

Volkswagen

VW K70 – Ein Missverständnis feiert Jubiläum

Von Knut Simon

Vor 40 Jahren sollte der kantige K70 von Volkswagen seine Weltpremiere haben. Doch kurz vor der Enthüllung zog VW den Wagen zurück, um ihn zu überarbeiten. Er wurde besser, aber nie wirklich gut. Aber immerhin war es der erste Volkswagen mit Frontantrieb, Reihenmotor und Wasserkühlung.



Erbstück mit Ecken und Kanten: Ein schnittiger Flitzer war der VW K70 nicht gerade, der Motor mit 90 PS beschleunigte aber immerhin auf 148 Stundenkilometer. Foto: gms

Genf, März 1969. Der Automobilsalon platzt aus allen Nähten. Nur der Stand von NSU wirkt zu großzügig, fehlt doch der mit Spannung erwartete NSU K70. Es ist der Startschuss einer "sechsmonatigen Lähmung", wie ein Insider von damals es ausdrückt: Niemand weiß, was der neue Herr der Traditionsmarke NSU, die Volkswagen AG, mit dem gerade geschluckten Unternehmen vorhat.

Die von VW verfügte kurzfristige Absage der K-70-Präsentation jedenfalls lässt nicht jeden bei NSU nur Gutes erahnen. Nur wenige wissen um die längst ergangene Direktive, die daumendicken K-70-Pressemappen in den Schredder zu stecken. Auf ihren Hotelzimmern sitzen, zur Untätigkeit verdonnert, die NSU-Pressefotografen und starren in den Genfer Nieselregen hinaus.

Wolfsburg, vier Monate später: In Halle 71 der Forschung und Entwicklung von Volkswagen betrachten drei Männer den K70. Ingenieur Peter Färber und die Versuchsmitarbeiter Franz Waldmann und Bernd Simon öffnen und schließen Türen, fachsimpeln über das Aggregat mit geteiltem Zylinderkopf. Der NSU K70 ist jetzt ihr Baby. Sie sollen es als Volkswagen auf die Welt bringen. Doch es wird eine Spätgeburt.

Bei Nacht und Nebel waren die geheimen Vorserienfahrzeuge auf eigener Achse nach Wolfsburg gefahren. Während Audi mit dem neuen 100 auf Antrieb in der oberen Mittelklasse etabliert ist, bereitet der VW 412 dem Management

Kopfschmerzen. "Vier Türen und zwölf Jahre zu spät", heißt es werksintern, aber nur hinter vorgehaltener Hand. Kurz entschlossen greift VW daher in das NSU-Vakuum, in dem der K70 schwebt.

Etliche "Anpassungsarbeiten" müssen erledigt werden

"Wir waren alle neugierig auf dieses Auto. Aber uns war gleichzeitig bewusst, dass es nur eine Übergangslösung sein würde. Mit seinem Frontantrieb und dem längs eingebauten Motor passte er nicht ins Konzept", erinnert sich Färber. Angesichts des Heckmecks, den VW-Chef Kurt Lotz hinter den Kulissen zu verantworten hatte, darf man jedoch getrost behaupten: Wo kein Konzept, dort auch kein Fremdkörper.

Denn während der K70 bereits im Herbst 1969 seine Runden über das Wolfsburger Prüfgelände dreht und im benachbarten Salzgitter das neue K-70-Werk aus dem Lehm Boden gestampft wird, bastelt Volkswagen emsig an weiteren Käfer-Derivaten, beschließt den Entwicklungsauftrag 266 mit Mittelmotor und werkelt an neuen Forschungsprojekten. Ein bunter Gemischtwarenladen.

Lotz meint, jeder Zielgruppe ihr individuelles Antriebskonzept anbieten zu müssen. Der von NSU mit dem K70 zu Volkswagen gewechselte Entwickler Hans-Gerd Wenderoth ballt während der Vorstandssitzungen mit Lotz die Fäuste unter dem Konferenztisch, bis die Knöchel weiß werden. Er verfasst vernichtende Fachgutachten, sowohl gegen die luftgekühlten Motoren als auch gegen die Mittelmotor-Projekte. Der damalige VW-Forschungschef Professor Werner Holste sekundiert. Ohne Erfolg.

Von alledem dringen nur Fragmente in die Werkhallen, in denen der K70 im Eiltempo serienreif gemacht wird. Simon und Waldmann, beide erst seit Kurzem bei Volkswagen, haben somit andere Sorgen als den Tratsch aus der Führungsetage. Sie prügeln den K70 durch ein Spezialprogramm für Prototypen, das 100.000 im Alltag gefahrenen Kilometern entspricht.

Der Bedarf an "Anpassungsarbeiten" ist nicht unerheblich: Die Bremstrommeln aus Aluguss reißen, der geteilte Zylinderkopf wird verworfen, die Räder werden von 13 auf 14 Zoll umgestellt, die Lenksäulen getauscht, Getriebetraverse und Motorträger verstärkt. Und dies ist nur ein Auszug aus der langen Liste.

Im Juni 1970 kommt die Nachricht: offizielle Präsentation des VW K70 im Spätsommer desselben Jahres. Simon: "Wir wussten überhaupt nicht, was auf uns zukam. Denn was bedeutete schon Präsentation? Bis dato waren Veranstaltungen wie Schnittchen im Wolfsburger Schloss rund um den VW 412 das höchste der Gefühle gewesen."

Erst zwei Wochen vor dem Termin wird klar: Es geht nach Port Grimaud in Südfrankreich. Der für die Aktion engagierte Porsche-Pressechef Huschke von Hanstein, von Haus aus Anspruchsvolleres als kalte Büfets und laue Presseveranstaltungen gewohnt, drückt der Veranstaltung seinen eigenen Stempel auf. Binnen 14 Tagen sind 49 Präsentationsfahrzeuge bereitzustellen und VW-Busse mit Ersatzteilen zu bestücken.

So bescheint die Morgensonne des 3. September 1970 übermächtig dreinschauendes Werkstattpersonal neben 49 glänzenden VW K70 auf dem Werksgelände in Wolfsburg. Trotz der Extraschichten herrscht große Anspannung, denn die neuen Limousinen sollen nicht etwa nach Port Grimaud transportiert werden, sie sollen die Hafenstadt auf eigener Achse erreichen.

Gute Raumökonomie, schlechte Leistungsausbeute

Während der Tour wird der neue K70 gleich erkannt, vor allem Kinder winken dem Neuling aufgeregt zu. Beim Tankstopp bildet sich schnell eine Menschentraube um die brandneuen Autos, die sich unter das geschwungene Dach der BV-Aral-Tankstelle drängeln. Der örtliche Mechaniker schlurft herbei: "Wieder luftgekühlt, oder?" Bedauere. Ab jetzt nicht mehr. "Der K70 hob sich deutlich ab", erinnert sich Färber, dem das Design des Wagens noch heute gefällt.

Die Raumökonomie des K70 ist unschlagbar, sein Fahrwerk der schwerfälligen Konkurrenz à la Opel Rekord C und Ford P7 haushoch überlegen. Eindeutiges Manko der 75- und 90-PS-Triebwerke ist ihre schlechte Leistungsausbeute, die sich in "Spitzengeschwindigkeiten" von knapp 150 und 160 Stundenkilometern äußert. Die Motoren in Etagenbauweise bedingen trotz ihres Einbaus in Schräglage einen derart hohen Wagenbug, dass letztlich ein cw-Wert von 0,52 in den Messprotokollen zu Buche schlägt.

In Port Grimaud hat Färber Glück und wird in einem Fischerhäuschen direkt am Kanal untergebracht, Waldmann und Simon finden sich mit weiteren Kollegen in einer rustikalen Unterkunft wieder: Ein Koch mit schwarzen Rändern unter den Fingernägeln und über den Esstisch streunende Katzen sorgen dafür, dass sie bereits vor dem Frühstück bedient sind.

Vier Wochen dauert die Präsentation. Jeweils um 15 Uhr treffen Vertreter der internationalen Motorpresse ein. Der Abend klingt bei Fachsimpelei aus, am darauf folgenden Tag steigen die Journalisten in die Testwagen. Bei jeder Fahrt ist immer jeweils ein VW-Mitarbeiter dabei, um Fragen zu beantworten – und um eventuelle Mängel an den Testwagen aufzuspüren und zu vermerken.

Nach 211.000 Exemplaren ist Schluss mit dem K70

Nach Abflug der Journalisten beginnt der Arbeitstag der Werkstattmannschaft: Durchsicht aller 49 Fahrzeuge, Fehlerbehebung, Wäsche. Am Ende waren es nur noch 48, ein K70 wurde Opfer eines Ausweichmanövers an der Bastide de Tourtour. Von 18 Uhr bis drei Uhr morgens dauern laut Simon die Arbeitszeiten der Werkstatt. Tagsüber hat die Mannschaft frei, nutzt die Zeit mit Ausflügen nach Nizza, entspannt am Strand oder bestaunt die Baufortschritte an der künstlichen Lagenstadt Port Grimaud, die der französisch-schweizerische Architekt François Spöerry seit 1967 errichtet.

"Der Rundkurs selbst war so geschickt gewählt, dass die mäßige Höchstgeschwindigkeit des K.70 nicht deutlich wurde", sagt Färber in der Rückschau. Von Grimaud aus sei es über Landstraßen immer bergauf gegangen, an der Bastide de Tourtour wurde das Mittagessen eingenommen. Zurück ging es zwar bergab, aber wieder über enge Landstraßen. "Man sauste nur so um die Kurven, jedenfalls nach Gefühl", erzählt Färber.

Am Ende sind Journalisten wie VW-Mitarbeiter von der Frontantrieb-Einstiegsdroge K70 angetan. Das Auto, das im Hause NSU als rettende Mittelklasse für den zu groß und exotisch geratenen Ro 80 fungieren sollte, wird der erste VW ohne luftgekühlten Heckmotor. Dass er nach vergleichsweise bescheidenen 211.000 Exemplaren – immerhin 170.000 mehr als von NSU geplant – und einer eher stiefmütterlichen Behandlung durch den Vorstand keinen großen Durchbruch erlebt, ist eine Seite der Medaille. Die andere glänzt in der Sonne Frankreichs von 1970.
