



Der Reihenmotor ist weit vorn im Audi angeordnet, was die Untersteuerungsneigung des 100 LS verstärkt



Die Sitze des Ingolstädters bieten einen guten Seitenhalt und einigen Komfort



Hinten vermisst man eine Mittelarmlehne, und man sitzt mit stark angewinkelten Knien



Mit seiner betont schlichten Form kam der Audi damals gut an und galt als modern. In diesem Vergleichsfeld wirkt er eher ein wenig langweilig

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: ein Register-Fallstromvergaser Solex 32/35 TDID; Bohrung x Hub: 81,5 x 84,4 mm; Hubraum: 1760 cm³; Verdichtung: 10,2; Leistung: 74 kW/100 PS bei 5500/min; max. Drehmoment: 150 Nm bei 3500/min; Dreistufen-Automatik; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Ganzstahlkar. mit zwei o. vier Türen; Radaufh. vorn: Doppelquerlenker, Federbeine, Stabi.; hinten: Starrachse, Längslenker, Torsionsstabfedern, Teleskopd., Panhardstab; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln (Servo, opt.); Reifen: 165 SR 14; Stahlräder: 4,5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4625/1729/
1421 mm; Radstand: 2675 mm; Spurweite v./h.: 1420/1425 mm; Leer-/
Gesamtgewicht: 1100/1530 kg; Tankinhalt: 58 l; Bauzeit (100 LS): 1968
bis 1976; Stückzahl (alle Audi 100

#### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h; Verbrauch: 13,5 l/100 km 'Werksang. 1968. im Bild: Audi 100 LS. zweitürig. 1972





itte der 60er-Jahre wagten die deutschen Automobilfirmen viel - mal weil sie es wollten, mal weil sie mussten. Dieses Quartett der gehobenen Mittelklasse von damals zeigt das eindrucksvoll.

Da ist der Audi 100, Spitzenmodell einer wieder auferstandenen Marke, die ihren Platz im System des Automarktes noch suchen muss. Noch ist längst nicht klar, ob die vier Ringe es schaffen. Nur mit größter Mühe konnte der Zusammenbruch der Auto Union GmbH abgewendet werden. Zunächst erwarb Daimler-Benz die Aktienmehrheit und vererbte den "Audianern" den Mitteldruckmotor und den Entwickler Ludwig Kraus, der federführend den Audi 100 vorantrieb - gegen den Willen der neuen Herren aus Wolfsburg, die 1964 das Audi-Ruder von Mercedes übernahmen. Viel hängt von diesem neuen Modell ab.

# **AUDI UND BMW WAREN EINST FAST AM ENDE**

BMW steht zu Beginn der 60er-Jahre am Abgrund, denn die Modellpalette hat in der Mitte ein Loch, die Produktion der Luxusund Sportwagen ist zu teuer. Nur mit Mühe können Kleinaktionäre, Belegschaft und Händler auf einer denkwürdigen Aktionärsversammlung die Übernahme durch Mercedes-Benz abwehren. Die Bayern erhalten Schützenhilfe von der Familie Quandt und MAN. So

fließen frische Geldmittel in die Firma, BMW füllt das Modellpaletten-Loch mit der von Stardesigner Michelotti entworfenen "Neuen Klasse". Es ist die wohl letzte Chance für BMW. Floppt der neue Wagen, wird es schwer.

Bei Ford endet die "Linie der Vernunft" per Diktat aus den USA. Der P5 war zu klein geraten, um den Mercedes- und Opel-Modellen noch Paroli bieten zu können. Mit dem barocken P7a geht es weit zurück in die Zukunft. Ford Köln

hat Bauchschmerzen mit dem neuen großen Modell - zu Recht. Bei NSU schreitet man mit stolz geschwellter Brust voran. Man baut erfolgreich kleine Wagen in Neckarsulm. Jetzt will man der Welt beweisen, was man >

# KAUFBERATUNG AUDI 100 LS Bj.: 1968-1976

Konservativ, repräsentativ - aber etwas kleiner und günstiger als ein Mercedes: Das war das Erfolgsrezept des ersten Audi 100, der von 1968 bis 1976 gebaut wurde. Als 100 PS starker LS debütierte er schon zum Marktstart. Ein Facelift erhielt der Audi 100 dann 1973 (Front und Heck leicht geändert, Schraubenfedern an Hinterachse). Leider sind viele inzwischen verrostet - gute Audi 100 sind rar. Ihr Marktwert ist dennoch gering. Ein Widerspruch, mit dem viele Limousinen dieser Zeit leben müssen.

MARKTLAGE		Classic Data
Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
8600 €	5900 €	1500 €
Wertentwicklung		stagnierend >

- KAROSSERIE Der Audi 100 rostet im erwartbaren Maße für ein Auto dieser Zeit. Frühe Exemplare und solche ab Baujahr 1974 weisen eine schlechtere Blechqualität auf. Hier heißt es besonders genau hinzuschauen. Frontmaske, Kotflügel, Stehwände, A-Säulen, Schweller, Längsträger und Endspitzen samt Übergang zum Kofferraumboden sind gefährdet. Die Batterie unter der Rückbank kann durch Überkochen den Fahrzeugboden verätzt haben. Auch hier unbedingt nach Rostlöchern suchen.
- TECHNIK Die Vierzylinder-Motoren des Audis laufen ab Werk etwas rau, das ist kein Hinweis auf

Verschleiß, sondern normal. Auch übertragen die Aggregate Vibrationen auf die Karosserie. Deshalb die Motorlager prüfen - sie sind ständig stark beansprucht worden. Beim Gaswegnehmen neigen die Audi-Motoren zum Bläuen: Die Ventilschaftdichtungen sind dann undicht und müssen getauscht werden.

**ERSATZTEILE** Ohne Club geht's nicht: Teile sind rar, Spezialisten gibt es nur sehr wenige. Blechteile sind Mangelware, ebenso Kunststoffteile im Innenraum (Armaturenbrettauflage). Etwas einfacher wird es bei mechanischen Teilen. Ersatzteilguellen: audi-classicparts. de oder audi-ersatzteil-service.eu

#### **SCHWACHPUNKTE**

- 1 Der etwas rau laufende Motor fällt hin und wieder durch verschlissene Ventilschaftdichtungen auf
- 2 Kotflügel und Schraubkanten gehören zu den Rostherden
- 3 Auch die Endspitzen samt Übergang zum Kofferraumboden sollte man gründlich untersuchen



Audi Club d. Mitteldruckmotoren e.V. Olaf Schulz-Riechel Arnoldstr. 27 22765 Hamburg Tel.: 040/3900441 www.acdm-online.de

Audi 100 Coupé S Club e.V. Heiko Feindt

Grasweg 6 27799 Langwedel Tel.: 04235/775 Mail: h.feindt@accdev.de www.audi-100-coupe-s.de



noch alles kann. Ein neuer großer Wankelwagen würde künftig vom unternehmerischen Mut und vom technischen Genius der Marke zeugen. Anders als bei Audi, BMW und Ford geht es bei diesem "sich neu erfinden" nicht um die Lösung von Problemen, sondern um den nächsten logischen Schritt hin zu einem Konzern mit glänzender Zukunft. Was mit so viel Optimismus beginnt, wird später in den Untergang führen. Ironie der Geschichte: NSU, damals im Gegensatz zur Konkurrenz glänzend aufgestellt, ist die einzige Marke in diesem Vergleich, die es heute nicht mehr gibt. Aber genug von alter Autogeschichte. Der Frühnebel rund um Burg Warberg bei Braunschweig, wo wir unser Quartett freundlicherweise fotografieren dürfen, hat sich verzogen an diesem Herbstmorgen.

# KAUFBERATUNG BMW 1800 TI Bj.: 1964-1966

Das Styling von Giovanni Michelotti prägte nicht nur die "Neue Klasse" von BMW, sondern auch die nachfolgenden Generationen der sportlichen Bayern. Noch heute wirkt das vom Baujahr her älteste Fahrzeug in diesem Vergleich erstaunlich modern. Mit der immer viertürigen Neuen Klasse fuhr BMW aus der Krise. Zwar hafteten den ersten 1500er- und 1600er-Modellen noch Kinderkrankheiten an, doch im Grund erwies sich der neue BMW als bärenstark und verkaufte sich bis 1972 hervorragend.

MARKTLAGE	1987 1980 1960	Classic Data	
Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	
16.000 €	9500 €	4200 €	
Wertentwicklung		steigend 🛦	

■ KAROSSERIE Die Rostvorsorge war in den 60ern auch bei BMW kaum vorhanden. Entsprechend heftig kann die braune Pest wüten. Besonders betroffen: vordere Kotflügel um die Lampen und am Übergang zum Frontblech, das Frontblech selbst, der Spritzbereich der Vorderräder Richtung A-Säulen und Schweller, die Federdome, außerdem Wagenheberaufnahmen, Hinterachsbefestigungspunkte, Radläufe und Endspitzen. Wichtig sind exakte Passungen der Frontund Heckhaube.

TECHNIK Die Motoren vom 1500er bis hinauf zum 2000er gelten als robust und langlebig. Bei sportlich gefahrenen Exemplaren können Risse im Zylinderkopf auftreten. Die Ventilschaftdichtungen verhärten, sodass der Wagen beim Gaswegnehmen bläut. Weitere Schwachstellen: Eingelaufene Nocken- und Kipphebelwellen, ausgeschlagene Drosselklappenwellen in den Vergasern, defekte Synchronringe im Getriebe (oft beim zweiten Gang).

■ ERSATZTEILE Baukastenprinzip und frühzeitige Teilesicherung durch BMW Classic machen die Suche nach Technikteilen recht problemlos. Blechteile sind hingegen selten und auch teuer geworden. Mögliche Quellen sind hier beispielsweise BMW Classic oder wallothnesch.com.

# SCHWACHPUNKTE

1 Die im Grunde robusten Motoren kranken schon mal an verschlissenen Nocken- und Kipphebelwellen

**2** Es rostet im Verborgenen, der Vorderwagen ist besonders betroffen

3 Stimmen die Spaltmaße? Die großen Hauben sollten plan anliegen, hier kann man Unfallschäden am schnellsten entlarven



# BMW Veteranenclub Deutschl. e.V.

Klaus Behrens Typreferent Neue Klasse 52078 Aachen Tel.: 02241/9971794 klaus.behrens@bmw-veteranenclub.de www.bmw-veteranenclub.de

#### BMW 02 Club e.V.

Dietmar Heinen (Vorstand) Hardtbacher Höhe 33 42399 Wuppertal Tel.: 02641/359790 Mail: info@bmw-02-club.de www.bmw-02-club.de

# NEUE KONZEPTE – AUDI SETZTE SICH DURCH

Zuerst geht es im Audi auf Tour, der mit Reihenvierzylinder im Bug und Frontantrieb das Konzept in diesem Vergleich repräsentiert, das sich auf lange Zeit durchsetzen sollte im Fahrzeugbau - naja fast: Denn noch ist der Motor längs eingebaut und nicht quer. Das merkt man auch, denn die Gewichtsverteilung ist etwas ungünstig, der Motor liegt recht schwer vor der Vorderachse. Doch ansonsten ist dem Audi überhaupt nichts nachzusagen. Das Fahrverhalten ist kreuzbrav und berechenbar, der Motor setzt seine 100 PS gut in Szene, das Raumangebot ist zwar nicht so üppig wie im Ford oder Ro 80, doch allemal ausreichend. Die vorderen Sitze sind bequem, hinten muss man allerdings Abstriche machen. Der spitze Kniewinkel stört. Eine Mittelarmlehne fehlt. Aber wenn man bedenkt, wie günstig der Audi damals war, dann muss man sagen: Der Audi 100 war seinen Preis wert. Mit großem Kofferraum und moderner, zeitloser Form versprach er Nutzwert und einen recht eleganten Auftritt auf Jahre hinaus. Aus heutiger Sicht wirkt der Audi im Vergleich >







Der BMW ist die älteste Entwicklung in diesem Vergleich. Das fällt bei den Sitzen auf, die zwar Seitenhalt, aber wenig Komfort bieten. Hinten gibt es eine Bank im Wortsinne





Ansaug- und Auspuffgeräusch des BMW 1800 TI sind Musik in den Ohren eines jeden Oldtimerfans. Willig dreht der Vierzylinder hoch – herrlich!

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelflachstromvergaser Solex 40 PHH; Bohrung x Hub: 84,0 x 80,0 mm; Hubraum: 1773 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 81 kW/110 PS bei 5800/min; max. Drehmoment: 148 Nm bei 4000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern,

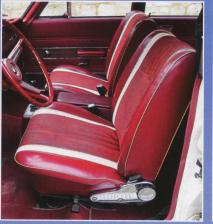
# **GI**

Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator (opt.); Schneckenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 165 HR 14; Stahlräder: 5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4500/1710/1450 mm; Radstand: 2550 mm;
Spurweite v./h.: 1330/1376 mm;
Leer-/Gesamtgew.: 1120/1440 kg;
Tankinhalt: 53 l; Bauzeit (1800 TI): 1964 bis 1966; Stückzahl (alle 1800): 147 180; Proje (1864): 10 860 Mark

#### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h; Verbrauch: 14,0 l/100 km <sup>Verksangaben</sup>







Mit Grausen wandten sich Kunden und Tester ab – heute wirkt das übertrieben barocke Heck schon wieder schrullig-schön

Das Rot steht ihm gut: Der Ford ist farbenfroh, die Sitze bieten allerdings den geringsten Seitenhalt. Hinten sitzt man hingegen sehr bequem



Der V6 hat seinen ganz eigenen Sound und spult in aller Seelenruhe Kilometer um Kilometer ab. Als 2300 ist er sogar spritzig, als 2000 eher nicht

ANTRIEB V6-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine zentrale Nockenwelle, Stirnradantrieb; Gemischbildung: ein Register-Fallstromvergaser Solex 35/35 DDIST; Bohrung x Hub: 90,0 x 60,14 mm; Hubraum: 2293 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 9,0; Leistung: 79 kW/108 PS bei 5100/min; max. Drehm.: 181 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Ganzstahlkarosserie mit zwei oder vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Stabi.; hinten: Starrachse, Blatt-Halbfedern,

Teleskopstoßdämpfer; Kugelumlauf-

lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/ Trommeln; Reifen: 165/80 SR 14; Stahl-Räder: 4,5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4736/1756/ 1494 mm; Radstand: 2705 mm; Spurweite v./h.: 1437/1404 mm; Leer-/ Gesamtgewicht: 1140/1520 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1967 bis 1968; Stückzahl (alle P7a): 155.780; Preis (1967, 2,3 l, Viergang-Mittelschaltung, vier Türen): 9745 Mark

# FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h; Verbrauch: 13,5 l/100 km 'Werksangaben, im Bild: Ford 20M 2000 (2,0 l, 85 PS)





zur Konkurrenz schon fast langweilig. Aber wer erst einmal eine längere Strecke fährt, der wird den großen Audi schnell schätzen lernen als angenehmen Reisewagen.

# ZWEI VIERZYLINDER GEGEN V6 UND WANKEL

Der nächste Vierzylinder im Vergleich setzt auf das Standardprinzip: Motor vorn, Antrieb hinten. Der BMW 1800 TI ist das sportliche Ausrufezeichen im Quartett. Der 1800er war schon weitgehend frei von den Kinderkrankheiten, welche die ersten 1500er der Neuen Klasse noch hatten. Wer heute in den BMW einsteigt, der merkt nur an Details, dass dieser Wagen in seiner Entwicklung ein wenig älter ist als zum Beispiel der Audi. Sein Styling im Innenraum wirkt noch etwas altmodischer, doch von außen kann er locker punkten: Diese klaren Formen und dieses funktionelle Design begeistern noch heute. Die Sitze des BMW sind ein wenig unbequemer als die in allen anderen Vergleichskandidaten. Und wer im BMW hinten reist, der nimmt auf einer regelrechten Bank Platz. Seitenhalt gibt es keinen, der Fußraum ist knapp. Doch wer hinterm Volant sitzt, der will so schnell nicht mehr aussteigen. Der 110 PS starke Motor klingt wundervoll kernig und beschleunigt mit größtem Vergnügen. Dazu passen die knackige Schaltung und das sportliche Fahrwerk. In Kurven neigt sich der BMW am wenigsten. Und auch die Gewichtsverteilung ist gelungen. Man kann diesen Wagen sauber um die Ecken zirkeln, das Heck wird allerdings irgendwann leicht und drängt nach außen. Das fühlt sich zu keinem Zeitpunkt gefährlich an – wenn man es nicht übertreibt.

Die nach vorn öffnende Motorhaube schwingt weit auf und gibt den Blick frei auf den Reihenvierer mit seinen gierig klingenden Solex-Doppelvergasern. Hinten erwartet den BMW-Fahrer unter einer riesigen Heckklappe ein relativ flacher Kofferraum, unter dessen Boden links in einem sauber abgedeckten Fach das Ersatzrad liegt und rechts daneben der Tank seine Heimat gefunden hat – ziemlich weit hinten im Prallbereich. Die niedrige Ladekante ist >

# KAUFBERATUNG FORD 20M (P7A) Bj.: 1967-1968

Der P7a brach mit der Linie der Vernunft (P3) und dem Nachfolger (P5) – und das mochten die Ford-Kunden überhaupt nicht! Das vom US-Mutterkonzern durchgedrückte Design mit dem Hüftschwung (von den Kölner Ford-Werkern "Kummerfalte" genannt) passte nicht zum europäischen Geschmack, weshalb nach einem knappen Jahr schon wieder Schluss war mit der Produktion. Ein Debakel! Heute wirkt der barocke Ford wie ein freundlich-schrulliger Opa. Solche Typen sind selten geworden.

MARKTLAGE		Classic Dat	
Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	
7200 €	4700 €	1400 €	
Wertentwicklung		stagnierend	

- KAROSSERIE An den vorderen Kotflügeln geht es los mit dem Rost. Es folgen die hinteren Radläufe, die Endspitzen, die Schweller, die Längsträger und ganz böse: Die Doppelbleche der Federbeindome. Noch schlimmer als der Rost sind aber wohl bei den meisten P7a die Reparaturversuche der Vorbesitzer, die mangels Blech und fehlenden Fahrzeugwertes gnadenlos über den Rost gebraten haben. Beim P7a sind gute Nerven gefragt.
- **TECHNIK** Fords V6-Motoren waren ein großer Wurf. Die kurz bauenden Maschinen vereinen einen recht kultivierten Lauf mit quter Elastizität beim 2,3 Liter und

hohen Laufleistungen. Lediglich die Novotex-Stirnräder verschleißen etwas schneller. Außerdem sollte auf gute Wartung geachtet werden. Die Getriebe machen wenig Ärger – technisch ist der P7 ein dankbarer Oldie.

mERSATZTEILE Blech gibt es nicht mehr für dieses sehr seltene Fahrzeug. Man muss lange suchen und die richtigen Leute kennen. Ebenfalls fast hoffnungslos ist die Suche nach guten Innenraumausstattungen. Die meisten TechnikTeile sind hingegen wiederum leicht zu bekommen. Deshalb gilt: Nur ein vom Blech her guter P7a ist ein guter P7a – ansonsten droht Ärger im Schrauberparadies.

# SCHWACHPUNKTE

- **1** Bis auf die Novotex-Stirnräder ist der V6 kreuzbrav und langlebig
- Die Verstärkungen der Federbeindome sind schwierig zu schweißen, der gesamte Vorderwagen rostet
- **3** Schweller, Wagenheberaufnahmen und Längsträger sind ebenfalls sehr rostanfällig



#### Alt Ford Freunde e.V.

Dr. Walter Klein Krieler Str. 71 50935 Köln Tel.: 0221/9436120 Mail: walter.klein.koeln@t-online.de www.alt-ford-freunde.de

#### Ford P7 Club

Jörg Schreiber Pellenzstr. 26 50823 Köln Tel.: 0221/529821 Mail: p7fan@gmx.de



ein großes Plus, die Rundumsicht überzeugt. Der BMW 1800 TI ist ein gut nutzbarer Sportwagen mit hohem Spaßfaktor. Schon damals nicht ganz billig, erfreut er heute mit recht guter Wertentwicklung –

ganz im Gegensatz zum nächsten Kandidaten, der aus Köln kommt. Nur ein knappes Jahr lang hat Ford den P7a gebaut. Und man sieht auch sofort, warum: Neben Audi, BMW und vor allem NSU sieht er aus wie ein Relikt aus vergangenen Tagen, wie ein Dinosaurier. Und er ist auch einer. Mit seinem V6, Standardantrieb und Starrachse ist er alles – nur nicht modern. Und innen gibt es keinen frischen

vergansaurier. mit
seinem die
arrachnodern. seric
rischen ehrl
gehr

# KAUFBERATUNG NSU RO 80 Bj.: 1967-1977

Noch bei seiner Produktionseinstellung 1977 sah der Ro 80 aus wie von einem anderen Stern. Claus Luthes traumhafter Design-Entwurf gepaart mit Felix Wankels innovativer Idee des Kreiskolbenmotors wurde zu einer Auto-Ikone, welche die Technik-Freaks begeisterte, mit der aber das Autovolk eher fremdelte – auch wegen einiger Kinderkrankheiten. Vorteil für die, die heute einen Ro 80 suchen: Meist war der große NSU von Anfang an in der Hand von Enthusiasten und wurde gut gepflegt.

MARKTLAGE		Classic Data
Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
12.400 €	8300 €	2800 €
Wertentwicklung		steigend A

**KAROSSERIE** Leider hat auch ein Ro 80 einige Schwachstellen: Bugschürze zwischen Nebellampen und Radausschnitten sowie am aufgeschweißten Profil für den Wasserkühler, Längsträger vorn auf ganzer Länge, Stoßdämpferdome vorn und hinten, Schweller samt Bodenblechansatz (Inspektion zum Teil über Entlüftungen bei geöffneter hinterer Tür möglich), Radläufe und Bereiche zwischen Spritzblechen und A-Säulen. Hier muss ein Ablauf offen sein. Ist er zu, gammelt es dahinter. Außerdem Türunterkanten checken, ebenso den Kofferraumboden bei den Radhäusern, die Auspuffhalterungen und den Karosserieboden über dem Mittelschalldämpfer.

TECHNIK Motor und Getriebe sollten dicht sein, schon wegen der innenliegenden Bremsscheiben vorn. Die Mär von den ewigen Dichtleisten-Defekten darf man vergessen. Es gibt inzwischen standfeste Lösungen. Die Kompression eines gesunden Motors liegt bei 7 bar. Im Leerlauf sollte der Motor beim Betätigen der Servolenkung nicht absterben. Bei getretener Bremse und Vollgas im Stand muss die "Festbremsdrehzahl" ca. 2000/min betragen.

■ ERSATZTEILE Blech ist Mangelware, vor allem Türen und Außenschweller. Technikteile sind leidlich gut zu bekommen, der Auspuff etwa wird nachgefertigt.

#### **SCHWACHPUNKTE**

1 Die doppelt aufgebauten Schweller korrodieren sowohl innen als auch am Übergang zum Bodenblech

2 Die Längsträger sind eine rostanfällige Achillesferse des NSU Ro 80

**3** "Singt" das halbautomatische Getriebe, wird es teuer – genau testen!



Ro 80 Club International e.V.

c/o Gunter Olsowski
Kaltenbachstr. 1
A - 6971 Hard
Tel. (A): +43/(0)664/1461300
Tel. (D): 07248/200099
Mail: info@ro80club.org
www.ro80club.org

#### NSU Ro 80 Club e.V. Bad Homburg

Roland Werner
Zum Morgengraben 3
65835 Liederbach
Tel.: 069 / 383863
www.nsu-ro80-club.de

Chic, sondern US-Brutalstyling mit Instrumenteneinfassungen, die eher an das Brillengestell von Nana Mouskouri erinnern als an seriösen Fahrzeugbau. Aber ganz ehrlich: So gemütlich wie im Ford geht's im Audi und im BMW nicht zu. Die plüschigen roten Sitze schmeicheln Gesäß und Auge, das Platzangebot ist geradezu verschwenderisch. Das Lenkrad liegt gut zur Hand, der kurze Schalthebel sortiert die Gänge zur vollsten Zufriedenheit. Kein anderer Motor klingt so sonor und verströmt mehr klassisches Oberhaus-Flair als der V6. Unser Testwagen besitzt das Zweiliter-Triebwerk. Angemessen wären der 2,3 Liter gewesen, doch ein solcher Wagen stand nicht zur Verfügung. Der kleine V6 dreht recht gemächlich hoch - da geht der 2,3-Liter-V6, den wir aus dem P7b kennen, schon munterer zur Sache. Zur besseren Vergleichbarkeit geht deshalb der 2,3 mit 108 PS in den Testwerte-Vergleich ein - so wie wir auch bei allen anderen Testaspiranten passende Ausstattungen und Varianten eingerechnet haben, um besser vergleichen zu können und die Punktewertung nicht zu verfälschen.

Der Ford ist ein Gleiter. Er schluckt jede Bodenwelle und jedes Schlagloch, doch in Kurven ist die Souveränität schnell dahin. Die weich gefederte Fuhre wankt stark, neigt sich nach außen, drängt mit dem Heck zum Fahrbahnrand. Die Bremsleistung ist gut für ei-







Wie eine Turbine zieht der stärkste Motor im Test hoch. Schade, dass das halbautomatische Dreigang-Getriebe dem Wankel die Dynamik raubt



Im 76er Ro 80 stecken schon Audi-Sitze ohne Höhenverstellung. Dennoch: Klasse Komfort, übrigens auch hinten



DATEN & FAKTEN

ANTRIEB Zweischeiben-Wankelmotor, vorn längs eingebaut; keine Ventile; Gemischbildung: zwei Flachstrom-Registervergaser Solex 18/32 HHD; Kammervolumen: 2 x 497,5 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 85 kW/115 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 157 Nm bei 4000/min; Dreigang-Getriebe mit Halbautomatik; Mittelschaltung; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr.
Ganzstahlkar, mit vier Türen:

Ganzstahlkar. mit vier Türen; Radaufh. vorn: McPherson-Feder-beine, Querlenker, Stabi.; hinten: Einzelradaufh. an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoß-

Zahnstangenlenkung, Servo; Brem-175/80 SR 14; Alu-Räder: 5 x 14 **ECKDATEN** L/B/H: 4780/1760/ bis 1977; Stückzahl: 37.398;

#### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 14,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h; Verbrauch: 15,0 l/100 km 'Werksangaben 1967, im Bild: Ro 80 Modelljahr 1976

nen Ford jener Zeit, doch ein Ro 80 oder ein BMW gehen da ganz anders zur Sache – dabei hat auch der Ford einen Bremsservo an Bord. Karosserieübersichtlichkeit und Ladevolumen sind über jeden Zweifel erhaben. Der Ford war damals günstig – heute wird er zu Spottpreisen gehandelt. Das ist gelinde gesagt unfair, denn ein P7a ist höchst selten. Zu viele seiner Art sind verschrottet worden.

# NACH RIMINI? AM LIEBSTEN IM NSU RO 80

Der teuerste Wagen in diesem Vergleich war zeitlebens ein Exot. Schon deshalb wurde er von den damaligen Besitzern tendenziell besser gepflegt als etwa der Ford. Sein Name: Ro 80 - das Flaggschiff von NSU, die Speerspitze deutscher Ingenieurskunst, futuristisches Design, überragender Komfort. Und doch gescheitert. Wir steigen ein, erzbequeme Sessel nehmen uns sanft auf, die großen Türen schließen satt. Der Blick nach hinten: unendliche Weiten! Wer hinten zusteigt, hat Platz ohne Ende, schmiegt das Haupt an die (optionalen) Kopfstützen, lässt seinen Arm mittig auf der voluminösen Lehne ruhen und genießt den Komfort der ihn umschließenden Rückbank - einmal Rimini und zurück, bitte!

Einem fliegenden Sofa gleich bügelt der große NSU alles glatt. Der lange Radstand trägt noch mit zum Komfort bei. Doch bei Kurvenfahrt ist der Ro 80 erwartungsgemäß weniger agil als etwas der kleinere BMW. Der Motor ist ein Ouell der Freude. Dieser Turbinensound des Wankelmotors, der eben nur eine Drehrichtung kennt und nicht mit auf und ab sausenden Hubkolben kämpfen muss, ist so unvergleichlich, so fernab all dessen, was sonst ein Verbrennungsmotor so an Lebensäußerungen in die Umwelt entlässt, dass man einfach nur zuhören möchte.

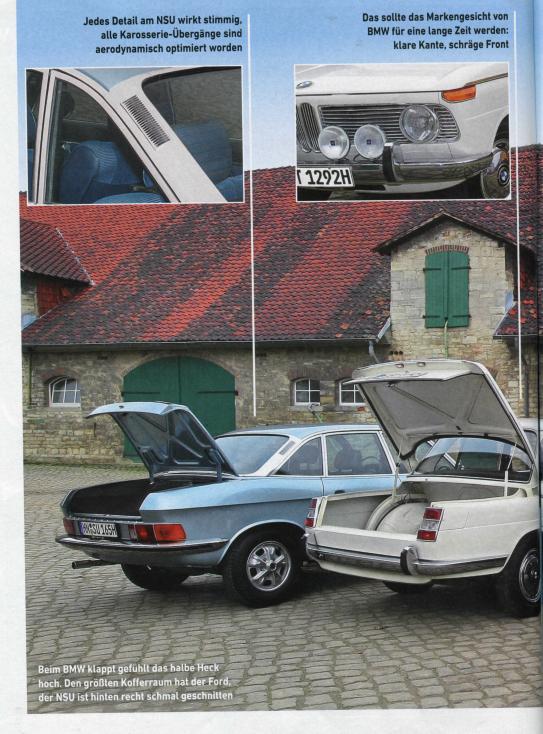
Die Halbautomatik des Ro 80 ist ähnlich wie jene in einer Citroën DS zu bedienen. Kurz das Gas lupfen, Gang wählen, Gas geben – und es geht ruckfrei weiter. Die Kupplung wird dabei elektropneumatisch über einen Kontakt im Schalthebel betätigt. Aber: Warum nur hat NSU diesem herrlichen Reisewagen ein Dreigang-Getriebe mitgegeben? Der nominell stärkste Wagen im Test fühlt

sich nämlich nicht stark an. Zu groß sind die Sprünge zwischen den Gangstufen. Ein Manko des Wankel war sein überschaubares Drehmoment. Schon allein deshalb wäre es wohl besser gewesen, diesem Wagen ein Viergang-Schaltgetriebe einzubauen. Doch NSU wollte Avantgarde sein. Und man muss sagen: Bequem ist diese Art des Schaltens allemal. Wegen seiner guten aerodynamischen Eigenschaften bleibt der NSU auch bei hohem Tempo ganz leise. Der lange Radstand sorgt für eine hohe Spurtreue. Und man muss auch gar nicht so oft tanken, denn zum höchsten Verbrauch gesellt sich

auch noch der mit Abstand größte Tank. Und der liegt crashsicher vor der Hinterachse. Der Kofferraum ist ausreichend groß, wenn auch ein wenig schmal. Die Ladekante ist vergleichsweise niedrig.

Die Übersichtlichkeit des NSU Ro 80 ist schlechter als bei den Konkurrenten in diesem Test. Beim Blick nach hinten hat man Schwierigkeiten: Das Heck fällt ab – und die Kopfstützen tun ein Übriges dazu, dass man beim Rückwärtsfahren aufpassen muss. Doch das ist nichts verglichen mit heutigen Autos, bei denen der Blick retour ein Frösteln verursacht angesichts der dunklen Höhle da hinten.

Was aber bleibt von diesen vier Auto-Assen nach fast 50 Jahren? Diesen Reichtum technischer Konzepte gibt es nicht mehr. Kein Wunder, dass uns der Audi, dessen technische Kenngrößen sich durchsetzten, langweilig erscheint. Damals hat dieses Auto Preise gewonnen! Der Ro 80 aber auch. Das Verschwinden des Wankels ist ein Verlust für die Autowelt, die im Zeitalter der Flottenverbräuche auf Turbo-Dreizylinder setzt. Da bleibt kein Platz mehr für V6-Dinosaurier. Auch BMW gibt alte Kernwerte auf, erfindet sich mit i3 und i8 aber neu - und schafft so vielleicht Spannung für die Oldie-Tests von übermorgen.









VON THORSTEN ELBRIGMANN Es fällt schwer, in diesem Vergleich zu urteilen. Damalige Tester haben den Stab über dem schwülstig-weichen Ford gebrochen. Aber heute sind es gerade seine barocken Formen, die ihn anziehend machen. Dagegen wirkt der innovative Audi fast langwei-

lig. Sein Kopflastigkeit raubt ihm einigen Fahrspaß. Ähnlich ist es beim NSU mit der Halbautomatik: Der Wankelmotor kann viel mehr als die Zahnräder dahinter! Der Ro 80 wirkt immer noch modern, bietet viel Platz und Komfort. BMW-Piloten sitzen enger an den Passagieren und bekommen auch mehr Rückmeldung von der Straße. Aber die klasse Lenkung und das knackige Fahrwerk machen den 1800 TI zum Kurvenmeister im Quartett. Die "Neue Klasse" weiß immer noch zu überzeugen und gewann damals wichtige Marktanteile – ebenso Audi mit ganz anderem Konzept. Historisch sind sie die Gewinner dieses Vergleichs. Meine Wahl wäre dennoch der Ford: Die Kombination aus Seltenheit, günstigem Preis und schrulliger Form machen ihn für mich unwiderstehlich.

# **PUNKTEWERTUNG**

In diesem Umfeld hat der Audi 100 es schwer, sich zu behaupten. Der NSU Ro 80 kämpft mit seinem halbautomatischen Dreigang-Getriebe, der BMW gewinnt knapp aufgrund seiner Spritzigkeit, der Ford bietet viel Platz.

ERGEBNIS	39	43	39	42
Spassfaktor	3	5	4	4
Wertentwicklung	3	5	2	4
Techn. Niveau	4	4	3	5
Wartungsaufwand	5	4	4	4
Verbrauch	5	4	5	3
Fahrkomfort	3	3	4	5
Fahrverhalten	4	5	3	4
Fahrleistungen	3	5	4	4
Bedienung	5	5	5	4
Platzangebot	100 LS	1800 TI	Ford 20M 2300 <b>5</b>	Ro 80
	Audi	BMW	Ford	NSU