

K70-POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 3. Quartal 2002



Fahrzeug-
Identitäts-Urkunde der
Stiftung AutoMuseum
Volkswagen

Hans-U. Neumann

Kunde/Customer/Client:

Fahrzeug-Identifikations-Nr.:
Vehicle Ident. Nr.:
No. d'identification du véhicule:

4842510327

Modell/Model/Modèle:

K70 L, 4-türig

Motor-Nr./Engine No./No. du moteur:

DB 076163 / 1,6L, 55KW/75PS

Farbe/Colour/Couleur:

Marathon-met., Schwarz

Extras/Options:

** siehe Anlage

Gebaut am/built on/fabriqué le:

17.10.1973

Ausgeliefert ab Werk am:
left factory on:
délivré de l'usine le:

11.12.1973

Bestimmungsort:
country of destination:
pays de destination:

Darmstadt

Datum/Date:

12.08. 2002

i.A.R. *Stüger*
Dr. B. Wensch

Eckbert v. Wülzen
Eckbert v. Wülzen

**

heizbare Heckscheibe, abnehmbare Kopfstützen für Vordersitze

Die K70 Geburtsurkunde, mehr in dieser K70 Post.

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.....

Unser Hollandtreffen war diesmal sehr gut besucht und man konnte auch lehrreiche Besichtigungen machen. Vielen Dank an unsere holländischen Clubkollegen. Näheres im Heft.

Josef Wasmuth hat ein positives Urteil in Sachen 07-Nr. erstritten (s. Info).

Ausser den Oldtimermärkten, die jährlich routinemäßig besucht werden, um Kontakte zu knüpfen und auch um alte wieder aufzufrischen, oder nach Teilen, Literatur, usw. zu stöbern; werden öfter auch andere Oldtimertreffen besucht.

Auf den Märkten und Treffen entstehen auch viele persönliche menschliche Kontakte, bei denen nicht nur gefachsimpelt, sondern auch privat geklönt wird. Man wird dann schon von weitem, auch ohne K70, erkannt. Hallo, die K70-Szene ist ja auch wieder vertreten, heißt es dann. Der eine oder andere Händler zaubert dann auch schon mal K70-Teile unterm Tisch hervor. Guck mal, habe ich extra für dich aufgehoben, wenn ich noch was finde, melde ich mich. Auch so bleibt die K70-Szene positiv im Gespräch und präsent. Dieses menschliche kann kein seelenloser Bildschirm ersetzen.

Das letzte Oldtimertreffen, in Extertal-Bösingfeld, fand diesmal nicht auf dem Werksgelände der Museumseisenbahn statt, sondern im Ort. Gemeinsam mit einem Handwerkermarkt, Stadtfest, Neuwagenausstellung, usw.. Beim Vergleich der Neuwagen mit den Oldies fällt einem auf, daß die Neuen scheinbar immer praxisfremder am Computer konstruiert werden. Die meisten Autos haben, meist ab Baujahr 97, weniger Hubraum im Verhältnis zur PS-Leistung. Es muß dann das teure Super getankt werden und man muß öfter schalten und mit höheren Drehzahlen fahren, um die gleiche Leistung zu erzielen, was wieder den Verbrauch und den Verschleiß erhöht. Neuerdings werden bei den Autos aussen Verkleinerungsspiegel angebaut, das hat zur Folge, daß der Hintermann noch 1km weit weg erscheint, obwohl er schon fast hintenan ist. Dadurch entstehen Fehleinschätzungen beim Spurwechsel, was zu schweren Unfällen führen kann. Vor allem auf der Autobahn kommt man in letzter Zeit öfter in Situationen, wo kurz vor einem plötzlich einer ausschert, Rowdy, denkt man dann. Meist nicht, Spiegeltäuschung. Ist mir auch schon passiert und vielen Bekannten auch. In den 60-ern kamen schon mal solche Spiegel als Nachrüstsätze auf den Markt, sie waren sehr schnell wieder verschwunden. Den Autoherstellern ist die Gefährlichkeit bekannt, denn in den meisten Bedienungsanleitungen stehen entsprechende Warnhinweise.

Viele neue Mittelklassewagen haben z.B. heute schon weniger Ellenbogen- u. Beinfreiheit als der gute alte Käfer, bei dem man damals immer darüber gelästert hat. Warum müssen heutige Frontantriebler riesig breite und hohe Mitteltunnel haben (Materialeinsparung auf Kosten der Insassen?), Oldies kamen ohne sie aus und hatten dafür stabilere Aussenschweller gegen seitlichen Aufprall. Heute kann man bei seitlichem Aufprall am Riesentunnel zerquetscht werden. Zur besseren Seitens stabilität gibt es dann Nachrüstsätze aus Rohrrahmen zum Einbau in die Türen. Ein Aus- u. Einsteigen zur anderen Seite ist meist auch nicht mehr möglich, z.B. bei Unfall, oder wenn die eine Seite zugeparkt ist. Mein neuer Passat ist auch wesentlich praxisfremder geworden, als sein Vorgänger. Ausser dem größeren Mitteltunnel ist das Armaturenbrett so weit heruntergezogen, daß man sich schon bei normaler Körpergröße die Knie daran stößt. Da ins Handschuhfach keine Generalkarte mehr unzerknittert rein paßt, bieten sich die Seltentaschen an, Fehlanzeige, auch sie sind niedriger geworden und die Karten kippen bei der Fahrt wieder raus. Auch rutschfeste Belege scheint es nicht mehr zu geben, selbst im sogenannten Brillenfach bleibt noch nicht mal mehr die leichte Parkscheibe liegen. Die Kofferraummatte ist noch rutschiger wie beim Vormodell, Getränkeboxen schliddern wie auf Glatteis hin und her. Dafür gibt es jetzt Festzurösen im Kofferraum, aber nicht die Gurte dafür, die muß man sich selbst besorgen. Aber wer will schon jedesmal umständlich alles im Kofferraum fest- oder losbinden. Ich habe mir beim Teppichhändler einen rutschfesten Teppichbodenrest besorgt und passend zugeschnitten und das Problem ist gelöst. Beim Golf 4 sitzt zB. das Radio bedienungsunfreundlich vorm Schalthebel und man kommt beim Schalten öfter an die Tasten, die Radioelektronik fängt an zu rüdeln, und der mühsam gesuchte Sender ist wieder futsch. Die Kunstoffschräge (Spoiler) liegt tiefer wie vorher (parken an Bordsteinkanten ist nicht mehr möglich) und ist vorne nur in Schlitze eingesteckt und nur jeweils mit einer kleinen Blechschraube rechts und links an der Radhausschale aus Kunststoff (reißt aus !!!) verschraubt. Wir haben diese Konstruktion schon zweimal verloren.

Dies waren nur einige Beispiele. Sind das immer noch Nachwirkungen des Lopezeffektes oder mangelnde Praxis der Konstrukteure. Sie könnten an Oldtimern noch viel praktische Grundkenntnisse erlernen. Zu Bauzeiten unserer Oldtimer hätten diese Kriterien zu erheblichen Minuspunkten bei den Autotests geführt. Leider gibt es heute keinen kritischen Test ala Rainer Günstler mehr. JB.

Protokoll der gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung
des 1. Internationalen K70 Clubs e.V.
am Sonnabend, dem 19.10.2002, 18 Uhr,
Hotel und Gasthaus Meier, Laßbruchstraße 55 32699 Extertal/Laßbruch

TAGESORDNUNG

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

Zu TOP 1: Der 1. Vorsitzende Jörg Ballwanz begrüßte die anwesenden Mitglieder und deren Angehörige und stellt die Beschlußfähigkeit fest.

Zu TOP 2: Jörg Ballwanz stellte klar, daß die vollständige Teilepoolliste auch künftig Bestandteil jeder Ausgabe der "K70-Post" sein müsse, da der große Teilepool wichtiger Bestandteil des Clublebens ist. Des weiteren appellierte der 1. Vorsitzende, mehr Gemeinsinn zu zeigen und den sehr guten Ruf, den der 1. Internationale K70-Club e.V. beim DeuVet und anderen Oldtimerclubs habe, nicht durch in der Öffentlichkeit (Gästebuch auf der Internet-Homepage) ausgetragene Konflikte zu beschädigen.

Der 2. Vorsitzende Ingo Menker entschuldigte das verspätete Erscheinen der "K70-Post" mit der erheblichen zeitlichen Belastung der Macher, der Teilepool könne auch weiterhin vollständig abgedruckt werden, denn eine etwas andere Bindung, die mehr Seiten pro Ausgabe ermögliche, sei ohne hohe Mehrkosten möglich. Monika Kernke machte den Vorschlag, maximal eine Seite für Familienanzeigen zu reservieren.

Ingo Menker widersprach dem Vorwurf, er würde eingesendete Beiträge unterschlagen und wegwerfen, er zeigte eine Mappe, in der er diese Einsendungen von Mitglieder für die weitere Verwendung in Zeiten mit wenig aktuellen Nachrichten verwahre. Es würden aber aktuelle Berichte fehlen. Des weiteren berichtete der 2. Vorsitzende, daß weitere Teileposten erworben wurden.

Jörg Ballwanz unterrichtete die Versammlung über das Fernbleiben des 4. Vorsitzenden und Schriftführers Arne Kunstmann aus beruflichen Gründen. Für diesen übernahm Hans-Ulrich Neumann kommissarisch die Protokollführung für die diesjährige Jahreshauptversammlung.

Der 3. Vorsitzende Markus Retz vermutete, daß Arne Kunstmann der diesjährigen Hauptversammlung nicht nur aus beruflichen Gründen fern bliebe, sondern sah einen Zusammenhang mit dem Verkauf eines K70 von Arne Kunstmann an einen Anfänger in Sachen K70. Markus Retz hatte den Wagen aufgrund der Beschreibung Arne Kunstmanns dem Neuling vermittelt. Bei einer genauen Untersuchung ergab sich, daß der 74kW Motor des K70 in einem sehr schlechten Zustand war, durch eine defekte Zylinderkopfdichtung waren Motoröl und Kühlmittel zu einer Emulsion

vermischt, dessen mangelnde Schmierfähigkeit hatte den Zylinderkopf unbrauchbar gemacht und auch Schäden an der Laufbahn des dritten Zylinders hinterlassen, ein Simmering hatte sich aufgelöst und Motoröl austreten lassen. Der Auspuffkrümmer war verrostet. Der Motor sei nur auf seiner Oberseite gereinigt worden, um die erheblichen Mängel zu vertuschen.. Zum Beweis legte Markus Retz Bilder der Schäden vor. Außerdem sei der Wagen unsachgemäß aus Teilen mehrerer Baujahre zusammengesetzt und fälschlicherweise als unfallfrei verkauft worden.

Jörg Ballwanz wiederholte die Feststellung, daß Arne Kunstmann nur aus beruflichen Gründen abwesend sei, aber auch von der schlechten Stimmung gesprochen habe.

Ingo Menker stellte fest, daß auch Arne Kunstmann durch seine Äußerungen im Gästebuch des Club Webauftrittes seinen Anteil an der Entwicklung habe.

Rudolf Boomgaren meinte, daß der Verkauf von Arne Kunstmanns K70 seine Privatangelegenheit sei und nicht den Club betreffe.

Mario Thimm ergänzte, daß ein K70 kundiges Clubmitglied bei der nicht zum Modelljahr 1975 passenden Farbe "alaskametallic" und den nicht zum Modelljahr gehörenden schwarzen Velourssitzen stutzig werden und den Wagen vor dem Kauf hätte gründlicher prüfen müssen.

Markus Retz brachte die Aussage des Clubmitgliedes Joachim Salinger vor, dieser habe vom Verwalter des Teilepools, Rudolf Boomgaren, Radbremszylinder mit Rostspuren erhalten, außerdem habe er ausdrücklich Original VW-Teile mit dem VW Emblem verlangt, aber Zubehörteile erhalten. Rudolf Boomgaren legte die beanstandeten Radbremszylinder vor, die Teile stammten von einem VW-Zulieferer, sind also mit dem Originalteilen technisch absolut identisch und präsentierten sich in einem perfekten Zustand, auch im Inneren keine Rostspuren, die beweglichen Teile gut gefettet. Rudolf Boomgaren fügte hinzu, daß der für die von Joachim Salinger zurückgesandten Teile auch noch Nachporto bezahlen mußte, Markus Retz möge Joachim Salinger ausrichten, daß dieser von ihm keine Ersatzteile mehr erhalte, er möge sich an die anderen Teilelager des Clubs wenden. Im weiteren stellte Rudolf Boomgaren aufgrund dieses Vorkommnisses, aber auch durch die von Mitgliedern mit schlechter Zahlungsmoral seinen Posten zur Verfügung, er würde den Teilepool aber bis zur Übernahme der Aufgabe durch einen Nachfolger fort führen.

Auf den schriftlich an den Vorstand vorgebrachten Vorwurf der Mitglieder Markus Retz und Andreas Kernke, Teile des Teilepools lagern verstreut und unsortiert in Dortmunder Garagen und würden durch die unsachgemäße Lagerung Schaden nehmen, entgegnete Ingo Menke, daß er eine Seite seiner Doppelgarage unentgeltlich für Teile zur Verfügung gestellt habe, er warme und trockene Räume in seine Keller zur Lagerung nutze und nur unempfindliche Kunststoffteile in Regalen in seiner Bastelgarage in Dortmund lagerten. Der unordentliche Eindruck könne nur unmittelbar nach der Abwicklung eines großen Teilekaufes entstanden sein, weil man dort die sehr zahlreichen Teile zunächst einmal zu nächttlicher Stunde entladen habe, die Sortierung, Erfassung und Einlagerung sei aber unmittelbar danach erfolgt. Die Kleinteile seien in das Lager Oldersum zu Rudolf Boomgaren verbracht worden, im Gegenzug wurden dafür sperrige Teile nach Dortmund gebracht. Die empfindlichen Stoßfänger lagern in einem besonders trockenen und warmen Kellerraum. Er stellte

fest, daß bei ihm noch kein Teil durch unsachgemäße Lagerung Schaden genommen hätten..

Ingo Menker kritisierte das Verhalten einiger Mitglieder, bei Besuchen von Teilmärkten die interessanten Teile für sich zu behalten und nur die weniger attraktiven an den Teilepool zu verkaufen. Markus Retz entgegnete, daß dieses Einlagern auch eine hohe Kapitalbindung für die betreffenden Mitglieder bedeute und warf gleichzeitig die Frage der Haftung infolge von schadhafte Ersatzteilen aus dem clubeigenen Teilepool auf.

Zu TOP 3: Ingo Menker trug die Zahlen in Vertretung des verhinderten Kassenwartes und 5. Vorsitzenden Michael Skupski vor.

Der Kassenprüfer Dirk Johannismeier bescheinigten die ordnungsgemäße Buchführung.

Die Rücklagen des Clubs konnten trotz der kostenintensiven Teilekäufe des letzten Abrechnungszeitraumes erheblich wachsen.

Zu TOP 4: Entlastung des Vorstandes

Die versammelten stimmberechtigten Mitglieder erteilten dem Vorstand mit 11 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen (anwesende Mitglieder des Vorstandes) die Entlastung.

Zu TOP 5: Wahl des Vorstandes

Der 4. Vorsitzende und Schriftführer Arne Kunstmann hatte sein Amt für den Fall zur Verfügung gestellt, daß die Mitglieder einen anderen Kandidaten wählen würden.

Für das Amt wurden die Mitglieder Dirk Johannismeier und Hans-Ulrich Neumann vorgeschlagen. Hans-Ulrich Neumann verzichtete zu Gunsten von Dirk Johannismeier auf eine Kandidatur, da er an der Erstellung der Clubzeitung beteiligt sei und keine Ämter häufen wolle. Die Versammlung wählte Dirk Johannismeier mit 13 Ja Stimmen bei eigener Enthaltung zum neuen Schriftführer und 4. Vorsitzenden.

Zu TOP 6: Der Ort und der Termin des 17. Internationalen K70-Treffens im Jahre 2003 wurden diskutiert. Manfred Sobiella schlug vor, das Treffen mit dem Teilemarkt in Bockhorn zu verbinden. Mario Thimm schlug vor, das Treffen zusammen mit den K70-Freunden zu veranstalten.

Zunächst wurde über die Beibehaltung der Pfingsttage als Veranstaltungstermin für das Treffen abgestimmt. Die Versammlung stimmte der Beibehaltung des Pfingsttermins mit 12 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu (Inzwischen war Josef Bertrand eingetroffen, so daß 15 stimmberechtigte Mitglieder anwesend waren).

Für das Jahr 2003 hatte im Vorfeld bereits das Mitglied Josef Wasmuth seine Bereitschaft bekundet, das 17. Internationale K70-Treffen in der Umgebung von Paderborn zu veranstalten. Das Mitglied Werner Kramer und der 1. Vorsitzende Jörg Ballwanz haben bereits ihre Unterstützung bei der Organisation und Durchführung zugesagt. Dieser Vorschlag wurde gegen den zuvor eingebrachten Vorschlag Manfred Sobiellas, das Treffen auf dem im Jahr 2003 ebenfalls an Pfingsten stattfindenden Bockhorner Teilemarkt durchzuführen zur Abstimmung gebracht. Für Paderborn stimmten 12, für Bockhorn 1 Mitglied, 2 Mitglieder enthielten sich der Stimme.

In Bockhorn wird es im Jahr 2003 keinen Clubstand geben.

Markus Retz hat in einem Gespräch mit der Vorsitzenden der K70-Freunde, Sabine Haack erfahren, daß diese an einem gemeinsamen Stand auf der Herbst-Veterama in Mannheim interessiert sei. Für die Durchführung des Standes sei allerdings die Hilfe weiterer Mitglieder erforderlich. Ingo Menker fügte hinzu, daß die Herbst Veterama eine der wenigen Möglichkeiten darstelle, noch größere Teilekäufe vorzunehmen. Der Termin sei immer das zweite Oktoberwochenende, in der Clubzeitung soll ein Aufruf zur Mithilfe erfolgen.

Bezüglich der für die Techno Classica in Essen von der Volkswagen AG angedachten Gemeinschaftsstandes der VW-Club seien keine weiteren Schritte seitens VW erfolgt.

Das vergangene Hollandtreffen war gut besucht, die Termine für die Veranstaltungen in Holland würden rechtzeitig bekannt gegeben.

Weitere Veranstaltungen wie z.B. Regionaltreffen sind zur Zeit nicht geplant.

Der 1. Vorsitzende Jörg Ballwanz schloß die Versammlung.

Hans-Ulrich Neumann, Extertal/Laßbruch, 19.10.2002



K 70-Treffen in Holland

14. und 15. September 2002 in Franeker (Holland)

Gut organisiert konnte man dieses Treffen nennen. Das Ehepaar van Riesen und Serge van Donkelaar nebst Partnerin Anne hatten vor, auf und hinter holländischen Deichen fleißig recherchiert. So konnten sich die recht zahlreich Angereisten aus Norddeutschland, Luxemburg und Holland über zwei erstaunlich freundliche Tage mit den Autos im niederländischen Friesland unweit des Abschlussdamms über ein abwechslungsreiches Programm freuen.



Durch typisch holländische Orte fahrend erreichten wir schließlich einen großen Parkplatz in Franeker. Die Autos dort zurücklassend schlenderten wir nun eine Einkaufsstrasse (in der Mitte eine Gracht) entlang. Ziel war zunächst das hier beheimatete Planetarium des Eise Eisinga. Dieser im vorigen Jahrhundert lebende Franeker Bürger hatte es seinerzeit zu beachtlichen Erkenntnissen im Bereich der Astronomie gebracht. Sehenswert ist auf jeden Fall die Deckenkonstruktion seines Schlafzimmers, in die er eine selbsterdachte unglaubliche "Uhr" verbaut hat.

Nach einem kleinen Stadtbummel ging es anschließend in ein ansässiges Restaurant, das zwar recht gemütlich, aber leider preismäßig unangemessen war. Offensichtlich hatte man auch dort (wie zur Zeit häufig im Einzugsbereich des



Nach dem Zusammenfinden am Treffpunkt in Sexbierum startete der Tross zu einem lustigen Slalom.

Auf der schmalen Strasse hinter dem Deich galt es, den frei herumlaufenden Schafen geschickt auszuweichen.



€uro) kurzerhand die Währungsbezeichnung gewechselt. Also wechselte man in ein anderes Lokal und ließ dort den Abend in gemütlicher und lustiger Runde ausklingen.



Der darauffolgende Sonntag machte seinem Namen alle Ehre. Es ließ sich nach dem Frühstück ein herrlicher Spaziergang auf dem Deich entlang machen. Die Nordsee war bis zum Horizont spiegelblank.



Es folgte der Besuch eines ländlichen Museums. Dort wurde über die Spezialität der Uhlenlöcher (Öffnungen am Giebel der Höfe) berichtet und einheimisches Gebäck und Brot angeboten. Bald danach brachen die Weitgereisten zur Heimfahrt auf.



Natürlich durfte es auch bei diesem Treffen nicht an dem obligatorischen Griff unter die Motorhaube fehlen...irgendein Motor läuft immer unrund und bedarf der Hand eines Fachmanns.

Für uns (Familie Kernke) war dieses Treffen der erste Club-Einsatz unseres "Scheunenfundes" - einem 73er 90-PS K 70 L, den er absolut klaglos gemeistert hat.



Text und Bilder: Andreas Kernke



Passat K 70 - Treffen bei Sex, Bier und Rum

Natürlich gab es beim diesjährigen K 70 - Herbsttreffen in den Niederlanden auch wieder etwas zu trinken und wieder mal "eine Runde vom Club", aber tatsächlich haben wir uns nur in Sexbierum im Hotel Restaurant Liauckama State getroffen, um von dort aus im Konvoi durch das platte Frieslandland zu fahren.

Nach kurzer Zeit schon stoppten wir zum ersten Mal am Nordseedeich, um unseren Blick von oben über unsere K70 schweifen zu lassen. Es soll auch Teilnehmer gegeben haben, die zur Meerseite herüber geblickt haben. Hier entstanden auch die abgebildeten Fotos, die nicht erkennen lassen, daß sich zwischen den K 70 auch zwei Notlösungen befanden: 2 rote Passat Variant! Unser 1. Vorsitzender hatte das Pech, daß ihm der Marder den Benzinschlauch durchsiebt hatte und eine Instandsetzung in kurzer Zeit nicht möglich war. Unser 2. Vorsitzender Ingo hatte auch was am K 70, aber ich weiß nicht mehr, was es war. Wahrscheinlich hat er sich nur seines türkisen K 70 geschämt, weil er nicht mehr so schön ist (Witz!)

Letztendlich sind wir alle wieder eingestiegen und im Zickzackkurs bis Franeker gefahren. Dort besuchten wir das Eise Eisinga Planetarium mit je einer deutschen und einer niederländischen Führung. Sehr beeindruckend war die Konstruktion der dortigen Mechanik, entstanden in jahrelanger Arbeit und 100%iger Exaktheit. Zu erklären, worum es hier im einzelnen geht, würde deutlich den Rahmen unserer Zeitung sprengen und mich bei weitem überfordern. Aber wer mal nach Franeker kommt, sollte das





Planetarium nicht verpassen. Hinterher gab es noch einen Stadtspaziergang mit anschließendem gemütlichen Ausklang bei reichlich Essen und Trinken.

Am Sonntag trafen wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück in Zurich beim Cafe "De Steenen Man" am Deich. Von dort fuhren wir (mal wieder) im Konvoi zu einem Museumsdorf, in dem das Leben im 19. Jahrhundert anschaulich dargestellt wurde. Auch Josef Waßmuth konnte wieder viel aus eigener Erfahrung mit beisteuern und erklärte uns die Handhabung technischer Errungenschaften aus dieser Zeit. Ein angeschlossener "Kaufmannsladen" bot Spezialitäten wie Eierlikör, "Daumen" und anderes Gebäck zu Kauf an. Lecker!

Anschließend sind wir nicht nach Hindeloppen hinjelothen sondern gefahren, aber zum Spaziergehen. Ein bißchen Einkaufsbummel, ein bißchen essen, ein bißchen über's Meer blicken, ein bißchen Yachten anschauen,... bis wir zum letzten Restaurant aufbrachen, um dort unseren Abschiedstrunk zu uns zu nehmen. Natürlich auch die Henkersmahlzeit, denn bei strahlendem Sonnenschein sollte nun auch dieses streßfreie K 70-Wochenende sein Ende finden. Wir blieben noch, bis die Sonne unterging und uns die aufkommende Frische zum Auto trieb.

Da wir Celler uns den Montag freigenommen hatten, konnten wir gemütlich am nächsten Tag die Heimreise antreten. Ohne Panne kamen wir alle heil zu Hause an. Es war schön, vielen Dank an Anne, Serge, Barbara und Jaap!

Mario & Co.



"Double event in the North of France !

Last Saturday 21st/September 2002 was a very particular day, but totally unforgettable !

The main event was indubitably close to LILLE, the marriage of Guillaume and Karine TERKA, and once again, we can wish them happiness, good health, and many healthy children.

Guillaume and his father Jean-Michel are definitely K70's fans : They have 4 models, one in perfect condition (turkishmetallic model 72), and the 3 others to be refurbished.

But what has been very strange on the 21st/09/2002, was from SAINT-QUENTIN a blue K70 (model 74) started, driven by Jean-Pascal. He went to CAMBRAI, and a second K70 (grey, model 72) started at its turn. And together they went to a small village called VILLERS-POL, and they met a third K70 (gold, model 71). And Jean-Pascal, myself and Jean-Baptiste took the motorway, following each other, for 50 kms in the direction of LILLE.

Of course, the aim was to attend to the celebration, and then to gather our 4 K70 for the first time in France !

We also had a cruising in the streets of LILLE ; it was very nice indeed"

Philippe Carpentier



Aus aktuellem Anlass hier ein paar Zeilen zum Thema:

Kinder und K 70 Club

Die meisten Eltern wünschen sich wohl, daß Ihre Kinder einmal Interesse für das elterliche Hobby zeigen. Häufig klappt das überhaupt nicht. Bei den Kindern unserer Clubmitglieder scheint das anders zu sein, was ich auf die Familienfreundlichkeit unserer Mitglieder zurückführe. Ich hoffe stark, daß dies auch so bleibt, denn wer sollte sonst eines Tages unseren Club weiterführen, wenn nicht unsere Kinder???

Der damals 3 jährige Sohn von Christoph und Kathrin Stumm z.B. hat laut protestiert und war den Tränen nahe, als der Schrotti kam, um den weißen K 70 abzuholen, den Christoph nicht mehr über den TÜV bringen konnte.

Sandra und Lukas Kernke sind ebenfalls enthusiastische K 70 - Kinder, sogar so sehr, daß Sandra (damals 10 Jahre alt) einmal einen Beitrag in Ihrer Schülerzeitung und anschließend in der K 70 - Post (3/00) geschrieben hat!

Ein Beitrag aus der K 70 - Post 1/99 zeigt Christian Streifel, der so stolz, wie ein Kind nur sein kann, Rudis K 70 crobert hat.

Erinnert sich noch jemand an das K 70 - Treffen 1994 in Nürnberg? Bei der Führung durch die Burg wurden zwei Freiwillige gesucht, die König und Königin darstellen sollten. Der König war unser Rudi (sehr passend) und die Königin war die (damals kleine) Tochter von Rudolf Pauly.

Das folgende schöne Bild zeigt Paula Schürmann, die hier ihre K 70 - Tauglichkeit unter Beweis stellt und mit Peter gemeinsam an der Schlachtung des texasgelben K 70 arbeitet.



Nun noch etwas über unsere eigenen Kinder:

Wir selber haben auch schon einmal einen Fotobeitrag in der K 70 Post veröffentlicht, wie Tjark versucht, Mario beim Abschrauben einer Stoßstange zu helfen. Es ist für Tjark immer noch das größte, wenn er mit seinem Papa schrauben darf.

Wer rät wohl, was das liebste Spiel unserer Kinder ist? Es heißt "K 70 - Treffen spielen". Dazu werden dann möglichst viele K 70 Modelle aus Marios Setzkasten genommen und schön vorsichtig auf dem Straßenteppich drapiert. Dann erzählt Tjark auch genau, daß der orange K 70 Rudi gehört, der weiße gehört Pim, der türkise Opi, der VW-Bus Andreas Kernke (seit dem letzten Holland-Treffen nicht mehr), der marathometallicfarbene Peter, das Sondermodell ist Papas usw.. Meistens wird sogar ein Teil des Straßenteppichs von Polizeiautos abgesperrt, damit die K 70 freie Fahrt haben. Natürlich fahren dann auch alle gemeinsam zum Lokal, parken fein säuberlich nebeneinander (besser als in Natura!) und dann wird gemütlich gespeist. Tjark hat bereits einen eigenen Setzkasten, in den er "seine" K 70 Modelle sehr ordentlich hineinstellt, wenn er nicht damit spielt (aber er spielt fast pausenlos damit).

Die Lieblings - T-Shirts unserer Kinder? Ist doch klar: die mit den K 70 darauf!

Die liebste Lektüre? Die dicken Ordner mit der K 70 - Statistik von Mario.

Und noch eine Rätsellfrage: welches ist wohl das beliebteste Einschlaflied bei uns? Jawohl: "Ja wir haben einen schönen K 70..." (Umwandlung von "Ja wir haben ein Idol, den K 70...").

Kaum jemand könnte sich damit messen, wie enthusiastisch und positiv die hier erwähnten Kinder dem K 70 Hobby gegenüberstehen. Sie kennen keine abwertenden Bemerkungen und dummen Sprüche. Sie freuen sich über einen schrottigen K 70, der auf einem Treffen erscheint, genauso sehr, wie über einen top gepflegten. Von dieser Vorbehatlosigkeit und dieser bedingungslosen Freude am K 70 Hobby sollten wir Erwachsenen uns ein paar kräftige Scheiben abschneiden!

Kinder sind nicht nur "dabei", sie sind keine "Mitläufer", sondern sie sind voll im Geschehen drin und fiebern bei diesem Hobby richtig mit.

Übrigens schrieb Andreas Kernke einmal so schön: K 70 kann man nicht nur fahren, man kann ihn auch leben. Und was wäre unser Leben ohne unsere Familien?

Mit familienfreundlichen K 70 - Grüßen, Mario und Manuela Thimm.



DEUVET-Info

Rote 07-Kennzeichen ohne Nachweis der Verkehrssicherheit

Oldtimer müssen nach Meinung des Verwaltungsgerichts Minden auch ohne Nachweis der Verkehrssicherheit ein rotes Überföhrungskennzeichen bekommen. Geltendes Recht verlangt kein entsprechendes Gutachten bei der Beantragung eines roten 07-Kennzeichens entsprechend der 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO. Geklagt hatte nach Rücksprache mit dem DEUVET ein Clubmitglied des 1. Internationalen K70-Clubs und Besitzer eines VW Käfers von 1963, der für das Fahrzeug ein rotes 07-Kennzeichen beantragt hatte. Der Kreis Paderborn hatte zuvor abgelehnt, weil es keinen Nachweis über die Verkehrssicherheit des Autos gab. In der veröffentlichten Entscheidung gab das Gericht dem Autobesitzer Recht (VG Minden AZ.: 3 K 2213/01).

Die Kreisverwaltung berief sich auf einen Erlass des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers aus dem Jahr 1994, wonach der Nachweis der Verkehrssicherheit zwingend vorgeschrieben sei. Nach Auffassung des Gerichts verstößt dieser Erlass aber gegen die Straßenverkehrszulassungsordnung. Dort werde eine technische Überprüfung von Oldtimern auf ihre Verkehrstauglichkeit nicht gefordert. Der Gesetzgeber sei davon ausgegangen, dass Oldtimer sorgfältig gewartet und gepflegt würden und die wichtigsten heutigen Standards der Verkehrssicherheit gegeben seien, argumentierten die Richter.

Das Urteil wird im Oktober 2002 rechtskräftig. Wie wir erfahren haben, beabsichtigt der Kreis Paderborn nicht, gegen dieses Urteil Rechtsmittel einzulegen.

Nach Dafürhalten des DEUVET ist dies ein wichtiger Schritt dahingehend, dass Erlasse sich am Gesetz orientieren müssen. Wir hoffen, dass sich nun identische Antragsverfahren in den verschiedenen Bundesländern leichter durchsetzen lassen. Bislang brachte nahezu jedes Bundesland eine eigene Auslegung der 49. Ausnahmeverordnung der StVZO in einem Erlass heraus, was in jedem Bundesland unterschiedliche Antragsverfahren zur Folge hatte.

Wir gehen ferner davon aus, dass sich nun auch andere Erlasse verschiedener Bundesländer, die nicht deckungsgleich mit der 49. Ausnahmeverordnung sind, einfacher korrigieren lassen.

Das Urteil befreit Oldtimerbesitzer nicht von der Pflicht, nur ein verkehrssicheres Fahrzeug auf die Straße zu bringen, denn dies ist ebenfalls in der StVZO geregelt!

Ferner darf eine Straßenverkehrsbehörde auch weiterhin den Nachweis der Verkehrssicherheit anordnen, wenn ein begründeter Verdacht besteht, dass diese nicht gegeben ist. Wir empfehlen daher eine regelmäßige Überprüfung der Fahrzeuge durch eine anerkannte Prüforganisation.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

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

www.deuvel.de