



K70 - POST

des 1. Internationalen K70 - Club's e.V.



INHALT

Veranstaltungen + Rückblicke
Leserberichte
Literatur
Technische Daten
Technik, Tricks + Tips
Leser helfen Lesern
Kleinanzeigen
Ersatzteilpool
Händler, Hersteller, Werkstätten

Mitglied im:



VORSTAND & REDAKTION

1. VORSITZENDER: DEUVET-geschulter Typreferent
Jörg Ballwanz, Lindenstr. 12
32791 Lage, ☎ 05232/63896
2. VORSITZENDER: Clubzeitung, internationale Kontakte
Ingo Menker, Edelrosenstr. 17,
44289 Dortmund, ☎ 02304/43837
3. VORSITZENDER: Werkskontakt, Ersatzteilpool, DEUVET-geschulter Typreferent
Rudolf Boomgaren, Ringstr. 44
26802 Moormerland/Oldersum, ☎ 04924/883
4. VORSITZENDER: Schriftführer, Clubzeitung
Arne Kunstmann, Gustav Weihrauchweg 13
22359 Hamburg, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **K70-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 30,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

44289 Dortmund, Edelrosenstr. 17, ☎ 02304/43837, Ingo Menker

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Bruchweg 5, 29313 Hambühren, ☎ 05084/92478

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

(Artikel für die Zeitung bitte zum Redaktionssitz schicken)

CLUBKONTO: Sparkasse Duderstadt, BLZ: 26051260, Konto-Nr.: 3081403

AUF EIN WORT.....

Trotz allgemeiner negativer Tendenzen auf fast allen Gebieten (Kaufkraftschwund durch die Umverteilung, u.s.w.), hat das ‚Neue Jahr‘ eigentlich positiv für unseren Club angefangen. Wir haben zum Jahreswechsel noch einen guten Ersatzteilposten erwischen können und die Mitgliederzahl hat, trotz einiger Aufgaben, bis jetzt noch steigende Tendenz.

Bei den Händlern im In- u. Ausland scheint es fast nichts mehr an Ersatzteilen und Unterlagen für den **K70** zu geben. Dies bestätigen uns Anfragen aus dem In- u. Ausland. Zur Zeit läuft zum Beispiel eine Ersatzteilbeschaffungsaktion für einen Oldtimersammler in Japan für seinen Rechtslenker. Da der vermittelnde Händler nur noch den alten Mikrofilm hat, auf dem ja bekanntlich nicht mehr alles drauf ist, hatte er die falschen E.-T.-Nr. erwischt. Mir ist das noch rechtzeitig aufgefallen, und wir konnten dies, an Hand meines Teilekataloges und meiner anderen Unterlagen (Technische Merkblätter, u.s.w.), noch korrigieren.

So, jetzt noch ein anderes, allgemeines Thema. Im Straßenverkehr hat sich eine gefährliche Unsitte bei den meisten Autofahrer(inne)n breit gemacht, nämlich das Nichtblinken beim Abbiegen, oder es wird nur noch 1-2-mal Alibi geblinkt, wenn der Wagen schon halb um die Ecke ist. Meist wird dann auch noch mit voll Power bis auf die Abbiegestelle zugefahren, ohne vorheriges Blinken, abrupt in Bremse gehauen und rumgezogen. Der nachfolgende Verkehr kommt dabei meist in gefährliche Situationen, weil aus der übrigen Verkehrslage heraus der Grund für ein plötzliches Bremsen nicht ersichtlich ist und so auch nicht erwartet wird. Diese miese, rücksichtslose Verhaltensweise hat vor allem schon manchem Motorradfahrer das Leben gekostet oder er sitzt jetzt im Rollstuhl. Bei so einer plötzlichen Vollbremsung kommt ein Zweirad meist ins Schleudern und ein schwerer ist Sturz ist vorprogrammiert und wenn's ganz schlimm kommt, schleudert er beim Sturz in den Gegenverkehr.

Auch kann man täglich erleben, das sich vor mehrspurigen Kreuzungen nicht rechtzeitig auf die Abbiegespuren eingeordnet wird, sondern es wird fast bis fast vor die Kreuzung gefahren und dann ohne (rechtzeitiges) Blinken und Rücksicht auf den übrigen Verkehr abrupt die Spur gewechselt und abgebogen. Wie man unschwer an den Nummern erkennen kann, sind dies meist ortskundige Fahrer, bei Fremden könnte man ja noch Nachsicht üben. Diese rücksichtslosen Verhaltensweisen gehören mittlerweile, laut Polizeiberichten, mit zu den Hauptunfallursachen. Wer hat nicht auch schon mal in der Einmündung einer Seitenstraße umsonst gewartet und dadurch eine Lücke zum Einscheren in den dichten fließenden Verkehr verpasst, weil so ein Rechtsabbieger nicht (rechtzeitig) geblinkt hat.

Irgend etwas muß in den Schaltkreisen dieser Köpfe verkehrt herum gepolt sein, während die im Verkehr evtl. lebenswichtigen Signale der Autoelektrik nicht (rechtzeitig) benutzt werden, werden Andere oft unnötig eingeschaltet. Die Wamblinkanlage scheint mittlerweile zum Spielzeug verkommen zu sein, da sie viele schon beim normalen Halten auf dem Parkstreifen einschalten, oder sie wird als Alibi beim Falschparken benutzt. Andere fahren grundsätzlich immer mit eingeschalteten Nebellampen und blenden unnötig den Gegenverkehr. Neulich kam mir doch einer bei klarem Wetter mit 8!! eingeschalteten Scheinwerfern entgegen. Unsere Ordnungshüter scheinen diese ganzen Dinge überhaupt nicht mehr wahrzunehmen, sondern frönen scheinbar nur noch dem einträglichen Geschäft der Geschwindigkeitsüberwachung.

JB.

Eine Bemerkung am Rande...

⁴¹ Auf Seite ^v findet Ihr einen Buchtip von Mario. Irgendwie kam uns das mittlere Foto mit der Heckansicht des K 70 bekannt vor. Nach intensivem Hinsehen fiel uns auf, daß dahinter eine seitlich liegende Karosse zu sehen war. Und dann hatte der K 70 das D-Schild links unter der Stoßstange - wie Willis 70er L. Das Foto wurde auf unserem Techno-Classica-Stand 1994 geschossen, als wir Willis weißen 70er, seinen texasgelben 73er und Manni Sobiellas 71er K 70-Karosserie ausgestellt haben.

I.M.



1. Internationaler

K70 CLUB e.V.



KASSENWART

Einladung

zum 12. Jahrestreffen des 1. Internationalen K.70 Club e.V.
vom 30. Mai 1998 - 01. Juni 1998

in Duderstadt

Programmablauf:

Samstag, 30.05.1998

- 14.00 - 15.30 Ankunft (Treffpunkt: der ehemalige Grenzparkplatz in Gerblingerode)
anschließend Besuch und Besichtigung des Grenzlandmuseums in Teistungen
danach Aufsuchen der Quartiere
gemeinsamer Abend mit Essen im Hotel "Holztal" in Hilkerode (keine Angst, zivile Preise)

Sonntag, 31.05.1998

- 10.00 Treffen auf dem Parkplatz Altstadt - Westertor in Duderstadt dann: Erkundung von Duderstadt, mit div. Aufgaben, Besuch LNS- Gelände etc.,
(es gibt natürlich auch was zu gewinnen)
Mittagessen macht jeder für sich nach eigenem Gutdünken,
- Duderstadt bietet für jeden Geschmack etwas.-
- 18.00 Treffen im Rhumehotel in Rhumspringe mit Siegerehrung
gemeinsames Abendessen, anschließend Spaziergang zur Rhumequelle (einer der größten Quellen Europas)
gemütlicher Ausklang

Montag, 01.06.1998

- 10.00 Treffen Grenzparkplatz in Gerblingerode, anschließend Konvoifahrt (Sonnenstein, Harzvorland etc.). Mittagessen, anschl. Besichtigung einiger Sehenswürdigkeiten etc. (der weitere Ablauf ist von hier aus noch nicht vollständig geplant, wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.) anschl. Verabschiedung.

Die Zimmerreservierung macht jeder bitte für sich selbst(s. Zimmernachweis). Auf folgendes weise ich hin: einige Pensionen und Gästehäuser im Zimmernachweis befinden sich in anderen Orten als Duderstadt. Diese Orte befinden sich aber rings um Duderstadt und sind in max. etwa 10 Autominuten erreichbar, man kann also getrost auch außerhalb der Stadt übernachten.

Also bis Pfingsten - K70 - man sieht sich -

Michael Skupski

Anfahrt zum 12. Internationalen K70 Treffen :

aus Richtung Süden und Westen: von der Autobahn A 7 von Kassel kommend die Abfahrt Witzenhausen/Hedemünden /Heiligenstadt runter auf die B 80 durch diverse Ortschaften **immer Richtung Heiligenstadt.**

Hinter dem Eingangsschild Heiligenstadt links Richtung Duderstadt, und dann durch div. Ortschaften **immer Richtung Duderstadt.** Unser Treffpunkt liegt hinter der Ortschaft Teistungen rechterhand vor der Ortschaft Gerblingerode (beim Hotel Hahletal).

Aus Richtung Norden: von der Autobahn A7 Abfahrt SEESEN, dann auf die B243 immer **Richtung Osterode**, durch Osterode immer geradeaus durch Herzberg, in Herzberg an der 5. Ampel **rechts** ab auf die B 27 Richtung Duderstadt, dann nächste Ampel **sofort wieder links Richtung Duderstadt durch die Orte Pöhlde, Rhumspringe und Hilkerode.** In Duderstadt hinter der **Aral-Tankstelle** an der Ampel **rechts** auf den Stadtring, auf diesen bleiben, über einige Ampeln bis zur nächsten **Aral-Tankstelle**, dort **wieder rechts** aus Duderstadt raus. Ihr fahrt dann automatisch durch Gerblingerode. Unser Treffpunkt befindet sich hinter Gerblingerode links auf dem Grenzparkplatz.

Aus Richtung Osten: am Besten auf die Autobahn A7 und dann wie oben beschrieben.

Aus Richtung Westen (Hameln etc.) über Landstraße.: immer Richtung Osten auf der B3, B240, B64 und B3 Richtung Einbeck, dann Northeim. In Northeim Richtung Duderstadt durch diverse Ortschaften. In Duderstadt an der **ersten Ampel links, sofort wieder rechts** und dann auf den Stadtring bis **zur Aral-Tankstelle, dann rechts** aus Duderstadt raus Richtung Gerblingerode, durch Gerblingerode durch und dann links auf den Parkplatz.

ungefähre Richtfahrzeiten: Ruhrpott ca. 4,5 Stunden, Kassel ca. 1,5 Std, Celle ca. 2 Std., Hameln über Land ca. 2,5 Std., Leer ca. 4,5 Std. Hamburg ca. 3 Std.

Noch etwas in eigener Sache: Da ich zum erstenmal ein K70 Treffen organisiere und ich so ziemlich alles alleine mache (das nächste erreichbare Club Mitglied wohnt ca. 2 Autostunden weit entfernt), helft Ihr mir sehr, **wenn Ihr mir kurz schreibt oder anruft ob Ihr teilnehmt und wo Ihr untergebracht seid (um ein reibungsloses Aufsuchen der Quartiere zu gewährleisten..** Da wir mit Gästebetten nicht unbedingt üppig bestückt sind, empfehle ich umgehende Reservierungen.

Meine Adresse: Michael Skupski, Altenhof 5, 37115 Duderstadt Tel-Nr. 05529/1689
(evtl. ruhig auf Anrufbeantworter sprechen.)

Und noch eine Kleinigkeit: es kann passieren und keiner hofft es: es regnet den Tag "junge Hunde" und der eine oder andere verliert die Lust. Für diesen Fall haben wir ganz in der Nähe die "Teistungenburg", eine sogenannte Bäderlandschaft. Packt also für den Super-Gau sicherheitshalber eine Badehose (oder Badeanzug) ein, damit der oder diejenige trotz Wetters eine einigermaßen Alternative haben.

Betriebsname	Telefon/Fax	Lage	Klassifizierung	Anzahl Zimmer gleicher	Zimmerkategorien und sanitäre Ausstattung behindertengerecht	Preis pro Person (DM)	Incl. Frühstück	Zuschlag HP	Zuschlag VP	Bemerkungen sh. Legende, Gesamtbettenanzahl
37115 Duderstadt	Vorwahl: 05527									
Hotels										
Hotel "Budapest"	3335	ruhig		18	5 E; 9 D;	49,- bis 65,- DM		20,-	30,-	4.5.12.15.25.61.75.76.77
Marktstraße 99	Fax: 986350	zentral			4 T; H. W. X					35
Hotel "Deutsches Haus"	4052/4053	zentral		30	11 E; 16 D;	50,- bis 65,- DM		20,-	36,-	4.12.16.21.28.61.76.77.79
McCluer, Karl-Arthur	Fax: 73120				3 T;					52
Hinterstraße 29					H. W. X					
Hotel-Restaurant "Schützenhaus Duderstadt"	5506	Ortsrand		5	2 E; 2 D;	40,- bis 75,- DM		10,-	19,-	4.6.12.21.25.28.61.75.79
August-Werner-Allee 28	Fax: 5817				1 T;					9
					W. X.					
Hotel "Zum Löwen"	3072	zentral	4*	42	8 E; 33 D; X	130,- DM bis	35,-	55,-		5.12.16.17.21.23.25.28.
Marktstraße 30	Fax: 72630				1 S; H. X	270,- DM				29.30.43.46.48.61.74.75.
										76.77.79 76
"Zum halben Mond"	2698	ruhig		8	2 E; 6 D;	40,- bis 80,- DM				4.12.15.16.21.61.75.79
Haberstraße 17		zentral			W. D. C. X.					14
Privatvermieter										
Feike, Peter	5708	Ortsrand		2		25,- DM				12.18.25.77.79.
Robert-Netz-Weg 2		ruhig								4
Heckerödt, Frau	72525	ruhig		2	1 E; 1 D; X	30,- DM				4.12.25.75.77.79.
Echillerstraße 7		zentral			W. H.					3
Ctto, Gertrud	4001	ruhig		4	2 E; 2 D;	25,- DM				4.12.15.17.18.24.25.
Bauwende 10		zentral			W. H.					29.30.79.
										6
Reimnitz, Paul	5757	zentral			1 E; 1 D;	25,- DM				12.21.22.76.77
Oberforstraße 51					W. X					3
Valmer, Regina	2539	Ortsrand		1	1 D; X	25,- bis 50,- DM				4.12.17.18.28.75.
Nordhäuser Straße 34										2
37115 Fuhrbach	Vorwahl: 05527									
Hotel										
Hotel "Zum Kronprinzen" ****	9100	ruhig	4*	51	11 E; 37 D; X	65,- bis 95,- DM		20,-	30,-	3.5.12.17.18.23.24.
Fuhrbacher Str. 31-33	Fax: 910250	zentral			1 T; 2 Suiten					25.28.29.30.41.44.45.
					D.R.I.V.					46.48.61.74.77.79. 92
Verkehrsverein Fuhrbach	9100									
Fuhrbacher Str. 31-33	Fax: 910250									
Privatvermieter										
Draze, Klaus	941335	Ortsrand		2	2 D; H.	25,- bis 25,- DM				12.15.18.21.25.
Bleicheröder Straße 4	Fax: 941334	ruhig								4
Domäne Patertof	4106	ruhig		4	4 D;	30,- bis 35,- DM				4.12.16.17.18.24.25.
Backethal, Erich	Fax: 4106	Ortsrand			W. H.					25.29.30.61.74.75.79.
										8
37115 Gerblingerode	Vorwahl: 05527									
Hotel										
Hotel "Paradeis"	1479	Ortsrand		20	3 E; 5 D; X	70,- bis 95,- DM				2.5.6.7.8.9.10.12.14.16.
Waldunger Straße 43	Fax: 73409				11 V.					25.28.61.75.77.79
					W. D. H.					59

Betriebsname	Telefon/Fax	Lage	Klassifizierung	Anzahl Zimmer gleicher Ausstattung	Zimmerarten und sanitäre Ausstattung	behindertengerecht	Preis pro Person (DM) incl. Frühstück	Zuschlag HP	Zuschlag VP	Bemerkungen sh. Legende, Gesamtbettenanzahl
37115 Hilkerode	Vorwahl: 05529									
Hotel										
Hotel - Restaurant	1300	ruhig		8	8 D: W, H.		52.- DM			4.12.15.25.61.75.77.79
"Zum Holztal", Zum Holztal 6										16
37115 Mingerode	Vorwahl: 05527									
Privatvermieter										
Beckmann, Erich	5150	Ortsrand		1	1 D: W: X:		25.- bis 30.- DM			4.12.15.25.77.79.
Stadtweg 7										2
37115 Brochthausen	Vorwahl : 05529									
Landgasthaus	796	ruhig		4	1 E: 3 D:		40.- bis 60.- DM			4.12.15.17.25.28.61.
Zur Endstation		Ortsrand			H. W.					75.79.
Brochthun, Siegmund										7
Deichstraße 2										
Hotel										
Hotel-Restaurant	787 u. 96200	zentral		27:	25 D: 2 E: X		45.- bis 70.- DM	18.-	28.-	2.3.5.6.7.8.9.10.12.13.14.
Zur Erholung		Waldrand			H. W.					17.18.19.24.25.26.28.60.
Brochthäuser Straße 65	Fax: 383									61.62.70.74.75.76.77.79
										52
Heimat- und Verkehrsverein	787 u. 96200						ab 25.- DM			
Brochthäuser Straße 65										

37434 Rhumspringe

Rhume-Hotel

tel. 05529/96310

Preis etc. auf Anfrage

Ein paar Worte des Kassenswartes: "ist mir das peinlich, wie schrecklich, scheiß Technik, alles nur wegen elektrisch".

Vielleicht ist es einigen aufgefallen: beim Bankeinzug der Jahresbeiträge 1998 stand auf dem Kontoauszug als Auftraggeber lediglich: K 70 Club, Hilkerode, und das obwohl wir doch der **1. Internationale K70 Club e.V.** sind. Zur Erklärung: Der Bankeinzug wird von mir in Zukunft auf einer Diskette auf dem PC vorgefertigt und die Diskette zur Bank gegeben. Dies Verfahren erspart künftig das Ausfüllen der jeweiligen Lasteneinzugsformulare; bei der mittlerweile stattlichen Anzahl der Teilnehmer am Einzugsverfahren konnte das schon einen Nachmittag in Anspruch nehmen. Beim Einrichten der Auftraggeberdaten hat unser Banker mir freundlicherweise geholfen, hat allerdings als Auftraggeber den etwas vereinfachten Namen K 70 Club eingegeben. Diese wurde von mir auch erst beim Sichten der Kontoauszüge gemerkt. Mittlerweile ist dieses berichtigt und kommt auch nicht mehr vor. Ihr seht selbst: Auch Finanzbeamte können mal was übersehen. Was ich aber nicht übersehe: einige haben ihre Jahresbeiträge noch nicht entrichtet. Wird Zeit, gell?

Schon wieder ein K 70 Treffen???



Nein, dies sind "nur" die Überbleibsel der Jahreshauptversammlung 1997.

ACHTUNG = ACHTUNG = ACHTUNG ! 2. Aufruf

Einmalige Nachfertigungsaktion für den K70

Ab sofort sind Nachfertigungen von Vorschalldämpfer und Nachschalldämpfer möglich. Da im Handel diese Teile nicht mehr zu beschaffen sind, sollte sich jeder K70 Fahrer damit ausrüsten.

Auch K70 Besitzer, die nicht in unserem Club Mitglied sind, können diese Schalldämpfer bestellen.

Es sind alle K70 Fahrer aufgerufen, hierbei mitzumachen, da die mindestbestellmenge pro Version mindestens 20 Teile beträgt.

Bestellungen können leider nur gegen Vorkasse angenommen werden.

Die Preise für Clubmitglieder :

Vorschalldämpfer : 125.- DM
Nachschalldämpfer : 165.- DM

Die Preise für Nichtmitglieder :

Vorschalldämpfer : 150.- DM
Nachschalldämpfer : 200.- DM

Achtung - Achtung - Achtung ! 2. Aufruf

An alle K70 - und NSU - Münchfahrer, einmalige Nachfertigungsaktion !!

Wir lassen Vergaserflansche (die aus Gummimetall) nachfertigen.

Die vom Hersteller geforderte Mindestbestellsumme beträgt 50 Stück pro Seite

Also:

VW - ET.-Nr.: 028 129 761B Zwischenflansch vorn 50 Stück

VW - ET.-Nr.: 028 129 762B Zwischenflansch hinten 50 Stück

Kosten: 90.- DM pro Stück.

Es sind alle aufgerufen, hierbei mitzumachen, damit die Aktion gestartet werden kann.

Aus Gründen der Materialalterung wird sie jeder irgendwann gebrauchen!

Bei mehr als 70 Stück pro Seite 10,- DM Rabatt

Bestellschluss spätestens bis zum 01.04.98 nur gegen Vorkasse.

Bestellungen bei :

Rudolf Boomgaren
Ringstrasse 44
26802 Moormerland - Oldersum
Tel. 04924 883

R. Pflümann

S. Dinkel

NSU GMBH NECKARSULM



Ein paar Worte des Kassenswartes: "ist mir wegen elektrisch".

Vielleicht ist es einigen aufgefallen, dass Kontonr. NSU GmbH · Postfach 1144 · D-74148 Neckarsulm

NSU K70 Club
Herr Ingo Menker
Edelrosenstr. 17

44289 Dortmund

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

PI/di

Datum

13.11.1997

Sehr geehrter Herr Menker,

die NSU GmbH möchte Sie schon heute vorab darüber informieren, dass wir im kommenden Jahr das **125 jährige Jubiläum von NSU** feiern werden. Höhepunkt der Feierlichkeiten wird das Wochenende vom 25. bis 27. September 1998 sein, an dem wir folgendes Programm in Neckarsulm geplant haben:

Freitag, 25.09.98

Anreise der Teilnehmer am 25. September 1998 mit Campingmöglichkeit auf dem Pichterich

ab 15.00 Uhr Infobüro am Pichterich
ab 19.00 Uhr Verkauf von Displayartikeln
Bewirtung im Festzelt

Samstag, 26.09.98

Ganztägig Bewirtung im Festzelt
Frühstück im Festzelt

ab 7.00 Uhr

Ganztägig: Tag der offenen Tür im Audi-Werk 9.00 Uhr - 17.00 Uhr
Jubiläumsausstellung in der Halle am Tor 1
Verkauf von Jubiläumsartikeln in der Halle am Tor 1 durch NSU GmbH
Möglichkeit zum Besuch des Deutschen Zweiradmuseums + NSU Museum

ab 10.00 Uhr Ausstellung der Fahrzeuge auf dem Rathausplatz, in der Schloßgasse und auf dem Museumsvorplatz.

NSU GmbH
NSU-Straße 28
D-74172 Neckarsulm

Geschäftsführer:
Markus Trunzer

Telefon: (071 32) 31 - 13 45
Telefax: (071 32) 31 17 20
USt · IdNr.: DE 811 115 448

Sitz der Gesellschaft: Neckarsulm
Eingetragen im Handelsregister
des Amtsgerichts Heilbronn/Neckar
unter HRB Blatt 2982

Bankverbindungen:
Baden-Württembergische Bank AG
Neckarsulm
Konto-Nr. 818 6250000
BLZ 620 300 59
Post giro Stuttgart
Konto-Nr. 283 686 - 705
BLZ 600 100 70

- 12.00 Uhr Start der Teilnehmerfahrzeuge zu einer Ausfahrt vom Marktplatz
- 14.00 Uhr Fototermin auf dem Talmarktgelände in Bad Wimpfen
- 15.30 Uhr Rückkehr der Teilnehmer auf das Pichterichgelände
- Möglichkeit zum Besuch des Deutschen Zweiradmuseums + NSU Museum
Möglichkeit zum Besuch der Jubiläumsausstellung am Audi Tor 1
- 20.00 Uhr Bunter Abend im Festzelt auf dem Pichterich mit vielen Überraschungen

Sonntag, 29.09.98

- ab 7.00 Uhr Frühstück
- 11.00 Uhr Korso der Teilnehmer durch die Neckarsulmer Innenstadt
- 12.00 Uhr Verabschiedung der Teilnehmer auf dem Pichterichplatz
- Ganztägig: Tag der offenen Tür im Audi-Werk 9.00 Uhr - 17.00 Uhr
Jubiläumsausstellung in der Halle am Tor 1
Verkauf von Jubiläumsartikeln in der Halle am Tor 1 durch NSU GmbH
Möglichkeit zum Besuch des Deutschen Zweiradmuseums + NSU Museum

Wir möchten Sie noch darauf hinweisen, dass der Präsident bzw. sein Stellvertreter zu dem von Audi AG organisierten Festakt eingeladen wird, der am Freitag, den 24. September gegen 15.00 Uhr, stattfindet. Hierzu erfolgt noch eine gesonderte Einladung.

Anschließend ist ein Rundgang durch die Jubiläumsausstellung in der ältesten Halle des Werks Neckarsulm vorgesehen sowie gegen 18.00 Uhr ein Abendessen im Kasino.

Die Ausstellung kann an den beiden darauffolgenden Tagen von jedermann besichtigt werden.

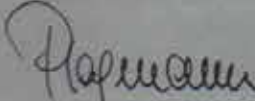
Wir möchten Sie bitten, Ihren Mitgliedern frühzeitig das Programm bekanntzugeben, damit sie sich bei uns anmelden können. Die Anmeldung per Post oder per Fax.

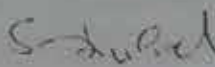
Eine Nenngebühr für die Teilnahme am Jubiläum wird nicht erhoben. Jeder gemeldete Teilnehmer erhält eine Jubiläumsüberraschung.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen, wünschen Ihnen weiterhin viel Spaß mit NSU und verbleiben mit freundlichen Grüßen

NSU GmbH
i. V.

i. A.


R. Plagmann


S. Dinkel

SondermodellSondermodell***Sondermodell***Sondermodell

Wahrscheinlich erwarten und verfolgen die meisten von Euch immer mit Spannung die alljährlich vom Kraftfahrtbundesamt und dann von uns bekannt gegebenen aktuellen Zulassungszahlen über die letzten noch verbliebenen K 70.

So konnten wir am 01.07.1997 für den 75 PS 392 Stück, den 90 PS 259 Stück und den 100 PS nur noch 63 Stück verzeichnen.

Da ich mich mittlerweile ein wenig in der Rolle des "Sondermodell-man" sehe und gesehen werde (es ist zwar keines meiner Sondermodelle einsatzbereit, aber alle 4 sind noch zu retten), hielt ich es für meine Pflicht, beim KBA persönlich anzufragen, ob man eine Auflistung der 63 LS nach Fahrgestellnummern erhalten könne. Ich wollte mir dann alle 483er Fahrgestellnummern des Typsschlüssel

436 herauspicken, um zu sehen, wieviele von den restlichen LS demnach Sondermodelle seien.

Denkste: "Die Fzg.-Ident.-Nr. gehört zu den persönlichen Daten eines jeden und unterliegt somit dem Datenschutz." so das KBA. ABER: Sie könnten mir einen extra Suchlauf anbieten, bei dem dann zumindest die Stückzahl der verbliebenen Sondermodelle herauskäme. Ich müßte nur mal eben knapp einhundert Mark abdrücken. Ganz schön viel, aber um sich bestätigen zu lassen, daß man eines von den seltenen Sondermodellen besitzt, sollte man hier kurzerhand investieren. Ich willigte ein - ein paar Tage später kam der Brief vom KBA. Ergebnis: Nun überlegt mal selber, hab' ich ja auch gemacht.

Kleine Hilfe: Es gab ursprünglich ca. 210.000 K 70 = 100%, davon waren 5.000 Sondermodelle =

2,5%. Es gibt noch 714 K 70 = 100%, dann entsprechen 2,5% 18 Sondermodellen.

Zweiter Versuch: Es gab ca. 20.000 LS = 100%, davon waren 5.000 Sondermodelle = 25%. Es gibt noch 63 LS = 100%, dann entsprechen 25% ca. 16 Sondermodellen.

Ehrlich gesagt habe ich gedacht, daß es vielleicht noch 5, maximal 10 Stück gibt, so wie die anderen auch meinten: 8,7 oder 3.

Alles falsch: es gibt noch 33!!! Mehr als die Hälfte aller LS sollen Sondermodelle sein. Unglaublich aber wahr.

Meine Sondermodelle sind nichts mehr wert, wer einen LS oder S aus den Modelljahren 74/75 hat, könnte da schon etwas ganz besonderes haben. Ich habe mir auf jeden Fall selber ins Knie geschossen, hat aber gar nicht weh getan.

Bis dann,
Euer Mario



P.S.: Die meisten von Euch kennen meine Fahrgestellnummerstatistik und einige helfen mir mit großem Enthusiasmus, jeden noch nicht erfaßten K 70 mit einzubringen. In dieser Statistik sind noch 26 mir bekannte Sondermodelle, aber nur 3 sind noch in der KBA-Statistik enthalten und zwar der gelbe von unserem 1. Vorsitzenden Jörg Ballwanz, der gelbe von Manfred Schlösser und mein blauer K 70 LS. Wo sind die restlichen 30??? Wer etwas weiß, kann mir gerne mal Bescheid geben. Danke!

SondermodellSondermodell***Sondermodell***Sondermodell

Büchertip:

"Der VW im Dienst der Feuerwehr",

Schrader Verlag,
Autor Udo Paulitz,
ISBN: 3-922617-81-6



Oben: Volkswagen K 70 LS als ELW 1 der Berufsfeuerwehr Kassel von 1974. Der bei NSU in Neckarsulm entwickelte K 70 wurde nur vereinzelt von Feuerwehren beschafft.

Links: Ein VW Polo C Baujahr 1983 der Berufsfeuerwehr Oberhausen als Versorgungswagen und Fahrzeug für den vorbeugenden Brandschutz. Der Wagen hat eine 40-PS-Maschine mit 1043 ccm Hubraum.

"Die Chronik des Automobils"

Chronik Verlag
ISBN 3-86047-137-b
DM 39,90

1970

februar 1970. Mit einem Porsche Doppeldecker endet die Rallye Monte Carlo. Die schwedischen Vorjahressieger Björn Waldegård und Lars Helmer triumphieren erneut vor Gérard Larousse und Maurice Gelin. Porsche ist damit die erste Firma, die die wichtigste Rallye des Jahres dreimal nacheinander gewinnen kann.

12. 4. 1970. Henry Ford (II), Präsident des Vorstandes der Ford Motor Company, verhandelt auf Einladung des sowjetischen Staatlichen Komitees für Wissenschaft und Technik über das Angebot an Ford, in der UdSSR das weltweit größte Lkw-Werk zu bauen. Nach längeren Verhandlungen scheitert das Geschäft.

Mai 1970. Die British Leyland Motor Corporation gründet eine Tochtergesellschaft in Norwegen.

Mai 1970. An den italienischen Autobahnen wird eine einheitliche Beschilderung angebracht, um ausländischen Autofahrern die Orientierung zu erleichtern.

Mai 1970. In der Nähe von Stuttgart errichtet die Elektronikfirma Bosch für 3 Mio. DM ein Forschungszentrum, in dem u. a. ein Rollenprüfstand für Geschwindigkeiten bis 250 km/h und eine Kältekammer für komplette Lastzüge zur Verfügung stehen.

Juni 1970. Fiat gibt bekannt, anstelle der geplanten Jahresproduktion von 18 Mio. Fahrzeugen nur 1,5 Mio. herstellen zu können. Als Ursache werden Streiks genannt.

1. 7. 1970. In der Bundesrepublik muß von diesem Tag an in jedem Pkw ein Warndreieck mit einem amtlichen Prüfzeichen mitgeführt werden.

Juli 1970. In Schweden treten erstmals in Europa Vorschriften zur Abgasentgiftung in Kraft. Die schwedische Regierung orientiert sich dabei an den in den USA gültigen Regelungen. Für den Oktober 1970 sind ähnliche Bestimmungen auch in der Bundesrepublik Deutschland geplant.

17. 8. 1970. Ein außergerichtlicher Vergleich verpflichtet General Motors, dem Anwalt Ralph Nader rd. 1,5 Mio. US-Dollar (rd. 5,5 Mio. DM) Schadensersatz zu zahlen. General Motors hatte Nader 1965 bespitzeln lassen, nachdem er in seinem Buch »Unsicher bei jeder Geschwindigkeit« lebensgefährliche Konstruktionsmängel des Heckmotor-Kompaktwagens Chevrolet-Corvaire nachgewiesen hatte (• 1961/S. 330).

5. 9. 1970. Der Österreicher Jochen Rindt verunglückt in Monza beim Training zum Großen Preis von Italien mit seinem Lotus tödlich. Er wird posthum zum Weltmeister der Formel 1 erklärt, als kein anderer Fahrer in den verbliebenen Rennen seine Wertungspunktzahl mehr überbieten kann.

15. 9. 1970. Bei General Motors in den USA streiken bis zum 20. November 35000 Arbeiter für höhere Löhne.

18. 10. 1970. Der US-Bürger Gary Gabelich übertrifft mit dem raketengetriebenen Auto »Blue Flame« auf den Feldern von Great Salt Lake Desert im Bundesstaat Utah erstmals mit einem Auto die 1000-km/h-Grenze. Der neue Geschwindigkeitsweltrekord für Landfahrzeuge beträgt jetzt 1001,671 km/h.

1970. Lido Anthony »Lase« Lacocca wird zum alleinigen Präsidenten des US-Konzerns Ford. Durch eine Neuordnung der Führungsspitze wird er 1977 wieder entmachtet.

1970. Die amerikanische Bundesregierung verschärft die 1967 eingeführten Abgasnormen für Pkw. Trotz heftiger Proteste müssen Autoproduzenten aufwendige Abgasreinigerungsverfahren an den Fahrzeugen installieren.

1970. Der US-Konzern Chrysler gründet in Großbritannien eine Tochterfirma. Gleichzeitig übernimmt Chrysler die französische Firma Simca und bildet sie zu Chrysler France um. Ein 15%iger Anteil an Mitsubishi weitet die internationalen Aktivitäten Chryslers auf Japan aus.

1970. Durch private Initiative wird der Markenname Stutz in den USA neu belebt. Es werden ältere Modelle nachgebaut und neu konstruiert.

1970. Die American Motors Corporation in den USA kauft die Kaiser-Jeep Corp. auf.

1970. Der Franzose Jean-Albert Grégoire scheitert mit seiner letzten Autokonstruktion. Ein Elektrowagen-Prototyp wird nicht mehr in Serie gebaut. Die Firma Grégoire stellt daraufhin die Produktion ein.

1970. Die britische Firma Humber beginnt mit dem Bau von Pkw. Das Unternehmen ist jedoch nicht besonders erfolgreich und beendet die Produktion bereits 1972.

1970. In Frankreich beginnt die Firma Mirage den Bau von Rennwagen, muß ihre Tätigkeit jedoch im folgenden Jahr bereits wieder einstellen.

1970. In Deutschland beginnt Rudolf Thurner die Herstellung von Sportcoupés auf der Basis von NSU-Modellen. Es werden etwa 100 Wagen produziert, und die Firma kann sich nur bis 1975 auf dem Markt halten.

1970. Der Name der US-amerikanischen Firma Shelby aus der Nähe von Los Angeles verschwindet vom Automarkt. Als letztes Shelby-Modell läuft die Produktion des 500 GT, dessen Montage im Ford-Werk in Michigan stattfindet, aus.

1970. Der Turiner Sportwagenhersteller Siata, der mit seinen Modellen vor allem vor dem Zweiten Weltkrieg größere Bekanntheit erlangte, produziert sein letztes Auto.

1970. Die Produktion von Automobilen der Marke Singer aus Coventry (Großbritannien) wird eingestellt.



Der VW K 70, der ursprünglich NSU K 70 heißen sollte, bricht mit den Traditionen von VW: Er hat einen Frontmotor und Wasserkühlung.

Volkswagen im NSU-Look

1970. Die Volkswagen-Werke stellen den VW K 70 vor. Die Leitung des Unternehmens bemüht sich zu Beginn der 70er Jahre verstärkt um einen Ersatz für den erfolgreichen VW Käfer, der trotz konstant hoher Nachfrage technisch veraltet ist. Im Konstruktionsbüro der im Vorjahr übernommenen NSU

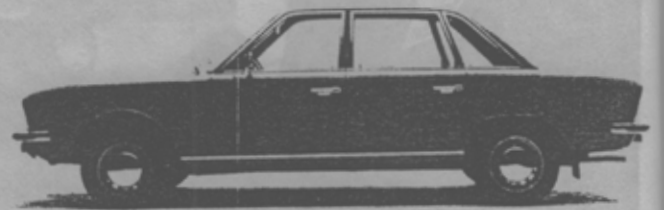
entstand mit dem K 70 eine kompakte Limousine. Der K 70 wartet mit unkonventionellen technischen Details auf: durchgängige Einzelradaufhängung und eine komplizierte Motor-Getriebe-Einheit, die das Gewicht auf der angetriebenen Vorderachse konzentriert. Für einen Volkswagen bedeuten Frontmotor und Wasserkühlung einen Bruch mit Traditionen. Der Motor ist eine Weiterentwicklung der kleinen NSU-Vierzylinder. 1972 bietet VW eine Variante mit einem 100-PS-Motor. Die hohen Erwartungen erfüllt der K 70 jedoch nicht. Bis 1975, als er aus dem VW-Programm verschwindet, werden lediglich 211 151 Exemplare gebaut.



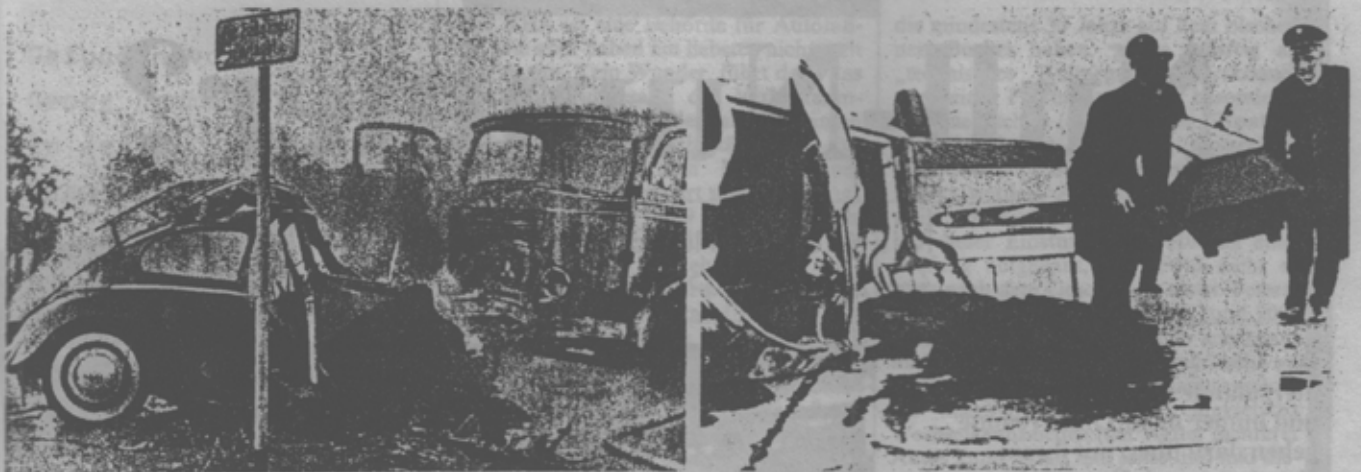
Heckansicht des neuen Automobils aus der Wolfsburger VW-Produktion

VW K 70 L (D)

Zylinder: 4 (in Reihe), Hubraum (Bohrung x Hub): 1695 ccm (82 x 76 mm), Leistung: 90 PS, Ventile: 8/hängend, Motoranordnung: vorne, angetriebene Achse: vorne, Kühlung: Wasser, Spitze: 152 km/h, Beschleunigung: 14,4 sec (0-100 km/h)



Seitenansicht des kompakten Viertürers, der nur in Salzgitter gefertigt wird.



Unfallfolgen bei herkömmlichen Automobilen (Brand, aufgesprungene Türen, eingedrücktes Dach, zerstörte Fahrgastzelle):

Sicherheitsautos: Für Tage ohne Tote

Das Automobil steht vor seiner radikalsten Wandlung seit sechs Jahrzehnten. Weil immer mehr Menschen im Straßenverkehr verbluten, nun schon 200 000 pro Jahr, sollen die Autos durch grundlegend neue Konstruktion um 100 Prozent sicherer werden. Darum wird sich das

meistgeliebte Konsumgut nach den Prognosen der Automobilindustrie in wenigen Jahren um 40 Prozent verteuern. Autohersteller fühlen sich verunsichert durch Sicherheitsautos, die sie selber entwickeln müssen. Detroit, Nabel der Autowelt, prophezeit eine Absatzkrise.

Gespannt starrten die Versammelten auf das Versuchsfahrzeug. Es war unverkennbar ein VW K 70. Aber im Gegensatz zum Verkaufsmodell dieses Typs, so berichtete später einer der Augenzeugen, trug das Auto am Bug einen „merkwürdigen Vorbau“.

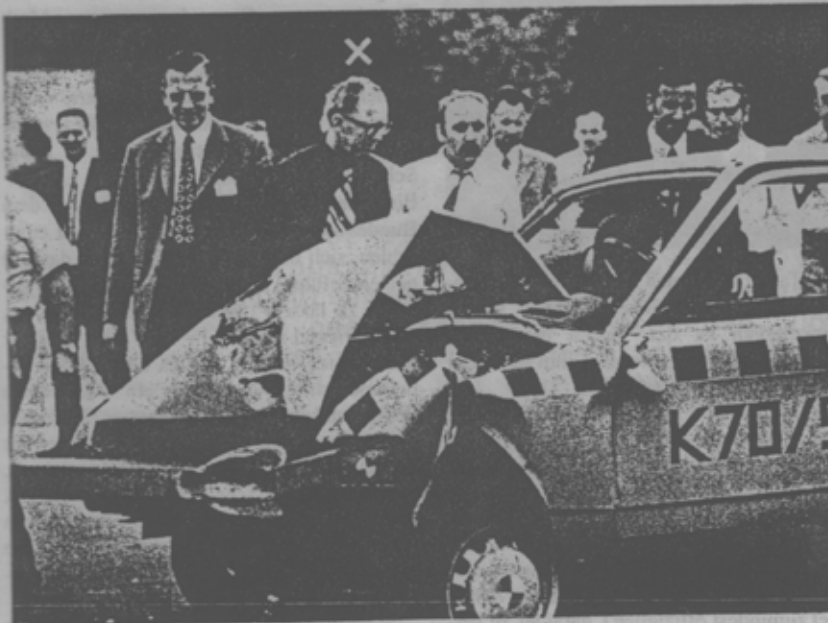
Fast lautlos, wie mit Geisterkraft durch ein verdecktes Zugseil vorwärtsgerissen, nahm der Wagen Fahrt auf. Sekunden später war die verlängerte Pracht nur noch ein Wrack. Das Auto war mit Tempo 80 gegen einen meterhohen Stahlbetonpfeiler geprallt.

Der Aufpralltest, unlängst auf dem

stelle herkömmlicher Stoßstangen einen an Eisenbahnschienen erinnernden Rammschutz trug — hydraulisch arbeitende Aufpralldämpfer. Seine Flanken waren gepanzert.

VW und Daimler hatten ihrem Gast erste Versionen der aufwendigsten, bedeutsamsten und technisch kompliziertesten Auto-Prototypen vorgeführt, die sie je zu entwickeln begannen. Die Super-Autos, an deren Entwicklung die Ingenieurstäbe beider Werke schon seit Monaten arbeiten, sind zugleich die ersten Prototypen, deren Bau die Firmen zwar auf eigene Kosten, aber nicht aus eigenem Willen betreiben.

Fahrgebilde als die wohl ungewöhnlichsten aller Novitäten der Automobilgeschichte zu nichts anderem bestimmt als zum Testen und Erproben bis zum Zerfall. Ihr Schrott aber soll später die rollende Nachwelt am Leben erhalten helfen, die einstweilen noch in den Blechkolonnen auf Amerikas, Europas und Japans Autobahnen von Unfällen dezimiert wird.



US-Sicherheitsexperte Toms (x), VW-Manager*: „Sehr eindrucksvoll“



Null-Nummer?

Mit roten Kennzeichen kann's
im Ausland Probleme geben

Das rote 07er-Kennzeichen ist hierzulande mittlerweile etabliert, und immer mehr Oldiefreunde gehen dazu über, mit ihrem Veteranen auch Veranstaltungen im Ausland zu besuchen. Die grenzenlose Freude erfährt dabei so manches Mal einen Dämpfer, nicht alle Länder akzeptieren die rote Nummer. Selbst da, wo's gemeinhin funktioniert, ist es mitunter schwierig, einem unbedarften Beamten unsere Regelung zu erklären.

Wir haben das Bundesverkehrsministerium um eine Stellungnahme gebeten. Die Antwort: „Gemäß der internationalen Abkommen über den Kraftfahrzeug- und über den Straßenverkehr setzt die Anerkennung der Kfz-Zulassung voraus, daß die technischen Daten von einer amtlichen Stelle in die Papiere eingetragen wurden. Da bei den Fahrzeugscheinen für rote Kennzeichen entsprechend der 49. Aus-



Mit der grünen Versicherungskarte, einer offiziellen Einladung und dem auf jeder Seite abgestempelten Fahrzeugschein sind Sie auf der sicheren Seite

technischen Daten von amtlicher Stelle eingetragen werden, ist in der Regel mit Beanstandungen (...) zu rechnen.“ Im Klartext will uns das Ministerium sagen, daß Auslands-touren mit dem roten Oldiekennzeichen in den meisten Ländern Glückssache bleiben.



Durch Schweiz, Österreich, Niederlande und Italien können Sie problemlos touren, richtig Ärger droht in Belgien und Luxemburg

nahme-VO die Eintragungen durch den Halter erfolgen, kann nicht gefordert werden, daß diese Fahrzeugscheine von den Vertragsstaaten der genannten Abkommen anerkannt werden. Dennoch besteht die Möglichkeit der Verwendung im Ausland, sofern diese entweder toleriert oder aber aufgrund bilateraler Vereinbarungen, wie sie mit Italien, Österreich, den Niederlanden und der Schweiz existieren, akzeptiert werden. Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß danach Fahrzeuge mit roten Nummern nur zwecks Überführung in den betreffenden Staat verwendet werden dürfen. Selbst wenn bei Oldtimer-Fahrzeugen die

In der Tat ist es so, daß Belgien und Luxemburg die roten Kennzeichen ablehnen. Einem Oldiekollegen ist der Wagen in Belgien kurzerhand stillgelegt worden, ihm blieb nur die Heimreise per Anhänger.

Berechtigte Kritik: Die technischen Angaben auf der rechten Seite des ausgegebenen Fahrzeugscheins sind nur per Hand eingetragen. Selbst wenn das auf der Zulassungsstelle geschieht, wirkt es auch auf wohlgesonnene ausländische Beamte wenig offiziell. Zu Recht! Deuvel und Caar empfehlen daher, diesen handschriftlichen Eintragungen per Amtssiegel zumindest offiziellen Charakter zu ver-

leihen. Machen Sie dem Mitarbeiter der Zulassungsstelle diese Problematik klar, Ihre Dokumente erhalten das zusätzliche Siegel in der Regel problemlos. Oldiebesitzer, deren Fahrzeugscheine noch nicht den zusätzlichen Stempel haben, sollten die Winterpause zu einem Amtsbesuch nutzen.

Äußerst hilfreich ist eine Broschüre des Caar: Gemeinsam mit ausländischen Partnern hat der Club ein Papier zusammengestellt, das in acht Sprachen die deutsche Ausnahmeregelung ausführlich erläutert. Sie können die Broschüre gegen Einsendung von zwei Mark bei Caar-Deutschland, Kirchgasse 4, 67592 Flörsheim-Dalsheim erhalten. Mit diesem Papier, der grünen Versicherungskarte sowie einer schriftlichen Einladung zu der jeweiligen Oldtimerveranstaltung dürfte es kaum Schwierigkeiten geben.

Eine Frechheit ist hingegen der Rat aus dem Bundesverkehrsministerium: „Es wird empfohlen, sich bei Fahrten ins Ausland das (...) neu eingeführte Oldtimerkennzeichen (...) zuteilen zu lassen.“ Wer das H-Schild besitzt, weiß, wieviel Aufwand – TÜV plus Schilder plus Kosten – nötig ist, bis alle Hürden genommen sind. Das alles für ein Wochenende im Ausland und dann wieder retour? Und noch etwas: Auch mit dem „H“ droht Ärger. Es prangt zwar am Ende Ihres Kennzeichens, fehlt aber im Kfz-Schein. Erklären Sie das mal einem ausländischen Polizisten. Im Rahmen einer stetig zusammenwachsenden EU sollte es doch möglich sein, eine grenzüberschreitende Lösung zu finden.

Jürgen Göbbling

Nicht jedes alte Auto gilt als Oldtimer

Jahresbilanz des Kraftfahrt-Bundesamts: Mehr Sünder und viel Papier

Das KBA ist eine Behörde für Autofahrer. Die aber haben am liebsten nichts mit ihm zu tun. Kein Wunder, führt doch das Kraftfahrt-Bundesamt das Verkehrszentralregister (VZR), in dem alle relevanten Bußgeld- und Straftatbestände im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs registriert sind. Allerdings kümmern sich die 1189 Mitarbeiter der Behörde in Flensburg nicht nur um den Punktstand der Verkehrssünder, sondern auch um Kraftfahrzeugsteuern, um Technik und Verkehrstatistik.

Nach dem zum Ende des Jahres 1997 vorgelegten Pressebericht hatten neben den Arbeiten des üblichen Geschäftsgangs die Änderungen des Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzes für Hochbetrieb gesorgt. Denn es galt, etwa zwei Millionen Fahrzeughalter über die Umschlüsselung ihrer Fahrzeugpapiere zu informieren. Viele bereits zugelassene Autos entsprachen den neuen Einstufungen mit niedrigeren Emissionswerten, und ihre Halter sollten steuerlich besser gestellt werden. Die Statistiker des Amtes haben zusammengetragen: „Fast sechs Wochen wurde rund um die Uhr sieben Tage in der Woche gedruckt.“ Auf über fünfzig Paletten wurde das benötigte Papier gestapelt, mehr als 1440 Kilometer davon liefen durch die Drucker, und es kamen natürlich jede Menge Rückfragen, auch in diesem Stil: „Mein Hund hat die Bescheinigung gefressen, ich brauche Ersatz.“ Die Kosten für dieses Informations-Unternehmen hat die Automobilindustrie übernommen, das berechnete Lob dafür darf allerdings das Amt einstreichen. So kann es vom Kontoführer der Punktesünder zum Dienstleistungsunternehmen mutieren.

Mit den Änderungen der Kraftfahrzeugsteuer wurde auch das sogenannte Oldtimer-Kennzeichen eingeführt. Autos,

die mindestens 30 Jahre auf dem bleichen Buckel haben, gelten künftig als „technisches Kulturgut“ und können nach einer Prüfung mit dem besonderen Nummernschild (es enthält den Zusatz H für historisches Fahrzeug) ausgerüstet und für eine pauschale Besteuerung angemeldet werden. Allerdings haben die jeweils zuständigen Zulassungsbehörden vor dieser Einstufung die Hürden einer Prüfung aufgebaut, die gewiß nicht so ganz nach dem Geschmack vieler Veteranen-Freunde gestaltet ist. Nur rund 9000 Autos sind derzeit als Oldtimer anerkannt und nehmen am Straßenverkehr teil.

Weshalb im deutschen Zulassungsrecht die andernorts durchaus eingesetzten Wechselkennzeichen (der Halter mehrerer Autos kann damit mal jenes und mal dieses bestücken, aber immer nur mit einem fahren) noch nicht vorgesehen sind, ist im Nebel der Bürokratie nicht auszumachen. Immerhin gibt es seit dem 1. März des vergangenen Jahres das Saisonkennzeichen: Fahrzeuge können damit in einem bestimmten, jährlich wiederkehrenden Zeitabschnitt betrieben werden. Damit entfällt das An- und Abmelden. In den ersten sechs Monaten 1997 konnte das KBA bereits 225 773 Fahrzeughalter registrieren, die davon Gebrauch machten. Knapp 60 Prozent davon sind Motorradfahrer, 27 Prozent verfügen über ein Kabrio. Bisher fielen im Jahr etwa 600 000 jahreszeitlich bedingte Stilllegungen an.

Im Vergleich zum Vorjahr sind 1997 die Bußgeldentscheidungen um mehr als 8 Prozent gestiegen. Reichlich 4,1 Millionen Eintragungen verzeichnete das KBA, insgesamt waren am Jahresende fast 6,7 Millionen Personen im Verkehrszentralregister eingetragen. 82 Prozent davon sind Männer, und 55 Prozent der Gesamtzahl haben nicht mehr als drei Punkte gesammelt. WOLFGANG PETERS

Gefunden von
Georg Hemmer
in der
Frankfurter Allgemeine
vom 6.1.98

...wußtet Ihr schon,

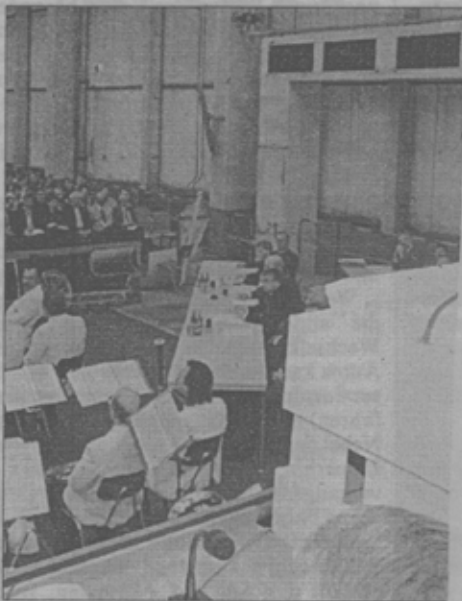
daß der K 70 LS einer der seltensten VW's ist?

Jedes Jahr wird für alle Versicherungen das sogenannte Typklassenverzeichnis herausgegeben. Hier sind alle PKW's aufgeführt, die nach 1945 in Deutschland auf dem Markt waren, von sehr seltenen Kleinserien oder Exoten mal abgesehen. Unter VW sind noch alle jemals hier offiziell erhältlichen Versionen verzeichnet, insgesamt 720 Modelle. Bei den Modellen, deren Anzahl zu gering sind, um eine statistische Bewertung durchzuführen, ist dahinter das Jahr vermerkt, in dem die Bewertung aufgehört hat. Die 100 PS-Version des K 70 wurde 1994 gestrichen. Außer dem K 70 LS wurde nur der Kriegskübelwagen gestrichen. Alle anderen VW's sind noch drin, inkl. aller Karmänner, dem Elektro-Golf und allen Typ 3 und 4.

BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN

Hauptstraße 130, 65817 Eppstein

Telefon: 06198 - 502301 - Telefax: 06298 - 502303



Salzgitter für Autofertigung im Gespräch

Salzgitter (jkr). Das VW-Werk Salzgitter soll wieder komplette Autos bauen. Ministerpräsident Gerhard Schröder hat sich auf einer Betriebsversammlung am Montag diesem Vorschlag des Betriebsrats angeschlossen. Schröder sagte, die 7100 Arbeitsplätze seien erheblich sicherer, wenn im Werk Salzgitter künftig wieder komplette Fahrzeuge und nicht nur, wie derzeit, ausschließlich Motoren gebaut würden.

Die Konzernleitung zeige eine gewisse Bereitschaft, in Salzgitter wieder Autos bauen zu lassen, berichtete Schröder, der dem VW-Aufsichtsrat angehört. „Die Leute hier können das“, sagte er. Das Werk war 1970 eigens für die Produktion des damaligen VW-Spitzenmodells K 70 in Betrieb genommen worden. In den folgenden fünf Jahren entstanden in Salzgitter 210 000 K 70, 114 000 große Heckmotor-Limousinen vom Typ 412 sowie fast 400 000 Passat. 1975 wurde der Standort das Motorenleitwerk des Konzerns. Im jüngsten Investitionsplan sind für Salzgitter eine Milliarde DM für die nächsten fünf Jahre vorgesehen. VW-Arbeitsdirektor Peter Hartz signalisierte Aufgeschlossenheit für Schröders Vorschlag. Zwar hätten Unternehmen und Betriebsrat vor wenigen Tagen vereinbart, daß sich das Werk bis zum Jahr 2002 auf die Motorenproduktion konzentriere. „So etwas kann sich aber auch ändern“, sagte Hartz.

Kaum noch verbleites Benzin.

FRANKFURT, 5. Januar (dpa). In Deutschland wird kaum noch verbleites Benzin getankt. Wie das Bundesamt für Wirtschaft in Eschborn (BAW) errechnete, wurden von Januar bis Oktober 1997 nur noch 11 172 Tonnen verbleites Superbenzin verkauft (1996: 762 082 Tonnen). Der Anteil des verbleiten Kraftstoffes am Gesamtverbrauch liegt damit unter einem Prozent.

Straßenverkehrsrecht

Tempoverstoß ist nach drei Monaten verjährt

Ein Pkw war von einem Radarwagen geblitzt worden – 67 Stundenkilometer zu schnell. Kurz darauf erhielt der Halter des Fahrzeugs einen Bußgeldbescheid. Dagegen wehrte er sich und teilte der Behörde drei Monate später mit, sein Bruder habe an jenem Tag das Auto benutzt. Das Amtsgericht verurteilte daraufhin den Bruder zu 500 Mark Geldbuße. Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht stellte das Verfahren jedoch ein. Verkehrswidrigkeiten ver-



△ Bei Tempoverstößen ist es Sache der Polizei, den Fahrer zu ermitteln

jahren nach drei Monaten. Anhand des Radarfotos hätte die Behörde gezielt den Fahrer ermitteln müssen. (1 Ss Owi 222/94) □

Oldtimer ab 30 Jahren

Jetzt steht es fest: Pkw, die 30 Jahre und älter sind, können der ab 1. Juli geltenden Kfz-Steuererhöhung nicht schadstoffarme Fahrzeuge entgehen – wenn sie als Oldtimer anerkannt sind. Das gleiche gilt für Motorräder. Pkw kosten dann pauschal 375 DM Steuer im Jahr, Motorräder 90 DM. Aber nicht jeder Oldie ab 30 gilt als Oldtimer: Voraussetzung für die Pauschalbesteuerung ist die Zuteilung eines besonderen Oldtimer-Kennzeichens mit einem »H« für »Historisches Fahrzeug«. Das aber gibt's nur, wenn der Einsatz des Fahrzeuges in erster Linie der Pflege des technischen Kulturguts dient. Die erste Fahrt muß daher zu TÜV, Dekra oder einem amtlich

anerkannten Sachverständigen führen. Geprüft wird, ob das Fahrzeug gut erhalten und gepflegt, und ob der Originalindruck nicht durch zusätzliche Ausrüstung und Ausstattung beeinträchtigt ist. Die Hauptbaugruppen müssen original oder zeitgenössisch ersetzt sein. Verschleißteile dürfen ausgetauscht sein. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes sind Veränderungen zulässig, also Gurt und Kat erlaubt. Diese Eingangsuntersuchung gilt gleichzeitig als Hauptuntersuchung.

Oldtimer-Fahrer sollten aber genau rechnen: Wer zum Beispiel eine Isetta oder ein anderes Fahrzeug mit einem Hubraum von weniger als 900 cm³ hat, fährt selbst mit dem höchsten Steuersatz für Benziner (41,60 DM pro 100 cm³) billiger.



DEUVET - Generalversammlung 15.11.1997

Kurzprotokoll

Die Generalversammlung war mit einer Präsenz von 80 % der Stimmberechtigten (Stimmpunkte) gut besucht.

Präsident Peter Krause dankte den Mitwirkenden bei der Durchsetzung des Oldtimerkennzeichens und der Pauschalsteuer. Er berichtet über die DEUVET-Foren und von der neuen Geschäftsstelle in Eppstein.

Vizepräsident Heinz Eck betont die Erfolge des DEUVET und zeigt auf, daß sich nicht ADAC und AvD für die Oldtimer eingesetzt haben, sondern die Oldtimerclubs selbst über den DEUVET. Weitere Aufgaben liegen vor uns.

Vizepräsident Martin Kraut berichtet über die Arbeit in der neuen Geschäftsstelle. Diese wird sehr gut angenommen, so daß schon jetzt die Zeit kaum für das Tagesgeschäft ausreicht. So arbeitete die Geschäftsstelle im vergangenen Jahr 1820 Stunden, über 1100 Briefe wurden verschickt und 2800 Telefonate geführt. Die politische Arbeit ist erfolgreich, erfordert aber weitere Aufklärungsarbeit über die Belange der Oldtimer auf breiterer Basis. Vielfältige Kontakte entstanden durch die Präsenz in der Geschäftsstelle. Die Arbeit des DEUVET wird durchweg positiv beurteilt.

Helmut Lung (Kommission Sport) berichtet über die Probleme, die sich aufgrund von verkappten Rennveranstaltungen unter dem Deckmantel der FIVA ergeben. Hier sei eine klare Grenze zu setzen.

Martin Kraut betont den Nutzen des Fahrzeugpasses bei der Oldtimerbegutachtung durch den TÜV, Hier wird der Paß gerne als Entscheidungshilfe angenommen.

Eckart Freiherr von Lerchenfeld (FIVA-Kontakte) berichtet von Meinungsverschiedenheiten zwischen Ländervertretern der FIVA, ist aber der Meinung, daß daraus keine Gefahr drohe und eine Spaltung der FIVA nicht wahrscheinlich ist.

Bernd Meyer-Brockel (SL Club Pagode) möchte das DEUVET-Transparent werbefrei wissen, da Werbung zur Abhängigkeit führen könne und es Interessenkollisionen mit der Werbung in Clubzeitungen kommen könne. Sein Antrag auf ein werbefreies Transparent wurde mit großer Mehrheit abgelehnt.

Martin Kraut stellt neue Ziele und Aufgaben des DEUVET vor: Änderung der Altautoverordnung, Beibehaltung der Altersgrenze von 20 Jahren beim roten Oldtimerkennzeichen, Einheitliche Regelungen zur Erlangung des roten Oldtimerkennzeichens, Nachbesserung beim schwarzen Oldtimerkennzeichen, Abschaffung des Sonntagsfahrverbotes für Oldtimer-LKW, Änderung des § 29 StVO (Oldtimerveranstaltungen), Öffentlichkeitsarbeit und Dienstleistungen am Mitglied.

Die Kassenprüfer Loges und Kaluza beantragen die Entlastung des Vorstandes, die von den Mitgliedern erteilt wird.

Anschließend stellen sich Präsident Peter Krause, die Vizepräsidenten Heinz Eck und Martin Kraut, der Schatzmeister Peter Schneider und die Schriftführerin Jutta Beyer-Vollrecht erneut zur Wahl und werden einstimmig gewählt.

Neu in den Vorstand gewählt werden Maik Hirschfeld und Helmut Lung.

Nach der Wahl stellt Peter Schneider den Haushaltsentwurf 98 vor. Ein Problem stellt der enorm angewachsene Arbeitsaufwand einzelner Vorstandsmitglieder dar, der angemessen entschädigt werden müßte. Dafür stehen aber keine Mittel im Budget zur Verfügung. Um eine erneute Beitragserhöhung zu vermeiden, sollten einerseits mehr Clubs dem DEUVET beitreten und andererseits Sponsoren gewonnen werden.

Neu aufgenommen wurden: Audi Club der Mitteldruckmotoren, Glas Automobilclub International, Maybach Club, Oldtimer Club deutsche Fehnroute, Oldtimerclub Hildesheim, Rotary Drive RX-7 Club Europe, Z + ZX Club, Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft, Verband der deutschen Museen für Auto, Motor und Technik, Oldtimerstammtisch Bamberg.

Als Termin für die nächste Generalversammlung wird der 21.11.98 festgelegt.

TECHNIK , TRICKS & TIPS

Betrifft: Übergangswiderstände im Schalt - u. Leitungssystem für's Licht.

Wie in dem Artikel für den Scheinwerferrelais einbau im vorigen Heft schon erwähnt, können an den Verbindungsstellen, wie Schaltern, Kontakten u. Steckern Übergangswiderstände entstehen und es kommt dann nicht mehr genug Strom bei den Verbrauchern an. Die Stellen erhitzen sich dann und können verschmoren, was im Extremfall bis zum Brand führen kann. Die Schwachstellen beim K70 sind: Zündschloß, Lichtschalter u. der Abblendschalter im Lenkstockscharter.

Fangen wir in dieser Ausgabe mit dem Zündschloß an.

Im Zündschloß sind es die dicken Hauptkontakte in der Mitte (Kl. 30). Die äusseren ringförmig angeordneten Kontakte müssen, wegen der Drehbewegung des Kontaktfingers beim Anlassen, gefettet sein u. dies Fett gerät leicht auf die Hauptkontakte u. bildet dort eine verschmorte Kruste.

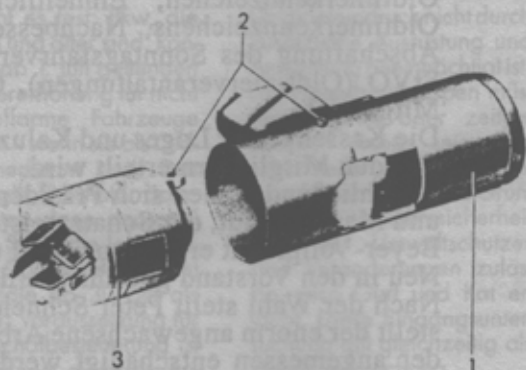
Kabelstecker am Zündschloß abziehen, Unten, am unteren Ende im Zündschloßrohr sitzt eine kleine M3 Madenschraube mit Stift, die in die Sicherungsöse am Zündschloß eingreift u. es in der richtigen Stellung fixiert. Den Sicherungslack für die Schraube in der Bohrung vorsichtig abkratzen, auch aus dem Schraubenschlitz, damit der Schraubenzieher richtig eingreifen kann. Nicht den Schlitz u. das Gewinde beschädigen, sonst geht nichts mehr! Die Schraube lösen u. das Zündschloß herausziehen. Beim Einbau die Schraube mit Gefühl anziehen, sonst kann die Kunststofföse abbrechen!

Am Zündschloß befinden sich gegenüberliegend zwei verschieden lange Rasterschlitzte u. Nasen die die beiden Gehäusehälften in der richtigen Stellung fixieren. Mit einem kleinen dünnen Schraubenzieher, oder mit der Messerspitze das Gehäuse im Bereich der Rastemasen vorsichtig nur so weit anheben bis es gerade eben ausrastet (der Kunststoff ist an der Stelle sehr dünn!). Vor dem Öffnen sollte man ein großes helles Tuch unterlegen, damit man die Teile u. die winzigen Federchen auch wiederfinden kann, falls sie doch herunterfallen sollten. Das Zündschloß beim Öffnen mit der Steckerseite senkrecht nach oben halten, damit die Kontaktflaschen mit ihren Federn nicht herausfallen und man sie in ihrer richtigen Fixierung sehen kann, um sie nachher wieder richtig einsetzen zu können. Beim Reinigen der Kontakte dürfen in der Oberfläche keine Riefen entstehen!

Unter dem dunkleren Einsatz, in dem die Kontaktflaschen und Federn eingehängt werden, befindet sich die Anlasswiederhol Sperre, sie läßt sich auch herausnehmen, wenn es nicht notwendig ist, sollte man es unbedingt vermeiden. Wenn die Drehfeder und der kleine Rasterstift mit der kleinen Druckfeder nicht über dem richtigen Rasterfeld eingesetzt werden, funktioniert der Zündschalter nicht mehr! Wenn nur der Einsatz ein bischen hoch geschoben wird, kann schon der kleine Rasterstift von der Feder aus der Führung herausgedrückt werden und sich verkeilen! Also, nur für Kenner. Übrigens, die Zündschlösser der neueren Modelle sind größtenteils innen identisch, meistens ist nur die äußere Gehäusehälfte zur Befestigung im Lenkschloßrohr unterschiedlich. Bei einem Defekt an meinem Passat hatte ich nur diese äußere Gehäusehälfte wieder übernommen, alle anderen Teile hatte ich vom K70 eingebaut.

Jörg Ballwanz

- 1 - Lenkschloß
- 2 - Befestigung durch Madenschraube
- 3 - Zündanlaßschalter



TECHNIK, TIPS UND TRICKS

Sowohl mir, als auch Peter Schürmann passierte es vor kurzem, daß während der Fahrt plötzlich die Ladekontrollleuchte schlagartig anging, Temperatur- und Tankanzeiger in die "Aus"-Stellung zurückfielen und sowohl Blinker, Fernlicht und Bremsleuchten den Betrieb einstellten. Alles andere (z.B. Lichthupe, Radio, Scheibenwischer) funktionierten einwandfrei, der Motor lief, konnte auch problemlos beliebig wieder gestartet werden.

Was war los? Wenn Lichtmaschine, bzw. meist der Regler, defekt sind, glimmt die Kontrollleuchte zunächst, wird dann immer heller und die Verbraucher stellen langsam aber sicher den Dienst ein.

Starten ist dann meist nicht mehr möglich. Ebenso ist es bei einem Defekt an der Batterie.

Das war's also nicht.

Die Lösung ist schlicht und einfach. Das kleine schwarze Kabel, welches in die oberste Zunge am Anlasser gesteckt wird (ich meine, es ist Klemme 50), war abgerutscht. Die Verbindung säubern, wieder draufstecken - das war's.

Zugegebenerweise habe ich ein wenig gebraucht, um draufzukommen. Manfred Gorecki und ich hatten erst diverse Schalpläne gewälzt, bis wir auf die Idee kamen, einfach mal die Haube zu öffnen, und nachzusehen, ob was nicht stimmt. Siehe da, das Kabelchen hing hilflos in der Luft.

Dies betraf übrigens zwei 73er Modelle. Da jedes K 70-Modelljahr eine andere Verkabelung hat - manchmal wurden aber nur die Kabelfarben geändert - muß das aber nicht unbedingt für alle K 70 zutreffen.

Ingo Menker

und noch ein Tip:

Da ich mich über diverse eingetrocknete Ölflecke vor und in meiner Garage ärgerte, kaufte ich mir einen Ölentferner. Man sollte ihn auftragen, mit etwas Wasser einbürsten und hinterher mit Wasser abspülen. Das tat ich auch. Bei der Benutzung fiel mir auf, daß das Zeug seifig roch, sich auch so anfühlte und auch schäumte. Die Wirkung war gut. Selbst tief eingezogene ältere Flecke wurden blasser und waren nach erneutem Einbürsten weg. Man kann diesen Effekt auch preisgünstiger haben. Schlichtes Geschirrspülmittel reicht auch. Ein Liter Pillig-Spüli kostet ab 99 Pfennig aufwärts, der Ölentferner in Baumarkt aber 14,95 DM je Viertelliter. Dazu eine kräftige Wurzelbürste und nach etwas Schruberei sieht der Boden aus wie neu. Wegen der Fettlösekraft von Spülmitteln hat man beim Abspülen - ich nahm den Gartenschlauch - keine schmierige Lauge, die einem den Hof oder die Straße versaut.

Ingo Menker