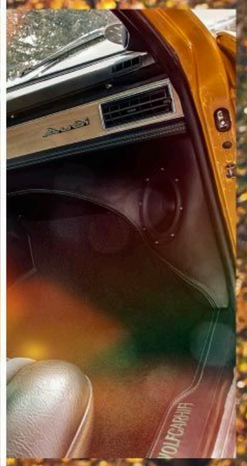
# Locken mit S wie Feger

Hat ein Automobil nicht die gewünschte Durchschlagskraft am Markt bewiesen, findet sich in den Geschichtsbüchern häufig der Satz: „Es war seiner Zeit weit voraus“, oder: „Der Wagen kam zur falschen Zeit“, damit kann sich trösten, wer ein Faible für ein bestimmtes Fabrikat entwickelt hat, ungeachtet eventueller baulicher Mängel oder misslungener Werbefeldzüge. Die Wahrheit liegt meist dazwischen oder ganz woanders. Ein schönes Beispiel: Audi 100 Coupé S. Sieht stark und schnell aus, ist schnittig gestreckt, breiter als sein Limo-Bruder und weist aggressive Fischkiemen an den schräg abfallenden Schultern auf. Nur rund 30.000 mal gebaut, endete schon nach sechs Jahren seine Montagezeit. Warum ihn keiner wollte? Zum Produktionsstart 1970 haben Käufer die damalige Audi NSU Auto Union AG wegen solider, unaufdringlicher Fahrzeuge geschätzt. Typen wie Buchhalter und technische Zeichner fühlten sich angesprochen. Aber Sportskanonen und Lebenskünstler sicher nicht. Ingolstadt erlebte in jenen Tagen eine Aufbruchstimmung, dank gekonnter und im geheimen entwickelter Modelle wie den Audi 100 C1 – eine echte und ehrliche Alternative zur Mittelklasse von Daimler und BMW, Kreuzern von Opel und Ford überlegen. Und dann kommts. Plötzlich bietet Biedermann Audi ein Zweitürer-Coupé an, welches wie der freche Bruder vom Fiat Dino, breit grinsend mit stierenden Doppelscheinwerfern die Straße erhellt – gefühlsbetont und Aufmerksamkeit heischend. Viel zu schwach für den gedrungenen Auftritt motorisiert. Aber ein Grund sich zu verlieben. Michael Peschel hat sich verliebt. Da war der Exot unter den Audi aber längst ein Youngtimer und auf den lächerlichen Bestand von etwas über 300 bei uns bekannter Exemplare zusammengeschrumpft. Vor 43 Jahren, als bei Audi der Vorsprung durch Technik gerade erste Knospen erahnen ließ, kam der Haifisch mit Frontantrieb zu früh, zu spät. Überhaupt... da brachte man andere Hersteller mit sportiver Fortbewegung in Verbindung. Nicht aber Audi. Und erst recht nicht Michael Peschel. Er gilt als Exot den Tieferlegungs-Jüngern, steht auf moderne Technik ebenso wie auf Chromstoßstangen-Charme. Möglich, dass dieser Wesenszug seinem 100er Coupé namens „Mrs Orangina“ seine Vollendung entgegenstrebt.



Penibel restauriert wie ein millionenschwerer 1965er Ferrari Spyder, trumpft Michaels Audi mit Qualitäten luxuriöser Neuwagen auf. Besser noch: mit Luftfahrwerk und clever kombinierten Extras, von denen man damals nicht einmal zu träumen gewagt hätte. Mit der Fuhre schlägt unser IT-Techniker bei Tuning-Treffen ebenso auf wie bei Oldie-Events. Und es gibt keinen Krach. Gleichermaßen fasziniert schätzt jeder Veranstalter sein Eintreffen. Exoten wie das Audi Coupé aus dem Geist von Dr. Ludwig Kraus sind gern gesehene Gäste. Gerade wenn das Benzingeflüster startet, steht die gepflegte Zitrusfrucht im Mittelpunkt vieler Gespräche. Die monatelange Rekonstruktion beim Spezialbetrieb nehmen die Zuhörer zwischen all ihren 20-Zoll-Dampfschiffen mit Halbleiter-Nervensystem und Interface erstaunt auf. Gleiches widerfährt bibeltreuen Zierleisten-Kardinälen, wenn Michael die Funktionstüchtigkeit des fernbedienbaren Airride demonstriert. Mogelpackung hin oder her, Michaels Ansinnen bestand darin, sämtliche Modifikationen zeitgenössischen Möglichkeiten zu unterwerfen. Gab es 1972 eine Technik nicht, wird sie auch nicht eingebaut. Auf Luftbälgen gleiten in jenen Tagen etwa 500er SELs umher. Citroen verwendete Hydraulik-Zylinder zum Absenken. Also rein damit. Solche Technik gibt es nicht von der Stange. Die Bagyard-Profis leisteten Entwicklungsarbeit. Michael freut es, bewegt er das weltweit einzige 100er Coupé auf Luftfahrttechnik. Der Ritterschlag steht Michael allerdings nicht nur deshalb zu. Kaum eine Audi-Restauration aus jener Dekade dürfte besser im Netz dokumentiert worden sein, als der 72er aus dem Landkreis Simmern. Hunderte Bilder belegen, mit welchem Aufwand vorgegangen wurde. Als Sahnehaube serviert Michael Textinformationen wie aus einer Betriebsanleitung. Worum ging es eingangs? Zur falschen Zeit gebaut! Nicht der Räuber von Michael. Denn wenn der Rheinland-Pfälzer durch den Hunsrück streift, bemerken RS5-Driver: Ohne das 100er Coupé würde es meinen Goldbarren gar nicht geben.













**Audi 100 Coupé S**

FACTS

**Baujahr 1972**

**Fahrwerk:**
Luftfederung mit Lufttank und Kompressor im Kofferraum, achsenweise steuerbar (BagYard Airride)
**Sonstiges:**
Benzinpumpe mit Petrol King Benzindruckregler, grüne originale Colorverglasung aus England (wärmedämmend), Fahrerspiegel Audi Coupé S aus England als 2ter Außenspiegel, gelbe Bi-Focus H1-Scheinwerfer aus Frankreich (original Audi Auslieferung Frankreich), komplette Spezialdämmung Fußraum/Spritzwand/Türen

**Hifi:**
Car-Hifi Upgrade mit Ampire Retro Sound Radio und 2-wege Eton RSE Frontsystem

**www.coupe-s.de**





