

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

Mitgliedermagazin

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG



ab Seite 5

PLEUELLAGERSCHALEN



Problem oder kein Problem?

Seite 12

13 JAHRE HER...

Hermann Walter's private VW-World



Seite 13

SAISONSTART

mit Lore & Wilfried Sander



Seite 19

HUN BERICHTET



Einmal K 70 und zurück Seite 23

FOTOSHOOTING



K 70 - Pixel

Seite 35



[Handwritten signature]

18. bis 20. Mai 2024

38. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS in Winsen/Aller,
Ansprechpartner: Mario Thimm

6. bis 9. Juni 2024

42. INT. NSU-TREFFEN, Fieberbrunn/Österreich
Ansprechpartner: Ro 80 Club International

7. bis 9. Juni 2025

39. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS in der Schweiz

Juni 2025

43. INT. NSU-TREFFEN, Cavallino, Union Lido/Italien
Ansprechpartner: NSU Club Italia

23. bis 25. Mai 2026

40. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS
Region Eichsfeld, Thüringen,
Ansprechpartner: Waldemar Müller, eMail: m-konstruktion@t-online.de

15. bis 17. Mai 2027

41. PFINGSTTREFFEN DES 1. INT. K 70 CLUBS in den Niederlanden
Ansprechpartner: Jaap van Riesen

© andreas kernke

IMPRESSUM

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS**ANDREAS KERNKE** • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber
+49 (0) 17 13 49 25 20 • eMail: k70-post@k70-club.de**CLUBMAGAZIN VERSAND****ALEXIS EMMERICH** • Mittelweg 33 • 32427 Minden
eMail: alexis.emmerich@k70-club.de**DRUCK**

printed by:

**WirmachenDruck.de**

Sie sparen, wir drucken!

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

220 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSSjeweils: **1. Ausgabe** am 1. November, **2. Ausgabe** am 1. Februar,
3. Ausgabe am 1. Mai, **4. Ausgabe** am 1. August.**EINSENDUNGEN, BEITRÄGE:** Artikel und Fotos für die K 70-POST bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail-Anhang als MS Word/Excel- oder pdf-Datei, Bilder als hochauflösende jpg-Datei) an **k70-post@k70-club.de** senden.**RICHTLINIEN FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN IM CLUBMAGAZIN K 70-POST**

Alle Inhalte dieses Magazins, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, beim Redakteur. Zur Verwendung von Inhalten ist eine schriftliche Erlaubnis einzuholen.

Jede K 70-POST ist nach bestem Wissen und Gewissen mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt.

Für eingesandte Beiträge wird keinerlei Verantwortung übernommen.

Der Autor eines Beitrags haftet grundsätzlich für den Inhalt.

Es wird nur veröffentlicht, was nach gründlicher Recherche für richtig und wahr befunden wird.

Verantwortlich für die Veröffentlichung ist der Redakteur, nicht der Clubvorstand.

In der K 70-POST werden auch "getarnte" Beleidigungen oder falsche Tatsachen grundsätzlich nicht geduldet.

Thema Gendern: Zur besseren Lesbarkeit aller Texte bleibt die Vielfalt der Geschlechter grundsätzlich unangreifbar. Dies wird jedoch nicht permanent explizit erklärt oder gekennzeichnet. Es gilt der Grundsatz: Alle sind gleich wichtig, alle sind gleich viel wert!

**TITELBILD:** K 70 VITRUVIANISCH
FOTOMONTAGE UNTER EINBEZIEHUNG DER ZEICHNUNG
„VITRUVIANISCHER MENSCH“ VON LEONARDO DA VINCI,
ANDREAS KERNKE 2023**RÜCKSEITE:** 1. INTERRENT FAHRZEUGFLOTTE
2. RUHRPOTTVERKEHR

K 70 - SEELE

TEXT: ANDREAS KERNKE

Nachdem ich unzählige Male vergeblich versucht hatte, meinen K 70 nach seinem langen, tiefen Winterschlaf durch Starten des Motors im Frühjahr 2024 zu begrüßen und dafür wirklich Himmel und Hölle in Bewegung gebracht hatte, war ich irgendwann sehr entmutigt, als der Motor auch den letzten, verzweifelten Startversuch eiskalt ignorierte.

Kennt Ihr das? Als wenn man das Licht am Ende des Tunnels erhofft und es dann doch wieder nur eine soundsovielte Kurve statt der ersehnten Tunnelausfahrt ist. Man steht in der Dunkelheit und ist der Verzweiflung nahe. Man glaubt, alles Erdenkliche versucht zu haben... und doch will es einfach nicht klappen!

Genau an diesem Punkt habe ich mein Leid dann in die WhatsApp-Info-gruppe des K 70 Clubs geschrieben. Ab da verging keine Stunde und mein Problem war gelöst! Und eigentlich war es ein unglaublich einfaches, dämliches Problem - andere mögliche Probleme haben immer nur von einem guten, klaren, richtigen Gedanken abgelenkt. Am Ende war es der defekte Zündschalter.

Ich war den Beteiligten in der WhatsApp-Gruppe unglaublich dankbar für ihre Hilfe. Ab diesem Moment schien endlich wieder die Sonne!

Und dann fiel mir auf, wie sehr die lange Suche nach diesem Problem meine Stimmung doch seit Wochen beeinflusst hatte. Wie locker und gelöst war ich jetzt, seit ich wusste, woran es lag!

Deshalb fragte ich dann in die Runde, ob es den Anwesenden in der WhatsApp-Gruppe im Falle eines Problems am K 70 auch so ergeht. Leidet Ihr auch darunter, wenn Euer K 70 mal nicht läuft? Erstaunlich, dass eigentlich alle auch in einem solchen Fall von mieser Laune, Unwohlsein und Unzufriedenheit zu berichten wussten.

Natürlich mag das ja ziemlich bescheuert sein. Dass man in gewisser Weise mental mit einer Maschine - dem K 70 - mitleidet. Logisch wird allgemein sofort behauptet, dass sowas nur Männern passiert. Das stimmt aber nicht: auch von weiblicher Seite wurde mein Empfinden in der Gruppe bestätigt.

Nicht nur wir Altautobesitzer haben eine seelische Verbindung zu unserem fahrbaren Untersatz. Seit vielen Jahren schon beschäftigen uns seine Wehwehchen. Wir hören an seinem Motorgeräusch, ob es ihm gut geht, oder ob irgendetwas im Busch ist. Deswegen ist uns dieses Auto dankbar und bringt uns meistens klaglos viele tausend Kilometer immer dorthin, wohin wir gerade wollen... und oft auch noch viel weiter. Wir sind für den Wagen da, und er für uns - wenn das mal keine Grundlage für eine langjährige Beziehung ist!

Der ganze Club ist eine Zusammenkunft von Menschen, die eine Beziehung zu ihrem K 70 pflegen. Man kann sehr gut damit leben, wenn man sich nicht ständig krampfhaft dagegen wehrt. Also: einfach Augen zu, tief durchatmen und lange und ausdauernd mit dem Kopf nicken!

Wie lautete doch der wahre Spruch, den ich neulich über den VW K 70 hörte:
EIN LEBEN OHNE K 70 IST MÖGLICH, ABER SINNLOS! //



- 2 **EVENTS, IMPRESSUM**
- 3 **EDITORIAL**
- 4 **CLUB-ADRESSEN**
- 5 **EINLADUNG ZUR JHV**
- 6 **SATZUNG**
- 9 **PROGRAMM ZUR JHV**
- 12 **PLEUELLAGERSCHALEN**
Problem oder kein Problem...
Ist das bald eine Frage?
- 13 **13 JAHRE HER...**
Hermann Walter's private
VW-Welt
- 19 **SAISONSTART**
Lore & Wilfried Sander und
der NSU-IG-Stammtisch Minden
- 23 **HUN BERICHTET**
Einmal K 70 und zurück
- 34 **LESERREAKTION**
Metin Şahin's K 70 ... wieder-
erkannt? ...erkend?
- 35 **FOTOSHOOTING**
K 70 - Pixel
- 37 **GLEICHTEILELISTE** 
- 39 **NIEDERLANDE**
Blütentour in der Betuwe -
Bloesemtocht in de
Betuwe(Geldermalsen)
- 41 **VERKAUF**
- 42 **VERKAUF**
- 43 **VERKAUF**





VORSTAND

1. VORSITZENDER

RALF KNISPEL

Haldener Str. 213 • 58095 Hagen

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

2. VORSITZENDER

TOBIAS KÖNIG

Am Vogelsang 5 • 34305 Niedenstein

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

3. VORSITZENDER

ALEXIS EMMERICH

Mittelweg 33 • 32427 Minden

eMail: alexis.emmerich@k70-club.de

4. VORSITZENDER UND SCHRIFTFÜHRER

KAI KÄMMERER

Potsdamer Str. 156 • 10783 Berlin

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

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

ANDREAS FAULHABER

Konrad-Adenauer-Ring 42 • 38159 Vechelde

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

BANKVERBINDUNG 1. INTERNATIONALER K 70 CLUB E.V.

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)

Kontonummer: 50 54 43 73 00

Bic: GENODEF1SES

IBAN: DE29278937605054437300

INTERNETAUFTRITT DES CLUBS

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

K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND

ANNE REITSMA und SERGE VAN DONKELAAR

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

LEDENCONTACT NL / MITGLIEDERKONTAKT NIEDERLANDE

HENRY KROEZEN

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

TEILEPOOL

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

Wir sind Mitglied im



EINLADUNG ZUR JHV



Kai Kämmerer
Schriftführer des 1. int. K 70 Club e.V.

Potsdamer Str. 156

10783 Berlin

Mobil: +49 (0) 176 66898308

eMail: kaikaemmerer@email.de

Berlin, den 24.04.2024

Einladung

zur gesetzlich vorgeschriebenen

Jahreshauptversammlung

der eingetretenen Mitglieder des

1. internationalen K 70 Club e.V.

am Samstag, den 14. September 2024 um 17:00 Uhr im

GenoHotel Baunatal

Schulze-Delitzsch Straße 2

34225 Baunatal

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bericht des Vorstandes
3. Bericht des Kassenwartes zum Geschäftsjahr 2023
4. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2023
5. Wahl einer Wahlleiterin / eines Wahlleiters
6. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2023
7. Wahl des Vorstandes
8. Diskussion und Beschlussfassung Neue Satzung
9. Anträge, Verschiedenes, Veranstaltungen

Anträge können vorab an den Vorstand gerichtet werden oder zum Zeitpunkt des Tagesordnungspunktes eingebracht werden.

Für den Vorstand

(Kai Kämmerer)



Satzung

§ 1

Präambel

Unabhängig von Herkunft, Kultur, Geschlecht und Begabung schließen sich die Freunde des Volkswagen/NSU K 70 zum 1. internationalen K 70 Club e.V. zusammen. Der Umgang untereinander zeichnet sich durch gegenseitige Rücksichtnahme, Toleranz, Höflichkeit und Achtung der Persönlichkeit aus.

§ 2

Name, Sitz und Geschäftsjahr

1. Der am 09.06.1990 gegründete und in das Vereinsregister Hamburg eingetragene Verein trägt den Namen: 1. internationaler K 70 Club e.V., nachfolgend K 70-Club genannt.
2. Der Sitz des Vereins ist Salzgitter.
3. Das Geschäftsjahr ist gleich dem Kalenderjahr.

§ 3

Zweck und Ziel des K 70-Clubs

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ nach § 52 Satz 2. Er schafft seinen Mitgliedern über die gemeinsamen Interessen die Möglichkeit der Erholung und Entspannung und fördert den freundschaftlichen Verkehr der Mitglieder auf internationaler Basis.
2. Zweck des Vereins ist es, die gemeinsamen Interessen an dem technischen Kulturgut des Volkswagen/NSU K 70 wahrzunehmen, zu unterstützen und der Nachwelt zu erhalten.

Dies geschieht durch jährliche Treffen der Mitglieder mit den Fahrzeugen und Information der Mitglieder über die Lösung technischer Probleme. Weiterhin unterhält der K 70-Club für seine Mitglieder einen Ersatzteilepool und sorgt sich um die Bevorratung und ggf. Nachfertigung nicht mehr verfügbarer Ersatzteile.

3. Ziel des K 70-Clubs ist es, die Erhaltung und Pflege von Oldtimern, überwiegend von K 70- Fahrzeugen zu unterstützen, um somit einen Beitrag zur Dokumentation Deutscher Automobilgeschichte und zum Erhalt technischen Kulturgutes zu leisten.
4. Der K 70-Club verfolgt keine politischen, wirtschaftlichen und religiösen Ziele.

§ 4

Mitgliedschaft

1. Mitglied des K 70-Clubs können alle natürlichen Personen werden.
2. Bewerber beantragen die Mitgliedschaft durch Ausfüllen des Aufnahmeantrages. Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand. Gegen die Ablehnung eines Aufnahmeantrages ist der Einspruch zulässig. Über den Einspruch entscheidet der Vorstand endgültig.
3. Die Mitgliedschaft endet durch Austritt, Ausschluss oder Tod.
4. Der Austritt ist zum Ende des laufenden Geschäftsjahres möglich. Er ist dem Vorstand schriftlich drei Monate vorher zu erklären.
5. Der Ausschluss kann aus wichtigen Gründen ausgesprochen werden. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor:
 - wenn das Mitglied seinen Zahlungsverpflichtungen mehr als drei Monate im Rückstand ist, und diesen trotz schriftlicher Aufforderung nicht nachkommt,
 - bei schwerer Schädigung des Ansehens und der Interessen des K 70-Clubs,
 - oder bei ernsten Verstößen gegen die Satzung.

Der Ausschluss wird vom Vorstand beschlossen und ist schriftlich mitzuteilen. Gegen den Ausschluss kann innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Zustellung Einspruch beim Vorstand erhoben werden. Über den Einspruch entscheidet die Mitgliederversammlung.

§ 5

Rechte und Pflichten

1. Die Mitglieder sind außerhalb der Mitgliederversammlung berechtigt, Anträge und Anfragen beim Vorstand einzubringen.
2. Die Mitglieder sind verpflichtet:
 - die Satzung und satzungsgemäß gefasste Beschlüsse des K 70-Clubs zu befolgen,
 - einen respektvollen Umgang zu pflegen und sich in Äußerungen zu Weltanschauung, Politik und Religion in der Öffentlichkeit und sozialen Medien zurückzuhalten,
 - die Aufgaben und die Tätigkeit des K 70-Clubs nach Kräften zu unterstützen,
 - die Vereinsbeiträge pünktlich zu entrichten.

§ 6

Beiträge

1. Der K 70-Club erhebt keine Aufnahmegebühren. Über die Höhe des Jahresbeitrages wird von der Mitgliederversammlung im Rahmen einer Beitragsordnung beschlossen. Die Beiträge sind bis spätestens 6 Wochen nach Beginn des Geschäftsjahres zu entrichten.
2. Jedes Mitglied verpflichtet sich bei Clubbeitritt, zusätzlich zum gültigen Jahresbeitrag, einen einmaligen Mindestbeitrag von 50.- € in den Ersatzteillpool zu entrichten, welcher bei ClubAustritt wieder zinslos erstattet wird, jedoch frühestens nach einem Jahr Mitgliedschaft.

§ 7

Stimmrecht

1. Jedes ordentliche Mitglied hat in der Mitgliederversammlung eine Stimme. Eine Vertretung in der Mitgliederversammlung ist nur mit schriftlicher Vollmacht möglich.

§ 8

Organe

1. Organe des K 70-Clubs sind:
 - die Mitgliederversammlung,
 - der Vorstand,
 - der Schatzmeister (Kassenwart),
 - der Schriftführer.

§ 9

Die Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des K 70-Clubs. Sie beschließt mit einfacher Mehrheit der anwesenden ordentlichen Mitglieder, sofern die Satzung oder das Gesetz nichts anderes vorschreibt.
2. Die Mitgliederversammlung entscheidet und beschließt insbesondere über:
 - Entgegennahme und Billigung des Geschäfts- und Kassenberichtes sowie des Berichtes der Kassenprüfer,
 - Entlastung des Vorstandes,
 - Wahl des Vorstandes,
 - Festsetzung der Beiträge,
 - Satzungsänderung,
 - Auflösung des K 70-Clubs.
3. Die Jahreshauptversammlung findet einmal jährlich statt. Sie wird vom Vorstand mit einer Einladungsfrist von mindestens dreißig Tagen durch Veröffentlichung im offiziellen Mitgliedermagazin mit Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen. Die Tagesordnung muss mindestens folgende Punkte enthalten:
 - Feststellung der Stimmberechtigten,
 - Bericht des Vorsitzenden über das abgelaufene Geschäftsjahr,
 - Bericht des Kassenwartes und der Kassenprüfer,
 - Entlastung des Vorstandes,
 - Wahlen,
 - Anträge,
 - Verschiedenes.
4. Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist anzusetzen, wenn der Vorstand dieses beschließt oder wenn mindestens ein Fünftel der Mitglieder dies schriftlich unter Angabe von Gründen beantragt. Hierfür ist Punkt 3 und 5 entsprechend anzuwenden.
5. Die Beschlüsse der Versammlung des K 70-Clubs sind mit Ort, Zeit, Zahl der Anwesenden und den Abstimmungsverhältnissen in Niederschrift festzuhalten, die von zwei Mitgliedern des Vorstandes gegen zu zeichnen sind.

§ 10

Vorstand

1. Dem Vorstand gehören an:
 - der 1. Vorsitzende,
 - der 2. Vorsitzende,
 - der 3. Vorsitzende,
 - der 4. Vorsitzende = Schriftführer,
 - der 5. Vorsitzende = Kassenwart und Mitgliederverwaltung.
2. Die Vorstandsmitglieder werden von der Mitgliederversammlung für die Dauer von einem Jahr gewählt. Eine Wiederwahl ist möglich. Der Vorstand bleibt bis zur Wahl eines neuen Vorstandes im Amt.
3. Der Vorstand erledigt die laufenden Geschäfte nach Maßgabe der Satzung und der Geschäftsordnung. Der Vorstand gibt sich die Geschäftsordnung selbst.
4. Jeweils zwei Mitglieder des Vorstandes vertreten im Sinne des §26 BGB den Verein.
5. Der Vorstand tritt in der Regel monatlich, mindestens jedoch einmal jährlich zusammen. Die Zusammenkunft kann auch digital erfolgen. Zeitpunkt und Ort stehen im freien Ermessen der Vorstandsmitglieder. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der Vorstandsmitglieder anwesend sind. Beschlüsse des Vorstandes bedürfen der 2/3-Mehrheit der anwesenden Vorstandsmitglieder.
6. Der Vorstand kann zur Vorstandssitzung Gäste einladen.
7. Beschlüsse des Vorstandes können auch im schriftlichen Verfahren gefasst werden, wozu dann Einstimmigkeit erforderlich ist.

§ 11

Schatzmeister (Kassenwart)

1. Der Schatzmeister verwaltet das Vereinsvermögen und die Kasse. Er führt das Kassenbuch, die Mitgliederlisten und ist für die Rechnungsprüfung verantwortlich.
2. Der Kassenwart ist vom Vorstand befugt, Clubkonten zu eröffnen. Einem weiteren Vorstandsmitglied ist Verfügungsgewalt über die Clubkonten einzuräumen.

§ 12

Schriftführer

1. Der Schriftführer führt die Versammlungsprotokolle und fertigt die offiziellen Vereinsmitteilungen an. Er wird vom gesamten Vorstand und den Mitgliedern bei seinen Aufgaben unterstützt.
2. Der Schriftführer ist verpflichtet, die Mitglieder laufend über alle wichtigen Vorgänge und Entscheidungen des Vorstandes im offiziellen Mitgliedermagazin zu unterrichten.

§ 13

Geschäftskosten

1. Alle Einnahmen und Mittel des K 70-Clubs werden ausschließlich zur Erreichung der K 70-ClubZiele sparsam verwendet.
2. Die Vorstandsmitglieder üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.
3. Auslagen der Vorstandsmitglieder und der beauftragten Mitglieder sind vom Verein gegen Nachweiserbringung, soweit sie nicht von Dritten ersetzt werden, zu erstatten.

§ 14

Satzungsänderungen

1. Anträge für Satzungsänderungen werden vom Vorstand geprüft und der Mitgliederversammlung vorgelegt. Diese entscheidet mit 2/3-Mehrheit.

§ 15

Auflösung

1. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer eigens zu diesem Zweck einberufenen Mitgliederversammlung mit 2/3-Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder erfolgen.
2. Das Vermögen des K 70-Clubs darf bei Auflösung des Vereins nur für gemeinnützige Zwecke verwendet werden. Über die Verwendung entscheidet die Mitgliederversammlung.
3. Der Vorstand ist im Falle der Auflösung der Liquidator, wenn die Mitgliederversammlung keinen anderen Liquidator bestellt.

§ 16

Inkrafttreten

1. Diese Satzung tritt am Tage des Beschlusses durch die Mitgliederversammlung in Kraft. Die Satzung vom 09.06.1990 und alle Änderungen dieser werden damit ungültig.

//

DER HÖHEPUNKT IM HERBST



TEXT UND FOTOS: RUPERT ZEH

Liebe Freunde des K 70. Gibt es etwas schöneres als mit dem K 70 zu gleichgesinnten Freunden zu fahren? Nein!

Der Motor schnurrt oder sollte ich etwa sagen dröhnt gleichmäßig. Die Temperaturanzeige ist im richtigen Bereich und auch die kleinen Rauchwolken aus dem Auspuff halten sich in Grenzen.

Der Sommer ist so gut wie vorbei und das ist der richtige Zeitpunkt um endlich mal wieder ein Wochenende mit dem K 70 und seinen Freunden zu verbringen.

Der nasse Herbst und der dunkle Winter stehen bevor und es ist Zeit sich nochmal etwas Spaß zu gönnen.

Also, das Herbsttreffen mit unser Jahreshauptversammlung wird wieder ein schöner Höhepunkt im Jahr.

Da ich in der Mitte von Deutschland wohne, hat Ralf mich

gebeten mir etwas Schönes einfallen zu lassen.

Das mache ich natürlich gerne und die Vorfreude ist ja bekanntlich die schönste Freude.

Also freut Euch schon mal auf unser Herbsttreffen.

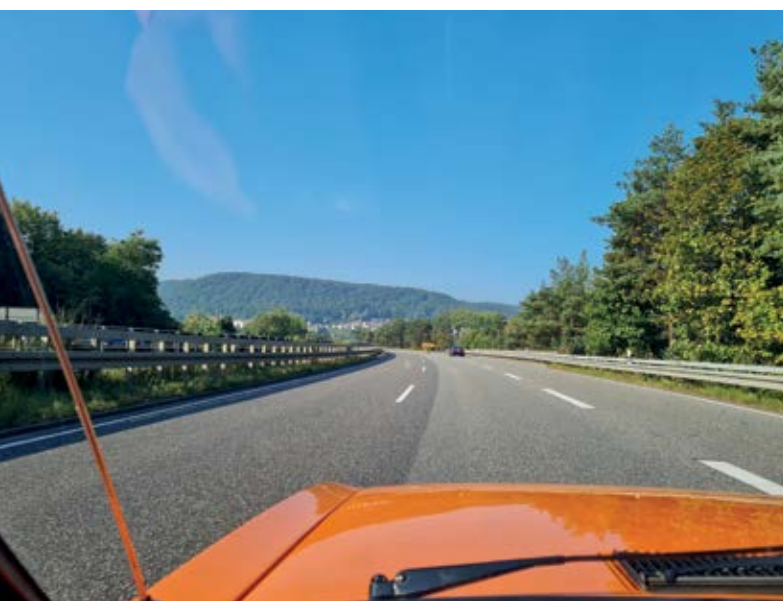
Nun ein paar Daten:

Datum: 14. bis 15. September 2024

Ort: GenoHotel in Baunatal, Schulze-Delitzsch Straße 2

Tel. : 05601 9786000

Das GenoHotel ist ein sehr schönes, modernes Hotel, welches in der Woche für Schulungen der VR Banken genutzt wird. Seit vielen Jahren kann man dieses Hotel auch privat buchen.



PROGRAMM ZUR JHV



Anfahrt
zum GenoHotel

Es liegt am Rande von Baunatal und ist gut über die A7 und dann A44/49 zu erreichen.

Für unsere Schätze gibt es auch einen separaten Parkplatz. Mit einem kleinen Spaziergang (ca. 1 km) erreicht man nach 15 min. die Innenstadt von Baunatal.

Das Hotel ist groß genug und bietet für uns alle Platz.

Die Preise sind tagesvariabel und sind günstiger je früher man bucht.

Bitte frühzeitig buchen!

Preise:

Doppelzimmer ca. 95 Euro,

Einzelzimmer ca. 85 Euro.

Frühstück pro Person: 16 Euro.

Am Besten bucht man über die Homepage des Hotels www.genohotel-baunatal.de

Man kann dann bis zu 24 Stunden vorher kostenfrei stornieren.

Wir haben dort auch einen schönen Tagungsbereich für uns.

Eine Anreise am Freitag ist auch möglich.

Falls Ihr Fragen zum Treffen habe, schreibt mir per WhatsApp oder ruft mich einfach an.

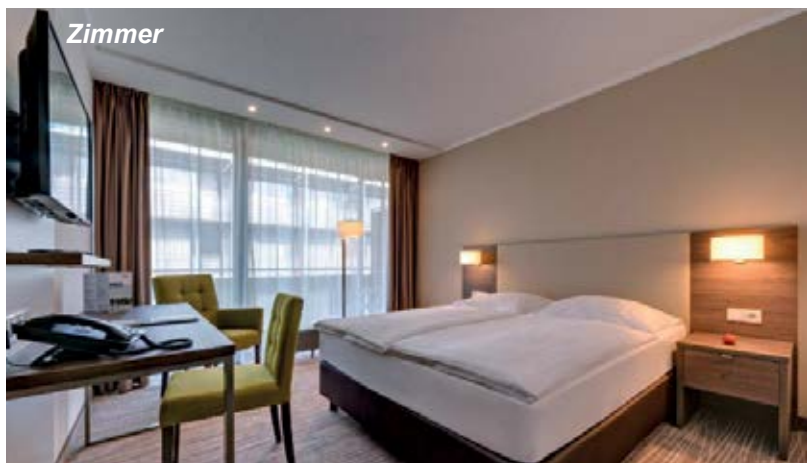
Euer Rupert

//

GenoHotel



Zimmer



Restaurant



PROGRAMM ZUR JHV

Nun ein paar Hinweise zum Ablauf:

13. September 2024

bis 18.00 Uhr Anreise der Frühbucher
19.30 Uhr gemeinsames Essen in Baunatal

14. September 2024

8.00 bis 10.00 Uhr Frühstück
10.30 Uhr Ausflug durch Nordhessen
14.00 Uhr gemeinsames Kaffeetrinken in Bad Wildungen, Berliner Str. 6
15.00 Uhr Rückfahrt zum Hotel, Schulze-Delitzsch Straße 2
17.00 Uhr Jahreshauptversammlung
19.00 Uhr Spaziergang in die Innenstadt
19.30 Uhr Gemeinsames Essen im Hirschhausen, Johann-Siegmund-Schuckert Str. 1

15. September 2024

8.00 bis 10.00 Uhr Frühstück
10.30 Uhr Kleine Ausfahrt
14.00 Uhr Kaffee und Kuchen in Gudensberg, Bahnwiesenweg 9
Abschied: Es war wieder ein schönes Treffen



PROBLEM ODER KEIN PROBLEM... IST DAS BALD EINE FRAGE?



TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERKE

Eigentlich weiß es jeder, einige ahnen es schon und manche wollen es lieber gar nicht wahrhaben!

Leider unterliegen auch unsere ansonsten so gerühmten K 70-Motoren einem ganz normalen, stetigen Verschleiß. In den meisten Fällen ging es jetzt vielleicht fünfzig Jahre gut. Doch irgendwann rollt das Problem des Pleuellagerschalenbedarfs auf jeden einzelnen K 70-Fahrer zu.

Der originale 90 PS-Motor meines sizilianischen K 70 leidet ja leider nach langer Standzeit mit altem Motoröl unter einem Pleuellagerschaden. Das Problem in diesem Fall ist jedoch, dass diese Verschleisssteile unserem Teilepool langsam ausgehen bzw. ausgegangen sind.

Deshalb nehme ich Kontakt mit dem befreundeten Gründer und Geschäftsführer der ortsansässigen Maschinenbaufirma IRMLER GMBH - nur wenige hundert Meter von meinem Wohnort - auf. Unter dem Dach seiner Firma beschäftigt sich Steffan Irmeler unter anderem um den Geschäftsbereich IRMLER RACING. Hier fertigt er klassische und moderne Rennsportfelgen sowie Rennsportteile, die er über die ebenfalls eigene GEMA MOTORSPORT GMBH vertreibt. Außerdem baut, restauriert und setzt er selbst klassische Renntourenwagen als Rennfahrer ein.

Bei meiner Suche nach Pleuellagern für den VW K 70 stellt sich mir somit gar keine Frage: wenn nicht Steffan Irmeler mir weiterhelfen kann, dann wer? Und richtig; Steffan rät mir, mich in diesem speziellen Fall unbedingt an Peter Westersötebier der Firma GMc Parts (Gütersloher Motoren Center) in Verl zu wenden. Ihm beschreibe ich in einer eMail also das Problem und wenig später telefonieren wir miteinander. Herr Westersötebier erinnert sich an das Modell K 70 und ist der Meinung, dass

dieses Modell unbedingt erhalten bleiben muss. Seiner Aussage zufolge gibt es nun zwei Möglichkeiten.

1. eine ganz sicher nicht preisgünstige Nachfertigungsaktion oder
 2. die Ermittlung der Maße der K 70-Lager und ihr dann anschließender Vergleich mit der gigantischen Datenbank, auf die GMc Parts Zugriff hat. Möglicherweise gibt es ja Baugleichheiten.
- Doch auch diese zweite Möglichkeit birgt ein Problem: wie komme ich zu den für diese Aktion unabdingbaren präzisen Maße der Lagerschalen?

An dieser Stelle übergebe ich den Vorgang an unseren Clubvorstand. Dort stimmt man der Einsicht zu, dass dieses Problem in Zukunft alle K 70-Fahrer betreffen wird: irgendwann sind die Lagerschalen im Motor jedes K 70 an ihrer Verschleißgrenze angelangt. **Und dann?** Wenn es keinen Ersatz mehr gibt? Das Kernthema unseres Clubs ist es ja, das Modell K 70 „am Leben zu erhalten“. Also werden wir uns besser früher als später um Ersatz für die Lagerschalen kümmern **müssen**.

Vom Kontakt zu Herrn Westersötebier von GMc Parts habe ich seitdem leider nichts mehr gehört. Peter Rodenberg hat jedoch durch Internetrecherche einen möglichen Ansatz für unsere Suche gefunden: die Lagerschalen eines bestimmten Toyota Dieselmotors sollen passen. Deshalb hat er sich einen Satz aus Nordost-Europa schicken lassen. Beim näheren Betrachten fällt ein winziger konstruktiver Unterschied auf: den Toyota-Schalen fehlt eine kleine „Nase“, die das Verdrehen der Lager auf der Kurbelwelle verhindern soll. Inzwischen hat Peter den Pleuellagerschalen-Satz an Jens Hemtschak von „HemtschaKlassik“ übergeben - dort wird gerade ein Motor aufgebaut und nun mit den neuen Lagern bestückt. Ich bin sehr gespannt, welches Ergebnis sich nun ergibt.

Ich habe übrigens inzwischen einen originalen Satz K 70-Lagerschalen von einem Teilehändler aus dem süditalienischen Bari (Adriaküste) ergattern können. Damit werde ich wohl SICILIANO's 90 PS-Motor wieder zum Leben erwecken können.

//

Später Nachtrag zum Pfingsttreffen 2011



HERMANN WALTER'S PRIVATE VW-WELT

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE



Die K 70-POST-Veröffentlichung 2/2011 war die erste Ausgabe unter meiner Redaktion. Sie erschien nur wenige Wochen vor dem Pfingsttreffen 2011. Die dann folgende Ausgabe 3/2011 entfiel damals leider aus heute unklaren Gründen komplett. Um diesen Fauxpas zu verdecken, benannte ich die vierte Ausgabe des Jahres einfach in 3+4/2011 um. Immerhin war es mir darin möglich, wenigstens einen kurzen Artikel über das vergangene Pfingsttreffen zu verfassen. Ein überaus wichtiger Beitrag fand dazu jedoch keinen Weg in die K 70-POST - und genau DAS fiel mir zufällig gerade eben, bei der Durchsicht meines Blogs „El Gigantes Geschichten“ auf.

Damals war nämlich die letzte Attraktion des 25. Pfingsttreffens „Zwischen Westfalen und Sauerland“, das von Bernhard Kramer aus Delbrück zwischen Gütersloh und Paderborn organisiert wurde, der Besuch eines ganz speziellen privaten VW Museums in Kaunitz.

Trauriger Fakt am Rande: leider verstarb der Besitzer dieses Museums im September 2021. Seitdem explodieren die Zugriffe der Internetuser auf meine Geschichte, die ich damals nach dem Besuch mit unserem K 70-Club in meinem Blog veröffentlichte. Weit über sechseinhalbtausend Mal wurde sie inzwischen gelesen. Ich habe es nicht genau verfolgt, aber ich meine im Internet gelesen zu haben, dass Hermann Walter's imposante Fahrzeugsammlung nach seinem Tod zum Verkauf stand. Das erklärt sicherlich auch das rege Interesse an Veröffentlichungen und Informationen in Verbindung mit seinem

Namen.

Hier nun also der reich bebilderte Artikel aus meinem Blog:

Schon mal was von Hermann Walter gehört? Nee, nicht? Hatte ich bis Montag den 13. Juni 2011 auch noch nicht. Doch an diesem Tag sollte ein Besuch bei ihm der krönende Abschluß unseres 2011er K 70-Pfingsttreffens werden.

Am frühen Nachmittag parken wir mit etwa einem Dutzend K 70 und ein paar weiteren Oldtimern im Ortsteil Kaunitz der ostwestfälischen Stadt Verl im Kreis Gütersloh/Nordrhein-Westfalen vor einer unscheinbaren Werkstatt.

Auf dem Flachdach des Büros steht ein verwitterter orangefarbener VW Käfer, vor dem Eingang warten drei Käfer-Cabrios unterschiedlicher Baujahre und ein Golf I auf Käufer. Neben dem Eingang finde ich einen alten VW Passat B2 (Typ 32B) im US-Outfit ▼.





Trügerisches Idyll...



... versteckt hinter Hecken

auch an meinem Gürtel. Ich stelle mich einfach neben ihn und mache die Runde auf unseren Partnerlook aufmerksam. „Das Original?“ fragt er und winkt gleich ab... „neee, neee, die ist nicht aus purem Messing, das ist ein Imitat.“ Als ich ihm die Rückseite meiner Schnalle zeige, kann er „Solid Brass“ lesen und wundert sich nur, dass Meine nicht so schön poliert ist, wie Seine.

Herr Walter erklärt zunächst, dass er ein privates VW-Museum besitze und uns dieses gern zeigen möchte – wenig später durchquert die neugierige Gruppe flinken Schrittes weitläufige Gartenanlagen und wir betreten schließlich eine Halle. Direkt hinter der Tür stolpert man quasi über einen marathons-metallic-farbenen NSU Ro 80. Natürlich erkennt man, dass dieses Fahrzeug benutzt wurde – doch es ist in einem augenscheinlich hervorragenden Zustand.

Gleich dahinter steht ein sonnengelber VW K 70 LS. Auf dem davorstehenden Schild ist zu lesen, dass dieser damals angeblich als der Letzte das Werk in Salzgitter verlassen habe – die versierten Fachleute unter uns können diese Information allerdings anhand der Fahrgestellnummer widerlegen.



Vom Hausherrn erfahren wir weiterhin, wie er zu seiner Sammlung gekommen ist. Früher war dieser Familienbetrieb eine VW-Werkstatt. Zusammen mit seiner Frau habe er dann angefangen, VW Käfer zu sammeln. Ihr gemeinsames Ziel sei dabei gewesen, jeweils einen Käfer aus jedem Produktionsjahr zu besitzen - der VW Käfer wurde von 1938 bis 2003, also 65 Jahre lang, gebaut.



Käfer ▲ wie neu!



Dieser ▲ soll mal ABBA gehört haben



▲ Echter Filmstar „HERBIE“



Geklauter & geretteter Käfer vom Domprobst ▲

Demzufolge kann er mit tollen Geschichten aufwarten. Er erzählt vom Türkis-Metallic-farbenen 1302, den mal die schwedische Popgruppe Abba besessen haben soll und vom allerletzten Käfer aus Wolfsburg, der am 1. Juli 1974 um 11:19 Uhr vom Band gelaufen war.

In der oberen Etage findet sich ein Filmstar, der Hauptdarsteller „Herbie“ der Walt-Disney-Filmproduktion „Ein toller Käfer“. Direkt gegenüber gibt sich ein schwarzer 1948er die Ehre. Diese damals nur wenige Wochen alte Käfer-Limousine Typ 11 wurde dem Paderborner Domprobst von britischen Besatzungssoldaten gestohlen und zusammen mit vielen anderen entwendeten Fahrzeugen zwecks späterer Mitnahme nach England in ein großes Gebäude eingemauert und dort vergessen. Bei dessen Abriss, Jahrzehnte später, wurden die meisten Schätzchen durch den Abrissbagger zerstört. Als Hermann Walter an der Fund-

stelle erschien, sauste gerade die große Baggerschaufel auf das Heck des Domprobst-Käfers und verbeulte es ordentlich. Nur Hermanns beherztem Hechtsprung auf das Fahrzeug, ist dessen heutige Anwesenheit in der Kaunitzer Sammlung zu verdanken.

Selbst besonders seltene Baujahre, in denen zum Beispiel wegen des Kriegs nur sieben Fahrzeuge gebaut wurden – drei davon nach Übersee verkauft wurden - finden sich dank Kommissar Zufall in dieser Sammlung. Natürlich ist auch „Kraft durch Freude“ vertreten.

Sogar der weltweit allerletzte Käfer, gebaut in Mexiko am 30. Juli 2003, hat hier sein Zuhause gefunden. In Eigenregie hat ihn der „Herr der Käfer“ herbeigeschafft.

Als seine Käfer-Sammlung schließlich komplett war, kamen



KdF - Kraft durch Freude



Käfer-World

13 JAHRE HER...



▲ Der ultimativ Letzte aus Mexiko



Gekauft wie gesehen! ▲

auch andere Modelle hinzu. Polo, Golf, Passat, Santana, Jetta, 411, Kübel, Transporter, Pritsche, Karmann, Scirocco, Corrado, Käfer- und Golf Cabrio.



Der Letzte aus Wolfsburg ▲

Der Golf hat nur 4 Kilometer auf dem Tacho ▼



US-Crashtest mit einem Jetta



13 JAHRE HER...



Oettinger-Passat ▲



Ost-Golf ▲



▲ Legendarer Corrado G60 von Karmann aus Osnabrück



Ebenfalls von Karmann ▲



Scirocco II von Karmann ▲



Wie neu: Santana ▲

In einer anderen Halle schlummert ein weiteres Dutzend Schätzchen mit einem ganz anderen Schicksal. Vor Jahren, ich meine, es war in den 1990ern, wurde nämlich versucht, mit einer Art Subventionierung - ähnlich der Verschrottungsprämie - der Neufahrzeugabsatz zu fördern. Unter den aus dieser Aktion hier eingelagerten Youngtimern: ein seltenes Jetta Nordstadt Cabrio sowie schicke Scirocco 1 und ein fast neuwertiger Santana – alles in wirklich sensationellem Zustand. Kurios ist auch, dass diese Fahrzeuge jetzt wieder angemeldet werden könn-



Eigenbau vom Autohaus Nordstadt: Jetta Cabrio



Passat TS - in traumhaftem Zustand ▲



VW 411 LE ▲



Hübscher Scirocco 1b ▲



Scirocco 1a ▲

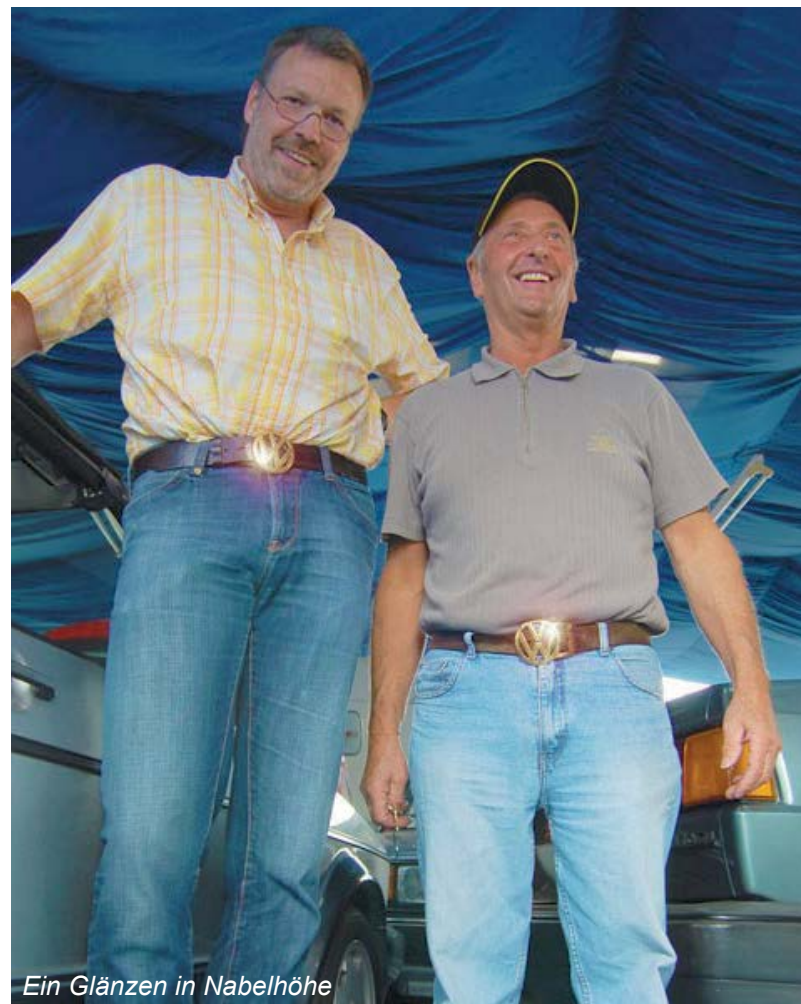
In der letzten Halle bietet sich das gleiche Bild wie in all den anderen Hallen auch. Ganz in einer Ecke - ein offenbar einwandfreier grüner Passat TS neben einem babyblauen Polo, ein weißer 1600 TL neben einem ebenso weißen 411, daneben ein sonnengelber Scirocco 1, weitere Scirocco II, Passat, Santana, Golf Cabrio... Wahnsinn!!! Und alles scheint top gepflegt. Vom Zustand sämtlicher Fahrzeuge her ist hier die Zeit um locker 25 Jahre zurück gedreht oder stehen geblieben. Herrlich!

Alle fragen sich, ob Hermann Walter noch Zeit für seine Frau hat.

Mir fällt auf, dass allerorten zwischen den Autos Schaufersterpuppen stehen. Sind das vielleicht Abbilder seiner Frau? So sieht wenigstens er sie doch häufiger, oder?

Als ich an Herrn Walter vorbei ins Freie schlüpfte, muss ich noch unbedingt auf ein Foto von uns Beiden bestehen. Stolz präsentieren wir also unsere Gürtelschnallen. VW verbindet. Ich besitze nur zwei VW K 70, er bestimmt 100 unterschiedliche VW. Aber wir tragen BEIDE die VW-Gürtelschnalle mit Stolz. Ich bin mir nur nicht mehr ganz sicher, ob sein Emblem nicht vielleicht doch aus Gold ist und deshalb so fein blitzt.

Dieser Besuch hat sich gelohnt.
Wirklich absolut empfehlenswert!



// Ein Glänzen in Nabelhöhe



SAISONSTART 2024

MIT LORE UND WILFRIED SANDER UND DEM NSU-IG-STAMMTISCH MINDEN

TEXT UND FOTOS: ANDREAS KERNKE

Gerade gab es im Harz noch bis zu zwanzig Zentimeter Neuschnee, stellenweise war gestern sogar die norddeutsche Tiefebene weiß, ich selbst erlebte heftige Hagelschauer.

Dennoch lässt sich der nahende Frühling einfach nicht aufhalten. Das lässt auch die Freunde historischer Mobilität ihre Fahrzeuge aus dem Winterschlaf holen.

In unserem Fall lädt Clubkamerad Wilfried Sander und seine Frau Lore aus dem niedersächsischen Warmen-Bohnhorst (etwa mittig zwischen Wagenfeld und Kirchdorf) mit dem NSU-IG-Stammtisch Minden zum Saisonstart 2024 ein. Und prompt erscheint am Sonntag, den 21. April, eine illustre Runde.

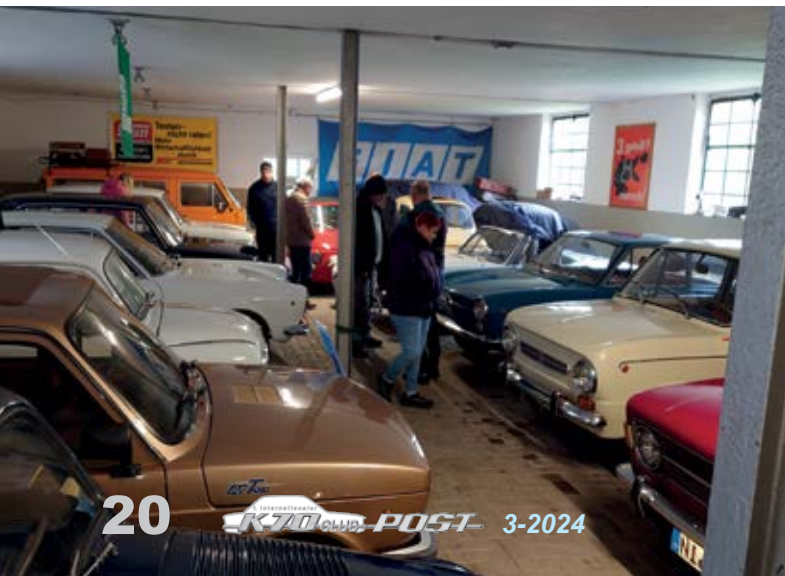
Vor ihrem Wohnhaus parken mehr als ein Dutzend Autos von Audi, Volkswagen und NSU. Mit seinen NSU-Genen spielt der K 70 dabei natürlich wie immer eine Sonderrolle. Erstens zählt er mit seinen NSU-Geschwistern zur älteren und die Audi zumeist zu einer jüngeren Generation der anwesenden Fahrzeuge. Ihre Besitzer eint jedoch alle das Gleiche: sie alle sind **Altblech-Enthusiasten**. Die Meisten von ihnen besitzen nicht nur ein altes Auto, sie haben zumeist mehrere Fahrzeuge im Portfolio.

Heute gilt es also die Old- und Youngtimersaison zünftig zu eröffnen. Überraschenderweise werden Mensch und Maschine zwar heute morgen von sonnenstrahlendem, blauem Himmel empfangen. Die Lufttemperatur war jedoch selbst am Weihnachtstag vor ein paar Monaten deutlich höher. Nach Wilfried's kurzer Ansprache geht es auf eine kleine Rundfahrt.



SAISONSTART

Unser erstes Ziel ist die Autosammlung eines Bekannten von Wilfried. Auf einem Bauernhof im Aussenbereich finden sich Fahrzeuge der Marke FIAT. Die meisten dieser Exponate sind in erstaunlich fittem Zustand.







Schlossgarten
Schloss Benkhausen



Schloss
Benkhausen

Nach einigem Fachsimpeln geht es weiter durch die stellenweise rapsgelbe Landschaft zum Schloss Benkhausen (etwas südwestlich von Espelkamp, unweit des Mittelkanals), wo wir auf dem Parkplatz von einer beachtlichen Menschenchar empfangen werden. Offenbar war unser Eintreffen angekündigt. Die Zuschauer sind sehr interessiert an den alten Autos, stellen Fragen, erzählen über eigene alte Fahrzeuge. Wir speisen eine Kleinigkeit im Restaurant „Die Rentei“ vorm Schloss.

Anschließend brechen wir zu Rila Feinkost-Importe nach Lavern (südlich des Stemweder Bergs, direkt an der Grenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen) auf. Dort werden alle Fahrzeuge zu einem Foto aufgestellt. Hinterher findet bei Rila ein kleiner Einkauf von Feinkostprodukten mit fremden Düften und Genüssen statt.

Unsere kleine Rundfahrt endet schließlich bei gutem Essen und lebhafter Unterhaltung im Restaurant „Speukenkieker“ in Preussisch Ströhen bei Rahden.

//



Dekoration bei
Feinkost Rila in Lavern



Aufstellung aller Teilnehmer des „SAISONSTARTS 2024“

EINMAL K 70 UND ZURÜCK...



TEXT UND FOTOS: HANS-ULRICH NEUMANN

Über ein Jahrzehnt ist es her: Eigener K 70, K 70- und andere Oldtimertreffen, wenn man mal von einem Besuch bei einem Treffen mit meinem Alltags-A2 absieht.

Dann war das dieses Ereignis, die Hochzeit unseres Ältesten, dazu gab es ja schon einen Bericht. In dem Zusammenhang war ich ja zwecks Hilfe kurz bei Mario, der erzählt, daß mein ehemaliger marathonblauer `74er zum Verkauf stünde, das machte mich nicht sonderlich nervös, wer weiß, in welchem Zustand der inzwischen ist. Ok, wenn der dann noch gut wäre und der Preis stimmt... Illusion, und ein eigener K 70 setzt eine aktuell nicht vorhandene Unterstellmöglichkeit voraus.

So sagte ich, auch meiner Frau Ragna: K 70 und Fahrt damit mit genau so einem K 70 wohl nur, wenn es ein leucht-oranger, `73er Standard mit silbergrauer Kunstlederausstattung ist. K 70 stehen nicht an jeder Ecke, vieles, was im Angebot ist, ist Kernschrott oder „Wanderpokal“, meist beides. Fast alle bekannten K 70 sind L-Modelle, leuchtorange ist auch eher selten, silbergraue Innenausstattung noch seltener und das Ganze in Kunstleder erst Recht. Die Wahrscheinlichkeit einen solchen K 70 überhaupt noch einmal zu finden, selbst unabhängig vom Zustand, tendierte ganz klar gegen „0“. Zumal eigentlich fast alle existierenden K 70 bekannt sind, es gibt wohl ein oder zwei leucht-orangene `73er Grundmodelle, aber nicht mit Kunstlederausstattung. Ein solcher K 70 war ja vor einigen Jahren einmal in Stuttgart angeboten worden, das war lange her und

finanziell hatte ich da ganz andere Herausforderungen.

Und, was passierte? Kaum einen Monat nach der Hochzeit tauchte „mein“ K 70 in Internetanzeigen auf, natürlich ganz im Süden, aber bei K 70-Käufen ist das ja eher normal. Auch Markus hatte den K 70 entdeckt, mich angerufen: HUN kauft (hun war immer mein Namenskürzel bei den Beiträgen in der K 70-Post). Immer und immer wieder sah ich die Bilder des K 70 an, aber nein: Keine Garage, auch bei meinem Vater ist kein Platz, da steht der silberne Golf III GL mit 90 PS aus dem ersten Produktionsjahr, inzwischen auch ein Oldtimer! In der anderen Garage der weiße K 70 meines Bruders und wie erzähle ich's der Frau, denn die aufgerufene Summe war nicht gerade im Bereich des ehelichen Taschengeldparagraphen. Und: Ein K 70 ist im Endeffekt wie eine große Anschaffung oder oder meinestwegen ein Haustier, so etwas schafft man nicht an und stellt die Familie vor vollendete Tatsachen.

Jörg Peter sprach schon länger davon, den weißen K 70 abstoßen zu wollen. (Auch im Folgenden nenne ich keine Preise und Kosten, da das nicht wirklich etwas zur Geschichte beiträgt). Da könnte man doch... genau, ich erzählte Jörg Peter von dem Orangenen und er war schon etwas interessiert, bleibt nur die Frage, was mit dem weißen K 70 tun? Was soll der Spaß denn bei „Inzahlungnahme“ des weißen K 70 kosten? Nun, der Verkäufer hatte einen nicht niedrigen, aber wie sich herausstellte angemessenen Preis für den orangenen K 70 aufgerufen, aber auch den Vermerk, daß ein Tausch, auch gegen ein „Projekt“ denkbar sei. Nun stieg auch das Interesse meines Bruders,

er nannte die Zuzahlung die er bereit war, zu dem weißen K 70 hinzuzugeben. Das schrieb ich, ohne Nennung der Summe, dem Anbieter, der eigentlich keinen K 70 wollte, aber dann doch interessiert war und noch mehr Detailbilder wünschte. Es war wohl auch unsere Geschichte mit genau so einem K 70 in der Kindheit und frühen Jugend, so daß klar war, daß der K 70 in gute Hände kommen würde.

Kein Problem also, doch dann warf mich eine Infektion aufs Lager. Die Bilder des weißen K 70 mußten warten. Derweil hatte ich schon von meinem Freund Markus das Angebot erhalten, die Neuerwerbung auf dem Rückweg von Stuttgart in den Norden im „K 70-Kompetenzzentrum Westwald“ zu lassen, wo der K 70 über den Winter einer Kur unterzogen würde und von dort mit der Bahn nach Hause zu fahren.

Klar, schon in der Bibel steht, daß ein Arbeiter seines Lohnes wert ist, also geht so etwas nicht für lau, einen schwachen Händedruck und einem „Danke“, das sich über die Lippen quält. So eine Arbeit hat ihren Wert, bei vielen Menschen ist für jeden Tand und jeden Nippes Geld da, aber nicht dafür, hilfsbereite und kompetente Menschen angemessen zu entlohnen. Hand aufs Herz: Solche Nassauer sind dafür verantwortlich, wenn die Hilfsbereitschaft, auch in Clubs und Vereinen sinkt.

Diese Arbeiten, die der Zuverlässigkeit dienen, müssen auch präventiv gemacht werden, bevor man zu Treffen und Ausfahrten aufbricht. Mein letztes K 70-Treffen ist ja schon eine Weile her, aber die Erinnerungen an einige Havarien nicht vergessen, wo nicht einmal ein Ersatzkeilriemen oder Ersatzteile für die Zündanlage an Bord waren, die Autos vielleicht poliert und gereinigt waren, aber Verschleißteile noch Erstausrüstung sind. Ich hatte ja auch mal eine nicht vorhersehbare Panne bei meinem `74er auf dem Weg zu einer Jahreshauptversammlung ins Extertal, als das Kuppungsseil riß, der Rest der Hinfahrt, die Rückfahrt und der Weg zu Manni Sobiella, unter dessen Anleitung ich das Seil selbst getauscht habe, mußten dann mit Zwischengas und Zwischenkuppeln gefahren werden.

Egal, mein K 70 hatte aus eigener Kraft sein Ziel erreicht und dann war ja noch das Drama mit den ersten nachgefertigten Vergaserflanschen, deren Material nicht kraftstoffbeständig war. Vor so etwas ist niemand gefeit, der kanساسbeige K 70 war ja auch „Erprobungsträger“. Hier wurde ein Problem durch dieses Ereignis offenbar, bevor es zu massenhaften Problemen kam. Es kann also auch bei der besten und gewissenhaftesten Vorbereitung dennoch immer etwas passieren. Dieser Tatsache sollten wir uns noch bewußt werden.

In Clubkreisen bleibt nichts lange verborgen. Da sitze ich am 31. Oktober in der Nachtschicht in meinem Stellwerk, stöbere auf der Seite des 1. internationalen K 70-Club e.V. in der aktuellen „K 70-POST“ und entdecke, daß die Ausgabe 2/2024 (Anm. d. Redaktion: es war die Ausgabe 1/2024) schon online ist, dem emsigen Andreas sei Dank. Auch meine Story mit dem K 70 als Hochzeitsauto ist drin, doch darüber „thront“ eine Eilmeldung, nämlich, daß mein Bruder und ich in geschwisterlicher Kooperation einem K 70 in Stuttgart erworben haben. Die Katze hat es nicht lange im Sack gehalten, wobei ich klar stellen muß, daß der K 70

das Eigentum von Jörg Peter und nicht mein K 70 ist, aber nun einmal ganz von vorn.

Es gab mal wieder einen „Roadtrip“ in Sachen „K 70“. Ich hatte ja Ende August/Anfang September 2023 Jörg Peters weißen VW K 70 als Hochzeitsautos unseres Ältesten im Einsatz, wie schon ausführlich in der K 70-Post zu lesen war. Mein Bruder Jörg Peter war ja mit der extrem schmerzhaften Gürtelrose im Schulter-Brust-Bereich absolut nicht in der Lage, größere Dinge zu regeln, außer den Fahrzeugbrief herauszusuchen, eine EVB-Nummer zu organisieren und seinen Ausweis zu kopieren sowie die Vollmacht zu unterschreiben.

Da muß ich schon Abbitte bei ihm tun, es war auch der Grund, warum der weiße K 70 nicht bewegt wurde und es einen Wartungs- und Reparaturstau gibt, nicht die Problemlösung nicht zahlen zu wollen. Die feste Bremse war bei der HU sogar aufgefallen und vermerkt, da hätte eigentlich weder eine Plakette geklebt werden dürfen, noch hätte die Werkstatt da untätig bleiben dürfen. Jörg Peter ist kein Schrauber, da muß er sich auch auf die Werkstatt verlassen können, seine Erkrankung, eine Gürtelrose soll, neben Gallenkoliken eine perfekte Foltermethode sein. Er konnte nicht einmal seinen Mercedes T 220 CDI fahren, trotz Servolenkung und Automatik. Da hat man dann keinen Sinn für andere Dinge, wenn einen die Schmerzen schon im Sitzen und Liegen quälen.

Nach dem wohl unvermeidlichen Streß mit dem Papierkram, Kurzzeitkennzeichen, usw. ging es dann wieder nach einer Frühschicht im Stellwerk mit dem weißen K 70 los, den ich schon am Vortage aus Heide nach Elmshorn geholt hatte. Gegen 5 Uhr morgens auf dem Weg zur Schicht habe ich ihn noch vollgetankt, 12:30 Uhr war Abfahrt nach Hessen zur Zwischenübernachtung in Rosbach v.d.H.

Was für ein Mist, es war das verlängerte Wochenende und es war wohl alles auf Straßen, was Räder hatte, fast zwei Stunden bis ich endlich südlich von Hamburg war, das avisierte „Marschtempo 120“ war ein frommer Wunsch, Baustellen, Lkw, Regen; das ganze „Programm“. Gegen 21:30 Uhr war ich dann endlich in der Pension in Rosbach angekommen, die ich mir selbst ausgesucht hatte. In Rosbach war wenigstens Markus nicht weit, wenn es mit dem weißen K 70 ernsthafte Probleme gegeben hätte.

Diese Unterkunft war wirklich sehr einfach, um sie nicht „spartanisch“ zu nennen. Zum Frühstück suchte ich einen Bäcker bei einem REWE vor Ort auf, den Markus mir empfohlen hatte, dann ging die Fahrt weiter zum Ziel Richtung Stuttgart-Vaihingen. Die Navigation leitete mich dann nicht auf dem direkten Weg, wegen Staus oder sonstigen Behinderungen ging es über Karlsruhe und Pforzheim weiter, über die A8 Richtung Schwabenmetropole. Der weiße K 70 lief wunderbar, als wolle er mich überzeugen, ihn doch bitte nicht wegzugeben.

Kurz vor dem Ziel hielt ich noch für eine kurze Pause auf einem Rasthof, wohlweislich auf einem weit von den Gebäuden gelegenen Parkplatz, so war die Anzahl der um den K 70 stehenden interessierten Menschen mit den bekannten Fragen und Geschichten sehr überschaubar. Direkt neben den Reisebussen parkend hätte sich meine

Abfahrt sicher erheblich verzögert.

In Stuttgart ging es dann zum „Eiermann-Campus“, einem echten „Lost place“ wie man heute sagt, das sind fast 20 Hektar, früher war da IBM ansässig, es steht unter Denkmalschutz. Dort entstand auch das Foto hier ▼



Die beiden K 70 einträchtig nebeneinander. Beide sind nur wenige Wochen nacheinander das erste Mal zum Straßenverkehr zugelassen worden, sind auch dasselbe Modelljahr, links das Grundmodell, rechts das L-Modell.

Irgendwie ist es schon komisch, über 20 Jahre hatte der K 70 meinem Bruder treu gedient, mich die weite Strecke ohne große Probleme hierher gebracht. Er war nach den drei K 70 des Vaters der erste K 70 der wieder auf einen Neumann zugelassen war, noch vor meinem ersten kansasbeigen K 70. Gut, der Blinker stellte nicht von allein zurück, das Licht war funzelig und die Tachobeleuchtung ausgefallen, so daß ich am Vorabend die Innenleuchte im Fond einschalten mußte, um den Tacho ablesen zu können, das Lüftungsgebläse ging nur mit Zureden in Stufe 2, wie gesagt, die Gürtelrose hatte alle Pläne meines Bruders zur Behebung der Macken zum frommen Wunschenken gemacht.

Nun war die Stunde des Abschieds vom weißen K 70 L mit der bordeauxroten Veloursausstattung gekommen. Er sollte mal neuen Lack bekommen, es war ihm nicht vergönnt. Was wohl aus ihm werden wird? Ich muß zugeben, daß bei mir in solchen Momenten immer etwas Wehmut mitschwingt. Vielleicht fahre ich auch deswegen meine Alltagsautos so lange, den Audi 80 hatte ich 18 lange Jahre, den A2 nun auch schon wieder über 12 Jahre, Verkauf oder Fahrzeugwechsel ist nicht geplant. Der neue Besitzer des weißen K 70 hat kein Interesse an ihm, hat ihn sofort wieder im Internet zum Verkauf angeboten.

Es sind ja so einige K 70, die immer weitergereicht werden, die nie das Glück haben, in liebende und kündige Hände zu kommen. Doch was hilft alle Sentimentalität des Augenblicks, direkt daneben stand der „Neue“: Ein leuchtorange ‚73er Standard mit 75 PS, Extras ab Werk: Radio „Emden“ und die heizbare Heckscheibe, von der Werkstatt vor Ort gab es noch den abschließbaren Tankdeckel, wie damals bei Papas K 70 auch. Es war das Jahr der ersten Ölkrise

und es kam vermehrt zu Benzindiebstählen...

Als ehemaliger K 70-Eigner weiß man, wo die Stellen sind, an denen eigentlich jeder K 70 rostet. Radläufe? Original und nicht einmal ein Rostansatz, ebenso Längsträger vor, Federbeindome, Windschutzscheibenrahmen, Schweller,

Kotflügel, Querträger hinten, Kofferraumboden - nichts, kerngesund. Technisch fiel einiges auf: der Zeiger der Tankuhr war nicht zu sehen, Tachobeleuchtung hin (kennen wir das nicht?), Öldruckkontrollleuchte, Generatorkontrollleuchte und Zeituhr ohne Funktion. Während der Fahrt fiel noch auf, daß der Motor der Scheibenwischerpumpe in den Dauerwischstufen dauernd mitließ, aber kein Wasser förderte.

Da über den Kraftstoffvorrat keine gesicherte Erkenntnis zu gewinnen war, habe ich vollgetankt, das sollte locker bis zu Markus' Halle reichen.

Also, lebe wohl, weißer K 70, der orangene scharrt mit den Hufen. Bis auf die festgestelltem Bagatellen fuhr der K 70 sehr angenehm, etwas leiser, leichter zu schalten und zu lenken. Aber bei etwa Tacho 110 kam ein heftiges Dröhnen aus dem Armaturenbrett, wohl der Luftausströmer. Also besser schneller fahren, wenn es denn ging. Auch hier immer wieder Regen, stockender Verkehr auf den über 300 Kilometern bis ins K 70-Kompetenzzentrum Westerwald, auch mal kurz mit mehr als „Tacho 160“, wo ich mit Markus verabredet war.

Der K 70 kam schnell auf die Hebebühne, der hervorragende Blechzustand bestätigte sich auch unter seinen kundigen Augen. Markus gestand mir, daß er „schockverliebt“ in den K 70 war, auch wenn sich auf der Hebebühne noch die Notwendigkeit einiger Arbeiten ergab. Die Kühlmittelpumpe war genauso undicht wie die Kraftstoffpumpe und die Manschetten der Antriebswelle waren nicht passend und der Simmering an der Schaltwelle leckte Öl, das hintere, rechte Radlager machte Geräusche und der Schalldämpfer wurde wohl auch nicht mehr ewig damit warten, die Schläuche von den Eintrittsöffnungen in der Frontschürze zu den Brems scheiben fehlten usw.

Wenn man schon einmal Hand anlegt, dann richtig, nicht daß dieser K 70 mit einem Reparaturstau die Reise in den Norden antritt. Markus erhielt für seine Kosten sofort einen namhaften Abschlag von mir, auch wenn Nassau in der Nähe liegt, Nassauer sind oft Schuld, wenn hilfsbereiten Menschen die Lust vergeht, wenn sie ewig hinter dem Geld hinterherrennen müssen oder erwartet wird, daß für lau gearbeitet wird.

Er und Sandra brachten mich noch nach Montabaur zum ICE Bahnhof, knapper ging es nicht, der Zug fuhr sofort nach meinem Einstieg ab. Von dort über Köln und Hamburg ging es nach Elmshorn, wo der A2 schon für die letzten Kilometer auf mich wartet. Auf meinen Arbeitgeber war auf diesem wie auch auf der Abholtour Verlaß, alle Züge pünktlich.



Dann, am 21. April 2024 war es soweit. Der orangene K 70 sollte in seine neue Heimat nach Dithmarschen überführt werden und das – so hoffte ich – ohne Pannen. Ich hatte da keinen Zweifel, wenn jemand gewissenhaft, nahezu pedantisch arbeitet, dann ist es Markus.

In den Wochen zuvor hatte ich schon zwei Liegenbleiber mit Alltagsautos. Die linke Antriebswelle meines A2 meinte auf der Rückfahrt von einer verlängerten Spätschicht spätabends gegen 21:40 Uhr ohne Vorwarnung mitten im Nichts beim Anfahren an einer Ampelkreuzung nach rund 379.000 km einfach durchbrechen zu müssen, also die eigentliche Welle, nicht die Gelenke. Da landete ich das erste Mal auf dem Abschlepper.

Ich mußte am nächsten Mittag wieder zu Spätschicht, meine Frau brauchte ihren Caddy selbst, um zur Arbeit zu kommen. Also bin ich früh aufgestanden, mit Bus und Bahn zu meinem Papa gefahren, um mir dessen 1992er Golf als Ersatzwagen zu beschaffen. Bevor Bedenken aufkommen: Nein, unser Papa fährt mit seinen 101 Jahren nicht mehr selbst. Die ersten Tage mußte ich die Zündung gleich mal in Ordnung bringen, Kappe und Läufer waren wohl noch Erstausrüstung, wie – wie sich später herausstellte, wohl auch z.B. das Kühlmittel. Erstmal war ich wieder mobil, wenn ich auch meinen Audi A2 vermisse, dessen Reparatur sich wegen der Teile verzögerte, wollte dann meinen Papa besuchen, was durch einen kochenden Motor auf dem Parkplatz der A23 Nord-Ostsee-Kanal-Brücke endete, wieder Abschlepper.

Das Kühlmittel war wohl noch „original“, also 32 Jahre alt. Da verliert der Zusatz längst die Rostschutzeigenschaften, also war wahrscheinlich der Thermostat festgammelt, ebenso der Thermoschalter des Kühlerlüfters, welcher dann auf dem Parkplatz nach Einschalten der – leeren – Klimaanlage sofort losbrauste, auch die Kühlmittelpumpe war, wohl auch von 1992, inkontinent geworden. Es nützte nicht, es ist wohl mindestens die Zylinderkopfichtung hinüber.

Warum ich das hier einfüge? Nun, man sollte auch bei den K 70 daran denken, das Kühlmittel gelegentlich zu wechseln, sonst gammelt es von Innen. Markus hat über 15 Liter durch den Kühlkreislauf des orangenen K 70 laufen lassen, bis diese sich nicht mehr in eine rostbraune Brühe verwandelte. Ihr tut Euren K 70 da wirklich einen Gefallen und es ist beim K 70 auch keine „Raketentechnik“. Im Wartungsplan ist ein zweijähriger Wechsel der Kühlflüssigkeit vorgesehen, natürlich mit passendem Kühlmittelzusatz. Das Zeug ist kein Champagner, das kann man sich durchaus leisten und seinem K 70 gönnen.

An diesem Sonntag mußte ich also auf die persönliche Anwesenheit am heimischen Frühstückstisch genauso wie die beim Gottesdienst im Christuszentrum Arche in Elmshorn verzichten. Jörg Peter hatte sich schon ein Taxi für die Fahrt zum Bahnhof in Heide vorbestellt, seine Nacht war gegen 4:45 Uhr zu Ende, meine etwa 70 Minuten später. Ich backte noch ein paar Brötchen auf, machte Kaffee in meine alte Thermosflasche aus Edelstahl, die auch bei wohl allen K 70-Treffen vor vielen Jahren dabei war, Eier wurden auch gekocht und sonstiger Proviant



in den Lokführerrucksack verstaut, bevor es mit dem A2 zum Bahnhof nach Elmshorn geht, sonntags kann man direkt in der Nähe unbegrenzt und kostenlos parken, was sich noch als von Vorteil erweisen sollte...

Jörg Peter hat es sehr gut mit uns gemeint, die Bahnfahrten nach Montabaur 1. Klasse gebucht. Ich stieg dann in Elmshorn in den überpünktlichen RE 6 aus Heide nach Hamburg Altona, in dem mein Bruder mich schon winkend erwartete. Im Gepäck hatte er einige Spezialitäten aus Dithmarschen für Markus und seine Frau. In Altona mußten wir nur zum direkt gegenüberstehenden ICE Richtung Köln umsteigen, der Wagen, in dem unsere Plätze reserviert waren stand direkt gegenüber. Die Fahrt bis Köln verlief ohne besondere Vorkommnisse, außer einem Zusatzhalt in Köln Messe Deutz, um gestrandete Fahrgäste aufzunehmen. Der Zug fuhr ohne uns weiter nach München. Wir mußten in Köln umsteigen, unser Zug stand schon dort, aber wir mußten zehn Minuten auf Anschlußreisende warten.

Ich nahm mit Markus Kontakt auf, der auch schon unterwegs war und etwas von „Schnee“ auf der Fahrbahn berichtete, ich blieb optimistisch, dass es uns nicht treffen würde. Dann ging es los, auf dieser Strecke wird ja bis zu 300 km/h schnell gefahren, bis etwas über „290“ kamen wir. Ich hatte die „Blitzer App“ aktiviert, um das zu verfolgen, als bei einer Ortsdurchfahrt das Ding laut losschrillte und vor einem „50 km/h Blitzer“ warnte. Gut, daß wir auf der Schiene mit „284“ unterwegs waren, nicht auf der Straße.

In Montabaur wurden wir schon von Markus am Bahnsteig erwartet, nach der innigen Begrüßung ging es dann in Richtung des K 70-Kompetenzzentrums Westerwald, zuvor stärkten wir uns aber noch in einem italienischen Lokal auf Kosten des neuen K 70-Eigentümers. Dann ging es endlich nach Hillscheid zum K 70.

Markus hob den K 70 noch einmal auf die Hebebühne und erkläre die Arbeiten, die er alle erledigt hatte, ich will diese nicht alle aufführen, aber es waren viele, sehr viele zeitraubende Arbeiten und so manches Teil konnte Markus nur mit guten Beziehungen organisieren. Markus fuhr den K 70 vor die Tür. Leider hat man ja immer die Zeit im Nacken, wenn man noch am selben Tag die nicht gerade kurze Strecke zurück fahren will.

Als erstes durfte natürlich Jörg Peter den K 70 fahren, ich hatte ja schon von Stuttgart nach Hillscheid überführt. Die Tankanzeige funktionierte auch wieder (Danke an Joachim Salinger), zeigte einen noch ausreichenden Vorrat an, so daß wir erst einmal „Kilometer machten“.

Es gab Phasen, in denen es dunkler wurde, auch mal einen Regenschauer gab. Dabei fiel meinem Bruder auf, daß der Blinker nur ein bis dreimal blinkte. Wir tippten, daß es wohl am Relais liege, vielleicht ein Elko darin ausgetrocknet ist, kein Drama. In einer Baustellendurchfahrt konnte wir beobachten, daß die Kühlmitteltemperatur recht niedrig war, auch der angezeigte Kraftstoffvorrat verringerte sich rapide. Also runter von der Autobahn, tanken. Die überschlägige Berechnung im Kopf ergab einen Verbrauch von weniger als 10 Litern auf 100 Kilometern, das Gleiche auch bei einem späteren, zweiten Tankstopp.

Dann fuhr Jörg Peter den K 70 wieder auf die A3, wir bogen auf die A1 ab, es ging problemlos und ohne Stau durch den „Pott“, dann Fahrerwechsel, ich durfte ran. Der Anlasser drehte etwas müde, wir dachten uns aber nichts dabei, denn der K 70 sprang an. Weiter ging die Fahrt, die Tachonadel, wo erlaubt war möglichst auf „120“ haltend. Ok, ab und an ging es auch einmal auf „140“.

Der K 70 lief, zunächst funktionierte der Blinker auch wieder normal und Tank- und Temperaturanzeige ebenso.



Daß das damit zu tun hatte, daß ich ohne Licht fahren konnte, war uns nicht bewußt. Doch mit der Zeit war es dunkler geworden und ich hatte das Licht eingeschaltet. Da ging die Sache mit dem Blinker wieder los, auch das merkwürdige Anzeigeverhalten von Tankvorrat und Temperatur. Uns hatte gewundert, daß trotz des niedrig angezeigten Kraftstoffvorrates die gelbe Warnlampe für die Tankreserve wie zuvor dunkel blieb. Bei Delmenhorst verließen wir die A1, um zu tanken und einen Fahrerwechsel vorzunehmen.

Dann war es soweit: Der K 70 sprang jetzt nicht mehr an. Ok, anschieben, was mit Hilfe zweier junger orientalischer Männer auch gelang. Weiter ging es über die A28 wieder auf die A1 Richtung Hamburg. Der Plan war, dass mein Bruder mich in Elmshorn am Bahnhof an meinem A2 absetzt, er mit dem K 70, ich mit meinem A2 das jeweilige Zuhause ansteuern. Doch es sollte anders kommen...

Kaum auf der A1, begann der K 70 heftig zu ruckeln, verlor an Leistung und Geschwindigkeit, mit Mühe rette Jörg Peter uns an eine „Jet“-Tankstelle auf dem Autohof Bockel. Wir hatten erst die Hoffnung auf Pannenhilfe dort, da auf dem Schild an der Autobahnausfahrt auch der „Engländer“ als Symbol für eine Werkstatt zu sehen war. Das war nicht der Fall. An Tankstellen, es gibt dort auch noch eine ARAL-Tankstelle, gibt es, was bestätigt wurde, keine technische Hilfe mehr. Der junge Mann hinter dem Tresen kümmerte sich um viele Ks, Kraftstoff, Korn, Kekse, Kippen und Kassieren. Die Akkus unserer Telefone waren kurz vor dem Ende, so versuchte der junge Mann, den ADAC herbeizurufen, was scheiterte.

Für den K 70 ist wohl eine Versicherung mit Schutzbrief abgeschlossen. Schlecht, daß Jörg Peter nicht wußte, bei welcher Gesellschaft. Über sein ebenfalls mitgeführtes Diensttablet erreichte er dann aber einen Pannenhelfer, der aber 350,-€ aufrief und gleich sagte, daß er nichts machen werde und man ihm bei ihm auch nicht in den ADAC eintreten könne. Vielen Dank für das Gespräch.

Ich hatte inzwischen Ragna mit einer kurzen Sprachnachricht via Signal über die Probleme und eine nun unbestimmte Ankunftszeit informiert und sprach ein kurzes Gebet, meine Frau hatte offenbar zur gleichen Zeit dasselbe getan. Als ich das beendet hatte, dreht ich mich um, an einer der Zapfsäulen stand ein unauffälliger dunkler Audi A6 Avant, der gerade von einem Herrn mit einer gelben Warnjacke betankt wurde.

Der erblickte mich und den mit offener Motorhaube dort stehenden K 70 und fragte, ob er helfen könne. Ich antwortete, vielleicht, wenn er Pannenhelfer sei. So war es! Der Mann kam sofort herüber, während auch noch ein zweiter Engel vom HERRN geschickt wurde, ein Pannenhilfswagen von BMW, der auch seine Hilfe anbot. Einer hatte einen Startbooster dabei, der andere ein Prüfgerät, sie stellten fest, daß es nicht, wie von mir vermutet, die Starterbatterie war, sondern das Problem am Generator liege, der bei höheren Drehzahlen keine ausreichende Leistung abgibt, um die Batterie zu laden. Deswegen klappte es auch, solange wir ohne Licht fahren, das war aber um diese Zeit keine Option.

Der K 70 lief also wieder, aber ein Fahren damit war nicht denkbar, da eben der Generator nicht richtig lädt. Der BMW-Pannendienst fuhr von dannen. Der andere Herr fragte mich, ob er sonst noch etwas für uns tun könne. Nun, ich fragte, ob er uns, gegen einen Obolus nicht zum nächsten Bahnhof fahren könne. Er erklärte sich bereit und es ging rund 17 Kilometer durch die Nacht zum Bahnhof Rotenburg/Wümmen, während der K 70 erst einmal vor Ort bleiben mußte.



Jörg Peter mußte genauso wie ich, am nächsten Tag, spätestens mittags, wieder arbeiten. Während es bei mir „nur“ eine Spätschicht war, hatte er eine Dienstreise nach Berlin, da waren Züge und Hotel gebucht und ein Termin im Bundeswirtschaftsministerium stand an. Er war natürlich etwas gefrustet und genervt, ich laufe bei Katastrophen aller Art irgendwie immer zur Hochform auf. Daß die Dienstreise dann am Folgetag auch weitere Hindernisse brachte, weil Arbeiter bei Grünpflegearbeiten ein Lichtwellenleiter für die Stellwerkstechnik durchgeschnitten hatten, was zur Folge hatte, daß zwischen Itzehoe und Husum stundenlang keine Züge fahren.

Rotenburg/Wümmen war um die Zeit tot, sehr tot. Wir sahen eine Anzeige, daß der nächste Zug Richtung Hamburg gegen viertel vor 12, also kurz vor Mitternacht führe. Klasse, das war in zwei Stunden. Irgendwo einen warmen Platz zu finden scheiterte ebenso, wie der Versuch von Jörg Peter, sich an einem Geldautomaten Bargeld zu verschaffen. Die Sparkasse hatte alle Automaten wegen einer Verlegung der Filiale abgebaut, im Vorraum der Volksbank hatte sich ein Obdachloser zur Nachtruhe gebettet, den mein Bruder nicht stören wollte. Es gab nicht einmal ein offenes Lokal

dort, also zurück zum Bahnhof in der vermeintlichen Gewißheit, daß wir nicht vor zwei Uhr in Elmshorn wären, ich dann noch Jörg Peter nach Heide fahren würde, um dann selbst vielleicht gegen vier Uhr im Bett zu liegen. Es sollte wieder anders kommen...

Am Bahnhof angekommen holte ich die Thermosflasche in der Hoffnung auf heißen Kaffee aus dem Rucksack, füllte ihn in den Becher und nahm einen Schluck. Bäh, kaum lauwarm, was Jörg Peter schon angekündigt hatte. Ich spuckte das Gesöff ins Gleisbett und nahm einen Schluck Wasser, als leise vom Nachbarbahnsteig etwas von „Hamburg“ in einer Durchsage zu hören war. Dieser Zug, der eigentlich jeden Moment fahren sollte, hatte zehn Minuten Verspätung wegen einer Verspätung aus vorheriger Fahrt. Also sprinteten wir dorthin und saßen zwei Stunden eher im Zug als erwartet.

Es ging nach Hamburg Hauptbahnhof mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen, egal, Hauptsache wir kamen in Richtung „Warmes Bett“ voran. Es war draußen kalt, gerade einmal drei Grad. In Hamburg hätten wir planmäßig 17 Minuten Zeit, um gemütlich in den RE 7 Richtung Elmshorn umzusteigen, der nur in Dammtor und Pinneberg hält. Doch es waren dann nur wenige Minuten, die zwar zum Umstieg, aber nicht zum Erwerb einer Fahrkarte reichten.

Für mich ist das als DB-Mitarbeiter kein Problem. Wir können für 10€ fünf Regio-50 Mitarbeiter-Tickets für den Nahverkehr erwerben, die 50 Kilometer gelten für Hin- und Rückfahrt, will man weiter fahren, also z.B. die etwa 90 Bahnkilometer von Elmshorn nach Heide, nimmt man eben zwei dieser Fahrkarten, fährt also im besten Fall für 4,-€ hin und zurück. Man muß nur Start, Ziel und Datum eintragen, zusammen mit dem Mitarbeiterausweis ist das dann der gültige Fahrausweis. Doch so einen Mitarbeiterausweis hat Jörg Peter natürlich nicht. Dennoch füllte ich gleich zwei Fahrkarten aus, meist wird von den Zugbegleitern dieser Mitarbeiterausweis nicht verlangt und man eher „aufgefordert“, doch bitte in die 1. Klasse zu wechseln. Für den Fall, daß doch ein übereifriger Kollege käme, hatte ich mir überlegt, meinen Bruder als meinen Ehemann auszugeben und mich zu empören, von wegen „Diversity“ usw. Es kam aber nicht dazu, wir kamen pünktlich in Elmshorn an, der Audi A2 stand gerade einmal 200 Meter vom Zug entfernt, war nicht zugefroren und fuhr problemlos nach Heide, wo ich meinen Bruder gegen 1 Uhr absetzte, und wieder zurück nach Elmshorn, die Rückfahrt war schon ein Kampf gegen die Müdigkeit. Aber um 2 Uhr lag auch ich endlich im warmen, heimischen Bett.

Die nächsten beiden Tage konnte wir nicht viel tun, Jörg Peter kontaktierte nun die Versicherung, wegen des Schutzbriefes. Die wollte einen Sachverständigen zum Auto schicken. Wir hatten einen Schlüssel vor Ort in der Tankstelle belassen, so konnte der Mann sich die Sache ansehen. Er diagnostizierte Korrosion an einem Masseband, machte das blank und es sollte dann funktionieren.

Ich war zwischenzeitlich nach Heide zu dem havarierten Golf meines Vaters gefahren, der noch in der Werkstatt stand, die wegen Personalmangel auch noch keine Hand

an das Auto gelegt hatte, es war ja auch nicht eilbedürftig. Aus dem Auto baute ich die Starterbatterie aus, klemmte diese in der Garage meines Vater noch einmal an ein Ladegerät, so daß wir zur Abholung des K 70 eine volle Batterie in Reserve mitführen konnten, mit der wir dann wohl auch ans Ziel kommen würden, wenn es mit der Ladung der Batterie im K 70 doch nicht so weit her sein sollte.

Am Freitag, späten Vormittag dann, holte mich Jörg Peter mit seinem silbernen „Sternenkreuzer“ aus Elmshorn ab, A23, A7, A1 – Richtung Autohof Bockel.

Dort stand noch der K 70. Der Tankwart war derselbe, der am Tag der Havarie Dienst hatte, er berichtete von zahlreichen Interessenten, vielen Fragen und wohl auch Kaufangeboten. Auch er erhielt etwas für die Verwahrung des Schlüssels und seine Hilfsbereitschaft, wie gingen zum K 70, der startete, wollte aber erst einmal mit Gaspedaleinsatz bei Laune gehalten werden, als der Zeiger der Temperaturanzeige das Normalfeld zu erreichen begann, lief er auch problemlos durch.

Wir waren uns einig, nicht den Weg zurück über die A1 und A7 zu nehmen, es war Freitag und schon den ganzen Tag war ein 8-Kilometer-Baustellenstau vor dem Elbtunnel. Da wollten wir nicht liegenbleiben, wenn wir liegenbleiben würden. Also fuhren wir über Bremervörde eine wunderschöne Überlandtour nach Wischhafen, setzten dort mit der Fähre nach Glückstadt über, genossen während der Überfahrt einen Cappuccino an Bord.



Weiter ging es über Krempe Dorf nach Dägeling zur A23 Auffahrt Itzehoe-Süd, nach dem Ende der 100 km/h Begrenzung beschleunigte ich den K 70 auf Tempo 120, Jörg Peter folgte die ganze Zeit mit dem Mercedes. Es ging über die Kanalbrücke, wo ich vor kurzem mit dem Golf liegengelassen war, dann folgte der „Arkebeker Berg“, noch etwa 15 Kilometer bis Heide-Süd. Plötzlich fiel die Leistung ab, aber keine Kontrollampe oder Anzeige wies auf ein Problem hin, auch Blinker, Tank- und Temperaturanzeige funktionierten nun völlig normal. Auf der Anhöhe hatte ich noch „70“ auf dem Tacho, der K 70 ruckelte und schüttelte sich.

Wenn es der A2 gewesen wäre, hätte die gelbe Motor-kontrolleuchte geblinkt und es wäre ein Fehler „Verbren-

nungsaussetzer“ oder „Zündaussetzer“ im Fehlerspeicher des Motorsteuergerätes hinterlegt. Ich habe ein Auslesegerät für solche Fälle im Kofferraum des A2, aber beim K 70 ist es nutzlos.

Ich hatte Jörg Peter durch kurzes Warnblinken signalisiert, daß es ein Problem gäbe, er hatte das schon an den Bewegungen des Auspuffs des K 70 erkannt, sicherte mich nach hinten die weitere Fahrt durch mit dem warnblinkenden Mercedes ab, während alle anderen Fahrzeuge, auch Lkw uns überholten. Ich kam mir vor wie David Mann im Steven-Spielberg-Klassiker „Duell“, bei dem er von einem Lkw gehetzt wird, sein Auto immer langsamer wird.

Für mich war wieder einmal Zeit für ein Stoßgebet „HERR, nur bis Heide-Süd, runter von der Autobahn“. Es wurde eine lange, sehr lange Strecke. Mal ging es bis „70“, dann wieder nur knapp „50“. Ich versuchte es mit verschiedenen Gaspedalstellungen. Da kam erst das touristische Schild „Heide – Deutschland größter Markplatz“. Es zog sich und zog sich, die Silhouette von Heide schien nur langsam näher zu können. „Heide Süd 1000m“. Jetzt nur nicht schlapp machen auf der kleinen Anhöhe zur Abfahrt, durchhalten! Dann 500m, 300m – ungeduldig setzte ich den Blinker zur Ausfahrt, 200m, 100m, gleich ist es geschafft, Ausfahrt Heide-Süd, Hemmingstedt, Hallelujah.

Leider war die Ampel am Ende der Ausfahrt rot, so, daß ich vom Gas gehen mußte, der Motor ging aus, ich nutzte den Schwung, um nach rechts auf eine Fläche zu fahren, was durch einen größeren Abstand der Leitpfosten möglich war. Der Mercedes von Jörg Peter rollte hinterher.

Geschafft, hier ist das Liegenbleiben nicht so schlimm. Ich öffnete die Haube des K 70, um nach Auffälligkeiten zu sehen. Ist irgendeine Leitung lose, tritt irgendwo eine Flüssigkeit aus? Ich faßte an die Kerzenstecker, der erste ließ sich ohne jeden Widerstand abnehmen, ebenso die anderen. Das muß es sein. Die Stecker hatten ohnehin schon im kalten Zustand kleines Spiel, wie ich schon bei der Abfahrt festgestellt hatte. Durch die Wärme muß sich der Kontaktfederring im Kerzenstecker ausgedehnt haben, wodurch der Widerstand anstieg und die Angelegenheit in einer Art Kettenreaktion immer heißer wurde, bis der Kontakt zur Zündkerze ganz verloren war.

Wir ließen den K 70 ein paar Minuten mit offener Haube abkühlen, einigten uns, daß ich die Haube vor dem Startversuch schließe, wenn es geht, sofort losfahre, erst einmal Richtung Hemmingstedt in die „falsche Richtung“, dann gleich nach links Richtung Braaken abbiege, um die Verkehrsinsel drehe, um dann Richtung Heide zu fahren.

Gesagt, getan: der K 70 sprang an, lief durch, nichts wie weg, die besprochenen Fahrmanöver ausgeführt und dann schaffte es der K 70 ohne weitere Probleme zu bereiten, in die Garage, in der schon drei verschiedene, leuchtorangene K 70 ihr Zuhause hatte.

Nun gibt es neue Zündleitungen und auch gleich eine neue Zündspule, dann ist in dem Bereich alles gewechselt. Alles rund um den Verteiler hatte Markus ja schon erneuert.

Natürlich sah sich mein Vater den K 70 an, leicht verklärt blickte er in den Innenraum, da könnten auch Erinnerungen wach geworden sein... //



Der VW K 70.

Die Ikone der Fortbewegung b
Er hat sie alle beeinflusst und so



Der VW K 70.
Erster einer neuen Zeit.



ei Volkswagen.
Geschichte geschrieben.



grafik by *A. Bende*

METIN ŞAHİN'S K 70

... wiedererkennt?

...erkend?



Vakantiefoto, mei 1987, Centraal Turkije

TEXT UND FOTO OBEN: PIM TIELKEMEIJER

In der K 70-Post Nummer 2/2024 gibt es ein Foto vom stolzen Besitz von Metin Sahin aus der Zentraltürkei, einen senegalroten VW K 70. „Es wird doch nicht sein...?“, dachte ich.

1987 reisten Anne Marie und ich in die Zentraltürkei. Unterwegs stießen wir auf den roten VW K 70 auf unserem Ferienbild. Es war der einzige K70, den wir während unserer Reise durch die Türkei gesehen haben. Der K 70 war derzeit bereits ca. 15 Jahre alt und den beiden Beinen nach zu urteilen, die unter dem Auto hervorragten, war er wartungsbedürftig.

Metin besitzt nach eigener Aussage ‚das einzige Fahrzeug dieser Art in der Türkei‘. Und laut Andreas Kernke wurde der K 70 von Volkswagen nie offiziell in die Türkei geliefert. Vielleicht zeigt unser Urlaubsfoto aus dem Jahr 1987 also doch Metin's großen Schatz? //

besitz von Metin Sahin uit Centraal Turkije, een senegalrode VW K 70. „Het zal toch niet .. ?“ dacht ik.

In **1987** reisden Anne Marie en ik door midden Turkije. Onderweg kwamen wij de rode VW K 70 op de bijgaande foto tegen. Het was de enige K 70 die tijdens onze reis door Turkije ons pad kruiste. Die K 70 was inmiddels al zo'n 15 jaar oud en was, getuige de twee benen die onder de auto uitstaken, aan onderhoud toe.

Metin heeft in Turkije nog nooit een andere K 70 gezien, vertelde hij. En volgens Andreas Kernke is de VW K 70 door Volkswagen nooit officieel in Turkije geleverd. Dus héél misschien staat op onze vakantiefoto uit 1987 dan toch Metin's troetelkind? //

Foto aus dem originalen Artikel in K 70-POST 2/2024



K 70 - PIXEL



TEXT: ANDREAS KERCKE, FOTOS: OLIVIA UND ANDREAS KERCKE

Bereits 2015 antwortete ich auf einen Aufruf im Internetforum der LLE-Kartei - das ist die Limited Last Edition Interessengemeinschaft, die sich um die limitierte, letzte Baureihe des VW T3 Multivan kümmert. Damals suchte die AUTO BILD Klassik für eine Fotoproduktion einen möglichst originalen LLE.



Im weiteren Verlauf nahm schließlich neben weiteren sechs VW T3 unser REDSTAR am Vergleich „Der richtige T3 für Sie“ teil. Im April 2016 prangte dann u.a. tatsächlich unser Wagen auf der Titelseite der AUTO BILD Klassik.

Im Januar dieses Jahres fragte ich per Mail beim Oldtimer-Magazin „OLDTIMER PRAXIS“ an, ob sie Interesse an der abenteuerlichen Bergungsgeschichte meines K 70 vom Südwesthang des Ätna haben. Dazu liefere ich dem Redakteur Daniel Bartetzko einige Links zu meinem Blog.

Einige Zeit später erhalte ich von ihm die Antwort-eMail, dass wohl grundsätzlich Interesse besteht und er meine Kontaktdaten an seinen Fotografen weiterleitet.

Fotograf Andreas Beyer meldet sich kurz darauf bei mir und wir vereinbaren einen Fototermin am Tag der Arbeit, dem 1. Mai. Da er extra für diesen Zweck aus Mainz anreisen wird, soll ich ihm ein bisschen in südlicher Richtung entgegenkommen - wir einigen uns auf Melle, etwas süd-östlich von Osnabrück. Gut zu erreichen über die A 30.

Dort warten wir am vereinbarten Tag zur angegebenen Zeit vorm Meller Mc Donalds. Da unter anderem auch Fahraufnahmen von SICILIANO auf dem Programm stehen, begleitet mich Olivia, die für diesen Zweck den Passat des Fotografen lenken soll. Das Wetter ist ausgezeichnet, die Sonne scheint vom blauen Himmel, es reicht immerhin für über 25°C.





Gegen 14:00 Uhr rollt Andreas Beyer heran und parkt seinen Wagen direkt neben unserem. Mit meinem Namensvetter einige ich mich zunächst mal einvernehmlich auf Dutzen. Und kurzerhand beginnen wir unmittelbar mit der Planung unseres Fotoshootings. Gemeinsam suchen wir eine geeignete Strecke für erste Aufnahmen. Nach einigen Blicken auf eine Straßenkarte fahren wir einfach ein paar Locations ab.

Erste Fotos werden aus einem Graben heraus geschossen. Ich soll mit Abblendlicht fahren... als ich wieder auf die Kamera zurückkomme, funktioniert vorn jedoch nur das Standlicht.



Nach kurzer Fehlersuche stelle ich fest, dass der Metallstreifen der Sicherung verrutscht ist. Das lässt sich problemlos korrigieren, jetzt klappt alles wie gewünscht.

Wir setzen unsere Suche nach einer Fotolocation im Teutoburger Wald fort - und finden auf der Haller Straße direkt an der Grenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen optimale Voraussetzungen. Sowohl Detailaufnahmen als auch Fahraufnahmen von SICILIANO finden hier ihren Weg auf die Speicherkarten von

Etwa gegen 18:30 Uhr brechen wir wieder auf Richtung Heimat. Zusammen mit von mir im September 2021 während der Abholung gemachten digitalen Fotos soll die Geschichte von SICILIANO etwa im Herbst 2024 in der **OLDTIMER PRAXIS** erscheinen.



Mit dieser Geschichte über SICILIANO schließen wir uns in der Reihenfolge dieses Magazins dem Artikel „Nix für Rostverächter“ über Martin Hube's rotmetallfarbenen K 70 LS (vor vier Jahren auch in K 70-POST Ausgabe 1/2020 erschienen) an.

Die K 70-POST wird auch dieses Ergebnis präsentieren. //

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tippageber
Motor	Luftfilter 2. Version	028 129 635A	UFI Neuteil	K70129635A	Autoteile Thimm	29,00 €			Thimm
	Ventilführungen und Ventildeckel		NSU						Daniel Hennigs
	Hubkolben		Alfa					Welches Modell? Von wann?	Daniel Hennigs
Zündanlage	Zündleitungssatz		BOSCH Neuteil		Autoteile Thimm	67,00 €			Thimm
	Kühlung / Heizung	028 121 051A	Febi Neuteil Porsche	K70121051A	Autoteile Thimm	19,00 €			Thimm Daniel Hennigs
Vergaser	Kühlerschlauch oben								
	Kühlwasser-Ausgleichsbehälter								
Kraftstoffvorrat, Leitungen etc.	Luftfilter erste Version, auswaschbar (!)	028 129 635	K&N 33-2570	Art.nr. 374039	https://www.mvh-shop.de	59,95 €			Ronny Grunau
	Schlauch vom Tankstutzen zum Tank		Golf 1 Cabrio						Daniel Hennigs
Getriebe / Kupplung	Schaltwellendichtung, Simmernring für Schaltwelle am Getriebe hinten	085 301 227	VW Polo 86C mit 084er Getriebe	Art.Nr: 100007	autoteiledirekt.de	1,48 €			Peter Rodenberg
	Kupplungsscheibe		BLUE PRINT	ADV183116	https://www.autodoc.de	36,99 €			Andreas Faulhaber
	Kupplung (Sachs)		Audi Typ 81, Passat Typ 32/33		www.bus-ok.de	4,80 €			Daniel Hennigs
	Schaltstangenbuchse, im Mitteltunnel	251 711 207	VW Transporter T3, 411, 412,	711 207 251 12103 96.ALT 251 711 207 N2 204 016 45-1275	www.wagenteile.de https://lk-carparts.de www.bus-scheune.de/ www.seefeldt.de www.baltic-kaefer.de https://raanas-shop.de	4,20 € 4,34 € 6,05 € 7,95 € 3,95 € 4,50 €	2 Stück notwendig		Thimm
Auspuff									
Lenkung	Lenkmanschette	481.419.111	Neuteil	K70419111	Autoteile Thimm	14,- €		nach Abschaben der Nuten am Rand	Thimm Daniel Hennigs
	Pleierstring am oberen Ende der Lenksäule		Golf 1						Daniel Hennigs
	Lenkrad/Lenkstockschalter/Lenkrad	ab MJ 1974	VW Käfer						Daniel Hennigs
Fahrwerk / Räder / Reifen	Stabilisatorbuchsensatz	481.411.041	Nachfertigung	K70411041	Autoteile Thimm	80,80 €			Thimm
	Traggelenk	481.407.361	vom Mini	K70411053	Autoteile Thimm	36,90 €	fertig angepasst		Thimm
	Antriebswellenmanschette außen	481498203C	Audi 100 C2, 100 C3, 90, 200 und Passat 32B	08300	Febi Bilstein über ATP Autoteile	9,19 €		Achswellenmutter, die dabei ist, passt nicht	Thimm
	Antriebswellenmanschette innen		Golf II, Opel Ascona C, Kadett D u. E, Astra F, Vectra A u. B, Calibra	02871	Febi Bilstein über ATP Autoteile	8,99 €			Daniel Hennigs
	Lenkmanschette Manschette + Spannringe Spurstangenkopf	113 415 835 A, R 113 415 835, 111 415 837, 311 405 387 A		VW Transporter T 3 T1, T2, Kübel, Käfer		VW, Werk 34, Hoffmann Speedster	ca. 6 €		Markus Vorrath
Bremsen	Faltenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	LÖBRO	300.396	https://www.autodoc.de/	7,90 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
	Faltenbalsatz, Antriebswelle	431 498 233 C	AUTOFREIN SEINSA	D8094	https://www.autodoc.de/	4,71 €		Achswellenmutter mit 400 Nm festziehen!	Markus Retz
	Rackappen		NSU Ro 80						Daniel Hennigs
	Hauptbremszylinder	481 611 015A	Neuteil	K70611015A	Autoteile Thimm	68,00 €			Thimm

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

**DANN SUCHEN WIR
DEINEN TIPP!**

Stand 5. Mai 2024

Baugruppe	Originalteil	ggf. VW-Teilnr.	Gleichteil von	Gleichteil-Nr.	Wo gekauft	Preis	Umbau/Anpassung	Bemerkung	Tippageber
	Rep. Satz Bremsattel	481 698 471	Original Ato	K70698471	Autoteile Thimm	38,00 €			Thimm
	Zubehörsatz Trommelbremse		Neuteil		Autoteile Thimm	7,90 €			Thimm
	Bremsbeläge vorn	481698151C	BMW 02, Audi 100, FERRARI Testarossa Coupe	13.0460-5029.2	ATE über ATP	32,99 €	ganzer Satz		
	Bremsbeläge hinten		VW		VW, z. B. BOSCH	~ 23,- €			
	Innentelle Trommelbremsen		VW Käfer ab 1967		eBay	~ 11,- €			Daniel Hennigs
Karosserie / Scheiben / Dichtungen									
	Türdichtung v/h	481.837.911	Neuteil	K70837911	Autoteile Thimm	21,50 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kofferraumdichtung	481827383A	Neuteil	K70827383A	Autoteile Thimm	22,90 €	fertig zugeschnitten		Thimm
	Kappe für Motorhaubenschloss	481 823 495	BMW	51211809735	BMW				Heinrich Heiler
Interieur / Sitze / Verkleidungen									
	Kopfstützen und Polster		VW 411 / 412						Daniel Hennigs
Beleuchtungsanlage									
	Scheinwerfersatz (Hella)		BMW 2002 + neue Klasse						Daniel Hennigs
Firmen für Instandsetzung von Teilen									
	Instandsetzung von Gelenkwellen und Kreuzgelenken				Firma Möller & Och, Hannover, www.moeller-och.de				Daniel Hennigs
	Instandsetzung von Bremskraftverstärkern				Firma Vogel, Dresden				Daniel Hennigs
	K 70-Türdichtungen				Firma Döpper, Gummersbach, www.doeppe-profile.de				Daniel Hennigs
	Getriebeinstandsetzung				Firma Motoren-Saab, Hamburg-Altona, www.motorenstaab.de				Daniel Hennigs
	Vergaserrestauration				Firma Manfred Schumacher, Oberhausen, www.vergasermanni.de				Rene Großelgendorst



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

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

BLÜTENTOUR IN DER BETUWE (GELDERMALSEN)

BLOESEMTOCHT IN DE BETUWE (GELDERMALSEN)



TEXT UND FOTOS: MICHEL LINSKENS

S chönes Wetter. Ein Hauch frischer Luft, blauer Himmel, Sonne, durchsetzt mit Wolken. Heute werden wir die wunderschönen Blüten der Obstbäume in der berühmten Betuwe sehen. Apfelbäume, Birnbäume, Kirschbäume, was auch immer.

Hervorragend organisiert von Henry und Roos. Wir treffen uns bei Heerlijkheid Marrienwaerdt in Beesd. Es ist eine Art Anwesen mit schönen Gärten und einem schönen Café, De Stapelbakker. Ursprünglich ein Pfannkuchenhaus, aber auch ein toller Ort, um das Treffen zu beginnen. Mit Kaffee und Kuchen. Wir sind mit einer kleineren Gruppe als üblich unterwegs: Henry, Pim, Annemarie, Jos, Wim, Erica und Michiel. Drei K 70. Aber wie ihr wisst, klein aber fein und sehr gemütlich.

M ooi weer. Frisse wind, blauwe lucht, zon, afgewisseld met wolken. We gaan vandaag de prachtige bloesems zien van fruitbomen in de beroemde Betuwe. Appelbomen, perenbomen, kersbomen, noem maar op.

Voortreffelijk georganiseerd door Henry en Roos. We treffen elkaar op Heerlijkheid Marrienwaerdt in Beesd. Het is een soort landgoed met prachtige tuinen en een mooi café, De Stapelbakker. Oorspronkelijk een pannenkoekenhuis, maar ook een prima plek om het treffen te starten. Met koffie en taart. We zijn met een kleinere groep dan gebruikelijk: Henry, Pim, Annemarie, Jos, Wim, Erica en Michiel. Drie K 70. Maar zoals bekend, klein maar fijn en heel gezellig.





Die Fahrt führt über ruhige und schöne Straßen, über Deiche durch die Landschaft (den Diefdijk) und entlang des Wassers (einschließlich der Linge). Wir besuchen auch kurz die Glasbläserei in Leerdam (nationales Glasmuseum). Viele Leute auf der Terrasse (Motorradfahrer!), während es ziemlich kühl war.

Und was hat es mit dieser Blüte auf sich? Tatsächlich war sie bereits weitgehend verschwunden. Die Blüte war zu früh in der Saison (hat etwas mit dem Klimawandel zu tun?) und – und das kann man nicht ändern – es hatte vor ein paar Tagen stark geregnet. Blossom verschwunden. Viel Raps (gelb) und Kuhpetersilie (weiß). Auch schön. Henry und Rose hatten die Tour in der Woche zuvor inspiziert, und die Blüte stand noch in voller Blüte! Trotzdem war es ein schönes und erfolgreiches Treffen mit dem vorletzten Stopp mit leckerem Bauerneis bei Wilco Artisanal Eiscreme. Nicht nur lecker, sondern auch sehr viel Eis. Zum Abschluss gab es noch eine Tasse Kaffee mit Henry und Roos. Danke euch beiden für diesen schönen Tag! //

De rit gaat over rustige en mooie wegen, over dijken dwars in het landschap (de Diefdijk) en langs het water (onder andere de Linge). Ook bezoeken we heel kort de glasblazerij in Leerdam (nationaal Glasmuseum). Veel mensen op het terras (motorrijders!), terwijl het toch best fris was.



En die bloesem dan? Die was eigenlijk al grotendeels verdwenen. De bloesem was te vroeg in het seizoen (iets met klimaatverandering?) en – en daar verander je ook niets aan – had het een paar dagen geleden flink geregend. Bloesem weg. Wel veel koolzaad (geel) en fluitenkruid (wit). Ook mooi. Henry en Roos hadden de tocht de week ervoor nog geïnspecteerd, en toen bloeide de bloesem nog volop! Desondanks toch een mooi en geslaagd treffen met als een na laatste stop heerlijk boerenijs bij Wilco Ambachtelijk ijs. Niet alleen lekker, maar ook héél véél ijs. Als afsluiting bij Henry en Roos nog een kopje koffie gedronken. Dank beiden voor deze gezellige dag! //



VERKAUF

8.900,- €



VW K 70L

EZ. 5/1971

90 PS

Kilometerstand 53.550 km



Antriebswellenmanschetten Vorderachse erneuert,
HU 12/2025



Auto Zitzmann GmbH
Fuggerstrasse 50
DE-90439 Nürnberg
Tel.: +49 (0)911 279910



VERKAUF

VW K 70

EZ. 10/1971

Kilometerstand ca. 86.875 km

75 PS

13.900,- €

HU052025

außergewöhnlicher Erhaltungszustand,
Türkismetalllic (L95B), neue Reifen
H-Gurächten

Privatanbieter
DE-32469 Petershagen
über mobile erreichbar



VW K 70L

EZ. 4/1973

75 PS

Kilometerstand 99.000 km



7.950,- €



HU 07/2024

Verkaufe einen gut gepflegten VW K70 L. Fahrzeug ist voll fahrbereit und derzeit angemeldet. Es wurde im Jahr 2020 neu lackiert und sieht für sein Alter von über 50 Jahren gut aus. Der Unterboden wurde bereits geschweißt.



Privatanbieter
DE-32427 Minden
- über mobile erreichbar



