YOUNGTIMER

YOUNGTIMER

Die Kult-Klassiker der 70er und 80er

4

1200 AKTUELL
YOUNGTIMER-PR

Made by Porsche

Mercedes 500 E

Deutschlands billigster Mercedes: 190 E für 400 Euro

BMW M3 Unterwegs mit dem ersten Ringtaxi auf der Nordschleife

Audi Quattro Restaurierung des Allrad-Pioniers aus Ingolstadt

Nissan President Bestatter Japa
Tempel für die letzte Reise

Deutschland 4,50 € Österreich 5,10 €, Schweiz sfr 8,90, BeNeLux 5,30 €, Italien 6,00 €
Slowenien 6,00 €, Spanien 6,00 €, Dänemark DKK 53,00

Motor Klassik DAS OLDTIMERMAGAZIN

Weiße Pracht

Susanna Eberle wünschte sich einen Audi Quattro, und prompt half ihr der Zufall. Die Schweizerin ergatterte günstig einen dieser Allradsportwagen und verwandelte ihn mit viel Aufwand in ein attraktives Schmuckstück.

Aktivierte Digitalanzeigen. Auch ein Sprachcomputer ist mit an Bord, doch die Stimme ist derzeit verstummt

TJA, JUNGS, da staunt ihr. Diesen Urquattro hat eine Frau restauriert, wenn auch mit etwas Hilfe. „Ich habe früher nie mit Puppen gespielt", erzählt Susanna Eberle. Als Kind bevorzugte die Schweizerin kleine Autos als Spielzeug, und mit ihrem Vater bastelte sie an vielen Wochenenden im Hobbykeller Flugzeugmodelle oder Raddampfer.

„Automobile haben mich schon immer interessiert", sagt sie – ihre erste Begeisterung galt einem Pontiac Trans Am, an dem sie immer auf dem Weg zur Schule vorbeikam. Später schwärmte sie jedoch für den Audi Quattro: „Als ich dann meinen Führerschein hatte, habe ich geschaut, was die kosten." Dabei blieb es dann, denn die Quattro zählten damals nicht gerade zu den Sonderangeboten.

Viele Jahre später konnte sich Susanna dann zumindest ein Audi Coupé Quattro leisten. Eines Tages sah eine Passantin diesen Wagen und fragte Susannas zufällig danebenstehenden Freund Tom, ob das auch ein Urquattro sei? „Nein, leider nicht, aber wir hätten gern einen", antwortete dieser. Daraufhin erwähnte die Frau einen Urquattro, der schon ewig bei ihr vor dem Haus stünde und den Platz blockiere.

Schon am nächsten Tag eilten Susanna und Tom zur angegebenen Adresse im Nachbarort in der Nähe von Rapperswil. Tatsächlich, dort parkte bei einer Hecke ein weißer Urquattro. Besitzer war ein Architekt, der den Audi aus erster Hand erworben hatte und dann viele Kilometer damit abspulte, bis er beim Rückwärtsfahren gegen einen Stein rasselte.

Das linksseitig zerknitterte Heckblech und eine Stauchung des Seitenteils bis hin zum hinteren Radhaus veranlassten ihn, sich ein anderes Auto zu kaufen. Den Quattro stellte er einfach zur Seite, was nun drei Jahre zurücklag. Es gelang den beiden, den Wagen für sehr kleines Geld zu ergattern – plötzlich besaß Susanna einen echten Quattro: „Das hätte ich mir nie träumen lassen."

DER ZUFALLSFUND ERWIES SICH ALS BRAUCHBAR

Nachdem er das Heck des Audi Quattro ramponiert hatte, legte der Besitzer den Wagen still. Drei Jahre später gab er das Auto an Susanna ab, die schon lange einen Quattro suchte. Doch die Trennung fiel ihm nicht leicht

Susanna widmete sich zunächst der Front. Sie baute Scheinwerfer samt Reinigungsanlage, Kühlergrill und dann die Kotflügel ab. Unter dem Karosseriekitt traten etliche kleine Roststellen zutage. Grundsätzlich war die Substanz aber gut

„Ich wollte schon immer ein Auto komplett zerlegen und wieder zusammenbauen"

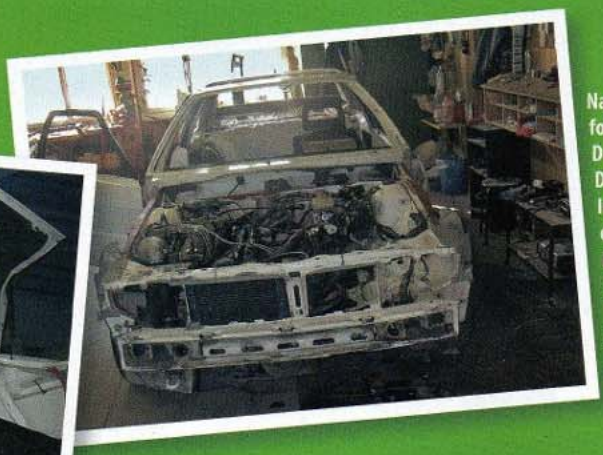
Susanna Eberle

Der Turbo-Fünfzylinder mit überholtem Zylinderkopf. Die defekte und nicht mehr lieferbare Einspritzdüsenkühlung ist nicht montiert

Die Scheinwerfer-Waschanlage hat Susanna wegen des mäßigen Nutzwerts stillgelegt. Fürs Foto zog sie die Serienfelgen auf, sonst fährt sie OZ-Superturismo 8 x 17

DIE KAROSSERIE WURDE KOMPLETT RESTAURIERT

Beim Rückwärtsfahren hatte der Vorbesitzer einen großen Stein übersehen. Die Folge waren ein zerknittertes Heckblech und ein gestauchtes Seitenteil. Diesen Unfallschaden reparierte ein Spengler



Nach der Reparatur folgte die weitere Demontage. Die komplette Innenausstattung einschließlich Dachhimmel, alle Scheiben und die Türen wurden ausgebaut. So blieb kein Rostfleck unentdeckt

Okay, es war nicht gerade ein Zustand-1-Auto, das sie erworben hatte. Im Bereich des Heckschadens gab es einige Roststellen, und im Kofferraum schwappte das Regenwasser. Die Laufleistung lag bei über 200 000 Kilometern, doch immerhin, der Motor lief noch. Da könnte man doch den Quattro auf Achse überführen.

Gesagt, getan. Susannas erste Fahrt in einem Quattro geriet zum unvergesslichen Erlebnis, auch wenn Kupplung und Bremsen unter der langen Standzeit gelitten hatten. Susanna plante, ihren Traumwagen so weit wie möglich eigenhändig zu restaurieren, wollte aber auf der anderen Seite möglichst bald mit ihm fahren. Dass sie dann später ihre Ungeduld nicht zügeln konnte und mit dem Audi ohne Motorhaube und Kotflügel mal ums Dorf fuhr, kann man sicher verstehen.

Zunächst begann sie an der Front mit den Demontagearbeiten. Das war kein Problem, denn die gelernte Steinbildhauerin besaß bereits eine gewisse Erfahrung im Schrauben. Als sie einst ihr erstes Auto, einen Toyota Corolla, aus der Werkstatt abholte und auf der Rechnung sah, wie teuer manche Arbeiten waren, dachte sie sich: „Das kann ich auch."

Mit einer gesunden Mischung aus Naivität und Optimismus wagte sie sich bald an die eine oder andere anstehende Reparatur. Und wenn sie nicht mehr weiter wusste, holte sie sich bei den Jungs in ihrer Straße Rat, die ebenfalls an Autos herumbastelten.

Bei Fragen rund um den Quattro nutzte sie eine andere Informationsquelle: das Internet. In entsprechenden Foren bekam sie zahlreiche hilfreiche Tipps, und mit der Zeit lernte sie durch ihr Engagement in der Urquattro IG Schweiz und bei Besuchen von Clubtreffen viele Audi-Fans kennen, die ihr bei Problemen zur Seite standen.

Die Demontage der Vorderkotflügel schaffte sie allein. Dabei stieß sie auf diverse kleine Durchrostungen, ebenso im Bereich der Halterung für den Wischwasserbehälter. Es folgten noch weitere dieser unangenehmen Entdeckungen, darunter auch eine gespachtelte Beule in der Tür. Bei den nötigen Schweißarbeiten und der Reparatur des Heckschadens half ein befreundeter Spengler.

Nachdem das neue Heckblech eingeschweißt und der Schaden im Seitenteil repariert war, demontierte Susanna die restlichen Teile der Karosserie: Innenausstattung einschließlich Dachhimmel, die Scheiben, die Türen, alles kam raus. Dann wurde entrostetet. Beim Schleifen und Lackieren der Karosserie konnte sie auf die tatkräftige Unterstützung von Tom bauen, der gelernter Autolackierer ist.

Das Blech sollte auf jeden Fall beulenfrei sein. Daher wurde nach dem Füllern alles mit der Spraydose schwarz angehaucht, um beim anschließenden Schleifen kleinsten Unebenheiten auf die Spur zu kommen. Am Abend vor der anstehenden Lackierung entdeckten die beiden dann vom Spengler mit Dichtmasse behandelte Stellen, die dieser versiegelt hatte ohne die Schicht darunter trocknen zu lassen. „Wir haben dann bis nachts um drei Uhr fluchend das Zeugs wieder runtergemacht, alles neu verkittet und den Wagen bis morgens zum Trocknen in die Lackierkabine gestellt", erinnert sich Susanna an eine der wenigen Katastrophen.

Die Arbeiten an der Technik beschränkte sie zunächst auf das Nötigste. Dazu gehörten ein Check des Motors mit Wartungsdienst und das Erneuern der Verschleißteile, das Auswechseln diverser Schläuche und Leitungen, Einbau neuer Motor-Hydrolager, Überholung der Bremsanlage mit Neuteilen, sofern erforderlich, und vieles mehr.

Aber sie konnte es ja kaum abwarten, mit ihrem Quattro zu fahren, weshalb sie nach der Lackierung in Alpinweiß und der Montage aller Teile den Wagen erst einmal zulassen wollte. Dazu benötigte sie allerdings zwei Anläufe, weil beim ersten Termin ein ausgesprochen mürrischer und schlecht gelaunter Prüfer sie wegen Klei-

DATEN & FAKTEN

Audi Quattro

Baujahr: 1986 (Modell 87)

Präsentationsjahr: 1980

Neupreis: 49 900 Mark (1980)

Motor: Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Alu, Bosch K-Jetronic, Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung

Hubraum: 2144 cm^3 (Bohrung x Hub 79,5 x 96,4 mm)

Leistung: 200 PS bei 5500/min

Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h

Clubs: Urquattro IG Schweiz. **www.urquattro.ch.**, 1. Urquattro-Club Deutschland, **www.urquattro-club.de**, 1. Bayerischer Urquattroclub, **www.urquattroclub.de**, Audi Urquattro Club Österreich, **www.urquattro.at**,

Spezialist: Nothelle Performance, **www.nothelle.de.com,** Garage Bachmann, **www.autowelt-bachmann.ch**

Literatur: Jan Henrik Muche, Audi Quattro. Heel Verlag, ISBN 10: 3898804216

Restaurierung

Kaufjahr/Kaufort: 2002 in Rüti (CH)

Kaufzustand: Fahrzeug aus zweiter Hand mit leichtem Heckschaden, Heckblech verrostet, Kofferraum voll Wasser, etliche kleinere Roststellen, Motor lief aber. Kabel/Schläuche durch Marder beschädigt, schwergängige Schaltung

Vorgeschichte: Der zweite Besitzer, ein Architekt, hatte den Wagen genau wie der Erstbesitzer gut gepflegt. Nach einem Heckschaden stellte er den Wagen mit 220 000 Kilometern ab

Restaurierungsumfang: Totalrestaurierung der völlig demontierten Karosserie, diverse Roststellen beseitigt, Riss in der Spritzwand geschweißt, Heckschaden beseitigt und neues Heckblech eingeschweißt. Einige Innenraumverkleidungen neu bezogen, Zylinderkopf des Motors überholt, Krümmer, Einspritzdüsen, Ölleitungen, Kühler, Benzinpumpe, Anlasser und Kupplung erneuert, Motor- und Getriebeaufhängung erneuert, Bremsanlage überholt

Restaurierungsdauer: Mai 2002 bis Ende 2003

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteillieferanten: Susannas Freund Tom (Feinschliff, Lackierung), Susannas ehemaliger Nachbar (Karosserie-/Schweißarbeiten), Marcus Nothelle (Technik), Garage Nievergelt in Pfäffikon (Ersatzteile)

Kosten: Rund 14 000 Euro ohne Eigenleistung und Lackierung

Zustandsnote nach Restaurierung: 2

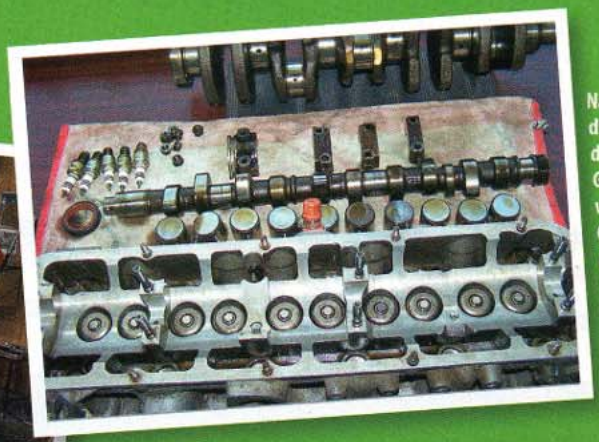
Marktwert: 22 000 Euro (Classic Data-Preis)

Turbo-Schriftzug im Motorraum (oben). Drehschalter zum Aktivieren der Differenzialsperren sowie LED-Spannungs- beziehungsweise Öltemperaturanzeige (unten)

Blick ins Cockpit mit ausgeschaltetem Mäusekino. Die Sitze und die Pedalkappen entsprechen nicht der Serie (oben)

SCHRITTWEISE WURDE DIE TECHNIK ÜBERHOLT

Nach der Lackierung konnte mit der Montage begonnen werden. An der Technik wurde zunächst nur das Nötigste gemacht. Der Zahnriemen des Motors war erst kurz vor der Stillegung gewechselt worden



Nach und nach wurde die Technik erneuert – die Buchsen und Gummis des Fahrwerks, die Motor- und Getriebeaufnahmen, die Einspritzventile sowie der Auspuffkrümmer. Ein Experte revidierte den Zylinderkopf, der von einem Ersatzmotor kam

nigkeiten wieder nach Hause schickte. Beim zweiten Mal klappte es dann.

Die Freude am Fahren hielt allerdings nie lange an, denn nun meldete sich die nicht mehr ganz taufrische Technik zu Wort. „Kaum war das eine gemacht, kam das nächste dran", stöhnt Susanna. Nicht immer verlief das ohne Probleme. Zwei Mal musste sie beispielsweise den Wasserkühler ein- und ausbauen, weil der überholte Kühler undicht war. Dann entschied sie sich doch für ein teures Neuteil.

Als die Kupplung samt Geber- und Nehmerzylinder fällig war, wurde plötzlich ein Riss in der Spritzwand entdeckt. Um ihn zu schweißen, musste sie ein Großteil der Elektrik demontieren. Und dann war da dieser Wasserverlust am Zylinderkopf nach einem Flug über deutsche Autobahnen. Die Vermutung, dass daran nur die Zylinderkopfdichtung schuld sei, bestätigte sich nicht.

Die Demontage des Kopfes förderte Erschütterndes zu tage: feine Risse zwischen den Ventilsitzen. Eine Anfrage bei Audi sorgte für den zweiten Tiefschlag – nicht lieferbar. Zum Glück kannte Susanna mittlerweile unzählige Quattro-Fans und Spezialisten. Einer davon besaß noch einen Ersatzmotor, und dessen Zylinderkopf war intakt. Den Einbau überließ sie einem Mechaniker. Auch der vor einiger Zeit geschweißte Auspuffkrümmer zeigte erneut Risse, und so wurde gleich ein neuer besorgt und eingebaut.

Etwa 7000 Kilometer und viele weitere Neuteile später tropfte schon wieder Wasser an der Kopfdichtung nach draußen. Diesmal brachte Susanna ihren Uri, wie sie den Quattro nennt, zum Spezialisten Marcus Nothelle nach Vogtsburg-Achkarren bei Breisach, dessen Onkel schon vor langer Zeit Autos von Audi getunt hatte.

Nothelle diagnostizierte gleich mehrere ineinandergreifende Ursachen für den Wasseraustritt an genau dieser Stelle: eine kleine Blase im Guss, nicht korrekt angezogene Zylinderkopfschrauben und einen nicht fein genug geplanten Kopf. Außerdem entdeckte er einen undichten Benzindruckspeicher und zwei Leckagen an den Hydraulikleitungen. Die Vermessung des Kopfs sowie des Blocks ergab keinen Grund zur Beunruhigung.

Seit einiger Zeit läuft Susannas Uri mit einem erträglichen Verbrauch an Neuteilen pro Kilometer, denn sehr vieles ist erneuert worden. Und manchmal trifft sie sogar einen dieser Herrn, die damals sehr skeptisch im Internet ihre Ankündigung von der Restaurierung eines Quattro gelesen haben. Beim Anblick des Autos können die Jungs dann nur noch staunen.

TEXT: **Bernd Woytal**
FOTOS: **Hardy Mutschler**

EXPERTEN-TIPPS

Steigende Beliebtheit, steigende Preise

Die Fangemeinde des Urquattro ist in den vergangenen Jahren gewachsen, was die Preise nach oben trieb. Gut gepflegte Exemplare mit geringer Laufleistung im Originalzustand sind schwer zu finden oder teuer. 10-V-Modelle im Zustand 2 kosten über 20 000 Euro, Topautos kratzen sogar an der 30 000er-Marke. Die Ersatzteilversorgung für den Allrad-Sportler ist leider nur mäßig, oft sind die Teile sehr teuer. Manches passt allerdings auch vom normalen Coupé.

Die typischen Schwachstellen

- Der Quattro entstand in Handarbeit. Im Verlauf der Produktion wuchs die Zahl der verzinkten Bleche. Je nach Modell und Pflegezustand entsteht Rost an den Kotflügeln, in den Radhäusern, im Motorraum, den A-Säulen oder den Schwellern sowie den Türen.
- Zu den Technikproblemen zählen gerissene Zylinderköpfe oder Auspuffkrümmer. Die Turbolader der frühen Modelle sind wegen der schlechteren Kühlung nicht so langlebig. Verschlissen sind oft das Fahrwerk und die Motor-Hydrolager, speziell das rechte.