

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

★ Chevrolet Camaro

★ Dodge Challenger

480 000 LESER!
Deutschlands meistgelesenes Klassiker-Magazin (laut AWA)



★ Ford Mustang

Gemessen und getestet

KULT-AMIS

WIE GUT GEHEN SIE WIRKLICH?



SEITE 52



RATGEBER

Kühler überholen und richtig sparen! S. 138

Pannenhelfer im Oldie-Test S. 76

Audi 80 zu gewinnen!



ENTHÜLLT Die geheimen Prototypen von NSU S. 82
Autonova Coupé



IRRE! Mille Miglia mit 12 PS S. 90

1000 MIGLIA



Mercedes 220

SEITE 8

Coupé gegen Limousine



Alfa Romeo GT/Giulia

Berühmte Modell-Familien im Vergleich



VW 1500 S/Karmann-Ghia

REPORTAGE **Geniale Siebensitzer**

HISTORIE **75 Jahre Morgan 4/4**



Volvo 940



Citroën CX

SEITE 168



1937



2012

SEITE 162



4 197435 103904

Am 19. April 1977 war Schluss. In Neckarsulm, wo 1888 die Rahmen des ersten Daimler-Stahlradwagens konstruiert und gefertigt wurden, wo seit 1906 unter eigenem Namen Autos entstanden, lief der letzte NSU vom Band, ein marsroter Ro 80. Die Produktionszahl 37374 markierte den Schlusspunkt der Baureihe und das Ende der Marke. NSU war Geschichte.

Ob der ingeniose Audi Typ 43 mit seinem Kreiskolbenmotor der letzten Generation das Zeug dazu gehabt hätte, das Kapitel Wankel weiterzuschreiben? Noch heute steht eine Audi-200-Studie aus dieser Übergangszeit im verschlossenen Fundus in Neckarsulm, Seite an Seite mit geheimen Einzelstücken, Designübungen und Techno-



FOTOS: G. VON STEINBECK, HERSTELLER

Prinz und Konsorten machten die NSU vor allem in den 1960er-Jahren groß

logieträgern, Typen wie Audi V8 Avant und RS 3. Der letzte Wankel-Wagen des Werks parkt neben dem ersten Wankel-Prototyp der Welt von 1959 – ein Industriedenkmal, völlig original und schwer patiniert.

Dazwischen die Ideen, die Unvollendeten: der Autonova GT, Fritz B. Buschs Vision des Junge-Leute-Autos auf NSU-TT-Basis. Und der Uruguay, ein Kombi-Prinz aus Südamerika. Nullnummern oder verpasste Chancen? Hätte der 17. April 1977 verhindert werden können? Schauen wir näher hin... >

**FRISCH
enthüllt**



**NSU
Uruguay**

Weggesperrte Autos zwischen Wirklichkeit und

Die geheimen



NSU
Prinz II Wankel

Audi
200 Wankel

NSU
Autonova GT

Wunschdenken: Hallentore auf für ein unbekanntes Kapitel deutscher Auto-Geschichte

von Jan-Henrik Muche

NSU-Prototypen

**NSU
Prinz II Wankel**

Geschichtsstunde: Dieser Prinz-II-Prototyp markiert den Anfang der Wankel-Technik im Automobilbau



1 Prinz II Wankel: Beginn einer Bewegung



Stolzes Wappen, adliger Name: NSU baute Kleinwagen mit Anspruch

Die NSU GmbH in Neckarsulm verwaltet heute das historische Erbe eines großen Namens. In ihrem Archiv lagern Schwarz-Weiß-Aufnahmen, auf denen sind Männer im Anzug zu sehen, die um einen Prinz II herumstehen und mit ernststen Mienen ins Heck des Wagens blicken. Dr. Ing. Walter Froede, Leiter der NSU-Entwicklungsabteilung, erklärt Journalisten die Revolution: ein Prinz mit Kreis-Kolbenmotor, das erste Wankel-Auto der Welt. Es fährt, die Wun-

dertechnik funktioniert. Doch die mobile Welt ist skeptisch. Das soll der Anfang einer neuen Ära sein, vielleicht das Ende des Hubkolbenmotors? Diese Nuckelpinne mit ihrem Winztriebwerk?

Etwas über 50 Jahre später sind wir schlauer. Und um einige Illusionen ärmer. Die NSU-Mutter Volkswagen zog beim Wankel-Projekt schon Ende der 70er den Stecker, Mazda stellt in diesen Tagen die Serienproduktion seiner Wankel-Modelle ein. Der Wankelmotor im Autobau ist Geschichte – ganz wie die Marke NSU. Aber der blassgrüne Prinz II, mit dem es begann, der steht noch immer in Neckarsulm.

Herbst 1957. Nach fast 30-jähriger Unterbrechung und 50 Jahre nach Vorstellung des ersten Autos der „Neckarsulmer Strickmaschinen Fabrik“ kehrt

NSU mit dem Prinz ins Automobilgeschäft zurück. Um der Präsentation Glanz zu verleihen, hat Werbechef Arthur Westrup die aktuelle Miss Germany engagiert, Petra Schürmann.

Netter Hingucker, die 24-jährige Miss. Der neue Kleinwagen des Motorradbauers NSU hat's nötig, denn er ist zwar ein ordentliches und flott motorisier-

Der brave Prinz war ein heimlicher Revoluzzer

tes, aber kein elegantes Auto. Sicher, er bietet Platz für vier, wirkt aber schon bei seiner Premiere etwas zu brav, ein wenig zu pummelig. Die perfekte Tarnung für den Antrieb der Zukunft, den ersten Kreis-Kolbenmotor, der in einem Auto surrt.

Seit 1951 arbeitet NSU mit dem gelernten Verlagskaufmann und Technik-Autodidakten Felix Wankel zusammen, doch erst 1959 kommt das Ziel in Sicht: Im Januar beginnen die Prüfstands-läufe der neuen Triebwerks-Generation. Fast 50 Motoren mit Kammergrößen zwischen 177 und 350 cm³ laufen in verschiedenen Testreihen und Vollast-läufen, die zum Teil länger als 100 Stunden dauern. Das Maschinchen mit dem Kürzel KKM 250 liefert standfeste 30 PS bei 6000 Touren ab und überzeugt auch in mittleren Drehzahlbereichen – der Augenblick für den Einsatz unter realen Bedingungen ist gekommen.

Im Juni 1959 startet NSU in den Testalltag. Versuchsmuli ist ein Prinz II mit dem roten Kennzeichen HN-04073, der sich nur bei



Restaurieren oder so lassen? Seit gut 50 Jahren steht die Wankel-Studie still und wartet

genauem Hinsehen vom Serienauto unterscheiden lässt. Den Platz des Zweizylinder-Viertakters nimmt KKM 250 ein, ergänzt um eine Ölwanne. Der Rotarier ist an das herkömmliche Prinz-II-Vierganggetriebe gekoppelt. Hinter den zusätzlichen Belüftungsschlitzen im hinteren Kotflügel auf der Beifahrerseite steht ein Wasserkühler aus dem Fiat 600, und auch die Wasserpumpe stammt von Fiat, während der Ölkühler ein VW-Käfer-Teil ist.

Ein geänderter Auspuff und drei Zusatzinstrumente im Cockpit für Drehzahl, Wasser- und Öltemperatur ergänzen die Umbauten, später erhält der kleine Prinz noch eine klobige Anhängerkupplung zum Ziehen des Messanhängers.

Drei Ur-Prinzen und einen Sport-Prinz im Bertone-Design rüstet NSU mit dem KKM 250 aus, lässt Journalisten und Techniker potenzieller Lizenznehmer ans Steuer. Die Presse ist begeistert, aber die VW-Entwickler winken ab. Sein Lebtage lang werden sie den Wankelmotor in Wolfsburg nicht mögen. Ausgerechnet. Auf eigener Achse fährt der Prinz-Prototyp nach Neckarsulm zurück.

Im NSU Wankel Spider feiert der erste serientaugliche Kreis-Kolbenmotor 1963 sein Debüt. Während Spider und später der Ro 80 euphorisch begrüßt werden und die Riesen GM, Daimler-Benz und Rolls-Royce vom Zwerg NSU Lizenzen erwerben, findet der Prinz II einfach stehen. Er verbirgt sich matt in den staubigen Winkeln des Werks.

67 133 Kilometer zeigt der Tacho an, der nachgerüstete Drehzahlmesser kommt ohne roten Bereich aus, und nur unwesentliche Teile fehlen. Zwei Radkappen, die Rücklichter, Frontscheibe und die Kurbelfenster hat der Prototyp verloren, aber im Heck sitzt noch immer KKM 250 – Wankel, der Erste. Kein bisschen gebastelt oder improvisiert sehen Motor und Peripherie aus. Ganz so, als ob er nach einer Restaurierung wieder laufen würde.

Aber darf solch ein Zeitzeuge restauriert, entstaubt und seiner Geschichte beraubt werden? Am besten sollte man ihn so lassen, aber auf jeden Fall ausstellen: Dieser Prinz, einst argwöhnisch beäugt, hat als Beginn der Wankel-Bewegung einen Podestplatz im Museum verdient. >

NSU Prinz II Autos statt Motorräder

■ „Lido“ sollte das erste Nachkriegsauto von NSU erst heißen, dann wurde ein Prinz daraus. Die Stahlblech-Karosserie war selbsttragend konstruiert, im Heck des Serienautos arbeitete ein luftgekühlter Paralleltwin-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle, Schubstangensteuerung, 583 cm³ Hubraum und 20 PS. Er war aus dem Motor-



radbau abgeleitet. Im März 1958 begann die Fertigung des Prinz I, 1959 kam der besser ausgestattete Prinz II hinzu. Ende 1960 löste der Prinz III („Typ 40“) die kargen Urtypen ab. Die rundliche Ponton-Linie blieb erhalten, die Leistung stieg auf 23 und 30 PS beim Prinz 30.

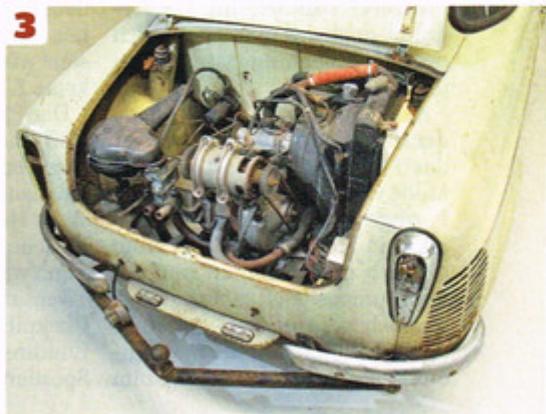


1



2

- 1 Alles wie 1959: Rost und Dellen gibt es reichlich, aber innen wie außen ...
- 2 ... blieb der kleine Prinz mit der großen Vergangenheit komplett erhalten
- 3 Alles an Bord: 30 PS bei 5000/min lieferte KKM 250
- 4 Hinter den Schlitzen im Seitenteil sitzt der Kühler



3



4

FOTOS: G. VON STERNBILDS OIL, BEI STELLER



Aufgesetzte Scheinwerfer und integrierte Stoßstangen waren dramatisch neue Stilelemente. Und der Blick erinnert an den Porsche 928, oder?

Die drei vom „Team Autonova“ glauben, ach was, sie wissen – so sähe das Auto der Gegenwart aus, hätte die Autoindustrie nicht manipulativ ihre Finger im Spiel. Also bauen sie den Autonova fam, einen Großraumwagen für Stadt und Familie, und den keilförmigen Autonova GT, ein sportliches Coupé für junge Leute, für Twens, wie das damals auf Neudeutsch heißt.

Der Name ist Programm. Die Schöpfer des Team Autonova werfen den Herstellern vor, die Kunden mit Glanz und Glitter zu blenden und ihnen so veraltete Technik und unnützen Tinnel unterzuschieben. Prestige und Protzerei stünden im Vordergrund, doch das Auto müsse sich dem Menschen anpassen, nicht umgekehrt.

Auto-Feuilletonist Fritz B. Busch, der das Alte so sehr liebt, wie er das Moderne vermisst und die Mode verachtet, sowie die Ulmer Formgestalter Michael Conrad und Pio Manzù haben das Auto deshalb neu erfunden und radikal umgestaltet: zweckmäßig, sachlich, schmucklos.

Die Rechnung für die Revolution bezahlen andere. Neckarsulm

fördert den Autonova GT mit Geld aus dem Werbeetat. Dafür darf das Coupé bei der IAA 1965 im Rampenlicht des Messestands stehen. Antriebstechnik, Bodengruppe und Fahrwerk des Prototyps kommen vom NSU 1000 TT, dem neuen Kompakten mit Sportwagen-Charakter, gebaut wird der Prototyp bei der Carrozzeria Sibona & Basano in Turin.

Kein Chrom, keine Zierleisten, viel Glas

Huschke von Hanstein und Bundespräsident Heinrich Lübke schauen sich den Autonova auf dem NSU-Stand an. Großes Staunen – über eine Form, die aussieht wie zwei Keile. Kein Chrom, keine Zierleisten, viel Glas.

Die Front besteht aus Kunststoff und steckt kleine Rempler weg. Dachabschluss und C-Säulen dienen als Überrollbügel, das steile Heck soll aerodynamische Vorteile bringen. Und der Innenraum wirkt so, wie sich nicht nur Twens ein zünftiges Sportwagen-Cockpit jener Jahre vorstellen: Rundinstrumente, Schalensitze, Sportlenkrad.

NSU 1000 TT Der Prinz für die Rennstrecke



Der NSU TT, technische Basis des Autonova, war ein Vorreiter der späteren GTI-Klasse: In einem günstigen Kompaktmodell steckte ein starker Motor. Der Prinz 1000 TT mit 1085 cm³ und 55 PS erschien 1965 – benannt nach der Tourist Trophy, einem Motorradrennen auf der Isle of Man, wo NSU viele Siege errungen hatte. Seine Erkennungszei-

chen: Doppelscheinwerfer, Drehzahlmesser und Metallic-Lack. Der TTS (Foto) mit 996 cm³ und 70 PS – für den Motorsport in der Klasse bis 1000 cm³ konzipiert – erschien 1967. Im selben Jahr löste der 1200 TT mit 1177 cm³ und 65 PS den 1000 TT ab, die Bezeichnung Prinz wurde ersatzlos getrichen. Die Fertigung der Baureihe endete 1972.



FOTOS: G. VON STERNBERG/FAO, HERSTELLER

2 Autonova GT: Anfang

Dass der Autonova GT enorm hecklastig ist, die Motorbelüftung Abgase nach innen saugt und der Federweg an der Vorderachse komplett dem Styling zum Opfer fiel, schmälert nicht den sensationellen Eindruck, den er hinterlässt. Per Stimmzettel sollen die IAA-Besucher kundtun, was sie von dem Konzept halten

und was daraus werden soll. Dann kommt – nichts mehr.

Es fehlt bei NSU an Zeit für eine Serienentwicklung, das Wankel-Projekt frisst Geld wie ein Mährescher das Korn. Und außerdem wollen die Autokäufer keine Revolution, sondern lieber einen Opel Kadett. So sieht sie aus, die Gegenwart von 1965. >





**NSU
Autovona GT**

Magnet für Messen und Massen: Der Autovona GT war als bezahlbares, sportliches Auto für Twens gedacht

einer Jugend-Bewegung



1 Kurzer Prozess: kantiges Heck mit Klappe und extrabreiten C-Säulen **2** Hinten hat der Motor Platz, sonst keiner. Nur bei gelösten Schrauben lässt sich das Heckfenster öffnen und bietet Zugang zum TT-Triebwerk. Unter dem Buckel sitzt **3** der Luftfilter des luftgekühlten Vierzylinders. **4** Innen sieht der Autovona aus wie viele Sportwagen der 60er



**NSU
Uruguay**

Quadratur des Kreises:
Der Uruguay sieht aus wie
ein Prototyp, ging
aber tatsächlich in Serie



Ob sich Quintanar von VW 1600 Variant und Chevrolet Corvair Lakewood hat inspirieren lassen? Die haben flache Boxermotoren im Heck, während der Reihenvierzylinder des NSU aufrecht steht. Eine echte Ladefläche kommt so nicht zustande – wohl auch ein Grund dafür, dass NSU-eigene Entwürfe eines Schrägheck-Prinzen nie in Serie gingen.

Prüfergebnis: ein grottenschlechtes Auto

Ein Kombi von NSU entsteht erst mit dem K 70 als Basis, kommt aber nicht über das Prototyp-Stadium hinaus. Und das Design des „Uruguay“, wie er bei NSU genannt wird? Sieht aus wie mit dem Klappspaten entworfen. Um die Fertigungskosten der selbsttragenden Karosserie niedrig zu halten, gibt es nur Geraden, Ecken und Kanten.

Die Kühlergrill-Attrappe ist eine aufgeklebte Gummimatte. Ernsthaft.

So wird die Mängelliste der Fachleute lang und länger: schlechte schließende Türen und Hauben, mangelhafte Schweiß- und Lötverbindungen, miese Fertigungsqualität, eingengter Kofferraum und Fußraum, unbequeme Sitze und unzureichender Komfort, ungenügend wärme- und schallisolierter Motorraum.

Die Käufer in Uruguay sind weniger zimperlich: Quintanar lässt sich vom deutschen Prüfprotokoll nicht daran hindern, die Produktion anlaufen zu lassen. Als P6 mit Zweizylindermotor und 600 cm³ sowie als P10 mit Einliter-Vierzylinder macht der Kombi-Prinz in Südamerika Karriere – als einziger Prototyp, der als solcher in Serie geht. >

3 Uruguay: Antwort ohne Frage

Die Herren Soler und Guelfi, Repräsentanten der Firma Quintanar aus Montevideo, machen sich große Hoffnungen. Seit Anfang 1968 fertigt der Karosseriebauer Spezialaufbauten auf Prinz-4-Basis, jetzt stellen sie in Neckarsulm ihre neue Kreation vor: einen Kombi mit NSU-1000-Technik. So etwas gibt es auf dem Heimatmarkt nicht, vielleicht wird ein Geschäft

daraus? Das Musterfahrzeug, im Februar 1969 von Uruguay aus verschifft und aus Kostengründen bei NSU mit Technik be-

Ein Musterfahrzeug reist nach Deutschland

steckt, soll vom Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit in Darmstadt geprüft und bewertet

werden. Auch die obersten NSU-Entwickler Hans-Gerd Wendroth und Ewald Praxl sind dabei, als eine Expertenrunde das abenteuerliche Auto aus Uruguay unter die Lupe nimmt.

Die NSU-Leute kennen das bereits, in Ägypten läuft Prinz-Technologie mit eigener Karosserie als „Ramses“ vom Band. Da gibt es sogar Kübelwagen und Cabrio. Aber warum ein Kombi?



1 Ein Heck wie aus der Stanze, rund sind nur die Rückleuchten. Das Musterfahrzeug aus Uruguay ist konsequent gemacht: Idee, Design und Machart wirken gleichermaßen improvisiert

2 Ein Kombi mit stehendem Heckmotor – in Sachen Raumausnutzung nicht die cleverste Lösung. Die südamerikanische Variante ist deshalb betont sinnfrei: Hinten ist kaum mehr Platz als in der Limousine



**NSU 1000
Erfolg in der
Einliter-Klasse**

Die Technik des Uruguay stammt vom NSU 1000, bis auf den modernen ohc-Vierzylinder (996 cm³, 42 PS), der den Prinzen zum Vollwertauto machte. Der Prinz 1000 bzw. 1000 C lieferte bei Karosserie und Motor die Basis für NSU TT und TTS sowie die größeren Typen 110 und 1200. Bis 1972 wurden sie gebaut.



Audi 200 Wankel

Perfekte Tarnung: Dem Audi 200 ist die ungewöhnliche Technik nicht anzusehen

4 Audi 200 Wankel: Ende einer Entwicklung

Das große Finale, die Abwicklung des NSU-Erbes, das Ende der Wankel-Technik ist Chefsache. Auf die Frage des Technikvorstands Ferdinand Piëch, wie viele Autos verkauft werden können, wenn Audi einen Ro-80-Nachfolger mit Wankelmotor bereithält, erntet er vom Vertrieb nur Schulterzucken. Kurz darauf, im April 1979, verkündet Audi-Vorstandschef Wolfgang Habel, dass ein Wankel-Audi „zurzeit“ nicht gebaut würde. Er sagt „nicht jetzt“ und meint: „nie mehr“. Der VAG-Konzern erklärt das Kapitel Wankel für beendet.

Als Audi 300 hätte er den Ro 80 beerbt

Es ist die Chronik eines angekündigten Todes, 1975 nimmt sie ihren Anfang. VW sucht nach einem Aushängeschild, einem „Audi 300“, als repräsentatives Coupé vielleicht, und weil große Motoren fehlen, wird mal wieder über den Wankel nachgedacht.

Mit dem weiterentwickelten Kreiskolbenmotor (KKM) 871 steht ein 2 x 750 cm³ großes Zweischieben-Triebwerk bereit. Das entspricht einem Hubkolbenmotor mit drei Liter Hubraum. Turboaufladung und Teilmengen-Direkteinspritzung werden erprobt. Bis zu 230 PS sind möglich. 170 PS bleiben schließlich übrig. Statt alter Solex-Vergaser



gibt es eine moderne K-Jetronic. Verbrauch und Drehmoment liegen auf dem Niveau konventioneller Konkurrenten.

Hohe Kosten machen dem KKM 871 ein Ende

Ro 80 und Audi 100 dienen als Versuchsträger, ein Wankel-Audi schafft es sogar 1977 als Ausstellungsstück auf die IAA, und Wolfgang Habel fährt einen Audi 200 Wankel im Dienstwagen-Dauer-test. Anfang 1979 ist der neue KKM 871 serienreif und erfüllt sogar kalifornische Abgaswerte. Ist der Wankel damit gerettet? Nein, sein Tod ist der Turbo.

Zu einem Bruchteil der Kosten kann der neu entwickelte Audi 200 5T von 1979 fast alles besser und vor allem billiger als sein Wankel-Bruder. Der ist nicht Diesel-kompatibel, liefert keinerlei Gleichteile, hat Investitionen von 100 Millionen Mark verschlungen und benötigt eigene Maschinen, Mechaniker-Schulungen und Werkstatt-Ausrüstungen in jedem VAG-Betrieb.

So schwerelos der Audi 200 Wankel am Ende seiner Entwicklung hochdreht, so schwer und endgültig geht er zu Boden. Als abgerechnet wird, gewinnt der Schüttelhuber. Der Wankel stirbt in Schönheit an seinen Kosten.

1 Schläuche, Kabel, Leitungen, Nebenaggregate. Und irgendwo weit unten sirrte leise und rund der 170 PS starke KKM 871

2 Ecken und Kanten und gerade Linien. Und kein Hinweis darauf, dass Wankel-Technik in diesem Audi 200 Dienst tat



Audi 200 5T Turbo billig, Wankel teuer

■ Anstelle eines Ro-80-Nachfolgers mit Zweischieben-Wankel trat 1979 der Audi 200 mit Fünfzylinder-Turbomotor als VAG-Topmodell in den Ring. Mit 170 PS und viel Plüsch nahm der große Audi die Sechszylinder-Konkurrenz ins Visier und lieferte die Technik für den Audi quattro. Über 51 000 Audi 200 wurden bis 1982 verkauft - das hatte der Ro 80 in zehn Jahren nicht geschafft.

GROSSE Freiheit



Endlich unabhängig! Mit einem dicken Wagen unterm Hintern und Freundin Nici an der Seite ist Yasmin kein Ziel zu verrückt, nicht mal dieser Garten bei Büsum

FOTOS: T. BIRKHOFFS (2)

■ Diese Geschichte beginnt mit einer schlaflosen Nacht. Warum? Ich hab' Angst, auf die Autobahn zu fahren. Dabei haben meine Kollegin Nici und ich ein paar Tage zuvor ein Wochenende in Dänemark geplant. Wir wollen meine neue Freiheit feiern – den frischen Führerschein. Was ich nicht geahnt habe: Ich soll fahren. Selbst. Für eine Story in AUTO BILD KLASSIK.

Am Morgen sitze ich im Auto, es regnet wie aus Eimern. Tschüs, Dänemark. Das ist nie und nimmer Strandwetter! Stattdessen entscheiden wir uns für Dithmarschen. Blanker Hans und Schimmelreiter, das passt.

Es gießt, als Nici und Feli einsteigen. Moment – ich vergaß zu erwähnen, dass wir nicht allein fahren: Feli, der Redaktionsdackel, ist mit von der Partie. Und

jetzt gießt es nicht mehr, es schüttet. Wir suchen unseren Weg durch Hamburg zur A 23 in Richtung Husum. Ich bin noch gar nicht gut darin, mich anhand von Straßenschildern zu orientieren. Das kommt noch, davon bin ich überzeugt!

Und dann brauch' ich eine Weile, um mich an den Avant zu gewöhnen. Baujahr 1979 ist er, 13 Jahre älter als ich. Und 31 Jahre

älter als mein Fahrschulwagen, ein Audi A3 Sportback. Mir fehlt die Höhenverstellung des Sitzes, der alte 100er kommt mir riesig vor. Die Bremsen reagieren nicht so spontan, wie ich es gewohnt bin. Ich fühle mich unsicher. Zum Glück ist Nici da. Sie dirigiert mich durch die Stadt und führt uns zur – Autobahn. Hiilffe!

Herzrasen, Atemnot. Mir wird ganz anders. Und dann geht alles

Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne. Gilt auch fürs Autofahren: AUTO BILD KLASSIK-Mitarbeiterin Yasmin Turk (19) hat gerade den Führerschein gemacht und geht mit dem Dauertest-Audi zum ersten Mal auf große Fahrt



DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Als sie zur Welt kam, war der Audi schon fast ein Youngtimer:
Wie kommt Führerschein-Novizin Yasmin mit unserem alten Avant zurecht?



ganz schnell. Beschleunigen, in den fließenden Verkehr auf der rechten Spur einordnen, geht doch! Vor mir schaukelt ein Smart Fortwo, davor ein Lastwagen. Die signalrote Tachonadel pendelt um die 100er-Marke. Eben noch erschien mir das wie Lichtgeschwindigkeit, jetzt nervt mich die Trödelei. Endlich ist die Ge-

schwindigkeitsbegrenzung aufgehoben.

Blinken, Spiegelblick, Schulterblick, ich ziehe auf die Überholspur und an Smart und Lkw vorbei. Hui, fühlt sich das gut an! Der Haken: Die 136 PS des Audi merke ich gar nicht, er quält sich beim Beschleunigen. Die Kollegen, die ihn schon länger fahren, haben mich gewarnt: Die Dreistufenautomatik lähmt sein ▶

Auto Bild **klassik** TEIL 14
DAUERTEST
präsentiert von **SONAX**



Beide Hände am Lenkrad, die Arme angewinkelt und den Blick auf die Straße: So hat sie's gerade gelernt

Temperament. Voran kommen wir trotzdem. Und es hat aufgehört zu regnen. Elmshorn, Großenaspe, Nord-Ostsee-Kanal. Dann kommt auch schon die Abfahrt Heide. Ich setze den Blinker und lenke den Audi durch die Autobahnabfahrt. Gelernt ist gelernt. Und Angst habe ich keine mehr.

Was folgt, ist eine Aneinanderreihung von Ortschaften. 80 ... 50 ... 80 ... und wieder 50. Büsum. Sind wir wirklich schon da?

Mich packt die Lust am Fahren, ich möchte noch nicht aussteigen. Und so tun wir das, was die Amerikaner so schön „Cruisen“ nennen. Zu Deutsch: Wir fahren rum. Ach ja, ausgestiegen sind wir später doch noch. Krabben essen, Kart fahren, Picknicken. Ich hab' gelernt, wie man tankt und den Ölstand kontrolliert. Wie sich ein Oldtimer fährt und wie es sich anfühlt, frei zu sein. Denn das ist er doch, der Führerschein: die große Freiheit.

Yasmin Turk/Nici Schneider

116849 – 119201 **TEIL 14**

Dauertest-Tagebuch

119095 Jetzt bereichert er mit seiner sonoren Fünfzylinder-Stimme seit zwölf Monaten den Redaktionsalltag, der alte Audi, und scheint seine Drama-Phase hinter sich zu haben: Nachdem er uns im Februar beinahe abgebrannt wäre, läuft er seit vier Monaten zuverlässig. Über 7000 Kilometer hat er in dieser Zeit abgespult, also mehr als mancher seiner Youngtimer-Kollegen in zwei Sommern. Allerdings nähert sich der nächste Boxenstopp. Schuld daran ist (wieder einmal) nerviges Bremsenrubbeln und der holpernde Leerlauf des Fünfzylinders. Je nach Außentemperatur kommt er morgens locker oder schleppend in die Pötte. Die Bremsscheiben übrigens sind noch kein halbes Jahr alt und keine Billigware. Mal schauen, warum der Audi trotzdem so unschön schubbert – nächsten Monat mehr.



Es schubbert so verdächtig. Schon wieder neue Bremsscheiben fällig?



Tanken, eine ganz neue Erfahrung. Welchen Kraftstoff wo rein? Zum Glück ist Nici nicht weit, die wird gleich helfen. Feli beobachtet die kauden Schafe auf der anderen Straßenseite. So muss sie das Drama nicht mitansehen



Vor der Rückfahrt wird der Ölstand gemessen. Nicht schwer, nachdem Yasmin den Messstab gefunden hat. 70 Prozent: Ja doch, der Audi verbraucht etwas Öl

Durchschnittsverbrauch auf Testdistanz (24 449 km)

Super plus (inklusive Korrekturfaktor

Tachoabweichung)

Ölverbrauch

13,0 Liter/100 km

0,5 Liter/1000 km