



Gut ablesbare Rundinstrumente und richtig plazierte Schalter. Allerdings nicht ganz optimale Sitze



Praktisch: die Sicherungsdose im Armaturenbrett (Foto links). Lästig: Der Aschenbecher mitsamt Anzünder liegt zu weit vom Fahrersitz

Der neue VW K 70 jagt wie schwebend auch über die schlimmsten Feldwege. Große Federwege bringen fast französischen Fahrkomfort

# Der geschenkte Gaul

**B. Busch fuhr den von der Konzernmutter VW adoptierten NSU K 70. Als neues Zugpferd wird er mit dem VW-Zeichen im Grill das VW-Image aufpolieren helfen**

Wenn Wolfsburg mit Wasser kühlt, geht's gleich ins Auge. Mir jedenfalls erging es so: Mein Testwagen versuchte schon wenige Kilometer nach dem Verlassen des Werkes, sein Kühlwasser abzuschlagen. In Dampfwolken gehüllt, öffnete ich die Motorhaube und forschte nach der heißen Quelle. Sie entspann der abgerissenen Schlauchverbindung zwischen Kühler und Motor, und jäh verspritzte die Flüssigkeit, die Wolfsburgs Autobauer als "kochend und gefrierend" jahrzehntelang verschmäht hatten. Wollten sie mir nun beweisen, wie recht sie hatten? Ich mußte eine Gießkanne auf-

treiben und Wasser zum Motor tragen. "Nordhoffs Rache!" sagte Sternfotograf Ebeler grinsend. Es wird aber nur irgendein Türke gewesen sein, der die Schlauchklemme nicht ganz festgezogen hat. Alles findet letztendlich seine Erklärung im Irdischen, wenn man nur genauer hinsieht. Aber, auch mit der Luft hatte ich meinen Kummer. Sie weigerte sich, durch das aufwendige und fein durchdachte Frischluft-System das Wageninnere zu betreten. Auch das klärte sich auf: Die Schlitze der in die hinteren Dachstreben eingelassenen Zwangsentlüftung waren dicht. Jemand hatte

sie zugespachtelt, als die halbfertige Karosserie im Freien stand. Und der andere Jemand, der später die Ziergitter auf die Entlüftungsschlitze schraubte, hatte den dichtenden Kitt nicht entfernt. So war ich während eines heißen Testtages nur zu geneigt, das Frischluft-System herb zu tadeln.

Wenn ich den K 70, durchgeschwitzt wie ich bin, nun trotzdem über den grünen Klee lobe, dann spricht das um so mehr für ihn und seine Väter.

Der K 70 ist unleugbar die kleine, kesse Schwester vom Ro 80. Ein hübsches, lanbeiniges Ding von edler Rasse. Nichts Schlimmeres kann einem VW 411 passieren, als daß die hübsche Stiefschwester neben ihm steht.

Denn beim K 70 stimmen die Proportionen und stimmt der Strich - er ist so klassisch schön, daß er jeglichen Chromschmuckes entraten kann. Nackt steht er da und raubt dem sachkundigen Betrachter den Atem. Sein gutes Aussehen

beruht auf seiner funktionellen Konzeption:

Der Frontantrieb erlaubt einen langen Achsabstand (der nicht von einer Kardanwelle überbrückt werden muß). Und der lange Achsabstand erlaubt einen großen Passagierraum mit vier breiten Türen und kurzem Hecküberhang. Der K 70 nutzt den Raum, den er der Straße wegnimmt, konsequent. Er ist klar gegliedert und umweglos technisiert.

## Üppiger Fußraum vorn und hinten

Vor die geräumige Fahrgastzelle wurde der Antrieb gespannt. Das Ganze ruht auf vier Säulen, den Federbeinen. Die Räder ragen nicht in den Nutzraum hinein. Die hinteren Türen sind fast so breit wie die vorderen, weil sie von den hinteren Radkästen nicht beschnitten werden. Deshalb lassen sich die hinteren Türfenster voll versenken. Der vordere Fußraum ist üppig, ohne Getriebe- und Kardantunnel. Der Fußraum im Fond

ist für die Wagenklasse reichlich. Der Gepäckraum ist, ohne den Wagen langschwänzig zu machen, mit 700 Liter Fassungsvermögen gewaltig. Dies alles auf einer Gesamtlänge, die noch 13 Zentimeter unter der eines Opel Rekord liegt.

Der 54 Liter fassende Benzintank wurde in den nicht aufprallgefährdeten Raum zwischen den Achsen gelegt. Das Reserverad ruht zwischen den Hinterrädern im Keller. Das Gepäck lagert zur Hälfte noch auf der Hinterachse zwischen den Hinterrädern. Die Passagiere sitzen, durch keine Technik eingeeengt, im Wohnraum zwischen den Achsen, und der Motor sitzt auf der angetriebenen Vorderachse wie der Vogel auf der Stange. Sie alle liegen und sitzen so, daß die Lastverteilung gar nicht besser sein könnte.

Das Auto ist weder kopf- noch hecklastig, es ist ein wohlproportionierter Raum mit Rädern, obenherum großzügig verglast, damit man rausgucken kann, als führe man offen. Die Seitenpfosten sind schlank,

die Heckscheibe reicht bis zur Gürtellinie hinab, die Frontscheibe reicht hoch hinauf. Kein Stückchen Glas muß sich vor entartetem Styling krümmen, wie etwa bei Autos mit hinteren Kotflügelbuckeln oder ins Heckfenster hineinreichendem Schwanzblech. Diese Karosse sollte den Wolfsburgern mehrere Dankgebete wert sein, denn sie bringt alle Voraussetzungen mit, über viele Jahre hin gültig zu sein, vor modischem Veralten sicher.

Notorische Chromputzer kommen nicht auf ihre Kosten. Der Kühlergrill ist aus schwarzem Kunststoff, die blanken Fenstereinfassungen sind aus nichtrostendem Stahl. Nur die Stoßstangen sind verchromt, sie sind schmal, glattflächig, und sie eignen sich vorzüglich dazu, eines nahen Tages durch solche aus nichtrostendem Stahl ersetzt zu werden.

## Der Motor jubelt freudig hoch

Die Motorhaube rastet in Offenstellung von selbst standfest ein. Welche Wohltat in einer Zeit, in der man die Motorhauben von Zehntausend-Mark-Autos noch mühsam mit einer Eisenstange aufstellen muß!

Im Motorraum geht es vorbildlich aufgeräumt zu. Alle Aggregate sind gut greifbar. Der Motor kann seine Herkunft nicht verleugnen. Er ist den bekannten NSU-Motoren wie aus dem Gesicht geschnitten. Aus 1,6 Liter Hubraum macht er 75 oder 90 Pferdestärken, und dabei dreht er mit 5200 Umdrehungen pro Minute. Die 90-PS-Version ist höher verdichtet und will Superkraftstoff haben. Der 75-PS-Motor begnügt sich mit bleifreiem Normalbenzin und ist recht drehmomentstark, also durchzugskräftig. Vielen K 70-Käufern wird nicht zu Unrecht genügen. Er macht den Wagen temperamentvoll und spitzenschnell genug. Hier die Werksangaben für beide Motorstärken:

Beschleunigung von 0 - 100 km/st: 75 PS = 16 Sekunden, 90 PS = 13,9 Sekunden, Höchst- und Dauergeschwindigkeit: 75 PS =

148 km/st, 90 PS = 158 km/st.

Der Motor jubelt freudig hoch, er singt eher, als daß er grollt. Man stellt das fest, während der Wagen steht. Im Fahren machen sich Antriebsgeräusche bemerkbar, die den edlen Motorton überlagern. Sie entfleuchen dem kompakten Antriebsblock, der Getriebe und Differential mit dem Motor vereinigt. Der noch nicht ganz eingefahrene Testwagen lief noch etwas Zahnradrauh. Dennoch konnte man sich bei Höchstgeschwindigkeit (die Tachonadel stand bei 170) in Zimmerlautstärke unterhalten. Die Windgeräusche sind minimal. Und der ganze Karosseriekörper ist besonders intensiv geräuschgedämpft. Und so wird der Eindruck, daß die langen Federbeine alles schlucken, was man ihnen an Straßen vorsetzt, noch unterstrichen. Der Wagen jagt wie schwebend über die schlimmsten Feldwege. Auf Grund der langen Federwege ist eine starke Seitenneigung der Karosserie zu erwarten. Aber, man ist in dieser Beziehung von den schluckfreudigen Franzosen Deutlicheres gewöhnt. Vorn und hinten übernimmt ein Querstabilisator die Aufgabe, das Schwanken der Karosse im Keim zu ersticken. Beim Wedeln entsteht dennoch für den frisch Umgestiegenen zunächst ein ungutes Gefühl, aber die freche Kurvenfahrt vollzieht sich auf Antrieb schienensfromm - Gas und durch!

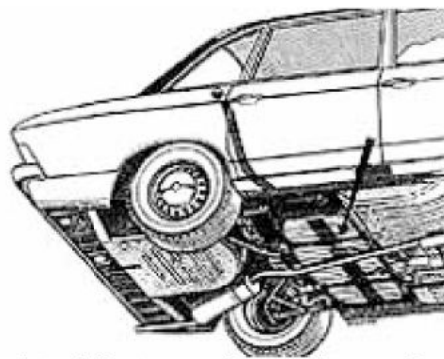
Man hat den Wagen sehr rasch im Griff, zumal er auch bei der unverhofftesten Brutalbremsung brav bleibt. Die Lenkung ist folgsam und beim Fahren leichtgängig, ohne den Kontakt zur Straße zu verlieren. Im Rangierbetrieb könnte sie etwas entgegenkommender sein. Ein Lenkverstärker wäre im Zeitalter der Parkraumnot begrüßenswert. Der Wendekreis ist mit 10,8 m für einen Wagen dieser Abmessungen und dieser Antriebsart akzeptabel.

Die Überschaubarkeit der Karosserie ist vom Fahrersitz aus gut. Wenn man sich leicht aufrichtet,

kann man die vier Karosserieecken übersehen. Die erste Sitzprobe zeigt, daß VW die Sitze baut. Sie sind unter Berücksichtigung der Insassenanatomie so kräftig verformt wie die Sitze des VW 411, und ebenso hart. Scheinbar verstehen es nur die Franzosen, weiche Federung mit weichen Sitzen zu koppeln, ohne daß man als Insasse

fehlen kann. Das Frischluftsystem ist großzügig bemessen und läßt sich gut und individuell bedienen. Ein Drei-Stufen-Gebläse sorgt für Luftdurchsatz auch im Stand und bei Langsamfahrt. Das Handschuhfach ist ungewöhnlich geräumig, außerdem sind Türtaschen vorhanden und ein Ablagebord auf der Fahrerseite.

Winkel hinein, die es in Amerika noch nie gab und die in Europa im Aussterben begriffen ist. Er ist ein feines und liebenswertes Auto sehr fortschrittlichen Zuschnitts. Ich kann den kleinen NSU-Händler verstehen, der seine ganze Familie herbeirief, händeringend und wehklagend das Auto umkreiste, sich darunter



Der Benzintank liegt beim VW K 70 außerhalb der Karosserie (Zeichnung). Bei einem Unfall kann kein Treibstoff ins Fahrer-

haus gelangen. Der 700-Liter-Kofferraum ist glattflächig. Entlüftungsschlitze (Foto rechts) in den hinteren Dachstreben



ins Schwimmen gerät. Die K 70-Sitze sollten durch etwas mehr Schaum unterm Gewebe dem Schwebekarakter des Fahrwerkes besser angepaßt werden.

## Für Nichtraucher empfehlenswert

Im Blickfeld des Fahrers liegen gut ablesbar große Rundinstrumente, und die notwendigsten Kippschalter sind unverwechselbar angeordnet. Über Fingerhebel am Lenkradkranz betätigt man das Licht mit Auf- und Abblenden und Lichthupe sowie die akustische Hupe und Wischer. Dies alles ist gut und richtig placiert. Nur der Ascher ist mitsamt dem Anzünder so weit aus dem Aktionsbereich des Fahrers herausgewandert, daß man das Auto nur Nichtrauchern oder Rauchern mit affenartigen langen Armen emp-

Man fühlt sich hinter dem Lenkrad sehr gut untergebracht. Der Schaltehebel liegt griffgünstig, aber beim Testwagen gehorchten ihm der erste und der Rückwärtsgang nur widerstrebend. Man sollte bei Frontantriebswagen den Mut aufbringen, ohne Rücksicht auf den so beliebten Mittelschalthebel eine Getriebebetätigung zu wählen, die in erster Linie das exakte Schalten ermöglicht. Sie dürfte notfalls, wie beim DKW von einst, aus dem Armaturenbrett ragen.

Der K 70 überzeugt schon in den ersten Fahrstunden durch sein sauberes, sicheres und komfortables Fahrverhalten. Er überzeugt ferner durch seine klare Konzeption, die edle Linie und das große Raumangebot. Und er bringt noch etwas mit, das ihm wohl nur Wolfsburg geben konnte: eine hochwertige Verarbeitung bis in den letzten

legte, fast in seinem Motorraum untertauchte, laut lobte und noch lauter jammerte. Er hat jahrelang auf dieses Auto gewartet. Und nun darf er es nicht verkaufen. Es wird in den Schaufenstern der VW-Händler stehen und deren Auftragsbücher füllen. Als ich ihm den Testwagen mit sanfter Gewalt entzog, weil ich weiterfahren mußte, stand er da wie einer, dem die Geliebte mit einem anderen davongelaufen ist.

Das Ganze ist nicht ohne Tragik. Aber der geschenkte Gaul konnte gar keinen besseren Stall finden. Er wird es auf Stückzahlen bringen, die in Neckarsulm schon aus Raumgründen nicht realisierbar gewesen wären. Er wird Karriere machen. Und wir sollten, wann und wo immer wir ihm auch applaudieren, nicht vergessen, aus welchem Stall er wirklich kommt: Ehre, wem Ehre gebührt!