

K70 POST

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



Op 13 januari 2013 zien wij elkaar weer voor onze jaarlijkse oliebol-lentref, dit keer bij Jaap en Barbara in de buurt van Giet-hoorn. We praten bij, blikken terug en maken plannen voor het nieuwe jaar. Vanaf 12.00 uur is er koffie, om 13.30 uur beginnen we. De afsluiting is rond 16.00 uur. Meer informatie bij Jaap van Riesen, e-mail: jaapvanriesen@kpnmail.nl. En misschien kunnen we de traditie van de laatste jaren voortzetten en eindigen met een mooie korte rondrit in de omgeving van ons trefpunt en het daarna eventueel samen wat gaan eten en drinken? We gaan het meemaken. De olieballen staan in elk geval weer klaar!

Oliebollen bei Jaap

13. Januar 2013

(mehr dazu auf der Rückseite)

TEILEPOOL 2013

**VORSTAND 1. Internationaler K70-Club e.V.**

1. Vorsitzender: Internationale Kontakte

Ingo Menker

Goethestraße 19a

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



2. Vorsitzender: PR, Clubmagazin, Internetpräsenz, Schriftführer

Andreas Kernke

Wajemanns Kamp 11

49457 Drebber • Telefon: +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de



3. Vorsitzender: Teilepool

Mario Thimm

Am Sägewerk 1-4

29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 61 16 • Telefax: +49 (0) 5143/66 61 26

eMail: auto@teilethimm.de



4. Vorsitzender:

Peter Rodenberg

Mathias-Hess-Straße 48

56204 Hillscheid • Telefon: +49 (0) 26 24/23 20 • eMail: peter@rodenberg.name



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 Ingo Menker

Eine neue Aufgabe für ein altbekanntes Gesicht

...ist nun das Verfassen des Vorwortes für die K70-Post.

Nach 22 Jahren Tätigkeit im Clubvorstand, davon 21 Jahre als Erster Vorsitzender hat Jörg Ballwanz sich entschlossen, diese Aufgabe abzugeben und daher auf der Jahreshauptversammlung 2012 die Position zur Verfügung gestellt.

Im Namen der gesamten K70-Szene drücke ich hiermit Jörg unseren großen Dank für sein oftmals selbstloses Engagement für unseren Club aus!

Ohne seinen Einsatz würde der Club heute nicht da stehen, wo er steht. Weder bei der Mitgliederzahl, noch bei der Reputation in der Oldtimerszene und schon gar nicht bei der Ersatzteileversorgung.

In erster Linie haben wir Jörg unseren Teilepool zu verdanken. 1990, als viele K70-Fahrer noch der Meinung waren „Wenn ich Teile brauche, frage ich beim VW-Händler nach, ansonsten gehe ich zum Autoverwerter. So habe ich bislang noch alles gekriegt“, ging Jörg beim Erstellen, bzw. Überarbeiten des Ersatzteilkataloges (er fügte u.a. die Informationen auf den Microfishen mit denen in der Druckausgabe zusammen) ein erschreckendes Licht auf – beim Lesen der Entfallteile-Listen. Das war die Initialzündung für die Idee, daß wir uns selber um unsere Teileversorgung kümmern müssen, denn auf K70 spezialisierte Teilehändler hat es nie gegeben, auch damals nicht.

Engagiert hat Jörg dafür gesorgt, daß dieses Bewußtsein alle K70-Enthusiasten erreichte und daß im Club alle Mitglieder an einem Strang gezogen haben, um das zu ermöglichen, was wir heute zu bieten haben. Ohne all das, auch ohne seinen Einsatz für Nachfertigungsaktionen, hätten viele K70 nicht überleben können!

Die Tatsache, die wir K70-Fans immer deutlich vor



Augen haben müssen, ist die, daß wir für das Über- und Weiterleben unserer Autos selbst verantwortlich sind, daß wir uns immer selber um alles kümmern müssen! Wir haben keinerlei Unterstützung von außen, weder vom Hersteller, noch von anderen Firmen. Aber das macht uns nichts aus, denn so haben wir es schon immer gewollt. Eine Entscheidung, die wir schon viele Male als richtig bestätigt bekommen haben.

Als Ausblick auf 2013 halte ich das Thema Ersatzteileversorgung auch weiterhin als das wichtigste für uns überhaupt. Leider klemmt es derzeit bei einigen Nachfertigungen – Stichwort Scheibendichtungen – aber die dort vorhandenen Probleme liegen nicht an uns. Wir können nur immer wieder nachbohren und so versuchen, das Thema nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

Ansonsten läuft im 1. Internationalen K70 Club e.V. alles in geraden, ruhigen Bahnen. Die Mitgliederzahl ist stabil und steigt weiterhin, finanziell geht es uns gut, die K70-Post ist besser denn je, Engagement und Zusammenhalt der Mitglieder sind bestens, die Treffen sind perfekt organisiert, wir können rundherum zufrieden sein.

Aber das heißt nicht, daß wir uns zurücklehnen und eine ruhige Kugel schieben können. Die durchaus noch vorhandenen Probleme und Aufgaben, vor allem bei der Teileversorgung, lassen das nicht zu.

Wir müssen und werden auch weiter aktiv bleiben.

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



1. Internationaler K70 CLUB e.V.



Mitglied im DEUVET (Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.)

Protokoll der Jahreshauptversammlung, am 27.10.12 in Schermbeck

- 1.) Der 1.Vorsitzende eröffnet die Versammlung um 17 Uhr 25 und begrüßt die Anwesenden. Von den anwesenden Personen sind 18 stimmberechtigt. Die Versammlung ist beschlußfähig.
- 2.) Der 1.Vorsitzende berichtet über die Veranstaltungen im Clubjahr und daß sich auch wieder etliche neue K70-Eigner bei ihm gemeldet hätten, die meist technischen Rat und auch Ersatzteile suchten. Einige sind inzwischen auch eingetreten. Selbst VW-Classic-Parts fragte nach K70-Teilen. Diese Gelegenheit wurde natürlich gleich dazu benutzt, unsererseits nach Möglichkeiten für Teilennachfertigungen über VW-Classic-Parts zu fragen, sie haben versprochen, sich darum zu kümmern. Der 1.Vorsitzende hat auch Kontakt mit der NSU/Ro80-Szene aufgenommen, da dort schon für ihre Oldies Scheibendichtungen nachgefertigt wurden. Falls es über VW nichts werden sollte, haben wir die Möglichkeit, lt. Peter Rodenberg, Bremsscheiben über eine Gießerei nachfertigen zu lassen. Dank früherer, geknüpfter persönlicher Beziehungen, kommt man immer noch an, leider immer kleiner werdende E.-Teilrestbestände, ran. Der 2.Vorsitzende berichtet über seine internationalen Kontakte mit K70-Fahrern.
- 3.) Der Kassenwart u. 5.Vorsitzender berichtet über den derzeitigen Mitgliederstand, 9 Austritte und 11 Eintritte. Er erklärt den derzeitigen Kassenstand. Die Clubkosten sind zur Zeit um 5800,- Euro höher, als durch die Mitgliedsbeiträge reinkommen. Die Kassenprüfer bestätigen ihm eine korrekte Kassenführung.
- 4.) Der Vorstand wird mit 14 Stimmen entlastet. Die anwesenden 3 Vorstandsmitglieder stimmen nicht mit.
- 5.) Wahl: Da der 1.Vorsitzende, nach 22 Jahren Vorstandsarbeit, für das neue Geschäftsjahr 2013 nicht mehr kandidieren möchte, und darauf hin auch die 3.- und 4. Vorsitzenden verzichten, wurde eine Neuwahl angesetzt.
Gewählt wurden:

1.Vorsitzender Ingo Menker, 17 Stimmen.	2.Vorsitzender Andreas Kernke, 16 Stimmen, 1 Enthaltung.
3.Vorsitzender Mario Thimm, 17 Stimmen.	4.Vorsitzender Peter Rodenberg, 17 Stimmen.
5.Vorsitzender Andre Marquardt, 17 Stimmen.	

Die jeweils Gewählten enthielten sich der Stimme. Der, für das Jahr 2013, gewählte Vorstand nahm die Wahl an. Als Kassenprüfer wurden Fred Hasselmann und Waldemar Müller einstimmig gewählt.
- 6.) Es wurde noch mal über das Jahrestreffen Pfingsten 2013 gesprochen; das Programm bekam schon Vorschußlorbeeren. Die weiteren Veranstaltungen werden noch entsprechend publik gemacht.
- 7.) Anträge sind keine eingegangen.
- 8.) Rudolf Boomgaren ist in der Ersatzteilbeschaffung auch noch sehr aktiv und konnte auch noch etliche Teile beschaffen. Er hat noch eine Liste von Teilen vorgelegt, die er noch beschaffen kann; dies wurde genehmigt. Laut Jörg sollten auch Teileangebote aus Privatanzeigen auf Übernahme geprüft werden. Es wurde von einigen angeregt, daß die Teile, die bei Markus liegen, wie schon länger geplant, zwecks Umlagerung abgeholt werden sollten.
Es können evtl. Stoßdämpfereinsätze nachgefertigt werden. Jörg hat noch Schweller besorgt, sie werden rege nachgefragt. Da er am Anfang nicht nur den 460-seitigen K70-Ersatzteilkatalog erstellt hat, sondern u.a. auch 23 original VW-Ordner mit den Reparaturleitfäden von Typ 1, Industriemotor, bis K70 besitzt, wird er auch weiter für technischen Rat, usw. zur Verfügung stehen. Es wurden noch weitere Dinge besprochen. Jörg läßt im Rückblick einen kleinen Teil 22-jähriger Vorstandsarbeit und Clubgeschichte Revue passieren.
Es wird einstimmig beschlossen, ihm die Ehrenmitgliedschaft zu verleihen.

Der 1.Vorsitzende schließt um 19 Uhr 15 den offiziellen Teil der Versammlung.

Protokoll: Fred Hasselmann

1.Vorsitzender: Jörg Ballwanz

Ballwanz

2.Vorsitzender: Ingo Menker

Ingo Menker



27. Pfingsttreffen vom 17. bis 20. Mai 2013 im Bördekreis

Dieses Treffen wird von Familie Hemtschak ausgerichtet - ihr wisst ja vielleicht noch: wir konnten Jens am Ende des Treffens im Westerwald davon überzeugen, dass wir noch nie in »seiner Gegend« waren und deshalb heiß darauf sind, sie mit unseren K70 kennen zu lernen.



Inzwischen hat Jens ein Programm ausgearbeitet, das sich sehen lassen kann:



am Samstag dem 18. Mai soll es einen »Osttag« mit Besichtigung und Einfahrt in den ehemaligen Grenzkontrollpunkt Marien-



born (A 2 - Helmstedt) und danach ein Essen in einer Ostalgiekantine mit Besichtigung von DDR Militär-

fahrzeugen geben.



Am zweiten Tag (19. Mai) soll es in den nahegelegenen Harz zum weltgrößten Motorrad und in eine Höhle

gehen.

Am Programm des dritten Tages (20. Mai) bastelt der Organisator noch. Mit etwas



Glück bekommen wir während unseres Treffens sogar Besuch von der »AUTO-BILD KLAS-SIK«.





Hier schon mal ein paar Pensionen & Hotels:

Bitte **unbedingt frühzeitig reservieren**, da die Rennstrecke in Oschersleben eine Vielzahl an Besucher anzieht.

Pension Schondelmaier

Schermcker Straße 20
39387 Oschersleben
Tel. 03949 91190
www.hotel-schondelmaier.de

Pension Andres

Breite Straße 21
39397 Gröningen/Großalsleben
Tel. 03949 5954

Pension Da Gigi

Halberstädter Straße 13
39387 Oschersleben
Tel. 03949 513731

Pension Uwe Gasch

Tarthuner Straße 11
39435 Egel
Tel. 039268 2163

Campingplatz Gröningen

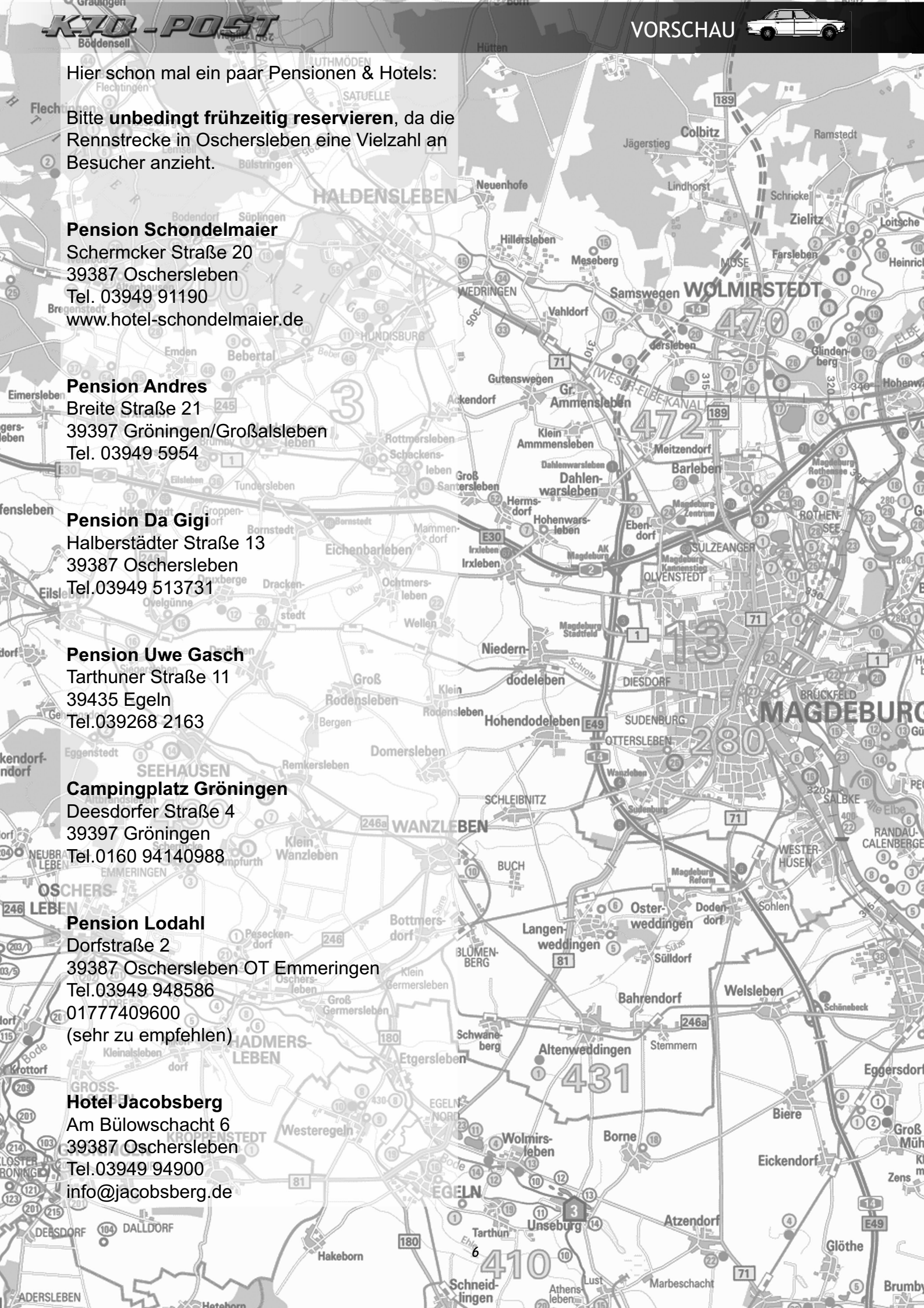
Deesdorfer Straße 4
39397 Gröningen
Tel. 0160 94140988

Pension Lodahl

Dorfstraße 2
39387 Oschersleben OT Emmeringen
Tel. 03949 948586
01777409600
(sehr zu empfehlen)

Hotel Jacobsberg

Am Bülowtschack 6
39387 Oschersleben
Tel. 03949 94900
info@jacobsberg.de





Stiftung, Kasse, Zeitung, Teilepool und (ur)alte Zeiten



Leserbrief von
Arne
Kunstmann

Der Beitrag von Josef Wasmuth in der letzten K70-Post hat mich bewogen ein paar Anmerkungen zu seinen Themen zu bringen, einige Ergänzungen sind auch dabei:

Warum Andreas Kernke eine private Stiftung betreibt, um die Homepage des Clubs zu finanzieren, weiss ich nicht. Der Sinn oder Unsinn einer solchen selbstlosen Stiftung sei dahin gestellt. Aber er macht es und das sollte doch genügend Grund sein, um sich mal ein bisschen Bauchkralen abholen zu dürfen.

Dass seine Stiftung die Vereinskasse entlastet, ist ja auch klar und allein das ist doch schon ein Grund für ein paar nette Worte.

Ach ja, die Kasse.

Dass es heute keine Probleme mit der Kasse mehr gibt, ist gut und nicht selbstverständlich. Das war mal anders. Der erste Kassenwart, den der Club hatte, hieß auch Andreas, Andreas M.. Andreas, Schuldengott der Griechen? Das war er zwar nicht, aber dem Club und seinen Mitgliedern hat er massiv geschadet, weil er sich lieber auf seinem Schöne-Träume-Kissen ausgeruht hat, als mal Kontoauszüge zu holen und diese dann ordentlich abzuheften. Andreas entwaffnend: »mache ich später«.

Hat er auch, hat sie dann aber verklüngelt. Das hatte zur Folge, dass wir nicht wußten, wer seinen Beitrag bezahlt hat, wer also Mitglied ist und wer nicht. Auch wurde verauslagtes Geld nicht erstattet, weil er auch diese Beläge verdaddelt hatte. Sein Nachfolger hatte gut was zu tun, um diesen Sauhaufen zu sanieren.

Zu allem Überfluß hatte er sich später noch als

Webmaster angeboten. Um eine Homepage für den Club zu erstellen bekam er die Domain »k70-club.de« von jemandem zur Verfügung gestellt - eben um sie für den Club zu nutzen. Blöd war nur, dass er dann unter »k70-club.de« Modeschmuck und sonstigen Nippes zur Schau stellte. Die versprochene Website hat er nie erstellt. Erst nachdem Andreas K. es fertig brachte, Andreas M. dazu zu bringen ihm die Nutzungsrechte der Domain zu übertragen, konnte es überhaupt zu der heutigen Homepage kommen.

Und dann war da noch die Zeitung. Die sollte übrigens eigentlich »K70 News« heißen. Die ersten Ausgaben waren von mir und hießen noch »1. internationale K70-Post«, später wollte es Andreas M. machen - hat er aber nicht. Dann kam sie von Ingo Menker, zuletzt bestand sie fast nur noch aus der Angebotsliste des Teilepools, womit wir beim nächsten Thema wären...

Den habe ich damals angeregt. Einen Vereinszweck mußte es ja geben. Da bot sich die Ersatzteilversorgung an. Damals hatte ich Kontakt zum Audi 100 Coupe S. Club, der seine Ersatzteilprobleme durch einen Ersatzteilepool gelöst hatte. Es erschien nicht unmöglich, dass VW einem von ihnen anerkannten Club zu Vorzugspreisen Ersatzteile aus Altbeständen anbieten würde. Da waren wir scharf drauf und wollten die dann notwendigen Strukturen schaffen. Zu den erhofften Ersatzteilangeboten ist es zwar nie gekommen, die ersten Teile im Teilepool waren 15 Antriebsgelenke, die Jörg Ballwanz auf einem Teilemarkt gekauft hatte (um dann Monate auf sein verauslagtes Geld zu warten, siehe Kassenwart Andreas M.). Aber wir sind bis heute einer der wenigen Markenclubs mit eigener Ersatzteilversorgung. Wir haben unseren Teilebestand damals in der Zeitung veröffentlicht, weil wir zeigen wollten, was wir haben. Heute muß jemand, der einen K70 fahren will, sowieso zu uns kommen - außer er hat selber Teile und Know-how oder nützliche Kontakte. Da ist es nicht mehr nötig, mit den vorhandenen Ersatzteilbeständen anzugeben. Wenn ein Mal im Jahr eine Liste kommt ist das genug. Die in der Zeitung abgedruckten Listen wurden ohnehin über viele Ausgaben hinweg nicht aktualisiert.

Besser noch wäre es, wenn jeder einen Bildkatalog



zu Hause hätte. Dann bräuchte ein bestellwilliges Mitglied nur die Seite und die Bildnummer nennen und der Ersatzteilfritze vom Club wüsste sofort, was gemeint ist.

Abschließend ein kurzer Abriss über die damaligen Gegebenheiten, die zur Clubgründung führten und warum es zwei K70-Clubs gibt.

Josef Wasmuth erwähnte ja gewisse Querelen, die, wenn sie nicht aufgehört hätten, seinen Clubaustritt zur Folge gehabt hätte. Damals, 1989 in Celle, wurde beschlossen, eine IG zu gründen und diese in Sektionen einzuteilen. Um diese Sektionen aufzubauen und zu leiten wurde jeweils ein Sektionsleiter gewählt. Diese Sektionsleiter sollten sich über das gemeinsame weitere Vorgehen absprechen. Nur leider gab es da Leute, die sich eben nicht mit den Anderen absprachen, sich als alleinige Vertreter der Gemeinschaft ausgaben und angebotene Ersatzteile selber einsteckten. Auch bekamen Leute, die auf unserer Adressenliste standen, plötzlich ungewohnt viele Werbesendungen ins Haus geschickt. Später haben wir ganz zufällig herausbekommen, wer mit unserer Mitgliederliste Handel getrieben hatte. Kurzum, da gab es Leute die unseren ehrenamtlichen Einsatz mißbrauchten, um sich daran zu bereichern. Damit war nicht nur ich nicht einverstanden.

All dieses hat uns dann im Juni 1990 bewogen, mit seriösen Leuten einen e.V. zu gründen. Nachdem die passenden Leute für wirklich ehrenamtliche Tätigkeiten gefunden waren, ging es mit dem Verein stetig aufwärts. Wie richtig unser damaliger Entschluß war, läßt sich an der Vereinsgeschichte des anderen K70 Clubs feststellen. Der wurde von den Querulanten gegründet, die wir nicht haben wollten. Wer Näheres wissen will, kann sich bei Ingo Menker erkundigen, der hat das verfolgt.

Bleibt noch zu sagen, dass unsere Clubzeitung seit Andreas Kernke sie macht, um Dimensionen besser geworden ist. Jetzt ist es erst eine richtige Zeitung und nicht nur eine Ersatzteilliste, die wie zur Tarnung noch ein bisschen Text enthält.

Heute fliegt sie jedenfalls (und bestimmt nicht nur bei mir) nicht mehr ungelesen in die Mülltonne, das heißt schon was.

Und wenn sie doch noch in »K70 News« umbenannt würde, wäre es noch besser.





Meine Zeit bei NSU - Teil 7

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.

Beim Zentralkomitee in Berlin

In Ost-Berlin fand die Präsentation in der Tiefgarage des »Hauses der Ministerien« an der Leipziger Straße statt. Dieses Gebäude war das ehemalige Reichsluftfahrtministerium von Hermann Göring und beherbergt heute das Bundesministerium für Finanzen. Meine Kollegen und ich kamen nicht zu Wort, unsere östlichen Kollegen erklärten den Offiziellen vom Wirtschaftsrat und Zentralkomitee die Vorzüge des Wankelmotors. Die Stimmung war ziemlich frostig. Als wir dann zu Probefahrten aufgefordert wurden, passierte etwas ähnliches wie drei Tage zuvor auf der Autobahn bei Zwickau: fast alle fragten nach den Lebensumständen in der Bundesrepublik. Nur ein Mann, ein Ingenieur, machte eine Bemerkung etwa wie: »Ich weiß genau, was Ihre anderen Fahrgäste gefragt haben, aber ich bin wirklich an der Technik interessiert.«



Das Ergebnis der Reise in die DDR lässt sich so zusammenfassen: Die DDR-Autoindustrie vereinbarte mit NSU ein Lizenzabkommen im Wert von zwei (oder waren es drei?) Millionen D-Mark. Soweit ich weiß, verpflichtete NSU sich nicht nur zur Übergabe von Zeichnungen, sondern auch zur Weitergabe von Material (Aluminium) und speziellen Bauteilen wie Vergaser und Zündgeräte. Wie ich später von Dr. M. Fabritius hörte, wurden einiger-

maßen erfolgreich ein Klein-KKM für Motorräder, ein Einscheiben-Motor für den Trabant und ein Zweischeiber für den Wartburg entwickelt - es kam aber niemals zu einer Serienfertigung. Einige dieser Motoren kann man jetzt in Museen in Eisenach und in Zwickau sehen.

Während unserer gemeinsamen mehrtägigen Reise mit den DDR-Kollegen kamen wir uns natürlich auch menschlich näher, und die »Kollegen« versuchten, das KKM-Projekt aus ihrer Sicht darzustellen. Dabei hörte ich unter anderem: Ein Grund für den Mauerbau 1961 waren die Flüchtlingsströme, die die DDR nicht nur wegen des politischen Drucks sondern auch wegen der wirtschaftlichen Probleme - verglichen mit dem Westen - verlassen wollten. Die »Kollegen« erklärten zu ihren Zukunftsaussichten etwa Folgendes: Eine Möglichkeit, die wirtschaftliche Situation zu verbessern ist eine leistungsfähige Automobil-Industrie, deren Produkte am Weltmarkt akzeptiert und gefragt sind. Dazu gehört ein moderner, leistungsfähiger und sparsamer Motor. Wir, als DDR-Autoindustrie, können uns aber nicht zwei parallel laufende Entwicklungen leisten:

Entweder einen konventionellen 4 Zylinder-Viertaktmotor oder einen zukunftssträchtigen Kreiskolbenmotor System Wankel. Dafür fasste man den Zeitraum bis 1970 ins Auge. Wie wir heute wissen, ist aus beiden Projekten nichts geworden. Bis zum Zusammenbruch der DDR gab es dort nur 2- und 3 Zylinder- Zweitaktmotoren. Meiner Meinung nach lag das ausschließlich an wirtschaftspolitischen Entscheidungen und vielleicht auch an Materialengpässen, nicht am Können der Ingenieure. Damit schließe ich das Kapitel »DDR« ab.

Berlin: Fiala und Mehner



Ernst Fiala

Nach dem Verlassen Ost-Berlins über den Grenzübergang Heinrich-Heine-Straße besuchten wir in West-Berlin noch Prof. Fiala am Institut für Kraftfahrzeuge der TU Berlin, der sich recht positiv über die Laufeigenschaften des Motors äußerte, die Getriebe- und Verdeckgeräusche



aber als unakzeptabel bezeichnete.

Wir besuchten außerdem die eingangs erwähnte Firma NSU Mehner, deren Meister Borchert gern die Chance einer Probefahrt mit unseren optimal eingestellten Fahrzeugen wahrnahm. Da im Herbst 1964 die Serienproduktion angelaufen war, wurde Herr Borchert mit zweifellos nicht richtig eingestellten bzw. montierten Fahrzeugen konfrontiert, wie ein Klagebrief vom 27. November 1964 an NSU zeigt. Er schrieb dort, dass ihm bei der Probefahrt mit unseren Werksfahrzeugen erstmals deutlich geworden sei, daß man den Spider auch im Stadtverkehr problemlos fahren kann. Auch wir im Versuch hatten alle Mühe, die Fahrzeuge aus der Serie



Stück für Stück in Ordnung zu bringen. Die Produktion, eingefahren auf Prinz 4 bzw. Prinz 1000, war mit der neuen Technik einfach überfordert. Wassergekühlter Motor mit Kühler und Heizungssystem, neuer Vergaser, Scheibenbremsen, Cabrio-Verdeck - alles so ungewohnt! Im Laufe des Jahres 1965 haben wir vom Versuch uns nicht mehr intensiv mit dem Spider beschäftigt.

Die großen NSU

NSU wollte einen größeren Wagen auf den Markt bringen. Es wurde entschieden, den Prinz 1000 nach vorne zu verlängern und den Heckmotor auf 1,2 Liter Hubraum zu vergrößern. Das Ergebnis war eine Missgeburt, sowohl technisch als auch ästhetisch. Der Wagen war vorne viel zu lang, daher hässlich, und wegen der veränderten Karosserie auch ziemlich seitenwindempfindlich. Für NSU war dieser Wagen kein Erfolg. Ich und meine Kollegen fingen im Jahre 1965 aber an, die Erprobung von Kühlung und Heizung am neuen Typ 80 mit Zweischeiben-Wankelmotor vorzubereiten. Da noch kein fahrbereiter Wagen zur Verfügung stand, wurde als erster Versuchswagen ein Lancia verwendet, den normalerweise unser Vorstandsmitglied Dipl. Ing. Viktor Frankenberger fuhr. Dieser Wagen hatte nämlich Frontantrieb

und der Zweischeibenmotor ließ sich mit einigem Aufwand dort unterbringen, wo von Hause aus ein Vierzylinder-Boxer saß.

Mehr über die Entwicklungsarbeiten an diesem Wagen, der dann 1967 als Ro 80 auf den Markt kam, werde ich in einem der nächsten Hefte berichten.

Technische dag bij restauratiebedrijf CTA op 21 oktober 2012

Omdat Siem heeft aangegeven het wat kalmer aan te willen doen hebben wij als club naar een alternatieve invulling van de technische dag gezocht. En die hebben we gevonden: Corné Boudewijn heeft aangeboden ons een rondleiding te geven in het restauratiebedrijf waar hij werkt, CTA.



CTA is een gerenommeerd bedrijf dat klassieke auto's repareert, onderhoudt en restaureert. Het bedrijf, dat al 40 jaar bestaat, specialiseert zich op auto's van het merk Citroën, zoals de Traction Avant, de ID/DS (snoek) en de HY (ribbelbus). CTA werkt met eigen specialisten aan de techniek, het interieur en het exterieur van deze auto's. CTA reviseert zelf ook onderdelen en heeft een groot on-



derdelenmagazijn van waaruit wereldwijd wordt verzonden. Corné kent het werk van de diverse afdelingen van CTA uit eigen ervaring en restaureert als hobby zelf ook klassieke auto's, zoals zijn fraaie K70 laat zien.

Op zondag de 21e oktober kwamen zo'n 25 belangstellenden uit Nederland en Duitsland bij prachtig weer naar het plaatsje Zeeland, in de buurt van Nijmegen. Corné had voor een uitstekende koek-en-zopie gezorgd met onder meer Brabantse worstenbroden, terwijl diverse clubleden ook nog eens taarten en koeken hadden meegebracht.

Er was uitgebreid gelegenheid om weer eens bij te praten en daar werd druk gebruik van gemaakt. Een voor sommigen oude bekende dook vandaag ook op: Siem Boom had op een trailer de K70 van Chris Ree meegenomen. Corné is van plan deze auto een tweede leven te geven. Mooi werk. Dan gaat deze goudkleurige K70 alsnog beginnen aan zijn ongeveer 11e (!) klokje rond.



Corné vertelde ons in een inleiding over het bedrijf waar hij werkt en de steeds nieuwe uitdagingen waarvoor het gesteld wordt. CTA is op zijn specialistische gebied een van de grootste spelers ter wereld. Maar dat betekent ook concurrentie van bedrijven all over the globe. Door het leveren van hoge kwaliteit tegen een goede prijs weet het bedrijf zijn positie te behouden.

Daarna kregen we een rondleiding waarbij Corné ons liet zien welke werkzaamheden CTA in de praktijk van alle dag uitvoert en welke technieken daarbij gebruikt worden. We zagen stellingen met alle mogelijke Citroën-onderdelen, voorbeelden van revisiewerk aan interieuronderdelen, een motorrevisie, revisie van gebruikte onderdelen (schoonmaken, stralen, behandelen weer zorgvuldig opbouwen), de



volledige restauratie van een Traction Avant en nog veel meer.



Tag der Technik bei CTA (Classic Car Restaurierung), am Sonntag den 21. Oktober 2012

CTA wartet, repariert und restauriert seit mehr als 40 Jahre Oldtimer mit eigenen Experten. Dieser Betrieb spezialisiert sich auf Citroën, ins besondere auf den Traction Avant, die ID/DS und den HY-Bus. CTA verkauft, repariert und versendet Teile weltweit. Unser Mitglied Corné Boudewijn arbeitet bei

De dames lieten de technische explicaties na een tijdje aan de mannen over en zetten zich voor een genoeglijke koffieklets aan de lange tafel waar we de middag ook begonnen waren. Pim bedankte geruime tijd later in aanwezigheid van ook de mannelijke aanwezigen Corné en zijn vrouw Bianca voor de gastvrijheid en de zeer geslaagde middag. Met bloemen en een mini-poster van deze alweer 14e technische dag. En Rudi Boomgaren had een fraaie emmer bier voor de organisatie meegebracht. Dank, ook aan CTA, dat ons zo gastvrij en open ontvangen heeft.



Wie weet, misschien tot volgend jaar?

Pim Tielkemeijer

CTA und hat angeboten uns bei dieser Firma rund zu führen. Auch weil Siem Boom, der bis jetzt für uns den Technik Tag organisierte, sein Tempo etwas verringern möchte, haben wir Corné's Angebot gerne angenommen.



Am sonnigen 21. Oktober war es so weit. Wir hatten zuerst einen gemütlichen K70-Kaffeklotsch. Nachdem informierte Corné uns über die viele interessante Aspekte der professionellen Restaurierung klassischer Automobile. Corné, danke schön für alles was du uns gezeigt und erzählt hast. Es war super. Gerne auch Dank an Bianca, die Gattin von Corné. Sie hat uns charmant begleitet und Gastfreiheit gegeben. Dank auch an CTA für die besondere Offenheit die sie uns als Liebhaber klassischer Fahrzeuge geboten hat.

Pim Tielkemeijer

Wenn man Träume nicht nur träumt! Teil 3: K70 – er ist nach Hause gekommen



Ein Beitrag von
Jens Tanz

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht der Wahl-K i e l e r Motorgeschichten auf www.träume-wagen.de

und seiner eigenen Internetseite www.sandmannswelt.de. Auch Berichte über seinen VW K70 - übrigens, dem legendären »Ludolfs-K70« - sind dabei.

Jede Geschichte mit einem kunterbunten Anfang sollte auch ein farbenfrohes Ende haben. Zumindest ein vorläufiges. 5 Tage waren mir mit meinem neuen alten Auto im norddeutschen Straßenverkehr beschert, jetzt muss ich ihn irgendwo unterstellen, nicht zu weit weg, damit ich auch wirklich mit der

Instandsetzung anfangen. Warum nicht in der Garage? Oh – na gut, Sie kennen meine Garage nicht...

Aber tragen wir zunächst noch ein paar verwirrende und wundersame historische Geschichten zu genau diesem Auto zusammen, bevor wir ihn trocken legen. Einfach nur aus der Schweiz importiert und dann verkauft? Ooooooh nein! So einfach war das nicht, und es tauchen mehr und mehr spannende Details auf.

Da haben wir zum Beispiel den Christian. Christian ist 14 Jahre alt, hat einen K70-begeisterten Vater,



Sleeping Beauty

wurde von eben diesem infiziert und ist einer von denen, die mich zeitgleich auf den »Ludolf«-KaSi aufmerksam gemacht haben. Vorige Woche, nachdem ich ihm einige Bilder schickte, fragt er mich, ob der Wagen denn die Fahrgestellnummer 481 25 xxxx haben würde, den hätten sie sich nämlich dann auch schon in Friedrichshafen angeguckt. Hat er. Genau diese Nummer. Tz. Nun habe ich eine CD vollter Bilder von »meinem« Auto aus einer Zeit vor dieser Zeit bekommen, wo er ziemlich runtergekommen aussieht, eingewachsen und voller Moos und Spinnenweben... Abgefahren... Das ist mein Auto... Guck mal...

Überhaupt. Die Ludolfs. Liebenswerte Pflicht-soap für alle, die alte Autos und schräge Charaktere mögen. Da taucht er dann wieder auf, in der dritten Staffel, mein K70, und gewinnt prompt den Preis für das gefälligste Auto. »Design oder nicht sein«. Mein Auto...



Er ist nach Hause gekommen

Nun ist er hier bei mir. Allen Sicherheitsrichtlinien zum Trotz bewege ich ihn in diesen Tagen täglich, gewöhne mich an seinen spröden Charme und vergesse manchmal, dass noch eine Menge zu tun ist.

BUMM Ein satter und ungeschminkter Einlauf der Sicherheitsbeauftragten, der sich inhaltlich mit gebrochenen Nackenwirbeln und ihren Folgen, Windeln wechseln bei Erwachsenen sowie durch Frontscheiben fliegenden Kindern befasst, stimmt mich



Machen Sie es sich bequem

nachdenklicher als erwartet. Nicht ganz Unrecht hat sie, in der Sache an sich, weiß sie doch, wovon sie spricht. Trotzdem – Gott sei Dank – ist auch auf dem Weg in die Therme am Weißenhäuser Strand ohne Radio, Airbag, ABS, Gurte und Kopfstützen auch dieses Mal nichts passiert außer drei glücklichen Augenpaaren, die mal wieder zum gemeinsamen Singen gezwungen waren. Fordern wir das Schicksal aber nicht noch einmal heraus und rüsten wir nach... Versprochen. Auch hinten.

Ostermontag, und das Kurzzeitkennzeichen gilt nicht mehr. Während alle anderen emsig Eier suchen, muss ich die Garage ein wenig entrümpeln, damit mein KaSi da in eine Ecke gestellt werden kann. Ein wenig. Seit drei Jahren stapeln sich hier noch immer Umzugskartons (seit 10 Jahren nicht mehr ausgepackt), Autoreifen, Ersatzteile... hier war



Hier soll der rein?

unter meiner Regie noch nie ein Auto drin... Aber der K70 ist ja klein, sage ich mir, das bekommen wir schon hin. Plötzlich dämmert es und fängt wie verrückt an zu schneien, warum auch nicht?

Ganz trocken wegstellen soll also noch nicht sein. Beim Reinfahren meines ersten Autos in meine erste Garage muss ich zudem erschüttert feststellen, dass ein VW K70 gar nicht so klein oder diese riesige Garage eigentlich gar nicht so groß ist. Oder beides. Wenn man bedenkt, dass auch noch die Fahrräder rein müssen... Aber nun ist er drin, der Motor tickt leise beim Abkühlen, es riecht angenehm nach einem Hauch von unkatalysiertem Abgas, abkühlendem Metall und warmem Motoröl. Wie damals bei Papa, wenn er das Auto rausgefahren und die Tischtennisplatte ausgeklappt hat. Ping ... pong ... ping ... pong ... **klatsch!** »Aaaah neiiin!«

Okay. Soweit erstmal. Ab übermorgen wird wieder vorwärts geschaut, mit dem A8 in den Schwarzwald zum Schmiedetreffen! Aber das ist eine andere Geschichte. Heute Abend gucke ich mir noch eine Folge von den Barbapapas an... oder Kimba... oder Captain Future...



Irgendwie hat es dann doch gepasst



EEN TERUGBLIK OP HET K70-HERFSTTREFFEN VAN 8 EN 9 SEPTEMBER J.L. IN HET PRACHTIGE GRONINGEN

Op deze zonnige 8ste september kwamen de K70-liefhebbers met of zonder hun Kaatje in groten getale naar VW-Garage Tjeerdsma in Winschoten. Daar werden zij om 10.00 uur met koffie en tom-poucen verwelkomd door de eigenaar, die voor deze gelegenheid zijn bedrijf opgesierd had met oude foto's van destijds bij hem verhandelde K70's. Een prima start van de dag, temeer omdat we ook nog eens allemaal een mooie VW-cap meekregen.

drijf, de gietkuil.

In het museum konden we genieten van een prachtige collectie klokken, torenuurwerken en een 49-kloks Van Bergen Carillon. We leerden o.a. hoe klokken nou eigenlijk gegoten worden, het ontstaan van de klokkengieterij en de historie van de familie Van Bergen. Uiteraard viel ook »gebeier« ons ten deel.

Zoveel lering en cultuur vraagt om een ritje door het prachtige Groningse landschap. We reden met een kleurrijke sliert van zo'n 20 auto's, waarvan zo'n 15 Kaatjes, door het Groningse boerenland met mooie vergezichten en statige Boeren Heerden. De rijkdom van deze boerderijen is af te lezen aan de deftige voorhuizen. Uiteraard ontbrak aan deze tocht ook Blauwestad niet.

Onze bestemming was het SAAB-museum in Overschild, waar we onder het genot van koffie, thee en onze meegebrachte broodjes konden genieten van een keur aan oude SAAB's.



Na een uurtje bijpraten werd het tijd ons richting Heiligerlee te verplaatsen voor een bezoek aan het Klokkengieterijmuseum. Dit museum is sinds 1987 gevestigd in het geheel gerestaureerde fabriekspand van de klokkengietersfamilie Van Bergen. Deze fa-



Voordat we deze dag zouden beëindigen met een uitgebreid buffet in Restaurant Eemshaven in Losdorp, hadden we nog volop gelegenheid om rond te kijken in Appingedam. De stad met de 'Hangende Keukens'. Helemaal leuk, omdat dit weekend Appingedam in het teken van »Venezia del Nord« stond. Voor deze gelegenheid werd het Venetiaanse Carnaval op uitermate sfeervolle wijze uitgebeeld door het internationale theatergezelschap »Les Olesmasques«.



milie begon in 1795 met een klokkengieterij in Midwolda. Het gebouw in Heiligerlee dateert uit 1862 en beschikt nog over het vroegere hart van het be-



Het was een mooie dag!

Voor zondag 9 september had de organisatie weer 2 spannende locaties bedacht. We begonnen om 10.00 uur bij het Kasteelmuseum Menkemaborg in Uithuizen. De Menkemaborg is een volledig ingericht huis waar een indrukwekkend beeld gegeven wordt van het leven en wonen op een Groninger borg in de 18de eeuw. Wat een weelde, overigens niet voor het bedienend personeel dat onder minder florissante omstandigheden woonde. En wat een prachtige diversiteit aan bijbehorende tuinen. De Borg geeft een mooi inkijkje in de wereld van de familie Alberda die de Borg in 1682 in bezit kreeg. We keken onze ogen uit.

blijft het ook altijd leuk om deze 'koddige' dieren van dichtbij te mogen bewonderen. Inmiddels was het binnen de kortste keren 15.00 uur en dus tijd om de inwendige mens te versterken. Dat deden we op het terras van de Pannenkoekenboot. Onder genot van een drankje en een pannenkoek hadden we ruim de gelegenheid om met elkaar bij te praten. Mooi weer, een mooie provincie, een geweldige Frans/Duits/Nederlandse opkomst en een uitstekende organisatie stond garant voor GENIETEN.

Piet & Els, reuze bedankt voor dit fijne weekend!

Anne Marie Tielkemeijer



RÜCKBLICK AUF DAS K70-HERBSTTREFFEN AM 8. und 9. SEPTEMBER IM SCHÖNEN GRONINGEN NL

An diesem sonnigen 8. September kamen die Fans aus Deutschland, Frankreich und natürlich aus den Niederlanden mit und ohne K70 in großer Zahl zur VW-Garage Tjeerdsma in Winschoten. Da wurden sie am 10.00 Uhr mit Kaffee und Sahnescheiben vom Eigentümer herzlichst begrüßt. Das war der Anfang von einem sehr schönen und sonnigen Wochenende.

Zo rond het middaguur zette de stoet zich in beweging richting Pieterburen. Bestemming was de zeehondencreche van Leny 't Hart waar zieke en gewonde zeehonden worden opgevangen. Los van het feit dat hier mooi en goed werk wordt verricht



Am Samstag besuchten wir das Glockengießerei-Museum, das SAAB-Museum und das schöne Städtchen Appingedam. Es gab heute dazu sogar noch Zeit für eine Tour mit malerischen Aussichten.

Am Sonntag stand der Menkemaborg, ein Gronin-



genes Schloss aus dem 18. Jahrhundert, und die Seehunde-Krippe von Lenie 't Hart in Pieterburen auf dem Programm. In dieser Krippe werden gefundene und verletzte Seehunde versorgt bis sie wieder gesund sind und freigelassen werden.

Mit super Wetter und fantastisch geführt von Piet und Els Hasper konnte das Wochenende wirklich nicht besser sein.

Piet und Els, es war SUPER! Riesen Dank für dieses schöne Wochenende!

Anne Marie Tielkemeijer





Wie mein K70 Zuwachs bekam

Wenn man einmal auf den Geschmack gekommen ist, einen K70 zu besitzen, schaut man im Internet immer mal wieder nach alten Autos aus der Zeit. Im Januar 2010 ließ mich ein 73er Passat nicht mehr aus dem Bann. Nach wochenlanger Verfolgung nahm ich Kontakt mit dem Verkäufer (Dänemark) auf.



Nachdem meine Frau von meinem Vorhaben Wind bekam, (»du hast nicht alle Latten am Zaun« war noch eine harmlose Aussage, die anderen werde ich aus Höflichkeit lieber nicht zum Besten geben), konnte ich nach einiger Überzeugung dem Verkäufer zusagen, dass wir den Passat holen.



*Eine Geschichte vom »Wäller«
Peter Rodenberg*

Dieses war im Februar 2010. Bei uns war der Schnee bereits abgetaut, aber in Dänemark war es noch tiefster Winter. Also den Bora und einen Transportanhänger fertig gemacht und ab nach Dänemark, ab zum Objekt der Begierde. Morgens um 4 Uhr ging es auf die Autobahn nach Dänemark. Westerwald nach Kjellerup (klingt wie am Ar... der Welt), einfacher Weg, ca. 850 Km. Als wir Flensburg passierten, war es bereits schon 15 Uhr. Ab Flensburg war es tiefster Winter.

Als wir beim Verkäufer ankamen, mussten wir ca. 3 Kilometer auf ungeräumten Straßen fahren. Steigungen und Gefälle erinnerten uns sehr stark an unsere Heimat im Westerwald.

Wie immer, waren Bilder im Internet besser als in Wirklichkeit. Nach einer wilden Verhandlung, hatten wir uns geeinigt. Der Passat wurde auf den Transportanhänger geladen.

Eine besondere Überraschung: der Verkäufer hatte einen weißen K70 von 1973 in seiner Sammlung, den wir nach der Verhandlung gemeinsam bestaunten. Nun aber schnell, denn wir wollten um 22 Uhr in Flensburg sein, weil wir in einem Hotel gebucht hatten.

Erste Hürde: die Hofausfahrt des Verkäufers, wie bereits erwähnt, ein Gelände wie bei uns im Westerwald, war nicht geräumt, mit einem frontgetriebenen 115 PS, dieselfeuernden Bora, mit circa 1.300 kg am Haken, musste genommen werden.

Zum Glück hatte der Verkäufer aufgrund einer nicht abgeschlossenen Baumaßnahme an seinem Haus Sand zu Verfügung. Sand unter die Räder, der Bora setzte sich mit mahelnden Vorderrädern langsam in Bewegung. Ohne uns zu verabschieden hatten wir den Verkäufer verlassen und sind schnell (Geschwindigkeitsvorgaben leicht überschritten) ab Flensburg gedüst. Gegen 21 Uhr 45 hatten wir das Hotel erreicht. Endlich Ruhe, schlafen.

Nach der Nacht im Hotel - wir waren so platt - hatten wir nicht mehr mitbekommen, dass es in der Nacht regnete. Aus dem Hotel raus, als erstes rutschte ich aus und saß auf dem Allerwertesten.



Köln der erste Parkplatz kam, füllten wir Wasser auf. Von dort fuhren wir jeden Parkplatz bis Höhr-Grenzhausen an. Immer wieder wurde Wasser ins Kühlsystem nachgefüllt. Wie

Da hatten wohl über Nacht die Eisteufel zugeschlagen. Auf dem Parkplatz hatte sich über Nacht eine Eisschicht von ca. 5 Zentimeter gebildet. Die Kunst, vom Parkplatz, mit dem Bora mit Anhänger zu kommen, hatte uns schließlich um 2 Stunden zurück geworfen.

sich später rausstellte, hatte der dieselfeuernde Bora die Belastung wohl nicht ausgehalten. Es hatte die Zylinderkopfdichtung zerrissen.



Die nächsten 550 km vergingen jedoch ohne besondere Vorkommnisse. Dann meldete sich der Bora, mit einer wild ausschlagende Temperaturanzeige. Wir hatten Mineralwasser an Bord. Als hinter

Seit diesem Erlebnis ist uns der Passat ans Herz gewachsen, auch wenn er nur 55 PS hat und einen recht beherzten Tritt in die Bremse braucht, denn er hat keinen Bremskraftverstärker.



Aber eines ist unumstößlich: der Kasi ist das bequemere Auto! Ich bin in einem Ich





Bremsscheiben für den 1973er K70



Peter Rodenberg ist auch Mitglied in einem regionalen Oldtimerverein. Der Verein hat sich am 14.12.2011 gegründet. Als Gründungsmitglied hat er nach und nach alle Vereinsmitglieder kennen gelernt. (www.young-oldtimer-neuwied.de). Darunter auch Eckhard Daniels.

Eckhard ist Mitarbeiter eines Bremsenherstellers (www.sebro.de) und hat jetzt geholfen, die Nachfertigung unserer Bremsscheiben zu verwirklichen.

Im Dezember 2012 wird der Auftrag der Nachfertigung erteilt und im Frühjahr 2013 kommt es zur Auslieferung an den K70-Club (die Fertigung wird voraussichtlich ca. 3-4 Monate).

Eckhard hat die Erstverhandlungen geführt und eine technische Zeichnung gefertigt. Vielen Dank für die Unterstützung des K70-Clubs.

Kosten zur Erstellung der Zeichnung und der Gießform

Modell	3.650,00 €
Projekt	600,00 €
Mwst.	807,50 €

5.057,50 €

=====

Wenn die Bremsscheiben fertig sind, wird vor der Auslieferung der Restbetrag fällig. Dieser setzt sich zusammen aus:

Bremsscheiben (302 Stück)	
Nettokosten:	12.726,28 €
Mwst.	2.417,99 €

15.144,27 €

=====



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. 7/71 (eckige Stoßfänger)
silbermetallic, innen rot
H-Zulassung, 2. Hand, 90 PS, ungeschweisst, knapp über 100.000 km, originaler Zustand, 2011 neu bereift.
TÜV 8/2013

4.200,- €

Des Weiteren:

K70-Motor mit Getriebe (noch nicht getrennt), Bj. 1973, 75 PS, ca. 80.000 km (Fzg-Brief vorhanden)

400,- €

Tel.: 02173-1099876
Manfred Schmidt (»die graue Eminenz«)
Am Ohrenbusch 15
40764 Langenfeld

K70L (bei eBay)

EZ 01.07.1973
79.013 km
66 kW (90 PS)



marathonmetallic **5.650,- €**

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. Laufl abg.

Turmgarage GmbH
Wiesenstr. 6-8
47533 Kleve
eMail: turmgarage@mobile.de
Telefon: +49 (0)2821 12288

K70 L

10/71
64.000 km
55 kW (75 PS)
Wegen Zeitmangel verkaufe ich mein



Projekt VW K70 L TYP 48. Er ist seit dem 21.06.2001 abgemeldet und besitzt immer noch den originalen »Pappbrief« Der Motor hat gelaufen, Motorraum-Federdome und Batteriebo-den sind ok Der Wagen ist auch mit Dinol versiegelt gewesen. Er ist in der Farbe Sumatra Grün und hat noch seinen ersten Lack. Zustand : die Radläufe sind alle von Rost befallen, Kotflügel hinten rechts eine kleine Delle, Stoßstangen fangen langsam an picklig zu werden, Himmel im super Zustand, Sitze sind aus Kunstleder und in der Farbe beige gehalten und dem Alter entsprechend in einem guten Zustand. Er besitzt Fern- Nebelscheinwerfer (Zusatz) und ein originales Radio (nix verborgt o.ä) Bei weiteren Fragen, Bilder etc. bitte telefonisch Kontakt aufnehmen.

VHB 1.600,-€

33397 Rietberg
Tel. : +49 (0)171 2760706

K70 L

EZ 03/1971
69.430 km
55 kW (75 PS)
silber



Gepflegter Zustand, innen TOP Kunstleder braun, keine Schweissarbeiten am Unterboden erforderlich, vordere Bremssättel schwergängig (Überhol-satz liegt bei), auf Wunsch mit DEKRA-Zustandsbericht

VHB 1.999,-€

PEAFF KFZ
Konrad-Becker-Strasse 13
35102 Kirchvers
+49 (0)171 8181418
+49 (0)6426 966406 Tel. : +49 (0)170 5494056



Uitnodiging: Oliebollenbijeenkomst in Wanneperveen

club NL, Pim Tielkemeijer, pim_am.tielkemeijer@planet.nl



Hallo allemaal!

Op zondag 13 januari 2013 zien wij elkaar weer voor onze jaarlijkse oliebolentref. Dit keer bij Jaap en Barbara in Wanneperveen. Wanneperveen ligt vlak bij Giethoorn. Een mooie gelegenheid om het fraaie Schultehuis uit 1612 waarin Jaap en Barbara wonen eens goed te bekijken. Het huis is een Rijksmonument. We praten vandaag weer bij, blikken terug en maken plannen voor het nieuwe jaar. Vanaf 12.00 uur is er koffie, om 13.30 uur beginnen we. De afsluiting is rond 16.00 uur. Het adres van Jaap en Barbara van Riesen is Veneweg 83, 7946 LG in Wanneperveen. Telefoon 0522-281351, e-mail: jaapvanriesen@kpnmail.nl. En misschien kunnen we de traditie van de laatste jaren voortzetten en eindigen met een mooie korte rondrit in de omgeving van ons trefpunt en het daarna eventueel samen wat gaan eten en drinken? We gaan het meemaken. De olieballen staan in elk geval weer klaar!

Graag tot ziens namens de K70-

Einladung: Ölstrudeltreffen in Wanneperveen, NL

Hallo Freunde!

Am Sonntag den 13. Januar 2013 treffen wir uns bei Jaap en Barbara van Riesen in Wanneperveen. Wanneperveen liegt im Osten der Niederlande. Jaap und Barbara wohnen in einem schönen Haus, Het Schultehuis, aus 1612. Wann habt ihr zum letzten Mal herum geguckt in einem 400 Jahre alten Haus? Wir plaudern, planen und essen Ölstrudel. Ab 12.00 Uhr gibt es Kaffee, um 13.30 Uhr wird angefangen. Ende rund 16.00 Uhr. Nachdem machen wir wenn möglich gerne noch eine kleine Tour im schönen Gegend und können zusammen noch etwas essen und trinken. Die Adresse: Familie Van Riesen, Veneweg 83, 7946 LG Wanneperveen. Tel. +31 522 281351, e-Mail: jaapvanriesen@kpnmail.nl. Die Strudel warten auf uns!

Gerne bis dann! Pim Tielkemeijer, pim_am.tielkemeijer@planet.nl

