

MrsOrangina wird zum Leben erweckt!



Vor vielen Jahren stand auf einem Dorffest meines Heimatortes ein Audi 100 Coupé S zur Schau. Das muss wohl schon an die 26 Jahre her sein. Ich war direkt begeistert von diesem Audi, schon damals. Diese Begeisterung hat mich über die Jahre nicht los gelassen und mit dieser Story möchte ich Euch ein Stück weit daran Teil haben lassen.



Der Audi 100 C1 ist ein Fahrzeug der Auto Union GmbH. Die Firmierung wurde aber im Jahr 1969 in Audi NSU Auto Union AG umbenannt. Mit einem längs eingebauten Vierzylinder-Reihenmotor und Frontantrieb wurde die viertürige Limousine ab März 1968 angeboten. Die zweitürige Version folgte im Oktober 1969. Im September 1969 wurde das Audi 100 Coupé S auf der IAA in Frankfurt vorgestellt, dessen Entstehungsgeschichte als legendär gilt.

Filmreife Szene im Stilraum der Auto Union GmbH!

Noch heute gibt es Audi-Mitarbeiter, die sich an eine filmreife Szene im Ingolstadt der 60er-Jahre erinnern: Ein älterer Herr steht im hellgrauen Sommeranzug im Stilraum. So hieß damals die Designabteilung der Auto Union AG. Er hämmert mit seinem Gehstock auf ein Automodell aus Ton und rief immer wieder einen Satz: „Macht mir das Dach flacher!“. Nach Patriarchenart ließ Ludwig Kraus, Technikchef in Ingolstadt, das Coupé S vor allem für sich selbst bauen: „Ich wollte einen schicken Dienstwagen, keine Limousine. Und ich dachte mir, dass es anderen Audi-Fahrern ähnlich gehen könnte“, sagte er später in einem Interview. Seine Stockhiebe hatten Erfolg: Das Audi 100 Coupé S war stolze

drei Zentimeter niedriger als die Limousine. Der Schwung in der Dachlinie machte das Audi 100 Coupé S zu einem Ausnahmeauto, wie es Deutschland noch nicht gesehen hatte. Ein Fastback „made in Germany“.

Die Reife zum Klassiker!

Das Audi 100 Coupé S war das richtige Auto zur falschen Zeit. In den Jahren 1970 bis 1976 wurden nur 30.787 Stück dieses Wagens gebaut. „Herzlich überflüssig“ sei es, schrieben 1969 die Kollegen von „Auto Motor und Sport“. Dies gilt aber wohl für reichlich viele Dinge. Damals konnte sich noch niemand vorstellen, dass das Audi 100 Coupé S einmal zu einem Klassiker reifen würde. Geschätzte 400 Stück sind heute noch auf unseren Straßen zu finden. Weltweit. Eine schlechte Qualität der Bleche und eine schwierige Ersatzteilversorgung mögen neben der geringen Bauzahl der Grund hierfür sein. Immer mal wieder taucht im Netz der ein oder andere Scheunenfund auf. Die meisten blicken auf eine glanzvolle Zeit zurück, taugen aber leider nur noch als Teilespender. Einige ganz Wenige aber schaffen den Weg zurück auf die Straße.

Der Weg des Coupé S in die Szene!

In den letzten Jahren habe ich

vermehrt in Anzeigen gestöbert und Berichte über das Coupé gelesen. In der Tuningszene war ich schon lange zuhause und mein Daily hatte mittlerweile reichlich wenig mit einem Alltagsauto gemeinsam. So wuchs der Wunsch nach dem ersten Audi Coupé für meine Freizeitgestaltung. Im Sommer 2010 wurde ich endlich fündig. Ein Wagen mit einer grob, aber ordentlich geschweißten Basis und mit einer schlechten orangenen Lackierung. Eine gute Basis für mein Vorhaben. Mein Ziel war es nicht nur, einen tollen Klassiker zu fahren, ich wollte ein Airride Audi 100 Coupé S bauen. Das erste Audi C1 Coupé mit einem Luftfahrwerk überhaupt. Gekauft.

MrsOranginas Grund(stein)-legung!

Im ersten Zug wollte ich eine perfekte Basis für die Zukunft schaffen. So wurde der Wagen bereits wenige Wochen nach dem Kauf in alle Einzelteile zerlegt und die Karosserie des 72er Audi 100 Coupé S von Grund auf beim Fachmann neu aufgebaut. Erst dann ging es einen Schritt weiter. „Tieferlegung“ hieß das Zauberwort. Da ich mich mit dem Wagen auf historischen Veranstaltungen und auf Tuning-Events gleichzeitig bewegen wollte, war es für mich wichtig, dass der Wagen beide Anforderungen er-

CLASSIC | Audi 100 Coupé S



füllen konnte. Und zwar kompromisslos! Der Wagen sollte in der Tuningszene auf dem Boden liegen und sonst in sportlich, historischer Serienhöhe gefahren werden. So kam für das Unterfangen nur ein Luftfahrwerk in Frage. Der nächste Schritt war die Planung auf historischer Basis. Luftfederungen, sprich Luftfahrwerke, wurden bereits seit Mitte der 1950er Jahre bei manchen Fahrzeugtypen, beispielsweise dem Cadillac Eldorado Broug-

ham, dem Borgward P 100, dem Mercedes 300 SEL oder auch dem Mercedes 600 eingesetzt. Es gab wie geschrieben aber bis dato noch keinen Audi 100 Coupé S mit entsprechender Federung. Aber in Österreich fuhr eine Audi 100 Limousine. Schnell war der Kontakt hergestellt. Man kennt sich in der Szene. Ein paar E-Mails später war auch klar, wer das Ding bauen würde. Die Firma Eddy Tuning aus Koblenz am Rhein beauftragte die Firma BagYard

Airride Systeme aus Österreich mit dem Bau des ersten Airride Audi 100 Coupé S. Der Spezialist für Luftfahrwerke aus Klagenfurt erstellte so für den Audi C1 in Handarbeit ein Airride mit Bilstein-Dämpfern und Contitech-Bälgen. Als Abbild für die Herstellung dieses Fahrwerks wurde besagte Audi Limousine genommen. Nach ein paar Monaten war das Fahrwerk fertig. Große Freude. Da Limousine und Coupé S sich

etwas unterscheiden musste allerdings das Luftfahrwerk in Koblenz für das Audi 100 Coupé S noch final angepasst werden. Für die Luftbeschaffung wurde zudem kein europäischer Standard-Lufttank, sondern ein spezieller 3-Gallonen-air ride tank aus den Staaten geordert. Der Tank war rund und sollte nach ersten Plänen als Reserverad getarnt eingebaut werden. Dass der Tank



etwa acht Wochen beim Zoll auf Freigabe wartete, erwähne ich nur am Rand. Wahrscheinlich dachte man bei dem Tellerminen-artigen Teil an eine solche. Wir mutmaßen natürlich nur. Bei dem darauf folgenden Einbau war es uns extrem wichtig, dass keine neuen, zusätzlichen Löcher in den historischen Wagen gebohrt werden müssen. Alle Luftleitungen und Verschraubungen sollten in die bereits vorhandenen Öffnungen und Schraubenlöcher passen. Bereits nach wenigen Tagen senkte sich der Audi auf

Knopfdruck in Richtung Boden. So tief, dass der Klassiker mit der Abgasanlage auf dem Boden auflag. Auftrag erfüllt. Das erste Airride Audi 100 Coupé S war geboren! Für eine showmäßige Steuerung wurde eine Funk-Fernsteuerung in das Airride Modul integriert. An historischen Updates durfte es natürlich nicht mangeln: Aus England kam ein „used, but good“ Satz Grünglas-Colorscheiben und aus Frankreich ein noch originalverpackter Satz der begehrten gelben Bi-Fokus-Frontscheinwerfer. Ein

englischer Fahrerspiegel dient wiederum seither als zweiter Außenspiegel.

Noch lange nicht genug!

Als es im Sommer 2011 mit der frisch restaurierten Basis auf die ersten Treffen ging, war aber noch lange nicht Schluss. Der Wunsch, mein Audi 100 Coupé S „MrsOrangina“ weiter zu perfektionieren, trieb mich voran. In nahezu monatlich wiederkehrenden Abständen wurde geschraubt und immer wieder Feinheiten verbessert. Im Winter 2011/2012 folgte dann ein weiterer größerer Schritt. Die komplette Elektrik und die Heizung wurden überprüft und in Teilen erneuert. Nach unzähligen Stunden Schaltplan lesen, löten und Kabel erneuern war nun die technische Anlage perfekt. Zeitgleich gab es eine große Revision rund um die Spritversorgung, da diese mir im Vorjahr einige Probleme und gar Ausfälle bereitet hatte. Von einer Spezialfirma für Tankreinigungen ließ ich den 40 Jahre alten Tank innen entrostern, außen pulverbeschichten und anschließend in-



nen frisch versiegeln. Der Vergaser wiederum wurde ins Ultraschallbad geworfen, umfangreich erneuert und richtig eingestellt. Ein Petrol King Benzindruckregler reguliert nun den Benzinzufluss der am Tank verbauten elektrischen Facet-Benzinpumpe.

Kurz vor Saisonstart wurde dann noch einmal am Interieur des Audis Hand angelegt. Die Spritzwand des Audis war nach der Restauration noch komplett ungedämmt und Laufkultur ein

CLASSIC | Audi 100 Coupé S

Fremdwort. Um etwas mehr Laufruhe in den Innenraum zu bekommen, entschied ich mich für eine spezielle Dämmung aus dem Audio-Bereich. Nach ein paar Gesprächen mit meinem Freund Conny von Wolf Car-Hifi war die richtige Dämmung schnell gefunden. In guter Tetrismannier wurden in der heimischen Garage tagelang spezielle Alubutyl- und Schaumstoffmatten im Fußraum, unter dem Armaturenbrett und in den Türen verklebt – mit einem eindrucksvollen Er-

gebnis. Nach der perfekten Dämmung fehlte nun nur noch eins in MrsOrangina: die Musik. Im klassischen Becker-Look installierte Conny ein Ampire-Retro Sound-Radio als Headunit in die Mittelkonsole. Ein Bit Ten Soundprozessor und ein kleiner Verstärker wurden zudem versteckt verbaut, um das Eton RSE Frontsystem klangvoll anzusteuern. Im finalen Schritt sattelte Conny das untere Armaturenbrett, die Mittelkonsole, den Tunnel und die Einstiegsleisten in Retroleder neu

und setzte das Ganze mit klassischen Ziernähten stimmig ab. Die Saison 2012 konnte starten.

Immer wieder was Neues!

Nach den umfangreichen Arbeiten der letzten zwei Jahre waren im vergangenen Sommer bis auf wirklich kleine Arbeiten ausschließlich Fun und Szenetreffen angesagt. Aber auch klassische Touren wurden vermehrt gefahren. Bei der ADAC Trentino Classic 2012 wurde das Audi 100 Coupé S auf seine bisher härteste Probe ge-

stellt. Vier Tage ging es hunderte Kilometer durch die italienischen Dolomiten - ohne nennenswerte Probleme. Alles richtig gemacht! Nun ist wieder Winter und einige Ideen gilt es erneut in die Tat umzusetzen. Welche es sind bleibt noch etwas im Verborgenen. Aber schaut ruhig ab und zu mal auf meiner Homepage www.Coupe-S.de vorbei. Dort gibt es immer wieder Neues rund um den Wagen, die Geschichte und die Events zu lesen. 🍷



DATEN & FAKTEN



SPEZIFISCHE DATEN ZUM VORGESTELLTEN FAHRZEUG:

Fahrzeugtyp:	Audi 100 Coupé S
Baujahr:	1972
Motor:	Reihenvierzylinder, seitliche Nockenwelle, über Duplexkette angetrieben, 1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID
Hubraum:	1.871 ccm
Leistung:	112 PS (82 kW) bei 5.800 U/min.
Max. Drehmoment:	160 Nm bei 3.500 U/min.
Fahrwerk:	Doppelquerlenker & Schraubenfedern vorne, hinten Starrachse an Längslenker, Querfederstab
Länge:	4.398 mm
Breite:	1.750 mm
Höhe:	1.370 mm
Bereifung (Serie):	185/70 HR14
Leergewicht:	1.100 kg (Schalter), 1.120 kg (Automatik)
Vmax:	183 km/h
0-100 km/h:	11,5 Sek.
Verbrauch:	ca. 12 Liter Super / 100 km
Neupreis 1972:	14.700,- D-Mark

CLUBADRESSEN

*Audi 100 Coupé S Club
Deutschland e.V.
Gegründet 1982
Grasweg 6
27299 Langwedel
Tel.: 042 351 775*

*Foren & Internetadressen
www.audi-100-coupe-s.de
www.audi100coupes.angelfire.com*

PREISE & BEWERTUNG



Audi kann auch elegant, das bewiesen die Ingolstädter schon Ende der 60er Jahre mit Ihrem Coupé S. Die fließenden Linien hatten sich in ähnlicher Form bereits erfolgreich an Autos wie dem Fiat Dino oder dem Aston Martin DBS bewährt. Bei der Technik bediente man sich aus dem Regal und griff zu den größten Motoren, die für den eher biederen Audi 100 zur Verfügung standen. Das Ergebnis überzeugte, nur preislich war man plötzlich in ungewohnte Regionen und in die Nähe zu Mercedes geraten, der große Verkaufserfolg blieb aus. Hauptproblem des Coupés ist heute der Rost und die schlechte Ersatzteillage, die seinen Wert auch in den nächsten Jahren überschaubar halten werden.

ALLGEMEINE DATEN ZUR BAUREIHE:

Bauzeit & Stückzahlen:

Gebaut von 1969 bis 1976, 30.787 Exemplare in Deutschland, davon 14.130 Exemplare für den Export



KAUFBERATUNG

Karosseriecheck:

Im Prinzip sind alle Exemplare ohne größere Blecharbeiten nicht zu retten, denn durch mindere Stahlqualität konnte die braune Pest jeden erdenklichen Winkel des Coupés durchfressen. Besonders anfällig sind die Querträger unter dem Frontgrill und die Wasserkästen außen links und rechts, bei denen Abflüsse schnell verstopfen. Auch unter den Kotflügeln nistet sich Rost gerne ein, der sich dann Stück für Stück bis hoch zur Windschutzscheibe durcharbeitet. Zwar gab es bei den Modellen von 1971 bis 1973 eine Dämm-Matte, doch war sie so konzipiert, dass sie als echter Badewannenschwamm diente und die Nässe sich so zuverlässig und dauerhaft festsetzen konnte. Auch die linken und rechten Schweller sind meistens komplett von Rost regelrecht perforiert. Vorsicht bei Exemplaren mit Schiebedach, denn hier führen die vorderen Abläufe durch die A-Säule direkt in die Schweller, was natürlich fatal ist. So stehen dann die Schweller permanent unter Wasser. Die Wagenheberaufnahmen sind meistens ebenfalls durchrostet. Weiterer Schwachpunkt ist die Befestigung der Hinterachse, wo der Rost meist alle Schrauben durchgefressen hat. Die Batterie sitzt im Coupé S unter der hinteren Rückbank, dort ist aber oft der Boden komplett durchgerostet.

Technikcheck:

Der 1,9-Liter-Reihenvierzylinder hält bei artgerechter Haltung normalerweise locker 150.000 km ohne größere Probleme. Jedoch steigt der Ölverbrauch ab 100.000 km automatisch an, was sich aber mit neuen Ventilschaftabdichtungen relativ kostengünstig und einfach beheben lässt. So sind Motoren mit bis zu 250.000 km keine Seltenheit. Vollgas-Fahrten mag der Motor gar nicht und quittiert dies schnell mit Überhitzungen, die dann zu den bekannten Haarrissen zwischen dem dritten und vierten Zylinder führen. Häufiges Problem ist ein mangelnder Öldruck, der meist durch abgefallene Schrauben von der Druckleitung der Ölpumpe kommt. Ein größeres Problemkind ist das Getriebe. Synchronringe und Drei-Punkt-Lager sollten besser bei ca. 100.000 km ausgetauscht werden. Dieses Problem macht sich schon recht früh durch ein Kratzen beim Wechsel vom 1. in den 2. Gang bemerkbar. Schwächelnde Anlasser, Vergaser, Wasserpumpen oder Lichtmaschinen kommen dagegen seltener vor. Beim Kauf sollte man auch auf den Hauptbremszylinder schauen, der rost anfällig ist und auch auf die Manschetten der Achswelle, die gerne mit Undichtigkeit glänzen.

Hersteller	Modell	Karosserie	PS	KW	Hubraum	BJ ab	BJ bis	Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5	Neupreis
Audi	100 Coupé S	Coupé	112	84	1871 ccm	1971	1976	25000	14900	7200	2600	800	DM 16000

Alle Preise in Euro, bezogen auf den Handel von Privat an Privat (ohne Mehrwertsteuer, ohne Händlergewinnspanne), Bochum, den 21.12.2012, classic-car-tax, Christoph Pichura