

## Markus Retz und sein Volkswagen K 70 von 1974

Hinterher ist man immer schlauer: Heute wissen wir, dass aus dem K 70 etwas hätte werden können. Frontmotor, Wasserkühlung, Frontantrieb, viel Platz – er konnte alles früher als die anderen Volkswagen. Und das war sein Problem. Der K(olbenmotor) 70, ungeliebtes, von der Neuerwerbung NSU übernommenes Stiefkind, war einfach so modern, dass er alle überforderte, Konstrukteure wie Käufer. Qualitätsmängel kratzten am Lack, die Modellpflege verlief schleppend und lustlos. Im Mai 1975 war der Fall K 70 für VW beendet. Und trotz modernster Technik blieb sein Spießler-Image überwältigend. "Der Nachbar die Straße hoch hatte einen, ich fand den K70 schon früher gut", gesteht Markus Retz (34) aus Weißbach im Hohenloher Land. Irgendwo zwischen Vaters **Audi** 75 und dem eigenen **VW Bulli** kam der Kfz-Mechaniker vom rechten Weg ab und verliebte sich in den kantigen NSU-Zögling. Drei Stück besitzt er, der 1974er K70 LS schnarrt mit heiserem Leerlauf aus der Garage.



Mit dem K 70 begann bei VW die Ära der Wasserkühlung, er litt unter Qualitätsmängeln und Spießler-Mief.

"Der kam aus Italien zurück, südlich von Neapel. Ein ganz rares Teil, quasi ein Luxusmodell ohne Luxus", sagt Retz. Mit dem großen 100-PS-Motor, dem Gold-Lack "Hellas-Metallic" als einzigem Extra, aber ohne Heckscheibenheizung, ohne Gurte, ohne Tankwarnleuchte. "Die Metallic-Autos ab 1974 waren ganz fatal. Mieser Stahl, der Lack löste sich, und die Arbeiter hatten keine Lust mehr. Ein Freund hat schon mitlackierte Kronkorken von Salzgitter Feldschlösschen-Pils in einem seiner Autos gefunden. Und bei den Autos des letzten Baujahrs wurde sowieso nur noch verbaut, was rumlag", sagt Retz. Der K 70, das unbekannte Wesen. "Echte Fans wollen einen 100-PS-K70, aber die sind sehr selten geworden." Ordentlich geht er voran, klingt dabei aber uninspiriert, kein bisschen sexy. Egal: "100 PS in einem VW, was muss das für die Aufsteiger vom 34-PS-Käfer bedeutet haben?!", flüstert Retz und versucht, die Ehre des K70 zu retten: "Für NSU wäre es ein Erfolg gewesen, für VW war es ein Nebenkriegsschauplatz. Ein Versager? Nein: nur das richtige Auto zur falschen Zeit."



Markus Retz holte seinen goldenen K 70 mit 100-PS-Motor aus dem Süden Italiens heim.

**Technische Daten VW K 70** Vierzylinder, Reihe, vorn quer, eine oben liegende Nockenwelle • 1795 cm<sup>3</sup> • 100 PS bei 5300 U/min • max. Drehmoment 152 Nm bei 3750 U/min • Viergang • Vorderradantrieb • Länge/Breite/Höhe 4455 /1655/1435 mm • Leergewicht 1070 kg • Einzelradaufhängung • Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten • Höchstgeschw. 162 km/h • 0–100 km/h 13 s • 13,5 l S/100 km • Preis 11.510 DM (1973)