

AUF EIN WORT.....

Es rent die Zeit - wir rennen mit. Die K70-Serie ist dieses Jahr 20 geworden

Von NSU konstruiert, von VW übernommen, lief der 2000-stündige geprüfte K70 mit

18 J... für den... 2000... 2000... 2000...

F... mit

ka... mit

M... mit

M... mit

M... mit

M... mit

M... mit

M... mit

M... mit

M... mit

K70-POST



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

Ausgabe 4. Quartal 2008



Immer wieder schön, ein Ausflug im

K70

(Vielen Dank für das Bild an Jens Tanz, Kiel)

und ein
glückliches Neues Jahr

Impressum der **K70** -POST

VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent

Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ +49 (0) 52 32 / 6 38 96 oder +49 (0) 57 32 / 68 90 88



2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte

Ingo Menker
Goethestraße 19a

46514 Schermbeck, ☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de



3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung Kontakt bitte vorrangig per Email

Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Straß 14

74679 Weißbach, ☎ +49 (0) 79 47 / 74 52, Email : Markus.Retz@arcor.de



4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung

Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Straße 48

69190 Walldorf, ☎ +49 (0) 1 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de



5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung

Jörg Henze
August-Grothehenne-Straße 45

38685 Langelsheim, ☎ +49 (0) 53 21 / 68 39 59, Jorick74@hotmail.com



AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTION:

46514 Schermbeck, Goethestraße 19a

☎ +49 (0) 28 53 / 44 80 37, Ingo Menker

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker

Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ +49 (0)

51 43 / 66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Bäckerstraße3, 22880 Wedel,

☎ +49 (0) 41 03 / 1 89 59 75, (hun)

Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen

Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Internetauftritt: <http://www.K70-Club.de>

CLUBKto: VoBa Langelsheim, BLZ 278 937 60, Kto-Nr.: 5054437300

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar

Zuideinde 71

1121 DD Landsmeer

sergevandonkelaar@wxs.nl

reitsmaa@nei.nl

Mitgliedkontakt: Piet Hasper

K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank

Rekeningsnummer

357794567

Kontoinhaber: Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Es rennt die Zeit - wir rennen mit. Die ~~K70~~-Szene ist dieses Jahr 20 geworden.

Von NSU konstruiert, von VW übernommen, lief der erste serienmäßig gebaute K70 vor 38 Jahren, am 1.8.1970 in dem extra für den K70 gebauten Werk in Salzgitter, mit der Fg.-Nr. 481 2500 001 vom Band. Er wurde damit der erste, technisch am modernsten ausgestattete, VW mit Frontantrieb, obenliegender Nockenwelle, Einzelradaufhängung mit Mc-Pherson-Federbeinen, vorderen innenliegenden Scheibenbremsen (dadurch weniger abzufangende Masse an den Federbeinen und kein Bremsfading durch von den Rädern aufgewirbelten Schmutz und Nässe, auch die Räder bleiben vom ständigen Verschmutzen durch Bremsstaub verschont), Kupplungswechsel, ohne Lösen, bzw. Ausbau von Motor oder Getriebe, einfach von obenher möglich, großer Innen-u. Kofferraum, usw.. Viele Konkurrenten fuhren damals noch mit untenliegender Nockenwelle mit langen Stößelrohren nach oben zum Zylinderkopf hin und sogenannter Trampelachse (Starrachse mit Blattfedern) durch die Gegend. Daher wurde der K70 auch damals von Fachleuten, als technisch seiner Zeit um mindestens 15 Jahre voraus eingestuft.

Kein Wunder, daß viele K70-Fahrer(innen) ihn möglichst lange erhalten wollten und ihn hegen und flegten und später Kontakt zu gleichgesinnten K70-Fans suchten. Ich habe z.B. meinen K70 sogar noch bis 1991 im Alltagsbetrieb gefahren, bevor ich mir ein anderes Alltagsfahrzeug angeschafft habe. Wenn der K70 mal auf dem Hof steht, bewundern ihn heute dieselben Leute als Oldtimer, die damals beim Alltagsbetrieb noch drüber gelästert haben.

Am 22.-23.10.1988 fand, auf Initiative von Manfred Schmidt, das 1. Internationale K70-Treffen in Fritzlar statt. Pim Tielkemeijer, als niederländischer Teilnehmer, baute danach die K70-Szene in Holland auf; dort wurde dann, am 7.10.89 in Haarzuilens, die „Eerste K70-Bijeenkomst Nederland“ veranstaltet. Aus dieser 1. K70 IG. (Interessengemeinschaft) entstand dann am 9.6.90 der „1. Internationale K70- Club e.V.“ und am 11.11.90 der „K70-Club Nederland“. Schon am 21.10.91 wurde, zwecks Ersatzteilsicherung, der Ersatzteillpool gegründet.

Wir haben auch seit einiger Zeit eine sehr aktive kleine K70-Fan-Sektion in Frankreich, die schon einige schöne Treffen veranstaltet hat und mit der holländischen Sektion eng zusammen arbeitet. Dort gibt auch viel Sehenswertes, sie würden sich über eine größere Resonanz zu ihren Treffen sehr freuen.

Ohne die damaligen Aktivitäten, gäbe es keine K70-Szene und wahrscheinlich auch keine K70-Fahrzeuge, sondern nur noch ein paar K70-Stehzeuge, wegen Ersatzteilmangels. So sind sie inzwischen zu fahrenden, seltenen Oldtimern geworden. Nach 20 Jahren positiver Entwicklung, können wir alle ein wenig stolz auf das Erreichte sein. JB.

*Wir wünschen Allen ein gesegnetes
Weihnachtsfest
und ein
glückliches Neues Jahr*

Kurz gehupt ... und scharf gebremst!

(hun) Was mag sich hinter dieser reißerischen Überschrift verbergen, so mag sich mancher Leser nun denken, was kommt nun und um was geht es?

Nun, der Sinn einer Überschrift ist es, einen Beitrag interessant zu machen und den Leser einzufangen, das hat irgendwo etwas mit Werbung zu tun.

Werbung, ja, die will ich tatsächlich mache, aber bevor ich schreibe, für was ich Werbung machen will, hole ich ein wenig weiter aus, um einen so genannten Spannungsbogen aufzubauen

Es war Oktober 2008, ein schöner Sonnabendabend, die Temperaturen kündigten schon vom Herbst und dem nahenden Winter und damit dem Ende der K70-Saison.

Das ist auch die Zeit, in welcher der Vorstand des K70-Clubs alle (!) Mitglieder zur alljährlichen Jahreshauptversammlung einlädt. Meist findet sich ein aufrechtes Häuflein der K70-Gemeinde ein, einige wenige sogar mit dem K70. Dem Vorstand geht es da nicht besser, als einem Pastor oder Pfarrer, der vor eher leeren Kirchenbänken predigt. Immerhin finden sich so etwa zehn Prozent der Mitglieder ein, wenn es um die wichtigen Dinge geht, wie Abrechnung, Rück- und Ausblick, Personalien, Vorstandswahlen, Teilnachfertigungen usw.

Es hat schon ein wenig etwas von einer Predigt, wenn unser 1. Vorsitzende, Jörg Ballwanz das Wort zum Bericht des Vorstandes ergreift und da gern auch einmal ein wenig vom Formellen abweicht und seine launigen Kommentare zu den modernen Errungenschaften der Menschheit gibt, so manches mal ja auch hier im „Kurz gefasst“.

Diesmal ging es der modernen Kommunikation von Internet und E-Mail „an den Kragen“. Einige Mitglieder hatten sich bei ihm beschwert, dass persönliche Kontakte immer seltener werden, alles nur noch unpersönlich am Computer erledigt würde.

Ist dem nun wirklich so? Ja, es werden in vergangenen Jahren vermehrt die Clubgeschäfte über diese Wege abgewickelt, da unser Jörg ein

„Kommunikationsrobinson“ ist, läuft das eine oder andere sicher an ihm vorbei. Aber es liegt auch an anderen Dinge, wie zwei Telefonnummern, welche ist denn nun die wahrscheinlichere...

Der Club würde heute nicht so gut funktionieren, wie er es tut, würden wir die moderne Kommunikation nicht nutzen. Dieser Artikel entsteht am Computer, wird, wenn er fertig ist, in das so genannte pdf-Format gewandelt. Das stellt dann sicher, dass die Formatierung, das so genannte Layout, auf einem anderen Rechner genau so aussieht, wie auf dem, auf welchem es erstellt wurde, Schriftarten, Seitenaufteilung, Bilder (sofern vorhanden), alles bleibt genau so, wie es der Verfasser vorgesehen hat. Ingo muss es nur ausdrucken, er muss nicht neu formatieren, Seitenumbrüche ändern, Bilder wieder an den Platz verschieben, was alles gute Kenntnisse der Textverarbeitung erfordert, sondern auch noch zeitaufwändig ist.

Das Thema „Zeit“ ist auch ein Grund für die elektronische Kommunikation. Am Computer Texte zu erstellen hat unbestreitbare Vorteile, viele Tippfehler werden automatisch korrigiert, wenn man sich verschreibt, kann man es spurlos verbessern und man kann den Text für später aufbewahren. Bilder, welche man mit einer Digitalkamera gemacht hat, können einfach eingebunden werden. Und so manche E-Mail wird auch mal vom Arbeitsplatz aus verschickt.

Zum Versand braucht man weder teure Versandtaschen noch Briefmarken, welche man ohnehin nie im Haus hat, wenn man sie braucht. Und dann: Wieviel Porto muss denn auf den Umschlag? All das kostet Zeit und Nerven. Wenn ein Dokument einen Fehler beinhaltet, kann man es korrigieren und einfach noch einmal verschicken. Der Adressat kann sich dann mit der Post befassen, wenn es seine Zeit zulässt. Nur ein Vorständler, Jörg, ist Rentner, die anderen sind voll berufstätig oder stecken in einer Vollzeitausbildung. Dazu kommen Familie, Haus Neu- oder Umbau, Geschäft und andere gesellschaftliche Verpflichtungen.

Ein weitere Vorteil der E-Mail ist der Versand an mehrere Adressaten mit einer Handlung. Beispiel: Ein neues Mitglied tritt ein, die Info

kann gleichzeitig an Kassenwart und Teilepooler gehen, damit es schnell geht. Ein Großteil, ja fast alle Neuzugänge der vergangenen Jahre sind Mitglieder, welche über unserer Internetseite oder E-Mail mit uns Kontakt aufgenommen haben oder z.B. über Verkauf von Gebrauchtteile in einem Internetauktionshaus „geködert“ wurde. Oldtimermärkte und Zeitschriften, welche früher einmal als Kontaktadresse erstrangig waren, sind in dieser Hinsicht bedeutungslos geworden.

Das ist übrigens keine Besonderheit des 1. Internationalen K70-Club e.V., sondern für viele Clubs, Vereine, Parteien und Interessenverbände Gang und Gäbe.

Klar, die Kommunikation über Internet bietet die Gefahr, dass diese Nachrichten mit gelesen werden oder nicht ankommen. Aber wer nicht in Gedanken im Jahre 1973 zu Zeiten der seligen Deutschen Bundespost lebt, der wird mitbekommen haben, dass in vielen Gegenden wegen Personalmangels bei der Post teilweise nur noch wöchentlich Post im Briefkasten der Haushalte steckt, einige Zusteller Post zuhause bunkern oder einfach auf dem nächsten Brachgrundstück entsorgen. Sollte es dadurch zu Fristversäumnissen kommen, hat der Postkunde eben Pech gehabt! Und auch Telefone lassen sich abhören.

Jeder muss selbst wissen, welche Kommunikationsmittel er nutzt, darf sich aber nicht beschweren, wenn er ein wenig „abgehängt“ wird.

Viele von uns sind abends von der Arbeit und vom Tagesgeschäft so platt, haben dann noch andere Verpflichtungen, dass sie einfach keine Kraft mehr haben, noch lange zu telefonieren.

Kommunikation und der ganze Club ist keine Einbahnstraße. Es ist doch erstaunlich, dass auch die Clubmitglieder, welche per Email in Kontakt stehen, auch am häufigsten miteinander telefonieren und persönliche Kontakte pflegen. Ob Jahreshauptversammlung oder Jahrestreffen, beide Ereignisse werden für jeden schriftlich in der K70-Post angekündigt, beim Jahrestreffen ist der Termin immer Pfingsten, da muss man nicht vorher etwas bekannt geben, wann es ist, darauf kann sich jeder richten, der ernsthaft Interesse hat.

Auch auf diesen Veranstaltungen sind es immer dieselben, lieben Gesichter, die auftauchen, dieselben, die dann auch in Bockhorn zu sehen sind, bei Teiledeals mit anpacken usw.

Jeder, der sich beschwert, dass niemand bei ihm anruft, sollte sich mal sein Telefon genau ansehen, auch der Apparat hat sicher eine Wählscheibe oder eine Tastatur und die Nummern der Mitglieder sind schriftlich per Post bekannt gegeben worden.

Teilweise kommen Mitglieder nicht einmal zu den Treffen, wenn sie weniger als 100km von der eigenen Haustür entfernt sind, ich erinnere nur an das bisher letzte Regionaltreffen Süd, von vielen aus dem Süden eingefordert. Es waren vier K70 vor Ort, zwei davon aus dem Norden...

Es ist auch nicht verboten, außerhalb des Jahrestreffen selbst ein Treffen zu veranstalten oder sich mit anderen Mitgliedern „unbürokratisch“ zu einem allgemeinen Oldtimertreffen vor Ort zu verabreden. Allgemein ist die Zeitschrift *OLDTIMER MARKT* bekannt. Da stehen viele Termine von allgemeinen Oldtimerveranstaltungen drin. Da kann man nach denen bei sich vor Ort suchen, kurz jemanden aus dem Club anrufen und sich dann dort treffen. Daran hindert euch keine E-Mail und kein Internet.

Gleiches gilt für die Mitarbeit in der K70-Post, man kann Artikel sogar mit der Hand schreiben und Papierfotos mitschicken. Wir haben die Möglichkeiten, die Bilder in den Computer zu scannen, tippen die Texte ab, korrigieren behutsam vielleicht noch den einen oder anderen Fehler.

Der ganze Club lebt vom Mitmachen, egal ob per E-Mail, Internet, Fax, Festnetz- oder Mobiltelefon, SMS oder per Brief oder persönlichen Besuchen. Nicht das wie ist wichtig, sondern dass man es tut, jeder Einzelne. Das ist nicht die alleinigen Aufgabe des Vorstandes oder einige weniger engagierter Mitglieder. Glaubt mir, es ist auch schön, wenn man die K70-Post bekommt und man nicht schon fast den ganzen Inhalt kennt, weil man ihn selbst geschrieben hat.

Also wenn es stockt, nicht hupen, sondern mal auf die Bremse treten, aussteigen und mithelfen, dann klappt es auch mit dem Miteinander.

Zondag 11 januari 2009: K70-Oliebollenbijeenkomst in Landsmeer

Hallo allemaal,

Hierbij nodigen we jullie graag uit voor onze traditionele wintermeet met olieballen. Dat is deze keer bij Anne en Serge thuis in hun nieuwe Heerenboerderij in Landsmeer, onder de rook van Amsterdam Noord. We hebben tijd om weer eens bij te praten, we kijken terug op het afgelopen K70-jaar en bedenken wat we in 2009 kunnen gaan doen. Voor de K70 is 2009 een bijzonder jaar, omdat het dan precies 40 jaar geleden is dat de K70 als NSU in productie zou zijn gegaan. En de K70-club bestaat in Nederland in 2009 alweer 20 jaar!

We beginnen zondag 11 januari om 13.30 uur, het einde is om circa 16.30 uur. Als we zin en tijd hebben kunnen we misschien een stukje touren in de mooie omgeving van Landsmeer. Het (nieuwe) adres van Anne Reitsma en Serge van Donkelaar is Kanaalweg 22 in Landsmeer. Telefoon: 06-295.50.847, e-mail: sergevandonkelaar@wxs.nl.

Voor de TomTom-lozen onder ons hierbij een routebeschrijving: aanrijden vanaf de A10, ringweg Amsterdam, afslag S117 Kadoelen/Landsmeer. Volg richting Landsmeer. Helemaal doorrijden (langs het oude huis van Anne en Serge) door de dorpskern van Landsmeer heen via Den IJp naar Purmerland. In Purmerland bij het kerkje rechtsaf over het weggetje tussen de weilanden door. Deze weg uitrijden tot aan het kanaal, dan rechtsaf. Na 500 meter is het nr. 22. Het is een wit huis met oranje dak, en een hele grote schuur.

Graag tot ziens namens de evenementencommissie, de olieballen staan weer klaar!

Pim Tielkemeijer, Muijeveld 10, 3645 VK Vinkeveen
telefoon: 0297 – 263454; alleen op 11 januari: 06 – 537.60.236
e-mail: pim_am.tielkemeijer@planet.nl

LET OP: de olieballenbijeenkomst wordt op 11 januari a.s. dus niet gehouden in Voorhout (bij Jos en Ellen Sassen), zoals begin dit jaar gepubliceerd is in het K70-clubblad.

Sonntag den 11. Januar 2009: Ölstrudeltreffen in Landsmeer, NL

Hallo K70-Fans!

Am Sonntagmittag den 11. Januar 2009 kommt der K70-Club NL wieder zusammen beim Ölstrudeltreffen. Diesmal bei Anne und Serge zu Hause, in Landsmeer, in ihren neuen „Herrenbauernhof“. Wir sind gemütlich zusammen, gucken zurück auf das vorbeie K70-Jahr und machen Pläne für 2009. In 2009 feiert der K70-Club NL seinen 20. Geburtstag!

Wir fangen an um 13.30 Uhr, das Ende ist rund 16.30 Uhr. Wenn erwünscht und möglich könnten wir noch eine kleine Tour machen in der schönen Gegend von Landsmeer.

Die (neue) Adresse von Anne & Serge ist Kanaalweg 22 in Landsmeer (einige Kilometer Nord von Amsterdam). Telefon: +31 6 295 50 847, E-Mail: sergevandonkelaar@wxs.nl.

Für die TomTomlosen unter uns:

- 1 A10 Amsterdam Nord, Ausfahrt S117 Kadoelen/Landsmeer. Folge Landsmeer.
- 2 Landsmeer vorbei fahren, über Den Ijp nach Purmerland.
- 3 In Purmerland bei der Kirche nach rechts, die kleine Strasse zwischen die Wiesen ganz ausfahren. Am Ende beim Kanal nach rechts.
- 4 Nach 500 Meter ist Nr. 22, das weisse Haus mit dem orangen (was sonst?) Dach.

Herzlich willkommen, die Strudel warten auf uns!

Mit freundlichen Grüßen aus Holland, die Treffen-Kommission,

Pim Tielkemeijer, Muijeveld 10, 3645 VK Vinkeveen, NL

Telefon: +31 297 263454; Handy, nur am 11. Januar: +31 6 537 60 236

E-Mail: pim_am.tielkemeijer@planet.nl

Bitte beachten: das Ölstrudeltreffen am 11. Januar 2009 findet also nicht statt in Voorhout (bei Jos en Ellen Sassen), wie Anfang dieses Jahr publiziert im K70 Post!

Contributie 2009 K70-Club : € 40,00

Zoals afgesproken op de jaarvergadering in 2007 zal met ingang van 2009 de contributie verhoogd worden tot € 40,-

Deze verhoging is nodig om het voortbestaan van de K70-Club in de toekomst te waarborgen.

Overigens is dit de eerste verhoging sedert de oprichting van de K70-Club en voor ons vanaf de fusie met de Duitse Club.

Der Stammtisch Ruhrgebiet soll wieder aktiviert werden

Klaus-Peter Liere möchte sich darum kümmern, den in den 90er Jahren entschlafenen Stammtisch wieder aufleben zu lassen.

Er schlägt als Treffpunkt die Gaststätte "Zum Scheunentor" in WIT-Annen vor (siehe www.zum-scheunentor.de).

Sein Terminvorschlag wäre -wie früher- der dritte Samstag eines Monats, so ab 17.30 Uhr. Anfangen soll es am 21.3., dann 18.4., 16.5. und 20.6.

Nähere Informationen bei Klaus-Peter selbst, unter 02302/69363 oder peter@kpliere.de



1. Internationaler

K70 CLUB e.V.



Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranenclubs)

Andreas de Wall • Möhringer Str. 60 • 78532 Tuttlingen

Andreas de Wall
Möhringer Straße 60
78532 Tuttlingen
Tel.: (0 74 61) 1 32 03
Mobil: 01 78 / 523 05 10
e-Mail: andreas.dewall@hotmail.de

An alle

K 70-Interessierten

1. November 2008

Einladung zum K 70 Regionaltreffen Süd

Liebe K 70-Fans,

im Herbst 07 hatten wir das Straßenbahn-Museum in Stuttgart besucht, jetzt wollen wir uns an die richtig großen Exponate heranwagen. Zum Regionaltreffen Nr. 33 geht es dazu in den Norden des Südens: Wir treffen uns am

**Samstag, dem 25. April 2009
um 12:00 Uhr**

zunächst im Ristorante „Sonnenbrunnen“ in Heilbronn-Böckingen, im Haselter 9. Hier gibt es indische (nein, keine Currywurst!) und italienische Spezialitäten. Punkt 14 Uhr fahren wir gut 100 Meter weiter in die Leonhardstraße 15 zum rostigsten Hobby der Welt im XXL-Format: in das „**Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn**“ (SEH). Uns erwartet sehr viel altes Eisen seit der Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts, von der Preussischen T9 von 1895 bis zu einem von nur noch zwei existierenden Exemplaren der DB-Baureihe 150. Auch diese schweren Güterzugloks sind bereits seit ein paar Jahren komplett von den Gleisen verschwunden. Das hiesige Exemplar ist übrigens Baujahr 1972.

Parkplätze gibt es für unsere K 70 im Museumsgelände: Direkt vor der unübersichtlichen schwarzen Jumbo „44 1489“ fahren wir links einen schmalen Weg herunter zum Ringlokschuppen und parken um die Drehscheibe herum. Behelfsfahrzeuge bleiben bitte auf dem Besucher-Parkplatz vor dem Museum.

Nach einer Führung durch die Hallen des Museums um 14:30 Uhr gibt es zu moderaten Tarifen ab ca. 15:30 Uhr im SEH Kaffee und Kuchen; bei gutem Wetter auf der Terrasse mit Autoblick. Im Anschluß daran kann jeder noch auf eigene Faust das Museum erkunden. Das Museum schließt um 18 Uhr. Weitere Hinweise findet ihr auf der nächsten Seite. Es würde mich freuen, euch wieder beim Treffen begrüßen zu können.

Mit freundlichem Ventilgeklapper

Hinweise zum K 70-Regionaltreffen Baden-Württemberg am 25. April 2009

Anfahrt:

- Aus Richtung Stuttgart:
BAB 81, Ausfahrt Untergruppenbach, weiter Richtung Heilbronn. In HN der B293 Richtung Karlsruhe folgen. Ein paar Hundert Meter nach der Neckar-Überquerung links ab in die Leonhardstraße, das SEH ist ab hier ausgeschildert. Nach dem Bahnübergang scharf rechts zum Sonnenbrunnen.
- Aus Richtung Nürnberg / Würzburg / Walldorf:
BAB 6, Ausfahrt Untereisesheim, der L1100 in südlicher Richtung folgen. Nach ca. 5 km rechts auf die B293 Richtung Karlsruhe abbiegen. Nach wenigen hundert Metern links ab in die Leonhardstraße, das SEH ist ab hier ausgeschildert. Nach dem Bahnübergang scharf rechts zum Sonnenbrunnen.
- Aus Richtung Karlsruhe:
Auf der B293 über Bretten nach Heilbronn. In HN rechts ab in die Leonhardstraße, das SEH ist ab hier ausgeschildert. Nach dem Bahnübergang scharf rechts zum Sonnenbrunnen.
- Navi, Routenplaner oder aktuelles Kartenmaterial sind für Ortsunkundige dennoch empfehlenswert!

Eintrittspreise Museum

- Erwachsene 4 €
- Kinder 2 €
- Familien 8 €

Wer sich noch näher (auch über die Anfahrt) informieren will:

- SEH: <http://www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de/>
Google Earth: 49° 08' 21" N, 9° 11' 32" O
- Sonnenbrunnen: <http://sonnenbrunnen.de/>
Hier gibt es auch eine Speisekarte als pdf.

Mittagessen: Alternativen

HN-Böckingen ist nicht gerade für seine Ansammlung von Gourmet-Tempeln berühmt. Wer sich weder mit indisch noch italienisch anfreunden kann:

- In der Leonhardstraße 26 ein paar Meter hinter dem SEH gibt es gutbürgerliches Essen in der Gaststätte Köhler „Bei Anni“, Tel. 07131 / 31872.
- Am Abzweig von der B293 gibt es das chinesische Restaurant „Golden Town“, Großgartacher Straße 82, Tel.: 07131 / 44430.
- In Böckingen gibt es unweit des SEH noch zwei Alternativen mit schwäbischer Küche:
„Alt-Böckingen“, Klingenberg Straße 127, Tel.: 07131 / 31598
„Hecht“, Klingenberg Straße 135, Tel.: 07131 / 33840

21. Internationales K70-Treffen in der Lüneburger Heide

(hun) In der Lüneburger Heide waren die K70 ja schon mehrfach zu Treffen, seien es Jahrestreffen oder regionale Treffen beider K70-Clubs zu Gast. Das Gebiet der Lüneburger Heide erstreckt sich vom südlichen Rand Hamburgs bis an den Vorharz, da nimmt es nicht Wunder, dass auch das diesjährige Treffen wieder reich an neuen Eindrücken war. Diese abwechslungsreiche Gegend lernt man nicht mal so eben nebenher kennen. Die vielen Sehenswürdigkeiten, die abwechslungsreiche Natur und die geschichtsträchtigen Städte erschließen sich nicht bei wenigen Besuchen oder gar im Vorbeifahren. So hatten Manuela und Mario Thimm mit Hilfe von Arne Kunsmann ein sehr interessantes und für alle abwechslungsreiches großes K70-Treffen vorbereitet.

Am späten Vormittag am Sonnabend, dem 9. Mai trafen nach und nach immer mehr K70 auf den Parkplatz des „Snowdome“ in Bispingen ein. Die Organisatoren hatten einen großen Zeitraum von zwei Stunden für das Eintreffen vorbereitet, angesichts des Pfingstreiseverkehrs eine gute Entscheidung. In diesem Jahr waren trotz der rekordverdächtigen Treibstoffpreise besonders viele Reisende auf den Autobahnen unterwegs, Baustellen, Unfälle und die widerlichen Gaffer sorgten für Staus. Ursache dafür war sicher auch, das über das gesamte Pfingstfest anhaltende echte Sommerwetter, das z.B. dem nahen Hamburger Hafengeburtstag 1,5 Millionen Besucher brachte, vor einem Jahr war es eine halbe Million weniger, weil das Wetter schlecht war.



Wer wollte konnte einen Blick in den „Snowdome“, einer Halle werfen, die wetterunabhängigen Wintersport in Form von

Skiabfahrten und Rodelvergnügen bietet. Gleich nebenan lockte die „Ralf Schuhmacher Cartbahn“ und das unvermeintliche Schnellrestaurant mit dem gelben „M“:

Schon an diesem Platz sammelten sich nicht weniger als siebzehn K70 aus den Niederlanden und allen Teilen Deutschlands. Im Konvoi ging nun die Fahrt über die herrlichen Landstraßen der Lüneburger Heide zum „Heidekastell Iserhatsche“. Der exzentrische Eigentümer Uwe Schulz-Eschenbach hat sich rund um eine hölzerne Jagdvilla seinen Traum erfüllt. Barockgarten, Landschaftspark, eine Glasbläserei, ein Preußenpavillon und ein Café finden sich auf dem Gelände. Vieles kann man auf der Internetseite <http://www.iserhatsche.de/> in Wort und Bild finden.



Danach ging es direkt weiter zum alten Schafstall in der Nähe des Lopausees bei Amelinghausen. Amelinghausen ist vielen als Geburtstag der Jenny Elvers-Elbertzhagen bekannt, sie kam hier 1972 zur Welt und wuchs hier auf. Mit 18 Jahren wurde sie Heidekönigin ihres Heimatortes.



Der alte Schafstall liegt am Waldrand, bietet überdachte und freie Sitzplätze, Grill und Schankanlage. Die hart gesottenen Teilnehmer nahmen dort in Zelten und Wohnwagen trotz der vielen Mücken Quartier.



Am ersten Abend gab es Spießbraten vom Grill, dazu viele Beilagen wie Brot, Salate und Gemüse.



Frisch gezapftes Bier stand ebenso wie „weiche Getränke“ parat, auch „Eigenversorgung“ wurde erfreulicherweise geduldet.



Der Sonntagmorgen begann zunächst mit der Würdigung des Geburtstages eines Mitgliedes und Teilnehmers (aus Datenschutzgründen wird der Name nicht genannt), bevor sich der Konvoi aus vielen K70 und wenigen Alltagswagen nach Lüneburg auf den Weg machte. Dort erfuhren wir im Deutschen Salzmuseum viel über die Gewinnung und den Reichtum, den das Salz

einst der inzwischen verschuldeten Stadt Lüneburg brachte. Auch über das Salzmuseum kann man im Internet einiges erfahren, die Adresse lautet <http://www.salzmuseum.de/>.

Nach dem Museumsbesuch schloss ich noch eine sehr interessante Stadtführung durch das wunderschöne Lüneburg an, das von Kriegsschäden verschont blieb. Natürlich konnte hier auch „Kaffeetanten“ und „Eisonkel“ ihren Lastern fröhnen.



Über eine wunderschöne Route ging es dann wieder zum alten Schafstall zum gemütlichen Beisammensein bei Nackensteaks, Putensteaks, Bratwurst, Beilagen und Getränken. So manches Lied wurde angestimmt, viele gute Gespräche geführt, fröhliche wie nachdenkliche, zum K70 und „über Gott und die Welt“.



Am Montag wurde noch die Begehung des Pietzmoores angeboten und so mancher verlängerte auch wegen des schönen Wetters spontan seinen Aufenthalt in der Lüneburger Heide. Mehr zum Pietzmoor bei Schneverdingen kann man hier lesen: <http://www.schneverdingen-touristik.de/Pietzmoor.htm>.

Vor 20 Jahren...

...unter diesem Motto möchte ich mich mit Euch in den nächsten Ausgaben in Wort und Bild an die Anfänge unseres K70-Clublebens erinnern und hoffe auf rege Teilnahme eurerseits, denn selbst ich konnte leider nicht auf allen K70-Veranstaltungen dabei sein. Bitte schickt mir eure Bilder und Erinnerungen, damit die K70-Post wieder zum Leben erweckt wird.

Euer Mario

22./23. Oktober 1988:

Unser Gründungsvater Manfred Schmidt lädt am 29.09.88 nach einem Aufruf in der Oldtimer-Markt sich zu organisieren zum 1. deutschen K70-Treffen nach Fritzlar ein. Es treffen sich laut Teilnehmerliste am 22.10. fünfzehn K70-Eigner mit ihren „Alltagsgurken“ auf dem Parkplatz am grauen Turm.

Mit dabei waren:

- Die Organisatoren **Manfred und Edelgard Schmidt aus Erkrath** mit dem goldmetallig 72-er (wurde verkauft und ersetzt, aktuell ein silberner 71-er)
- Markus Otto aus Kassel** mit einem iberischroten 71-er (Verbleib unbekannt)
- Andreas Margenfeld aus Hamburg** mit einem roten 72-er (verschrottet)
- Joachim Hack aus Berlin** mit einem sumatragrünen 72-er, der danach an Michael Skupski verkauft worden ist
- Michael Skupski aus Duderstadt** mit einem alaskablauen 73-er mit Wildschaden (verschrottet)
- Hans-Jürgen Gödecke aus Berlin** mit einem zweifarbigem weiß/braunen 74-er LS (verschrottet, aktuell ein silberner 71-er) Hans-Jürgen ist in der Berliner Oldi-Szene immer noch sehr aktiv!
- Manfred Schlösser aus Nettetal** mit einem Käfer, da das gelbe Sondermodell wegen eines Auffahrunfalls gerade instandgesetzt wurde. Manfred ist heute im K70-Freunde e.V. aktiv
- Manfred Sobiella aus Celle** mit seinem immer noch aktuellen alaskablauen 74-er
- Klaus Kannengießer aus Münster** mit seinem weißen 74-er LS mit roten Streifen (verschrottet)
- Joachim Stretz aus Werneck**
- Axel Schocke aus Berlin** mit seinem K70-Taxi (verschrottet)
- Christian Riebel aus Weiterstadt** mit einem leuchtorangenen 73-er (verschrottet und ersetzt durch einen 73-er mayametallic)
- Fred Hasselmann aus Winsen/Aller** mit seinem 75-er marinogelben (verschrottet und ersetzt durch einen 73-er leuchtorangenen)
- Pim und Annemarie Tielkemeijer aus Vinkeveen**, Niederlande mit dem noch existierenden pastellweißen 73-er, die das 1. deutsche in ein 1.internationales K70-Treffen wandelten
- und zum Schluß **Familie Thimm aus Winsen/Aller** mit dem 72-er türkisen Vinyldach-K70 (verschrottet nach Überschlag 1991, aber dafür diversen anderen K70-Modellen.)



Auf dem Parkplatz
vor dem grauen
Turm in Fritzelar
am 22.10.1988.



Pirn und Innozenz
Tälhemeijer →
aus Vörsheven, Nk



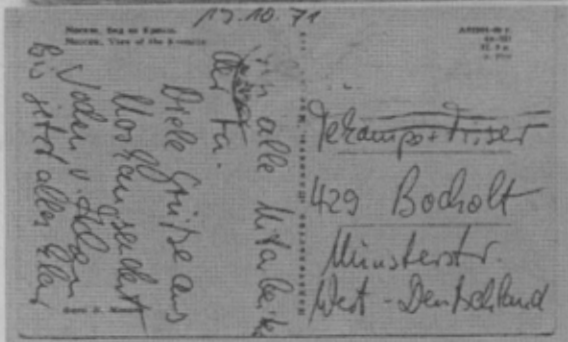
14 Fahrzeuge in
teilweise desolatem
Alltagszustand.

Tour d'Europe 1971 mit dem VW K70

Die Tour d'Europe 1971 führte von Travemünde bei Lübeck in Deutschland über Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, die damalige UdSSR und einige weitere Ostblockländer bis in die Türkei und anschließend den gleichen Weg wieder zurück zum Startpunkt an der Ostsee.



Insgesamt 155 Fahrzeuge waren zu der Fahrt aufgebrochen, der von Jochen von Acken gefahrene VW K70 erreichte einen beachtlichen 18. Platz. Das hatte keiner dem K70 zugetraut.



Vom Halt in Moskau aus schrieb Jochen von Acken eine Ansichtskarte, K70-Grüße aus Moskau sozusagen...

Bis in die Türkei lief es gut, dann war der Zylinderkopf defekt geworden und musste ausgetauscht werden. Der Bocholter Unternehmer Jörg Pieron vom Ortsverband eines Automobilclubs organisierte, dass von einem Vorführ-K70 der Firma Tekampe + Fisser der Zylinderkopf ausgebaut und vom Düsseldorfer Flughafen aus nach Istanbul verschickt wurde. Das Ersatzteil hätte aber nicht eingeführt werden dürfen, so brachte diese Aktion Jochen von Acken eine Nacht in einer Gefängniszelle ein. Nach Klärung der Sache konnte die Fahrt aber doch fortgesetzt werden.



Diese Information und die Bilder verdanken wir Herrn Reinhard Egelwiße, der im Teiledienst bei einem Weseler VW-Audi-Seat Autohaus tätig ist.

Bearbeitung von Text und Bildern: hun

Goldfarbene K-70-Testflotte, erstes Probefahren für Journalisten aus aller Welt – und im Hintergrund ein aufregender Job für Bernd Simon (Pfeil) und seine VW-Kollegen

ALLES VON VORN

Wendejahr 1970: Volkswagen zeigt das erste Modell mit Wasserkühlung und Frontantrieb. Bernd Simon erinnert sich bis heute an das Herzklopfen aller Beteiligten

„Wir waren alle sehr neugierig auf dieses Auto. Aber uns war bewusst, dass der K 70 nur eine Übergangslösung sein würde. Mit Frontantrieb und Längsmotor passte er nicht ins Konzept der Zukunft.“ Bernd Simon, ehemaliger Volkswagen-Mitarbeiter des Bereichs Forschung und Entwicklung in Wolfsburg, schaut in das vor ihm liegende Fotoalbum: VW K 70 vor Luftkissenboot, K 70 an einer Aral-Tankstelle, K 70 im Jachthafen, K 70...

Damals, 1970, ist Simon live dabei, als es heißt: Der fast fertig entwickelte, dann kaltgestellte NSU K 70 kommt doch – als VW. Der erste mit wassergekühltem Motor und Vorderradantrieb.

Die kantige Mittelklasse-Limousine, mit der ein neues Zeitalter beginnt, wird im Eiltempo serienreif. Simon, erst seit einem Jahr bei VW, prügelt den K 70 durch ein Spezialprogramm für Prototypen, das 100000 Alltagskilometern entspricht. Wasserdurchfahrten, Rüttelpartien über besonderes Kopfsteinpflaster und ähnliche Torturen sind zu bestehen. Und, nebenbei: Der Bedarf an „Anpassungsarbeiten“ ist nicht unerheblich.

Während die Fahrversuche laufen, kommt eine wichtige Nachricht: offizielle Präsentation des VW K 70 im Spätsommer 1970 in Port Grimaud, Südfrankreich. Das ist sensationell. Nichts mehr mit Schnittchen vorm Wolfsburger Schloss, VW macht auf mondan. Binnen 14 Tagen sind 49 Präsentationsfahrzeuge bereitzustellen, VW Busse mit Ersatzteilen zu bestücken.

So bescheint die Morgensonne des 3. September 1970 einen Haufen übernachtigt dreinschauender VW-Mitarbeiter neben 49 glänzenden K 70. Trotz Nacht-



„Ein schickes Auto“ sei der K 70 gewesen, sagt Bernd Simon. Die Premiere in Südfrankreich blieb dem pensionierten VW-Mitarbeiter unvergesslich

schichten sind sie hellwach, denn die neuen K 70 sollen das Ziel auf eigener Achse erreichen.

Der Neue macht neugierig, vor allem Kinder winken dem noch nie gesehenen Modell aufgeregt zu. Die VW Busse rattern müh-

sam hinterher. Bei Tankstopps bilden sich Menschentrauben um die Wagen. Der örtliche Mechaniker schlurft herbei: „Wieder luftgekühlt, oder?“ Bedauere. Ab jetzt nimmer. „Der K 70 hob sich schon deutlich ab“, erinnert sich

Simon, dem das frische, schnörkellose Design des Wagens noch heute gefällt. „Ein schickes Auto – geschämt haben wir uns dafür nicht.“

Am Ziel findet sich Simon in einer eher rustikalen Unterkunft wieder: Ein Koch mit schwarzen Rändern unter den Fingernägeln und über den Esstisch streuende Katzen sorgen dafür, dass der VW-Mann bereits vor dem Frühstück bedient ist.

Jeweils um 15 Uhr treffen Vertreter der internationalen Motorpresse ein, es warten die von der Werkstatt herausgeputzten K 70 am Hotelpool auf erste Betrachter. Der Abend klingt bei Fachsimpelei und Drinks aus, Tags darauf steigen die Journalisten in die Testwagen.

„Der Rundkurs war so geschickt gewählt, dass die mäßige Höchstgeschwindigkeit des K 70 nicht deutlich wurde“, schmunzelt Simon. Man fährt über enge Landstraßen immer bergauf, zurück geht's bergab, aber wieder über verwinkelte Pisten. „Jeder sauste nur so um die Kurven. Jedenfalls nach Gefühl...“

Abends beginnt die Arbeit der Werkstatt-Mannschaft. Durchsicht, Fehlerbehebung, Waschen, allgemeiner Service. „Von 18 Uhr bis etwa drei Uhr morgens“, erinnert Simon seine Arbeitszeiten. Tagsüber hat er frei, nutzt die Zeit mit Ausflügen nach Monte Carlo, entspannt am Strand. Vier Wochen lang läuft das Programm ab. Am Ende sind fast alle von der Frontantriebs-Einstiegsdroge K 70 angetan.

Dass der Neue keine große Karriere macht, ist eine Seite der Medaille. Die andere glänzt bis heute in der Sonne Frankreichs – immer dann, wenn Simon im Fotoalbum blättert.

Knut Simon

Ich will einen K70! (...das muss man einfach lesen! Euer Mario)

1. Teil: Sonntag, 2. März 2008 von Sandmann (unser neues Mitglied Jens Tanz aus Kiel)

Liebe Gemeinde,



die Midlife-Crisis steht vor der Tür und bittet um Einlass. Vielleicht ist Ihnen schon aufgefallen, dass ich hin und wieder in meiner eigenen ganz persönlichen Vergangenheit rumhänge und Sie ab und an ungefragt da mit reinziehe. Der "Hilferuf" von vor zwei Wochen kam nicht von ganz ungefähr, gären doch schon seit einiger Zeit ein paar Gedanken in meinem krausen Kopf zu einem süffigen Most. Und die Gemeinde der registrierten und kommentierenden Benutzer hat mir ein ganz klein bisschen die Richtung gewiesen. *Retro* ist momentan angesagt, liegt es an meiner Generation oder an fehlenden Werten in der Gegenwart, dass sich so viele Menschen in der heutigen Zeit an damals zurück erinnern? Ich weiß es nicht. Aber ich darf offensichtlich darüber schreiben :-)) und fange jetzt und hier damit an: Ich will einen *VW K70* haben!

... Im Straßenbild ist er längst nicht mehr zu sehen, obwohl seinerzeit über 200.000 Stück gebaut wurden! Seinerzeit... das war zwischen 1970 und 1975. VW kaufte in den späten 60er Jahren die NSU Werke und mit ihnen die Modelle *Ro80* und *K70*. In Zeiten, wo ein Volkswagen noch ein Volkswagen war passten die beiden nicht so richtig ins Konzept. Der Käfer rollte und rollte, der klobige Variant befriedigte mit seinem mächtigen Heckmotor die Sauriergelüste reiferer Familienväter und der Passat wartete ungeduldig in der Pipeline... Eigentlich wollte man diese Limousine, die nicht mal mit Luft gekühlt wurde, nicht haben. Zumal kein Detail an ihr nach einem VW aussah. Nach vielen bösen Briefen treuer NSU-Kunden entschloss man sich allerdings dann doch zum Bau des im Konzept fertigen Autos und präsentierte es als Limousine (der wunderschöne Kombi fand nie zur Serienreife) im September 1970 der Öffentlichkeit: Der erste Volkswagen mit einem wassergekühlten vorn längs eingebauten Vierzylinder Reihenmotor. Seiner Zeit weit voraus, wie man es vom *Ro80* schon gewohnt war. Es heißt immer, die beiden seien gefloppt, haben sich aber unterm Strich ganz anständig verkauft...

Papa hatte eben so einen Saurier-411-Variant, und Papa wollte immer die Top-Modelle haben. Also rollte irgendwann (ich muss ihn mal fragen, wann genau vor 1973 das war) ein fabrikneuer *K70* vor die Lehrerhäuschentür, und ich hatte das Objekt meiner allerersten automobilen Erinnerungen. Von hinten aus der Mitte (ohne Gurte) sah man auf die Heizungsregler und den großen Aschenbecher rechts daneben. Ich erinnere mich an das mächtige Platzangebot und die offensichtlich guten Fahreigenschaften. Den *K70* gab es mit mächtigen 75 oder 90 PS, später sogar mit einem 1,8-Liter Motor mit damals sagenhaften

100PS. Und fortschrittliche innen liegende Scheibenbremsen, welche die gefederte Masse der Räder minimierte! Kein Wunder, dass uns in den Bergen konstant schlecht wurde und meine Mama, meine Schwester Anita und ich regelmäßig oben auf den Passhöhen um die Wette gekotzt haben.



Wie klingt heute der Motor? Noch wie einst? Erkenne ich das klacken des Blinkers wieder? Viel zu lange habe ich darauf gewartet, einen "Jan Cux" Aufkleber auf das Heck zu pappsen. Wenn schon eine Reise in die Vergangenheit, dann aber auch richtig! Es stehen drei primäre vorbelastete Orte zur Auswahl: *Stüterhof* im dichten dunklen Pfälzer Wald, *Michelrütte* im korrekten spießigen Schwarzwald und *Hipping* am post-modernen Attersee in Österreich. Das Bildmaterial ist gescannt und kann nachgestellt werden. Die Klamotten werde ich mir nach und nach kaufen, Cordhosen, Schlag-Kragen-Hemden... ich suche noch nach anlebbaren Koteletten... Und es fehlt natürlich noch ein Exemplar eines gut erhaltenen *K70*, den der Rost noch nicht dahin gerafft hat. Denn Rost war seinerzeit ein Thema, die Radläufe von Papas L-Modell hatten schon nach drei Jahren erste Pusteln...

Papa, ich brauche deine alten Wanderkarten! Mama, hast du diese Jacke noch? Anita, denk nach, welche Geschichten kannst du mir erzählen? Der Weg wird uns in die damaligen Orte führen, alle genannten Pensionen existieren auch 30 Jahre später noch und werden als Quartier dienen. Google Earth ist schon beeindruckend. Wir suchen die Plätze meiner Kindheit auf, als meine kleine Familie noch eine Familie war, als eine Brotzeit noch keine Nährwertangaben eingestanzte hatte und als Gurte ein lästiges Extra waren. Was fällt Ihnen zu der Zeit zwischen 1973 und 1979 ein? Was kam im Radio? Was haben Sie gegessen, was genascht? In wen waren Sie verliebt? Womit haben Sie geduscht? Ich will ALLES wissen, jedes Detail, um so authentischer wird die Reise... Immerhin kann Kathrin, mein TomTom, die 70er Hits direkt von der SD Karte zum Radio senden...

... Der *K70* wird kommen. Bald. Und mich in die Vergangenheit begleiten. Erste Mails sind an die Quartiere verschickt, jetzt heißt es Fakten und Fotos sammeln. Damit noch vor dem Herbst 2008 die erste Sandmann Retro Tour gebloggt, gefilmt und geschrieben wird. Dies ist kein Abwenden vom *Audi V8* oder einem Alltag mit mehr als 4 Zylindern, dies ist auch keine Flucht vor der Gegenwart, die so schlecht gar nicht ist. Es ist ein Traum, der seit über 30 Jahren in mir brodelt und nun vielleicht endlich zur Ruhe kommt. Wenn ich wieder in der Teufelsbadewanne baden, aus dem Aurach-Ursprung trinken und am Gipfelkreuz posieren kann, um anschließend in kariierter Bettwäsche glücklich, behütet und beseelt zu schlafen, während draußen der Motor vom *K70* tickend abkühlt.

Unsere letzten Fotos von 1979 betrachte ich mit anderen Augen, wenn ich weiß, dass ein Jahr später die Scheidung meiner Eltern vollzogen wurde. Von dem Moment an war alles anders. Ich will zurück in eine Zeit davor, für einen kleinen Moment in diesem Erwachsenenendasein, und meine Planung beginnt JETZT. Ich hoffe auf und bitte um Ihre Mithilfe. Und freu mich halbtot.

K70... wenn man Träume nicht nur träumt. (2. Teil)

Der Kauf Donnerstag, 20. März 2008 von Sandmann



Altmeier Volkswagen K70 von "Die Ludolfs"

Auf diese Weise...

Wird angeboten/Verkaufung eines Automobils:

Das Inserat enthält eine Beschreibung des Autos, eine Liste von technischen Spezifikationen und eine Preisangabe.

Was bringt es, wenn man nur träumt und wartet und in der Vergangenheit herumstromert - aber es bei den Träumen belässt? ... ich treffe auf eine ganz besondere Spezies. Die K70-Besitzer, organisiert in Clubs und Interessengemeinschaften, hilfsbereit und voller Enthusiasmus. Schnell kristallisiert sich bei meiner Suche nach dem geeigneten Automobil heraus, dass es entweder billige total verrostete Möhren oder top restaurierte 5000,- Euro Exemplare gibt. Irgendwo dazwischen kursiert einer, der auch schon bei "Die Ludolfs" eine Gastrolle hatte. Baujahr 1971, goldgelb, fahrbereit und in Dortmund. Und den wollen Andy und ich heute vielleicht kaufen und auch gleich mitnehmen...

Das Inserat im Internet verspricht eine gute Basis für das Projekt. Import aus der Schweiz (natürlich, was denn sonst...?), gut im Blech, Technik gesund, "braucht nur eine technische Durchsicht und eine neue Lackierung". Hm. Nun. Ich bin gern bereit, ein wenig Arbeit zu investieren. Der internationale K70 Club kümmert sich schon jetzt um mich, bietet mir die K70-Post und einen großen Teilefundus an. Schon habe ich nach einem Gesuch auf der Internetseite Mailkontakt zu einigen Mitgliedern und bekomme hilfreiche Tipps. So schwer kann diese Aufgabe doch gar nicht sein, mein Interesse steigt...

Ich nehme mir prompt einen Tag frei, schlafe ungewohnt schlecht vor lauter Aufregung und hole meinen außerordentlich gut aussehenden und durchtrainierten Freund Andy [sprich: Andinio] um 6.00 Uhr in der Frühe aus dem Bett. Wir müssen zu Tomy und seiner Citroen-Garage im sonnigen Dortmund, noch vor 12.00 Uhr, um dann gegebenenfalls bei der Zulassungsstelle ein Kurzzeitkennzeichen zu erwerben und den KaSi gleich mitzunehmen... Andy ist begeistert, wieder mal eine echte Männertour, autogucken, schön das, aber es ist irgendwie echt früh...



Nächster Tag, 11.30 Uhr, Tomys Citroen Service, die Frisur sitzt. Zwischen Wayne's World und einem rotweinfarbenen Derivat aus den frühen 90ern steht irgendwas goldenes, und es sieht aus der Nähe nicht ganz so gut aus wie erwartet. Tomy entpuppt sich als sympathischer Restaurator, Citroen-Schrauber und *Ludolfs*-Belieferer.



Viele würden darauf abfahren, wenn das betreffende Auto mal einen Auftritt bei denen hatte, sagt er. Mir ist eigentlich völlig egal, ob das Auto mal von einem der vier dicken Schrottplatz-Brüder mit hohem Unterhaltungswert aus dem Westerwald gefahren wurde, ich interessiere mich vor allem für die Substanz. Ein *K70*! Nach 30 Jahren stehe ich wieder bewusst einem gegenüber. Er ist genau so alt wie ich, er ist golden. Hallo, Freund.

Ich sitze in ihm. Ich erinnere mich an gar nichts. Es sitzt sich großartig, ein überwältigendes Raumgefühl, riesengroße Fensterflächen, ein Cockpit wie für den S4 oder TT gemacht, und es riecht feucht-muchelig nach Moos und Vernachlässigung.

Wohl meinem unentspannten Gesichtsausdruck gewisse Zweifel entnehmend bietet Tomy an, den Wagen auf die Bühne zu nehmen. Was zunächst daran scheitert, dass der KaSi nur auf 3 wassergekühlten Zylindern läuft. Es werden Kerzen gereinigt und getauscht, und auf einmal ist Leben in dem alten NSU-Motor. Dieses Urgestein, bei dem die Ventildeckel noch mit Klammern gehalten werden, versprüht einen gewissen rauhen Charme und eine spröde Zuverlässigkeit. Der Auspuff patscht und schnattert, und an DAS kann ich mich irgendwie dann doch erinnern...

Doch viele Kleinigkeiten trüben meine Zuversicht in Richtung Kauf. Hier fehlt eine Zierleiste, da ist ein Blinker zersplittert, dort ist eine Beule oder ein Kratzer. Die Wagenheberaufnahmen sind durchgerostet, die Frontschürze, die Stoßstangen und die Radkappen sind zerdellt, die Fahrertür ist schlecht nachlackiert. Ein klassischer "Wenn-nicht-jetzt-dann-NIE"-Kandidat. Ich habe noch nie Algenwuchs an der Innenseite von Scheinwerfern gesehen. Aber im Wohnzimmer ist alles klasse. Es muchelt zwar, es ist aber komplett und es ist schwarz. Die sagenhafte *L-Ausstattung* mit Drehzahlmesser, beleuchtetem Zigarettenanzünder, beheizter Heckscheibe und Liegesitzen ohne Kopfstützen.

Ich weiß nicht. Da sehe ich viel Arbeit. Vielleicht ist es eine Übersprungshandlung, aber ich hebel die am schlimmsten zugerichtete Radkappe ab und dengel schweigend in mich gekehrt die Beulen mit einem Gummihammer wieder einigermaßen raus. Irgendwie liegt mir dieses Auto am Herzen. Ich kann es nicht beschreiben. Da ist es wieder, dieses Gefühl, etwas kaufen zu wollen, was noch viele Geschichten nach sich zieht. Wie damals mit meinem gelben 1973er Hüftschwung-Granada-Coupé, wie mit dem maroden Cadillac Eldorado Biarritz oder letztendlich auch dem Audi V8. Aber das sind andere Geschichten. Von Zweifeln zerrissen rechne ich Teilepreise aus, ziehe sie vom ursprünglichen Kaufpreis ab und unterbreite Tomy ein Angebot...

Und Tomy geht drauf ein! Neiiii! Damit habe ich nun wiederum nicht gerechnet. Während Andy mit meiner Blog-Cam, mit meinem Telefon und mit seinem 5-Megapixel-Smartphone samt schwindender Akkukapazität Fotos machend durch die verwinkelte Halle hüpfte, werde ich mir darüber im klaren, dass ich gerade einen 37 Jahre alten *VW-NSU-Exoten* kaufe. Dass ich "ja" gesagt habe. Achje achje. Jetzt heißt es zügig handeln. Der Arbeitskollege von Tomy bekommt die Fahrgestellnummer notiert (die Papiere liegen noch bei der Filmgesellschaft,



welche die *Ludolfs* produziert) und macht sich auf den Weg zur Zulassungsstelle, ein Kurzzeitkennzeichen nebst Versicherung für den Weg nach Kiel zu besorgen. 430 Kilometer. Mir ist nicht wohl.

Neue Scheibenwischer kommen drauf, die linke Antriebswellenmanschette ist aufgebrochen und lässt Fett raus, also nicht so schnell fahren. Der Keilriemen jammert die nagelneue, von mir mitgebrachte 50 Ah Batterie an, die Spannschraube ist ein wenig ausgegiedelt. 13.00 Uhr. Die Frisur sitzt. Immer noch. Andy weiß nicht so recht, was er sagen soll. Tomys Kaufvertrag ist unterschrieben, viele große und mittelgroße Geldscheine wandern über den Tresen, die Papiere werden nachgesandt, eigentlich müssen wir nur noch tanken, uns entspannen, vielleicht ein wenig beten und dem Navi die Heimatadresse geben. Ach. Das Navi. Ja ja.

“Hat der eigentlich ein Radio?” ... “Äh - nee, aber da ist ein großes komfortables Ablagefach...”. Szenen eines Telefonats. Ich soll jetzt ein 37 Jahre altes Auto *ohne Radio* von Dortmund nach Kiel bringen? Nö. Ich hör mich noch lästern und philosophieren, dass Navigationssysteme zum Navigieren da sind und alle diese neumodernen Sonderfunktionen doch überflüssig seien. Ich verlink das hier jetzt auch nicht, Sie finden das schon :-). Ganz nebenbei und kaum darauf hinweisend bin ich in genau diesem Moment froh, dass mein TomTom Go 720 einen mp3-Player integriert hat, der mir von der SD-Karte die profilaktisch draufkopierten Schlager der späten 60er, weiterhin einen Sandmanns-Mix aus *Dschinghis-Khan*, *Nena* und *Truck Stop* sowie einige dann doch ernst zu nehmende Alben von *A Fine Frenzy*, *Matchbox Twenty* und *Paolo Nutini* um die Ohren plärren kann. Der Rückweg wird zeigen, was geht. Ach ja, und Kathrin weiß auch den Weg nach Hause. Also rein damit, auch wenn sich der KaSi vielleicht erschreckt...



Wir fahren. 1.6 Liter voran, 4.2 Liter hinterher. Die ersten Passanten zeigen auf das längst vergessene Ding aus Neckarsulm, die zwei mal zwei ursprünglichen Motorradzylinder

schnurren, der Keilriemen singt mehr als melodios und irgendwie riecht es hier nach Bremse. Und da müsste doch bei 75 PS noch mehr drin sein? Irgendwas stimmt hier nicht. Andy und ich müssen heute noch nach Kiel. Ohne Kopfstützen, aber mit schleifenden Bremsen und singendem Keilriemen. Der Blinker stellt sich nicht von selbst zurück. Die Gurte sind komisch. Der Sitz beißt mich in die linke Pobacke, ich denke ständig, dass ich mein Telefon noch in der Hosentasche habe. *grübel* Immerhin haben wir meine Werkzeugkiste dabei. Aber der Heimweg ist eine andere (grandiose) Geschichte. Sie ist der Grund, warum ich JETZT erst einmal schlafen muss.

Es geht um feste Bremsen, flatternde und singende Keilriemen, beißende Sitze, den Jahrhundertstau auf der A1 in einem Auto mit thermischen Problemen (wie mein Papa damals sagte), Musik aus der Vergangenheit und einen Andy in einem ungleich komfortableren Auto hinter mir. Und Regen. Und Schnee. Und Sonne. Aber das ist eine andere Geschichte, und die schreibe ich erst in den nächsten Tagen, denn ich bin echt müde.

Vielleicht aktivieren Sie mich ein wenig mit Ihren Kommentaren. Was haben Sie schon mit derart alten Autos erlebt? Haben Sie schon einmal eher verkehrswidrige Fahrzeuge von a nach b gebracht? Glauben Sie an ein Happy-End in Kiel mit dem K70 (was bedeuten würde, dass Sie Vertrauen in innovative deutsche Technik von vor 40 Jahren setzen würden)? Glauben Sie auch wie die *Ludolfs*, dass der Multipla-Fiat einfach nur eine Katastrophe ist? Sie bekommen die Antworten. Hier...

Fortsetzung folgt

Sandmann

Unser „neuer“ K70 (die Fortsetzung)

Nun ist es offiziell: Es handelt sich wirklich um einen K70 von InterRent.

Da Mario an dem Auto Interesse hat, hat er bei VW die Identitätsurkunde zu diesem K70 bestellt. Aus ihr geht hervor, dass dieser K70 am 25. September 1972 nach Hamburg ausgeliefert wurde. In der Lackierung L 239 blau, also interrentblau.

Mario und ich haben beide noch etwas recherchiert und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass dieser K70 wahrscheinlich nie zu vermieten war. Ich habe ein paar Original-Anzeigen von InterRent gefunden, auf denen K70 in Serienfarben zu sehen waren. Wir nehmen an, dass es sich bei diesem K70 um ein Außendienstfahrzeug handeln muss.

Ich habe auch mal direkt InterRent angeschrieben, ob die eventuell noch Unterlagen aus den 70er-Jahren haben.

Die Antwort: *„Tut uns leid, damit können wir nicht dienen. Aber sie könnten zurzeit sehr günstig ein Auto bei uns mieten...“*

Dieses seltene Stück bekommt nun also doch noch eine Chance auf ein 2. Leben – irgendwann einmal. Also hoffen wir auf einen weiteren Glücksfall, günstig an einen „Schrotti“ zu geraten, an dem wir üben und Erfahrungen sammeln können.

Christian und Manfred Glatzel