

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

Mitgliedermagazin



PFINGSTTREFFEN SEITE 4

**SCHEIBENDICHTUNGEN
KAUFEN** SEITE 8

**SCHEIBENDICHTUNGEN
EINBAUEN** SEITE 9

TECHNISCHER TAG NL SEITE 13



VORSTAND

1. VORSITZENDER, INTERNATIONALE KONTAKTE

Ingo Menker
Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck
Telefon: +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

2. VORSITZENDER

Ralf Knispel
Haldener Str. 213, 58095 Hagen
Telefon: +49 (0) 15 1/12 62 39 75 • eMail: ralf_knispel@web.de

3. VORSITZENDER, TEILEPOOL

Mario Thimm
Kuckucksheide 10 • 29308 Winsen (Aller)
Telefon: +49 (0) 51 43/66 92 05 • eMail: auto@teilethimm.de

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

4. VORSITZENDER, SCHRIFTFÜHRER

Peter Schürmann
Dorothea-Petersmann-Weg 58 • 48147 Münster
Telefon: +49 (0) 16 0/98 56 90 60

5. VORSITZENDER, KASSENWART UND MITGLIEDERADRESSENVERWALTUNG

Bengt Meder
Mathias-Blank-Str. 51 • 79115 Freiburg
Telefon: +49 (0) 76 1/47 64 24 7 • eMail: bengt.meder@t-online.de

K 70-POST REDAKTION, LAYOUT, PREPRESS

Andreas Kernke • Wajemanns Kamp 11 • 49457 Drebber • +49 (0) 17 1/34 92 52 0 • eMail: akernke@gmx.de

VERSAND

Ingo Menker • Goethestraße 19a • 46514 Schermbeck • +49 (0) 28 53/44 80 37 • eMail: ingo.menker@freenet.de

DRUCK

WIRmachenDRUCK GmbH • Mühlbachstr. 7 • 71522 Backnang

AUSGABE

Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

AUFLAGE

250 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

jeweils: 1. Ausg. am 1. November, 2. Ausg. am 1. Februar, 3. Ausg. am 1. Mai, 4. Ausg. am 1. August.

Einsendungen, Beiträge: Artikel und Fotos bitte möglichst in digitaler Form (eMail oder eMail mit Anhang als MS Word/Excel-oder pdf-Datei, Bilder als jpg-Datei) an akernke@gmx.de senden.

INTERNETAUFTRITT

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

BANKVERBINDUNG 1. INT. K 70 CLUB E.V.:

Volksbank Seesen eG (BLZ 27 89 37 60)
Kontonummer: 50 54 43 73 00
Bic: GENODEF1SES IBAN: DE29278937605054437300

Wir sind Mitglied im



K 70-CLUB-KONTAKTADRESSE HOLLAND:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Kanaalweg 22
1121 DP Landsmeer
sergevandonkelaar@wxs.nl

MITGLIEDERKONTAKT:

Piet Hasper
K70-club@kpnplanet.nl

CLUBKONTO HOLLAND:

Rabobank
Rekeningsnummer
NL26RABO0104449284
Kontoinhaber: P.R. Hasper



TITELFOTO: MARCEL KERNKE - „K 70 IM WINTERSCHLAF“
RÜCKSEITE: RALF LÜBKER - „GESTERN IN OSNABRÜCK“



IRGENDWAS IST IMMER... 2

TEXT: INGO MENKER

Um auf die Überschrift zu kommen, so ist unser derzeit größtes Problem die Nachfertigung der Heckscheibendichtungen.

Während die Frontscheibendichtungen bereits produziert und bei Mario zur Auslieferung bereit liegen, hat sich erst herausgestellt, daß die Prototypen der Heckscheibendichtung in falschen Maßen gefertigt wurden, sie waren mehrere Zentimeter zu lang. Beim zweiten Versuch stellte ich heraus, daß die Dichtung an den Ecken nicht paßt. Der Grund hierfür war, so der letzte Kenntnisstand, daß die alten Formen stärker als befürchtet beschädigt waren. VW hat versprochen, das Problem zu beheben, warten wir es ab.

Mit einem weiteren Ärgernis hatte ich zu kämpfen: das über Hermes an Piet verschickte Paket mit der K 70-Post 1/2019 und den Kalendern war verschwunden. Einfach weg. Laut der Sendungsverfolgung sei es zwei Tage nach der Einlieferung im Verteilzentrum an das holländische Partnerunternehmen gegeben worden – was aber nicht stimmte. Der Kundenservice wußte auch nicht weiter, man würde sich kümmern – was nicht passierte. Nachdem ich extra zum Oliebollentreffen gefahren war, damit unsere niederländischen Mitglieder endlich ihre K 70-Post haben (zum Glück waren noch soviel Hefte übrig, daß es gerade reichte), versuchte ich, das Paket zurückzubekommen.

Nach sage und schreibe 6 ½ Wochen hieß es auf einmal „Morgen erhalten Sie das Paket zurück. Fragen Sie nicht, wo es die ganze Zeit war, wir wissen es auch nicht“. Das hat dann geklappt. Das Paket war unbeschädigt und hatte acht(!) Scan-Aufkleber von Hermes, aber das war mir dann auch egal. Ich habe auch keinen Aufwand getrieben, um die 19,79 EUR Porto zurück zu bekommen. Ich war es einfach leid.

Mit einem anderen, allgemein drohenden möglichen Ärger wollen wir uns auf der DEUVET-Jahreshauptversammlung befassen. Im Zuge der derzeitigen ...sagen wir mal... „Aufgeregtheiten“ in Medien und Politik zum Thema Autoabgase tauchen Äußerungen auf, wonach, im Gegensatz zu den „Umwelt“plaketten Oldtimern mit H-Kennzeichen keine Ausnahmen bei Fahrverboten gewährt werden sollen. Es gibt sogar überdrehte Leute, die Fahrten mit Oldtimern ganz verbieten wollen. Das ist sicherlich nicht mehrheitsfähig, aufpassen müssen wir aber trotzdem. Wir haben in den letzten Jahren zu oft sehen müssen, wie ursprünglich nicht mehrheitsfähige Meinungen sich trotzdem etabliert haben. Zwar nur bei einer Minderheit, was aber nichts daran ändert, daß sie dennoch vorhanden sind.

Ein weiteres kleineres Vorhaben von uns ist es, daß wir versuchen wollen, über einen Umweg einen Zugang zur FIVA, dem europäischen Dachverband der Oldtimerclubs, zu bekommen, aus der der DEUVET vor einigen Jahren gedrängt wurde. Aber die Idee ist noch in der Planungsphase, vielleicht wissen wir zur nächsten K 70-Post mehr.

Wir haben noch viel zu tun, machen wir es. //

IMPRESSUM

3 EDITORIAL
Das dritte Wort

4 EINLADUNG
33. Pflingsttreffen im Harz

7 TEILEPOOL
Bestellungen
Gruppe 2 - Inventur
Scheibendichtungen

9 NIEDERLANDE
Oliebollen-Treffen
Abschied vom Schatzmeister
Technischer Tag 2018
Eventkalender 2019

15 THEMA OLDTIMER
Die Zukunft unseres auto
mobilen Erbes sichern

20 DEUVET
Mitglieder-Information

21 TECHNISCHER SUPPORT
Schonung des
Kupplungszuges



Eigentlich war ich guter Dinge für 2019, daß es im Club weiter vorwärts geht, daß endlich die Scheibendichtungen ausgeliefert werden können und daß wir uns zu unseren Treffen und anderen Gelegenheiten wieder zusammenfinden werden.

Im Großen und Ganzen klappt das auch, so laufen derzeit die Eintragungen der neuen Vorstandmitglieder beim Registergericht, ebenso die Übergabe der Unterlagen der Clubfinanzen an unseren neuen Kassenwart Bengt einschließlich Änderung der Bankvollmachten und der Mitgliederdaten. Wir beachten dabei die -erschreckend aufwendigen- neuen Datenschutzrichtlinien, so daß uns aus dieser Richtung keine Gefahr drohen dürfte. Wir werden uns aber ergänzend über den DEUVET schlau machen, ob wir alles beachtet haben.

Wir sind sogar schon mit den Vorbereitungen für eine Komplettinventur des Teilepools befaßt. Wie Ihr wißt, wurde seit einigen Jahren keine aktuelle Teilepool-Liste mehr veröffentlicht. Dafür gab es mehrere Gründe, etwa daß trotz ständiger Aktualisierung der Bestandsliste sich über die Zeit kleine Differenzen und Ungenauigkeiten derart summieren, daß zuviele Angaben nicht mehr stimmen. Es müssen auch immer wieder gelistete Teile ausgestrichen werden, da sich herausstellt, daß diese nach manchmal 45 Jahren Lagerzeit nicht mehr verwendbar sind.

Nicht zuletzt müssen auch Preise überarbeitet werden, allein deswegen, weil die Einkaufspreise heute andere als vor 20 Jahren sind. Was mittlerweile nur noch die wenigen Sachen betrifft, die noch im Handel oder direkt beim Hersteller erhältlich sind. Ein Angebot auf Teilmärkten gibt es so gut wie nicht mehr, von einigen Zufallsfunden abgesehen. Völlig verschwunden sind die Chancen, bei alteingesessenen VW-Händlern Restbestände an K 70-Neuteilen aufzukaufen. Hauptsächlich, weil diese alten Händler nicht mehr existieren, oder sie in den letzten Jahren umbauen mußte, so daß die Ecken, in denen Teile jahrelang liegen konnten, mit verschwunden sind. Nicht zuletzt müssen wir den Zeitablauf bedenken. Es sind fast 50 Jahre her, daß der K 70 auf den Markt kam, und 30 Jahre, seit er wieder von den Straßen verschwand.

Schraubergesetz Nr. 15

Das Werkzeug, das Du eben noch benutzt hast, ist nach einem Telefonanruf für immer verschwunden!

EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN



33. PFINGSTTREFFEN

8. bis 10. Juni 2019

TEXT: JENS HEMTSCHAK FOTOS: INTERNET

Liebe K70-Gemeinde,
wie Ihr sicher bereits wisst, findet das diesjährige Pfingsttreffen bei uns im Harz statt. Euch erwartet ein abenteuerliches, abwechslungsreiches Programm. Für alle Neugierigen unter Euch haben wir schonmal eine Vorschau zusammengestellt:

Am Pfingstsamstag, 8.6.2019, finden wir uns um 9 Uhr an unserem täglichen Treffpunkt auf dem Parkplatz neben „Gut Voigtländer“ in Blankenburg ein. Von dort aus

wir den Tag dort ausklingen, wo wir ihn begonnen haben - bei einem Abendessen im „Gut Voigtländer“.

Sonntags starten wir wieder an unserem bekannten Treffpunkt. Wir können uns am Vormittag auf die Besichtigung der „Rübeländer Tropfsteinhöhlen“ freuen, um unbekannte Tiefen zu ent-



fahren wir nach Derenburg in die Glasmanufaktur, wo uns eine Führung mit anschließender Stärkung erwartet.

decken, und uns davon später im „Harzer Baumkuchenhaus“ erholen. Der ganze Tag steht jedoch im Zeichen einer besonderen Herausforderung für jeden K70 und seine Besitzer. Beenden werden wir einen erfolgreichen Tag wieder im „Gut Voigtländer“. Um das Ganze abzurunden steht am Pfingstmontag bei Interesse noch eine Fahrt zum „Josephskreuz“, dem



Außerdem führt unser Weg noch in die „Harzkohlerei Stemberghaus“ in Hasselfelde, die uns einen Einblick in dessen historische Entwicklung gibt. Abschließend lassen

größten eisernen Doppelkreuz der Welt, an. Wer es erklimmt, hat von dort aus einen großartigen Blick über den gesamten Harz und darüber hinaus.

Wir würden uns freuen, viele von Euch im Juni bei uns im Harz willkommen zu heißen.

Liebe Grüße,
Anja, Jens und Jonas Hemtschak



EINLADUNG ZUM PFINGSTTREFFEN

UNTERKÜNFTE:

Hotel „Gut Voigtländer“
Am Thie 2
38889 Blankenburg (Harz)

Klostercamping Thale
Wendhusenstraße 3
06502 Thale

Harzer Ferienpension
Blankenburger Straße 31
06502 Timmenrode

Weitere Informationen findet Ihr unter
www.blankenburg.de.

Zum Klosterfischer
Michaelstein 14
38889 Blankenburg (Harz)

TREFFPUNKT:

Parkplatz hinter dem Hotel „
Ecke Neue Halberstädter Straße / Nordstraße
38889 Blankenburg (Harz)

Hotel „Weißes Roß“
St. Ritter 19
06502 Thale OT Altenbrak

KONTAKT ZUM ORGANISATOR:

Camping am See
Warmholzweg 70
38820 Halberstadt

Jens Hemtschak
Telefon: 0175-6333071
eMail: familie.hemtschak@web.de

Das diesjährige Pfingsttreffen führt uns in die Nähe des nur eine halbe Stunde (ca. 30 Kilometer) entfernten Ortes des 27. Internationalen K 70-Treffen 2013 in Gröningen/Bördekreis.



Foto: Andreas Kernke



WICHTIGE INFORMATIONEN ZUM ERSATZTEILPOOL

TEXT UND FOTOS: MARIO THIMM

Liebe Clubmitglieder,
aus gegebenem Anlass möchte ich zukünftig Eure Ersatzteilbestellungen wie folgt erhalten:

- 1. und liebste Möglichkeit per E-Mail an: k70@teilethimm.de**
- 2. Möglichkeit per WhatsApp auf mein Handy: 0172/3855402 (sinnvoll bei Teilefotos)**
- 3. Möglichkeit per Telefon: 05143/666116, jedoch nicht so gerne, da es den normalen Geschäftsbetrieb am meisten stört.**

Ich bitte euch alle, die noch eine offene Bestellung beim Club (bei Peter oder mir) haben, diese noch einmal an mich zu senden, damit ich diese der Reihe nach abarbeiten kann.

Bitte gebt auch immer die entsprechende Fahrgestellnummer des K 70 mit an.

Peter Rodenberg ist nicht mehr für die Bestellungen zuständig, jedoch weiterhin Ansprechpartner bei technischen Fragen.

GRUPPE 2

TANK UND AUSPUFF



Ich habe die wohl kleinste Gruppe des Teilepools sortiert, inventarisiert und katalogisiert: Gruppe 2 Tank und Auspuff

Die Liste mit angepassten Preisen findet ihr auf der nächsten Seite:



GRUPPE 2: TANK UND AUSPUFF

Teil Nr.:

Neuteile:	Benennung	Bestand	Motor Nr. bzw. Fahrgest. Nr.	Clubpreis	Lager / Stand
481 201 075 C	Kraftstoffbehälter	0		0,- €	
481 201 137 A	Tankeinfüllstutzen	4		40,- €	Winsen 1/19
481 201 143 B	Schlauch für Tankstutzen bis 481 25 37553	3		15,- €	Winsen 1/19
481 201 143 C	Schlauch für Tankstutzen	10		15,- €	Winsen 1/19
481 201 163 A	Schlauch für Entlüftungsrohr an Tank 120 mm lang	8		2,- €	Winsen 1/19
113 201 215	Dichtung für Schlauch - Tankstutzen	4		3,- €	Winsen 1/19
481 201 233	Tankablaßschraube	46 F --483 2536 576		1,- €	Winsen 1/19
481 201 239	Dichtring für Einfüllstutzen	21		5,- €	Winsen 1/19
481 201 361	Kraftstoffleitung vorn 1. Vers.	1 F --481 2533 948		10,- €	Winsen 1/19
481 201 551 F	Tankdeckel neue Ausführung , abschließbar	7		30,- €	Winsen 1/19
481 201 551 H	Tankdeckel ohne Lüftung (M26 Anlage) USA / Japan	2		20,- €	Winsen 1/19
481 201 557 A	Dichtung Tankdeckel	28		2,5 €	Winsen 1/19
481 201 633	Befestigungsschraube für Tankspannband	11		1,- €	Winsen 1/19
481 201 645	Unterlage für Tankspannband	4		2,- €	Winsen 1/19
481 201 647	Unterlage für Befestigungsschraube für Spannband	7		2,- €	Winsen 1/19
481 201 651	Spannband für Kraftstoffbehälter	7		25,- €	Winsen 1/19
481 209 261	Kraftstofffilter	2		3,- €	Winsen 1/19
028 253 025 A	Haupt-/ Nachschalldämpfer (Nachfertigung)	4		149,- €	Winsen 1/19
028 253 031 A	Auspuffkrümmer	4		110,- €	Winsen 1/19
028 253 031 A	Auspuffkrümmer gebraucht	2		60,- €	Winsen 1/19
028 253 039 A	Dichtung für Auspuffkrümmer an Zylinderkopf	166		4,- €	Winsen 1/19
028 253 101	Auspuffrohr vorn (Hosenrohr) M 481 LL	3		100,- €	Winsen 1/19
028 253 101	Auspuffrohr vorn (Hosenrohr) M 481 LL gebraucht	2		75,- €	Winsen 1/19
028 253 101 A	Auspuffrohr vorn (Hosenrohr) M 482 Rechtslenker	1		100,- €	Winsen 1/19
028 253 000	Rep. Endstück mit Flansch für Hosenrohr vorn oder Mittelschalldämpfer	4		13,- €	Winsen 1/19
028 253 115	Dichtring für Auspuffrohr	29		2,5 €	Winsen 1/19
028 253 117	Dichtung für Hosenrohr an Auspuffkrümmer	102		6,- €	Winsen 1/19
028 253 137	Haltegummiring für Auspufftopf hinten	0		0,- €	Winsen 1/19

FRONT-UND HECKSCHEIBENDICHTUNGEN

Es ist soweit: In diesen Tagen werden die nachgefertigten Frontscheibendichtungen und ein weiterer Prototyp der Heckscheibendichtung angeliefert!

Wir starten mit dem Abverkauf des kompletten Dichtungssatzes (Front- und Heckscheibendichtung).

Dies stellt sich wie folgt dar:

„FRÜHBUCHER“-MITGLIEDER:
Wer bis zum 31.03.2019 überweist, zahlt
€ 350,-/Satz zzgl. Porto.

„SPÄTZÜNDER“-MITGLIEDER:
Ab dem 01.04.2019 werden **€ 380,-/Satz** zzgl. Porto
fällig, mit der Möglichkeit einer späteren Preisanpassung
(Lagerkosten, etc.) durch den Verein.

„FRÜHBUCHER“-NICHTMITGLIEDER:
bis zum 31.03.2019 **€ 450,-/Satz** zzgl. Porto.

„SPÄTZÜNDER“-NICHTMITGLIEDER:
Ab dem 01.04.2019 **€ 480,-/Satz** zzgl. Porto.

Mit dem Porto verhält es sich wie folgt:
Wer beide Dichtungen zusammen in einem Paket geliefert haben möchte, der überweist € 19,00 mehr dazu.

Front and rear windscreen rubber



Wer die Frontscheibendichtung bereits vorab haben möchte, der zahlt für zwei Pakete (je € 12,00) € 24,00 mehr dazu.

Die Versandkosten ins Ausland erfragt bitte separat bei mir!

Den errechneten Betrag überweist bitte auf unser Clubkonto Volksbank Seesen e.G., BIC:
GENODEF1SES
IBAN: DE29278937605054437300

Es grüßt im Namen des Vorstandes euer 3. Vorsitzender
und Teilewart Mario
k70@teilethimm.de

AUSTAUSCH DER SCHEIBENDICHTUNGEN

oder:

LEBEN DEINE ELTERN NOCH?

TEXT: MARKUS RETZ, FOTOS MIT FRDL. GENEHMIGUNG OLAF STEENBOCK

Der Titel dieses Artikels klingt sehr morbide, aber der Wechsel von Front- und Heckscheibendichtungen am K 70 ist eine Arbeit für jemanden, „der Vater und Mutter erschlagen hat“.

Nachdem jetzt endlich nach gefühlt zwei Jahrzehnten die Dichtungen wieder verfügbar sind, hier nun eine Anleitung zum Austausch derselbigen.

Folgendes wird benötigt:



- 1x Scheibendichtung
- 1x ggf. neue Scheibe
- 2 Tuben abtupfbare Scheibenmasse
- 1x Einziehschnur (Wäscheleine)
- eine Dose Silikonspray
- ein(e) Helfer(in)
- ... und viel, viel Geduld

Die Profis nehmen noch Saugnapfheber und -halter.



Los geht's!

Zuerst eine dünne Dichtnaht (Scheibendichtmasse) in die Nut (Scheibensitz) der Dichtung applizieren. Dann die

Dichtung auf die Scheibe krepeln. Hier fängt die Sauerei schon an: Dichtmasse quillt unter Umständen zwischen Scheibe und Dichtung hervor. Auf gar keinen Fall abwischen, erst einmal so lassen! Einen Tag später ist das Zeug so abgebunden, dass es „schneeballmäßig“ abgetupft werden kann.



Jetzt wird es richtig knifflig: Vier Zierleisten und vier Zierecken wollen in den Gummi „reingefummelt“ werden. Je mehr Zierleisten an der Dichtung montiert werden, desto steifer wird das Ganze. Hierbei neigt die Dichtung dazu, von der Scheibe abzurutschen ... Ich habe mir an dieser Stelle mit Panzertape beholfen.

Im nächsten Schritt wird die Dichtmasse in den Ausschnitt der Karosserie aufgetragen. Danach wird die Schnur in die Nut der Frontscheibendichtung gelegt. Hilfreich sind dabei an jeder Seite mit Hilfe der Schnur Ziehschlaufen zu legen, so hat man die Möglichkeit, die Scheibe beizuziehen. Sorgsam ausgerichtet wird dann das Ensemble in den Scheibenausschnitt gelegt. Ein Monteur zieht dann mit der Schnur innen immer parallel zur Scheibe. Der andere



MONTAGEANLEITUNG



drückt mit der einen Hand auf die Dichtung und mit der anderen auf die gegenüberliegende Seite und verhindert somit ein Herausrutschen der Scheibe.

NIE (!!!) auf die Scheibe drücken! Immer auf die Dichtung, sonst gibt es vor allem bei Verbundglasscheiben Bruch.

Wenn die Scheibe nun richtig in der Karosserie sitzt, vor allem wenn sie heil geblieben ist, dürfen zur Feier des Tages die Korken knallen.

Ich habe für diese Arbeit übrigens einen halben Tag gebraucht und empfehle, die Scheibe und die Armaturentafel erst am nächsten Tag zu reinigen, weil dann die Dichtmasse abgebunden hat.

VIEL ERFOLG!

//



Die Fotos zu dieser Montageanleitung sind am 75er PASSAT TS von Olaf Steenbock (www.ostblog.de) entstanden. Vielen Dank für die Zurverfügungstellung!





OLIEBOLLENTREFFEN IN LITH, NIEDERLANDE OLIEBOLLENBIJEENKOMST IN LITH

ALLE TEXTE UND FOTOS: PIM TIELKEMEIJER



Am Sonntag, den 13. Januar 2019 war es regnerisch und es stürmte. Doch das hinderte viele K 70-Fahrer nicht daran, in großer Zahl zum Oliebollentreffen in Lith in Brabant zu kommen. Dort hatten Corné und Bianca alles perfekt vorbereitet, damit die 20 Besucher ausreichend Zeit hatten für Kaffeeklatsch und Wurstbrotschlemmen. Ja, Wurstbrote, und nicht die in den Niederlanden traditionellen Oliebollen, denn so gehört es in Brabant.

Wie jedes Jahr haben wir auch diesmal wieder K 70-Pläne gemacht. Das erfreuliche Ergebnis findet Ihr auf Seite 14,

Zondag 13 januari 2019 was het regenachtig en het stormde. Maar dat weerhield veel K 70-rijders er niet van om in groten getale naar de Oliebollenbijeenkomst in Lith te komen. Daar hadden Corné en Bianca alles perfect voorbereid, zodat de 20 bezoekers ruim de tijd hadden om koffie te meuten en van worstenbroden te smullen. Ja, worstenbroden en geen oliebolle, want zo hoort dat natuurlijk in Brabant.

Zoals elk jaar hebben wij ook dit keer weer plannen ge-



NIEDERLANDE

dem Treffenkalender. Der Nachmittag endete mit einer Tour auf kurvenreichen Deichstraßen den Fluss De Maas entlang. Die Wolkendecke war mittlerweile halb aufgelöst, so dass wir in 10 (!) Autos von schönen Ausblicken genießen



maakt voor de komende 12 maanden. Het mooie resultaat staat in de evenementenkalender op pagina 14. De middag werd afgesloten met een rondrit over slingerende dijkweggetjes in het Land van Maas en Waal. Onderweg brak de



konnten. Corné und Bianca, es war super organisiert, vielen Dank!

//

wolkenlucht zodat we in 10 (!) auto's konden genieten van schitterende uitzichten. Corné en Bianca: bedankt, het was super geregeld. Nu maar afwachten of Erica en Michiel over een jaar weer overgaan naar de oliebolletjes? Schrijf onderstaande data alvast in je agenda en mis ze niet! Graag tot dan.

//



AFSCHEID PENNINGMEESTER NL

Piet Hasper, onze Penningmeester NL, heeft aangegeven met zijn werkzaamheden te willen stoppen. Piet heeft geruime tijd een aantal taken op financieel gebied voor de K 70-Club NL uitgevoerd. Hij heeft dat steeds nauwkeurig en gewetensvol voor ons gedaan.

Op dit moment vindt overleg plaats over hoe we dit gaan oplossen. De leden in Nederland worden tijdig geïnformeerd over wat er gaat veranderen en hoe de betaling van de contributie in de toekomst gaat wijzigen. Tot dan toe blijft onze clubrekening t.n.v. Piet Hasper daarvoor ongewijzigd in gebruik.

Tijdens de oliebolletjesbijeenkomst in Lith hebben we Piet bedankt voor wat hij voor de K 70-Club gedaan heeft en afscheid van hem genomen als penningmeester voor Nederland. Bij deze nogmaals Piet: heel erg bedankt voor je inzet!



ABSCHIED SCHATZMEISTER NL

Piet Hasper, unser Schatzmeister NL, hat angekündigt, dass er seine Aktivitäten einstellen möchte. Piet hat für einige Zeit eine Reihe finanzieller Aufgaben für den K 70 Club NL erledigt. Das hat er immer genau und gewissenhaft für uns getan.

Derzeit finden Konsultationen darüber statt, wie wir dies lösen werden. Die Mitglieder in den Niederlanden werden rechtzeitig darüber informiert, was sich ändern wird und wie sich die Beitragszahlung zukünftig ändert. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde unser Clubkonto beibehalten. Piet Hasper daher unverändert im Einsatz.

Während des Oliebolletjes Treffens in Lith haben wir uns bei Piet für das, was er für den K 70-Club getan hat, bedankt und ihn als Schatzmeister für die Niederlande verabschiedet. Mit diesem nochmal Piet: vielen Dank für Deine Bemühungen!

PS: Heeft iedereen zijn contributie voor 2019 al betaald? Túúrlíjk. (Rekeningnummer NL26 RABO 0104 4492 84 t.n.v. P.R. Hasper, de contributie is € 40,00). //

PS: Hat jeder seinen Beitrag für 2019 bereits bezahlt? Gründlich (Kontonummer NL26 RABO 0104 4492 84 an P.R. Hasper, der Beitrag beträgt 40,00 €). //



**TECHNISCHE DAG K 70-CLUB NL
IN ZEELAND**

**TECHNISCHER TAG K 70-CLUB NL
IN ZEELAND**

Op zondag 28 oktober 2018 ontmoetten zo'n 15 K 70-rijders elkaar in Zeeland (Noord-Brabant) op de jaarlijkse technische dag van de K 70-Club NL. 'Classic Automobile Service', het bedrijf waar Corné werkt, had die dag zijn garage aan ons ter beschikking gesteld. Vandaag was het mogelijk om technisch advies te vragen over je

Am Sonntag, dem 28. Oktober 2018, trafen sich rund 15 K 70-Fahrer am jährlichen technischen Tag des K 70-Club NL in Zeeland (Nordbrabant). 'Classic Automobile Service', das Unternehmen, in dem Corné arbeitet, hatte an diesem Tag seine Garage zur Verfügung gestellt. Heute war es möglich, einen technischen Rat zum eigenen



eigen K 70. En om mee te kijken bij het analyseren en zo mogelijk verhelpen van K 70-problemen. Daar werd flink gebruik van gemaakt. Het was zoals altijd een gezellige en nuttige dag, zoals ook te zien is op de bijgaande foto-impressie. Corné, bedankt voor het organiseren van

K 70 einzuholen. Und einen Blick auf die Analyse und, wenn möglich, Lösung von K 70-Problemen werfen. Dies wurde ausgiebig genutzt. Es war wie immer ein angenehmer und nützlicher Tag, wie auf dem begleitenden Fotoeindruck zu sehen ist. Corné, vielen Dank, dass Du



deze dag. En Siemon, Jos en Corné voor het inbrengen van jullie expertise! //

diesen Tag organisiert hast. Und Siemon, Jos und Corné für das Einbringen eurer Expertise! //



K70-Treffenkalender NL 2019 – 2020

Wann	Was	Wer	Weiteres
30. Mai - 2. Juni 2019 (Christi Himmelfahrt)	28. Jahrestreffen K70 Freunde Kalefeld-Oldershausen, Deutschland	Rupert Zeh en Dettmer Mager info@k70freunde.de www.k70freunde.de K70-Depesche, Dezember 2018 Anmeldung bis zum 15. Februar an dettmer.mager@t-online.de (Oder Nachfrage))	Programm in Vorbereitung
8. – 10. Juni 2019 (Pfingsten)	33. Pfingstentreffen 1. Internationaler K70 Club Hasselfelde im Harz, Deutschland	Jens Hemtschak und Familie K70-Post 1/2019 K70-Post 2/2019	Programm in Vorbereitung Hotelinformation: K70-Post 2/2019
14. - 16. Juni 2019	Campingwochenende K70-Club NL	Jaap und Barbara van Riesen jaapvanriesen@kpnmail.nl	Programm und Ort in Vorbereitung
8. September 2019	Herbsttreffen K70-Club NL Castellum Hoge Woerd, De Meern und Umgebung (Zentral in den NL)	Pim en Anne Marie Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl www.castellumhogewoerd.nl Rekonstruktion römisches Fort am Limes (Grenze des Römischen Reiches)	Programm in Vorbereitung 30 Jahre K70-Treffen in NL! Das 1. Treffen war am 7. Oktober 1989 beim Schloss Haarzuilens
5. Oktober 2019 + 6. Oktober?	Jahreshauptversammlung (JHV) Baunatal, Deutschland	Vorstand 1. Intern. K70-Club	Mit Ausflug am 6. Oktober?
27. Oktober 2019	Techniktag K70-Club NL Oss, Nord-Brabant (Zentral in den NL)	Werkstatt: Corné Boudewijn; Technik: Siemon Boom, Jos Sassen en Corné Boudewijn; PR: Pim Tielkemeijer pim_am.tielkemeijer@planet.nl	Untersuchung, Beratung und falls möglich kleinere Reparaturen am eigenen K70 Mit Voranmeldung
12. Januar 2020	Oliebollentreffen K70-Club NL Ort: abhängig von Umzugsplanung Michiel und Erica	Michiel und Erica Linskens mslinskens@gmail.com (Reserve: Siemon und Hannie Boom, snhboom@ziggo.nl)	Kaffeeklatsch, zurückblicken und Pläne machen Mit Rundfahrt

DIE ZUKUNFT UNSERES AUTOMOBILEN ERBES SICHERN



EINE VERÖFFENTLICHUNG DER EUROPEAN PARLIAMENT HISTORIC VEHICLE GROUP

Securing the future of our motoring heritage



DIE ENTWICKLUNG DES KRAFTVERKEHRS UND IHRE BEDEUTUNG

Die Entwicklung des Kraftverkehrs und der damit verbundene Zugang zu einfachem und schnellem Reisen waren die treibende Kraft hinter den Veränderungen von Leben, Arbeit und Freizeit im 20. Jahrhundert. Die Herstellung und Nutzung von Pkw, Bussen, Lkw, Mopeds und Motorrädern nahmen großen Einfluss auf die Planung und Entwicklung von Stadt- und Industriegebieten und deren Verkehrsanbindung. Die Automobilindustrie war und ist ein zentrales und wichtiges Element der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Förderung von Fertigungs- und Entwicklungsprozessen und technischer Innovationen. Sie beschäftigt und qualifiziert Millionen von Menschen und sichert ihr Auskommen. An der Entwicklung des Automobildesigns lässt sich der Kulturwandel ablesen. Der Motorsport begeistert Millionen.

Kraftfahrzeuge haben daher die Geschichte unserer Gesellschaft in den letzten 130 Jahren nachhaltig geprägt. Ihre Entwicklung vereint den ursprünglichen Pioniergeist mit dem anhaltenden Streben nach Innovation, Mobilität und Effizienz und hat das Leben des Einzelnen stark geprägt, erinnern sich doch die meisten von uns gut an ihr erstes Moped, Motorrad oder Auto, das uns schneller erwachsen werden ließ.

DIE BEWEGUNG FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE VON HEUTE

Fahrzeuge von damals, die heute noch vorhanden sind, bilden unser automobiles Erbe. Jedes dieser Fahrzeuge besteht weiterhin, weil ein Mensch, getrieben von einer Leidenschaft, das Fahrzeug zu besitzen, zu erhalten und zu nutzen, sich entschieden hat, einen Teil dieses Erbes zu sichern. Historische Fahrzeuge sind Zeitzeugen einer vergangenen Ära, und es ist wichtig, dass wir dieses Erbe heute und für die Zukunft bewahren. Die Bewegung für historische Fahrzeuge bringt nicht nur Enthusiasten zusammen, sondern bereitet auch vielen anderen Menschen Freude, da die Besitzer historischer Fahrzeuge dieses Erbe quasi in einem für die Öffentlichkeit kos-

tenfreien Museum zugänglich machen, wenn sie ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen bewegen oder damit an den tausenden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes teilnehmen, die jedes Jahr von Oldtimerclubs in ganz Europa ausgetragen werden. Historische Fahrzeuge sind nicht nur von kultureller und historischer Bedeutung. Die Erhaltung dieses Erbes ist auch ein großer Wirtschaftsfaktor: Werkstätten, Zulieferer, Teilehersteller, Versicherer, Oldtimerclubs, Fachzeitschriften, Reiseveranstalter, Veranstaltungen – all das schafft Arbeitsplätze und Umsätze und bietet Eigentümern wichtige Leistungen, Produkte und Informationen. Die Erhaltung, Pflege und Restaurierung historischer Fahrzeuge sind auch ein großer Markt für kleine und mittlere Unternehmen. In zwei europäischen Ländern (Deutschland VDA, VDI, 2013 und Großbritannien BFHVC 2016) durchgeführte Studien verdeutlichen das Ausmaß der Wirtschaftsaktivität in Zusammenhang mit der Erhaltung und Nutzung von historischen Fahrzeugen: Allein in diesen beiden Ländern geben die Eigentümer historischer Fahrzeuge jedes Jahr 20,4 Milliarden Euro dafür aus. Nicht zu vergessen die tausenden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes jedes Jahr, die oftmals mit Auslandsreisen der Eigentümer und folglich starker Wirtschaftsleistung der Tourismusbranche einhergehen.

DIE ERHALTUNG UND NUTZUNG HISTORISCHER FAHRZEUGE SIND KULTURELL, WIRTSCHAFTLICH UND GESELLSCHAFTLICH RELEVANTE TÄTIGKEITEN

DIE MOBILE WELT IM WANDEL UND IHRE HERAUSFORDERUNGEN

Die Entwicklung des Kraftverkehrs hat jedoch ihren Preis. Die Attraktivität und Verfügbarkeit privater Mobilität haben ihre negativen Auswirkungen: Staus, Abgase und Verkehrsunfälle.

Angesichts wachsender Bedenken hinsichtlich Luftqua-



Hin zu emissionsfreien autonomen Fahrzeugen und Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS)

Dieser Wandel bedeutet, dass mit fossilem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge durch Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge ersetzt werden. Einige Regierungen beabsichtigen bereits, den Verkauf von Otto- und Dieselautos zu verbieten (Norwegen bis 2025, Frankreich und Großbritannien bis 2040). Außerdem ist von einem Umstieg auf vollautomatisierte Fahrzeuge auszugehen. Zahlreiche Studien veranschaulichen den bevorstehenden Wandel:

- Einer Studie zufolge werden bis 2030 10-15 Prozent der in der EU verkauften Neuwagen Elektrofahrzeuge und bis zu 15 Prozent vollautomatisiert sein.

- Eine andere Studie geht davon aus, dass in den USA 95 Prozent der Personenkilometer im Jahr 2030 mit autonomen Elektrofahrzeugen zurückgelegt werden. Zwar werden 40 Prozent aller Fahrzeuge noch einen Verbrennungsmotor haben, doch sie werden lediglich 5 Prozent der Personenkilometer zurücklegen.

Bei diesen autonomen Fahrzeugen handelt es sich um verbesserte Versionen der Fahrzeuge von heute, die bereits miteinander und mit der Straßeninfrastruktur kommunizieren können und dadurch die Mobilität sicherer und effizienter machen. Prognosen zufolge steigen die Mobilitätsbedürfnisse zwischen 2010 und 2050 um über 42 Prozent. Verbraucher und Gesellschaft werden höhere Flexibilität, Zuverlässigkeit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit erwarten, um diesen Bedarf zu decken. Durch innovative Technologien können der Verkehr und die Logistik bereits jetzt effizienter gesteuert werden. Zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte und neue Geschäftsmodelle wie Fahrgemeinschaften, Carsharing und Online-Fahrdienstvermittler (MaaS) werden zunehmend beliebter, unterstützen den Trend bei jungen Menschen, sich selbst kein Auto zu kaufen, und bieten Mobilitätslösungen für eine zunehmend älter werdende, urbanisierte Gesellschaft. Die behördliche Genehmigung automatisierter Fahrzeuge und ein steigender Mobilitätsbedarf werden mit dem Höchststand der sich im Eigentum befindlichen Fahrzeuge zusammenfallen – voraussichtlich 2020. Ausgehend von diesen Trends besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass bis zum Jahr 2040 ein hoher Anteil der Fahrzeuge elektrisch bzw. emissionsfrei und autonom unterwegs und vorwiegend Eigentum von MaaS-Anbietern sein wird.

lität, Klimawandel, Staus und Verkehrssicherheit stehen die Gesetzgeber und die Kfz-Industrie vor der Herausforderung, politische und technische Ansätze zur Lösung der Probleme zu entwickeln. Neben technologischen Entwicklungen, die hier mittlerweile Abhilfe schaffen, sahen auch die Gesetzgeber die Notwendigkeit zu handeln. Ältere Fahrzeuge werden bereits stärker zur Kasse gebeten, wenn sie in Umweltzonen einfahren möchten, oder werden zur Verbesserung der Luftqualität ganz daraus verbannt. Darüber hinaus ist üblicherweise die Kfz-Steuer für ältere Fahrzeuge höher. Politische Diskussionen zu Straßengebühren scheinen zu einem Mobilitätssteuersystem zu tendieren, welches auf dem Verursacherprinzip beruht und wahrscheinlich für ältere Fahrzeuge höhere – möglicherweise unverhältnismäßig hohe – Kosten pro gefahrenem Kilometer nach sich ziehen wird. Infolgedessen unterliegt der Kraftverkehr in den kommenden Jahren zweifellos einem großen Wandel.



AUSWIRKUNGEN AUF INDUSTRIE UND FERTIGKEITEN

Dieser Wandel bringt auch große Veränderungen für die Industrie und ihre Beschäftigten mit sich. Laut Prognose einer unter anderem von der IG Metall initiierten Studie des FraunhoferInstituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO hat bis 2030 die Hälfte aller Beschäftigten in der Automobilindustrie direkt oder indirekt mit Elektromobilität zu tun. In Deutschland, wo etwa 840.000 Menschen in der Autoindustrie arbeiten, gehen infolge der Elektrifizierung ungefähr 75.000 der 210.000 Jobs im Bereich Antriebsstrang verloren, wobei die Stellen, die durch den Umstieg auf Batterien/Elektroantrieb geschaffen werden, bereits berücksichtigt sind.

Da sich in der Industrie der Trend hin zum emissionsfreien, autonomen Fahrzeug fortsetzt, gehen mit zunehmendem Alter der derzeitigen Arbeitskräfte möglicherweise die Fertigkeiten verloren, die für die Renovierung und Erhaltung von mit fossilem Kraftstoff betriebenen historischen Fahrzeugen erforderlich sind. Gleichzeitig könnten Materialien, die für die Instandhaltung von historischen Fahrzeugen nötig sind, rar oder verboten werden. Elektronische Komponenten sind möglicherweise nicht lagerfähig. Und die Infrastruktur für die Kraftstoffversorgung ist unter Umständen nur mehr begrenzt verfügbar.

INTERNET, ONLINE-WIRTSCHAFT UND SOZIALE MEDIEN

Andererseits bieten einige Entwicklungen auch Chancen: Das Internet, die Online-Wirtschaft und die sozialen Medien bieten Werkzeuge, die für die Erhaltung und Nutzung historischer Fahrzeuge nützlich sein können. Mittlerweile können Fahrzeugeigentümer Ersatzteile einfacher im Internet suchen und kaufen oder nach Lösungen für ihre Kfz-technischen Probleme suchen. In den sozialen Medien können Eigentümer und Clubs effizient kommunizieren und aktiv sein. Und dank Online-Lehrgängen und -Qualifizierung fließen neue technische Entwicklungen in die Aus- und Weiterbildung ein. So können die traditionellen Fertigkeiten erhalten bleiben und an das neue Mobilitätszeitalter angepasst werden.

WIE WIRKEN SICH DIESE VERÄNDERUNGEN MÖGLICHERWEISE AUF DIE BEWEGUNG FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE AUS?

- **Umweltbedenken und gesetzliche Vorschriften** könnten dazu führen, dass historische Fahrzeuge bestimmte Straßen und Bereiche nicht mehr befahren dürfen, und die Nutzung eines historischen Fahrzeugs könnte unverhältnismäßig teuer werden, sollte die Bepreisung nach dem Verursacherprinzip erfolgen.

- Aufgrund **technischer Entwicklungen und gesetzlicher Maßnahmen** könnten historische Fahrzeuge in der künftigen Verkehrswelt, deren Bild autonome, emissionsfreie Fahrzeuge prägen, die miteinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren, möglicherweise nicht mehr erkannt werden. So wäre es schlichtweg nicht mehr möglich, die Fahrzeuge zu erhalten.

- Durch den **demografischen und gesellschaftlichen Wandel** könnten junge wie ältere Menschen möglicherweise nutzerfreundliche und kostengünstige MaaS-Dienste in Anspruch nehmen. Infolgedessen gibt es immer weniger Menschen- selbst im ländlichen Raum- die ein eigenes Fahrzeug besäßen.

Die Entwicklungen in Gesetzgebung, Gesellschaft und Technik könnten daher möglicherweise das Ende für die Erhaltung und Nutzung von historischen Fahrzeugen bedeuten. Träfe dies tatsächlich zu, könnte unser automobiles Erbe zu einem großen Teil für immer verloren gehen.



FAHRZEUGE VON GESTERN AUF DEN STRASSEN VON HEUTE

Es gibt noch echtes öffentliches Interesse am automobilen Erbe: Museen und Oldtimerveranstaltungen erfreuen sich regen Zulaufs. Ein historisches Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße ist ein seltener und schöner Anblick,



sei es ein Rolls Royce aus den 1930ern, ein Jeep aus der Zeit des 2. Weltkriegs, ein DKW aus den 1950ern, ein Škoda-Bus aus den 1960ern, ein DAF-Lkw oder eine Lambretta aus den 1970ern. Im Straßenverkehr verbreiten diese Fahrzeuge einen Hauch Geschichte. Blickfänger sind sie allemal. Und die Nostalgie wird vermutlich noch stärker, je mehr sich die Fahrzeugflotte zu einem Einheitsfuhrpark aus autonomen Elektrofahrzeugen wandelt.

Wesentlich ist, dass die historischen Fahrzeuge weiterhin auf den Straßen bewegt werden dürfen. Denn sie sind automobiles Erbe, und dieses Erbe kann am besten erhalten werden, wenn es mobil ist.

Die Bewegung für historische Fahrzeuge – Halter, Un-

ternehmen und Unterstützer – ist in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass dieses Erbe weiterhin erhalten wird und die Fahrzeuge genutzt werden, so dass sich die Öffentlichkeit weiterhin des automobilen Erbes erfreuen kann. Dafür bedarf es tatkräftiger Bemühungen der Verbände, Clubs und Einzelpersonen, insbesondere damit wir die Begeisterung junger Menschen, deren persönliches Interesse an modernen Verkehrsmitteln zunehmend schwindet, wecken.

Außerdem gilt es, die Gesetzgeber und die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, dass historische Fahrzeuge keine Gefahr für die Umwelt darstellen. Während moderne Fahrzeuge immer sauberer werden, könnte die Akzeptanz historischer Fahrzeuge abnehmen, was die Gesetzgeber dazu bewegen könnte, deren Nutzung einzuschränken. Dies wäre jedoch unverhältnismäßig, da historische Fahrzeuge selten und wenn, nur außerhalb der Stoßzeiten genutzt werden. Ferner machen ihre Emissionen lediglich einen geringfügigen Anteil an den Emissionen aller Fahrzeuge aus.

Historische Fahrzeuge werden selten genutzt, wenn, dann nur außerhalb der Stoßzeiten, und ihre Emissionen machen lediglich einen geringfügigen Anteil an den Emissionen aller Fahrzeuge aus.

Der TÜV Nord hat sich in jüngsten Forschungsarbeiten mit den Emissionen von über 30 Jahren alten Fahrzeugen in Deutschland beschäftigt und ist zu folgenden Ergebnissen gelangt:

- Zwar gibt es immer mehr Fahrzeuge, die über 30 Jahre alt sind (712.000), doch sie werden kaum genutzt (1370 km/Jahr). Folglich betragen ihre Emissionen insgesamt nur ein Prozent der Emissionen aller Fahrzeuge zusammen. Das wird sich nicht ändern, selbst wenn die Anzahl der über 30 Jahre alten Fahrzeuge bis 2030 auf möglicherweise 2,3 Millionen steigt. Zu beachten ist, dass sich diese Zahlen nicht nur auf historische Fahrzeuge beziehen, sondern auf alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind. Viele davon gelten allerdings nicht als historisch. Hinzu kommt, dass der Dieselskandal, d. h. die wesentlich höheren Emissionen moderner Fahrzeuge, in den Forschungsarbeiten nicht berücksichtigt wurde.

POLITISCHE INTERVENTION

Die Sicherung der Zukunft unseres automobilen Erbes erfordert das Bewusstsein und die politische Entschlossenheit der Gesetzgeber, Entscheidungen für den Erhalt der Fahrzeuge zu treffen, für ihre weitere Nutzung auf den Straßen und die Bewahrung des Andenkens an die Hersteller der Fahrzeuge, die unsere neuere Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte so maßgeblich mitgestaltet haben.

Die Politik hat bereits auf EU-, nationaler und kommunaler Ebene einige begrüßenswerte Entscheidungen getroffen.

Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“

Beachtung verdient eine europaweit einheitliche Defini-

tion des Begriffs „historisches Fahrzeug“, die klarstellt, dass nicht alle alten Fahrzeuge als historisch gelten. Die EU hat 2014 die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern verabschiedet. Sie enthält die Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“, die von der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge (Historic Vehicle Group- HVG) im Europäischen Parlament ausgearbeitet wurde und nun europaweit gilt:

„Fahrzeug von historischem Interesse“ [bezeichnet] ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen,
- sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,
- es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert;

Dank dieser Definition können die Gesetzgeber historische Fahrzeuge von „alten Autos“ abgrenzen, wenn es darum geht, erstere - sollte dies notwendig und angemessen sein - bevorzugt zu behandeln.

UMWELTZONEN

Eine einheitliche Definition wird begrüßt, da Gesetzgeber und kommunale Behörden historische Fahrzeuge bereits für Ausnahmen oder Sonderregelungen in Umweltzonen definieren mussten. In Deutschland etwa dürfen historische Fahrzeuge zwecks Erhalt des automobilen Erbes uneingeschränkt in Umweltzonen einfahren. Voraussetzung hierfür ist ein nationales H-Kennzeichen oder ein rotes 07-Kennzeichen, die es nur in Deutschland gibt und unter Umständen in anderen Mitgliedstaat nicht anerkannt werden.

Es wird zunehmend wichtiger, den Begriff „historisches Fahrzeug“ einheitlich zu definieren, da immer mehr europäische Städte Umweltzonen einführen und Uneinheitlichkeit bei der Definition und allen anderen Gesichtspunkten der Umweltzonenthematik Verbraucher nur unnötig verwirrt. Die HVG begrüßt die Empfehlung einer 2017 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Studie, dass historische Fahrzeuge gemäß Richtlinie 2014/45/EU zum Erhalt des automobilen Erbes von Umweltzonenregelungen ausgenommen werden können. Ferner fordert die HVG die EU-Institutionen auf, dies auch in Leitlinien für Fahrer aufzunehmen, die derzeit erstellt werden.

MAUT

Die HVG begrüßt außerdem den Bericht zur ersten Lesung des Europäischen Parlaments zur Reform der Gesetzgebung zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignette), wonach Mautsysteme

nach dem Verursacherprinzip für historische Fahrzeuge abweichende Regelungen vorsehen können. Die HVG ruft die Mitgliedstaaten auf, diese gute und angemessene Entscheidung in der Richtlinie zu berücksichtigen.

REACH

Die HVG wird den Dialog mit der Europäischen Kommission fortsetzen, um sicherzustellen, dass die Europäische Chemikalienverordnung REACH die authentische Renovierung und Erhaltung historischer Fahrzeuge nicht unmöglich macht. Die HVG unterstützt das Bemühen der Kommission um einfachere und günstigere Zulassungsverfahren in Zusammenhang mit „Alt-Ersatzteilen“ und der „Verwendung in geringen Mengen“. Die HVG ist wei-



terhin um Lösungen bestrebt, die sowohl mit REACH als auch mit der Erhaltung historischer Fahrzeuge vereinbar sind. Die HVG befasst sich bereits mit Fragen rund um den Schutz der für die Erhaltung und/oder Verwendung historischer Fahrzeuge erforderlichen Substanzen sowie mit den gegenwärtigen Bedenken hinsichtlich der Verchromung und der Verwendung von Blei in Lagern und Kabeln.

GESETZGEBER HABEN HISTORISCHEN FAHRZEUGEN BESONDERE BERÜCKSICHTIGUNG GEWÄHRT, DA SIE WISSEN, DASS DIESE FAHRZEUGE SELTEN GENUTZT WERDEN UND GUT ERHALTEN SIND UND ERKANNT HABEN, DASS DAS AUTOMOBILE ERBE ERHALTEN WERDEN MUSS

VERPFLICHTUNG DER BEWEGUNG FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE

Die Politik allein kann die Herausforderung, ein Straßenbild mit historischen Fahrzeugen zu erhalten, nicht bewältigen. Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss ebenfalls anerkennen, dass sich die Welt verändert, und – bei Bedarf – flexibel darauf reagieren. Daher hat die Bewegung die Verantwortung:

- Die Erwartungen einer modernen Gesellschaft respektieren: Alle Eigentümer müssen ihre historischen Fahrzeuge gut erhalten und verantwortungsvoll nutzen

– insbesondere im Wissen, dass sich ihre Fahrzeuge von modernen Fahrzeugen unterscheiden.

- Aufgeschlossen sein für die mögliche Verwendung moderner Kfz-Technik: Besitzer historischer Fahrzeuge sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach Möglichkeit und soweit angemessen moderne Technik verwenden, und gleichzeitig die Authentizität ihrer Fahrzeuge respektieren.

- Sich aktiv einbringen: Oldtimerclubs müssen sich aktiv und organisiert in einschlägige politische Debatten einbringen, erklären, was die Bewegung und historische Fahrzeuge sind, ihren Standpunkten Gewicht verleihen und betonen, wie wichtig die Erhaltung des automobilen Erbes ist.

- Sich für die Erhaltung und die Vermittlung der Fertigkeiten bestimmter Berufe einsetzen: Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss eingebunden sein, wenn es um die Bewahrung und Verbesserung der für die Erhaltung des automobilen Erbes erforderlichen Fertigkeiten für die kommenden Generationen geht.

- Bewusstsein für den Wert unseres automobilen Erbes schaffen: Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss der Öffentlichkeit weiterhin vermitteln, wie wichtig die Erhaltung unseres automobilen Erbes ist, und aufzeigen, dass die Erfindung des Automobils aufgrund seiner immensen Auswirkungen auf die Gesellschaft von heute eine der wichtigsten Entwicklungen der Welt in den letzten 130 Jahre war.

ZUSAMMENARBEIT

In der Zukunft müssen die Bewegung für historische Fahrzeuge und die Gesetzgeber weiterhin zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass unser automobiles Erbe auch künftig einen Platz auf unseren Straßen hat. Mit dem Wandel der mobilen Welt stehen wir immer größeren Herausforderungen gegenüber. Für einige bedarf es technischer Lösungen, für andere politischer und für wieder andere beider. Die größte Herausforderung liegt darin, zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge auch auf den Straßen von morgen einen Platz haben. Und dieser Herausforderung müssen sich die Bewegung für historische Fahrzeuge und die Gesetzgeber gemeinsam stellen. Angesichts des weitreichenden Wandels der mobilen Welt ist es unerlässlich, dass die Auswirkungen der zukünftigen Entwicklungen in Technik, Gesellschaft und Gesetzgebung schon heute antizipiert und diskutiert werden.





DEUVET Mitglieder-Information vom 31. Januar 2019

Liebe Mitglieder,

bitte nicht wundern. Zurück zu den Wurzeln: 1976 haben wir in der damals kleinen Oldtimer-Szene für das Erreichen gemeinsamer Ziele der ersten existierenden Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften eine „Arbeitsgemeinschaft“ gegründet, aus der dann bald der heute erfolgreich agierende DEUVET wurde. Aus dem „rostigsten Hobby“ von damals wurde ein Breitensport und viele Besitzer, Schrauber und Sammler historischer Fahrzeuge können sich heute kaum noch an die Schwierigkeiten und auch Wünsche der DEUVET-Gründergeneration erinnern...

Medien nutzten die äußerlich sichtbaren Uneinigkeiten der Szenevertreter, um die berechtigte Frage zu stellen: „Wer vertritt eigentlich unsere Interessen?“ Daran wollten wir im Sommer letzten Jahres bei einem spontanen Treffen auf den Classic Days hinweisen, um als verantwortliche Vertreter die agierenden Clubs wieder gemeinsam agieren zu lassen. Fazit: In München beim ADAC trafen sich Mitte Januar 2019 die Sprecher von ASC, AvD, DAVC, DEUVET, IKM, und VFV zur Lösung dieser wichtigen Aufgabe. Als Gast beteiligte sich auch der VDA mit seinem Referat Historie. Die Anwesenden gründeten eine „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“, in der sich zunächst einmal (Zitat ADAC) „die maßgebenden deutschen Oldtimer-Verbände“ zusammengefunden haben. Ziel war das Stärken der Zusammenarbeit bei verbandsübergreifenden Themen, damit bald eine entsprechende Position für die Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet, vertreten und kommuniziert werden kann.

Aus der nunmehr vorliegenden Presseinformation zitieren wir gern: „Da mobiles Kulturgut nur in Bewegung erlebt und vermittelt werden kann, müssen historische Fahrzeuge auch in Zukunft am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können.“ Das ist die Kernforderung der neuen Arbeitsgemeinschaft, die in einer gemeinsamen Strategie münden und über die Verbände individuell vertreten werden soll. In Abstimmung mit dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut in Berlin sollen auch weitere Themen wie der Erhalt von Oldtimerspezifischen Berufen und Fertigkeiten sowie die Nachwuchsfindung zusammen mit der Einbindung von Youngtimer-Interessen diskutiert und weiterentwickelt werden.

Der DEUVET steht derzeit positiv zu dieser Grundlagenarbeit, wird aber seine bisherigen Arbeitsebenen und politischen Kontakte für die im Bundesverband verbindlich definierten Aufgaben weiterhin intensiv nutzen.

DEUVET BUNDESVERBAND FÜR CLUBS KLASSISCHER FAHRZEUGE E.V. www.deuvel.de

SCHONUNG DES KUPPLUNGSZUGES

TEXT UND ABBILDUNGEN: DANIEL HENNIGS

Nachdem mir an meinem K 70 – der jährlich etwa 10.000 bis 15.000 km bewegt wird, auch im Alltagsbetrieb – nun schon, seit ich ihn im Jahr 2015 erworben habe, zum zweiten Mal (!) der Kupplungszug gerissen war, konnte ich nach einiger Ursachenforschung folgende Schwachstelle ausmachen, die sich beseitigen läßt:

Insbesondere bei abgenutzteren Kupplungsbelägen, wenn sich das Spiel bei den Teilen im Kupplungsgehäuse vergrößert, muß ja bekanntermaßen die Einstellmutter oben am Pedal weiter hinein (also nach rechts) gedreht werden, um das Spiel wieder auszugleichen. Die Kupplung greift dann entsprechend wieder etwas früher und es läßt sich wieder etwas besser anfahren.

Auch kann es vorkommen – das ist bei meinem K 70 leider der Fall – daß der Kugelbolzen im Kupplungsgehäuse, mit dem der Kupplungs- bzw. Ausrückhebel mit dem Einstellbügel „VW 535“ auf das richtige Maß eingestellt wird, zu kurz ist bzw. es ist irgendwann mal ein zu kurzer Bolzen montiert worden. Wenn dann der Bolzen irgendwann schon am Anschlag steht, muß man das, was mittels des Bolzens nicht mehr einstellbar ist, mit der Einstellmutter am Pedal weiter ausgleichen, sodaß die Mutter auch bei noch guten Belägen schon recht weit hineinzudrehen ist. Maßgabe sind 2-3 cm Leerweg am Kupplungspedal bis zum Druckpunkt, grundsätzlich aber mindestens so viel, daß das Kupplungspedal bei normalem Durchtreten bis zum Boden die Kupplung noch sauber trennt.

So oder so, irgendwann ist allerdings die Einstellmutter bis zum Anschlag eingedreht. Spätestens dann kommt es i. d. R. vor, daß in dem Ösenloch oben am Kupplungspedal nicht mehr der Gewindeschaft am Ende des Kupplungszuges liegt, sondern nurmehr der Bowdenzug selbst dort aufliegt – und an der recht scharfen Kante des Ösenloches irgendwann durchscheuert und reißt. (siehe Fig. 1 und 2) Zu diesem Behufe ist mindestens zu empfehlen, das Ösenloch alle paar Monate – je nach Fahrleistung – mit Fett zu schmieren, optimal wäre jedoch, den Kupplungszug auszufädeln und dann in das Loch eine entsprechende Gummitülle einzulegen; deren Loch muß, zum Wieder-Durchstecken, den Durchmesser des Gewindeschafte haben und sollte vor allem möglichst fest in der Öse oben am Pedal sitzen, damit sie durch die Bewegungen des Bowdenzuges nicht herausgeschoben wird. Ist ein solche Tülle (= kein Originalteil) nirgends zu bekommen, wäre auch möglich, aus einem Stück Stromkabel die Adern zu entfernen und den leeren Kabelmantel (Länge ca.

2-3 cm) in das Ösenloch einzuführen.

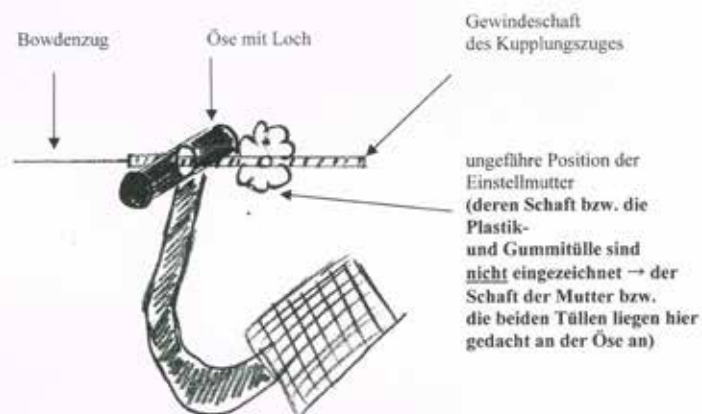
Wem das alles zu viel Aufwand ist – zumal an einer ziemlich schwierigen Ecke am K 70 – kann natürlich auch seine Einstellmutter am Pedal so einstellen, daß der Gewindeschaft gerade noch so in der Öse liegt, und die Kupplung noch so eben trennt. Die Kupplung wird dann recht früh kommen und das Pedal, daß man dann immer gut durchtreten muß, wird evtl. einen etwas längeren Leerweg haben, aber damit läßt sich auch gut fahren, wenn man sich daran gewöhnt hat.

Alternativ – aber mit mehr Aufwand verbunden – ist es natürlich auch möglich, den Einstellbolzen am Kupplungshebel durch einen in der richtigen Länge zu ersetzen. //



Fig. 1

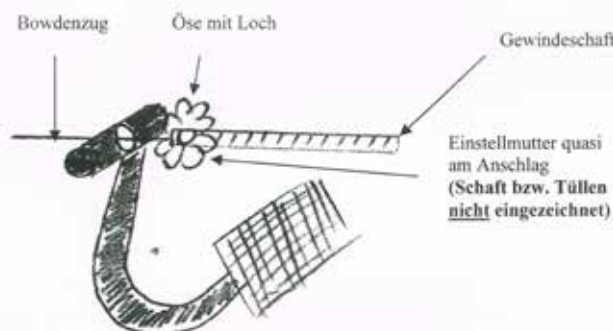
wünschenswerte Einstellung des Kupplungszuges oben am Pedal:



Im Ösenloch liegt der dicke und stabile Gewindeschaft, ein Durchscheuern ist damit nicht möglich.

Fig. 2

ungünstige Einstellung des Kupplungszuges oben am Pedal:



Im Ösenloch liegt nur noch der Bowdenzug und wird mit der Zeit aufgrund der scharfen Kante des Ösenloches durchgescheuert und reißt.

HÄTTE, WÄRE, WENN...



Aus dem MOT-Heft 15.7.1972



VW leidet am K 70: Verkaufsrückgang um ca. acht Prozent, während der Audi 100 auf 30 Plusprozente kam. Frontantrieb und klare Form tun es allein nicht; dem von NSU übernommenen Wagen fehlt trotz Verbesserungen noch Reife, die schubweisen Änderungen machen Händler und Kunden nervös. Von weitgehenden Änderungen einschließlich neuer Motorserie wird gesprochen, aber auf einen Schlag schafft VW das nicht. Zum Herbst (eventuell erst 1973) wird die ungünstige aerodynamische Gestaltung wahrscheinlich aufgebessert durch eine neue Front, nachdem seit Anfang Juni das Bugblech unter der Stoßstange geändert wurde. Die neue Motorenreihe wird noch lange Vorbereitungen brauchen; sie muß auch ins Baukastensystem des Konzern-Gesamtprogramms passen.



Vielen Dank an Jenny Giersch für dieses Foto!
Hoffentlich kommt der weiße K 70 bald wieder auf die Straße...
vielleicht mal zu einem Pfingsttreffen?



Fotos:

Sarah Sertschnig



