

K70 - POST

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



Den VW K 70 wählen!

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: (VW-Werk), 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 67, ☎ 040/6039758
5. VORSITZENDER: Kassenwart, Mitgliedsadressenverwaltung
Michael Skupski, Altenhof 5-7
37115 Duderstadt, ☎ 05529/1689

IMPRESSUM DER **KTD-POST**

AUSGABE: Vierteljährlich (für Mitglieder kostenlos), für Nichtmitglieder: 20,- DM jährlich

REDAKTIONSSITZ:

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

REDAKTIONSTEAM:

Anzeigen, Schrottplatztips: Ingo Menker

Clubnachrichten: Arne Kunstmann

Literatur: Mario Thimm, Posenerstr. 10, 29308 Südwinzen/Aller, ☎ 05143/5756

Technik, Tricks + Tips:

Andreas Margenfeld, Mottenburgerstr. 26, 22765 Hamburg 50, ☎ 040/394677

Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinen

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

Auf ein Wort.....

Ich war am Wochenende auf der letzten größeren Oldtimerveranstaltung für dieses Jahr. Nach unserer Jahreshauptversammlung und der Generalversammlung des DEUVET Ende November, geht die diesjährige Saison zu Ende und man hat für den kleinen verbleibenden Rest der Wochenenden wieder etwas mehr Zeit für das Privatleben.

Im Jahresrückblick können wir für unseren Club eine durchweg positive Bilanz ziehen, was in vielen anderen Vereinen in der letzten Zeit durchaus nicht der Fall ist, denn es kriselt z.Zt. in vielen Club's aus den verschiedensten Gründen. Es sind selbst in alteingesessenen Club's, z.B. mangels Mitarbeit der Mitglieder, ganze Vorstände komplett zurückgetreten, andere alte Vereine haben sich aus ähnlichen Gründen, oder finanziellen Problemen gespalten. Einige konnten nicht "auf dem Teppich bleiben" und wollten mehr schein' als sein und sind dann finanziell "auf die Nase gefallen".

Wir bleiben lieber "auf dem Teppich" und haben dafür am Jahresende eine positive Bilanz vorzuweisen. Unser Kassenwart würde sich auch ab einem bestimmten Restbetrag melden und rechtzeitig die Notbremse ziehen, damit immer eine gewisse Reserve in der Kasse bleibt.

Bei den Ersatzteilaufkäufen ist es in der letzten Zeit etwas schwieriger geworden, zu so günstigen Konditionen wie früher einzukaufen, da die Teile immer seltener werden und auch, weil Andere beim Einkauf so tun, als wenn sie sich's leisten können und so auch noch die Preise in die Höhe treiben.

Bei der aktiven Mitarbeit der Mitglieder unseres Club's können wir uns, im Vergleich zu anderen Vereinen, eigentlich nicht beklagen, da wir einen sehr aktiven "harten Kern" haben, auf den man sich in der Regel auch verlassen kann. "Dieser" würde sich aber trotzdem sehr freuen, wenn noch weitere, bisher passive, Mitglieder dazustoßen würden (geteilte Arbeit ist nur die halbe Arbeit).

Im Namen aller Mitglieder möchten wir uns bei allen, die sich für die Clubsache engagieren, recht herzlich bedanken. Weiter so! J.B.

*Wir wünschen allen Lesern eine schöne Vorweihnachtszeit, frohe Weihnachten und ein
gesundes Neues Jahr.*

SONDERANGEBOT! (so lange der Vorrat reicht)

Wir haben einen Restposten Ventilschaftdichtungen bekommen. Es sind keine alten abgelagerten, sie riechen auch noch wie Neu. Da sie nicht im Set (8 Stück) verpackt sind, sondern lose, konnte ich sie billiger bekommen. Daher können wir sie den Mitgliedern mit Preisvorteil anbieten (siehe Teilepool)!

Also die beste Gelegenheit, seinem **K70** das Bläuen abzugewöhnen, damit er nicht mit einem Stinkediesel verwechselt wird.

Wichtiger Tip, wenn's um's Radio geht !!

MONTAG, 3. JULI 1995 - NR. 152

Wenn jemand Bezugsquellen für ein originales Radio oder Zubehör sucht, hier eine wichtige Adresse:

Holger Kleinschmidt, Schloßstr.18, 51061 Köln, Tel.: 0221/661562 oder 0161/6224020, Fax 0221/8703301

Es sind ca.2000 Radios vorrätig, davon ca.500 von VW. Die angebotenen Geräte sind komplett geprüft, bzw.überholt mit 6 Monaten Garantie. Die Lieferung erfolgt auf Rechnung, Umtauschrecht bei Nichtgefallen oder Mängeln - also absolut faire Bedingungen.

Als ich für meinen NSU 1200 C ein passendes Radio suchte, haben mir Kameraden vom NSU-Club mir diese Adresse wärmstens empfohlen. Ich bin ebenfalls voll zufrieden. Man bekommt erstklassige Ware geliefert, alles mit Garantie und Umtauschrecht auf ehrlicher Basis. Auf Wunsch gibt es auch Zubehör, Einbausätze, Anleitungen etc. dazu.

Der Mensch ist sehr nett, hat ein unglaubliches Fachwissen und bemüht sich auch, eventuelle Sonderwünsche zu erfüllen. Die Preise sind dem gebotenen Standard angemessen, die Lieferung erfolgt prompt. Gewiß, Radios vom Schrott oder vom Flohmarkt sind billiger, aber wo ist da schon alles mit dabei, und dann noch mit Garantie?

Ingo Menker

35 000 feiern Geburtstag von VW Salzgitter

Salzgitter (ck). Mehr als 35 000 Menschen haben am Sonnabend gemeinsam mit der Belegschaft das 25jährige Bestehen des Volkswagenwerkes Salzgitter gefeiert. Beim Tag der offenen Tür informierten sich die Besucher nicht nur über die Arbeitsbedingungen im größten Motorenwerk der Welt, sie kamen sich auch in einem multikulturellen Fest untereinander näher: Türkische, griechische, spanische, argentinische und deutsche Gruppen gestalteten das folkloristische Programm. Die Einnahmen des von der Belegschaft organisierten Festes kamen einer an Leukämie erkrankten Gymnasiastin aus Salzgitter zugute. Mit dem Geld soll die Suche nach einem Knochenmarkspender finanziert werden.

VW-Produktionschef Folker Weißgerber erinnerte anlässlich des Jubiläums an die wechselvolle Geschichte des einst für 22 000 Menschen geplanten Werkes. 1970 war es für die Produktion des ersten wassergekühlten Frontmotor-Fahrzeuges von VW, dem K 70, in Betrieb gegangen. Doch wegen der Ölkrise liefen nur 210 891 Stück des K 70 vom Band. 1975 stand das Werk vor der Schließung. Doch Volkswagen baute es zum Motorenleitwerk aus, das inzwischen bereits 26 Millionen Triebwerke gefertigt hat und derzeit 7400 Mitarbeiter beschäftigt.

ACHTUNG --- 10. INTERNATIONALES K 70 - TREFFEN --- ACHTUNG

Das Treffen findet auch 1996 wie gehabt Pfingsten statt. Diesmal im Südschwarzwald, etwa auf halber Strecke zwischen Freiburg und Basel. Die Planung läuft, Näheres folgt demnächst. Also, reserviert das Wochenende 24.-27.Mai 1996!

Das Video vom Salzgitter-Treffen ist fertig!!

Eine Kassette mit 40 Minuten K 70 gibt es für 20 DM bei Mario Thimm, Tel.05143/5756

Ebenfalls erhältlich ist das Video von Luxemburg 1993, das vom Nürnberger Treffen ist noch in Arbeit, Info bei Mario

ACHTUNG NACHFERTIGUNG: Zum Satzpreis von 60 DM kann man ebenfalls bei Mario die Nabendeckel für die Fuchsfelgen bestellen. Diese Version hat auch eine kleine Madenschraube zur besseren Befestigung und "Haltbarkeit"

Es können noch einzelne K 70-Post-Hefte bei mir bestellt werden. Nachdrucke wird es nicht geben! Bedient Euch, solange der Vorrat reicht; bereits jetzt sind diverse Ausgaben nicht mehr vorrätig. 02304/43837, Ingo Menker

VW K70

Klub Danmark

Klaus Horndrup

Tandsbusk 12 Tandslet

6470 Sydals

Tlf. 74 40 71 02

Giro. 6 30 61 52.

Danemark d. 6 -11- 95

Liebe Freunde 1.ste Int. K70 Club.

Wie ist eine Juli ohne Sonne, 1ste Juli sind wir dieses sehr schönes Grosstreff in Salzgitter eingeladen, einer erlebnis für lebens, wir haben uns sehr erfreut, und das treff sehr genisen, unsere viele Freunde wiederzusehen.

Sonntag d. 2/8 beim Talsperre haben wir uns wieder verabschiedet, und alle einen guten Sommer erwünscht, das K70 hat wie einen Nähmaschine nach hause gelaufen.

Nächstes Woche Sonntag d.9/8 fahren Britta und Ich, mit unser 3 Kinder, 2 Söhne und Schweigertochter wieder südlich,diesmal fahren wir nach der Fransösische Riviera, Cannes, Nice, Monaco, Saint Tropez. Wir fahren mit 2 Autos, meinen alte K70(sehr schön ausgesehen) und einen Ascona. Beide Autos vollgepacht mit Proviant und Zelte für Urlauben 14 tage, beide Autos Tecnichs kontrolliert und justiert für diese lange Reise.

Späth nachmittag fahren ab, alle haben wir dieses merkwördiges stimmung, einen sehr gutes Ferie möchten wir alle. Südlich Hamburgs ist dieses stimmung ein par graden unten normal, meinen alte K70 fehlt, das Ladelampe hat mich durch die Elbtunnel, ganz in meinen gesicht geleuchtet, bei Garlsdorffer Wald Raststätte gibts kein mehr strohm, das Akku war lehr.

Jetzt waren gute rate sehr teure, keine Telefon am Raststätte, meinen Sohn und ich fahren dann zum Statt Garlsdorff einen Telefon zu finden, weil ich habe Glückliches weise die Telefonentafel über 1.int mitgenommen.

Zuerst möchte ich Arne Kunstmann anrufen, aber er war nicht zu hause, dann hatte ich die Thimm'is angerufen und mit Mario gesprochen, wehm wohnt in diese nähe. Wir, wohnt in diese nähe hat er gesagt, wir sind bei dir um eine Stunde.

Ungefähr eine stunde spähter kommt zwei reparaturwagen mit alles, Harry's Audi 100 mit Lydia, Harry, Mario und Manuela mit Fotoapparat, Kaffe, Limonade, Kucken und einen andere Lichtmaschine,und in seinem K70 kommt Manni und Volker und dann geht's los, es war sehr gemütlich . Ungefähr zwei stunden waren wir wieder am Autobahn, richtung süden.

Dann hatte wir wieder einen gute Ferie und nie mehr probleme gehabt, dieses Ferie sind wir 5500 Km gefahren, und er lauft wieder ohne probleme, dieses alte rostiges K70, 300,000 hat er gelaufen.

Ich möchte hier, meinen grosses dankbarkeit ausdrüchen dieses Service mit K70-K70-K70.

Mit Freundliches Grüssen
Klaus Horndrup.

EPISODEN AM RANDE

Der große K 70-Kofferraum - und seine vielseitige Verwendungsmöglichkeiten

Es war an einem herrlichen Samstagabend im Wonnemonat Mai. Ich hatte umfangreiche Restaurierungsarbeiten am Haus meiner Schwiegereltern in Warburg beendet (dort steht mein K 70 LS-Sondermodell) und war auf der Rückfahrt über Paderborn nach Nordborchen. Auf der B7, gleich hinter Warburg stand ein Anhalter. Er machte einen vertrauenerweckenden Eindruck. Ich war guter Stimmung, und darum nahm ich ihn mit. Wir kamen ins Gespräch. Der ca. 40 Jahre alte Mann bemerkte, daß der K 70 sehr selten sei und war vom Zustand meines weißen K 70 (EZ 14.4.71) ganz angetan. Er hatte die K 70 noch in guter Erinnerung, vor allem den für die damalige Zeit großen Kofferraum. Besonders dieser hatte für ihn eine unvergessliche Bedeutung. Doch lesen Sie selbst.

Vor ca. 20 Jahren sei er bei einem Bekannten gewesen, der einen K 70 hatte. Es war Wochenende und der Bekannte erzählte ihm, daß der Kofferraum undicht sei. Eine gute Möglichkeit sei doch sicher, wenn er sich in der Kofferraum begäbe, um mit der Taschenlampe das Leck zu suchen, bei einer Außenberieselung durch eine Gießkanne. Doch kaum sei er drin gewesen, habe der Bekannte den Deckel zugeklappt und sei losgebraust.

Nach ca. einer Viertelstunde Fahrt hielt er an, stieg aus und machte ein unsittliches Angebot, und er würde ihn nicht eher rauslassen, bis er zustimme. Jetzt sei ihm klar geworden, daß sein Bekannter ein warmer Bruder und am 17.5. geboren sei (Par. 175 BGB).

Er habe natürlich nicht zugestimmt. Die Fahrt ging ca. 2 Stunden weiter mit Unterbrechungen und weiteren Angeboten. Es sei ihm klargeworden, daß dies nicht so weitergehen könne. Darum habe er seinem Bekannten mitgeteilt, er sei jetzt einverstanden unter der Bedingung, zu einer bestimmten Stelle zu fahren, die in der Nähe seines Wohnortes lag.

Der Bekannte willigte ein, fuhr dorthin und öffnete den Kofferraum. Dann habe der Betroffene, haste was kannste, Fersengeld gegeben und sich in Sicherheit gebracht.

Bei dieser Begebenheit habe er den komfortablen Kofferraum des K 70 schätzen gelernt, aber dadurch auch in schlechter Erinnerung behalten.

Mittlerweile waren wir 15 km weiter und an dem Ort, wo der Anhalter wohnte.

Bei der Weiterfahrt dachte ich mir, dieses Erlebnis ist sicherlich eine Story für die K 70-Post.

Josef Wasmuth

Ein K 70-Freak geht zum Arzt (ebenfalls K 70-Fahrer):

"Guten Tag. Ich hatte einen Autounfall" - "Oh Gott, doch nicht etwa im K 70 ???" - "Nein, in einem Volvo" - "Ach so, dann ist's ja gut..... - und was fehlt Ihnen?"

P.S. Es handelt sich nicht um einen Witz. Dieser Dialog hat sich zugetragen, und zwar im Oktober 1995 in der Nähe von Dortmund.

I.M.

Kraftfahrt-Bundesamt

Zuschriften bitte nur an
nebenstehende Postanschrift richten

Kraftfahrt-Bundesamt · 24932 Flensburg

1. Internationaler K70 Club e. V.
z. H. Herrn Ingo Menker
Edelrosenstr. 17

44289 Dortmund

Ihre Zeichen und Ihre Nachricht vom
02.09.1995

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen
321-010.08

Durchwahl Nr. Flensburg
(04 61) 3 16- 13 93 10.10.1995

Bestandsanfrage über VW K70 Fahrzeuge

Sehr geehrter Herr Menker,

zunächst bedanke ich mich für Ihren Auftrag.

Die Zählung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum 1. Juli 1995 hat für die Fahrzeugtypgruppe K70 des Herstellers Volkswagen folgende Bestände ergeben:

Typschlüsselnummer	Zahl der Fahrzeuge
405 (90 PS)	339
406 (75 PS)	546
436 (100 PS)	80

Die Angaben verstehen sich einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

Die Rechnungssumme in Höhe von 33,10 DM wurde bereits an die Bundeskasse Kiel überwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Bauer

Beglaubigt:

Verw.-Angestellte



Dienstgebäude
Fördestraße 16
Flensburg-Mürwik

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat gleitende
Arbeitszeit. Besuchszeit deshalb nur
Mo. - Do. von 8.30 - 15.00 Uhr,
Fr. von 8.30 - 14.00 Uhr,
sonst nach Vereinbarung.
Bitte haben Sie Verständnis.

Telefon
(04 61) 3 16-0
(Vermittlung)

Telex
22872
Teletex
461301
Telefax
(04 61) 3 15 16 50
(04 51) 3 16 14 95

Konten
Postgirokonto: PGiroA. Hamburg
(BLZ: 200 100 20) Kto.-Nr. 60-209
Girokonto: Landeszentralbank Flensburg
(BLZ: 215 000 00) Kto.-Nr. 215 01 000

Der Pokal für den
am besten erhaltenen anwesenden VW K 70
wurde am 01.07.1995 in Salzgitter dem
pastellweißen K 70 von Ehepaar Bürmann aus Kassel
verliehen.

Fahrzeugdaten: Erstzulassung 06.10.1978, original 51.800 km, scheckheftgepflegt, Fahrgestellnummer: 4882510481, Polster: blaues Kunstleder, Extras: Stahlkurbeldach, Mittelkonsole,



Der Vorbesitzer (Jahrgang 1905) wohnte in meiner Nachbarschaft, daher war mir der Wagen vom ersten Tag an bekannt. Dieser alte Herr war ein sogenannter Sonntagsfahrer (nur bei Sonnenschein). Einmal im Jahr wurde der Kundendienstleiter von VW angerufen und nur er durfte den K 70 abholen und warten. Im Sommer 1990 war bei mir der Zeitpunkt gekommen, den alten Herrn zu fragen, ob nicht bald ein Verkauf anstehen würde. Die Reaktion blieb aber zunächst aus. Ein Jahr später verstarb der alte Herr. Jedoch in seinem Notizbuch hatte er niedergeschrieben: Beim Verkauf des K 70 sollte bei mir zuerst angefragt werden, ob noch Interesse bestehe. So standen die Erben (Tochter und Enkel) eines Tages vor meiner Tür. Das Geschäft war schnell unter Dach und Fach gebracht.



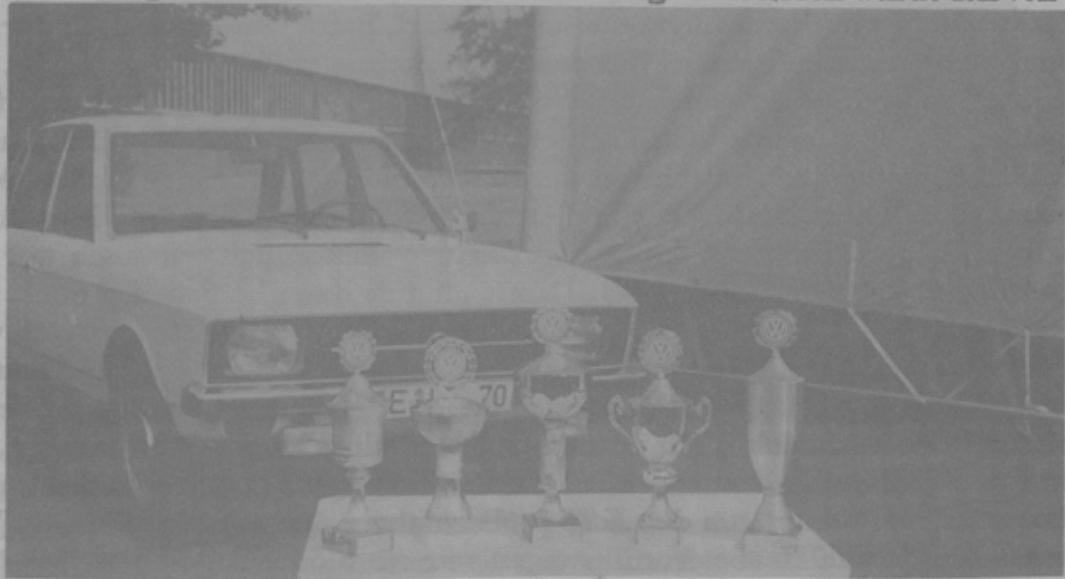
Ehepaar Bürmanns K 70 hat seitdem einige "Schönheitspreise" gewonnen und er wurde unserem Club freundlicherweise schon häufig als Ausstellungsstück für Messen zur Verfügung gestellt (die Red.).

Pokal für den ältesten anwesenden K 70 von Willi Hiegemann

Der K 70 L und seine Besitzer

Nachdem ich im 2. Halbjahr 1970 vom Band lief, wurde ich mit anderen K 70 auf dem Neuwagenplatz des VW Werkes Salzgitter abgestellt. Die Zeit nutzte ich nun, um mich anzuschauen. Meine Farbe war pastellweiß. Meine Innenausstattung hatte man in weinrotem Velour gehalten, mit roten Teppichen. Ein Radio hatte ich auch bekommen. Ich fand mich zu diesem Zeitpunkt unheimlich schön. Andere K 70 waren traurig, sie hatten nicht so viele Extras. Nach längerem Suchen fanden wir heraus, daß einige Ausstattungssachen nur mit einem L Paket geliefert wurden. Toll, ich bin ein K 70 L, dachte ich. Einige meiner Kollegen wurden dann nach und nach auf einen Autotransporter verladen und vom Werkshof weggefahren. Da ich nicht wußte, was dann mit uns passiert, hatte ich Angst, doch der Tag kam und man verlud auch mich. War das ein Verkehrsgewühl auf der Straße. Mir wurde klar, da gehöre ich auch bald zu. Mein Autotransporter fuhr Richtung Ruhrgebiet. Die Luft wurde etwas schlechter, dafür das Verkehrsgewühl immer mehr. Plötzlich stoppten wir, ich war am Bestimmungspunkt angekommen. Mein Zuhause hieß Bochum. Mein VW Händler, der mich verkaufen wollte, hieß Autohaus Hugo Hülpert. Da stand ich nun und keiner wollte mich. Plötzlich war das Jahr schon um und wir hatten 1971. Damit ging es dann bergauf für mich. Am 15.01.1971 wurde ich entwachst, poliert, halt gereinigt. Nun konnte man sich wieder wohl fühlen. Nachmittags bekam ich so Alutafeln in weiß mit schwarzen Buchstaben angeschraubt. Ich war zugelassen und durfte am Verkehrsgeschehen teilnehmen! Endlich, dachte ich, aber wer hat mich gekauft? Bald merkte ich: keiner! Der VW Händler benutzte mich als Vorführwagen. Tagsüber rutschten einige Leute auf mir herum, um den K 70 probefahren und abends nahm ein Verkäufer mich mit nach Hause. Vorführwagen war ein blödes Autoleben. Das tolle war mein Kennzeichen, ziemlich kurz geraten und mit den Daten BO-P 55 leicht zu merken. Im Juni fuhr dann ein nettes Ehepaar probe und waren von mir total begeistert. "Den kaufen wir!" wurde schon während der Fahrt beschlossen. Endlich ein richtiges Zuhause, dachte ich. So war es auch: am 23.06.'71 wurde meine Zulassung umgeschrieben und ich wurde abgeholt. Ein tolles Zuhause, ich bekam eine Garage und wurde nur selten benutzt. Ich wurde bald mehr gepflegt als gefahren. Dann bekam mein Besitzer ein Augenleiden und konnte erstmal kein Auto mehr fahren. So stand ich dann 6 - 7 Jahre in der Garage herum. Man schaute nach mir, fuhr mich zum TÜV, diese blöde ASU gab es ja noch nicht, und anschließend wieder in die Garage. Ein paar Kratzer bekam ich mit der Zeit zwar auch ab, aber mein Besitzer besserte sofort immer alles aus. Wie gesagt war die Pflege super, außerdem konnte er gut fahren und wir hatten nie einen Unfall. Andere Autos wurden verkauft und wechselten häufig ihre Besitzer, nur ich wurde anscheinend verschont. Sie liebten mich, meine Ausstattung, Form, Kofferraum, Fahrverhalten usw.. Fast 20 Jahre war dort in Bochum mein Zuhause. Doch dann kam der Tag, an dem eine Nachbarin einen neuen Golf 2 gewann. Sie konnte mit ihm nichts anfangen und bot in preiswert zum Verkauf an. nach vielen Überlegungen und Tränen beschloß man dann, mich abzugeben und den Golf zu kaufen. Neues Auto, günstig usw.. Für mich war klar: jetzt bin ich dran; Garage räumen, Besitzerwechsel, also weg. Traurig stand ich da, wer würde mich kaufen mit 20 Jahren, wie geht man mit mir um, was passiert alles mit mir und wie sieht mein neues Zuhause aus? Ein Verwandter bekam mich vom Besitzer geschenkt, um

mich zu verkaufen. Das Geld konnte er dann behalten. Als dieser mich abholte, standen meine alten Besitzer mit Tränen in den Augen da. Ich wurde zu Ford gebracht, um neuen TÜV zu bekommen. Der Verwandte arbeitete dort. Mir war übel und schlecht zwischen diesen fremden jungen Autos. Ich dachte: was für runde Dinger, und ich wurde als eckige Kiste bezeichnet. Endlich klebte eine neue Plakette auf meinen Kennzeichen und ich wurde in einer anderen Garage abgestellt. Warten auf den neuen Besitzer hieß es. Nachdem ich von einigen Leuten besichtigt wurde, kam ein junger Mann aus Essen, begutachtete mich, stellte hier und da einige Mängel fest und sagte dann dem Kauf zu. Einige Tage später wurde ich dann mit roten Nummern abends abgeholt und über die Schnellstraße nach Essen gebracht. Da ich ja nicht wußte, was nun mit mir passiert, machte ich erstmal einen auf kaputt. Vordere Stoßdämpfer festsetzen, hoppeln wie ein tiefergelegter Manta und Auspuff röhren lassen wie ein Rennwagen. In Essen wurde ich von sei-

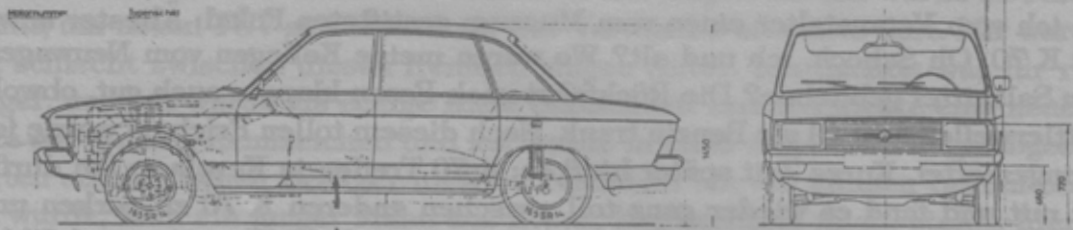


nem Vater bewundert, da er mal genauso einen K 70 gefahren hat, gleiche Farbe und gleiche Ausstattung. Anschließend landete ich in einer großen Halle, die voll mit alten VW Modellen war: Käfer, 1600er, 411/412er und weitere K 70 standen dort herum, teils restauriert oder wie ich noch original. Einige Wochen später wurde ich wieder herausgeholt und bekam neue Stoßdämpfer vorne und einen neuen Auspufftopf. Dazu war ich bei einem Toyotahändler gelandet, ich mußte feststellen, daß der neue Besitzer dort arbeitet. Wieder in meinem neuen Zuhause (Halle) angekommen, wurde besprochen, mit mir zu einem K 70 Treffen nach Lauenburg zu fahren. Ich wurde nun einen Tag lang poliert und geputzt, von innen und außen, anschließend sah ich fast wieder aus wie neu. Dann bekam ich Essener Kennzeichen wie man die Dinger nennt. Am nächsten Tag fuhren wir zur Arbeit (Toyotahändler) und ich beschloß noch mal kaputtzugehen. Meine Zylinderkopfdichtung verabschiedete sich. Mein Besitzer war sehr sauer, beschimpfte mich, nahm mir die Kennzeichen wieder ab und ließ mich bei Toyota stehen. Das Wochenende in Lauenburg verbrachte er dann mit seinem grünen K 70. Ich hatte etwas falsch gemacht, kaputtgehen war nicht so gut. Bei meinem zweiten Besitzer in Bochum war ich nie defekt, da er mich immer gut behandelte. Er war immer zufrieden mit mir. Aber mein neuer Besitzer gab auch nicht auf, ich bekam eine neue Kopfdichtung. Zufrieden hörte ich von einem neuen K 70 Treffen in Weiterstadt. Er beschloß erneut, mich mitzunehmen. Bald 500 km am Stück war für mich Neuland. Angekommen sind wir gut und ich freute mich, zwischen so vielen Kollegen stehen zu dürfen. Das Programm wurde mitgemacht

und wir fahren zu einem Museum nach Sinsheim (Auto-Technik-Museum). Dort bekam ich vom Veranstalter einen vom Museum gestifteten Pokal: Ältester anwesender K 70. Oh Schock, ich und alt? Wo waren meine Kollegen vom Neuwagenplatz in Salzgitter geblieben? Die Rückfahrt nach Essen klappte auch gut, obwohl ich mittlerweile mehr Öl als Benzin trank. Nach diesem tollen Erlebnis wurde ich dann eingemottet. Kurze Zeit später hieß es: K 70 Treffen in Kevelaer. Ich durfte wieder mit und fand es wieder ganz toll zwischen anderen K 70 zu parken und neue Leute zu sehen. Mein Besitzer sprach mit anderen K 70 Besitzern und fühlte sich unter ihnen genauso wohl wie ich. Am Sonntag ging es dann zu den K 70 Leuten nach Holland. Dort wurden wir bewertet. Zustand 3 und erhaltenswert sagte der Typ zu meinem Besitzer. So'n Quatsch dachte ich, wäre ich Schrott, hätte Willi wohl kein Geld für mich ausgegeben und nichts repariert. Nach diesem Treffen kam ich dann endgültig in den Ruhestand. Nur auf der Technoclassica in Essen habe ich zwischenzeitlich 3 mal als Ausstellungsstück gestanden. Bis zum Juni 1995 stand ich geschützt in der Halle zwischen den Kollegen 'rum. Andere Autos kamen dazu, auch immer neue K 70 tauchten auf. Dann sprach Willi vom K 70 Treffen und vom Tag der offenen Tür im Werk Salzgitter. Mein Geburtsort, dachte ich und hoffte. Plötzlich stand Willi vor mir und sagte: "Du kommst mit!". Nachdem die Batterie wieder voll und Sprit wieder drin waren, führen wir wieder zu Toyota. Kurz vorher blieb ich stehen, da ich nach langem 'rumstehen ordentlich Durst hatte. Willi wurde mit Reservekanister kurz zum Fußgänger. Ich bekam neue Dichtungen, wegen des Öl saufens. Dann hörte ich das Wort TÜV und weg war der Gaszug, halt gerissen. Mit Wut wurde auch das instandgesetzt und die neue TÜV Plakette kam. Jetzt hieß es: Salzgitter, ich komme. Nach der Zulassung bekam ich meine Kennzeichen abends um 23 Uhr angeschraubt. Vorher wurde ich total vollgepackt, Inspektion gab es schon einen Tag vorher. Nachts um 4 Uhr führen wir dann los. In Hamm traf Willi dann Petra & Jörg. Ich durfte dann in Begleitung eines USA VW 412 nach Salzgitter'fahren. Dieses Treffen war für mich das schönste bisher. Obwohl alles dort mittlerweile anders aussah. Soviel K 70 Kollegen auf einem Haufen - einfach toll. Der Produktionsleiter erkannte mich als einen der ersten K 70 Baureihe wieder! So erfuhr Willi auch, daß ich als Neuwagen schon eine produktionsbedingte Beule hatte (vordere Haube). Der ehemalige Lackierarbeiter verriet mich. Bei uns paßte früher nicht alles so ganz und wir wurden nachgearbeitet. Viele von uns waren auch undicht (kleine Fenster) hinten und auch im Kofferraum gab es viele Wassereinbrüche. Einige von uns (vor meiner Zeit) führen nur bis aus den Produktionshallen heraus, dann hatten sie einen Motorschaden. Einige von uns hatten viele Kinderkrankheiten, wie man bei neuen Modellen so sagt, einige dafür keine. Bis auf die Beule hatte ich Glück! Zum Ende des Treffens gab es dann wieder Pokale, der für den ältesten anwesenden K 70 landete wieder bei mir. Dafür sei nochmals Dank gesagt. Am Sonntag ging das Treffen des 1. internationalen K 70 Club weiter, wo ich dann an einer schönen Rundfahrt und Fototermin teilnehmen durfte. Die Rückfahrt war zwar gut, aber sehr naß. Nun parke ich in einer Einzelgarage und warte auf neue Ereignisse. Bis dahin wünsche ich meinen Kollegen, daß sie vor dem Schrott noch lange gerettet werden, viel Pflege und Glück mit ihren Besitzern. Ich bin mit meinen 3 jedenfalls auch zufrieden. Es grüßt

der weiße K 70 aus Essen.

VOLKSWAGEN TYPE 48/90PS-(VW-K70) mit dem weitesten
Anfahrtsweg von Jürgen Blieberger (Österreich)



Mein orange metallisé K70 ist der Älteste, als K70 und als mein erster Kauf, ich bekam ihn aus erster Hand, davon abgesehen, daß er 1972 ein Jahreswagen von VW war, und er ist natürlich mein liebster und schönster K70. Ich habe ihn beim Spazierengehen in einem engen Tal bei Hallein (meine Heimatstadt) mit meiner Mutter in einer Scheune entdeckt, als ich 17 war, seine Schnautze schaute zwischen den Türen durch den Spalt, und dann habe ich ihn im Juli 1988 für 2000 DM von diesem Bergbauern am Dürrnberg bei Hallein gekauft (der ihn am 13.01.1972 von VW gekauft hatte), er mußte aber beim Kauf schon am Unterboden geschweißt werden. Wegen Dellen und ausbleichenden Lack ließ ich ihn dann 1990 ganz neu lackieren, und habe dabei gut ein halbes Jahr selbst mit-hand angelegt.

Mir ist irgendwann einmal der Triebling ins Differential geflogen, und dann nach erneuernlassen der Synchronringe ist das Getriebe ausgefallen. Dann habe ich seitdem nur mehr selbst Handangelegt und alleine mit einer Hebebühne von einer kleinen Werkstatt den Getriebe-Diff-Trakt über die Nacht gewechselt, und fahre seither (von einem einmaligen Benzinpumpenproblem (Benzin ins Öl) abgesehen) defektfrei und zufrieden.

Der Motor dieses K70 ist ein Phänomen. Er ist nicht zu mager eingestellt, und hat kaum mehr Vorzündung, aber auch jetzt wieder wo wir zu Euch gereist sind, fuhr ich bei 110 km/h auf der Autobahn mit einem Tank mehr als 600 km! Im Alltag braucht er so um die 9 Liter, dank des Handjokes.

Seine Daten sind:

Fahrgestellnr.: 48 1 25 39946, Motornr.: DA 028246, 90 PS erstmal.Zul. 28.5.1971 Kennz.: S-200 DR
Erstbesitzer nach Porschehof Salzburg (Jahreswagen) : Aschauer, Manfred. Bergbauer, Dürrnberg 40

Anschrift des Käufers: Salzburg, am 25.05.1971

Ever

J. Blieberger

PORSCHE KONSTRUKTIONEN KG

911

PORSCHEHOF
5021 SALZBURG

481 141



Ich erkläre hiermit, daß das von Ihnen heute erstattete, das bei uns

Fahrgestellnr.: 48 1 2539946

und Motor-Nr.:

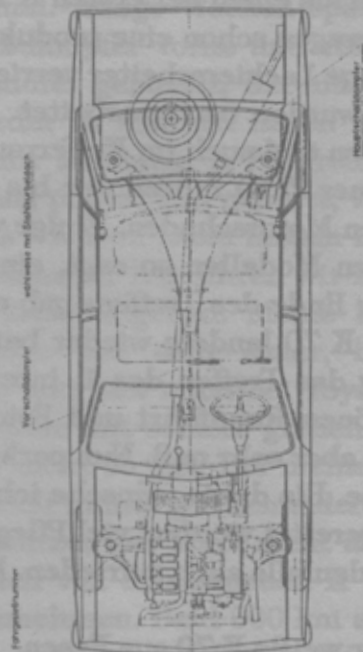
DA028246

SCHALTGETRIEBE führt, mit der nachstehend beschriebenen und vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie genehmigten Type übereinstimmt.

Eine Abschrift des Genehmigungsbescheides ist angeschlossen.

Nummer des Verzeichnisses:
gem. § 30 Abs. 4 KFG. 1967:

PORSCHE
Konstruktionen KG
(Unterschrift
eines zeichnungsberechtigten
Vertreters des Ausstellers)



Warum zur Entbindungsstation - ein K 70 tut's auch

Am 17.9.95 war ich auf einem regionalen Oldtimermarkt in Kaunitz bei Paderborn - natürlich mit einem meiner K 70, dem türkismetalllicfarbenen.

Dort hat mich übrigens vor einigeigen Jahren Jörg Ballwanz aufge-gabelt. Seit der Zeit bin ich Mitglied in unserem Club.

Es war gegen Ender der Veranstaltung und ich traf die letzten Vor-bereitungen zur Heimfahrt. Da sprach mich ein ca. 50jähriger Mann an, der sich für K 70 interessierte uns sich demnächst einen zulegen wollte. Er erkundigte sich nach Ersatzteilproblemen, und ob überhaupt noch einer zu bekommen sei, usw.

Ich fragte ihn nach dem Beweggrund. Und dann erzählte er, daß seine Familie eine ganz besondere Beziehung zum K 70 habe.

Bis vor 14 Jahren habe er selber einen K 70 gehabt, Vor knapp 16 Jahren habe er seine hochschwängere Frau ins Krankenhaus zur Ent-bindung bringen wollen. Doch soweit kam er nicht. Die Lage habe sich zugespitzt. Der Geburtsvorgang sei nicht aufzuhalten gewe-sen. Er sei rechts rangefahren, und die Geburt einer gesunden Tochter erfolgte auf dem Rücksitz des K 70.

Mittlerweile ist die Tochter fast 16 Jahre alt, und zum 18. Ge-burtstag wolle er ihr einen fahrttüchtigen, restaurierten K 70 schenken, aus besonderem Anlaß.

Ja, sagte ich, das sei sicher ein würdiges und historisches Ge-schenk.

Er erwähnte, daß er Maschinenbaumeister sei uns sich die Restau-ration eines K 70 zutraue. Er wolle kein fertiges Auto, sondern ein Restaurierungsobjekt.

Ich versprach ihm die Zusendung von K 70-Inseraten aus unserer K 70-Post und meine weitere Unterstützung.

Josef Wasmuth

- und noch 'ne Episode:

Dieses Erlebnis hatte mein Vater vor einiger Zeit in seiner Fir-menkantine.

Während des Mittagessens erwähnte er zu seinem neben ihm sitzen-den Kollegen, daß er noch in die Druckerei müsse, um für seinen Sohn dessen K 70-Zeitung abzuholen. Als das Stichwort "K 70" fiel, *die beiden gegenüberstehenden Kollegen (die meinem Vater nur oberflächlich bekannt waren) schlagartig und sahen von ihrem Essen auf. *verstummt

Der eine fing an zu erzählen, daß er 13 Jahre einen K 70 beses-sen hätte, und daß es sein schönstes Auto gewesen sei, und seine Familie würde sich noch heute an viele Begebenheiten mit diesem Wagen erinnern, und alle seien furchtbar traurig gewesen, als der K 70 wegen zu schwerer TÜV-Mängel verschrottet werden mußte. Der andere Kollege regte sich dagegen fürchterlich auf. Er habe auch einen K 70 gehabt, das sei der schlimmste Wagen von allen ge-wesen, nur Ärger und Pannen, und was sei er froh gewesen, als er diese Karre endlich loswerden konnte, etc.

Man sieht, manchmal reicht das Stichwort "K 70" aus, um die viel-fältigsten Emotionen zu wecken. Viele Leute erzählten uns auf Messen o.ä., daß ihr K 70 der letzte Wagen in der Familie gewe-sen sei, der noch echte Gefühle hervorgerufen hat. Heute hätten sie derartige Emotionen zu ihren Autos nicht mehr.

Ingo Menker



Der Weg zum DEUVET-Paß

Der DEUVET-Fahrzeugpaß, was ist das eigentlich? Eine häufig gestellte Frage. Der DEUVET-Fahrzeugpaß ist das nationale Dokument, das ein Veteranenfahrzeug in allen historischen und technischen Einzelheiten beschreibt. Die Ausstellung eines DEUVET-Paß ist die Voraussetzung zur Erlangung der FIVA-International Identity Card. Die FIVA ist die *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*, also der internationale Dachverband der Oldtimerfahrzeuge. In diesem Dachverband sitzen die Vertreter der nationalen Dachverbände, wie dem DEUVET, dem *Bundesverband Deutscher Motorveteranen Clubs*.

Wozu sind diese Dokumente gut?

Zuerst einmal verlangt man die FIVA-Identity Card bei den großen internationalen Oldtimer-Veranstaltungen und -Rallies. Aber auch wenn Sie im Ausland an einer nationalen Veranstaltung teilnehmen wollen, brauchen Sie in der Regel den FIVA-Paß. In Deutschland genügt der DEUVET-Fahrzeugpaß. Solche Veranstaltungen sind zum Beispiel die Meraner Klassikertage, die Bertha-Benz-Fahrt, die Mille Miglia, die Tulpen-Rallye usw.

Da machen Sie sowieso nicht mit, meinen Sie? Erstens kann sich so etwas schnell ändern: neue Bekannte, neue Interessen – mal etwas mit dem restaurierten Oldtimer erleben. Das sind nur ein paar Gründe, um eventuell doch mal Interesse zu bekommen.

Außerdem wird in Zukunft zu immer mehr Veranstaltungen von den Teilnehmern ein Paß verlangt. Zum einen aus eigenem Interesse: Mit dem Paß ist nachgewiesen, daß es sich um einen „echten“, originalen Oldtimer handelt – der Veranstalter kann also schon mal eine Vorauswahl treffen und ist sich sicher, daß er gutes und interessantes „Material“ erhält. Zum anderen wird es immer schwieriger, eine Veranstaltung genehmigt zu bekommen. Schon jetzt machen einige Behörden zur Auflage, daß nur nachgewiesene Oldtimer teilnehmen dürfen. Als Nachweis gilt natürlich der DEUVET- oder FIVA-Paß.

Die Ausführlichkeit des DEUVET-Passes hat aber auch die Versicherungen auf den Plan gerufen. Da durch den Paß die historische und technische Authentizität nachgewiesen wird, braucht die Versicherung das nicht mehr zu prüfen. Ein Versicherer verzichtet zur Zeit schon unter bestimmten Bedingungen auf ein Wertgutachten, wenn ein DEUVET-Paß vorliegt. Andere werden hoffentlich folgen. Aber, um Mißverständnissen vorzubeugen: Der DEUVET-Paß stellt, wie schon gesagt, die historische und technische Authentizität fest (beschreibt also den Zustand auf Originalität), er stellt aber nicht den Fahrzeugwert fest.

Insofern bietet der DEUVET-Paß auch eine gute Basis für die Arbeit der Sachverständigen. Auch ein noch so guter Sachverständiger kann unmöglich alle Oldtimer in allen Einzelheiten beurteilen. Liegt aber ein DEUVET-Paß vor, ist ihm diese Arbeit abgenommen. Er braucht nur noch anhand des Fahrzeugzustandes den Wert festzulegen. Schon jetzt geben daher Sachverständige einen deutlichen Preisnachlaß für ein Gutachten bei Vorlage eines DEUVET-Passes.

So schnell wie die freie Wirtschaft reagieren die Behörden natürlich nicht. Aber gerade hier besteht oft Unklarheit zum Thema: Was ist eigentlich ein Oldtimer? Erst seit Anfang diesen Jahres ist der Begriff Oldtimer und damit das Fahrzeug als solches im Behördendeutsch anerkannt. Auch wurde vom Bundesverkehrsministerium schon die Empfehlung ausgegeben, daß es bei der Beantragung eines roten Kennzeichens ausreiche, wenn ein DEUVET-Paß vorliegt, um den Oldtimer-Status anzuerkennen.

Der DEUVET ist natürlich dabei, den Paß auch in anderen Bereichen zu etablieren. Überall da wird er Ihnen von Nutzen sein, wo es Vergünstigungen und Sonderregelungen geben kann.

So versucht der DEUVET Ausnahmen vom Smog-Fahrverboten zu erreichen. Ebenso liegen beim Finanzministerium Vorschläge für Ausnahmen für Oldtimer bei der geplanten Öko-Fahrzeugsteuer vor. Auch hier könnten sich die Oldtimer mit dem Paß ausweisen.

Derzeit laufen Gespräche mit dem TÜV an. Der DEUVET versucht, die Prüfungsintervalle zu verlängern. Als Basis soll der Fahrzeugpaß dienen. Auch bei den roten Dauerkennzeichen soll eine Fahrzeugprüfung vorgeschrieben werden. Auch diese soll für Fahrzeuge mit Paß einfacher werden.

Alles noch Zukunftsmusik, sagen Sie? Kaum. Die bisher übliche Definition, daß ein Oldtimer mindestens 20 Jahre sein muß und im Regelfall nicht als Alltagsfahrzeug genutzt wird, dafür aber überdurchschnittlich gepflegt ist, muß mit Inhalt gefüllt werden. Wir machen uns unglaublich, wenn man für einen alten Golf oder Kadett nur aus der Gnade seines Alters Vergünstigungen ableiten will. Erst der Nachweis des besonderen Liebhaberstatus' erhebt das Fahrzeug zum Oldtimer. Und dieser Nachweis wird durch den Fahrzeugpaß erbracht.

Wer beurteilt nun die historisch-technische Authentizität? Im DEUVET gibt es Leute mit mehr Sachverstand als der beste Sachverständige! Glauben Sie nicht? Nun, ein „normaler“ Sachverständiger kann sich unmöglich mit allen Oldtimern auskennen. In den dem DEUVET angeschlossenen Markenclubs gibt es aber Spezialisten, die sich mit Ihrem Modell besonders gut auskennen, die Typreferenten. Die sind zwar nicht „amtlich anerkannt“, aber darauf können wir zum Glück verzichten. Damit trotzdem der Überblick gewahrt bleibt, und den Typreferenten auch ein bißchen auf den Zahn gefühlt wird, gibt es beim DEUVET die Fahrzeugpaßprüfer-Schulungen. In diesen Schulungen werden die Typreferenten in die Materie eingewiesen, den typspezifischen Sachverstand bringen sie ohnehin schon mit. Eine solche Schulung gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil und ist recht ausführlich. Zur Zeit gibt es ca. 100 Fahrzeugpaßprüfer in Deutschland mit den verschiedensten Schwerpunkten. Dieses System wird eifrig ausgebaut, so daß ein flächendeckendes Netz von Prüfern den Fahrzeugbesitzern zur Verfügung steht. Die Fahrzeuge werden also von den Spezialisten der Markenclubs abgenommen, die Clubs tragen also den größten Teil der Verantwortung, damit das auch alles klappt. Sie wählen die Prüfer aus und sorgen dafür, daß gleichmäßig Prüfer für Ihr Modell im Lande verteilt sind. Nur mit Hilfe und Mitarbeit der Clubs funktioniert das Fahrzeugpaß-System. Lassen wir uns diese Verantwortung nicht aus der Hand nehmen!

Wie komme ich nun an den Fahrzeugpaß? Zuerst einmal müssen Sie Mitglied in einem dem DEUVET angeschlossenen Oldtimerclub sein. Sie meinen, das sei ungerecht? Nun, die Clubs sind die Säulen unseres Hobbys. Nur durch die Clubs wurde die Szene zu dem was sie ist. Diese Clubs tragen ihren Dachverband, den DEUVET. Der wiederum vertritt die Oldtimer als Gesamtheit in der Öffentlichkeit. Somit ist

es nur gerecht, wenn man Mitglied in einem Club ist und auf diese Weise das Hobby unterstützt und pflegt. Und dieser Club sollte fairerweise auch den DEUVET unterstützen, denn der DEUVET vertritt alle Oldtimer. Der Zusammenhalt macht uns stark. Über Ihren Club oder über die Geschäftsstelle des DEUVET erhalten Sie die Unterlagen zum Fahrzeugpaß
Ihr Oldtimer muß mindestens 20 Jahre alt sein. Das allein reicht aber noch nicht. Er muß sich zudem in einem guten Original- und Erhaltungszustand oder, falls teil- bzw. vollrestauriert, in einem dem Original absolut identischem Zustand befinden. Dazu darf er im Regelfall nicht als Alltagsfahrzeug benutzt werden.

Erschrecken Sie jetzt nicht! Natürlich dürfen Sie mit Ihrem Oldtimer auch ins Büro fahren. Aber eben nicht täglich – und ein Alltagsfahrzeug sollten Sie auch besitzen. Wenn Sie Ihren „Oldtimer“ täglich und zu allen Fahrten benutzen wollen, bleibt Ihnen das unbenommen. Es ist aber dann nichts weiter als ein altes Auto – und dafür gibt es keine Sonderregelungen.

Und der Originalzustand? Natürlich, wenn nur alle Fahrzeuge in absolutem Originalzustand einen Paß bekommen würden, hätte der DEUVET nicht viel zu tun. Fast jedes Auto hat Abweichungen vom Originalzustand, angefangen bei der obligatorischen Warnblinkanlage, über Blinker, Reifen, Auspuff, bis hin zum Motor. Diese Abweichungen werden bei der Abnahme des Fahrzeuges festgestellt und dokumentiert. Das dient der Ehrlichkeit und der Transparenz. Natürlich dürfen Sie Ihr Auto nicht gaudelos umbauen. Änderungen müssen dem Zeitgeist Ihres Fahrzeuges entsprechen. Wenn Sie in ein Fahrzeug aus den 50ern einen Motor aus aktueller Produktion einbauen, so ist das kein Oldtimer mehr, allenfalls ein Liebhaberstück. Dafür gibt es aber keinen Fahrzeugpaß. Genausowenig für Repliken, die einem Oldtimer ähnlich sehen.

Von der FIVA gibt es dazu verbindliche Richtlinien und Fahrzeugklassen, die wir am Ende vorstellen.

Zur Fahrzeugbegutachtung bringen Sie bitte alle Unterlagen zu Ihrem Fahrzeug mit, die zum Beispiel zum Nachweis von Ausstattungen, Richtigkeit des Baujahres, Farben, Zubehör dienen. Zusammen mit dem Prüfer füllen Sie den Fragebogen aus, dabei zeigen Sie ihm Ihr Auto. Sie werden sehen, es ist sehr interessant. Danach senden Sie den Fragebogen mit Fotos Ihres Fahrzeuges an die DEUVET-Fahrzeugpaßstelle, wo DEUVET- und ggf. auch der FIVA-Paß ausgestellt werden. Sicher werden Sie ein Clubtreffen oder eine ähnliche Veranstaltung zur Begutachtung nutzen, damit Sie und besonders der Prüfer nicht lange Anfahrten in Kauf nehmen muß. Sollten in besonderen Fällen dem Prüfer zusätzliche Kosten entstehen, zum Beispiel weil Sie den Prüfer zu sich nach Hause bitten, so werden Sie diese übernehmen.

Was kostet das? Für den DEUVET-Paß ist ein Scheck über 40,- DM beizulegen, für den FIVA-Paß weitere 10,- DM. Bitte legen Sie auch einen frankierten (3,- DM) und adressierten DIN C 4-Briefumschlag für die Rücksendung bei. Es wird dann zwischen zwei und vier Wochen dauern, bis der Fahrzeugpaß mit dem geprüften Fragebogen bei Ihnen ankommt. Der Fragebogen ist Bestandteil des Fahrzeugpasses, denn er enthält ja die ausführliche Beschreibung. Dazu erhalten Sie einen Aufkleber, der Ihr Fahrzeug als ein „anerkanntes historisches Motorfahrzeug“ ausweist. Sowohl in Paß, Fotos, Fragebogen und Aufkleber wird die gleiche Nummer eingestanz, um die Zusammengehörigkeit zu dokumentieren.

Nun noch etwas Bürokratie. Die FIVA unterteilt die Oldtimer in verschiedene Klassen, die wir hier wiedergeben wollen.

Da sind erst einmal die Alterseinstufungen:

Klasse A, Fahrzeuge gebaut vor dem 31. Dezember 1904.

Klasse B, Fahrzeuge gebaut zwischen dem 1. Januar 1905 und dem 31. Dezember 1918.

Klasse C, Fahrzeuge gebaut zwischen dem 1. Januar 1919 und dem 31. Dezember 1930.

Klasse D, Fahrzeuge gebaut zwischen dem 1. Januar 1931 und dem 31. Dezember 1945.

Klasse E, Fahrzeuge gebaut zwischen dem 1. Januar 1946 und dem 31. Dezember 1960.

Klasse F, Fahrzeuge gebaut nach dem 1. Januar 1961 und die bis zum 1. Januar des laufenden Jahres mindestens 20 Jahre alt geworden sind).

Bei Motorrädern reicht die Klasse B vom 1. Januar 1905 bis zum 31. Dezember 1914 und die Klasse C vom 1. Januar 1915 bis zum 31. Dezember 1930.

Ist das Alter bestimmt, erfolgt die Einteilung in Restaurierungs-Kriterien gemäß der geltenden FIVA-Bestimmungen:

3.1. Das Fahrzeug befindet sich im originalen, werksmäßigen Auslieferungszustand des Herstellers. Reifen, Lager und andere Verschleißteile, die während einer normalen Nutzungsdauer des Fahrzeuges erneuert werden, müssen durch Original-Ersatzteile gleicher Qualität ersetzt werden. (Originales Fahrzeug, selten, aber gibt es durchaus.)

3.2. Das Fahrzeug befindet sich im Auslieferungszustand des Herstellers; Reifen, Lager, Lackierung, Verdeckmaterial, Polsterung und andere Verschleißteile, die während der normalen Nutzungsdauer eines Fahrzeuges erneuert werden müssen, dürfen nur durch Original-Ersatzteile oder durch Materialien gleicher Qualität ausgetauscht werden. Falls diese nicht mehr lieferbar sind, können diese Teile durch Teile neuerer Produktion, die sich möglichst eng an die originalen anlehnen, ersetzt werden. Modifikationen, die für die Sicherheit oder für die Zulassung zum Straßenverkehr notwendig sind, sind erlaubt; aber sie sollten so ausgeführt sein, daß das Fahrzeug ohne Beschädigungen in den Originalzustand zurückgebaut werden kann. (Unrestauriertes, aber instandgesetztes Originalfahrzeug.)

3.3. Ein teilweise oder vollständig restauriertes Fahrzeug, das der Originalausführung völlig oder soweit wie möglich entspricht. (Das übliche restaurierte oder teilrestaurierte Fahrzeug: Teile von verschiedenen in der Originalität passenden »Spendern« werden nach Originalspezifikationen wieder zusammgebaut, unter Umständen wurden nachgefertigte Teile verwendet.)

3.4. Ein Fahrzeug, daß mit Veränderungen/Verbesserungen wieder aufgebaut wurde, die während der normalen Nutzungsdauer des Fahrzeuges denkbar gewesen wären, wie zum Beispiel ein späterer Motortyp desselben Herstellers, oder eine neue Karosserie als Kopie eines Aufbaues, die während der normalen Nutzungsdauer des Fahrzeuges hätte hergestellt werden können. Alle Veränderungen müssen dem Geist der Zeit entsprechen, in der das Fahrzeug normalerweise benutzt wurde.

3.5. Nachbauten von einem anderen Hersteller unter hauptsächlichlicher Verwendung von Teilen aus derzeitiger Produktion. Solche Fahrzeuge können nach diesen Regeln nicht anerkannt werden, es sei denn, sie fallen durch Zeitablauf unter die FIVA-Bestimmungen für die Klassikereinteilung. (Zum Beispiel ein Cabrio-Nachbau auf einer ehemaligen Limousine.)

4812500001

Seit einiger Zeit beschäftigen wir uns mit der "Ahnenforschung" des NSU / VW K 70, wobei sich gerade im Anfangsstadium der Produktion einige Widersprüche ergeben haben. Auf der Suche nach der Fahrgestellnummer 1 fanden wir zwei widersprüchliche Angaben:

- 1) Der im VW Museum ausgestellte goldmetalllicfarbene VW K 70 soll die Fahrgestellnummer 4812500001 haben.
- 2) Auf dem Pressefoto, das anlässlich des 9. internationalen K 70 Treffens in Salzgitter am 1. Juli 1995 verteilt wurde, befindet sich ein pastellweißer K 70. Das Foto ist datiert vom 29.07.1970. Außerdem wurden laut der VW Historie "Ich der K 70" die ersten 300 Fahrzeuge von der 28. bis zur 30. Woche 1970 auch in pastellweiß lackiert.



Tatsache ist: das VW Museum in Wolfsburg hat uns vor einigen Tagen einen Blick unter die Motorhaube des goldmetalllicfarbenen K 70 gewährt. Er trägt die Fahrgestellnummer 4812500001.



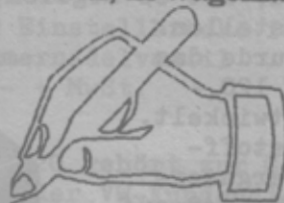
48 1 25 00001
Typ Modelljahr laufende Nummer

So bleibt noch zu klären, wann der goldene K 70 vom Band gelaufen ist und ob der weiße möglicherweise ein Vorserienmodell ohne Fahrgestellnummer ist.

Aufruf!!!

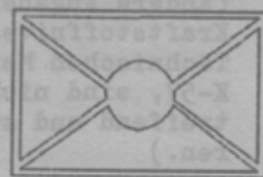
Wenn Ihr Euren Beitrag zu unserer VW K 70 Fahrgestellnummer-Archivierung noch nicht geleistet habt und uns gerne behilflich sein möchtet, bitten wir Euch hiermit, uns folgende Daten zukommen zu lassen:

- Fahrgestellnummer und wenn möglich die Nummer der sich im Motorraum neben der Fahrgestellnummer befindlichen, in Wagenfarbe lackierten Plakette
- Erstzulassung
- Lackierung und Innenausstattung
- technische Daten
- Sonderausstattungen
- Foto, wenn vorhanden



Wichtig: Wir sammeln nicht nur Daten noch existierender Fahrzeuge, sondern auch von bereits verschrotteten oder verkauften K 70, deren Fahrzeugbrief oder Kaufvertrag noch vorhanden sind.

Schickt diese Informationen bitte an: Mario Thimm
Posener Str. 10
29308 Winsen/Aller



Für Eure Mühe danken wir Euch schon im Voraus!

Betrifft: <u>Änderungen an der Kraftstoffanlage</u>	Typ/Modell: 48
--	-------------------

1 - Kraftstofffilter

Der VW K 70, der kein Sieb im Kraftstoffbehälter hat, erhält vor der Kraftstoffpumpe ein Durchlauffilter - Ersatzteile-Nummer 481 209 261 -.

Der große Bund des Filters bzw. der Pfeil weist zur Kraftstoffpumpe. Die Befestigung der Kraftstoffschläuche erfolgt mit Klemmen - 111 127 537 A -.

Verstopfte Filter sind zu ersetzen. Maßnahmen im Rahmen der Diagnose und Wartung sind jedoch nicht erforderlich.

Das neue Filter kann nachträglich in bisherige Fahrzeuge eingebaut werden.



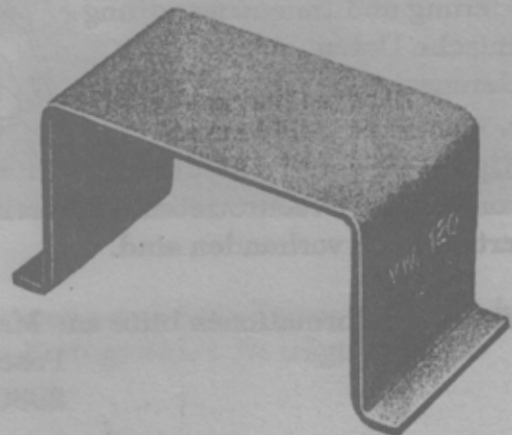
2 - Kraftstoffniveau

Da beim Vergaser des VW K 70 das Schwimbernadelventil und die Kraftstoffleitung in einer einstellbaren Hohlschraube eingeschraubt sind, ist es möglich, bei Bedarf das Kraftstoffniveau einzustellen.

Zu diesem Zweck wurde das Sonderwerkzeug VW 120 - Einstellbrücke entwickelt, mit der das Kraftstoffniveau an allen Vergaseransführungen des Typ 48 auf

$$16 \pm 1 \text{ mm}$$

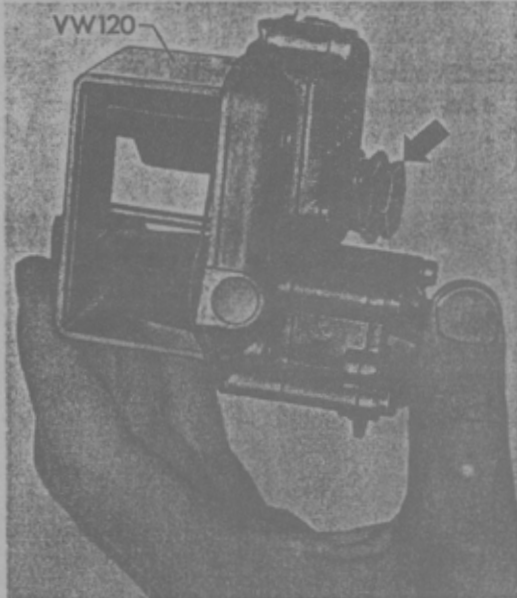
eingestellt werden kann. (Andere Angaben über das Kraftstoffniveau, z.B. im Technischen Merkblatt Nr. K-57, sind nicht mehr zutreffend und zu korrigieren.)





Arbeitsanleitung:

- 1 - Vergasergehäuse-Oberteil mit Dichtung ausbauen.
- 2 - Einstellbrücke VW 120 anlegen.



- 3 - Oberteil mit Einstellbrücke wie auf dem Bild gezeigt halten. (Die Schwimmer sollen auf dem Schwimmernadelventil aufliegen, die federbelastete Kugel des Ventils darf jedoch nicht eingedrückt werden.)
- 4 - Prüfen, ob bei nicht eingedrückter Kugel die Schwimmer die Einstellbrücke ganz leicht berühren.
- 5 - Bei fehlerhafter Einstellung Kontermutter der Hohl-schraube - Pfeil - lösen, Einstellung berichtigen und Hohl-schraube wieder kontern.
- 6 - Oberteil wieder einbauen.

Hersteller der Einstellbrücke VW 120:

Firma
Hetsch & Gratzl oHG
8070 Ingolstadt

Vertrieb: Matra-Werke GmbH
6000 Frankfurt/Main 8

Preis: VW 120 Einstellbrücke für
Schwimmernadelventil
DM 2,-- + MwSt.

Das Einstellwerkzeug VW 120 gehört zur Grundausrüstung (A 1) und wird den Werkstätten der VW-Kundendienst-Organisation aufgrund der vorliegenden Vorausaufträge automatisch zugesandt. Die Auslieferung erfolgt ab Mitte Juli 1972.

Betrifft:

Änderungen zum Modelljahr 1973

Typ/Modell:

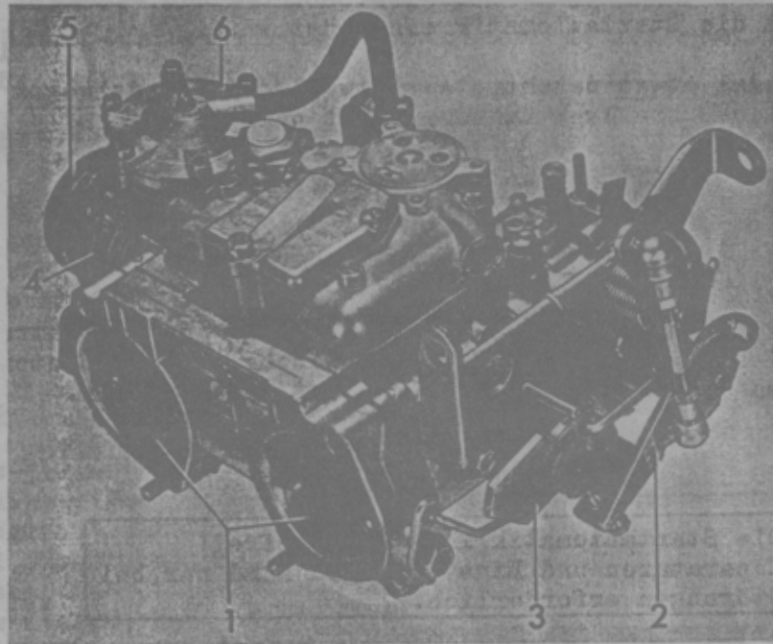
48

siehe
Rep
Lelt

1 - Startautomatik

Der VW K 70 erhält einen Vergaser mit automatischer Starteinrichtung anstelle des bisherigen Startvergasers mit Handzug.

Diese automatische Starteinrichtung besteht aus zwei vor den Mischkammern angeordneten Starterklappen -1-. Die Starterklappenwelle ist auf dem einen Ende mit dem Mitnehmerhebel -2- und der Stufenscheibe -3- verbunden. Von dem anderen Ende führt eine Verbindungsstange zur Startautomatik, die aus dem Gehäuse für die Bimetallfeder -4-, der Wasserkammer -5- mit Anschlüssen zum Saugrohr und der Wasserpumpe sowie der Unterdruckmembrane -6- mit Zugstange besteht.



Funktion

Die Startautomatik arbeitet selbsttätig, wenn sie nach Niedertreten des Gaspedals wirksam wird. Die Starterklappenwelle mit den Klappen wird von der Bimetallfeder in Abhängigkeit von der Temperatur in Schließrichtung gedreht. Bei kaltem Motor mehr, da mit Erwärmung der Bimetallfeder durch das Kühlwasser ihre Schließkraft nachläßt, bis sie bei Erreichen der Betriebstemperatur den Lufteintritt ganz freigibt.

Bei geschlossenen Starterklappen werden gleichzeitig die Drosselklappen etwas geöffnet, da die Einstellschraube für den Kaltstart auf der höchsten Stufe anliegt. Auf diese Weise wirkt der beim Anlassen entstehende Unterdruck bis zu den geschlossenen Starterklappen und hebt Kraftstoff aus den Mischrohren an. Die vom Saugrohrunterdruck gesteuerte Membrane hat die Aufgabe, nach dem Anspringen des Motors die Starterklappen gegen die Schließkraft der Bimetallfeder etwas zu öffnen, um eine Überfettung zu vermeiden.

Motor anlassen

- Motor kalt - Außentemperatur unter dem Gefrierpunkt -

Gaspedal einmal ganz durchtreten und wieder loslassen, damit die Startautomatik ausgelöst wird.

Anlasser betätigen, bis Motor angesprungen ist.

- Motor kalt - Außentemperatur über dem Gefrierpunkt -

Gaspedal einmal ganz durchtreten und wieder loslassen, damit die Startautomatik ausgelöst wird.

Gaspedal etwas durchtreten (etwa 1/4 des Pedalweges) und in dieser Stellung halten. Nicht pumpen!

Anlasser betätigen, bis Motor angesprungen ist.

- Motor warm - Außentemperatur beliebig -

Gaspedal während des Anlassens langsam ganz durchtreten. Nicht pumpen! Vollgasstellung beibehalten, bis Motor angesprungen ist, dann Gaspedal sofort zurücknehmen.

Reparaturhinweise:

Die Startautomatik ist wartungsfrei!
Reparaturen und Einstellungen sind nur bei Störungen erforderlich.

I - Kalter Motor bleibt nach dem Starten stehen oder ruckelt:

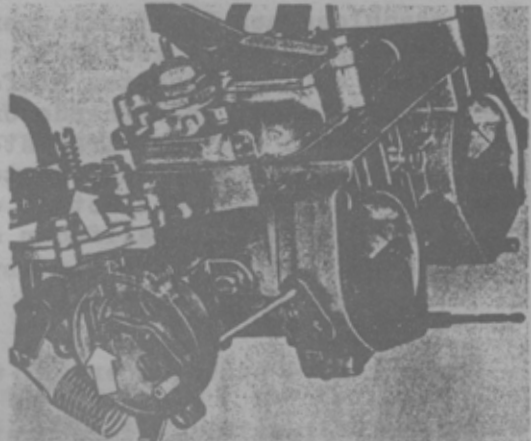
1 - Leichtgängigkeit der Starterklappen prüfen.

2 - Starterklappen-Spaltmaß einstellen.

a - Starterklappen mit 3 mm-Bohrer fixieren. Bohrer waagrecht halten.

b - Zugstange der Membrane gegen die Federkraft nach oben drücken.

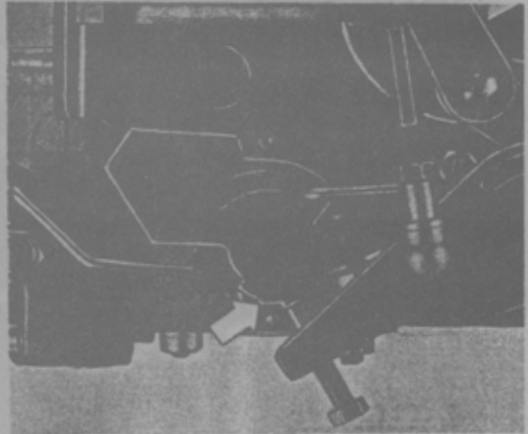
- c - Mit Einstellschraube Zugstange so einstellen, daß der Mitnehmerhebel gerade berührt wird -Pfeil-.



II - Motor läuft in der Warmlaufphase zu schnell oder langsam:

Obere Leerlaufdrehzahl einstellen.

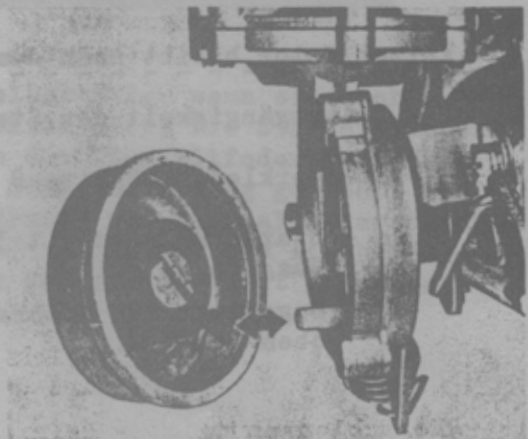
- a - Motor betriebswarm fahren.
 b - Schlauch für Unterdruck-Zündverstellung abziehen.
 c - Einstellschraube auf der oberen Stufe der Stufenscheibe zur Anlage bringen.
 d - Drehzahl mit Einstellschraube auf 3300 1/min einstellen.

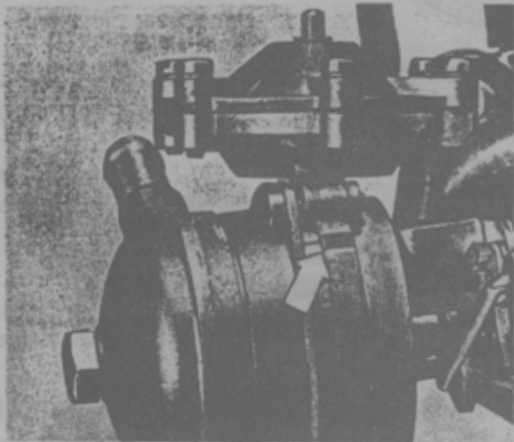


Montagehinweis:

Deckel mit Bimetallfeder einbauen.

- 1 - Bimetallfeder auf Beschädigungen prüfen, Feder jedoch nicht gewaltsam verdrehen.
- 2 - Öse der Bimetallfeder über den Zapfen des Mitnehmerhebels schieben.





3 - Deckel so weit nach links drehen, bis die Markierungen auf dem Deckel und Gehäuse in Deckung sind.

Nachträglicher Einbau:

Der nachträgliche Einbau der neuen Startautomatik in bisherige Vergaser ist nicht möglich, und der Einbau neuer Vergaser in bisherige Fahrzeuge nicht vorgesehen.

2 - Vergaserbestückung

An den Vergasern änderten sich folgende Düsen:

	75 PS	90 PS
Vergaser	028 129 017 F	028 129 015 H
Ausgleichluftdüse	150	155
Leerlaufdüse	70/110	70/100

3 - Luftfilter

Das Luftfilter erhält ein Kunststoffgehäuse. Zum Schutz des Filtereinsatzes gegen Vergaserpatschen ist vor den Öffnungen zum Vergaser ein umklappbares Lochblech angeordnet. Außerdem ist der Rückschlagschutz für die Kurbelgehäuseentlüftung fest mit dem Luftfiltergehäuse verbunden.

Wartung:

Filtereinsatz - Wechsel alle 30.000 km bzw. spätestens nach 2 Jahren.

H i n w e i s :

Die Filtereinsätze für neue Kunststoff- und bisherige Blechgehäuse unterscheiden sich. Beim neuen Einsatz ist der Rahmen weich und beweglich, beim bisherigen hart und unbeweglich.

Rückschlagschutz - Reinigung vor Beginn der kalten Jahreszeit (mit Benzin abwaschen u. ausblasen).

Karl Brütz

Präsident: Peter Kraus

Rückschlagschutz

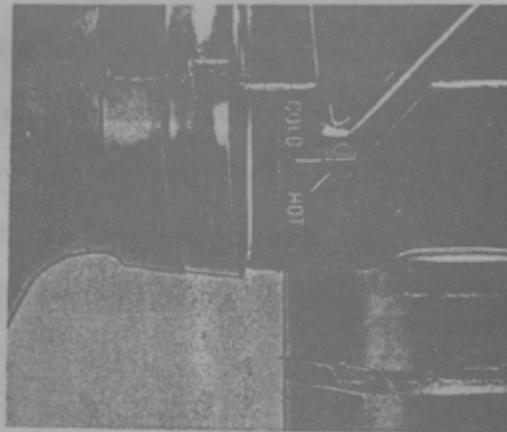
4 - Ansaugluftvorwärmung

Die Regelung der Klappe für die Ansaugluftvorwärmung erfolgt durch einen im Ansaugluftstrom angeordneten Thermostaten (bisher von Hand).

Der Thermostat wird bei einer bestimmten Temperatur beim Zusammenbau mit der Kunststoffmutter eingestellt, d.h. vor Einbau in das Luftfilter. Diese Einstellung darf nicht verändert werden.



Die Stellung der Klappe ist von außen sichtbar. Stellung C O L D bedeutet, daß kalte Luft, Stellung H O T , daß vorgewärmte Luft angesaugt wird.



Gleichzeitig vergrößerte sich der Warmluftschlauch auf 65 mm Ø.

Als Ersatzteil gelangen nur mit der Kunststoffmutter zusammengebaute und eingestellte Thermostaten zur Auslieferung.



DEUVET Karl Ersing - Mühlbachstraße 22 - D-88433 Schemmerhofen

Information
an alle Deuветmitglieder-Clubs

Nr. 34/95 KoGe

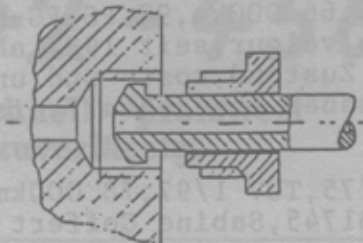
Austauschbremsleitungen

Beim Restaurieren von Kraftfahrzeugen werden beim Austausch der Bremsleitungen gerne Kupferbremsleitungen verwendet. Dies ist aufgrund einer Forderung des Kraftfahrtbundesamtes nicht mehr ohne weiteres zulässig, da die Kupferleitungen bisher nur in Anlehnung an DIN3996 geprüft wurden, und auf eine Schleuderprüfung verzichtet wurde.

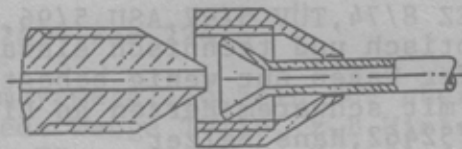
Ab sofort dürfen dann nur noch Stahlbremsleitungen oder Kupferleitungen mit gesondertem Musterbericht über die Prüfung nach US-Vorschrift FMVSS 106 verwendet werden.

Da Bremsleitungen Teile der Bremsanlage sind, erlischt beim Austausch gegen nicht serienmäßige Leitungen die Betriebserlaubnis, wenn für diese Leitungen kein ABE/Musterbrief vorhanden ist. Hat der Fahrzeughersteller den Austausch bestimmter Bremsleitungen durch Kupferleitungen freigegeben, oder liegt ein Musterbericht wie oben genannt wurde vor, so wird im Kfz.-Brief/-schein eingetragen, Fahrzeug ist mit KuNiFer-Bremsleitungen ausgerüstet.

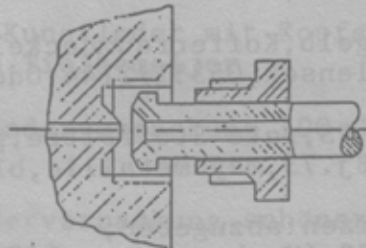
Klassischer Stahlbördel der für Kupferleitungen ungeeignet ist:



Klassischer Kupferbördel für Leitungen nach FMVSS 106 Vorschriften, wird viel bei französischen oder italienischen PKW verwendet:



moderner Bördel ist für Stahl- und Kupferleitungen geeignet:



gez. Karl Ersing

Präsident: Peter Krause
Vize - Präsidenten:
Heinz Eck
Martin Kraut
Geschäftsführer: Peter Schneider

DEUVET
BUNDESVERBAND
DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS
Geschäftsstelle: Frankenforster Str. 2
D - 51427 Bergisch - Gladbach
Telefon 02204 - 61 346 61 344 Fax 02204 - 69 269

01.07.95

Karl Ersing
Kommission Verkehrsrecht

Mühlbachstraße 22
D - 88433 Schemmerhofen
Telefon 07356 - 34 36 (privat)
Telefon 07351 - 97 26 (gesch.)
Telefax 07351 - 1 29 75 (gesch.)

Bankverbindung:
Postgiroamt Köln
Bankleitzahl 370 100 50
Kontonummer 38 25 48 - 509
Sonderkonto "DEUVET" /P. Schneider