

Ausgabe 2/2016

1. Internationaler

# K 70 CLUB POST

Mitgliedermagazin



**K 70-Werft - 1. Teil** ab Seite 5

**AKTIVITÄTEN DER  
NIEDERLÄNDER** ab Seite 9

**K 70 - DAS INKAGOLD DER  
RASENDEN REPORTER** ab Seite 15

**... UND TRÄUMT VOM SOMMER  
IN SCHWEDEN** ab Seite 19

**VORSTAND 1. Internationaler K 70-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

Andreas Kernke  
Wajemanns Kamp 11  
49457 Drebber • Telefon: +49 (0)17 1/34 92 5 20 • eMail: akernke@gmx.de

**3. Vorsitzender:** Teilepool (ausschließlich Kommissionierung - **KEINE BESTELLANNAHME MEHR!**)

Mario Thimm  
Kuckucksheide 10  
29308 Winsen (Aller) • Telefon: +49 (0) 5143/66 92 05  
eMail: auto@teilethimm.de

**4. Vorsitzender:** Schriftführer, Teilepoolverwaltung

Peter Rodenberg  
Waldstraße 13  
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:**

Redaktion „K 70-POST“ • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber  
+49 (0) 54 45/12 03 • eMail: k70-club@gmx.de

**Marktplatz, Versand:**

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck  
+49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

**Druck:** ps printsolution GmbH • Leopoldstraße 244 •  
80807 München

**Auflage:** 250 Exemplare

**Ausgabe:** Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

**Redaktionsschluß** jeweils: 1. Ausg. am 1. November,  
2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.  
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  
k70-club@gmx.de senden.

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

**Webmaster:** Andreas Kernke • Adresse siehe Redaktion

**Bankverbindung 1. Int. K 70 Club e.V.:**

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)  
Kontonummer: 50 54 43 73 00  
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

**Titelbild:**

K 70-Club in der Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn  
©2015 Andreas Kernke

Wir sind Mitglied im

**K 70-Club-Kontaktadresse Holland:**

Anne Reitsma und  
Serge van Donkelaar  
Kanaalweg 22  
1121 DP Landsmeer  
sergevandonkelaar@wxs.nl

**Mitgliederkontakt:**

Piet Hasper  
K70-club@kpnplanet.nl

**Clubkonto Holland:**

Rabobank  
Rekeningsnummer NL15RABO0357794567  
Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren



## Auf in die nächsten 25 Clubjahre

Ingo Menker

Unser Silberjubiläum haben wir in beachtlich guter Verfassung, sei es von der Mitgliederzahl her, den finanziellen Rücklagen, dem Teileangebot, dem Bekanntheitsgrad in der Oldtimerszene oder -vor allem!- von dem guten Zusammengehörigkeitsgefühl her, hinter uns gebracht. Die Teilnehmer an den Treffen hatten Spaß, der Teilepool ist neu strukturiert und die K 70-Post weist einen noch nie dagewesenen Qualitätsstandard auf, von dem früher nicht zu träumen war.

Gewiß gibt immer wieder Probleme, die zu lösen sind, aber da bemühen wir uns um vernünftige Lösungen, was bislang auch immer geklappt hat. Substantiell ist bei uns jedenfalls alles im grünen Bereich.

Natürlich begleiten uns auch einige -oftmals allerdings nicht lustige- „Running Gags“ weiter. So hat das überaus nervende Thema „Scheibendichtungen“ immer noch kein gutes Ende gefunden. Nach ungezählten Jahren der Unsicherheiten und immer neuer Irritationen gab es zwar die erlösende Nachricht, daß die Formen zur Herstellung noch beim damaligen Hersteller existieren und -nach ebenfalls zähem Zeitablauf wegen unklarer Eigentumsfragen- konnte Volkswagen Klassik uns mitteilen, daß sie die Formen vom Hersteller ausgehändigt bekommen. Jetzt hakt es allerdings mit dem Start der Produktion, weil sich herausgestellt haben soll, daß mindestens eine Form so beschädigt, bzw. abgenutzt ist, daß sie nicht ohne weiteres zu verwenden ist. Außerdem sei der Werkzeugsatz nicht vollständig. Immerhin sind die Formen für die Ecken vorhanden. Die sind am Wichtigsten, weil nicht ohne weiteres, bzw. nur mit hohem Kostenaufwand herzustellen. Die Formen für die langen Profile seien ohne allzu großen Aufwand herzustellen, wie uns gleich mehrere Gummifabrikanten mitteilten. Die damit befaßten Clubmitglieder hängen sich weiterhin voll engagiert in die Sache, um nach fast einem Vierteljahrhundert (Anfang 1992 gab es die letzte Neuproduktion Frontscheibendichtungen bei VW zu kaufen) nervigsten Herumgewürges endlich das von allen K 70-Besitzern weltweit am dringenden gesuchte Teil anbieten zu können. Hoffen wir das Beste!

Einen Seitenhieb auf die für uns bislang häufig



enttäuscht habenden Aktivitäten der bei VW für Klassikfahrzeuge zuständigen Stellen kann ich mir nicht verkneifen: wenn die Scheibengummiproduktion tatsächlich in Gang kommen sollte, wäre das abgesehen von der Übernahme des Bestandes an K 70-Teilen vom Classic Parts Center anno 2001 das für uns hilfreichste Resultat aller Zeiten! Und das wäre auf das beachtliche Engagement einiger Weniger in den zuständigen Bereichen zurückzuführen -darunter unser Clubmitglied Martin Hube-, nicht aber auf die Institutionen an sich.

Wir werden jedenfalls wie auch die letzten 25 Jahre weiter auf uns selber vertrauen, auf unsere Fähigkeiten, auf unsere Kontakte und auf unseren Zusammenhalt. Weil es einfach das Beste ist – und weil wir es können.

**AUTO SERVICE**

Keilform in Knallfarben: Die spannendsten Autos der 1970er-Jahre

**Die spannendsten Autos der 70er**



VW K70 – Nicht schön, aber ein Aufbruch in die Zukunft: Mit dem von NSU übernommenen K 70 wagte sich VW erstmals an das Thema Frontantrieb und Wasserkühlung. Trotz mehr als 230.000 verkaufter Exemplare zwischen 1970 und 1975 blieb der K 70 ein Exot im Modellprogramm.

© Autonews



## GOLDENE HOCHZEIT: Els & Piet Hasper

Ihr 50. Ehejubiläum begingen unlängst Els und Piet Hasper aus Emmen/Niederlande. Logisch, dass auch ihr K 70 geschmückt wurde und bei einer besonderen Ausfahrt wie seit eh und je treu seine Dienste verrichtete. Wobei: der K 70 hat seit wenigen Jahren ein neues Zuhause bei dem befreundeten Ehepaar Boom aus Monnikendam gefunden.



Auch der 1. Internationale K 70-Club wünschte Els & Piet noch viele gemeinsame Jahre. Mögen die Beiden dem Club noch lange gesund und munter erhalten bleiben.







## K70-Werft – 1. Teil



... den mach ich GANZ BESTIMMT wieder fertig!

Andreas Kernke

### K 70 – meine Leidenschaft.

Nachdem ich schon in grauer Vorzeit mal berichtet hatte, wie es überhaupt zu meinem Faible für den K 70 kommen konnte, möchte ich nun darüber erzählen, zu was dieses Gefühl für

einen 1974er mit 100 PS in der Version LS der Spezies VW K 70, jenes legendären Modells, für das damals extra das VW-Werk in Salzgitter aus dem Boden gestampft wurde, in der Lage war... und noch immer ist.

Wer sich mit alten Autos und deren Restauration befasst, der kennt das: steht das Objekt der Begierde zum Beispiel irgendwo weit weg in einer Scheune, wird Zeit zum Kaugummi. Aus den Augen, (fast) aus dem Sinn! Allzu häufig verglimmt das einst kochende Vorhaben ("... den mach ich GANZ BESTIMMT wieder fertig!") und irgendwann fällt die alte Scheune um, brennt ab, das Fahrzeug gerät in Vergessenheit oder ein dreister Schrottie reisst sich den vermeintlichen Fund unbefugt unter den Nagel.

Darum habe ich mir damals von meinem hochbauingenierenden Vater eine Garage neben den Neubau meines Einfamilienhauses planen und unter enormem eigenen Körpereinsatz (mit hinterher fettem Bandscheibenvorfall) auch bauen lassen.

... auch aus fast 500 Metern Höhe gut zu erkennen: eine Garagenwerkstatt, die fast so groß ist, wie das Wohnhaus daneben



Irgendwann war dann auch sämtliches Gerödel aus den umliegenden Scheunen, Schuppen und Garagen unter dem großen Dach versammelt. Und natürlich mein gelber K 70 LS stand mir quasi direkt vor Ort





zur Verfügung. Mit diesen optimalen Bedingungen wagte ich also den ersten Schritt der anstehenden Restauration.

sämtliche Teile und Schrauben in Kartons und Behältern. Die wurden dann sorgsam beschriftet und eingelagert. Dinge, die es zu überarbeiten galt, lagerte ich extra und bearbeitete sie in Zeiten, in denen es zum Beispiel in der Werkstatt zu kalt war. Auf



ALLES MUSS RAUS... !

Nachdem ich das Fahrzeug anlässlich des Treffens der K 70-Freunde in der relativen Nähe ausgiebig getestet hatte, machte ich mich also frisch ans Werk. Die Rundumerneuerung des künftig in meiner Garagenwerkstatt hausenden

K 70-Problemzone: der Federbeindom vorne rechts. Hier hat die Konstruktion unter der Hitze des vorbeiführenden Abgaskrümmers zu leiden... und nicht nur das. Meines Erachtens gibt's hier auch einen Konstruktionsfehler. Deswegen rostet's!

Fahrzeugs sollte gut überlegt sein. Für mich kam daher nur eine Ausführung in der Art von „ordentlich oder gornich“ in Frage. Dass so etwas nicht in vier Wochen zu erledigen war, verstand sich wohl von selbst... dass es allerdings Jahre, sogar Jahrzehnte in Anspruch nehmen würde, wäre mir damals jedoch nicht in den Sinn gekommen.

Also begann ich tapfer mit der Demontage. In weiser Voraussicht sammelte ich



**Stabile Seitenlage**

die Weise erhielt beispielsweise der Bremskraftverstärker seinen neuen Anstrich in irgendeinem der folgenden Winter in meinem Wohnzimmer.

Die inzwischen komplett nackte Karosserie des Fahrzeugs trennte ich sogar vom Fahrgestell. Es blieb nur noch der eigentliche Rumpf, bestehend aus Fahrerkabine, also Bodenblech, Dach und Fensterholme sowie der Innenbleche des Motorraums (die vorderen Kotflügel sind werksseitig verschweisst!) und der Kofferraum samt Seitenteilen. Mittlerweile war auch eine Bestandsaufnahme möglich. Angefangen bei den vorderen Kotflügeln, dem rechten inneren Federbeindom, den beiden Längsstreben unter den Fußräumen im Fahrer-/Beifahrerbereich, bis zu den kompletten Fahrzeuglängsträgern („Schwellerbleche“) im Spritz-



Nichts Neues... früher wie heute: aufgerosteter Schweller (z.B. noch immer bekanntes Opel-Problem)



bereich, sowie den hinteren Radhäusern und den Querträgern unter dem Kofferraumboden war das Werk des „Gemeinen braunen Eisenbeissers“ zu bewundern. Und das bedeutete für mich: Arbeit satt!

Und es war somit auch klar, dass die umfangreichen Schweissarbeiten überwiegend im Über-Kopf-Bereich stattfinden mussten. Eine Tatsache, die ich nicht akzeptieren konnte und wollte, denn ich hatte einfach wenig Lust auf schwer verheilende Brandwunden von herabfallendem Funkenflug. Also entwickelte ich einen Plan. Auf historischen Fotos des VW-Werks Salzgitter hatte ich gesehen, dass die Produktion teilweise in gekippter Haltung des Toros erfolgt war. Mit allerhand Tricks und Hebeln

legte ich also die Karosserie einfach hochkant auf die Seite. So konnte ich fast mühe- und gefahrlos flexen und schweissen. Eine Idee, die dem Gelingen der Sache besonders im Nachhinein sehr zuträglich war – ich ließ mir viel Zeit und gab mir ebenso viel Mühe mit den bequemen Arbeitsgängen.



Rost at it's best!

Am meisten fürchtete ich mich vor dem Austausch der Schwellerbleche. Das größte Problem daran war nämlich, dass es nirgendwo auf der Welt mehr Ersatz dafür gab. Irgendwie musste mir eine

eigene Nachfertigung gelingen. Dazu schnitt ich sie am Fahrzeug quer auf und studierte ihren Aufbau aus vier Teilen. Nachdem ich Maße, Form und Lage notiert hatte, fertigte ich eine maßstabgetreue Zeichnung und beauftragte eine Metallbaufirma mit dem Schneiden und Biegen der von mir etwas sta-Kreatives Schweißen



biler konfektionierten Stahlbleche.

Endlich konnte ich die alten, rostigen Schwellerru-dimente aus meinem gemütlich auf der Seite koma-tierenden Patienten heraussezieren. Meine Befürchtungen der dadurch instabil werdenden Ka-



K 70-typisch: unter das Windleitblech hatte man werksseitig eine Art Bauschaum gesprüht. Der Scheibenrahmen war aber selten dicht - Wasser drang ein und wurde vom Schaum aufgesogen, es blieb lange feucht... und rostete!

rosseriekonstruktion bewahrheiteten sich allerdings glücklicherweise nicht. Die aufwendige Operation des Anpassens und Einsetzens der neuen Bleche benötigte eine enorme Zeit. Doch am Ende dieses Bauabschnitts war diese Flanke der Karosserie wieder in nahezu neuwertigem Rohbau-Zustand.

Die folgende Nacht werde ich übrigens nie vergessen. Durch meine penible Feinarbeit und teilweise millimetergenau gesetzten Schweisspunkte- und nähte, hatte ich unzählige Male am Schweisschutzschirm (mit

Fußraum hinter dem Fahrersitz: konstruktionsbedingter Rost in Höhe der Hacken. Rechts der frisch eingeschweisste Schweller vom Innenraum her.



drei „s“) vorbei geschieht. Damit hatte ich mir erstens ziemlich die Augen verblitzt und zweitens einen ordentlichen Sonnenbrand im Gesicht zugezogen. Na ja – der Wagen soll ja irgendwann mal wieder „sonnengelb“ werden... das passt dazu!

mit drei „m“). Irgendwann bemerkte ich dann, dass die Luft der Garage langsam stickig und warm wurde... und hell! Als ich die Schweißbrille abgenommen hatte, stand der Beifahrerfußraum lichterloh in Flammen! Ein Eimer Wasser hat dann



Das linke Radhaus vorn VOR der Bearbeitung

Auch die Flex-Arie beim Schweißgrate-Schrubben wird unvergessen bleiben. Die ganze Werkstatt lag anschließend unter einer grauen Metallstaubschicht, alles roch nach diesen seltsamen Flex-Scheiben und am Abend fand ich meine normale Haut- und Haarfarbe erst nach ausgiebigem Duschen wieder. Ich glaube, der aufgeschrubbelte Staub mindestens einer kompletten Flex-Scheibe ist damals durch den Abguss gespült.

Dass ich mich an diesen Dreck und den Geruch von Flex-Scheiben gewöhnen musste, war klar, wenn man bedenkt, dass dieses ja erst der Schweller EINER Fahrzeugseite war. Der Andere folgte mit genau der selben mir eigenen Akribie, diesmal aber etwas zielstrebig, schneller – weil erfahrener. Allerdings auch wieder mit dem gleichen Staub und Geruch... diesmal achtete ich aber etwas mehr auf den „Sonnenschutz“. Ein erneuter Sonnenbrand um die Augen – und diesmal auch auf den Armen (?) blieb mir aber wieder nicht erspart.

Beim Einschweißen des Beifahrerschwellers hätte ich dann beinahe meine Garage noch abgefackelt. Obwohl im Beifahrerfußraum eigentlich alles „blank“ war, klebten auf dem Karosserieboden immernoch fusselige Reste der einstmals an dieser Stelle befindlichen Lärmdämmmatte (diesmal



Das rechte Radhaus vorn NACH der Bearbeitung

schnell für eine Entspannung der Lage gesorgt. Ein sehr kreatives Theater war auch das Schweißen der vorderen Kotflügel. Dem schweißkundigen Fachmann ist bewusst, dass der Vorgang des Schweißens mit großer Hitze und daher auch einem sogenannten Hitzezug einher geht. Die einstmals zu Spiegelungen fähige, glatte Metalloberfläche verzieht sich dabei und ist nur sehr schwer zu bändigen. Es plopt hier und blubbt da – den Lackierer, dem der Glanz und die Spiegelungen im Finish nachher Auskunft über die Qualität seiner Bemühungen geben, kann man damit prima zur Verzweiflung bringen.



Aber dazu kommen wir später. Zunächst müssen die Arbeiten am Body abgeschlossen werden – das gibt es im Teil 2 der „K 70-Werft“.

Der total marode Querträger unter dem Kofferraum... den musste ich komplett neu rekonstruieren.





## Een stijve passagierscel

De K 70 heeft 'een zelfdragende stalen carrosserie, tweetraps kreukelzones voor en achter en een veiligheidspassagierscel'. Dat staat in een advertentie voor de K 70 in Elseviers Magazine in 1972. En in 1974 meldt een K 70-advertentie in dit blad: 'De carrosserie biedt alle moderne bescherming, o.a. door een stijve passagierscel tussen schokabsorberende zones voor en achter'.

Dat die veiligheidskooi goed werkt weten de meesten van ons inmiddels wel, bijvoorbeeld uit de verhalen van clubleden.

Maar ook de exploitant van café 'De Tram' uit Nieuwe Tonge kan er over meepraten. Hij overleefde een frontale botsing met een Ford Cortina zonder veel problemen. Dat staat te lezen in Het Eilanden Nieuws van 9 november 1971. Wel zonde van zijn gloednieuwe K 70. Ook een Dirkslandse melkhandelaar kwam na een aanrijding met de schrik vrij. Hij schoot onder een landbouwvoertuig dat plotseling afsliep. Het is te lezen in dezelfde krant op 14 augustus 1973. Zijn K 70 was van modeljaar 1973.

## Gewonden en enorme ravage bij botsing op Rijksweg Haringvlietbrug



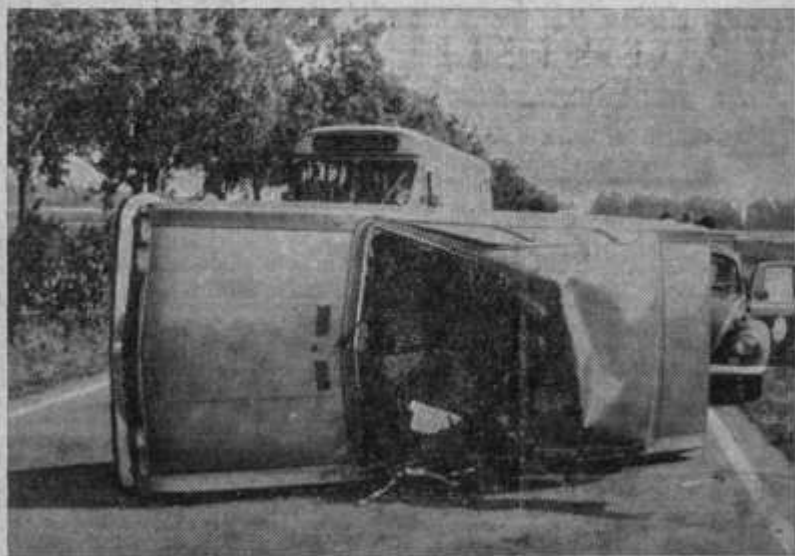
Een levensgevaarlijk gewonde, vier minder ernstig gewonden en een grote materiele schade waren het gevolg van een inhaalmanoeuvre van een inwoner van het Brabantse St. Willebrord, zondagavond om kwart voor zes op de Rijksweg vanaf de Schaapweg naar de Volkersteden. De Ford Cortina die door hem werd bestuurd maakte zich daar los uit de file om de voorrijdende wagen te passeren juist op het moment dat uit tegengestelde richting een Volkswagen K 70 naderde, bestuurd door dhr. J. v. d. Linde, exploitant van café „de Tram“ langs de Provinciale weg te Nieuwe Tonge. Er volgde daarop een frontale botsing van beide wagens die elk met een snelheid van plm. 40 km. per uur reden.

De bestuurder van de Cortina M. M. v. E. uit St. Willebrord liep een hersenschudding en tal van aanwonden op; zijn passagier, de 23-jarige man uit Hoeven (N.H.) bekam ernstig ongesteld en is levensgevaarlijk gewond in het Dijkzigtziekenhuis opgenomen. Beide Brabanters hadden een flag langs de kust wesen vissen. De heer van der Linde liep een lichte hersenschudding en vijf wonden op; hij werd na in het ziekenhuis verbonden te zijn naar huis terug; zijn vrouw werd ter observatie in het ziekenhuis opgenomen. Het soortje van de fam. v. d. Linde kwam er zonder noemenswaardig letsel af maar het dochtertje liep een gebroken armje op. Aldus het trestse resultaat van een inhaalmanoeuvre die inplaats van de beoogde secondenwinst opnieuw veel ellende veroorzaakte.

Ook deze neringdoende heeft dus niet lang van zijn nieuwe auto kunnen genieten.

## DIRKSLAND :

## Auto botst op afslaande landbouwwagen



De Dirkslandse melkhandelaar Dammes Molenaar is gisteren door het oog van een naald gekropen. Rijdend op de Staakweg schoot hij met zijn VW K70 onder een hoge landbouwwagen die plotseling linksaf zwenkte. Het dak van de VW werd, bij de bestuurdersplaats, weggerukt maar dhr. Molenaar werd nauwelijks gewond. De wagen kwam op haar linkerkant midden op de weg terecht.

## Stoßstabil

„Die verwindungsfreie und stoßstabile Großraumkabine ist vorn und hinten durch Mehrphasen-Knautschzonen geschützt“. So berichtet eine frühe deutsche K 70 Werbung aus 1970.

Dass der K 70 ein sicheres Auto ist, wissen wir schon längst. Anbei dazu nochmals die Beweise, gefunden in zwei niederländischen Zeitungsberichten aus den frühen Siebzigern.

In 1971 überlebte ein K 70-Fahrer aus Nieuwe Tonge einen Frontalaufprall mit einem Ford Cortina fast problemlos. Und in 1973 kam ein K 70-Fahrer heil aus seinem Auto, nachdem er mit seinem PKW unter einen Landwirtschaftswagen gefahren war. Einziges Manko: die beiden K 70-Besitzer haben Ihre nagelneuen K 70 nicht lange genießen können.



## Nazomertreffen K 70 Club NL

Op zondag 6 september 2015 scheen de zon. Dat was geheel conform de traditie, want altijd als de K 70's in Nederland elkaar treffen is het mooi weer. Dit keer waren wij te gast bij Lefert en Marijke in Balkbrug. De koffie stond klaar, de laatste berichten werden uitgewisseld en de omvangrijke collectie auto's en automobilia van de gastgevers werd bewonderd. Na een prachtige rondrit door het Reestdal op de grens van Drenthe en Overijssel sloten we de dag af op wijnboerderij De Reestlandhoeve. Zoveel rust en groen kenden de Randstedelingen onder ons alleen nog van héél vroeger. Het was weer een plezier om de lange sliert K 70's in hun sprekende seventies-kleuren door het landschap te zien kronkelen. Lefert en Marijke, bedankt voor deze geweldige K 70-dag!

## NL Herbsttreffen in Overijssel

Am 6. September 2015 war der K 70 Club NL zu Gast bei Lefert und Marijke aus Balkbrug. Das Wetter war super. Nach Kaffee, Kuchen und Geplauder ging es los. Wir machten eine entzückende Fahrt ins Grüne und sahen wie die acht Kasi's in ihren typischen Siebzigerfarben durch die Landschaft wirbelten. Wir endeten bei einem Weinbauernhof. Wo sonst? Lefert en Marijke, danke sehr!



**NEDERLANDSE EVENEMENTEN KALENDER****Programma K70 Club NL 2016**

01.02.2016 def-2

<b>Datum</b>	<b>Evenement en Locatie</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Wat gaan we doen</b>
5 t/m 8 mei  donderdag t/m zondag  (5 mei: Hemel- vaart)	<b>Treffen K70 Freunde</b>  Reichenbach, Vogtland / Erzgebirge, Duitsland  (ca 625 km ten oosten van Arnhem)	Axel Schaper en Eva Langhans  Deelname aan programma- punten s.v.p. voor 1 april afstemmen (vol=vol) met:  schaper@afwbadharzburg.de	Zie K70-Post 01/2016.  25 <sup>e</sup> Jahrestreffen van onze Duitse zusterclub.
14 t/m 16 mei  zaterdag t/m maandag  (15 - 16 mei: Pinksteren)	<b>Pinkstertreffen Internationale K70 Club</b>  Kirchaich, Steigerwald, Duitsland  (ca 550 km ten zuid- oosten van Arnhem)	Manfred Heil  manfred.heil@autohausheil.de	Zie K70-Post 01/2016.  Het 30 <sup>e</sup> Pfiingsten- treffen van onze club.
2 t/m 5 juni  donderdag t/m zondag	<b>Internationaal NSU Treffen</b>  Sportlandgoed Zwartemeer  (ca 15 km ten zuid- oosten van Emmen)	NSU Club Nederland  www.nsu.nl	Ook de NSU club heeft leden met een K70.  Het 36 <sup>e</sup> Internationale NSU Treffen vindt dit jaar plaats in Nederland.
10 t/m 12 juni  vrijdag t/m zondag	<b>Oldtimermarkt Bockhorn</b>  Bockhorn, Duitsland  (ca 100 km ten oosten van de NL-grens, Noord-Duitsland)	oldtimermarkt-bockhorn.com	Wordt door veel clubleden bezoekt.  35 <sup>e</sup> Bockhorner Oldtimermarkt.
18 en 19 juni (of 11-12 juni?)  zaterdag en zondag  definitieve	<b>Frankrijk Treffen</b>  Arras, Noord-Frankrijk  (ca 230 km ten zuiden van Breda)	Philippe Carpentier, Guillaume Terka, e.a.  vw.k70@hotmail.fr tielk021@planet.nl	Onze Franse clubgenoten weten ons steeds weer prettig te verrassen.  De K70 Club NL



# NEDERLANDSE EVENEMENTEN KALENDER

Part 2

datum nog vast te stellen			sluit zich dan ook graag aan!
20 augustus zaterdag	<b>24<sup>e</sup> Oldtimerdag Ruinerwold</b>  Ruinerwold, Drenthe	Stichting Oldtimerdag Ruinerwold  www.oldtimerdagruinerwold.nl	Individuele deelname.
18 september zondag	<b>Najaarstreffen K70 Club NL</b>  Groene Hart gebied in Holland / Utrecht	Pim en Anne Marie Tielkemeijer  tielk021@planet.nl	Relaxte middag met polders, koeien, oude stadjes, riviertjes, een heksenwaag, ..  Van plm. 11.00 - 17.00 uur.
2 oktober zondag	<b>Jahres Haupt Versammlung (JHV)</b>  Omgeving Frankfurt, Duitsland	Bestuur  Vorbereiding: Markus Retz, Peter Rodenberg	Jaarlijkse algemene leden- vergadering
9 oktober zondag	<b>Technische Dag Plus, K70 Club NL</b>  Behandelen praktische vragen over en problemen met de eigen K70.  Uitvoeren tests, geven van adviezen, waar mogelijk direct oplossen (kleine) zaken.	Organisatie: Pim, Siem en Piet.  Voor de techniek tekenen Siem, Jos en Corné.  tielk021@planet.nl	Wij zijn deze zondagmiddag te gast bij het garagebedrijf van een grote Ford- en Mazda-dealer in Emmen (Drenthe).  Plus partner- programma!
15 januari 2017 zondag	<b>Oliebollenbijeenkomst K70 Club NL</b>  <b>Met rondrit!</b>  Geldermalsen	Henry en Rosalien Kroezen  overstag@hotmail.com	Van 12.00 – 13.00 uur aankomst, 13.00 uur start, einde plm. 17.00 uur.



**VERANSTALTUNGSKALENDER****Programm K70 Club NL 2016**

01.02.2016 def-2

Datum	Treffen und Ort	Organisation	Was ist los?
5. – 8. Mai  (Christi Himmelfahrt)	<b>Treffen K70 Freunde</b>  Reichenbach, Vogtland / Erzgebirge, Deutschland	Axel Schaper und Eva Langhans  Teilnahme an Programm- punkte bitte vor den 1. April abstimmen (voll=voll) mlt:  schaper@afwbadharzburg.de	25. Jahrestreffen von unserem K70- Schwesterclub.  Weitere Info: K70- Post 01/2016.
14. – 16. Mai  (Pfingsten)	<b>Pfingstentreffen</b> <b>1. Internationaler K70 Club</b>  Kirchaich, Steigerwald, Deutschland	Manfred Heil  manfred.heil@autohausheil.de	30. Pfingsten- treffen.  Weitere Info: K70- Post 01/2016.
2. – 5. Juni	<b>Internationales NSU Treffen, NL</b>  Sportlandgoed Zwartemeer  (Nord NL, Grenzgebiet NL/D, Nähe Emmen)	NSU Club Nederland  www.nsu.nl	Das 36. Internationale NSU Treffen findet dieses Jahr statt in den NL.  Der NSU Club hat Mitglieder mit K70.
10. – 12. Juni	<b>Oldtimermarkt Bockhorn</b>  Deutschland	oldtimermarkt-bockhorn.com	35. Bockhorner Oldtimermarkt  Gefällt schon lange viele K70- Fans.
18. – 19. Juni  Datum noch nicht definitiv	<b>Frankreich Treffen</b>  Arras  Nord-West Frankreich (Grenzgebiet B/F)	Philippe Carpentier, Guillaume Terka, u.A.  vw.k70@hotmail.fr tielk021@planet.nl	Frankreichtreffen sind immer interessant und gemütlich.  Der K70 Club NL kommt gerne!
20. August	<b>24. Oldtimertag Ruinerwold, NL</b>	Stichting Oldtimertag Ruinerwold	Großes Oldtimertreffen für wirklich alles mit



# VERANSTALTUNGSKALENDER

Teil 2

	Ruinerwold, Drenthe  (Nord-Ost NL)	www.oldtimerdagruinerwold.nl	Rädern.  Teilnahme: individuell
18. September	<b>Herbsttreffen K70 Club NL</b>  Im Grünen Herz der Randstadt, in Holland und Utrecht	Pim en Anne Marie Tielkemeijer  tielk021@planet.nl	Entspannen Mittag mit Polder, Kühe, alte Städtchen, Flüsschen, eine Hexewaage, ....  Anfang 11.00 Uhr, Ende rund 17.00 Uhr.
2. Oktober  (Sonntag)	<b>Jahres Haupt Versammlung (JHV)</b>  Raum Frankfurt	Vorstand  Vorbereitung: Markus Retz, Peter Rodenberg	
9. Oktober	<b>Technik Tag Plus, K70 Club NL</b>  Wir sind zu Gast bei der Garage vom Vertragshändler Ford und Mazda in Emmen.  (Nord NL, Grenzgebiet NL/D)	Organisation: Pim, Siem und Piet  Technik: Siem, Jos und Corné  tielk021@planet.nl	Technische Fragen und Probleme bezüglich den eigenen K70.  Durchführen Teste, Beratung, falls möglich direkt lösen (kleine) Sachen.  Mit Partner- Programm!
15. Januar 2017	<b>Oliebollenbijeekomst, K70 Club NL</b>  Geldermalsen (Mitte-NL)	Henry en Rosalien Kroezen  overstag@hotmail.com	Ölstrudel essen, Pläne machen und plaudern.  Mit K70- Rundfahrt!  Begrüßung ab 12.00 Uhr, Anfang 13.00 Uhr, Ende rund 17.00 Uhr.



Mit freundlicher Genehmigung  
von Jens Tanz

## K 70 – das Inkagold der rasenden Reporter

Clubmitglied Jens Tanz ist Social Media Manager und Autor. Zudem veröffentlicht er die Wahl-Kieler Motorgeschichten auf [www.traeume-wagen.de](http://www.traeume-wagen.de) und seiner eigenen Internetseite [www.sandmannswelt.de](http://www.sandmannswelt.de). Auch Berichte über seinen VW K 70 - übrigens, dem legendären „Ludolfs-K 70“ sind dabei.

„Äh... wollt ihr nicht lieber ein Auto aus dem Fuhrpark nehmen?“

Ein Stich ins ohnehin schon blutende Herz, als mein weltbestes Redaktionskollege und guter Kumpel Lars Busemann gemeinsam mit mir in der Chefredaktion von [Autobild.de](http://Autobild.de) vorspricht. Es scheint bis hier oben durchgesiebert zu sein, dass wir im Jahre des Herrn 2011 bei der Live-Berichterstattung während der 4. Auflage der Rallye Hamburg-Berlin-Klassik neue Wege gehen wollen. Und das bedeutet nicht nur echtes live-bloggen auf den einzelnen Etappen. Das bedeutet auch ein unkonventionelles Pressemobil. Der Benz SEC von Lars war letztes Jahr – dieses Jahr rollt mein goldener VW K 70 mit uns durch das gesamte Starterfeld an drei ereignisreichen Tagen von Hamburg nach Berlin. „Nein.“ Wir wollen genau dieses Auto fahren, weil wir grenzenloses Vertrauen in ihn stecken. 40 Jahre Alltag mit Patina und randvoll mit Geschichten, schon jetzt. Ich muss noch ein paar Kleinigkeiten richten...

Das alternde Pressegold hat lange geschlafen.

Und man sieht ihm sein Alter inzwischen echt an. Mir allerdings auch. Wir zwei sind gleich alt. Ich habe meinen alten Freund in diesem Winter nicht geschont, und die Quittung bekomme ich nun in Form von Flugrost an allen Teilen, ausgelöst durch Tonnen von Streusalz. Auch der Tacho hat schlapp gemacht, gemeinsam mit der Quarzuhr. Gruppen-



suizid. Da fange ich mit dem light-pimpen mal an, selbstlos unterstützt durch den wohl größten Fahrlehrer der Welt, El Gigante. Dieser auch hier sehr schreibfreudige Mensch hat mir aus seinem Fundus eine neue Cockpiteinheit geschickt, außerdem einen neuen Unterbrecherkontakt für den Zündverteiler. Wir wollen ja nicht liegen bleiben. Was würde die Chefredaktion sagen, was würde aus der Live-Berichterstattung? Nein nein, der alte NSU muss rollen!



Wobei dieses Rollen nicht ernsthaft durch eine defekte Quarzuhr oder einen nicht mitlaufenden Tageskilometerzähler gebremst würde. Aber da bin ich penibel, die Instrumente, auf die ich drei Tage lang gucken soll – die müssen funktionieren. Was sie nun auch tun. Ein paar Umbauarbeiten, die mir gesendeten Geräte hatten kein Lämpchen mehr für den manuellen Choke und auch das Glas der Uhr passte nicht. Aber das lässt sich leicht richten. Danke El! Du hast einen gut! Wesentlich verwegener kommen allerdings der hakelnde Doppelvergaser und das fehlende Radio daher. Womit mache ich weiter? Mit dem Radio. Der Mensch braucht auch in so einem Auto Musik zum fröhlich sein!

Das gute alte Blaupunkt, welches ich auf einem K70-affinen Treffen erwarb, passt zwar hervorragend in die Optik dieses Urgesteins aus den 70er Jahren... aber die Anschlüsse auf seiner Rückseite treiben dem gelernten Kommunikationselektroniker Schweißperlen auf die Stirn. Bananenstecker für den einen Lautsprecher, ein schmaler Kontakt für plus (die eine Seite) und minus (die andere

Seite), irgend ein gelbes Kabel und ein Antennenstecker. Das ist mir zu windig. Irgendwo habe ich noch ein altes Blaupunkt Augsburg Casetten-Radio aus den 90ern (von einer aus Versehen gewonne-



nen ebay-Auktion) in der Garage liegen. Das tut es auch. Die Antenne... ich finde keine, aber auch KEINE Möglichkeit, die im linken Kotflügel so unterzubringen, dass ich ihr Kabel in den Innenraum legen kann!? Also verbanne ich sie ins Handschuhfach. Mal sehen, was morgen der AVD dazu sagt?? Musik spielt. Einige meiner 20 Jahre alten Kompaktcassetten sind im Handschuhfach. Und Papa Kalle ist natürlich dabei. Erinnern Sie sich?



Ich habe gerade ein schraubendes Déja-Vu, viele dieser Arbeiten führte ich schon vor drei Jahren in Örgs Werkstatt durch. Vor eben jener sagenhaften





Herbst-Tour. Die Herausforderung ist nun eine ganz andere. Donnerstag Prolog im Hamburger Hafen, Freitag die Etappe von Hamburg nach Wolfsburg, Samstag die Etappe nach Berlin. Alles auf den schönsten Nebenstraßen der Republik, inmitten von 180 Oldtimern aus über 8 Jahrzehnten Automobilgeschichte! Unser 1971er K 70, Volkswagens erster wassergekühlter Personenkraftwagen (seinerzeit vom einverleibten NSU-Werk übernommen) ist bestimmt der rostigste Mitstreiter im Feld. Aber er hängt mir am Herzen, er hängt allgemein gut am Gas, er ist golden und er wird es schon machen!

Das, liebe Frauen, funktioniert genau wie bei einem treuen Mann. Man muss nur ein bisschen lieb zu ihm sein, und er bleibt ein Leben lang. Aber nicht ZU lieb, das könnte ihn langweilen. Der KaSi be-



kommt noch einen Schluck Öl auf seine Steuerkette, mehr braucht es nicht. Wer nach 7 Monaten Winterschlaf anstandslos mit eigener Batterie anspringt und schnurrt wie ein Uhrwerk, der hat weiter keine Bedürfnisse. Der bringt uns mit der Leichtigkeit der 70er zu den Etappenzielen und den abendlichen Veranstaltungen. Der fährt über die Landebahnen von Groß Dölln und lässt das Feuerwerk in der Autostadt in seinem alternden Chrom wiederspiegeln. Ich freue mich wie ein kleines Kind auf die kommenden vier Tage, wo es ausschließlich um altes Blech, dessen Piloten und das gemeinsame Erlebnis Rallye geht. KaSi – bist du bereit? Noch ein bisschen Felgensilber vielleicht? Okay, aber nur ein bisschen.

Vielleicht verstehen Sie nun, warum ich in den vergangenen Tagen und Wochen ein bisschen zurückhaltender war. Ich war mit der Organisation beschäftigt. Da muss die Schreiberei mal ein wenig Pause machen. Aber heute ist Mittwoch, und morgen ist Donnerstag. Prolog-Donnerstag. Und wir sind mitten drin. Der kahle Typ mit der Schirmmütze und der alternde Bärtige mit dem weißen Panama-Hut fahren in den Goldenen Gezeiten entlang der Strecke und werden Sie über den ganzen Tag auf dem Laufenden halten. Über alle Fahrzeuge, die Fahrer und die Etappen. Ein Eierlikörchen mit Udo Lindenberg? Gern. Hab ich dabei, er fährt selbst. Ein kleines Liedchen mit Peter Maffay? Womöglich. Ich habe vorsichtshalber eine Gitarre an Bord. Unsere Live-Berichterstattung bekommt einen eigenen Frame auf der Auto Bild Klassik Seite.

Ich freue mich über Ihre Anteilnahme an diesem großartigen Event, den wir mit einem einzigartigen Auto begleiten werden. Hier und später, auf der Klassik Seite live. Sehen wir uns??? Aber eine Reise in diese Gegend festigt vielleicht den Glauben eines Kindes an das Gute. Wir werden sehen. Nächstes Mal. Und wir hören Fred vom Jupiter.





## Wasser marsch!

**KULT  
KISTEN**



Der K70 war der erste VW mit Front-Reihenmotor, Frontantrieb und Wasserkühlung

XX

Der NSU Ro 80 war dank Wankelmotor technisch ambitioniert, zeitlos gezeichnet und mit seinem langen Radstand auch fein zu fahren. Ein Auto, das seiner Zeit weit voraus war. Doch was, wenn die Kunden das gar nicht wollen? Vielleicht bekamen die Bosse von NSU kalte

Füße und ließen ihre Jungs an den Zeichentischen daher ein völlig anderes Modell entwerfen. Mit normalem Vierzylinder-Benziner und einer, nun ja, etwas konservativeren Form. Der K 70 (K stand für Kolbenmotor) war 1969 quasi so etwas wie die Antithese zur Aufbruchstimmung je-

ner Zeit – und er leitete einen Umbruch ein: NSU ging damals nämlich an Volkswagen, und der technisch wenig fortschrittliche Wagen mutierte zum technisch fortschrittlichsten Wagen, den der seinerzeit im luftgekühlten Chaos versinkende VW-Konzern auf einmal im Angebot hat-

te: Als VW K 70 feierte die vermutlich nur mit dem Geodreieck entworfene Limousine seine Premiere. Doch den Autotestern standen die Haare zu Berge, weil die zerklüftete Front den K 70 auf gerader Strecke unheimlich instabil machte. Nach fünf Jahren war Schluss mit dem Spuk. KR



## Schraubergesetz Nr. 2



**Der Schraubenschlüssel rutscht nur dann ab, wenn eine scharfe Kante in der Nähe Deiner Fingerknöchel ist!**

I. Internationaler K70-Club e.V.



Mario Thimm



## ... und träumt vom Sommer in Schweden!

Liebe Clubkollegen,

als unsere große Tochter Emmi im Jahr 2014 beschloss, dass sie in 2015 mit der Kirchenfreizeit nach Schweden fahren würde, überlegten wir uns, dass wir das ebenso machen würden. Wir buchten eine kleine aber feine Ferienhütte in der Nähe von Emmis Aufenthaltsort und übernahmen sie dort zum Ende ihrer Freizeit.

In dieser K 70-Post-Ausgabe möchte ich euch mitnehmen in die aus K 70-Sicht „wichtigsten“ Ausschnitte unseres Schwedenurlaubs in Småland. Es gab auf dieser Tour drei fest geplante Abschnitte:

Abschnitt 1: Ein Besuch bei unseren Freunden und Clubmitgliedern Rita und Sven in Lomma bei Malmö.

Abschnitt 2: zwei Wochen Ferienhütte am See mit gelegentlicher Suche nach „bildemontering“ (deutsch = Autoverwertung).

Abschnitt 3: Rückreise mit Aufsuchen des K 70 in der Nähe von Helsingör, der als Schrottplatz-Hinweisschild dient (siehe Seite 26/27, K 70-Post Ausgabe 2/2015).

Nachdem wir aufgrund einer kleinen Bulli-Panne ca. 2 ½ Stunden später als geplant in Lomma ankamen, gab es bei Rita & Sven leckere Pfannkuchen mit Blaubeer- und Erdbeermarmelade sowie natürlich Kaffee. Danach erfolgte eine ausgiebige Besichtigung von Svens K 70-Ersatzteilschätzen, untergebracht in einem Luftschutzbunker der Wohnsiedlung. Das obligatorische Öffnen seiner K 70-Garage durfte auch nicht fehlen. Wieder mal entstehen Fotos vom roten 72-er K 70 L der in dieser Ausgabe auch zum Verkauf angeboten wird (siehe MARKTPLATZ Seite 23). Nach einem kurzen aber sehr schönen Aufenthalt in Lomma ging es dann weiter zum Zielort.

Bereits am Montag entdecken wir ein Hinweisschild zum „Arboda-Bildemontering“ ...und schon aufgesucht: eine erste einstündige Fotoerkundung ergab, dass es sich um einen kulturell hochwertigen (wenn auch ohne K 70) Schrottplatz handelte. In VW-Audi-Modellen gesprochen, waren dort u.a.

Passat 1 und Audi 80 B1, diverse Golf 1 + 2 (auch Country), Käfer, Bullis (T2 + T3), Audi 80 und





Coupe B2, Audi A8, etc. zu finden.

Am Mittwoch bin ich zusammen mit Tjark einen halben Tag dort gewese-

sen, um einige Dinge zu demontieren, wie z.B. hintere Kopfstützen für Tjarks Audi oder eine Scheinwerferreinigungsanlage für unseren T3. Der Schrottplatzbesitzer war sehr freundlich und ließ uns die ganze Zeit dort gewähren, auch in den Hallen mit den Ersatzteilen.

An einem leicht verregneten Tag machten wir uns auf nach Växjö, der nächstgrößeren Stadt in der Umgebung. Die Autoverwertung dort war leider zu groß und schnelllebig aufgezogen, sodass alte VWs nicht zu finden waren. Der Mitarbeiter dort gab uns aber noch eine Adresse etwas außerhalb.

Dort angekommen war gerade Mittagspause. Auf den Zinken vom Gabelstapler lag gerade ein gelb-weißer Bulli T2a. Als wir dann mit dem Junior-Inhaber des Platzes reden konnten, stellte sich heraus, dass eine Besichtigung des Platzes nicht möglich und auch kein K 70 dort sei, er aber jemanden kenne, der einen hat. Ein paar Telefonate später hatten wir einen Termin mit dem Besitzer vereinbart und trafen uns Tage später abends bei ihm in der Halle.

Der K 70, den wir gefunden hatten, war unglaublich: ein 73-er mayametallic farbener K

70-Standard mit einem Kilometerstand von nachweislich nur 5.600 gefahrenen Kilometern. So etwas gibt es wirklich (und nicht nur einmal, ihr werdet sehen und lesen). Neuwagenfeeling im Innenraum mit Sitzen so stramm wie ein knackiger Hintern. Außen hat der Wagen im Bereich der Frontschürze und an dem Stoßfänger leichten Rostansatz, da er beim Vorbesitzer ein paar Jahre unglücklich unter einem Carport gestanden hat. Nun steht er in einer trockenen und beheizten Garage einer ehemaligen Tankstelle zusammen mit einem ...

Es erfolgte ein Adressenaustausch, ein paar Clubzeitungen wurden übergeben und viele Fotos geschossen.







Auf dem Rückweg aus dem Urlaub haben wir dann K 70 Nummer drei in Osby in der Nähe von Helsingborg gefunden. Leider kamen wir erst kurz nach zwölf dort an, sodass der Schrottplatz bereits geschlossen hatte. Dennoch trafen wir den Inhaber an und holten uns die Erlaubnis, den K 70 unter die Lupe zu nehmen und ggf. die Fahrgestellnummer



zu bekommen. „Wieso die Fahrgestellnummer?“ stutze der Besitzer. „K 70-Fan, Sammlung, Archiv, etc.“ antwortete ich kurz. „OK, OK“ kam kurz zurück.

Der K 70 war verschlossen, aber der Kofferraum ließ sich wie üblich öffnen. Glücklicherweise ist bei den schwedischen K 70 eine Fahrgestellnummer-Plakete im Kofferraum zu finden. Da war ich doch wieder glücklich!!!



Der Wagen war auch nicht der Schlechteste. Er sei damals kurz nach erfolgter Neulackierung mit einem Kupplungsschaden auf dem Schrottplatz abgestellt worden laut Schrottplatzbesitzer. Wahrscheinlich wusste niemand, wie leicht der Wechsel gewesen wäre.

Unser Resultat: 1x Schweden = 3x K 70 , davon waren Zwei bereits geplant, aber dafür hat uns der Zweite umso mehr überrascht, zumal wir auf dem Weg zu unserer Hütte höchstens 25 Meter vom K 70 entfernt daran vorbeigefahren sind.

...und es gab zwei neue Fahrgestellnummern vom 2. und 3. K 70 für das Archiv.





## WIEDER ETWAS GESCHAFFT!

Am Wochenende, dem 30. und 31. Januar erfolgte der Teileumzug von Weißbach nach Winsen/Aller. Manni Sobiella, Harry Thimm und Jörg Pfahlert erklärten sich spontan bereit am Samstagmorgen um 9.00 Uhr mit einem gemieteten Transporter den Weg nach Weißbach anzutreten und dort die Ersatzteile zu verladen. Vielen Dank dafür!!! Leider fanden sich keine Mitglieder im Süden, die dort unterstützend tätig werden wollten, Schade! Nun kann natürlich argumentiert werden, dass es zu kurzfristig angesetzt wurde. Dies lag darin begründet, dass Peter Rodenberg, der diese Aufgabe eigentlich übernehmen wollte, sich aus beruflicher Sicht nicht mehr in der Lage sah, den Umzug zu managen. So fiel mir der Job erst jetzt im Januar zu.

Wie dem auch sei, am Samstag um 23.30 Uhr kamen die Teile in Winsen/Aller unversehrt an und wurden am Sonntag um 11.00 Uhr entladen. Manni, Volker, Harry, Fred, Tjark und meine Wenigkeit

sortierten die Teile vorerst grob nach Hauptgruppen ein, aber es gibt noch einiges zu tun bis zur endgültigen Inventur.

Bis dahin Euer Teilewart  
Mario





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](http://www.k70-club.de) sind ebenfalls Kleinanzeigen zu finden!



Dieser K70 von Rita und Sven Andersson in Lomma, Schweden ist für € 3.900,- zu verkaufen! KM-Stand laut Tacho 45.800, Modelljahr 72, 90 PS, ursprünglich kasanrot, aber in anderem rot schonmal neu lackiert.

Innenausstattung alabaster Velours, Anhängerkupplung

Weitere Infos und Fotos unter [k70@teilethimm.de](mailto:k70@teilethimm.de)

## VERKAUFE

Habe beim Aufräumen meiner Garagen noch ein par Ersatzteile gefunden.

Originale, unverbaute Teile in TOP Zustand:

1 Stück Tachometer (481 957 031 B) 50,-€

2 Stück Drehzahlmesser (481 919 253 A) je 50,-€

1 Stück Zeituhr (481 919 203 A) 30,-€

Wenn ihr interessiert seid, meldet euch bitte zeitnah bei mir!

Christian Hause  
Westerbergstr. 13  
38162 Schandelah  
[ackazuhouse@t-online.de](mailto:ackazuhouse@t-online.de)  
Tel.: 0160-96604402

## Angebot aus MOBILE

Schöner K70 letzte Serie  
TÜV bis Mai 2017  
Näheres am Telefon

6.000 EUR

EZ 10/1974

140.000 km

97650 Fladungen

Tel.: 09778-740216





**K 70-FAN-ARTIKEL**

... für alle K 70-Enthusiasten  
... für alle, die den K 70 mögen  
... für alle, die den K 70 besitzen und fahren



**KaSi-Welt Merchandising**  
Wajemanns Kamp 11

49457 Drebber

<http://kasi-welt.ccvshop.de>

eMail: k70-club@gmx.de

**VW K 70 KALENDER 2016**



Digitaldruck, Spiralbindung, Aufhänger  
Titelseite + für jeden Monat ein Motiv = 13 ansprechende,  
farbige Fotos vom VOLKSWAGEN K 70

Preis inkl. Porto & Verpackung

pro Exemplar



**ANSTECKNADEL CLUB-PIN**



Das farbige K 70-Clublogo zum Anstecken

Schicke Anstecknadel, modischer Pin  
Softemaille geprägt auf silbernem Trägermaterial  
Schmetterlingsverschluß (Butterfly)  
Länge: ca. 35mm

11 unterschiedliche K 70-Farben - KEINE Metallic-Töne. Farben nur  
solange Vorrat reicht!

pro Exemplar



Bestellungen per Internetshop (<http://kasi-welt.ccvshop.de>) werden bevorzugt!

Hiermit bestelle ich folgende(n) Artikel aus dem

Stück VW K 70 KALENDER 2016 á 5,- EUR  
inkl. Porto und Verpackung

Stück ANSTECKNADEL CLUB-PIN á 3,- EUR

+ 1,- EUR Porto und Verpackung

- weiß (ähnlich atlasweiß oder pastellweiß)
- grau (ähnlich silbermetallic) KEIN Metallic-Effekt
- gelb (ähnlich sonnengelb)
- gelb (ähnlich marinogelb)
- gelb (ähnlich hellasgold) KEIN Metallic-Effekt
- orange (ähnlich leuchtorange)
- rot (ähnlich kasanrot) KEIN Metallic-Effekt
- dunkelblau (ähnlich alaskablau) KEIN Metallic-Effekt
- hellblau (ähnlich marathon-metallic) KEIN Metallic-Effekt
- türkis (ähnlich türkis-metallic) KEIN Metallic-Effekt



Name:.....  
 Vorname:.....  
 Strasse, Nr.:.....  
 PLZ, Ort:.....  
 Land:.....

Anschließend errechneten Betrag +  
 Porto bitte auf das Konto  
 BIC: GENODEF15ES  
 IBAN: DE29278937605054437300  
 bei der Volksbank Seesen einzahlen.  
 Verwendungszweck: Vorname + Name  
 nicht vergessen! Die Bestellung geht  
 auf Reisen, sobald die Zahlung eingegan-  
 gen ist.

Bitte Bestellung einsenden an:  
**KaSi-Welt Merchandising**  
**Wajemanns Kamp 11**  
**49457 Drebber**