

K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.

Ausgabe Quartal 1/99



K 70

pa dansk: K-halvfjersds

(auf dänisch: "Ko-hälifiers")



INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteillpool
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteillpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER *KTD-POST*

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

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

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Offizielle Clubadresse u. *KTD-STAMMTISCH*:

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

AUF EIN WORT.....

Wir wünschen allen Lesern
EIN FROHES UND GESUNDES NEUES JAHR

und den, im Laufe des Jahres zu uns gekommenen, neuen Mitgliedern ein herzliches
Willkommen in unserer Mitte.

Nach den wohlverdienten Feiertagen hat uns nun der Alltag in Beruf und Hobby schon wieder eingeholt. Auch die ersten Anrufe und Post in Sachen K70 gehen wieder ein. Der erste Anruf kam vom neu gewählten Vorstand der Prinz IG., ob ich wieder Interesse hätte, wie im Vorjahr, einen gemeinsamen Clubstand zu organisieren, es hat ihnen gefallen und sie möchten dies gerne beibehalten. So etwas hört man natürlich gerne. Dieses Jahr sind wir auch wieder mit einem Clubstand auf der Techno-Classica in Essen, der größten Oldtimermesse Europas, an der Reihe.

Das - 13. Internationale **K70** Treffen - ist auch schon in Planung und findet dieses Jahr im ‚hohen Norden‘ in Ostfriesland über das lange Pfingstwochenende statt. Dieser Termin hat sich in der Regel bewährt und somit auch eingebürgert. Rudolf Boomgaren hat die Planung übernommen.

Unser Clubstand in Bockhorn ist auch schon wieder geplant und angemeldet. Der Markt, mit Oldtimertreffen und Rallye, ist der größte im Norden und mittlerweile zum Kult geworden. Man braucht mindestens einen Tag, wenn man alles sehen will. Der Markt findet meist immer am zweiten Juni-Wochenende statt. Die Oldtimerrallye, mit Vorstellung der einzelnen Fahrzeuge ist am Sonntag.

Wenn wir Treffen o.ä. planen, achten wir immer darauf, daß die Termine nicht mit denen größerer Oldtimermärkte, usw., kollidieren.

Dies ist bei dem diesjährigen großen NSU-Treffen in Schleswigholstein leider nicht der Fall, denn der Termin trifft genau mit dem größten Markt des Nordens, in Bockhorn, zusammen. Als ich sie darauf aufmerksam machte, ‚fielen sie aus allen Wolken‘, das wäre ihnen noch garnicht aufgefallen. Das Kind war leider schon in den ‚Brunnen gefallen‘, denn die Vorankündigungen waren gerade verschickt.

Die Teilnahme unseres Clubs an weiteren Veranstaltungen mit Clubständen usw., wird wie in den Vorjahren intern vom aktiven ‚harten Kern‘ (Vorstand, Standteilnehmer) entschieden.

Wer sich auch mal die Atmosphäre auf Oldtimermärkten um die Nase wehen lassen will (es kann ansteckend sein) und bei unseren Clubständen mitmachen möchte, melde sich bitte beim Vorstand.

Es wäre auch schön, wenn noch etliche ‚in sich gehen‘ würden und die noch fehlenden Stückzahlen zum Start der anderen Nachfertigungsaktionen bestellen würden, wäre das nicht ein guter Vorsatz für den Anfang dieses Jahres?

JB.

13. Internationales K 70-Treffen

Pfingsten 1999 in Ostfriesland



Moin Moin, Liebe K70 Enthusiasten:

Dieses Jahr haben wir für unser Treffen das *Ostfriesland* ausgewählt. Dies ist das Land der ostfriesischen Häuptlinge und Seeräuber. (Und bei VW arbeitet auch noch jemand)

Es ist mal was anderes, es ist im tiefsten Norden, und ein unterhaltsames Programm hoffen wir Euch auch bieten zu können.

Hier folgt nun eine kurze Zusammenfassung der geplanten Aktivitäten. Das endgültige Programm wird im Land der endlosen Weiten und saftigen Wiesen bekannt gegeben.

Samstag, 22.05.99

- | | |
|----------------------|---|
| 12.00 bis 14.00 | Einreise in das Fürstentum (Visum wurde pauschal beantragt, Impfpfäß bereit halten) |
| 14.00 bis 17.00 | Besichtigung des Heimatmuseums, Bewirtung landesüblich ostfriesisch mit Tee und Kookken |
| 17.00 bis 18.00 | Upsöken der Kojen |
| 19.00 bis zum Wecken | Gemeinsamer Abend mit original Snirtjebraaten
im Restaurant Wiemannshof in Bunde |

Sonntag, 23.05.99

- | | |
|-------|--|
| 11.00 | Rundfahrt vom Treffpunkt an der A31 zur Seehafenstadt Emden mit unseren K70.
Besichtigung des Stadtkerns mit seinem malerischen Hafen und den Kanälen.
Im Bunkermuseum wird das Leben in der Stadt während des zweiten Weltkrieges erläutert. Vorbei am OTTO- HUUS geht es dann zu einer unterhaltsamen Hafentrundfahrt. |
|-------|--|

Nachdem wir unsere allein gelassenen K70 wieder gefunden haben, fahren wir am VW-Werk, der Seelandungsstelle der großen Autotransporter vorbei zur Knock. Dieser markante Punkt ist eine von Wind und Wellen umspülte Landzunge, die in den Dollart hineinragt.

Abschließend erfolgt die Rückfahrt über die A31 zum Fischerdorf Ditzum, wo wir einen gemütlichen Abend im Gasthof Rheiderland mit dem unverwechselbaren Braataaessen krönen.

Montag, 24.05.99

Vormittags: . . . eventuell kleines Programm und die Ausreise.
*Es wird darauf hingewiesen, daß jeder Reisender nur ein Pfund Watt
und zwei Büschel Gras ausführen darf.*

Als Unterkunft haben wir verschiedene Hotels, Gasthäuser und Privatpensionen im Programm.
Es befinden sich ferner zwei *originelle Heuhotels* und Campingplätze im Angebot.

Pfingsten folgen viele Touristen dem Ruf der Weite, deshalb empfehlen wir rechtzeitig zu buchen.
Ich wäre Euch sehr dankbar, wenn Ihr mir bis Mitte April Bescheid geben könntet, mit wieviel Personen Ihr am
Treffen teilnehmt.

Zu guter Letzt wünschen wir Euch eine gute Anreise.

Das K70 Team Rosi, Sylvia, Martin und Rudi Tel: 04924 – 883

PS. Eine Maut wird an den Deichkontrollstellen nicht erhoben.



Anfahrtbeschreibung:

Anfahrt von Osten:

- A28 von Oldenburg Richtung Leer
- An Leer vorbei
- Durch den Ems Tunnel
- Sofort hinter dem Tunnel an der Ausfahrt Jemgum/ Ditzum von der Autobahn abfahren
- Rechts ab Richtung Leer- Bingum
- Durch Bingum durch
- Nach 200 m über die B436
- Und schon sind wir am Treffpunkt

Anfahrt von Süden und Westen:

- Über die A31
- Direkt vor dem Ems Tunnel an der Ausfahrt Jemgum/ Ditzum von der Autobahn abfahren
- rechts ab Richtung Leer- Bingum
- Durch Bingum durch
- Nach 200 m über die B436
- Und schon sind wir am Treffpunkt

Wenn Ihr noch Fragen habt wendet Euch bitte an :

Rudolf Boomgaren . Ringstraße 44. 26802 Moormerland – Oldersum Tel: 04924 / 883

13. Internationales K 70-Treffen

Pfingsten 1999 in Ostfriesland

Unterkunftsverzeichnis:

Hotels und Gaststätten:

- 1.) Hotel und Restaurant Adria / 26831 Bunde, Mühlenstraße 1, Tel. 04953 / 8614
37 Betten, Ü/F à 55 DM
- 2.) Hotel und Restaurant zur Blinke / 26831 Bunde, Blinke 1, Tel. 04953 / 216
25 Betten, Ü/F à 45 – 55 DM
- 3.) Hotel Bauerndiele / 26789 Leer, Heisfelderstraße 181, Tel. 0491 / 3421
9 DZ, Ü/F, à 49 – 119 DM
- 4.) Hotel am Markt / 26789 Leer, Mühlenstraße 36- 38, Tel 0491 / 61007
2 EZ, 13 DZ, Ü/F 78 – 130 DM
- 5.) Central Hotel / 26789 Leer, Pferdemarktstraße 47, Tel. 0491 / 2370
3 EZ ab 60 DM, 8 DZ ab 100 DM
- 6.) Akzent Hotel Ostfriesenhof / 26789 Leer, Groningerstraße 109, Tel. 0491 / 60910
7 EZ 108 – 150 DM, 53 DZ 160 –210 DM, Schwimmbad Sauna, etc. ****
- 7.) Hotel Frisia / 26789 Leer, Bahnhofsring 16-20, Tel. 0491 / 92840
DZ ab à 74 DM, Neues Hotel ****
- 8.) Hotel Sophien Cafe / 26789 Leer, Heisfelderstraße 78, Tel. 0491 / 927 860
3 EZ 50 – 80 DM, 8 DZ 120 – 140 DM
- 9.) Restaurant Wiemannshof / 26831 Bunde, Rheiderlandstraße 3, Tel. 04953 / 910850
4 Ferienwohnungen 2 Pers 65 DM jede weitere Pers. 7,50 DM + Wäsche incl. Frühstück

Außerdem:

Heuherberge incl. Frühstück 25 DM mit Du / Bad, Schlafsack ist mit zu bringen (Hallo Mario)

- 10.) Gasthof zur Waage / 26831 Bunde, Kirchring 51, Tel. 04953/ 380
4 EZ Ü/F 35- 45 DM, 13 DZ Ü/F 35 bis 45 DM

Privatpensionen:

- 1.) Pension Abbos/ 26831 Bunde Buchenstraße 7, Tel. 04953 / 1359
2 DZ Ü/F Bad /Dusche 35 DM á Pers.
- 2.) Pension Jenny San / 26831 Bunde, Kirchring 21, Tel. 04953 / 8140
2 DZ Ü/F Bad / Dusche 30 DM á Pers
- 3.) Pension Lammers / 26831 Bunde / Mühlenstraße 16, Tel. 04953 / 6247
2 DZ Ü/F Bad Dusche, 25 DM á Pers
- 4.) Pension Schoormann / 26831 Bunde, Drosselweg 6, Tel 04953 /1032
1 EZ / 1DZ Ü/F Bad / Dusche 30 DM á Pers
- 5.) Pension Viet / 26831 Bunde, Weidenstraße 1, 04953 / 6640
2 DZ Ü/F Dusche /WC 1. Nacht 30 DM weitere 25 DM á Pers
- 6.) Ferienwohnung Groem / 26844 Jemgum, Saltborg 1, Tel. 04958 / 390
4 Betten pro Nacht 50 DM, Frühstück möglich
- 7.) Heuhotel Hoflinger Hof / 26844 Jemgum- Ditzum, Tel. 04959 / 1238
Ü/F 19,90 DM, Schlafsack ist mitzubringen

Campingplätze:

- 1.) EMS-MARINA Bingum, direkt an der Ems 2 km von Leer entfernt/ 2678 Leer- Bingum,
Marinastraße, Tel. 04921 / 64447
- 2.) Campingplatz Weener/ 26826 Weener / Ems, Am Erholungsgebiet 4, Tel. 04951 / 1740 oder
912016



SondermodellSondermodell***Sondermodell***Sondermodel

VERKAUFT

VERKAUFT



VERKAUFT

VERKAUFT

Er ist weg! ... und ich hab' ihn NICHT.
Dafür weiß ich, wer ihn hat und ich hoffe, daß er, wie angestrebt, in 5
Jahren unser Strassenbild wieder bereichern wird. *MJ*

SondermodellSondermodell***Sondermodell***Sondermodel

Wir gratulieren

Kathrin und Christoph Stumm

zur Geburt Ihrer Tochter

Sophie Justine

geboren am 12.11.1998

D A S J A H R 2 0 0 0 N A H T...

...und wir werden auch dann immer noch K 70 fahren.

Wie sollen wir K 70-Fans das neue Jahrtausend begrüßen?

Einige von uns hätten Lust, eine gemeinsame Silvester-Veranstaltung durchzuführen. Nur: was wäre angebracht?

Manni Sobiella hatte vor Jahren die Idee, einen Konvoi nach Moskau zu machen und auf dem Roten Platz zu feiern. Aus Zeit- und Sicherheitsgründen haben wir davon aber lieber Abstand genommen. Jetzt kam der Vorschlag auf, nach Paris zu fahren. Sehr schön, aber wenn das etwas werden soll, müßte man sich jetzt schon darum kümmern (wenn es nicht schon zu spät ist), schließlich wollen viele andere auch dort feiern. Aber vielleicht können wir auf die Mithilfe eines Pariser K 70-Fans hoffen, der sich kürzlich bei uns gemeldet hat.

Also wie ist es? Wer hätte Lust, bei so etwas mitzumachen? Ist Paris erwünscht, oder empfiehlt jemand was anderes? Bitte meldet Euch bei mir: 02304/43837, Ingo Menker.

Es gibt Leute, die haben wirklich heftige Sachen zum Millenium vor.

Ein paar verrückte DKW-Fans planen ab Anfang Dezember 1999 einen Konvoi über Südosteuropa, die Türkei und Syrien nach Jordanien. Die Silvesterfete findet in der legendären Nabatäer-Stadt Petra statt (wo vor 2000 Jahren eine Stadt in den Sandstein gehauen wurde). Zimmer wurden dort schon vorbestellt. Das ist ja noch nicht so wild, Jordanien ist durchaus kultiviert und entspricht westlichen Ansprüchen - und die Ruinen sind wirklich faszinierend. Aber jetzt kommt der Hammer: die Fahrt soll noch weitergehen. Über die Sinai-Halbinsel geht es nach Suez, dann mit der Fähre nach Massaua/Eritrea, dann weiter mit dem Auto (nur DKW) durch Äthiopien und Kenia nach Kampala/Uganda! Da der Veranstalter, ein Tourismus-Manager, derartige Touren schon vorher durchgeführt hat, soll alles wohlorganisiert ablaufen. Das kostet die Beteiligten natürlich reichlich Zeit, Mühe und Geld, aber irgendwelche Durchgedrehte finden sich immer.

Aber warum nicht, eine Fernfahrt im K 70 ließe sich doch auch mal überlegen, muß ja nicht unbedingt Schwarzafrika sein. Bei sorgfältiger Planung wäre so manches Mirngespinnst realisierbar. Wenn das Fahrzeug (und auch die Insassen) funktionstüchtig und gut präpariert ist, dürften allzu schlimme Pannen nicht unbedingt passieren. Man könnte eventuell lebenswichtige Teile schon versandfertig bei den Daheimgebliebenen deponieren....

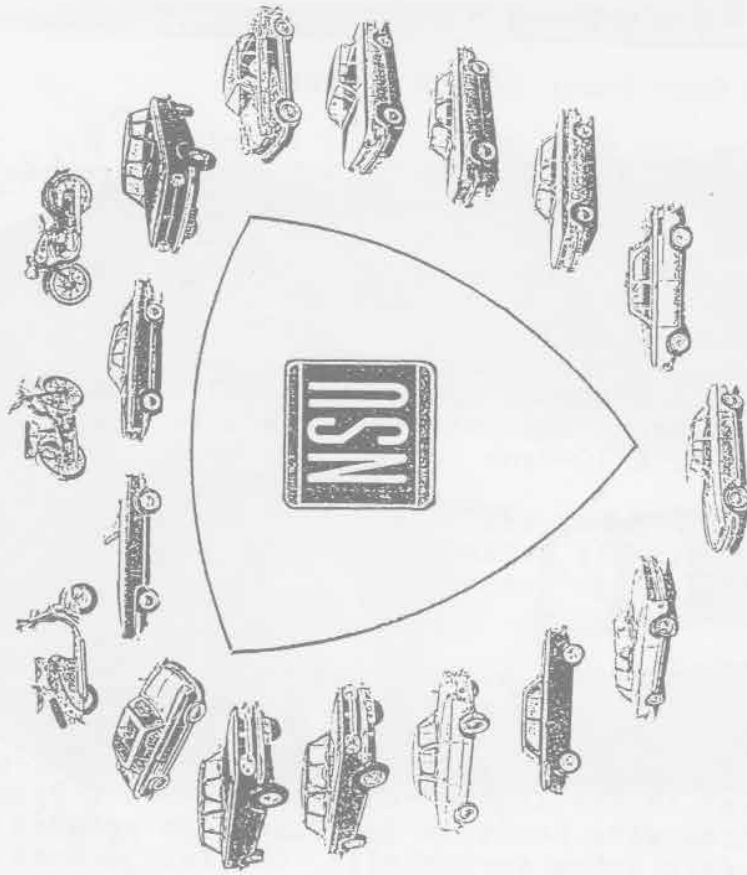
Ihr seht, man kommt schon auf Gedanken, aber wer weiß, ob man nicht irgendwann doch was auf die Beine stellt.

Ingo Menker

Fahrzeugbewertung
classement
classification

- A Zweiräder – vélo, bicyclettes – (motor) cycles
 B Prinz 1 - 3
 C Prinz 4
 D Sportprinz
 E Wankelspider
 F Original 1000
 G Original TT / TTS
 H Original 1200C / Typ 110
 I verbesserte TT / TTS etc. – TT / TTS etc. améliorés – improved TT / TTS etc.
 J Eigenbau NSU – constructions particulières NSU -
 particular constructions NSU (incl. Thurmer, Gepard, Brixner etc.)
 K K 70
 L RO 80

19. Internationales NSU - Treffen



vom 10. bis 13. Juni 1999
in Möhnsen

- Donnerstag : Ankunft
 Freitag : Begrüßung, Nennkontrolle
 - offizielle Begrüßung und gemütliches Beisammensein in der Mehrzweckhalle
 Samstag : Frühstück
 - Bewertung der Fahrzeuge
 - Gruppenfoto
 - Pokalverleihung
 - Ausklingen des Abends bei Musik und Tanz
 Sonntag : Frühstück
 - Verabschiedung der Teilnehmer

Programme pour le moment de jeudi (10/06) à dimanche (13/06/1999)

- jeudi : - arrivée
 vendredi : - salutation, contrôle nominal
 - salutation officielle et réunion où l'on se sent à l'aise dans l'hall de sport
 samedi : - petit déjeuner
 - estimation des véhicules
 - photo
 - distribution des coupes
 - fin du soir avec la musique et la danse
 dimanche : - petit déjeuner
 - mise à la retraite pour tous les participants

Provisional programme from Thursday (June 10th) till Sunday (June 13th 1999)

- Thursday : - arrival
 Friday : - salutation, control of the registrations
 - official salutation and nice meeting in the hall of sport
 Saturday : - breakfast
 - valuation of the vehicles
 - photo
 - distribution of the cups
 - ending of the evening with music and dance
 Sunday : - breakfast
 - good-bye to the participants

**Kto 1200 185 95
 BLZ 230 516 10
 Sparkasse Stormarn**

Nennungen, die bis zum 31. März 1999 eingehen, berechnen wir mit 70,- DM; **spätere** mit 85,- DM. (Zeit- und Wohnwagenstellplätze sind kostenlos.)

Frais d' inscription est 70,- DM jusque le 31/03/1999; après cela ils sont 85,- DM. (Les places pour les tentes ou les caravanes sont sans frais.)

Please don't send your registration later than March 31st 1999, the registration fee is 70,-DM up to then. If you send it later the fee will be 85,- DM. (Places for tents or caravans are free of charge.)

NSU-Team Möhnsen e.V
 Ursula Rudolf, Schweriner Straße 40 c, D-23909 Ratzeburg, Tel. 04541/6279

Adresse/adresse/address
 NSU - Team Möhnsen e.V.
 Ursula Rudolf
 Schweriner Straße 40 c
 D-23909 Ratzeburg
 Tel. 04541/6279

1. Name nom
 name
 2. Vorname prénom
 christian name
 3. Straße route
 street
 4. Ort place
 place
 5. Tel. tél.
 tel.
 6. Geburtsdatum date de la naissance
 date of birth
 7. Fahrzeug véhicule
 vehicle
 8. Amtliches Kennzeichen numéro d'immatriculation
 number plate
 9. PS C.V.
 h.p.
 10. Teilnehmerzahl nombre des participants
 number of participants
 11. Frühstück (5,-DM pro Person/Tag) petit déjeuner (5,-DM par personne/jour)
 breakfast (5,-DM per person/day)
 Freitag - vendredi - Friday
 Samstag - samedi - Saturday
 Sonntag - dimanche - Sunday
 Personen / personnes / persons

Bitte für das Frühstück nicht überweisen, sondern vor Ort bezahlen !!!
 Ne pas virer, s'il vous plaît !!! Vous payez pour le petit déjeuner sur place en Möhnsen.
 Don't transfer !!! You'll pay for the breakfast at the locality in Möhnsen.

Für begeisterten K 70-
Nachwuchs ist gesorgt:
Christian Streifel übt
schon, fachgerecht mit
seinem zukünftigen
Erbe von Opa Rudi um-
zugehen!



"Na los,
steigt end-
lich ein!"



"Was?
Euch ist zu
k a l t ???"



"Dann mache
ich eben die
Heizung an."



"Jetzt aber endlich
los!!!"

Neue Wasserpumpen!!

Nachdem der Vorrat an neuen Wasserpumpen langsam aber sicher zu Neige geht, jedoch der Bedarf dafür eher steigt, hat sich nun ein findiger Mensch gefunden, der sich Gedanken zu einer Generalüberholung gemacht hat. Dieser Mensch ist Mathias Steil und eingefleischter RO-80 Freak. Mathias hat für den RO-80 Club schon viele Nachfertigungen angeleiert. Das Know How dazu stammt aus seinem Beruf (Maschinenbautechnik) sowie seiner eigenen umfangreichen Werkstatt. Ich konnte mich davon selber überzeugen, da er nur wenige Kilometer von mir entfernt wohnt. Neben einer Drehbank und einer Strahlkabine sind auch eine Hydraulikpresse, ein Ultraschallreinigungsbad etc. etc. alles vorhanden was des Schraubers Herz höher schlagen läßt. Nun zur Vorgehensweise: Die alten Wasserpumpen müssen zerlegt werden. Dies ist nicht ganz einfach, da ab Werk auch nicht vorgesehen. Es kann passieren daß ein Pumpenrad auch bricht. Daher wurden von Mathias auch schon eine Nachfertigung von Pumpenrädern aus Guß in Auftrag gegeben, um den Schwund auszugleichen. Diese werden natürlich vor der Verwendung bearbeitet und geschliffen. Die weiteren Innereien fliegen komplett auf den Müll. Es wird eine komplett neue Welle mit Lagern verwendet die in das glasmehlgestrahle Gehäuse eingesetzt wird. Der Lüfter wird wieder verwendet. Der größte Fortschritt beruht in der Keramik-Kassettenabdichtung zum Pumpenrad. Dieses ausgeklügelte Teil stammt übrigens aus dem Teileregale von VW und findet bei den neuen TDI-Motoren Verwendung. Diese Abdichtung ist im Vergleich zur Alten Dichtung sehr dick. Darum muß das Gehäuse auf der Pumpenradseite um einige Millimeter ausgedreht werden, um Platz zu finden. Eine Abnutzung der Keramikscheiben ist praktisch nicht vorhanden (Selbstschmierung), trotzdem sorgt ein Feder für den ständigen Anpreßdruck und optimale Abdichtung. Die dergestalt überholte Pumpe wird anschließend noch einer Druckprüfung unterworfen und ist dann bereit für Ihr zweites fast unendliches Leben. Eine solche Pumpe arbeitet übrigens schon seit einigen 10-tausend Kilometern in dem K70 eines Heilbronner Freaks. Der Preis der überholten Pumpe liegt auf dem Niveau einer neuen K70-Wasserpumpe und ist im Vergleich zum Aufwand und der besseren Technik verhältnismäßig günstig. Die Pumpen werden demnächst über den Teilepool zu beziehen sein, am besten jetzt schon vorbestellen! Es werden 4-Flügler (für die Originalitätsfreaks) und natürlich die 5-Flügler angefertigt. Um die Sache richtig anzukurbeln und Mathias bei seiner Arbeit zu unterstützen sollte sich jeder überlegen ob man sich nicht doch eine Reservepumpe ins Regale legt. Ich kann es jedem nur empfehlen und habe es persönlich satt, gebrauchte Pumpen einzubauen, die nach 10-tausend Kilometern wieder den Geist aufgeben. In diesem Sinne, bleibt cool und happy!!!

Joachim Salinger

LETZTE NACHRICHT:

Ab sofort sind überholte Wasserpumpen (mit 4 und 5 Flügeln) bei Rudi erhältlich - Tel.:04924/883



7° RADUNO NAZIONALE NSU 1 e 2 MAGGIO 1999 NUS (Valle d'Aosta) Italy

Calolziocorte 31.1.1999

- AN DIE MITGLIEDER
- AN DIE FREUNDE DER AUSLANDISCHEN CLUBS

Betr: 7. Nationale Jahrestreffen NSU 1999 wird am 1. und 2. Mai stattfinden in NUS, einem Ort des Aostales

PROGRAMM

samstag, den 1. Mai:

- von 14 bis 15: Uhr Eintreffen der Teilnehmer am Sportplatz von NUS (300 m hinter der Autobahnausfahrt)
- 15 Uhr: offizielle Eröffnung des Treffens mit einen willkommensgruss seitens des Turistenburos von NUS.
- 16 Uhr: Besuch der Burg von Fenis
- 17 Uhr: Weiterfahrt nach Aosta zum Hotel. Durchfahrt durch den historischen Ortsteil von NUS
- 20 Uhr: Gemeinsames Festessen (typisches Menu des Aostatales)

Sonntag, den 2, Mai

- 8 - 8,45 Uhr: Frühstück
- 9 Uhr: Abfahrt zur Besichtigung der Burg in Issogne
- 10 Uhr: Begrussung durche das Ansehen die Issogne
- 11 Uhr Ende des Treffens

(Falls die Restaurierungsarbeiten an der Festung in Bard noch nicht begonnen haben, sollte in Anschluss an den Besuch der Burg in Issogne dort eine Besichtigung möglich sein. In diesem Falle ist das offizielle Ende des Jahrestreffens in Bard.)



23801 CALOLZIOCORTE (LC) - c/o VAG Cattaneo - via F.lli Bonacina 15
tel. 0341 643808 / 641628 fax 0341 641606

UNTERBRINGUNG

(Den Ort NUS erreicht man über die Autobahn Aosta-Santhià, Ausfahrt NUS)

Unterkunft im Hotel: Hotel AMBASSADOR, Aosta, via Duca degli Abruzzi 2, tel. 0165 42231, fax 0165 236851, in Doppelzimmern.

(aufpreis für Einzelzimmer 20.000 LIT) Eventuelle Änderungswünsche sollten mit der Einschreibung bis zum 28. Februar angegeben werden.

Unterbringung auf Campingplatz: Die Anmeldung muss direkt durch den Teilnehmer erfolgen.

Adresse Camping: "LES ILLES CAMPING" Regione Autoporto - 11100 POLLEIN (Aosta) - 2 Km Hotel Ambassador -

TEILNAHMEGEBÜHREN (alles eingeschlossen)

Bei Unterbringung im Hotel:	Mitglied	120.000 LIT
	Begleitperson	100.000 LIT pro Person

Ohne Hotel: 70.000 LIT pro person

EINSCHREIBUNG: STATESTENS BIS 28.2.1999

Die Einschreibung erfolgt über die beiliegende Anmeldung und durch Überweisung der gesamten Teilnahmegebühr.

IL PRESIDENTE
dr. Livio Uderzo

.....

ANMELDUNG

Der Unterzeichnende.....bestätigt hiermit seine Anmeldung zur Teilnahme am nationalen Jahrestreffen NSU, das am 1. und 2. Mai in NUS stattfindet.

- Teilnahmefahrzeug (möglichst NSU).....
- Gewünschte Art der Unterbringung (hotel oder Camping).....
(bei Camping eigene Vorbestellung)
- Anzahl der teilnehmenden Personen:.....
- Einzelzimmer gewünscht-Mehrprijs 20.000 LIT? (ja/nein).....
- Die Überweisung der Einschreibegbühr erfolgte über.....

datum..... Unterschrift.....

(Anmeldung an das Clubsekretariat bis 28.2.1999)

Nachgehakt!!

neulich fand ich beim Durchblättern eines Kleinanzeigenblättchens (Flohmarkt) folgende Anzeige: K70, sehr guter Zustand, Preis VB. Statt einer Telefonnummer war nur eine Anschrift in Stuttgart zu finden. Da ich eh oft in Stuttgart bin, habe ich ein Postkärtchen auf den Weg geschickt, das mein Interesse bekunden sollte. Es folgte auch prompt ein abendlicher Anruf eines älteren Herrn aus einer recht lauten Innenstadt-Telefonzelle. Das ständige Nachfüttern mit Groschen war auch nicht zu überhören. Er wollte mir eigentlich keine näheren Angaben zum Fahrzeug machen und nötigte mich förmlich zur Besichtigung. Immerhin fand ich heraus, daß es sich um einen 73-er Standard in leuchtorange handelte. Einem solchem Fahrzeug hatte ich bereits schon seit 5 Jahren regelmäßig ein Visitenkärtchen unter den abgenudelten Wischer geklemmt, da ich dieses Fahrzeug regelmäßig immer Sonntags vor dem Friedhof vorfand, auf dem auch meine Eltern beerdigt sind. Eine Rückantwort erhielt ich jedoch nie! Nun gut. Mehr aus Langeweile fuhr ich nach Stuttgart und fand auch nach längerem Suchen in einem Hinterhof den K70 in einer Brettergarage vor. Der Besitzer werkelte ebenfalls vor Ort. Nach kurzem Shake-hands erkannte ich tatsächlich wieder den altbekannten Wagen. Es handelte sich um einen leuchtorange 73-er Standard mit einer grauen Kunstlederausstattung ohne Kopfstützen. Potthässlich!! Der Innenraum war zwar noch ganz gut erhalten, aber aufgrund der Buchhalterausstattung unerträglich. Die Karosserie war zwar fast rostfrei, aber dafür großflächig mit dem Pinsel ausgebessert. Am hinteren rechten Radlauf fand sich noch ein leichter Streifschaden (auch nur mit dem Pinsel...) Der Unterboden jedoch war die Härte!! "Glauben Sie mir, Sie finden keinen Rost!", wie auch unter ca. 1,5cm Unterbodenschutz! "Ich habe jedes Jahr den Unterbodenschutz erneuert!" Das sah man. Schweißflicken fanden sich zwar nicht, jedoch nach einigem Popeln mit dem Fingern bröselte schon im Bereich der hinteren Wagenheberaufnahmen und des Tanks der Rost. Der Motor war stark verölt. "Das ist alles noch original, der braucht keinen Tropfen Öl!" Eine defekte Achsmanschette war nach Schusters Art mit Leder umwickelt (Oder wars ein alter Schuh?) und zugenäht. Der stolze Eigner erzählte mir ständig von seiner eigenen ausgiebigen professionellen Wartung. Plötzlich fragte er mich, ob ich bei meinem K70 auch schon Probleme mit dem Dampfblasenventil in der Ölwanne gehabt hätte. Dampfblasenventil??? Erklärte mich blutigen Laien auf und zeigte mir den Gummistöpsel in dem Ölwanneabschirmblech, der lediglich an der Ölwanne anliegt, um Schwirrgeräusche zu verhindern. Wenn jemand darin ein Dampfblasenventil erkennt, dann kann man sich den Rest seiner

technischen Qualitäten leicht vorstellen! Mein Interesse lag mittlerweile eh bei null. Einen Preis wollte er mir nicht nennen "Nun machen Sie mal ein Angebot", aber es war klar, daß er sich einige tausend Mark noch dafür vorstellte. Ich suchte bald daß Weite, da es mich aufgrund seiner weiteren technischen Ausführungen innerlich bald zerriss..

Fazit: Ein Auto daß sich trotz seiner recht guten Karosserie eigentlich nicht mehr zum restaurieren lohnt. Um eine Komplett-lackierung kommt man jedenfalls nicht vorbei. Die Entfernung des aufgekleisterten Unterbodenschutzes wäre wirklich nur was für Masochisten. Als Alltagsauto tauglich, hätte ich für diesen Wagen auf keinen Fall mehr als 500 DM bezahlt. Dieses Gebot wollte ich dem freundlichen Verkäufer allerdings nicht nennen, man weiß ja nie was daraufhin im Tiefflug aus der Garage fliegt. Fazit: Es ist nicht alles top was so angeboten wird!

Joachim Salinger

Serie

Alltagskutsche / Winterauto

"Schreibt doch mal etwas über die Autos, die die Mitglieder neben dem oder anstelle des K 70 noch so fahren, das wäre bestimmt auch mal interessant." Fanden wir auch und deshalb soll an dieser Stelle (eigentlich) regelmäßig ein Bericht über unsere Alltagskutschen bzw. Winterautos erscheinen, gleichermaßen als Anregung für Euch, uns mal ein paar Zeilen zu schreiben. Wieso, weshalb, warum fahre ich im Winter ein Mercedes Cabrio zum Beispiel.

Als wir uns vor gut zehn Jahren die ersten Male trafen, da liefen viele von unseren K 70 noch im Alltagsbetrieb und dementsprechend sahen die Fahrzeuge aus. Viele von denen existieren heute längst nicht mehr. Einer, der die zehn Jahre anscheinend anstandslos hinter sich gebracht hat, ist der alaskablau K 70 von Manfred Sobiella. Das liegt nicht zuletzt an der guten Pflege, die er bei Manfred erhält, sondern auch daran, daß Manfred bereits damals einen Alltagswagen fuhr. Vom Audi 80 LS über den Audi 80 GLS bis hin zum heutigen Audi 90 ist Manni in zehn Jahren einem Alltagsstypen treu geblieben.



Audi 90 Quattro

100 kW, 200 km/h

Der Audi 90

erschien im September 1984 und wurde 1987 vom Nachfolgemodell abgelöst. Beim Audi 90 handelte es sich um kein neues Auto, sondern lediglich um eine optisch und in der Ausstattung aufgewertete Variante des Audi 80 (s. Ingo's Winterauto). Der goldmetalllicfarbene Audi von Manni hat einen der begehrten 2,0 l Fünfzylinder-Einspritzmotoren mit 115 PS (es gab auch 136 PS), welcher einem beim Hochziehen der Gänge durch sein "soundiges" Brummen schon mal ein "Geil" von den Lippen entlockt. Der Audi 90 weist neben der schon serienmäßig hochwertigen Ausstattung noch zusätzlich die Colorverglasung und eine Anhängervorrichtung auf. Bei einer maximalen Anhängelast von 1400 kg gebremst kann er schon gut einen Trailer mit K 70 darauf "wegwuppen". Lediglich eine Servolenkung wäre noch zu wünschen, wie Manni selbst sagt. "Wie kamst Du zu deinem ersten Audi 80?" fragte ich. Es war Endo der 80er, als Manfreds zweiter K 70 der Presse nahe und ein dritter nicht in Sicht war. Es mußte ein einigermaßen gleichwertiges Auto zum günstigen Preis her. Da bot sich der weinrote Audi 80 LS mit 1,6 l - Maschine und 75 PS an. Den fuhr er so lange, bis Conny ihn eines schönen glatten Tages in einer Kurve gegen eine Steinmauer fuhr. Da lag es natürlich auf der Hand, sich wegen der jetzt vorhandenen Ersatzteile wieder einen Audi 80 zuzulegen. So fand sich eines Tages der blaumetallicfarbene Audi 80 GLS bei Sobiellas ein (mit 1,6 l - Maschine und 85 PS). Dieser wurde jedoch mehr aus Verzweiflung als aus Überzeugung gekauft, denn aufgrund der Wiedervereinigung BRD - DDR waren die Fahrzeugangebote nicht gerade üppig. Die Karosserie stellte einen nicht so guten Zustand dar, wie der erste 80er. Aus diesem Grund wurde dann auch nicht viel später der Audi 90 angeschafft, der sich bislang gut bewährt hat. Mittlerweile kann man auch behaupten, daß das Audi-Fieber auf Manni übergegangen ist. Warum hätte er sonst wohl seinen blauen K 70 mit Audi 200 Sitzen ausstatten sollen. Für diejenigen, die die Kleinanzeigen nicht aufmerksam genug gelesen haben, sei deshalb an dieser Stelle noch mal darauf hingewiesen, daß Manfred noch ein paar K 70-Kunstledersitze zu verschenken hat: mocca komplett und bambus Sitzbank / -lehne hinten; denn er braucht sie ja nicht mehr. Übrigens fährt auch unser 2. Vorsitzender Ingo Menker diesen Winter einen Audi diesen Typs: einen Audi 80 SC in tornadorot, Baujahr 6/84. Ein Sondermodell, welches kurz vor der Modellpflege des Audi 80 herausgebracht wurde und mit serienmäßiger "Sonderausstattung" wie Colorverglasung, höhenverstellbarem Fahrersitz und Veloursitzen aufwartete. Der Wagen wird im Mai wahrscheinlich ohne TÜV aber mit AHK und Sonnendach günstig abzugeben sein.

M. J.





DEUVET „Rote“ im Ausland

Auslandsfahrten sind möglich

Der DEUVET-Club C.A.A.R., insbesondere Wolfgang Steinmetz, kümmert sich auch weiterhin darum, daß mit roten Oldtimerkennzeichen (07-Kennzeichen gemäß der 49. AV zur StVZO) ins benachbarte Ausland gefahren werden kann. So wurde schon die Akzeptanz der 07-Nummer seitens Dänemarks erreicht, auch Polens Botschaft hat bestätigt, daß man die Kennzeichen dort anerkennt.

Nach einem Briefwechsel mit Tschechien wurde auch von dort mitgeteilt, Anweisung an die Kontrollorgane zu geben, rote 07-Nummern zu akzeptieren.

Hierzu hat das Bundesverkehrsministerium dem DEUVET auf Anfrage bestätigt, daß – vorausgesetzt das Fahrzeug ist ordnungsgemäß für Auslandsfahrten versichert (grüner Versicherungsschein) – seitens des Ministeriums keine Bedenken bestehen, mit roten 07-Kennzeichen ins Ausland zu fahren. Voraussetzung ist jedoch, daß die Eintragung der Fahrzeugdaten im roten Fahrzeugschein und insbesondere im roten Fahrzeugscheinheft für jedes Fahrzeug einzeln abgesiegelt (gestempelt) sind. Damit entsprechen die roten Kennzeichen der Wiener Konvention vom 8.11.1968.

Der DS Club Deutschland hat wegen des bevorstehenden Citroën-Welttreffens in Belgien angefragt und von den zuständigen Behörden die Auskunft erhalten, daß unter obigen Bedingungen auch dort die roten 07-Kennzeichen anerkannt werden.

Österreich, Italien, Schweiz und Niederlande erkennen rote Kennzeichen dank bilateraler Absprachen ohnehin an.

Keine aktuelle Auskunft liegt uns aus Luxemburg, England, Schweden, Norwegen, Finnland und Spanien vor, es sind uns von dort aber auch keine Fälle der Ablehnung bekannt.

Ganz vereinzelt wird von Schwierigkeiten bei Frankreichfahrten berichtet, die aber eher darin begründet sind, daß man die 07-Nummer vor Ort nicht kennt. Hier helfen unsere mehrsprachigen Infoblätter (zur Verfügung gestellt vom C.A.A.R.) weiter, die Sie bei Ihrem Club oder in der DEUVET-Geschäftsstelle anfordern können.

Grundsätzlich:

- Das Fahrzeug muß verkehrssicher sein
- Es darf sich nicht um eine Urlaubsfahrt handeln, sondern um eine Teilnahme an einer Oldtimerveranstaltung (Ausschreibung oder Einladung mitführen)
- Die Fahrzeugdaten im roten Schein oder im roten Heft müssen von der Zulassungsstelle abgestempelt sein (gesiegelt)
- Die Versicherung muß informiert sein (Angabe des Reiseziels), und es muß ein grüner Versicherungsschein mitgeführt werden
- Dies alles gilt nicht für rote 06-Kennzeichen, auch nicht, wenn es sich dabei um Oldtimer-Kennzeichen handelt (auf 07 umkennzeichnen lassen).

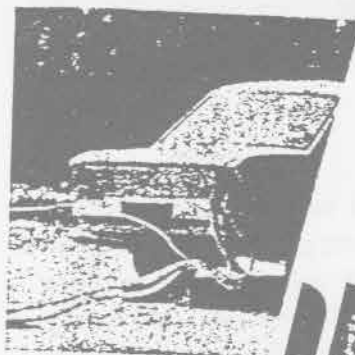
Info-Blätter (je Sprache ein Blatt DIN A 4) erhalten Sie beim DEUVET in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Dänisch, Polnisch und Niederländisch. Bitte ausreichend frankierten Briefumschlag beilegen.

m.kraut 8/98

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

DEUVET - Info

Büchertip:



Gerhard Geiling

NSU

Fahrzeuge, Prototypen
und Eigenbauten

Willkommen bei



Christian Rieck Verlag

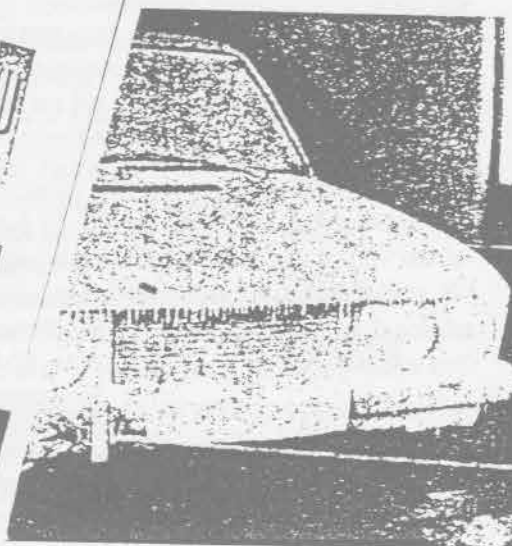


Bild 4.77 K 70 Erprobung

288 Seiten, 189 schwarz/weiß Abbildungen. Format: 14,5 * 21 cm. Eschborn (Christian Rieck Verlag, Tel.: 069/447714) 1997. Paperbak, DM 39,80 (ISBN 3-924043-37-x).

Zu dem oben genannten, von Mario bereits vor einiger Zeit vorgestellten Buch möchte ich hiermit eine kurze Rezension loswerden.

Gerhard Geiling hat akribisch alle Modelle und Entwicklungsschritte der NSU-Automobile, z.T. auch Zweiräder zusammengestellt. Dazu kommen von reichliche Sonder-, Eigen- und sonstigen -bauten mehr oder weniger genaue Beschreibungen - halt alles, was die Literatur hergab. Manchmal blieb es nur bei einem unscharfen Foto oder einem Kurzaufnahme, ohne daß irgendjemand jemals wieder was von dem gezeigten Fahrzeug gesehen hat.

Aber gerade diese Sonderlinge unter den Modelle machen den Reiz des Buches aus, denn die Schriftstücke über die NSU-Werke und deren Produkte beschäftigen sich in der Regel nur mit offiziellen NSU-Fabrikaten oder dessen Vor- und Entwicklungsstufen.

Der K 70 wird in diesem Buch auch genannt, hauptsächlich der Vollständigkeit halber - irgendwelche Geheimnisse werden nicht gelüftet.

Fazit: Sinnvoll für den, der sich in die Produktionsgeschichte der Marke NSU vertiefen will und auch sehen möchte, was außerhalb der Werksmauern erdacht und zusammengeschraubt wurde.

Ingo Menker

Museumstip:

TECHNIK-UND
VERKEHRSMUSEUM
STADE/ELBE

Freiburger Str. 60 - 21682 Stade / Tel. 0 41 41 / 28 88

Im Museum erwarten Sie
unter anderem:

- Historische Druckerei
- Auto's von Einst
- Dampfmaschinen
- Landwirtschaftliche
Geräte
- Regionales Handwerk
und vieles mehr . .



Erlebnis Alte Technik



Öffnungs-
zeiten

dienstags bis
freitags von
10.00—16.00 Uhr

sonnabends und
sonntags von
10.00—18.00 Uhr

montags nach
Vereinbarung

TECHNIK , TRICKS & TIPS

Bisher in der **K70-POST** erschienen:

ERSTAUSGABE: Ab Seite 8: Hoher Verbrauch, schlechter Warmlauf beim Chokeyvergaser. - # Maße der verschiedenen Festsättelausführungen.

AUSGABE (1) 2/92, ab Seite 17: AH.-Kupplung: PEKA, Typ R62 (Anbauanleitung). - # Nachfertigungsmaße der Schließbleche für die Längsträger aussen. - Bremse (technische Daten, Wartung, Einstellung, # Maße der Einstelllehre für den Bremskraftregler, Störungstabelle). - Ab S. 31: Motor neu lagern? - Kriechströme u. Öl im Verteiler.

AUSGABE 3/92, ab Seite 19: # Nachfertigungsmaße der vorderen Schließblechecken. - AH.-Kupplung Westfalia Typ 321065, Anbauanleitung. - Bremsenproblem Rost. - Geräuschprobleme. - Die verschiedenen K70-Zündverteiler von Bosch. - Radioentstörung von Bosch. - Nachtrag zum Thema Bremsen. - Reifen, Scheibenwischer (Störungstabellen).

AUSGABE 4/92, Seite 5: Tanzender Drehzahlmesser. - Ab Seite 19: Schalldämmung. - # Nachfertigungsmaße der Wagenheberaufnahmen auf den Schließblechen. - Hinweise zu Bremsen u. Reifen. - ABT. mögliche Umrüstungen. - Störungstabelle Anlasser.

AUSGABE 1/93, ab Seite 9: Wer gut schmiert.. Motor wieder erwecken. - Stoßdämpfereinbau. - # Vereinfachte Ausführung der Wagenheberaufnahmen (Nachfertigungsmaße). - Bremssattelinbau. - Entstöranleitung von BERU.

AUSGABE 2/93, ab S. 14: Originalradios u. Zubehör. - Kühler u. Lüfterausführungen. - # Nachfertigungsmaße der Längsträger unterm Bodenblech. - Hintere Kopfstützen. - Die Wagenpflege.

AUSGABE 3/93, ab Seite 26: Räderumrüstungen. - Trockenes Lenksäulenlager. - Schmierstoffe. - Ölwechsel (Motor u. Getriebe). - Rettung für Zierleisten.

AUSGABE 4/93, ab Seite 13: Kupplungsprobleme. - Karosseriemaße Modell 48. - Kupplungstechnik.

AUSGABE 1/94, S. 14: Undichter Hauptbremszylinder. - Ab S. 21: Was paßt wovon? - Querträger vom ersetzen. - # Nachfertigungsmaße der Abdeckung über der Armaturenbrettablage.

AUSGABE 2/94, ab Seite 26: Thema bleifrei. - Kotflügel vom ersetzen.

AUSGABE 3/94, Seite 6: Staudruck im Hosenrohr. - Seite 19: Geräusche. - Ab S. 22: Kotflügel hinten ersetzen.

AUSGABE 4/94, ab S. 23: # Vorrichtung zum Radlagerwechsel. - Heckblech ersetzen.

AUSGABE 1/95, ab Seite 20: Schweißprobleme. - Ausrüstung der Zugfahrzeuge (Anhängelasten, usw.). - Reserveradmulde ersetzen.

AUSGABE 2/95, ab Seite 16: Undichtigkeiten am Aufbau.

AUSGABE 3/95, ab S. 23: Schaltpläne Radio „Ingolstadt“ Mono (Blaupunkt u. Grundig)

AUSGABE 4/95, ab Seite 18: Kraftstoffanlage ab 6/72 (Niveaueinstellung, usw.).

AUSGABE 1/96, Seite 21: # Nachfertigungsmaße des Kupplungskugelbolzens M10 mit Plastikcappe. - Liste der bisher von mir erstellten Nachfertigungszeichnungen und Maßangaben.

AUSGABE 2/96, ab Seite 12: Falschlucht am Choke. - Wechseln der Ventilschaftdichtungen. - Festsättel entlüften.

AUSGABE 3/96, ab S. 26: Abschied vom Blei. - Poltergeräusche an der Hinterachse.

AUSGABE 1/97, S. 10: Bleifreizusatz. - Ab S. 16: Vergaserflansche. - Schiebedach (Wasserablauf).

AUSGABE 2/97, ab Seite 18: Bremskraftregler (Technik).

AUSGABE 3/97, ab Seite 23: Motorwechsel, Öleinfüllstopfen gegen Schraubverschluß tauschen.

AUSGABE 4/97, ab S. 15: Nachtrag Motorwechsel (Kühlsystem). - # Übergangswiderstände im Scheinwerferstromkreis, Teil 1: Einbau von Scheinwerferrelais, Schaltplan.

AUSGABE 1/98, ab S. 20: Übergangswiderstände im Scheinwerferstromkreis, Teil 2: Zündschloß. - Probleme mit Klemme 50 am Anlasser. - Ölflecken entfernen.

AUSGABE 2/98, Seite 19: Übergangswiderstände im Scheinwerferstromkreis, Teil 3: Lichtschalter.

AUSGABE 3/98, Seite 7: Wischerblätter. - Unterbrecherkontakte. - S. 27: Übergangswiderstände im Scheinwerferstromkreis, Teil 4: Lenkstockschalte.

Alle mit diesem Zeichen gekennzeichneten Beiträge, sind von mir erstellte Zeichnungen und Maße, die bei Bedarf bei mir angefordert werden können.

Von einigen Ausgaben hat Ingo noch ein paar Exemplare, die bei ihm angefordert werden können. Andernfalls können Kopien von den jeweiligen Beiträgen gemacht werden.

Jörg Ballwarz