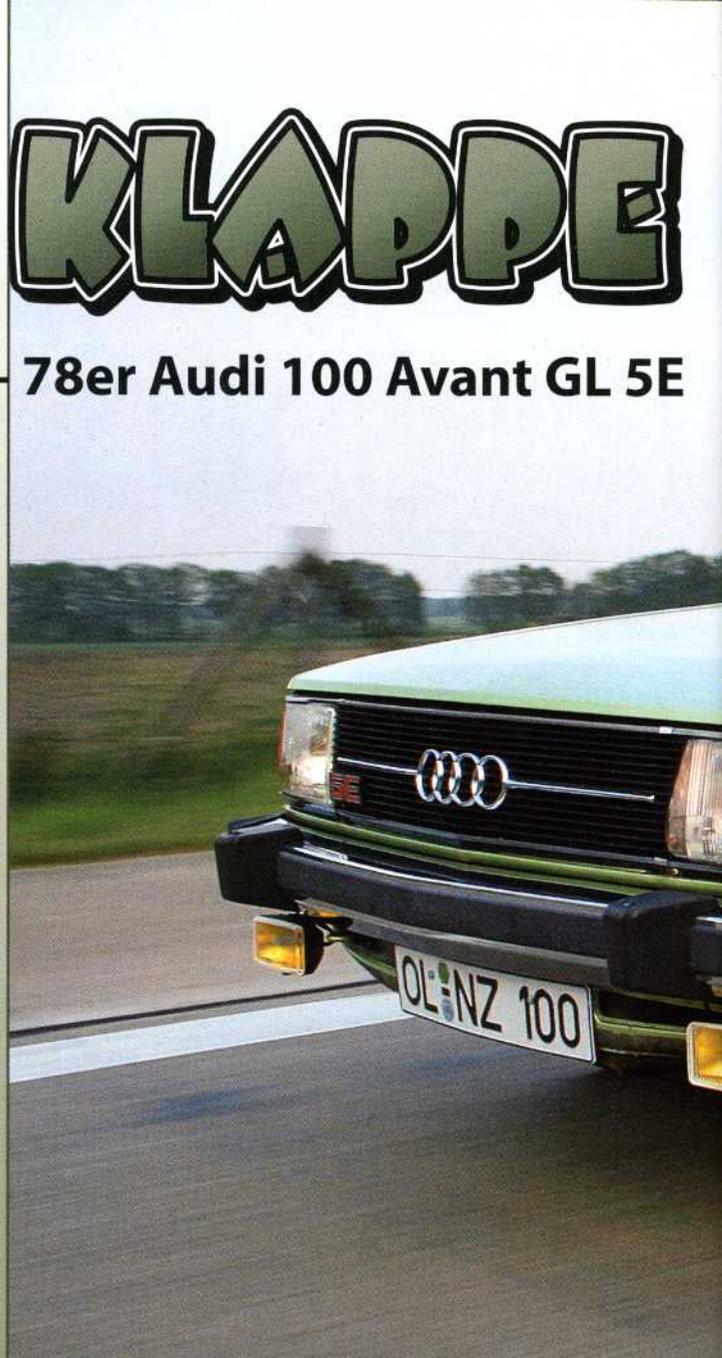


GROSSE KLAPPE

Auf dem Sprung zum Oldie – 78er Audi 100 Avant GL 5E

Der Typ 43 wird in die Community der historischen Fahrzeuge aufgenommen. Man glaubt es kaum, aber die ersten Exemplare der zweiten Baureihe des Audi 100 (C2) werden mittlerweile schon 30 Jahre alt. Dirk Neitzel aus Oldenburg ist beken- nender Audi-100-Fan. Die Begeisterung, die laut eigenen Aussa- gen bis hin zum Fa- natismus reicht, gilt insbesondere für die 1977 erstmalig ins Le- ben gerufene neue Ka- rosserievariante des Typ 43 – den Avant.

„Er ist kein reinrassiger Kombi, dennoch ist der Audi 100 Avant zweifelsfrei ein Pionier der heutigen "Lifestyle-Kombis", bekräftigt Dirk. „Eine Karosserieform, die mir von Anfang an gefallen hat.“ Im August 1976 kam der Typ 43 als Nachfolgemodell des ersten Audi 100 (C1) auf den Markt und wurde bis zum Produktionsende im Sommer 1982 in über 850.000 Exemplaren gefertigt. Im August 1977 präsentierten die Ingolstädter dann die zweite Baureihe in einer neuen Karosserievariante – den Audi 100 Avant. Anfangs nur in drei Ausstattungsvarianten (S, LS, GLS) erhältlich, kam die Schrägheck-Limousine mit der großen Heckklappe erstaunlich gut an. Die Kunden schätzten die hohe Variabilität des Avant durch die Möglichkeit der umklappbaren Rücksitzbank und den dadurch resultierenden höheren Nutz- faktor gegenüber der Limousine trotz geringerer Gesamtlänge (Avant 4587-4607 Millimeter und Limousine 4680-4700 Mil- limeter). Den Audi 100 Avant



Fast ein Oldie – 78er Audi 100 Avant GL 5E

„5E“ – genialer Klang und sprichwört- lich „unkaputtbar“

Audi 100 Avant GL 5E in "Resedagrün metallic"



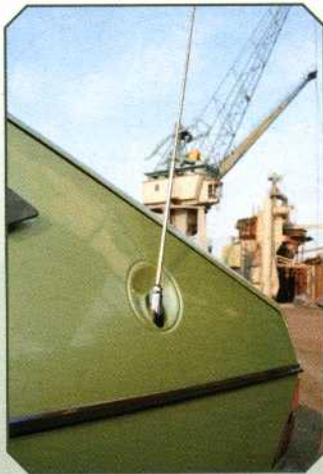
Mittelarmstütze mit integrierter Durchladevorrichtung (Skisack)



Nur Zierde: Die Antenne sitzt auf der anderen Seite!



Flockvelours-Stoffsitze und Veloursteppich gehörten zur "GL"-Ausstattung



Ein ungewöhnlicher Platz für die Antenne



„Manuelle Klimaanlage“

konnte man in allen Leistungsstufen vom kleinen Vierzylindermotor mit 63 kW (85 PS) und ab Oktober '77 auch als Diesel mit 2,0 Litern Hubraum mit 70 PS bestellen. Später gab es sogar noch eine Turbo-Diesel-Variante mit 87 PS im Angebot, obgleich diese Version sehr selten "gebucht" wurde und heutzutage komplett aus der Zulassungstabelle des KBA verschwunden ist. Last but not least war der schon legendäre kraftvolle Fünfzylindermotor mit 85 kW (115 PS) bzw. 100 kW (136 PS) bestellbar – neben dem kleinen Vierzylinder die beliebteste Antriebsquelle in dieser Baureihe. Mit Einführung des luxuriösen Audi 100 CD ab August '78 wurden die Typenbezeichnungen aller Audi 100 neu gegliedert (Grundausstattung, L, GL, CD). Sowohl Avant als auch Limousine waren in der Top-Version neben einer sehr kompletten Ausstattung (Nebelscheinwerfer und Scheinwerferreinigung-

anlage, Metalllackierung, Alufelgen, Zentralverriegelung, vier elektrische Fensterheber, Colorverglasung, Servolenkung, Leseleuchten, Veloursitze mit vier Kopfstützen und zwei Ruhekissen im Fond) ausschließlich mit Fünfzylindermotoren bestückt. Das serienmäßig an die Reihenfünfzylinder angeflanschte Viergang-Schaltgetriebe konnte gegen Aufpreis gegen ein Fünfgang-Handgetriebe oder eine Dreigang-Getriebeautomatik ausgetauscht werden. Diese selbsttätige Schaltvariante besitzt auch der hier gezeigte 78er Avant GL von Dirk Neitzel. Der diplomierte Ingenieur für Produktentwicklung erwarb den fast so komfortabel wie in der CD-Version ausgestatteten Avant GL im Jahre 1996 aus erster Hand. Das gute Stück lief bis dato in Küsnacht nahe Zürich in der Schweiz und stammte aus dem Nachlass einer älteren Dame. Der Erbe, ein Autohändler und zudem bekennender Ami-

Fan, konnte mit dem Audi wenig anfangen und bot ihn zum Kauf an – wohl wissend, dass es sich bei dem Hunderter um ein verhältnismäßig seltenes Modell handelte. Dementsprechend hoch lag auch der Basisverkaufspreis. Der mit der stärksten Motorenvariante ausgestattete und ab Werk in "Resedagrün metallic" lackierte Einspritzer hatte gerade einmal 70.000 Kilometer auf dem Wegstreckenzähler, eine für Fünfzylindermotoren als bessere Einfahrzeit zu bezeichnende Laufleistung. Der technisch gute Eindruck des Aggregats war nicht zuletzt auf die penibel eingehaltenen Werkstattintervalle der Erstbesitzerin zurückzuführen, die allesamt anhand des Scheckheftes belegt sind. Bis auf ein paar kleine Gebrauchsspuren im Lack und defekte Domlager stand der "Fünffender" gut im Futter. Keine erkennbaren Anzeichen für drohende größere Reparaturen in den kommenden Jahren. Ein Nebenjob parallel zum Zivildienst brachte dem heute 31-jährigen Oldenburger das notwendige Kleingeld, um den einst Kat-losen Avant finanzieren zu können. Dass die Wahl auf einen Typ 43 als anfängliches Alltagsauto fiel, lag wohl daran, dass bereits Dirks Vater zwar anfangs rostige, später aber auch durchaus gute Erfahrungen mit dieser Baureihe gemacht hatte. "Wenn ich heute so zurückdenke, dann könnte ich mich jetzt noch dafür ohrfeigen, dass ich den Avant damals, also '96 bis '98, im Alltag bei Wind und Wetter gefahren habe", bekennt der Ingenieur. "Trotz ausgiebiger Wachs-Prävention haben dem Avant die zwei Jahre sicher nicht gut getan, die ich ihn während des Zivildienstes und zu Anfang meiner Ausbildung fuhr. Eine Durchrostung in der A-Säule musste ich schweißen, möglicherweise Auswirkung der ganzjährigen Einsätze. Reparaturbleche und Ersatzteile sind rar, aber das ist bei älteren Audi der Regelfall. Um die A-Säule fachgerecht instandzusetzen, musste ich ein Blech aus einem Schlachtfahrzeug verwenden." Der Wechsel seiner Ausbildungsstätte hatte dann positive Auswirkungen für Dirk. Er



benötigte den Audi nicht mehr unbedingt für den Weg zur Arbeit und konnte ihn schonen. Aus dem Alltagsfahrzeug wurde ein Schönwetter- bzw. Hobbyauto. Ein weiterer Typ 43 (ein Faceliftmodell; Zweitürer mit 1,9-Liter-Fünfzylindermotor in Gelb) kam inzwischen dazu. "Aus meinem Interesse an dem Typ 43 entwickelte sich eine Leidenschaft, die sich bis heute zu einem regelrechten Fanatismus ausgebildet hat", bekräftigt Dirk. "Fakt ist: Der Typ 43 ist schon seit einigen Jahren aus dem Straßenbild schlicht und ergreifend verschwunden. Nicht wenige Exemplare fielen seinerzeit dem Abverkauf nach Osteuropa zum Opfer. Andere wurden in fünfter und sechster Hand gnadenlos zugrunde gerichtet und dann gepresst. Eine traurige Tatsache, die leider nicht mehr zu ändern



Dirk kaufte den Avant aus erster Hand mit 70.000 Kilometern



ist. Ich will meine beiden Audi auf jeden Fall erhalten, auch wenn uns Youngtimerfreunden seitens des Gesetzgebers immer



Das Blaupunkt-Cassettenradio "Bamberg QTS" ergatterte der Audi-Fan zufällig auf einem Trödelmarkt zum "Schnapperpreis" von fünf Euro



Die Dreigang-Getriebeautomatik harmoniert gut mit dem bulligen Fünfzylindermotor

Audi Scene Facts

(Halter*- bzw. Herstellerangaben)

Typ: Audi 100 Avant GL 5E (C2) Typ 43 • **Baujahr:** 1978 • **Motor:** 2,2-Liter-Fünfzylinder (MKB WC), 2.144 ccm mit Bosch-K-Jetronic und Transistorzündanlage mit Hallgeber • **Leistung:** 136 PS/100 kW* • **Auspuff:** Serie mit nachgerüstetem G-Kat von B&B in Siegen (Steuergerät von HJS), verchromte Auspuffblende (Serie) • **Kraftübertragung:** Frontantrieb, 3-Stufen-Automatikgetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler • **Fahrwerk:** Serie (McPherson-Federbeine vorne, Torsionskurbelachse mit Panhardstab hinten); Monroe-Gasdruckdämpfer (Serie) • **Bremsen:** vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen • **Karosserie:** original; H4-Scheinwerfer, Waschanlage für Scheinwerfer in Stoßstangenhörnern, gelbe Halogennebeleuchten, Nebelschlussleuchte • **Lackierung:** "Resedagrün metallic" (L95E) • **Felgen (Herst./Größe):** orig. Audi-"LM"-Sportfelgen in 6 x 14 Zoll • **Reifen (Herst./Größe):** Dunlop in 185/70 R 14 • **Interieur:** Wärmeschutzverglasung in Bronze, Drehzahlmesser, Zweiklanghorn, Handbremskontrollleuchte, Mittelarmstütze hinten, Skisack, Ablagefächer unter dem Armaturenbrett, Flockvelours-Stoffsitze, Veloursteppich, Gepäckraum in Velours-Nadelvlies, Ausstellfenster, ZV nachgerüstet, originale VDO-Zusatzzinstrumente in der Mittelkonsole (Öltemperatur und Volt) • **HiFi:** Blaupunkt-Cassettenradio "Bamberg QTS"



2,2-Liter-Fünfzylinder (MKB WC) mit Bosch-K-Jetronic

wieder Steine vor das alte Blech geworfen werden. Meinen Avant habe ich 2000, zur Zeit der großen Steuererhebung für Fahrzeuge ohne Abgasrückführung, mit einem G-Kat, Euro 1, von der Firma B&B in Siegen ausgerüstet – damals neben Fa. Wurm der einzige Anbieter für G-Kat-Lösungen mit Gutachten für den Typ 43. Um Steuern zu sparen, habe ich damals einige Scheine auf den Tresen legen müssen; dass wir jetzt schon wieder vom Fiskus verarscht werden, konnte man ja nicht ahnen!"

Die Lobby der Altautoenthusiasten ist scheinbar nicht sehr groß, aber Dirk möchte trotzdem so lange, wie es irgendwie finanzierbar bleibt, seinen Avant auf Deutschlands Straßen präsentieren.

"Ich möchte den Leuten den Unterschied zwischen den neumodischen Fortbewegungsmitteln, deren fratzenhafte Gesichter in Windkanälen von mutmaßlich

drogengeschwängerten Designabteilungen jeden Charakter entzogen bekamen, zu meinem Avant aufzeigen, der noch von der großen Blechfeile verschont blieb. Keine Frage: Technischer Fortschritt ist gut und wichtig – schließlich verdiene ich damit ja jetzt als Produktentwickler mein Geld. Aber der Erhalt des technischen Werdegangs sollte dabei nicht in Vergessenheit geraten. Ich zähle den Audi mittlerweile zum Kreis des erhaltenswerten deutschen Kulturgutes, welches behütet werden muss."

Dirks Avant ist so, wie er da steht mit seinen kleinen Patinaspuren, im Originalzustand. Einige Ausstattungsextras, die es ab Werk zu bestellen gab, hat der Besitzer im Laufe der Jahre allerdings noch nachgerüstet, unter anderem die Audi-"LM"-Sportfelgen in 6 x 14 Zoll, eine Zentralverriegelung sowie einen höhenverstellbaren Fahrersitz. Das seltene Blaupunkt-Cassettenradio



Schrägheck-Limousine mit großer Heckklappe: Hohe Variabilität durch die umklappbare Rücksitzbank

"Bamberg QTS", das die Mittelkonsole mit den beiden serienmäßigen Zusatzinstrumenten schmückt, ergatterte der Audi-Fan übrigens zufällig auf einem Trödelmarkt zum unglaublichen "Schnapperpreis" von sage und schreibe fünf Euro.

Damit wäre bewiesen: Nicht für alle Teile an diesem Audi 100 Avant muss man als Liebhaber tief in die Tasche greifen. Vielleicht hat der Gesetzgeber ja doch noch ein Einsehen und



Dirk Neitzel



Ab August 1977 präsentierten die In-
golstädter den Audi 100 in der neuen
Karosserievariante als Avant

verwirft die gerade wieder zum
historischen Kennzeichen neu
ins Gespräch gebrachten Ände-
rungen. Bis Dirks Avant den Ol-
diestatus erlangt, werden noch
knapp zwei Jahre vergehen
– hoffentlich schlägt ihm die
Legislative auf der Zielgeraden
zum Eintritt in die Community
nicht noch seine große Klappe
zu...

Text & Fotos: Andreas Ehm



Die originalen Audi-“LM“-Sportfelgen
in 6 x 14 Zoll rüstete Dirk nach



Der Avant ist je nach Ausführung um bis zu zehn Zentimeter kürzer als die Limousine

AUDISCENE LIVE



August

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO

Foto: Andreas Ehm