

## Klare Kante

Donnerstag, 1. Juli 2010 um 06:37 Uhr  
von [Sandmann](#)

Volkswagen ruft, also folge ich!



Volkswagen? Ja, das sind die, die nicht nur in Wolfsburg sitzen, sondern in der ganzen Welt und – im niedersächsischen Salzgitter. Kennen Sie Salzgitter? Nein? Ja, wo leben Sie denn? Sowas... Salzgitter ist in der Nähe von Braunschweig und Hannover, das sagt Ihnen vielleicht etwas. Einigermaßen interessierte Leser werden auch das dort ansässige VW Werk kennen, hier produziert man den einen oder anderen Motor. Und das seit 40 Jahren! Was will ich da? Nun – in dem damals neu gebauten Werk lief der unter VW-Flagge produzierte K70 vom Band, und zum Jubiläum trifft sich der internationale Club auf dem eigentlich gesperrten Werksgelände und zeigt seine Schatzkammern! Da darf Sandmann's Goldstückchen nicht fehlen, immerhin ein Modell der ersten Serie, wenn auch sehr liebebedürftig. Aber wer ist das nicht? Kurzzeitkennzeichen ran und – zack einen Tag abtauchen in die bunte Welt der 70er. Kommen Sie mit?

Doch halt, ganz so schnell sind wir nicht da.



Mein K70 ist nicht mein Audi V8. Das hat neben einer Menge Vorteilen, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte auch einen entscheidenden Nachteil: Er begnügt sich nicht mit Flüssiggas für 62 Cent, sondern trinkt das gute Super für 1,45 Euro. Eigentlich dank seines 75PS Motors Normalbenzin, aber das gibt es an den allermeisten Tankstellen schon nicht mehr. Ich singe den Hit von Markus (*Will im Sparen nicht vernünftig sein, kommt nur das gute Super rein – ich will Spaß!*) und bezahle das erste mal seit drei Jahren wieder mehr als 50 Euro für eine Tankfüllung. Ohne Spaß. Herra Jumalla! Da gönne ich mir doch gleich den Premiumsaft mit der gelben Muschel und habe hintenrum sogar noch ein gutes Gewissen, weil ich keine sinkenden Bohrinself subventioniere.



Wie schon in der jüngeren Vergangenheit ist mit diesem Autowagen der Weg das Ziel. Seit meiner [Tour in den Pfälzer Wald](#) ist mir mein K70 so unglaublich ans Herz gewachsen, dass ich immer lache, wenn ich ihn fahre. Schneller als 120 muss es nicht sein, sollte es auch nicht, denn dann geht der Verbrauch in astronomische Dimensionen. Und die Geräuschkulisse auch, der Motor liegt mir gefühlt auf dem Schoß und schnurrt sein gesundes, mechanisches Lied der analogen Vorwärtsbewegung ungedämmt. Ab 120 brüllt er eher, und der Drehzahlmesser zeigt Bereiche, die ich eigentlich nur vom Motorrad kenne. Nein, das macht keinen Spaß, Reisen statt rasen. Auf dem Rückweg gibt es vielleicht noch einmal die Gelegenheit, das Pedal zu streicheln. Papa Kalle ist natürlich wieder mit an Bord, und als absolutes Novum präsentiere ich hier mein Grundig Mono-Radio mit hinter dem Instrumententräger verlegter Stabantenne und Mc-Audio Lautsprecher über dem Handschuhfach. Immerhin lauter als das Navi. Das soll genügen.

Doch halt, ganz so schnell sind wir nicht da.



Wenn auch andere Verkehrsteilnehmer eine gesunde Einstellung zur Höchstgeschwindigkeit entwickeln würden, kämen keine in meinen Ohren um diese Zeit absurden Meldungen im Verkehrsfunk. Sonntag früh, ich bin gefühlt völlig allein auf der dreispurigen A7 südlich Hamburg und jemand spricht von einer Vollsperrung wegen eines Unfalls mit mehreren Fahrzeugen. Aha? Wo? Welche Fahrzeuge, wo sollen die denn so früh her kommen? Als mich kurz darauf zwei Rettungswagen überholen, leite ich schon einmal ein Ausrollen ein, um einen Kilometer weiter südlich tatsächlich dreispurig still zu stehen. In Sichtweite liegen drei Autos ineinander verkeilt auf der Straße und stoppen das Vorankommen für fast eine Stunde. Ich könnte hier noch eine komplette Geschichte füllen über ungeduldige Autofahrer, die trotz Vollsperrung über den Standstreifen rechts vorbei wollen. Über den LKW Fahrer, der das verhindert. Über mich selbst, schimpfend in guter deutscher Manier die Worte *Rettungsgasse* und *Einsatzkräfte* rufend. Und über die Einsatzkräfte, die dann tatsächlich deshalb auf dem Standstreifen wertvolle Minuten lang festsitzen... aber das ist eine andere Geschichte.



Aha. Hier ist es also. Beim Auto- und Motorradfabrikanten NSU ging man im Jahre 1965 unter der Leitung des Entwicklungschefs *Ewald Praxl* und dem Leiter der Designabteilung *Claus Kuthe* neue Wege. Der große Ro80 mit Wankelmotor (Ro für *Rotationskolben*) benötigte einen kleineren Bruder! In der Entwicklungsabteilung legte man besonders großen Wert auf ein eigenständiges Auftreten und technische Innovationen wie Einzerradaufhängung, innen liegende Scheibenbremsen und eine kompakte Motor-Getriebeeinheit, die Wartungsarbeiten vereinfachen sollte. Ein mehrstufiges Gebläse, Heckscheibenheizung, Zigarrenanzünder und Radiovorbereitung sollten damals durchaus nicht übliche Serienmerkmale sein.



Die Vorstellung der viertürigen Limousine K70 (K für *Hubkolben*) sollte im März 1969 auf dem *Internationalen Autosalon in Genf* erfolgen, was wegen einer Übernahme des NSU-Konzerns durch Volkswagen abgesagt wurde. Man wollte dem neuen Audi 100, der in der selben Modellklasse unterwegs war, nicht hausintern Konkurrenz machen. Viele potenzielle Käufer und treue ehemalige NSU Kunden liefen Sturm gegen diese Politik, sie wollten dieses Auto, so dass man sich im Herbst 1970 bei VW doch zum Bau des K70 im neuen Werk in Salzgitter entschloss. Die fertigen, wunderschönen Versionen von Kombi und Fastback wurden wegen der Konkurrenz zum eigenen Modell *VW411 Variant* zu den Akten gelegt.



Im Februar 1975 wurde die Produktion nach rund 211.000 Fahrzeugen nach nur knapp 5 Jahren wieder eingestellt. Zeitgenössische Tester bescheinigten dem Wagen zwar technische Bestwerte, es war allerdings auch die Rede von Kühlproblemen und einem zu hohen Verbrauch. Hausintern gab es seit zwei Jahren den etwas kleineren Passat, und wegen der Übernahme von NSU passten bis auf ganz wenige Ausnahmen keine Teile aus den VW Regalen in den K70. Die Herstellung wurde für den Konzern unrentabel, der K70 zu teuer. Auch der erneute, anhaltende Protest der Kunden konnte die Konzernleitung nicht umstimmen. Als Flop, wie so oft gelesen, kann man dieses technisch und optisch brillante Fahrzeug in meinen Augen aber nicht bezeichnen. Die Verkaufszahlen sind recht gut gewesen. Der KaSi war zu seiner Zeit schlicht imagebefreit und lässt sich auch heute noch in keine Schublade packen!



Das alles ist in diesem Jahr 40 Jahre her, und so lässt Volks-Wagen es sich nicht nehmen, zu einem großen Volks-Fest in jenes Werk in Salzgitter zu laden! Und da haben wir den Bogen wieder. Neben ausgestellten Modellen und Motoren, Unterhaltungsbühnen mit peppiger Volks-Musik, Mitmachveranstaltungen und Volks-Verkostungsbuden hat der [1. Internationale K70 Club e.V.](#) für seine Mitglieder (und deren Autos...) in diesem Jahr eine recht prominente Stellfläche bekommen. Vor fünf Jahren war das anscheinend von Seiten des Werks nicht gut durchorganisiert, was zu einigem Unbill führte. Aber nicht nur die trotzdem unvoreingenommen zahlreich angereisten Mitglieder des Clubs nehmen die Gelegenheit wahr, an der Geburtsstätte ihres KaSi die Festivalatmosphäre zu schnuppern und sich bei einer Original Volks-Wurst mit Gleichgesinnten auszutauschen.



Auch die vielen genau so bunten Besucher, die sich durch die Werksstraßen schieben, bleiben manchmal ehrfürchtig, manchmal schmunzelnd stehen. Von *“So einen hatte ich auch mal”* über *“Was verbraucht der denn?”* bis *“Das war noch Technik!”* sind alle denkbaren Ausrufe dabei. Besonders bei der einen oder anderen geöffneten Motorhaube bilden sich illustre Trauben von interessierten Exbesitzern oder gar ehemaligen Werksangehörigen, die diesen Wagen seinerzeit gebaut haben! Ich komme aus dem Staunen nicht heraus. Aus allen Mündern und Augen kommt einem Freundlichkeit und Begeisterung ob der klaren Form und der schillernden Farben entgegen, und die anwesenden Clubmitglieder beantworten die sich immer wiederholenden Fragen gern.



Aus allen Ecken der Republik sind sie angereist, die Mitglieder und ihre ebenso eckigen K70. Der ständig die Regentropfen wegpolierende Franzose mit den gelben Doppelscheinwerfern steht zwischen dem

bekanntem, zerkratztem Ur-Modell aus Kiel, dem frisch cremeweiß lackierten Neufahrzeug aus dem Osten und dem Belgier, der in seinem Auto auf den kopfstützenlosen Liegesitzen ein Mittagsschläfchen hält. Wattestäbchenpolierer kommen hier genau so auf ihre Kosten wie Alltagsbeweger. Gegner der typisch deutschen Vereinsmeierei zeigen sich angenehm überrascht: Ganz normale Menschen. Sehr angenehm. Man plaudert fröhlich mit *Jörg*, der den Club 13 Jahre nach Produktionsende mit gegründet hat, lacht mit *Andreas*, der an der Website bastelt, baut mit *Uli* diverse orange Relikte der 70er auf dem Kofferraum auf und fachsimpelt mit *Mario* bei geöffneter Haube über die verschiedenen kleinen Defekte.



**Defekte.** Die dürfen auch nach fast 40 Jahren sein – Ersatz gibt es nur noch gebraucht oder über den komplett von VW Classic Parts aufgekauften Teilepool des Clubs. Hier allerdings sehr günstig, die allermeisten Teile bekommt man als Clubmitglied zum Selbstkostenpreis, und der liegt noch unter denen vom Golf 3! An diesem wettermäßig eher durchwachsenen Sonntag haben wir zum Glück keine nennenswerten Ausfälle zu verzeichnen, lediglich der Magnetschalter eines Anlassers hängt fest und muss mit ein paar leichten Schlägen auf den Hinterkopf wieder zur Mitarbeit überredet werden. So etwas funktioniert angeblich nicht nur bei alten Autos. Helfende Hände finden sich überall, und die umstehenden Zaungäste freuen sich, einen weiteren Blick in den übersichtlichen Motorraum dieses großartigen Autos werfen zu dürfen.



Orange Zeiten. Nicht nur, seit die Niederlande bei der Weltmeisterschaft auf das runde Leder eintreten, nein, auch schon vor 40 Jahren. Und da ganz besonders. Uli hat ein paar himmlische Reliquien in seinem 580 Liter fassenden Kofferraum eingeführt und scheut sich nicht, diese auf seinem Kofferraumdeckel auszubreiten. Plattenspieler und LPs aus einer Zeit, als Schlager noch Volks-Musik waren, Maniküresets, Zahnputzbecher und Reisewecker. Alles so schön bunt hier! Und wissen Sie, was das allerbeste ist? Nebenan stehen ein paar nagelneue VW Caddys rum, die sich mit den gleichen Farben schmücken wie vor 40 Jahren die hier produzierte Mittelklasse mit dem vorn längs eingebauten wassergekühlten Vierzylinder. Alles kommt wieder. Auch die Farben, sie heißen heute nur ein wenig anders.



Top geplegte Autos im Originalzustand stehen in einer Reihe mit liebevoll restaurierten Exemplaren und diversen, mit reichlich Patina überzogenen Alltagsmobilen. Und Patina setzt er ganz gern an, Rostvorsorge kann man damals noch nicht. Aber auch das hat des K70 mit seinen Fahrern gemeinsam, wir werden alle nicht jünger und man sieht uns die letzten 40 Jahre genau so an wie unseren Autos... Alle hier angesammelten VW K70 und ihre Fahrern vereint ein interessanter Mix aus Liebe zum Modell und selbstironischer Umgang mit den 70ern. Die behäkelten Klorollen, Aufbaulautsprecher und Wackeldackel auf den Hutablagen, die zeitgenössischen Farbgebungen (Rallyelack leuchtgelb mit schwarzen Streifen, und das auch noch original ab Werk!) und die Schmutzfänger mit VW Logo sprechen ihre eigene Sprache und bedürfen keiner Erklärung.



Und jetzt auch noch das Fernsehen! Ein fröhliches Team hält sich verzweifelt aber vergeblich versteckenden Autofahrern ein Mikrofon ins Gesicht und bittet die eigentlich Unbeteiligten, nicht direkt in die Kamera zu sprechen. Werksinterne Dokumentarvideos? Niedersächsische Lokalnachrichten? Das ließ sich vor Ort leider nicht ganz klären. Auch unklar ist, warum sich neben all den wunderschön erhaltenen Exemplaren die Damen und Herren ausgerechnet auf meinen zerkratzten, stumpfen und angerosteten K70 stürzen und mir sogar beim Verlassen des Werksgeländes (mit Choke und bauartbedingt nur zwei sauber mitlaufenden Zylindern) noch hinterherfilmen... Hat das zufällig irgend jemand im Fernsehen gesehen?

Die Autobahn bringt mich wieder die heute schon einmal abgespulten 300 Kilometer zurück nach Kiel. Ich ignoriere den erneuten Stau bei Hannover wegen einer Baustelle, sehe darüber hinweg, dass mein Radio in Niedersachsen irgendwie keine Sender empfangen will und teste später am Abend doch noch einmal aus lauter Entspannung die Höchstgeschwindigkeit unter normalen Fahrbahnbedingungen.



Wegen der kurzen Übersetzung macht das aber wie eingangs erwähnt nicht sehr lange Spaß, und mein KaSi beschwert sich zurecht über die hoctourige Volks-Tortur. Also falle ich wieder zurück in die gleitenden 120 Stundenkilometer und komme unglaublich entspannt und glücklich nach einem schönen Tag wieder nach Hause. Mehr davon, meine Damen und Herren. Eine schöne und [etwas umfangreichere Bildergalerie](#) gibt es dieser Tage im Onlineportal von Autobild. Dieses Auto wird noch oft über die Straße rollen... Er wurde oft als Flop bezeichnet, der VW K70. Heute verbreitet er ausschließlich gute Laune.

Sandmann

Noch ein paar Details zum VW K70? Bitte sehr:

- Informationen: <http://www.k70-club.de/>
- Hersteller: Volkswagenwerk AG
- Produktionszeitraum: 1970 – 1975, 211.127 Stück
- Karosserieversion: Limousine viertürig, Mittelklasse
- Motoren: 4 Zylinder Reihe, 1605cm<sup>3</sup> mit 75PS und 90PS und 1807cm<sup>3</sup> mit 100PS, Wasserkühlung
- Antrieb: Vollsynchronisiertes 4-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb
- Achsen: Hinten Schräglenker mit Federbeinen, vorn Querlenker mit Federbeinen und Stabilisator
- Maße: L x B x H 4455 x 1685 x 1450 mm
- Leergewicht 1060 – 1100 kg
- Höchstgeschwindigkeit 148 – 162 km/h
- Verbrauch: 9,4 – 11,0 Liter (Werte von 1970)