



PREIS DER NATIONEN

Sie prägten die frühen 70er: **Renault 16 TS**, **Peugeot 504 GL**, **VW K 70 L** und **Audi 100 LS**. Wer kann auch heute noch überzeugen?

[TEXT Thorsten Elbriggmann FOTOS Jürgen Zerha]



Gilbert Bécaud singt Mono:
Das Radio sitzt sehr tief im R 16

KAUFBERATUNG RENAULT 16 TS Bj.: 1968-1979

Wirklich wertvoll wird der Renault 16 auch als sportlicher TS wohl eher nicht. Wer sich aber in den avantgardistischen Franzosen verliebt hat, der bekommt ein Auto mit Hinguck-Faktor und solider Technik, die zudem gut beherrschbar ist. Einzig der Rost nagt entsetzlich am Fünftürer aus Sandouville bei Le Havre. Der R 16 allgemein, immerhin „Auto des Jahres 1966“, und TS und TX im Besonderen sind heute selten. Wer einen Guten will, muss warten können.

MARKTLAGE ermittelt von GTU

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
4700 €	3600 €	1100 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶

KAROSSERIE Der selbsttragende Aufbau des R 16 ist mit der Bodengruppe verschweißt. Das bedeutet: Arbeiten am Rahmen sind aufwändig. Die Hinterachsaufnahmen sind die wichtigsten Punkte auf der Checkliste, außerdem vordere Kotflügel, Stehbleche im Motorraum, Windlauf, Türunterkanten und C-Säulen.

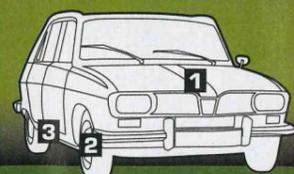
Defekten am Zylinderkopf führen kann. Bremsen (gehen schon mal fest) und Achsen (ausgeschlagene Lager vorn) offenbaren ihre Mängel bei einer Probefahrt.

ERSATZTEILE In Deutschland wird die Suche immer schwieriger, doch in Frankreich und den Niederlanden gibt es noch einige Ersatzteilquellen. Grundsätzlich gilt leider: **R 16-Teile sind teuer.** Nur wenige Spezialisten und eine eingeschworene Fan-Gemeinde halten dem Wegbereiter der modernen Mittelklasse hierzulande die Stange: www.franzose.de, www.club-renault16.de (Teilebörse für Clubmitglieder)

TECHNIK Die Technik überlebt die Karosserie in der Regel, sie ist anspruchlos. Allerdings sollte man auf einen guten Pflegezustand des Motors achten. Der elektrische Lüfter und das Kühlsystem sollten top sein, sonst kann der Motor thermisch gelitten haben, was zu Ölverlust oder

SCHWACHPUNKTE

- 1 Der Motor des R 16 ölt, die Zylinderkopfichtung kann durchbrennen
- 2 Die Vorderachse schlägt an Radlagern und Antriebswellen aus, die Bremsen gehen gerne fest
- 3 Vor allem Schweller, Längsträger, Hinterachsaufnahmen, Boden und hintere Radläufe rosten oft am R 16



ADRESSEN

Club Renault 16 e.V.
Dietrich Wenner
Kleine Penzlinger Str. 12
33102 Paderborn
Tel.: 05251/4021671
Mail: wenner@renault16.de
www.renault16.de

R 16-Freunde Grevenbroich
Martin Zabel, Brucknerstr. 27
41517 Grevenbroich
Mail: info@renault16-freunde-grevenbroich.de
www.renault16-freunde-grevenbroich.de

Erstaunlich. Das war das am meisten benutzte Wort während dieses Tests. Erstaunlich, dass sich Menschen heute in kunststoffgeschäumte, piepende und blinkende iPod-Docking-Stationen mit Rädern dran zwängen. Dabei könnten sie luftig schöne Klassiker mit Alltagsqualitäten fahren, die ihren neuen Kollegen in mancher Hinsicht um nichts nachstehen und die ein Flair versprühen, das einem Neuwagen abgeht. Die braven Mittelklassler Audi 100, Peugeot 504, Renault R 16 und VW K 70, die zu Hunderttausenden oder gar zu Millionen unsere Straßen bevölkerten, sind heute bewunderte oder doch zumindest bestaunte automobiler Zeitzeugen. Sie zu testen und mit den Augen und dem Wissen von heute neu zu bewerten, weckt Erinnerungen und fügt neue Erfahrungen hinzu. Frankreich gegen Deutschland – der ewige Klassiker geht in eine Ehrenrunde.

Typ, jeder hat seine Vorzüge. Am deutlichsten zur Schau trägt sie der R 16. Sein schräges Heck mit der fünften Tür war bei seinem Erscheinen 1965 eine Revolution. Mit Leichtigkeit war er zu beladen – wenn man von der für die Zeit typischen hohen Ladekante mal absieht. Die Hecktür schwingt hoch auf. Im Unterschied zu heutigen Kompaktautos bleibt allerdings ein Teil der Hutablage als stabilisierendes Element stehen. An Ihr ist zudem die Lehne der hinteren Sitzreihe oben angeschlagen. Man kann die Sitzfläche nach vorn und die Lehne nach oben klappen, so dass darunter ein riesiger Stauraum bis fast zu den Vordersitzen entsteht. 1600 Liter Ladevolumen versprechen zeitgenössische Prospekte. Ein stolzer Wert und in die-

REVOLUTIONÄRER R 16

Für die Gallier stehen zwei Dauerbrenner und absolute Verkaufsrenner am Start: der Renault R 16 als TS-Version mit 85 PS sowie der Peugeot 504 GL mit strammen 93 PS. Die Deutschen wiederum schicken den Audi 100 LS mit starken 100 PS und den K 70 L in der mittleren Leistungsstufe, also 90 PS, ins Feld. Jeder der vier ist ein



Wo ist der Motor eigentlich hin? Ach, da



ist er ja – hinter Ersatzrad und Batterie



Die Sitze erinnern an eine bequeme Couch und bieten guten Seitenhalt



Die Lenkradschaltung, verleitet zu betontlässiger Fahrweise, die Handbremse zielt aufs Fahrerknie

Schwächster Motor, aber Zweit-schnellster von null auf 100 km/h: Der R 16 ist ein flottes Auto, neigt sich aber stark in Kurven



DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R4-Zylinder, 2-Ventiler, eine obenliegende Nockenwelle, Einfachvergaser, Bohrung x Hub: 77,0 x 84,0 mm; Hubraum: 1565 cm³, Verdichtung: 8,6:1; Leistung 63 kW/85 PS bei 5750/min; max. Drehmoment 120 Nm bei 3500/min; Viergang-Getriebe; Vorderradantrieb
AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Ganzstahlkar. mit vier Türen und Heckklappe; vorn: Doppel-Dreieckslenker, Torsionsstäbe, Dämpfer; hinten: Einzelradaufh. an Längslenkern, Torsionsstäbe, Dämpfer, Stabilisator; Bremsen: vorn Scheiben, hinten Trommeln; Bremskraftverstärker; Reifen: 155 SR 14, Räder 4,5 x 14, Stahlfelgen
MESSWERTE¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 12,6 s, 0 auf 120 km/h in 17,8 s; Höchstgeschwindigkeit: 163 km/h; Verbrauch 13,6 l/100 km
ECKDATEN L/B/H: 4257/1648/1455 mm; Radstand r./l.: 2650/2710 mm; Spurweite v./h.: 1342/1292 mm; Wendekr. l./r.: 11,0/10,9 m; Leerg.: 1030 kg; Zul.: 450 kg; Tank: 50 l; elektr. Anl.: 12 Volt; Bauzeit: 1965 bis 1979; Stückzahl: ca. 1.846.000; Preis (1971): 9495 Mark

¹ Messwerte aus **auto** 7 und 8/1971

TEST MITTELKLASSE

DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R4-Zylinder, 2-Ventiler, eine obenliegende Nockenwelle, ein Registervergaser, Bohrung x Hub: 88,0 x 81,0 mm; Hubraum: 1971 cm³, Verdichtung: 8,4:1; Leistung 68 kW/93 PS bei 5200/min; max. Drehm. 160 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb
AUFBAU+FAHRWERK Selbststr. Ganzstahlkar., viertürig; vorn: McPherson-Federbeine, Schubstreben, Dämpfer, Stabilisator, hinten: Einzelradaufh. an Schräglenkern, Schraubenfedern, Dämpfer, Stabilisator; Bremsen vorn: Scheiben, hinten: Scheiben; Bremskraftverstärker; Reifen: 175 SR 14, Räder 5 x 14, Stahlfelgen

MESSWERTE¹ Beschleunig.: 0 auf 100 km/h in 15,6 s, 0 auf 120 km/h in 23,2 s; Höchstgeschwindigkeit 158 km/h; Verbrauch 13,8 l S/100 km

ECKDATEN L/B/H: 4490/1690/1460 mm; Radstand: 2740 mm; Spurweite v./h.: 1420/1360 mm; Wendekreis: 10,7 m; Leergewicht: 1205 kg; Zuladung: 505 kg; Tankinhalt: 56 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1968 bis 2005; Stückzahl: ca. 3.711.500; Preis (1973): 11.825 Mark

¹ Messwerte aus AUTO 17 und 18/1973

sem Test konkurrenzlos. Zudem stört im Gepäckabteil kein Reserverad – es liegt vorn im Motorraum neben der Batterie. Der Motor verbirgt sich weit hinten unter der Klappe, praktisch direkt vor dem Fahrer: Der frontgetriebene R 16 hat einen längs hinter dem Getriebe eingebauten Motor. Trotzdem ist die Raumökonomie des R 16 grandios. Man sitzt auf allen Plätzen bequem. Erwähnenswert sind noch drei witzige Details: Als Erstes der unterschiedliche Radstand rechts und links, der aus der Hinterachskonstruktion resultiert. Die Torsionsstäbe liegen hintereinander; da die Achsschwingen aber gleich lang sind, ist der Radstand rechts sechs Zentimeter kürzer als links. Dann wäre da noch die Heizungsbetätigung ganz links



Zu Beginn der 70er-Jahre modernisierte Peugeot das Cockpit. Die klaren Linien und die Funktionalität überzeugen noch heute



Die Sessel im Wohnzimmer? Super! In einem Auto? Bitte nicht! Man rutscht hin und her



Der Löwen-Motor beschleunigt nicht, er wird irgendwie schneller

außen am Armaturenbrett, die ein schlichter Wasserhahn ist. Und schließlich ein dicker Drehknopf in der Mitte des Armaturenbretts, mit dem man die Leuchtweite der Scheinwerfer regulieren kann.

PEUGEOT 504 – DIE GANZ GROSSE NUMMER

Mit so vielen Feinheiten kann der Peugeot 504 nicht aufwarten, aber erfolgreicher als er war kein anderes Auto in diesem Testfeld. Er wurde von 1968 bis 2005 über 3,7 Millionen mal weltweit gebaut – unter anderem in Argentinien, China und Nigeria. Wir sind neugierig, was er zu bieten hat. Der einzige Hecktriebler im Feld gibt den lässigen Franzosen – mehr noch als der R 16, der eher das technologisch Verspielte der Grande Nation im Automobilbau widerspiegelt. Lenkradschaltung haben sie beide, aber im 504 wirkt der Schalthebel viel gewaltiger – und er muss weitere Wege gehen. Schon bald hat man's raus und flutscht durch die Schaltkulissee wie ein Mopedfahrer durchs Pariser Verkehrsgewimmel. In zeitgenössischen Tests wurde die schlechte Ablesbarkeit der Instrumente bemängelt. Das sieht man dem großen Franzosen heute nach. Nicht aber die Sitze, die leider nur wenig Seitenhalt bieten. Zum Glück neigt sich der Peugeot nicht so stark wie der Renault. Im Gegenteil: Der 504 erweist sich als überraschend fahrstabil und we-

Der Peugeot 504 wirkt auch heute noch modern. Seine zeitlose Karosserie ist in Würde gealtert



Der Peugeot 504 überzeugt mit einer klaren Formensprache

KAUFBERATUNG PEUGEOT 504 GL Bj.: 1970-1979

Ab nach Afrika! Der noch bis 2005 in Nigeria gebaute 504 war und ist auf dem schwarzen Kontinent ein beliebtes Alltagsauto. Entsprechend leergefegt ist der Markt in Deutschland, wo er bis 1983 angeboten worden ist. Die lächerlich niedrigen Marktpreise täuschen: Der Peugeot 504 ist ein seltenes Auto, das man erst mal finden muss. Vor allem ungeschweißte Rentner-Sänften mit reichhaltiger Ausstattung werden praktisch nur unter der Hand gehandelt.

MARKTLAGE

ermittelt von GTU

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
5600 €	3400 €	1500 €
Wertentwicklung		steigend ▲

KAROSSERIE Wie viele andere Klassiker auch, fallen die 504 der 70er-Jahre durch **miese Blechqualität** auf. Viele GL-Modelle sind deshalb nicht mehr aufzutreiben. Neben den unten aufgeführten Schwachstellen rostet der 504 auch an den Türböden, den hinteren Radkästen, an der Heckschürze und am Kofferraumboden. Der Rost ist das Hauptproblem am 504. Deshalb sehr gründlich prüfen!

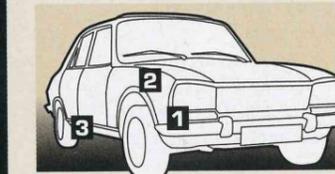
Schiebebetrieb singt, ist das kein Hinweis auf ein baldiges Ende, sondern das ist eine Eigenart der Löwen. Die Bremsscheiben gelten als labil. Wenn's im Lenkrad zittert beim Bremsen, droht ein Austausch.

TECHNIK Ein Peugeot 504 mit 300.000 Kilometern Laufleistung ist keine Seltenheit. **Solider geht fast nicht.** Die Vergasermotoren lassen sich gut in Schuss halten. Wenn das Getriebe im

ERSATZTEILE werden inzwischen seltener, aber insgesamt **gibt es noch genug**, oft als Schnäppchen auf der Veterama oder einem anderen Markt. Ausnahme: Polster und Stoffe verschleifen schnell, hier ist Ersatz rar und meist teuer. Viele Technikeile sind baugleich mit 505 und 604. Ersatzteilquellen: www.loewendoctor.de, www.franzose.de, www.serie04.com/fr

SCHWACHPUNKTE

- 1 Rost an Kotflügeln und Stehblechen hält den Peugeot-504-Eigner in Atem – Ersatz ist teuer
- 2 Die Federbeindome insbesondere bei Modellen der späten 70er-Jahre sind eigentlich immer durchgerostet
- 3 A-Säulen, Schweller und Längsträger sind weitere Rostfallen



ADRESSEN

Peugeot-Oldtimer-Freunde Rhein-Main
 Bornpfad 8, 65232 Taunusstein
 Tel.: 06128/928108
 Mail: roland.zufall@peugeot-oldtimer.de
www.peugeot-oldtimer.de

Das Löwentreffen
 Harald Gayk
 Monerkampweg 37
 47475 Kamp-Lintfort
 Tel.: 02842/6265
 Mail: harald@loewentreffen.de
www.loewentreffen.de



Der Geist der 60er-Jahre drückt sich am Audi in Chrom und filigranen Rückleuchten aus

KAUFBERATUNG AUDI 100 LS Bj.: 1968-1976

Damals galt er als blechgewordene Solidität, heute bröseln die Audi 100 leider an praktisch allen Ecken und Enden. Die Marktlage-Daten verzerren das Bild ein wenig. Es gibt zwar noch einige Audi 100 der ersten Serie in den Kleinanzeigen, doch die wirklich guten Exemplare werden auch mal hoch vierstellig oder gar fünfstellig angeboten. Auch beim Audi 100 macht es Sinn, einen besseren Wagen zu kaufen, denn eine Restaurierung wird in jedem Fall kostspielig.

MARKTLAGE ermittelt von GTU

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
4900 €	3300 €	1300 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶

KAROSSERIE Exemplare aus den ersten beiden Baujahren und ab 1974 rosten beträchtlich, was der Hauptgrund für den frühen TÜV-Tod vieler Audi 100 der ersten Serie war. Die Batterie sitzt übrigens unter der Rückbank rechts. Manchmal steht sie aber auch schon auf dem Asphalt. Kotflügel vorn und Stehbleche rosten ebenso gern wie das gesamte Fahrzeugheck.

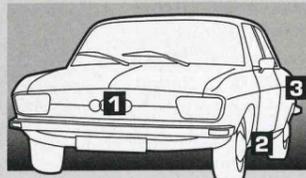
TECHNIK Der Audi ist der nächste weitgehend problemlose Kandidat in diesem Test. Achsmanschette, Brems Scheiben und Antriebswellen unterliegen natürlichem Verschleiß, der Motor schwitzt gern Öl aus und

nimmt gerne ordentlich Öl. Blaue Fähnchen beim Gas wegnehmen deuten auf defekte Ventilschaftdichtungen. Die lassen sich aber gut austauschen. Sonst gilt: Wurde der Motor immer gut gewartet, erfreut er mit hoher Laufleistung.

ERSATZTEILE Früher bekam man Ersatzteile noch an jeder Ecke. Vorbei: Die Suche ist schwieriger geworden. Es gibt nur wenige spezialisierte Händler. Gummidichtungen, Polster, Kunststoffe, die dem UV-Licht nicht standhalten – alles selten und leider teuer. Ersatzteilquellen: www.audi-ersatzteil-service.eu, www.audi-classicparts.de, <http://andreaskuhnert.de>

SCHWACHPUNKTE

- 1 Der 100-PS-Motor von Audi neigt zum „Bläuen“ und zu hohem Ölkonsum. Plus: Er ist leicht zu reparieren
- 2 Rost an der Fahrzeugstruktur: A-Säulen, Schweller, Achsaufhängung
- 3 Das Heck rostet praktisch überall. Deshalb sollte der Kofferraum gründlich geprüft werden



ADRESSEN

Audi Club d. Mitteldruckmotoren e.V.
Olaf Schulz-Riechel
Arnoldstr. 27
22765 Hamburg
Tel.: 040/3900441
www.acdm-online.de

Audi 100 Coupé S Club e.V.
Heiko Feindt
Grasweg 6
27799 Langwedel
Tel.: 04235/775
Mail: h.feindt@accdev.de
www.audi-100-coupe-s.de

delt gekonnt um die Kurven. Allerdings ist die Lenkübersetzung beim Peugeot gewaltig: Über vier volle Drehungen von Anschlag zu Anschlag bei gerade noch akzeptablem Lenkkraftaufwand machen den Peugeot beim Rangieren zum unhandlichen Dampfer. Sein Wendekreis liegt auf dem Niveau von R 16 und K 70. Nur der Audi braucht noch mehr Raum, lässt sich aber leichter lenken. Was uns zum Ingolstädter führt, der einst Audis erste eigene Entwicklung war und bis heute ein schmuckes Auto ist.

EINZUG DER MODERNE

Zum Audi gibt es erst einmal nicht so viel zu sagen. Man steigt ein, fährt, steigt aus und denkt sich: Ja, das ist ein modernes Auto. Wo der R 16 anfängt, in Kurven wie ein Hund zu winseln, da wird dem Herrn der Ringe erst richtig wohl. Wo der Peugeot trotz besseren Drehmoments des Motors die Puste ausgeht, legt der Audi noch ein Schüppchen drauf. Und was dem Konzernbruder K 70 an Eleganz fehlt, das hat der Audi allemal zwischen Kühlergrill und Heckleuchten vereint.

Der Audi hat aufgrund seines nach rechts geneigten Mitteldruckmotors eine flachere Schnauze und baut auch insgesamt niedriger als die Konkurrenten. Insbesondere gegen den R 16 wirkt er eher wie ein Coupé. Allerdings stand uns zum Test nur der Zweitürer mit

Automatik zur Verfügung. Der Zweitürer wirkt filigraner als die viertürige Version des Audi 100. Wegen der besseren Vergleichbarkeit haben wir die Testwerte des viertürigen Schaltwagens in die Tabellen genommen. Und aus diesen Werten wird deutlich, warum der Audi 100 Anfang der 70er-Jahre so oft in Tests gewonnen hat: Er ist ein gutes Gesamtpaket. Zwar ist er im Sprint von null auf Hundert ein wenig langsamer als R 16 und K 70, doch bei der Spitzengeschwindigkeit und den dabei erreichten Fahrmanieren ist er eben schwer zu schlagen. Das gilt heute, rund 40 Jahre später, noch genauso.

Der Audi 100 ist lang nicht so variabel wie ein R 16 und auch nicht so gut ausgestattet wie ein Peugeot ▶



Der geneigt eingebaute Motor ermöglicht



Wohlfühl-Möbel: Die Sitze des Audi 100 laden zur Langstreckenfahrt ein



Das ist Übersichtlichkeit! Instrumente und Bedienelemente sind exakt dort platziert, wo man sie erwartet

Audis Großer war die erste Kampfansage der Ingolstädter ans automobiler Oberhaus – und es war kein schlechter Versuch!



DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R4-Zyl., 2-Vent., eine obenl. Nockenwelle, ein Registerverg. aser, Bohrung x Hub: 81,5 x 84,4 mm; Hubraum: 1760 cm³, Verd.: 9,8:1; Leistung 74 kW/100 PS bei 5500/min; max. Drehm. 150 Nm bei 3200/min; Dreigang-Autom.; Vorderradantr.

AUFBAU-FAHRWERK Selbststr. Ganzstahlkar. mit zwei/vier Türen; vorn: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator, hinten: Starrachse an Längslenkern, Schraubenfedern, Dämpfer, Panhardstab; Bremsen: vorn Scheiben, hinten Trommeln; Bremskraftverstärker; Reifen: 165 SR 14, Räder 4,5 x 14, Stahlfelgen

MESSWERTE^{1,2} Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,0 s, 0-120 km/h in 18,7 s; Höchstgeschwindigkeit 171 km/h; Verbrauch 11,2 l S/100 km

ECKDATEN L/B/H: 4590/1729/1417 mm; Radstand: 2675 mm; Spurweite v./h.: 1420/1425 mm; Wendekreis: 11,4 m; Leergewicht: 1080 kg; Zuladung: 470 kg; Tankinhalt: 58 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1968 bis 1976; Stückzahl: ca. 800.000; Preis (1973): 12.110 Mark

¹ Messwerte aus AUTO 17 und 18/1973, ² Messw. gültig für Schalter (4-Gang), viert.

DATEN & FAKTEN

ANTRIEB R4-Zylinder, 2-Vent., eine obenliegende Nockenwelle, ein Doppelvergaser, Bohrung x Hub: 82,0 x 76,0 mm; Hubraum: 1606 cm³, Verdichtung: 9,5:1; Leistung 66 kW/90 PS bei 5200/min; max. Drehmoment 134 Nm bei 4000/min; Viergang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbststr. Ganzstahlkar. mit vier Türen; vorn: McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Dämpfer, Stabilisator; Bremsen: vorn Scheiben, hinten: Trommeln; Bremskraftverstärker; Reifen: 165 SR 14, Räder 5 x 14, Stahlfelgen

MESSWERTE¹ Beschleunig.: 0 auf 100 km/h in 12,5 s, 0 auf 120 km/h in 18,2 s; Höchstgeschwindigkeit 159 km/h; Verbrauch 14,1 l S/100 km

ECKDATEN L/B/H: 4420/1685/1450 mm; Radstand: 2690 mm; Spurweite v./h.: 1390/1425 mm; Wendekreis r./l.: 10,6/10,8 m; Leergewicht: 1065 kg; Zuladung: 445 kg; Tankinhalt: 52 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1970 bis 1974; Stückzahl: ca. 210.000; Preis (1971): 9645 Mark

¹ Messwerte aus **AUTO** 7 und 8/1971

504, doch er ist eine teutonisch-solide Bank, die sich auf der linken Spur Respekt verschafft. Ein Kandidat fehlt noch: Der VW K 70, der von seinen ganzen Anlagen her der Match-Winner sein müsste.

K 70: VIEL AUFWAND UND DOCH KEIN SIEGER

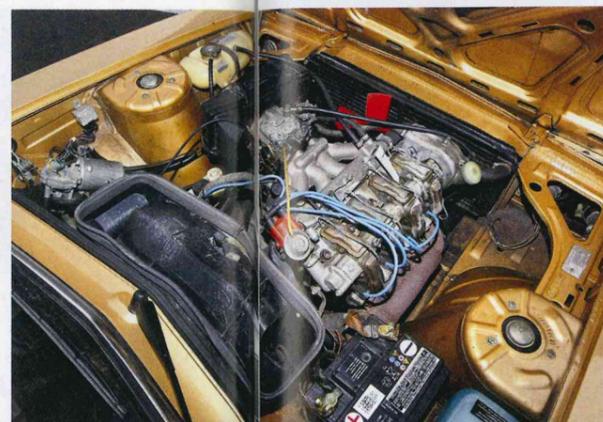
Sein großer Bruder ist ein Mythos: Der NSU Ro 80 mit seinem Wankelmotor und seiner atemberaubenden Designlinie hat Automobilgeschichte geschrieben. Beim VW K 70 – obwohl ebenfalls von Claus Luthe entworfen – reicht es höchstens zu einer Fußnote in einem Kapitel über Autos der 70er-Jahre. Die Fachpresse hatte ihn einst mit viel Vorschusslorbeeren bedacht. NSU hatte noch 1968/69 erste Prototypen zum Test



Ein wenig freudlos wirkt das karge K 70-Cockpit. Das Lenkrad verdeckt die Kontrollleuchten zum Teil



Die Lehnen sind kurz, die Kopfstützen nicht einstellbar: Alles leider etwas unbequem



Im kalten Zustand ist der bei NSU entwickelte Motor unkultiviert

herausgegeben. Dann wurde klar, dass sich in Neckarsulm die Vorzeichen ändern würden. Die Fachwelt bettelte, dass der K 70 doch bitte kommen sollte. VW legte ihn schließlich aufs Band, denn den Wolfsburgern stand das Wasser bis zum Hals: Niemand wollte mehr Autos mit runden Formen, Luftkühlung und Heckmotor. Der K 70 war das komplette Gegenteil. Für die Verkäufer in den Autohäusern war es nicht leicht, für den Neuen zu argumentieren. Hinzu kam, dass der auf 1,6 Liter aufgebohrte ehemalige NSU-Prinz-Motor im Wassermantel rau und unkultiviert lief. Eine Startautomatik verbesserte immerhin den Kaltlauf, doch der Ruf war bereits dahin, denn die Motoren gingen reihenweise kaputt. Und dann war da noch der hohe Verbrauch, die den viertürigen und sehr geräumigen Wagen mit dem immensen Kofferraum zum Beispiel für Taxifahrer uninteressant machte. Auch in diesem Vergleich bildet der VW K 70 das Verbrauchs-Schlusslicht.

Erstaunlicherweise bemängelten die Tester in Vergleichen zum Beispiel gegen den Peugeot 504 und den Audi 100 das Fahrverhalten des K 70 als zu weich und unpräzise. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkung beim Zurückdrehen aus einer schnell gefahrenen Kehre weit über die Mittellage hinausschießen will. Stellt man solche Situationen heute ansatzweise

Ein Vorbild an Übersichtlichkeit: Der K 70 zeigt dem Fahrer alle vier Ecken, hinzu kommen die schmalen Dachpfosten



Abschließbarer und verschrommter Tankdeckel, verspielt wirkende Türöffner

KAUFBERATUNG VOLKSWAGEN K 70 L Bj.: 1970-1974

Es gab nie wirklich viele K 70, und es gibt inzwischen nur noch sehr wenige – aber ein wertvolles Auto ist der K 70 nicht. Selbst gute Exemplare stehen trotz geringen Preises lange bei Oldtimer-Händlern auf dem Hof. Kaum ein VW ist unbeliebter. Der Motor gilt zudem als heikel. Wer auf hohen Wertzuwachs aus ist, liegt beim K 70 falsch. Er ist etwas für Enthusiasten, die seine historische Bedeutung als erster Fronttriebler mit Wasserkühlung von VW schätzen.

MARKTLAGE

ermittelt von **GTU**

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
4800 €	2800 €	1400 €
Wertentwicklung		steigend ▲

KAROSSERIE Es gibt wirklich Autos, die schlimmer rosten, doch wenn die braune Pest einen K 70 erwischt hat, gilt Vorsicht: Die **Kotflügel sind angeschweißt** und nicht geschraubt. Das erschwert den Austausch und das Arbeiten in den Radhäusern. Späte K 70 (1974) leiden an minderwertigem Blech und rosten schneller – oder sind schon vor langer Zeit verschrottet worden.

durchzugsstark noch kultiviert sind. Wenn ein K 70 mit 1,8-Liter-Motor und 100 PS greifbar ist, ist der in jedem Fall vorzuziehen. Fahrwerk und Bremse sind bis auf normalen Verschleiß unauffällig.

TECHNIK Hartnäckig hält sich das böse Gerücht, dass die Motoren des K 70 nicht standfest sind. **Die Motoren können lange leben**, es kommt auf die Pflege an. Es stimmt aber, dass die 1,6-Liter-Motoren weder

ERSATZTEILE Es gibt durchaus noch Teile – auch bezahlbare. Allerdings haben einige Teilehändler ihre **Bestände vernichtet**, weil einige besonders sparsame K 70-Fahrer so wenig Geld dafür geboten haben, dass der Lagerplatz schon mehr gekostet hat. In geringem Umfang werden Teile nachgefertigt. Ersatzteilquellen: www.vw-classicparts.de, www.k70-club.de (Teilepool nur für Clubmitglieder)

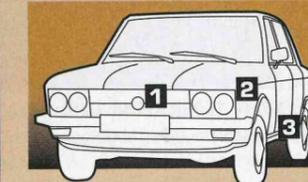
SCHWACHPUNKTE

- 1 Ölverlust und hoher Ölverbrauch am Motor. Die Bremsscheiben liegen am Getriebe und können verölen!
- 2 Die Radkästen vorn sind rostgefährdet und wegen verschweißter Kotflügel schwer zu reparieren
- 3 Weitere Rostnester: Schweller, Türböden, Radläufe und -häuser hinten

ADRESSEN

1. Internationaler K70-Club e.V.
Jörg Ballwanz
Lindenstr. 12
32791 Lage
Tel.: 05232/63896
Mail: k70-club@gmx.de
www.k70-club.de

K70-Freunde e.V.
Sabine Haack
Bahnhofstr. 6
64668 Rimbach
Tel.: 06253/970781
Mail: info@k70freunde.de
www.k70freunde.de





nach, versteht man, was die Tester damals meinten: Der auf Komfort abgestimmte VW K 70 taucht tief ein und federt wie ein Gummiball zurück, wenn man abrupt die Richtung wechselt. Die Vorderachse, von den Antriebskräften hin- und hergerissen, lässt das Lenkrad lustig kreisen.

Das machen der Peugeot 504 und auch der Audi 100 wesentlich besser. Wobei der Peugeot durch seinen Heckantrieb hier ohnehin noch einen Vorteil hat, denn er bringt keine Antriebskräfte in die Lenkung ein. Für den K 70 ist das allenfalls durchschnittliche Fahrverhalten fast tragisch, denn von allen Konkurrenten in diesem Vergleich hat er das modernste Fahrwerks- und Antriebskonzept mit Frontantrieb, McPherson-Federbeinen vorn und Schräglenk-Achse im Heck. Nur der Peugeot kann da annähernd mithalten.

Im Innenraum leistet sich der Ex-NSU ebenfalls ein paar Ausreißer, wie etwa die hinter dem Lenkrad verborgenen Kontrollleuchten oder die nicht eben bequemen Sitze. Dafür holt er sich

noch ein Pünktchen bei der Variabilität, denn während Peugeot und Audi nur den Kofferraum zum Gepäcktransport bieten, kann man im K 70 noch die Sitzfläche der Rückbank nach vorn klappen und so eine tiefe Mulde schaffen, die auch

längere Güter aufnimmt. Dank der weit öffnenden Türen gelingt das Einladen perfekt. Und auch die Übersichtlichkeit ist beim K 70 grandios. Es war also nicht alles schlecht damals, als Volkswagen auf Wasserkühlung umgestellte.

Bei aller nüchternen Betrachtung, bei allem Abwägen des Für und Wider, bei aller Akribie im Wälzen alter Testberichte, die mit Detailreichtum und großer Ernsthaftigkeit den Charakter eines Wagens zeichnen, darf man einen wichti-

VON GÖTEBORG BIS TURIN: DIE KONKURRENTEN IN DER MITTELKLASSE

Im umkämpften Markt der Mittelklasse mischten alle Hersteller mit – egal ob Opel, BMW oder Chrysler, Fiat und Volvo. Die Schweden waren dabei erfolgreich, Fiat und Chrysler glücklos. Umfangreiche Ausstattung, Größe und günstiger Preis konnten technische Schwächen nicht verbergen. Heute sind 132 und 180 selten.



VOLVO 140ER REIHE: Gebaut von 1966 bis 1974 – der kantige Schwede wurde vom 240er abgelöst, der auf ihm basierte. Stückzahl: über 1,2 Mio.



FIAT 132: Gebaut von 1972 bis 1981 – schwammiges Fahrwerk



CHRYSLER 180: Gebaut von 1970 bis 1982 – durstig und behäbig

Fotos: Archiv AUTO ZEITUNG

NUR DER R 16 HAT EINE GROSSE KLAPPE, ALLE ANDEREN BIETEN DA FÜR DEN PASSAGIEREN MEHR PLATZ

gen Punkt nicht vergessen. Dieses Kriterium steht in keinem Test, es lässt sich nicht in Sekunden oder Litern messen, nur in Reaktionen. In den Reaktionen derer, die einem während der Fahrten mit den Oldtimern begegnen. Und es lässt sich nur beschreiben mit diesem wohligen Gefühl in der Magengrube, wenn man einsteigt, wenn man den Wagen startet, beschleunigt, fährt.

DER SPASS STEHT GANZ OBEN BEI R 16 UND K 70

Welchen Fahrspaß vermitteln die vier? Es wird schnell deutlich: So perfekt der Audi auch ist, so erfolgreich der Peugeot 504 im Markt auch war: Der K 70 stellt beide in puncto Aufmerksamkeitswert in den Schatten. Herrlich die ratlosen Mienen der Passanten: „Was ist denn das für ein Auto?“ Hinzu kommt, dass der Volkswagen auf holpriger Strecke durch-

aus französische Nehmerqualitäten an den Tag legt, was man ihm gar nicht zutraut. Einer überbietet den Charakterkopf aus Wolfsburg aber noch: der R 16. Mit seinen vielen witzigen Details und seiner avantgardistischen Form hat er klaren Kultfaktor. Und wenn's schon bei geringer Geschwindigkeit in Kurven so herrlich quietscht, dann fühlt sich das richtig schnell an. Jeder der vier ist ein Auto-Charakter. Sie eint nicht nur die Klasse, in der sie antreten, sondern auch das Schicksal, dass sie als Massenprodukte im Markt fatal unterbewertet sind und so leider viel zu oft in jugendlicher Letzthand heruntergeritten worden sind. Für welchen dieser vier Typen man sich auch entscheidet: Es ist eine richtige Wahl. Und wer sich mit keinem unserer Kandidaten anfreunden kann – die Mittelklasse der 70er hat noch viel mehr zu bieten. ■

PUNKTEWERTUNG

Auf den ersten Metern sieht der Audi 100 schon wie der sichere Sieger aus, doch der Peugeot 504 erweist sich als guter Allrounder. Dem R 16 verschafft sein Fahrwerk Nachteile, dem K 70 sein hoher Verbrauch.

	R 16 TS	504 GL	K 70 L	100 LS
Platzangebot	3	4	5	5
Bedienung	3	4	4	5
Fahrleistungen	4	3	4	5
Fahrverhalten	3	5	4	5
Fahrkomfort	3	5	3	4
Verbrauch	4	4	3	5
Wartungsaufwand	2	4	3	3
techn. Niveau	5	5	3	4
Wertentwicklung	2	3	3	2
Spassfaktor	5	3	4	3
ERGEBNIS	34	40	36	41

FAZIT



VON THORSTEN ELBRIGGMANN Keine Frage: Der Audi macht vieles besser. Er ist ein modernes Auto, sein Motor ein Quell der Freude. Der 504 brilliert mit französischer Lebensart und ruhigem Fahrwerk. Doch es sind die Kleinen, die mehr Spaß machen, die immer wieder verblüffen. Der Renault 16 war seiner Zeit voraus. Ihm gebührt ein Platz in den Annalen der Auto-Geschichte und in jeder Liebhaber-Garage. Der K 70 war kein Erfolg – doch seine Kanten überzeugen! Der Preis bei allen vier Kandidaten ist heiß. Also Kleinanzeigen wälzen! Denn ein Leben ohne Oldtimer ist möglich – aber sinnlos. ■