

Volkswagen K 70 LS



Serie 39. Teil

K 70 macht
einsam: Joa-
chim Salinger
kämpft für das
Überleben
des unbelieb-
testen VW



"Der K VW 70 hat eine traurige Geschichte. Er wurde in Neckarsulm geboren und dann - nicht ganz freiwillig - nach Wolfsburg abgeschoben. Und dort mochte man ihn nicht.

Ich kann ganz genau nachvollziehen, warum sich VW für den K 70 nie richtig geradegemacht hat. Beschäftigte ich mich doch seit 15 Jahren in meiner Freizeit mit nichts anderem als diesem Auto, weshalb ich bei vielen meiner Kumpels auch als K-70-Pabst bekannt bin. Ich kenne die Geschichte des Autos, sämtliche Hintergründe und natür-

Keiner hat ihn richtig lieb

Nicht mal die Gnade der frühen Geburt erhebt ihn zum Oldie: Außenseiter K 70 - im Mittelpunkt nur bei Joachim Salinger

lich seiner Fehler und Stärken. Sechzehn K 70 hatte ich schon in meinem Besitz. Neun habe ich immer noch. Mein Paradepony ist das Topmodell LS mit 100 PS und 1,8-Liter-Motor, den ich behandle wie ein rohes Ei. Und mein Alltags-

auto ist ein K 70 mit 75 PS und sechs Vorbesitzern. Aktueller Kilometerstand: 400 000. Ziel: 500 000. Mindestens. Was also den K 70 angeht, kann mir niemand etwas vormachen. Ich bin mit ihm aufgewachsen, er war

mein erstes Auto, und er wird mein letztes bleiben. Ein Mann, ein Auto. So beharrlich sind wir Leute aus dem Hohenloher Lande. Also: Was ist es? Was hat das Verhältnis von VW und K 70 wohl auf immer und ewig

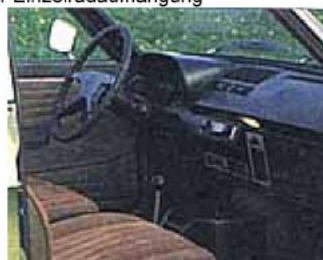
zerrüttet? Die Wolfsburger wollten ihn nicht. Sie bekamen ihn trotzdem und behandelten ihn entsprechend. Was nichts kostet, ist nichts wert. Und was so radikal anders ist als das, was sie bisher gemacht hatten, kann irgendwie nichts taugen: Kanten statt Rundungen. Front- statt Heckantrieb. Wasser- statt Luftküh-



Liegt gut: K70 mit Frontantrieb und moderner Einzerradaufhängung



Enttäuschend: Der neue Motor war durstig, laut und schaffte nicht die Werksangaben



Im Prinzip heute noch aktuell: das Cockpit mit Rundinstrumenten, aber ohne Charme

lung. Und dazu ein 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 Nasenbär 411, der zur gleichen Zeit wie der K 70 entwickelt wurde. Was der Bauer nicht kennt, daß frißt er nicht. Schon gar nicht bei VW. Der K 70 war VW aus der Erbmasse der untergegangenen Neckarsulmer NSU-Werke

zugefallen. Er war ein Verwandter des legendären Kreis- kolben-Autos Ro 80, der immerhin ein anerkannter Meilenstein der Auto-Geschichte war. Der K 70 hatte allerdings im Gegensatz zu diesem einen "normalen" Hubkolbenmotor. Das Auto war serienreif. Fix und fertig zur Produktion. Ein absolutes Schnäppchen. Also wiegte man in Wolfsburg gewichtig die Köpfe und ließ das Auto schließlich widerwil-

lig auf die VW-Kundschaft los. Der legendäre Nachkriegs- boß und fanatische Heckmotor-Verfechter Professor Heinrich Nordhoff hatte keine Chance mehr, dazwischen- zufunkeln. Er war seit zwei Jahren tot. Seine Nachfolger jedoch hatten seine Boxer-Heck- motor-Heckantrieb-Philosophie noch fest in ihren Köpfen. Der K 70 war der reinste Kulturschock. Entsprechend halbher- zig lancierten und unterstütz-

ten sie den Umstieg auf ein anderes Antriebskonzept. Das K stand für Hub(K)olben, während die Zahl 70 signalisieren sollte, daß es bißchen weniger als die 80 vom Ro waren. Der K 70 bei NSU als Verbindungsglied zwischen Prinz 4 und Ro 80: hübsch gedacht, schlecht gelaufen. Jetzt also K 70 von VW, parallel zu 411 und irgendwo unterhalb von Audi 100: Vier- zylinder-Reihenmotor, obenlie-

gende Nockenwelle, fünffach gelagerte Kurbelwelle, 1600 Kubik und zunächst 75, später 90, zum Schluß ein Achtzehn- hunderter mit 100 PS. Technisch sauber, optisch gelungen. Die neue Sachlichkeit der 70er Jahre. Kaum Chrom, dafür schwarzer Kunststoff. Dreispeichenlenkrad und an Farben alle Scheußlichkeiten dieser Welt: Inkagold, Zitronengelb, dazu ätzende Rallye- streifen für ein Sondermodell. Bei einer Familienkutsche!

Der Club

**Internationaler
K 70-Club**
Jörg Ballwanz
Lindenstraße 12
32791 Lage
Tel. 05232/63896
Der Besitzer
Joachim Salinger

**K 70 LS, das
Spitzenmodell:
Das S steht
für den 100-PS-
Motor, L für
die Luxus-
Ausstattung**



Nach sechs, sieben Jahren waren die ersten durchgerostet, weil VW für den Schutz des Hohlraums keinen unnötigen Pfennig investierte. Einige Jahre später begann dann die große Verrostungselle, weil das Werk ab Modelljahr 1974 Recycling-Blech aus der DDR bezogen hatte. Zu der Zeit schlug ich zu und kaufte an K 70 auf, was mir in die Hände fiel. Verschenkt haben ihn die Leute. Nur runter vom Hof sollte er. Das Auto soff wie ein Loch - 14, 15 Liter mindestens -, und die Araber hatten in der Zwischenzeit mit dem Benzinhahn gespielt. Das wog schwerer als die herausragenden Sicherheitsaspekte des Autos: vorbildliche Knatsch-

zonen 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 hätten die Leute nur ihre Vergaser besser einstellen lassen sollen, dann wäre es bei 11,5 Litern geblieben. Auch mit anderen Schwächen des K 70 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 aufdreht. Lieber im eigenen Saft schmoren, als Hitzerrisse

am Zylinderkopf riskieren! Wer so mitfährt, kann keinen zuverlässigeren jungen Oldtimer bekommen. Ich bin mit diversen K 70 im Laufe der Jahre über 200 000 Kilometer gefahren - und nicht einmal liegengelassen. Extrem zuverlässig, aber auch extrem selten. Von den 210 000 gebauten Exemplaren sind nicht einmal mehr 2600 Stück übrig. Von meinem Liebling LS sind es gerade noch 100 der einstigen 15 000. Doch keine Sorge: Solange es mich gibt, wird der K 70 artgerecht gehalten und garantiert nicht aussterben - und wenn sich der ganze VW-Konzern gegen mich verschwören sollte."



Mit Ecken und Kanten: Der K 70 bietet Platz - und einen miesen cw-Wert von 0,40

Auf einen Blick

VW K 70 LS

Nach der Übernahme von NSU durch VW hatte der K 70 nie eine Chance. Er war modern, zu modern und deshalb ganz anders: Frontantrieb und Wasserkühlung statt Heckmotor und Luftkühlung. Die VW-Strategen brachten das Auto nur aus zwei Gründen überhaupt auf den Markt. Erstens: Es war einfach da. Und zweitens hatte der K 70 reichlich Vorschußlorbeeren bei der Presse geerntet. Er wurde nur vier Jahre ('70 bis '74) lang gebaut. Von einst 210 000 gefertigten Exemplaren überlebten nur 2700.

Hubraum	1795 cm ³
Leistung	100 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Trommeln
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100km/h	12,8 s
Verbrauch	11,5 l/100 km
Tankinhalt	52 l
Leergewicht	1100 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1560 kg
Neupreis 1974	13 050 Mark
Marktwert heute	ca. 7800 Mark

Quelle: Interclassic Eurotax-Schwacke.

Typische Eigenschaften

- + modernes Antriebskonzept
- + geräumiger Innenraum, gute Rundumsicht
- + gute Straßenlage
- schlechtes Image
- rostanfällig
- hoher Verbrauch, lauter Motor



Joachim Salinger hat neun K70. Aber sein Liebling - nur für besondere Gelegenheiten - ist der metallic-grüne LS