

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Fotos aus den Archiven der Hersteller und Arturo Rivas Gonzales/Redaktion auto motor und Sport.

Bildnachweis: Sofern Bilder nicht aus dem Archiv des Autors stammen, befinden sich die Bildquellen unter den jeweiligen Abbildungen; die Rechte an den Bildern verbleiben bei den Urhebern.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-03958-2

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2017

© 2017 & ™ Discovery Communications, LLC. DMAX and associated logos are trademarks of Discovery Communications, LLC. Used under license. All rights reserved.

Sie finden uns im Internet unter WWW.MOTORBUCH-VERLAG.DE

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Martin Gollnick/
Joachim Köster

Innengestaltung: Luis dos Santos

Projektkoordination DMAX: Laura Lamertz/Rolf Schlipkötter

Druck und Bindung: Conzella Verlagsbuchbinderei, 85609 Aschheim-Dornach

Printed in Germany

VORWORT 4

DEUTSCHLAND 6

Nach dem Wirtschaftswunder 8

AUDI 10

Audi-NSU 18

BMW 20

Ford 28

Mehr als nur Käfer: Karmann 36

Melkus 38

Mercedes-Benz 40

Opel 48

Porsche 56

American Way of Drive: Buggys 64

Trabant 84

Volkswagen 66

Die Bulli-Legende 78

Wartburg 78

FRANKREICH 80

Vive la Difference 98

Citroën 84

Matra 90

Frankreichs Elfer: Alpine 94

Peugeot 96

Renault 102

Simca 106

GROSSBRITANNIEN

Britisch Elend 112

Austin 114

Jaguar 118

Nicht nur skurril: Kleinserienhersteller 120

MG 124

MINI 126

ROLLS-Royce 128

ROVER / LANDROVER 130

TRIUMPH 132

ITALIEN

Jenseits der Fiat-Dominanz 134

Alfa-Romeo 136

Ferrari 138

Fiat 144

Individuelle Eleganz: Kleinserienhersteller 146

Lamborghini 154

Lancia 156

Maserati 158

164

JAPAN 166

Die Gelbe Gefahr 168

Honda 170

Mazda 172

Mitsubishi 174

Nissan / Datsun 176

Subaru / Suzuki 178

Geländewagen werden Trend 180

Toyota 182

USA

Saufende Saurier 186

Chevrolet 188

Chrysler 192

Schnelle Schlangen: Die Shelby Cobras 196

Ford 198

Jeep 202

AUS ALLER WELT

Unbekannte Größen 204

DAF 206

Lada 210

Polski-Fiat 212

Saab 214

Škoda 216

Brasilien: Schöne Grüße aus Wolfsburg 218

Volvo 220



Lektorat: Martin Gollnick/
Joachim Köster

Innengestaltung: Luis dos Santos

Projektkoordination DMAX: Laura Lamertz/Rolf Schlipkötter

Druck und Bindung: Conzella Verlagsbuchbinderei, 85609 Aschheim-Dornach

Printed in Germany

VORWORT

VON ENTEN, KÄFERN UND VIELEN ERINNERUNGEN

Erinnerungen sind bekanntlich das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können, und genau aus diesem Grund ist dieses Buch entstanden: Ich wollte alte Freunde treffen. Doch wie auf Facebook: Die meisten davon kenne ich nicht persönlich, eher vom Sehen. Von Prospekten, von Autoquartetten oder aus der Hobby. Daher ist dieses Buch keine Enzyklopädie, kein lückenloses Nachschlagewerk über die Fahrzeuge der Sechziger, Siebziger und Achtziger (zumal ich einige wenige Youngtimer eingeschmuggelt habe, die als kommende Klassiker gelten).

Es hat keine Techniktabellen oder dergleichen, und die einschlägigen Verdächtigen, jene Liebhaberstücke und Supersportwagen, die schon damals als Sammlerstücke vom Band liefen, spielen nur eine untergeordnete Rolle: Berührt haben uns jene Autos, mit und in denen wir groß geworden, die Alltagshelden jener Jahrzehnte.

Und dazu muss man diese Autos noch nicht einmal unbedingt selbst gefahren haben. Auch meine persönlichen Erfahrungen, zumindest die aus den Sechzigern, sind meist solche aus zweiter Hand: Als Angehöriger der geburtenstarken Jahrgänge mit Kurzschuljahr-Schädigung habe ich erst Ende der Siebziger meinen Führerschein gemacht, und so musste ich mich bis dahin zwangsläufig auf das Mit- und Beifahren beschränken. Im lindgrünen Ford 12m P4, zum Beispiel, den mein Vater gekauft hatte, als Neuwagen, aber mit Dachschaten: Der war nämlich bei der Produktion in Köln Niehl vom Band gefallen, dann repariert und günstiger abgegeben worden: Für einen Familienvater mit drei Kindern war das – und die Tatsache, dass ein mausgrauer VW 1300 viel zu eng war – Grund genug, um nach Köln zu fahren und den Ford direkt im Werk abzuholen: Das sparte die Überführungskosten. Wir drei Kinder hingen dann am Fenster unserer Altbauwohnung im zweiten Stock und schauten im Halbdunkel der anbrechenden Nacht nach unten den ersten Einparkversuchen zu. Das ging unfallfrei, und der Blick auf der Vogelperspektive zeigte, zu meiner großen Enttäuschung, keine Dellen auf dem Dach. Schade eigentlich, denn ich hatte mir das so interessant vorgestellt, irgendwie ähnlich wie die Punkte eines Maikäfers. Dafür aber verhiß der grüne Ford uns Freiheiten, die wir im ollen Lloyd, der bisherigen Familienkutsche, nicht gekannt hatten. Zu dritt nebeneinander auf der Rücksitzbank, ohne dass es aufgrund der Enge zu Streitereien kommen musste – Herrlich! (Ruhe scheint trotzdem nicht geherrscht zu haben, fragen Sie meine Eltern !) Und dann das feine grüne Vinyl an den Oberkanten der Sitze und die magisch knisternden, mit schwarz durchwirkten grünen Synthetiksitzbezüge, die, wenn man nur schnell genug drüberstrich, dann so angenehm brizzelten.

Vielleicht ist diese frühe Grün-Prägung der Grund, dass mein erstes Modellauto von Solido, an dessen Kauf ich mich erinnern kann, ein NSU Prinz in Minzgrün gewesen ist. Und zum Daktari-Set von Corgi, das wir drei Jungs zu Weihnachten geschenkt bekamen – da waren drei Autos drin, für jeden eins – gehörte neben dem Bedford-Giraffentransporter und dem Dodge-Flatbed-Truck auch ein grüner Landrover mit schwarzen Zebrastrreifen. Das unergründliche Schicksal kostete aber meinem kleineren Bruder den Landy zu, was mich in eine tiefe Krise stürzte. Einige Wochen später ging dann eine entfernte Tante (also nicht nur räumlich, sondern auch emotional betrachtet) mit zum Spielzeugladen, wo ich mir einen Corgi-Landrover raussuchen durfte. Nicht in Grün, sondern in Rot, und ohne Zebrastrreifen, aber mit gelbem Abschleppkran am Heck, das war viel besser. Ätisch!

Nicht grün, sondern eher türkisfarben war der Ford 20 M P5 von Wiking, den ich, wenn es nach meinem älteren Bruder gegangen wäre, mir beim Familienausflug zu einer Neckarburg hätte wünschen sollen. Stattdessen entschied ich mich für ein Sandmännchen-Buch, was einen großen Vorteil hatte: Das hatte ich nämlich für mich ganz alleine, den Ford hätte über kurz oder lang mein Bruder im Zuge der unvermeidlichen Tauschgeschäfte – »Na gut, ich gehe mit zum Schwimmen, aber nur wenn Du mir den Ford schenkst« – seiner wachsenden Wiking-Sammlung einverleibt. Dann

allerdings gäb's den heute noch, und ich könnte ihn als späte Wiedergutmachung zurückfordern.

An vielen Autos, die auf den folgenden Seiten vorfahren, hängen also persönliche Erinnerungen. Diesel-Strichacht, Beige? Onkel Eugen, im Nebenerwerb Landwirt. Peugeot 504? Hatte Onkel Herbert, in Himmelblau. Renault 16 TS? Fuhr meine Französischlehrerin, in Grün! Opel Ascona A, in Weiß? War das Fahrschulauto, in dem mein Bruder seinen Führerschein gemacht hat, damals noch ein postkartengroßer Vierseiter in Grau und merkwürdiger Textur, genannt »Lappen«. Konnte man auch mal mitwaschen, ohne dass er gleich kaputt ging. Nur die Stempelfarbe verblasste überraschend schnell ...

Grau, Silbergrau, war auch der Simca 1000 meiner Mutter. Den hat mein älterer Bruder dann als Führerscheinneuling im Rahmen einer entzückenden Pirouette – das Ding hatte ja Heckmotor – auf regennasser Fahrbahn um einen Baum gewickelt. Zum Glück ist ihm nichts passiert, auch später nicht, als ihm mit seinem marsroten Dritthand-Golf GTI auf der Autobahn der Reifen platzte und er im Graben landete ... Später ist er dann in ein reichlich ramponiertes Käfer-Cabriolet umgestiegen, seinen grünen VW 1500 hat er dann gegen einen ziemlich neuen roten 1303 LS-Cabrio umgetauscht. Ihn fährt er, drei Jahrzehnte und 450.000 Kilometer später, immer noch.

Wahrscheinlich könnte jeder von uns solche oder ähnliche Geschichten erzählen, und nur in den wenigsten wird es um Ferrari, Porsche und Co. gehen: Der Alltag hieß Volkswagen, Simca oder Opel. Daher dreht sich diese kleine Zeitreise in erster Linie um Autos mit Bodenhaftung.

Und obwohl sie man sie damals hunderttausendfach gesehen hat: Die meisten davon sind praktisch ausgestorben. Das hat wiederum zur Folge, dass diese Brot-und-Butter-Autos von gestern bei Oldtimertreffen heute seltener zu sehen sind als Porsche: Diese Autos waren Wegwerfartikel, und das macht ihren heutigen Reiz aus.

Bevor wir jetzt aber ein Betroffenheitstränchen verdrücken und bedeutungsschwer die Köpfe wiegen: Damals war mitnichten alles besser, die Autos schon gar nicht. Langzeitqualität, Airbags und Zweijahres-Inspektionsintervalle waren damals noch nicht erfunden, und die Benzinverbräuche erscheinen in Relation zur Leistung nachgerade aberwitzig. Andererseits wurden damals die technischen Grundlagen für das, was heute selbstverständlich ist, gelegt. Und wer nicht ganz ungeschickt war, konnte auch noch selber daran herum schrauben.

Das erklärt vielleicht auch, warum man Autos aus diesen Jahren, unabhängig von der Preisklasse, auch heute noch problemlos im Alltag bewegen kann – zumindest, sofern man nicht bei Gluthitze im Stau steht. Doch selbst wenn dem so sein sollte: Die Sympathien der anderen Verkehrsteilnehmer sind einem sicher, und das ist mehr, als man von jedem modernen Auto sagen kann.

JOACHIM KUCH





Die Solidität der Sechziger: Mercedes-Strichacht, 1968–1976



Aerodynamik und Effizienz werden immer wichtiger: Opel Calibra, 1989–1997.
(Foto: © GM Corp. Media)



Die unbeschwerten frühen Siebziger: Ford Capri II, 1974–1978



Vernunft und Fahrspaß in den frühen Achtzigern: BMW 315, 1980–1982
(Foto: © BMW AG)



Das Zeitalter der Kompakten: VW Golf GTI, 1976–1983
(Foto: © Volkswagen AG)

DEUTSCHLAND

Kultig sind oder werden so ziemlich alle Autos, die alt genug sind, um ein H-Kennzeichen zu tragen. Das hat damit zu tun, dass praktisch jeder damit persönliche Erinnerungen verbindet. Das gilt nur noch in Maßen für die Autos aus den Zeiten des Wirtschaftswunders: Die wirken schon wie Oldtimer, denn in Sachen Automobiltechnik liegen sie meist auf dem Niveau der Dreißiger und Vierziger. Das gilt auch, mit Abstrichen, für Autos der Sechziger. Die ausländischen Hersteller waren zu dem Zeitpunkt schon weiter. Erst in den Siebzigern gaben die deutschen Hersteller richtig Gas, und ausgezeichnet die kriselnde VW AG gab das Signal zum Aufbruch. Mercedes und BMW schafften international den Durchbruch und unterstrichen in den Achtzigern den Anspruch, in Sachen Fahrzeugtechnik eine Führungsrolle einzunehmen. In jenem Jahrzehnt arbeitete sich auch Audi nach vorne, während VW mit der neuen Fronantriebspalette nach Audi-Muster die Käfer-Vergangenheit endgültig zurückließ. Einzig Porsche war noch nicht gerettet und schien reif für eine Übernahme zu sein.

NACH DEM WIRTSCHAFTSWUNDER

Die Sechziger begannen, soweit es Autoenthusiasten betraf, mit einem Paukenschlag: Borgward machte Pleite. Die Norddeutschen Autobauer, die in den Fünfzigern mit der Isabella in der Mittelklasse für Furore gesorgt hatten und mit Lloyd und Arabella eine echte Alternative für Kleinwagenkäufer gebildet hatten, mussten den Betrieb einstellen. Borgward war der spektakulärste Zusammenbruch eines Automobilbauers, doch beileibe nicht der erste: Schon im Jahrzehnt zuvor hatten sich eine erste Konsolidierung in einer Branche abgezeichnet, die von einer Vielfalt an Hersteller gekennzeichnet, die mit ihren hastig zurechtgezimmerten Kleinstwägelchen versuchten, ihr Stück vom Wirtschaftswunderkuchen abzubekommen. Sie konnten aber nur in den ersten Jahren des Nachkriegsbooms bestehen, als die Kunden alles kauften, was mehr als zwei Räder und ein Dach über dem Kopf hatte. Sie verschwanden meist so schnell wie sie entstanden waren, Kleinschnittger (1959 gegründet) zum Beispiel schloss 1957 die Tore, Champion (1949) im Jahr darauf, Victoria (1956) 1959. Einen Messerschmitt Kabinenroller fand man Mitte der Sechziger ebenso wie einen Kabinenroller von Heinkel oder einen Zündapp Janus noch nicht einmal mehr bei dubiosen Gebrauchtwagenhändlern. Von den ganzen Kleinwagen-Herstellern trotzte lediglich noch das Goggomobil der Hans Glas GmbH in Dingolfing dem Ansturm des Volkswagens, allerdings war klar, dass Kleinstautos mit kleinvolumigen Zweitakt-Motoren ihre besten Zeiten hinter sich hatten. Dennoch: Bis Mitte 1969 waren über 280.000 Goggomobile entstanden, mehr als von jeder anderen Kleinwagenkonstruktion.

Mit seinen Zweitaktmotoren in ernste Schwierigkeiten gebrachte hatte sich auch die Auto Union, die 1949 in Ingolstadt neu entstanden war und 1950 unter dem Markennamen DKW Vorkriegskonstruktionen auflegte. Ein Fahrzeugklasse darüber angesiedelt waren die nach 1957 angebotenen Auto Union, mit Kastenrahmen, Frontantrieb und Einliter-Zweitakt-Dreizylinder. Mit mäßigem Erfolg, 1958 übernahm Daimler-Benz die Aktienmehrheit und verkaufte sechs Jahre später die Marken DKW und Auto Union samt dem neuen Mitteldruck-Viertaktmotor an VW, das daraus 1965 die Marke Audi formte. VW wiederum übernahm 1969 die traditionsreiche Firma NSU und verschmolz sie mit ihrer Tochter Audi. Künftig firmierte das Unternehmen dann als Audi-NSU. Zu dem Zeitpunkt war die Marke Glas bereits komplett verschwunden: BMW hatte den Goggo-Hersteller 1966 übernommen und die Mittelklasse-Typen 1700 und 1600 GT sowie den luxuriösen Glas V8 unter eigenem Markenzeichen weitergebaut. Die Markenbezeichnung Glas verschwand endgültig 1968, der ehemalige Glas 1700 wurde bis 1973 von BMW Südafrika gebaut. Mit der NSU-Übernahme endete letztlich die Sturm-und-Drang-Ära der deutschen Automobilhersteller, die Branche hatte sich gefunden.



Das Goggomobil 250 Coupé war die Sensation der IFMA 1956. Es ging im Februar 1957 in Serie und war so gelungen, dass – so die Presse – »kaum noch jemand glauben würde, ein Rollermobil vor sich zu haben.« (Foto: © Auto-Medienportal.Net/John Black/RM Sotheby's)



Die Isabella galt als schönster Mittelklassewagen der Nachkriegszeit. Um größer war der Schock der Borgward-Pleite. Die Diskussion darüber beschäftigte die Deutschen die Sechziger hindurch (Foto: © Lothar Spurzem, cc-by-sa 2.0)



Kleinwagen, die Zweite: Der Kabinenroller steht, neben der Isetta von BMW, wie kein anderer für die Kleinstwagen der frühen Fünfziger. Damals für kleines Geld zu haben, erzielten Topexemplare heute schwindelerregende Preise. (Foto: © Auto-Medienportal.Net/RM Sotheby's)



Der 1973 auf der IAA präsentierte Bitter CD war das erste Auto von Erich Bitter. Es wurde bis 1979 bei Baur in Stuttgart 395 Mal gebaut.



Der Amphicar wurde zwischen 1961 und 1964 gebaut, der Motor stammte von Triumph.

(Foto: © Dontworry, CC-BY-SA-3.0)



Der DKW mit dem Daimler-Motor erschien als Audi zum September 1965, der Variant folgte im Mai 1966, hier ein als Audi 75 von 1969. (Foto: © Audi AG)



Bis zum Erscheinen des Audi 80 gab es den Audi nur mit zwei- oder viertüriger Einheitskarosserie. Optisch unterschieden sich die einzelnen Modelljahre nur minimal. (Foto: © Audi AG)



Den Audi gab es als 60, 70, 75, 80 und 90 und Motorleistungen von 55 bis 90 PS. Die frühen Maschinen liefen arg rau und hatten erhebliche Kaltstartprobleme.



Ende 1964 ging die Auto Union von Daimler an Volkswagen. Zu dem Zeitpunkt war der neue Viertaktmotor noch nicht serienreif, die Ingolstädter baute nur Zweitaktmotoren, wie den rundlichen 1000 und den DKW. (Foto: © Audi AG)

Der Markenname Audi rührt aus grauer Vorzeit: Automobilpionier August Horch zog die Firma 1910 hoch; im Zuge einer ersten Konzentrationswelle im Automobilbau schloss sich Audi dann 1932 mit Horch, DKW und Wanderer zur Auto Union zusammen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gründete sich im nunmehrigen Westteil des Landes eine neue Auto Union, die unter dem Markennamen DKW produzierte, 1958 dann verkauft und bei der Daimler-Benz AG angedockt wurde. Diese wiederum verkaufte das Unternehmen 1964 an Volkswagen, nicht ohne zuvor den Grundstein für eine erste Generation von Viertakt-Motoren gelegt zu haben, quasi als Mitgift. Und deren Konstrukteur, Ludwig Kraus, gleich mit dazu. In Stuttgart wird man sich heute noch darüber ärgern. Volkswagen ließ den Markennamen Audi wieder aufleben und präsentierte im Herbst 1965 den ersten Nachkriegs-Audi, eine verfeinerte DKW-Konstruktion, jetzt aber mit dem neuen Viertaktmotor. Der Rest ist, wie man so schön sagt, Geschichte, und an dieser hat Porsche-Enkel Dr. Ferdinand Piëch als Ingenieur und zeitweiliger Vorsitzender des Audi-Vorstandes den größten Anteil: Er sorgte dafür, dass die Marke Audi neben Mercedes Benz und BMW zur dritten großen deutschen Nobelmarke geworden ist.

DIE MARKE, DIE VW INS ROLLEN BRACHT

Anfang der Siebziger konnte man das allerdings bestenfalls erahnen. Der erste Audi, noch ganz ohne Zusatzbezeichnung, hatte 72 PS und war 1965 vorgestellt worden. Er galt als echte Überlebenschance für die angeschlagene Auto Union. Der Motor stammte von Daimler-Benz, die Karosserie vom Auto Union, und die Produktionstechnik von VW. Bis 1972 variierten die Ingolstädter das Grundmodell und präsentierten diverse Motor- und Ausstattungsvarianten, ohne dass sich aber etwas Grundsätzliches geändert hätte: Vom Sparmobil Audi 60 bis zum Super 90 – der als erster Nachkriegs-Audi die 160 km/h-Marke knackte – entsprachen Karosserie (Zweitürer, Viertürer, Kombi) und Fahrwerk im Grunde genommen noch weitgehend dem verblichenen DKW F 102, jetzt aber mit Vierzylinder-Viertaktmotor und seriösem Kühlergrill, angesiedelt irgendwo zwischen Mercedes und Opel.

Der neue Audi bietet »für etwa 8000 DM durchaus nicht zu wenig«, schrieb etwa die Zeitschrift mot, und dank des soliden Mercedes-Motors sei der neue Audi, so auto motor und sport, ein Kauf »ohne Risiko.«

Nichts mehr mit den alten Zweitakt-Stinkern gemeinsam hatte indes die zweite neue Audi-Generation der Neuzeit, der Audi 100 von 1968. Der ziemlich unscheinbare Neuzugang – die Presse lobte diese Unauffälligkeit als »zukunftsichere Modernität« – orientierte sich an Mercedes, was vielleicht erklärlich wird, wenn man weiß, dass Audi kurzfristig im Besitz der Daimler-Benz AG war. Für Vortrieb sorgte, wie gehabt, der 1,7-Liter-Mitteldruckmotor von Mercedes-Mann Ludwig Kraus. Damit etablierte sich Audi in der oberen Mittelklasse, auch wenn das zunächst gar nicht so geplant gewesen war: Kraus entwickelte den Mercedes-Konkurrenten quasi im Alleingang und präsentierte den Wagen dann der Konzernspitze. Das Resultat des heimlichen Tuns geriet zu einem gigantischen Erfolg und leitete die Höherpositionierung der Marke ein. Der neue Mercedes-Konkurrent war zunächst in drei Leistungsstufen zwischen 80 und 100 PS erhältlich, wobei die mitunter nur unwillig startenden Vierzylindermotoren Weiterentwicklungen des Super-90-Aggregats darstellten. Neben wahlweise Lenkrad- oder Mittelschaltung gab es für das neue 100-PS-Spitzenmodell Audi 100 LS ab Frühling 1970 auch eine Dreigang-Automatik. Die Motortester zeigten sich schwer beeindruckt, und die Kunden griffen eifrig zu, auch wenn der Audi 100 kein Schnäppchen war: Für das Grundmodell rief Audi 1968 stattliche 8600 D-Mark auf, was zwar immer noch 3000 D-Mark weniger waren als für einen Mercedes 200 hingelegt werden musste, aber fast 1000 mehr waren als etwa Ford für einen 17 M aufrief. Bis 1976, bis zur Ablösung der Modellreihe, bot Audi noch zahlreiche weitere Ausstattungs- und Leistungsvarianten an, so ergänzte für 1970 ein Zweitürer die Limousinenpalette. Alle hatten den Audi-typischen Frontantrieb. Als die letzten Exemplare dieser Generation im Sommer 1976 das Band verließen, hatte Audi rund

800.000 Limousinen verkauft – zuzüglich der heute so gesuchten 30.000 Coupés. Die Fließheck-Variante war auf der IAA 1969 erstmals gezeigt worden und baute auf der verkürzten Audi-Bodengruppe auf. Unter der Haube sorgte der mild getunte Mitteldruck-Vierzylinder mit 115 PS für Vortrieb: »Möchtegern-Ferrari«, schrieb die Presse, doch: »Es hat auch schon viel schlimmere Möchtegernautos gegeben«. Entscheidend für die Geschichte des Gesamtkonzerns – und damit letztlich auch für den Gang der Automobilgeschichte – sollte die dritte Neukonstruktion des Hauses werden: Der völlig neue Audi 80 erschien 1972 und hat (und so deutlich muss man es sagen) Volkswagen das Leben gerettet. Denn nachdem die Wolfsburger noch immer keinen brauchbaren Wagen mit zeitgemäßem Motor und Frontantrieb auf die Räder gestellt hatten, andererseits aber die Kunden Käfer und Konsorten scharenweise den Rücken kehrten (und das nicht nur in Deutschland, sondern auch in den USA), brannte in Wolfsburg der Baum. In den Medien wurden die Zukunftsperspektiven in tiefschwarzen Farben ausgemalt, während die Bilanzzahlen sich mit beängstigender Geschwindigkeit rot färbten.

VON VW-ZWILLINGEN UND MERCEDES-KONKURRENTEN

Der Audi 80 sorgte dafür, dass der Fall Volkswagen nicht vollends zum Politikum geriet: Er kam, sah und siegte: Handlich, fahrsicher und komfortabel gefedert, bildete er innerhalb des VW-Konzerns die Blaupause für den wenig später von VW präsentierten Passat, der sich lediglich im Kühlergrill vom Audi unterschied. Um eine Kannibalisierung zu vermeiden, gab es den Audi stets mit Stufenheck, wer Schräg- oder Kombiheck wollte, musste zum VW greifen. Der Motor des Audi 80 – eine komplette Neukonstruktion – in Versionen mit 1,3, 1,5 oder 1,6 Liter Hubraum avancierte in jener Zeit zum meistverwendeten Antriebsaggregat des VW-Konzerns, dem Audi 80 GT von 1973 mit 100 PS folgte als Spitzenmodell der Audi 80 GTE mit der 110-PS-GTI-Maschine. Im August 1976 wurde die gesamte Modellreihe überarbeitet, was sich in erster Linie an der Front mit den rechteckigen Scheinwerfern, den großen Blinkern sowie den neuen Stoßstangen bemerkbar machte. Die Produktion dieser Modelle endete im Juli 1978, wobei zuletzt für einen viertürigen Audi 80 GLS 14.970 D-Mark zu bezahlen waren. Der stets nur zweitürige Audi 80 GTE kostete zu dem Zeitpunkt 16.615 D-Mark.

Der vierte neue Audi, der Audi 50, war auch der letzte, den Ludwig Kraus noch verantwortete. Dabei handelte es sich um den ersten echten Kleinwagen deutscher Provenienz mit allen Features, die auch heute noch einen guten Mini auszeichnen: Frontantrieb, Quermotor, Schrägheck-Karosserie und vorzüglicher Raumökonomie. Zusammen mit dem kärglich ausgestatteten VW Polo rollte er bis 1978 mit 1,1- und 1,3-Liter-Motoren knapp 181.000 Mal in Wolfsburg vom Band, die Ingolstädter konzentrierten sich danach voll und ganz darauf, ihre Bestseller-Baureihen Audi 80 und Audi 100 zu verfeinern. Der zweite Audi 80, zur IAA im September 1978 gezeigt, hatte ein schickes Giugiaro-Kleid und darunter die weitgehend unveränderte Technik des Vorgängers. Motortechnisch kamen die 1,3 und 1,6-Liter-Benzinmotoren mit 55, 75 oder 85 PS aus dem Konzernregal zum Einsatz, später dann auch die diversen Diesels, deren Beliebtheit aufgrund der steigenden Benzinpreise in den Achtzigern stetig wuchs. Wie gehabt beschränkte sich das Karosserieangebot auf das Stufenheck-Modell mit zwei oder vier Türen.

Wenn Audis erste 100-Generation den Fuß in die Tür der automobilen Oberklasse gestellt hatte, so trat die zweite sie vollends ein: Die zwischen 1976 und 1983 gebauten Audi 100/200 brachten die VW-Tochter endgültig auf Augenhöhe mit Mercedes, und mit dem davon abgeleiteten Audi 200 und dem 170-PS-Fünfsylinder-Turbo gehörte man nun auch dem exklusiven 200-km/h-Zirkel an.

Der 4,70 Meter lange Viertürer – ab Februar 1977 gab es ihn dann auch als Zweitürer – bot den bekannt üppigen Artenreichtum, der bis zur Modellpflege 1981 die Ausstattungspakete Audi 100/L/GL/GLS/CD und später, ab 1981, C/CL/GL und CS umfasste.



Das Audi-Coupé war der Star auf dem IAA-Messestand des Jahres 1969. Er basierte auf der verkürzten Bodengruppe, nutzte aber die Türen der Limousine. (Foto: © Audi AG)



Der Audi 100 in GL-Ausstattung, hier mit den aufpreispflichtigen Doppelscheinwerfern und Vinyl Dach. Er brachte Prestige ins Programm.



Die zweite Generation des Audi 100 erschien 1976. Sie brachte Audi auf Augenhöhe mit Mercedes. Eine Schrägheck-Limousine gab's dort aber nicht. (Foto: © Audi AG)



Der Audi 80 GT als Sportversion des GL erschien zur IAA 1973. Es gab ihn nur in Monzagebl und als Zweitürer. Drehzahlmesser, Sportlenkrad mit Lochspeichen, 5-Zoll-Sportfelgen und Mittelkonsole waren serienmäßig. Audi 80 GTE und VW Golf GTI hatten den gleichen 1,6-Liter-Einspritzmotor, montierten diesen aber unterschiedlich: Im GTE saß er längs, im GTI quer.



Den Audi 80 GTE setzten die Ingolstädter ab 1978 unter Freddy Kottulinsky in der Deutschen Rallyemeisterschaft ein.

(Foto: © Audi AG)



Der Audi 50 entstand, wie der Polo dann auch, in Wolfsburg.

(Foto: © Audi AG)



Wesentlich häufiger als die Schrägheck-Variante »Avant« war der Audi 100 (C2) in den Siebzigern mit Stufenheck zu sehen. In den USA lief der Typ als Audi 5000.

(Foto: © Audi AG)

Auch typisch geriet die Preisgestaltung, der 1,6-Liter-L kostete 1976 15.630 D-Mark; der Zweiliter-GLS 17.250 D-Mark. Stärkste Ausführung war der Audi 100 5E mit dem 136 PS starken Fünfzylinder-Einspritzer, er kostete als GS zunächst 19.350 D-Mark. Im Oktober 1978 erschien der erste Audi 100 mit Dieselantrieb, nachdem Audi zur Einführung zwei Vorserienexemplare auf eine 66 Tage dauernde Weltreise geschickt hatte, die über 38.000 Kilometer führte. Im Durchschnitt verbrauchten die Ingolstädter Diesel 10,2 Liter, was als sparsam galt. Der fünfzylinderige Audi 100 5D war mit den verschiedenen Ausstattungspaketen kombinierbar und blieb bis zum Produktionsende dieser Modellreihe im August 1982 im Verkaufsprogramm. Er kostete in L-Ausstattung anfangs 19.600 D-Mark und gegen Ende der Laufzeit 22.200 D-Mark. Im August 1977 präsentierte Audi die dritte Karosserievariante des Audi 100, den Avant. Der Schrägheck-Kombi mit der großen Heckklappe war keine ausgesprochene Schönheit, und den Begriff des Lifestyle-Kombis gab es noch nicht: Die Deutschen waren noch kein Volk von Kombi-Fahrern, zu dem wurden sie erst in den Neunzigern. Und ausgesprochene Hedonisten waren sie auch nicht, der Audi 200 vom September 1979 – Erkennungszeichen: rechteckige Doppelscheinwerfer und 15-Zoll-Leichtmetallräder – war trotz solcher Luxus-Attribute wie Zentralverriegelung, Servolenkung und Scheinwerferreinigungsanlage kein Renner. Als er beim Modellwechsel 1982 nicht wieder aufgelegt wurde, vermisste ihn niemand ernsthaft.

MIT ALLRAD AUF DIE ÜBERHOLSPUR

Zu dem Zeitpunkt nämlich hatte Audi ein neues Erfolgsrezept gefunden, welches das Unternehmen in den Achtzigern auf die Überholspur brachte: den Allradantrieb, der bei Audi den Zusatz »Quattro« erhielt. Nun war das Unternehmen beileibe nicht der erste Hersteller, der den Allradantrieb nutzte, doch bis auf Nischenhersteller wie die britische Firma Jensen oder die in Europa weitgehend unbekannt japanische Firma Subaru gab es keinen Hersteller von Belang, der alle vier Räder antrieb. Die Quattro-Ursprünge reichen in den Winter 1976/77 zurück. Damals unternahm eine Gruppe von Audi-Ingenieuren Testfahrten im tief verschneiten Schweden. Zu Vergleichszwecken fuhr ein Iltis mit – trotz seiner nur 75 PS ließ der hochbeinige Geländewagen den viel stärkeren Audi-Prototypen mit ihrem Frontantrieb keine Chance. Wenige Wochen später begann ein kleines Team von Ingenieuren, an der Spitze



Die dritte Audi-100-Generation (C3, 1982–1991) gab es wieder als Avant. Nach 1985 wurde die Karosserie vollverzinkt.

(Foto: © Audi AG)

der damalige Entwicklungsvorstand Dr. Ferdinand Piëch, ein Allrad-Auto zu entwickeln. Der Geniestreich, der die quattro-Technologie möglich machte, bestand in der Hohlwelle – einer hohl gebohrten Sekundärwelle im Getriebe, über die Kraft in zwei Richtungen fließt. Von ihrem hinteren Ende aus treibt sie das Mittendifferenzial an. Die andere Hälfte des Antriebsmoments gelangt über eine Abtriebswelle, die in der hohlen Sekundärwelle rotiert, zum Differenzial der Vorderachse. Die Hohlwelle ermöglichte einen Allradantrieb, der praktisch verspannungsfrei, leicht, kompakt und effizient im Wirkungsgrad war und ohne schweres Verteilergetriebe nebst zweiter Kardanwelle auskam. Die revolutionäre Technologie feierte ihr Debüt auf dem Genfer Salon 1980 im neuen Audi quattro, einem kantig gestylten 200-PS-Coupé. Anfangs nur als Kleinserie geplant, entwickelte sich der Ur-quattro aufgrund der großen Nachfrage zum Erfolgsmodell; immer wieder verfeinert, blieb er bis 1991 im Programm. 1984 stellte ihm Audi den Sport quattro mit 306 PS Leistung und um 32 cm verkürztem Radstand zur Seite, der in der Wettbewerbsausführung 400 PS brachte. Quattro und quattro S1 revolutionierten den Rallyesport, Höhe- und Endpunkt war der 500 PS starke Sport quattro S1 für den Einsatz in der Gruppe B. Seinen größten Triumph feierte der dann 598 PS starke S1 1987 am Pikes Peak: Walter Röhrl sorgte für den dritten Audi-Sieg in Folge beim Bergrennen in Colorado/USA. Bis zum Audi-Ausstieg 1986 aus der Rallye-WM hatten die Ingolstädter vier Titel in der Rallye-WM und drei Siege am Pikes Peak eingefahren. Die quattro-Technik beflügelte aber nicht nur sportive Zweitürer, sondern auch die braven Limousinen wie den Audi 80, erstmals ab 1983. Da diese Flaggschiffe der Modellpalette aber stets sehr teuer waren, hielt sich die Verbreitung in engen Grenzen, was sie heute zu gesuchten und teuren Youngtimern macht. Und man muss kein Prophet sein, um dem Audi TT eine Karriere als Liebhaberfahrzeug vorherzusagen. Der TT der Volkswagen-Tochter begann seine Karriere als Studie auf der IAA 1995. Drei Jahre später gab dann die Serienausführung des Audi-Zweisitzers ihr Debüt: Die Bezeichnung »TT« war eine Verbeugung vor der eigenen Vergangenheit, etwa in Gestalt des NSU TTS. Für das Design zeichnete in erster Linie Peter Schreyer verantwortlich, der später die koreanische Marke Kia neu einkleidete. Die Motorenpalette umfasste zunächst einen 1,8-Liter-Fünfventil-Turbomotor in zwei Leistungsstufen – 180 bis 225 PS –, später wurde die Modellreihe sowohl nach oben als auch nach unten (150 PS) ausgebaut. Zum stärksten Audi TT der bis 2006 gebauten ersten Generation avancierte der 250 PS starke Sechszylinder im 3.2 quattro. Die Produktion des Coupés wie auch des ab Herbst 1999 gelieferten Roadsters erfolgte überwiegend im ungarischen Győr. Nicht zuletzt dank dieser Klassiker hat sich Audi fest in der Spitzengruppe der deutschen Automobilhersteller etabliert.



Audi 200 5T von 1981: Den 200er baute Audi bis 1991. Im Grunde genommen war das ein höher motorisierter Audi 100 mit US-Front. (Foto: © Audi AG)



Frühe Audi Coupé GT (1981-1988) mit Doppelscheinwerfer werden rar, ebenso frühe Exemplare mit wenig Rost. (Foto: © Auto-Medienportal.Net/Ralph Kremlitschka)



Auf der IAA 1989 in Frankfurt zeigte Audi eine viersitzige Cabrio-Studie auf Basis der Audi 80/90-Reihe. Der offene Viersitzer ging 1991 in Serie. (Foto: © Audi AG)



Natürlich ist der Audi TT noch kein Youngtimer, schließlich kam er erst 1998. Ein Design-Klassiker aber ist er schon jetzt. (Foto: © Audi AG)



Der erste »quattro«, zunächst mit 200 PS, feierte auf dem Genfer Salon 1980 sein Debüt. Mit dem bis zu 320 PS starken A1 (»Allrad 1«) fuhr Audi 1981 und 1982 in der Rallye-WM mit, der A2 1983/84 brachte den Durchbruch: Blomqvist/Cederberg sicherten Audi 1984 Fahrer- und Markentitel. Bei Rallye-Festivals ist das Coupé ein gern gesehener Gast. Rallye-Quattros sind unbezahlbar, auch die Frontantriebs-Coupés ziehen im Preis an. (Foto: © ??????????????)



Bis heute unvergessen: Der NSU Ro 80, die einzige deutsche Wankellimousine. Sie blieb zehn Jahre in Produktion und wurde 37.400 Mal gebaut. 115 PS stark, gehörte die Dreigang-Halbautomatik zum Serienumfang. (Foto: © Audi AG)



Der Wankel-Spider, gebaut zwischen 1964 und 1967, war eine Variante des von Nuccio Bertone entworfenen Sportprinz. (Foto: © Audi AG)



Insgesamt gab es nur 2402 echte TT-S, der zähmere TT wurde fast 65.000 Mal gebaut. Der leistete zuletzt 65 PS und hatte 1,2 Liter Hubraum, der TT-S hatte einen Einliter-Motor mit 70 PS. Leicht waren sie beide, rost anfällig auch, aber sensationelle Fahrmaschinen und heute richtig teuer. (Foto: © Audi AG)

Typisch für das NSU-Modellprogramm der Nachkriegszeit waren die »Prinzen«. Es gab kleine, mittlere und große, gemeinsames Merkmal aller war der Heckmotor und, ab den frühen Sechzigern, die grundsätzliche Karosseriegestaltung mit der umlaufenden »Corvair«-Linie. Die kleinste und mehrfach erneuerte Baureihe, der Einfachheit halber durchnummeriert von eins bis vier, war auch die mit deutlich über 600.000 Exemplaren erfolgreichste.

Darüber angesiedelt, mit Vierzylindermotor und vergrößerter Prinz-4-Karosserie, sortierte sich 1964 der Prinz 1000 mit seinen ovalen Scheinwerfern ein. Auch wenn diese Typen ab Ende 1967 nicht mehr von Adel waren und schlicht »NSU 1000« hießen: Die 3,80 Meter langen Einliter-NSU entpuppten sich als Verkaufsfrenner, zum Straßenfeger indes avancierte der 55 PS starke und 150 km/h schnelle TT. Seine Kennzeichen waren die rassistigen Doppelscheinwerfer, eine schwarze »Bauchbinde«, stylische Talbot-Außenspiegel, 13-Zoll-Gürtelreifen und vordere Scheibenbremsen, um nur einige der Goodies zu nennen. Zuletzt hatte die Rennsammel 65 PS und lief laut Werk 155 km/h, das reichte, um jeden Käfer zu verschrecken. Noch schärfer war der TTS, der sich von vorne durch seinen Ölkühler und die aufstellbare Motorhaube hinten vom TT unterschied. Da standen dann 70 PS in den Papieren, was eine Spitze von knapp 165 km/h bedeutete, was den NSU zu den »kleinen, aber unerhört schnellen Spielzeugen« machte, die kein anderer deutscher Hersteller anzubieten hatte. Könige im Prinzenreich indes waren die Typen der Baureihe 110 mit der auf vier Meter aufgeblasenen Prinz-1000-Karosserie. Jetzt waren die Heckschleudern in der Mittelklasse angekommen, mussten sich mit Konkurrenten wie Ford, Opel und VW herumschlagen. Es gab sie mit 1100er und später einem 1200er Motor. Die Chromfassade machte mächtig was her, und mit einer Spitze von knapp 145 km/h war man in den frühen Siebziger wirklich kein Verkehrshindernis.

DER WANKEL-WAHN

Während auch andere Firmen pfiffige Kleinwagen im Programm hatten, war doch die 1967 gezeigte Ro-80-Limousine (Ro = Rotationskolben, 80 = Typenbezeichnung) einzigartig. Der neue Wagen entwickelte sich zum Aushängeschild des deutschen Automobilbaus und war von seinem ganzen Konzept her bahnbrechend. Der Außerirdische brillierte mit fabelhafter Straßenlage und einer Spitze von gut 180 km/h, wobei nach Testermeinung zwar »der Motor dem Wagen Einmaligkeit« gab, aber auch »die übrigen Qualitäten den Ro 80 so attraktiv« machten, dass er bei jedem Neuwagenkauf in dieser Klasse in die engere Wahl gezogen werden müsse: »Er ist ein mutiges, neuartiges Auto, und das macht ihn sympathisch.« Allerdings eines mit Schattenseiten, wozu in erster Linie der hohe Verbrauch an Öl und Benzin gezählt werden musste: Im Stadtverkehr genehmigte sich der Neckarsulmer durchaus mal 20 oder mehr Liter.

Im Verlauf seiner zehnjährigen Produktionszeit wurde er technisch ständig verbessert, denn der Wankel-NSU war zunächst ziemlich anfällig, auch wenn die ständig kolportierten Geschichten von reihenweise eingehenden Motoren stark übertrieben waren. Unbestritten indes: Ein Ro 80 erforderte ein sensibles Fahrerhändchen, war aber in Händen eines Kenners ein Traum von einem Wagen, der seine Qualitäten vor allem auf Langstrecken zur Geltung zu bringen vermochte. Immerhin wurde er noch bis 1977 gebaut.

Zu dem Zeitpunkt war der K 70 längst schon Geschichte. Die konventionell gezeichnete Stufenhecklimousine mit neuem wassergekühlten 1,5-Liter-90-PS-Vierzylinder, Frontantrieb und vielen technischen Delikatessen sollte dem Audi Paroli bieten, wurde aber am Vorabend des Genfer Salons 1969 auf Anordnung der neuen Eigentümer zurückgezogen: Wie Insider später zu berichten wussten, völlig zu Recht, denn die ambitionierte Stufenheck-Limousine war alles andere als ausgereift – allen Verschwörungstheorien zum Trotz. Volkswagen brachte den Viertürer als K 70 später, hatte viel Zeit, Geld und Arbeit investiert, um ihn zur Serienreife zu bringen, nahm ihn dann wegen miserabler Verkaufszahlen aber bald wieder vom Band.