

RESTAURIERUNG AUDI 100 GLS, TYP 43

ELTERN- PFLEGSCHAFT

Auto-Kauf bei eBay, ein 78er Audi 100 GLS in Resedagrün, erfüllter Jugendtraum mit 15. Das Blind Date entpuppt sich als Glückstreffer mit Pechsträhne: Auch gepflegte Autos rosten im Verborgenen. Da half nur die Radikalkur - eine Familienangelegenheit, vor allem zwischen Vater und Sohn









ES IST GUT, WENN MAN
TECHNIK UND VERBUNDENHEIT

BEWAHRT.



DIE LIEBE ZU
„BANALEN“ MITTEL-
KLASSEWAGEN IST
OFT INNIGER ALS
ZU ECHTEN TRAUM-
AUTOS. TEICHMANN'S
RETTETEN MIT
DEM AUDI 100 EIN
STÜCK ZEITGEIST
EINER VERGAN-
GENEN EPOCHE.
AUCH DIE ISABELLA
WAR EINST
NICHTS ANDERES

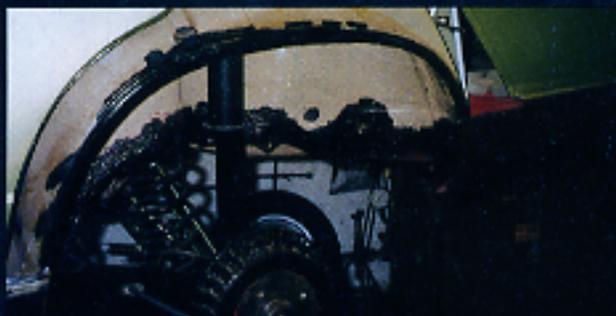
RESTAURIERUNG IM ZEIT- RAFFER: AUFBAU ROST



Auf den ersten Blick sah der Audi 100 aus wie ein gepflegtes Ersthand-Auto, doch an Stehblechen und Bodengruppe wütelte der Rost



Vier Monate lang lag Alexander in jeder freien Minute unter und im Audi. Hier lackiert er Boden und Radhäuser im Kofferraum



Die durchgerosteten Radläufe sind noch rausgeflext. Schon geht es an die Vorspielung der Fahrwerksteile, Achsen und Federn



Der neuwertige Auspuff war das einzige Teil, das Teichmanns nicht anrühren mussten, ansonsten verlangte der Audi eine Menge Arbeit



KEIN PORSCHE 911, keine Renault Alpine A 310, kein BMW 635 CSI. Ein Audi musste es für den 15-jährigen Alexander Teichmann aus Wuppertal sein. Wer jetzt auf Urquattro tippt, liegt wieder daneben. Denn die Welt der begehrten Traumwagen ist dem blonden Jungen mit dem natürlichen Lachen fremd. Er wollte einen Audi 100, „am liebsten einen Avant CD 5E in einer abgehobenen Farbe, Kupfermetalllic Resedagrün oder Castellgelb“.

Heftig ist er Monate zuvor in die schrille Welt der siebziger Jahre eingetaucht. Hat sich in alte Autozeitschriften und Prospekte vertieft, stieß dabei auf kantige Audi-Modelle in bunten Farben. Kaufte sich das Buch „Audi-Typenkompass“ von Marc Bongers und verlor sein Herz schließlich an den neuen großen Audi 100 von 1976. „Unser schönstes Stück Technik“, wie die Werbung damals auf 24 bunten Prospektseiten schwelgte.

Die Suche begann, Mutter Ute und Vater Frank unterstützten ihren einzigen Sohn in seiner seltsamen Neigung, sprachen nie vom Golf mit 18. Audi 100 Typ 43 sind zwar selten, lassen sich aber wenigstens dank Internet bundesweit leicht aufspüren. Nach zwei Nieten folgte ein Treffer, ausgerechnet

bei eBay. Bei 900 Euro fiel der Hammer. Alexander bekam den Zuschlag für einen 100 GLS, Baujahr 3/1978 mit dem seltenen Zweiliter-Vierzylinder und Luxus-Ausstattung.

Dem Blind Date mit dem alten Herrn der Ringe fieberte Alexander Teichmann entgegen. „Da war ich erst mal happy, als ich ihn sah“, erinnert er sich lebhaft an den grauen Apriltag, der von innen leuchtete.

„Keine Rostlaube, ein gepflegtes Auto aus zweiter Hand mit gerade einmal 84 000 Kilometern auf dem Tacho. Sogar der resedagrüne Lack glänzte, als der Hochnebel um Pforzheim verschwand.“

Vater Frank fuhr ihn behutsam nach Hause. Besorgt um den Zahnriemen, vermied er hohe Drehzahlen, den Ölmesstab zog er in 100-Kilometer-Intervallen. Der Audi lief und hielt. Selbst Mutter Ute fand ihn toll, als er mit Kurzzeit-Kennzeichen zu Hause in die Borkumer Straße einbog.

Eine erste Bestandsaufnahme auf der Hebebühne einer befreundeten Fachwerkstatt ergab auch noch keinen wirklich beängstigenden Befund: Radlauf links durchgerostet, Federdom vorn rechts schon mal geschweißt und grundiert, pfundweise Unterbodenschutz aufgetragen, hoffentlich nicht zum

DATEN & FAKTEN

Audi 100 GLS, Typ 43, 1976 bis 1978

Motor: Typ WA, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, 20 Grad nach rechts geneigt, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine obenliegende Nockenwelle von Zahnriemen angetrieben, parallele Ventile über Tassenstößel betätigt, Hubraum 1984 cm³, Bohrung x Hub 86,5 x 84,4 mm, Leistung 115 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 168 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9,3:1, ein Register-Fallsstromvergaser

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, 4-Gang-Schaltgetriebe hinter Vorderachse
Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, untere Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator. Hinten Rohr-Starrachse (Torsionskurbelachse) Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung (Servo optional), vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 5 1/2 J x 14, Reifen 165 SR 14 oder 185/70 HR 14

Maße und Gewicht: Länge 4695, Breite 1768, Höhe 1390, Radstand 2676 mm, Gewicht 1210 kg, Tankinhalt 60 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: 0-100 km/h in 10,8 s, Spitze 179 km/h, 12 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1976 bis 82, alle Audi 100 Typ 43: 805 177 Exemplare

So kariös war das Stehblech zwischen Radhaus und Motorraum unter dem Kotflügel

Vertuschen, Bremsleitungen rostig, Stoßdämpfer müde

Eine Woche später begannen die Reparaturarbeiten. Sie waren von Anfang an als Eigenleistung geplant - als harmonisches und für Alexander lehrreiches Vater-und-Sohn-Projekt. Frank Teichmann hat die Meisterprüfung als Elektroinstallateur. Ein geschickter Handwerker, der das Projekt Audi 100, seine erste Restaurierung, mit Neugier und Freude annahm.

Doch die Euphorie bekam nach der Demontage einen schlimmen Dämpfer. Die Kotflügel waren runtergeschraubt und der Unterbodenschutz mühsam abgekratzt, als überall mürbe rostbraune Herde ans Licht der Kabellampe kamen. Die Stehbleche im Motorraum durch, die Außenschweller auf beiden Seiten von vorn bis hinten porös, sogar die Bodenbleche im Fahrer- und Beifahrerfußraum blieben nicht vom Rostfraß verschont.

Anfang Mai der Höhepunkt der Krise, das retardierende Moment einer jeden Restaurierung: „Wir fragten uns ernsthaft, ob wir weitermachen sollten oder den Audi als Teileträger verkaufen“, schildert Frank Teichmann mit ernstem Blick die Lage.

„Wir hätten nicht gedacht, dass ein scheinbar so gepflegtes Auto so marode sein konnte. Der Verkauf oder die oberflächliche TÜV-Reparatur wurden aber schnell verworfen.“ Wenn, dann richtig, hieß fortan die Parole der Teichmanns.

Weitere drei Monate gingen Vater und Sohn durch das Tal der Tränen, opferten jede freie Minute nach der Schule und nach Dienstschluss. Ein guter Bekannter schweißte Reparaturbleche aus dem Zubehörhandel ein oder fertigte welche an, wenn es keine mehr gab.

Neuteile für mehrere tausend Euro von den Stoßdämpfern bis zur Bremsanlage holten den Audi langsam wieder

ins Leben zurück. Völlig gestrippt wanderte die Karosserie zum Lackierer, der erst beim zweiten Versuch ein wirklich glänzendes Ergebnis ablieferte.

Anfang August drohte der Zusammenbau zum großen Geduldspiel zu werden. „Vor allem die Beschaffung neuer Clips für die vielen Chromleisten und Zierteile war ein Problem“, erinnert sich Alexander. Doch selbst nach geglyckter Fertigstellung entpuppte sich der Audi als undankbar.

Als der Vater dem erhöhten Ölverbrauch durch den Einbau neuer Ventilschaftdichtungen beikommen wollte, entdeckte er, dass ein Tassenstößel samt Nocken deutlich abgenutzt war und den vollen Ventilhub behinderte. Glücklicherweise gelang es durch Zufall, für wenig Geld einen gebrauchten Motor mit nur 46.000 Kilometer Laufleistung zu beschaffen, auf den es nun auch nicht mehr ankommen sollte.

Heute, über ein Jahr später, sind die Sorgen und Nöte vergessen. Das resedagrüne Audi-Flaggschiff mit dem ausgewogenen Fahrkomfort und dem klangvollen Vierzylinder aus dem Porsche 924 entpuppte sich auf den bislang rund 5000 gefahrenen Kilometern als steter Quell der Freude.

Ende Mai auf dem Concours d'Elegance von Motor Klassik und der Autostadt 21 heimste er sogar einen Pokal ein. Er wurde Sieger in der Klasse der Bürgermeister.

Natürlich kann es Alexander kaum erwarten, selbst hinter dem braunen Kunststofflenkrad Platz zu nehmen. Das nächste Projekt der Teichmanns heißt Führerschein mit 17. Aber als Alltagsauto ist der Audi 100 nun zu schade.

Ein daytongelbes Ford Taunus Knudsen-Coupé 1600 XL steht schon bereit.

TEXT: **Alf Cremers**
FOTOS: **Hardy Mutschler**

Stahlfelgen mit Radkappen sind ab L serienmäßig, schmale 165 SR 14-Reifen



Klar gestaltete Heckpartie, versteckte Drucktasle zum Öffnen des Kofferraums



Gleicher Zweiliter-DHC-Motor wie im VW LT oder im Porsche 924



Paolo Nestlers Brauntöne dominieren das Cockpit aus Hartplastik und Holzimitation

