

1. Internationaler
K70 CLUB-POST

Mitgliedermagazin

**K 70 CLUB PFINGSTTREFFEN 2019
UND DER STEINIGE WEG DORTHIN**

SEITE 7



**KAPPA SETTANTA
296600 CT**

SEITE 11



**CAMPINGWEEKEND
IN HOLLAND**

SEITE 17



VORSTAND

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

Ralf Knispel
Haldener Str. 213, 58095 Hagen
Telefon: +49 (0) 15 1/12 62 39 75 • eMail: ralf_knispel@web.de

3. VORSITZENDER, TEILEPOOL

Mario Thimm
Kuckucksheide 10 • 29308 Winsen (Aller)
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05 • eMail: auto@teilethimm.de

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

Peter Schürmann
Dorothea-Petersmann-Weg 58 • 48147 Münster
Telefon: +49 (0) 16 0/98 56 90 60

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

Bengt Meder
Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg
Telefon: +49 (0) 76 1/47 64 24 7 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 1/34 92 52 0 • eMail: akernke@gmx.de

VERSAND

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

DRUCK

WIRMachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

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 akernke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

http://www.k70-club.de

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

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE:

Henry Kroezen
roosenhenry@hotmail.com
+31 (0)6 4872 1487

TEILEPOOL
zu erreichen unter
eMail: k70@teilethimm.de
oder per Telefon:
01 72/38 55 40 2



TITELFOTO: ANDREAS KERNKE - „K 70 VORM JOSEPHSKREUZ AUF DEM GROSSEN AUERBERG IM SÜDHARZ“

Der K 70 in der Öffentlichkeit

TEXT: INGO MENKER



wenn sie totaler Unfug sind, nicht wieder verschwinden, sondern zukünftig öfter der Fall sein. Wir brauchen uns diese Vorwürfe nicht gefallen lassen, denn wenn etwas das Sinnbild von Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung ist, dann ist es ein Oldtimer. Eines der wenigen Fahrzeuge, was nicht aufgebraucht und dann weggeworfen und durch - extrem energieaufwendig produzierte- Neuware ersetzt wurde, sondern unter Nutzung von aus Teileträgern sorgsam ausgebaut und wiederverwendeten weiter am Leben gehalten wird.

Dazu eine Frage in die Runde: kann jemand nachvollziehen, von wieviel anderen K 70 stammende Teile in seinem K 70 über die Jahre eingebaut wurden? Ich nicht. Das war schon wenige Monate nach dem Kauf 1998 nicht mehr möglich.

Wenn wir diese Vorwürfe zu hören bekommen, wegen „alte Stinker“ oder so, dann können wir auf die außerordentliche Nachhaltigkeit unserer Autos verweisen, auch darauf, daß wir nur wenige Kilometer im Jahr damit fahren, in der Hoffnung, daß unser Gegenüber das versteht – aber angesichts der überzogenen Hysterie, die mittlerweile mit dem ganzen Thema einhergeht, sollten wir die Hoffnung auf Verständnis nicht allzu hoch ansetzen. Dann empfiehlt es sich, daß wir uns in unsere Szene zurückziehen und auf unsere Veranstaltungen konzentrieren und uns ansonsten aus den ganzen Aufregungen heraushalten.

Nicht, weil wir uns rechtfertigen oder gar schämen müßten, sondern einfach, weil es keinen Zweck hat, vergebens mit Verständnisunfähigen diskutieren zu wollen. Bei allen Vorteilen, die das Leben in einer „eigenen Welt“ bietet, müssen wir aber dennoch aufmerksam die Entwicklung verfolgen, denn wie gesagt, es wird nicht besser werden. Die Zeiten, in denen Oldtimer fast ausnahmslos positiv gesehen wurden, sind vorbei.

Wie dem auch sei, Grund für überzogenen Pessimismus gibt es dennoch nicht. Unsere Autos sind bald 50 Jahre alt, unseren Club gibt es nächstes Jahr seit 30 Jahren und viele von uns sind seit ebenfalls vielen Jahren dabei - und wenn wir überlegen, was alles in der Zeit passiert ist, dann können wir zuversichtlich sein, noch viele gemeinsame Jahre mit unserem Hobby verbringen zu können.

Wenn Ihr diese K 70-Post in den Händen haltet, wird wieder ein Artikel über den K 70 in der aktuellen „Oldtimer Praxis“ erschienen sein, eine Restaurationsstory. Details sind mir noch nicht bekannt, Mario hat sich darum gekümmert. An ihn hatte ich Daniel Bartetzko, den Autor verwiesen.

Ansonsten kann ich meinerseits nicht allzuviel zu dem Thema beitragen, da ich aufgrund von Problemen mit der Schulter -zu viele Jahre Schreibtischarbeit- die letzte Zeit nicht mit dem K 70 fahren konnte. Etwas komisch war es schon, den K 70 nach Bockhorn - die einzige Tour, die ich trotz Schmerzen durchgezogen habe - quasi winterfest (vollgetankt, gewaschen) in die Scheune gebracht und mit den Staubschutztüchern (Omas Bettlaken) abgedeckt habe, zu einer Zeit, als die Saison in vollem Gang und jedes Wochenende irgendwo eine Veranstaltung war. Aber die Operation ist gut überstanden, so daß ich mich auf die nächsten Aktivitäten mit K 70 freuen kann. Wobei ich bei der derzeitigen extremen Hitze -letzte Woche hatten wir hier im Westen von NRW 41 Grad- den Wagen sowieso nicht heraushole. Weil das nicht gut für den Lack und die Polster, aber vor allem für die Insassen ist. Es macht einfach keinen Spaß, bei 30 Grad und mehr unterwegs zu sein – auch nicht in einem modernen Auto mit Klimaanlage. Da bekommt man die Hitzekeule eben nach dem Aussteigen.

Was Oldtimer in der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem durchaus als extrem zu nennenden Wetter angeht, so bemerke ich in letzter Zeit im Zuge der teilweise hysterisch gewordenen Debatte über den Klimawandel, daß wir mit als Schuldige angesehen und entsprechend angegangen werden. Eine Sache, der wir uns stellen müssen, denn diese Vorwürfe werden, auch

IMPRESSUM

EDITORIAL

Das dritte Wort

STATISTIK

Zulassungszahlen K 70

TECHNIK

Wie zuverlässig ist mein K 70?

TITELSTORY

K 70 Club-Pfingsttreffen 2019 und der steinige Weg dorthin

11 NEULICH ERLEBT

Kappa Settanta
296600 CT

17 NIEDERLANDE

Einladung zum Herbsttreffen

19 NIEDERLANDE

Ethanol in de benzine

21 NIEDERLANDE

Gewijzigde betaling contributie K 70 Club NL

22 NIEDERLANDE

Technische Dag K 70 Club NL

23 NIEDERLANDE

Evenementen 2019-2020

KRAFTFAHRTBUNDESAMT:

AKTUELLE ZULASSUNGSZAHLEN VOLKSWAGEN K 70 (1.1.2019)

TEXT: DANIEL HENNIGS

Es fragt sich sicherlich so mancher von euch, wieviele K 70 aktuell in Deutschland noch zugelassen bzw. nicht endgültig außer Betrieb gesetzt sind.

Hierfür war es bis vor Kurzem nötig, kostenpflichtig eine schriftliche Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes einzuholen; in der Vergangenheit erschienen in der K-70-Post ja immer wieder mal solche Auskünfte, die einzelne Mitglieder eingeholt hatten.

Neuerdings lassen sich jedoch solche Bestandszahlen direkt über die Internetseite des Amtes kostenlos abrufen. Hierzu geht man folgendermaßen vor:

www.kba.de → oben „Statistik“ auswählen → in linker Spalte „Bestand“ auswählen → in der linken Spalte nach unten gehen und „Liste der Hersteller und Typschlüsselnummern“ auswählen → es erscheint ein Link zum Herunterladen einer Excel-Datei (Format *xlsx*, d. h. Nutzer älterer Excel-Formate bzw. älterer MS-Office-Versionen, die noch auf Windows XP laufen, können diese Datei nicht öffnen).

In dieser riesigen Liste kann man dann auch den VW K 70 finden und – sehr praktisch – auch mit allen möglichen anderen zeitgenössischen Modellen vergleichen! Das ist allerdings nur möglich, wenn die Herstellerschlüsselnummer und vor allem die exakte Typschlüsselnummer des entsprechenden Modells kennt, sonst muß man sehr lange suchen bzw. wird gar nicht fündig.

Hier aber mal die aktuellen Zahlen (Stand 1.1.2019) zum K 70:

K 70 Standard (Typschlüssel 405).....96 Exemplare
 K 70 L (Typschlüssel 406).....124 Exemplare
 K 70 S und K 70 LS (Typschlüssel 436)...22 Exemplare (!)

Gesamtzahl.....242 Exemplare

Wenn ich richtig liege, hat sich die Zahl der noch zugelassenen K 70 gegenüber der letzten Erhebung, die in der K-70-Post vor einigen Jahren veröffentlicht wurde, deutlich verringert.

Also, liebe K 70-Fahrer, hegt und pflegt eure Autos weiterhin gut, damit es nicht noch weniger werden!

//



WIE ZUVERLÄSSIG IST EIGENTLICH MEIN AUTO?

TEXT, FOTO UND GRAFIK: RUPERT ZEH

Seit einem Jahr habe ich nun ein neues Hobby. Mein K 70 in leuchtorange ist für seine 47 Jahre ganz gut in Schuß.

Natürlich habe ich in den ersten Monaten viel geschraubt. Zuerst wurden alle Schläuche gewechselt, Wasser, Benzin und Öl. Besondere Herausforderungen waren das Wechseln des Kühlwasserschlauches unterhalb des Saugrohres und das Wechseln des Benzinschlauches vom Einfüllrohr zum Tank. Hier mußte man Geduld und Ausdauer beweisen.

An alle anderen Schläuche kam man vergleichsweise gut heran. Um den Motor öldicht zu bekommen, wurden dann die Ventildeckeldichtungen und die O-Ringe an den Kipphebelwellen gewechselt.

Nachdem dann auch der Vergaser überholt wurde, Zündkerzen und Zündkontakte gewechselt wurden, lief der Motor wieder rund. Nun wurden noch alle Flüssigkeiten gewechselt und die Bremsen überholt.

Damit waren die wichtigsten Arbeiten erledigt. Das Schöne am K 70 ist, dass alles einfach konstruiert ist. Mit ein bisschen Hilfe meines Freundes und guten Informationen von Manfred und Mario, konnten die Arbeiten gelingen.

Es ist ja auch immer ein schönes Erfolgserlebnis, wenn wieder etwas geschafft wurde. Wenn ich nun in den Motorraum schaue, macht das schon Spaß. Alles ist sauber, kein Öl, die Wasserpumpe ist dicht und auch ein paar kleine Rostflecken wurden entfernt.



NUN DIE EIGENTLICHE FRAGE: WIE ZUVERLÄSSIG IST JETZT DER K 70?

Die wichtigen Arbeiten sind gemacht, und alles wurde bestimmt drei Mal kontrolliert. Kann ich mich nun beruhigt auf lange Strecken begeben?

Mein Freund, der schon drei italienische Rennwagen restauriert hat, sagt ja.

Aber wie war das vor 50 Jahren mit der Zuverlässigkeit? Hier habe ich in der Auto –Motor und Sport, vom November 1972 - eine interessante Darstellung gefunden.

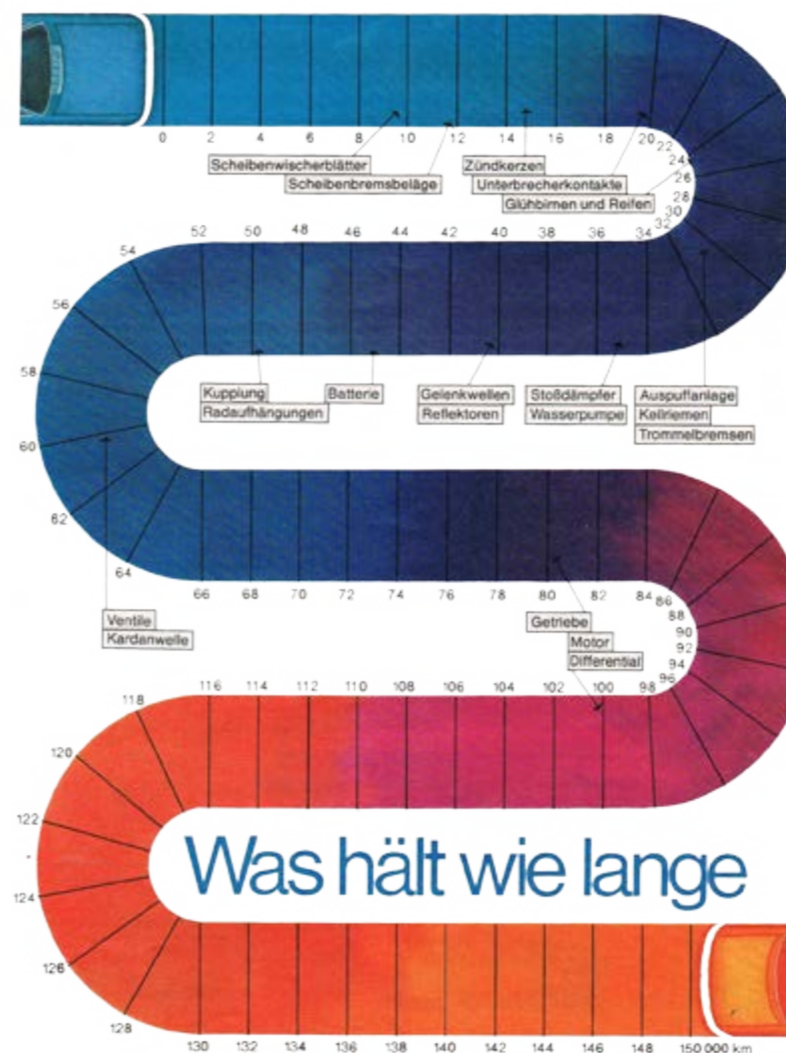
Dass Zündkerzen, Unterbrecherkontakte, Glühbirnen und Bremsbeläge nicht ewig halten, ist schon klar. Aber dass Gelenkwellen, Getriebe und Motoren in den 70-er Jahren auch keine 100000 km, im Durchschnitt erlebten, ist schon etwas gewöhnungsbedürftig.

Auch der legendäre Käfermotor hat selten mehr als 100.000 Kilometer gehalten. Das war wohl damals normal. Da der Käferausstauschmotor preiswert und schnell zu wechseln war, hat das seinem Ruf nicht geschadet. Aber wie ist das nun mit unserem K 70-Motor? In den 70-er Jahren hatte ein K 70 Austauschmotor 661,- DM und ein Austauschgetriebe 1066,- DM gekostet. Im Vergleich zu anderen Automarken war der Motor preiswert und das Getriebe teuer.

Heute, nach 50.000 Kilometern, hat mein Motor noch auf allen Zylindern eine gute Kompression. Das Motoröl war beim Wechseln frei von Wasser, Benzin und Metallspänen und es sind auch keine besonderen Geräusche zu hören.

Da wir unsere K 70 pfleglicher als früher behandeln, glaube ich, dass wir noch lange Freude an unseren Autos haben werden. Beim nächsten Treffen, können wir ja unsere Erfahrungen austauschen.

Bis dahin alles Gute, Euer K 70-Freund Rupert. //



*Ganz still und leise, ohne ein Wort, gingst du von deinen Lieben fort.
Du hast ein gutes Herz besessen, nun ruht es still, doch unvergessen.
Es ist so schwer, es zu verstehen, dass wir dich niemals wiedersehen.*

Hans-Peter Jost

* 27. Februar 1942 † 12. Mai 2019

Niemals geht man so ganz

*Christel Jost geb. Weiß
Nicole Mertes geb. Jost mit Dirk
Renate Loncaric
Ralf und Petra Galuschka
mit Saskia und Michael
und Familienangehörige*

Traueranschrift: Herbertz Bestattungen,
Familie Jost, Kirschstraße 18 a, 40764 Langenfeld

Die Trauerfeier wird gehalten am Dienstag, dem 28. Mai 2019,
um 12.00 Uhr in der Kapelle des katholischen Friedhofs St. Martin
in Langenfeld, Richrather Straße.
Anschließend findet die Beisetzung der Urne statt.
Von Beileidsbekundungen am Grabe bitten wir abzusehen.

Anstelle von freundlich zugedachten Kranz- und Blumengaben bitten
wir um eine Spende an den Förderverein Interdisziplinäres Zentrum für
Palliativmedizin e.V. in Düsseldorf.
IBAN: DE25 3005 0110 1007 8414 04,
BIC: DUSSDEDDXXX, Stichwort: Hans Peter Jost.



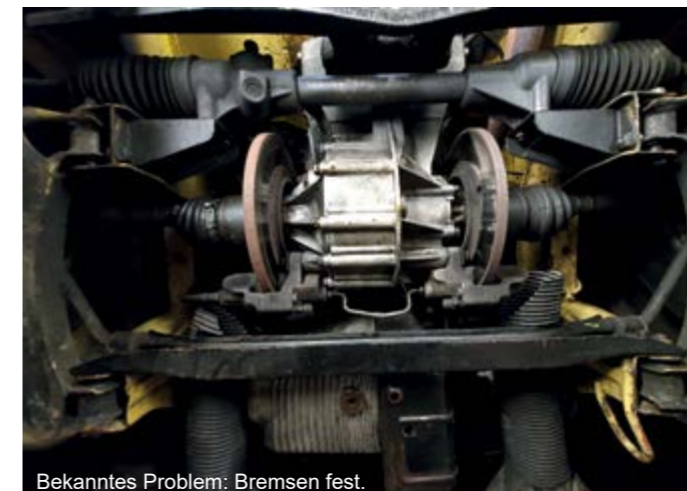
K 70 CLUB - PFINGSTTREFFEN 2019 UND DER STEINIGE WEG DORTHIN

TEXT: RONJA SCHÜTTE, FOTOS: MARCEL KERNKE, ANDREAS KERNKE

Am 1. Mai war es endlich so weit: Der K 70 durfte wieder aus der dunklen Garage rollen. Es war ein warmer Tag und die Freude war groß, den Gelben wieder fahren zu können.

Umso härter traf der Schlag, als es plötzlich aus der Motorhaube qualmte. Der Geruch von verbranntem Gummi lag in der Luft. Der Grund? Der musste erst einmal rausgefunden werden. Gesagt getan: auf zu Marcells Elternhaus, wo genug Platz und Werkzeug ist um das Rätsel zu lösen. Der Teufel des Geschehens versteckte sich in den festgerosteten Bremsen. So wurde während der Fahrt durchgehend gebremst, wodurch Wärme erzeugt wurde und die umliegenden Dichtungen anfangen zu qualmen und anzuschmelzen. Marcel machte sich direkt daran, alles so gut wie möglich abzukühlen. Das Problem schien übergangsweise gelöst.

Schnell holten wir also Marcells Schwester Leah von Zuhause ab und auf zum nächsten See. Auf halber Strecke doch erneut der beißende Geruch von schmorendem Gummi. Schnell in die nächste Seitenstraße gebogen, Motorhaube auf und leider war das Problem doch nicht so leicht gelöst wie gedacht. Wieder waren die Bremsen



Bekanntes Problem: Bremsen fest.

heißgelaufen. Für diesen Tag und für einige weitere war das K 70-Fahren erstmal gestrichen.

Doch Ende des Monats dann der erste Lichtblick: Endlich die richtigen Ersatzteile da und die Zeit gefunden, um sich zu kümmern. Wobei Marcel hier 99% der Arbeit übernimmt und Ronja wohl eher als Helferchen dabei ist, beispielsweise wenn die Bremse zum



Manchmal muß man Schrauben dreh'n.

Entlüften gepumpt werden muss. Insgesamt drei Arbeitstage, neue Bremsättel, Bremsflüssigkeit sowie eine ganze Menge Arbeit und Zeit flossen in die Reparatur des Gelben. Denn viel Zeit war nicht mehr bis zum nächsten K 70-Treffen über Pfingsten. So haben wir die Antriebswellen getauscht bzw. neue eingebaut. Ein weiteres

aufwendiges Abenteuer. Im selben Atemzug wurde dann auch ein neues Federbein eingebaut, um das ständige Knallen des Wagens zu beheben. Denn der Vorbesitzer hatte eine Feder eingebaut, die eine Windung zu wenig hatte.



Ungleiche Windungen der Federbeine.

Und als er dann endlich aus der Garage rollte und Marcel bremste: Nichts. Er rollte einfach weiter, Bremswirkung nicht vorhanden. Der nächste Schlag ins Gesicht. Aber so schnell sollte uns die Motivation dann doch nicht verlassen. Also zurück in die Garage. Woran liegt's? In den Bremsschläuchen befand sich noch immer Luft. Zum dritten Mal ging es dann ans Entlüften, diesmal zu dritt. Während Ronja fleißig die Bremse gepumpt hat, regelte Marcel alles unterm Auto und Andreas, sein Stiefvater, kippte ständig Bremsflüssigkeit nach. An einem Abend, etwa Ende Mai, dann endlich die Erleichterung: er läuft wieder! Vorm K 70 Clubtreffen also doch noch alles gerettet.

Zu Pfingsten 2019 schmissen wir dann alle Sachen in den geräumigen Kofferraum des Gelben und fuhren innerhalb von knapp drei Stunden in den schönen Harz. Kaum waren wir am Abend in der Ferienwohnung angekommen, schwangen wir uns spontan auch schon gemeinsam mit Marcells Eltern wieder in die Autos und besuchten die diesjährigen Ausrichter.



In Blankenburg zuhause für ein paar Tage.



Unterwegs im Harz.

Auf einen langen Abend folgte eine kurze Nacht. Am Samstag um 9 Uhr trafen wir uns mit dem Rest des Clubs an einem Hotel in der Nähe. Nach freudigem Wiedersehen und Begrüßung der



Treffpunkt Parkplatz.

Ausrichterfamilie, stand auch schon der erste Programmpunkt an: die **Glasmanufaktur Harzkristall**. Dort bekamen wir eine Führung wo uns ein begabter Glasbläser seine Kunst erklärte sowie leckeres Mittagessen im dortigen Café. Leider bekamen nicht alle von uns ihre bestellten Nudeln. Die alternative Bestellungen wurden jedoch rasch nachgeliefert. Das Highlight war definitiv der mehrstöckige Laden, wo allerlei Deko aus Glas erworben werden konnte.



Glasbläser am Werk.

Bunte Welt aus Glas.



Fazit zur Glasmanufaktur Harzkristall:

Die Führung durch die Manufaktur war sehr schön und informativ, jedoch vielleicht etwas kurz. Dies ist aber der Größe (oder eher Kleine) der eigentlichen Werkstatt zuzuschreiben.

Das Essen war lecker, schmeckte jedoch nicht besonders. Wir hatten Nudeln mit selbstgemachter Pesto. Diese schmeckte zwar auch selbstgemacht, hatte jedoch nichts Besonderes. Draußen war ein wahres Paradies für Kinder platziert: ein riesiger Spielplatz mit Kletterburgen, „Trampolin“ und ganz viel Sand zum Spielen. Weiterhin wurden überall kleine Glasfiguren ausgestellt, die das Ambiente gemeinsam mit der Natur noch verschönerten.

Unser absolutes Highlight dort waren die Verkaufsflächen. Dort haben wir uns am längsten aufgehalten, gestöbert und sogar das eine oder andere Souvenir gekauft.

Nach der Glasmanufaktur ging es in der Kolonne zum nächsten Programmpunkt; zur **Harzköhlerie Stemberghaus**. Was vor allem bedeutete: ganz viel Qualm. Um im 18/19 Jahrhundert Erze schmelzen zu können, musste eine hohe Temperatur erreicht werden. Diese konnte jedoch vor Braunkohlezeiten nur mit Holzkohle erreicht werden. Aufgrund dessen wurden zahlreiche Wälder abgeholzt.

Die „Führung“ war leider lediglich ein 15-minütiger Vortrag vor einem der sogenannten Kohlenmeiler, in dem die Kohle vor sich hin brannte. Danach war dann Zeit, sich die kleine Ausstellung anzuschauen sowie im Stemberghaus einen Kaffee zu trinken.



Grillkohleherstellung.



Leider war die Führung keine richtige Führung. Für 3,-€ hatten wir mehr erwartet.

Der Außenbereich war schön, jedoch an einigen Stellen ungepflegt.

Das Café/Restaurant hatte einen eigenen Charme und war sehr schön. Die Torten waren lecker und der Kaffee ebenfalls.

Der kleine Souvenirshop war sehr niedlich und es gab einige schöne Dinge zu kaufen. Erworben haben wir dort allerdings nichts.

Am Abend stand dann ein gemeinsames Essen mit dem ganzen Club an, bevor der Tag sich dem Ende neigte.

Der Sonntag startete für uns und den Club ebenfalls um neun Uhr am Morgen. Nach Begrüßungen und weiteren Fotoshootings traten wir zunächst den Weg zu den **Rübeländer Tropfsteinhöhlen** an. Dort konnte entweder die „Baumannshöhle“ oder die „Hermannshöhle“ besichtigt werden. Die Hermannshöhle ist eine der ältesten Schauhöhlen, seit etwa 1646 finden dort organisierte Führungen statt. Wir besichtigten die Hermannshöhle, wo ein seltenes Tier lebt: der Grottenolm.

Bilder haben wir in der Höhle nicht gemacht, da dies aufgrund der dort ansässigen Fledermäuse nicht gestattet ist und wir natürlich Rücksicht auf unsere Umwelt nehmen möchten, so gut wir können. Die Führung, die wir dort bekamen, war jedoch sehr beeindruckend. Zwischen mächtigen Stalaktiten und Stalagmiten erkundeten wir die riesige Tropfsteinhöhle, bewunderten das Skelett eines



Parkplatz vor der Höhlenwelt.



Stalagtiten & Stalagniten.



Grottenolm im Modell.



Kostenpflichtiges Beweisfoto von der Besuchergruppe.

längst ausgestorbenen Höhlenbären und ließen uns einfach von der Unterwelt begeistern. Irgendwann werden wir uns auch die Baumannshöhle noch anschauen.

Nach den Führungen unserer Gruppen war dann erstmal Zeit für eine kurze Pause, bevor wir zum nächsten Programmpunkt übergingen. Die Ausrichter haben sich eine **Rallye durch den Harz** einfallen lassen, mit Laufzettel, Aufgaben auf dem Weg und Stationen. Unserer Meinung nach eine tolle Idee, um die Umgebung zu genießen und besser kennenzulernen.

Einen Platz erhielten wir nicht, dafür aber ein super leckeres Mittagessen bei „Kukkis Erbsensuppe“ und wunderschöne Ausblicke.



Startplatz der Harz-Rallye.



Im Hintergrund: der Brocken.



Aufgaben müssen gelöst werden.



Warum schätzen, wenn man auch messen kann?



Glück muss man haben - Breckenbahn

Die Rallye bekommt von uns volle Punktzahl, weil sie einfach eine schöne Erfahrung in einer noch schöneren Umgebung war, großes Kompliment an die diesjährigen Ausrichter!

Wir ließen den Tag mit einem Spaziergang durch den am Treffpunkt ansässigen Park ausklingen und so schnell war das Wochenende dann auch schon wieder vorbei.

Bevor wir am Montag die Heimreise antraten, ging es noch ein letztes Mal um neun Uhr zum Treffpunkt und in der Kolonne vom Parkplatz runter. Der letzte Punkt auf der Programmliste war das sogenannte „Josephskreuz“ auf einem kleinen Berg. Normalerweise dürfen Autos dort gar nicht hochfahren, es sei denn es handelt sich um Mitarbeiter, Lieferungen oder behinderte Menschen.



Der Club vorm Josephskreuz.



Ob Marco wirklich nochmal mit Papas Auto fährt?



Die K 70-Welt von oben betrachtet.

Für den K 70 Club wurde jedoch eine Ausnahme gemacht und wir durften mit den Oldtimern langsam den Hauptweg nehmen. Dafür wurden wir auch prompt von ein paar Wanderern als „Umweltschänder“ durchs Fenster beleidigt. Wir nahmen es mit Humor, erfuhren jedoch später, dass auch Mitarbeiter oft mit solchen Anschuldigen zu kämpfen haben. Manche Menschen sind einfach schwierig. Eventuell kommt zu diesem Thema irgendwann nochmal

ein eigener Blogpost.

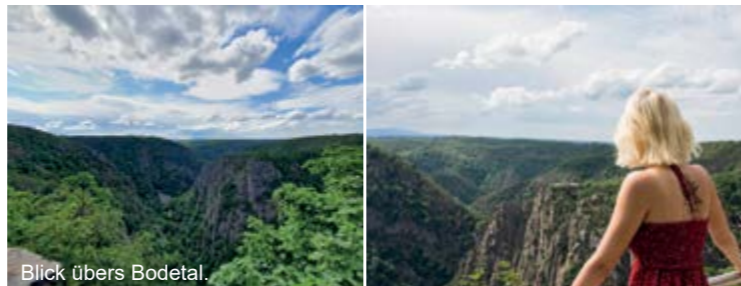
Zurück zum eigentlichen Thema: Das Josephskreuz ist stolze 38m hoch und steht auf der „Josephshöhe“.

Unser Fazit zum Josephskreuz:

Schöne Aussichten kommen bei uns immer gut an. Nach dem Erklimmen des Kreuzes hat man eine 360° Aussicht auf die Umgebung und die Natur.

In dem kleinen ansässigen Restaurant gab es klassische deutsche Kost, immer gut! Durch das Bestellsystem durchzusteigen war jedoch zunächst verwirrend: drinnen bestellen und Getränke bekommen, der Rest wird dann zu einem an den Tisch gebracht.

Als Letztes für dieses Treffen entschieden wir uns auf Wunsch von Ronja dann noch dazu, den Hexentanzplatz zu besuchen. In Thale angekommen, waren die Meisten zwar schon ziemlich geschafft. Dies hielt uns aber nicht davon ab, die Gegend dort noch ein wenig zu erkunden und die Aussicht zu genießen. Allgemein ist der Hexentanzplatz natürlich sehr für Touristen ausgelegt. Es gibt viele Souvenir-Shops und Möglichkeiten zu Essen. Wir waren jedoch nur



Blick übers Bodetal.



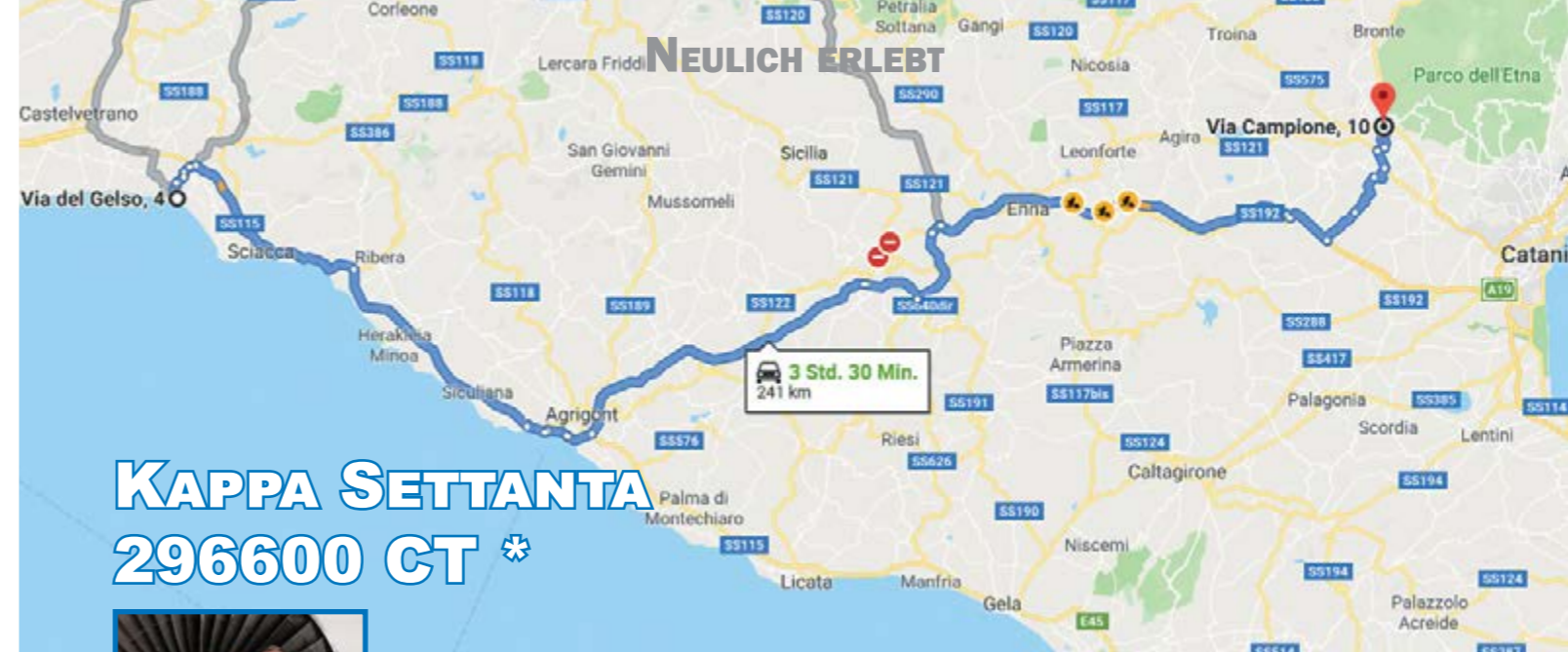
auf die Natur und ihre Aussicht aus, also hier ein paar Eindrücke vom Hexentanzplatz in Thale.

Angeblich haben sich zu Zeiten der Hexenverfolgungen im Mittelalter dort die Hexen getroffen und zu Walpurgisnacht oder anderen Festivitäten zu Ehren des Teufels getanzt. Außerdem sollen sie dort Hexenversammlungen abgehalten haben. Solche „Hexentanzplätze“ gab es nach damaligem Glauben in ganz Europa. Fun Fact: Das Anti-Hexerei-Gesetz wurde erst sehr spät außer Kraft gesetzt, nämlich 1951. Die letzte verurteilte Hexe war die Schottin Helen Duncan im Jahr 1944. (Quelle: Wikipedia)

Somit ging als ein spannendes Wochenende zu Ende. Zwischen Kolonnenfahrten durch wunderschöne Landschaften und viel Kultur war es erneut ein tolles Treffen. Wir freuen uns bereits aufs nächste Jahr und sprechen noch einmal ein großes Kompliment an die diesjährigen Ausrichter, Jens und seine Familie.

Fahrt vorsichtig!
Ronja & Marcel

Dieser Artikel entstammt dem Blog <https://abenteuerradkasten.wixsite.com/maro> //



KAPPA SETTANTA 296600 CT *



TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERKE

Eigentlich hatte ich ja beschlossen, hier keine privaten Erzählungen mehr zum Besten zu geben. Doch es gibt keine Regel ohne eine Ausnahme - diese Geschichte ist einfach zu gut, um sie hier NICHT zu erzählen. Also los!

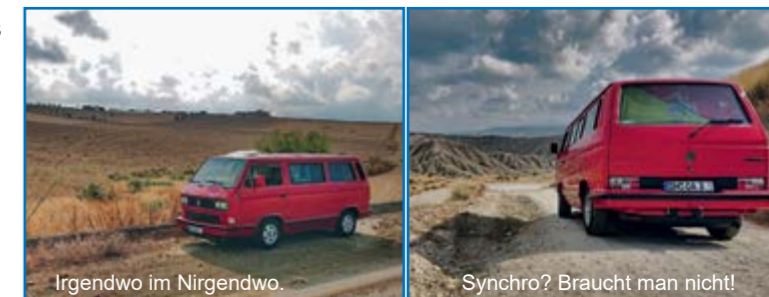
JULI 2019, URLAUB, LIDO FIORI, IM SÜDWESTEN SIZILIENS.

Montag Morgen. Es ist halb sechs! Verschlafen quäle ich mich aus dem Bett. Immerhin liegen gut fünfhundert Kilometer und ein voraussichtlich erlebnisreicher Tag vor uns. Nur kurze Zeit später nehme ich hinter dem RED-STAR-Lenkrad Platz. Olivia öffnet vom Beifahrersitz aus per Fernbedienung das herrschaftliche Tor des Anwesens. Als wir hindurchrollen schüttelt sich die Nacht gerade die letzte Dunkelheit aus den Federn und ein paar ungewohnt tief über die Hügel ziehende Wolken verfälschen das ansonsten von mir verbreitete Bild vom glühenden Sizilien mit seinen grünen Olivenhainen und Weinreben, seinen hellen Sandstränden und seinem azurblauen Meer. Heute ist das halt mal anders - es wird uns jedoch nicht an der Durchführung „des Plans“ stören.

Wir folgen der SS115 (SS steht für Strada Statale, ist also vergleichbar mit unserer Bundesstraße) Richtung Südosten, vorbei an Sciacca bis nach Agrigento. Ich bin da, glaube ich, schon hundert Mal gewesen. Dieses Mal hat sich irgendwas in der Straßenführung verändert... beim letzten Mal ging's noch rechts - heute schicken mich die Schilder in eine (gefühlte) falsche Richtung. Es folgt das erste Wendemanöver des jungen Tages. Nach blödem Rumgegurke durch das wirklich chaotische und dreckige Agrigento finden wir unseren Kurs wieder. Die größtenteils wie eine Autobahn ausgebaute SS640 bringt uns ordnungsgemäß nordöstlich Richtung Caltanissetta. Dabei passieren wir auch in einer riesigen Baustelle wieder den Kreisel bei Canicatti, in dem Marcel nachts vor fünf Jahren einen Panda geschrottet hatte.

Durch typisch italienische (chaotische) Umleitungen geht

es vorbei an Enna bis zur A19 und da dann westlich quer rüber Richtung Catania. Nach Angabe des Navigators (in Person von Olivia) verlassen wir den Highway an der Abfahrt „Catenanuova“ und durchqueren die einsame Landschaft in nördlicher Richtung. Verlassene Häuser, Schafsköttel auf der stellenweise durch Erdbeben (Erdbeben oder Erosion) abgesackten Straße und nur ganz selten mal ein meist sehr staubiges SUV, das uns mit laut hechelnder Klimaanlage entgegeneilt und wieder im Nichts verschwindet. Die außergewöhnliche Landschaft im Zusammenspiel mit unserem heckgetriebenen Bulli verleitet mich zu ein paar Fotos - in dieser Gegend kann man als Individuum bestimmt prima von der Bildfläche verschwinden.



Irgendwo im Nirgendwo.

Synchro? Braucht man nicht!



Da geradeaus... ist der Ätna... in den Wolken.

Nach schier unendlichen steilen Kurven, engen Kehren und unübersichtlichen Wendepunkten führt uns die Strecke in Blickrichtung Ätna. Der Vulkan ist heute bockig. Er will seinen Morgenmantel offenbar nicht ablegen. Sein graues Wolkenkleid gibt lediglich lässig den Blick auf seinen Fuß frei. Na gut - dann ist das eben so! Vielleicht passt ihm ja nicht, dass der wuchtige Lavakegel heute sowieso nicht die Hauptrolle spielt.

In diesem Jahr dient der Mongibello, so nennen ihn liebe-

voll die Einheimischen, allenfalls als Adresse. Wir wollen nämlich ins am südwestlichen Hang des Ätna gelegene Städtchen Adrano. Immerhin muss man schonmal zu den Adraniti über eine schmale verschnörkelte Straße in 560 Meter Höhe hinaufkommen. Bei der Gelegenheit fällt mir mal wieder ein italienisches Problem auf: man hat hier sehr offensichtlich ein äußerst gestörtes Verhältnis zur Müllentsorgung. Leute, Leute, welche Menschen werfen ihren Müll einfach aus dem Auto? Wie dumm kann man denn sein? Und bestimmt dreiviertel davon ist Plastikmüll. Da muss aber noch Einiges an Überzeugungsarbeit geleistet werden. An touristisch wichtigen (Einnahme-) Stellen (es geht NATÜRLICH um Profit... denn wer macht schon gern Urlaub an zugemüllten Orten) klappt es schon einigermaßen. Es muss aber dringend in den Köpfen aller Menschen ankommen, dass Müll nirgends in der Natur entsorgt werden darf!

ZURÜCK ZUM PLAN. Es gibt für uns einen Kontakt in Adrano. Via Campione 10. Dorthin zu kommen ist kompliziert. Das Navi spielt verrückt! Die Straßen liegen so eng, dass ein exaktes Abbiegen kaum möglich ist. Ständig muss das Navi die Route neu berechnen, da wir an Abbiegungen vorbei gefahren sind, weil das Navi grad „Bitte warten...“ zeigte. Wie gut, dass ich das Zielgebiet schon vorab per Google Maps und Street-View studiert hatte. So finden wir schließlich, was wir wollen.

Wir rollen an hauptsächlich „Graue-Maus“-Häusern vorbei (... nichts Besonderes also). Die andere Straßenseite grenzt an die Bahnlinie und den Bahnhof der Ferrovia Circumetnea - das ist die 950-mm-Schmalspurbahn fast rund um den Ätna. Am Ende der Straße, gegenüber des Bahnhofsgebäudes parken wir vor einer sizilianischen „Gründerzeit“-Villa (als solches würde man sie jedenfalls in Deutschland bezeichnen). Man erahnt die ehemalige Pracht des Bauwerks - seine heutige Erscheinung zwingt dem nachdenklichen Betrachter jedoch eine traurige Geschichte allgegenwärtigen Untergangs sizilianischen Wohlstands auf.



Ehrenwerte Villa.



Nahezu romantisch.

Das Gartentor öffnet sich und ein freundlicher Mann tritt ins Licht. Massimiliano Fisichella ist sein Name (nicht verwandt mit Formel 1-Fahrer Giancarlo Fisichella), er begrüßt uns freudig. Schon seit Januar stehe ich mit

ihm über Facebook in Kontakt. Massimiliano bedauerte damals, dass er leider nur Dank Google-Übersetzer mit mir kommunizieren könne. Gestern hatte ich ihn noch (jetzt per WhatsApp) gefragt, ob er nicht wenigstens ein bisschen Englisch könne - er bestätigte mir „Little Inglese“... okay - dann steht einer lebhaften Unterhaltung ja nichts mehr im Wege.

Massimiliano (er ist übrigens „Ingegnere“ - also Ingenieur) bittet uns in die alte Villa. Der 45-Jährige möchte uns zunächst ein bisschen an seinem Leben teilhaben lassen. Die Villa gehört ihm. Er hat sie von seinen Vorfahren geerbt. Zuletzt diente sie als Sommerhaus. Die Familie lebte (und lebt noch heute) im vierzig Kilometer entfernten Catania. Sein Urgroßvater und Großvater bauten Anfang des 20. Jahrhunderts ein blühendes, kleines Familienimperium auf. Sie exportierten Orangen und sizilianische Landesprodukte nach Deutschland, in die Schweiz, nach Frankreich und viele andere Länder. Deutschsprachige (!) Werbeplakate erzählen von dieser Zeit.



Die Bibliothek von Dottore Fisichella.

Der erste Raum, den Fisico (... per favore scusami, Massimiliano) uns zeigt, ist die Bibliothek seines Vaters, dem Arzt Dottore Giuseppe Fisichella. Medizinische Bücher, das alte Büro mit Schreibtisch und Bakeliteltelefon, sowie eine umfangreiche Sammlung an Fotoapparaten und Film- und Fotoprojektoren. Massimiliano hüpfte von einem Schrank zum nächsten, öffnet Vitrinen „und hier hab ich noch... und guck mal hier...!“ Das Meiste erklärt er in „little Inglese“ - Anderes in „... come si chiama?“ (... wie heisst es noch?) Italienisch. Und bei noch

Anderem muss wieder der Google Übersetzer ran. Bei der Gelegenheit stellen wir fest: Massimiliano ist ein verrückter, aber toller Kerl! Es ist doch auffällig, was für urige Menschen wir bei unseren außergewöhnlichen Aktionen immer kennen lernen. Irgendwie trifft sich immer wieder die gleiche Spezies.

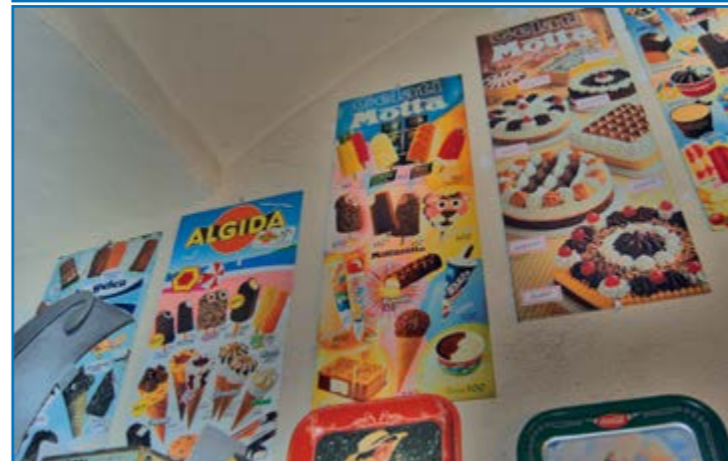


Film- und Fotorequisiten.

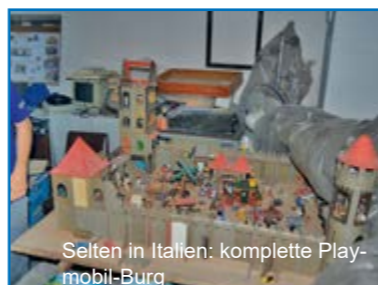
Seine besondere Sammelwut hat sich unter anderem in Hunderten von Eisplakaten entladen. Das sind diese farbigen Plakate (hängen hierzulande oftmals in einer Gaststätte über der Tiefkühltruhe), auf denen immer die Produktbilder und die Preise stehen... bei uns meist von Langnese, Eskimo, Schöller, Warncke, Sanobub etc. - nur halt auf Italienisch: Algida, Eldorado, Gelati Motta, Gelca. Davon hat er wirklich so viele, dass er fest davon überzeugt ist, dass er damit ins Guinnessbuch der Rekorde kommen könnte.



Massimiliano's Eisplakate.



Das ganze Haus gleicht einem gigantischen, sizilianischen Familien-Museum. Nur manchmal ist es etwas durcheinander - wofür der Ingegnere sich x-mal entschuldigt. Es falle ihm nach dem Tod seiner Mutter (wohl letztes Jahr?) schwer, etwas zu ändern und zu reparieren. Uns stört das Durcheinander nicht im Geringsten - Massimiliano unterhält in seiner



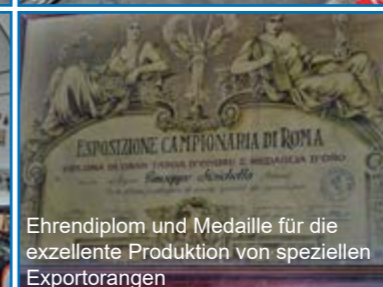
Selten in Italien: komplette Playmobil-Burg



Sizilianischer Eselskarren - Carretto.



Wie ein Familienmuseum.



Ehrendiplom und Medaille für die exzellente Produktion von speziellen Exportorangen



Familien-Antiquitäten.



Massimiliano's eigenes Kunstwerk

alten Villa eine herrlich verrückte Welt der Vergangenheit am Leben.

Kommen wir endlich zum Grund unseres Erscheinens in Via Campione 10, Adrano. Ausgerechnet Olivia bringt mit ihrer ungeduldigen Frage Massimiliano zurück auf den Teppich der Realität. **„Wo steht denn jetzt der...?“**

Massimiliano stoppt in seinen Ausführungen und dreht ein paar Schritte im Halbkreis um eine Hausecke. Wir folgen und gelangen direkt unter ein großes Dach über riesigen Torbögen aus Vulkangestein. Der Raum darunter ist fast so groß wie eine Turnhalle. Auch hier hat Massimiliano massenhaft wertvolle Dinge untergebracht... was ihm natürlich sofort wieder peinlich ist. Doch wir haben jetzt nur einen einzigen Gegenstand im Blick: einen silbernen VW K 70.



Darum sind wir hier!

Tja - genau DEN hatte mir unser studierter Catanese nämlich freundlicherweise im Januar über mein Facebook-Portal „Volkswagen K 70“ angeboten - und ich hatte nun den Plan, mir dieses Fahrzeug im Urlaub mal genauer anzusehen. Vorher hatte ich allerdings schon abgecheckt, was - im Falle eines Kaufs - mit dem „Kappa settanta“ denn passieren soll. Die Familie meiner Tochter Sandra zeigte Interesse... wenn der Preis stimmt.

Nun gilt es also, den Wagen in seinem Zustand einzuschätzen. Zunächstmal ist er 47 Jahre alt. In Verbindung mit seinem ehemaligen Einsatzort sorgt das für Vor- aber auch Nachteile. „Auf Sizilien herrscht mediterranes Klima mit heißem, trockenem Sommer und mildem, feuchtem Winter. An den Küsten betragen die Temperaturen im Sommer durchschnittlich 26 °C, im Winter 10 °C. Im Süden werden durch den aus der Sahara wehenden Scirocco Werte über 40 °C erreicht.“ - liest man bei Wikipedia.

Fakt ist: hier gibt es keine Winter wie in good old Germany - niemand streut hier Salz auf die Straßen. **DAS IST EIN PLUSPUNKT** und spricht **FÜR** ein langes Autoleben.

Fakt ist aber auch: die Sonne gibt hier alles. Ich habe schon oft genug „junge“ Autos (von vielleicht nichtmal zehn Jahren) gesehen, deren (moderner) Lack sich großflächig wie bei einem Sonnenbrand von der Ober-

ren... wenn sie sich zusammenreißen! Meistens sind sie aber so richtig am Holzen... koste es, was es wolle. Und besonders in größeren Städten wie Palermo, Trapani, Catania, Syrakus, Messina etc. wird keine Rücksicht auf Verluste genommen. Nach 47 Jahren könnte das ein weiterer **MINUSPUNKT** sein. Vielleicht ist der K 70 aber ja auch der gepflegte Garagenwagen eines Landarztes... träumen darf man ja wohl noch, oder?



BESTANDSAUFNAHME:

Treten wir also mal dichter ran an den Kandidaten.

Fahrerseite: vorne links ist die Kotflüglecke mal irgendwo gegengebumst und gestaucht. Die Chromecke fehlt. Am Kotflügel sind auch Kratzer. Sonst sieht die Fahrerseite altersentsprechend aus. Nach Garagenwagen sieht das aber nicht aus.

Was ist das auf dem Dach für ein seltsamer Dachgepäckträger? War Dottore Fisichella damals so mit seiner Familie in der Türkei? Der Lack der „liegenden Flächen“ (Dach, Motorhaube, Heckdeckel) weist, soweit das durch Staub und Dreck erkennbar ist, keinen Sonnenbrand auf.

Originale Italienausführung: Seiten blinker in den Kotflügeln.

Auf der Fahrerseite in den bekannten Regionen (Schweller, Radläufe, Windleitblech, Türunterkanten) kaum bis kein Rost. Etwas Flugrost an der B-Säule.



... bis auf den Luftfilterkasten vollständig. Der liegt im Kofferraum.

fläche gelöst hat. Der K 70 stammt aus einer Zeit, in der sich die Mode der Metalliclacke erst zu entwickeln begann. Wie wirkte die extreme Sonne über ein halbes Jahrhundert auf VW L 96 D silbermetallic? (wobei: Massimiliano schrieb mir anfangs: „Zu Hause habe ich in der Garage eine K 70 L von 1972 in metallic-grau mit rechteckigen Scheinwerfern“). Metallic-grau? Mir war klar, dass das Silbermetallic sein musste - die Farbe gab es ab Werk nur von September 1970 - Juli 1972. **DIESER PUNKT KÖNNTE NEGATIV AUSFALLEN**, wiegt aber meiner Meinung nicht ganz so schwer.

Eine weitere bange Frage stellte sich aus der Entfernung, speziell wenn man schon ein paar Mal in Italien, insbesondere auf Sizilien gewesen ist: das typische Verhalten italienischer Verkehrsteilnehmer. Sagen wir's mal so: die Sizilianer **KÖNNEN** Auto fah-



Staubig... aber sonst okay!



Achillesferse jeden K 70s...

... die Windleitbleche: beide intakt.

Ärgerlicher Rempler im Schweller.

Beifahrerseite: Der Schweller im Bereich unter der Beifahrertür ist fast auf einer Länge von einem Meter nahezu drei bis vier Zentimeter tief eingedrückt. Sogar die Tür ist dort im unteren Bereich eingebault (und oberflächlich etwas rostig) und weiter oberhalb dieser Stelle verschrammt. Die lange Schwellerzierleiste fehlt leider. Etwas Flugrost an der B-Säule. Kein Spiegel rechts (das war damals Standard).

Heck: der Heckdeckel ist altersentsprechend erstaunlich wenig bis gar nicht verrostet. Die Zierleisten sind leider alle durchbohrt und mit kleinen Schrauben an der Karosserie befestigt. Ebenso die Chromecken. Die Stoßstange ist leider rostpicklig. Die Gummiauflage hat ihren Dienst quittiert.

Front: die Motorhaube ist noch recht gut, die Zierleiste ist im Bereich des Kotflügel-Chrashes angemackt. Die Stoßstange ist auch rostpicklig, auch hier sind die Gummipolster hin bzw. flüchtig. Im Frontblech sitzen die seltenen italienischen Blinker (weiß). Das ganze untere Frontend ist verbeult und bedarf einer dringenden Entrostung (silbernes Hammerite!). Kühlergrill und Scheinwerfer scheinen okay - den Bilux-Funzeln kann man ja mit H4-Einsätzen zu ungeahnter Effizienz verhelfen.



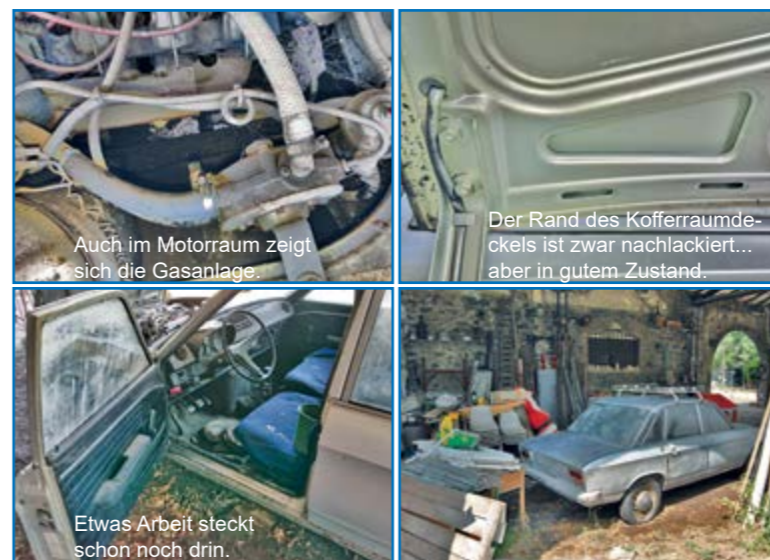
Hier besteht Handlungsbedarf.

Drunter sieht's okay aus!

Leider mit Schraubchen gesicherter Chrom.

Besonderheit: Gasumbau

Innenraum: alles staubig aber vollständig, Drehzahlmesser, Uhr, Armaturenbrett etwas rissig (übliche Stellen infolge Sonnenhitze), der Wagen hat schwarze Veloursitze, die aber mit blauen Schonbezügen versehen sind - ich habe nicht kontrolliert, in welchem Zustand die originalen Sitzbezüge sind. Flaschenscherben auf der Hutablage (mir unbekannter sizilianischer Brauch?). Falscher Schaltknopf (Original liegt im Kofferraum). Radio fehlt. Alle Scheiben sind zwar dreckig aber okay. Vorne falsche



Auch im Motorraum zeigt sich die Gasanlage.

Der Rand des Kofferraumdeckels ist zwar nachlackiert... aber in gutem Zustand.

Etwas Arbeit steckt schon noch drin.

Fensterkurbeln (nicht original).

Ich bin erstaunt über die tadellosen Dichtungen der Windschutz- und Heckscheibe - vielleicht hat er doch viel in der Garage, zumindest aber im Schatten gestanden. Alle Türdichtungen sind jedoch restlos fertig!

Motorraum: bis auf den Luftfilterkasten (der liegt im Kofferraum) sieht alles vollständig aus. Überall Dreck vom langen Stehen. Federbeindome ohne erkennbaren Rost (selten!), auffällig ist, dass der Wagen eine nachgerüstete Gasanlage hat. Ölstand dreiviertel Voll, Ölkonsistenz und Farbe: normalflüssig, hellbraun transparent, riecht unverdächtig nach Öl. Da der Zündschlüssel noch nicht gefunden wurde, haben wir den Motor leider NICHT hören können.

Kofferraum: ich konnte soweit keine Durchrostungen (auch an den typischen Stellen in den Seitenräumen) feststellen, es ist ein großer Gastank installiert. Im Kofferraum liegen noch einige K 70-Teile (mittlerer Kühlergrill, Sonnenblenden, Rückleuchten, Luftfilter, Kleinkram).

Zum Schluss habe ich noch Blicke unter die Karosserie geworfen. Der Unterboden weist wenig übliche Roststellen oder Beschädigungen auf. Die Bremsanlage konnte natürlich leider auch nicht überprüft werden. Achsmanschetten und Faltenbälge der Lenkung und des Antriebs schienen auf den ersten Blick in Ordnung. Die Reifen haben zu wenig Luft/ sind platt.

NUN WIRD ES ZEIT FÜR VERHANDLUNGEN. Ich frage Massimiliano, welchen Preis er sich vorstellt. Er drückt ein bisschen rum und sagt, er habe keine Ahnung. Dann fragt er „Mille?“, also Eintausend und malt eine Eins und drei Nullen in die Luft. Damit hatte ich gerechnet und argumentiere, dass Fahrzeuge in diesem Zustand in Deutschland für maximal 450,- EURO gehandelt werden. Er malt 600,- in den Staub der hinteren rechten Türscheibe, ich streiche die 6 und male eine 5 darüber. Massimiliano reicht mir die Hand... und der Deal



Abrechnung im Staub der Jahre.

ist perfekt! Schließlich möchte er wissen, ob wir den K 70 schlachten oder ihn wieder auf die Straße bringen wollen. Als ich ihm erkläre, dass ihn die Familie meiner

Tochter fahren will, ist er sichtlich erleichtert und erzählt, dass er von einem Bekannten auch 500,- geboten bekommen habe - der wollte den Wagen allerdings schlachten. Wir halten den Wagen seines Vaters also in Ehren und das gefällt ihm deutlich besser.

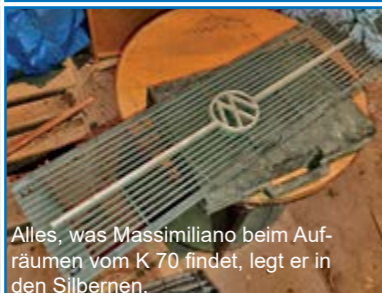
gekommen sind, den Südwesthang des Ätnas und lassen den coolen Ingenere Massimiliano in seiner sukrielen Familienmuseumswelt hinter der Ferrovia Circumetnea allein zurück. Abends schreibt er mir per WhatsApp, dass er sich nun für die Zukunft des Auto seines Vaters freut,



Papiere suchen.



Verhandlungen.



Alles, was Massimiliano beim Aufräumen vom K 70 findet, legt er in den Silbernen.



Wir sind uns einig geworden.

Jetzt gibt es noch zu besprechen, wie wir den Vertragsabschluss gestalten. Ich handele aus, dass wir nun bis zu einem Jahr Zeit haben, den Wagen abzuholen. Ich überreiche ihm 100,- EURO Anzahlung... und den Rest will er erst bei der Abholung haben. Diese Informationen landen auf einem Zettel, den er Contratto (Vertrag) nennt, wir beide unterschreiben ihn... „Ich halte Euch für ehrliche Menschen...“, erklärt er uns nach nunmehr zwei Stunden, die wir uns kennen. „... ich vertraue Euch!“ Grazie, Massimiliano!

„... morgen kaufe ich ein Tuch, schiebe es weg und lege es weg!“

Der K 70 soll es bis zur Abholung noch gut haben, da am Ätna.

* zur Überschrift „Kappa Settanta 296600 CT“: Kappa Settanta ist Italienisch und heisst K 70, die folgende Nummer + CT ist das ehemalige italienische Kennzeichen, das dieser Wagen mal trug und „CT“ stand für Catania.

So trennen sich unsere Wege - wir verlassen, wie wir

Dieser Artikel entstammt dem Blog <http://el-gigante.blogspot.com> //



RÜCKBLICK

CAMPING-WOCHENENDE K 70 CLUB NL
KAMPEERWEEKEND VOLKSWAGEN K70 CLUB NL

TEXT: PIM TIELKEMEIJER,

FOTOS: MICHIEL LINSKENS, ANDREAS KERNKE, LEFERT EN MARIJKE VOS



Vom 14. bis 16. Juni 2019 trafen sich rund 24 Teilnehmer mit 9 K 70, 2 Classic Campern und einigen anderen Fahrzeugen im „Waldcamping Appelscha“ in, genau ja, Appelscha. Die Wettergötter waren trotz des vorhergesagten Regens nett zu uns, nur am frühen Samstagmorgen musste der Regenschirm aktiviert werden.

Jaap und Barbara van Riesen hatten zwei schöne Fahrten für uns ausgedacht. Am Samstag war es „jeder für sich“ mit einer detaillierten Routenbeschreibung. Wobei jedes Team sich natürlich vollkommen verirrt an einer nicht geplanten Wegblockierung. Jedes Team? Nein, ein Team machte da keine Fehler, es ignorierte bloß die

Van 14 t/m 16 juni 2019 troffen zo'n 24 deelnemers met 9 K 70's, 2 klassieke campers en enkele andere voertuigen elkaar op de 'Boscamping Appelscha' in, precies ja, Appelscha. De weergoden waren ons ondanks de voorspelde regen gunstig gezind, alleen op de vroege zaterdagochtend moest de paraplu kort opgestoken worden.

Jaap en Barbara van Riesen hadden ook dit jaar weer twee prachtige ritten voor ons uitgezet. Op zaterdag gingen we op pad met een uitgebreide routebeschrijving en mochten we zelf onze weg zoeken. De tocht voerde over lommerrijke weggetjes, door bossen en over de heide en langs weiden met opvallend veel paarden. Voor





een westerling uit de Randstad een oase. Ook al omdat er niet over elk weggetje verkeer raasde. Verrassingen bleken er uiteraard ook te zijn, en wel in de vorm van een onverwachte wegafsluiting aan het begin van de route. De enigen die hier vervolgens niet verdwaalden waren Lefert en Marijke. Die negeerden het afsluitingsverbod gewoon. Ja, dat kan daar allemaal nog in Drenthe.

Ook op zondag reden we een mooie rit, maar dit keer mochten we achter elkaar aan rijden en verdwaalde er niemand. Zo konden we bovendien genieten van het kleurrijke rijtje K 70's dat door het Fries-Drentse landschap kronkelde.

Jaap en Barbara, wel bedankt voor dit geweldig geslaagde treffen! Ennuh, hoorde ik nu dat jullie al weer ideeën hebben voor een kampeerweekend in 2020? Doen!

//

//

Sperre und fuhr weiter. Ja, das kann man alles noch im ruhigen Drenthe machen...

Am Sonntag brauchten wir nur dem Auto von den Organisatoren zu folgen.

So konnten wir eine Reihe farbfroher K 70 voll genießen. Und die schöne Landschaft mit Wald, Heide, Wiesen und Dünen.

Jaap und Barbara, es war auch diesmal wieder erstklassig, vielen Dank!



NIEDERLANDE




de verbeterde benzine met 3 winstpunten!

Winst aan activiteit Uw koude motor start snel en bereikt vlugger de temperatuur, waarop het maximale vermogen kan worden geleverd.	Winst aan zuinigheid De nieuwe Esso Extra reinigt het brandstofsysteem en houdt de bougies goed vonkend. U beschikt daardoor permanent over alle pk's! Dat spaart uw kostbare motor en bespaart u benzine.	Winst aan zekerheid Zeker is, dat u nu op kille dagen geen kans meer heeft op hinderlijk afslaan van de stationair draaiende motor.
---	--	---

ETHANOL IN DE BENZINE

Nieuwe Esso Extra voldoet aan alle eisen van elke auto en elke automobilist. Ga rijden zonder zorgen...

STOP 'N TIJGER IN UW TANK!

TEXT: PIM TIELKEMEIJER

Vroeger stopte je een tijger in je tank. Tegenwoordig ethanol, als je even niet oplet. Die stof is schadelijk voor je K 70, maar wat doe je daaraan?

Auto Motor Klassiek

In het oldtimerblad Auto Motor Klassiek wordt regelmatig aandacht besteed aan dit thema. In nummer 7/2019 stond o.m. het volgende te lezen.

'Voor het voorkomen van schade aan de motor in de oldtimer adviseert de FEHAC altijd uitsluitend een ethanolvrije 98 octaan benzine te tanken. Dat is nu V-power van Shell, Ultimate van BP en Competition 102 van Firezone. Veel voorkomend misverstand is dat bij die ethanolvrije pompen toch de E5 sticker staat en geen E0 sticker. Gedacht wordt dat er toch wel ethanol in zit. Maar een E0 sticker bestaat niet en E5 staat voor maximaal 5% ethanol en 0% valt ook onder maximaal 5%. De FEHAC checkt regelmatig het ethanol aandeel van de premiumbenzine van de benzine-maatschappijen. En dat vraagt de FEHAC bij de raffinaderij in Pernis en niet bij de kassa-medewerker aan de pomp.'

Bevindingen van Jaap

Naar aanleiding van dit artikel kreeg ik van Jaap van Riesen de volgende reactie.

'Ik heb nog eens even op internet gezocht naar allemaal verhalen over toevoegingen aan benzine en de soms schadelijke effecten op oude techniek. Een aantal jaren geleden werd alles loodvrij. Klepzittingen van de auto's werden eigenlijk door het aan de benzine toegevoegde lood gesmeerd. Vroeger moesten de auto's om die reden ook omgebouwd worden (lees hardere klepzittingen) als ze op LPG gingen rijden. Ik heb vroeger met mijn K-70 jarenlang probleemloos op gas gereden zonder ombouw en ook zonder toevoegingen, de K 70 kan dat kennelijk wel hebben.

Europese wetgeving beveelt dat benzine een toevoeging moet krijgen van ethanol. Dit is bedoeld om de mondiale CO2 uitstoot te verminderen, op zich een goede zaak. Maar... onze oude auto's rijden niet elke dag en dan levert het op den duur problemen op.



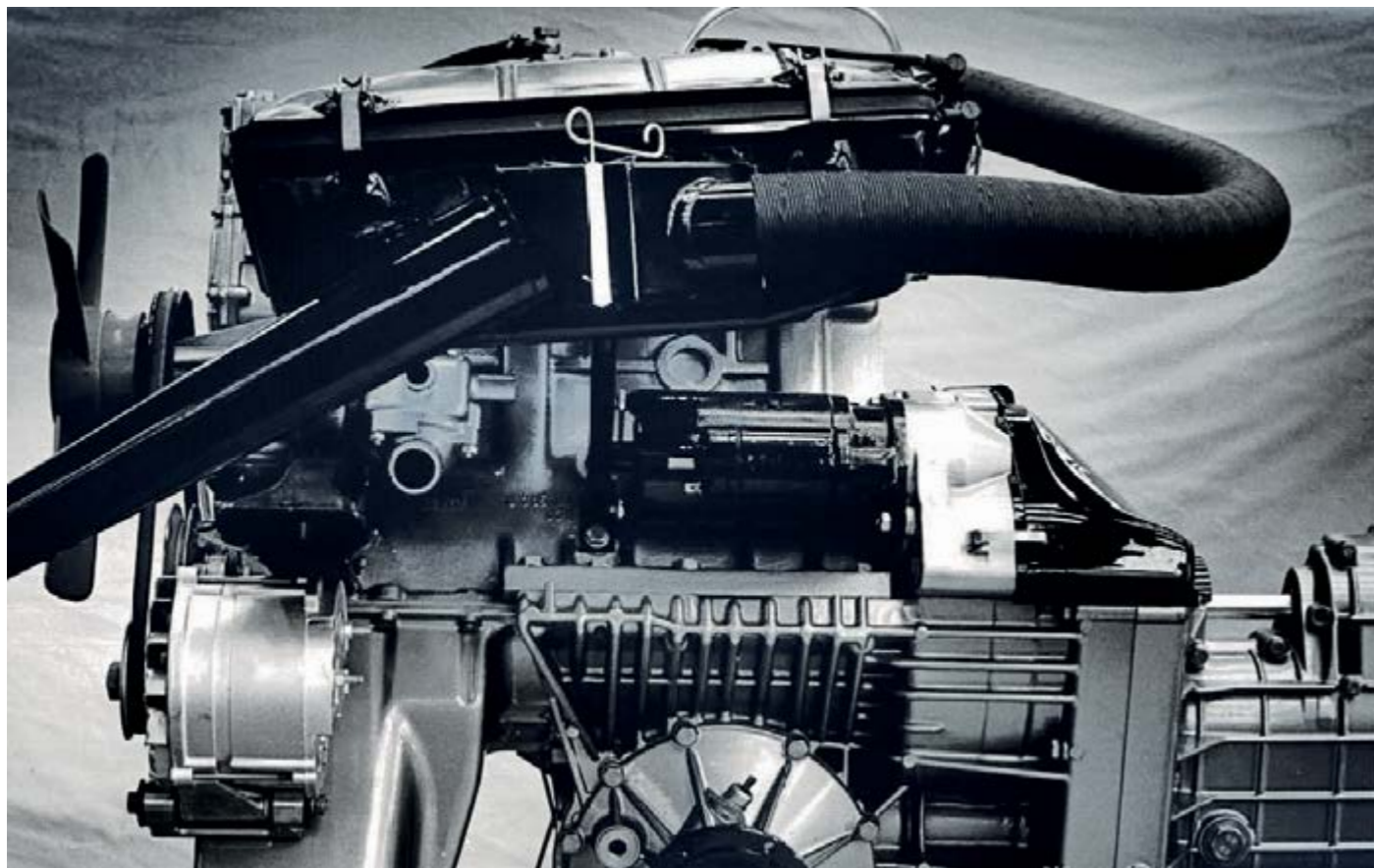
Oude benzineslangen kunnen niet goed tegen ethanol en lossen langzamerhand op met vervuiling van het brandstofsysteem tot gevolg.

Aluminium corrodeert snel in de ethanol. Je krijgt dan van dat leuke witte poeder. In de Solexcarbureteur zit aluminium, maar ook in de benzinepomp. Voor beide onderdelen dus schadelijk, het duurt een tijdje, maar na een paar jaar wordt het effect merkbaar.

Ethanol trekt water aan in de benzinetank en leidt daarom tot roestvorming, dat wordt dan merkbaar door verstopping van het benzinefilter, vooral als je de tank een keertje bijna leeg gaat rijden.

Kortom: geen ethanol in de tank stoppen. Maar gelukkig zijn er wel oplossingen voor dit probleem:

Firezone levert benzine met een hoog octaangetal (102) maar wel zonder ethanol. Dit is specifiek in de handel gebracht voor oude sportwagens. Een hoog octaangetal levert een wat langzamere verbranding op. De K 70 (90 pk) heeft het liefst een octaangetal van minimaal 96,5, het zou kunnen zijn dat bij gebruik van deze Firezone-benzine de ontsteking een beetje vervroegd moet worden. Lees meer op <https://competition102.com/>. De 75 pk K 70-motor heeft minimaal 91 octaan nodig, de 100 pk minimaal 98.



Ik weet niet waarom, maar ook BP heeft (in Nederland) nog steeds benzine zonder ethanol. Misschien wel om klanten met oude auto's te werven, maar dan zou je dat in advertenties in de tijdschriften wel tegenkomen en dat zie ik niet. Geen idee, maar... het is strijdig met de Europese voorschriften. Ultimate 98 is dus goed bruikbaar voor de K70 en het octaangetal zit redelijk in de buurt van het wenselijke. Zie https://www.bp.com/nl_nl/bp-netherlands/producten-en-services/bp-brandstoffen/nieuwe-brandstoflabels.html.

Ook Shell V-power schijnt in ons land verkocht te worden zonder ethanol.

Tot besluit het Zweedse Aspen. Volledig kunstmatig samengestelde brandstof. Dit is van origine gemaakt voor land- en tuinbouwmachines die vaak langere tijd stilstaan. Het heeft een veel schonere verbranding en heeft vooral ook veel voordelen bij tweetaktmotoren. Helaas zijn de gebruikte naaldlagers van mijn Goggomobil zodanig slecht van materiaalkwaliteit dat de olie van hun 2T-mengsel ongeschikt is, maar voor benzinemotoren is het prima. Voor de K 70 moet je dan Aspen+ hebben (octaangetal 98). Ze raden het zelf aan voor oldtimers en het is verkrijgbaar bij de land- en tuinbouwmechanisatiebedrijven (speel je wel eens scrabble?). Lees meer op <http://www.aspen-benelux.nl/nl-nl/gebruik/oldtimers>.

Het bijzondere is dat zodra je over de grens bent alles weer anders is. Per land zijn de toevoegingen anders.' Shell V-power en BP Ultimate kunnen in het buitenland, als die daar al verkrijgbaar zijn, dus mogelijk wel ethanol bevatten. Ach ja, vroeger stopte je gewoon die tijger in je tank ..

Tip van Siem

Nog een tip. Siemon Boom adviseerde ons in zijn 'Tips voor de winterstalling' (01/2018) om .. 'vòòr de winterstalling het

hele brandstofsysteem te reinigen en tegelijk te beschermen door één flesje Forté Fuel System Cleaner en één flesje Forté Gas Treatment (heet nu: Fuel & Emission Improver) in de benzine te gooien. De tank hoeft niet persé vol te zijn. Rijd dan de motor even warm waardoor het hele brandstofsysteem met het mengsel gevuld is. Alle aanslagen (op de roest na) in die onderdelen zullen dan op den duur verdwijnen. Herhaal deze behandeling elk jaar. Ook als je de auto niet voor langere tijd wegzet is het aan te bevelen.' Volgens de leverancier beschermen deze producten ook tegen bepaalde schadelijke effecten van Ethanol. Zoals de behandeling van vocht dat zich door condensatie in het brandstofsysteem gevormd heeft. Dus minder roest in de tank, bijvoorbeeld. Zie ook: <http://www.forte-benelux.com/NL/Forte-Producten/Auto.html> .

ETHANOL IM BENZIN

Damals war es einfach. Sie packten den Tiger in den Tank. Heutzutage Ethanol, wenn Sie nicht vorsichtig sind. Diese Substanz schadet Ihrem K 70-Motor, aber was kann dagegen unternommen werden?

In den Niederlanden gibt es im Moment drei Möglichkeiten um Benzin ohne Ethanol zu tanken: Shell V-Power (98 Oktan), BP Ultimate (98 Oktan) und Firezone Competition (102 Oktan). Über die NL-Grenze kann das aber bestimmt anders geregelt sein. Kann jemand dazu etwas sagen, z.B. welches Benzin in Deutschland (noch) frei von Ethanol ist? Siem Boom hat uns geraten, 1x pro Jahr eine Flasche Forté Fuel System Cleaner und eine Flasche Forté Fuel & Emission Improver im Tank zu packen. Besonders kurz für den Winterschlaf, aber auch, wenn Sie das Auto nicht für längere Zeit in den Stall bringen. Es reinigt das Kraftstoffsystem und schützt vor schädlichen Auswirkungen von Ethanol.

//

GEWIJZIGDE BETALING CONTRIBUTIE K 70 CLUB NL

Zoals bekend heeft Piet Hasper zijn taken als Penningmeester NL neergelegd. De op zijn naam staande Nederlandse clubrekening bij de RABO-bank is per 1 juni 2019 opgeheven. Voor de betaling van de contributie worden de Nederlandse leden verzocht voortaan gebruik te maken van de algemene clubrekening:

DE29 2789 3760 5054 4373 00 t.n.v. 1. int. K 70 Club e.V.

Deze rekeninggegevens staan ook vermeld op bladzijde 2 van elke K 70-Post in de rubriek 'Impressum'. Wilt u bij de omschrijving s.v.p. uw naam invullen? Bijvoorbeeld:

'Lidmaatschap K 70-Club 2020, Jan Janssen uit Heerlen'. Het bedrag moet op 31 januari van elk jaar op de clubrekening zijn bijgeschreven. Het lidmaatschap kost 40 Euro per jaar (stand 07/2019). Allemaal bedankt voor jullie medewerking!

Henry Kroezen, ons nieuwe Ledencontact NL

Piet incasseerde de Nederlandse contributies en betaalde deze vervolgens in een keer door aan de Duitse clubrekening. Maar hij regelde ook diverse andere zaken voor ons. Die andere taken zijn sinds 15 juli belegd bij Henry Kroezen.

Henry beheert de Nederlandse ledenlijst en het Nederlandse evenementenbudget. Hij geeft informatie over de club en regelt of begeleidt het lid worden. En hij kan helpen bij het overbruggen van taalverschillen op andere punten (Nederlands / Duits). Bijvoorbeeld het vertalen van relevante clubdocumenten op verzoek van het Bestu-

ur van de club.

De contactgegevens van Henry staan vanaf nu vermeld op pagina 2 van elke uitgave van de K 70-Post. Dus informeer hem als je adres, telefoonnummer of email-adres verandert, dan blijft de K 70-Post op je deurmat vallen en blijf je bereikbaar. Je gegevens worden alleen binnen de club gebruikt, conform de geldende wetgeving. Henry, veel succes in je nieuwe rol en dank voor je bijdrage aan de K 70-Club!



Henry Kroezen, neuer Mitgliederkontakt NL

In Zusammenhang mit dem Abschied von Piet Hasper als Schatzmeister NL sind seine Aufgaben im Verein neu zugeordnet. Dies bedeutet z.B., dass NL-Mitglieder ihre Club-Gebühren ab 2020 direkt auf das deutsche Vereinskonto bezahlen.

In NL bleibt wie zuvor einen Mitgliederkontakt NL. Er oder Sie verwaltet die NL-Mitglieder Daten (einschließlich E-Mail-Adressen), verwaltet das Budget für NL-Treffen, gibt Informationen über den Club, erleichtert das Mitglied werden und kann helfen Sprachunterschiede zu überbrücken.

Wir freuen uns sehr, dass unser Mitglied Henry Kroezen diese Aufgaben für den Club erfüllen will. Im Impressum jeder K 70-Post finden Sie seine Kontaktdaten. Henry, vielen Dank und viel Spaß dabei!

//





TECHNISCHE DAG K70 CLUB NL

Op zondag 27 oktober a.s. vindt onze Technische Dag plaats in de werkplaats van Corné. Heb je een probleem met je K 70 waar je naar zou willen laten kijken dat kan dat vandaag. Kleine mankementen aan je auto kunnen mogelijk direct verholpen worden.

Ook als je auto helemaal tip-top is of als je zonder K 70 komt ben je natuurlijk van harte welkom. Bijvoorbeeld om mee te kijken hoe bekende of zeldzame K 70-problemen worden aangepakt. In de garage is een brug voor ons beschikbaar.

Vandaag staat de honderd jaar K 70- en auto-ervaring van Siem, Jos en Corné tot jullie beschikking, dus mis deze kans niet!!

Het programma is als volgt:

11.00 tot 13.00 uur ontvangst, begroeting, lunch en bijpraten;
13.00 tot 17.00 uur onderzoek en advies, zo mogelijk verhelpen kleine mankementen;
17.00 uur einde.

Voor een lekkere lunch wordt gezorgd. Uiteraard staat ook de kofferbakverkoop van onderdelen weer op het programma. Dus als je iets in de aanbieding hebt: neemt het vandaag mee.

Het adres van de werkplaats van Corné is: Dommelstraat 6-B, 5347 JL Oss (Noord-Brabant).
Let op: dit is een andere locatie vorig jaar!

Als je komt wordt aanmelding vooraf op prijs gesteld in verband met de voorbereidingen in de garage en het aantal broodjes voor de lunch (naam/aantal personen). Email s.v.p. aan: pim_am.tielkemeijer@planet.nl.

Voor het verhelpen van problemen aan je K 70 zijn vaak specifieke gereedschappen en/of onderdelen nodig. Dat geldt ook voor het goed afstellen van K 70-systemen. Laat Siem, Jos of Corné daarom zo snel mogelijk weten wat je vraag is, dan kunnen zij zich daar zo goed mogelijk op voorbereiden:

Siem Boom, Tel. 0299 54142, Mail: snhboom@ziggo.nl
Jos Sassen, Tel. 0252 212280, Mail: jos.sassen@gmail.com
Corné Boudewijn, Tel. 06 3455 9886, Mail: corneboudewijn84@gmail.com

Graag tot binnenkort!



TECHNIKTAG K70 CLUB NL

Am Sonntag dem 27. Oktober 2019 findet unser K 70-Techniktag statt. Diesmal in der Werkstatt von Corné. Wenn Sie einen Defekt an Ihrem K 70 hätten, könnten Sie dies heute beurteilen lassen. Kleinere Sachen könnten vielleicht sofort behoben werden.

Auch wenn Ihr Auto komplett spitze ist, oder wenn Sie ohne K 70 kommen, sind Sie natürlich herzlichst willkommen. Zum Beispiel um zu erfahren wie bekannte oder seltene K 70 Probleme behoben werden. In der Garage können wir eine Hebebühne benutzen. Heute steht Ihnen die hundertjährige K 70- und Auto-Erfahrung von Siem, Jos und Corné zur Verfügung, also verpassen Sie diese Gelegenheit nicht!!

Das Programm ist wie folgt:

11.00 – 13.00 Uhr Empfang, Begrüßung, Lunch und Kaffeeklatsch;
13.00 – 17.00 Uhr Untersuchung, Beratung und, wenn möglich, Behebung kleinerer Mängel;
17.00 Uhr Ende.

Wir kümmern uns um einen leckeren Lunch mit Brötchen und mehr. Selbstverständlich steht heute auch der Kofferraumverkauf von Teilen auf dem Programm. Also, wenn Sie etwas im Angebot hätten, bitte, bringen Sie es mit.

Die Adresse der Werkstatt von Corné ist: Dommelstraat 6-B, 5347 JL Oss (Nord-Brabant). Bitte beachten Sie: Dies ist eine andere Adresse als letztes Jahr! Oss liegt ungefähr 35 Km. westlich von der D-NL Grenze entfernt, etwa auf der Höhe von Kalkar.

Anmeldung
Wenn Sie kommen möchten, würden wir Ihre Anmeldung im Voraus schätzen. Dies im Zusammenhang mit der Vorbereitung in der Garage und dem Mittagessen. Bitte, emailen Sie Ihren Namen und die Anzahl der Personen dann an: pim_am.tielkemeijer@planet.nl.
Oft sind spezielle Werkzeuge und/oder Teile erforderlich um Probleme mit Ihrem K 70 zu lösen. Oder um K 70-Systeme richtig einstellen zu können. Bitte, lassen Sie Siem, Jos oder Corné im Voraus wissen, was Ihre Frage ist. Sie können sich dann so gut wie möglich vorbereiten:

Siem Boom, Tel. +31 299 654142, Mail: snhboom@ziggo.nl
Jos Sassen, Tel. +31 252 212280, Mail: jos.sassen@gmail.com
Corné Boudewijn, Tel. +31 6 3455 9886, Mail: corneboudewijn84@gmail.com

Sie sind gerne eingeladen, bis bald!

//

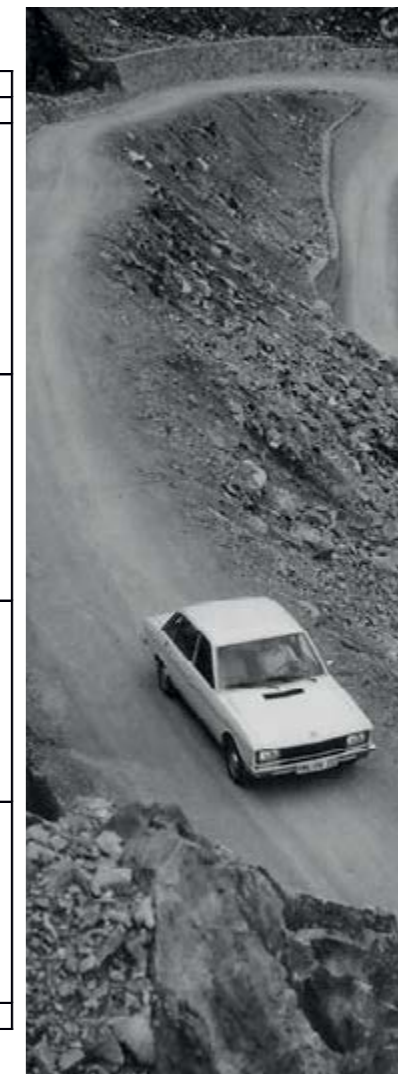
K70-Evenementen 2019 - 2020

Datum	Evenement	Organisatie	Wat gaan we doen
8 september 2019	Najaarstreffen K70-Club NL Groene Hart en Kasteel De Haar in Haarzuilens	Pim en Anne Marie Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl www.kasteeldehaar.nl Middeleeuws kasteel, eind 19 ^e eeuw door Pierre Cuypers in extravagante stijl herbouwd. Het grootste kasteel van Nederland.	Alle info in K70-Post # 3/2019. 30 jaar K70-treffen in NL! De 1 ^e K70-bijeenkomst in NL vond plaats op 7 oktober 1989 in Haarzuilens.
5 oktober 2019, 17.00 uur + 6 oktober!	Jahreshaupt-versammlung Baunatal, Duitsland Ca 250 km ten oosten van Venlo	Bestuur Internationale K70 Club ralf_knispel@web.de Hotel Baunataler Hof www.baunataler-hof.de	Jaarlijkse algemene ledenvergadering. Alle info in brief Ralf Knispel 11.05.2019 Met excursie op 6 oktober.
27 oktober 2019	Technische Dag K70-Club NL Oss, Noord-Brabant	Locatie: Corné Boudewijn; Techniek: Siemon Boom, Jos Sassen en Corné Boudewijn; Communicatie: Pim Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl	Probleemanalyse, advies en zo mogelijk kleine reparaties aan je eigen K70. Alle info in deze K70-Post # 4/2019.
12 januari 2020	Oliebollen-bijeenkomst K70-Club NL Locatie: afhankelijk verhuisplanning Michiel en Erica	Michiel en Erica Linskens mslinskens@gmail.com (reserve: Siemon en Hannie Boom, snhboom@ziggo.nl)	Bijpraten, terugkijken en plannen maken. Met rondrit.



K70-Treffenkalender NL 2019 – 2020

Wann	Was	Wer	Weiteres
8. September 2019	Herbsttreffen K70-Club NL Im Grünen Herzen von Holland, mit Besuch an Schloss Haarzuilens (Zentral in den NL)	Pim en Anne Marie Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl www.kasteeldehaar.nl Mittelalterliche Burg, Ende des 19. Jahrhunderts von Pierre Cuypers im extravaganten Stil wieder aufgebaut. Die größte Burg der Niederlande.	Alle Infos in K70-Post # 3/2019. 30 Jahre K70-Treffen in NL! Das 1. Treffen war am 7. Oktober 1989 beim Schloss Haarzuilens.
5. Oktober 2019 17.00 Uhr + 6. Oktober!	Jahreshaupt-versammlung (JHV) Baunatal, Deutschland	Vorstand 1. Intern. K70-Club ralf_knispel@web.de Hotel Baunataler Hof www.baunataler-hof.de	Alle Infos in Brief Ralf Knispel vom 11.05.2019. Mit Ausfahrt am 6. Oktober.
27. Oktober 2019	Techniktag K70-Club NL Oss, Nord-Brabant (Zentral in den NL)	Werkstatt: Corné Boudewijn; Technik: Siemon Boom, Jos Sassen en Corné Boudewijn; PR: Pim Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl	Untersuchung, Beratung und falls möglich kleinere Reparaturen am eigenen K70. Alle Infos in diesem K70-Post # 4/2019.
12. Januar 2020	Oliebollentreffen K70-Club NL Ort: abhängig von Umzugsplanung Michiel und Erica	Michiel und Erica Linskens mslinskens@gmail.com (Reserve: Siemon und Hannie Boom, snhboom@ziggo.nl)	Kaffeeklatsch, zurückblicken und Pläne machen. Mit Rundfahrt.



VERKAUF

„Mein Vater ist leider unerwartet verstorben und ich möchte gerne alles komplett verkaufen!“

Ein goldener K 70L und ein gelber K 70 plus diverse Ersatzteile.

Beide Fahrzeuge mit Papieren und Schlüsseln.



Der Goldene: begonnene Restaurierung (Schweißarbeiten usw.)



„Wir verkaufen die Fahrzeuge und Teile günstig, sind froh wenn es vielleicht jemand gut gebrauchen kann!“

Standort Schwäbisch Gmünd
Claudy Kohler
Telefon 0173 422 5316

Kupplungssatz
neu, nie verbaut.



Auch alle anderen
Teile sind in Kar-
tons verpackt.