

AUF EIN WORT.....

Der Winter neigt sich dem Ende entgegen und die ersten Optimisten sind schon wieder auf den Stra-
ßen zu sehen. Die ersten Optimisten sind schon wieder auf den Straßen zu sehen.

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 1. Quartal 2003



**Einsteigen, es geht los in die neue
K70 - Saison 2003!**

CLUBK70-SPK DEUTSCHLAND e.V. ist ein Zusammenschluss von K70-Fahrern aus ganz Deutschland.
Offizielle Clubadresse und K70-CLUBSTAMMISCH
Manfred Schmidt, Wilberstr. 83, 40669 Birkel, Tel. 021 04 44 58 29

INHALT

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

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

Mitglied im:



VORSTAND

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage, ☎ 0 52 32 / 6 38 96 oder 0 57 32 / 68 90 88
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker
Edelrosenstr. 17
44289 Dortmund, ☎ 0 23 04 / 4 38 37, Email: Ingo.Menker@freenet.de
3. VORSITZENDER: Teilenachfertigung
Markus Retz
Konrad-Hornschuch-Str. 14
74679 Weißbach, ☎ 0 79 47 / 74 52, Email: Markus.Retz@arcor.de
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Dirk Johannesmeier
Mathias-Hess-Str. 48
69190 Walldorf, ☎ 01 62 / 8 46 33 15 Email: dirk.joha@web.de
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
Michael Skupski
Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 0 55 29 / 16 89, Michael.Skupski@t-online.de

Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips, Druck: Ingo Menker

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

Titelblatt, Impressum: Hans-Ulrich Neumann, Am Sportplatz 7a, 38518

Gifhorn, ☎ 0 53 71 / 93 77-24, ☎ -23, (hun)

Hans-Ulrich.Neumann@gmx.de

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor dem Erscheinen

Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken

Internetauftritt: <http://www.K70-Club.de>

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

Offizielle Clubadresse und **K70** -STAMMTISCH:

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

Kontaktadresse in Holland:

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

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT.....

Der Winter neigt sich dem Ende entgegen und die ersten Oldtimer sind schon wieder auf den Straßen zu sehen. Obwohl das schöne trockene Wetter der letzten Wochen ja geradezu verlockend für eine Oldieausfahrt war, habe ich den **K70** doch lieber in der Garage gelassen, denn es wurde auf einigen Strecken, auf die seit ca. 3 Wochen völlig trockenen Straßen immer noch Salz gestreut. Auf Kosten der Umwelt und des Steuerzahlers. Scheinbar auch eine Folge der Privatisierung einiger kommunaler Bauhöfe. Hier gibt es auch so eine Strecke, auf der ein privater Streuer fährt, ein umgebauter Kleinlaster mit angehängtem Salzstreuer, der fährt dann diese ca. 4 km lange Landstraße mit altem Baumbestand rauf und runter, bis die Ladefläche leer ist. Auch bei trockenem Wetter, ob es sinnvoll ist, oder nicht, scheint bei den Behörden niemand mehr zu kontrollieren oder zu interessieren. Die Privaten wollen natürlich „Kohle machen“ um jeden Preis.

Den ersten Oldtimermarkt in diesem Jahr in Hamm haben wir auch schon wieder hinter uns. Diesmal ausnahmsweise bei trockenem schönem Wetter, sonst ist dort meist immer wetterfeste Kleidung angesagt, entsprechend groß war diesmal der Andrang von Händlern und Besuchern. Die Parkplätze waren alle voll und der Rest parkte ca. 1km an der Straße lang. Der Markt wird von der Stadt Hamm veranstaltet und findet auf dem Freigelände und in der neu modernisierten Halle statt. Auch Clubstände gibt es dort. Wir wurden auch schon angeschrieben, dort mitzumachen. Wie ich schon mal erwähnte, kenn ich einige Händler, die für mich schon seit Jahren auf K70-Teile achten und sie dann für mich zurücklegen, so auch diesmal. Der eine winkte schon von weitem, als er uns sah, er hätte wieder was für mich. Ein Satz original verpackte Bremsscheiben. Wir hin, Karton aufgemacht, erste Version, enttäuschtes Gesicht, auch beim Händler, da das erste Mal was nicht abgenommen, wir haben schon über 50 Stück davon. Darunter sind sehr viele von der 2-ten Version mit Distanznoppen (die ja bekanntlich am meisten gebraucht wird), bei denen nachträglich im Werk die Distanznoppen abgedreht worden sind und somit nur für die erste Version passen, die am wenigsten gebaut worden ist und es kaum noch Fahrzeuge gibt. Das muß ein ahnungsloser Volltrottel gewesen sein, der das veranlaßt hat.

Vom DEUVET sind auch wieder einige Informationen gekommen, z.B.: Aktuelle Änderungen in der StVZO, Abstellen von abgemeldeten Oldtimern, Altautoverordnung (kein Verbleibnachweis mehr), Kein Tagesfahrlicht: Auf Drängen von DEUVET, des Europäischen Fahrradverbandes ECF, der Interessenvertretung der Motorradfahrer FEMA, usw., ist das Tagesfahrlicht in Europa entgültig vom Tisch. Dies hat der EU-Ministerrat beschlossen. Die europäischen Autohersteller haben sich darauf hin verpflichtet, keine Autos mit automatischem Tagesfahrlicht zu bauen. Begründung: Tagesfahrlicht macht den Sicherheitsvorsprung für Motorradfahrer mit Licht zu fahren, wieder zunichte. Ausserdem führt es dazu, daß nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, wie Fahrradfahrer und Fußgänger, durch die vielen irritierenden Lichtreflexe leichter übersehen werden können, sie wären also Tags ähnlich hoch gefährdet, wie Nachts. Unsere, ohnehin schon, durch Bildschirm und grelles Neonlicht, strapazierten Augen, würden dadurch noch mehr belastet; was sich durch frühe Ermüddungserscheinungen und Nervosität am Steuer bemerkbar macht. Auch die Zahl der Nachtblinden würde weiter ansteigen, war in einer Ärztstudie zu lesen. Die Umweltbelastung würde sich um mindestens 3 Prozent durch zusätzlichen Schadstoffausstoß (Verbrauch) steigern. Hochgerechnet auf den Gesamtflottenverbrauch aller europäischen Fahrzeuge, kämen mehrstellige Millionenbeträge dabei heraus. Die Ölmultis würden sich freuen. Auch der Verschleiß an der Lichtenanlage würde sich erhöhen (öfter neue Batterie, usw.) und damit eine weitere Belastung von Geldbeutel und Umwelt, bei Oldtimern mit ihren schwächeren Anlagen wäre dies noch problematischer. Es ist schon komisch, daß sich meist Industriennahe (Sponsoring?) Verbände dafür mit großen, offiziell wirkenden Schildern am Fahrbahnrand, dafür stark gemacht haben. Na, klingelts ? Da normalerweise nur offizielle Schilder am Fahrbahnrand stehen dürfen, haben viele Autofahrer dies für eine behördliche Anordnung gehalten. Andere würden dafür wegen Amtsanmaßung belangt werden. JB.



Einladung



zum 17. Jahrestreffen des 1. Internationalen K70-Clubs e.V.
vom 7. Juni – 9. Juni 2003 in Borchten/Paderborn

Programmablauf:

- Samstag, 7.6.2003 14.00 – 15.30 Uhr Eintreffen auf dem Parkplatz Rathaus Borchten-Kirchborchen beim Restaurant „Haus Carola“,
Besichtigung der Wewelsburg (ca. 8 km),
danach Aufsuchen der Quartiere,
anschliessend gemeinsamer Abend mit Essen im „Haus Carola“
- Sonntag, 8.6.2003 9.30 Uhr Treffen auf dem Parkplatz Rathaus Borchten,
Abfahrt nach Paderborn zum Besuch des Heinz Nixdorf Forums (HNF: grösstes Computermuseum der Welt), falls eine Führung erwünscht ist, bitte bei der Anmeldung angeben.
Abfahrt zur Innenstadt: Maspornplatz,
von dort Rundgang durch den historischen Stadtteil,
dabei Mittagessen/Imbiss nach eigenem Gutdünken
16.00 Uhr Treffen auf dem Maspornplatz und Rundfahrt durch den südlichen Kreis Paderborn,
19.00 Uhr gemeinsames Abendessen im Gasthaus „Am Königsweg“ in Dahlheim.
- Montag, 9.6.2003 10.00 Uhr Treffen: Parkplatz Rathaus Borchten,
Abfahrt nach Paderborn zum Besuch des Deutschen Traktorenmuseums,
danach Verabschiedung, eventuell ein Restprogramm

Anfahrtsbeschreibung: Der Treffpunkt Borchten-Kirchborchen liegt südlich von Paderborn an der A 33

Anfahrt von Norden-Osten: A 33 aus Richtung Bielefeld, Paderborn Abfahrt 29 Borchten/Salzkotten, gleich nach der Abfahrt links ab in Richtung Kirchborchen bis zum Kreisverkehr und dann in Richtung Rathaus Borchten. Dort ist der Treffpunkt auf dem Parkplatz.

Anfahrt von Süden: A 33 aus Richtung Kassel, Dortmund. Am Kreuz Wünnenberg/Haaren Abfahrt 29 Borchten/Salzkotten/Niederntudorf, gleich nach der Abfahrt rechts ab in Richtung Kirchborchen bis zum Kreisverkehr und weiter wie oben.

Aus anderen Richtungen: Richtung Innenstadt, Hinweisschild Nordborchen beachten, durch diesen Ort vorbei an einer Esso-Tankstelle, nach 500m links ab in die Strasse „Unter der Burg“ bis zum Rathaus und dort auf den Parkplatz. (Hinweisschild: Rathaus)

In eigener Sache: Aus organisatorischen Gründen wird um eine Anmeldung bis zum 15.5.2003 gebeten, ebenso für eine evtl. Führung im HNF.

Meine Adresse: Josef Wasmuth, Bäumeweg 1, 33178 Borchten, Tel.:05251/39206
eMail: evawasmuth@aol.com

K70 Regionaltreffen Nord in der Lüneburger Heide

Am 23. März diesen Jahres war es endlich wieder einmal soweit, daß im Norden ein Regionaltreffen des 1. Internationalen K70-Clubs stattfand, daß die Thimms aus Winsen organisiert hatten. Damit auch genug Fahrzeuge zusammenkommen und auch mal wieder etwas frischer Wind in der Heide weht, hatten die beiden nicht nur K70-Fahrer angesprochen, sondern auch die Fahrer von Audi und NSU. So kamen neben fünf K70 auch zwei Audi 60, ein Passat der ersten Baureihe, ein Audi 100 und ein Audi Coupé GT zum Treffpunkt Autohof Schwarmstedt.



Bei strahlendem Sonnenschein und frühlingshaften Temperaturen fuhr die bunte Karawane auf die belebte A7 Richtung Norden und bot den Reisenden so schon ein kleines Automuseum auf Rädern. Nach kurzer Zeit verließen wir die eintönige Betonpiste um nach einigen Kilometern inmitten des Naturparks Lüneburger Heide eine Mittagsrast einzulegen. Der mitgebrachte Proviant wurde so schon einmal etwas dezimiert. Natürlich nutzen die Teilnehmer auch die Gelegenheit, ein paar Bilder der Autos zu machen.

Weiter ging es auf eine Rundreise durch die zauberhafte Landschaft, durch kleine Orte, vorbei an Wäldern und Heideflächen dem eigentlichen Ziel unserer Reise entgegen, dem Wildpark Lüneburger Heide. Unter Unterstützung zufällig auch zur Kasse gehender Mitbürger gelang es uns, die Gruppenstärke von 20 Personen zu erreichen, was jedem von uns einen Euro Eintritt ersparte.

Der Wildpark bot für jeden etwas, die Kinder fanden einen riesigen Spielplatz vor, fütterten die Tiere, wo erlaubt, während die Erwachsenen die Greifvogelflugvorführung bestaunten, in der sogar echte Kondore fliegend bewundert werden konnten. Natürlich gab es auch beeindruckende Bären zu sehen und einige Schwarzkittel, ein stattlicher Keiler, einige Bachen und Überläufer.

Der Park bietet drei unterschiedlich lange Rundwanderwege, so daß jeder seiner Kondition entsprechend ein Angebot vorfindet. Nach und nach begaben sich die Teilnehmer, die den Park getrennt erkundet hatten, wieder bei den Autos ein. Nach einigen Gesprächen und weiterer Verminderung des Reiseproviantes hieß es dann leider wieder Abschied nehmen, denn jeder hatte ja noch eine mehr oder weniger lange Heimfahrt, es waren Teilnehmer aus Essen, Paderborn und Dreßler dabei, von diesem toll organisierten Regionaltreffen bei K(aiser)70-Wetter vor sich; danke noch einmal an die Thimms für diesen schönen Tag. (hun)



Nog een trouw-auto....

Getrouwd in deze mooie K 70 op 30-08-2002: Bart en Ingrid Janssen-Clarks, zoon van ons clublid W.Janssen, Molenstraat 85, Deurne.

Bart zegt op zijn 14e jaar: „Papa, hier trouw ik in, is de auto dan klaar?“ Nu is Bart 27 jaar en zoals het altijd gued moest en nog heel veel gebeure in het laatste jaar. Maar beloofd is beloofd, en was geen entkommen aan, want alles staat immens en videoband; dat hij vertelt an en in te trouwen en ik beloof dat de auto klaar is. Op 22-8-2002 wird de auto APK gold-gekeurt. Beloofd is beloofd.....

W.Janssen





Krafftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Internationaler K 70 Club e. V.
Herrn Ingo Menker
Edelrosenstr. 17

44289 Dortmund

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

16.02.2003

Bei Antwort bitte angeben:

322-130/M

Ansprechpartner(in):

Frau Niemann

Telefon: (04 61) 3 16-1133

Telefax: (04 61) 3 16-2833

E-Mail:

Kfz-Stat@kba.de

Datum: 27.02.2003

Diesen Kurzbrief übersende ich Ihnen mit der Bitte um

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme | <input type="checkbox"/> Rückgabe | <input type="checkbox"/> Preisangebot | <input type="checkbox"/> Weiterleitung an |
| <input type="checkbox"/> Stellungnahme | <input type="checkbox"/> Erledigung | <input type="checkbox"/> weitere Veranlassung | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Prüfung | <input type="checkbox"/> Teilnahme | <input type="checkbox"/> Rücksprache/Ihren Anruf | <input type="checkbox"/> Anlagen: |

Sehr geehrter Herr Menker,
zunächst möchte ich mich für Ihr entgegengebrachtes Verständnis bedanken und Ihnen die neusten Bestandszahlen übermitteln.

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Januar 2003 hat für die Sie interessierenden Fahrzeugtypen Bestände ergeben, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind.

HSN/TSN	Anzahl	
0600/405	176	90 PS
0600/406	214	75 PS
0600/436	40	100 PS

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Ich hoffe, Ihnen hiermit geholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Yvonne Albrecht

Dienstszitz:

Förderstraße 16
24944 Flensburg

Öffnungszeiten:

Mo. - Do. 8:30 - 15:00 Uhr
Fr. 8:30 - 14:00 Uhr

Telefon:

(04 61) 3 16-0

Telefax:

(04 61) 3 16-16 50
(04 61) 3 16-14 95

Konto:

Deutsche Bundesbank, Filiale Flensburg
BLZ: 215 000 00, Kto.-Nr. 21501000
IBAN: DE87 2150 0000 0021 5010 00
BIC: ZBHMDEH1215

E-Mail: kba@kba.de

Internet: www.kba.de

Wie ich zum K70 kam.....

Der Weg zum K70 dauerte Jahre, um nicht zu sagen Jahrzehnte. Der K70 faszinierte mich schon, als ich noch in den Kindergarten ging, und zu der Zeit, Ende der 70-iger, noch recht häufig im Straßenverkehr anzutreffen war. Überhaupt bei uns im hohenlohischen wurde der K70 häufig gekauft, wie auch der Audi 100. VW 411/412 eher selten, was für guten Geschmack zeugte. In Weißbach –meinem Heimatort-, einer 2500 Seelengemeinde weiß ich von drei K70 zu berichten.

Einen sumatragrünen 72-iger von dessen Letztbesitzer ich den defekten Originalmotor 1999 geschenkt bekam. Eine Bemerkung am Rande. Als ich die Motornummern vom defekten Motor und die von meinem verglich, stellte ich fest, das sie nur 20 Seriennummern auseinander lagen. Die Motoren müssen sich also schon in Salzgitter gesehen haben! Aber ich schweife ab.

Und da gab es noch den 73-iger in kasanrot, dessen Fahrer es fertig brachte, die Kiste in unserer Strasse –einem Wohngebiet- aufs Dach zu legen. Wie schafft man denn so was? Ganz einfach. Dem Fahrer fiel seine glühende Kippe in seinen Schoß (sein bestes Stück ?) somit war er abgelenkt und steuerte in einem ungünstigen Winkel mit passendem Tempo auf eine hüfthohe Natursteinmauer zu. Leider gibt es den Zeitungsartikel nicht mehr. Ich kann mich aber noch gut an den Spott erinnern, den er zu hören bekam.

Der dritte K70, der in unserer Gemeinde lief, war ein Sondermodell. Die Besitzerfamilie paßt von Klischee her viel besser in einen 411 oder Knudsentaunus, will heißen eine Mischung aus Heinz Becker und Ekel Alfred. Ich weiß allerdings jetzt nicht, ob unsere ausländischen Mitglieder die TV-Serien kennen. Falls nicht bitte nachholen, eine echte Bildungslücke.

Aber zurück zum K70. Die Besitzer des Sondermodells besaßen ihn, trotz horrendem Ölverbrauchs, bis Anfang der 80-er Jahre, also die Zeit, in der die meisten K70 „über den Jordan“ gingen. Ich weiß nur noch, daß sie den K70 deshalb 10 Jahre lang behielten, weil die Frau es mit der Kupplung nicht so hatte, und bis heute nicht hat. Jedes Jahr verlangte der K70 nach einer neuen Kupplung. Da ein Kupplungswechsel beim K70 keine große Sache, der Wagen übersichtlich und über einen großen Kofferraum verfügt, behielten sie ihn. Ein schnöder, gelber Audi 100 Typ 43 in „Buchhalterausstattung“ trat die Nachfolge an.

Im Nachbarort Niedernhall gab es noch einen marinogelben LS. Dessen Besitzer vergötterte ihn regelrecht. Er lies den K70 in dem Betrieb warten, in dem ich bis heute beschäftigt bin. Leider kam ich erst Anfang 1992 dorthin. Der marinogelbe bekam noch 1990 eine Werks-AT-Motor auf Drängen des Besitzers verpaßt! Auch durfte der Wagen nur mit vollsynthetischem Motorenöl befüllt und ausschließlich mit Heißwachs gewaschen werden. Trotz Fünfmarkstück großen Löchern in den Kotflügeln.

Eine Anekdote an Rande. Der Kunde wartete immer bis die Rechnung geschrieben war und bezahlte anschließend bar, damit seine bessere Hälfte nicht mitbekam, welche Summen noch in den alten Karren gesteckt werden. Ein Jahr später Ende 1991, als der K70 entgültig an der TÜV Hürde scheiterte, schaffte er sich dann ein Audi 80 Coupe 5S an. Aber das ist wieder eine andere Geschichte wert. Diese Erlebnisse prägten mich nachhaltig. Also, nicht die „typische K70 Karriere“ wie Vater, Onkel Willi oder Opa hatte einen und weil ...

Mein Vater fuhr Käfer, Käfer, Typ 3 Variant und als dann wieder mal ein neuer fällig war, stand ein Ford 17m P7B zur Debatte, weil der örtliche Fordhändler ein guter Honig- und Besenkunde war. Opa war nämlich Bienenzüchter und Besenmacher. Zum Glück legte Opa sein Veto ein, und bestand 1971, wenn schon auf keinen K70,

auf einen Audi 75L in guter Ausstattung. Die Neuwagenrechnung existiert noch. Beim Vergleich K70L 75PS und dem Audi 75 mit 75PS, wäre der K70 das bessere Angebot gewesen, und sogar ein Klasse höher angesiedelt in Richtung Audi 100. Zurück zum Wesentlichen, wie ich zum K70 kam.

Das K70 Fieber brach Mitte der 90-iger mit aller Härte aus. Vernünftige Offerten blieben aus, dann legte sich das Fieber wieder.

Dann lernte ich Joachim Salinger kennen, nachdem ich mich wunderte, daß auf dem OBI-Parkplatz täglich ein senegalroter K70 stand. Irgendwann faßte ich Mut, ging zu OBI und , anstatt Gartenzeug oder „Kaugummiwerkzeug“ zu kaufen, machte ich Joachim Salinger ausfindig. Der war sofort der Meinung, daß ich dringend einen K70 nötig hätte. Ein Angebot aus seinen Beständen hielt ich mir für den Fall der Fälle offen.

Nun folgten die Fahrten durch den ganzen süddeutschen Raum zu den angebotenen K70.

Ich erinnere mich ganz gut an den sumatragrünen 72-iger aus Ansbach, Karosserie tot, aber alle Türen wie neu. Bremsen fest und teilweise geschlachtet. Auf meine Frage wann der Motor das letzte mal lief, meinte der Besitzer, ach so vor einer Woche. Der Motor war noch immer warm -> nicht gekauft. Ein Schelm, der böses dabei denkt.

Oder den 74-iger in rotmetallic, der die letzten 10 Jahre im Hühnerstall verbrachte -> nicht gekauft.

Genau wie der 73-iger mayametallic aus Würzburg dessen Blech schrott, aber der Motor aller erst Sahne war -> nach zwei Jahren bekam ich ihn geschenkt. Schlachtplatte, das Getriebe lebt jetzt in Dirk Johannesmeier seinem weiter.

Die beiden K70, der eine 72-iger in sumatragrün, der andere in moosmetallic, der seinem Namen alle Ehre machte in Regensburg -> ebenfalls nicht gekauft.

Der Vogel schoß ein 74-iger senegalroter bei Frankfurt ab. Guter Zustand vor allem innen wie neu, Bremse + Auspuff neu. Auf telefonische Anfrage um ehrliche Beschreibung lobte der Anbieter den K70 über den grünen Klee. Kein Rost, keine typischen Schwachstellen Top-Fahrzeug. Am Tatort angekommen, dachte ich zuerst: Klasse! Ein Teileträger war auch dabei, Ihr ahnt schon, was kommt, der Teileträger war das Auto. Rost war kaum zu sehen, wegen der Unmengen an Spachtelmasse. Joachim Salinger meinte, der K70 trägt mehr Plastik als Cher. Aus dem Fahrersitz schaute uns eine Sprungfeder entgegen. Das Prachtstück war der Motor. Dieser meldete sich mit einem kapitalen Lagerschaden. Der stolze Besitzer meinte was von wegen wenig Öl... Es war sogar zu viel Öl drin, weil eine defekte Benzinpumpenmembran das Kurbelgehäuse mit Benzin flutete und somit das Öl verdünnte.

Gleich zwei Occasionen kamen aus dem Großraum Mannheim/Ludwigshafen, beide Modelljahr 72. Der eine leuchtorange der andere texasgelb. Den leuchtorangenen kaufte Joachim Salinger – Story in einer älteren K70 Post, den texasgelben ich – annonciert Anfang 1999 in der Post. Der texasgelbe sagte mir zu, wegen gutem Blech und Inneneinrichtung und weil es erste Hand Fahrzeug mit 69.000km war. Der leicht verbastelte Zustand und die geringe Laufleistung mit viel Stadtverkehr mißfielen mir gleichzeitig. Nach langem hin und her war der Kauf dann perfekt nach dem die über 80-jährige Besitzerin Kaffee und Gebäck reichte und Achim und mir ihre Lebensgeschichte erzählt hatte.

Der K70 meldete ich auf ein rotes 07 Kennzeichen an, genau wie meinen 77-iger Bulli, den ich zum Leidwesen von Katja verkaufte.

Ein Jahr später 2000, fing ich mit der Restauration an. Restauration klingt so streng. Neulackierung mit komplett neuen Verschleißteilen und komplett revidierter Technik,

wie gesagt viel Stadtverkehr.. Aber mich überfiel der Perfektionswahn. Der Kratzer in der Zierleiste störte mich diese und jene Delle und der ganze Streifschaden an der hinteren rechten Tür. Am meisten störte mich der bockige und ruppige Motorlauf. Keine Ahnung, wer an dem Vergaser geschlossert hat, er hat es gründlich gemacht. So gründlich, daß er dabei nicht nur alle Schraubenschlitze vermurkst hat, sondern auch die Motorschrauben mit Gewalt ins Gehäuse gewürgt hat und dabei die Lufttrichter verbogen hat. Ein neuer Vergaser von der Veterama schaffte Abhilfe. Seitdem läuft der Motor wie ein Einspritzer, allerdings mit dem Nachteil, daß der K70 Durst hat wie ein Kamel nach der Wüstendurchquerung. Aber bei meiner geringen Jahresleistung ist mir das egal.

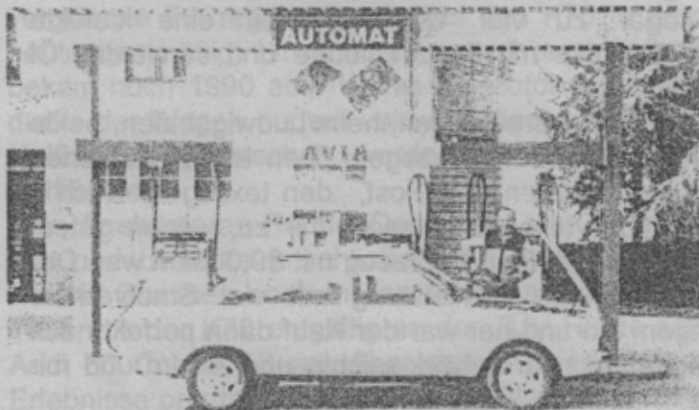


Es gab auch einen Punkt, an dem ich mich fragte, warum ich mir das alles antue.

Als ich an einem heißen Tag die ganz wenigen Roststellen mittels Sandstrahlen entfernte. Trotz Overall und viel Tesaband an Armen; Hals und Beinen fand ich nachher den feinen Sand sogar zwischen den Pobacken wieder. Ja lacht nur! Das Schönste aber war der Zusammenbau der frisch

lackierten Blechhülle mit Neu – und überholten Teilen. Ein bißchen Nervenkitzel ist auch dabei. Finde ich alle Teile wieder? Und ja keinen Kratzer machen. Ich fand alle wieder bis auf die Gurtschlösser, welche mir Achim dann schenkte, später fand ich sie wieder , in den Ablagetaschen der Vordersitze. Ich weiß, es gibt nichts mehr zu trinken.

Probleme machte auch ein Neuteil. Die hintere rechte Tür, welche ich aus Dummheit nicht anpaßte und dann nach dem Lackieren an der B-Säule anstand. Guter Rat war gar nicht teuer. Ein befreundeter Spengler machte die Türe in drei Minuten mit einem Vorschlaghammer passend. Sein Kommentar: „Das nächste mal bitte anpassen und laß die Finger von Karosseriearbeiten. Motor und Getriebe macht dir keiner was vor, aber Blech...“.



Viel Zeit verwendete ich auch beim Hohlraumversiegeln, unzählige Liter Wachs sollten verhindern, daß je Väterchen Rost wieder zubeißt.

Seit Fertigstellung läuft der K70 ohne große Probleme. Bei gutem Wetter hole ich ihn aus der Garage. Das frühere schlechte Image, welches auch ich hören mußte, ist bis auf in paar Dummschwätzer völlig verstummt. Ich meine

der K70 ist rehabilitiert und hat einen festen Platz in der (VW) NSU Geschichte.

So jetzt hoffe ich, das ich euch mit meiner Geschichte nicht allzu sehr gelangweilt habe.

Markus Retz

Laatste K70 weg uit Amsterdam/Eerste K70 terug in Landsmeer

ofwel

Serge en Anne nemen hun K70 weer in (bijna) dagelijks gebruik

De stad Amsterdam is in goed een jaar tijd haar beide laatste K70's kwijt geraakt. Na het vertrek van Chris naar Spanje (bedankt voor je kerstkaart Chris! wij wensen jullie ook via deze weg het allerbeste voor 2003) was de 12-YA-67 nog de enige vertegenwoordiger van onze club in de hoofdstad. Daar is in het eerste weekend van 2003 een einde aan gekomen: Anne en Serge zijn verhuisd naar een dorp verderop: Landsmeer.

Landsmeer ligt direct ten noorden van Amsterdam, de snelweg A10 vormt de gemeentegrens tussen Amsterdam en Landsmeer. Echt ver weg zijn we dus niet gegaan, maar de voordelen zijn evident: uitzicht over de weilanden, dicht bij Amsterdam, parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare parkeergarage, grote tuin, vrijstaand huis.....



Nou ja, bouwval nu nog, maar na deze zomer zou alles in orde moeten zijn en zijn wij voorzien van een nieuwe fundering en uitbouw aan de achterkant.

Voor onze K70 heeft deze verhuizing ook grote consequenties. Niet alleen staat hij tegenwoordig naast ons huis op eigen erf onder de carport, maar ook wordt hij veel vaker te hulp geroepen dan voorheen. Zo'n drie dagen in de week gebruik ik de K om naar het werk te rijden, de andere twee ga ik met de bus omdat ik dan alleen maar in Amsterdam centrum hoef te zijn. Toen het van de winter even min 10 was ging het starten niet zo best, maar ik ben elke dag nog op weg geraakt zonder burenhulp of ANWB. Al met al betekent dit voor onze K70 een forse vergroting van de inspanningen, want ook in de weekends en natuurlijk tijdens de bijeenkomsten van de K70 club moet hij aan de slag.

Afgezien van Peter en Wendy (jullie rijden er toch ook nog wel bijna elke dag mee?) en Jos (zie je wel, die van ons zien er wat minder uit maar ze rijden wel) vraag ik mij af hoeveel lezers van de K70 krant hun K70 nog (zo goed als) dagelijks gebruiken? Laat het de NL redactie even weten, of beter, schrijf er zelf iets over en stuur dit naar het nieuwe adres:

Anne Reitsma & Serge van Donkelaar
Zuideinde 71
1121 DD Landsmeer

telefoon en e-mail zijn ongewijzigd:
020-6168290 en sergevandongelaar@wxs.nl



Museumst(r)ipp

Was machen wir als Oldtimerfans an einem kalten Februarsonntag? Unsere K 70 sind alle noch im "Winterschlaf", Oldtimertreffen und -messen sind ziemlich rar um diese Zeit. Also wäre es mal wieder Zeit, sich ein Museum anzuschauen. Und da es alleine nur halbsoviel Spaß macht, fragen wir bei Peter an, ob er auch mitkommt. Schnell haben wir ein Ziel gefunden: das Automuseum in Melle wollten wir schon lange besuchen, da dort auch ein K 70 stehen soll und wir brauchten natürlich unbedingt noch die Fahrgestellnummer und ein Foto für unser Archiv. Außerdem gab es in besagtem Museum gerade eine Sonderausstellung "VW - Fahrzeuge". Melle liegt direkt an der A 30 und das Museum ist von der Autobahnausfahrt aus prima ausgeschildert.

In den denkmalgeschützten Hallen einer alten Möbelfabrik stehen auf drei Etagen knapp 3.000 qm zur Verfügung, von denen zwei Etagen als Ausstellungsfläche und eine Etage als Fundus genutzt werden, der auf Anfrage ebenfalls besichtigt werden kann. Das Museum zeigt erstklassige Fahrzeuge verschiedener Epochen, von den Anfängen des Automobils bis zu besonderen Exponaten jüngerer Datums oder zeitgeschichtlicher Bedeutung als Leihgaben in ständigem Wechsel, so daß auch ein Wiederholungsbesuch ein gänzlich neues Erlebnis wird.

Übrigens ist es auch ein sehenswertes Museum für alle Fans alter Kinder- und Puppenwagen. Ganz sicher sind davon mehr Ausstellungsstücke vorhanden als Automobile.



Museumst(r)ipp



Für uns galt natürlich in erster Linie das Ziel: wo ist der K 70? In der Sonderausstellung in der unteren Etage stand er schon mal nicht, wobei die (wenigen) ausgestellten Fahrzeuge sehr sehenswert waren. In der zweiten Etage hatten wir das Glück, einem der Mitarbeiter zu begegnen, der alle vorbeilaufenden Besucher mit seinen Geschichten und Erklärungen in seinen Bann zog, so daß auch wir eine Weile hinter ihm herliefen (übrigens sehr kinderfreundlich: bei etlichen Exponaten war es gestattet, unter besagter Führung auch mal einzusteigen!). Schließlich fragten wir nach, wo denn der K 70 stünde. Welch ein Zufall, in dem Moment kam ein anderer Mitarbeiter vorbei (wie sich herausstellte der Chef eines VW-Autohauses, das früher ein NSU-Autohaus war, so daß dieser Herr schon die Anfänge des K 70 sehr genau kannte), an den wir verwiesen wurden und der mit uns in die 3. Etage ging, um uns den noch nicht restaurierten K 70 zu zeigen. Nebenbei erzählte er uns, daß er selber derzeit noch einen anderen K 70 restauriere, vermutlich ein Marathonmetallicfarbener. Der K 70 im Fundus stellte sich als zwar von der Ausstattung her ziemlich langweilig dar, aber es war dennoch eine echte Rarität: ein tropengrüner K 70 LS! Er hat dort einen guten Platz und wartet auf seine Restaurierung, denn er darf erst eine Etage tiefer wandern, wenn er in einem einwandfreien und fahrbereiten Zustand ist. Nun haben wir als Fazit dieses Sonntages einen schönen Tag verlebt, eine Fahrgestellnummer mehr in unserem Archiv und ich ganz persönlich habe einen Mann, der nachts nicht mehr von mir träumt, sondern von einem tropengrünen K 70 LS.

Manuela Thimm

Das Museum ist am Samstag von 14.00 bis 18.00 Uhr und am Sonntag von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

DEUVET-Info Kein Verbleibsnachweis mehr Altautoverordnung ist umgesetzt

Nicht zuletzt auf das nationale Betreiben des DEUVET und auf das europäische Betreiben der FIVA hin wurde der Verbleibsnachweis aus der StVZO gestrichen. Dies wurde jetzt auch in der Neufassung des §27a StVZO umgesetzt.

Somit unterliegen Oldtimerfahrzeuge nur noch dann der Altautoverordnung, wenn sie vom Besitzer als Abfall erklärt werden.

§27a StVZO besagt: *Ist ein Fahrzeug der Klasse M oder N (PKW, PKW-Kombi und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen) ...*

- 1. einem Anerkannten Demontagebetrieb ... zur Verwertung überlassen worden, hat der Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach Muster 12 bei der Zulassungsbehörde endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen, oder*
- 2. nicht als Abfall zu entsorgen oder verbleibt es zum Zwecke der Entsorgung im Ausland, hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeuges dies gegenüber der Zulassungsstelle zu erklären und das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen.*

Diese Pflichten gelten bei der endgültigen Zurückziehung aus dem Verkehr auf Antrag.

Das bedeutet zu 1.: Wenn ein Fahrzeug verschrottet wird, muss es auch bei der Zulassungsstelle endgültig abgemeldet werden. Einen Verbleibsnachweis gibt es nicht mehr. Zu 2.: Wenn der Halter das Fahrzeug endgültig stilllegen aber nicht verschrotten will, muss er der Zulassungsstelle angeben, das er das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgen wird. Bei einer vorübergehenden Abmeldung, bei der der Brief noch 18 Monate gültig bleibt, muss er dies nicht.

Das entbindet aber nicht von der Pflicht, alte, nicht in Gebrauch befindliche Fahrzeuge umweltgerecht aufzubewahren. Es darf auch nicht der Eindruck entstehen können, der Besitzer will sich des Fahrzeuges entledigen. Das dauerhafte Abstellen im Garten oder ähnlich ist also weiterhin nicht zulässig. Auch ist es kein Freibrief dafür, alte Fahrzeuge auszuschlachten, also zu verwerten. Hier greifen die gültigen Abfallgesetze.

Ein Erfolg unserer Arbeit ist es, dass Behörden künftig nicht mehr so ohne weiteres ein abgemeldetes Auto als Abfall deklarieren können. Auch werden Ordnungsämter nicht mehr von den Zulassungsstellen über den Verbleib eines Oldtimers informiert.

m.kraut 230/12/2002

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.
Berner Straße 75, 60437 Frankfurt
Telefon: 069 - 508 308 01 Fax: 069 - 508 308 03
www.deuvel.de

DEUVET-Info

Abstellen von abgemeldeten Oldtimern

Die Lagerung abgemeldeter Oldtimer wird immer wieder diskutiert. Ein Verstoß gegen das Abfallgesetzes (§§ 1 I, 4 I 1, 18 I Nr 1 AbfG bzw. § 326 I Nr 4 a StGB) setzt voraus, dass von den abgestellten Fahrzeugen eine konkrete Gefahr für die Umwelt ausgeht. Dies bedeutet, dass allein der schlechte Zustand der Karosserie nicht zur Annahme einer Umweltgefährdung führen darf. Vielmehr muss der konkrete Zustand der Flüssigkeitsbehälter und/oder -leitungen die Gefahr des Auslaufens von Flüssigkeiten nahe legen (BayObLG, 27.101994 - 3 ObOWi 91/94). Allein eine Vermutung reicht also nicht, es muss schon eine konkret begründbare Befürchtung vorliegen.

Will also eine Behörde gegen derart abgestellte Fahrzeuge vorgehen, muss sie den Zustand der Flüssigkeitsbehälter und -leitungen untersuchen. Sie muss auch berücksichtigen, ob andere Vorkehrungen zum Schutze des Bodens getroffen wurden (z. B. säurefeste Planen oder Auffangwannen auf dem Boden). Ein massiver Betonboden ist regelmäßig ausreichend. Aus dem Umstand, dass der wirtschaftliche Aufwand zur Wiederherstellung eines Fahrzeuges dessen anschließenden Wert übersteigt, kann die Behörde nicht den Schluss ziehen, dass es sich um Abfall im Sinne des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes handelt (QLG Celle 24.1.1997 - 3 Ss 8/97)

Trotzdem ergeht von uns die Empfehlung, es gar nicht erst zu solchen Situationen kommen zu lassen und abgemeldete Fahrzeuge gleich entsprechend eindeutig und vor allem nicht im Freien aufzubewahren.

U. Busch 228/12/2002

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

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

www.deuvet.de