

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 4. Quartal 2002

**Millionen Menschen
fahren VW.
Machen Sie
treue Kunden daraus!**



Einen guten Start in das neue **K70**-Jahr 2003 wünscht

allen **K70**-Fahrern

Die **K70**-Post Redaktion.

INHALT

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

Ersatzteillpool (Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44, 26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 0 49 24 / 8 83)

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 62 / 8 46 33 15 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 und **K70** -STAMMTISCH:
Manfred Schmidt, Wilbecker Str. 83, 40699 Erkrath, ☎ 0 21 04 / 4 58 29

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
P/a De Clercqstraat 16-1
1052 ND Amsterdam
sergevandonkelaar@wxs.nl
reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :
Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Im Jahresrückblick können wir in unserem Club eigentlich sehr zufrieden sein und es gibt keinen triftigen Grund sich zu beklagen. Wir schließen uns also der allgemeinen Miesmacherei von einigen Interessengruppen, sensationsgeiernden Journalisten, usw. nicht an.

Das Internationale **K70** Treffen Pfingsten 2003 ist auch schon in Planung und wird diesmal von Josef Wasmuth im Raum Paderborn organisiert.

Ingo Menker hat sich darum gekümmert, daß die Bindung unserer Clubzeitung bei Bedarf mehr Seiten aufnehmen kann. Es gibt jetzt keine Ausrede für Schreibfaule mehr.

Wir konnten uns die letzten, noch bei VW vorhandenen, K70-Ersatzteile sichern und den ganzen Restlagerbestand aufkaufen. Wir brauchten noch nicht einmal die erst vereinbarte Ratenzahlung einhalten, sondern konnten gleich die hohe Kaufsumme auf einmal begleichen. Dank guten Abverkaufs von Rudi und Zurückbehaltung einer stillen Reserve von Michael. Ein umsichtiger Umgang mit Pool und Kasse wirkt sich immer positiv aus. Vielen Dank, Rudi und Michael!!!

Bei verschiedenen Händlern sind wir auch noch, manchmal mit Einzelteilen oder kleineren Posten, pfündig geworden. Auch die meisten Ersatzteilmachfertigungen laufen mittlerweile problemlos. Jeder in der Oldtimerszene weiß, daß für die Händler oder damaligen Hersteller für so alte Teile die Garantie genauso abgelaufen ist, wie für den Oldie auch.

Für neu gefertigte Teile, gilt für den Hersteller die gesetzliche Garantiefrist. Da die meisten Oldtimerclubs keine Ersatzteilversorgung für ihre Mitglieder betreiben, sind viele froh, wenn sie manchmal nach jahrelanger Suche ein halbwegs intaktes Teil finden, daß man wieder funktionsfähig aufarbeiten kann. Dem gegenüber sind einige in unserem Club schon ganz verwöhnt, wenn sie Teile beanstanden, die direkt neu gefertigt vom Erstausrüster kommen, bloß weil deshalb das VW-Zeichen fehlt und dann noch die Rostschutzpaste mit Korrosion verwechseln. Für einen, der den Teilepool ehrenamtlich so gewissenhaft führt wie Rudi, ist das schon frustrierend.

Für einen Oldtimerclub ist es in erster Linie wichtig, daß die Fahrzeuge mit original Ersatzteilen, bzw. entsprechenden Nachfertigungen fahrbereit und im historischen Zustand gehalten werden können. Wir setzen die Clubmittel also lieber hierfür sinnvoll ein, als z.B. für farbige Hochglanzbroschüren. Auf Grund dessen haben wir aus der Szene in der letzten Zeit auch einiges an Lob bekommen, was wir im Vergleich zu wesentlich größeren Clubs da auf die Beine stellen. Wir können also alle ruhig ein bisschen stolz darauf sein. JB.

Wir wünschen allen Lesern

immer gutes Wetter

ein schönes und gesundes

beim K70-fahren

Neues Jahr

De Nederlandse K70-evenementen in 2003

Hallo allemaal,

Op een geslaagde 'Oliebollenbijeenkomst' op 19 januari j.l. hebben wij met z'n vijftwintigen het nieuwe K70-jaar geopend en, naast het aanhalen van de contacten, het evenementenprogramma voor 2003 vastgesteld. Noteer alvast in je agenda:

Wat

- Vehikel Oldtimer Beurs, Utrecht
- Voorjaarsbijeenkomst, Linge
- Najaarsbijeenkomst, Lelystad, Noord Holland
- Technische dag, Garage Siem Boom, Monnickendam
- Oliebollentreffen in 2004, Oosterbeek

Wanneer

22 en 23 februari
27 april
13 en 14 september
19 oktober
18 januari

En niet te vergeten:

- Het jaarlijkse internationale clubtreffen in Duitsland vindt plaats op 7, 8 en 9 juni (Pinksteren) in Duitsland, in de mooie omgeving van Paderborn.

Vehikel vindt dit jaar voor de tweede keer plaats in de Veemarkthallen in Utrecht. Het is een beurs voor alleen auto's, die dit keer twee dagen in plaats van drie dagen duurt. De K70-club is weer present, als je op Vehikel bent, kom langs voor een praatje en een kop koffie!

Op de **K70 voorjaarsbijeenkomst** hopen wij veel bloeiende fruitbomen te zien en een mooie rit te maken langs het riviertje de Linge. Het programma moet nog in elkaar gezet te worden, maar wij denken aan het stroomgebied tussen Leerdam en Geldermalsen. Wij ontmoeten elkaar vanaf 11.00 uur op het terras van Restaurant Rust Wat (hoe toepasselijk) in Rhenoy, Lingedijk 16. Rhenoy ligt vlak ten oosten van Leerdam. Het telefoonnummer van het restaurant is 0345 - 68 14 94. Kom met de hele familie en vergeet niet wat overvloedige onderdelen, miniaturen of folders in je kofferbak te leggen.

De **K70 najaarsbijeenkomst** start op 13 september bij de Batavia-werf in Lelystad. Michel Linskens zal ons daar een rondleiding geven op de levensechte replica van de 17^e eeuwse VOC koopvaarder 'De Batavia'. Via de Zuiderzeedijk gaan we richting Noord Holland, waarbij wij denken aan stadjes als Enkhuizen, Hoorn en Den Helder. In Den Helder is onder meer een maritiem museum, een fort, een prachtig aquarium, en er ligt een Russische atoomonderzeeër uit de tijd van de koude oorlog. Over het najaarstreffen krijgen jullie nog nadere informatie.

De **technische K70 dag** staat dit jaar in het teken van de remmen, waar Siem ons bijbrengt hoe het werkt en wat we daaraan al dan niet zelf kunnen doen.

En over 12 maanden zien wij elkaar misschien weer in café-restaurant De Westerbouwing in Oosterbeek?

Willen jullie nadere informatie hebben over bovengenoemde happenings, of daar misschien een bijdrage aan willen leveren (graag!), neem dan contact op met de evenementencommissie:

Graag tot ziens,

Pim en Anne-Marie Tielkemeijer
Jaap en Barbera van Riesen

telefoon: 0297 - 263454
telefoon: 0313 - 65 24 31

Und natürlich gilt auch für unseren 'ausländische'Freunden: herzlich willkommen bei unseren Treffen!!

17.Internationales K 70 – Treffen vom 7.- 9.Juni 2003

- Vorankündigung -

Das 17. Internationale K 70-Treffen findet – wie immer an Pfingsten – dieses Jahr im Raum Paderborn statt. Hauptorganisator ist Josef Wasmuth.

Das genaue Programm ist noch in Arbeit und wird demnächst veröffentlicht (inkl. Anfahrtsskizze und Zimmernachweis).

Der Treffpunkt steht schon fest: am 7.6.03 auf dem Rathausplatz Borchon, nahe dem Restaurant „Haus Carola“ (Bohnenkamp 24, 33178 Borchon-Kirchborchen). Kirchborchen liegt an der Autobahn 33 (Abfahrt Nr. 29).

Für weitere Fragen steht Josef gerne zur Verfügung.

17th International K 70 – Meeting 7. to 9. June 2003

- previous notice -

The 17th International K 70-meeting – at Whitsun, like usual - will be located in the area of Paderborn. The organisator is Josef Wasmuth. The detailed programme is still in process and will be published soon (incl. map and accomodations). The meeting-point is fixed now: at the 7th of June on the Rathausplatz in Borchon, close to the restaurant “Haus Carola” (Bohnenkamp 24, 33178 Borchon-Kirchborchen). Kirchborchen is located at the motorway 33 (Exit No. 29). For more informations ask Josef.

Josef Wasmuth, Bäumerweg 1, 33178 Borchon, Tel. 05251/39206



K70-FREUNDE-e.V.

Andreas de Wall
Möhringer Straße 60
78532 Tuttlingen
Tel. / Fax (0 74 61) 1 32 03
Mobil: 0175 / 1102822
Mail: andreas.dewall@gmx.de

Andreas de Wall • Möhringer Str. 60 • 78532 Tuttlingen

An alle

K 70-Interessierten

9. Januar 2003

Einladung zum Regionaltreffen Süd-West

Liebe K 70-Freunde,

nach dem doch etwas grösseren Ausflug im letzten Herbst an den Gardasee wollen wir im Frühjahr wieder zu einem eher kleineren Treffen zusammenfinden. Also rechtzeitig den K 70 aus dem Winterschlaf wachküssen, denn wir treffen uns am

**Samstag, den 26. April 2003
um 14.00 Uhr**

am Haupteingang der Firma Neoplan (www.neoplan.de) in Stuttgart-Möhringen. Dort besichtigen wir zunächst das Auwärter-Museum. Parkplätze stehen in begrenzter Anzahl direkt vor dem Haupteingang zur Verfügung. Hinweise zur Anfahrt gibt es auf Anfrage bei mir.

Danach geht es zu Kaffee und Kuchen in den Landgasthof Riedsee (www.riedsee.de), wo Tische für uns reserviert sind. Der „harte Kern“ kann hier auch zum Abendessen bleiben. Bei schönem Wetter besteht zudem die Möglichkeit, auf der Terrasse am See zu sitzen.

Es würde mich freuen, Euch wieder beim Treffen begrüßen zu können.

Mit freundlichem Ventilgeklapper

Wir sind auf der Techno Classica !
An der üblichen Stelle, dem Gemeinschaftsstand der VW-Clubs in
Halle 8A (1.OG, ehem. Halle 15).
Die Techno Classica findet vom 10. bis 13. April in der Messe Essen
statt.

Technische dag 2002

Sinds vorig jaar weet ik wat een relais doet voor je lichtopbrengst en ongeveer hoe het ding eruit ziet. Ook dit najaar organiseerden Siemon en Peter weer een middag waar de minder technisch onderlegde leden hun begrip van ons geliefde vervoermiddel een beetje konden vergroten.

Het thema van deze keer was de ontsteking. Daar wist ik al wel iets vanaf (ik reed een paar jaar terug in een volvo 360, die had ik aangeschaft voor 200 gulden, vier jaar tamelijk probleemloos mee gereden, behalve dan wat gerommel zo nu en dan met een lekke verdelerkap en over de motor wandelende vonken), maar toch nog lang niet alles, dus naar Monnickendam.

De werking van de bobine (die maakt samen met de condensator van de slappe 12 volt uit de accu de vreselijk sterke stroom die nodig is om via de bougies de brandstof in de cilinders te laten ontploffen) werd door Siemon aanschouwelijk gemaakt met behulp van een proefopstelling die hij van een school heeft overgenomen. Ook heb ik nu begrepen dat een zuiger in een cilinder vier slagen maakt, waarvan er maar 1 effectief kracht oplevert. Ik dacht altijd: brandstof in de cilinder, ontploffing, brandstof in de cilinder, ontploffing, etcetera, maar het blijkt veel minder soepel te gaan: de verbrandingsresten moeten bijvoorbeeld ook worden afgevoerd naar de uitlaat.....had ik misschien ook wel zelf kunnen bedenken.

Al met al weer leuk en leerzaam, ook voor de nieuwe leden uit het zuiden des lands, die de gelegenheid aangrepen om een schema te bemachtigen van de elektriciteit. Veel plezier met het uitzoekwerk, heren!

Serge van Donkelaar

Contributie 2003

Beste clubleden,

Het is weer bijna zover: een nieuw jaar staat voor de deur. Niet vergeten dus om op tijd (dus voor 1 januari) jullie contributie te betalen. Voor 30 euro per persoon hebben jullie dan weer een fantastisch k70 jaar te gaan. Het nummer van de bankrekening en andere gegevens vinden jullie voorin deze krant.

Luchtgekoeld?!

Op speciaal verzoek van de organisatoren van een luchtgekoelde vw dag waren er op een bijeenkomst in Beek en Donk ook nauw verwante auto's aanwezig zoals k70 en ro 80. Het idee achter de dag was dat de verbanden tussen de merken Audi, VW, NSU en Auto Union zichtbaar zouden worden gemaakt. Er waren veel verschillende auto's waarvan wij sommige nog niet eerder hadden gezien, zoals de kanariegele VW Brasilia, die inderdaad alleen in Brazilië werd geproduceerd en alleen daar op de markt is gebracht. Ook de witte Auto Union (indrukwekkend uiterlijk maar motortje als een naaimachine, slecht gerestaureerd, maar uniek) kenden wij nog niet.

lawaaaiige Braziliaanse bijdrage



Na een rondrit door het Brabantse land werden twee films vertoond over de geschiedenis van de bovengenoemde merken. Mooie beelden van door jaren 70 landschap rijdende k70's ten spijt was vooral de tweede film taaie kost. Wel heel leuk waren de oude reclamefilmmpjes die als extraatje werden gedraaid. Vooral het sterspotje waarin een duidelijk flink opgereden vw passat op een oprit staat met daarnaast een trots erop kloppende

auto union

grijzende zestiger en een voice-over somber aankondigt dat er nu eenmaal een dag komt dat ie je in de steek laat (op dat moment valt de zestiger om).

In totaal waren op deze dag 3 k70's aanwezig: de rode van en met Peter Krikken, onze marathonblauwe en een nog niet bekende bruine, waarvan de kersverse eigenaar direct werd benaderd om lid te worden van onze club, wat hij meteen toezegde.

Op de volgende bladzijde nog 2 foto's om het verhaal compleet te maken.



Wir sind auf der Techno Classica!
An der üblichen Stelle, dem Gemeinschaftsstand der VW-Clubs in
Halle 8A (1.OG, ehem. Halle 15).
Die Techno Classica findet vom 10. bis 13. April in der Messe Essen
statt.

deze twee kleurgelovten (oranje, ik zet het er even bij want de k70 krant is in zwart wit)
hebben beide hun motor achterin, en zijn best leuk, maar.....



er kan er maar 1 de leukste auto zijn: zoek de k.....



Unserem Rudi

Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?

Wenn unser K 70 mal wieder steht,
weil's z.B. um die Zylinderkopfdichtung geht,
ruf' ich bei unserem Rudi an,
der schickt mir schnell ein Päckchen und dann
kommt es bei mir am nächsten Tag an,
unser Rudi ist halt schnell dran!

Wer von uns hat das verdient,
daß Rudi ihn so schnell bedient?

Und wenn ich nicht mehr weiter weiß,
mich an einem Problem verbeiße,
ruf' ich bei unserem Rudi an,
doch der kann leider selbst grad' nicht dran.
"Lieber Rudi ruf' doch zurück!"
Was er auch tut - Welch ein Glück!
Er gibt mir einen heißen Tip,
wie ich mein Problem gelöst krieg.

Wer von uns hat das verdient,
daß Rudi ihn so schnell bedient?

Die Teile fliegen ihm nicht zu,
er muß sie fleißig suchen und im Nu
werden sie nach Oldersum gebracht,
eingelagert, häufig erst sauber gemacht,
laut einer Liste bepreist
und in den Computer eingespeist.

Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?

Oftmals ist es wirklich schwer,
denn wo kommen solche Teile her,
die schon längst vergriffen sind,
ohne die jedoch unser K 70 - Traum zerrint?
Auch darum kümmert Rudi sich,
vollbringt wahre Wunder für Dich und mich!

**Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?**

Dem Rudi bleibt auch nichts erspart,
er steht für Bestellungen stets parat.
Das Telefon steht bei ihm nie still,
auch wenn er mal Mittagspause machen will.
Ob Sonntag, Feiertag oder Mitternacht -
oh ja, selbst das hat schon mal einer gemacht!
Manch einer scheint vom K 70 so betört,
das er ergißt, was sich gehört!

**Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?**

Hat Rudi die Bestellung aufgenommen,
soll der Kunde schnell sein Päckchen bekommen.
Auch hier sind Zeit und Arbeit gefragt
und wer hat immer die richtige Verpackung parat?
Über 150 Päckchen im vergangenen Jahr,
wie oft er wohl beim Postamt war?

**Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?**

Und noch etwas sei hier gesagt:
nie hat Rudi nach Kostenerstattung gefragt.
So viele Fahrten zur Post, das kostet schon,
nicht zu vergessen auch Verpackung und Telefon!
Selten hat mal jemand nach Rudis Befinden gefragt,
oder für seine Arbeit DANKE gesagt!

**Wer von uns hat mal daran gedacht,
was Rudi für unseren Club alles macht?**

Wer nun meint, Rudi mache irgendwas nicht gut,
der habe bitte auch den Mut,
und sollte sich bequemen,
all diese Arbeiten zu übernehmen!

Manuela Thimm

Warum muß es gerade der K70 sein ...

Als ich gerade neun Jahre alt war, passierte es; meine Eltern waren ohne uns Kinder abends mit dem smaragdgrünen VW 1600 L (Typ 3) auf ein Eis zur Eisdiele Eckmann in Heide gefahren. Als sie wieder auf die heimische Auffahrt fuhren, starb der Motor einfach ab. Meine Mutter blickte in den auch auf der Beifahrerseite auf dem Kotflügel angebrachten Talbotspiegel und stellte fest, daß der Wagen brannte. Löschversuche mit Autofeuerlöschern von zur Hilfe bereiten Autofahrern schlugen kläglich fehl, erst ein eher wenig gebildeter Nachbar kam auf die einfache wie geniale Idee, den Wagen einfach mit ein paar Schaufeln Sand abzulöschen, so daß für die zwischenzeitlich alarmierte Feuerwehr nichts mehr zu tun blieb. Ich habe das Drama erst am folgenden Sonntag morgen erfahren und war sehr traurig, daß das geliebte Familiengefährt nun mit geöffneter Motorklappe mitten auf der Auffahrt stand, äußerlich unversehrt, aber mangels Antrieb unbrauchbar geworden.

Nun mußte Ersatz her; ein Neuwagen sollte es sein, ursprünglich ein pastellweißer VW 1600 L. Der Autoverkäufer kam zum Vertragsabschluß zu uns nach Hause, so war es damals. Die Unterschriften waren gesetzt und es wurde sich noch etwas unterhalten. Meine Mutter wollte wissen, was das denn für ein Wagen sei, mit dem der Herr Steingrube zu uns gekommen war, sie hatte es für einen Ford oder Opel gehalten. Der Mann klärte meine Mutter auf, daß dies der VW K70 sei und bot sofort an, daß mein Vater ihn doch in den Betrieb zurückfahren möge, damit wir dann eine ausführliche Probefahrt machen könnten, den Vertrag für den 1600er könnten wir noch bis zum Mittag des folgenden Tages stornieren. So wurde die Probefahrt mit dem pastellweißen '72er mit 75 PS (HEI-VW 7) von Heide über Hemmingstedt, Meldorf, Albersdorf, Nordhastedt wieder nach Heide durchgeführt. Schon in Hemmingstedt bemängelte mein Vater, daß die völlig flache Kühlerhaube zu Flattern neige, war aber ansonsten sehr angetan von dem Wagen, klar, wenn man bislang einen Käfer und zwei Typ 3 besessen hat.

Trotz meines heftigen Protests gegen ein Auto mit Wasserkühlung, ich hatte doch bei "Daktari" gesehen, daß diese Autos laufend mit kochendem Kühlwasser liegen bleiben, wurde der Vertrag für den 1600er kurz vor Ablauf der Frist storniert. Nun hatten wir einen '72er Prospekt für den K70, aus dem wir uns unseren aussuchen sollten. Es wurde ein 75 PS Grundmodell, mein Vater setze "leuchtorange" gegen den Wunsch "pastellweiß" meiner Mutter durch, als Extras wurden Kunstledersitze, die beheizbare Heckscheibe, ein abschließbarer Tankdeckel, das Radio "Emden" und hintere Schmutzfänger gewählt. Ein "L"-Modell wurde unter anderem abgelehnt, weil mein Vater der Ansicht war, daß auf der Rückbank keiner den "Knüppel" (Er meinte die klappbare Mittelarmlehne) im Rücken haben wollte, außerdem was nicht am Wagen dran sei könne auch nicht kaputt gehen. Metallic-Lack galt als zu empfindlich, teuer und schlecht auszubessern. Die Polster sollten in "alabaster" gehalten sein. Da mein Vater aber ein Fahrzeug des neuen Modelljahres '73 haben wollte (auch aus heutiger Sicht eine sehr kluge Entscheidung), gab es dann die Sitze in "silbergrau" statt in "alabaster".

Für die etwa sechs Wochen Lieferzeit wurde uns kostenlos (!) ein alter, weißer VW Käfer (HEI-H 331) mit 30 PS zur Verfügung gestellt. Es war noch eines dieser Exemplare mit Choke und separatem Startertaster. Eine Tankuhr gab es auch nicht, sondern den berühmten Hebel im Fußraum, mit dem bei wegen Spritmangel ruckelndem Motor die Benzinreserve aktiviert wurde.

Öfter fuhr ich zum Autohaus, damit ich den Wagen dann vielleicht als erster sehen kann, dabei sah ich zumindest den sumatragrünen "L", der später das Kennzeichen HEI-LK 28 erhielt. Der Wagen war mit einer dicken Wachsschicht überzogen, unseren habe ich aber nicht vor den anderen Mitgliedern der Familie gesehen. Um den 20. September herum konnten wir dann unseren K70 abholen. Da stand er nun, für uns Kinder am interessantesten war natürlich das zugeteilte Kennzeichen, es war HEI-N 588. Zuerst sah ich den Wagen von hinten, weil er noch in der Halle für die Neuwagenbereitstellung stand. Dabei fielen mir das kreisförmige Muster in den Rückleuchten und das Fehlen der waagerechten Zierleiste darin auf. Es sah aber irgendwie gut aus. Nun hatten wir beiden Jungen jeder eine "eigene" Tür, die kleine Schwester mußte mit dem Mittelplatz vorlieb nehmen. Die Serienbereifung bestand aus "Continental TS" Reifen, die recht stark dröhnten, vor allem, weil wir ja noch Diagonalreifen gewohnt waren. Für meine Mutter gab es von der Firma einen Blumenstrauß, desweiteren bekamen wir einen dunkelgrünen, aufklappbaren, runden Reisewecker mit goldfarbenen Metallteilen und einen vergoldeten Kugelschreiber. Einige Wochen später bekamen wir per Post ein großes, geknotetes weißes Taschentuch, auf dem eine Person mit einem Schraubenschlüssel abgebildet war, um an die 1.000 km-Inspektion zu erinnern. Leider ist nichts mehr davon erhalten.

Zunächst sind wir mit dem neuen K70 kurz tanken gefahren, in der Meldorfer Straße dann wurden wir des Aufleuchtens einer uns unbekanntenen, roten Kontrollleuchte gewahr, die Betriebsanleitung half den nervösen Eltern auch nicht recht

weiter, so wurde eine vor Ort gelegene Telefonzelle angesteuert und die Werkstatt wegen des vermeintlichen Defektes angerufen, der sich als eine nicht vollständig gelöste Handbremse herausstellte. Da meiner Mutter die normalen K70-Radkappen nicht gefielen, bekam unser K70 dann die von ihr als "Spinnerradkappen" bezeichneten Metallradkappen verpaßt, die in etwa einer Porsche-Fuchsfelge nachempfunden waren und in der Mitte das Abbild zweier gekreuzter Zielflaggen trugen. Zu Weihnachten haben wir meinem Vater eine Nebelschlußleuchte geschenkt, die in der Werkstatt mit einem Schalter aus dem Audi 100 eingebaut wurde, der die grüne Leuchte im Schalter integriert hatte; so sparte man das Ausbauen des Instrumenteneinsatzes und die Zusatzverkabelung. Die obligatorischen Kokosfußmatten, schwarz-gelb mit schwarzen Skai-Keder hat der Wagen von Anfang an erhalten.

Diesem Wagen war keine lange Zeit bei uns beschieden, denn schon im April 1973 war der Wagen in einem selbstverschuldeten Unfall verwickelt. Bei Rauhreif wollte mein Vater nach der Nachtschicht vom südlichen Parkplatz der Heider Erdölraffinerie fahren, vermutlich kam er wegen der Glätte nicht richtig weg und so wurde der Wagen von einem mit rund 120 km/h herannahendem Ford eines verspäteten Fröhschichtarbeiters der Aldra-Fensterwerke in Meldorf auf der Fahrerseite gerammt. Obwohl mein Vater nicht angeschnallt war, trug er keinerlei Verletzungen davon. Die herbeigerufene Polizei meinte, er könne mit dem Wagen problemlos nach Hause fahren, was auch gerade noch gelang, bei der Ankunft sackte der Wagen aber urplötzlich weg, weil wohl doch ein Teil der Hinterachsaufhängung beschädigt war, immerhin hat der K70 seinen Fahrer sicher bis an sein Ziel gebracht. Von unserer Seite sollte der Wagen nicht mehr instandgesetzt werden, weil meine Mutter damals kein Vertrauen in Unfallwagen hatte.

Nun mußte also schnell Ersatz her, da mein Vater meinte, der Wagen sei zu lahm gewesen und er deswegen bei dem Unfall nicht so schnell über die zu kreuzende Fahrbahn gekommen, sollte es nun ein gleichfarbiges Grundmodell mit 90 PS sein. Ein entsprechender Wagen wurde bei einem Händler in Kassel gefunden, allerdings mit Textilbezügen. Der Wagen wurde sofort beschafft, die Sitze vom Unfallwagen eingebaut, die Schmutzfänger, das Radio Emden und die Nebelschlußleuchte nachgerüstet. Da mein Vater zur Spätschicht war, brachte ein Mitarbeiter des Autohauses Hinrichsen & Wolters KG uns den neuen K70 (HEI-X 508) nach Hause, für mich war natürlich der Drehzahlmesser interessant, hatte ich so ein Instrument doch noch nie in Aktion gesehen. Dieser K70 hatte übrigens "Michelin zX"-Reifen, die weit weniger dröhnten.

Der 75 PS K70 wurde von einem Meister, Herrn Diener, wieder repariert, dabei erhielt er, obwohl die Originalscheinwerfer unbeschädigt geblieben waren, die Doppelscheinwerfer des "L"-Modells und an den Seiten Rallyestreifen, allerdings nicht die des damals gerade erschienen Sondermodells, sondern welche mit zwei parallelen, gleich breiten dickeren Streifen. Er hat den Wagen eine Zeit selbst gefahren, dann nach Niedersachsen verkauft. Das gute Stück war dann leider noch in mehrere weitere Unfälle verwickelte, wurde auch wieder hergerichtet, doch erlitt er letztendlich einen Totalschaden. Irgendwie schien das Pech an ihm zu kleben.

Die beiden Wagen überzeugten mit der Zeit auch mich, jedoch mußte man schon damals als K70-Anhänger ein dickes Fell haben, einige Klassenkameraden nannten mich "K70-Opa", die Jungs fanden einen "Capri" oder "Manta" einfach stark, aber nicht den K70; selbst mein Werklehrer Herr Matthiessen meinte, der K70 sei kein Auto, sondern eine Krankheit. Aber ich ließ mich noch nie leicht beeinflussen, vor allem nicht von Leuten, die keine Ahnung haben.

Das einzige Problem, daß mein Vater mit den K70 ständig in die Werkstatt führte, war die Startautomatik, die seiner Meinung nach unnötig schnell lief, desweiteren führte eine defekte Wasserpumpe des 90 PS Wagens zum Kühlmittelverlust, der dann auch die Zylinderkopfdichtung in Mitleidenschaft zog, so fanden meine Bedenken gegen die Wasserkühlung doch auch ihre Bestätigung, aber ich triumphierte nicht damit, war mir der K70 doch inzwischen lieber,



als ein luftgekühlter VW. Die serienmäßige Wasserpumpe mit vierflügeligem Ventilator wurde dann gegen eine mit fünfblügeligem Ventilator des 100 PS-Motors ausgetauscht.

Dieser Wagen wurde dann einmal in der Husumer Straße in Heide von einem Abschleppwagen der Fa. Pusch gerammt, der vom Linksabbiegerstreifen auf das rechts vom Hauptfahrstreifen gelegene Firmengelände abbog, meinen Vater schnitt und dabei den linken Kotflügel unseres K70 beschädigte. Angeblich hatte Polizisten, die Wache liegt direkt daneben, den Unfall gesehen und wollten meinem Vater die Schuld geben. Zum Glück hatten mein damaliger Sportlehrer Herr Sauerberg und unserer Bäcker Herr Strohbach den Unfall auch beobachtet und konnten den Sachverhalt richtig stellen, erstaunlicherweise gab es plötzlich dann auf der Gegenseite keine Zeugen mehr, die Gegenteiliges behaupteten. Dieser Schaden wurde repariert und der Wagen blieb bei uns. Einige Zeit später war leider auch seine Zeit gekommen; mein Vater hatte meinen Bruder und mich bei Eisglätte zur Schule gefahren, auf dem Rückweg kam ihm dann in einer

Kurve ein Mercedes /8 quer rutschend entgegen. An der Stelle ist kein Platz auszuweichen, so war der Zusammenprall unvermeidlich, der so heftig war, daß die Hinterachse des /8ers herausgerissen wurde, die Insassen, ein Vater der seine beiden Kinder zur selben Schule bringen wollte, wurden verletzt. Ich erfuhr von dem Unglück erst später, nachdem ich nach einiger Wartezeit den 3,5 Kilometer langen Heimweg nach sechs Stunden Unterricht mit der schweren Büchertasche in der Hand zu Fuß und mit knurrendem Magen bewältigen mußte. Zuhause angekommen, traf ich den "Bruchpiloten" im Fernsehsessel sitzend an. Meine Sorge galt zuerst dem K70, was mir doch einen Vorwurf meiner Mutter einbrachte, ob ich denn nicht



an meinen Vater denke. Ich entgegnete, daß die Platzwunde am Kopf ja zu sehen sei und er deswegen genauso selbst Schuld hätte, wie an der schmerzhaften Rippenprellung, weigerte er sich doch bis zu diesem Zeitpunkt beharrlich, die Gurte zu benutzen, die wir ihm geschenkt und die ich damals persönlich montiert hatte. Er bestritt, mit der Windschutzscheibe in Kontakt gekommen zu sein, aber der Fettfleck, der im Unfallwagen deutlich auszumachen war, widerlegte dieses eindeutig. So ganz hat das mit dem Abstützen am Lenkrad dann wohl doch nicht geklappt. Dieser K70 war nun hin, der erste aus unserer Familie, der die traurigen Überreste zu Gesicht bekam, war mein älterer Bruder Dagobert, der zu der Zeit mit seinem Käfer in der Werkstatt war, als der Abschleppwagen mit unseren K70 oder dem, was davon übrig war, auf den Hof rollte. Er identifizierte den Wagen sofort.

Die Reste sahen wirklich übel aus, Kühlmittel und Öl tropfte aus dem Motorblock, meine Mutter sagte, es sehe aus, als weinte der Wagen. Was aus diesem Wagen oder seinen Resten geworden ist, weiß ich leider nicht.

Mein Vater kam dann mit einem scheußlichen Audi 80 (1. Baureihe), hellbraun, grüne Sitze mit Brandlöchern und nur zwei Türen an, mit dem haben wir ihn dann fast vom heimischen Hof gejagt, dann hat er einen zweitürigen, "lofotengrünen" Golf eins mit 50 PS gekauft. Der Rest der Familie mochte den Wagen nicht, meine Mutter bemängelte die Form, "abgehackter A****", wir die fehlenden hinteren Türen. Die Bremsen schleiften, dauernd mußten wir die Karre anschieben. Einen "texasgelben" K70 hatte uns die Firma Hinrichsen & Wolters auch angeboten, doch es war ein '73er Modell, dessen Motor ein paar Wochen zuvor im Heider Stadtteil "Butendiek" in Flammen aufgegangen war und dann von der Werkstatt mit einer alten Front ('72 er Modell) notdürftig wieder repariert worden.

Josef Warmuth
Bläumerweg 1
33178 Borchen

Borchen, den 8.12.2002

Auf dem Rückweg von der Schule nahm ich eines Tages den Umweg an diesem Autohaus vorbei, dort sah ich ihn dann, "leuchtorange", ein '73er Modell, "L"-Version mit 90 PS. Die Innenausstattung war silbergrau velours, außerdem hatte der Wagen eine Anhängerkupplung. So schnell ich konnte, fuhr ich nach Hause, um die Neuigkeit loszuwerden. Gleich am Nachmittag wurde der Wagen von uns näher inspiziert, der Verkäufer, Herr Domin behauptete, der Wagen sei gerade erst eingetroffen, das war glatt gelogen, der Wagen stand bereits seit mehreren Monaten zum Verkauf, das hatte ich aus einer Notiz auf der Rückseite des Preisschildes entdeckt, vermutlich hatte man den Wagen vor uns versteckt, um uns auf ein anderes Modell zu locken oder uns gar einen Neuwagen zu verkaufen. Zu diesem Autohaus gehörten damals noch Zweigbetrieb in Garding und Albersdorf, wo der Wagen vielleicht gestanden hat. Mein Vater erkundigte sich noch bei Vorbesitzer nach dem Wagen, vor allem ob er nicht jedes Jahr einen schweren Wohnwagen damit durch die Berge gezogen hätte, doch wurde ein solcher nur jedes Jahr zwei Mal, einmal zu Ostsee und dann wieder zurück damit gezogen. So mußte der schmierige Verkäufer den miesen Golf zurücknehmen und wir nahmen das tolle "L"-Modell, daß das Kennzeichen HEI-H 773 trug, gerne im Empfang.



Auch dieser K70 war sehr zuverlässig, er ermöglichte uns unsere erste Urlaubsreise, zum Onkel nach Bayern, dann zu Bodensee mit einer kleinen Alpenfahrt hinauf bis zum Lüner See. Auf der Hinfahrt ging ein Scheinwerferglas zu Bruch, auf der Rückfahrt brach in Niedersachsen der Auspuffkrümmer, beide Mängel konnte in der Nähe befindliche VW-Werkstätten problemlos beheben. Der Wagen hatte bis 1979, als er durch einen neuen Audi 80 ersetzt wurde, nur eine Durchrostung im vorderen Kotflügel, unmittelbar hinter dem rechten Radlauf, die bei Vater auch reparieren ließ.

Eine ganze Zeit stand das gute Stück dann beim Händler in der hintersten Ecke neben dem "hellsmetallic" '74 "L"-Modell (75 PS), daß einem Arbeitskollegen meines Vaters gehört hatte. Das Schild im Kennzeichenträger "Bin ich Ihr Anfang?" sowie der Preis von DEM 2000 zeigten an, wie wenig der Wagen noch wert war. Die folgenden Besitzer haben den Wagen auch eine ganze Zeit besessen, und waren nach deren Auskunft auch zufrieden mit ihm. Was dann aus dem K70 wurde, bliebe noch mal nachzuforschen. Der Wagen des Arbeitskollegen stand nachher draußen, wobei er nicht gerade besser wurde, auf der Straße habe den Wagen (HEI-D 96) nie wieder gesehen. Es ist schon komisch, hatte ich diesen Wagen noch in Erinnerung, als er glänzend in der Neuwagenausstellung stand und ich ausgiebig die Änderungen, wie die entfallenden Nabenabdeckungen der beiden großen Instrumente, den "verschwundenen" Sicherungskasten und das neue Vierspeichenlenkrad bewunderte. Schon damals war ich vom Prospekt für den '74er enttäuscht, unterschied es sich doch kaum von dem für das '73er Modell.

Es sollte bis 1984 dauern, bis ich wieder in einem K70 Platz nehmen durfte. Während meiner Grundwehrdienstzeit und anschließender Spezialausbildung "elektronische Kampfführung" verschlug es mich für fünf Monate in die kleine, einsam gelegene Eifelstadt Daun. Während einer Lehrgangspause sah ich doch tatsächlich auf dem Parkplatz einen "türkismetallisch" '73er "L"-Modell, bei näherer Betrachtung mit 75 PS, Schlechtwetterpaket, "lederbeige" Velourausstattung und Radio "Ingolstadt stereo". Meine Kameraden hatte nichts für den K70 über, viel zu unsportlich. Ein paar Wochen später wurde der Wagen doch tatsächlich von einem Hauptfeldwebel am Schwarzen Brett vor der Kantine angeboten, für nur 380 DEM! Ein Besichtigungstermin wurde vereinbart, der Wagen probegefahren und gekauft, inklusive eines nagelneuen Getriebes. Das wurde also mein erster eigener K70.

Die Fahrt von Daun nach Heide war dann meine erste längere Alleinfahrt überhaupt; ich hatte zwar schon seit über drei Jahren den Führerschein, mangels eigenen Autos aber nicht besonders viel Fahrpraxis. Die ersten Kilometer von Daun zur Autobahn geht es denn auch über enge Serpentin eine steile Stecke hinauf, das war mit dem ungewohnten Auto schon eine gewisse Herausforderung für mich Flachlandtiroler, lenkt und schaltet sich der K70 doch schwerer als ein Audi 80 (B2). Ansonsten ging die Fahrt problemlos weiter, an der Raststätte Wildeshausen, erwartete mich die Familie, um mich das letzte Stück zu begleiten. Nun fuhr mein jüngerer Bruder, der gerade mal ein gutes Jahr im Besitz der Fahrerlaubnis war, den Audi 80 mit 85 PS. Er sagte, er hatte er Schwierigkeiten, mir zu folgen, vor allem nach Baustellen, wenn es nach Tempo 80 dann wieder auf 130 km/h zu beschleunigen galt. In der Nähe von Pinneberg wollten wir dann bei einer damals noch an der A23 existierenden Tankstelle Fahrerwechsel machen.

Nur wollte der K70 nicht mehr starten, der Anlasser gab keinen Ton von sich. Das Problem hatte ich bei einer Pause an der Raststätte Remscheidt zum Glück nicht gehabt. Ein herbeizitiertes Tankwart, prüfte die Zündkerzen (was immer das

Diese Darstellung ist falsch. Richtig ist, dass ich mich am 18.12.2000 schriftlich an den

3M7
15

auch bringen sollte) um dann mit einem Hammerschlag auf den Anlasser diesen wieder zu Arbeit zu bewegen. Den Kerzenschlüssel hatte er auf der Kotflügelbank vergessen, ich besitze ihn noch heute.

Da der Verkäufer auf die defekten Federbeinlager hingewiesen hatte, beauftragte ich meinen Vater den K70 am folgenden Montag in die Werkstatt zu bringen. Dort hatte man noch durchgerostete Schweller diagnostiziert, damals ein Todesurteil für so ein Auto. Die Leute dort hatten die Handbremse zu allem Überfluß angeknallt, so daß der Wagen erst durch rabiates Ruckeln wieder zu bewegen war. Meine Familie überbrachte mir die traurige Nachricht, vom Verkäufer gelang es mit, noch 200 DEM des Kaufpreises wieder zurück zu bekommen, von den gammeligen Schwellern hatte er auch nichts gewußt.

So baute mein Bruder das Radio aus und die Nebelscheinwerfer ab, der Rest ging inklusive des neuen Getriebes auf den Schrott, der auch noch DEM 100 dafür zahlte. Ich war bei dem traurigen letzten Weg, auf den ich heute niemals einen K70 in diesen Zustand schicken würde, nicht zugegen, bei meiner Mutter rollten auch bei diesem K70-Ende wieder einige Tränen. Danach folgten dann die langweiligeren Autos, ein 1980er Derby LS, ein 1987er Golf II CL mit 72 PS und mein heutiges Alltagsauto ein 1987 Audi 80 1,8 mit 75 PS.

Aber so ein K70-Virus ist äußerst resistent, er kann nicht besiegt werden, nur seine Symptome durch den Besitz eines K70 kontrolliert werden. 2000 schlug er bei einem Blick in die Autobild Youngtimer-Börse wieder zu. Mein Bruder lud den Wagen für mich Probe, da der "kansasbeige" 1971er bei Itzehoe stand. Mein Bruder hatte erst kurz zuvor selbst einen K70 in der Nähe von Kaiserslautern gekauft. Er meinte der Wagen sei im Ordnung, also fuhr ich dorthin und kaufte den K70. Der Verkäufer empfahl mit, mich bei Problemen an Mario zu wenden, da der den Wagen genau kenne. Es stellte sich heraus, dass es genau der K70 war, mit dem die Pastorin gefahren hatte, die Mario und Manuela getraut hat. Nun ist so ein K70-Virus ja nicht nur äußerst resistent, sondern auch hochgradig ansteckend, wenn man wie ich den Fehler macht, seine Frau den Wagen einmal zur Probe fahren zu lassen. Nun brach auch bei Manuela die Sucht aus, ich bekam immer weniger die Gelegenheit, meinen K70 zu fahren. Es half also nichts, ein zweiter K70 sollte her, möglichst einer mit 75 PS ab 8/72 und in einem verkehrssicheren Zustand. Während eines Besuchs bei den Thimms erzählte ich Mario von diesem Problem, worauf er fragte, ob ich denn schon seinen blauen gesehen hätte, der sich unter einer Plane auf dem Hof verbarg und den er eigentlich nur wegen einer blauen Fahrertürscheibe gekauft hatte, die er zwischenzeitlich ausgetauscht hatte. Wir wurden uns einig, meine Frau stimmte zu, so daß ich in 2001 meinen "marathonblauen" '74er erwarb, damit ich meinen Bedarf an "K70-fahren" auch weiterhin decken kann. Meine Entscheidung, dem "1. Internationalen K70-Club e.V." beizutreten, kam durch die Nennung der Adresse des Clubs in einem Bericht der Auto Bild über Joachim Salinger. Von einer der Wagen meines Vaters ist noch eine Betriebsanleitung sowie ein Originaler '72er Prospekt erhalten, den ich die ganzen Jahre in Ehren gehalten habe, es ist nicht irgendein Prospekt, sondern derjenige, den wir damals frisch erhielten, nachdem wir unseren ersten K70 bestellt hatten, die Preisliste ist leider nicht mehr erhalten. (hun)

Zum Ausdruck der folgenden Gegendarstellung sind wir gemäß Presserecht verpflichtet. Sie stellt nicht die Meinung des Clubvorstandes, der Redaktion oder einzelner Redaktionsmitglieder dar. I.M.

Josef Wasmuth
Bäumerweg 1
33178 Borchten
Tel.: 05251/39206

Borchten, den 8.12.2002

Hallo Ingo!

Für die nächste K 70-Post-Ausgabe möchte ich einen Artikel beisteuern. Dabei beziehe ich mich auf das Protokoll in der K 70-Post, Ausgabe 3,2002, über Arnes K 70-Verkauf und auf die DEUVET-Info.

1) Gegendarstellung zu Top 2,3

Scheinbar hat Markus Retz den K 70 von Arne Kunstmann einem Neuling vermittelt. Arne habe bewusst erhebliche Mängel des K 70 vertuscht oder verschwiegen. Das ist eine Diffamierung. Zur Klarstellung: Der K 70 war seit Jahren auf mein rotes Wechselkennzeichen angemeldet und hier in der Nähe trocken untergestellt. Nur zu Veranstaltungen wurde es von Arne oder mir gefahren. Vor jeder Fahrt habe ich Kühlwasser und Ölstand überprüft. Jörg Ballwanz hatte vor einiger Zeit in meinem Beisein das Standgas überprüft und eingestellt. Ansonsten lief der Motor immer einwandfrei.

Am Sonntag, dem 30.12.2001, 15 Uhr, wurde mit dem Käufer Stefan Kettner aus Verrenberg (bei Rothenburg o.d.T.) die Übergabe vereinbart. Bei dem Termin waren Arne, Mani, der Mitfahrer von Kettner und ich anwesend.

Kühlwasser und Öl wurden von mir überprüft. Es war keine Emulsion weder im Wasser noch im Öl. Der Motor lief gut. Bremsen und Beleuchtung waren in Ordnung. Während des Verkaufsgesprächs hat Arne erwähnt, dass der K 70 aus vielen Neuteilen wieder aufgebaut worden sei mit anschließender Ganzlackierung. In einigen Fachzeitschriften ist diese Restaurierung beschrieben worden. Ich nehme mal an, dass Markus Retz davon Kenntnis hatte. Der Simmering an der Stirnseite war tatsächlich undicht, aber nur unwesentlich, sonst wäre ja unter dem Motor eine Öllache gewesen. Bei einer Fahrt werden durch Fahrtwind und Lüfter auch leichte Ölverluste verwirbelt. Zusammen mit Staub entsteht nun mal eine Motorverschmutzung.

Zum Auspuffkrümmer: Jedem K 70 Fahrer müsste bekannt sein, dass ein Auspuffkrümmer mit nachfolgendem Hosenrohr angerostet ist. Das ist aber bei allen Autofabrikaten so, es sei denn, diese Teile beständen aus Edelstahl oder wären verchromt. Rost an diesen Teilen ist absolut kein Mangel.

Zum Schluss: Bei der Übergabe war der K 70 insofern einwandfrei. Was dann aber während der Fahrt nach Verrenburg und danach geschah, darauf hatte Arne keinen Einfluss. Herr Kettner hat mir das rote Kennzeichen zurückgesandt, aber von keinerlei Schwierigkeiten während der Überfahrt berichtet. Ausserdem müsste allen Oldtimerfahrern bekannt sein, dass Oldtimer nach längeren Standzeiten während der ersten paar hundert Kilometer verhalten gefahren werden sollten.

2) Gegendarstellung: DEUVET – INFO

Ich zitiere aus dem Text: "Geklagt hatte nach Rücksprache mit dem DEUVET ein Clubmitglied des 1. Internationalen K 70-Clubs und Besitzer eines Käfers von 1963, der für das Fahrzeug ein rotes 07-Kennzeichen beantragt hatte."

Diese Darstellung ist falsch. Richtig ist, dass ich mich am 18.12.2000 schriftlich an den

DEUVET gewandt habe und Unterstützung erwartet hatte. In einem darauf folgenden Anruf wurde mir erklärt, eine Klage doch lieber zu unterlassen, sonst hätten Oldtimerfahrer in anderen Bundesländern eventuell Nachteile.

Ich habe trotzdem geklagt und den Prozess gewonnen. Gleich danach habe ich zwei weitere Fahrzeuge ohne Schwierigkeiten auf das rote Kennzeichen angemeldet.

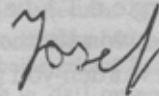
Eine weitere zweifelhafte Information von dem DEUVET in der K 70-Post, Ausgabe 2, 02: „Abstellen von Fahrzeugen mit rotem 07-Kennzeichen“

Dort wurden die betreffenden Einschränkungen aufgeführt. Es ging vor allem um Parkprobleme. Mir kamen diese Einschränkungen sehr merkwürdig vor, und ich bat daher den DEUVET um schriftliche amtliche Quellenangabe. Am 5.9.02 wurde mir mit Bedauern mitgeteilt, dass eine amtliche Quellenangabe nicht möglich sei. Eine ehemalige Mitarbeiterin habe diese Info herausgegeben.

Meine Meinung zu diesen Vorfällen: Wenn sich derartige Infos nicht auf die StVO und StVZO stützen können, sind sie für mich nicht massgebend. Die o.g. Gesetze gelten in der gesamten BRD, z.B.: TÜV-Termine, ASU oder Bussgeldbescheide usw.

Zum Schluss noch ein Hinweis. Das 17. Internationale K 70-Treffen an den Pfingsttagen im Jahr 2003 wird von mir organisiert

Es grüsst



Gesendet: Montag, 13. Januar 2003 16:57
Betreff: Zugriff auf DEUVET-Mitgliederseiten
Hallo K70-Fans,

heute wende ich mich mal nicht mit K70-Angeboten an Euch, sondern einer Neuigkeit in Sachen Deuвет. Normalerweise ist ja unser 1. Vorsitzender Ansprechpartner in Sachen Deuвет, der ja auch hin und wieder interessante Neuigkeiten für uns bietet. In der K70-Post gibt es ja auch regelmäßig Deuвет Infos, aber eben nicht alle. Der Deuвет selbst unterhält auch unter <http://www.deuвет.de> ein eigenes Internetangebot, das auch nur für Mitglieder zugängliche Seiten enthält, die gerade die begehrtesten Infos enthalten. Durch unsere Mitgliedschaft im 1. Internationalen K70-Club e.V. sind auch wir alle Deuвет Mitglieder. Jörg konnte mir aber auf Anfrage weder Benutzername noch Paßwort nennen. So habe ich mich direkt an den Deuвет gewandt und prompt Antwort erhalten.

Benutzername: deuвет
Kennwort: deuветinfo

Damit könnt auch Ihr Euch nun einwählen und die infos einsehen und herunterladen

K70, man sieht sich!

Hans-Ulrich Neumann
Am Sportplatz 7a

38518 Gifhorn

DEUVET-Info

Erhalt alter Kennzeichen

Nur für regulär zugelassene Fahrzeuge (also nicht für Fahrzeuge mit Saison- oder Oldtimerkennzeichen) bleiben schon vor dem Stichtag 1. November 2000 ausgegebene Kennzeichenschilder ohne das blaue Euro-Feld gültig.

Dies gilt auch, wenn das Fahrzeug vorübergehend abgemeldet wird und sich das Kennzeichen nicht ändert.

Hier der Gesetzestext:

„§ 60 Abs. 1 Satz 5 erster Halbsatz (Form, Größe und Ausgestaltung einschließlich Beschriftung der Euro-Kennzeichen) ist spätestens ab dem 1. November 2000 auf Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden, die von diesem Tag ab erstmals in den Verkehr kommen oder aus anderem Anlass mit einem neuen Kennzeichen ausgerüstet werden. Kennzeichen, die vor dem 1. November 2000 zugeteilt worden sind und in Form, Größe und Ausgestaltung § 60 Abs. 1 Satz 5 erster Halbsatz und Anlage V in der vor diesem Termin geltenden Fassung entsprechen, gelten weiter.“ (§ 72 StVZO)

Begründung hierzu, Bundesrats-Drucksache 184/00:

„Im übrigen wird klarstellend geregelt, dass sich die obligatorische Zuteilung von Euro-Kennzeichen nur auf Erstzulassungen und auf die Ausrüstung mit neuen Kennzeichen aus anderem Anlass bezieht. Es besteht also keine Verpflichtung zur „Umkennzeichnung“ vorhandener Kennzeichen. In den Fällen, in denen kein neues Kennzeichen angebracht werden muss, besteht somit keine Pflicht zur Umrüstung.

Das bedeutet, dass bei Wiederzulassung eines vorübergehend stillgelegten Fahrzeugs mit einem entstempelten Kennzeichenschild gemäß Anlage V dieses Fahrzeug durch Abstempelung wieder zum Verkehr zugelassen werden kann.“

Somit besteht keine Ermächtigungsgrundlage, auf Grund der vorübergehenden Stilllegung eines Fahrzeuges eine Neuanfertigung und Anbringung von Euro-Kennzeichen zu fordern.

Neuanfertigungen und damit Umstellung auf Euro-Kennzeichen ist unumgänglich bei

- Umschreibung aus einem anderen Kreis
- Beschädigung oder schlechter Lesbarkeit der Kennzeichen
- Zulassung nach endgültiger Stilllegung (länger als 18 Monate)
- Umkennzeichnung auf Saison- oder H-Kennzeichen

Sollte in der Vergangenheit unrechtmäßig eine Umstellung auf Euro-Kennzeichen von Ihnen gefordert worden sein, so können Sie die Ihnen dafür entstandenen Kosten von der Straßenverkehrsbehörde zurückverlangen.

Einen Musterbrief hierzu erhalten Sie über die Homepage www.kennzeichen.de, die von Claudius Schmidt gepflegt wird und die wir auch sonst sehr empfehlen können.

Ebenso können natürlich noch gültige Kennzeichen mit alten Kreisbuchstaben von „ausgestorbenen Landkreisen“ beibehalten werden. Diese Kennzeichen verlieren auch bei einer vorübergehenden Stilllegung nicht ihre Gültigkeit.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

Telefon: 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03

www.deuvel.de

DEUVET-Info