetenz hat und sagen kann, was für ein Sprit in der Zapfsäule ist, meist steht es auch dran. Ich mußte Wohl oder Übel bei Shell Superbenzin tanken, Super-Plus gab es dort nicht und es gab auch keine Oktanzahl-oder E-Nr. An der Kasse konnten sie höchstens sagen, was 'ne Dose Bier kostet, aber nicht, ob E5 oder E10 in der Zapfsäule ist.

Aufgrund der Erfahrung habe ich alle Benzinschläuche, vom Tank bis zum Vergaser, nochmal ausgewechselt und zwar mit den angeblich E10-tauglichen, im Außendurchmesser etwas dickeren, Schläuchen mit der aufgedruckten DIN-Norm 73378 oder 73379. Man sollte passende Quetschschellen mit Innenring verwenden, normale Schraubschellen schneiden innen in den Schlauch.



1. Internationaler K70 CLUB e.V.



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

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

Lage, den 11.8.11

Einladung,

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

1. INTERNATIONALEN K70 CLUBS e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend, den 22.10.11, um 17⁰⁰ im:

„Hotel Waldesrand“ Herford

Zum Forst 4, Herford / Ost

☎ 05221/9232-0, Fax: 05221/992324429, www.hotel-waldesrand.de

(Übernachtungen rechtzeitig buchen, bei 2 Nächten gibt es Wochenend-Sonderangebote, zB.: Schlammwochenende)

TAGESORDNUNG

- | | |
|---|---------------------|
| 1.) Begrüßung u. 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

Ballwanz

Anfahrt im Raum Ostwestfalen:

BAB. A2: Bis Abfahrt **Nr. 30**, Herford-Ost, dann in die ‚Vlothoer Str.‘ Richtung Herford abbiegen, nach ca. 1 km links bei der Hecke in die Einfahrt des Hotelparkplatzes abbiegen.

Bei Stau aus Richtung Hannover, schon bei Abfahrt 31 Vlotho - Exter abfahren, dann weiter wie unten.

(Achtung, auf der A2 !!! Die aus den Medienkritiken bekannten, Millionen-Abzocker-Blitzer am Bielefelder Berg sind wieder in Betrieb genommen worden!)

BAB. A30: Bis AB-Dreieck **Nr. 31** Löhne, von der Abfahrt Rchtg. Herford auf die **B 61** ‚Koblenerstr.‘, um den Kreisel Richtung Herford, nach ca. 200 m, links Richtung Exter, Bad Salzuflen abbiegen, auf der ‚Knickstr. / Wittelerstr.‘ über den Berg der abknickenden Vorfahrtstraße bis zum Ende folgen, dann rechts ab, unter der A2-Brücke hindurch um den Kreisel nach Exter rein, an der Ampelkreuzung in Exter rechts ab, Richtung Herford, an der A2 Abfahrt Herford-Ost vorbei, bis zur Hoteleinfahrt links, wie oben.

Von der Abfahrt-Nr.31 der A30 bis zum Hotel sind es ca. 7km.

Man kann auch bei Exter auf die A2 (Stau möglich) fahren, bei Abfahrt Herford-Ost wieder runter und dann weiter wie oben. Beide Strecken laufen parallel.

(Die in der Hotel-Info empfohlene Strecke von der Abfahrt Nr.28, Hiddenhausen, führt nur durch Ortschaften mit entsprechenden Ampelstaus.)

Weiteres Hotel an der Strecke: Hotel R. Grotegut, 32602 Exter, Detmolderstr. 252, ☎ 05228 / 216, Fax: 05228 / 1027.

VW K70-Zulassungszahlen für Deutschland (1973)



Ein Beitrag von Manfred Glatzel

Die Zulassungszahlen habe ich aus den Berichten unterschiedlicher Autozeitschriften zusammengetragen, hauptsächlich auto, motor und sport sowie mot.

Zulassungen - VW K 70

	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	GESAMT
1970													5.957
1971	3.163	4.197	6.712	6.007	4.685	4.273	4.036	1.679	4.070	3.668	2.414	1.614	46.691
1972	1.513	2.771	4.177	3.098	3.596	1.976	1.524	1.871	1.989	3.608	2.347	1.690	30.160
1973	1.944	3.007	4.196	3.967	3.373	2.950	1.895	1.184	1.790	1.743	1.416	768	28.233
1974	868	926	1.326	1.255	1.314	877	659	552	546	471	763	1.181	10.739
1975	137	354	428	312									1.246

Hier ein Abdruck der Zulassungszahlen vom März 1973.

So schlecht finde ich die Zulassungszahlen gar nicht.

Aber dass selbst der „alte“ VW 1600 noch vor dem K70 liegt, ist schon überraschend. Ganz davon abgesehen, dass er an die Zulassungszahlen von einigen Konkurrenten, vor allem dem Opel Rekord, nicht mal annähernd herankam. Das war halt noch die gute Zeit von Opel.

Ganz interessant auch die mit z.T. recht hohen Stückzahlen vertretenen Marken, die bereits längst aus dem Straßenbild verschwunden sind. Aber dank meiner Prospektsammlung unvergessen.

Zum Glück habe ich noch ein paar solcher alter Schinken.

Stabil

Der unerwartete Schwung der ersten beiden Monate mit Zulassungszahlen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres von 24,11% und 20,12% stabilisiert sich. Vergleicht man die ersten drei Monate beider Jahre, dann bleiben noch solide 8,30% Plus. Das zeigt sich auch in unserer Bundesliga. Kleine Verschiebungen finden kaum noch statt. Die Plätze befinden sich in festen Händen. Alle Spitzenreiter machen noch Platzzahlen gegenüber dem Monatsdurchschnitt der ersten drei Monate. Das ist nicht ungewöhnlich. Das Schwermögen der einzelnen Modelle wie vorwiegend erst im Sommer und Herbst geprüft, in den Gesamtzulassungen der Marken zeichnen sich allerdings einige spätere Platzwechsel ab. Audi nähert sich Ford, Audi Renault, Daimler-Benz und Fiat tauschen Plätze.

In den Zulassungszahlen der einzelnen Marken sind zum Teil auch sonstige Fahrzeugtypen anhaften, die in der großen Liste nicht einzeln aufgeführt wurden. Dazu gehört beispielsweise der VW Typ 2 (Transporter/Kombi). In den Gesamtzulassungen aller Marken wurden auch sonstige, in diesem Zusammenhang weniger wichtige Hersteller mitgezählt, z. B. Trabant-Hersteller. Für einige Fahrzeugtypen liegen keine Vergleichszahlen zum Vorjahr vor.

Bundesliga Die 18 besten nach den Zulassungszahlen

Platz	Typ	Zulassungszahlen März 1973	Monatsdurchschnitt Zulassungszahlen März 1973
1	(1) VW Käfer (Typ 1)	26.936	4.386
2	(2) Opel Rekord	22.972	5.820
3	(3) Audi 80	15.357	2.218
4	(4) Opel Kadett	13.716	3.294
5	(5) Opel Ascona	13.257	3.125
6	(6) Ford Taunus	9.751	1.107
7	(7) Audi 100	9.042	1.903
8	(8) Ford Consul	6.848	681
9	(9) Mercedes 200	6.458	669
10	(10) Renault 4	6.054	993
11	(11) Fiat 128	5.938	1.558
12	(12) VW 1600 (Typ 3)	5.334	1.340
13	(13) Ford Escort	4.804	1.326
14	(14) Opel Manta	4.510	1.255
15	(15) VW K 70	4.196	1.147
16	(16) Ford Capri	3.691	1.067
17	(17) Mercedes 220	3.430	388
18	(18) Renault 16	3.234	500

Hersteller und Typ	Januar-März 1973	%	Januar-März 1972	%
Opel	131.506	21,45	114.500	20,46
Mercedes	31.537	—	31.410	—
Ford	31.426	—	40.310	—
Audi	772	—	1.112	—
Mercedes	9.739	—	9.420	—
Volvo	39.428	—	14.559	—
Renault	4.247	—	1.416	—
Daimler-Benz	1.517	—	1.502	—
Zulassungszahlen	104.039	17,18	100.000	10,00
VW Typ 1 (Käfer)	69.782	—	89.627	—
VW Typ 2 (Kombi)	11.562	—	17.854	—
VW Typ 3 (1600)	4.196	—	18.936	—
VW Typ 4 (1700)	9.107	—	3.421	—
VW Typ 5 (1800)	1.425	—	1.101	—
Ford	69.634	11,42	70.120	10,00
Ford	—	—	18.898	—
Ford	—	—	4.983	—
Opel	39.426	—	10.596	—
Opel	7.870	—	7.240	—
Opel	24.667	—	24.667	—
Opel	19.573	—	2.271	—
Opel	0.249	—	7.136	—
Audi (VW) Auto Union	64.507	10,48	31.854	6,00
Audi (VW) Typ 100	14.474	—	2.256	—
Audi (VW) Typ 100	21.417	—	17.286	—
Audi (VW) Typ 100	0.334	—	5.331	—
Renault	64.686	7,51	24.980	6,00
Renault	18.215	—	17.122	—
Renault	6.277	—	—	—
Renault	6.207	—	6.897	—
Renault	2.497	—	0.387	—
Renault	1.136	—	—	—
Renault	0.222	—	0.010	—
Renault	1.791	—	—	—
Renault (VW) Typ 100	6.308	0,99	36.719	7,57
Renault	7.236	—	0.276	—
Renault	9.156	—	10.528	—
Renault	5.106	—	7.106	—
Renault	2.431	—	2.937	—
Renault	—	—	3.421	—
Renault	—	—	4.211	—
Renault (VW) Typ 100	7.706	—	1.725	—
Renault	1.215	—	—	—
Renault	31.430	6,15	61.307	7,50
Renault (VW) Typ 100	3.191	—	3.000	—
Renault (VW) Typ 100	34.456	—	91.310	—
Renault	1.725	—	2.215	—
Renault	0,9	—	1.225	—

Hersteller und Typ	Januar-März 1973	%	Januar-März 1972	%
Renault	7.990	—	7.090	—
Renault	12.142	—	12.998	—
Renault	3.978	—	5.942	—
Renault	669	—	2.737	—
Renault	108	—	108	—
Renault	3.023	—	—	—
Renault Spanien	2.275	0,45	1.700	0,30
Renault	669	0,10	624	0,11
BMW	29.107	4,26	24.316	6,66
BMW	669	—	1.985	—
BMW	1803	—	2.201	—
BMW	2.024	—	6.643	—
BMW	5.106	—	1.214	—
BMW	—	—	1.220	—
BMW	0.218	—	—	—
BMW	2.228	—	2.225	—
BMW	2.114	—	787	—
BMW	2.028	—	2.000	—
Chrysler/Kaiser vom Hersteller	18.001	0,11	21.013	4,30
Daewoo	10.542	0,18	16.291	3,39
Daewoo	12.271	0,16	12.220	2,19
Daewoo	5.402	—	—	—
Daewoo	722	—	—	—
Daewoo	784	—	—	—
Daewoo	4.751	—	—	—
Daewoo	1.164	—	—	—
Daewoo	55	—	—	—
Daewoo (mit Audi/Mercedes)	2.800	0,29	4.961	1,07
DAF	4.542	0,24	4.265	0,71
DAF	3.924	0,60	3.104	0,59
Daewoo	2.648	0,38	3.871	0,64
Daewoo	1.621	—	891	—
Daewoo	1.613	—	1.112	—
Daewoo	227	—	121	—
Daewoo	334	—	702	—
Daewoo	2.010	0,45	221	0,11
Daewoo	1.87	0,01	2.880	0,54
Daewoo	1.841	0,21	—	—
Daewoo	120	0,16	240	0,15
Daewoo	1.100	0,24	1.076	0,21
Daewoo	220	0,08	427	0,09
Daewoo mit Hersteller	670.807	99,39	594.401	—

EVENEMENTENKALENDER

K70-CLUB NEDERLAND, WINTER 2011

Zondag 23 oktober 2011:
Technische Dag,
Monnickendam

Zoals elk jaar spijkt Siem Boom ons bij op het gebied van de techniek. Leerzaam en gezellig. Het thema van dit jaar is pech onderweg met de K70. Komt natuurlijk nooit voor, maar voor het geval dat Hoe kom je dan snel weer op pad met de K als zij het even niet doet en een wanhopige blik onder de motorkap niet helpt? Bij moderne auto's kan je niet veel meer zelf doen, voor het verwisselen

van een lampje moet je vaak al een halve auto demonteren. Maar bij de K70 ligt dat natuurlijk anders. Je kunt je eventuele vragen en praktijkervaringen vooraf aan Siem doorgeven. We treffen elkaar bij Siem en Hannie Boom thuis (Drevel 4, 1141 JW Monnickendam). Vanaf 12.00 uur is er koffie, om 13.00 uur beginnen we. De afsluiting is tussen 16.00 en 17.00 uur. Telefoon Siem en Hannie: 0299 – 65 41 42. E-mail: siemonb@xs4all.nl. Een aanrader!

Zaterdag 22. oktober 2011: Jaarlijkse ledenvergadering (JHV), Duitsland

Locatie van onze Jahres Haupt Versammlung in Duitsland: Zum Forst 4, Herford/Ost.

Zondag 15 januari 2012: Jaarlijkse Oliebollenbijeenkomst 2012, Monnickendam

Op 15 januari zien wij elkaar weer voor onze jaarlijkse oliebolentref, dit keer bij Siem en Hannie Boom in Monnickendam. We praten bij, blikken terug en maken plannen voor het komende jaar. We beginnen om 13.30 uur, het einde is om circa 16.30 uur. Het adres van Siem en Hannie Boom is Drevel 4, 1141 JW in Monnickendam. Telefoon: 0299 – 65 41 42. E-mail: siemonb@xs4all.nl. En misschien kunnen we ook dit jaar een korte rondrit maken in de omgeving van Monnickendam en samen als afsluiting wat eten en drinken? We gaan het meemaken. De oliebolletjes staan in elk geval weer klaar!

Pim Tielkemeijer, der Treffkalendermann NL



Der VW K70.
Der Wagen, der vieles von dem hat,
was man heute von einem modernen Auto
erwarten kann.

TREFFENKALENDER

K70-CLUB NL, WINTER 2011

Sonntag, 23. Oktober 2011: Tag der Technik

Tag der Technik bei Siem und Hannie Boom in Monnickendam, in West-NL an der IJsselmeerküste. Thema dieses Jahr: Pannen mit dem K70 (das gibt es natürlich nie, aber ...). In NL und D Sprache. Wir treffen uns bei Siem und Hannie zu Hause, Drevel 4, 1141 JW Monnickendam. Ab 12.00 Uhr gibt es Kaffee und Kuchen, um 13.00 Uhr fangen wir an. Abschluss zwischen 16.00 und 17.00 Uhr. Fragen und Erfahrungen vorher an Siem, oder natürlich auch vor Ort zu besprechen. Telefon Siem Boom: +31 299 65 41 42, e-Mail: siemonb@xs4all.nl. Lehrreich, gemütlich und wie immer: sehr zu empfehlen!

Sonntag, 15. Januar 2011: Ölstrudeltreffen, Monnickendam

Wir essen Ölstrudel, plaudern, blicken zurück auf das vergangene K70-Jahr und machen Pläne für das Neue. Diesmal sind wir zu Gast bei Siem und Hannie Boom in Monnickendam. Anfang 13.30 Uhr, Ende rund 16.30 Uhr. Vielleicht machen wir noch eine kleine Rundfahrt und können zum Abschluss etwas Essen und Trinken. Für Adresse, Telefon und E-Mail von Siem und Hannie Boom: siehe „Tag der Technik“.

25. Pfingsttreffen vom 10.-13. Juni 2011 in Rüthen organisiert von Elke Wiese und Bernhard Kramer



Ein Beitrag von
Manfred Glatzel

Das diesjährige 25. Pfingsttreffen fand in Rüthen, im Sauerland, statt. Freitagabend gegen 20.45 Uhr erreichten wir den Ziel- und Treffpunkt Gasthof Westermeier. Hier konnten wir in der gemütlichen Kellerkneipe noch etwas Essen und auch die bereits anwesenden Teilnehmer begrüßen.

Nachdem am Samstag alle Teilnehmer eingetroffen waren, begrüßte uns das Organisationspärchen herzlich. Bernhard hatte gleich eine Neuerung für unsere Ausfahrten. Sie sollten im „rollierenden System“ gefahren werden, d.h. Elke fuhr mit dem K70 voraus und an jedem neuralgischen Punkt zeigte sie ihrem Hintermann an, wo es weitergeht. Dieses Fahrzeug blieb dann am Fahrbahnrand oder hinter der Ausfahrt eines Kreisverkehrs stehen und zeigte den folgenden

gangener Zeiten in Etappen darzustellen. Dann enternten wir den „STEAMer“, einen Anhängerbus, mit dem das Publikum durch die Werkshallen chauffiert wurde. Während dieser Fahrt erhielten wir über Monitore jeweils nähere Informationen zu den Bereichen, die wir gerade durchfuhren. Es ging durch Brauereigebäude, Abfüllanlagen, den LKW-Logistikbereich und zum Verladebahnhof für den Export. Unterschiedliche Tafeln unterrichteten uns bei den Abfüllanlagen darüber, wie viel Bier in einer Stunde abgefüllt wird. Die Gesamtleistung bei Mehrwegflaschen (0,25l/ 0,33l/ 0,5l) betrug über 200.000 Flaschen, beim Einwegsortiment 55.000 Dosen und 55.000 Einwegflaschen. Und um die Party so richtig in Schwung zu bringen, konnten zeitgleich auch noch 1.000 20-Liter-, 30-Liter- und 50-Liter-Fässer sowie 2.200 5-Liter-Dosen abgefüllt werden. Wer trinkt denn das alles? Nach dieser interessanten Fahrt durch die Brauerei, mussten wir schließlich etwas dagegen tun, dass das ganze gute Zeug schlecht wird. Auf der Terrasse ließen wir uns in der Sonne die kühlen Bierchen oder Radler so richtig schmecken.



Fahrzeugen durch Handzeichen oder Blinker den weiteren Weg. Bernhard fuhr mit seinem Audi A8 als Letzter - wenn dieser dann auftauchte, reihte sich das Wartefahrzeug vor dem Audi-A8 wieder in die Schlange ein. Damit war die Gefahr, dass jemand verloren geht, äußerst gering. Aus unserer Sicht war dieses System ein voller Erfolg und sollte bei folgenden Treffen unbedingt beibehalten werden.

Unser erstes Ziel war die Warsteiner Brauerei. Über eine ADAC Bergrennstrecke (hier wurde zwischen 1965 und 1984 jährlich eines des bedeutendsten Bergrennen Deutschlands gefahren) kamen wir auf dem für uns reservierten Parkplatz der Warsteiner Brauerei an. Wir versammelten uns im Besucherzentrum um die Eintrittskarten zu besorgen. Vor der Rundfahrt durch die Hallen gab es noch eine eindrucksvolle Kinovorführung. Im Multimedia-Theater „Rotarium“ machte es eine Drehscheibe möglich, neben dem Film selbst auch die Braukunst längst ver-

Anschließend brachen wir auf zum Gasthaus Platte, von wo aus wir zu einem Besuch der Bilsteinhöhlen starteten.

Vor ca. 8.000 Jahren muß in der Bilstein-Kulturhöhle 1 eine Gruppe von Jägern gelebt haben. Bei Ausgrabungen im Jahr 1887 fand man Steinwerkzeuge und Feuerstein-Abfälle. In Holzkohleschichten, die auf Feuerstellen hindeuten, menschlichen Schädelresten und Skelettknochen, Bruchstücken von Tongefäßen, und vereinzelt Schmuckstücken fanden sich hier Spuren menschlicher Anwesenheit in den unterschiedlichen Epochen der Geschichte.

In der Bilsteinhöhle herrschen immer gleichbleibende 8°C, was Einige nach der rund 30-minütigen, beeindruckenden Führung durch schmale und niedrige Höhlengänge sowie in die „Halle“ (ein richtig großer Raum mit unzähligen Tropfsteinen in jeder Größe) etwas frieren ließ. Beim Gasthaus Platte wartete hinterher Kaffee und Obstkuchen. Anschließend

kehrten wir zurück zum Gasthaus Westermeier bzw. zu den Unterküften, um uns für das Abendessen aufzufrischen. Ab 18.45 Uhr wartete auf uns am Warsteiner Bikepark das Abendessen. Zum Fototermin mit der örtlichen Presse, die fleißig Informationen über den K70 und unseren Club sammelte, stellten wir unsere K70 schön in Reih und Glied auf.

Nachdem wir wirklich hervorragend und ausreichend gegessen hatten, ließen wir den Abend langsam ausklingen. Wer noch Lust hatte, fand sich wieder in der Kellerkneipe des Gasthofs Westermeier ein.

Am Sonntag stand ein Ausflug an den Möhnesee, sowie eine Stadtführung durch Rülthen auf dem Programm. Bei herrlicher Sonne und angenehmen Temperaturen waren wir auf einer richtig tollen Strecke mit engen Kurven, Gefälle und Steigungen unterwegs. Vor uns fuhr Jeffrey und es war eindeutig zu erkennen, dass er in diesem Gelände so richtig seinen Spaß hatte. Nach einer etwas komplizierten Suche nach ausreichenden K70-Parkplätzen ist dann jeder auf eigene Faust losgezogen. Alternativen gab es genug: ein Spaziergang über die Staumauer, Kaffeetrinken oder eine Tretbootfahrt. Wir wählten den Spaziergang über die Staumauer und genossen die Aussicht auf den Möhnesee. Auf der anderen Seite gab es die Gelegenheit, sich Eis oder Currywurst zu gönnen und wieder gemütlich zu den Autos zurück zu spazieren.

Zurück in Rülthen wurden wir zu Kaffee und Kuchen erwartet. Vor dem anstehenden Stadtrundgang durch Rülthen konnten wir uns so noch einmal stärken. Die Besichtigungstour führte uns über einen Teil der Stadtmauer zum Rülther Hexenturm, der extra für uns geöffnet wurde. Dort erfuhren wir, mit welchen Mitteln früher Hexen gefoltert wurden. Trotz etlicher Bedenken schafften wir es gerade noch, ALLE Frauen wieder auf den weiteren Weg der Stadtführung mitzunehmen. Während unserer Führung besuchten wir auch ein kleines, ebenfalls extra für uns geöffnetes Museum. Hier wurden alle möglichen Gegenstände des täglichen Lebens aus alten Zeiten gezeigt und Einige fragten sich zu Recht, wie die Leute damals überhaupt überleben konnten. Die Führung endete schließlich am, aus dem 14. Jahrhundert stammenden Hachtor, dem einzigen noch erhaltenen von ehemals vier Stadttoren in

Rülthen. Im Mittelalter musste das auf einem Bergrücken liegende Rülthen besonders geschützt werden. Außerdem diente das Tor über Jahrhunderte auch als Gefängnis für von auswärts stammende Übeltäter.

Da das Hachtor mit seiner Durchfahrt als Sehenswürdigkeit natürlich auch eine prächtige Kulisse für einen K70 bietet und sich zudem idealerweise direkt dahinter ein Kreisverkehr befindet, war es schon sehr verlockend, einige Male durch das Tor zu fahren. Mario fuhr extra für ein paar

schöne Fotos mehrmals hin und her. Zusätzlich hatten beim Kreisverkehr dann auch alle Insassen, die Kinder und auch der Fahrer sichtlich Spaß am „Kreiseln“. Ab und zu kommt in so einem Fall das Kind im Manne durch, aber so soll und darf es ja auch sein. Schließlich wollen wir ja mit unseren K70 auch Spaß haben!

Wieder zurück beim Treffpunkt Gasthof Westermeier mußten wir uns leider schon von den ersten Teilnehmern verabschieden. Aber der Rest traf sich noch einmal in der gemütlichen Kellerkneipe.

Eigentlich planten wir ja, uns am Montagvormittag zu verabschieden. Aber die Neugier auf das angekündigte Privatmuseum

nur mit VW-Modellen war dann doch größer, weshalb wir doch blieben und mit nach Kaunitz fuhren. Das lohnte sich für Jeden, der sich für VW-Modelle der Mitte/ Ende 70er und 80er-Jahre interessierte. Natürlich war auch ein K70 ausgestellt.

Nach diesem hochinteressanten VW-Museum hieß es auch für uns jetzt leider Abschied nehmen. Ein letztes Händeschütteln und Winken und auch dieses K70-Treffen war schon wieder Geschichte.

Den Organisatoren Elke und Bernhard (wobei Bernhard immer wieder betonte, dass Elke alles allein organisiert hatte) an dieser Stelle noch einmal recht herzlichen Dank für die tolle Organisation und das interessante Programm. Natürlich wollen wir hier uns auch einmal bei Petrus für tolles Wetter – trocken und nicht zu heiß - bedanken. Ein kleiner Schauer am Samstagabend - als wir sowieso beim Essen waren - sei ihm dabei verziehen.

Wir freuen uns jetzt schon auf das nächste Treffen.



Back to the roots

... kleine Überraschung in Kallenhardt



Ein Beitrag von Peter Rodenberg

Wir „Wäller“ (Anm. d. Red.: die Westerwälder nennen sich so!) waren auf dem Pfingsttreffen 2011 in Kallenhardt.

Rüthen, das hatte ich schon mal gelesen, aber wo? Auf der Heimfahrt in den Westerwald ging mir der Gedanke nicht mehr aus dem Kopf.

Als ich damals die Idee hatte, mir einen K70 zu

und 75 PS. Einfach nur gut von der Optik – den musste ich haben.

Da meine Frau meine Begeisterung nicht teilte, war eine zwei Wochen dauernde Überzeugungsarbeit nötig. Also einen VW Crafter und Anhänger fertig gemacht und nach Zwickau - an einem Tag hin und am gleichen Tag wieder zurück. 1200 km mit Anhänger - dann ist der Tag gelaufen.

Der Kasi war natürlich, wie nicht anders erwartet, nicht so toll, wie im Internet beschrieben. Er hatte zwei Jahre TÜV - aber ehrlich gesagt, wenn ich so einen TÜV an einem meiner Fahrzeuge hätte, wäre mir sehr unwohl: es funktionierte kein Licht und keine Hupe, der Motor hatte keine Leistung und ölte, die Reifen hinten waren hoch porös und die Endspitzen der Radläufe blätterteigähnlich.

Nach harten Preisverhandlungen wurde der Kasi auf den Anhänger geladen. Endlich ein K70!

Das Geld wurde bezahlt und ich hatte die Papiere bekommen. Aus dem KFZ Brief konnte ich entnehmen, dass der Kasi drei Vorbesitzer hatte.

Und der letzte Besitzer kam aus Rüthen. Aus Rüthen...? Ach jetzt, wo wir fast zu Hause waren, fiel mir ein, wo ich Rüthen schon mal gelesen hatte, im KFZ Brief!



zulegen, wurde das Internet zu Hilfe genommen. Den einen oder anderen K70 in unserer Nähe hatte ich mir dann auch angesehen. Die angebotenen Fahrzeuge waren aber meistens Kernschrott für verhältnismäßig hohe Preise.

Endlich fand ich einen K70, leuchtend orange, mit schwarzer Innenausstattung, wenigen Kilometern

Nach ein wenig Suche im Internet bin ich schließlich fündig geworden. Der Kasi wurde vom 9.6.2004 bis zum 25.6.2007 von einem Raumausstatter aus Kallenhardt gefahren. Die ganze Welt ist ein Dorf!

Die Wäller Jutta und Peter Rodenberg,

* Pfingsttreffen 2012 im Westerwald *

**26. internationales K70 Pflingsttreffen 2012
im Westerwald vom 25. bis 28. Mai 2012**



Wir möchten euch den Westerwald vorstellen und freuen uns, Pfingsten 2012 zahlreiche K70 Freunde begrüßen zu können. Wir werden in der Nähe von Höhr-Grenzhausen im Burghotel Grenzau unseren Startpunkt haben. Das Hotel hat entsprechende Zimmer geblockt. Natürlich gibt es auch andere Hotels, Pensionen oder Ferienwohnungen. Seht einfach in der Liste der Unterkünfte nach, ob etwas für euch dabei ist.

Burghotel Grenzau, Stichwort K70
 Burgstraße 13
 56203 Höhr-Grenzhausen
 02624 95 24 77, Fax 02624 95 24 78
 info@burghotel-grenzau.de



- Preise stehen noch nicht ganz fest, durch die Bundesgartenschau 2011 sind die Preise etwas über dem normalen Niveau, werden aber 2012 wieder runter gehen, deshalb zunächst keine Preise.

Wir wünschen euch allen eine gute Zeit, bis Pfingsten 2012
Jutta und Peter Rodenberg

Anmelden könnt Ihr euch unter:

k70anmeldung@aol.de oder peter@rodenberg.name

Telefon 02426 2320, nach 19 Uhr, oder Mobil 0172 6585768

Unterkünfte in Hör-Grenzhausen (Grenzau)

Burghotel Grenzau „Startpunkt“
 Burgstraße 13
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 952477 Fax: 02624 952478
 www.burghotel-grenzau.de mail info@burghotel-grenzau.de

Hotel Nassauer Hof (einfache Ausstattung) 2,5 km
 Rathausstraße 46
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 2756 oder 4003 Fax: 02624 4004
 www.hotel-nassauer-hof.info mail gerardoundkatrin@online.de

Hotel Silicium 1,0 km
 Schillerstraße 2-4
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 941680 Fax: 02624 941680
 www.hotel-silicium.de mail info@hotel-silicium.de

Hotel Garni "Zur Taube"
 Beethovenstraße 4
 56204 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 2747 Fax 02624 947190
 www.hotel-garni-zur-taube.de mail info@hotel-garni-zur-taube.de

Ferienwohnung Dorothee Glock
 Schneebergstraße 34
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel: 02624 7234
 www.ferienwohnung-glock.de mail dorotheeglock@wek.de

Ferienwohnung Keiner
 St-Georg Weg 3a
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 5375 Fax: 02624 2159 Handy: 0175 2853355

Zelte und Wohnwagen bitte vorher anmelden, werden auf einer Wiese in der Nähe vom Startpunkt Burghotel Grenzau untergebracht. Anmeldung ist erforderlich, denn der nächste Campingplatz ist 15 km entfernt!

Weitere Unterkünfte könnt Ihr hier erfragen:
 Tourist Information Hör-Grenzhausen
 Rathausstraße 8
 56203 Hör-Grenzhausen
 Tel.: 02624 19433 Fax 02624 952356
 www.hoehr-grenzhausen.de mail tourismus@hoehr-grenzhausen.de



Arnes mobile Geschichten



Ein Beitrag von Arne Kunstmann

Mein erstes Auto war ein Golf GTI, wobei es auch ein matt schwarz gerollter Mercedes hätte werden können. Für mich renitenten Jugendlichen kam nichts Bürgerliches in Frage. Einen K70 wollte ich nicht, weil bei uns zu Hause seit 1970 K70 gefahren wurde und ein bisschen muß man sich ja vom Papa abheben. Dem Drang zum mattschwarzen Auto wurde erst viel später in Form eines K70 nachgegeben, der zur schwarzen Tafelfarbe rosa Kängurus trug.

Den Golf hatte ich ungefähr ein Jahr. Parallel dazu immer noch andere Autos. Einen BMW 2002, Saab 99, Alfasud, VW Käfer und einen Ford Granada, den ich mit weißem Heizkörperlack schön neu gerollt hatte und der später nach Afrika exportiert wurde. Damals gab es die DDR noch und eigentlich hatte ich ihn für meine armen Verwandten im Osten vorgesehen. Aber so einfach war das nicht... da könnte ja Jeder kommen und den strammen Ossi einen dekadenten Westwagen schenken! Das ging natürlich nicht und so mussten die eben noch ein paar Jahre länger Trabbi fahren. Trabbifahren ist die Fortsetzung des Klassenkampfes mit anderen Mitteln, jawoll!

Ein knappes Jahr später ging ich zum Bund. Bei der Marine, so dachte ich mir, bin ich gut aufgehoben und als Zetti (Anm. d. Red.: Zeitsoldat) erst Recht. Somit verlegte ich meinen Lebensmittelpunkt in den Raum Flensburg. Meine Autos, es waren ja alles Baustellen in verschiedenen Stadien des Verfalls, konnte ich dort nicht gebrauchen. So habe ich alle abgestoßen und meinen ersten K70 gekauft - einen Hellasfarbenen LS mit grünen Sitzen. Papi war ihn also doch noch an mich losgeworden.

Ich war zufrieden und hatte erst mal keine Lust, andere Autos zu kaufen. Ja - bis dann eines schönen Tages an einer Tankstelle in Gelting ein K70 zu verkaufen war... Ich rief den Besitzer an

und vereinbarte eine Probefahrt. Es war der Wirt eines Ausfluglokals in der Nähe der Kaserne, in der ich damals stationiert war. Eigentlich wollte er ihn nur loswerden, weil seine Gattin etwas Neues haben wollte. Auf jeden Fall mit Servolenkung. Er sprach von anderen K70 Fahrern, die er kannte und mit denen er sich austauschte. Irgendwie gab es in der Gegend um Schleswig viele K70 Fahrer, die sich gegenseitig kannten. Das fand ich interessant, weil ich schon mal etwas von einer Art K70-Club in der Gegend von Schleswig gehört hatte, aber nichts Genaueres wusste. Wollte ich mal einen anderen K70 sehen, kam nur der Gang zur Autoverwertung in Frage, dort standen die damals in langen Reihen herum.

So wurde ich also Besitzer eines marathonblauen K70 L vom Mai 73 mit schwarzen Sitzen, 130000 KM gelaufen und einem 90 PS Motor. Später ist dieses Auto nach Dänemark gegangen. Kenner von frühen Ausgaben der K70 Post wissen, warum. Dazu gab es eine Liste mit ungefähr 15 Adressen. Eine davon in Hamburg, die meines Vaters nämlich. Sie hatten sich vor Jahren zufällig auf einem Autobahnparkplatz getroffen. Davon hatte er mir nix gesagt.



Meine Neuerwerbung konnte ich auf einem abgelegenen Parkplatz in der Kaserne abstellen und rief nacheinander jene Leute an, die auf der Liste standen. Leider wollten nur vier Personen weiterhin K70 fahren, die anderen brauchten ihn auf oder wollten ihn loswerden und einer bot mir sein Auto sofort kostenlos zur Abholung an. Ein paar Tage später stand dieser Wagen dann neben seinen beiden Brüdern in der besagten Kaserne, ein sonnengelber K70 S vom März 1975 mit 105000 Kilometern.

Mit zwei K70-Fans von der Liste habe ich mich angefreundet und in der Kneipe "Hinkelstein" in Flensburg-Mürwig die, meines Wissens, ersten K70-Stammtische überhaupt abgehalten. Das war 1986. In besten Zeiten kamen wir auf ca. 10 Teilnehmer, manchmal kam auch jemand aus Dänemark. Den hatte ich zufällig beim Bier holen getroffen. "Oel" ist in Dänemark ja übel teuer und so fahren die Öksen eben kurz mal über die Grenze und kaufen ein. Und zufällig hatten wir den gleichen Getränkemarkt, so kann es kommen.

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe der „K70-Post“!

Meine Zeit bei NSU - Teil 1

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 der Versuchsabteilung war es u.a. seine Aufgabe, die Fahrzeuge serienreif zu machen, wobei seine Hauptaufgaben auf dem Gebiet der Motorkühlung und der Elektrik lagen. Er beschreibt die Anfangsschwierigkeiten mit dem Wankelmotor, der nicht nur für die Ingenieure bei NSU, sondern auch für die Fertigung und den Service Neuland bedeuteten. Schließlich war man mit luftgekühlten Kleinwagen groß geworden. In weiteren Beiträgen wird er über seine Arbeiten am Ro 80 und K70 berichten. Peter Gewecke lebt heute in Florida.

Im Sommer des Jahres 1949 fand in Berlin das erste Seifenkistenrennen nach dem Kriege statt, nach amerikanischem Vorbild Soap Box Derby genannt und von großen Automobilfirmen gesponsort. Ich als 15jähriger wollte mir unbedingt eine ‚Kiste‘ basteln und mitfahren, aber mein Vater meinte, daß die Schule wichtiger wäre. So mußte ich mich mit der Zuschauerrolle begnügen. Das Rennen fand auf der Gefällestrecke des Mehringdamms statt, im Bezirk Tempelhof. Start war ungefähr da, wo heute das Luftbrückendenkmal steht. Die Firma NSU-Mehner, der NSU Haupthändler in Berlin, hatte ihre Geschäftsräume an der Rennstrecke und nutzte eine Rennpause um das neu erschienene Motorrad NSU-Fox dem staunenden Publikum vorzuführen. Seitdem schlug mein Herz für NSU. Die Fox war die erste Neukonstruktion nach dem Kriege, Chefkonstrukteur war

Albert Roder. Das Motorrad hatte einen Einzylinder-Viertaktmotor von 100cm³ mit ca. 6,5 PS.

Motorrad, Praktikum, Studium

Einige Jahre später, nach dem Abitur, konnte ich meinen Vater überreden mir statt eines Mopeds (etwa ein NSU-Quickly), ein richtiges, wenn auch gebrauchtes Motorrad zu kaufen. Der Hintergrund für diese Anschaffung war mein Wunsch, an der TU Berlin Maschinenbau zu studieren, bei dem aber ein vorhergehendes Praktikum zwingend vorgeschrieben war. Ich konnte eine Praktikantenstelle bei der Firma Borsig in Berlin-Tegel bekommen. Obwohl die Entfernung zu uns nur ca. 14 km betrug, war die Fa. Borsig mit öffentlichen Verkehrsmitteln praktisch nicht zu erreichen, denn Arbeitsbeginn war 7:00 morgens.

Dieses Motorrad hat mir 3 Jahre lang, 1954 - 1957, gute Dienste geleistet und mich nie im Stich gelassen. Ich habe auch etliche Reisen damit unternommen, hier einige Beispiele: 1954 zu Pfingsten in den Harz, dieses Gebirge (bis 1000m) war von Berlin aus am einfachsten zu erreichen. 1955 eine große Tour: Österreich (Großglockner-Hochalpenstraße), Italien (diverse Dolomitenpässe), Schweiz (Stilfser Joch, diverse Pässe), auf der Rückfahrt Besuch bei NSU in Neckarsulm. Gesamtdauer 6 Wochen, mit Pause bei Verwandten in Lindau.

In den Semesterferien und manchmal auch zwischendurch, hatte ich Gelegenheit bei einer Baufirma etwas Geld zu verdienen (mit einem Stundenlohn von etwa DM 2,50 pro Stunde), meistens als Helfer in der Werkstatt oder als Fahrer eines Opel-Blitz-Lastwagens (1,5 to, 2,5 Liter, 6 Zyl., 55 PS Kapitän-Motor). Jedenfalls konnte ich 1957 ein anderes, neues Motorrad kaufen, eine NSU Maxi mit 175 cm³ Einzylinder-Viertaktmotor, ich glaube 12 PS. Dieses Motorrad habe ich geliebt, es hat mich mein ganzes Studium begleitet und ich habe es erst 1967, als ich schon bei NSU tätig war, verkauft.



Fortsetzung folgt!

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!

Scheune voll mit **K70**-Teilen günstig abzugeben.
B. Tschernowsky
74912 Kirchartd
Tel.: 07266-2979

Verkaufe diverse neue Blechteile und gebrauchte Ersatzteile: Kotflügel vorn rechts (neu), Abschlussblech (neu), Reparaturbleche Radkästen links + rechts (neu), (Fenster, Zierleisten, Anlasser, Vergaser, Kupplungsdruckplatten, LiMa, Schläuche, Hosenrohre, Kühler, Federn, Scheinwerfer, Grill, Tank, Kunststoffteile und noch ganz viel mehr Kleinteile, die ich hier nicht alle aufzählen kann), zwei Leichtmetallräder sowie viele Motorteile und 75 PS Motorblock mit Kolben und Kurbelwelle. Sitzgestelle sind auch noch vorhanden, insgesamt ein schöner Hänger voll. Kein unverwertbarer Schrott, den hab ich schon entsorgt. Gegen Gebot -gerne nach Besichtigung- als Block abzugeben, kein Einzelverkauf, kein Versand. Ggf. ist noch ein kompletter 90 PS Motor zu verkaufen.

Jörg Henze, Mail: jorick74@hotmail.com
Langelsheim

Fahrbereiter **K70**, Bj. 1973, marathonmetallic, 90 PS, Schiebedach (geht einwandfrei, Himmel ist top), Nebellampen, innen blau Velours, in gutem Zustand, hat mal vorne zwei neue Kotflügel bekommen, Schweller sehr gut aber Durchrostung an den Domen vorne und Radhaus hinten links sowie Kofferraumtasche links, Lack ist schlecht,

VHB 1.150 €

sowie viele gebrauchte Teile aus Schlachtfahrzeugen, einfach mal nachfragen, wenn was gebraucht wird.

Joachim Salinger
74632 Neuenstein
Tel.: 0162-6855091

VW K70 L, Bj. 3/71, 69.450 km., silbermetallic, dunkelbraunes Kunstleder, gute Substanz zum Restaurieren, Motor läuft, bedingt fahrbereit - ein Bremssattel vorne hängt, Innenausstattung ok,

1.999 €

Händler: PFAFF KFZ + Reifenhandel
Konrad-Becker-Straße 13
35102 Kirchvers
Tel.: +49 (0)6426 966406

VW K70. Karoserie ist komplett, Motor und Getriebe sind in Ordnung, es sind Fuchsfelgen montiert. Leider kein Brief Rostprobleme an den Radhäusern.

Preisvorstellungen **350€**

Außerdem noch 2 neuwertige hintere Türen, sind aber nicht beim Auto dabei und können zusätzlich oder einzeln erworben werden.

Matthias Oevermann
49434 Neuenkirchen-Vörden
leider ohne Telefonnummer (?)

VW K70 Bj. 9/1972, smaragdgrün, 35 Jahre im Erstbesitz, Oldtimergutachten von 2009, TÜV 02/13 ohne Mängel, Originalfarbe, Innenaust hellbraunes Kunstleder ohne Risse, Technik i.O., springt gut an, Motor trocken, Chrom sehr gut, Gurte vorn, hinten vorbereitet, viel Literatur, 1.Originalbrief vorhanden, 35.167 abgelesener Km-Stand (sind wohl 135.167) insgesamt prima Zustand.

3.850 €

Christian Kutschera
60598 Frankfurt/Main
Tel.: +49 (0)171 2218358



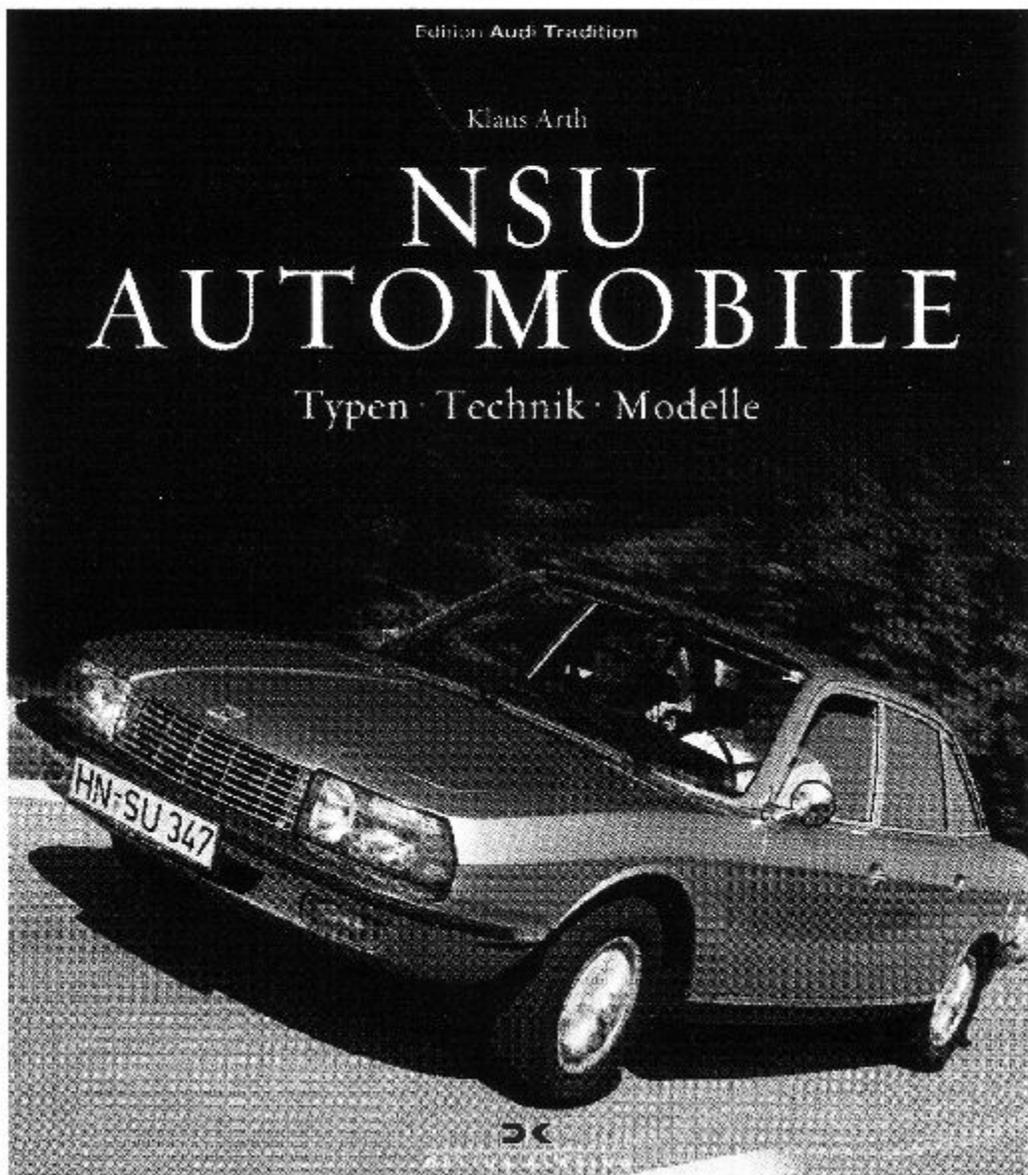
*Lieben Sie NSU-Automobile?
Dann ist dieses Buch genau das Richtige für Sie!*

Edition Audi Tradition

Klaus Arth

NSU AUTOMOBILE

Typen · Technik · Modelle



Autor Klaus Arth lädt Sie auf einen Gang durch sieben Jahrzehnte Neckarsulmer Automobilgeschichte ein. Als profunder Kenner der Marke zeichnet er auf über 300 Seiten den gesamten automobilen Weg des Unternehmens NSU von 1905 bis 1977 mit all seinen Erfolgen, aber auch den Enttäuschungen, nach. Dabei steht der Ablauf, inklusive der detaillierten Beschreibung aller Automobile und Lastwagen, immer auch im Kontext der Kultur- und Zeit-, sowie der wechselvollen Neckarsulmer Firmengeschichte.

Viele bislang unveröffentlichte Fotos aus dem NSU-Archiv der Audi-Tradition in Neckarsulm und das Register aller produzierten NSU-Automobile und -Lastwagen runden diese bislang einmalige Dokumentation ab.

Mit diesem Standardwerk orientiert sich die Audi AG, Ingolstadt an ihren automobilen Neckarsulmer Wurzeln und macht dieses Buch zum absoluten Muss für jeden NSU-Liebhaber!

Edition Audi Tradition
Klaus Arth
NSU-AUTOMOBILE
Typen-Technik-Modelle
Delius Klasing Verlag
ISBN 978-3-7688-3276-2

Das Buch ist für € 29,90 in jeder Buchhandlung, bei Audi-Tradition (07132/31-86726) bzw. im Audi-Forum, Neckarsulm oder mit persönlicher Widmung direkt vom Autor erhältlich:

Klaus Arth - Corneliastr. 34 - 74206 Bad Wimpfen
Tel.: 07063 / 7393

