

Drei schräge Typen



Im Klassenkampf der 70er waren die Rollen klar verteilt: Kombis waren Arbeiter. Und Limousinen waren Angestellte. Irgendwo dazwischen versuchten die ersten großen Schrägheck-Typen ihren Platz zu finden, als Alternative für Kreative, Selbstständige, Freiberufler. Clever gemacht, aber vor 30 Jahren in der oberen Mittelklasse nicht unbedingt salonfähig. Jan-Henrik Muche hat drei schräge Vögel besucht

FOTOS: J. CHRIST





Rover 3500 Vanden Plas



Renault 20 TS



Audi 100 CD 55

**Stephan Goertz und sein
Rover 3500 Vanden Plas**

Der Mann aus Köln ist ein Fließheck-Fan:
Er sympathisiert auch mit dem VW 411/412



**Ralph Almeida und sein
Renault 20 TS**

Seit 20 Jahren fährt der Viersener die großen
Renault-Modelle. Dieser ist sein Vierter

**Andreas Schwaer und sein
Audi 100 CD 55**

Der Audi-Fan aus Soltau suchte keinen Avant -
das makellose Ersthand-Auto lief ihm quasi zu



Stephan Goertz und sein Rover 3500 Vanden Plas

»Der V8 ist am schrägsten«

Und außerdem hatte sein Vater damals das gleiche Rover-Modell. Sogar die Metallicfarbe stimmt. So was schafft Verbundenheit

■ Einen Oldtimer wollte Stephan Goertz (38) aus Köln – nein, besser noch, einen Youngtimer. Ein Auto zum Spaß, für die entspannten Momente der Woche. Viele, die ähnlich fühlen, greifen da, einem Bedürfnis nach Sicherheit folgend, zu Mercedes W123 Coupé, BMW-6er oder auch mal zu Porsche. Nicht Goertz, den eine Vorliebe für schräge Vögel umtrieb. „VW 411 und 412 kamen in die engere Wahl. Ein Renault 30 hätte mir auch gefallen. Einer dieser Wagen, die nicht jeder fährt, aber die alle von früher kennen.“ Die Suche fand ihr Ziel mit Stil. Direkt in der eigenen Vergangenheit, in Erinnerungen an den väterlichen Fuhrpark Mitte der 80er-Jahre: im Rover 3500 Vanden Plas.

Als der Rover neu war, kämpfte er einen aussichtslosen Krieg gegen seine rufmordende Herkunft. Der Rover 3500 SD1 war das erste Kind der bei British Leyland neu formierten Specialist Cars Division (SD). Er folgte 1976 auf den herrschaftlichen P5, einer Art Billig-Bentley, und den skurril-modernen P6. Der SD1 wurde der letzte große Rover, der diesen Namen verdiente.

Leider balgten sich in der Leyland-Oberklassensparte auch Triumph und Jaguar um Zuwendung und Marktanteile. Zwänge und Eifersüchteleien, Kompetenzgerangel und Zwist mit der Gewerkschaft, eben das System „Britisch Elend“, führten zu oft unterirdischer Fertigungs-Qualität, zickigen Vier- und Sechszylindermotoren und überforderten Triumph-Getrieben. Das kam alles aber erst raus, als der SD1 schon den Titel „Auto des Jahres 1977“ mit sich herumtrug.

Die Auszeichnung bekam er, weil er radikal anders, modern und so unbritisch gezeichnet war,



3700 Euro für den Rover aus Liebhaberhand: Stephan und sein Vanden Plas

wie es niemand von der stockkonservativen Firma Rover je erwartet hätte. Ein bisschen Ferrari vorn, eine Prise Maserati hinten, mit Heckklappe und V8, den Rover einst Buick abgekauft hatte.

Erst 1981 sorgte die große Modellpflege endlich für Ordnung, es folgten sportlich gekleidete Vitessetypen, EFI-Versionen mit elektronischer Einspritzung und sogar Turbo-Diesel. 1986 wurde der SD1 durch den von Honda abstammenden Rover 800 ersetzt – das war der Anfang vom Ende.

Der letzte große Rover – noch hat ihn keiner lieb

In Deutschland blieb ein Rover 3500 SD1 immer ein Fall für Individualisten. Für Typen, die sich von den schlimmen Geschichten über englische Autos nicht schrecken ließen. So wie Stephan Goertz' Vater. „Er hatte auch einen Rover 3500 Vanden Plas, sogar in der gleichen Farbe“, sagt Goertz. Vanden Plas, da schwingt alter Adel mit. Einst fertigten die Karosseriebauer aus London-Kingsbury für Bentley, wurden von Austin geschluckt und bezeichneten schließlich die Luxus-Ausführungen in der BL-Modellpalette. Ein elektrisches Stahlschiebedach und feine, knöcheltiefe Teppiche gehörten beim Rover 3500 dazu, auch Colorglas, Niveauregulierung und so fort.

Leder, Metalliclack, Tempomat und Klimaanlage waren die Extras – dieser Rover aus dem letzten Baujahr besitzt sie alle. Und das zurückhaltende Moonraker-Blau passt wie ein Maßanzug vom Londoner Konfektionär.

Das Beste am Rover 3500 SD1: Er fährt, wie er aussieht – würdevoll, stramm antretend, ein wenig steif vielleicht. 157 PS leistet der 3528 cm³ große Leichtmetall-V8 und 280 Nm bei 2600 U/min.

Dunkle Töne, dicke Auslegeware bis in den Kofferraum, schönes Leder, niveauvolles Fahrgefühl: Das klingt alles sehr englisch, fast wie ein Vorurteil. Und das bei dieser Karosserieform. Streng dem Keil verpflichtet, warfen die Rover-Stylisten alle Traditionen über Bord. Leider liegt die Ladekante fast auf Schulterhöhe – aber bei umgelegter Rückbank streckt sich der Laderaum auf über 1,80 Meter Länge.

Dagegen fällt der Rest des Innenraums ab. In ihrer Gier nach Avantgarde nagelten die Designer lieblos Plastikflächen und -würfel aneinander, die Armaturen und Instrumententafel ergeben sollten. Plastik, nicht Kunststoff! Billig sieht es aus und leider nicht futuristisch. Aber alles funktioniert, sogar die Elektrik, und auch der Bord-Computer übermittelt realistische Daten. Zwölf bis 15 Liter Super saugen die SU-Vergaser, mehr geht immer, aber Stephan Goertz lässt es ruhig angehen.

In Strickjacke und mit Vorliebe für gedeckte Farben passt er gut hinter das ovale Lenkrad, nur die Kfz-Steuer von 847 Euro ärgert ihn. Aber alles ist relativ. Ganze 3700 Euro zahlte Stephan Goertz für den Rover aus Liebhaber-Hand mit 83000 Kilometern auf dem Plastik-Tacho. Wo gibt es so viel V8 für so wenig Geld? ▶



TECHNISCHE DATEN

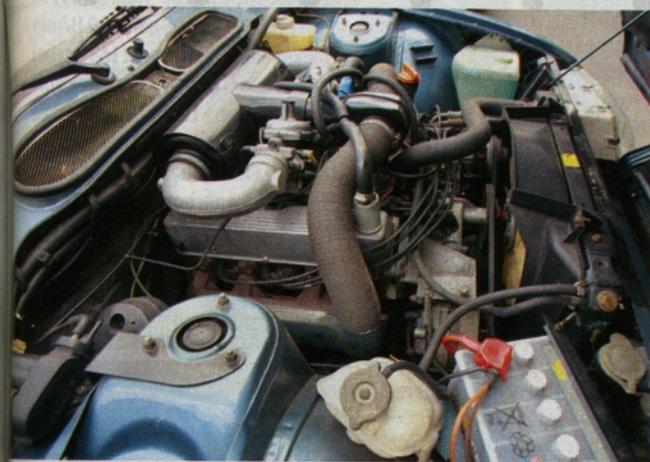
Rover 3500 Vanden Plas (1986)

Achtzylinder, V-Form, vorn längs • zentrale Nockenwelle • Hubraum 3528 cm³ • Leistung 157 PS bei 5250 U/min • maximales Drehmoment 280 Nm bei 2600 U/min • Fünfganggetriebe • Hinterradantrieb • L/B/H 4698/1768/1354 mm • Leergewicht 1475 kg • Einzerradaufhängung vorn, Starrachse hinten • Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten • Höchstgeschwindigkeit 196 km/h • Beschleunigung 0–100 km/h 11,9 s • 15,2 l / 100 km

Preis 32 495 Mark (1981)



Die hohe Ladekante nervt, dafür können 1,80-Meter-Menschen hinten übernachten. Sie liegen weich, auf dicker Auslegeware aus Velours



Ein Auto zwischen den Zeiten

Der V8 ist noch die gleiche Konstruktion, die Rover in den 60ern von Buick kaufte - wer ihn stresst, knackt schnell die 15-Liter-Marke. Innen beschwören Hochflor-Veloursteppiche, Holzleisten und Lederpolster die besseren Tage des Empire, während das Cockpit vom Futurismus der 70er-Jahre berichtet: Den Trend zur Kante lebten die British-Leyland-Gestalter voll aus, und die Controller setzten den günstigsten Kunststoff-Lieferanten durch. Das fordert heute die Toleranz des wahren Enthusiasten



Oberklasse war auch in den 80ern etwas anderes als ein Tankdeckel, der nur per Schlüssel öffnet (oben). Viel wichtiger ist heute der makellose Zustand dieses 22-jährigen Vanden Plas, der erst 83 000 Kilometer hinter sich hat



Ralph Almeida und sein Renault 20 TS

»Er ist eigentlich nicht schräg«

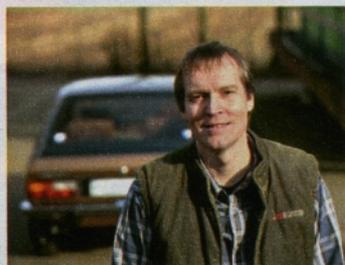
Nicht anregend, nicht aufregend. Sondern praktisch und gemütlich. Das ist es, was die wenigen Fans des Renault 20 schätzen

■ Das passt ja perfekt. Der Wagen, ein Renault 20 TS. Die Farbe, ein augenbetäubendes Braumetallic. Die bunten Töne der Hintergrund-Szenerie, die leuchtenden 70er-Jahre-Farben der Fertigbauelemente. Sogar der Ort des Zusammentreffens, ein Kindergarten. Alles sieht aus wie 1977, der Renault steht da wie für Prospekttaufnahmen bestellt. Heckklappe hoch, Türen auf, Gepäck verstaut und Familie rein.

Im Katalog zeigte Renault seine neue Mittelklasse gern und oft mit Kindern. Im Kofferraum fanden absurd große Kuscheltiere Platz, und die Eltern erfreuten sich an der Kraft des neuen Zweilitermotors sowie dem Komfort der dicken Fauteuils. Auf Flughäfen und vor Kasinos sah er immer ein wenig deplatziert aus. Dynamik durfte schon sein, aber die Vernunft stand immer im Vordergrund. Das kannten die Käufer. Sie wollten es so.

Denn der Renault 20 war neu und doch vertraut. „Vorbild einer neuen Klasse“, warb Renault für ihn, aber das wahre Vorbild hieß Renault 16. Mutig und visionär waren die Franzosen 1965 gewesen, als sie das Kleinwagen-Muster des Renault 4 mit seiner fünften Tür auf die Mittelklasse übertrugen und eine der ersten Schrägheck-Limousinen bauten. Sagenhafte 1,84 Millionen R16 liefen bis 1980 vom Band, die letzten Jahre parallel zum 1976 präsentierten Nachfolger Renault 20. Renault hatte das Schrägheck salonfähig gemacht – und die Marke zog es durch, über den Renault 25 bis zum letzten Safrane im Jahr 2000.

Den Vorstoß in die obere Mittelklasse wagte der Renault 30, das luxuriösere Schwestermodell des Renault 20. Der gemeinsam mit Peugeot und Volvo entwi-



Glücklich mit Frankreich-Import: Ralph Almeida und sein brauner R 20 TS

ckelte Euro-V6 erhob den R30 (160 193 Exemplare) über den Markendurchschnitt, Doppelscheinwerfer unterschieden ihn vom bescheideneren, aber deutlich populäreren R20 (622 514 Stück). Ende der 70er stand er in Frankreich an jeder Ecke, Ende der 90er war er beinahe ausgestorben.

Das Kürzel TS stand allen Ernstes für „Touring Sport“

Renault-20-TS-Besitzer Ralph Almeida (46) aus Viersen stieß zufällig vor 20 Jahren auf seinen ersten R20, als er – wie schräg – einen Polo Fox oder einen Ford Mustang suchte. „Der Platz, der Komfort, die Form, das hat mir alles auf Anhieb gefallen. Mein erster R20 ist mir unter den Händen weggerostet, viele R20 hielten nur sechs, sieben Jahre aus. Den TS, meinen vierten Renault 20, habe ich gezielt gesucht und vor fünf Jahren aus Frankreich geholt.“

Das Kürzel TS bedeutet Touring Sport und steht für 109 PS aus zwei Liter Hubraum. Fast 50 Prozent der Produktion entfielen auf den neuen Leichtmetall-Motor, der später auch Renault 25, Fuego und Espace antrieb und auf dessen Basis der erste Renault-Diesel entwickelt wurde. 1977 schloss er die Lücke zwi-

schen dem 2,7-Liter-V6 des R30 und dem schon antiken 1,7-Liter-Stoßstangen-Vierzylinder des R20 TL.

Unauffällig geht der Zahnriemen-Reihenvier zu Werke, er schnarrt nur leise und macht seine Arbeit. Wer keinen teuren Renault 30 wollte, griff zu Renault 20 TS und LS und war gut bedient. Zart deutete Renaults schräge Mittelklasse ein Leben im Wohlstand an. Servolenkung, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, Bremsbelag-Verschleißanzeige und ein Drehzahlmesser waren an Bord. Das „Braun Metall Nr. 122“ der Außenhaut ist 30 Jahre später so unvorstellbar wie die Wohnlandschaft des Interieurs. Die mittelbraunen Möbel harmonieren perfekt mit dem dunkelbraunen Armaturenräger, der verhalten knistert. Bei Pierre Richard, dem trottelligen Blondem aus den damaligen Kino-Knallern, sah es daheim wohl ähnlich aus.

Es war die Zeit, als in französischen Filmen alle Kette qualmten und Schaumgummi ein populärer Werkstoff war. Fast 170 km/h Spitze fuhr der Renault 20 TS, doch das Ladevolumen zwischen 395 und 1550 Liter war den meisten Käufern wohl wichtiger. Das aus der Waage getatene Design zu bemängeln, mit langer Nase und zu kurzen hinteren Türen, wäre kleinlich. Der Renault 20 ist nicht spannend, er ist nicht schräg, er ist praktisch, echte Mittelklasse eben.

Textil-Einkäufer Ralph Almeida schätzt den Nutzwert, das Gemütliche an seinem Renault 20, seine Traumfarbe wäre ein einfaches Weiß gewesen. Einige R20 kamen und gingen, viele Ersatzteile und eine eigene Homepage blieben: www.renault20.de, das Vorbild seiner Klasse.



TECHNISCHE DATEN

Renault 20 TS

Vierzylinder, Reihe, vorn längs • oben liegende Nockenwelle • Hubraum 1995 cm³ • Leistung 109 PS bei 5500 U/min • maximales Drehmoment 163 Nm bei 3200 U/min • Fünfganggetriebe • Vorderradantrieb • Länge/Breite/Höhe 4520/1726/1438 mm • Leergewicht 1280 kg • Einzelaufhängung rundum • Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten • Höchstgeschwindigkeit 168 km/h • Beschleunigung 0-100 km/h 11,9 s • 10 l/100 km

Preis 17 995 Mark (1977)



Ein rostfreier Renault 20 in tadellosem Erstlack – das ist keine Fata Morgana, sondern Ergebnis einer aufwendigen Suche in Frankreich



Der Renault für bessere Wohnlagen

Die Verwöhn-Variante des Renault 20 war vor drei Dekaden fast so teuer wie ein 200er-Mercedes – aber natürlich punktete der französische Fünftürer mit besserer Ausstattung und höherem Nutzwert. Sein Zweiliter-Motor war auf der Höhe der Zeit, die kleinen 13-Zoll-Räder mit nackten Stahlrädern hingegen wirkten eher ärmlich. Der beste Platz im sanften Renault ist hinten, wo das breite braune Plüschsofa zum Lümmeln mit viel Beinfreiheit einlädt (links)



Schokoladen-Seiten: Wie viele Nuancen die Modefarbe Braun in den 70ern hatte, dieser Renault zeigt es. Nicht einmal das Lenkrad kommt ohne erdfarbenen Pralltopf aus



Weitere schräge Typen

■ Auch beim Saab 900 (1978–1993) war die Schräge Programm. Im Herbst 1978 begann die Produktion des Saab 900 als Drei- und Fünftürer, immer mit vier Zylindern. Das „Combi-Coupé“ getaufte Fließheck drückte der Individualisten-Marke seinen Stempel auf. Zwar

gab es den soliden Schweden auch als Limousine (Sedan) und Cabrio, aber der wahre Saab 900 heißt Combi-Coupé, natürlich mit Turbo. Ganz schräg, wenn auch nur formal, geriet der Lancia Gamma Berlina. Die Kombination aus Schrägheck mit kleiner Kofferluke und

anfälligen Boxermotoren zu Mercedes-Preisen wollten von 1976 bis 84 nur 15 272 Enthusiasten haben. Vom Typ und in der Ausführung ähnlich: der Citroën CX (1974–1989). Hier war ein schräger Charakter Pflicht, für eine echte Heckklappe reichte es aber nur beim riesigen Kombi „Break“. Der CX machte marken-typisch alles anders,

Vierzylindermotoren mussten reichen, dafür gab es Hydropneumatik sowie irre Styling-Gags wie Lupentacho und Bediensatelliten. Ein Schräger aus ganz bürgerlichem Haus hieß von 1985 bis 1998 Ford Scorpio. Der Titel „Auto des Jahres 1986“ schützte ihn allerdings nicht vor dem Schicksal aller schrägen Typen, zum Flop zu werden.

Andreas Schwaer und sein Audi 100 Avant CD 55

»Zu schräg für brave Bürger«

Warum hat ihn damals eigentlich keiner gewollt? Der Avant war wirklich seiner Zeit voraus – wie dieses feine Ersthand-Exemplar beweist

■ Es ist eine Geschichte aus der alten Bundesrepublik. Vom Lebensgefühl einer Generation, die ihr Geld sicher anlegte und der Ruhe und Ordnung wichtiger waren als Fun und Action.

Herr Helmuth Fest aus Rosenheim, Jahrgang 1915, kaufte sich 1979 seinen Audi 100 Avant CD 55. Und behielt ihn für den Rest seines Lebens. Helmuth Fest zahlte Aufpreis für den Lack in Indianarot-Metallic, für die CD-Ausstattung, den 5S-Fünfzylinder mit 115 PS. Und er feilte die Knöpfe der „Power-Lock“-Zentralverriegelung ab, damit die Drahtschlinge des Autodiebs keinen Widerstand finden würde.

Herr Fest fuhr seinen Audi ausschließlich im Sommer, dann aber über weite Strecken. Aber nur wenn garantiert war, dass am Ziel eine Garage bereitstand. Seinen Avant hätte er nie länger im Freien stehen lassen.

Menschen wie Helmuth Fest prägten das Bild des Autos auf Jahre. Sparsam, vernunftbetont, sorgfältig. Als Herr Fest starb, suchten die Erben einen würdigen Nachfolger, der den Audi ehren würde, wie es der Erstbesitzer tat. Sie fanden ihn in Andreas Schwaer (44) aus Soltau. Durch Zufall und doch treffsicher.

„Bei einem Audi-Treffen stand mein Name ganz oben auf der Teilnehmer-Liste, sie hatten nach Vornamen sortiert. Die Erben fanden die Liste im Internet und riefen mich als Ersten an“, sagt Schwaer. Seine Eltern hatten auch mal einen Audi 100 vom Typ 43. Zwar nur das Kassenmodell mit 1,6-Liter-Vierzylinder und 85 PS, aber dieses Auto hat ihn geprägt.

Der Audi 100 Typ 43, gebaut von 1976 bis 1982, war einmal das Aushängeschild des aus VW und Audi/NSU geformtem VAG-



Eine Liste im Internet bescherte ihm den Audi: Andreas Schwaer mit Avant CD 55

Konzerns, Ferdinand Piëchs erste Attacke gegen Mercedes und BMW. Viel Raum für wenig Geld und fünf Zylinder fürs Prestige machten den Anfang. Nur der Avant (Werbetext: „Raum in seiner schönsten Form“), schräger Wegbereiter der Luxus-Lasterwelle, war seiner Zeit zu weit voraus. 795 312 Stufenheck-Limousinen stehen nur 49 688 gefertigte Avant gegenüber.

Aller Avant Anfang: eine „jugendfrische Karosserie“

Das Ergebnis war kaum besser als beim allerersten Audi Kombi. Schon von Audi 60, 75 und 80 hatte es seit 1966 sehr gelungene Kombinations-Wagen gegeben. Gemäß der Auto-Union/DKW-Tradition stand beim Prototyp noch Universal an der Heckklappe, Volkswagen setzte auf Familienähnlichkeit und ließ „Variant“ dranschreiben – aber nur 27 492-mal.

Der Audi 100 Avant wagte ab August 1977 den Neuanfang. Die Ingolstädter Presseabteilung nannte ihn Fließheck, sprach von einer „jugendfrischen Karosserie“ und klang selbst ein bisschen hilflos dabei: „Der Audi 100 Avant ist ein eindrucksvolles Auto, dessen Styling sich wohlthuend von konventionellen Fahrzeugen abhebt und den progressiven Charakter dieser Großraum-Li-

mousine unterstreicht.“ Aha. 433 bis 1113 Liter passen ins Heck, der Skisack hinter der Mittelarmlehne war ein innovatives Extra.

Der Aufpreis zum Stufenheck lag bei 595 Mark, Herr Fest packte noch ordentlich eins drauf, ließ zum Schutz der Flanken die breiten Zierleisten des Audi 200 anbringen und eine Klimaanlage nachrüsten. Bestellte Schiebedach und CD-Ausstattung. CD hieß vier Kopfstützen, Leichtmetallräder, elektrische Fensterheber, Stoßstangenhörner mit Waschdüsen, Nebelscheinwerfer, Plüschkissen für den Fond. Kaum zu glauben, dass sich bei Audi die Designer mal getraut haben, eine braune Armaturenlandschaft mit sandfarbenen Sitzen und rotem Metalllack zu kreuzen.

Rund zehn Avant sind Andreas Schwaer in Deutschland noch bekannt. Der Norddeutsche tut alles, um den Pflegezustand des raren Wagens ins H-Kennzeichen-Alter zu retten. „Leider hatten die Erben die schönen alten Aufkleber der Urlaubreisen abgekratzt. Sie dachten, sie tun mir einen Gefallen“, schüttelt der Personalleiter den Kopf. Schwaer bewegt den Avant nur zu Oldtimer-Treffen, wo Besucher staunen: Denn so einen schrägen Typ haben sie ewig nicht mehr gesehen.

Die Türen schließen satt, auch wenn die Spaltmaße noch nicht superknapp ausfielen. Links und rechts der Lenksäule liegen die kleinen Hebel für Licht und Warnblinker, an denen jeder Audi-Anfänger hängenbleibt. Sanft und träge schmatzt die VW-Automatik, vorn wummert der Fünfzylinder im Basston. „Früher wolltet ihr mich nicht, selbst schuld“, scheint er sonor zu wispern. Helmuth Fest aus Rosenheim sah es zum Glück anders.



TECHNISCHE DATEN

Audi 100 Avant CD 55

Fünfzylinder, Reihe vorn längs • oben liegende Nockenwelle • Hubraum 2144 cm³ • Leistung 115 PS bei 5500 U/min • maximales Drehmoment 166 Nm bei 4000 U/min • Dreistufen-Automatikgetriebe • Vorderradantrieb • Länge/Breite/Höhe 4587/1768/1390 mm • Leergewicht 1110 kg • Einzelaufhängung vorn, Starrachse hinten • Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten • Höchstgeschwindigkeit 175 km/h • 0-100 km/h 12,9 s • 10,2 l/100 km

Preis 17 050 Mark (1977)



Einen echten Kombi trauten sich die Audi-Leute vor 30 Jahren noch nicht, also wagten sie das schräge Heck. Heute müsste er Sportback heißen



Das Vermächtnis des alten Herrn

Unglaublich - nichts an diesem Avant ist restauriert. Sein Erstbesitzer fuhr ihn nur im Sommer - erstaunlich, dass er einen so mutigen Farbton wie das aufpreispflichtige Rotmetallic wählte. Das Kürzel CD steht für die höchste der vier angebotenen Ausstattungslinien



Im Detail wirkt der Ur-Avant erstaunlich filigran - er folgte noch der konzern-typischen Philosophie vom konsequenten Leichtbau. 1100 Kilo wiegt er - wegen der außergewöhnlich zahlreichen Extras



Für das Farbkonzept im Innenraum engagierte Audi einen Stararchitekten - der Stil sollte beruhigend wirken

Weitere schräge Typen



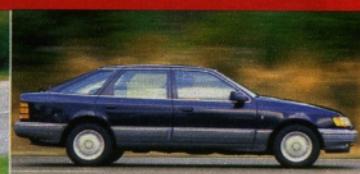
Saab 900: Erfolg mit Turbo



Lancia Gamma: nur für echte Fans



Citroën CX: Klassiker der Moderne



Ford Scorpio: glückloses Flaggschiff