

NSU

1. Internationaler

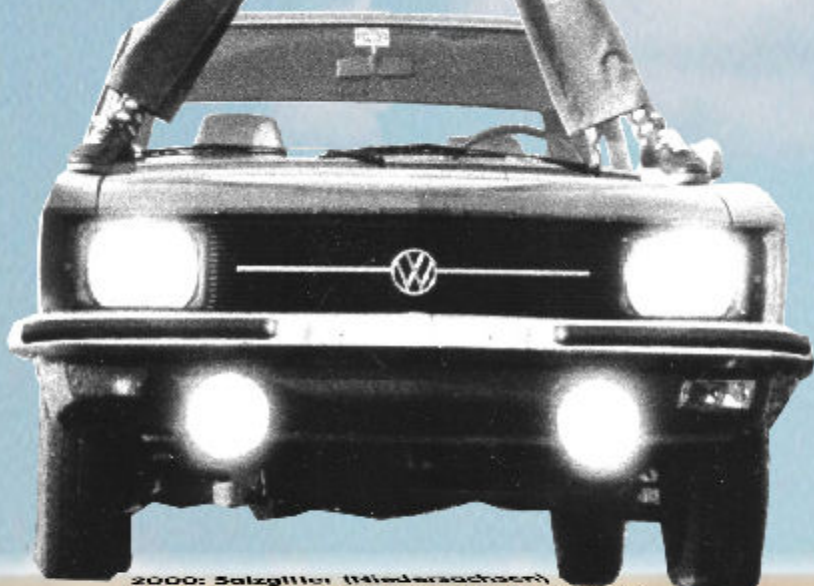
**K-200-CLUB** e.V.



**Niedersachsen**  
machen Dampf



zeigen den Römern,  
wo der Hammer hängt



- 2000: Salzgtiller (Niedersachsen)
- 2001: Glücksburg (Schleswig-Holstein)
- 2002: Sundern-Wildewiese (Hochsauerland)
- 2003: Paderborn (Ostwestfalen)
- 2004: Wismar (Mecklenburg-Vorpommern)
- 2005: Heide (Schleswig-Holstein)
- 2006: Weißbach (Baden-Württemberg)
- 2007: Heide (Schleswig-Holstein)
- 2008: Amelinghausen (Lüneburger Heide)
- 2009: Rosbach vor der Höhe (Hessen)
- 2010: Drebber (Niedersachsen)**

©2010  
Druck & Layout  
Andreas Kernke  
Wajemanns Kamp 11  
49457 Drebber

## Herzlich Willkommen zum 24. K70-Club-Treffen bei Familie Kernke in Drebber

Schön, dass Ihr zu uns ins ländliche Drebber nach Niedersachsen gefunden habt.



Drebber, das ist der Mittelpunkt unserer beschaulichen Welt. Es liegt zwischen den Flüssen Hunte und Weser, in der Nähe des zweitgrößten Binnensees Niedersachsens, dem Dümmer.

Prägend für die Landschaft hier am Südrand der Norddeutschen Tiefebene (man kann immerhin mittwochs schon sehen, wer sonntags zu Besuch kommt) sind ausgedehnte Moorflächen, Wälder und verschlafene Ortschaften.



Besonders reizvoll sind die noch erhaltenen Hochmoorflächen in unserer Region, in denen man zum Beispiel den Goldregenpfeifer, die Uferschnepfe, das Rotkehlchen, die Bekassine, den Kiebitz und das Braunkehlchen beobachten kann. Weiter bietet die wunderschöne Weite des Moores Beschaulichkeiten wie das Wollgras und den seltenen Sonnentau. Auf Wunsch können wir kurz vor Ende des K70-Treffens in Goldenstedt einen Moorenlebnispfad besuchen.

Zu den Naherholungsgebieten gehören außer dem Dümmer die angrenzenden Dammer Berge, der Sternweder Berg und die Wildeshauser Geest.

## Der Ort Drebber



Drebber ist ein Ort, der im Jahre 980 zum ersten Mal urkundlich genannt wurde. Inzwischen ist die Einwohnerzahl einschließlich der vielen verstreuten Ortsteile auf über 3000 Einwohner gestiegen.

Im Ortsteil Jacobidrebber sind Einkaufsmöglichkeiten vom EdekaMarkt, Bäcker, Schlachter und dem Drogeriemarkt Schlecker vorhanden. Ein gutbürgerlicher Landgasthof ist schnell zu Fuß zu erreichen. Ebenso in der Nähe befindet sich ein Grilllokal. Weitere gastronomische Betriebe laden in Diepholz, Barnstorf, Vechta und am Dümmer mit Vielfältigkeit ein.

## Das Treffen

Es ist uns nicht leicht gefallen in unserer strukturschwachen Gegend ein abwechslungsreiches Programm für das 24. K70-Treffen zusammenzustellen.

Dennoch haben wir einige „Rosinen“ für Euch herauspicken können. Um diese zu erreichen, legen wir bei diesem Pfingsttreffen zusammen annähernd 250 Kilometer mit unseren Fahrzeugen zurück. Allmorgendlicher Treffpunkt dazu ist immer das VW-Autohaus Am Esch am Ortsausgang der Bundesstraße 51 in Barnstorf in Richtung Diepholz. Alles Weitere entnehmt Ihr bitte den nächsten Seiten.

Besondere Leckerbissen (im wahrsten Sinne des Wortes) bieten sich allen Teilnehmern/Innen jeweils abends:

- für **Samstag** ist ein leckeres Buffet bestellt – ein Partyservice liefert eine reichhaltige Auswahl zu uns nach Hause.

Getränke haben wir selbst besorgt – dadurch ist ein günstiger Preis für unser großes K70-Club-Buffet möglich.

- für **Sonntag** sind wir in einem separaten Gastzimmer in der hiesigen Kult-Gaststätte „Leif“ angemeldet. Hier gibt es Essen und Trinken zu Preisen, die einfach sensationell günstig sind – wir möchten diesbezüglich die von

vergangenen K70-Treffen bekannte und bisher hauptsächlich lediglich nach oben offene Preisskala auch nach unten öffnen.

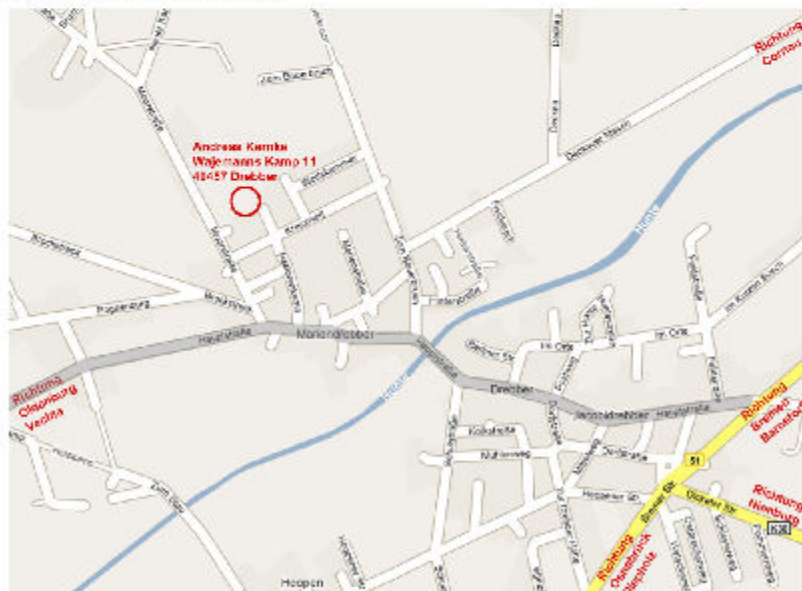


Wir wünschen Euch viel Spaß und ein paar erlebnisreiche Tage bei uns in Dreßler.

Eure

*Familie Kernke*

Der Ortsplan von Dreßler



für Fragen stehen wir natürlich auch jederzeit per Telefon zur Verfügung.

Während des gesamten Treffens sind wir unter 0171-3492520 zu erreichen.

## Programm 24. Pfingsttreffen vom 21. bis 24. Mai 2010

**FREITAG, 21. MAI 2010**



Der K70.  
Unser Auto.

1. Bremerdecker K70-Club e.V.  
www.k70.de



**ab 18.00 Uhr:** Anreise, Aufsuchen der Quartiere,  
kleines „Vortreffen“ am Treffpunkt VW-Autohaus „Am Esch“, Barnstorf  
**ab 20.00 Uhr:** gemütliche Abendrunde bei Familie Kornko im Garten

**SAMSTAG, 22. MAI 2010** *(heute sind wir ca. 102 km mit dem Auto unterwegs)*



**ab 10.00 Uhr:** Treffpunkt VW-Autohaus Am Esch, Barnstorf.

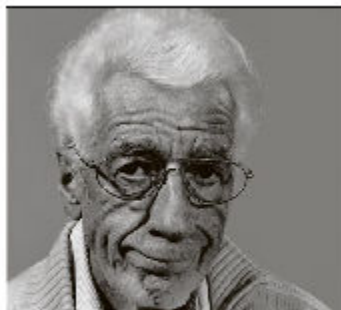
**11.00 Uhr** Abfahrt:

- Barnstorf** →
- Twistringen** →
- Bassum** →
- Syke** →
- Schnepke** →
- Gödestorf** →
- Wachendorf**

*(unser Klatsch-Tourismus: wir biegen nach rechts in die Straße „Heisterort“ ein und fahren direkt auf ein altes Rittergut mit Wassermühle zu. Hier lebte bis zu seinem Tode am 7. Juli 2006 der wohl prominenteste Bürger des Landkreises Diepholz, Rudolf Wijbrand Kesselour, besser bekannt als Rudi Carell.)* →

- Süstedt** →
- Uenzen** →
- Kurzeheide** →
- Bruchhöfen** →

**Bruchhausen-Vilsen** (bis hier ca. 51 km).





**13.00 Uhr: Niedersächsisches Kleinbahnmuseum, Bruchhausen-Vilsen.**

Ab 14.00 Uhr: Fahrt mit einer Museumseisenbahn. Damit wir als geschlossene Gruppe mitfahren können, ist extra ein Waggon für uns reserviert. Die beschauliche Fahrt mit einem dampfbetriebenen historischen Zug führt über eine 100 Jahre alte Strecke mit 8 Bahnhöfen und

Haltepunkten von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf. Hin und zurück sind wir ca. 1,5 Stunden mit der Bahn unterwegs. Die Fahrt kostet 6,40 EUR/Person.

**17.00 Uhr Abfahrt:**

**Bruchhausen-Vilsen** (*Der Flecken Bruchhausen-Vilsen ist 821 Jahre alt und seit 1976 staatlich anerkannter Luftkurort. Hier leben knapp über 6000 Menschen*) →

**Affinghausen** (871 Einw.) →

**Mallinghausen** (... wichtigstes Event des Jahres? Logisch: das Schützenfest! Göhn!) →

**Schwaförden** (1453 Einw.) →

**Scholen** (855 Einw.) →

**Anstedt** (*eigentlich nur ein Gnadenhof TierReich e.V.*) →

**Harmhausen** →

**Oeftlinghausen** →

(*die paar Häuser zur Linken nennen sich „Kalte Zeit“*) →

**Schweringhausen** →

(*ca. 3 km nach rechts und ca. 8 km nach links, alles Hochmoor*)

**Eydelstedt** →

**Düste** (*...steht nicht mal in Wikipedia*) →

**Dreöke** →

**Cornau** →

**Drebber** (bis hier ca. 51 km).



**Anschließend** großes K70-Club-Buffet bei Familie Kernke im Garten.

---

**PFINGST-SONNTAG, 23. MAI 2010** *(heute sind wir ca. 134 km mit den Autos unterwegs)*



**ab 10.00 Uhr:** Treffpunkt VW-Autohaus Am Esch, Barnstorf.

**11.00 Uhr** Abfahrt:

**Barnstorf** →  
**Drebber** →  
**Aschen** →  
**Ossenbeck** →  
**Diepholz**

*(kleine Rundfahrt durch unsere Kreisstadt. Diepholz zählt knapp über 16.500 Einwohner. Im 10./11. Jahrhundert wurde hier die Wasserburg, wir sehen sie bei der Rundfahrt auf der linken Seite, errichtet, in deren Schutz eine Siedlung, Diepholz [=Tief im Holz], entstand) →*

**Lembruch** →  
**Hüde** →  
**Lemförde** →  
**Stemshorn** →

*(...der Bergzug links nennt sich Stemweder Berg (181 m) und ist das kleinste Mittelgebirge Deutschlands. Es besteht aus über 250 Mio. Jahre altem ehemaligen Meeresboden, der infolge von tektonischen Plattenbewegungen empor gedrückt wurde und sich unter enorm großem Druck in Millionen Jahren zu Kalksandstein verfestigte. Wer genau hinschaut, kann Fossilien als Indizien finden, darunter prähistorische Meerestiere, die seit Jahrmillionen ausgestorben sind.) →*



**Haldern** →  
**Levern** >  
**Heithöfen** →  
**Wimmer** →  
**Rabber** →  
*(wir fahren in das östliche Wiehengebirge) →*  
**Barkhausen (bis hier ca. 66 km).**

### **Der kurze Halt für zwischendurch – Saurierspuren**



Hier warten nur fünf Minuten von der Strasse entfernt zwei lebensgroße Sauriermodelle und ihre Spuren auf unseren Besuch. Aufgrund tektonischer Verschiebungen und Aufwerfungen sind hier im Wiehengebirge Fährten (vor 150 Millionen Jahren in den Schlamm getreten) eines Megalosaurus zutage getreten.

Weiterfahrt nach ca. einer halben Stunde:  
**Barkhausen** >  
**Buer** (*schöne Ortsdurchfahrt mit Tor*) →  
**Eicken-Bruche** →  
**Melle (bis hier ca. 14 km).**

### **13.00 Uhr: Automuseum Melle.**

Das Museum ist kein typisches Museum, denn die ausgestellten 200 bis 300 Fahrzeuge sind funktionsfähig und werden noch regelmäßig genutzt.





Wir haben die einzigartige Möglichkeit, auch hinter die Kulissen schauen und auf normalerweise nicht der Öffentlichkeit zugänglichen Etagen des Museums herumschnüffeln zu dürfen.  
 Eintritt Gruppenpreis:  
 4,- € pro Person.

Für die weniger Technikinteressierten gibt es ein Cafe, dass sich extra für unseren Besuch aufgerüstet hat!

**15.00 Uhr: Weiterfahrt:**

**Melle** →

**Eua** →

**Oldendorf** (*bis Bad Essen eine superschöne Strecke... fast wie in der Schweiz!!! Hier fahren wir auch gern mal mit unseren Motorrädern!*) →



**Oberholsten** >

**Essenerberg** →

**Bad Essen** (*ist 835 Jahre alt, seit 198 Jahren darf es sich „Bad“ nennen, hier leben knapp 16.000 Menschen, in diesem Jahr findet hier die 4. Niedersächsische Landesgartenschau statt.*) >

**Wehrendorf** →

**Ostercappeln** (*... ist schon 5.000 Jahre alt. In der Nähe wurden die ältesten Bohlenwege der Welt freigelegt. Heute leben in Ostercappeln knapp 10.000 Menschen*) →

**Schwagstorf** (*Kreisverkehr mit sechs [6!!!] Ausfahrten – einzigartig in dieser Gegend – die Dritte raus!*) >

**Venne** (*links nach dem Ortseingang und Kreisel eine wochentags wohlriechende Waffelfabrik*) >

**Kalkriese (bis hier ca. 37 km).**

### Varusschlacht, Schlacht im Teutoburger Wald oder Hermannsschlacht

Im Herbst des Jahres 9 n.Chr. erlitten drei römische Legionen samt Hilfstruppen und Tross unter Publius Quinctilius Varus eine vernichtende Niederlage gegen ein germanisches Heer unter Führung des Arminius („Hermann“), eines Fürsten der Cherusker.



Die Schlacht, in der ein Achtel des römischen Gesamttheeres vernichtet wurde, leitete das Ende der römischen Bernärfungen ein, die rechtsrheinischen Gebiete Germaniens bis zur Elbe zu einem Teil des Römischen Reiches zu machen und



so als strategisches Ziel auch die Verkürzung der Außengrenze des Römischen Reiches auf die Elbe-Donau-Linie zu erreichen. Als Ort der Schlacht wurden und werden unterschiedlichen Stätten in Ostwestfalen, Norddeutschland und in den Niederlanden

vermutet; neuere Erkenntnisse führen zu der Annahme, ein Teil der Schlacht habe in der Fundregion Kalkriese am Wichengebirge im Osnabrücker Land stattgefunden.

Gehucht sind drei Führungen (9,- €/Person).

18.00 Uhr Abfahrt:

**Kalkriese** →  
**Engter** (5 km schnurgerade) →



**Lappenstuhl** →  
**Vörden** →

*(Wir fahren die Dammer Berge [146 m] „hinauf“. Sie sind Teil einer eiszeitlichen Endmoränenstaffel aus dem frühesten Vergletscherungsgeschehen der Saalezeit. Tief unter den Bergen befindet sich Eisenerz.)* >

**Clemens-August-Dorf** >

**Damme** (hier in der Gegend die absolute Karnevalshochburg)  
→

**Steinfeld** (in diesem Ort lebt der dreimalige Europameister und Olympi-Spring-reiter Paul Schockemöhle. In tiefer Verbundenheit haben die Bürger hier überall alberne lebensgroße bunte Plastikpferde [angeblich Abbilder von seinem Goldpferd „Deister“] aufgestellt.





**Anmerkung zum „feinen“  
Herrn Schockemöhle:**

*In die Kritik geriet Schockemöhle Anfang der 1990er Jahre, weil er durch das sogenannte Barren (den Tieren wird beim Springen mit einer Holzlatte vor die Beine geschlagen in diesem Fall war um die Holzlatte sogar Stacheldraht gewickelt!) seine Pferde zu höheren und weiteren*

*Sprüngen über die Hindernisse antrieb. Das bei Springpferden schon seit jeher praktizierte Barren wurde auch einem Bericht der Sendung „Stern TV“ allgemein geächtet und zumindest offiziell aus den Trainingsplänen der deutschen Reiter gestrichen. Spätere Recherchen ergaben, dass auch weiterhin im Stall von Paul Schockemöhle Pferde gebarrt wurden*

*Seit Mitte der 1990er Jahre ermittelten Finanzbehörden wegen Steuerhinterziehung gegen Schockemöhle. 1996 wurde er wegen Steuerhinterziehung zu elf Monaten Gefängnis auf Bewährung verurteilt und musste 22,6 Millionen Mark Steuern nachzahlen.)* ▶

**Diepholz →  
Drebber →  
Cornau (bis hier ca. 54 km).**

**19.00 Uhr** Abendessen in der absoluten „Kult“-Gaststätte „Leifi“ mit sensationeller Niedrigpreis-Garantie! Raum ist reserviert! Abschließend gemütliche Abendrunde bei Familie Kernke im Garten.



---

## **PFINGST-MONTAG, 24. MAI 2010**

**10.00 Uhr:** Treffpunkt VW-Autohaus „Am Esch“, Barnstorf.

**11.00 Uhr:** Programm (nach Bedarf):

- Fahrt zum Naturschutz- und Informationszentrum Goldenstedt (ca. 12 km). Fahrt mit der Moorbahn, Moor-Erlebnispfad. (04444/2694)
- oder Fahrt zum Dümmersee (ca. 25 km)
- oder Abreise

## Das Diepholzer Kreisblatt über unser Treffen:

### Das Auto. Der K70.

Erst, wenn man ein solches Fahrzeug zufällig mal wieder im alltäglichen Verkehr erblickt, wird einem bewußt, wie schnell es doch in Vergessenheit geraten ist. In diesem Fall handelt es sich um den ersten wassergekühlten und durch einen Reihenmotor frontgetriebenen Volkswagen, den VW K70.

Der K70 gehört wahrscheinlich zu den am wenigsten gesammelten Volkswagen Modellen und hat eine eher raue Geschichte. Er wurde in Neckarsulm geboren und dann - nicht ganz freiwillig - nach Wolfsburg abgeschoben. Doch dort mochte man ihn nicht.

Er ist dem Volkswagen-Konzern aus der Erbmasse der untergegangenen Neckarsulmer NSU-Werke zugefallen und somit ein direkter Verwandter des anerkannten Meilensteins der Auto-Geschichte, des legendären Kreiskolben-Autos NSU Ro 80. Noch nie hat es eine derart modern und elegant anmutende Limousine wie den Ro 80 gegeben. Futuristische Eleganz, revolutionäres, vielleicht weltbewegendes Motorkonzept, vier Scheibenbremsen, sportliche Fahrwerksauslegung - es war den Top-Journalisten ein Bedürfnis, den Ro 80 zum Auto des Jahres 1967 zu küren. Man kann diese Zeit so überschreiben: NSU pokerte hoch, hielt tapfer mit und verlor zuletzt doch. Teilweise lag das an der ungenügenden Haltbarkeit der Wankelmotoren (Dichtleisterprobleme), teilweise an der hohen Verbrauchswerte, mit denen man sich ja schließlich auf die Benzinkrise zubewegte. Viel Entwicklungsenergie und enorme Geldsummen waren in die Wankelmotor-Entwicklung geflossen, die profitable Umsetzung machte jedoch große Schwierigkeiten.



Der NSU Ro 80 mit Wankelmotor.



Der VW K70 wurde einst bei NSU entwickelt.

Der K70 hat erstaunlicherweise dennoch praktisch nichts mit dem Ro 80 gemeinsam. So ist auch die von NSU Chefstylist Klaus Luthe entworfene Karosserie nicht mehr als Ro 80 Ableitung zu erkennen. Das K steht für Hub(K)olben, während die Zahl 70 signalisieren sollte, daß es ein bisschen weniger als die 80 vom Ro waren. Der K70 bei NSU als Verbindungsglied zwischen Prinz 4 und Ro 80: höchst gedacht, schlecht geaufen. Um ihn als Krisenmanager dem Ro 80 nachzuschieben, machte man ihn vorläufiger, nachvollziehbarer, konventioneller und preisgünstiger als diesen. In einer Phase der widerspenstigen Braut versuchte NSU mit dem K70 noch einmal ein eigenes Profil (und somit Profil) zu erzielen. Man machte nun schon von der Produktionsreife sowie Werbewind um den K70, dass er bereits als das bestpublizierte Nicht-Auto Europas galt.

Die VW-Strategen brachten dagegen das Auto nur aus zwei Gründen überhaupt auf den Markt. Erstens: Es war einfach da. Und zweitens hatte der K70 bereits reichlich Vorschußloberlein bei der Presse gemietet.

Das Auto war sennerreif. Fix und fertig zur Produktion. Ein absolutes Schnäppchen. Also ließ man das Auto schließlich widerwillig auf die VW-Kundschaft los. Die Nachfolger des legendären Nachkriegsbosses und fanatischen Heckmotor-Verfechters Professor Heinrich Nordhoff hatten seine Boxer-Heckmotor-Heckenantriebs-Philosophie noch fest in ihren Köpfen. Der K70 war der reinste Kulturschock. Die Wolfsburger wollten ihn nicht. Sie bekamen ihn trotzdem und behandelten ihn entsprechend. Was nichts kostet, ist nichts wert. Und was so radikal anders ist als das, was sie bisher gemacht hatten, kann irgendwie nichts taugen. Kanten statt Rundungen. Front- statt Heckantrieb. Wasser- statt Luftkühlung. Entsprechend halbherzig lancierten und unterstützten sie diesen Umstieg auf ein anderes Antriebskonzept.

Aus dem aus Kapazitätsgründen eigens für den K70 errichteten VW-Werk in Salzgitter (Jubiläumfeier „40 Jahre K70“ am 20. Juni 2010 auf dem Werksgelände in Salzgitter) rollten also foglich Vierzylinder-

Reihenmotor, obenliegende Nockenwelle, fünffach gelagerte Kurbelwelle. 1500 Kubik und zunächst 75, später 90, zum Schluss ein Achtzehnhundertert mit 100 PS. Technisch sauber, optisch gelungen. Die neue Sachlichkeit der 70er Jahre. Kaum Chrom, dafür schwarzer Kunststoff. Dreispeichenlenkrad und an Farben alle Scheulichkeiten dieser Welt: Inkagold, Zitronengelb, dazu ätzende Rallyereifen für ein Sondermodell. Bei einer Familienkutsche!

Dabei ist der K70 ein in allen Belangen ehrliches, aufrichtiges Auto, ideal einzuperken, mit guter Ausstattung, mit Sicherheitsfeatures. Schlichte Faltschachtel-Karosserie. Könnte man sagen, konventioneller geht es kaum, vor allem das 1.6-Liter-Modell mit den Rechlock-Scheinwerfern erstaunt uns heute mit seiner geradezu selbstverleugnenden Biederkeit. Bügelfalten wie in Papier-Trevira-Hose ziehen sich make up über die Flanke und die nahezu symmetrische Profilansicht symbolisiert auf frappierende Weise den Karosserie gewordenen Autofahrer mit Hut. Und dazu gibt es dieses Auto mit großem Kofferraum und einem Innenraum, in dem man sich sogar entspannen kann. Mit einer Rundumsicht wie in einem Panorama-Café. Kein Vergleich mit dem Wolfsburger Nasenbären 411, der zur gleichen Zeit wie der K70 entwickelt wurde.

Nach sechs, sieben Jahren waren die ersten durchgerostet, weil VW für den Schutz des Hohlraums einen unnötigen Pfennig investierte. Einige Jahre später begann dann die große Verrostungswelle, weil das Werk ab Modelljahr 1974 Recycling-Blech aus der DDR bezogen hatte. Verschenkt haben ihn die Leute. Nur runter vom Hof sollte er. Das Auto soll wie ein Loch, 14, 15 Liter mindustens - und die Araber haben in der Zwischenzeit am Benzinnahe gespielt. Das wog schwerer als die herausragenden Sicherheitsaspekte des Autos: vorbildliche Knautschzonen und ein Tank unterhalb der Karosserie vor der Hinterachse. Das zählte auch mehr als das Zwei-Etagen-Triebwerk, bei dem unter dem Motor Getriebe und Differential lagen, was es zum Beispiel möglich macht, die Kupplung zu wechseln, ohne das Getriebe auszubauen.

Dabei hatten die Leute nur ihre Vergaser besser einstellen lassen sollen, dann wäre es bei 11,5 Litern geblieben. Auch mit anderen Schwächen des K70 kann man gut leben - wenn man sich zu helfen weiß. Die von Haus aus schwache Kühlung des Motors kann man überlisten, indem man die Heizung voll aufreißt. Lieber im eigenen Saft schwitzen, als Hitzeriße am Zylinderkopf riskieren! Wer so mitfühlt, kann keinen zuverlässigeren jungen Ötziener bekommen. Man kann mit ihm im Laufe der Jahre über 200 000 Kilometer fahren - und nicht ein Mal liegenbleiben. Extrem zuverlässig, aber auch extrem selten. Von den 210 000 gebauten Exemplaren sind nicht einmal mehr 2500 Stück übrig. Vom Sondermodell LS sind es gerade noch 100 der einstigen 15 000. Doch keine Sorge: Solange es Menschen, wie die im 1. Internationalen K70-Cup gibt, wird der K70 artgerecht gehalten und garantiert nicht aussterben.

Doch der K70 hat auch historische Bedeutung. Er ebnete den Boden für den zweiten Fronttriebler von Volkswagen, der zum Audi 80 werden sollte, beziehungsweise für sein von Giorgio Giugiaro unkerntlich gemachtes Schwestermodell, den Passat.

Die Zukunft lag in Fronttrieb, Kompaktheit und Wasserkühlung. Das hatte man anhand des K70 erkannt. Dieses Auto hatte Volkswagen in seiner Zukunftsplanung bestätigt, man wusste, man würde jetzt besonders damit zurechtkommen. Es entstand der erste Vierzylinder-Motor mit Wasserkühlung, der vollständig innerhalb des Konzerns erdacht, konstruiert und zur Serienreife gebracht worden war. Dieser Typ brachte es später als 1.3, 1.5 und 2.0 l zum Erfolg, speziell, als er dem Golf zur Golfwerdung verhalf. Das Aggregat verwandelte sich später sogar in Fünfzylinder und revolutionäre Diesel-Aggregate und war selbst im Volvo zu finden, wo er als Sechszylinder die Limousinen und Kombis voranbrachte. Rückblickend scheint es, als hätte der VW K70 seine Aufgabe daran erfüllt, den Lauf der Geschichte im Fluss zu halten.

## 40 Jahre K70 – Volkswagen spendierte Techno Classica Messestand

Auch wenn die Besitzer historischer Volkswagen bislang stiefmütterlich vom Konzern behandelt wurden, zu seinem vierzigsten Geburtstag hat Wolfsburg dem K70 und seinem 1. Internationalen K70-Club e.V. einen stattlichen Messestand auf der 22. Weltmesse für Oldtimer, der Techno Classica in Essen eingerichtet.



*Der 1. Internationale K70-Club e.V.-Stand auf der 22. Techno Classica in Essen.*

Dank des selbst vom K70-Enthusiasmus betriebenen VW Verantwortlichen, waren in direkter Nachbarschaft zum neuen Volkswagen-Classico-Stand drei Fahrzeuge dieses seltener Modells ausgestellt.

Während der ganzen Messe standen dem interessierten Publikum ständig ehrenamtliche Club-Mitglieder Rede und Antwort. Bei vielen Besuchern stellte sich, wie so häufig beim Anblick eines K70, ungebremste Wiedersehensfreude ein. Trotz seines frühen Sterbens, einerseits, weil er nicht in die damalige VW-Firmenphilosophie passte, andererseits weil man in den Siebzigern noch keine vernünftige WaTa gegen den Rost einschleifte, hatte der erste wassergekühlte

Fronttriebler von VW die Herzen seiner Besitzer nachhaltig erobert. Damit umgab und umgibt den K70 eine besondere Aura.

Obwohl die Zeichen für den VW K70 seinerzeit äußerst ungünstig standen, hat ausgerechnet er den Ball einer zukunftsweisenden Erfolgsgeschichte im Hause VW ins Rollen gebracht, denn seitdem basiert die komplette Flotte neuer Entwicklungen wie Passat, Golf, Scirocco, Polo ausschließlich auf wassergekühltem Frontantrieb.

Damit feiert Volkswagen nicht nur 40 Jahre K70, sondern eben auch 40 Jahre wassergekühlten Frontantrieb.

## Andreas Kernkes kantiger K70 Kult



Andreas Kernke und seine zwei seltenen VW K70. Das rechte Fahrzeug ist zur Lackierung vorbereitet.

Restauration im Hinterkopf, hielt er sich „heimlich“ einen anderen alten K70 in einer windschiefer Scheune in Ithrock. Dieser Wagen war jedoch so vom Rost befallen, dass es eines Tages, Anfangs der 80er Jahre, nur noch zu einem großen „Schlachtfest“ reichte und die dabei „gewonnenen“ Teile eingelagert wurden. Wenig später fiel ihm ein sonnengelbes K70-Sondermodell mit schwarzen Rallyestreifen in die Hände. Auch dieses trübste anschließend jahrelang eine triste Existenz unter einer großen Kunststoffplane in einer Scheune in St. Hülfe.

Mitte der 90er trug sich der mittlerweile Familienvater Gewordene mit Hausbaubestrebungen. So entstand neben dem neuen Einfamilienhaus in weiser Voraussicht eine nahezu ebenso große Garage, die fortan eine geräumige Werkstatt und genügend Abstellfläche für die anstehende Restauration und die angesammelten K70-Teile bereithielt. Doch für das gelbe Sondermodell aus der St. Hülfer Scheune kam es wieder anders. Durch den ersten Kontakt zum 1. Internationalen K70-Club eröffnete sich dem Enthusiasten die Möglichkeit,

ein noch besseres (ebenfalls sonnengelbes) Fahrzeug zu erwerben. Dieses wurde in den darauffolgenden Jahren dann in der eigenen Garage im Wajemanns Kamp aufwendig bearbeitet. Durch in Ausbildung, Beruf und Freizeit angelegte Fähigkeiten und Fertigkeiten in der Metallbearbeitung, konnte der Dreher/Anker K70 Roller die meisten Arbeiten selbst erledigen. Dennoch braucht gut Ding auch Weile – und finanzielle Zuwendung – und wartet zur Zeit noch immer auf seine Lackierung und natürlich die anschließende Montage. 2002 fand sich dann durch das Internet zufällig ein nahezu fertiggestelltes Objekt in einem Hühnerstall in der Nähe von Wolyn. Dieses marshallonmetall (hellblau)-farbene K70 bereichert seitdem den Fahrpark der Familie und nimmt zudem an heimischen Oldtimertreffen oder Clubtreffen in der Niederlanden, Baden-

Seine ersten Erfahrungen am Steuer eines Automobils machte der heutige Fahrer Andreas Kernke auf Feldwegen im Drohberanka Moor am Vulkan des VW K70 seines Vaters. Auch die ausgedehnten Deutschland-, Österreich- und Italien Touren gemeinsam mit seinen Eltern, der Großmutter und den beiden Geschwistern führten schließlich dazu, dass er sich mit diesem Auto identifizierte und identifizierte. Irgendwann kam jedoch, wie es im Leben eines Autos immer kommen kann: der betagte Familienwagen wurde zugunsten eines Neuen, Anderen ausgemustert und verkauft. Dennoch verlor der Junior den K70 nie aus den Augen. Immer eine mögliche



Verwendungszeit: über 30 Jahre nach der Entwicklung des K70 im damaligen NSU Werk Mecklenburg, wurde das Alltagsfahrzeug von Andreas Kernke, der Audi A2 (rechts), im gleichen, heutigen Audi-Werk gebaut.

Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein oder Hessen teil.

Von ahnungslosen Betrachtern wird der Drebberaner K70-Freak gelegentlich gefragt, warum es denn ausgerechnet ein VW K70 sein musste. Die Antwort darauf lautet: Das Fahrzeug muss irgendwann im Leben eine Rolle gespielt haben. Und sei es nur, dass er es sich sehnlichst wünschte, als er 17 war.

Mit dem fertigen Auto muss sich unbedingt ein Traum erfüllen, dann stimmt die Richtung. Es ist also ein Irrtum, dass der Spaß bei einem Bugatti, Maybach oder Mercedes SSK größer als groß ist. Ein Bugatti zum Beispiel hat nie in Andreas Kornkes Leben irgendeine Rolle gespielt.

Aber der VW K70 von 1973, nur 75 PS stark, war das Auto seiner Kindheit. Sein Vater besaß ihn und die Familie machte damals mit ihm herrliche Reisen, von Niedersachsen bis nach Tirol zum Beispiel.

Andreas Kornke: „Dieses Auto kriegen Sie nicht, auch nicht im lausch. Zug um Zug gegen einen Bugati – Sie können mich auf die Probe stellen“.

Das ganz große Herzdoppel stellt sich nicht beim Anblick der Staatskarosse des Audi A 8

ein, den Altkanzler Gerhard Schröder fuhr, auch nicht, wenn man vor dem BMW 750 iL von Pierce Brosnan als James Bond steht, sondern dann, wenn man „sein“ Auto wieder sieht. Das kann ein Fiesta sein, ein Golf oder ein billiger Corsa oder gar nur ein Daihatsu ...oder eben ein VW K70.

Man sollte also nicht nach einem Oldtimer suchen, der gerade „in“ ist, sondern nach dem, der in einem drin ist.



*Familie Kornke mit dem K70 unterwegs in Drebber*

## Pfingsten 2010: Weltgrößte VW K70-Ansammlung in Dreßler und umzu

Der 1. Internationale K70-Club e.V. trifft sich zu seinem diesjährigen Pfingsttreffen, das 24. seit Bestehen des Clubs im Jahre 1990, bei dem in Dreßler ansässigen K70-Club-Mitglied Andreas Kemke und seine Familie Dreßler und dessen weitläufige Umgebung wird dementsprechend eine in dem Maße nicht weltweit einzigartig „Sensation“, nämlich die weltgrößte Ansammlung fahrfähiger VW K70, erleben.



Der K70-Club am Treffpunkt vor dem Autohaus Am Esch in Barnstorf

Bereits am Freitag, den 21. Mai erwarten die Gastgeber die ersten Anreisenden ab 18.00 Uhr am „Autohaus Am Esch“ in Barnstorf. Da sich Fahrzeugbesitzer bzw. deren Fahrer aus den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg, Dänemark, Schweden und ganz Deutschland angekündigt haben, ist das Eintreffen der Gäste jedoch nicht nur auf diesen Zeitpunkt beschränkt.

Das offizielle Treffen beginnt am Samstag, den 22. Mai gegen 10.00 Uhr wieder beim Treffpunkt „Autohaus Am Esch“ in Barnstorf. Nachdem sich die angemeldeten Teilnehmer mit rund dreißig VW K70 zusammengelunden haben, steht eine Sightseeingtour nach Bruchhausen-Vilsen zur Museums-eisenbahn und einer Fahrt mit

einem historischen Zug als Tageshöhepunkt auf dem Programm. Den Abend verbringt die K70-Gemeinde dann bei einem gemütlichen K70-Club-Buffet bei Familie Kemke in Dreßler.

Der Pfingstsonntag steht zunächst im Zeichen des Automuseums in Melle. Auf der Fahrt dorthin wird der K70-Tross nach der Rundfahrt durch Diepholz und weiter durch den Sauerweder Berg noch an den Säuererspueren in Barkhausen im Wiehengebirge unweit der Huntequelle Halt machen. Der Rückweg führt über die malerische Strecke zwischen Oiderdorf und Bad Essen zur Varusschlacht nach Kalkriese. Der Tag wird nach dieser Besichtigung bei einem gemeinsamen Abendessen bei „Loif“ in Cornau ausklingen.



Auch im Automuseum in Melle steht ein VW K70

Pfingstmontag ist traditionell der Tag des „Auskehrens“ - die ersten Weitreisenden werden sich auf den Heimweg machen, für die Anderen wäre ganz nach Bedarf z.B. noch ein Besuch des Naturschutz- und Informationszentrums Goldenstedt oder des Dümmerses möglich.



*Platzhirschen des Internationalen K70 Club e.V.  
2009 in Roshach/Hessen*

bitlerweise komplett übernommene K70-Ersatzteillager und dem schon seit 1981 vorsichtig geführten und gepflegten Ersatzteilkpool, verfügt der K70 Club mit knapp 1200 Teilkpositionen über eine optimale Ersatzteilversorgung. Zudem unterhalten die Fachleute im Club wichtige Kontakte zu damaligen Herstellern und Erstausrüstern. Nur im Rahmen größerer Stückzahlen für einen Club lohnt sich die Nachfertigung von K70-Teilen in Klein- oder Kleinserien. Außerdem werden bestimmte Reparatur- und Aufarbeitungsaktionen vom clubeigenen Fachpersonal durchgeführt.

Der Club ist im Internet mit der Homepage <http://www.k70-club.de> vertreten.

## Der Club, der sich um den VW K70 kümmert

Der Internationale K70-Club e.V. kümmert sich mit zur Zeit 170 Mitgliedern um ein ehrwürdiges K70-Leben nach dessen frühem Produktionsende im Jahr 1975. Trotz aller Wehmut treten im Club K70-Enthusiasten aller Altersgruppen aus weltweit vielen Nationen zusammen. So finden sich auf den K70-Club-Treffen regelmäßig Fahrer und Fahrzeuge aus Frankreich, Luxemburg, Holland, Belgien, Schweden, Schweiz, Österreich, Mazedonien, Malta, Irland, natürlich Deutschland und sogar Japan und den USA. Zudem unterhält der Club freundschaftliche K70-Kontakte nach Dänemark, Norwegen, Ungarn, Griechenland, Australien, Südafrika, Finnland, England, Estland, Türkei, Thailand, Neuseeland, Südafrika, Spanien, Italien, Slowenien, Israel und Tschechien.

Die Clubziele sind vor allem im Erhalt des K70, Sammeln und Weitergabe sowie Austausch von technischen Tipps und Infomaterial, in der Erstellung der Clubzeitung „K70 – Post“, der Organisation der Ersatzteilversorgung, der Kontaktpflege mit anderen Clubs und IGS und Treffen zu sehen.

Neben dem gepflegten Gemeinschaftsgefühl auf den auwendig organisierten Jahrestreffen in Deutschland, Holland, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Österreich, Schweiz bietet der Club natürlich auch das nötige technische Know-How und einen Ersatzteilpool vom Feinsten. Durch das vom Volkswagenwerk in Wolfs-



1. Internationaler

**K70-CLUB** e.V.



### *Das Niedersachsentum*

*Von der Weser bis zur Elbe, von dem Harz bis an das Meer,  
stehen Niedersachsens Söhne, ihre feste Burg und Wehr,  
Fest wie unsere Eichen halten alle Zeit nur stand,  
wenn Stürme brausen über's Deutsche Vaterland.*

*Wir sind die Niedersachsen, stur und fest und erdverwachsen,  
Heil Herzog Wilhelms Stamm.*

*Wo hielten die römischen Legionen? Wo versack die weltliche Bräut?  
In Niedersachsens Bergen, an Niedersachsens Wehr,  
Wer mag den römischen Wällen rader in den Sand?  
Wo steht die Freiheit hoch im Deutschen Vaterland?*

*Das war'n die Niedersachsen, stur und fest und erdverwachsen,  
Heil Herzog Wilhelms Stamm.*

*Stuf blühend rater Hilde stachen einst viethausend Wienn,  
für Niedersachsens Treue traf sie der Franken Bonn,  
Viethausend Brüder fielen von des Hilters Hand,  
viethausend Bräute für ihr Niedersachseland*

*Das war'n die Niedersachsen, stur und fest und erdverwachsen,  
Heil Herzog Wilhelms Stamm.*

*Aus der Vater Wehr und Wunden wüchset der Söhne Fehde mit,  
Niedersachsen soll's behandeln: Für Freiheit, Ehr und Blut!  
Fest wie unsere Eichen halten alle Zeit nur stand,  
wenn Stürme brausen über's Deutsche Vaterland.*

*Wir sind die Niedersachsen, stur und fest und erdverwachsen,  
Heil Herzog Wilhelms Stamm.*