

# Wendewagen

Auch wenn der K 70 selbst der durchschlagende Erfolg versagt blieb, so zeigte er doch die Richtung zur Volkswagen Moderne an.



Ein in allen Belangen  
ehrliches, aufrichtiges Auto:  
Die kompakte Bauweise des  
Antriebsaggregats erlaubte  
eine günstige Raumaufteilung  
für Passagiere und Gepäck

**A**ch ja, der K 70. Beinahe verges-

sen, kaum mehr einzuordnen, fast wie aus der Chronik gelöscht. Wie sehen wir ihn heute?

Schlichte Faltschachtel-Karosserie, könnte man sagen, konventioneller geht es kaum. Vor allem das 1,6-Liter-Modell mit den Rechteck-Scheinwerfern erstaunt uns heute mit seiner geradezu selbstverleugnenden Biederkeit. Bügelfalten wie in Papis Trevira-Hose ziehen sich makellos über die Flanke, und die nahezu symmetrische Profilansicht symbolisiert auf fraprierende Weise den Karosserie gewordenen Autofahrer mit Hut.

Einsam ragt der Schalthebel aus der Wagenmitte. Das Dreispeichen-Lenkrad mit der schmucklosen Prallverkleidung (zugleich der Hupknopf) könnte heute Kultstatus erzielen, wenn man es noch irgendwo auftriebe. Die kompakte Info-Einheit trägt

überraschend sportive Armaturen im Nosenose-Look. Der kunststoffverkleidete Handschuhfachdeckel wirkt wie eine Schreibzeuglade im elterlichen Wohnzimmer-Wandverbau. Der K 70 zählt wahrscheinlich zu den am wenigsten gesammelten Volkswagen Modellen. Und doch gründet auf seinen schmalen Rädern die Volkswagen Moderne mit Frontantrieb, kompaktem (hier längst schräg liegendem), wassergekühltem Vierzylinder-Motor mit oben liegender Nockenwelle und darunter liegendem Differenzial. Kurz bautes Vierganggetriebe mit permanentem Eingriff der Schrägzahnräder. Scheibenbremsen in Motornähe, direkt am Austritt der Halbachsen aus dem Differenzialgehäuse.

Die kompakte Bauweise des Antriebs-Aggregats erlaubte eine günstige Raumaufteilung für Passagiere und Gepäck. Die Rücksitzlehne konnte ausgehängt und umgelegt werden. Eine Vorderachsgeometrie, bestehend aus Dreieck-Querlenkern, Fe-

derbeinen sowie einem Querstabilisator, spricht die Sprache modernen Fahrwerksbaus. Anstelle einer gewöhnlichen Starachse leistet man sich hinten eine Schräglenkerachse an einem gummigefederten Querträger. Federbeine und Stabilisator auch hier.

Klare Formen, großzügige Glasflächen, heller Passagierraum, schlanke Dachsäulen - man muß den K 70 in seiner Zeit des Umbruchs sehen, als die alten luftgekühlten, heckgetriebenen Konzepte ausliefen und fieberhaft nach neuen Lösungen gesucht wurde.

**Die Vorgeschichte:** NSU, der ehemalige Motorradhersteller aus Neckarsulm, hatte sich mittlerweile mit kleinen, luftgekühlt heckgetriebenen Autos einen Namen gemacht (Stichwort Prinz), strebte aber nach Höherem, um zu den Big Players aufzuschließen. Im Vertrauen auf den ingeniosen Felix Wankel und dessen Rotor-Motor (der sich im bereits lancierten Wankel-Spyder 2375mal bewähren sollte), gelang

### **Klare Formen, großzügige Glasflächen, heller Passagierraum, schlanke Dachsäulen**



den Neckarsulmern 1967 der bis in die heutigen Tage hinein überzeugende Entwurf des Ro 80. Noch nie hatte es eine derart modern und elegant anmutende Limousine gegeben. Futuristische Eleganz, revolutionäres, vielleicht weltbewegendes Motorkonzept, vier Scheibenbremsen, sportliche Fahrwerksauslegung - es war den Top-Journalisten ein Bedürfnis, ihn zum Auto des Jahres 1967 zu küren. Man kann diese Zeit so überschreiben: NSU pokerte hoch, hielt tapfer mit und verlor zuletzt doch. Teilweise lag das in der ungenügenden Haltbarkeit der Wankelmotoren (Dichtleistenprobleme), teilweise an den hohen Verbrauchswerten, mit denen man sich ja schließlich auf die Benzin-krise zubewegte. Viel Entwicklungsenergie und enorme Geldsummen waren in die Wankelmotor-Entwicklung geflossen, die profitable Umsetzung machte große Schwierigkeiten. 1968: Die Konkurrenz beginnt Witterung aufzunehmen, Fiat macht sich daran,

NSU-Anteile zu erwerben, kauft erst mal Citroen die zehn Prozent ab, die die Franzosen in die Wankel-Zukunft investiert hatten, schafft aber nicht den vollen Take-over. Zumal Volkswagen, immer noch an der Käfer-Nachfolge arbeitend und auf der Suche nach freien Produktionskapazitäten, ein Auge auf NSU geworfen hat. Kurt Lotz, der Vorstandsvorsitzende von Volkswagen, ist persönlich begeistert vom Wankel-Konzept im Allgemeinen und vom Ro 80 im Speziellen. Er ist überzeugt, dass sich die technische Seite der Probleme in den Griff kriegen lassen würde. Für die kaufmännischen und produktionstechnischen Aspekte fand Kurt Lotz sofort eine funktionierende Lösung: NSU (in Neckarsulm ansässig) würde mit Audi (in Ingolstadt ansässig) eine gute räumliche und technische Symbiose eingehen, alles unter den sicheren Hut des Volkswagen Konzerns. (Die entscheidenden Audi Anteile, ehemals Auto-Union, waren von Volkswagen bereits 1964 von Daimler-

Benz übernommen worden). Es kam zur Audi NSU Auto Union AG, von der Volkswagen schließlich 75 Prozent übernahm. Man war der Meinung, dass eine Zentrale genügen würde, nämlich die von Ingolstadt. Sozusagen hinter der Hand hatte NSU bereits den K 70 fertig entwickelt gehabt, um ihn als Krisenmanager dem Ro 80 nachzuschieben - vernünftiger, nachvollziehbarer, konventioneller und preisgünstiger als dieser. **In einer Phase der widerspenstigen Braut** versuchte NSU, mit dem K 70 noch einmal ein eigenes Profil (und somit Profit) zu erzielen. Man machte nun schon vor seiner Produktionsreife soviel Werbewind um den K 70, dass er bereits als das bestpublizierte Nicht-Auto Europas galt. Kurt Lotz blieb nach den freundlichen Übernahme-Verhandlungen ohnehin nichts anderes übrig, als diesen fast fertigen Wagen zu adoptieren. Man zog die Produktion allerdings von

**Als die alten luftgekühlten, heckgetriebenen Konzepte ausliefen, war der K 70 auf der Höhe der Zukunft mit Frontantrieb und Wasserkühlung**





**Eine nahezu symmetrische Profilkansicht mit BÜgelfalten in den Flanken und guter Ausstattung**

Neckarsulm ab, wo die erfolgreiche Audi Produktion ohnehin immer mehr Platz einnahm, was sie immer noch tut, erfolgreicher denn je.

Die K 70 Fließbänder nach Wolfsburg zu bringen, kam aus Kapazitätsgründen nicht in Frage - hier besetzte der Käfer alle Pressen, darüber hinaus die Volkswagen Modelle 1600 und 1700 samt Variant Versionen sowie der neu angelaufene 411.

**Somit verfiel man auf die Stadt Salzgitter,** eine Autostunde südwestlich von Wolfsburg, nah an der damaligen Grenze zur DDR. Die Nähe zum Eisernen Vorhang versprach billigen Baugrund, günstige Betriebsansiedlungs-Möglichkeiten und zugeneigte Mitarbeiter ohne eingeschwo-rene Vorurteile gegenüber wassergekühlten Frontmotoren.

Nebenbei bot das neue Werk auch Platz für die Produktion von 500 Käfern pro Tag und, als willkommenen Nebenaspekt, einen hohen Grad von Abgeschlossenheit. Kein Spionageflugzeug würde sich in diesen warschaupakt-sensiblen Luftraum wagen, um neueste Volkswagen Modelle abzulichten.

Ähnlich verhielt es sich mit dem Testgelände in Ehra bei Wolfsburg, ebenfalls nicht weit von der Zonengrenze gelegen. Dort lief nun der K 70 in Volkswagen ge-rechter Erprobung. Obwohl der K 70 eine theoretische Ableitung vom Ro 80 dar-

stellte, hatte er praktisch nichts mit ihm gemeinsam. Die Vierzylinder-Reihen-Motorisierung anstelle des Platz sparen-den Wankel-Aggregats wirkte auf das gesamte Package zurück, so, wie man bisweilen das ganze Outfit ändern muss, wenn eine andersfarbige Krawatte umge-bunden wird. So war auch die von NSU Chefsytlist Klaus Luthé entworfene Karoserie nicht mehr als Ro 80 Ableitung zu erkennen.

Schon gar nicht, was die Aerodynamik betraf. Die nicht wirklich zufriedenstellen-den Verbrauchs- und Höchstgeschwindig-keitswerte waren darauf zurückzuführen, dass der Koeffizient weit über 0,4 gelegen haben muss.

Die folgenden Modifikationen von Volks-wagen gelten als umfangreich, wurden jedoch nie bekanntgegeben. Angeblich spendierte man der Umwidmung auf die Volkswagen Anforderungen das Doppelte der ursprünglich eingeplanten Entwick-lungssumme. Nach außen hin änderte sich nur der Kühlergrill, wo das Volkswa-gen Emblem in schlichter Würde glänzte. Die ursprünglich für die 90 PS aus 1600 ccm vorgesehene NSU Motorisierung wurde übernommen und mit Zylinderkopf-Modifikationen versehen. Dazu kam ein 1700-ccm-Vierzylinder, der in seiner Grundauslegung noch von Daimler-Benz für Auto-Union entworfen worden war.

Modellpolitisch war der K 70 nicht sehr willkommen, muss man einräumen, denn er stand zwischen dem Volkswagen 411 und dem Audi 100. Allen Versuchen zum Trotz, die Produktionskosten zu senken, erwies sich die Konstruktion als zu kompliziert und kostenaufwendig, um eine wesentliche Senkung zu ermöglichen. So lag auch der Preis zwischen dem des 411 und dem Audi 100. Die technisch mögliche Kapazität von 90 000 Modellen pro Jahr konnte nicht ausgereizt werden - insgesamt wurde der K 70 in den fünf Jahren seiner Produktion etwas über 211 000-mal verkauft.

Eine Tagesproduktion von 400 bis 500 Autos war zum Erfolg zu wenig, zum Ein-stellen zu viel. Die Motor-Presse liebte das Auto nicht, weil es keinen erkennbaren Charakterzug zeigte, nirgends besonders gut, nirgendwo besonders schlecht war. Der schlichte Viertürer hob sich selbst auf eine neutrale Linie im Verkehrsgeschehen. Dabei war der K 70 ein in allen Belan-gen ehrliches, aufrichtiges Auto, ideal einzuparken, mit guter (aber nicht über-ragender) Ausstattung, mit Sicherheitsfea-tures wie mehrfach geknickte Lenksäule, vorgesehener Gurtbefestigung, mit einem eingearbeiteten Sichtband, das die Sicht auch bei beschädigter Windschutzscheibe gewährleisten sollte.

Es gab gepolsterte Sonnenblenden und



### Mehrfach geknickte Lenksäule, Scheibenbremsen und sportive Armaturen

den Luxus eines Schminkspiegels in der L-Version, die man auch am serienmäßigen Schlingenteppich (statt der Gummimatte) erkennen konnte. Gegen Aufpreis durfte man elektrische Fensterheber und eine Heckscheibenheizung bestellen. Im Modelljahr 1972 entfiel der Handchoke - ein signifikantes Detail auf dem Weg in die automobiler Moderne.

L-Modelle erhielten Doppelscheinwerfer, es gab Maßnahmen zur besseren Belüftung der Scheibenbremsen (die ziemlich weit innen liegen kamen - ein NSU Relikt) und modifizierte Kotflügel zur Verringerung des Luftwiderstands.

Doch dem Verkaufserfolg nützte es auch wenig, dass man 1973 noch mit einer Art Spdrversion nachstieß. Der von Volkswagen neu entwickelte 1,8-Liter-Motor mit 100 PS war in die K 70 Reihe aufgenommen worden und ersetzte den 1,7 mit 90 PS. (Die 75-PS-Variante war immer noch im Programm.) Der stärkere Motor verlangte nach einem verstärkten Getriebegehäuse und einer geänderten Achs-Übertragung. Es gab nun auch eine elektrische Scheinwerfer-Reinigungsanlage gegen Aufpreis.

Aber all das hatte nur Aufschubwirkung - die Einstellung des K 70 nach fünf Jahren Bauzeit war beschlossene Sache. Es gab nicht einmal den Versuch, weitere Modellvielfalt zu erreichen - etwa durch

die naheliegende Kombisierung. Im Sommer 1975 lief die Baureihe sanft aus.

Die Erwägungen, Teile des K 70 in anderen Baureihen weiterzuführen, erwiesen sich als falsch. Trotz seiner völligen Stilllegung hat der K 70 historische Bedeutung. Er ebnete den Boden für den zweiten Fronttriebler von Volkswagen, der zum Audi 80 werden sollte, beziehungsweise für sein von Giorgetto Giugiaro unkenntlich gemachtes Schwestermodell, den Passat. Kurt Lotz hatte den F 102 und Audi 100 erfolgreichen Audi Entwicklungschef Ludwig Kraus beauftragt, eine völlig neue Plattform und eine neue Motoren-Familie zu entwickeln - und das bitte innerhalb von drei Jahren. Ludwig Kraus gelang es: Die Zukunft lag in Frontantrieb, Kompaktheit und Wasserkühlung. Das hatte man anhand des K 70 erkannt. Dieses Auto hatte Volkswagen in seiner Zukunftsplanung bestätigt, man wusste, man würde jetzt bestens damit zurechtkommen.

Es entstand der erste Vierzylinder-Motor mit Wasserkühlung, der vollständig innerhalb des Konzerns erdacht, konstruiert und zur Serienreife gebracht worden war. Dieser Typ 827 brachte es später als 1,3 l, 1,5 l und 2,0 l zum Erfolg, speziell, als er dem Golf zur Golfwerdung verhalf.

Das Aggregat verwandelte sich später sogar in Fünfzylinder und revolutionäre Diesel-Aggregate und war selbst im Volvo zu



finden, wo er als Sechszylinder die Limousinen und Kombis voranbrachte. Rückblickend scheint es, als hätte der K 70 seine Aufgabe darin erfüllt, den Lauf der Geschichte im Fluss zu halten.