

# **K70** -POST

des 1. Internationalen K70 – Clubs e.V.

Ausgabe 3. Quartal 2003



**Der *K70*, das Siegerauto!**

## 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](mailto: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](mailto:Markus.Retz@arcor.de)
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung  
Dirk Johannesmeier  
Mathias-Hess-Str. 48  
69190 Walldorf, ☎ 01 73 / 8 61 39 56 Email: [dirk.joha@web.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:sergevandonkelaar@wxs.nl)  
[reitsmaa@nei.nl](mailto:reitsmaa@nei.nl)

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank  
Rekeningsnummer  
357794567  
Kontoinhaber  
Rudolf Boomgaren

## AUF EIN WORT.....

Die Urlaubszeit neigt sich dem Ende zu und somit ist es Zeit für die nächste Ausgabe, die Nr.3, unserer Clubzeitung. Da bei unserem *Int-K70-Treffen*, Pfingsten im Raum Paderborn//Borchen die Seite 1 für die 2. Ausgabe schon fertig war, möchte ich mich hier im Namen Aller für das gelungene Treffen bei Eva und Josef herzlich bedanken.

Es wurde ja schon in der 2. Ausgabe darüber berichtet. Das Treffen war bewußt so organisiert, daß auch zwischen den Programmpunkten keine Hektik entstand und genug Zeit für Benzingespräche und Klönschnack vorhanden war.

Überrascht hat mich u.a. auch die interessante Vielfalt der Exponate in dem Treckermuseum. So konnte man z.B. auch die ausgestellten großen Kippflüge, wie sie damals auf den großen Pommerschen und Ostpreussischen Gütern eingesetzt wurden, auf alten Originalfilmen im Video-Raum, im Einsatz sehen. Sie wurden von zwei Dampflokomo-bilen an Zugseilen hin und her gezogen und standen bei den riesigen Feldern manchmal ausser Sichtweite, so daß sie sich nur über ein Signal zum Kippen der Pflü-ge verständigen konnten. Man konnte auch staunen, was damals schon, zB. zu Kai-sers-Zeiten, für raffinierte Techniken zur Lenkung oder Radaufhängung für die teilweise riesigen Kolosse an Zug-oder Straßenbaumaschinen eingesetzt wurden.

Beim Klönen kam noch mal das Gespräch auf das vom EU-Ministerrat aus mehreren Gründen gekippte Tagesfahrlicht, weil u.a. auch, durch die vielen Licht-u. Blendreflexe, die schwächeren Verkehrsteilnehmer benachteiligt und leichter übersehen werden können. Darauf sagte Manni, ob die Befürworter überhaupt so weit gedacht hätten, sollten sich dann die Schwächeren (z.B. Kinder) Blinkleuchten auf den Kopf schnallen, damit sie zwischen den vielen Lichtreflexen nicht übersehen werden? Recht hat er. Tagesfahrlicht ist rücksichtslos gegenüber den Schwächeren und „paß auf, jetzt komm ich Mentalität“. Die int. Motorrad- Fahrrad-u. Fußgängerverbände haben sich nicht umsonst dagegen gewehrt. Auch an jedem Tunnelausgang steht das Schild: Licht aus!

Durch die damalige Reklame der Befürworter, sind scheinbar auch die sogenannten Motzertypen angeregt worden, grundsätzlich alles einzuschalten was dran ist und noch zusätzlich angebaut worden ist. Die fahren dann als blendende Lichterwand durch die Gegend. Mir kommt morgens öfter einer entgegen, der hat die Suchscheinwerfer auf dem Dach auch noch an. Hier wurden neulich, im Beisein eines Fernseh-teams, alle angehalten und mußten Strafe zahlen, die bei klarem Wetter die Nebellam-pen anhatten. Da kamen dann vor der Kamera so blöde Ausreden, wie: Ach, da muß ich wohl aus Versehen an den Schalter gekommen sein, was technisch gar nicht mög-lich ist.

Bei den neuen Autos, die mit Klarsichtscheinwerferglas und integrierten weißen Blink-leuchten, reflektiert sich voll das Sonnenlicht im Scheinwerferspiegel und wenn dann noch zusätzlich das Licht an ist, verstärkt sich der Effekt und der evtl. gesetzte Blinker ist dann mangels Kontrast bei Tag nicht mehr erkennbar. Das Auge braucht auch Kon-traste um Entfernungen und Geschwindigkeiten einschätzen zu können, bei Tages-fahrlicht, vor allem bei mehreren Autos hintereinander, etwas weiter weg, sind die Kon-traste durch das Lichtgeflimmer kaum noch erkennbar und auch bei sich dazwischen befindenden Fußgängern oder Radfahrern geht die Erkenntlichkeit dann gegen Null.

Das nächste Int. K70-Treffen Pfingsten 2004 ist auch schon in Planung, es wird von Familie Kemke in der schönen alten Hansestadt Wismar (Mecklenburg/Vorpommern) ausgerichtet. Eine gute Entscheidung, es ist eine sehr schöne Gegend und es gibt dort sehr viel zu sehen. Die Entfernung sollte keine Ausrede sein, Andere fahren mit ihrem K70 bis Kroatien oder wie Ingo, in die baltischen Staaten und Masuren.

Wie auch in der letzten K70-POST zu lesen war, fahren einige von uns mit ihrem K70 auch zu anderen Oldtimertreffen und Veranstaltungen; eine gute Gelegenheit mal mit anderen Oldtimerfans Kontakt aufzunehmen und den K70 in der Öffentlichkeit zu repräsentieren.

Ich mache dies auch schon seit Jahren. So sind wir gleich nach der Rückkehr aus dem Urlaub auch wieder zu den Oldtimertagen am Sonnabend nach Detmold gefahren. Leider gab es ausgerechnet an dem Tag, den ersten langersehnten Regen nach der Hitzeperiode und wir suchten Schutz im K70. Als es dann etwas nachließ, klopfte plötzlich jemand auf's Dach, ich gucke raus, irgendwie kennst du den doch, dann klickt es, Jörg Fautek, sehr lange nicht gesehen. Man kennt sich schon seit IG.-Zeiten. ‚Hast Du deinen 72er orangenen K70 noch, Du wolltest ihn doch verkaufen.‘ - ‚Guck Dich mal um, dahinten in die nächste Reihe.‘ Er lebt noch und gut in Schuß. ‚Hab neulich auf einer Oldtimerveranstaltung einen Preis damit gewonnen.‘

Wir stehen am Auto und fachsimpeln, da kommen zwei junge Kerle die Reihe lang, der eine stutzt, bekommt einen seeligen Gesichtsausdruck, tänzelt hoch erfreut um meinen K70 rum, Mann toll, ein Sondermodell, darf ich mich mal reinsetzen, er darf. Motorhaube auf, ich will was erklären, brauch ich nicht, er kennt sich super aus. Jörg Fautek kannte ihn schon von einer anderen Veranstaltung bei Hameln. Er ist absoluter K70-Fan und konnte sich bisher keinen leisten. Jetzt sucht er einen 75-PS K70. Ich glaube, um K70-Nachwuchs brauchen wir nicht bange sein. Das sind so die kleinen positiven Dinge, die man nur vor Ort erleben kann. Die nächsten Veranstaltungen sind schon wieder eingeplant.

Wie ich dann erfuhr, war am Sonntag die K70-Szene noch mal mit drei Fahrzeugen dort vertreten. Josef Wasmuth, Bernhard Kramer und nochmal Jörg Fautek sind ganz spontan dort hingefahren. Sie hatten am Sonntag das schönere Wetter erwischt. Wir sind am Sonnabend Morgen sauber, frisch poliert und trocken (der K70 natürlich auch) dort angekommen und gleich danach wurde es für die nächsten Stunden feucht von oben. Schiet, wir hatten uns auf den Wetterbericht verlassen und die Regenschirme lagen im Golf und der stand jetzt im Trockenen in der K70-Garage. Gleich am ersten Teilestand hatten wir Glück, es war ein Bekannter und er schenkte uns einen Schirm, den er eigentlich zum Verkauf dort hängen hatte. Wir sind dann den ganzen Tag dort geblieben, u.a. auch, weil sich am Spätnachmittag die Sonne wieder blicken ließ und ich meinen K70 wieder trocken und sauber in die Garage fahren konnte, damit das Polieren nicht umsonst war. Josef Wasmuth war dann ein Wochenende später schon wieder auf der nächsten Oldtimerveranstaltung in Germete, als einziger K70-Fahrer dort, erregte er besonderes Interesse.

Es kam Kritik, die Aktiven sollten öfter mal über ihre Tätigkeiten berichten, über die größeren Aktionen (z.B. Wolfsburgdeal) ist in der Regel immer berichtet worden. Die regelmäßigen Dinge sind im Laufe der Jahre zur Routine geworden, über die die Beteiligten keine großen Worte mehr machen, obwohl das ja alles noch ehrenamtlich neben Beruf und Familie gemacht wird. So hat sich z.B. mal wieder die letzte Anmeldung zur Vorstandsänderung beim Notar und Registergericht durch zusätzliche Schreibereien und Laufereien in die Länge gezogen, bis dem Amtsschimmel endlich genüge getan war. Nach Monaten kam dann endlich das ok. vom Amtsgericht in Hamburg.

Man hat ja auch Spaß am Hobby, trotzdem kann es da schon mal zu Zeitstreß kommen, dies alles miteinander zu vereinbaren.

Was wäre unser Club ohne unseren aktiven Mitglieder. Vielen Dank an Alle! JB.

Info für neuere Mitglieder: Ich habe vor längerer Zeit Zeichnungen mit den Originalmaßen für die Schwellerschließbleche, Wagenheberaufnahmen, Längsträger, usw. angefertigt und in der *K70-POST* veröffentlicht. Wer beim Restaurieren auf die Originalität wert legt (sollte ein Oldtimerfan eigentlich), kann die Zeichnungen bei mir bekommen.



1. Internationaler

**K70 CLUB** e.V.



(Mitglied im DELVET (Bundesverband deutscher Motorveteranoclubs))

Abs.: Jörg Ballwanz  
Lindenstr. 12  
32791 Lage  
☎ 05232/63896  
oder:  
05732/689088  
(1.Vorsitzender)

Lage, den 6.9.03

## Einladung,

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

### 1. INTERNATIONALEN **K70 CLUB**s e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend den: 8.11.03, um 18<sup>00</sup> im:

Hotel u. Gasthaus Meier, Laßbrucherstr. 55, 32699 Extertal/Laßbruch, ☎ 05754/ 961-0, Fax: 9611.

Übernachtungen möglichst bald dort anmelden, in Bezugnahme auf die K70-Clubversammlung.

Nicht erst wieder ein paar Tage vorher, und sich dann beschweren, wenn nicht mehr genug frei ist und auf andere Hotels ausgewichen werden muß !!

(Es wurde ein 2. Parkplatz angelegt. Einfahrt links neben der Gaststätte).

## TAGESORDNUNG

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

Nach der Versammlung folgt der gemütliche Teil. Bei Interesse kann auch am nächsten Tag etwas unternommen werden (landschaftlich schöne Gegend mit vielen bekannten Sehenswürdigkeiten.).

Das Extertal liegt in dem Viereck zwischen den Städten Lemgo, Rinteln, Hameln, Bamtrup.

Aus Richtung:

A) Autobahn A2 (E30), Abfahrt Bad Eilsen (nicht Abf. Ost), Richtung Rinteln, nächste Ampelkreuzung rechts, geradeaus auf der B238 an Rinteln vorbei, Abfahrt Richtung Bamtrup, Extertal abbiegen bis Abzweig rechts nach Kükenbruch, Laßbruch. In Laßbruch in der Kurve kurz nach der Steigung in die Laßbrucherstraße abbiegen. Der Gasthof liegt dann vor der Linkskurve auf der linken Seite.

B) Aus Richtung Kassel A44 (E331), Abfahrt Warburg oder Scherfede, Diemelstadt auf die B252 Richtung Brakel, vor Brakel geradeaus weiter auf der gut ausgebauten Ostwestfalenstraße Richtung Lemgo bis Blomberg. Dort auf die B1 Richtung Bamtrup, Hameln abbiegen. Ca. 8 km hinter Blomberg (hinter der Brücke und dem rechten Wäldchen) links ab nach Bamtrup. In Bamtrup an der 2. Ampel rechts Richtung Extertal, Rinteln; dann immer geradeaus bis Abzweig links nach Almena, hinter Almena rechts ab nach Laßbruch. In Laßbruch in der Kurve kurz nach der Steigung in die Laßbrucherstraße abbiegen. Der Gasthof liegt dann vor der Linkskurve auf der linken Seite.

Vorsicht ! Auf der Ostwestfalen- u. Extertalstraße im Bereich der Tempobegrenzungen Radar möglich, bzw. Starenkästen !)

Der Vorstand

## NSU Prinz IG von 1980 e.V. und NSU Zweirad IG

Konrad Schedler, Lelbach B 13 - 34497 Korbach, Tel. +49 5631 / 6 23 57  
E-Mail: [NSUTreffen2004@aol.com](mailto:NSUTreffen2004@aol.com)

Korbach, im August 2003

Liebe NSU-Freunde,

zum **24. Internationalen NSU-Treffen vom 8. bis 11. Juli 2004 in Korbach-Lelbach** laden wir euch herzlich ein.



Viele Sehenswürdigkeiten in und rund um das 1000jährige Korbach machen die Stadt attraktiv für ihre Besucher. Die markanten gotischen Steinhäuser mit ihren Treppengiebeln, die mächtigen gotischen Kirchen Kilian und Nikolai aus dem 14. Jahrhundert, die Stadtmauer mit ihren Türmen und Toren, prächtig verziertes Fachwerk, der alte Marktplatz und die Kümpe laden viele Gäste zu Stadtführungen ein.

Im nahe gelegenen Eisenberg befindet sich **Deutschlands größte Goldlagerstätte**. In einem Besucherstollen haben Gäste die Möglichkeit zur Besichtigung.

Korbachs ältester Einwohner, der „**Procynosuchus**“, im Volksmund auch „Urzeit-Dackel“ genannt, stammt aus der berühmten „Korbacher Spalte“. Die **250 Millionen Jahre alten Funde** haben weltweites Aufsehen erregt und sind im neuen Museum zu besichtigen (näheres unter [www.korbach.de](http://www.korbach.de)).

Viele weitere Sehenswürdigkeiten um Korbach, wie das Barock-Schloss in Bad Arolsen, die drei Seen des Waldecker Landes: der Edersee mit Sperrmauer und Schloss Waldeck, Diemelsee und Twistesee, Europas größte Ski-Sprungschanze in Willingen und vieles mehr laden zum Verweilen ein (weitere Infos unter [www.waldecker-land.de](http://www.waldecker-land.de), [www.edersee.de](http://www.edersee.de) oder [www.willingen.de](http://www.willingen.de),

Das NSU-Treffen findet im 4 km westlich von Korbach gelegenen **Ortsteil Lelbach** (an der B 251 → Willingen) statt. Das dort gelegene Sportgelände mit Fußball- und Tennisplätzen, einer Bogenschießanlage und den dazugehörigen sanitären Anlagen sowie einer großen Festhalle bietet ideale Voraussetzungen für die Durchführung eines internationalen Treffens. Die angrenzenden Wiesen stehen für Fahrzeuge, Zelte, Wohnwagen und Wohnmobile zur Verfügung.

**Die sanitären Einrichtungen sind ab Dienstag, 6. Juli** benutzbar. Es stehen für Männer und Frauen je drei Gemeinschaftsduschräume mit jeweils 3 – 5 Duschen. Toiletten und behindertengerechte Toilette, Babywickelraum sowie zusätzliche Toilettenwagen auf der Campingwiese zur Verfügung.

Auf dem Festgelände wird es **keine** Stromanschlüsse geben. Bitte auf Gasversorgung einstellen. Handys können am Infostand aufgeladen werden.

Für früher Anreisende empfehlen wir die Campingplätze Teichmann am Edersee oder den Azur-Campingplatz in Heringhausen am Diemelsee.

**An allen Tagen des Treffens gibt es Verpflegung am Platz oder in der Festhalle:**

- Fr. – So.: Frühstück in der Festhalle – Brötchen, Brot, Wurst und Käse, Marmelade, Butter, Kaffee oder Tee – unbegrenzt - zum Preis von 3,00 Euro
- Grillstand mit wechselndem Mittagsmenü
- Getränkestand
- Kuchenbüfett
- Ab Donnerstag zwischen 7.30 und 9.30 steht ein Bäckerwagen am Platz mit frischen Brötchen und Waldecker Brotsorten

**Weitere Freizeit-Angebote:**

- Bogenschießen mit Anleitung (Sportgerät wird gestellt)
- Tennisplätze (bitte Schläger mitbringen)
- **½-stündige Rundflüge über das Waldecker Land ab Flugplatz Korbach zum Selbstkostenpreis von 20,-- Euro/Person (hier bitten wir um Vorabinformation – auf der *Anmeldung handschriftlich vermerken!*)**
- Busrundfahrt mit Führer durchs Waldecker Land (Freitagvormittag), ca. 4 Std. 10,00 Euro
- Stadtführung (Freitag und Samstag), ca. 1,5 Std. – kostenlos

**Bei ausreichender Beteiligung kostenlose Führungen:**

- Korbacher Spalte, ca. 1 Std.
- Besucherstollen im einzigen deutschen Goldbergwerk, ca. 2 Std.
- Museumsführung ca. 1,5 Std.

Eine **Ausfahrt** am Samstagnachmittag wird uns durch das nahe gelegene Sauerland führen.

Das vorläufige Programm wird laufend ergänzt und ist demnächst im Internet unter [www.nsu-ig.de](http://www.nsu-ig.de) einzusehen.

Buchungen für Unterkünfte sind unter [www.korbach.de](http://www.korbach.de) direkt bei den Hotels oder Gasthäusern möglich. Das Hotel am Rathaus gibt einen Preisnachlass von 20 % für Teilnehmer am NSU-Treffen, das Hotel Touric ebenfalls einen Rabatt auf die Zimmerpreise.

Wir freuen uns darauf, möglichst viele NSU-Freunde mit ihren Fahrzeugen bei uns begrüßen zu dürfen.

NSU-Prinz IG und Zweirad IG

Konrad Schedler

## Wat een weekend

De lezers die niet zijn geweest op de k70 bijeenkomst van 13 en 14 september hebben een verkeerde keus gemaakt. Prachtig weer gecombineerd met een prachtig programma en natuurlijk met prachtige automobielen uit het begin van de jaren zeventig zorgde ervoor dat het weer een groot succes was. Met op voertuig gebied maar 1 minpuntje, een k70 uit Brabant bleef helaas steken in Breda door een gebrekkig en later helemaal niet meer werkende brandstofvoeder. Gelukkig waren de bezitters erg vroeg van huis vertrokken, zodat de defecte mobiel geparkeerd kon worden op een industrieterrein en men thuis de gezinswaggen op kon halen om de reis opnieuw te beginnen, en toch nog redelijk op tijd te arriveren in Lelystad.

Want daar begon het allemaal op zaterdag. Omdat sommige Duitse deelnemers niet goed op de uitnodiging hadden gelet, (aankomst was mogelijk vanaf 11.00 uur) stonden er, toen wij als organisatoren ruim op tijd (namelijk om 3 minuten voor elf) onze zelfgemaakte wegwijsbordjes gingen neerzetten, al twee een tikje nors kijkende bezitters van k70's op de parkeerplaats te wachten. Mijn vrolijke "Guten Morgen" werd beantwoord met de melding dat zij wel twee rondjes hadden moeten rijden voordat ze de betreffende parkeerplaats en het restaurant van afspraak om half elf hadden gevonden. Afgezien van het feit dat ze dan maar beter op de route aanwijzingen in de k70 krant hadden moeten letten, die als service door mij ook in het Duits waren vertaald, zou men moeten begrijpen dat er niet voor niets een vroegst mogelijke aankomsttijd staat genoteerd. Dan zou namelijk ook het restaurant opengaan, als eerste die dag in Lelystad en wijde omgeving, dus dat men nog niet terecht kon op het zonovergoten terras was toch ook vooral te wijten aan een wat overdreven vroeg geplande heenreis. Misschien is het ook gewoon een kwestie van een wat andersoortige aanpak die de Nederlandse organisatoren er op na houden dan men over de oostgrens gewend is. Geeft verder niet, toen eenmaal het restaurant openging en er koffie werd geschonken verbeterde de stemming drastisch.

Een stoet van ruim 15 k70's ging om een uur of een de weg op richting de Oostvaardersplassen. Na korte tijd was er een stop ingelast om een wandeling te maken door dit mooie natuurgebied. Dat was een goed idee, niet alleen waren er veel vogels te zien, maar het strekken van de benen na een voor velen urenlange rit naar het startpunt werd breed gewaardeerd. Vervolgens ging het in optocht (altijd weer die verbaasde mensen onderweg, dat blijft toch leuk om te zien vanachter de voorruit) over Knardijk en Praamweg (mooie wilde paarden!) richting Almere. Na het passeren van wat moderne architectuur en een miraculeuze draai linksom weer weg van de verstedelijking, voerde de route door het strakke Flevolandse cultuurlandschap. Akkerbouw, bosschages en windmolens bepaalden het beeld, alles afgetekend tegen een strakblauwe lucht. Om uit te komen bij de volgende stop was het nodig om een klein stukje snelweg te benutten, waarna één lange weg eindigde op een rotonde, vlak naast Batavia Stad. Daar was nog voldoende plek op het parkeerterrein om de K70's bij elkaar neer te zetten en richting de Bataviawerf te gaan wandelen. Helaas zonder Manfred Schmidt (van wie wij een berkenboom cadeau kregen, nogmaals bedankt!) want die presteerde het om zijn sleutel tje in de auto te laten liggen en daarna alle portieren solide op slot te doen en had heel wat tijd en hulp nodig voordat de auto weer open was.

Op de Bataviawerf wachtte Michiel Linskens ons op, want naast K70 rijder is Michiel ook eens per maand vrijwilliger op de werf en verzorgt hij er rondleidingen. Van deze connectie hebben wij dankbaar gebruik gemaakt. De rondleiding overtrof mijn verwachtingen en, naar de reacties om mij heen te oordelen, vond iedereen die mee was het een bijzonder geslaagd programma onderdeel. Op de werf werd uitgelegd hoe je enorme dikke stukken hout kan buigen door het te verwarmen en te belasten, in een paar uur heb je zowat een complete boom 90 graden opgevouwen. Na het buigen moet je snel het gebogen hout in het schip monteren, anders strekt de plank zich weer en moet je overnieuw beginnen. Klauterend van bovendek via tussendek naar benedendek bewoog de groep zich daarna over het schip Batavia, terwijl Michiel steeds weer leuke of interessante dingen vertelde over de delen van het schip waar we passeerden. Af en toe werden we begeleid door een koor dat op de kade onder de geschutsluiken stond te zingen, dat voegde nog een extra zeemansdimensie toe aan de op zichzelf al bijzonder boeiende rondgang. Bedankt Michiel!



Een dikke tien auto's vertrokken aansluitend vanuit Bataviastad voor de slotetappe over de Markerwaarddijk naar Enkhuizen. Daar hadden de meesten een hotel, wijzelf hadden ervoor gekozen om gewoon thuis te gaan slapen, waardoor we het overigens prima restaurant in Enkhuizen relatief vroeg verlieten. Thuis vielen wij als een blok in slaap, want het organiseren van zo'n bijeenkomst is toch wat anders dan er gewoon naar toerijden en de dag gezellig doorbrengen.

Op zondag konden wij ons goeddeels laten verrassen want Pim en Annemarie (prima coproductie weer, bedankt voor de samenwerking) hadden weliswaar het gezamenlijk gekozen beginpunt gehandhaafd maar verder de route behoorlijk omgegooid ten opzichte van wat we eerder met z'n vieren hadden voorbereid. Dat vond ik persoonlijk een goed plan, want dan kwam er nog wat nieuws op onze weg. Het aquarium en fort Huisduinen in Den Helder bleken omgekeerd evenredig met de stad Den Helder zelf. Zo saai en nietszeggend als Den Helder zijn er maar weinig steden te vinden, terwijl het fort met aquarium juist erg leuk en de moeite waard is. Roggen en haaitjes kan je aaien in grote bakken water, en je ziet allerlei bewoners van de Noordzee voorbij zwemmen als je door een glazen tunnel loopt, een reuzengroot uitgehold aquarium als het ware. Voor de liefhebbers van historische feiten werd spontaan een rondleiding gegeven door de heer Popma, wiens bovenmatig enthousiasme perfect werkte bij de kinderen die zich hadden aangesloten. Zijn uiteenzetting hield hij in twee talen, zodat het voor alle deelnemers te volgen was, terwijl hij geen woord vertaalde, een prestatie op zich.

Om twee uur vertrok het konvooi richting Callantsoog en verder, althans dat was de bedoeling maar natuurlijk bleek de praktijk weer wat weerbarstiger dan het schema op papier. Toen Annemarie het gaspedaal indrukte om voorop te gaan volgde nog niet de helft van de k70's. Het restant bleef achter bij het Fort, soms al wel met berijders erin, soms met berijders ernaast, en soms nog helemaal zonder berijders. Op dat moment bleek onze k prima geschikt als tweede gidswagen, en met wat zachte drang slaagden we erin iedereen die er nog stond binnen tien minuten netjes in de rij achter ons te krijgen. Het gas erop, en omdat P&A even hadden gewacht bij de vuurtoren en daarna weer op pad gegaan waren met hun sliert kwamen we elkaar precies tegen middenin Huisduinen. De slierten smolten samen en het konvooi was weer compleet. Na wat onvermijdelijke stoplichten ontstonden er weer wat gaten, maar met wat kunst en vliegwerk (ook dank aan ervaren konvooirijders Siemon en Chris voor hun assistentie) reed na Callantsoog iedereen weer keurig langs de duinen naar Petten.

Bij Petten ligt het enige stukje Noord Holland waarbij er aan de Noordzeekant geen natuurlijke zeewering in de vorm van duinen is. Op de lagere school leerden wij het al: dit is verholpen door de aanleg van de Hondsbosse – en Pettemer Zeewering. Naast die dijk was een kleine expositie ingericht in een gebouw van Rijkswaterstaat. Daar werd een film vertoond over het thema "Holland en het water", waaruit ik vooral heb onthouden wat het NAP nu precies is. Het mooie weer maakte dat zeker de helft van de mensen liever op de dijk ging wandelen, en dat bood Piet tevens de gelegenheid om zijn motorkap open te trekken om vast te stellen dat er toch nog wel erg weinig olie in het carter zat. Na bijvullen was ieder weer gereed om de weg te vervolgen over landelijke lieflijke wegen richting Kolhorn waar het eindpunt van het K70 weekend was in de vorm van een cafe restaurant. Daar hebben we buiten op het terras gegeten, en één voor één aanvaardden de k70's de thuisreis.

Zo terugkijkend kan ik vaststellen dat het weer buitengewoon leuk, gezellig en de moeite waard was. Iedereen die er was zal dat bevestigen, dus zorg ervoor dat jullie er ook volgend jaar weer zijn. Vergeet intussen niet de eerstkomende mogelijkheden om elkaar te treffen:

**technische dag op 19 oktober 2003 in de garage van Siemon Boom aan de Pierebaan 2 te Monnickendam**

**nieuwjaarsbijeenkomst 18 januari 2004 in restaurant de Westerbouwing in Oosterbeek**

En anders graag tot ziens bij de voorjaarsrit in 2004. Iemand die mee wil helpen met de organisatie kan zich alvast melden bij Pim of bij

Serge

## Der **K70**. Das Siegerauto.

Im Internet war ich schon einmal auf Informationen gestoßen, nach denen Petermax Müller der in Hannover-Laatzten ein VW-Audi Autohaus besitzt, 1972 mit einem K70 an der Rallye Monte Carlo teilgenommen hat und sogar den Teampreis für die beste Mannschaft gewonnen hat. Also ist der VW K70 ein erfolgreiches Rallyefahrzeug, soviel war klar. Eine Anfrage nach Bildern oder Geschichten dazu habe ich von Firma Müller angefragt, aber leider nicht erhalten.

Ein Arbeitskollege, der von meinen K70-Aktivitäten weiß und selbst eine Renault Alpine restauriert, hatte bei einer Buchhandlung ein Schnäppchen gemacht, ein Buch über den legendären Rennfahrer Huschke von Hanstein erworben. Dieses drückte er mir mit dem Hinweis auf Bilder zum K70 in die Hand. Diese Bilder will ich den K70-Post Lesern natürlich nicht vorenthalten, da ich denke, dass sie noch keiner kennt. Huschke von Hanstein hat mit dem K70 doch tatsächlich in seiner Klasse die Rallye Monte Carlo gewonnen, die wohl schwerste und berühmteste Rallye der Welt.

Der Autor Tobias Aichele schreibt dazu:

„[...] Der Freiherr selbst steuerte bei der Rallye Monte Carlo 1971 zusammen mit Sepp Greger (52) einen speziell präparierten VW K70. Erstmals war hier eine >>Altherren-Klasse<< eingerichtet worden, und Huschke beschenkte sich selbst zu seinem 60. Geburtstag wieder mit einem Sieg: Er gewann vor einem Fiat 124 Sportcoupé und den beiden anderen goldfarbenen, für den Renneinsatz präparierten K70-Limousinen seiner Freunde Fürst von Metternich (53)/Toulo de Graffenried (52) und Petermax Müller (59)/Helmut Polensky (60). [...]“  
Auch hier wieder ist der VW K70 ein Siegerauto, aber das wussten wir doch schon längst, oder? (hun)



Oben: Mit Scheinwerferreinigungsanlage! Unten: Man achte auf die noch sehr weit vorn sitzenden Spiegel.

Quellen:

<http://www.pnmueller.de> (Stand 2003-05-10)

Tobias Aichele, Eberhard Kittler, Ursula von Hanstein: Huschke von Hanstein der Rennbaron, © 1999 Könemann Verlagsgesellschaft, Bonner Straße 126, D-50968 Köln, ISBN 3-8290-2900-4

## Kleinanzeigen ...und was dahinter steckt

Gerade eben, beim ersten Durchblättern der K70-Post, ist mir die Kleinanzeige von dem K70 des Uwe Hechelmann aufgefallen.

Da hatte Ingo recht, das Auto ist absolut maßlos überteuerter Schrott!!!

Ich hatte den K70 in E-bay beobachtet und hatte zum Glück das Auktionsende verpasst, sonst wäre ich noch der Höchstbietende gewesen. Nachdem die Auktion vorbei war, hatte ich dem Verkäufer eine Mail geschickt, falls der Höchstbietende das Auto nicht haben wolle, hätte ich trotzdem noch Interesse. Siehe da, 3 Tage später meldete sich der Verkäufer bei mir und teilte mir mit, das der K70 noch zu haben sei, dem Höchstbietenden sei der Weg zu weit gewesen.

Nach 2 weiteren Telefongesprächen, in denen ich mich ausführlich um den Zustand des Wagens erkundigte und mir alles als „gut ,topp, erste Hand, Erstlack usw“. beschönigt wurde, machte ich mich mit dem Autohänger auf den Weg in die Nähe von München. Das sind gute 540 km von meinem Wohnort entfernt.

Voller Euphorie dort angekommen, musste ich im ersten Moment feststellen, das es so ein Hinterhof-Gebrauchtwagenhändler war. Nun war meine Stimmung schon etwas gebremst, aber es sollte noch viel besser kommen.

Als mich der vermeintliche Verkäufer sah, zeigte er mir daraufhin den Marathonmetallifarbenen K70 .Ich traute meinen Augen nicht - der erste Blick und ich musste meine Freude und gute Laune einschränken.

Ich muss dazu sagen, ich bin von Beruf Karosseriebauer und da habe ich ein dementsprechendes Auge, ob es sich um eine gute Basis oder Schrott handelt. Bei diesem K70 brauchte man aber nicht vom Fach zu sein, ich hatte meine Freundin dabei und die sagte nur OJE....

Ich wusste schon beim ersten Augenkontakt mit dem K70, das er ein absoluter Trümmerhaufen war. Trotzdem schaute ich ihn mir noch von nahem an und meine Ahnung wurde noch mehr bestätigt, als ich es im schlimmsten überhaupt dachte. Das Auto wurde vorneweg schon einmal komplett lackiert-(vielmehr wurde es mal probiert); Ich glaube, die einzigen Originallackstellen waren stellenweise verschiedene Ecken im Kofferraumbereich und in der Heckklappeninnenseite, obwohl mir der Verkäufer am Telefon schilderte und versicherte, das es der erste Originallack sei. Die Scheibendichtungen und Chromrahmen wurden teilweise mittlackiert.

Der Verkäufer schilderte mir am Telefon, das an dem K70 zwei, drei Bleche eingeschweißt wurden. Nun schaute ich mir diese zwei, drei Bleche mal genau an: Ich musste feststellen, das die hinteren Radläufe links wie rechts erneuert - vielmehr aufgepappt wurden, die Seitenwandtaschen unterhalb stümperhaft eingebraten wurden, und ich ungefähr - ungelogen- 20-25 Blechbriefmarken, mehr schlecht als recht, aufgepappt vorfand. Diese Bleche befanden sich überwiegend an den Aussengrundswellen, Türaussenhäute und Radkästen. An dem rechten Aussenschweller fand ich 3 Bleche, die schon übereinander „geschweißt“ waren.

Das war noch nicht das Ende, als ich mich unter das Auto legte, traf mich fast der Schlag. Das Auto war von unten so mit Rost übersät, das es absolut nicht mehr rentabel war, vielmehr, es war gar nicht mehr möglich, dieses Auto instand zu setzen. Ich habe viel

Erfahrung mit Rost schweißen, aber so etwas hatte ich noch nicht gesehen-(es hätte jetzt der K70 Kombi sein können), das Auto war absolut tot. Profile, Längsträger, Querträger, Querbleche, Grundswellen, schuhgroße Löcher und nur noch in Fragmenten vorhanden. Das war immer noch nicht alles. Im Bereich Stoßdämpferdom, Längsträger, da wo der Abgaskrümmers sitzt, 2 faustgroße Löcher, der Längsträger und ein Teil vom Radhaus waren gar nicht mehr vorhanden.

Nun schaute ich mal nach der Maschine und da ist mir direkt aufgefallen, dass der Verkäufer den Motor vor meinem Eintreffen laufen ließ, es aber vehement leugnete. Ich startete den Motor und er ging beim Gas geben laufend aus, ruckelte und hatte einen absolut unruhigen Lauf. Nicht zu reden, das ab dem Abgaskrümmers überhaupt kein Auspuff mehr vorhanden war (da dieser fast komplett weggerostet war). Die Bremsanlage war mit Sattel, Brems Scheibe und Bremsbelägen in eine Einheit übergegangen. Wie gesagt, ich hatte so etwas noch nicht gesehen.

Ansonsten wurde der Motor fast komplett in Felgensilber lackiert und er leckte an vielen Stellen. Die Innenausstattung war ebenfalls in desolatem Zustand-(verschiedene Getriebeteile lagen auf den Sitzen, die Sitze und Türverkleidungen waren mit Schimmel übersät), also wirklich unvorstellbar!!!! Preisverhandlungen waren uninteressant, das Auto wäre geschenkt noch zu teuer gewesen.

Das Ende vom Lied war natürlich, dass ich mit leerem Hänger nach Hause fuhr und wieder um eine Erfahrung reicher war. Papier und Fotos sind nach wie vor geduldig und am Telefon wird einem das Blaue vom Himmel erzählt, so dass man im Endeffekt glauben muss, man geht einem Jahreswagen anschauen.

Meiner Meinung nach wollte dieser Verkäufer als Trittbrettfahrer auf der Oldtimerschiene mitfahren, in dem er immer wieder argumentieren wollte „K70 gibt es ja heute nicht mehr; es ist ein absolut seltenes Auto, 100 PS Motor, etc“ und absoluter Schrott zu Gold machen wollte. Mein Eindruck war, dass dieser Verkäufer bis zum Schluss immer noch der Überzeugung war, dass er da eine Rarität in gutem Zustand verkaufen würde.

Dasselbe hatte ich mal in Hamburg erlebt und ich werde es wohl noch einige Male erleben.

Vielleicht entdecke ich trotzdem mal, und ich hoffe es immer noch, den berühmten Scheunenfund. :-)

Mit freundlichem Gruß  
F. Laub

K70, man sieht sich!!

## Neulich beim Ventilschaftdichtung wechseln....

In einer früheren K70-Post habe ich schon mal eine Geschichte über das Erneuern von Ventilschaftdichtungen, und dem dabei erlebten Fiasko mit dem im Zylinderkopf „verschwundenen“ Ventil geschrieben.

Zur Erinnerung: Papa hatte damals den Kompressor abgestellt.

Aber bei Manu's K70 hat das Gesetz von Doktor Murphy\* mit aller Härte zugeschlagen. Wie schon gesagt, eigentlich wollte Hans-Ulrich Neumann (hun) und ich nur die Dichtungen wechseln, aber nach Abnehmen der Ventildeckel und der anschließenden Besichtigung von Nockenwelle samt Kipphebel machten selbige keinen guten Eindruck. Ablösung der Härtschicht nebst starken Einlaufspuren waren zu beklagen.

Wir entschlossen uns, aus einem übriggebliebenen Zylinderkopf, welcher witzigerweise den ursprünglich eingebauten Motor verzierte, dann aber mit Kolbenfresser verschied, die Nockenwelle und Kipphebel zu entnehmen.

Aber damit begann die exzessive Schrauberei erst. Hun baute den Kühler nebst Grill, Steuerdeckel etc. ab und ich tauschte die Schaftdichtungen, wobei das „Sonderwerkzeug“ völlig Überflüssigerweise seinen Geist aufgab, und dann in der örtlichen VW-Vertretung geschweißt werden musste.

Zu allem Unglück machte sich ein gebrochener Kettenspanner bei uns beiden „beliebt“. Diesen hatte zum Glück Manni auf Lager und konnte somit kurzfristig beschafft werden, ich musste ja am nächsten Morgen zurück. Nochmals vielen Dank an dieser Stelle an Manni. Nach einer schöpferischen Pause und einem anschließenden Mahl fernöstlicher Herkunft konnten wir unser Werk vollenden.

Also Leute, fangt zeitig mit dem K70 Schrauben an, wer weiß, wann man fertig wird....

Markus Retz

\* Das Gesetz von Doktor Murphy besagt, wenn etwas schief geht, dann richtig. Beispiel: Wenn ein Butterbrot auf den Boden fällt, dann immer auf die Butterseite.

Steigerung: Wenn dunkle Marmelade auf besagtem Butterbrot ist, und dann das Brot zu Boden geht, ist der Teppichboden in einer hellen Farbe gehalten....

## DEUVET-Info

### Aktuelle Änderungen in der StVZO

#### KBA-Auskunft - HU-Bescheinigung bei Zulassung - neue Versicherungsbestätigung

##### KBA-Auskunft

Ab sofort ist eine KBA-Auskunft bei der Beantragung eines Fahrzeugbriefes nicht mehr zwingend vorgeschrieben (§23 StVZO Abs. 1, Satz 4), wenn auf Grund der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen davon auszugehen ist, dass das Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister (Kraftfahrtbundesamt Flensburg) weder eingetragen ist noch dass es gesucht ist.

Dies ist beispielsweise dann gegeben, wenn ein importiertes Fahrzeug noch zugelassen ist und die Besitzverhältnisse über einen Kaufvertrag klar nachweisbar sind. Ferner muss aus den Unterlagen hervorgehen, dass das Fahrzeug noch nicht in Deutschland zugelassen war.

Auch wenn ein Brief durch endgültige Stilllegung verfallen ist und die Besitzverhältnisse klar dazulegen sind, dürfte sich eine KBA-Anfrage ab sofort erübrigen. Die Entscheidung darüber fällt die Zulassungsstelle.

##### Kfz-Zulassung

Bislang reichte es aus, bei einer Wiederzulassung oder Umschreibung den Fahrzeugbrief und die Abmeldebescheinigung oder den Fahrzeugschein vorzulegen. Aus diesen Dokumenten geht hervor, ob das Fahrzeug noch eine gültige Hauptuntersuchung (HU) besitzt.

Ab sofort müssen bei Zulassungen und Umschreibungen auch die HU- und die AU (falls notwendig)-Bescheinigungen vorgelegt werden (§ 27 StVZO, Abs. 1, Satz3).

Zur Fahrzeugzulassung brauchen Sie also:

- Fahrzeugbrief
- Fahrzeugschein oder Abmeldebescheinigung
- Versicherungsbestätigung
- Ausweis
- HU-Prüfbericht
- AU-Prüfbericht (falls Ihr Fahrzeug AU-pflichtig ist)

##### Versicherungsbestätigung

Ab sofort gelten neue Versicherungsbestätigungen. Die alten Vordrucke (auch Doppelkarten genannt) können noch weiterverwendet werden. Die neuen Bestätigungen erhalten nur noch Angaben, die für die Zulassungsbehörden und die Versicherer wichtig sind. Für die Fahrzeugbesitzer ändert sich kaum etwas - mit einer Ausnahme: Die neuen Versicherungsbestätigungen sind auch für (gelbe) Kurzzeitkennzeichen und für rote Kennzeichen (06- und 07-Kennzeichen) gültig. Bei der Beantragung eines roten 07-Kennzeichens braucht man also künftig keine gesonderte Versicherungsbestätigung mehr.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

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

[www.deuvel.de](http://www.deuvel.de)



## DEUVET-Info

### Marktwert, Wiederbeschaffung, Wiederherstellung

#### Marktwert

Der Marktwert beziffert den gegenwärtigen Wert des Fahrzeuges am Markt, d.h. für dieses Fahrzeug würde zum jetzigen Zeitpunkt der als Marktwert geschätzte Betrag beim An- bzw. Verkauf bezahlt bzw. erzielt werden. Es handelt sich dabei in der Regel um den Durchschnittspreis am Privatmarkt und ist somit Mwst-neutral und als Endpreis zu verstehen.

Bei seltener gehandelten Fahrzeugmodellen und bei Fahrzeugen, die schwerpunktmäßig gewerblich vertrieben werden, fließen auch der Handel (als Nettobetrag), die internationalen Auktionsergebnisse (ohne Mwst.) sowie die internationale Marktsituation mit in den Marktwert ein. Der Marktwert ist die Basis der Versicherungseinstufung (Kaskobedingungen) bei Oldtimersondertarifen. Er gilt als Taxe (festgesetzter Preis) im Sinne von § 57 VVG (VVG=Versicherungsvertragsgesetz). Der Marktwert ist MWSt.-neutral.

#### Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert ist eine Größe aus dem Haftungsrecht (§ 249 BGB). Er bestimmt sich nach der Summe, die der Geschädigte im Falle eines Unfalls aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Ersatzfahrzeug zu beschaffen. Dabei ist der Wiederbeschaffungswert zum Zeitpunkt eines Unfalls am freien Markt zu bemessen.

Hierbei sind nicht die eventuell bisher aufgebrachten Restaurationskosten oder Aufwendungen maßgeblich, sondern nur der Betrag, der - auch unter Berücksichtigung des seriösen gewerblichen Handels (incl. MWSt.) - dafür bezahlt werden muss. Der angegebene Wiederbeschaffungswert (nach Haftpflichtgesichtspunkten) berücksichtigt dabei eine kurzfristige Ersatzbeschaffung. Der Wiederbeschaffungswert ist insbesondere die Grundlage für die Abwicklung eines Haftpflichtschadens.

#### Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert beziffert den Preis, den das Fahrzeug an Aufwendungen gekostet hat, um es in den jetzigen Zustand zu bringen (Restaurationskosten), zuzüglich des Fahrzeuggrundpreises (Anschaffungswert). Die sicht- oder belegbaren Investitionen der Restauration ergeben die Differenz zum normalen Marktwert.

Der Wiederherstellungswert ist wichtig, wenn eine aufwendige und langwierige Restauration belegt werden soll. Der Preis spiegelt aber nicht die Marktsituation wider, bedingt dadurch, dass sich bei einem Verkauf die aufgebrachten Aufwendungen erfahrungsgemäß nur selten erzielen lassen. Nur bei einer absolut gleichwertigen Wiederbeschaffung im identischen Zustand (also ohne zwischenzeitliche Nutzung) würde der angegebene Wiederherstellungswert anfallen.

Copyright © 2000 [Classic Data]. Alle Rechte vorbehalten. Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Berner Straße 75, 60437 Frankfurt

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

[www.deuvel.de](http://www.deuvel.de)