

# auto motor und sport

Heft 6 14. März 1979 DM3.- E1418 DX



VW Passat GLD



Opel Rekord 2.3 D



Mercedes 240 D

**Alles über Diesel**

Modelle  
Motoren  
Technik  
Tests  
Daten  
Preise

Die Zukunft  
des Diesel



VW Golf LD



Citroen CX 2500 D



Fiat 132 D



Audi 100 5 D



Ford Granada 2.1 D



Opel Ascona 2.0 D

Neu: Audi Coupé und Scirocco Turbo  
Neu: Vierzylinder von Opel  
Neu: Citroen Visa – Test  
Wie unzuverlässig arbeitet der TÜV?

**extra Motorsport**  
Alle Formel 1 –  
Rennställe

Verleger: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Redaktion: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Vertrieb: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Druck: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Anzeigen: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Abonnenten: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Verantwortlich: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65  
Copyright: Axel Springer AG, Postfach 10 15 53, D-1000 Berlin 65



**E**s sollte ein gewagtes Unternehmen werden. Zwei Audi 100 Diesel aus der Vorserie wurden auf eine Reise von Ingolstadt in Bayern nach Öhringen in Württemberg geschickt – auf dem längsten Umweg, der sich finden ließ.

Die Fahrt durch die Sahara begann vielversprechend.

# Rundreise

Zwei Audi 100 5D fahren um die Welt.

Bei einem der beiden Audi 100 Diesel fiel die Kupplung aus. Wenn der Fahrer aufs Pedal trat, passierte über-

haupt nichts, die Kupplung trennte nicht mehr, das Schalten wurde praktisch unmöglich.

Das passierte recht weit im Süden, im afrikanischen Staat Niger in der Nähe der Wüstenstadt Arlit, 900 Kilometer vor Tamanrassed und unmittelbar vor der schwersten Wüstenetappe.

„Wir sind dann noch ein Stück aus dem Ort herausgefahren“, berichtet Expeditionschef Jörg Bensing,er,



Auf dem „Waschbrett durch die Hölle“ zwischen Alice Springs und Port Augusta in Australien



Afghanistan: Lastwagen als rollendes Kunstwerk



Australien: die „Devil Marbels“



Brasilien: Fährflug nach Afrika



Sahara: Bergungsarbeit im Sand



Türkei: die erste Reifenpanne



Indien: Gruppenbild mit Damen

Leiter des Fahrversuchs bei Audi in Ingolstadt, „das ist in solchen Ländern immer sicherer und haben dort unsere Zelte aufgeschlagen.“

Zum Schlafen freilich kamen die Weltumfahrer in der folgenden Nacht nicht. Jörg Bensinger, der Journalist Bodo Grosch, der VW-Mitarbeiter Hans-Joachim Grabe und der Audi-Versuchstechniker Anton Hauf mußten nun als Autoschlosser tätig werden.

Mitten in der Wüste wurde das Getriebe ausgebaut, die Kupplung zerlegt, und schließlich fand man die Ursache allen Übels: Eindringener Sand hatte die Ausrückmechanik der Kupplung blockiert.

Um sechs Uhr morgens hatten sie alle Teile wieder zusammengeschaubt, und der Audi war wieder fahrbereit. Die vier beschlossen, noch ein wenig zu schlafen. Doch wurden sie schon nach einer Stunde energisch geweckt.

Auf ihrem Lagerplatz fuhr ein Minenarbeiter mit einem Jeep vor und klärte sie über die Besonderheiten dieser Lokalität auf. Die Autofahrer hatten sich auf dem Gelände eines Uran-Bergwerks niedergelassen, und eine großangelegte Sprengung stand unmittelbar bevor.

Die Weltreisenden verließen den explosiven Lagerplatz noch rechtzeitig und nahmen den Kampf gegen den Wüstensand wieder auf. Die als Stoßstangen montierten Sandleitern mußten dabei recht oft in Aktion treten. Die vier Leitern brachten die Autos mit jedem Einsatz fünf bis acht Meter weiter. Dann steckten die vollbeladenen Audi wieder fest, das Leiterspiel ging wieder los.

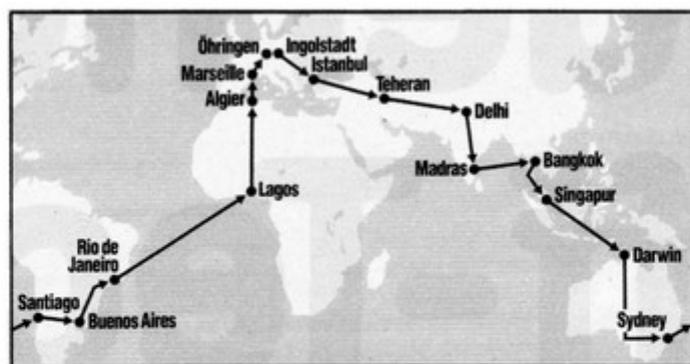
„Manche Flugsandverwehungen waren mehrere hundert Meter breit“, bemerkt Bensinger dazu sachlich. „Zunächst fährt man da, so schnell es geht, rein und hofft, daß der Schwung möglichst lange vorhält, bis man dann zum ersten Mal festsetzt.“

„Nicht alles sieht in Wirklichkeit so schlimm aus, wie es einem geschildert wird“, weiß Bodo Grosch nach dieser Reise aus eigener Erfahrung. „Wir hatten viel Respekt vor der Durchquerung Australiens. Doch die Nord-Süd-Route über Alice Springs, das berühmte

als das Präparieren der beiden Audi 100 Diesel.

Diese nämlich gingen beinahe serienmäßig an den Start. Die Diesel-Audis aus der Vorserie bekamen die als Mehrausstattung erhältliche Schlechtwegfederung mit längeren Federn und verstärkten Stoßdämpfern.

Zusätzlich wurde ein Unterschutz für Motor und Getriebe montiert, der demnächst als Zubehörteil angeboten wird. Sicherheitshalber verlegte die Versuchsabteilung noch die Kraftstoffleitungen durch den Innenraum.



Die Reiseroute von Ingolstadt nach Öhringen

Waschbrett durch die Hölle, erlebten wir als eine eher komfortable Naturstraße.“

Auch Jörg Bensinger erzählt von solchen Übertreibungen: „Der Paß über die Anden von Santiago de Chile nach Mendoza in Argentinien wurde uns als fast unbezwingbar geschildert. Die Chilenen sagten, es würde mit mehr als 30 Prozent Steigung auf 3200 m Höhe gehen. Aber das müssen die wohl mit dem Alkoholgehalt im Zuckerrohrschnaps verwechselt haben.“

Die organisatorischen Vorbereitungen – Visa, Impfungen und die Beschaffung von Flugpassagen für das Auto – nahmen insgesamt weit mehr Zeit in Anspruch

Ein zusätzlicher Gewinn an Bodenfreiheit wurde schließlich noch durch eine andere Reifendimension erzielt. Die Audi-Techniker montierten statt des Serienformats 185/70 SR 14 die Größe 185 SR 14, womit eine Vergrößerung des Durchmessers um vier Prozent erreicht werden konnte.

Die etwas höhere Tragfähigkeit dieser Reifen kam dann auch recht gelegen. Denn die beiden Audi mußten einiges an Ausrüstung befördern. Außer einem umfangreichen Ersatzteilverrat wurde eine kompakte Campingausrüstung mit Zelten, Matratzen und einer Kleinküche mitgeführt. Ferner war ein Vorrat von tropenfesten Nahrungsmitteln an Bord.

Bei der Durchquerung der Sahara vergrößerte das Team den Bestand an Überlebensmitteln noch um 80 Liter Kraftstoff und 90 Liter Wasser pro Fahrzeug. Und damit wogen die Audis dann deutlich mehr, als die Polizei erlaubt, nämlich knapp zwei Tonnen.

Trotz dieser beträchtlichen Belastung kamen die Audi Diesel programmgemäß sparsam um die Welt. Sie benötigten für die Fahrstrecke von 30 800 Kilometern jeweils etwa 3140 Liter Dieseldieselkraftstoff, was einem Konsum von 10,2 Litern auf 100 Kilometer entspricht.

Die ganze Runde übrigens fuhren nur Jörg Bensinger und Bodo Grosch. Sie waren vom 21.8.1978 bis 25.10.1978, also insgesamt 66 Tage unterwegs. Wirklich gefahren allerdings sind sie nur 40 Tage lang, die restliche Zeit ging für Zollformalitäten, Verladeaktionen und Flugpassagen drauf.

Die Fahrleistung pro Tag war ziemlich unterschiedlich. In der Sahara schafften sie mehrmals nur 200 Kilometer. Und die letzte Etappe wurde dann gleich auch zur längsten: Von Barcelona ging es in einem Rutsch bis nach Öhringen bei Heilbronn, denn die Zeit war knapp geworden, und sie wollten rechtzeitig zur Pressevorstellung des Audi 100 5D dort sein.

„Wir wollten es auch endlich hinter uns haben“, sagt Bodo Grosch zu diesem Endspurt nach einer Reise um die Welt, die alle Beteiligten als ein tolles Erlebnis und eine gewaltige Strapaze bezeichnen. Und auf die Frage, ob er so etwas noch mal machen möchte, entgegnet Jörg Bensinger, ohne lange zu überlegen: „Das Gleiche – nein.“ – cpb –