

INHALT

Veranstaltungen und Rückblicke

Leserberichte

Literatur

Technische Daten

Technik, Tricks und Tips

Kleinanzeigen

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

Email: rboomgaren@tiscali.de (Ersatzteile bitte bevorzugt per Fax o. Email bestellen!)

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
Haus-Gahlen-Straße 11
46514 Schermbeck, ☎ 0 28 53 / 44 80 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 73 / 8 61 39 56 Email: dirk.joha@web.de
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliederadressenverwaltung
Jörg Henze
August-Grotehenne-Straße 45
38685 Langelsheim, ☎ 0 53 21 / 683959, jorick74@hotmail.com

Impressum der **K70** -POST

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos)

REDAKTIONSSITZ:

46514 Schermbeck, Haus-Gahlen-Straße 11

☎ 0 28 53 / 44 80 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, Bäckerstraße 3, 22880 Wedel,

☎ / • 0 41 03 / 1 89 59 75 (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: VoBa Langelsheim, BLZ 278 937 60, Kto.Nr: 5054437300

Offizielle Clubadresse:

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

Kontaktadresse in Holland:

Anne Reitsma und
Serge van Donkelaar
Zuideinde 71

1121 DD Landsmeer

sergevandongelaar@wxs.nl

reitsmaa@nei.nl

CLUBKONTO HOLLAND :

Rabobank
Rekeningsnummer
357794567
Kontoinhaber
Rudolf Boomgaren

AUF EIN WORT...

Der Sommer und die Oldtimersaison neigen sich schon wieder dem Ende zu und man muß sein ‚Schätzchen‘ bald wieder für die Winterzeit ‚einmotten‘ (natürlich nur das Gummibereifte, oder ?).

Was eigentlich schon, seit Einrichtung unseres Teilepools geplant war, hat diesen Sommer endlich geklappt. Wir haben im Juli noch den letzten größeren Lagerbestand an K70-Teilen übernehmen können. Leider sind uns wahrscheinlich, durch die Jahre und die Verzögerungstaktik des Händlers bedingt, einige wichtige Teile entgangen, die der Händler inzwischen an ‚Einzelkämpfer‘ verkauft hatte. Fast der ganze Vorstand, Markus seine Partnerin, Josef Wasmuth und Hans-Ulrich Neumann opferten ihre Freizeit, bzw. einen Urlaubstag für die Aktion, um in den Hallen und Regalen die K70-Teile zwischen den Teilen der anderen Modelle herauszusuchen. Erschwerend kam noch hinzu, daß die Regale größtenteils mit händlereigenen Nummern beschriftet waren und nicht mit den VW-ET.-Nummern; auch waren beim Erklimmen einiger Regale artistische Bergsteigerkünste erforderlich. Josef war zu der Zeit in Urlaub, er fuhr später noch mal hin, um mit seinem Bulli noch einige sperrige Teile abzuholen.

Dirk, unser Schriftführer, konnte nicht dabei sein, er ist momentan aus gesundheitlichen Gründen, zur Passivität verurteilt. **Wir wünschen Dir alles Gute und baldige Genesung.**

Vor unserem Urlaub hatte ich noch zwei Veranstaltungen eingeplant: 80-jähriges Jubiläum der Extertalbahn mit Oldtimertreffen und die Oldtimertage in Detmold mit Teilemarkt. Da die Tage vor der Extertalveranstaltung total verregnet waren, entschieden wir uns erst am Sonntagvormittag, als es trocken wurde und die Sonne herauskam, doch noch daran teilzunehmen. Als wir dort ankamen, staunten wir nicht schlecht, die umliegenden Besucherparkplätze waren schon am Vormittag rappellvoll und das Betriebsgelände war auch schon voller Oldtimer. Schon bei der Einfahrt wurde mein K70 sehr stark vom Publikum beachtet und man konnte viele positive Bemerkungen hören. Jeder einfahrende Oldtimer wurde zu einem Stand gelotst, wo man dann per Mikrofon und über das Gelände verteilte Lautsprecher, sein Fahrzeug vorstellen konnte. Dies habe ich natürlich ausgiebig, für K70- u. Clubreklame ausgenutzt. Jeder Oldtimerinsasse bekam noch eine Freikarte für eine Dampfzugfahrt. Am Zielbahnhof wurde dann die Dampflok abgekoppelt und nach der Fahrt über das Rangiergleis am anderen Ende des Zuges für die Rückfahrt wieder angekoppelt. Für die Eisenbahnfans waren das natürlich tolle Fotomotive. Außerdem waren noch 2 E.-Loks, ein Reparaturzug und ein VW-Schienenbulli aus den 50-ern in Betrieb. Der VW-Schienenbulli hatte eine interessante Technik unter dem Wagenboden eingebaut, sozusagen seine eigene Drehscheibe, die kann hydraulisch heruntergefahren werden, stützt sich auf den Schienen ab und hebt den Bulli aus den Schienen, so daß man ihn ganz leicht, mit einer Hand, in die andere Fahrtrichtung drehen kann. Einen kleinen Ersatzteil- u. Nostalgiemarkt gab es auch noch. Es war ein interessanter Sonntag. Ich hatte meinen K70 an einem Ende des Bahnsteigs geparkt; bei Rückkehr des Zuges kam die Dampflok daneben zum Stehen. Dampfende Lok und K70 im Dampf, das wäre ein tolles Foto geworden, leider hatte ich in der Eile des spontanen morgendlichen Aufbruchs die Kamera vergessen. Schade.

2 Wochen später ging es dann wieder zu den Oldtimertagen nach Detmold, Josef, als Frühaufsteher, war schon dort. Die NSU-Leute aus dem Osnabrücker Raum waren auch schon da, sie hatten noch einen Platz für meinen K70 frei. Bevor man sich die anderen Oldies anschaut, wird erst über den Teilemarkt geguckt, außer ein Satz K70-Nebellampenhalter war nichts mehr zu finden. Als wir vom Rundgang zurück kamen, stand noch ein K70 neben meinem. Es war der Blaue vom letzten Jahr mit Höxteraner Nummer, diesmal saß der Fahrer drin. Er muß sich leider, aus gesundheitlichen von ihm trennen und sucht einen Käufer, der ihn weiter so in dem Topzustand erhält, in dem er sich jetzt befindet. Es ist ein sogenanntes Schönwetterfahrzeug, innen u. außen fast wie neu, alles noch original. Er wohnt in Steinheim und wollte sich bei uns melden.

Mitte September, wir hatten gerade einen Tag vorher unsere Urlaubskoffer ausgepackt, gings schon wieder zum Oldtimermarkt nach Kaunitz. Josef Wasmuth war natürlich auch schon wieder da und war ganz erstaunt, daß ich gleich am nächsten Tag schon wieder mit dem K70 auf Piste war. Man muß ja Schönwettertage vor der Winterpause noch ausnutzen. Er sagte mir, daß das Hollandtreffen auch gut verlaufen wär und das Wetter dort besser war, als wie zu dem Zeitpunkt hier. Petrus hat wohl doch ein Faible für **K70**. JB.



1. Internationaler

K70 CLUB e.V.



Mitglied im DEUVET (Bundesverband deutscher Motorveteranen-Clubs e.V.)

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

Lage, den 20.9.07

Einladung,

zur gesetzlich vorgeschriebenen Jahreshauptversammlung der eingetretenen Mitglieder des

1. INTERNATIONALEN K70 CLUBS e.V.

Die Versammlung findet statt: Am Sonnabend, den 3.11.07, um 18⁰⁰ im:

Hotel Graber, Spanntalstr. 15, 38685 Wolfshagen / Langelsheim, ☎ 05326/4140

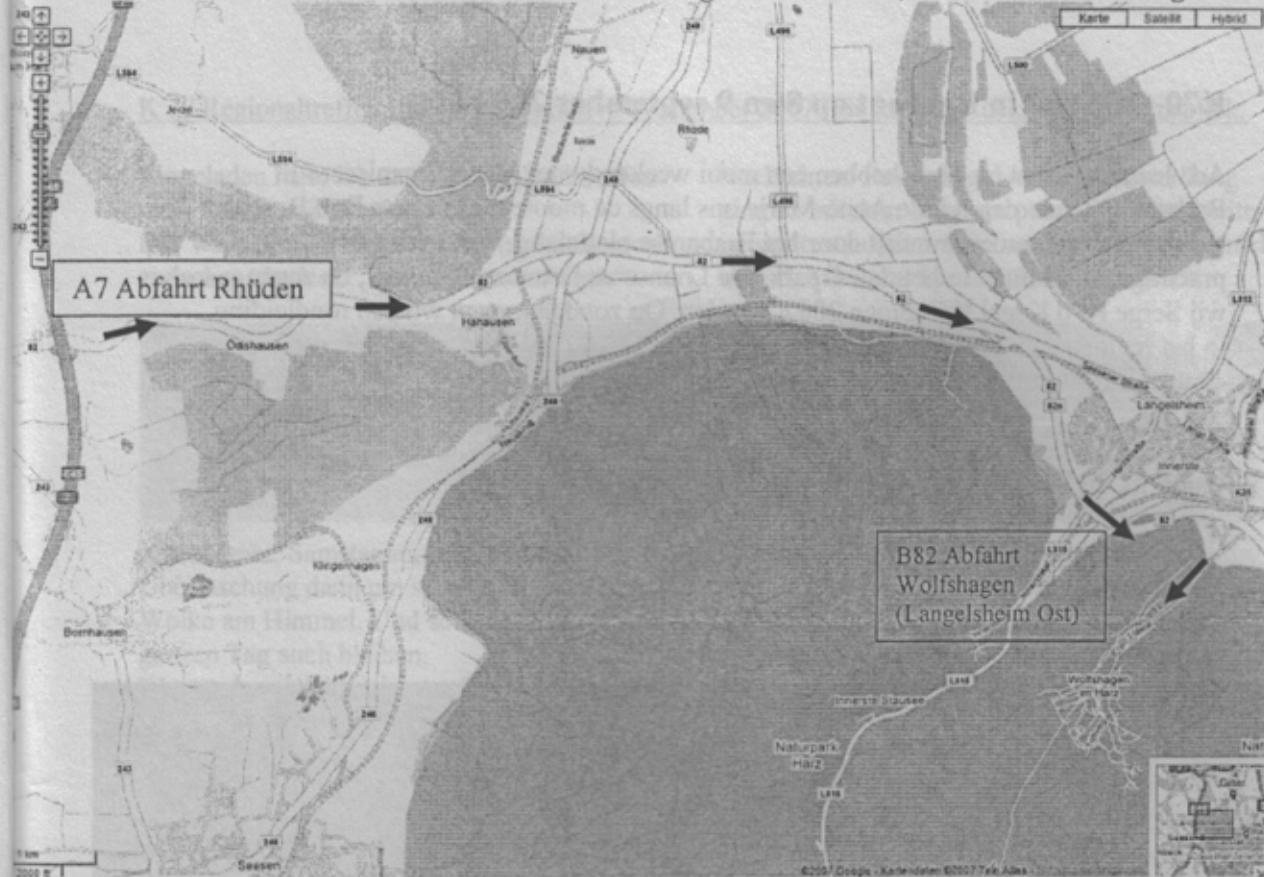
TAGESORDNUNG

- | | |
|---|---------------------|
| 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 |

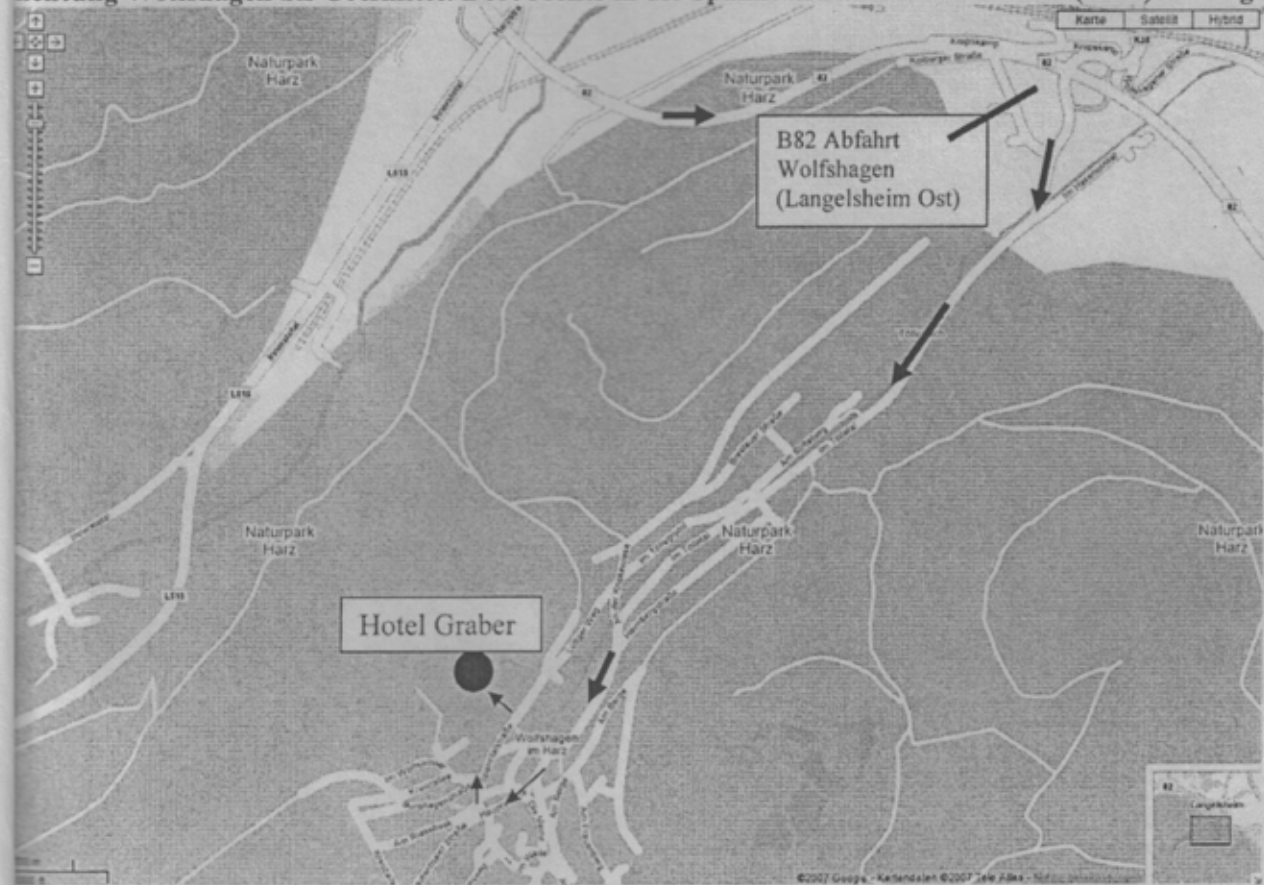
Der Vorstand

Ballwanz

Anreise zur Jahreshauptversammlung 2007 in Wolfshagen im Harz am 3.11.2007 im Hotel Graber
Über die A7, Abfahrt Rhüden. Auf der B 82 in Richtung Goslar fahren, bis Abfahrt Wolfshagen.



Richtung Wolfshagen bis Ortsmitte. Dort rechts in die Spanntalstraße. Hotel Graber (links) ist ausgeschildert.



www.hotel-graber.de, Homepage in Deutsch und Holländisch. Übernachtung + Frühstück 33,- € p.P.
laustiere ausdrücklich erlaubt! Tel. 05326/4140.

roßer Parkplatz am Haus. Wolfshagen ist ein kleiner Luftkurort und auch für einen Kurzurlaub im Harz gut.
Ort gib es Hotels, Pensionen etc. in jeder Preisklasse, siehe auch www.wolfshagen.de

K70-weekend in Brabant op 8 en 9 september 2007

Ad, Jeanne, Christ en Toos hebben een mooi weekend voor ons georganiseerd in Brabant. Op zaterdag leidde Anne-Marie ons langs de mooie plekjes van Den Bosch, maakten we een mooie rondrit door het Brabantse platteland, wandelden door prachtige stuifduinen in het natuurpark 'De Loonse en Drunense Duinen', en zagen wij Serge K70 Kegel Kampioen 2007 worden. Op zondag kregen wij een rondleiding in het nationaal automobielmuseum 'de Louwman Collectie' met een unieke collectie historische voertuigen.

Ad, Jeanne, Christ en Toos, namens alle deelnemers uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Luxemburg: bedankt! (pim)



K 70 Regionaltreffen Baden-Württemberg September 2007. Ein kleiner Rückblick und Ausblick.

Eingeladen hatte ich zum 30. Regionaltreffen nach Stuttgart-Zuffenhausen. Die Wettervorhersagen am Vortag hatten noch zwischen „bedeckt“ und „leichtem Regen“

Nach einem Rundgang durch die Ausstellung ging es mit dem Auto ein paar Kilometer weiter in ein Restaurant am Ortsrand. Hier wurden nicht nur schwäbische Spezialitäten aufgetischt,



geschwankt; Samstag morgen war die Überraschung dann um so größer: fast keine Wolke am Himmel. Und so sollte es auch den ganzen Tag auch bleiben.

Wegen der gleichzeitig stattfindenden Doping-WM war die Anreise zu unserem Startpunkt aus Richtung Süden allerdings etwas beschwerlicher als gedacht, aber auch aus Norden kommend war die Straße kurz vor dem Ziel wegen einer neuen Baustelle gesperrt. Gleiches Recht für alle?

Letztendlich fanden aber doch alle den Weg (ein Hoch auf die moderne Telekommunikations-Technik), zunächst ging es dann wie geplant ins Porsche-Museum, die K 70 standen derweil sauber aufgereiht auf dem Porsche Mitarbeiter-Parkplatz. Das „alte“ Porsche-Museum ist recht klein und überschaubar und wird nächstes Jahr durch ein adäquateres ersetzt. Wenn Daimler schon sooo vorlegt...

Aber ein Dutzend Exponate vom 50er-Käfer bis zum Indy-Porsche ist als Start- und Sammelpunkt für ein K 70-Treffen allemal passend.

sondern auch von mir die Frage, wie die Regionaltreffen zukünftig organisiert werden sollen, nachdem ich bei den K 70 Freunden ausgestiegen war und die Sektionsleitung niedergelegt hatte. Der Versuch, einen neuen Sektionsleiter Baden-Württemberg der K 70 Freunde zu wählen war gerade mangels Kandidaten – nicht wirklich unerwartet – gescheitert. Als Ergebnis läßt sich der Wunsch festhalten, die Treffen wie bisher zwei mal jährlich abzuhalten.

Das „Einzugsgebiet“ unserer Regionaltreffen hatte sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich vergrößert. Auch wenn dieses Mal keine Schweizer dabei waren, so waren doch K





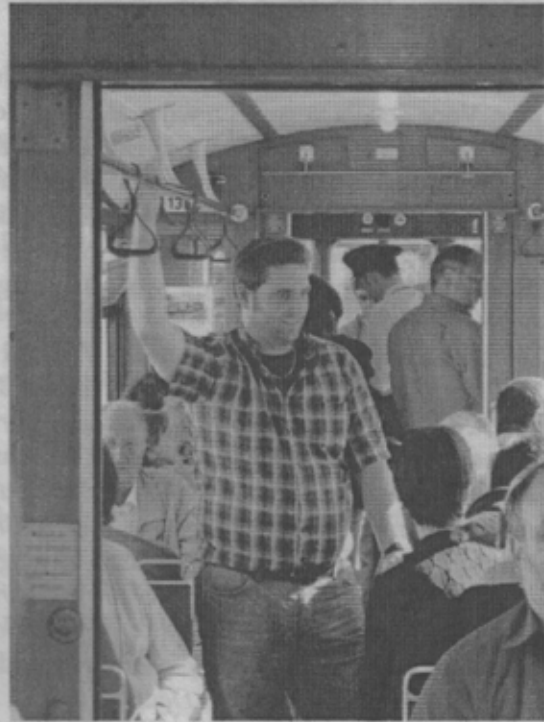
Regionaltreffen gab es jedenfalls einige, ebenso die Bereitschaft, mal das eine oder andere Treffen auszurichten.

Nach dem Essen und der Diskussion um die Zukunft der Regionaltreffen ging es schließlich im Konvoi zum nahegelegenen Straßenbahnmuseum. Dort war der Platz vor der Wagenhalle für unsere K 70 reserviert. Letztendlich standen dann 12 K 70 und ein NSU Prinz vor der Halle. Nach den obligatorischen

70-Besatzungen aus Bayern und Österreich zugegen. Daher werden wir die bisherigen Regionaltreffen Baden-Württemberg zukünftig als Regionaltreffen Süd titulieren und unter dem Dach des 1. Int. K 70-Clubs ausrichten; schließlich ist die überwiegende Mehrheit hier Mitglied. Die Organisation wollen wir zukünftig vermehrt auf die K 70-Fahrer vor Ort übertragen. Ideen für zukünftige



Fotos konnten wir im Museum an einer Führung teilnehmen. Aus heutiger Sicht sind die Straßenbahnen aus dem vorletzten Jahrhundert ja ganz schnuckelig, aber als Fahrer bei Wind und Wetter auf dem offenen Perron stehen? Beim Partywagen angekommen, mußten wir leider abbrechen und auf die Straßenbahn (die Dinger warten nicht!): Zur Rundfahrt mit der Oldtimer-Linie 23 durch Zuffenhausen, Bad Canstatt, Stuttgart



Innenstadt und zurück. Heute mit einem originalen 3-Wagen-Zug aus den frühen 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Die ungläubigen Gesichter einiger an den Haltestellen auf die Stadtbahn wartender kannten

wir von K 70-Kolonnenfahrten. Nach reichlich anderthalb Stunden kamen wir gut durchgeschüttelt wieder in Zuffenhäusern an.

Das Café im entsprechend umgebauten Wagen 22 wäre für uns

wahrscheinlich ohnehin zu eng geworden, und so war für uns in der Kantine gedeckt, wo wir uns über Kaffee und den für uns reservierten Kuchen hermachen konnten. Die 30 Plätze dort reichten jedenfalls knapp aus. Danach konnte sich jeder

noch das Museum auf eigene Faust anschauen oder auf dem Hof zwischen den Autos weitere Benzingespräche führen und über aktuelle Teil-Nachfertigungen diskutieren. Irgendwann nach sieben traten dann die letzten die Heimreise an.



Alles in allem mal wieder ein durchaus gelungenes Treffen.

Am Programm für die 2008er-Regionaltreffen wird bereits fleißig gearbeitet; im Frühjahr geht es zunächst nach Freiburg. Zum Abschluß noch ein paar

Zahlen für die Statistiker unter uns: Dabei waren 12 K 70, ein Prinz 4 und 33 Nasen plus eine Hundenase.

Andreas de Wall

Programma K70 Club Nederland 2007

Hieronder als geheugensteuntje het programma van de K70 Club Nederland voor de rest van dit jaar. Voor details verwijzen wij graag naar de K70-Post nummer 4 van 2006. Over de bijeenkomst op 8 en 9 september in Brabant treffen jullie elders in dit blad nadere informatie aan (of per e-mail of briefpost als wij de publicatie-deadline voor deze K70-Post gemist hebben). Voor eventuele verder informatie kunnen jullie bellen of mailen met de Evenementencommissie NL, dus met Pim/Anne Marie (0297 - 263454) of Serge/Anne (020 - 6168290 of sergevandonkelaar@wxs.nl). Graag tot ziens!

| | |
|-----------------------------|--|
| 24, 25, 26 augustus | Deelname aan Vehikel Oldtimer Beurs in Utrecht |
| <i>24., 25., 26. August</i> | <i>Teilname an Oldtimer Börse Vehikel in Utrecht</i> |
| <i>August, 24, 25, 26</i> | <i>Clubstand at classic car jumble 'Vehikel' in Utrecht</i> |
| 8 en 9 september | Weekend in het Brabantse land |
| <i>8. und 9. September</i> | <i>Wochenende in Brabant</i> |
| <i>September, 8 and 9</i> | <i>K70 Club weekend in Brabant</i> |
| 21 oktober | Technische dag in de garage van Siem Boom in Monnickendam |
| <i>21. Oktober</i> | <i>Tag der Technik im Garage von Siem Boom in Monnickendam</i> |
| <i>October, 21</i> | <i>Workshop Day in the workshop of Siem Boom in Monnickendam</i> |
| oktober/november | Jaarlijkse ledenvergadering in Duitsland |
| <i>Oktober/November</i> | <i>JHV in Deutschland</i> |
| <i>October, November</i> | <i>Yearly legal assemble in Germany</i> |
| 13 januari 2008 | Oliebollenbijeenkomst |
| <i>13. Januar 2008</i> | <i>Oliebollen-Treffen</i> |
| <i>January, 13</i> | <i>Oliebollen-meet</i> |

Programm der K70 Club NL

Herzlich willkommen bei useren Club-Aktivitäten in den Niederlanden! Für mehr Details, bitte sehe K70-Post, Ausgabe 4. Quartal 2006. Für mehr Info über das Treffen in Brabant am 8. und 9. September, bitte sehe sonstwo in diesem Heft (oder, falls wir den Deadline versagt haben, Ihr E-Mail oder Briefkasten). Weitere Info bekommen Sie, falls erwünscht, bei Pim & Anne Marie (Tel. +31 297 263454) und/oder Serge & Anne (Tel. + 31 20 6168290, oder sergevandonkelaar@wxs.nl). Gerne biss dann!

Programm of the K70 Club NL

Welcome at the events organized by the Dutch K70 Club! Ps, contact Serge & Anne for more info (Tel. + 31 20 6168290, or sergevandonkelaar@wxs.nl).

Wie doet wat bij de K70-club in Nederland?

Tijdens de laatste oliebollebijeenkomst in januari 2007 kwamen twee zaken naar voren die verbeterd zou kunnen worden:

- 1 De procedure in Nederland voor het aan- en afmelden van leden, en
- 2 De naamsbekendheid van onze club in Nederland.

Piet Hasper heeft op zich genomen om deze twee punten op te pakken en stap voor stap te gaan verbeteren. Hij zal hierover nader berichten.

Hieronder vinden jullie een toelichting op de huidige taken en taakverdeling binnen de Nederlandse sectie van de club. Het betreft de taken m.b.t. het clubblad, de evenementencommissie, technisch advies en (nieuw, nieuw, nieuw!) Secretariaat en PR.

Clubblad

Anne Reitsma en Serge van Donkelaar

- 1 Redactie van het Nederlandse deel van het clubblad. De redactie verzorgt en coördineert de Nederlandse bijdragen aan het clubblad. Clubleden worden graag uitgenodigd om een stukje voor het clubblad te schrijven. Zij kunnen dat in overleg met Anne en Serge desgewenst rechtstreeks aan de redactie van het clubblad in Duitsland sturen.

Evenementencommissie

Anne Reitsma en Serge van Donkelaar,

Pim en Anne Marie Tielkemeijer

- 1 De commissie zorgt er voor dat elk jaar een aantal evenementen wordt georganiseerd. Het betreft (nu) de voor- en najaarsbijeenkomst, Vehikel, de technische dag en de oliebollebijeenkomst.
- 2 De diverse bijeenkomsten worden met en/of door clubleden georganiseerd. Pim coördineert Vehikel en de oliebollebijeenkomst. De voor- en najaarsbijeenkomst worden door clubleden georganiseerd, of anders (voorzover en indien mogelijk) door de evenementencommissie. De technische dag wordt in beginsel georganiseerd door een of meer van onze technisch onderlegde leden. Uitnodigingen voor en publiciteit over een evenement worden verzorgd door de leden die het desbetreffende evenement organiseren, eventueel met ondersteuning van de evenementencommissie.
- 3 Jaarlijks worden de activiteiten van het Nederlandse smaldeel van de internationale K70-club besproken en vastgesteld op de oliebollebijeenkomst. En zondig op de Jahres Haupt Versammlung (de jaarvergadering) in Duitsland. De evenementencommissie publiceert de evenementenagenda in het clubblad.

Technisch advies

*Siem Boom, Jos Sassen, Peter Krikken, Tonnis Boven,
Fre de Jonge*

- 1 Het geven van technisch advies over de K70.

Secretariaat en PR

Piet Hasper

- 2 Het aan- en afmelden van leden. Het verzorgen van een registratie van leden en auto's. Piet zal de nader vast te stellen procedure voor het aan- en afmelden van leden na afstemming publiceren in het clubblad.
- 3 Het verbeteren van de naamsbekendheid van onze club in Nederland. Het geven van informatie over de club en haar activiteiten. Het onderhouden van relevante contacten. Het beheer van het Nederlandse deel van de club-site. Het beheer van

de clubfolder die door leden kan worden gebruikt op beurzen en bij evenementen.
Initieert PR-activiteiten.

Het Nederlandse deel van de club-site is te vinden op www.k70-club.nl. Via de knop 'contact' kan desgewenst een e-mail worden gestuurd aan het Nederlandse secretariaat van de club. Het e-mail adres daarvan is (heel toepasselijk): info@K70.nl. Alle mailtjes aan dit adres komen terecht bij Piet Hasper. Het plan is de NL-site van de club verder uit te bouwen.

De contactgegevens van bovengenoemde leden (adres, telefoonnummer, e-mail adres) staan in de ledenlijst. De meest recente informatie is eventueel op te vragen bij Piet Hasper via info@k70-club.nl (of per telefoon: 0591 - 61 41 24).

Namens de Oliebollenvergadering 2007,
Pim en Annemarie, Anne en Serge, Piet

Wer macht was in den Niederlanden?

Beim letzten 'Oliebollentreffen' (das ist unser lokales JHV) haben wir festgestellt das die Bekanntheit der K70-Club in den Niederlanden leider zurück lief. Auch war nicht eindeutig wie man sich hier als Mitglied an- oder abmelden konnte (u.A. wegen Sprachenprobleme). Piet Hasper hat auf sich genommen diese Sachen schrittweise zu verbessern. Er ist beschäftigt mit unserer Mitgliederadressenverwaltung und PR-Arbeiten.

Mittlerweile ist ein (kleines) Teil der Club-Site auf Niederländisch (www.k70-club.nl) und gibt es in Holland eine eigene K70 e-Mail Adresse (info@K70.nl).

In Holland gibt es nun Ansprechpartner für:

- 1 Clubzeitung: *Anne und Serge*;
- 2 Treffen: *Anne und Serge, Pim und Anne Marie*;
- 3 Technische Beratung: *Siem, Jos, Peter, Tonnis und Fre*;
- 4 Mitgliederadressenverwaltung und PR: *Piet*.

Die Namen und Adressen von unseren Ansprechpartner sind zu finden in der Mitgliederliste, und evtl. bei Piet Hasper: info@K70.nl (oder Tel. +31 591 61 41 24).



Oldtimer und Feinstaub - Bundesratsbeschluss vom 21.09.2007

Nach intensiven Leistungen des DEUVET in den Bereichen Politik und Verwaltung sowohl in den Ländern als auch direkt bei den Bundestagsfraktionen zeichnet sich jetzt endlich der Erfolg unserer Bemühungen um berechtigte Ausnahmen für Oldtimer von Fahrverboten in Umweltzonen ab. Seit 2005 hat sich der DEUVET-Vorstand bei Gesprächen mit Bundestagsabgeordneten, Ministerien der Bundesländer und deren Verwaltungsebenen mit eindeutigen Argumenten für die Interessen der Oldtimerbesitzer eingesetzt. Die Studie zum Wirtschaftsfaktor Oldtimer der FIVA war dabei eine nicht zu unterschätzende Hilfe. Bei Podiumsdiskussionen und Parlamentarischen Abenden mit Bundestagsabgeordneten konnten wichtige Akzente gesetzt werden. Ein Teilerfolg war im April 2007 bei der Eröffnung der Techno Classica in Essen das Bekenntnis von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke, dass die Landesregierung Nordrhein-Westfalen dem Oldtimer mit H- und 07-Kennzeichen von Fahrverboten verschonen werde. Am 21. September 2007 wurde dazu nun der entsprechende Beschluss in der Bundesratssitzung gefasst. Unser Dank gilt dem Präsidenten des VDA Matthias Wissmann für seine überzeugende Unterstützung im Gespräch mit Hessens Ministerpräsident Roland Koch, der den entscheidenden Antrag im Bundesrat stellte. Nicht zu unterschätzen ist auch die begleitende Unterstützung der Initiative Kulturgut Mobilität mit friedlichen Demonstrationen in den betroffenen Städten. Dafür danken wir hier nochmals ausdrücklich. Das Ergebnis zeigt beispielhaft, dass die Oldtimerszene stark ist, wenn sie zusammenhält.

DEUVET

Vorstand:
Präsident:
Maik Hirschfeld
Vizepräsidenten: Ursula Busch,
Götz Knoop, Peter Schneider

BUNDESVERBAND
für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.
Wiebestraße 36 - 37
10553 Berlin
Telefon 0900-1 33 88 38(49cts p.M.), Fax 030-34 095 172
www.deuвет.de
deuвет@t-online.de

Bankverbindung:
DEUVET e.V.
Postbank Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509

Mitglied der Fédération Internationale des Véhicules Anciens
(FIVA)

Registriert beim Deutschen Bundestag

Jugend ist Trunkenheit ohne Wein...

...oder: Wie meine Motorisierung begann.

Von Markus Retz

Die Westernhäuser Höhe trennte die Spreu vom Weizen. Wie mit der Fliegenklatsche geplättet kauerten wir hinter den Lenkern, Arschbacken zusammen, die rechte Hand um den voll geöffneten Gasgriff gekrampft. Meine Augen flackerten zwischen Tacho, Blick voraus und dem Rückspiegel hin und her. Unter mir keuchte der kleine Zweitaktmotor einer Puch Cobra 50.

Vor mir spie Daniels gelbe Honda MBX 50 ihren Zweitaktnebel aus, an meinem Rücklicht klebte mein bester Freund Michael mit seiner frisierten Yamaha DT 50. Die Szene hatte 'was, denn die Westernhäuser Höhe wartet mit einer schönen Steigung auf. Und der Topspeed unserer Böcke betrug hier höchstens 26km/h, Rückenwind vorausgesetzt.

Wir schreiben das Jahr 1989. Es war Ende August und die Welt war in bester Ordnung. Treffen hieß noch nicht "meeting" und spät frühstücken "brunchen". Wir schenkten unseren Angebeteten selbst aufgenommene Kassetten auf denen zwischen den Songs meist Wortfetzen der Moderatoren zu hören waren. Es gab, zumindestens bei uns, nur drei Fernsehsender, wovon einer nur bei gutem Wetter zu empfangen war. BMW drehte seinen Kunden schon einige Jahre kalt gepreßtes Stahlblech in der fetten Monsterenduro R80 G/S als obere Gabelbrücke an.

Fast jeden Abend trafen wir uns auf der Parkbank in der Ortsmitte, unweit von Daniels Haustür; und Daniels Vater war Getränkehändler, ein genialer Zufall.

Die Böcke wurden gut sichtbar geparkt und mindestens alle zwanzig Minuten kurz bewegt, vor allem wenn die Mädels bei uns saßen und wir reelle Chancen witterten, sie am kommenden Tag mit ins Freibad nehmen zu dürfen. Zwischendurch griffen wir immer wieder gut gekühltes Bier ab Lager ab, ein rundherum perfektes Leben.

Bis zu diesem Dienstag im September. Die Luft schien so dick, daß selbst ein Ohnmächtiger nicht umfallen könnte, der Vollmond hing rotblond und riesig unter den spärlichen Wolken. Daniel hatte schon den ganzen Abend still in sich hineingegrinst. Kurz vor Mitternacht ließ er die Katze aus

dem Sack. "Morgen kommt sie", lächelte er. "Papa wird die MBX 50 weiterfahren. Und ich bekomme eine neue Yamaha 80 LC II." Natürlich hätte ich mich mit ihm freuen können. Doch diese Nachricht traf. Genauso gut hätte uns jemand prophezeien können, niemals eine Freundin zu haben. Michael stammelte etwas von "dringend Kühe misten, Kist startete die Yamaha und ich hatte plötzlich Kopfweh. Als ich auf den kleinen Hof vor unserer Garage rollte, stand mein Vater davor. "Daniel bekommt morgen eine Achtziger", hörte ich meine Stimme wie in Trance. Meine Vater überlegte lange, seufzte und sagte etwas, was ich bis dato schon tausend mal von ihm gehört hatte: "Füffzg, achtzig oder tausend - was soll's? Die Japse von heute kannsch doch alle vergesse! Damals die Victoria, des sach ich dir, die kanns in ein Bach werfe, aufheben, ein Tritt - schon lief sie." Hatte irgend jemand je tröstendere Worte empfangen?

Man kann der Realität nicht entkommen. Als David seine DT heimpilotierte, schaute ich demonstrativ weg. Drei Tage mieden wir erfolgreich jeden Kontakt. Dann kam der schwarze Freitag. Michael und ich kämpften uns im zweiten Gang die Westernhäuser Höhe hoch. 20Km/h, vielleicht auch 22. Die Soziussitze besetzt mit Petra und Silke. Wir waren auf dem Weg an die Jagst, als der Blitz in unsere Rückspiegel einschlug. Es war Daniel. Auf seiner verdammten Achtziger, na klar. Das Duo schoß mit mehr als

KOSTENLOSE KLEINANZEIGEN

dreifacher Schallgeschwindigkeit an uns vorbei und hinterließ einen Kondensstreifen verbrannten Zweitaktöls.

Am Jagstufer lagerten wir in zwei Gruppen. Daniel in Sandwichform zwischen Petra und Silke. Michael und ich verschwörerisch wie Ölsardinen. Es folgten dramatische Wochen. Wir experimentierten mit allen uns bekannten Tuningtricks. Tankten nur Superbenzin, montierten Raschgasgriffe von Magurg, größere Ritzel, dünnere Kopfdichtungen und versaubastelten die Steuerzeiten mit der Feile. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Michaels Yamaha lief kurzzeitig 70 Sachen, meine Puch rang die 60 nieder. Zwei Tage später hatten beide Mopeds Kolbenfresser.

Am 27. September schließlich war die Welt durch eine aufgegangene Rechnung wieder im Lot: Erlös für eine scheckheftgepflegte 50 plus verständnisvolle Großeltern ergab Chancengleichheit. Michael hatte sich bereits tags zuvor eine weiße Honda MBR 80 im "Rothmann-Design" geleistet. Und ich stand pünktlich um 11 Uhr auf dem Hof von K. Eckert, in der Hand 2.800 Mark. K. Eckert nahm sie entgegen, überreichte meinem Vater den Kfz-Brief und mir die Schlüssel. Dann ging endlich das Tor und für mich die Sonne auf. Dort stand sie geparkt: gepflegt, poliert, Reifen neu: Eine Yamaha RD 80 LC II! Die Karten waren neu gemischt, aber nicht einfach zu spielen.

Den Abend verbrachten wir nun, nachdem wir alle endlich eine Achtziger hatten, wieder vor Daniels Heim, saßen auf der Bank und gafften auf die Bikes. Zwischen DT 80 LC und MBX wirkte meine Yamaha RD etwas halbstark.

"Fährt sie so, wie sie aussieht?" frotzelte David. Wohl wissend, daß die Frage kommen mußte, vertraute ich den technischen Daten. Yamaha DT: 8PS, Yamaha RD: 9,8PS. "Die rennt sogar mit zwei Personen schneller als Deine Krücke solo die Westernhäuser Höhe 'rauf.'" "Niemals!" Die Kraftprobe sollte am kommenden Tag stattfinden. Darauf tranken wir. Michael wollte rauchen. Der nächste Kippenautomat stand im Nachbardorf, durch

den Wald lediglich drei Kilometer. Ein zerfurchter Feldweg verband beide Orte. "Fahr' mich hin", sagte Michael, "dann können wir schon mal checken, ob Deine Kiste morgen tatsächlich Chancen hat.

Nun sollte man fairerweise sagen, daß Michael balletfeindliche 100kg auf die Waage brachte und die vierfach verstellbaren Federbeine meiner RD selbst in der hintersten Einstellung ihre liebe Mühe hatten. Ich gab alles. 9,8PS, vier Bier in der Blase, zwei Zentner im Nacken, dazu ein Speed, der, vorsichtig ausgedrückt, mehr als gewöhnungsbedürftig war.

Die RD 80 fuhr mit uns, nicht wir mir ihr. Es ging durchs Unterholz, Hecke auf, Hecke zu. Wir schlugen Haken, strauchelten, fuhren unfreiwillig Wheelis, frästen neue Fahrrielen und stürzten mehrmals. Durch den Wald dauerte es fast doppelt so lange, wie mit meiner 50er. Michael legte die Stirn in Falten. Dann kam der Asphalt, bekanntes Terrain.

Was ich allerdings nicht kannte, war die neue Baustelle. Es wurden überall neue Abwasserrohre verlegt. Wir brausten die Steigung runter, 17 Jahre jung, unbeschwert, alles was ging. "9PS", jubilierte Michael in den Fahrtwind, "damit gewinnst Du garantiert.". Mit wimmernden Reifen nahmen wir die Kurve am Ende, gewohnheitsmäßig zog ich scharf nach rechts. Doch der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Puch und Yamaha war enorm. Wir touchierten zwei Zaunpfähle, mähten einen Leitpfahl nieder, nutzten den Baustellenaushub als Rampe und landeten im Morast des Kanalschachts. Die RD schien intakt, wir ebenso. Von oben glotzten drei Typen herab, die offensichtlich zu tief ins Glas geschaut hatten. "Wir suchen den Zigarettenautomaten", sagte Michael trocken. "Dr isch obe rechts", kam die Antwort.

Am nächsten Tag lederte ich Daniel ab. Silke, meine 15-jährige Beifahrerin, wog lediglich 41 Kilogramm. Zudem hatte ich darauf bestanden, daß wir zwecks verlängertem Anlauf, unten im Tal starteten. Das wars, beide mußten wir in den vierten 'runterschal-

ten. Und die RD war besser übersetzt. Daniels DT verschmachtete trotz Wind- schatten. Der Rest des Sommers schien ge- rettet.

Und so war es tatsächlich, 6000km in drei Monaten, zwei Plattfüße, zwei Dutzend Stürze, ein Quadratmeter Pflaster, heutzutage hätte es ein halber getan. Doch die "Schutz- kleidung" von damals war arg verbesserungs- würdig. Plastikhelm, Bundeswehrrhose, Le- derhandschuhe, Nierengurt mit integriertem Schaffell, Jeansjacke und Adidas-Turnschu- he, natürlich "Trophy", die ihrem Namen alle Ehre machten. Mit ihnen konnte man sich auf jeder Party, an jeder Parkbank und in jeder Disco sehen lassen. Leider waren sie äußerst wasserdurchlässig. Bei Regen wickelten wir Plastiktüten um die Füße, nicht ohne Folgen.

Michael stürzte im Spätherbst, weil sich an der Ampel die Plastiktüte an der Fußraste verhakte. Er schlug der Länge nach auf den Asphalt. "Verdammt, ruf einen Kranken- wagen", flehte er, in der Pfütze liegend, "aber erzähl bloß niemandem, wie das passiert ist. " Jetzt müßte man ein Handy haben, dachte ich damals. Die amerikanischen Cops trugen in ihren Jackets immer solch backsteingroße Gebilde mit einer Antenne, die notfalls auch als Angel brachbar gewesen wäre.

Egal, Münzfernsprecher, Kreiskrankenhaus Künzelsau, Unterarmbruch, zweimal ge- nagelt, neun Stiche genäht, sechs Wochen zu Fuß. Letzteres war besser so, denn schon im November klopfte der Winter beherzt an die Tür. Nach knapp fünf Kilometern mußte man anhalten, und in die Handschuhe heiße Abgase leiten, um die Finger aufzutauen.

Donnerstags trafen wir uns regelmäßig bei Michael, er hatte eine Stereoanlage der Kult-

marke Schneider, anthrazit, 80 Watt, zwei Boxen, groß wie Milchkannen. Zwischen 19 und 21 Uhr moderierte Thomas Holtmann auf SDR3 die internationale Hitparade.

Michael, ganz der Hobby-DJ, schnitt neben- bei mit. Seine Englischkenntnisse waren be- grenzt. Er schrieb so, wie er hörte. Auf sei- nen Kassetten mischten sich Hits von "Bart- ley Finns Harnisch", "Kwien", dem "Eleck- trick Leit Orchestra" und "Jeffersen Star- schit".

Ende Mai 1991, drei Monate vor meinem 18. Geburtstag machte ich mir zum ersten Mal Gedanken über die Zukunft: BMW 316, rot- metallic, fünfsitzig, 90PS oder Yamaha RD 500, 88PS, rot-weiß, mördergeil. Beides gab es gebraucht für 4000 Mark um die Ecke. Mchael trug gebatikte Latzhosen mit "Atom- kraft? Nein, danke!"-Aufdruck. Ich mußte noch ein Vierteljahr RD 80 fahren, aber das war okay. Wheelis klappten immer besser und, bis auf die Tatsache, daß ich mit meiner ersten Freundin auf einem Kuhfladen stürzte und wir beide uns tief in einen Misthaufen gebohrt hatten, schien das Leben ein einziges Geschenk.

Dan kam der Tag, da dem ich die geliebte RD 80 verkaufen mußte. Sie war geputzt, eingöilt und stand auf unserem Hof. Denn Anfang der 90er Jahre wurden für gebrauchte Fahrzeuge durch den DDR-Boom richtig viel Geld bezahlt.

Nachdem der neue Besitzer vom Hof rollte, blickte ich nur kurz in die Garage. Dort stand sie schon und wartete, meine RD 500! Damit, so dachte ich, braucht man an der Wes- ternhäuser Höhe garantiert nicht wieder 'run- terschalten.