

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

Mitgliedermagazin

**KAI KÄMMERER:**

**ALLES „K“,  
ODER?**

Neuer Schriftführer

Seite 9



**PFINGSTEN 2023 IN ÖSTERREICH**

Seite 14



**SCHEUNENFUNDE IN BÜCKEBURG**

Seite 19



**DER K 70 VOM ÄTNA**

Vierter Statusreport

Seite 21



**NIEDERLANDE**

De Kop von Noord Holland

Seite 25



**DAS ERBGUT**

Markus' Artikel aus der OTP

Seite 28





## VORSTAND

### 1. VORSITZENDER

RALF KNISPSEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

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

### 2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

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

### 3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Potstiege 3b • 48161 Münster

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

### 4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER

KAI KÄMMERER

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

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

### 5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechede

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

## VERANSTALTUNGEN

29. und 30. April 2023: „Marathon“-Treffen, Raum Celle,

Ansprechpartner: Mario Thimm, k70@teilethimm.de

18. bis 21. Mai 2023: K 70-Freunde, Raum Wetzlar,

Ansprechpartner: Dettmer Mager, dettmer.mager@t-online.de

27. bis 29. Mai 2023: 37. Pfingsttreffen des 1. int. K 70 Clubs

in A-3370 Ybbs/Donau, Wachau, Österreich, Ansprechpartner: Johann Wagner, Tel.: +43 676 6080060 oder per eMail: office@wagnertrans.com

Juni 2023:

41. int. NSU-Treffen, La Roche-en-Ardenne/Belgien

Ansprechpartner: NSU-Club Belgien, Rudy Verstraeten

Ende Juli 2023:

150 Jahre NSU – Treffen, Neckarsulm/Heilbronn

Ansprechpartner: NSU-Club Schwaben

9. September 2023: Jahreshauptversammlung 2023

im "Parkhotel 1970" in Michelhelstadt

18. bis 20. Mai 2024: 38. Pfingsttreffen des 1. int. K 70 Clubs

in Winsen/Aller, Ansprechpartner: Mario Thimm

Juni 2024:

42. int. NSU-Treffen, Fieberbrunn/Österreich

Ansprechpartner: Ro 80 Club International

7. bis 9. Juni 2025:

39. Pfingsttreffen des 1. int. K 70 Clubs

in der Schweiz

Juni 2025:

43. int. NSU-Treffen, Cavallino, Union Lido/Italien

Ansprechpartner: NSU Club Italia

23. bis 25. Mai 2026: 40. Pfingsttreffen des 1. int. K 70 Clubs

Region Eichsfeld, Thüringen, Ansprechpartner:

Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de

### K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

ANDREAS KERNKE • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber

+49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de

### CLUBMAGAZIN VERSAND

ALEXIS EMMERICH • Potstiege 3b • 48161 Münster

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

### DRUCK

printed by:



**WirmachenDruck.de**

**Sie sparen, wir drucken!**

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

### AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

### AUFLAGE

220 Exemplare

### REDAKTIONSSCHLUSS

jeweils: 1. Ausgabe. am 1. November, 2. Ausgabe. am 1. Februar,

3. Ausgabe. am 1. Mai, 4. Ausgabe. am 1. August.

### RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST

- Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.
- Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.
- Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.
- Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.
- Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.
- In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.
- Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter generell unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet. GRUNDSATZ: ALLE SIND GLEICH WICHTIG, ALLE SIND GLEICH VIEL WERT!

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

### INTERNETAUFTRIFF

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

### BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

### K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR

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

### LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

HENRY KROEZEN

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

## TEILEPOOL

zu erreichen unter

eMail: [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)

oder per Telefon:

**01 72 38 55 40 2**

Wir sind Mitglied im



**TITELBILD: DER SIZILIANER IM WINTER**

FOTOMONTAGE: ANDREAS KERNKE

**RÜCKSEITE: WEIHNACHTEN**

IN HELSINKI/FINNLAND,

(FOTO: UNBEKANNTE HERKUNFT)





## PERSPEKTIVE 2023

TEXT: ANDREAS KERNKE

**D**ieser Ausgabe der „K 70-POST“ liegt der Clubkalender 2023 bei. Dem Vorstand war es dieses Jahr wichtig, wieder jedem Mitglied ein Exemplar zukommen zu lassen.

Der Kalender besteht, wie bereits im letzten Jahr versprochen, aus Fotos, die Mitglieder eigens für diesen Zweck eingeschickt hatten. Dafür ausdrücklich nochmals vielen Dank!

Seit der Jahreshauptversammlung am 10. September haben wir einen neuen Schriftführer und 4. Vorsitzenden. Dass ausgerechnet er absolut der Richtige auf diesem Posten ist, beweist Kai Kämmerer sehr eindrucksvoll mit einer eloquenten Vorstellung (s. Seite 9).



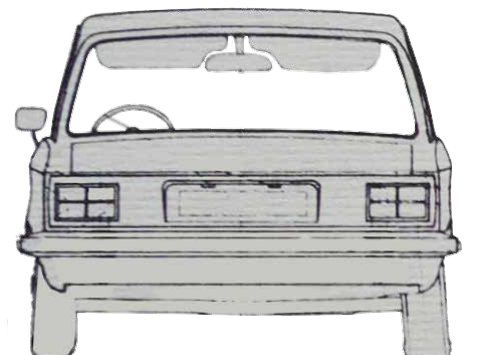
In gut einem halben Jahr findet wieder unser traditionelles Pfingsttreffen statt (s. Seite 14). Johann Wagner organisiert es in Persenbeug/Niederösterreich. Bereits vor sechs Jahren war der Club zu Gast bei Konrad Aigner und Franziska Hack in der Wachau, quasi in unmittelbarer Nachbarschaft. Die überaus einladende Gegend an der Donau, die hiesigen Sehenswürdigkeiten, sowie die sehr freundlichen Einheimischen - mit einem gewissen Augenzwinkern ist besonders auf deren Kochkünste hinzuweisen - versprechen vorab wieder ein unvergessliches Cluberlebnis.

Genau vier Wochen vorher steigt im Raum Celle/Niedersachsen ein „Marathon-Treffen“ (s. Seite 12). Der VW- und Audi-Konzern bot in den Siebzigern fast alle Fahrzeugmodelle in der Farbe Marathonmetallic an. Für Organisator Mario Thimm Grund genug, dieses Thema zum Motto eines Treffens zu machen.

Mein ganz persönlicher Plan für nächstes Jahr ist es, den im September 2021 am Ätna geborgenen 72er K 70 bis zum Frühjahr wieder auf die Straße zu bringen und damit zum Pfingsttreffen nach Österreich zu fahren. Ich bin sehr gespannt, ob die Technik, die seit gut einem viertel Jahrhundert nicht mehr im Einsatz war, von mir aber im Zuge einer gründlichen Restaurierung, von deren Fortschritten ich bekanntlich hier in der K 70-POST in regelmäßigen Statusreporten (s. Seite 21) unterrichtete, wieder auf Vordermann gebracht wird, tatsächlich diese weite Reise, immerhin knapp 2.000 Kilometer (hin und zurück), übersteht.

Vorher steht aber noch das Weihnachtsfest und der Jahreswechsel an. Zu beidem wünsche ich Euch Lesern von ganzem Herzen alles erdenklich Gute und kommt gesund und möglichst gut gelaunt durch die dunkle Jahreszeit. //

- 2 **IMPRESSUM**
- 3 **EDITORIAL**
- 4 **PROTOKOLL DER JHV**
- 6 **BEGLEITPROGRAMM ZUR JHV**
- 9 **VORSTELLUNG**  
Kai Kämmerer: Alles „K“, oder?
- 12 **EINLADUNG ZUM L96M-TREFFEN**  
nach Celle/Niedersachsen
- 14 **EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN**  
nach Persenbeug/Österreich
- 16 **FUNDBILDER**  
aus Lybien
- 17 **GLEICHTEILELISTE** 
- 19 **SCHEUNENFUND**  
Scheunenfunde in Bückeburg
- 21 **DER K 70 VOM ÄTNA**  
Vierter Statusreport
- 25 **NIEDERLANDE**  
Der Kop von Nordholland
- 27 **AUFRUF**  
K 70-Zählung in Österreich
- 28 **ABDRUCK AUS DER OLDTIMER PRAXIS 11/22**  
DAS ERBGUT  
Markus' K 70-Motor „SEZIERT“
- 32 **VERKAUF**



## PROTOKOLL DER JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2022 des 1. internationalen K 70 Club e.V.



Ort: Gaststätte Darmstädter Hof, An der Walkmühle 1  
60437 Frankfurt am Main – Nieder Eschbach  
Datum: 10. September 2022

### 1. BEGRÜSSUNG UND FESTSTELLUNG DER BESCHLUSSFÄHIGKEIT

Der 1. Vorsitzende Ralf Knispel eröffnet um 17:07 Uhr die ordentliche Jahreshauptversammlung. Er begrüßt alle anwesenden Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

### 2. WAHL EINER WAHLEITERIN/ EINES WAHLEITERS

Markus Retz wird als Wahlleiter vorgeschlagen. Markus wird einstimmig gewählt und nimmt die Wahl an.

### 3. BERICHT DES VORSTANDES

Ralf Knispel bittet zunächst um eine Schweigeminute für unser verstorbene Vereinsmitglied Liefert Vos. Ralf Knispel berichtet nun, wie erfreulich die Zusammenarbeit mit den Kollegen im Vorstand ist und dass man in fast allen Bereichen zügig vorankommt. Dank Andreas Faulhaber gibt es nun endlich eine Steuer-ID vom Finanzamt! Erfolgsmeldungen gibt es auch von Tobias König bezüglich der Teile Nachfertigungen. Die Vergaser-Flansche sind bereits bei Mario Thimm, die Stoßdämpfer sind fast fertig und werden voraussichtlich am 19./20. September bei Mario eintreffen. Wegen eines Fahrradunfalls am Vortag konnte Tobias leider nicht zur Versammlung erscheinen, ist aber per Skype zugeschaltet.

Der Preis für die Stoßdämpfer muss noch vom Vorstand festgelegt werden, bevor der Verkauf beginnt. Zur weiteren konkreten Terminplanung teilt Ralf weiterhin mit, dass die nächste Jahreshauptversammlung am 09.09.2023 im "Parkhotel 1970" in Michelstadt stattfinden wird und das Pfingsttreffen wie geplant im österreichischen Ybbs an der Donau. Ralf Knispel und Andreas Faulhaber informieren nun über die sehr erfreuliche Entwicklung in Finanzfragen. Der Verein ist endlich in steuerlich sicherem Fahrwasser. Die letzten Kassenjahre wurden einer Nachprüfung unterzogen, es gibt keine erkennbaren Unregelmäßigkeiten. Vom Finanzamt Hagen haben wir nun endlich eine Steuer-ID für Kleinunternehmer, was den Wegfall der Umsatzsteuer bedeutet.

An dieser Stelle wird auch Alexis Emmerich über Skype zugeschaltet.

Andreas teilt mit, dass nun bis auf 2 Ausnahmen alle ausstehenden Beiträge eingetrieben worden sind. Leider mussten bei diesem Vorgehen auch 3 Mitglieder wegen Nichtbeteiligung entfernt werden. 5 neue Mitglieder kamen hinzu, so dass die aktuelle Mitgliederzahl nun bei 201 liegt.

Als sehr hilfreich hat sich laut Ralf die vorgenommene Software-Modernisierung erwiesen. Alle arbeiten nun mit "VARIO 8", alle Datenbanken einschließlich der vom Teilepool und von Mario Thimm sowie die Verschickung der "K 70-Post" sind nun über Cloud Server koordiniert.

Ralf bedankt sich jetzt bei dem bisherigen 4. Vorsitzenden und Schriftführer Benjamin Arnold für die tolle Arbeit trotz weiterer ehrenamtlicher Verpflichtungen. Kai Kämmerer wird als Nachfolger vorgeschlagen, die Wahl wird später unter Tagesordnungspunkt 9 erfolgen.

Benjamin lobt die Effektivität der facebook-Gruppe, mittlerweile gibt es über 800 Follower. Darunter sind nun auch K 70 Fahrer aus Litauen, Montenegro und Syrien! Die Aktivitäten im Forum auf der Homepage sind leider wegen fehlender Beiträge etwas eingeschlafen, obwohl Andreas Kernke da sehr engagiert ist und immer schnell antwortet. Weiterhin hat sich die Kommunikation untereinander über die WhatsApp-Gruppe "Erweiterter Vorstand" sehr gut bewährt. Andreas Faulhaber berichtet nun über die im letzten Jahr von Alexis, Rupert, Peter und Mario durchgeführte Inventur. Der Teilepool ist nun komplett in die Datenbank eingearbeitet. Untaugliche Teile wurden ausgemustert, es wurde gründlich aufgeräumt und vieles konserviert.

Grundsätzlich müssten auch die Ersatzteilpreise im Teilepool demnächst angepasst werden. Eine aktuelle Teilepool-Liste kann im Prinzip jederzeit bei Mario abgefragt werden.

Ralf berichtet von einem interessanten Kontakt bezüglich der Nachfertigung von Blechteilen. Die Qualität scheint gut zu sein, Mario wird zu Testzwecken einen Radlauf zur Nachfertigung abgeben.

### 4. BERICHT DES KASSENWARTES ZUM GESCHÄFTSJAHR 2021

Der Kassenwart Andreas Faulhaber bedankt sich zunächst unter Beifall für die hervorragende und unglaublich zeitintensive Arbeit von Simone und Bengt Meder! Es gibt nunmehr keine Außenstände bei den Rechnungen mehr, bis auf 2 Ausnahmen sind alle fehlenden Beiträge eingegangen.

Insgesamt gibt es im Geschäftsjahr 2021 ein deutliches Plus zu vermelden. Andreas rechnet vor, dass es Einnahmen von gut 36.700 € gibt, demgegenüber stehen nur ca. 19.554 € Ausgaben.

Andreas stellt deshalb grundsätzlich die Frage, ob wir nicht möglichst bald ein "Gemeinnütziger Verein" werden sollten. Das würde einerseits ein nicht einfaches Verfahren nach sich ziehen mit der Ausarbeitung einer neuen Satzung und der Anerkennung des Finanzamtes. Laut FA Hagen ist ein erster Satzungsentwurf von Andreas nicht geeignet für die Anerkennung der Gemeinnützigkeit, leider fehlt eine Begründung des Sachbearbeiters.



Andererseits hätte es erhebliche Vorteile, vor allem steuerliche: Wir wären kein Kleinunternehmen mehr, sondern ein Zweckbetrieb.

Vorteilhaft ist in diesem Zusammenhang unsere Mitgliedschaft im DEUVET. Ralf erklärt sich bereit, mit dem DEUVET zu klären wie die Satzung zur Anerkennung der Gemeinnützigkeit formuliert werden muss.

Auch ein Beitritt zum Audi Club International steht zur Debatte. Dafür müsste ein deutlicher Bezug zu NSU in unserer (neuen) Satzung vermerkt sein.

Am Schluss stellt der Vorstand eine Erhöhung der Beiträge zur Debatte. 40 € Jahresbeitrag sind im Vergleich zu anderen Oldtimer-Clubs sehr wenig und gerade jetzt schießen viele Kosten in die Höhe. Eine Entscheidung über die Beitragshöhe sollte laut Ralf auf der nächsten JHV getroffen werden.

## 5. VORSTELLUNG DES HAUSHALTSPLANES 2022 DURCH DEN KASSENWART

Eine Haushaltsplanung im eigentlichen Sinne wird für 2022 nicht erstellt. Die Beitragseinnahmen decken auf alle Fälle die Ausgaben.

## 6. BERICHT DER KASSENPRÜFER ZUM GESCHÄFTSJAHR 2021

Markus Retz Wolfgang Bittner haben die Kasse stichprobenartig geprüft und keine Beanstandungen.

Die Kassenprüfer empfehlen die Entlastung des Kassenswarts.

Ergebnis: Der Kassenswart wurde einstimmig entlastet.

## 7. ENTLASTUNG DES VORSTANDES FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Der Vorstand soll en Block entlastet werden. Ergebnis: Einstimmige Entlastung.

## 8. GENEHMIGUNG DES HAUSHALTSPLANES 2021

Grundsätzlich wird von Andreas und dem Vorstand ins Auge gefasst, bei Verkäufen von Nachfertigungen oder Teilepool-Artikeln kleine Gewinne zu machen, damit man für weitere anstehende Nachfertigungen in Vorleistung gehen kann. Diese Planung wird einstimmig angenommen.

## 9. WAHL DES VORSTANDES

Markus Retz übernimmt als Versammlungsleiter die Durchführung der Vorstandswahlen.

Da auf dem Posten des Schriftführers und 4. Vorsitzenden eine Veränderung ansteht, müssen alle Vorstandsmitglieder einzeln gewählt werden.

Ralf Knispel wird als 1. Vorsitzender einstimmig bei eigener Enthaltung wiedergewählt und im Amt bestätigt.

Tobias König wird einstimmig als 2. Vorsitzender im Amt bestätigt.

Alexis Emmerich wird einstimmig als 3. Vorsitzender im Amt bestätigt.

Kai Kämmerer wird von Ralf als Kandidat für das Amt des 4. Vorsitzenden und Schriftführers vorgeschlagen und einstimmig bei eigener Enthaltung von der Versammlung ins Amt gewählt.

Andreas Faulhaber wird als Kassenswart einstimmig bei eigener Enthaltung im Amt bestätigt.

Alle Vorstandsmitglieder nehmen die Wahl an.

Für den turnusgemäß ausscheidenden Kassenprüfer Markus Retz wird Rupert Zeh als neuer Kassenprüfer (neben dem im Amt verbleibenden Wolfgang Bittner) vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

## 10. ANTRÄGE, VERSCHIEDENES, VERANSTALTUNGEN

Benjamin Arnold gibt den ihm vom Verein zur Verfügung gestellten Drucker vor Ort zurück. Andreas Faulhaber ist bereit, den Drucker an sich zu nehmen. Es gibt allgemeine Zustimmung.

Andreas regt eine Familienmitgliedschaft an. Auch bei dieser Versammlung sind wieder mehrere Ehefrauen von Vereinsmitgliedern anwesend. Da sie selbst jedoch nicht Mitglied sind, haben sie keine Stimmberechtigung, was alle bedauerlich finden. Auch um generell die Quote von Frauen im Verein zu erhöhen, wäre eine Familienmitgliedschaft interessant. Der Beitrag könnte z.B. auf die Hälfte reduziert werden. Auch für Kinder und den perspektivischen Fortbestand des Clubs wäre eine solche Regelung laut Andreas interessant. Eine Entscheidung könnte auf der JHV 2023 getroffen werden.

Benjamin regt an, die Zusammenarbeit mit den K 70 Freunden nach positiven Signalen weiter freundschaftlich fortzuführen und zu intensivieren.

Zum Schluss kommt noch der aktuelle "Scheunenfund" zur Sprache. Ralf gibt zu bedenken, dass der Verein sich generell Gedanken darüber machen muss, wie der Verein reagieren sollte, wenn größere Konvolute von Teilen oder ganzen Autos auf dem Markt verfügbar sind.

Die Jahreshauptversammlung wird vom 1. Vorsitzenden, Ralf Knispel, um 18:40 Uhr geschlossen.

Für den Vorstand



Kai Kämmerer (Schriftführer)



Ralf Knispel (1. Vorsitzender)

# UNSERE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

am 10. September 2022



TEXT UND FOTOS: RALF KNISPEL

*Auf dem Feldberg*

**B**ereits am Freitagnachmittag trafen einige Clubmitglieder am Hotel-Restaurant Darmstädter Hof in Frankfurt – Nieder-Eschbach ein. So konnte man den Abend gemeinsam in geselliger Runde und in aller Ruhe beschließen.

uns Markus Retz am Samstagvormittag zur „Klassikstadt Frankfurt“. Ein altes Fabrikgebäude wurde zu einem Oldtimer-Zentrum hergerichtet, sodass man dort heute Oldtimer unterstellen, verkaufen oder reparieren lassen kann.

*Klassikstadt*



Einige von uns nutzten auch die Gelegenheit zu einem Gang über das Volksfest „Kerbe“ (laut Wikipedia vom gleichen Wortstamm wie Kirchweih oder Kirmes). Die „Kerbe“ fand gleich neben unserem Gasthof statt, sodass dieser Platz leider als sonst üblicher Parkplatz des Hotels entfiel und die Meisten für ihre Autos in den umliegenden Straßen nach Parkplätzen suchen mussten. Ein paar Mitglieder waren, trotz des recht durchwachsenen Wetters, mit ihrem K 70 gekommen. Auf Grund der Parkplatzsituation gab es leider kein gemeinsames Foto dieser



*Klassikstadt Mittagessen*

Auf der Terrasse des angeschlossenen Restaurant-Café „Die Werkskantine“ haben wir uns mittags gestärkt, bevor die Rückfahrt angetreten wurde.

Die Jahreshauptversammlung konnte pünktlich beginnen. Den Verlauf kann man im beigefügten Protokoll (siehe Seite 4 und 5) nachlesen.

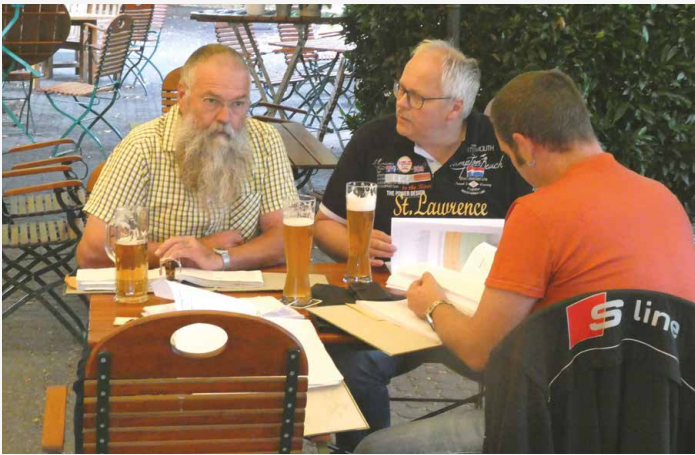
Ich möchte mich hier noch einmal bei Benjamin Arnold für



Fahrzeuge. Stattdessen konnten wir aus „erster Reihe“ das Aufstellen des Festbaumes miterleben, Süßigkeiten kaufen und Karussell fahren.

Nach dem gemeinsamen Frühstück geleitete





Kassenprüfung



Geselliger Abend

seine Arbeit bedanken. Schon als ich ihn damals fragte, ob er im neuen Vorstand als Schriftführer mitarbeiten wolle, hat er sofort zugesagt, jedoch eingeräumt, dass er bei einem anderen Verein bereits Schriftführer ist und auch beim „Roten Kreuz“ stark engagiert wäre. Seit Beginn der Corona-Pandemie hat er etliche Einsätze im Impfzentrum geleistet und ist auch sonst bei Großveranstaltungen mit dem Roten Kreuz vor Ort. So habe ich mich immer wieder umgeschaut, damit Benjamin entlastet werden könnte.

Ich freue mich, dass Kai Kämmerer sich bereit erklärt hat, das Amt des Schriftführers künftig zu übernehmen (siehe Vorstellung Seite 9).

Nach der Jahreshauptversammlung wurde noch lange bei leckeren Speisen und Getränken getagt und am Sonntagmorgen traf man sich beim gemeinsamen Frühstück wieder. Natürlich waren einige Besucher nur am

Samstag zur JHV angereist und spät am Abend wieder nach Hause gefahren, aber eine stattliche Gruppe blieb auch über Nacht.

Und diese Gruppe zog es am Sonntagvormittag zu einem Ausflug zum immerhin 879,5 Meter hohen Feldberg im Taunus. Nach zunächst aufklarendem Wetter beschlossen wir die Runde um die Gipfeltürme im strömenden Regen. So verabschiedete man sich etwas zügiger als vorgesehen von einander.

Ein schönes Wochenende mit einem Clubtreffen, an dem die Jahreshauptversammlung angesichts weiterer, gemeinsamer Aktivitäten fast in den Hintergrund trat.

Martina und ich freuen uns im nächsten Jahr auf das „Pfungstreffen“ bei Hans und Konrad in Ybbs an der Donau, aber auch auf das nächste „Septembertreffen“ mit Jahreshauptversammlung. //





## Dieses aufregende Auto trägt das VW-Zeichen. Zur Beruhigung.

Vergessen Sie mal für einen Moment, daß er ein VW ist.

Der VW K 70 hat einen 1,6 Liter 90 PS Kältemotor mit oben liegender Nockenwelle, Dauer- und Höchstgeschwindigkeit: 158 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100: 13,9 sec.

Er hat ein komfortables Sportwagenfahrwerk mit Einzelradauf-

hängung an Querlenkern und Federbeinen vorn. Und mit einer Schräglagerachse hinten.

Er hat eine Komfortausstattung mit 4 Türen, Liegesitzen, Drehzahlmesser, beleuchtetem Kippschalter, Scheibenwischer mit Intervallschaltung, ausgeklügeltem Heiz- und Belüftungssystem und mit nicht weniger als 700 Litern Kofferraum.

Und jetzt sollten Sie vielleicht einmal daran denken, was das VW-Zeichen bedeutet: 9054 Service-Stationen in aller Welt. Und das modernste Diagnose- und Wartungssystem, das es gibt: die VW-Computer-Diagnose.



Dieses aufregende Auto können Sie sich also beruhigt vor die Tür stellen.

**VW ist mehr.**

VW ist ein Auto der unterschiedlichsten Kategorien vom Käfer bis zum K 70. Der VW Kundendienst sorgt für ein 2000 Service-Netzwerk. Computer-Systeme, Original-VW Ersatz- und VW-Arbeitsmittel sind VW-Standard. Bei Anschaffung VW-Finanzierung, VW-Mitversicherung, VW-Leasing.



# ALLES „K“ - ODER?

**Unser neuer Mann an der Tastatur:  
Kai Kämmerer stellt sich vor**

TEXT UND FOTOS: KAI KÄMMERER

2019 in Quedlinburg

**A**uf der JHV 2022 wurde ich zum neuen Schriftführer und 4. Vorsitzenden gewählt. Deshalb möchte ich mich hier bei Euch kurz vorstellen.

Ich heiße Kai Kämmerer, Jahrgang 63, lebe seit 1986 in Berlin und betreibe dort eine Bar mit dem schönen Namen „Kumpelnest3000“. Womit wir eigentlich schon beim „K“ angelangt sind! Aber alles schön der Reihe nach....

Geboren und aufgewachsen bin ich im ostwestfälischen Gütersloh. Mein Vater war dort fast sein gesamtes Arbeitsleben als Kfz-Meister bei VW beschäftigt.

## MEINE ERSTE BEGEGNUNG MIT EINEM K 70

hatte ich 1971. Mit einem vom Händler zur Verfügung gestellten Vorfühswagen in Orangemetallic fuhren wir in den Sommerurlaub in den Bayrischen Wald. Bislang hatten meine Eltern immer nur Autos „von gestern“ gefahren, diverse Käfer und Typ 3 Modelle. Dagegen war der K 70 wirklich futuristisch. Ich war begeistert!

Mein Vater besorgte sich in diesen Jahren öfters Unfallwagen zur Reparatur und zum baldigen Wiederverkauf. So kamen wir Anfang 1975 auch zu unserem ersten eigenen K 70: ein sonnengelber LS mit anthrazitfarbener



Der kleine Kai links im Hänger, der K70 dahinter!



Der sonnengelbe Traum auf Norderney



Velours-Innenausstattung, erst wenige tausend Kilometer gelaufen. Die aufdringlichen Rally-Streifen wurden nach der Lackierung natürlich nicht wieder aufgeklebt, da gab es ein Veto von meiner Mutter. Für mich war dieser Wagen ein Traum von einem Auto!

Leider behielten wir ihn nur für ein paar Monate. Meiner Mutter war der K 70 zu zickig, mein Vater begeisterte sich mehr für die solide Langeweile eines Audi 100, den wir nach dem K 70 einige Jahre lang fuhren. Ich jedoch blieb seit dieser Zeit ein großer Fan des K 70. 1975 erschien übrigens auch Kraftwerks „Radioaktivität“, ein Klassiker von kühler Perfektion, bis heute eine meiner Lieblingsplatten. Alles „K“ - oder?

**MEIN ERSTES AUTO** wurde dann auch eines mit „K“, allerdings ein weißer Karman Ghia mit Halbautomatik. Das war, na klar, ein von meinem Vater wiederaufgebauter Unfallwagen, sein Geschenk zu meinem 18. Geburtstag. Mit diesem Auto ging es 1981 nach Jugoslawien auf meine erste große Reise. Trotz seiner mageren 44 PS machte das Auto auf den Küsten-Serpentinen richtig sportlichen Spaß! Noch heute wundere ich mich manchmal, dass auf dieser halbsprecherischen Fahrt alles gut gegangen ist...

**MEIN ERSTER EIGENER K 70** wurde mir 1993 dann einer Berliner Kneipe angeboten. Obwohl ich als Student weder das Geld für ein solches Auto hatte, noch das handwerkliche Geschick für eventuelle Reparaturen oder gar eine trockene Garage, konnte ich nicht widerstehen. Ich erfüllte mir meinen Traum. Es war ein sumatragrüner „L“ mit 90 PS in einem optisch akzeptablen Zustand. Ich war stolz wie Oskar!

Leider folgte dann eine ganze Reihe kostspieliger Reparaturen an den Zylinderkopfdichtungen. Auch der Rost begann an vielen Ecken und Enden bedrohlich zu nagen. 1999 folgte dann das endgültige Aus mit Motorschaden auf der Autobahn bei Leipzig. Ich hatte keine andere Wahl, als den Wagen mit schlechtem Gewissen verschrotten zu lassen.

## **DAS AUTO WAR WEG, DIE LEIDENSCHAFT BLIEB.**

Die konsequente, kantige Eleganz des K 70 begeistert mich bis heute. Und natürlich spielt das „K“ im Namen eine nicht unbedeutende Rolle: **KAI KÄMMERER UND K 70, DAS GEHÖRT EINFACH ZUSAMMEN!**

Anfang 2001 entdeckte ich dann ein Inserat von Manfred Schmidt in der K 70-Post für ein saphirblaues und DINOL-konserviertes Standard-Modell von 1971 in ungeschweisstem Originalzustand! Sofort ging es auf in Richtung Erkrath. Schnell wurden Manfred und ich uns einig. Insgeheim hätte ich noch ein bisschen lieber seinen silbernen Erstwagen mit roter Innenausstattung genommen, aber dieser Traumwagen stand für die Schmidts damals absolut nicht zum Verkauf....

Als Erstzulassung war das Auto interessanterweise Teil der Flotte der „Selbstfahrer-Union“, einer Autovermietungsgesellschaft im Besitz von VW, die später in der



Schneeketten aufziehen beim ungeliebten Audi 100, 1979



Mein erstes Auto, auch mit „K“



Mein Auto. Mein Hund.

Mein Hund. Mein Auto



Das Ende!



Europcar aufging.

Leider war der Lack nicht mehr wirklich schön, deshalb wurde umgehend eine komplette Neulackierung in Angriff genommen. Das zufriedenstellende Ergebnis konnte ich noch im gleichen Jahr bei meinem ersten, leider etwas verregneten Pfingsttreffen 2001 in Glücksburg vorstellen.

Heute würde ich meinen „Blauen“ gegen keinen anderen K 70 mehr tauschen. Wenn man, wie ich, fast keine Ahnung von Technik hat, ist es gut zu wissen, wo die Macken sind, was schon alles gemacht wurde und was nicht. Und wenn ich nicht mehr weiter weiß, was oft vorkommt, sind gottseidank Markus Retz mit Rat und Tat und Mario Thimm mit den benötigten Teilen für mich da.

**EIN DICKES DANKESCHÖN VON MIR AN DIESER STELLE!**

Nach über 20 Jahren wurde es dann Zeit für mich, den Club mit etwas mehr als nur den Beiträgen zu unterstützen. Als Ralf mich ansprach, ob ich mir das Amt des Schriftführers zutrauen würde, musste ich nicht allzu lange überlegen.

**SCHREIBEN KANN ICH,  
SCHRAUBEN NICHT!**

Kai Kämmerer, September 2022

//

**AUS FREUDE AM FAHREN**



Mit Vorbesitzer Manfred Schmidt



Midnight beauty in Berlin







Vom Weltmeister...



... über den ersten frontgetriebenen  
& wassergekühlten VW...



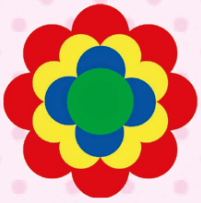
... und die Audi Design-Ikone...



... bis zum „Wankel-Wunder“...







... gab es in den Siebzigern fast alle Fahrzeugtypen im VW-/ Audi-Konzern in der wunderschönen Lackierung L96M – „marathonmetallic“.

## Der Grund

2023 jährt sich eine der besten Entscheidungen, die mein Vater getroffen hat – sich einen marathonblauen VW K70 LS zu kaufen – zum 50. Mal. Dies nehme ich zum Anlaß, um am 29. + 30. April 2023 ein „Marathon-Treffen“ im Raum Celle zu veranstalten.

## Das Vorspiel

Ich bitte darum, dass sich alle, die Interesse und ein entsprechendes Fahrzeug haben, unverbindlich bei mir unter [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de) anmelden und außerdem bei der Bekanntmachung unterstützen.

Euer Mario Thimm

PS: Für die luftgekühlte Fraktion bietet sich im Anschluß die Teilnahme am Käfertreffen in Hannover am 1. Mai an.





# EINLADUNG



Das **37. PFINGSTTREFFEN**  
des **1. internationalen K 70 Clubs**  
vom **27. bis 29. Mai 2023**

wird ausgerichtet von Johann Wagner in Persenbeug im  
Bezirk Melk an der Donau in Niederösterreich.

Treffpunkt wird sein:

**WAGNERtrans**  
INTERNATIONAL

**Nibelungenstrasse 55**  
**A-3680 Persenbeug**

Bei Fragen ist Johann Wagner

telefonisch unter

**+43 676 608 006 0**

oder per eMail unter

**office@wagnertrans.com**

zu erreichen.



# WANDERUNG

**UNTERKÜNFTE:**

**Gasthof Ziseritsch**

A-3323 Freyenstein  
Tel.: 0043-7471/2272

eMail: [gasthofziseritsch@gmx.at](mailto:gasthofziseritsch@gmx.at)

**Gasthof Krenn**

A-3323 Willersbach  
Tel.: 0043-7412/52678

eMail: [michi.krenn@aon.at](mailto:michi.krenn@aon.at)

**Gasthof Nagl**

A-3681 Hofamt Priel  
Tel.: 0043-7412/52373

eMail: [office@gasthofnagl.at](mailto:office@gasthofnagl.at)

**Gasthof Hinterleithner**

A-3681 Weins  
Tel.: 0043-7414/7203

eMail: [office@hinterleithner.at](mailto:office@hinterleithner.at)

**Die Donaurast**

A-3680 Metzling  
Tel.: 0043-7412/52438

eMail: [office@donaurast.com](mailto:office@donaurast.com)

**PRIVATZIMMER:**

**Fam. Leeb**

A-3680 Persenbeug  
Tel.: 0043-664/73554849

eMail: [anna@zimmer-leeb.at](mailto:anna@zimmer-leeb.at)

**Frau Slawitschek**

Nibelungenstrasse 62  
A-3680 Persenbeug

Tel.: 0043-7412/58955

Leider keine eMail Adresse





Fotos offensichtlich von einem VW-Treffen in Tripolis/Lybien, veröffentlicht durch die Facebook-Gruppe „VW K70 fans“, dort gepostet von Abolgasem Elharari.





Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tipgeber
Motor	Luftfilter 2.Version	028129635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm
	Ventilführungen und Ventildeckel		NSU					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs
	Hubkolben		Alfa						Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
Kühlung / Heizung	Kühlerschlauch oben	028121051A	Febi Neuteil	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm
	Kühlwasser-Ausgleichsbehälter		Porsche						Daniel Hennigs
Vergaser									
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Kupplungsscheibe		BLUE PRINT	ADV183116	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	36,99 €			Andreas Faulhaber
	Kupplung (Sachs)		Audi Typ 81, Passat Typ 32/33						Daniel Hennigs
Auspuff									
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €		nach Abschaben der Nuten am Rand	Thimm
	Plastkling am oberen Ende der Lenksäule		Golf 1						Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Lenkraud/Lenkstockschalter/Lenkraud	ab MJ 1974	VW Käfer						Daniel Hennigs
	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041 481.411.053 481.407.361	Nachfertigung	K70411041 K70411053 K70407361	Autoteile Thimm Autoteile Thimm Autoteile Thimm	80,80 € 36,90 €	fertig angepasst		Thimm
Antriebswellenmanschette außen	Traggelenk		vom Mini						Thimm
	Antriebswellenmanschette innen		Audi 100 C 2						Thimm
Antriebswellenmanschette innen	Lenkmanschette		Golf II, Opel Ascona mit Frontantrieb						Daniel Hennigs
	Manschette + Spannringe	113.415.835 A, R 113.415.835, 111.415.837, 311.405.387 A	VW Transporter T 3						Daniel Hennigs
Spurstangenkopf	Spurstangenkopf	431.498.233 C	T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €			Daniel Hennigs
	Faltenbaugsatz, Antriebswelle	431.498.233 C	LÖBRO	300.396		7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
Radkappen	Faltenbaugsatz, Antriebswelle	431.498.233 C	AUTOFREN SEINSA	D8094	<a href="https://www.autodoc.de/">https://www.autodoc.de/</a>	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
			NSU Ro 80						Daniel Hennigs
Bremsen	Hauptbremszylinder	481611015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm
	Rep.Satz Bremsattel	481.698.471	Original Ate	K70698471	Autoteile Thimm	38,00 €			Thimm
Bremsbeläge vorn	Zubehörsatz Trommelbremse		Neuteil		Autoteile Thimm	7,90 €			Thimm
	Bremsbeläge vorn		BMW 02 / Audi 100						Daniel Hennigs
Bremsbeläge hinten	Bremsbeläge hinten		BMW 02		BMW				Heinrich Heller
	Innenenteile Trommelbremsen		VW		VW				Daniel Hennigs
			VW Käfer ab 1967						Daniel Hennigs

Stand 31. Oktober 2022





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

**DANN SUCHEN WIR  
DEINEN TIPP!**



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

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



Stand 31. Oktober 2022

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/	Bemerkung	Tipgeber
Interieur / Sitze / Verkleidungen	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage	Scheinwerferersatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpfer, Gummersbach, www.doepfer-profile.de				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Staab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de				Daniel Hennigs
	Vergaserrestauration				Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermanni.de				Rene Großelanghorst





# SCHEUNENFUNDE BEI BÜCKEBURG

TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM

**E**nde August erhielt unser 1. Vorsitzender Ralf die Info, dass in der Nähe von Bückeburg mehrere Oldtimer in einer Scheune stünden, die demnächst zu einem Pferdestall umgebaut werden sollte. Darunter würden sich zehn VW K 70 in passablem Zustand befinden.

## WOHIN MIT DEN „PERLEN“?

Der Anrufer war der Unternehmer, der den Umbau vornehmen sollte. Diese Info löste im Vorstand doch einige enthusiastische Überlegungen aus, um diese „Perlen“ unterzubringen. Es ging von „vor Ort ausschachten“ bis hin zum „Bau einer eigenen Clubhalle“. Die Varianten dazwischen waren sehr vacettenreich.

Mir persönlich waren doch eher die zehn neuen Fahrstellnummern für das Archiv wichtig.

Als ich die Kontaktdaten von Ralf bekommen hatte, machte ich mit einem Mitarbeiter den Besichtigungstermin für Mittwoch, den 31. August, um 19:15 Uhr fest. Dieser aber meinte schon vorab, dass es insgesamt zehn Autos seien und „nur“ fünf davon K 70.

Nach dem ersten Bild, welches er mir per WhatsApp zusendete, sollten es dann nur noch drei K 70 sein.

Zum Besichtigungstermin waren dann Peter und Alexis aus





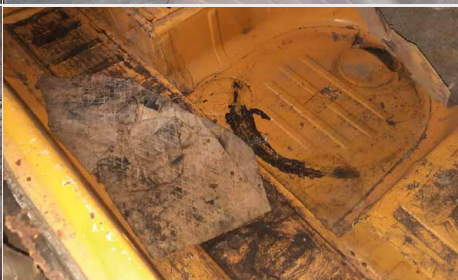
Münster und Aaron, Marco, Tjark und Marieke sowie Manuela und ich aus Winsen angereist. Es waren schließlich neun Fahrzeuge in der Scheune: vier VW K 70, je ein VW T2 Bulli, Opel Rekord C, Renault R30 und R4.

Wir besichtigten ausgiebig, wie ihr den Bildern entnehmen könnt. Ich hatte die beste Hilfe, die man sich vorstellen kann, um an die Fahrgestellnummern zu gelangen. Vom Mitarbeiter wurden wir gebeten, bei seinem Chef Angebote für jedes einzelne Fahrzeug abzugeben. Ich sag es mal so: Mit € 600,- für alle zusammen bin ich schon großzügig gewesen, aber der Unternehmer meinte, wir müssten schon drei bis viertausend Euro rausrücken. Beim Schrotti gäbe es schon € 300,- pro Fahrzeug.

**„IHR MÜSST NICHT KAUFEN UND ICH MUSS NICHT VERKAUFEN. ICH VERSCHROTTE DIE AUTOS UND DANN STEIGEN EURE IM WERT“,** so der Unternehmer. Die geschäftliche Basis endete kurzerhand mit meinen Worten: **“Klingt so ein bisschen, wie die momentanen Aussagen unserer grünen Politiker!“**  
**OVER AND OUT!**

Mit rostigen Grüßen  
Mario

PS: Laut Anfrage vom 17.10. beim Unternehmer, sollen die Autos tatsächlich verkauft worden sein. Bin gespannt, wann und wo sie wieder auftauchen werden. //







## VIERTER STATUSREPORT ZUM K 70 VON SIZILIEN

TEXT UND FOTOS: <https://el-gigante.blogspot.com>, ANDREAS KERNKE

**M**ittlerweile kümmere ich mich seit einem halben Jahr (dieser Bericht stammt von April 2022) darum, den sizilianischen K 70 für sein Dasein als Oldtimer vorzubereiten.

### SORGSAMER UMGANG? NICHT WIRKLICH!

Inzwischen habe ich viele Stellen und Bauteile an ihm entdeckt, die durchaus den Eindruck erwecken, dass der Wagen von seinem Vorbesitzer alles andere als schonend und pfleglich behandelt wurde - die Spuren einer rücksichtslosen Nutzung spiegeln nämlich genau das Gegenteil wider: der silberne 72er muss in seiner bisherigen Heimat wirklich gelitten haben.

### SELTSAME DETAILS, SIZILIANISCHE LÖSUNGEN

Viele Problemlösungen, die im Laufe der Zeit auf Sizilien am Ätna für diesen K 70 „gestrickt“ wurden, sind genau genommen eine elende „Frickelei“. Als größtes Vergehen darf dabei der lieblose und stellenweise unprofessionelle Einbau der Gasanlage bewertet werden.

*Gebrauchsspuren am Unterboden, deutliche Narben und Blessuren, fast 50 Jahre sizilianischer Verkehr*

Ein eher kleinerer Fauxpas ist dagegen zum Beispiel die am Kofferraumboden nachträglich eingeschweißte Halterung des Auspuffendtopfes. Dieser eigenen Erfindung vertraute der Konstrukteur allerdings wenig und sicherte daher den Auspuff vorsichtshalber zusätzlich mit dem serienmäßigen Stahlring (um den Endtopf) an den originalen Haken (am Wagenboden), allerdings mittels eines angeknöteten Nylonstricks - statt der serienmäßigen Gummiringe.

**Weiterer Hokuspokus:** der serienmäßig verbaute BKR (= Bremskraftregler) an der linken Seite der Hinterachse glänzt durch Abwesenheit. Ein sizilianischer KFZ-Fachmann hat ihn mit einem simplen Brems Schlauch einfach überbrückt. Bezüglich der Wirkung eines Bremskraftreglers schien dem südeuropäischen Spezialisten offenbar jegliches Wissen abhanden gekommen zu sein. Wozu ein Bremskraftregler? Das Wort kann ein Sizilianer nicht mal unfallfrei aus-



*Eigenkonstruktion ganz hinten; zusätzlicher Halter für den Endtopf*



*Der Auspuff war - wie eine Ziege am Baum - mit einem Nylonstrick an den originalen Haken angetüddelt*

*Hier hätte ein Bremskraftregler sitzen müssen... das wird demnächst wieder original sein!*

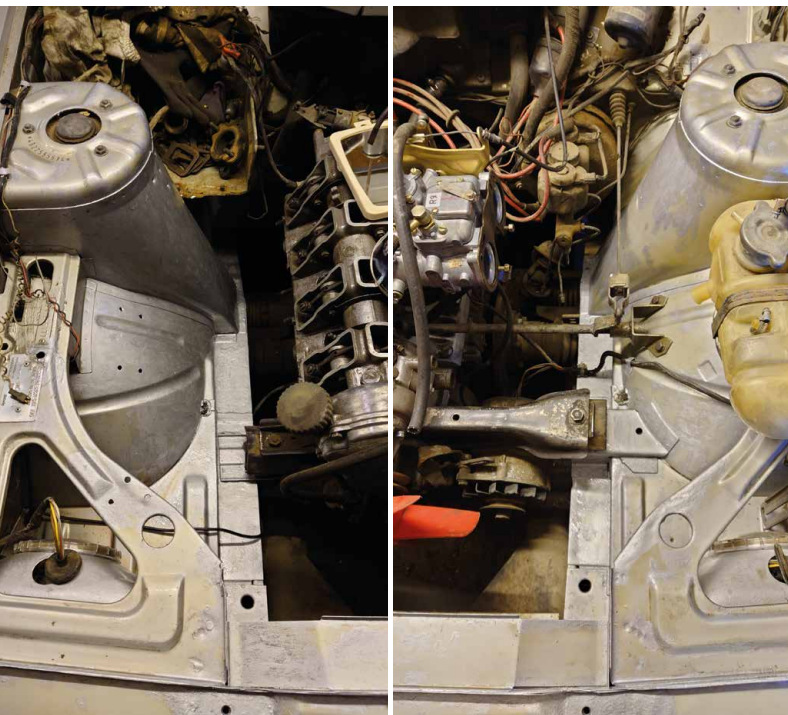




sprechen. Der Google-Übersetzer sagt, das Ding heißt auf Italienisch „Regolatore di forza frenante“... ich bezweifle aber, dass **DAS** wirklich stimmt. Na ja - ohne BKR spart man wenigstens Gewicht - ich hab's extra mal ausgewogen: immerhin nahezu 750 Gramm!

## VERSORGUNG ALLER WUNDEN

Meine Reinigung des Motorraums gestaltete sich diffizil. Konstruktionsbedingt ist die Bewegungsfreiheit dort natürlich eh sehr eingeschränkt. Bestimmte Bauteile wurden deshalb von mir zunächst demontiert, das jeweilige Bauteil und sein Umfeld gesäubert und hinterher wieder montiert. So benötigte ich je Seite des Motorraums jeweils einen Samstag.



Nach meiner Säuberungsaktion sieht der Motorraum schon wieder ganz manierlich aus, oder?

Im Milieu der Batterie zeigten sich deutliche Säurespuren - Anzeichen einer einstmals übergekochten Batterie. Es wird sich damals - wie auch nicht anders zu erwarten - leider niemand um die Folgeschäden durch die ausgelaufene Batteriesäure gekümmert haben.



Das Batteriefach war ziemlich verrostet



Der Lack in diesem verätzten Bereich hat demzufolge das Zeitliche gesegnet. Das darunter befindliche Blech war somit für alle Einflüsse offen. Folglich nistete sich Rost ein. Der ärgerlichste Schaden saß dabei natürlich mal wieder im Verborgenen, nämlich UNTER dem Batteriekasten. Eine Stelle, an die man durch das verbaute Abgasrohr von unten nur sehr bedingt gelangen kann.

... oberhalb des Batteriefachs unter dem Windleitblech - ist alles wieder clean

Also demontierte ich auch den kompletten Abgasstrang und entrostete ihn. Dabei floss (bei JEDEM meiner handwerklichen Einsätze gehört das normalerweise zum guten Ton! Es



... die Flex war's! Die Finger sind glücklicherweise noch dran!

ging bisher schon erstaunlich lange gut!) mal wieder Blut.

Ich hatte an meine Flex zum Arbeitsgang des Entrostens eine Stahlbürste montiert. Leider löste sich im Betrieb die Schutzabdeckung (der Flex), blockierte die Bürste und katalpultierte die Maschine durch den enormen Schwung infolge hoher Drehzahl aus meiner Hand. Dabei hinterließ sie einen tiefen Einschnitt am Zeige- und Mittelfinger meiner rechten Hand. Ich blutete sofort wie ein Schwein! Die Maschine lief weiter, trudelte tanzend über den Boden auf mich zu und war nur durch einen beherzten Kick mit dem Fuß von mir zu entfernen. Geistesgegenwärtig zog ich einfach den Stecker... und es trat augenblickliche Ruhe ein! Nun ist der Sizilianer also mit meinem Blut geweiht!

Sonst fließt Blut normalerweise immer nur aus irgendwelchen italienischen Madonnenstatuen - in deren Reihe findet sich jetzt eben auch der silberne sizilianische K 70 ein.

Die Motorhaube... habe ich für die Bearbeitung von unten vorsichtshalber ausgebaut. Mein Ziel war es, ihr wieder ein einigermaßen sauberes Aussehen zu verleihen. Um den Unterschied darzustellen, bearbeitete ich sie zunächst nur



Motorhaube im klassischen Vorher - Nachher - Vergleich - krass, nech?



halbseitig. Mit der bereits im ersten Statusreport erwähnten und bewährten Schleifpolitur und einem Lappen rückte ich ihr stundenlang Quadratzentimeter für Quadratzentimeter zu Leibe.

Der graue Schleier auf der Unterseite der Haube bestand hauptsächlich aus fein verteiltem, uraltem, öligem und leider sehr hartnäckigem Siff. Es fiel mir zudem auf, wie erstaunlich verwinkelt und verkantet so eine K 70-Motorhaube von unten doch ist. Noch viel erstaunlicher war dann das beeindruckende Putz-Ergebnis. Für die gesamte Haube ging schließlich ein kompletter Samstag drauf.

Das rechte Radhaus reinigte ich gründlich. Auch hier fand ich wieder eine Spur rauhen Umgangs - eine rostige, üble Abschürfung im vorderen Bereich oberhalb des Rades. Wie konnte es an dieser Stelle zu einer solchen Beschädigung kommen? Es ist einfach nicht nachvollziehbar.



Lackiertes Radhaus vorn rechts... und hinten links



Ich könnt' mich aufregen: wie entsteht so ein Schaden? Da war doch offenbar rohe Gewalt im Spiel. Ich gebe ja zu, dass an dieser schlecht zugänglichen Stelle ein Ausbeulen echt schwierig ist. Aber am Ende ist auch das Radhaus vorn links ausgebeult und frisch lackiert

Ein Stück der Gasleitung (vom inzwischen längst ausgebauten Gastank von hinten nach vorn in den Motorraum) war noch zu entfernen. Die Durchführungen durch das Blech habe ich entrostet und mit Karosseriedichtmasse verfüllt. An diesen Stellen zu schweißen halte ich nicht für ratsam.

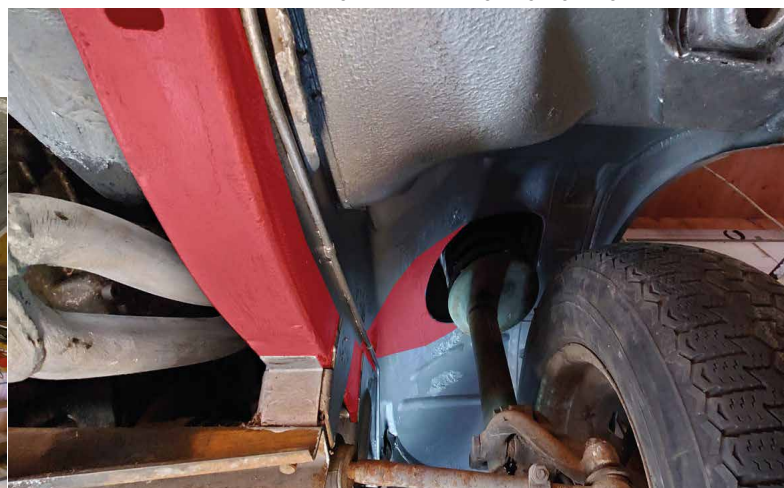
Die große Tasche - hinter dem Federbein zum inneren Dom hin (s. nächste Fotos) - werde ich bei passender Gelegenheit noch fein säuberlich verschließen. Diese Lösung habe ich mir einfallen lassen, weil mir der Sinn dieser Tasche einfach nicht klar werden will. Wie durch einen Trichter wird hier Spritzwasser und Straßenschmutz gesammelt und in die Längsträger (führen von der Front bis unter Fahrer- bzw.

Beifahrersitz) geleitet. Diese sind an entsprechender Stelle mit einem Schlitz versehen, so daß aller Unrat und Feuchtigkeit (auch Salzwasser im Winter) in die (zur Zeit der Fahrzeugproduktion gängige Machart) nicht rostgeschützten Längsträger gelangen.

Jeder K 70-Eigner und Restaurator weiß von diesen gern durchrostenden Trägern - meines Erachtens ein Fall von konstruktiver Sollroststelle, im Fachjargon auch **GEPLANTE OBSOLESZENZ** genannt. Ihr ist halt nur durch Modifizierung in Form von Reinigung, Versiegelung und Verschließung des unnützen Hohlraums beizukommen.



Der im Radhaus verborgene Trichter (farbig kenntlich gemacht), durch den von außen Dreck und Feuchtigkeit in den ungeschützten Längsträger gelangt



Der gleiche Trichter (oben links neben der Federbeindurchführung) von unten - dort (roter Bereich) gelangt der Dreck aus dem Spritzwasserbereich des Kotflügels in den Längsträger



Der Federbeindom senkrecht von oben... an dieser Stelle mündet er direkt über eine Öffnung in den Längsträger

Viel Zeit nahmen der Motor und seine Anbauteile in Anspruch. Ansaugbrücke, Vergaser, Anlasser, Wasserpumpe



## DER K 70 VOM ÄTNA



und Gehäuse wurden demontiert.

In die Ansaugbrücke hatte der sizilianische Gasanlagen-spezialist ein Loch gebohrt - sie wurde durch ein aufgearbeitetes Exemplar aus meinem Lagerbestand ersetzt.

Der alte Startautomatik-Vergaser wurde durch einen nigelnagelneuen aber originalen Choke-Vergaser ersetzt.

Der Anlasser wurde ausgebaut und gereinigt - ich hoffe, er verrichtet seinen Dienst noch ein Weilchen.

Eine Wasserpumpe lag dem Fahrzeug beim Kauf bei - ich hoffe sie hält dicht! Ein passendes Wasserpumpengehäuse (ohne Kühlwasseranschluß für eine Startautomatik) erhielt ich freundlicherweise von Peter Rodenberg vom K 70-Kompetenzzentrum Westerwald.

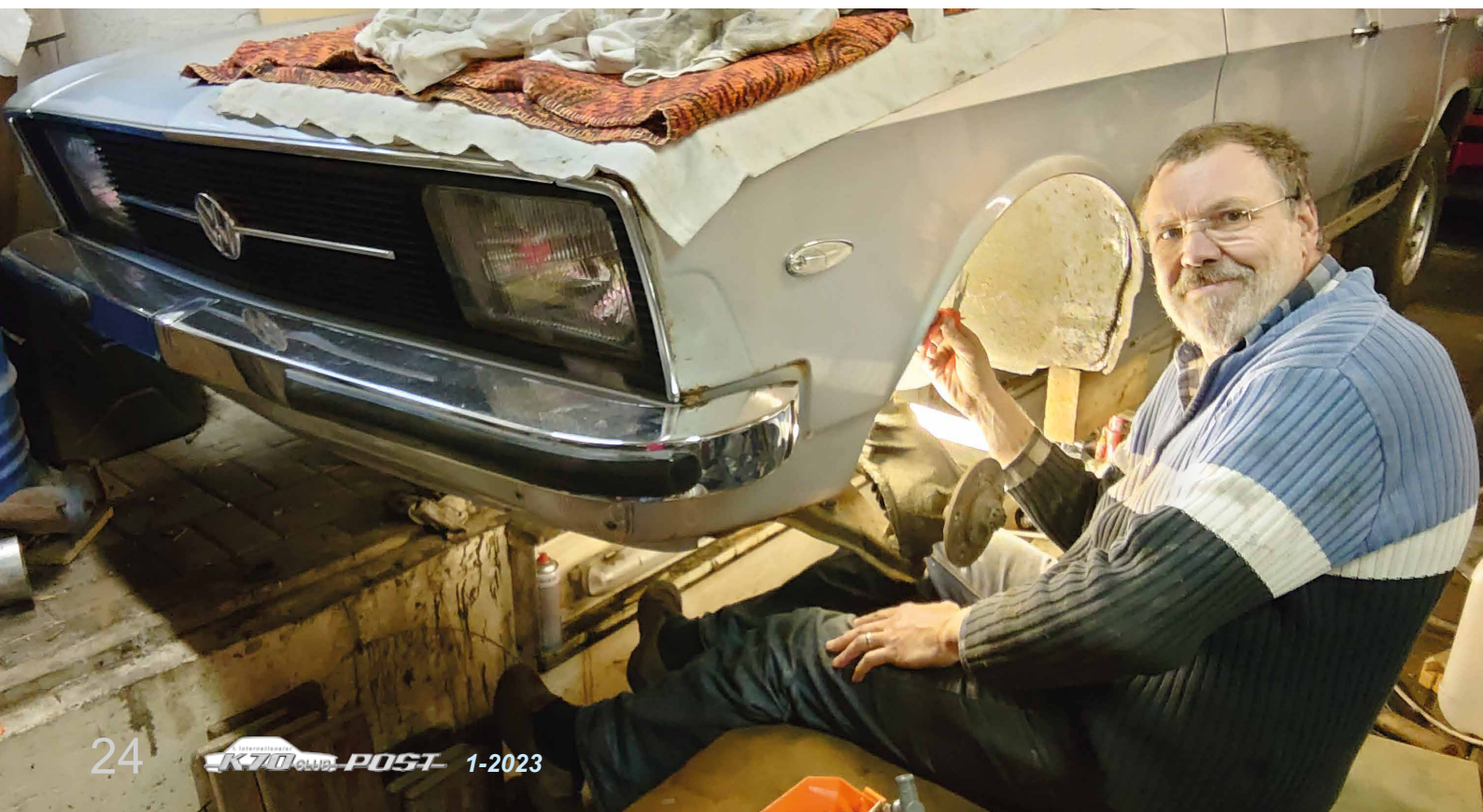
Sämtliche Kühlwasserschläuche sind entweder neu, oder zumindest überprüft und aufgearbeitet. Alles überflüssige Geraffel entstammte zumeist dem sizilianischen Gasumbau und musste sich daher selbstredend verabschieden.

Ich plane nun in Bälde, die komplette Kühlwasseranlage mit Leitungswasser zu spülen. Eine Vorrichtung dazu entsteht zur Zeit in meinem Kopf.

Anschließend statte ich den Motor mit neuen Zündkerzen, einer neuen Zündanlage (Kontakt, Kabel, Verteiler etc.) aus. Der uralte Kraftstoff wird aus dem Tank abgelassen und durch neuen Sprit ersetzt. Der Motor erhält einen Ölwechsel... und dann endlich kommt der große Augenblick - das Triebwerk soll gestartet werden... noch nie habe ich diesen Motor gehört.

Es bleibt spannend!

//







# DER KOP VON NORDHOLLAND

# DE KOP VAN NOORD HOLLAND

TEXT UND FOTOS: HENRY KROEZEN

**A**m Sonntag, den 25. September, hatten wir wirklich einen weiteren fantastischen Ausflug, der von Siemon Boom bis ins letzte Detail geleitet wurde, ganz zu schweigen von Tonnis Boven, der sich an diesem Tag auch von den Clubmitgliedern verabschieden wollte.

So trafen wir uns am Afsluitdijk im Hafenrestaurant Basalt in Den Oever. Nach langer gemeinsamer Zeit sind wir alle mit einer schönen Route von Siemon abgereist. Diese Route endete am Automuseum in Schagen.

Auch hier natürlich nette Reaktionen von den Freiwilligen auf unsere K 70 und von uns auf ihre Sammlung wunderschöner alter Autos.

Nach einer Tasse Kaffee oder Tee und einiger Unterhaltung wurde es aber leider Zeit, sich wieder voneinander zu verabschieden, um den Weg nach Hause anzutreten.

Vielen Dank an Herrn Siemon und Herrn Tonnis und diejenigen, die wir vergessen haben.



**O**p zondag 25 September hadden we echt weer een fantastisch uitje tot puntjes geregisseerd door Siemon Boom, en natuurlijk niet te vergeten Tonnis Boven. Die ook op deze dag afscheid wilde nemen van de club leden.

We kwamen dus bijeen bij het (voor de een) het begin / einde (voor de andere) van de afsluitdijk in het haven Restaurant Basalt in Den Oever. En na een lang samen zijn, zijn we met zijn allen vertrokken met een prachtige route op zak van Siemon. Deze route eindigde bij het Automuseum in Schagen.

Ook hier natuurlijk leuke reacties van de vrijwilligers over onze K 70er's en van ons uit over hun verzameling mooie oude auto's.

Na een kopje koffie / thee en nog wat npraat was het echter weer helaas tijd om afscheid nemen van elkaar om de weg weer naar huis op te nemen.

Bedankt aan de heren Siemon en Tonnis en die genen die wij vergeten.

//

//



**IRGENDWIE**



**UNCOOL<sup>3</sup>**

... man wüsste allzu gern, wie man helfen kann!







**Mario Thimm:**

**„ICH HÄTTE GERNE VON EUCH ÖSTERREICHISCHEN K 70-EIGNERN GEWUSST, WER MIT WIEVIELEN K 70 IN EINE DER JEWEILIGEN REGIONEN FÄLLT.“**

**INFOS BITTE AN [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)**

## **STATISTIK**

**über die noch im Bundesgebiet der Republik Österreich aufrecht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge der Type**

**VOLKSWAGEN K 70 (Typ 48):**

**BUNDESLAND:                      Stand per 31.12.2020:                      Stand per 31.12.2021:**

<b>WIEN (Wien)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>NIEDERÖSTERREICH (St. Pölten)</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>OBERÖSTERREICH (Linz)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>SALZBURG (Salzburg)</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>TIROL (Innsbruck)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>VORARLBERG (Bregenz)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>BURGENLAND (Eisenstadt)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>STEIERMARK (Graz)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>KÄRNTEN (Klagenfurt)</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

**GESAMT:                      Stand per 31.12.2020:                      Stand per 31.12.2021:**

**ÖSTERREICH                      35                      36**

### Quelle:

STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich), 1110 Wien, Guglgasse 13  
Frau FISCHER, Tel. 01/71128/7566; Auskunft per 11.07.2022;



# DAS ERBGUT



## *Prinz de Luxe!*

Der Motor des K 70 ist auf Basis des luftgekühlten NSU-Vierzylinders weiterentwickelt. Dies erklärt manch ungewöhnliche Detaillösung

Der Volkswagen-Konzern startete mit einem Adoptivkind ins Zeitalter der wassergekühlten Fronttriebler: Der **VW K 70** wies zwar in die Zukunft, erhielt von den Wolfsburgern dabei aber trotzdem nur eine Nebenrolle. Sein Motor hat wenig gemein mit VW Passat und Co.

**Eigentlich ist der K 70 ja ein NSU. In Neckarsulm zur Serienreife entwickelt, fiel er VW bei der Übernahme des Konkurrenten quasi in den Schoß...**

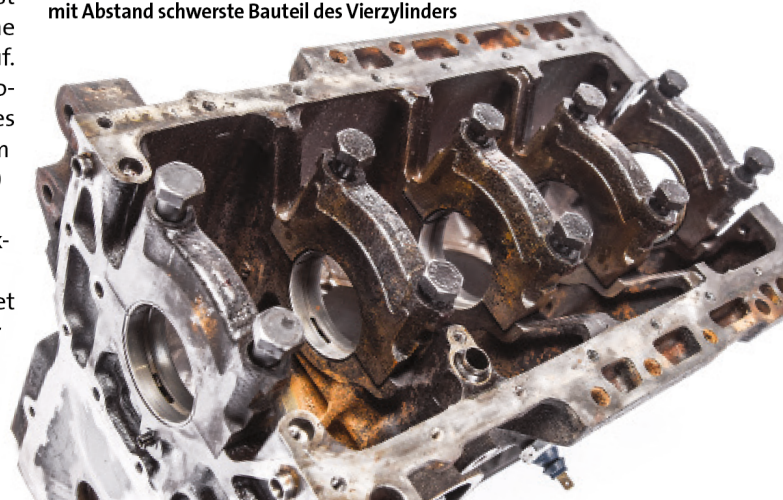
**U**m ihn vom Ro 80 mit Rotationskolben zu unterscheiden, ersannen die NSU-Leute den Namen K 70: K für Kolben bzw. Hubkolben. Den in der Öffentlichkeit bereits lancierten Namen behielt VW bei. Generell wurden nur wenige Teile aus Wolfsburg nachträglich implantiert. Vor allem der Motor ist ein echter NSU – er basiert auf dem ursprünglich luftge-

kühlten ohc-Vierzylinder des Prinz 1000. Auch, wenn bis auf Öldeckel, Benzinpumpe, Kipphebel und Ventildeckel kein Teil identisch ist, weist das K 70-Triebwerk wesentliche Prinz-Konstruktionsmerkmale auf. So die abnehmbare Kupplungsglocke, die den Ausbau des Getriebes beim Kupplungswechsel erspart. Im Herbst 1970 kam der K 70 mit 1600 Kubik auf den Markt, im Mai 1973 erschien zusätzlich die 1800-Kubik-Version, die 100 PS mobilisiert.

Einen solchen Motor vorbereitet hat uns Markus Retz, der seit über 30 Jahren K 70 fährt und entsprechend Erfahrungen gesammelt

## *Fünffach gelagert...*

...in üppigen Lagerbrücken rotiert die Kurbelwelle. Der Motorblock ist aus Grauguss und das mit Abstand schwerste Bauteil des Vierzylinders







Wärmeableitung

Stahlblecheinlagen sollen die Hitze der Kolben vom dünnen Steg zwischen den Zylindern fernhalten



Die Kolben...

...mit kleinem Dach sind Kennzeichen der nur ein Jahr lang gebauten 100-PS-Version

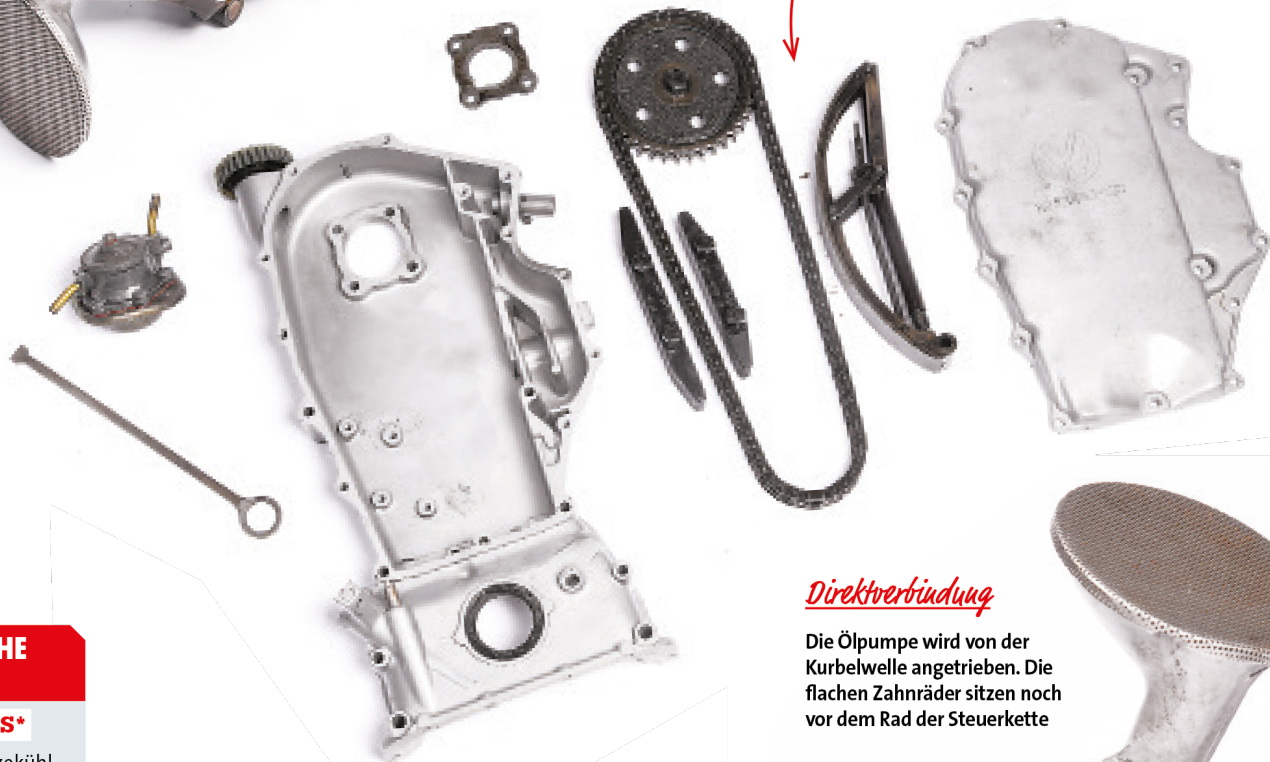
Schubstangen-  
Antrieb

Eine auf der Welle der Ölpumpe fixierte, exzentrische Schubstange treibt die Benzinpumpe an



Aus Aluminium...

...ist der Deckel des Steuergehäuses, in dem eine Duplexkette zwischen Gleitschienen und Spanner rotiert. Auch die Benzinpumpe wird hier verschraubt



Direktverbindung

Die Ölpumpe wird von der Kurbelwelle angetrieben. Die flachen Zahnräder sitzen noch vor dem Rad der Steuerkette



**> TECHNISCHE DATEN**

**VW K70 S/LS\***

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinderviertakt-ohc-Reihenmotor; kettengetriebene Nockenwelle; ein Solex-Querstrom-Doppelvergaser 40 DDHT

**Hubraum:** 1807 ccm (B x H: 87 x 76 mm)

**Leistung:** 100 PS bei 5300 U/min  
152 Nm bei 3750 U/min

\* Der VW K70 L war von 1970-74 mit 75 PS, von 1970-73 auch mit 90 PS lieferbar. Hubraum jeweils 1605 ccm (B x H: 82 x 76 mm), die 90-PS-Version war höher verdichtet (9,5:1, wie beim S/LS).

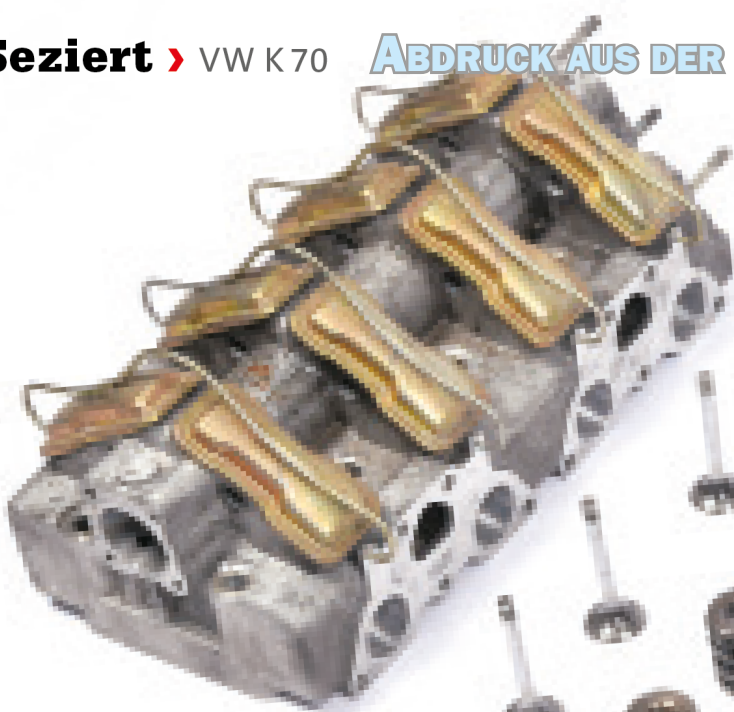
hat: „Alle Motorversionen halten ihre 250.000 bis 300.000 Kilometer. Der Ölverbrauch ist aber schon von Haus aus nicht gerade klein. Ein Liter auf 1000 Kilometer kann es immer sein, jenseits der 100.000 wird es mehr, dann sind die Ventilschaftdichtungen in der Regel ausgehärtet. Man hört irgendwie auch den ausentwickelten Kleinwagenmotor: Der K70 läuft eher rau. Für eine komplette Neukonstruktion fehlte bei NSU wohl das Geld.“

**Der Kurbeltrieb**

Grundsollide ist der Block aus Grauguss. In ihm liegt die fünffach gela-

gerte Kurbelwelle, die mittels eines noch vorm Steuerkettenrad aufgeschraubten Zahnrads auch die Ölpumpe antreibt. Sie saugt den Schmierstoff recht tief aus der Aluölwanne an, die den Block zusätzlich versteift – zumindest im vorderen Teil: Richtung Kupplung ist die Wanne sehr flach, da der Motor im K70 über dem Differential sitzt, das hier entsprechend Platz beansprucht. Um die Kupplung ist ein Alugehäuse angeschraubt, das auch den



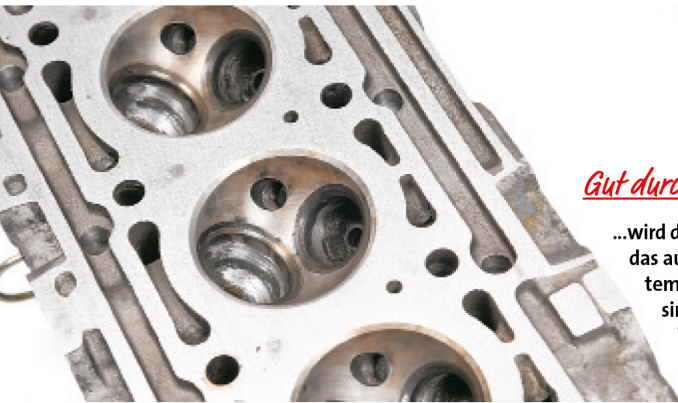


*Kurze Wege*

Die Ventile hängen V-förmig, unter jedem Deckel des Zylinderkopfs sitzt ein Kipphebelbolzen auf einer eigenen Achse

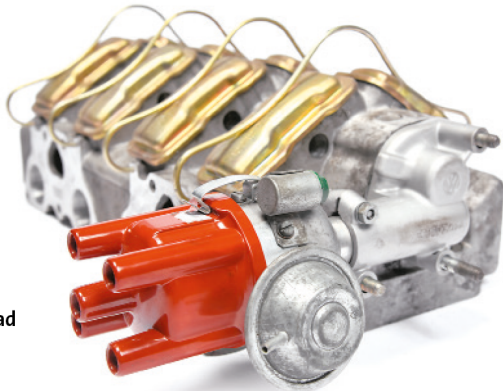
*Gut durchströmt...*

...wird der Kopf vom Kühlwasser, das auch den Ansaugkrümmer temperiert. Die Brennräume sind hemisphärisch, die Ventile haben Sitzringe



*Winkelzug*

Der Verteiler sitzt an der Nockenwelle, mangels Platz im Motorraum aber um 90 Grad abgewinkelt



Anlasser trägt, ebenso den Simmering hinter der Schwungscheibe. Stirnseitig sitzt das Steuergehäuse aus Alu, das auch die Benzinpumpe aufnimmt. Diese wird mittels einer Schubstange von der Ölpumpe angetrieben. Auf der in Fahrtrichtung linken Seite des Blocks ist das Alu-Gehäuse für Thermostat und Wasserpumpe verschraubt. Auf ihr ist auch das Lüfterrad fixiert.

strömen kann. Um das Material an dieser Stelle zu schonen, hat VW sogar spezielle, sogenannte Autothermik-Kolben mit Stahleinlage zur Hitzeableitung verbaut.

**Zylinderkopf und Ventiltrieb**

Der Querstrom-Zylinderkopf ist aus Aluminium und wird vom Kühlwasser durchströmt. Ebenso der Einlasskrümmer, der durchs Wasser temperiert wird. Die für einen wassergekühlten Reihenmotor recht kuriosen acht einzelnen Ventildeckel stammen noch aus NSU-Prinz-Zeiten. Ebenso die V-förmige Anordnung der Ventile, sodass es nahe lag, die Gesamtkonstruktion beizubehal-

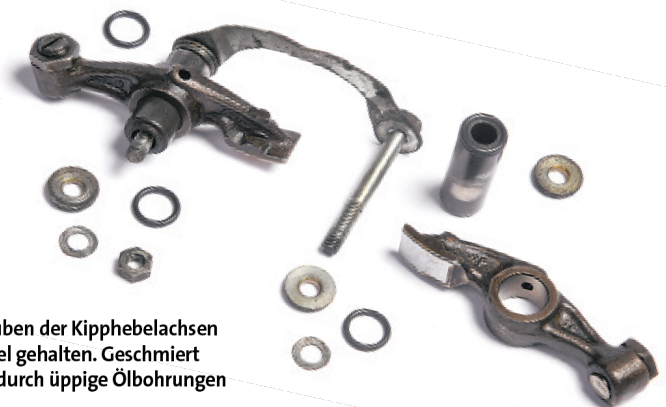
Kolben und Zylinder des 100-PS-Motors sind aufwendig konstruiert: Durch die Bohrung von 87 Millimetern (K 70 L: 82mm) ist der Steg zwischen den Zylindern so schmal, dass hier anders als bei den 1600er-Motoren kein Kühlwasser mehr durch-

*Ölquelle*

Die Kipphebelachsen werden nach außen durch O-Ringe abgedichtet. Ein System, das schon beim NSU Prinz nicht gut funktioniert hat

*Paarweise...*

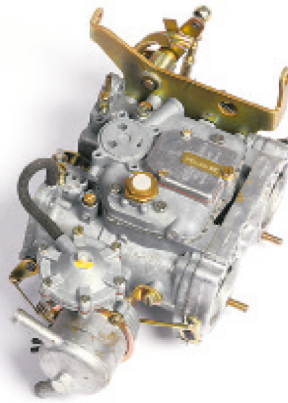
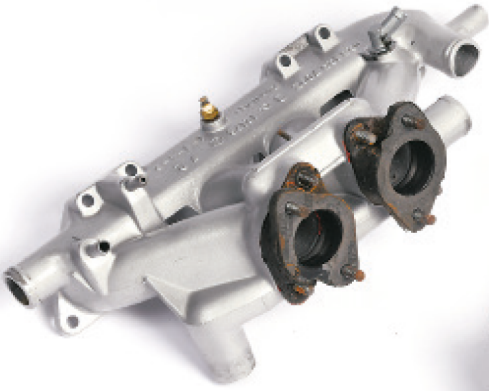
...werden die Schrauben der Kipphebelachsen durch Verspannbügel gehalten. Geschmiert werden die Achsen durch üppige Ölbohrungen





Sportlich aufbereitet

Ein Doppelvergaser Solex 40 DDHT beatmet den 100-PS-Motor. Die Gummiflansche zum Ansaugkrümmer sind rissgefährdet



Je nach Modelljahr...

...hat das Lüfterrad auf der Wasserpumpe vier (1970-72) oder fünf Flügel (1973-74). Die Version mit sieben Flügeln war eine Sonderausstattung

Ein Alu-Kunstwerk...

...ist die vier Liter fassende Ölwanne. Unter dem flachen Teil sitzt das Differential des frontgetriebenen K70



Ausgesprochen schlau...

...ist der Auslasskrümmer geraten, der wie bei Audi von vier auf zwei Ausgänge reduziert



ten. Jedes Ventil hat eine eigene Kipphebelachse, die mittels einer durchgesteckten M-6-Schraube fixiert ist. Kupplungsseitig sitzt der Verteiler auf der Nockenwelle, mittels eines Adapterflansches um 90 Grad abgewinkelt. Die Ventile (mit doppelten Federn) haben Sitzringe und Schaftdichtungen – die bei Verschleiß reichlich Öl in die Brennräume gelangen lassen. Die Brennräume selbst sind halbkugelförmig und mit Ventilsitzringen ausgestattet.

**Anbauteile und Peripherie**

Der recht aufwendige Einlasskrümmer wurde bereits erwähnt, doch auch der Vergaser ist nicht ohne:

Zwar wurde immer ein Solex 40 DDH(T) verbaut, doch gibt es eine zweistellige Zahl unterschiedlicher Versionen. Die Hauptänderung war, dass VW 1973 von Choke auf eine kühlwassergesteuerte Startautomatik umgestellt hat. Die Gummi-Flansche zwischen Vergaser und Einlasskrümmer müssen natürlich stets aufmerksam beobachtet werden. Das Lüfterrad auf der Wasserpumpe hat bis Modelljahr 1972 vier, 1973 und 74 fünf Flügel. Bei Ölverlust rund um den Zylinderkopf können die Spannbügel der Ventildeckel erlahmt sein, und auch der Bereich zwischen Steuergehäuse und Ölwanne ist gerne feucht.

**...und sonst so?**

„Am Motor des K70 nörgelten die zeitgenössischen Tester immer rum“, sagt Markus Retz. „50 Jahre später kann man aber sagen, dass er eigentlich ganz gut gelungen ist: Kaputte Triebwerke sind heute noch eher selten. Die drei Leistungsstufen unterscheidet man am Motorkennbuchstaben auf dem Block: DA bedeutet 90 PS, DB steht für 75 PS, und DC für 100 PS. Die Teileversorgung ist zumindest über den VW-K-70-Club ([www.k70-club.de](http://www.k70-club.de), Telefon 0152/32735341) gut. Unser Fotoobjekt wird jetzt jedenfalls wieder zusammengebaut!“



**Der Spezialist**

> Seit den frühen Neunzigern fährt **Markus Retz** (49) K70. Der Kfz-Mechaniker ist seit Jahren im Club engagiert und hat wohl jedes einzelne K70-Teil schon in Händen gehalten – und repariert.

Text: D. Bartetzko, Fotos: A. Beyer

**> DER ERSTE WASSERGEKÜHLTE FRONTTRIEBLER VON VW**

**Statt Hoffnungsträger ein Leben zwischen den Stühlen**

Als VW 1969 die NSU AG übernahm, war dort ein neuer Mittelklassler fertig: Der K70 sollte die Lücke zwischen den Prinz-Kleinwagen und dem Ro80 schließen. VW hatte aber just den 411 auf den Markt gebracht und wusste wenig mit dem K70 anzufangen. Im September 1970 erschien er mit VW-Logo im Grill, gebaut im neuen Werk Salzgitter. Hier teilte er sich die Bänder 1973/74 mit dem neuen Passat: Er war der erste von VW/Audi selbst entwickelte wassergekühlte Fronttriebler – nach dem K70, dessen Fertigung im Januar 1975 leise auslief...



Einzelu angeflauscht...

...wird die Kupplungsglocke aus Alu – noch eine Idee, die vom Motor des NSU Prinz 1000 übernommen worden ist



# VW K 70L

EZ. 08/1974

75 PS

**5.800,- €**

**Privatanbieter  
DE-61197 Florstadt  
Tel: +49 (0)160-92364902**

VW K 70 L in marathonblau. Fahrzeug wurde vor 2,5 Jahren gekauft. H-Gutachten. Es wurde in den letzten 2,5 Jahren viel investiert. So wurden folgende Teile (und einiges mehr) ohne Rücksicht auf Kosten erneuert: Batterie, Bremsen (Sättel, Beläge, Schläuche), Reifen, Endschalldämpfer, Achsmanschette, Ansaugstutzen statt Gummi....Fahrzeug hat in der Vergangenheit auch Schweissarbeiten erhalten, dies ist aber Jahre her. Rechter Schweller noch Original. Links wurde teilweise erneuert (an den Endspitzen)





# VW K 70L

EZ. 09/1973

Kilometerstand 150.000 km

75 PS

# 7.999,- €

Privatanbieter  
DE-66557 Illingen  
keine Kontaktdaten, zu  
finden auf mobile.de



Verkleinere aus Platzgründen meine große Sammlung. Der K 70 läuft wunderbar, klingt sehr kernig und fährt gut. H-Zulassung (natürlich ohne Fahrwerk und Felgen). Der Lack ist schon leicht mattiert, dürfte hochprozentig Erstlack sein. Innen schön schlicht mit Kunstleder. „Sourkrauts Style“: gelbe Scheinwerfer, lauter Auspuff - man fällt auf :-)  
Verkauf als Showcar ohne TÜV (abgelaufen, läuft auf 07-Nummer), gegen Aufpreis TÜV neu möglich. Auto für Individualisten, Sammler und Fans. Bitte keine Nörgler und Original Fetischisten. Wer nach Dellen, Macken, Kratzern und Oberflächenrost (Unterboden) sucht wird sicher was finden, aber insgesamt guter Zustand.





# VW K 70S(?)

EZ. 06/1973  
100 PS

2.500,- € 😏

NiPe UG  
Jalm 13  
24885 SIEVERSTEDT  
eMail : peter-tarp@gmx.de



**Scheunenfund Nähe Rendsburg:**  
Nichtraucher-Fahrzeug, Raucherpaket, Schiebedach,  
Tuner/Radio, Fahrgestell Nr. 4852502217  
... vor 8 Jahren so in die Halle gefahren!!!

**WEITERE K 70 VORHANDEN!!!** 😲  
... auch mit FUCHS - Felgen





# VW K 70L

EZ. 01/1973

Kilometerstand 20.000 km

75 PS

Gabor Tokody Autohandel  
Färberstr. 6  
DE-85276 Pfaffenhofen  
Tel.: +49 (0)170 7163648

# 7.999,- €





*Fröhe Weihnachten und ein erfolgreiches neues Jahr*

