



**Emmelshausen 2010.**

(Vorgeschichte) Schon seit einigen Jahren fahre ich mit kurzen Unterbrechungen Audi. Seit 2008 war es nun ein Audi A4 Avant. Das Model B6 aus dem Jahr 2003. Der Wagen sollte familientauglich sein und nichts groß dran gemacht werden. Nur mal Kleinigkeiten hier und da. Soweit der Plan. In den Monaten nach dem Erwerb konnte ich aber einfach nicht lassen an dem Wagen zu bauen und ihn dezent zu modifizieren. Ein paar Felgen hier, ein bisschen breiter da, dann auch ein Stückchen tiefer.

Im Winter 2008/2009 kam der erste größere Umbau, denn die Karosserie erhielt ein komplettes Rieger-Update nebst Farbe, eine Abgasanlage in Einzelanfertigung, sowie andere Stühle der Marke Recaro. 2009 auf 2010 dann ein neues Gewindefahrwerk, Porsche-Räder, eine Motorüberarbeitung und schlussendlich ein großer Multimediaausbau mit etwas über 2kW Leistung aus dem Hause Alpine und Eton. Alles natürlich irgendwie noch alltags- und familientauglich, denn der Audi war ja noch immer für Familien- & Arbeit!

Mit besagtem Audi war ich nun auf wirklich vielen Treffen unterwegs. In 2010 alleine auf knapp 20 Messen, Ausstellungen und meist Treffen. So war ich auch in Dresden als VIP auf der XS Carnight geladen oder als Showcar auf der Tuning EXPO 2010. Es ging vom Osten in den Süden und dabei nahm ich dann auch immer mal wieder den ein oder anderen gern gesehenen Vitrinenfüller mit nach Hause.

● Vor vielen Jahren stand auf einem Dorf fest meines Heimatortes ein blaues Coupé S zur Schau. Das muss wohl schon an die 25 Jahre her sein. Ich war begeistert von diesem Audi, schon damals. Diese Begeisterung hat mich über die Jahre nicht los gelassen. So kam es dann auch, dass ich seit einiger Zeit vermehrt in Anzeigen gestöbert und Berichte über den Audi gelesen hatte. Im Sommer 2010 dann, nur ein paar Tage vor meinem Familienurlaub in Italien,

aber ordentlich geschweißt und einer schlechten Lackierung. Eine wirklich gute Basis mit guter Technik. Vater und Sohn waren sich einig, "den nehmen wir!"

Nach meinem Italienurlaub waren die Papiere wie versprochen fertig und wir konnten das Coupé abholen. Und dann stand er endlich in meiner Garage. Der deutsche TÜV hatte auch gar nichts gegen die Oldtimerzulassung und so war der 72er Audi be-



reits ein paar Tage später auf der Straße und auf dem Weg zu seinem ersten Oldtimertreffen.

Da ich nur ein Fahrzeug für meine Freizeit brauche war auch recht schnell klar, dass der Audi A4 nun etwas zurückgebaut und verkauft wird. Ein anderes Auto für meine Firmenfahrten sollte angeschafft werden. Wie es der Zufall nun wollte bot meine Firma ein Fremdfabrikat mit kleiner Zahlung an. Das Coupé S wird mich also fortan durch mein Hobby begleiten.

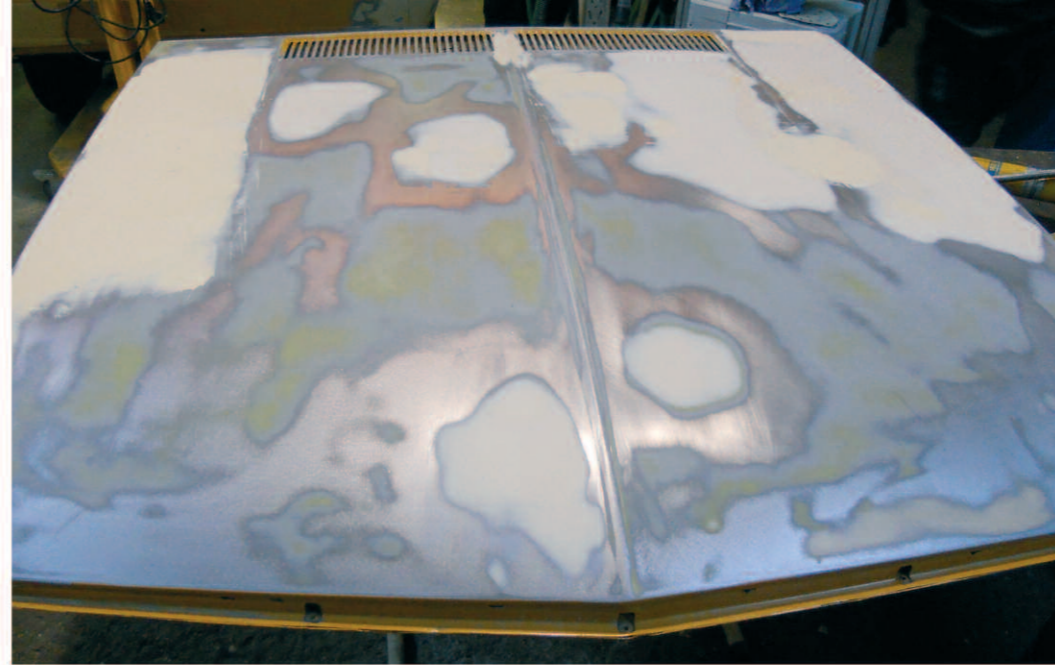


rief mein Vater mich an und erzählte mir, er habe eine Anzeige im Netz gesehen. Ein Coupé S mit deutscher Auslieferung, vor wenigen Jahren schon komplett restauriert aus Slowenien. Nach ein paar Telefonaten mit dem Verkäufer, einem Oldtimerhändler, fuhr ich mit meinem Vater ad hock zum Fahrzeug. Mein Chef hatte mitgespielt und meinen Jahresurlaub spontan um 2 Tage nach vorne erweitert. Der Wagen war genau wie am Telefon beschrieben. Grob,

Nach dem Herbsttreffen des ACCD im Indeland war es nun an der Zeit den Wagen in einen ihm würdigen Zustand zu bringen. So ging es dann Ende Oktober zur Firma Eddy Classic nach Koblenz am Rhein, wo der Wagen komplett von Grund auf überarbeitet und später in frischen tibetorange erstrahlen sollte. Auch Fahrwerks- und alle



Gummiteile des Wagens sollten erneuert



uns bewusst. Auch dass sicher die ein oder andere kleine Überraschung noch im Blech wohl auf uns lauerte. Beim Auseinanderbau kamen dann auch kleine Roststellen zum Vorschein, aber es war nichts wirklich Schlimmes dabei. Unter anderem war die



Halterung des Sicherheitsgurtes aus der B-Säule gefault. Eine kleine Liste der zu beschaffenden Gummiteile wurde zusammengestellt und direkt über Eddy Classic geordert.

Im Dezember 2010 ging es dann richtig an die Karosseriearbeiten. Zuerst wurde der Motorraum gestrahlt und geschliffen. Die Vorgänger hatten hier auf nicht überlackierbaren Bitumen gesetzt und überlackiert. Eine sehr zeitintensive Sache, das alles wieder heraus zu bekommen. Danach wurde hier verzinkt und gespachtelt. Auch

die Kabelhalterungen wurden entfernt, sowie die ein oder anderen Löcher geschlossen. Rostschutzgrundierung und der Füller fanden ihren Weg aufs schön gemachte Blech.

Im Innenraum verließen die Matten, Batteriehalterung und Co. das Blech. Es wurde tagelang gestrahlt und geschliffen. Später dann auch hier rostschutzgrundiert.

Ein besonderes Augenmerk fiel auch auf den Kofferraum. Hier hatte man bei der ersten Restauration ordentlich gebraten und Schrubbscheiben schienen teuer zu sein. Die Jungs von Eddy Classic haben fast eine ganze Woche non stop im Kofferraum zugebracht, kniend Bitumen entfernt, entlackt, gestrahlt. Mit Spachtel wurden dann die ursprünglichen Formen des Coupé-Kofferraums und auch in Symmetrie wieder hergestellt. Nach Grundieren und Füllern fand hier dann auch noch überlackierbarer Unterbodenschutz Verwendung, welcher etwas geräuschkämmend wirken soll!

Mitte Januar 2011 ging es dann an die losen Karosserieteile. Eine böse Überraschung. Bei der Überarbeitung, bzw. dem Anschleifen der Motorhaube ging der Lack schon mal in ganzen Stücken ab. Auch dies wieder ein Kunstwerk der ersten Restaura-

tion. Lack aufs Blech... ohne Rostschutzgrundierung zu verwenden, anschleifen Glücksache. An diversen anderen Teilen sah es ähnlich aus. Also mussten Haube und Co. bis aufs Blech abgeschliffen und bearbeitet werden.

Ende Januar 2011 hieß es dann rund um die Karosse. Ohne böse Überraschungen, denn dass der Wagen leicht wellig war wussten wir schon. Etliche Konturen und Kanten mussten natürlich gut wieder herausgearbeitet werden. Es wurde geschliffen, gefüllt, gespachtelt, abgezogen, geschliffen, gefüllt....

Nun ist es Mitte Februar. Alle Arten der Vorarbeiten sind nun bei Eddy Classic gemacht. Der Unterboden überarbeitet und vorbereitet, Karosserie komplett überarbeitet, geschweißt, verzinkt, gecleant..., grundiert, gefüllt und zum Teil mit überlackierbarem Unterbodenschutz verdichtet. Heute verlässt das Coupé S Eddy's Hallen für einen Ausflug zum Lackierer ins nahegelegene Lahnstein. Damit endet auch mein kleiner Bericht zur Geschichte „des skylert Coupé S“  
Noch liegt ein weiter Weg vor uns, aber eins ist sicher .. wir sehen uns mit dem Coupé on the road in 2011!!

Text/Fotos: Michael Peschel



werden. Der Motor überholt, sowie eine spezielle Federung eingebaut werden. Doch bis dahin war es noch ein weiter Weg.

Die groben Schweißarbeiten der einst in Slowenien durchgeführten ersten Restauration sollten beseitigt werden. Das war