

K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.

Ausgabe Quartal 2/99



INHALT

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

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

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

IMPRESSUM DER *KTD-POST*

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Ame Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

AUF EIN WORT.....

Die Techno-Classica in den Grugahallen in Essen haben wir auch schon wieder hinter uns. Wir hatten diesmal einen ganz normalen Clubstand ohne spezielles Standthema. Auch auf Grund der Enttäuschung beim letzten Mal, wo unser, mit viel Mühe, Aufwand und Enthusiasmus vorbereitetes kritisches Standthema, zu den gesetzlichen Restriktionen gegen das Oldtimerhobby, von VW nicht erwünscht war. Wir mußten damals kurzfristig umdisponieren. Die Messeleitung war da verständlicherweise anderer Auffassung und ein Fiat-Club, der mit wesentlich einfacheren Mitteln die gleiche Kritik übte, erhielt damals den ersten Preis.

Geholfen, bzw. Standdienst gemacht, haben diesmal Josef Wasmuth und Frau, Dr. Liere, Peter Schürman, Josef Bertrand, Arne Kunstmann, Manfred Schmidt und Ingo Menker. Ingo ist alle Tage dort gewesen. Herzlichen Dank an alle. Ich konnte diesmal nur einen Tag mitmachen, da meine Mutter Geburtstag hatte. In der nächsten Ausgabe folgt noch ein Bericht von der Messe.

Es erkennen immer mehr Firmen, daß die Oldtimerszene auch ein Wirtschaftszweig ist, so auch die Firma Hella. Sie baut anlässlich ihres 100-jährigen Jubiläums ein Hella-Classic Programm auf, im dem die original Produkte von damals wieder aufgelegt werden sollen. Ich habe mit dem zuständigen Vertriebsleiter gesprochen, der **K70** ist auch mit eingepplant. Auf der Titelseite des Kataloges ist er schon mit abgebildet. Die Zusatzscheinwerfer von damals aus Chrom (z.B. Fern- u. Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte), sind schon wieder im Programm. Interessant für uns wären evtl. die Rechteckscheinwerfer und irgendwann auch die Rück- u. Blinkleuchtengläser, da die Farben im Lauf der Jahre immer mehr verblassen, auch bei den eingelagerten Reserven. Dann gibt es Probleme beim TÜV. Eine entsprechende Nachfrage ist natürlich Voraussetzung.

Informationen: Hella-Classic Programm,
TRENDPARTS GmbH, Michael Rütter (Vertriebsleiter), Dieselstr. 21,
D-59609 Anröchte, ☎ 02947/975021, Fax: 02947/975033, Mobil: 0172/5379751

Mittlerweile tummeln sich viele Umbauanbieter auf dem G-Kat-Markt, aber die wenigsten können scheinbar garantieren, daß der Wagen nach dem Umbau in allen Drehzahlbereichen wieder 100%-tig läuft, siehe Mario's Umbau bei einer Norddeutschen Firma. Allein die Anbringung unter dem Wagen ist saumäßig, einfach so untergebraten, so daß man die Komponenten noch nicht einmal mehr einzeln auswechseln kann. Ich hätte mich als Fachmann geschämt so etwas abzuliefern. Ich habe mich noch einmal, wie vor zwei Jahren schon, bei der Firma GAT-Katalysatoren GmbH. sachkundig gemacht. Die Firma stellt komplette Anlagen her und rüstet auch um, hat also entsprechende Erfahrung. Zum Umrüsten gehört ein umfangreiches Meßprogramm u.a. auch zur Vergaserabstimmung, der Umbau auf Heimwerkerart ist ein Lotteriespiel. Herr Amft hat mir zugesichert, daß auch ein, bei ihnen umgerüsteter **K70**, die Firma in einwandfreier Funktion und Qualität verlassen würde.

JB.

Informationen: GAT-Katalysatoren GmbH.,
Jörg Amft (Geschäftsführer Technik), Haldenstr. 14,
D-45966 Gladbeck, ☎ 02043/9400-0, Fax: 02043/9400-90

Wer macht mit bei unserer Aktion Pannenhilfe unter Gleichgesinnten?

Wer auf der letzten Jahreshauptversammlung in Laßbruch dabei gewesen ist, weiß um die Diskussion bezüglich der gegenseitigen Pannenhilfe. Nicht selten kommt es vor, daß plötzlich, weit weg von zu Hause und dem eigenen Teilelager bzw. der eigenen Garage z.B. ein Reifen platzt, eine Lichtmaschine den Dienst quittiert, ein Regler aufgibt oder ähnliches. In dieser Situation fängt man an zu grübeln: was nun, wer könnte jetzt am besten helfen und vor allem: wer wohnt hier in der Nähe, der auch mit K 70 zu tun hat und eventuell mit Rat, Tat und dem passenden Ersatzteil aushelfen kann? Viele von uns kennen sich zwar bereits untereinander und kennen auch einige Adressen der anderen, aber viele wären für eine entsprechende Adressenliste nebst Kartierung dankbar. Da wir natürlich nicht ohne Euer Einverständnis Adressen weitergeben dürfen, kommt hier unser großer Aufruf: Wer bereit ist, sich an unserer Aktion zur gegenseitigen Pannenhilfe zu beteiligen, melde sich bitte (möglichst schriftlich) bei:

Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren.

In einer der nächsten K 70 Post Ausgaben wird dann eine Liste nebst Kartierung der entsprechenden hilfsbereiten K 70 Fahrer erscheinen.

Zwei Adressen können wir allerdings sofort veröffentlichen, da das Einverständnis bereits vorliegt (und die Pannenhilfe auch schon praktiziert wurde):

1. Joseph Wasmuth, Bäumerweg 1, 33178 Borcheln, Tel. 05251/39206
2. Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, Tel. 05084/92478

Strengere TÜV-Termine

Ende der Schonzeit: Überziehen drohen ab Dezember 1999 sofort Strafge­lder

■ Schwere Zeiten für TÜV-Muffel. Am 1. Dezember 1999 tritt eine neue Regelung in Kraft, die das Überziehen des Termins für die Hauptuntersuchung (HU) effektiver verhindern soll.

Mit der Änderung des Paragraphen 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden die Strafen für das Versäumen des TÜV-Termins verschärft. Bisher blieb eine Fristüberschreitung von bis zu zwei Monaten ohne Konsequenzen.

Damit ist bald Schluß: Ab Dezember fällt die zweimonatige Schonfrist weg. Wer den Termin auf der Plakette verpaßt, kann

sofort belangt werden. Je länger die Überziehung, desto schärfer die Strafen.

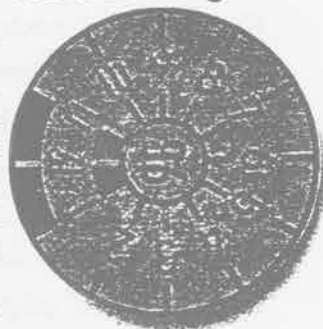
Nach den noch gültigen Vorschriften droht erst bei einem TÜV-Rückstand von vier bis acht Monaten ein Verwarnungsgeld von 30 Mark. Bei einer Überziehung von mehr als acht Monaten müssen säumige Autofahrer derzeit mit 80 Mark Bußgeld plus zwei Flensburg-Punkten rechnen.

Aber nicht nur das: Bislang wurde bei bestandener HU in der Regel eine Zweijahresplakette erteilt. Neu ist nun auch, daß die versäumten Monate ab-

gezogen werden. Der begehrte Aufkleber wird zurückdatiert.

Beispiel: Ist ein Auto im Januar 99 TÜV-fällig, wird aber erst im Juni vorgeführt, gibt's derzeit noch eine Plakette bis Juni 2001. Künftig werden die überzogenen Monate, also Januar bis Juni, zurückgerechnet und die Plakette nur bis Januar 2001 erteilt.

„Damit soll ein bewußtes Überziehen der Fristen verhindert werden, das langfristig zu Einsparungen der vorgeschriebenen HU führte“, begründet Volker Matern, Pressesprecher im Bundesverkehrsministerium, die neuen Vorschriften.



Wer zu spät kommt, den bestraft der TÜV: Künftig werden HU-Plaketten bei versäumter Prüfung zurückdatiert

Wir wollen unsere Zeitung schöner machen...

deshalb starten wir hiermit einen

großen Fotowettbewerb!

Wer mitmachen möchte, kann uns ganz einfach sein Lieblingsfoto oder ein anderes witziges, originelles oder dramatisches Foto schicken (natürlich sollte darauf ein K 70 zu sehen sein). Das Siegerfoto wird ganz groß in einer der nächsten K 70 Post Ausgaben erscheinen. Aber nicht nur das, der Einsender des Siegerfotos gewinnt natürlich auch einen tollen Preis: er oder sie darf beim nächsten K 70 Treffen, auf dem er / sie erscheint, an der Speisetafel den Ehrenplatz neben unserem ersten Vorsitzenden einnehmen und auf Wunsch bekommt er / sie eine Krone aufgesetzt (man muß nicht alles so ernst nehmen, das Leben ist ernst genug!). Aber der Fotowettbewerb ist ernst gemeint, auch wenn man über den Hauptgewinn schmunzeln kann.

Die eingesendeten Fotos gibt es garantiert unbeschadet zurück, also plündert Eure Fotoalben und öffnet Eure geheimsten Schuhkartons mit den K 70 Bildern und schickt Euren Favoriten an:

Mario Thimm
Bruchweg 5
29313 Hambühren



*Wir gratulieren
Maria Barbara und Dr. Karsten Liere
zur Geburt Ihrer Tochter
Carlotta Marie,
am 11.12.1998.
Highland Park, New Jersey, USA.*



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



WICHTIGE INFORMATION

Ab sofort können beim 1.Int.K 70 Club restaurierte **Wasserpumpen** (4 und 5 Flügel-Versionen) bestellt werden, Preis 280,00 DM. Einige sind schon fertig, bei weiterem Interesse muß nachbestellt werden. Bitte schickt uns eine alte Wasserpumpe.

Auch **Zylinderkopfdichtungen** (1,6 und 1,8 Liter) können ab sofort bestellt werden, Preis 140,00 DM je Stück. Da die Mindestbestellmenge 50 Stück sind, bitten wir die Interessenten, sich bis Mitte April bei uns zu melden, um genügend Bestellungen zusammenzubekommen.

Seit längerem sind **Auspuffanlagen** lieferbar. Der Vorschalldämpfer kostet 125,00 DM, der Hauptschalldämpfer 165,00 DM. Die Qualität ist besser als bei den Originalteilen (verzinkt und dickeres Blech). Für die nächste Lieferung benötigen wir noch 20 Interessenten.

Gesucht werden noch Leute, die **Vergaserflansche** bestellen möchten. Je Stück sollen diese 90,00 DM kosten, mindestens 50 Stück je Version müssen abgenommen werden. Bei mehr als 70 Bestellungen sinkt der Preis auf 70,00 DM/Stück. Wer macht mit?

Alle diese Teile können bei Rudi Boomgaren, Ringstr.44, D-26802 Moormerland, Tel.04924/883 bestellt werden.

Für die folgenden Teile ist Mario Thimm, Bruchweg 5, D-29313 Hambühren, Tel.05084/92478 der Ansprechpartner:

- **Verbundglaswindschutzscheiben** (auch getönt und mit Farbkeil), ca.330,00 DM
- **Nabendeckel für Fuchsfelgen** (4 Stück für 60,00 DM).

Mario gibt ebenfalls Auskunft über den geregelten **3-Wege-Katalysator**, der für den K 70 lieferbar ist.

Für weitere Fragen:

IMPORTANT INFORMATION

Since now you can order at the 1.Int.K 70 Club restored **waterpumps**. (4 and 5 wing-versions), price: 280,00 DM. Some of them are ready, if there is more interest, we must order more. Please send us an old waterpump.

Also **cylinderhead gaskets** can be ordered now (1,6 and 1.8 liter). The price is 140,00 DM per piece. Because the minimum order are 50 pieces, we please the interested people, to contact us until the mid of april to get enough orders.

Since a time **exhaust-systems** are available. The first pipe costs 125,00 DM and the main exhaust 165,00 DM. The quality is better than of the original parts (galvanized and thicker material). For the next order we still need 20 interested people.

Also wanted are people, who want to order **carburetor flanges**. These should cost 90,00 DM per piece, minimum 50 piece per version must be ordered. If there are more than 70 orders, the price will go down on 70,00 DM/part. Who is interested?

All these parts can be ordered at Rudi Boomgaren, Ringstr.44, D-26802 Moormerland, Tel.04924/883.

For the following parts Mario Thimm, Bruchweg 5, D-29313 Hambühren, Tel.05084/92478 is the person to turn to:

- **laminated windscreens** (also tinted and with tinted stripes), ca.330,00 DM
- **hub caps for the Fuchs-alloy wheels** (a set of 4 for 60,00 DM).

From Mario you also can get informations about the regulated **catalysator**, which now is available for the K 70.

For further questions:

Das kurze zweite Leben eines VW K70

Es muß wohl so um 1994 gewesen sein, als Burghard Tschernowsky, Andreas de Wall und meine Wenigkeit über eine Anzeige in der Oldtimer Markt stolperen: drei K70 wurden hier angeboten, zwei anscheinend fahrbereit. Unter der angegebenen Telefonnummer meldete sich ein Schrotthändler aus Würzburg. Es wurde ein Termin vereinbart und wir drei machten uns auf den Weg. Ein K70 von den dreien befand sich im Zustand 6-7, ehemals mayametallic, Standard, Kunstledereinrichtung ohne Kopfstützen. Der Sitzbezug war schon so brüchig, daß ich beim Abstützen mit der rechten Hand auf dem Beifahrersitz, um in das Handschuhfach zu sehen, völlig in den Sitz einbrach. Die Chromstoßstangen waren nur noch fragmentös vorhanden. Einer der anderen beiden K70 war ein leuchtoranjer 73er. Noch recht schön, aber auch schon an einigen Stellen schlampig geschweißt und dazu noch dick mit Unterbodenschutz verziert. In der Nähe des Tankdeckels befand sich ein unschöner Streifschaden. Unser Interesse hielt sich in Grenzen! Der dritte Wagen war ein mayametallicfarbener 73er, der durch die noch sehr gute Lackierung auffiel. Rost konnte weder an den Kotflügeln, Radläufen oder Türen festgestellt werden. Die lapisblaue Kunstledereinrichtung befand sich in gutem Zustand. Allerdings wurden an dem Wagen schätzungsweise 100 verschiedene Veränderungen vorgenommen. Angefangen vom Glasdach, über 71er Stoßstangen, 71er Motorhaube mit Kamei-Lufthutze und Gummi-Zierleisten wiesen unzählige andere Kleinigkeiten auf den Basteltrieb des Vorbesitzers hin. Lediglich Burghard (der absolute Originalitätsbanause) konnte sich für den Wagen erwärmen. Laut Schrotthändler hatte der Wagen einen Motorschaden und war seit vielen Jahren nicht mehr bewegt worden. Damals noch risikofreudiger entschloß sich Burghard trotzdem zum Kauf und der Überführung nach Heilbronn auf eigenen Rädern. Wir machten uns also einige Tage später noch einmal auf den Weg, vollgepackt mit Werkzeug und einigen Ersatzteilen. Nach dem Aufpumpen der Räder und dem Einbau einer vor Kraft strotzenden Batterie versuchten wir die ersten Startversuche. Der Motor drehte zwar durch, zündete aber nicht. Ein Blick in den Vergaser zeigte völlige Trockenheit. Nach der Abfüllung mit Benzin sprang der Motor sogar endlich an und blies ziemliche rostbraune Rauchwolken aus dem Auspuff. Doch nach kurzer Zeit starb er wieder ab, Vergaser leer! Die Tankuhr zeigte zwar noch halbvoll an, ein Blick in den Tank nach Demontage des Tankgebers war jedoch ernüchternd! Rost ohne Ende!! Auch ein Durchblasen mit 10bar Druckluft konnte die verstopfte Benzinleitung nicht freilegen. Wir wollten schon kapitulieren, als der Schrotti uns eine große Rolle Plastikschlauchleitung brachte und in uns die Idee einer Ersatzbenzinleitung heranreifte. Also wurde die Plastikleitung an die Benzinpumpe ange-

schlossen dann quer durch den Motorraum zur Haube hinaus und in das Beifahrerfenster wieder hinein, schließlich in die Öffnung des Tankgebers hinein endend. Ein Benzinfilter fungierte als Schwimmer und hielt die Rostpartikel davor ab die Ersatzleitung zu verstopfen. Nachdem wir einige Male orgelten um die Leitung mit Benzin vollzusaugen, versagte jedoch plötzlich der Anlasser! Auch diverse Versuche mit dem Hämmerchen scheiterten. Also wurde schnell der Anlasser aus der anderen maya-Leiche ausgebaut und implantiert. Nach kurzem Orgeln sprang der Wagen an und schnurrte zufrieden. Die Ersatzbenzinleitung tat ihren Dienst und auch nach dem Warmlaufen des Motors konnte kein Defekt festgestellt werden. Die Kopfdichtung war dicht und die Motorgereusche normal. Leichter Blaurauch war allerdings festzustellen. Nach kurzer Probefahrt hinter dem Schrottplatzgelände waren die rostigen Bremsen einigermaßen freigebremst und wir wagten die Rückfahrt. Ich in meinem senegalroten und Burghard in seiner Neuerwerbung. Der maya ging zwar noch ein paar mal in der Würzburger Innenstadt aus und wollte nur unwillig wieder anspringen (was im Berufsverkehr nicht gerade angenehm war!) Auf der Autobahn endlich konnten wir zügig fahren und ich atmete schon auf als plötzlich Burghard mit Warnblinker auf den Seitenstreifen fuhr und aus dem Auto sprang, gefolgt von einer dicken weißen Wolke Qualm aus dem Innenraum! Ich eilte mit dem Feuerlöscher hin, doch die Wolke verzog sich recht schnell, nachdem die Zündung ausgeschaltet wurde. Was war passiert? Wir hatten nicht daran gedacht, daß in dem leeren Radioschacht unisolierte Kabel frei herumhingen. Diese hatten wohl im Laufe der Fahrt Kontakt mit der Masse bekommen und kokelten so vor sich hin. Leider ging nun auch das Licht nicht mehr und es war bereits schon dunkel. Eine in der Not schnell gezogene Strippe von der Batterie zu den Scheinwerfern sorgte für Dauerlicht und das fehlende Rücklicht ersetzte ich, indem ich immer schön dicht auffuhr. So gelangten wir doch noch ans Ziel und der K70 vorläufig wieder in den Ruhestand für ca. 4 Jahre. Dann nämlich war Burghards texasgelber Tüv-fällig und mittlerweile so ramponiert und durchgerostet, daß an eine Instandsetzung nicht mehr zu denken war.



So erhielt ich den Auftrag den mayametallic Tüv zu richten. Da dieser die ganze Zeit fast nur im Freien stand war er eigentlich mehr moosgrün. Da er auch zum Teil als Organspender für den gelben hat erhalten müssen unternahmen wir gar nicht mehr groß den Versuch einer nochmaligen Überführung auf eigenen Rädern. Also wurde Burghards RO80 angespannt und der K70 auf dem Hänger in meine Werkstatt überführt. Dort wurde nach einer gründlichen Reinigung und der Entfernung von zwei großen Säcken Haushaltemülls aus dem K70 erst einmal eine Bestandaufnahme gemacht: Die Bremsanlage und der Auspuff waren völlig im Eimer. Die Bodengruppe stark angerostet und zum Teil durchlöchert. Nachdem ich nach einigen Mühen, unter anderem den Tank und die Benzinleitung getauscht hatte, konnte ich den Motor wieder zum Leben erwecken. Allerdings warte die Freude nur kurz, da nach dem ersten warmlaufen das Motoröl schneeweiß und die Kopfdichtung im Arsch war. Nach Rückfrage bei Burghard was nun gemacht werden sollte, meinte er, daß nach einer telefonischer Rücksprache mit dem Letztbesitzer anscheinend die Kopfdichtung schon einmal mit Negativ-Erfolg getauscht wurde und ein Riß im Kopf naheliegt. Also wurde eine Reparatur des Motors abgehackt und statt dessen ein Ersatzmotor aus einem Schlacht-K70 eingebaut. Dieses ehemalige Rentnerauto hatte 90PS und erst knapp 30000km runter. Trotzdem war es völlig durchgerostet. Nun gut, nach dem Einbau des Motors erfolgte der zweite Probelauf zufriedenstellend. Der Motor lief sehr schön!. Nachdem noch der Auspuff, die komplette Bremsanlage inklusive Festsättel erneuert wurde, konnte die erste Probefahrt gewagt werden. Es stellten sich noch defekte Radlager und andere Kleinigkeiten heraus, sowie das Hauptproblem des defekten Kabelbaumes. Nachdem ich erst einmal einen ganzen Berg an unnötiger Kabel und Relais ausgebaut hatte (der Vorbesitzer hatte wohl alle nur erdenklichen Zubehörartikel eingebaut) konnte ich an das mühselige Geschäft des Fehlersuchens und Strippenziehen gehen. Endlich funktionierte alles und nach dem Einbau einer Anhängerkupplung konnte der K70 erfolgreich das Vollgutachten bestehen.



Burghard absolvierte auch recht schnell die ersten 20 000 km ohne größere Probleme. Schließlich ergab es sich daß kurzfristig in Südfrankreich ein Ferienhäuschen günstig zu bekommen war und da wir beide im Herbst 1998 recht urlaubsreif waren, begaben wir uns auf den Weg, natürlich im K70! Wir erlebten in einer Woche auf ca.3000 km eine traumhafte Gegend auf zum Teil halsbrecherischen Straßen! Das einzige Problem am K70 war ein plötzliches Klackern im Bereich der Vorderachse was sich auch durch Vibrationen im Lenkrad bemerkbar machte. Das Problem lies sich auch nach mermaligem Anhalten und drunterliegen nicht orten. Endlich konnte an der vorderen rechten Antriebswelle am inneren Gelenk ein gebrochens Gehäuse geortet werden. Dieses Gehäuse brach genau an der Stelle ringsum ab, wo die Achsmanschette drübergestülpt ist. Nachdem ich eine Tube Fett in das Gelenk gedrückt hatte blieb das Teil einigermaßen ruhig und wir kamen wieder gut in der Heimat an. Im darauffolgenden Winter 1998 klagte Burghard lediglich über ein mir bisher völlig unbekanntes Phänomen: Der Motor ging beim plötzlichen starkem Bremsen aus! Auch konnte der Leerlauf plötzlich stark schwanken. Ein Reinigen der Vergaserdüsen brachte keine Abhilfe und eigentlich plante ich den kompletten Tausch des Vergasers um dieses Problem endlich zu beseitigen. Dazu sollte es aber tragischerweise nicht mehr kommen. Anfang Januar war Burghard abends allein unterwegs, als nach seinen Angaben der Motor während der Fahrt nach kurzem Ruckeln ausging. Der Effekt sah nach Benzinmangel aus. Der Tank war jedoch halbvoll. Nach dem Aussteigen stiegen schon die ersten Rauchwölkchen aus dem Motorraum. Nachdem er die Haube öffnete schlugen Ihm schon die Flammen entgegen. Der vorhandene Feuerlöscher gab beim ersten Versuch schon den Geist auf, weil der Hebel abbrach.... Da sich alles auf einer einsamen Landstraße abspielte und zu dieser Zeit kein anderes Fahrzeug vorbeikam nahm das Drama seinen Lauf. Als die über Handy herbeigerufene Feuerwehr eintraf konnte nur noch das bereits völlig ausgebrannte Fahrzeug gelöscht werden.



Ich konnte mich einige Tage später fassungslos davon überzeugen, wie wenig von einem K70 nach einem solchen Brand übrigbleibt. Der vermutliche Brandauslöser Vergaser (defektes Kugelventil, übergelaufener Vergaser, Marderbiss an der Benzinleitung????) war praktisch nicht mehr vorhanden. Lediglich die Vergaserklappen hingen einsam in der Gegend rum, der Vergaser hatte sich verflüssigt. Alle Aluteile vom Fahrzeug waren praktisch nicht mehr da, selbst die Türgriffe waren weg! Das einzig brauchbare wäre noch die Anhängerkuppelung gewesen, allerdings verspürte von uns keiner mehr die Lust hier noch Hand an zu legen. So nahmen wir nur still Abschied in der Hoffnung, daß dies möglichst keinem zweitem K70 passieren möge! Darum meine Bitte: Legt euch einen guten Feuerlöscher ins Auto und überprüft regelmäßig den Zustand der Benzinleitungen. Beim geringsten Motorruckeln anhalten und nachsehen! Selbst ein einfacher Marderbiss kann ein solches Chaos auslösen! In diesem Sinne allzeit gute Fahrt im K70!



Das noch kürzere zweite Leben eines VW K70

so unglaublich es klingen mag, aber die Geschichte hat noch eine Fortsetzung:

Für Burghard war es sternenklar, daß möglichst schnell ein neuer K70 die Nachfolge des verblichenen antreten sollte. Nach der Durchsicht meiner Bestände, kam eigentlich nur einer in Frage. Ein hellasmetallicfarbener 74er. Das Fahrzeug hatte ich vor ca.3 Jahren aufwendig geschweißt, da ich es eigentlich als Nachfolger für meinen gammiligen senegalroten einsetzen wollte. Der Lackzustand lies mittlerweile jedoch sehr zu wünschen übrig. Da ich jedoch noch genug andere Fahrzeuge habe, entschloß ich mich zum Verkauf. Nach dem Nachstellen der Bremsbeläge hinten, bestand der K70 problemlos das Vollgutachten. Der Motor war das eigentliche Sahnestück am ganzen Fahrzeug. Nach einer Überholung mit neuen Ventilschaftdichtungen, lief das Auto wie Gift, ohne einen einzigen Tropfen Öl zu verbrauchen!

Vorsichtshalber ersetzte ich noch die Benzinleitung, samt Schellen und Filter und lieferte dann den K70 an Burghard. Er spulte dann innerhalb 4 Wochen problemlos 2000 km ab, bis er mich eines Nachts so gegen 1 Uhr aus dem Bett klingelte und mir völlig aufgelöst das Ableben des hellas-K70 auf die gleiche Weise schilderte. Zuerst dachte ich noch an einen schlechten Traum, verursacht durch starken Bierkonsum an diesem Abend. Nach und nach wurde mir jedoch klar, daß mein ehemaliger hellas-K70 an der gleichen Stelle unter den gleichen Umständen auch völlig ausgebrannt war!!!

Nachdem sich Polizei und Versicherung mit dem wohl einmaligen Fall ausgiebig in den nächsten Tagen beschäftigt hatten, kam man zur Erkenntnis, daß ein offenbar geistig desorientierter Automarder mit speziellen Kenntnissen von 70er Jahren Volkswagen, sich an der Benzinleitung nach der Benzinpumpe zu schaffen machte und das Desaster auslöste!

Zur Zeit wird von mir ein neuer K70 für Burghard gerichtet. Ein türkisgrüner 73er mit generalüberholter Technik. Momentan baue ich ein Anti-Marder Paket ein was speziell aus stahlummantelten Hydraulikschläuchen besteht, die die Gummibenzinleitungen ersetzen. Ein Feuerlöscher wird ebenfalls fest installiert. Ich hoffe nur, daß spätestens jetzt sich jeder von uns einen Feuerlöscher installiert, beziehungsweise sein Uraltgerät ersetzt oder prüfen läßt. Es ist auch sinnvoll, sich die Handhabung des Löschers gut einzuprägen um im Notfall auch Nachts die Handgriffe sicher ausführen zu können.

Mit dem mayametallic und dem hellasmetallic-farbenen K70 sind mit Sicherheit keine Museumsstücke abgefackelt, jedoch zwei technisch ehrliche Fahrzeuge, die noch einige Jahre treu ihren Dienst getan hätten.

Echt schade drum!

A propos Marderbiß:

Eurghard ist nicht der einzige, der Schwierigkeiten hat. Früher hieß es immer, daß dies ein typisch süddeutsches Problem sei, aber mittlerweile treiben die Marder überall ihr Unwesen. Sogar unseren Ostfriesen Rudi hat das Glück ereilt. Nicht sein K 70 ist betroffen, der steht sicher und trocken in der Garage, sondern sein Alltags-Golf Variant. Erstes Zeichen war vor etlichen Monaten, daß der Wagen plötzlich zu heiß wurde: ein Marder hat das Stromkabel zum Elektro-Lüfter "abisoliert", so daß es zum Kurzschluß kam und der Lüfter ausfiel. Richtig eklig wurde es kurz darauf, als Rudi halb verwesene Ratten und Vögel in seinem Motorraum fand. Marder pflegen nämlich Ihre Beute an warmen Verstecken zu deponieren.

Auch Jörg bekam unliebsamen Besuch. Lange Zeit hatte er seinem Kollegen, der über Marderbisse schimpfte, nicht geglaubt, schließlich wohnen beide im Stadtgebiet. Aber nun war bei seinem Passat ein Wasserschlauch zerbissen. Der daraufhin ersetzte Schlauch war nach 24 Stunden auch wieder durch!

Nun, jetzt wurde nach Abhilfe gesucht. Rudi installierte einen elektronischen Marder-Schreck, der die Viecher mit Hochfrequenzpiepsen abschreckt, aber auch das half nicht.

Vorschläge gibt es viele. Hier eine Auswahl:

- Marder haben immer feste Routen. Man solle einfach sein Auto woandershin stellen. Aber das muß nicht unbedingt helfen. Eine Garage wäre optimal, aber auch hier sollte man darauf achten, daß die Lüftungsöffnungen vergittert sind. Marder sind sehr wendig und können sich fast überall durchquetschen.
- Marder sind geräuschempfindlich. Aber wie man sieht, müssen elektronische Hilfsmittel nicht unbedingt helfen. Man könne auch einen lauten mechanischen Wecker im Motorraum deponieren.
- Marder sind geruchsempfindlich. Hier gibt es viele Möglichkeiten. Man befestige einen Stoffbeutel mit Katzen-, Hunde- oder Menschenhaaren im Motorraum. Es helfe auch, wenn man seine benutzte Unterwäsche dort deponiert. Noch unappetitlicher: die gefährdeten Teile mit stark stinkenden Sachen (z.B. Petroleum, Lebertran, ranziger Butter, etc) einstreichen, bzw. regelmäßig über die Teile urinieren. Sehr bedenklich, schließlich möchte man das Auto doch noch ohne Übelkeitsanfälle benutzen (Lüfterkasten!), außerdem: was soll der Mensch in der Werkstatt denken?
- Den Marder den Zugang versperren. Schwierig, denn selbst bei fast völlig abgekapselten Neuwagen (z.B. Rudis Golf Diesel) finden Marder noch Schlupflöcher. Gerade diese Kapselung ist sehr angenehm, da die Wärme sich dort länger hält. So könne man seinen Wagen untenherum mit Kaninchendraht versperren. Ist technisch nur leider nicht immer machbar. Ein Trick soll auch noch etwas bringen: Man bespannt einen großen Holz- oder Metallrahmen mit Fliegendraht und legt ihn unter das Fahrzeug. Da sich die Marder mit ihren Krallen in diesem Draht verfangen, betreten sie ihn nicht.

Sofern noch jemand von euch weitere Tips beisteuern kann, würden sich die Betroffenen sehr freuen.

Ingo Menker

E n d l i c h g e s c h a f f t

=====

Die Idee, das amtliche Kennzeichen FR - K 70 für meinen K 70 zu beschaffen, kam mir schon vor ca. 12 Jahren in Freiburg, als ich vor einer Ampel stand und sich ein Motorrad mit diesem Kennzeichen an mir vorbeischlängelte. Diese kurze Ziffern- / Zahlenfolge paßte gut auf das kleine Schild an diesem Zweirad. Ich war jedoch noch nicht "K 70 - Freak" genug, um die Sache weiterzuverfolgen und so geriet das Vorhaben in Vergessenheit.

An einem schönen Sommertag des Jahres 1993 schließlich, Regen war nicht angesagt - nur bei solch einer Wetteraussicht fahre ich mit dem K 70, traute ich meinen Augen nicht: Direkt vor mir fuhr ein in Japan fabrizierter Sportwagen und trug, des engen Platzes wegen, ein kleines, gedrücktes amtliches Kennzeichen: FR - K 70. Und ich war ausgerechnet mit meinem K 70 unterwegs, also Verfolgung aufnehmen, denn von den Behörden bekomme ich keine Auskunft über den Halter und Standort des Fahrzeuges, Stichwort Datenschutz. Die Frau am Steuer fuhr recht offensiv, was meinen K 70 ausnahmsweise mal zur Höchstleistung zwang um dranzubleiben. Durch mein dichtes auffahren und meine "Anhänglichkeit", trotz mehrmaligen abbiegens, merkte die Fahrerin wohl, daß hier etwas nicht stimmt. Sie fuhr hastig und scheinbar ziellos durch die Orte und Straßen. Schließlich und endlich hielt sie, wahrscheinlich entnervt, auf offener Strecke an. Es dauerte etwas, bis sie den Grund für mein Verhalten und den Zusammenhang zwischen ihrem Kennzeichen und dem Typ meines Automobils verstand. Leider war die "Reisschüssel" recht neu und die Aussicht auf Verkauf oder gar verschrotten gering. Schließlich gab sie mir ihre Visitenkarte: Wir können ja in Verbindung bleiben. Sie wohnte, und da staunte ich nicht schlecht, in meinem Nachbarort, gerade mal 2 Kilometer entfernt.

Seitdem vergingen die Jahre, ab und zu sah ich das Auto und 1 bis 2 mal im Jahr rief ich die Frau an mit immer derselben Frage: Verkaufen Sie bald? War mir schon fast peinlich. Aber was würde sein, wenn sie verkaufen würde. Innerhalb des Kreises würde das Kennzeichen am Wagen bleiben. Selbst kaufen???

Und dann, im November 1997, mein obligatorischer Anruf: Ich war entsetzt, die Frau hatte sich ein neues Auto gekauft und den alten in Zahlung gegeben. Wenigstens nannte sie mir das Autohaus. Ich also hin, aber der Wagen war, weil schon Wochen her, wieder verkauft.

Ich fragte erst garnicht, an wen, da der neue Besitzer sicher nicht die Absicht hatte, wieder zu verkaufen oder ähnliches.

Im Frühjahr 1998, bei der Wiederezulassung meines K 70, fragte ich, beiläufig und nicht mit einer - gar positiven - Antwort rechnend, nach dem Fahrzeug mit dem Kennzeichen FR - K 70. Mit grimmigem Gesichtsausdruck = Datenschutz, teilte mir die Dame eine freudige Überraschung mit: Das Fahrzeug ist immer noch vorübergehend stillgelegt. Mehr wollte ich nicht wissen und schöpfte wieder Hoffnung.

Und dann im November 1998, beim jährlichen Ritual des Abmeldens, wieder die Frage nach dem FR - K 70. Kaum zu fassen, es war soweit. Der neue Eigentümer des Japaners hatte das Fahrzeug, aus welchen Gründen auch immer, nicht wieder zugelassen und so war das Kennzeichen nach einem Jahr verfallen. Die diesmal freundliche Dame der Zulassungsstelle legte sogleich eine EDV-Sperre ein, so daß das Kennzeichen nicht von einer anderen Außenstelle des Landratsamtes im Kreis vergeben werden konnte. Nach Ablauf der halbjährigen Nachfrist vor Neuvergabe (wegen eventuell laufender Bußgeldverfahren u. a.) könnte ich im März 1999 das amtliche Kennzeichen haben. Freude!!!

Gleich nach dem Stichtag im März 1999 hin zum Amt. Nun noch die schwierige Prozedur des änderns meiner Wagenpapiere. Kennzeichenwechsel am Fahrzeug ohne besonderen Grund? Kein Kauf/Verkauf? Kein Zuzug aus einem anderen Kreis? Die Leiterin der Zulassungsstelle nahm sich persönlich des Falles an und es klappte. Endlich, nach 6 Jahren!

Der Kombinationen FR - AK 70 bis FR - ZK 70 gibt es ja viele, ist also nicht besonders schwierig. Bin ich jetzt der einzige stolze K 70 - Fahrer mit dem Kennzeichen K 70 ???

Franz Haack



SEMINAR FÜR CLUBZEITUNGS- MACHER

AUS DER DEUVET CLUBSZENE

Da ich nun auch schon einige Jahre mit unserer K 70-Post beschäftigt bin, sprach mich diese Veranstaltung durchaus an.

Man traf sich am Technik-Museum in Speyer. Insgesamt kamen so ca. 30 Leute, wovon mir schon einige bekannt waren.

Zuerst wurde das Museum besichtigt. Es war interessant, aber auch ziemlich kalt. Da wir die ersten an diesem Tag waren, lief in den Hallen die Heizung noch nicht auf vollen Touren.

Nach einem Mittagessen (im Preis enthalten) fing die eigentliche Veranstaltung an.

Erster Referent war der Journalist und Motor Klassik-Redakteur Christian Steiger (er hat auch die Josef Bertrand-Story geschrieben), der uns einiges über guten Schreibstil erzählte, und wie man Artikel am Besten aufbaut. Man vermeide Beamtendeutsch, lange Schachtelsätze, etc. Wichtig und interessant war die abschließende Diskussion über presserechtliche Themen (Zitate, Recht am eigenen Bild, Abdrucken kompletter Fremdartikel, usw.). Bei so etwas sollte man vorsichtig sein, denn irgendwo lauern immer Fallstücke. Aber in der Regel sind Clubzeitungen zu klein und unwichtig, daß es ernsthafte Schwierigkeiten geben könnte - was aber nicht heißt, daß es so was noch nicht gegeben hat. Aber wir K 70 Post-Redakteure sind ohnehin der Meinung, daß das "Verwursten" etwa von alten Testberichten ohnehin nur reine Seitenschinderei ist.

Nachfolgend hörten wir von einem gelernten Designer einiges über die Aufmachung einer Clubzeitung, etwa Schrifttypen, Menge verschiedener Typen, Farbgebung, Seitenaufteilung u.v.m. Danach folgte ein Vortrag eines Druckereibesitzers, der auch mehrere Clubzeitungen herstellt, über alle möglichen Druck- und Reproduktionstechniken, ebenfalls sehr lehrreich.

Allerdings stellte sich heraus, daß, ^{das} was die beiden letzten Referate betrifft, nur sehr eingeschränkt für uns tauglich ist. Natürlich stellte jeder Anwesende seinen Club und seine Zeitung vor. Dabei konnte man klar erkennen, daß viele Clubs ganz andere Voraussetzungen mitbringen. Da waren Leute von Mercedes- oder Citroën-Clubs, die teilweise 1700 oder mehr als 2000 Mitglieder haben, und deren Jahresbeitrag bei 120 bis 140 DM liegt. Im Gegensatz zu uns braucht sich dort keiner um Teile zu kümmern, es sind ja genug Händler da. So kann das ganze Geld für die Zeitung ausgegeben werden. Bei einzelnen Clubs kostet das 90 000 DM im Jahr. Wir gehören auch zu denjenigen, bei denen die Zeitungsmacher nichts für die Arbeit bekommen. Das war nämlich die aufschlußreiche Abschlußdiskussion. Wenn eine gewisse Grenze überschritten ist (ungefähr bei 600 bis 700 Mitgliedern), dann ist es nicht mehr zu schaffen, alles privat und ohne Entgelt zu erledigen. Wir sind nicht so groß und werden es auch nie werden (wie auch, bei den wenigen verbliebenen K 70), aber wir haben den Trost, daß wir immer noch genug Material zusammenbekommen, um unser Heft zusammenzustellen. Ehrlicherweise geben wir zu, daß dank des Zusammenhaltes bei uns, bei allen K 70 Post-Ausgaben der letzten Jahre noch Material für spätere Hefte übrig war.

Das ist keineswegs selbstverständlich. Der Redakteur eines der größten Mercedes-Clubs (1700 Mitglieder, 130 DM Jahresbeitrag) war schwer enttäuscht, daß er jedes Mal so wenig Sachen von den Mitgliedern bekommt (fast nichts), daß sich immer Dramen abspielen, wenn der Redaktionsschluß naht. Denn so wie es bei uns ist, daß alles Hand in Hand geht, jeder ein bißchen macht und alle gemeinsam auf das Ziel hinarbeiten, dies ist absolut keine Selbstverständlichkeit, auch nicht bei Clubs, die ein Vielfaches an Mitgliedern haben.

Was die Redakteure angeht: einige brauchen keinen Jahresbeitrag zahlen, andere bekommen auf Clubkosten einen Computer, Fahrt- und Telefonkostenersatz, andere sind regelrecht als freie oder gar angestellte Mitarbeiter tätig, für die Zeitung der Opel-Clubs ist sogar ein ausgebildeter Journalist als Vollzeitkraft tätig. Aber wie dem auch sei, bei uns ist das nicht so, wird und soll es auch nicht sein. Natürlich könnten wir ein technisch aufwendiger gemachtes Blatt herausgeben, aber dann wäre unser Geld weg. Wir gehören zu den (wenigen) Clubs, die die meiste Kraft für Ersatzteilbeschaffung aufwenden. Die Zeitung läuft, kostenmäßig gesehen, eher nebenbei. Verglichen mit anderen Zeitungen (redaktionell und nach Kosten) holen wir, gesehen auf unsere Mitgliederzahl, fast schon das Optimum heraus. Dieses Eigenlob mußte jetzt mal sein. Außerdem: was bringt eine teure Hochglanzpostille, wenn, um die Seiten vollzukriegen, die Schrift doppelt so groß ist, und alte Magazinartikel und riesige Fotos hineingestopft werden? Das gibt es häufiger, als man denkt. Ich finde, so etwas ist Betrug an den Mitgliedern.

Wir brauchen uns jedenfalls nicht zu schämen.

Für mich hat sich diese DEUVET-Veranstaltung wirklich gelohnt. Man konnte viel lernen, alte Kontakte pflegen und neue knüpfen.

Denkwürdig war auch der Abschluß des Tages. Es gab noch ein Abendessen (auch im Preis mit drin) in einem großen, auch für Tanzveranstaltungen genutzten Lokal.

Friedlich kampften wir vor uns hin, sahen jedoch aus den Augenwinkeln, daß zwei Gestalten auf der naheliegenden Bühne dabei waren, eine elektrische Orgel nebst weiteren Klangobjekten aufzubauen. Ungute Ahnungen überkamen uns, und tatsächlich: Punkt 20 Uhr zuckten alle Beteiligten merklich zusammen, als in voller Lautstärke, aber auch sehr atonal, der Frohsinn über uns hereinbrach. Egal, ob Mini- oder Maserati-Fahrer, jeder starrte fassungslos auf die Darbieter deutscher Schunkel- und Schlagermusik. Der Brezelkäfer-Mensch gegenüber vergaß sogar das Kauen. Ich bin in puncto Musik wahrlich nicht anspruchsvoll, aber was zuviel ist, ist zuviel. Gleichzeitig ging auch das Tanzvergnügen der - ausschließlich älteren - Generation los. Dagegen ist absolut nichts einzuwenden, mich störte nur, daß einige der Aktiven sich so stark an Duftwässerchen gelabt haben, daß ich mein Zwiebelschnitzel nicht mehr schmecken konnte.

Nun gut, es ging alles vorbei. Die meisten von uns besuchten noch das dortige Multiplex-Kino, ich verzichtete aber, denn ich hatte noch 350 km Heimweg vor mir. Nachdem ich den Redakteur des "NSU-Journals" zum Bahnhof gebracht hatte, irrte ich noch eine Stunde durch die malerische Speyerer Altstadt. Die ist nicht groß, und ich kann auch gut Karte lesen, aber bei Nebel mit 30 bis 50 Meter Sichtweite half das auch nichts mehr. Aber letzten Endes fand ich nach einem interessanten Tag doch noch nach Hause.

Ingo Nenker

...und noch eine Nachricht in eigener Sache

da meine Eltern sich beklagt haben, trotz der vielen Arbeit für unseren Club nie erwähnt zu werden, obwohl sie noch nicht einmal Mitglieder sind, möchte ich diesem Mißstand abhelfen. Sie haben nämlich einen erheblichen Anteil daran, daß die K 70-Post hergestellt und versandt wird.

Jetzt erzähle ich einmal, wie unsere Zeitung gemacht wird.

Zuerst wird fleißig Material produziert und gesammelt. Mittlerweile hat es sich unter den "Machern" so ergeben, daß jeder seine "Spezialitäten" bearbeitet. Die Teileliste kommt von Rudi, die Rubriken "Auf ein Wort" und "Technik, Tricks und Tips" werden von Jörg betreut, das Titelbild entwerfen Manuela und Mario, die Kleinanzeigen stelle ich zusammen. Die sonstigen Berichte werden, je nach Gelegenheit, von verschiedenen Leuten verfaßt. Natürlich werden auch Texte von Nicht-Redaktionsmitgliedern gerne angenommen und nach Möglichkeit in der nächsten Ausgabe abgedruckt.

Alle Texte werden von mir gesammelt. Ist alles vorhanden, werden die Seiten sortiert und zusammengeklebt. Außerdem schneide ich die Seitenzahlen aus und klebe sie auf.

Glücklicherweise hatten wir die letzten Jahre nie Probleme, das Heft vollzubekommen. Jedes Mal blieben Sachen übrig, die später verwendet werden konnten. Das ist auch viel angenehmer, als bei jeder Ausgabe verzweifelt zu versuchen, Seiten zu schinden.

Wenn die Druckvorlage fertig ist, schicke ich sie zu meinen Eltern. Mein Vater nimmt die Sachen mit zur Arbeit und gibt sie einem Kollegen. Dessen Schwager, der eine Druckerei besitzt, stellt die Hefte dann her.

Das Herstellungsverfahren ist normales Kopieren, die Blätter werden dann mit einer Thermo-Kunststoffbindung verbunden. Im Gegensatz zu einem computergestützten Verfahren kommen bei uns Fotos nicht so gut heraus, aber wenn wir die extrem niedrigen Kosten (3,00 DM je Heft) halten wollen, geht es nicht anders. Wenn man die Fotos mit einer Rasterfolie bedeckt und dann kopiert, ist schon eine bessere Qualität zu erreichen.

Es gab mal Schlaumeier, die meinten, daß wir Kosten sparen würden, wenn wir die Arbeiten selber erledigen würden. Diese glorreiche Idee wurde aber schnell wieder verworfen. Erstens braucht man eine spezielle Maschine für die Bindung - Pusch per Tacker wäre das Letzte. Außerdem kostet das Kopieren, Sortieren, Zusammenstellen, doppelseitige Kopieren etc. wahnsinnig viel Zeit (und im Copy-Shop auch noch viel Geld): Nur bei den ersten beiden K 70 Post-Ausgaben haben wir uns darauf eingelassen, was jeweils eine ganze Nacht gekostet hat - und weil der überlastete Kopierer zusammenbrach, kamen wir noch nicht einmal zum Ende. Überlassen wir das doch lieber den Profis.

Jetzt zum Zeitungsversand. Auch hier Teamwork: die Umschläge besorgt Michael, der Kassenwart, die Adreß-Etiketten druckt Manuela aus. Die Umschläge werden von mir vorbereitet, frankiert und dann ebenfalls zu meinen Eltern nach Hannover gesandt. Nur wenn ich zufälligerweise mal dort bin, übernehme ich das Eintüten und den Versand. Auch dies kostet reichlich Zeit. Ganz schlimm ist es, wenn Beilagen dazukommen. Man steckt nicht nur die Zeitungen ein, sondern muß auch auf die Sortierung achten (Inland/Ausland, Mitglieder/Nichtmitglieder, Beilage oder nicht...). Außerdem kann man sich an Papier sehr unangenehm schneiden. Nun ja. Sobald meine Mutter eine Ladung Sendungen fertig hat, schleppt mein Vater diese zur Post. So eine Menge Umschläge hat ein ganz schönes Gewicht. Den Briefkasten an der Ecke stopft man schnell zu, abgesehen davon, daß das Gewicht eines geballten Zeitungsstapels darunterliegende Post zerdrückt.

Übriggebliebene Hefte schicken mir meine Eltern per Päckchen oder ich hole sie später selber ab.

Also Leute, dieser Bericht soll auf keinen Fall ein Wehklagen sein, schließlich macht die Arbeit den Beteiligten auch Spaß, aber Ihr möchtet bitte bedenken, daß auch sehr viel private Zeit dahintersteckt. Daher habt auch bitte Verständnis, daß zeitintensive Extrawünsche, wie "mal eben ein paar lose Blätter beilegen" (und womöglich vorher noch kopieren) nicht unbedingt zumutbar sind. Außerdem besteht die Gefahr, daß Beilagen, besonders, wenn sie ein anderes Format haben, aus den Umschlägen (die offen sein müssen) herausrutschen.

Wie gesagt: auch meine sonst clubmäßig völlig unbeteiligten Eltern haben einen erheblichen Anteil am Funktionieren der ganzen Sache.

Noch etwas für Briefmarkenfreunde: Daß auf den schön großen Umschlägen nur schäbige Serienmarken verklebt werden, ist keine Gedankenlosigkeit. Wegen der unüblichen Portostufe (1,50 DM Inland/2,50 DM Ausland) gibt es keine passenden Marken. Die 50 Pfennig-Serienmarken sind wesentlich einfacher zuzuteilen. Ansonsten müßte ich Marken verschiedener Portostufen aussuchen, sortieren, kombinieren - und dabei noch auf die unterschiedliche Frankierung achten.

Ingo Menker

DER K 70 IM COMIC

Ihr werdet Euch gewundert haben, woher die Postkarte stammte, die die Mitglieder in der letzten Clubzeitung beigelesen bekamen. Sie gehört zu einer Sonderserie mit VW-Modellen (außer K 70 noch Käfer Cabrio, Pus, Karmann Ghia, 1600 TL und Golf II), die der belgische VW-Importeur d'Ieteren letztes Jahr anlässlich seines 50. Jubiläums hat zeichnen und drucken lassen. Es ist also eine "Sonderanfertigung", kein Ausschnitt aus einem Comic-Strip. Nachdem ich dort nachgefragt hatte, bekam ich (sogar umsonst) ein Päckchen mit den letzten Exemplaren. Es hat gerade gereicht, jedes Mitglied zu bedenken. Vielleicht kann ich noch welche nachkommen.

I.M.



Der VW Santana

wurde im September 1981 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die 4-türige, beige Stufenheck-Limousine von Peter Schürmann basierte auf dem Passat Typ 32 B, der einige Zeit auch in unserem Club des öfteren zu sehen war: der weiße Passat von Jörg Ballwanz (verkauft), der hellgrüne von Willi Hiegemann (kaputt) und der monacoblau von Ingos Vater (verschrottet).

Bis zum Februar 1985 behielt der Santana seinen Namen bei, wurde aber nach der Modellpflege wegen des schlechten Verkaufserfolges wieder in den Passat Stufenheck umbenannt. Lediglich für den spanischen und japanischen Markt wurde die Bezeichnung "Santana" beibehalten. In China wird der Santana heute noch unter Lizenz weitergebaut. In den USA wurde der gleiche Wagen unter dem Namen "Quantum" verkauft.

Angeboten wurde der geräumige Santana mit Vier- oder Fünfzylinder-Benzinmotoren (1,6 - 2,0 l) oder mit einem Vierzylinder Diesel / Turbodiesel (1,6l).



Der von Peter im Herbst angeschaffte beige "Opa-Santana" wurde mit ca. 70.000 km und fast Null Rost für ein paar hundert Mark günstig erstanden. Neben der LX Ausstattung wartet Peters Santana zusätzlich mit Alufelgen, Sonnendach, Schmutzfängern und einer eigens von ihm nachgerüsteten Anhängerkupplung auf. Wie soll's auch anders sein bei Peter, denn bislang hat er ja wohl jedes Auto mit einer Kupplung ausgerüstet: K 70, Käfer, Audi 80, R 5.

Natürlich hat der 75 PS - Santana auch schon mehrere K 70 - Trailer - Touren erfolgreich absolviert. Anhängelast!? Nicht so wichtig!

Der Santana wurde ferner in der CX-, CL-, GX- oder GL-Ausstattung geliefert, wobei mein Favorit der GL 5 mit dem brummigen Fünfzylinder sein dürfte. Ab Februar 1985 wurde der Passat Stufenheck auch in der Carat-Ausstattung geliefert und stellte zu diesem Zeitpunkt das Flaggschiff der VW-Flotte dar; wie 10 Jahre zuvor der VW K 70 LS. Carat-Fahrzeuge sind mittlerweile sehr rar. Eines dieser seltenen Exemplare in schwarzmetallie fährt das holländische Clubmitglied Peter Beursgens. Nach diesem Wagen hatte auch er sehr lange gesucht.

Sollte einer von Euch noch zufällig Ersatzteile für diese Modelle günstig abzugeben haben, so könnt Ihr Euch vertrauensvoll an einen der zwei Peters wenden (Adressen bei Bedarf bei mir).

DEUVET-Info

Zulassungsverfahren bei fehlendem Fahrzeugbrief

Zunehmend wird Oldtimerbesitzern seitens der Zulassungsstellen das Zulassen eines Oldtimers erschwert, für den kein Fahrzeugbrief mehr existiert.

Das Zulassungsverfahren für zulassungspflichtige Fahrzeuge ist in §§ 16-29h StVZO geregelt. Weitere Konkretisierungen finden sich in Verwaltungsvorschriften, die dem Fahrzeugbesitzer oft nicht bekannt sind.

Das Zulassungsverfahren gliedert sich demnach in die Erteilung einer Betriebserlaubnis (allgemeine BE nach § 20 StVZO oder Einzel-BE nach § 21 StVZO). Daneben bedarf es einer Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens nach § 23 StVZO.

Zum Nachweis der Verfügungsberechtigung über ein Kfz sowie des Bestehens einer Betriebserlaubnis muß bei der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens der Fahrzeugbrief vorgelegt werden (§23 I S.3 StVZO). Dieser Brief wird ursprünglich vom Inhaber einer allgemeinen BE oder Hersteller der Einzel-BE auf einem amtlichen Vordruck hergestellt (§§ 20,21 StVZO). Ist der Brief nicht mehr vorhanden, ist die Ausfertigung eines Briefes nach den allgemeinen Vorschriften, d.h. insbesondere nach § 25 StVZO zu beantragen. Dies setzt in aller Regel ein sogenanntes Aufbietungsverfahren voraus, d.h. die Veröffentlichung des Verlustes im „Verkehrsblatt“. Darüber hinaus kann vom Antragssteller nach § 5 StVG die Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung über den Verbleib des Briefes verlangt werden. Sind diese Voraussetzungen erfüllt und bleibt der Verbleib des Briefes unbekannt, ist eine „Zweitausfertigung“ des Briefes zu erteilen, soweit mit dem Antrag auf die Ausfertigung eines Briefes eine Bestätigung des Kraftfahrtbundesamtes beigelegt wird, daß das Kfz weder im Zentralen Fahrzeugregister aufgeführt noch gesucht wird. Weitere Anforderungen für die Erteilung eines „Zweitbriefes“ bestehen grundsätzlich nicht, so daß die Verwaltungsbehörde daran gebunden ist, in diesem Rahmen zu entscheiden, der auch keinen Ermessensspielraum beläßt.

Folgerichtig ist die immer wieder anzutreffende Anforderung von weiteren Unterlagen, insbesondere von Kaufverträgen über das Fahrzeug, nicht gerechtfertigt.

Dem Betroffenen nützt dieses Ergebnis allerdings zunächst wenig, da die Zuteilung eines Kennzeichens und somit der Abschluß des Zulassungsverfahrens ohne vorherige Entscheidung der Verwaltungsbehörde, einen Fahrzeugbrief zu erteilen, nicht möglich ist. Somit bleibt nur die Einleitung eines verwaltungsrechtlichen Widerspruchverfahrens und ggf. die Erhebung einer Klage auf Erteilung eines Fahrzeugbriefes. Im Zuge eines solchen Verfahrens dürfte sich der häufig vorgeschobene Diebstahlsverdacht ohne konkretisierenden Tatsachenvortrag der Behörde für die Verweigerung der Ausfertigung des Fahrzeugbriefes nicht ausreichend sein. Zu Bedenken ist jedoch, daß das Beschreiten des Klageweges sehr langwierig sein kann.

Zur Vermeidung derartiger Streitigkeiten raten wir, schon im Vorfeld für eine gute Beweislage zu sorgen. Beispielsweise sollte man vom Verkäufer eines Fahrzeuges verlangen, daß er eine Übergabebestätigung ausstellt und darin bescheinigt, daß das Fahrzeug ohne Fahrzeugbrief übergeben wurde, und daß dem Veräußerer der Verbleib des Briefes unbekannt ist oder in der er bestätigt, daß ihm der Brief verlorengegangen ist.

m.kraut 2/99

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

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