

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 3. Quartal 2004



Sommer, Sonne,... **K70!**

INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks und Tips
Kleinanzeigen

Ersatzteilpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ und ☎ 0 49 24 / 8 83)
Email: rboomgaren@tiscali.de (Ersatzteile bitte bevorzugt per Fax oder Email bestellen!)

Mitglied im:



VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ 0 52 32 / 6 38 96 oder 0 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker
Edelrosenstr. 17
44289 Dortmund, ☎ 0 23 04 / 4 38 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung
Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Str. 14
74679 Weißbach, ☎ 0 79 47 / 74 52, Email: Markus.Retz@arcor.de
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Str. 48
69190 Walldorf, ☎ 01 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
Michael Skupski
Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 0 55 29 / 16 89, Michael.Skupski@t-online.de

Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17
☎ 0 23 04 / 4 38 37, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker
Literatur: Mario Thimm, Kuckucksheide 10, 29308 Winsen / A., ☎ 0 51 43 /
66 92 05, MarioThimm@web.de

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Am Sportplatz 7a, 38518
Gifhorn, ☎ 0 53 71 / 93 77-24, ☎ -23, (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>

CLUBKONTO: SPK Duderstadt, BLZ 260 512 60, Kontonummer: 3081403

Offizielle Clubadresse:

Manfred Schmidt, Wilbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 0 21 04 / 4 58 29

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT ...

So langsam werden die Tage wieder kürzer, die Blätter an den Bäumen bunter und es wird merklich kühler, der Herbst ist da und die Oldtimers Saison geht langsam dem Ende entgegen. Die Oldtimertreffen werden jetzt wieder weniger, dafür steht unsere Jahreshauptversammlung und auch die Veterama in Mannheim an, auf der eigentlich immer noch K70-Teile zu bekommen sind. Gesuchte Teile sind selten, aber im letzten Jahr sind doch wieder ein paar interessante Dinge dort aufgetaucht, einige unsere Mitglieder werden auch in diesem Jahr dort wieder „auf die Teilepirsch“ gehen und sich einen Kaffee bei den K70-Freunden schmecken lassen. Aber auch bei den Teilehändler liegen wohl noch einige Schätze herum, da müssen wir mal wieder eine gemeinsame Kraftanstrengung des „harten Kerns“ in Erwägung ziehen, diesen zu bergen. Sollte es dazu kommen, werden wir das auch an den Kreis publizieren, der sich entschlossen hat, in die Adreßliste der K70-Fahrer aufgenommen zu werden. Diese Liste war uns bereits bei der Organisation des Fototreffens in Salzgitter und des Oldtimertreffens in Gifhorn eine große Hilfe. Berichte zu beiden Ereignissen gibt es in dieser K70-Post

Da das Jahrestreffen nun schon wieder einige Zeit her ist und die Jahreshauptversammlung fast nur Mitglieder des harten Kerns anzieht, wollen wir zumindest im Norden den Versuch machen, durch ein Herbsttreffen noch einmal eine Gelegenheit zu bieten, sich zu treffen und Gemeinsamkeit zu pflegen. Damit auch genug Fahrzeuge vor Ort sind, veranstalten wir dieses Treffen gemeinsam mit den K70-Freunden. Die Einladung dazu findet Ihr ebenfalls in dieser Ausgabe der K70-Post.

In der letzten Zeit konnte ein starkes Anziehen der Preise für den K70 beobachtet werden, selbst für Autos die einer Vollabnahme bedürften, werden bereits fast 1.000 € verlangt und gezahlt, brauchbare Exemplare werden schon zwischen 2.500 € und 3.000 € gehandelt, für sehr gute Wagen werden teilweise schon über 4.000 € aufgerufen. Teileträger sind auch elten unter 500 € zu haben. Sollte diese Entwicklung weiter gehen, werden diese Preise sicher auch in den kommenden Marktspiegeln der Fachpresse berücksichtigt, wer den Wert seines K70 bei seiner Versicherung angeben mußte, sollte aktiv werden, wenn die „offiziellen“ Marktpreise den bei der Assekuranz angegebenen Wert übersteigt. Vielleicht wird der Marktwert des K70 doch noch eines Tages seinen Neupreis erreichen, das ist dann auch der Verdienst aller, die all die Jahre dem K70 die Treue gehalten haben, als er nicht einmal als Verbrauchswagen gut genug war und massenhaft in oft gutem Zustand verschrottet wurde.

Bis dahin werden sicher noch ein paar Jahre vergehen, aber die aktuellen Preisentwicklungen zeigen, daß das nicht unmöglich ist. Vielleicht ist es auch der Verdienst unseres 1. Internationalen K70-Clubs e.V., seiner Solidarität unter den Mitgliedern, dem gut organisierten und gut ausgerüsteten Teilepool und all den anderen Clubleistungen rund um den K70, die so manchem die Entscheidung für den K70 als Liebhaberfahrzeug erleichtert hat. Wir hatten in diesem Jahr wieder einige Neuzugänge, darunter auch Anfänger, die den Mut besitzen, sich in das Abenteuer K70 zu stürzen; herzlich willkommen im Club. Wir bieten genau die Verlässlichkeit, die in der heutigen Zeit in so vielen Bereichen des täglichen Lebens verloren gegangen ist, wir leben in einer Zeit enormer Umwälzungen, die vielen Menschen Angst machen, da sucht man nach Vertrautem und nach Geborgenheit. Wir werden keine Reformen durchführen, keine Leistungen einstellen, keinen Beitrag und keine Teilepreise erhöhen, wir alle haben genug andere Belastungen, die in diesen Tagen auf uns zukommen, noch ein Grund mehr, dem K70 und unserem Club treu zu bleiben, sich vielleicht einmal mehr auf Treffen oder der Jahreshauptversammlung blicken zu lassen, um all den Mitgliedern, die unentgeltlich viel Freizeit in die Clubarbeit investieren, zu zeigen, daß diese Arbeit gewürdigt wird und somit Motovation zur Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte zu geben, der des K70 und unseres 1. Internationalen K70-Clubs e.V. (hun)

AUF EIN WORT.....

Unser Jahrestreffen in Wismar und unser Fototermin für die Werkshistorie im VW-Werk Salzgitter sind nun schon wieder Vergangenheit. Vielen Dank, im Namen aller, an die Organisatoren.

Ich kann Andreas Kemke verstehen, wenn es ihn immer wieder in die schöne, abwechslungsreiche Landschaft Mecklenburg / Vorpommerns zieht. Meer, Wald, schöne Binnenseen und alte historische Orte, alles ist vorhanden; man könnte dort also jeden Tag etwas anderes unternehmen. Oder auch mal von seinem Oldie auf einen anderen umsteigen und mit der bekannten, alten historischen Dampfeisenbahn, der „Molly“, fahren, die die ebenfalls historischen Badeorte miteinander verbindet.

Es scheinen immer noch viele Stammtischvorurteile über den Osten aus der Zeit des kalten Krieges in den Köpfen herumzuspuken, daß das Interesse an diesem Treffen etwas geringer ausfiel als sonst. Am schönen Wetter und an der Entfernung kann es ja wohl nicht gelegen haben, denn der **K70** ist doch eigentlich damals als bequemes Langstreckenfahrzeug konzipiert worden.

Die allseits beklagte zunehmende Passivität der Leute, teilweise ausgelöst durch inaktives Bildschirmgucken, macht sich jetzt auch im Club bemerkbar. Auch wir haben festgestellt, daß die Leute scheinbar immer unselbständiger und passiver werden und auch nicht mehr richtig zuhören können, wenn etwas erklärt oder besprochen wird. So haben einige z.B. aus diesem Grunde, in Warnemünde, die schöne Strandpromenade, den schönen alten Hafen mit Leuchtturm und seinen alten Fischerlokalen, den Musikgruppen und natürlich auch die Ankunft des größten Segelschiffes der Welt, der „Krusenstern“ schlichtweg verpaßt. Man darf dann natürlich hinterher nicht nörgeln, sonst müssen wir beim nächsten Mal „Leinenzwang“ einführen.

Das ehemalige K70-Werk in Salzgitter scheint immer noch ein Anziehungspunkt für K70-Fans zu sein, denn es war ein breit gefächertes Durchschnit von K70's an Baujahren, Farben und Ausstattungen dort eingetroffen, um für die Historiendokumentation Modell zu stehen.

Wie Ihr sicherlich bemerkt habt, halten wir an der guten alten Rechtschreibung fest, so wie wir es gelernt haben. Die sogenannte Rechtschreibreform war allein bis zum vorigen Jahr laut Pressemeldung schon 8 mal geändert worden und es wird noch weiter gebastelt. Hier nur ein Beispiel: Ab 1996 gab es kein „leid tun“ u. kein „wiedersehen“ mehr, sondern nur ein „Leid tun“ und „wieder sehen“. Ab 2000 gibt es wieder ein „wiedersehen“, usw. und ab 08. 2004 die 3. Version: „leidtun“. Den Lehrern wurde verschwiegen, daß sich die Regeln mit jedem Bericht der Kommission wieder verändert haben. Das Chaos wird immer perfekter. Die Kritik daran wächst ständig. Viele große Verlage sind wieder zur alten Schreibweise zurückgekehrt, einige haben sie gar nicht erst geändert. Sogar aus der Reformkommission sind schon welche ausgestiegen und votieren jetzt aus Einsicht dagegen. So auch der Sprachwissenschaftler Prof. Peter Eisenberg: Der Nuancenreichtum der deutschen Sprache wird durch die Reform zerstört und durch ein unlogisches, mit gesundem Menschenverstand nicht nachvollziehbares Regelwerk ersetzt, das stur, wie Formeln gepaukt werden muß. Das

„frischgebackene Ehepaar“ etwa unterschied sich früher vom „frisch gebackenen Brötchen“ durch die zu Grunde liegende Metaphorik. Der Unterschied in der Schreibweise wurde bisher schon vom Grundschulkind schlicht und ergreifend ‚gehört‘. Durch das heutige sture Pauken von Unmengen an Regeln wird ihnen das natürliche Sprachgefühl abgewöhnt. Und das, obwohl die PISA-Studie gerade auch auf das mangelhafte Lesevermögen hingewiesen hatte. Gutes Lesen hängt wiederum entscheidend von einem gut ausgeprägten Sprachgefühl ab. Recht hat er. Mit logischen Denken und gesunden Menschenverstand hat das nichts mehr zu tun. Da soll z.B. der Stengel jetzt mit ‚ä‘ geschrieben werden, weil er angeblich von Stange kommt. Lächerlich. Der Stengel war zuerst da und ist ein flanzlich gewachsenes Teil, die Stange ist mechanisch bearbeitet oder hergestellt und kann z.B. aus Holz, Metall, usw. sein. Ähnlich ist es bei -aufwendig-, es ist vor langer Zeit entstanden, als die Leute so arm waren, daß sie ihre Kleidung öfter wenden mußten, weil sie sich keine Neue leisten konnten. Das hat nichts mit dem, vor eine Wand rennen, zu tun. Da sind die sogenannten Reformer scheinbar selbst vorgelaufen. Neulich wurden sie in der Presse selbst als ein Klub von Legasthenikern bezeichnet. Jetzt wollen sie sich als ständige Institution installieren lassen, mit festem Salär und den guten alten Duden verdrängen. Der Berliner würde sagen: „Nachtigall, ick hör dir trapsen“

Das frühere Verkehrsschild: -Halt- ist schon länger, zecks Angleichung, durch das internationale -STOP-Schild ersetzt worden. Jetzt haben wir zwei Schreibweisen, Schild: STOP; Reform-geschrieben: Stopp. Bisher war es ein Unterschied, ob man jemand einen Rat oder einen Tip gab. Den Rat konnte in der Regel jeder hören, während man: Ich geb Dir mal 'n Tip, leise, mit vorgehaltener Hand und weicher Aussprache, ins Ohr flüsterte, um Mithörer auszuschließen. Das ist mit -Tipp- nicht mehr möglich, es klingt lauter und härter und wegen der, durch die -pp-, entstehende feuchte Aussprache muß man sowieso auf Abstand gehen. Doch, einen Vorteil hat's, man kann jetzt mißliebigen Personen mit einem „Tipp“ ein paar feuchte Ohren verpassen und sagen: Pardon, das ist die neue Rechtschreibung.

Obwohl ich von Kind an flüssiges Lesen gewohnt bin, kam ich neulich ins Stocken und mußte wie ein I-Männchen buchstabieren, weil die Wörter beim Zeilenwechsel mitten in der Silbe getrennt waren. Flüssiges Lesen ist vom zügigen Erfassen ganzer Wörter abhängig und wird durch beliebiges Trennen gebremst. In einem technischen Reparaturohrbuch suchte ich im Verzeichnis nach bestimmten Maßen (Breite, Höhe, usw.) und landete erst mal bei der (elektrischen) Masse, weil beide mit -ss- geschrieben waren. Durch die Reform gibt es jetzt auch, keine einheitlichen Regeln für den gesamten deutschen Sprachraum mehr, weil sowohl für Österreich, als auch für die Schweiz eigene Regeln gelten. Babylonische Sprachver(w)irrung ist angesagt. Die haben unsere Sprache der berühmten Dichter und Denker zu einer Sprache der Mißverständnisse gemacht. Wenn das Bildungsniveau sinkt, kann man nicht die Sprache dem gesunkenen Niveau anpassen, sondern man muß die Ursache beseitigen. JB.



1. Internationaler
K70 CLUB e.V.



K70-FREUNDE e.V.

Vereinsübergreifendes Regionaltreffen Norddeutschland am Sonnabend, 2. Oktober 2004

Einladung

Liebe K70 Freunde und Clubmitglieder des 1. Internationalen K70-Club e.V.,

anlässlich der Photosession für das K 70 Buch des Unternehmensarchives der Volkswagen AG in Salzgitter reifte der Entschluss ein vereinsübergreifendes Regionaltreffen noch für 2004 zu planen.

Am **2. Oktober 2004** ist es also soweit.

Wir treffen uns um **9.30 Uhr** auf dem Besucherparkplatz des Automuseum von Volkswagen um uns ab ca. 10.00 Uhr die neu zusammengestellte Ausstellung von Volkswagen Fahrzeugen der letzten Jahrzehnte anzuschauen.

Das Automuseum in Wolfsburg ist gut ausgeschildert. Weitere Details über <http://www.automuseum/volkswagen.de> oder direkt über uns.

Um 13.00 Uhr wollen wir dann unser Mittagessen im Gasthaus „Helena“ in Wolfsburg-Reislingen einnehmen.

Nachdem wir uns gestärkt haben, planen wir eine Autofahrt in den Elm und das Harzvorland. Unterwegs schauen wir uns noch den Tierpark in Lehre-Essehof an, um dann gegen 18.00 Uhr unser Treffen im „Deutschen Haus“ in Gifhorn gemütlich ausklingen zu lassen.

Wir bitten um Eure Zusagen bis zum 22. September 2004 unter folgenden Kontaktmöglichkeiten:

Dettmer: Tel.: 0 53 71 / 31 05, Email: dettmer.mager@t-online.de

Hans-Ulrich: Tel.: 0 53 71 / 93 77-24, Fax: 0 53 71 / 93 77-23, Email: K70-Club@gmx.de

Mit wassergekühlten Grüßen

Hans-Ulrich Neumann

Dettmer Mager

HINWEISE:

Am Sonntag, dem 03.10.2004 findet ab ca. 10:00 Uhr am Hotel-Restaurant Jägerhof, gegenüber dem Mühlenmuseum in Gifhorn der „Gifhorer Oldtimerstammtisch“ statt, eine lockere, ungezwungene Zusammenkunft von verschiedensten zwei- und vierrädrigen alten Fahrzeugen, der Besuch lohnt in jedem Fall.

In der Urlaubsregion „Südheide“ besteht insbesondere im Herbst die Gelegenheit, diese einzigartige Landschaft zu erleben und die zahlreichen Freizeitangebote zu nutzen. Dies könnte auch zu einem verlängerten Wochenende verlocken! Weitere Info, Prospekt und Zimmernachweis über:

<http://www.gifhorn.de>

<http://www.gifhorn4u.de>

gfkultur@gifhorn.de

Tel. (0 53 71) 8 24 83



1. Internationaler K70 CLUB e.V.



(Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranencubs))

Abs.: Jörg Ballwanz
Lindenstr. 12
32791 Lage
☎ 05232/63896
oder:
05732/689088
(1. Vorsitzender)

Lage, den 26.8.04

Einladung,

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

1. INTERNATIONALEN K70 CLUB s e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend den: 23.10.04, um 18⁰⁰ im:
Hotel u. Gasthaus Meier, Laßbrucherstr. 55, 32699 Extertal/Laßbruch, ☎ 05754/ 961-0, Fax: 9611.

Übernachtungen möglichst bald dort anmelden, in Bezugnahme auf die K70-Clubversammlung.
Nicht erst wieder ein paar Tage vorher, und sich dann beschweren, wenn nicht mehr genug frei ist und
auf andere Hotels ausgewichen werden muß !!

(Es wurde ein 2. Parkplatz angelegt. Einfahrt links neben der Gaststätte).

TAGESORDNUNG

- | | |
|--|---------------------|
| 1.) Begrüßung u. Feststellung der Beschlußfähigkeit. | 5.) Wahl |
| 2.) Bericht des Vorstandes. | 6.) Veranstaltungen |
| 3.) Bericht des Kassenwartes u. der Prüfer. | 7.) Anträge |
| 4.) Entlastung des Vorstandes. | 8.) Verschiedenes |

Nach der Versammlung folgt der gemütliche Teil. Bei Interesse kann auch am nächsten Tag etwas unternommen werden (landschaftlich schöne Gegend mit vielen bekannten Sehenswürdigkeiten.).

Das Extertal liegt in dem Viereck zwischen den Städten Lemgo, Rinteln, Hameln, Bamtrup.

Aus Richtung:

A) Autobahn A2 (E30), Abfahrt Bad Eilsen (nicht Abf. Ost), Richtung Rinteln, nächste Ampelkreuzung rechts, geradeaus auf der B238 an Rinteln vorbei, Abfahrt Richtung Bamtrup, Extertal abbiegen bis Abzweig rechts nach Kükenbruch, Laßbruch. In Laßbruch in der Kurve kurz nach der Steigung in die Laßbrucherstraße abbiegen. Der Gasthof liegt dann vor der Linkskurve auf der linken Seite.

B) Aus Richtung Kassel A44 (E331), Abfahrt Warburg oder Scherfede, Diemelstadt auf die B252 Richtung Brakel, vor Brakel geradeaus weiter auf der gut ausgebauten Ostwestfalenstraße Richtung Lemgo bis Blomberg. Dort auf die B1 Richtung Bamtrup, Hameln abbiegen. Ca. 8 km hinter Blomberg (hinter der Brücke und dem rechten Wäldchen) links ab nach Bamtrup. In Bamtrup an der 2. Ampel rechts Richtung Extertal, Rinteln; dann immer geradeaus bis Abzweig links nach Almena, hinter Almena rechts ab nach Laßbruch. In Laßbruch in der Kurve kurz nach der Steigung in die Laßbrucherstraße abbiegen. Der Gasthof liegt dann vor der Linkskurve auf der linken Seite.

Vorsicht ! Auf der Ostwestfalen- u. Extertalstraße im Bereich der Tempobegrenzungen Radar möglich, bzw. Starenkästen !

Der Vorstand

J. Ballwanz



Sehr geehrte Clubvorstände und Mitglieder des Bundesverbandes DEUVET !

Wir freuen uns, Ihnen mit dieser Sendung die DEUVET Bonus-Card überreichen zu dürfen. Diese Karte gewährt Ihren Mitgliedern nicht nur eine Reihe von finanziellen Vorteilen, sondern weist diese auch als Träger und Teilhaber einer gemeinsamen Idee aus. „Nur gemeinsam sind wir stark und können etwas bewegen“, mit diesem Grundsatz wurde der DEUVET vor 28 Jahren gegründet.

Etwa 30 % der angeschlossenen Clubs haben die Möglichkeit genutzt, die Namen der Clubmitglieder kostenlos eindringen zu lassen. So kann die Bonus-Card auch gleichzeitig als jährliche Clubmitgliedskarte verwendet werden. Dies bringt einen weiteren Vorteil bei der Fahrzeugpassbearbeitung mit sich. Eine dem Antrag beigefügte Kopie der Bonus-Card mit persönlichem Namenseindruck, ersetzt den oft umständlichen Nachweis der Mitgliedschaft in einem DEUVET Club.

Ein herzliches Dankeschön gilt der SIHA und unserem Ehrenpräsidenten Heinz Eck !

Durch die Übernahme aller Produktionskosten konnte die Idee verwirklicht werden und das Budget des Bundesverbandes wurde nicht belastet.

Teilnehmer DEUVET Bonuscard

- **Olditax, Bochum**

Bietet für ein Kurzgutachten einen Pauschalpreis von € 85 + MWSt an.
Auf Wertgutachten gibt man für teilnehmende Gutachter einen Nachlaß von 10 %.

- **DB Autoreisezug**

Inhaber der DEUVET Bonus-Card erhalten eine Vergütung von 10 € pro Fahrt (Hin- und Rückfahrt 20 €). Unabhängig, ob mit Oldtimer oder Normalfahrzeug. Buchung nur über die VIP Hotline der DB Auto Zug 0180-53224683. Für Buchungen vom 15.06. - 30.10.04 wird das Fahrzeug auf der Rückreise "GRATIS" befördert. Das Angebot gilt nur für Buchungen nach dem 01.06.2004. Wenn Club-Zeitungen Informationen der DB Auto veröffentlichen, wird ein Redaktionszuschuß von 100 € gezahlt. Weitere Informationen bei Werner Merfels.

- **Eco.carbon** - permanente Ölmatte = Rabatt

- **Mathe-Produkte** = Rabatt

(nur über Innovative Umwelttechnik P. Muss)

- **Millers Oils** - Ölprodukte = Gutscheine über 5 € und Rabatt

(einige Clubs haben den Gutschein nicht angefordert !)

- **Zweite Hand** - Klassiker Magazin = Rabatt

- **Petzolds** - Pflegemittel via Millers Oil = Rabatt

- **Meguiars** - Pflegemittel via Millers Oil = Rabatt

- **Kleophas** - Wertgutachten = Rabatt

- **Technik-Museum, Sinsheim** Eintrittspreis zum Gruppentarif

- **Technik Museum, Speyer** Eintrittspreis zum Gruppentarif

- **EFA Automobilmuseum Amerang** Eintrittspreis zum Gruppentarif

- **FIX 40** = Rabatt

Mit weiteren Dienstleistern stehen wir z.Z. in Verhandlung. Zusätzliche Informationen zu den Teilnehmern und Produkten finden Sie auf unsere web-site www.deuvel.de. Hier können Clubredakteure auch dieses Anschreiben zum Abdruck herunterladen. Beim Versand an die Mitglieder bitten wir Sie, **diese Informationen unbedingt zu veröffentlichen**.

Das vermeidet Arbeit und Rückfragen bei den Clubs und der DEUVET Geschäftsstelle.
Auf weiterhin gute Zusammenarbeit ! Im Namen des Vorstands – gez. Maik Hirschfeld.

„Concours de nonchalance“ mit dem **K70**

Von der „Creme21“, der nach der gleichnamigen, jetzt wieder erhältlichen Körperpflegecreme aus den '70ern, benannten Youngtimerrallye haben sicher schon viele gehört und gelesen, waren doch die Organisatoren schon des öfteren vergeblich an unseren Club herangetreten, ob nicht mal jemand mit einem K70 daran teilnehmen möchte.

Dieses Jahr war das Ziel dieser Veranstaltung die Autostadt in Wolfsburg, die aus diesem Grund eine Veranstaltung namens „Autostadt21“ ins Leben gerufen hat. Bestandteil der



„Autostadt21“ sollte natürlich die „Creme21“, eine '70's Glamour Party im Zeithaus und ein „concours de nonchalance“ sein, das Motto wurde in Anlehnung an den Begriff „concours d'élégance“ gewählt, einem Schönheitswettbewerb für Oldtimer, bei dem nur die perfektesten Fahrzeuge eine Chance haben. „Nonchalance“ bedeutet nun, dass es mit der Perfektion der Fahrzeuge nicht allzu genau genommen wird. Bei dem Wettbewerb in Wolfsburg wurden vier Klassen für die Wertung

gebildet: Originale Mittelklasse, Oberklasse, Sport und Spaßautos und die Tuning Fahrzeuge. Mein K70 gehörte zur ersten Kategorie. Die Einladung zur Teilnahme an dieser Veranstaltung traf bei mir am Freitag Nachmittag vor dem an einem Montag liegenden Nennungsschluss ein. Außerdem wollten die Organisatoren von der „Motor Klassik“ auch noch zwei Bilder im Format 13 x 18 cm haben, das ganze dann auch noch wie es in den '70er mal üblich war, per normaler Post. Solche Bilder hat wohl kaum jemand in der Schublade griffbereit, so nahm ich die mit der Digitalkamera für die Versicherung aufgenommenen Bilder meines K70, druckte und beschnitt sie in der richtigen Größe, dann noch am Sonnabend in die Post damit. Der Charme der Teilnahme lag weniger in einer realen Chance auf einen Sieg bei so einem Wettbewerb, als in der Tatsache begründet, dass in dem Nenngeld von 25€ auch der Eintritt für zwei Personen enthalten war, was er ohne Teilnahme am Wettbewerb pro Person gekostet hätte.



Natürlich wurde der K70 am Vortage bei Regenwetter in der heimischen Werkstatt noch heraus geputzt, die strahlenden Sonne nach vielen Regentagen am folgenden Sonnabend war der Lohn der Mühe. Ab neun Uhr konnte man seinen Wagen auf dem Veranstaltungsplatz abstellen, erhielt die Unterlagen und einen genauen Plan. Da standen dann die Kriterien drin, die einigen anderen Teilnehmern offensichtlich schon vorher bekannt waren und die sich entsprechend vorbereitet hatten. So wurden

neben dem „Zeitgeist“, der „Originalität“ auch die „Präsentation“ bewertet, außer einer gründlichen Reinigung hatten wir in der Hinsicht nichts besonderes zu bieten.

Die Jury bestand aus Professor Wilfried Bockelmann, Technik-Vorstand bei VW, Murat Günak, Designchef des VW-Konzerns, Bernd Wieland, Chefredakteur von „auto, motor & sport“, Malte Jürgens, Chefredakteur der „Motor Klassik“, Paolo Tumminelli, Professor für Design-Konzepte an der Design-Hochschule Köln und Otto-Ferdinand Wachs, Geschäftsführer der Autostadt. Einige der Herren machten sich wirklich die Mühe, uns sahen sich jeden der über fünfzig ausgestellten Wagen genau an, sahen unter die Motorhaube und unterhielten sich mit den Besitzern, während andere nur eben vorbeistreiften und sich nur wenige Fahrzeuge genauer ansahen. Letztendlich wurden aus jeder Klasse noch einmal sechs Fahrzeuge vorausgewählt und aus denen dann die Sieger gekürt.

Mein persönlicher Favorit, ein originalgetreu restaurierter, lofotengrüner 1974er Golf „L“ mit 50 PS kam zwar in die Vorauswahl, scheiterte dann leider an einem 1976er Passat, den sein jetziger Besitzer fertig, mit Ausnahme kleiner Standschäden (Reifen, Stoßdämpfer) so gekauft hatte. So etwas kann jeder, der genug Geld hat. Die weiteren vorausgewählten und gekürten Wagen waren samt und sonders Fahrzeuge der oberen Preiskategorie, hier ist der Einfluss der



„sportorientierten“ Motorjournalisten unverkennbar, der Einsatz des Golf-Eigners, ein eigentlich wertloses Auto mit viel Aufwand wieder her zu richten, ohne dass er jemals den Gegenwert darstellen wird, ist in meinen Augen wesentlich höher zu bewerten, als der, der Erwerb eines fertigen Wagens für viel Geld, oder einfach per Scheckbuch restauriert. Wenn man aber das „normale“ Publikum beobachtet hat, dann waren gerade die „Brot & Butter-Autos“ diejenigen, die das größte Interesse

erregten, auch bei unserem K70 herrschte reger Betrieb, wie so oft, waren wieder tränenfeuchte Augen zu sehen, manch einer, der sich unbeobachtet fühlte strich dem K70 zärtlich über das frisch gewachste Blech. Erinnerungen wurden heraus gekramt, so war ein Herr vor Ort, der seinerzeit in Salzgitter Dichtungen eingezogen, später dann Nacharbeiten an den K70 vollzogen hat. Ein ehemaliger Mitarbeiter erzählte, dass er seinerzeit den ersten K70 aus Süddeutschland von NSU nach Wolfsburg gefahren ist. Wegen dieser schönen Begegnungen waren wir in Wolfsburg, nicht wegen eines Pokals, der dann sowieso nur ein Staubfänger mehr ist. Die Pokale wurden am Abend auf der Party verteilt. Zuvor waren auch alle Teilnehmer der Rallye eingetroffen und hatten ihre Fahrzeuge vor dem Zeithaus geparkt, darunter auch ein alter Bekannter, der goldmetalllic-farbene 1971er aus dem VW-Museum. Das Kommen der beiden K70 war übrigens in der Pressemeldung der Autostadt zu dieser Veranstaltung extra erwähnt worden. Die Musik der von den „Beat-Club“ und „Musikladen“ Moderatoren-Duo Uschi Nerke und Manfred Sexauer moderierten Party war natürlich nur aus dieser Zeit, an die Gäste verteilte Klebekoteletten und schrille Sonnenbrillen ergaben mit dem hippen Kleidern vieler Frauen eine tolle Atmosphäre.

Doch mein K70 und der aus dem Museum sollten nicht die einzigen an diesem Abend bleiben, Markus Retz hatte sich noch nach der Abnahme der Gesellenprüfung am Nachmittag mit dem orange-metallic 1971er auf dem Weg nach Wolfsburg gemacht. So war es doch ein sehr schönes Ereignis, für das sogar der Regen einen Tag Pause eingelegt hatte, mein 1974er hatte so seinen ersten Einsatz, nach der Teilrestaurierung und der Zuerkennung des „H-Kennzeichens“. (hun)

Auf weiterhin gute Zusammenarbeit! Im Namen des Vorstands –gez. Mark Pirschall



Die Fotosession dauerte über vier Stunden, alle haben die Aufnahmen mit viel Geduld und großer Disziplin gemeistert, eine tolle gemeinsame Aktion des 1. Internationalen K70 Clubs e. V. und der K70-Freunde e. V., die einmal mehr gezeigt hat, wie viel man erreichen kann. So etwas belohnt selbst der VW Konzern, der sonst den K70 Fahrer eher distanziert gegenübersteht und lud alle Insassen der K70 in das

bereits vom 2000er-Salzgitter-Treffen bekannte Lokal „Zur Linde“ zu einem gepflegten Essen ein. Die Fotografin des VW-Archiv, deren Großvater auch einen K70 in marathont metallic besaß, ließ sich nun noch vor Markus Retz 1972er K70 ablichten, sie wurde genau in dem Jahr geboren...

Viele der Bilder werden sich in dem Buch wiederfinden, dessen Veröffentlichung wahrscheinlich zum Jahresende hin zu erwarten ist und das für jedermann im normalen Buchhandel erwerblich sein soll. An dieser Stelle sei noch mal allen herzlich gedankt, die an diesem Tag zum Teil von weit her extra wegen der Fotoaufnahmen nach Salzgitter gekommen sind, das war wirklich Spitze und ein Beweis, dass sich zum Glück doch immer wieder Freiwillige finden, solche Aktionen auch selbst zu unterstützen. Deswegen habe ich alle K70-Fahrer weiter oben auch einmal namentlich genannt. Nach einer Zählung von Manuela und Mario Thimm waren 28 Erwachsene und vier Kinder nach Salzgitter gekommen. Hatten wir anfangs Befürchtungen, nicht genügend K70 zusammen zu bekommen, so bat uns Markus Roloff ein paar Tage vor dem Ereignis, keine Werbung mehr zu machen, weil es ansonsten das Budget für das Essen sprengen würde. Daß zu diesem Fototermin mehr K70 zusammen kamen, als zu manchem Jahrestreffen ist eine tolle Leistung. (hun)



Manuela Thimm	K70 L, 1973, rot-schwarz	CB-AN 928
Markus Retz	K70 L, 1972, texasschwarz	KUN-0705
Silke Schomburg	K70, 1973, leuchtorange	AC-0703
Manfred Soballa	K70 L, 1974, marathont metallic	CB-AN 928
Harry Thimm	K70 L, 1973, türkis metallic	CB-CK70
Manuela Thimm	K70 L, 1973, kastanrot	CB-06555
Mario Thimm	K70 LS, Sondermodell, marathont metallic	CB-JK 70
Josef Wegmann	K70 L, 1971, pastellweiss	PB-0709

Einmal das Flair von Bockhorn kennen lernen war schon immer unser Anliegen, jedoch die weite Anfahrt war immer ein Hinderungsgrund. Doch diesmal hatten wir unseren Urlaub so geschickt gelegt, daß wir eines mit dem anderen verbinden konnten.

Am Freitag versuchten wir mit dem Fahrrad auf das Gelände zu kommen, aber keine Chance, obwohl wir am Samstag mit unserem K 70 dann gar keine Probleme hatten.

Es war schon ein überwältigendes Erlebnis, begleitet von zwei derben Regenschauern. Beim Gang über den letzten Platz fanden wir denn auch das von Rudi und Manfred Sobiella aufgebaute K 70-Zelt. Insgesamt waren 5 Fahrzeuge vor Ort. Die Fahrzeuge von Neumanns aus Delmenhorst und Jos Sassen wurden auch gesichtet.

In diesem Gewusel entsprechende Ersatzteile zu finden ist schon eine Kunst !

Edelgard Schmidt



K70-Fototreffen 2004 im VW-Werk Salzgitter

„Bitte recht freundlich“ – an diese Aufforderung hielten sich am 10. Juli 2004 sechzehn K70-Fahrer und Beifahrer, leider nicht das Wetter, immer wieder kamen Schauer von oben.

Wie die „K70-Post“ bereits berichtete, hatte das Archiv des Volkswagen-Werkes in Wolfsburg den Historiker Markus Roloff beauftragt, eine Chronik über den VW K70 zu erstellen, mangels brauchbarer Informationen im VW Archiv hatte Herr Roloff bereits im vergangenen Jahr Kontakt mit dem 1. Internationalen K70 Club e. V. und den K70-Freunden e. V. aufgenommen, wertvolle Informationen, Möglichkeiten zu K70-Mit- und Probefahrten nutzen können und stundenlange Recherchen durchgeführt. Was ihm fehlten, waren Bilder, vor allem der K70 des Baujahrs 1974, aber auch von Details der anderen Baujahre.

Deswegen wurde ein Fototermin im K70-Werk Salzgitter anberaunt, über Email, Aufruf auf unserer Internetseite, Telefonate und persönlichen Gesprächen wurden sehr schnell viele K70 Fahrer und Fahrerinnen erreicht. Markus Roloff hatte so an etwa zehn Fahrzeuge gedacht, nicht weniger als sechzehn K70 standen am Ende für Markus Roloff und den Fotografen und der Fotografin des VW-Archivs als Fotomodelle bereit, ein tolles Echo.

Als die Gifhorner mit ihren süddeutschen Gästen gegen halb zwei eintrafen, warteten schon Jörg Ballwanz und Josef Wasmuth auf dem Parkplatz vor dem Werkstor, Zeit für die ersten Fotos des Tages.



Nach und nach trafen dann immer mehr K70 ein, teil einzeln, aber auch in starken Konvois, wie die K70 aus Celle und Winsen. Am Ende passierten folgende K70 mit ihren Fahrern das Werkstor in Salzgitter (alle Mitfahrer aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen):

Jörg Ballwanz	K70 LS, Sondermodell, sonnengelb	DT-DP 756
Jörg Fautek	K70 L, 1972, leuchtorange	HM JP 246 H
Fred Hasselmann	K70 L, 1973, leuchtorange	CE AZ 74
Jörg Henze	K70 L, 1973, alaska metallic	GS H483 H
Gunther Knoch	K70 LS, 1974, rot metallic	GS MK H
Bernhard Krämer	K70 L, 1973, texasgelb,	PB BK 459
Dettmer Mager	K70 L, 1974, moos metallic	GF K 72 H
Hans-Ulrich Neumann	K70 L, 1974, marathon metallic	GF TN 70 H
Manuela Neumann	K70 L, 1971, kansasbeige	GF KU 70 H
Markus Retz	K70 L, 1972, texasgelb	KÜN-0705
Silke Schomburg	K70, 1973, leuchtorange	AC-07023
Manfred Sobiella	K70 L, 1974, alaska metallic	CE-AN 928
Harry Thimm	K70 L, 1973, türkis metallic	CE-CK70
Manuela Thimm	K70 L, 1973, kasanrot	CE-06555
Mario Thimm	K70 LS, Sondermodell, marathon metallic	CE-JK 70
Josef Wasmuth	K70 L, 1971, pastellweiss	PB-07009

Es waren also K70 fast aller Baujahre in vielen verschiedenen Farben vertreten und es gab reichlich Gelegenheit für die VW-Fotografen zu fotografieren. Zunächst gab es Aufnahmen der in Reihe ausgerichteten K70, sortiert nach den Modelljahren, dabei nutzten die Fotografen die Gelegenheit, Detailaufnahmen von den Sonderausstattungen der Wagen zu machen, die verschiedenen Radios und Polster, abnehmbare und starre Anhängerkupplungen, Westfalia oder Peka, rechte Spiegel, Nebelleuchten, Schiebedächer, Colorverglasungen, Heckscheibenheizung, Mittelkonsolen, Aluräder in drei verschiedenen Ausführungen, Kopfstützen in beiden Ausführungen, Struktureffektdach, H4-Leuchten, Scheinwerferreinigungsanlage, Sicherheitsgurte, vorn und hinten, Heckjalousien, beide Sondermodellfarben, Drehzahlmesser, Schmutzfänger und das Sondermodell in beiden Farben, es gab K70-mäßig eigentlich nichts, was nicht zu sehen und abzulichten war. Dabei wiesen die Eigentümer die Kamerakünstler bereitwillig auf die Besonderheiten ihrer K70 hin, die Fotografen legten sich in die K70, krochen durch Innen- und Kofferräume, lichteten die Wagen von oben und unten ab.

Als nächstes wurden stellvertretend die vier schönsten K70 eines Modelljahres herausgesucht und deren Einzelheiten im Bild festgehalten, bevor jeder K70 noch einmal einzeln fotografiert wurde.

Da stehende K70 ja schön sind, diese aber erst in Fahrt so richtig zur Geltung kommen, würde der Lindwurm aus den sechzehn K70 auf einen Rundkurs geschickt, bei dem sie immer wieder an den Fotoapparaten vorbeikamen, die Fahrer gaben vor den Kurven noch einmal richtig Gas, um den K70 so richtig dynamisch in Schräglage zu bringen, meidet man sonst besser das Gasgeben von am Straßenrand positionierten Fotoapparaten.



Zum Abschluss der Fotoarbeiten wurden die K70, immer in Begleitung eines netten Herren des VW-Werksschutzes zum großen Auslieferungsparkplatz geleitet, wo die Wagen noch einmal nach Baujahren sortiert aufgereiht wurden, zusätzlich wurden jeweils am ersten Wagen des Modelljahres ein Schild mit dem entsprechenden Modelljahr platziert.

Wurden bislang nur die Autos in Szene gesetzt, so gab es nun auch den großen Moment für deren Insassen, zum einen wurde die ganze Gruppe von oben herab, dann jeweils mit dem dazugehörigen K70 abgelichtet.



KLEINE TREFFEN-NACHLESE

(Man muß sich zu helfen wissen)

Da mein **K70** ohnehin im Mai TÜV u. ASU-fällig war, habe ich ihn noch einmal komplett durchgecheckt und alles für in Ordnung befunden. Dann habe ich das Gute mit dem Nützlichen verbunden und einen Termin beim TÜV für eine Oldtimerabnahme gemacht. Das ist nicht täglich möglich, weil dafür extra ein Gutachter kommt. Das ging dann ganz problemlos und zügig über die Bühne, genau wie ich es von den normalen TÜV-Terminen bei meinem K70 bisher gewohnt war. Der Prüfer guckte sogar unter die Schonbezüge und prüfte die Sitze auf Originalität und guten Zustand. Er sagte, mit Schonbezügen würde oft was kaschiert und gemogelt. Ich bekam dann im Gutachten einen sehr guten Originalzustand bescheinigt, denn von unten war er auch rostlos glücklich und stabil. Bloß der Abgastest gefiel mir selber nicht, er lag bei 3,6%. Er wurde vom Prüfer auf 3,4% runtergestellt und dann akzeptiert. Er lag sonst immer noch unter dem Sollmittelwert von 2,5%.

Wieder in der Garage angekommen, ließ mir das keine Ruhe. Nochmal alles geprüft und nichts gefunden. Nochmal von vorn: Zündkabel und Kerzensteckercheck, nichts. Vor dem Aufstecken nochmal den letzten Staub von den Kerzen gewischt, dabei entdeckte ich dann beim zweiten Zylinder einen feinen Haariß im Keramikkörper. Durch die dadurch entstehenden Zündaussetzer wurde das Gemisch nicht richtig verbrannt u. der Abgaswert erhöhte sich. Neue Kerze rein und der K70 war für unser Treffen in Wismar fit.

Am letzten Tag des Treffens fuhren wir dann, mit mehreren Fahrzeugen, von der Insel Poel aus, in Richtung Heimat. Bei Wismar bog ich ab, um vor der Autobahn nochmal vollzutanken. Wir waren gerade nach dem Tanken ca. 80m gefahren, plötzlich ein Rump und lautes Knattern, Auspuff abgerissen. Da wir auf der engen Straße ohne Seitenstreifen nicht stehenbleiben konnten, fuhr ich einen holperigen Sandweg herunter, der zu einer Kleingartenanlage führte. Dort entdeckte ich vor dem Eingang eine frisch gemähte Rasenfläche, die einigermaßen Halt für Wagenheber und K70 verprach und auch ein halbwegs sauberes Drunterkriechen ermöglichte. Der Rohrstutzen vom Vordämpfer zum Hauptdämpfer war direkt neben der Schweißnaht am Dämpfer glatt abgerissen, kein Rost, Spannungsriß. Was tun, mit Draht vom Gartenzaun zusammenbinden. Kein Draht, geschmiedetes Ziergitter auf der gesamten Länge. Im Werkzeugkoffer lag noch Messingdraht, ging auch nicht, ist zu spröde, bricht beim zusammendrehen ab. Gegenüber war ein Sumpfgebiet, dort guckten aus dem hohen Gras ein paar alte Zaunpfähle raus, da hingen noch ein paar Reste alten verrosteten Stacheldrahtes aus DDR-Zeiten dran. Gut, daß ich Arbeitshandschuhe im Kofferraum hatte. Ich kniff 3 ca. 1m lange Enden ab und wickelte vorsichtig Dorn für Dorn aus dem Doppeldraht heraus und habe dann den Draht solange kreuzweise über die beiden Enden gewickelt, bis ein stabiles Geflecht entstand, daß die beiden Hälften einigermaßen fixierte. Der Draht war, trotz Rost, im Kern noch erstaunlich stabil. Durch die ganze, mühsame Aktion hatten wir ca 2 Stunden verloren, aber wir kamen damit ohne weitere Probleme bis nach Hause. JB.

K70 -Niedersachsentreffen zum 25. Altstadtfest in Gifhorn auf dem
„Gifhorner Oldtimerhimmel“



Der Gifhorner Oldtimerhimmel war am ersten Tag, dem Sonnabend nicht so sonnig, wie noch am Wochenende zuvor, trotzdem hatten sich zahlreiche Oldtimer zu diesem Oldtimertreffen anlässlich des 25. Gifhorner Altstadtfestes auf dem eigens dafür ausgewiesenen Parkplatz direkt im Festbereich eingefunden, darunter auch vier VW K70, die z. T. extra von weit her von ihren Besitzern zu diesem Ereignis in die Südeide gelenkt wurden, für ein so kurzfristig bekanntgegebenes Treffen eine gute Beteiligung der K70-Gemeinde. Aus dieser Erfahrung heraus werden wir verstärkt regionale Oldtimertreffen in unserer Gegend nutzen, um uns auch einmal unabhängig von unserem Jahrestreffen und der Jahreshauptversammlung zu treffen und die Gemeinschaft zu pflegen und auszubauen, auch und vor allem davon lebt auch unserer Club; die K70-Freunde werde ich bei den von mir initiierten Treffen prinzipiell mit einbeziehen. Erstens kommen so auch regional mehr K70 zu den Treffen und zum anderen können so vielleicht die eine oder anderer Barriere in den Köpfen einiger Mitglieder in unseren beiden Clubs abgebaut werden. Zu diesem Treffen war leider kein K70-Freund gekommen.

Das Gifhorner Altstadtfest ist das bei weitem größte Ereignis seiner Art in der Region Braunschweig / Wolfsburg und lockt jedesmal über 100.000 Besucher in den schönen Heideort. Auf elf Bühnen wird den Besuchern ein kostenloses Programm und viele Aktionen geboten, Theater, Preisschießen, Volksmusik., VW-Big Band, 70er Jahre Disco, Rock und Pop, Senta-Sofia (Teilnehmerin der Casting Show „Star Search“), Jazz und Country, also für jeden Geschmack ist etwas dabei. Von Heinrich „Heiner Wulfes“ wurde auch das Oldtimertreffen organisiert. Auf dem August-Treffen des Oldtimer-Stammtischs Gifhorn wurde das Ereignis bekannt gegeben, ich ließ mich dann als Parkplatzorganisator für den

angekommen. Seine Stimme ist der von Johnny Cash dermaßen ähnlich, das selbst echte Cash-Fans von der Ähnlichkeit verblüfft sind, wirklich hörenswert. Er bot etwa zwei Stunden Programm, leider sorgte die Witterung dafür, daß nicht allzu viele Zuhörer an der Bühne waren, wir konnten die Musik vom Oldtimerparkplatz aus hören.



Aufgrund der durchwachsenen Witterung mit zum Teil kräftigen Schauern, waren natürlich auch nicht so viele Besucher zu den Oldtimern gekommen, wie erwartet, das ganze Altstadtfest litt unter dem Wetter. So begaben sich die Teilnehmer des ersten Tages nach dem offiziellen Ende des Treffens dann allesamt zu uns nach Gamsen, um hier den geistvollen Getränken zuzusprechen.

Am Sonntag war das Wetter dann erheblich freundlicher, zu den vier bereits am Sonnabend anwesenden K70 kamen noch drei K70 aus dem Raum Celle hinzu, so daß insgesamt sieben K70 vor Ort waren, wobei keine Lackfarbe doppelt war, dadurch ergab sich ein buntes Bild, das von Markus schon am Sonnabend aufgetellte Schild mit dem Schriftzug „1. Internationaler K70-Club e.V.“ machte klar, wer hier Präsenz zeigte, kein Fahrzeugtyp war häufiger vertreten, als der VW K70, das war an beiden Tagen so. So waren an diesem Tage auch erheblich mehr Besucher zu verzeichnen als am

Vortag, teilweise waren die ausgestellten Autos so umlagert, daß von ihnen nicht mehr allzu viel zu sehen war, es gab viele interessante Gespräche, auch einige Angebote für Teile und auch einen Teileträger waren darunter. Gern hätte auch Gunther Knoch mit seinem rot metallic farbigen 1974er K70 LS an diesem Treffen teilgenommen, doch in der Woche zuvor hatte die Wasserpumpe des K70 den Geist aufgegeben, er schaute trotzdem am Sonntag herein,



auch um die Wasserpumpe mitzunehmen, die Markus ihm mitgebracht hatte. Im Nachhinein hätten wir den Wechsel auch auf dem Treffen durchführen können, dann hätte es noch einige zusätzliche Aktion gegeben, aber auch so hatten wir sehr großen und freundlichen Zuspruch für unsere K70. Auch die Presse war am folgenden Tag voll des Lobes über die Oldtimer, die Belebung am Ende der Festmeile habe hervorragend

Sonntag vereinnahmen. Sein Appell an Freiwillige fand natürlich keine besondere Resonanz, erst die Drohung, keine Veranstaltungen mehr zu organisieren, bewegte dann doch noch einen weiteren Oldtimerfreund, am Samstag die Parkplatzorganisation zu übernehmen. Diese Problematik des Mangels an aktiver Mitarbeit ist uns in unserem Club leider ja auch nicht so ganz fremd...



Als Anlaufpunkt hatte Heinrich Wulfes einen seiner englischen Road Master London-Doppeldeckerbusse zur Verfügung gestellt, er besitzt eine große Sammlung deutscher und internationaler Busse, die er auch vermietet und verkauft. In diesem Bus wurden auch noch viele alte Autozeitschriften aus den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren als Zeitvertreib für die

Besatzungen der alten Wagen ausgelegt, erwerben konnte man die Hefte auch für nur einen Euro das Stück.. Für die Teilnehmer des Treffens stellte das „Deutsche Haus“ an beiden Tagen einen kostenlosen warmen Imbiss für die Fahrer und Beifahrer der Oldtimer zur Verfügung. Hier noch einmal einen besonderen Dank an den Wirt Herrn Emmerich. So eine Zuwendung wird uns Oldtimerfahrern nur selten entgegengebracht, im Gegenteil, oft werden



inzwischen auf den Treffen schon Standgelder verlangt, von den Besuchern dann auch noch Eintritt, die Behörden machen hohe Auflagen, alles das gab es hier in Gifhorn erfreulicherweise nicht. Ein sehr großer Teil der Gifhorer Bevölkerung verdient direkt bei Volkswagen oder bei einem der zahlreichen Zulieferer und Dienstleister sein Geld; der Gifhorer

Bürgermeister Manfred Birth, der er vor einigen Monaten mit einer großen Mehrheit direkt von der Gifhorer Bevölkerung wiedergewählt wurde, ist auch ein ehemaliger VWler; vielleicht spielt auch das bei der erfreulichen Autofreundlichkeit in Gifhorn eine Rolle.

Am Sonnabend war direkt neben dem Oldtimerparkplatz auch der Auftritt von Heinrich Wulfes, der selbst ein in der Country Szene sehr bekannter Interpret ist, er singt Songs von Johnny Cash, spielt aber auch eigene Songs; sein „Give me five Johnny“ ist wochenlang in der deutschen Country Hitparade ganz oben gewesen, auch international ist das Werk sehr gut

funktioniert, es seien weitaus mehr Gäste in diesem Bereich gewesen, als in den Vorjahren, das läßt hoffen, daß diese Veranstaltung im kommenden Jahr eine Wiederholung finden könnte, dann sind wir sicher wieder dabei, wenn möglich auch mit langfristigerer Vorankündigung.



Leider mußten wir uns zeitig wieder in alle Winde zerstreuen, Schule und Arbeit warteten am Montag genauso wie wichtige Termine in der Frühe, trotzdem reichte es noch für eine gemütliche Stunde, natürlich mit dem schon traditionellen „K70, K70, K70!“-Ruf.

Auch diesmal habe ich wieder eine Aufstellung derer gemacht, die in Gifhorn mit ihrem K70 Flagge gezeigt

haben, wer nun gerne daran teilgenommen hätte, der sei noch einmal an den Aufruf für die Sammlung der Adressen in der K70-Post Ausgabe 2/2004 erinnert, den meine Frau gestartet hat. Alle die sich hier beteiligt haben oder auch den K70-Email-Newsletter abonniert haben, werden über solche Ereignisse informiert, eine Ankündigung in der K70-Post ist in diesen Fällen leider oft nicht möglich, weil die Termine zu kurzfristig bekannt werden.

Für Veranstaltungen, die der 1. Internationale K70 Club e. V. durchführt, sind wir aber immer bemüht, alle rechtzeitig zu informieren und niemanden zu diskriminieren, der es vorzieht, kommunikationstechnisch ein Robinsonleben zu führen. (hun)

Dabei waren:

Fred Hasselmann, K70L, Mj. 1973, leuchtorange,

CE AZ 74

Hans-Ulrich Neumann, K70L, Mj. 1974, marathon metallic,

GF TN 70H

Manuela Neumann mit Lea, K70L, Mj. 1971, kansanbeige,

GF KU 70H

Markus Retz, K70L, Mj. 1973, maya metallic,

KUN 0705

Manfred und Edelgard Schmidt, K70L, Mj. 1971, silber metallic,

ME YT 70H

Manfred und Volker Sobiella, K70L, Mj. 1974, alaska metallic,

CE AN 928

Harry und Lydia Thimm, K70L, Mj. 1973, türkis metallic,

CE CK 70

Als Besucher ohne K70 war Gunther Knoch dabei, danke an Euch alle.

(hun)

H-KENNZEICHEN-ODYSSEE

Wie vorher schon erwähnt, hatte mein K70 die Oldtimerabnahme ohne Probleme bestanden. Also, auf zum Straßenverkehrsamt, um nach der praktischen, die bürokratische Hürde zu nehmen. Einige Oldtimerfans hatten mich schon vorgewarnt, daß man sich beim Kreis Lippe beim H-Kennzeichen zickig anstellte und Probleme machte. Da sollte z.B. ein Bekannter bei seinem alten Benz die originalen Stoßstangenhörner abbauen, weil sie ihm kein Schild geben wollten, das, wie bisher, dazwischenpaßt. Auf sein Veto hin, schlugen sie ihm vor, die Hörner so zu lassen und das Nummernschild dann auf den Hörnern anzubohren.

Es gibt dort ca. 16 Schalter und man muß eine Nummer ziehen und warten, bis sie zu einem der Schalter aufgerufen wird. Die Wartezeit betrug etwa eine Stunde, bis ich dran kam. Ich legte das Gutachten und die Papiere auf den Tisch, die Dame guckte drauf, stutzte und sagte: „Auch das noch“. Wieso, sie brauchen doch nur die Schlüsselnummer auf 98 ändern und ein H hinter das Kennzeichen setzen. Da tönt es zwei Schalter weiter, von einer anderen Dame rüber: So einfach geht das nicht mehr, sie müssen eine neue Nummer haben. Wieso das denn, das ist doch keine Neuanmeldung oder Ummeldung, der Wagen ist immer durchgehend angemeldet gewesen und meine Nummer paßt auch mit dem H dahinter noch auf die neuen Euro-Bleche, das sind dann zusammen 8 Stellen und die sind noch zulässig. Ausserdem habe ich allein auf der letzten Oldtimerausfahrt hier im Kreis, mindestens 15 Oldies mit dem Altkreiskennzeichen DT und H gezählt. Das gehört doch mit den Oldie zusammen zur Historie. Ich habe bei meinem einen Passat mit DT, wegen Katnacrüstung auch die Schlüsselnummer ändern lassen und das Kennzeichen blieb, sie dient in beiden Fällen zur richtigen Steuereinstufung. Beim Oldie ist das H hinter dem eigentlichen Kennzeichen nur ein zusätzlicher Hinweis zur Historie. Wieso wird da mit zweierlei Maß gemessen, die anderen Oldies konnten ihr altes DT behalten und ich soll LIP nehmen. Entweder sie nehmen LIP, oder sie lassen alles beim Alten.

Mir schwillt langsam der Kamm. Ich habe den Urlaubstag dafür ja nicht für Nonsense genommen. Gut, suchen sie ein LIP-Kennzeichen raus. Geht nicht, LIP ist noch eine Stelle länger und paßt dann mit dem H zusammen nicht mehr aufs Schild und die kürzeren Nummern sind für besondere Fälle und Motorräder vorgesehen, kommen sie doch nächsten Monat noch mal wieder, vielleicht finden wir dann was Passendes und schiebt mir die Unterlagen wieder rüber. Ich explodierte, alles guckt und ich verlasse wutschnaubend den Bürger- u. Praxisfernen Bürokratentempel. Ich mußte jetzt noch mal zum TÜV zurück, um dort meine alten Schilder mit den neuen Plaketten versehen zu lassen, weil ich ja keine neuen Bleche bekommen hatte. Die ganze Aktion hat von 9³⁰-16¹⁰ gedauert. Ein ganzer Urlaubstag war flöten.

Kollegen sagten, versuch es doch mal bei der Nebenstelle in Bad Salzuflen, vielleicht klappt es da besser. Anfang August fahr ich dort mit K70 hin, vielleicht stimmt der Anblick eines Oldies ja milder. Ich schraube die Nummerschilder ab, nehme die Papiere und gehe damit an den Schalter, wieder weiblich besetzt, ich ahne nichts Gutes. Sie sieht das Gutachten und die Schilder und schon klappt das Gesicht runter. Ich möchte die Schlüsselnummer ändern lassen und die Nummer sollte auf diese Schildergröße passen. Das machen wir nicht, kleiner wie 520mm dürfen die Schilder nicht sein und Engschrift wird

nicht gemacht. Wenn sie das haben wollen, müssen sie sich ein Sondergutachten vom TÜV machen lassen. Mir Platzt der Kragen und ich werde laut: Sie haben wohl den Gesetzestext rückwärts gelesen, bei einzeiligen Schildern ist 520mm das Höchstmaß, welches beliebig unterschritten werden kann u. Engschrift darf sogar seit neuestem mit Normalschrift gemixt werden. Ist das der vielgepriesene Bürokratieabbau u. die Bürgernähe für die sich Ostwestfalen als Modellregion dafür in Deutschland etablieren will u. auch noch mit großem Presserummel dafür wirbt. Sie läßt mich einfach stehen u. wendet sich dem Nächsten zu. Ich schraube meine alten Nummernschilder wieder an u. fahre wieder zurück nach Lage zur K70-Garage. Wieder umsonst Zeit und Kilometer vertrödelt.

Eine Möglichkeit hatte ich noch. Am genau entgegengesetzten Ende des Kreises, in Barntrup, ist vor kurzem noch eine Nebenstelle eröffnet worden. In der letzten Urlaubswoche hatte ich was zu erledigen und hatte danach noch etwas Zeit. Ich denk, fahr mal hin und guck, wo das genau ist und wann die offen haben, es stand ja noch nicht im Telefonbuch. Ich hab's erst beim zweiten Anlauf gefunden, weil es, ohne Hinweisschild, versteckt am Ende in einer Sackgasse lag. Es war mittlerweile 12²⁰ geworden. Ich fuhr auf den völlig leeren Parkplatz und ging zum Eingang, um nach den Öffnungszeiten zu gucken, in 10 Minuten war zu. Links im Vorraum war die Schilderstelle, vielleicht reicht die Zeit noch, um sich vorher nochmal Informationen über die Fertigungsmöglichkeiten der Schilder und Schriftgrößen zu holen. Da kam eine Stimme aus dem Anmeldeschalter von rechts: Kann ich ihnen helfen? Ich hab ein Oldtimergutachten und wollte mal wegen H-Kennzeichenschilder gucken. Was haben sie denn für'n Auto? Einen K70. Oh, kann ich den mal sehen? Leider nicht, ich bin mit dem Passat da, aber die Unterlagen hab ich im Auto liegen, haben sie nicht gleich Feierabend? Ach, holen sie die Sachen ruhig rein, das kriegen wir noch irgendwie hin. Im Büro saßen eine Dame und ein Herr und an den Wänden hingen große Bilder von Autos und LKW's aus der Vorkriegszeit. Das Gutachten wurde gelesen und kopiert und ich bekam sogar das Original zurück, ist auch nicht immer der Fall.

Tut uns leid, aber wir haben vor kurzem Order bekommen, bei Änderungen die Altkreis-kennzeichen gegen LIP-Kennzeichen auszutauschen, weil unser Chef die Altkennzeichen weghaben will. Wir halten das auch nicht für richtig, die gehören doch zu den Oldies und das klappt sowieso nicht, da viele Oldies schon DT mit H haben. Außerdem fahren hier noch tausende Alltagsautos damit rum. Sie dreht den Monitor zu mir, ich habe ihnen hier alle z.Zt. freien Kennzeichen mit einer 70 rausgesucht, suchen sie sich eins aus. Meine Wunschbuchstaben waren leider nicht frei. Ich schloß einen Kompromiß und nahm ID 70, gesprochen: ID(ee) 70. Sie schrieb die Nummer auf einen Zettel, gehen sie rüber zum Schildermacher und suchen sie sich die passende Größe dazu aus, inzwischen mach die Papiere fertig. Danach noch die Schilder abgestempelt und ich bekam meinen alten Brief wieder, in den die Änderung handschriftlich eingetragen war. Das war eine bürgernahe Bedienung, in ca. 20 Min. war alles erledigt und ich konnte 3 Tage später, am 27.8.04, das erste Mal mit H-Nr. zu den Detmolder Oldtimertagen fahren. Seit dem Gutachten waren also fast 4 Monate vergangen. JB.

Wer Probleme oder Fragen in punkto Zulassungen kann sich auch an den DEUVET wenden. Ansprechpartnerin ist : Ursula Busch, Prinzeß-Luise-Str. 62, 45479 Mülheim-Ruhr, Tel. 0208/997009 od.: 997770, Fax: 0208/997011, info @ yestercar. de