

# **K70 - POS**

des 1. Internationalen K70 - Clubs

## **K70 - schöne Ferien**



***Ihr habt`s Euch verdient!***

***Pfingsttreffen in Flensburg und Dänemark im Juni***

***Alpenüberquerung im Juli/August***

## INHALT

- Veranstaltungen + Rückblicke
- Leserberichte
- Literatur
- Technische Daten
- Technik, Tricks + Tips
- Leser helfen Lesern
- Kleinanzeigen
- Ersatzteilpool

Mitglied im:



## VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent  
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12  
32791 Lage, ☎ 05232/63896 oder 05732/689088
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte  
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,  
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent  
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44  
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung  
Ame Kunstmann, Wolfshagen 15,  
20535 Hamburg, ☎ 040/25493734 = Fax
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung  
Michael Skupski, Altenhof 5-7  
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689, Michael.Skupski@t-online.de

## IMPRESSUM DER **K70-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ 05143/669205

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

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

Clubkonto für Holland: Rabobank, Rekeningnummer 357794567 →

Offizielle Clubadresse u. **K70-STAMMTISCH**:

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

Kontaktadresse in  
Holland:

Anne Reitsma & Serge van Donkelaar  
p/a De Clercqstraat 16-I  
1052 ND Amsterdam  
(0031)-(0)20-6168290  
[sergevandonkelaar@wxs.nl](mailto:sergevandonkelaar@wxs.nl)  
[reitsmaa@nei.nl](mailto:reitsmaa@nei.nl)

Kontoinhaber:  
Rudolf Boomgaren

## AUF EIN WORT.....

Der Winter geht langsam zu Ende und es wird Zeit, mal in der Garage oder Scheune nach dem eingemotteten **K70** zu sehen, die ausgebaute Batterie zu kontrollieren und evtl. nochmal nachladen, usw. .

Da dieses Jahr in Deutschland noch einmal eine saftige Steuererhöhung für alte und katlose Autos hinzugekommen ist, wird es sich wohl so manch einer überlegen, wie man das am besten irgendwie finanziell abfangen kann.

Viele Oldtimerfans machen dies mittlerweile mit dem Saisonkennzeichen. Das H-Kennzeichen mit der 30-Jahreregelung sieht man seltener. Die meisten Oldies haben dies Alter auch noch nicht erreicht. Für den ersten K70-Jahrgang könnte man das H-Kennzeichen jetzt beantragen. Wer mehrere Fahrzeuge hat, kann das rote 07-Wechselkennzeichen mit der 20-Jahreregelung nehmen. Josef Wasmuth hat da gute Erfahrungen mit gemacht.

Bei der Haftpflichtversicherung kann man auch noch einiges herausholen, z.B mit einer Oldtimerversicherung. Auch bei seiner normalen Haftpflichtversicherung kann man mittlerweile seinen ganz persönlichen Tarif aushandeln. Auch wenn man schon 30 oder 35 Prozent hat, ist da in der Regel meist noch was zu machen (als Wenigfahrer, Garagenwagen, usw. ). Obwohl ich schon den höchsten Schadensfreiheitsrabatt hatte, konnte ich z.B. beim VVD (Volkswagenversicherungsdienst) noch einiges heraushandeln. Die speziellen Oldtimerversicherungen liegen in der Regel in der Höhe der 30-35 Prozentschiene der normalen Haftpflichtversicherungen. Wer noch nicht so viel schadensfreie Jahre hat, könnte dann bei einer Oldtimerversicherung günstiger liegen. Dort gibt es mittlerweile auch schon Abstufungen nach Alter der Fahrzeuge.

Es wäre gut, wenn die Erfahrungen mit günstigen Versicherungstarifen für den K70 hier zum Vergleich veröffentlicht werden könnten. Schreibt uns bitte Eure Erfahrungen.

Eine Möglichkeit zum Sparen gibt es natürlich noch, nämlich der Umbau auf G-Kat. Wie die meisten inzwischen wissen, ist dies auch beim **K70** möglich. Nach einigen Anläufen funktioniert das mittlerweile einwandfrei. Voraussetzung ist natürlich, daß der Motor, die Vergaseranlage (keine Falschluff) und die Zündanlage in technisch guten Zustand sind. Gute Erfahrungen mit dem Umbau hat z.B. Manfred Schulze gemacht. Es rechnet sich wirklich.

Auf der letzten Jahreshauptversammlung kam die Frage, wo unser Club als Verein (e.V.) eingetragen ist. Er ist im Vereinsgericht beim Amtsgericht in Hamburg eingetragen. Der Ort gilt dann auch als Vereinssitz. Dies kann man aber auch in unserer Clubsatzung nachlesen.

Nachdem der „ K70-Nederland “ sich aufgelöst hat und jetzt als Sektion Holland des „1. Internationalen K70-Clubs“ fungiert, hat Rudolf Boomgaren in Holland ein Clubkonto für unsere holländischen Mitglieder eingerichtet. Dadurch können die Auslandsgebühren der Banken eingespart werden. Wir bitten alle holländischen Mitglieder dieses Konto für den Jahresbeitrag und den Ersatzteilpool zu nutzen.

JB.

Clubkonto für Nederland: - Rabobank, Rekeningnummer 357794567



A		Schlüssel-Nr.	
1 Fahrzeug- und Aufbauart	Leoni Raffaella Schürmann		
2 Fahrzeug-Modell	Säugling, vollendet		
3 Typ und Bauart	Peter & Nicole Vereinigung		
4 Fahrzeugkennzeichen	weiblich		
5 Art der Kraftstoffart	18022001		
6 Leistung in kW	Milch		
7 Nutzlast	diverse		
8 Anzahl der Sitze	500		
9 Motorleistung	3,45		
10 Höchstgeschwindigkeit	unbekannt		
11 Höchstzuladung	unbekannt		
12 Zuladung	250 ml		
13 Höchstzuladung	1		
14 Höchstzuladung	stetig zunehmend		
15 Höchstzuladung	unbekannt		
16 Höchstzuladung	unbekannt		
17 Höchstzuladung	unbekannt		
18 Höchstzuladung	unbekannt		
19 Höchstzuladung	unbekannt		
20 Höchstzuladung	unbekannt		
21 Höchstzuladung	unbekannt		
22 Höchstzuladung	unbekannt		
23 Höchstzuladung	unbekannt		
24 Höchstzuladung	unbekannt		
25 Höchstzuladung	unbekannt		
26 Höchstzuladung	unbekannt		
27 Höchstzuladung	unbekannt		
28 Höchstzuladung	unbekannt		
29 Höchstzuladung	unbekannt		
30 Höchstzuladung	unbekannt		
31 Höchstzuladung	unbekannt		
32 Höchstzuladung	unbekannt		
33 Höchstzuladung	unbekannt		
<p>0 1 1</p> <p>Schuhgröße 12</p> <p>18.02.01</p> <p>zu Zff. 6: je nachdem, wie schnell geschoben wird</p>			
<p>Wir gratulieren den Herstellern dieses einzigartigen Objektes und erteilen hiermit die offizielle Verkehrsgenehmigung.</p>			

Eintragungen der Zulassungsstelle

Da diese Art in der Klasse A ist, muss das Fahrzeug mit einem Mindestgewicht von 250 ml sein.

Viele Oldtimer sind mit diesen Kennzeichen mit der 10-jährigen Frist versehen. Dies ist ein Zeichen für ein Fahrzeug, das älter als 10 Jahre ist. Die Kennzeichen sind mit der 10-jährigen Frist versehen. Dies ist ein Zeichen für ein Fahrzeug, das älter als 10 Jahre ist.

Bei der Halbjahresprüfung der Halbjahresprüfung. Auch bei der Halbjahresprüfung. Auch bei der Halbjahresprüfung.

Es wäre gut, wenn die zum Vergleich verwendet werden können. Eine Möglichkeit zum Vergleich ist die Möglichkeit zum Vergleich. Eine Möglichkeit zum Vergleich ist die Möglichkeit zum Vergleich.

Wie die meisten zwischen Wasser fahren. Wie die meisten zwischen Wasser fahren. Wie die meisten zwischen Wasser fahren.

Anfängerfunktion des Motors. Anfängerfunktion des Motors. Anfängerfunktion des Motors.

Zustand sind gute. Zustand sind gute. Zustand sind gute.

Es rechnet sich nicht. Es rechnet sich nicht. Es rechnet sich nicht.

Auf den letzten Teil der (e.V.) einbezogen ist. Auf den letzten Teil der (e.V.) einbezogen ist. Auf den letzten Teil der (e.V.) einbezogen ist.

gen. Der Ort, an dem die gen. Der Ort, an dem die gen. Der Ort, an dem die.

Nachdem der „KTO“ „T. Internationalen KTO“ für unsere holländischen für unsere holländischen für unsere holländischen.

ten der Banken einges. ten der Banken einges. ten der Banken einges.

to für den Jahresber. to für den Jahresber. to für den Jahresber.

Clubkonto für Nieder. Clubkonto für Nieder. Clubkonto für Nieder.



# Sektion Nordrhein-Westfalen

## Einladung

zum Regionaltreffen Nordrhein-Westfalen

am 21.04.2001

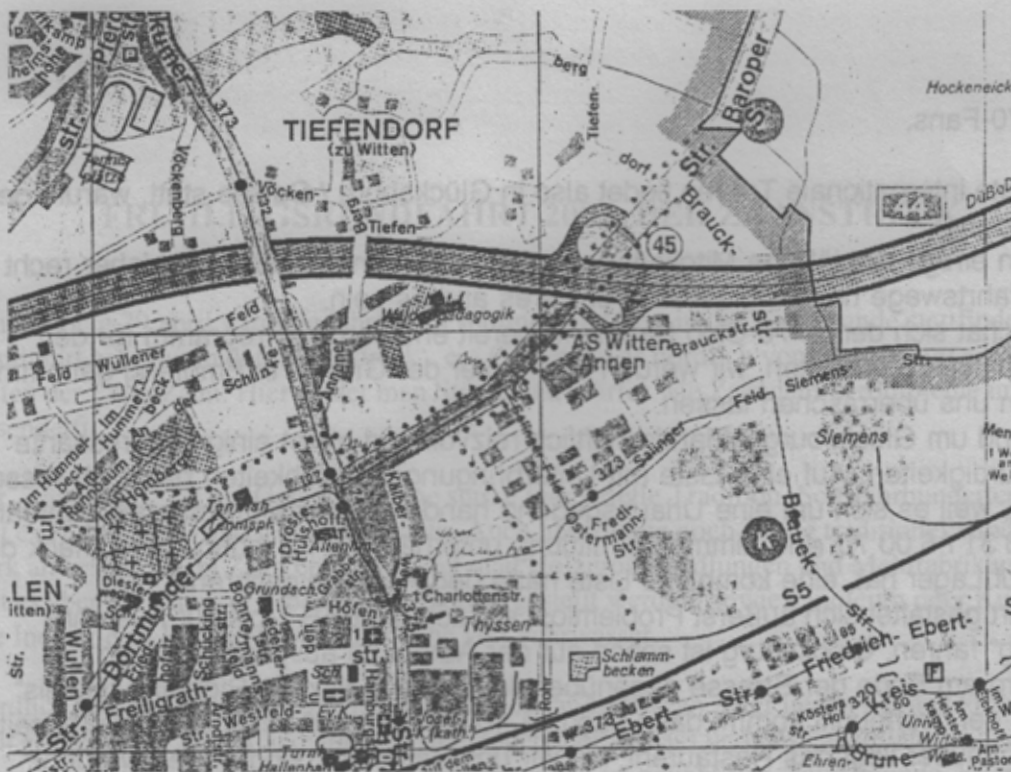
um 18.00 Uhr

im Restaurant "Zum Scheunentor" in Witten-Annen

**Kälberweg 2, 58453 Witten-Annen, Tel. 02302/690977**

Nachdem der Stammtisch von Manfred Schmidt einige Zeit nicht mehr stattgefunden hat, wollen wir doch in zwangloses "Wiedersehensstreffen" der K 70-Fans in dieser Region auf die Beine stellen. Vielleicht entwickelt sich daraus ja ein neuer K 70-Stammtisch.

Das Lokal ist einfach zu finden: Auf der Autobahn 44 Bochum - Witten die Abfahrt Nr. 45 "Witten-Annen" nehmen, unten auf der "Dortmunder Straße" in Richtung "Witten-Annen" abbiegen, an der zweiten Ampel links in die "Stokkumer Straße" abbiegen, kurz danach scharf links in den "Kälberweg" (1. Straße links) - und Ihr seid da.



Für Fragen oder Anregungen steht gerne zur Verfügung:

Klaus-Peter Liere

Fritz Reuter-Str. 8

58453 Witten

Tel. abends: 02302/69363



# 1. Internationaler **K70 CLUB** e.V.



## Kontaktadresse:

Ingo Menker  
Edelrosenstr. 17  
44829 Dortmund  
Tel: 0 23 04 / 4 38 37

## 15. internationales K 70-Treffen Pfingsten 2001

Liebe K 70-Fans,

das nächste internationale Treffen findet also in Glücksburg / Ostsee statt, warum gerade bei Flensburg?

Wir haben einige langjährige Mitglieder aus Skandinavien im Club, die bisher recht lange Anfahrtswege hatten, diesesmal sollte es anders sein.

Daraufhin hat sich der „K 70-Club Danmark“ bereit erklärt, daß Programm für den Pfingstsonntag zu gestalten, wir werden also hinter der Grenze in Empfang genommen und sollen uns überraschen lassen.

Die Gegend um Glücksburg ist landschaftlich reizvoll und bietet einige interessante Sehenswürdigkeiten. Auf eine Liste mit Unterbringungsmöglichkeiten habe ich wissend verzichtet, weil es sich um eine Urlaubsgegend handelt und das Fremdenverkehrsamt unter 0 46 31 / 6 00 70 eine Zimmervermittlung unterhält, die für jeden Geschmack das Richtige auf Lager hat, eine komplette Liste hätte den Rahmen gesprengt.

Die Anfahrt gestaltet sich äußerst Problemlos, einfach die BAB 7 bis zur Ausfahrt „Flensburg“ fahren, Glücksburg ist schon auf der Autobahn ausgeschildert. In Glücksburg am Ende der Strasse gegenüber dem Schloß links in Richtung „Holnis“ abbiegen, der Treffpunkt kommt dann nach ca 400 Metern auf der linken Straßenseite, rechts gegenüber liegt das Restaurant, wo wir uns Samstagabend treffen werden.

Gutes Wetter setze ich voraus, eine gute Anreise wünscht...

Arne Kunstmann  
4. Vorsitzender

K 70... K 70... K 70...



## FRUHLINGSRUNDFAHRT 2001: DER ZAANSTREEK

Am Sonntag 29 april wird die jährliche Frühlingsrundfahrt in die Niederlande stattfinden. Die Rundfahrt geht durch den ‚Zaanstreek‘, ein Gebiet etwas nordlich von Amsterdam auf beiden Seiten der Fluss Zaan. Hier findet man Städte und Dörfer wie Zaandam, Krommenie und Assendelft.

Der ‚Zaanstreek‘ ist ein Gebiet mit eine starke industrielle Tradition. Seit Jahrhunderten schon gibt es Holz-, Senf- und Getreidemühlen. Auch heutzutage noch ist die traditionelle Industrie stark anwesend. Dem Zaan entlang findet man Holzgrosshandlungen und Mehlfabriken. Jetzt gibt es aber auch andere Produkte die hier hergestellt werden, sowie Linoleum oder Kuchen. Die Industrie ist konzentriert in der Nähe von Fahrwasser.

Nordlich von den Industriezone fängt das Polderlandschaft an. Hier liegen kleine Dörfer die man erreicht über enge Landstrassen. Der Boden hier ist nass und das ganze Jahr ist der Wasserstand hoch. Das grüne und ruhige Landschaft ist beliebt von Naturfreunde, Radfahrer und sicherlich auch von K70 Besitzer.

Das Programm der Rundfahrt hat alle obenstehende Elemente in sich. Wir besuchen den ‚Zaanse Schans‘ (Freilichtmuseum mit Mühlen) und wir fahren durch Industrielandschaft und Natur. Wir kommen zusammen zwischen





1. Internationaler

11.00 en 12.30

im

hotel restaurant "SANS PAREIL"

Lagedijk 32, 1544 BG Zaandijk

tel. 0031-75-6211911

Das Hotel liegt am Rande des Dorfs und hat eine prächtige Terrasse am Wasser. Ist es zu kalt dann kommen wir drinnen zusammen. Es gibt ausreichend Parkplätze in der Nähe.

So fährt man nach 'Sans Pareil': Fahr nach Amsterdam über Enschede (A1), Arnhem (A12 und A2) oder Venlo/Nijmegen (A73/A50/A12/A2). Bei Amsterdam den Rundweg A10 fahren, nordlich von Amsterdam abbiegen richtung Purmerend, zuerst A8 und dann A7. Ausfahrt 2 (Zaandijk/Zaanse Schans) benutzen, Schilder 'Zaanse Schans' folgen. Das Freilichtmuseum geradeaus vorbeifahren, bis eine Brücke kommt. Über die Brücke gleich rechts liegt das Hotel und das Hotel gegenüber, durch eine kleine Strasse, kann man parken.

Ausserdem: am 30 April hat unsere Königin Beatrix Geburtstag, dann gibt es Flohmarkt in jeder Stadt und wird überall gefeiert.

Weitere Auskünfte kann man bekommen bei Anne und Serge, 0031-20-6168290. Wir sehen euch gerne in Sans Pareil!

Liebe K 70-Fans,

#### Wat voor K 70 heb ik nu ?

De K70 heeft een aantal verschillende versies gekend. Het duidelijkste is de driedeling in:

- Het eerste model,
- Het tussenmodel
- Het laatste model.

*Deze drie typen zijn goed herkenbaar.*

Het eerste model was de typische NSU K 70. Vierkante koplampen, vierkante bumpers, en hoekig front. Er was een 75 en een 90 PK versie en gewone en een L-uitvoering.

Het tweede model, het tussenmodel lijkt sprekend op het eerste model alleen zijn de bumpers nu rond. Pas met het derde en laatste model werd het uiterlijk ingrijpend gewijzigd. De koplampen werden rond en dubbel (hoewel de vierkante koplampen nog steeds leverbaar bleven). Het front werd meer afgerond waardoor de K 70 een beetje weg krijgt van de boeg van een boot. Ook de motorkap wijzigde, de luchtgaatjes werden geïntegreerd en er kwam gleuven in de motorkap. Ook de luchtuitlaten uit het interieur werden verplaatst van de achterste dakzuil naar de binnenzijde van de achterdeuren. Ook werd de 90 PK versie vervangen door een 100 PK versie (de S en de LS). De 75 PK bleef.

Onderhuids veranderde er ook het nodige. Omdat de K 70 kinderziektes kende werd er vanaf het begin aan gesleuteld. Per modeljaar, maar ook tussen door veranderden er onderdelen waardoor je dus goed met letten op het chassisnummer en het motornummer voordat je onderdelen bestelt. Vooral tussen modeljaar 1972 en modeljaar 1973 veranderde er veel. In het overzicht van de onderdelen staat daarom ook altijd het desbetreffende chassisnummer en/of motornummer vermeldt waarop de onderdelen passen.

*Globaal ziet de ontwikkeling van de K 70 er als volgt uit*

**In september 1970** kwam het eerste type op de markt. Dit type is herkenbaar aan de zijspiegels die nog gemonteerd waren op de uiterste hoek aan de voorkant van de voordeur. Dit type is in Nederland niet of hooguit via parallelimport verkocht. Chassisnummer begint met 481.

**In januari 1971** komt de K 70 naar Nederland. Hoekig als een kathedraal. In 1971 is de voornaamste wijziging dat er vanaf in juni 1971 een afdekblik wordt gemonteerd boven de rechterremschijf zodat daar geen olie meer op kan druppen. Ook wordt de aandrijfverhouding voor de 90 PK gewijzigd waardoor de motor wat minder toeren maakt bij eenzelfde snelheid. De motor wordt ook wat rustiger. (Dit verklaard ook waarom je in diverse testen net zo'n diverse acceleratietijden terugvind).

**Vanaf modeljaar 1972** (vanaf augustus 1971, chassisnummer 482) komen de nieuwe ronde bumpers. De voorstoelen veranderen, er komt een betere rugleuning die minder schuift en meer verstelmogelijkheden. De sierlijsten verdwijnen van het dashboard. De ventilator van de kachel kent nog maar twee standen (nee, niet te warm en te koud). De ven draait niet meer continu mee en de kracht is verhoogd.

De greep voor de motorkapontgrendeling verhuist omlaag en veranderd. (Ik grijp bij anderen altijd mis met mijn 71-er).

De schakelaren aan de achterdeuren voor de binnenverlichting vervallen. De voorste binnenverlichting moet nu in zijn geheel gekanteld worden om te worden ingeschakeld. De dakgrepen worden zonder klerhaakje uitgevoerd en het gereedschap bij de auto wordt kariger. De V-snaar en kombitang verdwijnen.

De isolatie van de auto wordt verdubbeld van 10 mm naar 20 mm. De holtes rondom de voorruit worden volgespoten met isolerend materiaal (dat roest lekker weg).

Het dekseltje voor de zekeringen veranderd en de accu krijgt een contact voor de computerdiagnose.

De instelling van het benzine-luchtmengsel wijzigt en de carburateurinlaat veranderd. Vanaf Oktober 1971 wordt het schuifkanteldak leverbaar.

**In april 1972** komt er een versterkt afdekblik boven de rechterschijfrem. Het vorige exemplaar scheurde te snel. Vanaf mei vervalt het afvoerblik voor olie onder het oliefilter.

Er komen nieuwe schakelstangen die door de binnenruimte van de auto lopen waardoor er minder koppelingen tussen de stangen nodig zijn. De stang wordt door een tunnelvormige bekleding afgedekt. De schakeling wordt beter maar wordt pas echt goed met de nieuwe synchronisatie en de sterke achteruit begrenzing die vanaf juni c.q. augustus 1972

(=modeljaar 1973) worden ingebouwd. Opletten dus bij werken aan de versnellingsbak !

In juni 1972 wijzigt de motorophanging en komen er grotere rubbers.

In de versnellingsbak worden in de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> versnelling evenwichtsschijven ingevoegd en het "ausruck" lager wordt groter. De versnellingen rinkelen hierdoor niet meer. Deze wijziging kon achteraf ook worden ingebouwd in eerdere modellen en stond bekend als het Anti-rinkelpakket.

**Modeljaar 1973** (chassisnummer 483) (vanaf augustus 1972).

De L-uitvoering krijgt 4 koplampen met halogeen. De standaarduitvoering krijgt vierkant lampen. Halogeen is ook mogelijk.

Het front van de auto wijzigt. De spatborden worden 3 centimeter naar binnen getrokken en de onderkant wordt verder doorgetrokken. Ook krijgt deze "spoiler" luchtopeningen. De

remschijven worden wat verder van de motor geplaatst zodat ze niet meer zo warm worden.

De motorkap krijgt gleuven en de luchtafvoer uit de binnenruimte gaat via de achterdeuren. De kunststof grill op de achterrauitstijl verdwijnt.

De sierringen rond het instrumentenpaneel worden matzwart. De deurophanging wordt versterkt.

De automatische choke vervangt de handchoke. Het luchtfilter wordt van kunststof in plaats van blik en de zomer/winterstand regelaar wordt door een elektronische thermostaat vervangen.

**In Mei 1973** komt de 100 PK als Sondermodell. Knalgeel of metallic blauw met een zwarte racestreep op de flanken. De motor verandert. De boring wordt veranderd en de motor krijgt 1807cc. De waterpomp wordt 5-vleugelig ipv van vier.

Er komen lichtmetalen ronnel velgen die lijken op de RO80 velg.

**Modeljaar 1974** (chassisnummer 484).

Het K70 stuur verdwijnt en wordt vervangen door het stuur uit de 411/412 serie. In Februari 1975 valt het doek definitief na ca. 211.000 stuks. Hiervan werden er in Nederland 7.558 verkocht.

#### **LET OP**

**Omdat er niet alleen met, maar ook tijdens de modeljaren gewisseld is met onderdelen, globaal heb je kunnen lezen wat, moet je op de chassisnummer en motornummer aanduiding letten in de onderdelenlijst. Ook de "Ersatzteilekatalogus", een gedrukte vorm van alle onderdelen van de K 70, kan veel hulp bieden. (zie kopieën).**

#### **En wat moet ik kopen ?**

Kenners onder de K 70 liefhebbers weten er alles van. Dit zijn mijn tips:

- het beste bouwjaar was modeljaar 1973. Kwalitatief goed staal. De kinderziekten zijn er uit. Het rijdt als een nieuwe auto. Als (ex-) bezitter van een 71-er, een 72-er en een 73-er kan ik het weten. Bouwjaar 1971 was echt nog een NSU met alle rammeltjes en kraakjes (wel veel charme). En in het modeljaar 73 zit de fantastische 90 PK motor nog. Zuiniger dan de 75 PK en steviger dan de 100 PK.
- Let op bij de 74-ers. Toen werd zogenaamd DDR-blik gebruikt (recycling) en toen roestte zelfs de K al in de folder.
- Probeer een auto te vinden met wat extra's. Zeker het "schlechtwetterpakket" verdient aanbeveling.
- Absoluut geweldig is natuurlijk een "sondermodell". Maar dan wel alleen voor de "heb".

Groetjes van ghostwriter Peter.



# Alpenüberquerung



"Bitte melde Dich!" bis zum 30.04.01

- Ich habe für den 23.07. bis zum 27.07.01 eine **K 70-Alpenüberquerung** geplant!
- Montag (23.07.)-Fahrt bis vor die Alpen (Treffpunkt) und dortige Übernachtung (Doppelzimmer ca. 120,- DM)
  - Dienstag(24.07.)-Alpenüberfahrt, fast nur Nebenstrecke, bis zum Gardasee, dort Übernachtung
  - Mittwoch/ -Rundfahrt durch die Toscana oder Pause (je nach Bedarf)
  - Donnerstag (3 Übernachtungen ca. 250,- DM)
  - Freitag(27.07.) -Rückfahrt über die Alpen auf anderer Route (Brennerpass) bis Nähe Rosenheim (Übernachtung 120,- DM)
  - Samstag(28.07.) -Heimreise

Anmeldungen bitte bei mir bis 30.04.01 unter 05141/24863 oder Trift 17 (Hofhaus), 29221 Celle

Die Teilnehmerzahl sollte sich auf max. 10 Fahrzeuge oder ca. 20 Personen beschränken, da andernfalls der Korso zu unübersichtlich würde und die Gruppe zu groß.

Euer Manfred Sobiella

## Mein kleiner Rückblick auf den 1. Internationalen K 70 - Club e.V.

Vor 10 Jahren im August,  
hab ich das noch nicht gewußt.  
Denn da hab ich weit entfernt,  
Jörg Ballwanz kennengelernt.  
Ab dieser Zeit war der Jupp  
im internationalen K 70 - Club.  
In Laßbruch im schönen Lipperland,  
1990 eine Versammlung stattfand.  
Als Mitglied war ich dort willkommen,  
und bin auch jährlich wiedergekommen.  
Für K 70 - Fans ist dann Laßbruch der Nabel der Welt,  
dahin zu kommen scheuen sie weder Müh noch Geld.  
Ein Verein ohne Vorsitzende, das ist doch wohl klar,  
rechtlich und menschlich - undenkbar.  
Es sind 5 Vorsitzende an der Zahl,  
jährlich streben sie an die Wiederwahl.  
Seit vielen Jahren kenne ich sie nun,  
ich muß sagen, sie haben viel zu tun.  
Damit ihre Tätigkeit wird besser bekannt,  
wird diese im Folgenden genauer benannt.  
So fange ich der Reihe nach mal an,  
damit mir jeder folgen kann.

Jörg der Vorsitzende ist viel auf der Jagd,  
weil ihn das Problem: Ersatzteile und Mitglieder plagt.  
Auf Oldi-Märkten und Veranstaltungen  
hat er schon mit vielen Händlern gerungen.  
Manch Schnäppchen und Mitglied hat er so an Land gezogen  
darum sind ihm die Mitglieder auch sehr gewogen.  
Dieser rastlose Einsatz hat sich bisher gelohnt,  
so wurde er jährlich mit Wiederwahl belohnt.

Ingo, unser K 70 - Post Redakteur,  
ja, der hat es besonders schwör.  
Denn alle 3 Monate muß eine Ausgabe stehen,  
ab und zu fragt er sich - wie soll das gehen?  
Inhaltsbeiträge fließen häufig spärlich,  
Mitglieder sind schreibfaul, mal ganz ehrlich.  
Internationale Kontakte werden von ihm geknüpft,  
dafür ist er schon bis ans Ende der Welt - Neuseeland - gehüpft.  
Auch England, Italien sind ihm bekannt,  
von dort brachte er einen K 70 in unser Land.  
Seine Reportagen bleiben uns in Erinnerung,  
wie heißt es so schön - reisen hält jung.

Rudi, der unseren Ersatzteillpool verwaltet,  
hat in jeder K 70 - Post viele Seiten geschaltet.  
Und wenn seine große Hilfsbereitschaft es nicht will,  
dann stehen viele K 70 - Räder still.  
So hält er die K 70 und den Club am laufen,  
er ist immer rührig, er kennt kein Verschrauben.  
Lieber Rudi, mach weiter so,  
darüber wären alle Clubmitglieder froh.



ABX

Wir kaufen einen K...  
(und weil wir verrückt sind, eine...  
Imises

Essentiell  
an, und zw  
merurlaub  
dings han  
einen K 70  
es im Juli  
von, daß ic  
meinen für  
73er genu  
auch den  
loinen in K  
nordwestl  
Gewiß, wir  
seeing in d  
nachts Flic  
durch Stock  
Teil der Ze  
drauf (wr  
Schrottis  
stein usw  
selbstgest  
Nicklas für  
Sonderma  
das hätte  
dieser Nick  
1982 bis 19  
Sondermodell  
miesis mit  
Stahlschicht

Ame, unser Schriftführer schreibt dafür,  
daß mancher Beitrag sorgt für Pläsier.  
Mit Witz und Humor sind seine Beiträge gewürzt,  
sie erscheinen trotzdem ungekürzt.  
Fast in jedem Jahr führt er das Vereinsprotokoll,  
ich muß sagen - das macht er einfach toll.  
Mach weiter so in dieser Richtung,  
denn dann behältst du - den richtigen Schwung.



Michael, unser Kassenwart,  
hat immer am rechten Ende gespart.  
Die Buchhaltung, die nimmt er sehr genau,  
so werden wir Mitglieder auch daraus schlaue.  
Damit am Jahresende die Kasse stimmt,  
hat er vorher die Konten gut getrimmt.  
Den Bericht liest er vor, im Gasthaus Meier,  
ihm sei gedankt - über dem Club kreist kein Pleitegeier.



Was wären Club und Vorstand ohne Mitglieder,  
wird er gut geführt, dann kommen sie auch wieder.  
Häuptlinge im Verein sind sicher wichtig,  
doch nur mit Indianern läuft es richtig.  
Am besten geht es mit beiden im Verbund,  
denn dann bleibt unser Verein gesund.  
Damit das geschieht noch manches Jahr,  
dafür sind wir heute Abend da.  
Die Weichen dazu werden vom Verein gestellt,  
so bleibt der K 70 unsere Welt.

Josef Wasmuth



Ein weiterer  
wurde von  
Nicklas diese  
kaufen soll,  
sollte er tun,  
sind noch gu  
Kun ja, in einer  
entdeckten wir ein Interat, in  
dem ein angeblich guter gelber  
K 70 angeboten wurde. Leider

Telefonat  
(04 51) 2 15 15 10  
für die...  
www.k70.de





Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Internationaler K 70 Club e.V.  
Herr Ingo Menker  
Edelrosenstr. 17

44289 Dortmund

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:  
27.08.2000

Bei Antwort bitte angeben:  
322-130 /M

Ansprechpartner(in):  
Frau Albrecht

Telefon: (04 61) 3 16-11 33

Telefax: (04 61) 3 16-28 33

E-Mail:  
Referat32@kba.de

Datum: 13.03.2001

Diesen Kurzbrief übersende ich Ihnen mit der Bitte um

- Kenntnisnahme   
  Rückgabe   
  Preisangebot   
  Weiterleitung an  
 Stellungnahme   
  Erledigung   
  weitere Veranlassung   
   
 Prüfung   
  Teilnahme   
  Rücksprache/Ihren Anruf   
  Anlagen:

Sehr geehrter Herr Menker,  
zunächst möchte ich mich nach der langen Wartezeit für Ihr entgegengebrachtes Verständnis bedanken und Ihnen die neusten Bestandsdaten übermitteln.

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Januar 2001 hat für die Sie interessierenden Fahrzeugtypen Bestände ergeben, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind.

HSN/TSN	Anzahl
0600/405 (90 PS)	189
0600/406 (75 PS)	247
0600/436 (100 PS)	44

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Ich hoffe, Ihnen geholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

*Susan M. Hanske B.A.*

Susan M.Hanske B.A.

Dienstsitz:  
Fördestraße 16  
24944 Flensburg

Öffnungszeiten:  
Mo. - Do. 8:30 - 15:00 Uhr,  
Fr. 8:30 - 14:00 Uhr

Telefon:  
(04 61) 3 16-0

Telefax:  
(04 61) 3 16 16 50  
(04 61) 3 16 14 95

Konto:  
Landeszentralbank Flensburg  
(BLZ: 215 000 00)  
Kto.-Nr. 215 01 000

E-Mail: kba@kba.de

Internet: www.kba.de

## Wir kaufen einen K 70

(und weil wir verrückt sind, einen in Schweden)

Eigentlich fing alles ganz harmlos an, und zwar mit meinem Sommerurlaub in Schweden. Allerdings handelte es sich mehr um einen K 70-Urlaub (Sommer gab es im Juli nicht). Abgesehen davon, daß ich als Reisefahrzeug meinen türkismetalllicfarbenen 73er genutzt habe, besuchte ich auch den K 70-Freak Nicklas Kallonen in Krylbo, ca. 180 km nordwestlich von Stockholm. Gewiß, wir machten auch Sightseeing in der Gegend, lauerten nachts Elchen auf und liefen durch Stockholm, aber ein großer Teil der Zeit ging mit Altautos drauf (Wrack im Wald suchen, Schrottis abklappern, K 70 basteln usw.). Bei einer dieser Freizeitgestaltungen kaufte sich Nicklas für ca. 40 DM ein LS-Sondermodell mit Stahlkurbeldach. Der LS ist total schrottreif, aber Nicklas will sich unter Zuhilfenahme eines besser erhaltenen 73er K 70 ein echt originales Sondermodell mit eben diesem Stahlschiebedach basteln.



Ein weiterer roter 73er Standard wurde von uns besichtigt, aber ob Nicklas diesen für ca. 110 DM kaufen soll, weiß er noch nicht (sollte er tun, denn für das Geld sind noch gute Teile enthalten). Nun ja, in einer Oldtimer-Zeitung entdeckten wir ein Inserat, in dem ein angeblich guter gelber K 70 angeboten wurde. Leider war während meines Aufenthal-

tes dort niemand zu erreichen. Während meines Heimweges nach Dortmund (den K 70 vollgepackt mit Schrottplatzfunden an Alt-VW-Teilen) überlegte ich mir, daß die Farbe des angebotenen K 70 wohl marinogelb sein müßte - und daß Josef Bertrand letztens erzählt hatte, daß diese Farbe noch in seiner Sammlung fehlt. Aus Spaß rief ich ihn an und siehe da: wie erwartet/befürchtet zeigte Josef starkes Interesse ("Dann muß er doch auch die Scheinwerferreinigungsanlage haben!!"). Gut, ich bat Nicklas darum, den K 70 zu besichtigen und den Zustand zu prüfen. Einige Zeit später rief er an und teilte mit, daß der Wagen wirklich gut sei, außer einer kleinen Blase an der Beifahrertür sei keinerlei Rost, 1. Hand, Garagenwagen etc.. Allerdings sei die Windschutzscheibe dank Steinschlag angeknackst und neben kleineren Dellen sei die Bremse wegen der Standzeit von 10 Jahren defekt. Aber für den Preis von umgerechnet 1300 DM sei es ein gutes Angebot. Natürlich war Josef nun nicht mehr zu halten und die Einkaufstour wurde vorbereitet. Ein Anhänger und ein starker Range Rover als Zugfahrzeug waren vorhanden, auch der Termin, ein verlängertes Wochenende im Oktober wurde vereinbart. Aber damit nicht genug, wir mußten auch allerlei mitbringen. Abgese-



hen von großen Mengen alkoholischer Getränke aller Art und - natürlich - K 70-Teilen hatte ich vorher diverse Aluräder für Nicklas' Alltags-Vento und diverse andere Teile gekauft. Da paßte es auch, daß bei Passat-Fans in meiner Gegend noch ein 83er Golf I GTI herumstand, der ausgeschlachtet werden sollte. Nicklas war begeistert ("Ein fahrbereiter GTI für 300 DM? -bring mit!!), so wurde der Golf aufgeladen (praktisch, konnten wir die sperrigen und nach Gummi stinkenden Räder dort verstauen).

Samstagnacht um 0.00 Uhr war alles verpackt und es ging los, immer mit 90 Sachen an Hamburg und Lübeck vorbei, die Vogelfluglinie entlang nach Kopenhagen, dort über die neue Brücke nach Malmö. Am Vättern-See entlang, über Örebro nach Krylbo bei Avesta - nach 17 Stunden Fahrzeit waren wir da. Golf und Teile abladen und ins Bett. Am Sonntag war viel zu tun.

Gut ausgeruht und sehr neugierig kamen wir in Gävle an, ca. 100 km entfernt. Nicklas hatte recht, der K 70, ein 74er Standard mit 75 PS war wirklich gut, ebenso der Preis. Die Besitzer hatten lange mit sich gerungen, ob sie den Familienwagen, Erbstück der Großmutter, nach 24 Jahren wirklich verkaufen sollte. Sie konnten angeben, wann und wo welche Macke entstanden war. Nach dem Aufladen und diversen Fotos sah man es in deren Augen schon glitzern.

Zurück bei Nicklas ging die Arbeit weiter. Zuerst transportierten wir einen K 70 in seine Halle, holten dort einen heraus, schlachteten diesen grob aus, brachten ihn beim Scheine eines Polarlichtes zu einem auch nachts zugänglichen Schrottplatz und luden ihn ab - sehr einfach: nur vom Hänger den Hang hinunter in die dort gestapelten Wracks rollen lassen. Wie-

der zurück, mußte aufgeladen werden. Aber nicht nur der K 70 - neben vielen anderen Alt-VW-Teilen sollten für einem Teilehändler in Hamburg ein abgesägtes Dach eines 56er Ovali-Käfer mitbringen. Dieses absturz- und beulenfrei zu montieren, war echt eine Kunst. Mit Konstruktion eines Holzrahmens auf dem K 70 montierten Dachgepäckträgers ging es aber. Gesättigt mit Elch-Steaks ging es zu Bett, damit Montag morgens die Rückfahrt starten konnte.



Es ging den selben Weg zurück, allerdings machten wir in Mortala, am Nordufer des Vättern einen Halt. Auf dem Hinweg war mir der magische Hinweis "bildemontering" aufgefallen. Ein Kontrollgang mußte sein! Es gab zwar keinen K 70, aber ein 64er Käfer war frisch hereingekommen. Dieser war eigentlich viel zu gut für den Schrott. Ich rief einen befreundeten Alt-VW-Fan an: "Hallo Jörg, ich sitze gerade in Schweden in einem 64er Käfer, was soll ich mitbringen?" - Handys sind doch praktisch. Seine Wünsche konnten erfüllt werden. Mittlerweile baute Josef für seinen Neffen diverse Datsun Stanza - Teile ab. Nach drei Stunden und der Bezahlung eines lächerlich geringen Preises ging es weiter, bei strömendem Regen über die Brücke und dann über die Fähre Rødby-Puttgarden nach Hamburg. Es ist kein Witz: nachts



um Zwei transportierte die Fähre ganze sechs Fahrzeuge und etwa 10 Leute! Stark übermüdet kamen wir um 5 Uhr morgens in Hamburg an. Das Ovali-Dach wurde unter Mühen abgeladen. Da der Erwerber dieses Teiles auftauchte, konnten wir in seinem Lager noch nach K 70-Teilen wühlen und noch mehr Zeug einladen. Irgendwann am frühen Nachmittag lud mich Josef (nebst viel Teilekram) in Dortmund ab. Duschen, Telefonstecker ziehen

und ab ins Bett - so ein Wochenende haut den härtesten K 70 - Fan um. Aber: es lohnt sich. Allein des Spaß-Faktors wegen würden wir es wieder tun.

Ingo Menker

P.S.: Seit der letzten K 70-Post-Ausgabe hält sich hartnäckig das Gerücht, daß Peter Sch. aus MS an dem gelben K 70 in Nordschweden interessiert sein soll. Sollte es eine Wiederholung geben?



WICHTIGE MELDUNG:

IMPORTANT NOTICE:

Die Vergaserflansche sind fertig und können ab sofort bei Rudi bestellt werden.

The carburator-flanges are ready and can be ordered at Rudi.

## Mein 30. K 70....

neulich kaufte ich mir wieder einmal einen K 70, eigentlich wollte ich ihn gar nicht, aber da noch viele interessante Teile dabei waren nahm ich ihn dann doch. Beim Einheften des KFZ-Briefes in meinen Ordner stellte ich fest, daß ein rundes Jubiläum fällig war. Es war mein 30er K 70!! Ein Grund mich zurückzulehnen und den Ursprung meines Autowahns zurück zu verfolgen... Unser erstes Familienauto war ein DKW F 12, der uns 14 Jahre lang absolut zuverlässig (von einem abgebrochenen Schalthebel abgesehen) begleitete ehe er nach vielen salzreichen 70 er Jahre Wintern unter uns zusammenbrach. Der Nachfolger war ein marinablauer Käfer 1302, der allerdings nach nur knapp 2 Jahren durch Unfall-Totalschaden in den Auto-Himmel einging. Unser begrenztes Autobudget im Jahre 1980 betrug 3000 DM. Dafür gab es beim Edel-Auto-Ramscher um die Ecke nur die Wahl zwischen einen top gepflegten marinogelben 74er K 70 mit 126 000km aus erster Hand oder einen 75er Opel Ascona in giftgrün mit 70 000km auf der Uhr. Dessen Lack und allgemeiner Pflegezustand liesen allerdings sehr zu wünschen übrig. Die Wahl fiel dadurch leicht und der K 70 war neues Familienmitglied. Den Einwand meiner Mutter, ob der Wagen nicht schon etwas viel Kilometer runter hätte, zerstäubte der Verkäufer mit einem kurzen Kommentar: Den Motor werden Sie nicht kaputt bekommen. Wie recht er hatte! Nachdem meine Mutter Jahre später verstarb, übernahm mein Bruder kurzfristig als Führerscheineuling den Wagen. Allerdings verlor er bald die Lust, und ich übernahm nach Erhalt der Pappe den Wagen, um ihn erstmal im Winter gründlich in den Graben zu setzen. Alkohol und Autos vertragen sich leider nun mal nicht. Danach fuhr ich Bus und der K 70 stand geplättet in der Garage und wartete eigentlich nur noch auf die Verschrottung. Ich hatte ihm allerdings versprochen, daß ich ihm angetanes Unheil wieder gutmachen werde und sparte mein Lehrgeld fleissig für die Instandsetzung des K70. Die Erfolgte auch ein Jahr später und ich kurvte stolz mit meinem K 70 durch die Gegend. Da der Wagen mitte der 80er Jahre schon eine Seltenheit war, wurde er bald mein Markenzeichen und es wurde schwierig einem Mädchen nachzusteigen, ohne daß es am nächsten Morgen nicht das ganze Dorf wußte. Leider nagte sich der Rost unaufhörlich durch den marinogelben, und auch meine Kumpels die nur mehr recht als schlecht mit einem Schweißgerät umgehen konnten, wurfen das Handtuch. Es ist wirklich ein Gefühl schlimmer als beim Zahnarzt, wenn sich beim Tüv die Hebebühne zwar hebt, aber der K 70 nicht.... Der marinogelbe wurde also erstmal in die Ecke gestellt und ein Ersatzfahrzeug angeschafft- natürlich ein K 70! Da die K 70 immer billigst zu haben waren habe ich immer mehr gekauft und ausgeschlachtet oder eben aufgehoben. Irgendwann ging ich fremd, da ich einen nagelneuen Opel Astra als Firmenwagen bekam. Dieses Fahrzeug nervte

mich zwei Jahre lang mit allen erdenklichen Mängeln, so daß ich reumütig wieder zum K 70 zurückkehrte und dieses Modell weiter als Alltagsauto fuhr bis zum Jahr 2000. Mein letzter Alltags-K 70 hatte 441 000 km auf der Uhr und war komplett ausgelutscht. Aufgrund einer neuen Arbeitsstelle muß ich nun täglich 84 km fahren und die momentanen Spritpreise taten ihr übriges. Die Nachfolge trat ein Golf GTD Bj.86 an mit mittlerweile 200 000km auf der Uhr. Ein Verbrauch von 5,5 Liter Diesel macht sich halt schon bemerkbar bei einer Jahresfahrleistung von gut 30 000km! Der K 70 ist bei mir nur noch Schönwetterauto. Von meinen 8 K 70 sind die Hälfte auch in sehr gutem Zustand. Allerdings teilen Sie sich meine Halle und meine Zeit mit einigen anderen Oldies. Ich habe noch einen DKW F 12 (zur Aufarbeitung von Kindheitserlebnissen) einen Citroen DS 21, Audi 200 5E, NSU RO 80 und einen BMW 3,0 CSI. Der K 70 hat aber nach wie vor eine Sonderstellung in meiner Sammlung. Ich habe bisher noch kein Auto gefahren daß so perfekt paßt wie ein eingelatschter Schuh. Mein steigt ein, hat Platz und fühlt sich einfach wohl! Ach ja, meinen ersten K 70 habe ich immer noch. Mittlerweile hat er knapp 240 000 km auf der Uhr und läuft immer noch tadellos. Durch mein rotes Oldtimerkennzeichen brauche ich auch den TÜV nicht mehr zu fürchten. Vielleicht werde ich ihn noch einmal in einen makellosen Zustand versetzen, die Originalkarosserie ist jedoch am Ende. Vielleicht lasse ich ihn aber auch wie er ist, denn mein morgendlicher Blick in den Spiegel lehrt mich jeden Tag aufs neue, daß nicht nur altes Blech grausam altern kann und aus einer alten Frau kann man schließlich auch nicht mehr Claudia Schiffer machen-oder?



Die Nummer 30: K 70 LS Bj 1974 ATM 80 000 km in nicht originale BMW pa-stellblau mit vielen, vielen Extras.



## Fotowettbewerb

Nun endlich liegt uns die endgültige Entscheidung der Jury über den Sieger des Fotowettbewerbes vor und wird hiermit veröffentlicht:

Platz 1: von Andreas Kernke



Platz 2: von und mit Sylvia Streifel



Platz 3: mal wieder Andreas Kernke



Somit muß nun der Sieger Andreas Kernke seinen Preis antreten und ehrenhaft neben unserem großen Vorsitzenden gekrönten Hauptes einen Kaffee zu sich nehmen.

Wir danken für die vielzähligen Einsendungen von Fotos (von 3 Personen) und der noch vielzähligeren freiwilligen Jury (1 Person).

## „Nachgehakt“

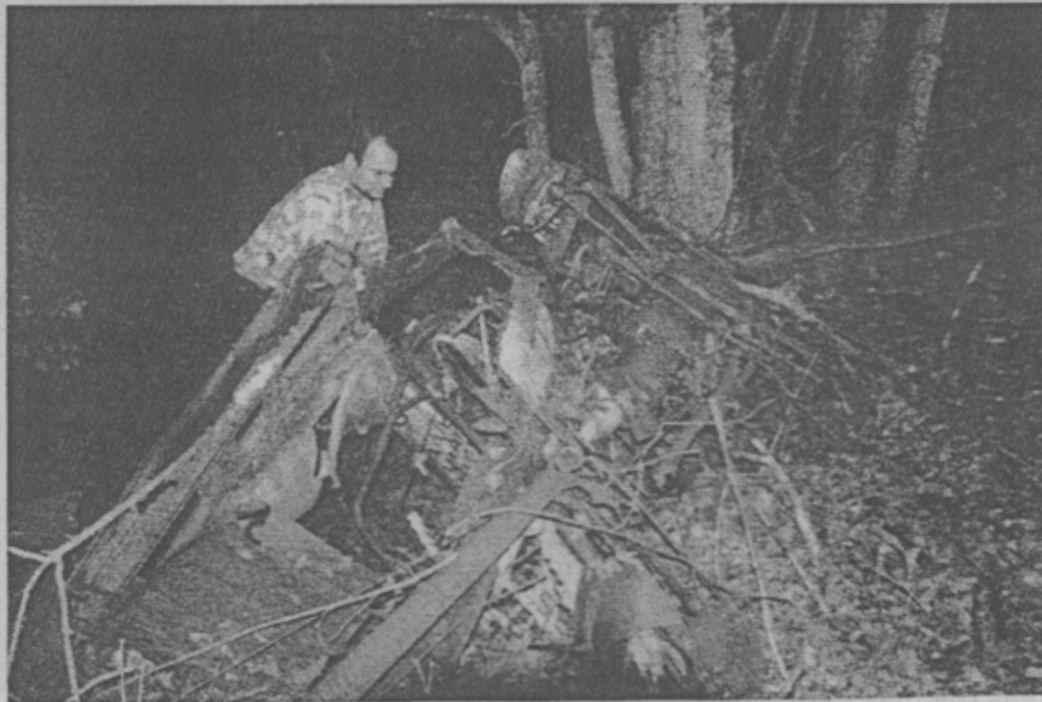
Vor ca. 10 Jahren entdeckte ich zufällig beim Spazieren gehen im Wald (nicht was Ihr Ferkel jetzt wieder denkt ) eine Ford P2 „Gelsenkirchener Barock – Taunus“. Der Wagen war schon damals in einem grauenhaften Zustand, 6 – 7 schätze ich.

Nach einigen Jahren, es muß so um 1995 gewesen sein, fiel mir der alte Ford wieder ein. Das Auto lag jetzt auf der Fahrerseite. Entweder ist es den Hang hinabgerutscht, oder Lausbuben warfen es auf die Seite.



Im Frühjahr 2000 waren Joachim und ich beim „Barock“ – Taunus. Der Anblick war erschütternd: Das Auto war völlig zu Staub und Rost zerfallen. Der Ami würde solch einen Gebrauchtwagen etwa so beschreiben: nice car needs a little work.

Ich habe vor, in fünf Jahren wieder hinzugehen, ich bin gespannt, was dann noch da ist...



Ach ja, ein Fiat 500, ein Ponton Benz 180er Benz und ein Oval Käfer liegen auch noch bei uns im Wald „rum“. Ich vermute, das die Fahrzeuge schon in den frühen 70 – er dort abgestellt wurden. ( Damals beschränkte sich der Umweltschutz noch auf das Sammeln von Kartoffelkäfern! ). Ebenso wie die beiden Audi 100 LS, welche ich Anfang der 90 – er in einer „Hühnerfarm“ entdeckte und retten wollte, leider zu spät. Durch einen dummen Zufall hatte sie der neue Besitzer einfach am nächsten Tag für gutes Geld entsorgen lassen.

( Sch... ! ).