

kl assik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

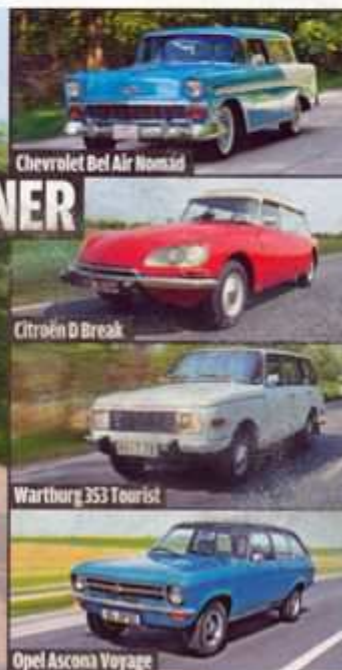
STIL • RAUM • FAHRVERGNÜGEN

Seite 8

20 KOMBIS

FÜR KENNER

Mercedes W 123 T-Modell



SPENDEN FÜR JAPAN

Mitsubishi Starion
ersteigern und helfen

Seite 142



RATGEBER

Youngtimer
ohne Macken?

Seite 128



BMW Z1
komplett zerlegt

Ganz neue Methode
Strahlen mit
Backpulver

Seite 124

20 JAHRE
MERCEDES W 140
Auf den Spuren der Bonner Republik

Seite 154



BMW 325i

Seite 62

Mercedes
E 220

Saab
900 Turbo

Getestet wie
vor 20 Jahren

DREI CABRIOS MIT GROSSER ZUKUNFT



Jerry Cotton
gratuliert
50 JAHRE
JAGUAR
E-TYPE

Seite 50



Seite 76

ABENTEUER TECHNIK
MOTORTAUSCH
EXTREM

Autobianchi A112
mit Suzuki-Motor

TOLLER FOTO-FUND
Einzelstücke der 60er

S. 144



DKW 3=6

Porsche 356
B/GS



Auto Bild **klassik**

DAUERTEST TEIL 1

präsentiert von

SONAX



Der Beginn einer wunderbaren Freundschaft

Tulp Fiction in den Niederlanden: Wir holen unseren neuen, 32 Jahre alten Dauertestwagen nach Hause und erleben die ersten Geschichten mit dem Audi 100 Avant, von dem es in Deutschland nun wieder 121 Exemplare gibt

EIN JAHR DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Ein Auto für jede Jahreszeit? Zwölf Monate soll der Audi 100 Avant CD 5E, Typ 43, mit uns verbringen. Jeden Monat gibt es einen Zwischenbericht





Wir starten in Hamburg, bestens gerüstet mit Bananen und fast schon anstrengend guter Laune

Das Blind Date: Frank (rechts) betrachtet neugierig die Scheinwerferreinigungsanlage

Lassen Sie dieses Motiv voller Anmut und Grazie ruhig mal eine Weile auf sich wirken

Autoschreiberphrase neu gedroschen: Christian macht auch von hinten eine gute Figur

Als das Licht des Vollmonds die Schatten der Zapfsäulen auf den Asphalt wirft, heult der Audi durch die Nacht. Auf 3500 Touren hat sich die Leerlaufdrehzahl in den letzten zwei Stunden geschraubt, und wegen des Lochs im Tank können wir nur Sprit für 150 Kilometer bunkern. Das kann die Begeisterung für unser Dauertestauto nicht mindern. Schon deshalb, weil wir auf viel aufwühlendere Erfahrungen beim Kauf gebrauchter Automobile zurückblicken können – Christian kommt auf 65 selbst gekaufte Au-

tos, ich auf 26, von denen ich etwa 21 besser nicht hätte kaufen sollen. Die Zahl von Franks Anschaffungen zu nennen, verbietet an dieser Stelle die Höflichkeit. Nun ist Erfahrung nach Worten Oscar Wildes „nur der Name, den man den Fehlern gibt, die man im Leben gemacht hat“. Sich einen 32 Jahre alten, zeittypisch rostgefährdeten Wagen mit flauer Ersatzteilversorgung für einen Dauertest auszusuchen, klingt zumindest nach einer gewagten Idee. Hier wiederum rettet uns Wilde: „Eine Idee ist nicht wür-

dig, sich Idee zu nennen, wenn sie nicht gefährlich ist.“ Wir stoßen auf den Audi 100 Avant CD 5E mit 94752 km Laufleistung auf der Suche nach einem familien- und langstreckengeeigneten Youngtimer der gehobenen Mittelklasse – und weil wir nicht mit dem ewigen Mercedes W123 herumgondeln wollen. Von den 49688 gebauten Exemplaren von Audis erstem Avant gibt es in Deutschland nur noch 120. Jetzt kommt einer dazu. Mit ihm wollen wir erzählen, wie ein Youngtimer heute im Alltag zurechtkommt, bei Rallyes mitfahren, zeigen, was so passiert in einem Jahr und was es kostet.

Der Typ 43 steht in Sexbierum. Was wie eine müßige Abendplanung klingt, ist ein kleiner Küstenort in Friesland/Niederlande. Kollege Heinrich Lingner begutachtet den Audi dort, kauft ihn für AUTO BILD KLASSIK und setzt sich danach zum Urlaub ins Ausland ab. Für Frank, Christian und mich ist die Abholung ein Blind Date mit offensichtlichem Ziel: Wir müssen den Avant nach Hamburg bringen. Was kein Problem sein dürfte, wie uns Hessel Terpstra versichert. Ihm gehört die Audi-Vertragswerkstatt in Sexbierum. Neben dem normalen Neuwagengeschäft hat er sich auf Verkauf und Wartung von Audi-Youngtimern spezialisiert.

Es ist 15.13 Uhr, als wir auf den Hessel-Hof fahren und das Auto zum ersten Mal sehen – bei jedem Kauf ein stolzer Moment. Da steht er also, unser Audi 100 Avant CD 5E in Diamantsilbermetall und mit kompletter Historie: Der Fahrgestellnummer nach in den frühen Tagen des Oktober 1979 gebaut, ist er eines der ersten Modelle nach dem Facelift im August, bei dem der Typ 43 größere Leuchten und ein leicht umarrangiertes Cockpit bekommt. Der Erstbesitzer stattet



das damalige Audi-Topmodell – der Verkauf des auf der IAA 79 vorgestellten 200 startet erst 1980 – zusätzlich mit Dreistufenautomatik (1765 Mark), manuellem Stahl-Schiebe-Hebedach (621,50 Mark), Heckscheibenwischer (267,37 Mark) und der Durchladeeinrichtung (107,96 Mark) aus. Die hat einen Reißverschluss, mit dem man ganze Kontinente zusammenzippen könnte. So ausgestattet, steigt der Preis 1979 auf 28286 Mark und 83

Das Auto, das wir nicht kauften

Kein Avant und doch ein schräger Typ, der uns gereizt hat – schon wegen seiner Seltenheit: Audi 100 L 55 Zweitürer in Manilagrün mit grünem Stoff, so was stand schon vor 30 Jahren nicht an jeder Ecke. Gefunden und weggestellt hat ihn 1998 der Borgward-Spezialist und Kfz-Meister Volker Wischniewski (39) aus Bruchhausen-Vilsen: „Erste Hand, eine alte Dame vom Jahrgang 1913, nur 64 000 Kilometer. Der war zu schade zum Wegwerfen.“ Genau dieses Schicksal hatte dem Zweitürer geblüht – ja, auch wegen Rosts. Und zwar an erstaunlichen Stellen, während die bekannten Gammelpartien des Audi 100 Typ 43 fast alle schier sind. Die Rettung des eigenwilligen Audi lohnt natürlich, hätte aber unseren Dauertest-Zeitplan gesprengt. Wer wagt's? Preis 2500 Euro, Kontakt: Telefon 0 42 52-91 37 39



Audi 100 L 55, Baujahr '79, erste Oma-Hand: Der Tacho-stand ist so original wie die Polster im milden Grün der frühen 80er. Aber ganz ohne Schweißen kommt er nicht zurück ins Leben





➔ Es ist eine putzige Sprache, das Niederländische: Der heiße 100er ist nun an uns verkocht

➔ Der große Zapfenstreich: Wir tanken 60 Liter, der Audi lässt das Super wieder rauslaufen ...

➔ ... samt des Oktan-Boosters, den der Fünfzylinder braucht, wenn es kein Super plus gibt

➔ Als der 100 auf der Bühne steht, machen wir ein Kennergesicht und zupfen am Unterboden



So sah Premium vor 30 Jahren aus

Lichthebel Auch der Typ 43 hat vier Hebel am Lenkrad, die (immer ausgeblenden) kleinen für Licht und Warnblinker

Noppenplatte Heute würde Audi die Noppung der Hupplatte „haptik-optimiertes Signal-Touch-Pad“ nennen

Verbrauchsanzeige Soll zum sparsamen Fahren erziehen, funktioniert nach dem Prinzip: Je mehr Gas, desto böser

95 208 km in 32 Jahren, macht im Schnitt nur acht Kilometer pro Tag. Hätte eigentlich ein Fahrrad gereicht

Velours Die CD-Ausstattung möblierten die Audi-Designer mit Stoff, der ernsthaft „Zacken-Raschel-Velours“ heißt

Vier elektrische Fensterheber sind ebenso Serie wie Alus und ein Stereo-Kassettenradio. Aber wo ist es nur?

Dreistufenautomatik Sie kostet 1979 1765 Mark extra - und den 5E einen erheblichen Teil seines Temperaments

Technische Daten

AUDI 100 CD 5E

Fünfzylinder, vorn längs • eine oben liegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder • Bosch K-Jetronic • Hubraum 2144 cm³ • Leistung 100 kW (136 PS) bei 5700/min • max. Drehmoment 185 Nm bei 4200/min • Vorderradantr. • Viergangschaltgetriebe (a. W. Fünfganggetriebe/Dreistufenautom.) • Reifen 185/70 HR 14 • L/B/H 4587/1768/1390 mm • Radstand 2676 mm • Spitze 188 km/h • 0-100 km/h in 9,5 s • Verbr. ca. 11 l Super

Pfennig. Allerdings geht der 100er nach Saxon im Schweizer Kanton Wallis. Dort bekommt er bei der Zulassung als Firmenauto eines Küchenbaubetriebs am 6. November 1979 das amtliche Kennzeichen VS 13612. Später übernimmt der Chef den Wagen. 2005 wandert der Avant in die Niederlande aus, wo ihn am 2. Oktober 2005 ein Herr aus Rotterdam für 3450 Euro erwirbt. In den nächsten 14 Monaten verlangt der Audi, nun mit dem

Kennzeichen 58-RX-ZB, 2965,46 Euro für Wartung und Reparaturen. Dann landet er bei Hessel. Der hat die Technik für uns durchgecheckt, ein paar Stellen geschweißt und schaut sich nun an, wie wir uns den Wagen einnehmen, Haube, Türen und Klappe öffnen. Innen riecht der Avant, wie es nur VAG-Youngtimer können, sonnengebleicht mit einem feinen Aroma von Moder. Wir stellen die Abwesenheit des Kassettenradios und des

zweiten Fond-Ruhekissens fest (hat jemand noch eines in Blau?), ebenso wie den Bedarf einer kleineren Rostvorsorge sowie die Tatsache, dass die Zentralverriegelung nicht funktioniert und sich daher der Kofferraum nicht absperren lässt. Wir erkennen aber auch, dass wir ein durchaus gutes Exemplar erworben haben. Wir schauen uns bei einem Tässchen Kaffee noch in Hessels Ausstellungsraum um, ein Streichelzoo für Audi-Modelle der

80er-Jahre. Aber wir wollen los, also nur noch ein kurzer Blick auf Hessels Urquattro, der in der Werkstatt steht. Die werden wir gleich noch genauer sehen. Denn nachdem der 100 mit Super und Oktanbooster randvoll gefüllt und für ein paar Fotos eine kleine Runde gefahren ist, rinnt Kraftstoff in einem feinen Strahl auf den Hof. Hessel nimmt den Avant gleich auf die Bühne, sein Mechaniker Mark Plat findet ein Leck, kann es aber nicht ►

094752 — 095230 **TEIL 1**

Dauertest-Tagebuch

094752 Kauf in Sexbierum (Niederlande), Überföhrungskennzeichen dran, volltanken und los...

094760 ...oder doch nicht: Nach der ersten kurzen Proberunde piepselt Benzin aus dem Tank. Zurück in die Werkstatt.

094761 Der Versuch einer provisorischen Abdichtung schlägt fehl. Das Autohaus baut aus einem Teileträger einen anderen Tank aus und gibt ihn uns mit.



094786 25 Kilometer hinter Sexbierum steigt die Leerlaufdrehzahl auf 2000/min. Wegen des Lochs an der Oberseite des Tanks können wir maximal 20 Liter bunkern und müssen oft tanken.

094816 Weitere 30 Kilometer später liegen wir schon bei 2500 Touren.

095018 Alles nicht so schlimm auf der Autobahn, doch inzwischen sind es 3000.

095208 In Hamburg liegen 3500/min an. Aber wir sind zurück. Kollege

Bernd Volkens sucht am nächsten Morgen den Grund für den hohen Leerlauf, er liegt an einer gelockerten Madenmutter am Leerlaufregler. In zwei Minuten ist alles in Ordnung.

Kosten:

Kaufpreis	3800 Euro
Anmeldung, Nummernschilder	kommt erst noch
Jahressteuer	192 Euro
Versicherung	kommt auch erst noch

Durchschnittsverbrauch
auf 447 Kilometer
Ölnachfüllmenge

rund 9,5 Liter Super plus/100 km
null

auf die Schnelle abdichten. Stattdessen operiert er den Tank aus einem Typ-43-Teileträger. Den nehmen wir zum späteren Einbau mit. Darüber lesen Sie in der

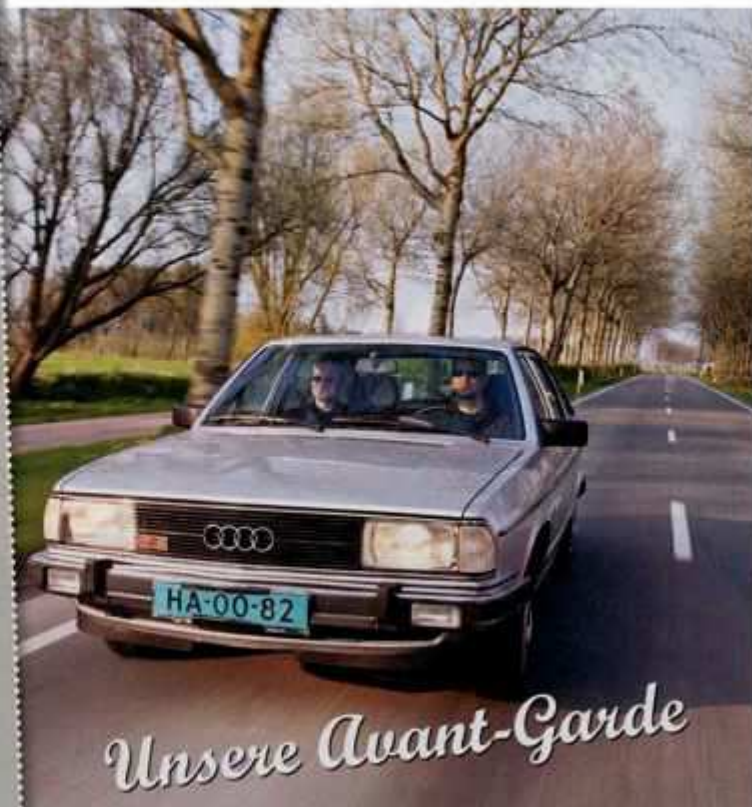
nächsten Folge, ebenso wie über H-Gutachten und Zulassung.

Jetzt aber machen wir uns nach Majo mit Fritten auf den Rückweg. Frank und ich fahren die

**AUTO
BILD**

klassik

DAUERTEST AUDI 100



erste Etappe. Was für ein erfreuliches Auto, der 100. Trotz indirekter Servolenkung leicht und wendig zu rangieren, enorm übersichtlich und soft gefedert. Beim Gasgeben sinkt das Heck ein und wir in die weichen Velourspolster, während sich die Motorhaube hochreckt. Die mit drei Stufen etwas unterbesetzte Automatik sortiert sich eilig in die längste Übersetzung, lässt den kernigen Fünfzylinder lieber durchziehen als hochdrehen.

Das macht er bald von allein: Die Leerlaufdrehzahl schwillt immer höher, was auf unserer Heimfahrt über die Autobahn aber kaum stört. Wir reisen über flaches Land, erst in der Dämmerung, dann in die Nacht. Als Christian das Steuer übernimmt, fragt er kurz, ob wir nicht besser

Welches Auto wäre Ihr Liebling für einen Dauertest?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 39 10, 20350 Hamburg
Fax: 0 40-3 47-2 41 76
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: Dauertest Audi 100

einen 5S mit Vergaser genommen hätten, weil er fürchtet, dass ein Fehler an der K-Jetronic das Leerlauf-Quirlen verursacht. Dabei ist nur eine Schraube am Leerlaufsteller locker, wie wir später feststellen – im hellen Licht des nächsten Tags. Ansonsten schaffen wir die 447 km bis Hamburg locker und entspannt.

Ob das so bleibt, und was dem Avant noch so widerfährt – wir werden es mit ihm erfahren.

Import: komplizierte Nummer

■ Kein Problem, ein Auto in einem EU-Land zu kaufen, dank Währungs- und Zollunion. Die Bürokratie schlägt aber bei der Überführung zu. Weil viele Staaten die deutsche Rote Nummer nicht anerkennen. Im Fall der Niederlande hätten wir dort persönlich ein Exportkennzeichen beantragen müssen, um den Audi legal fahren zu können. Vorher bei uns anmelden und mit schwarzen Nummern abholen geht nicht, weil zur Zulassung eine Vollabnahme nötig ist. Einzige Alternative schien, den Avant per Anhänger zu trailern. Doch wir hatten Glück, weil der kooperative Händler uns bis zur Grenze seine niederländischen Überföhrungskennzeichen lieh.



Ohne das Versprechen seines Namens ganz ergründet zu haben, verlassen wir Sexbierum

Das ist ein nationaler Moment, als der Audi an der Grenze zu unserer roten 06er wechselt