

# Geen brief van de

Als je honderd jaar wordt, krijg je 'n brief van de koningin, maar helaas gaat dat niet op voor automerken. Gelukkig waren er voldoende liefhebbers die in Lelystad bij elkaar kwamen om Audi's honderdste verjaardag te vieren.

Tekst **Andrew Mason**, foto's **Pieter E. Kamp**

**I**n de hal van 'Farm-World Activiteiten Centrum' en op de parkeerplaats ervoor staan voor het overgrote deel auto's, die volgens de overheid stuk voor stuk rijp zijn voor de sloop, maar geen eigenaar die daarover zal peinen. Deze auto's worden namelijk gekoesterd door de leden van de verschillende Audi-clubs die vandaag onder de vlag van ACI (Audi Club International) het 100-jarige bestaan van het merk vieren. Het merk dat furore maakte met zaken als het Audi Space Frame, overwinningen op Le Mans, S- en RS-modellen, bijzondere veiligheidssystemen als 'Procon Ten' en natuurlijk de wereldberoemde Quattro vierwielaandrijving. En vooral dat laatste systeem is goed vertegenwoordigd vandaag. "Ik ben gewoon gek op de techniek van die auto's", vertelt Menno Heeringa, eigenaar van een puntgave, bordeauxrode 'oerquattro' uit 1985. "Het heeft vele uren internet, lijstjes maken en bellen geduurd voordat ik in de kerstvakantie van 2006 dit exemplaar met maar 91.500 kilometer op



*De (inmiddels) puntgave Quattro van Menno Heeringa was 22 jaar lang van dezelfde Duitse eigenaar.*

de klok in het Duitse plaatsje Nidda vond. De eerste zestien maanden behoorde de Quattro toe aan de plaatselijke Audi-dealer, maar was daarna 22 jaar lang eigendom van degene van wie ik hem kocht." De teller geeft nog steeds maar 93.000 kilometer aan, het interieur is smetteloos en de motor loopt en klinkt als nieuw. De carrosserie met zijn welvingen die de standaardcoupé moet ontberen, glanst je tegemoet en ook de wielen lijken net uit de doos te komen. "Ik ben heel precies", glimlacht Menno. Prachtig natuurlijk, maar hier staat een auto waarbij elke kilometer waarschijnlijk heel veel pijn doet.



### Minder pijnlijk

Iets minder pijnlijk zijn de kilometers die er op de teller van de A6 Avant van Hessel Terpstra bijkomen, aangezien er al dik twee ton opstaan. Misschien kunt u zich zijn naam nog herinneren, want hij heeft al 'ns eerder met vier jaren-tachtig-Audi's in 'n aflevering van 'Autoliefde roest niet' gestaan. Vandaag is de Audi-fanaat echter op de proppen gekomen met iets anders bijzonders, want de groene Avant is niet zomaar 'n A6, maar een S6 met de heerlijke, 230 pk sterke vijf-cilinder turbomotor! Met de A6, wat in feite een gefacelifte 100 was, sloeg Audi de



*93.000 kilometer staat er op de teller van Menno's Quattro; elke volgende kilometer doet een beetje pijn.*

# koningin



Daar is-ie weer! Audi-fanaat Hessel Terpstra, nu met een schitterende S6 Avant.

Ook naar huidige maatstaven superluxe, het interieur van Hessels S6.



Een beetje roestig deze Audi 100 GL 5E, maar hij is dan ook al dik dertig jaar oud!



glundert Hessel als hij ons gebiedt in te stappen voor een ritje. Het dashboard is afgeladen met knopjes en carbonfiber decoratie en we zitten op prachtig beige leer; deze S6 heeft nieuw waarschijnlijk een aardige duik gekost, want destijds waren de Ingolstatters niet zo scheutig met opties. Ook na twee ton sleurt de 2.2 vijfcilinder aan de zware Avant in elke versnelling, maar vooral boven de 3.500 toeren, dat 't een lieve lust is. "Over een paar jaar zet ik hem weg", geeft de liefhebber aan, "maar één ding is zeker, deze verkoop ik nooit meer."



Uiteraard was er passend gebak, maar gelukkig niet óók honderd jaar oud.

## Gewoon naar de dealer

Is Hessels S6 vooral een zeer rappe reis-machine, 't apparaat waar we een kwartier later instappen is zijn volledige tegenpool. "Ik was verliefd op het origineel, maar destijds moest je er dik 60.000 gulden voor neertellen", vertelt Coen Donkers terwijl hij trots met zijn armen over elkaar naar de Sportquattro in rally-uitmonstering kijkt. "Dat was domweg te veel, dus toen besloot ik er zelf maar één te bouwen."

De Sportquattro was de speciaal voor de Groep-B rallyklasse ontwikkelde, verkorte 'oerquattro'. Het verhaal gaat dat de voorruit van de originele Quattro, zoals die van Menno, te schuin stond en het zicht belemmerde voor de coureurs. De minder vlakke voorruit van een Audi 80 bleek beter zicht te geven en samen met een kortere wielbasis leverde het een zeer wendbare en bloedsnelle rallyauto op. De straatversie van de Sportquattro (die Audi moest maken om überhaupt aan de hoogste rallyklasse mee te mogen doen) is superzeldzaam en

Coen Donkers met zijn Duitse bruid: een replica van de Sportquattro ... Zo maak je elke auto wel snel: lepel er een 4.2 V8 FSI uit een A8 in!



stylingweg in die de eerste A4 en (aluminium) A8 voortbracht. Net als zijn andere Audi's is Hessels S6 een plaatje. "Hij heeft al twee ton gelopen, maar de vorige eigenaar is er duidelijk heel zuinig op geweest",



daarom erg kostbaar. Coen: "Deze replica bestaat in feite uit drie auto's en de bodykit om het geheel af te maken kun je zo kopen. Het onderstel is van een S4, de motor is een licht aangepaste 4.2 V8 FSI uit een A8, dus je kunt er gewoon mee naar de dealer." Fideel als Coen is, mogen we er een rondje over de polderweggetjes mee sturen. "Trap hem maar goed op zijn staart hoor", jubelt Coen. De V8 is zo gretig en klinkt zo rauw dat het wel een racemotor lijkt en verder kun je wel raden wat 400 pk doet met een leeggewicht van 1.200 kilo. Coen: "Ik gebruik hem dagelijks en echt elke kilometer is een feest. Als ik me rot voel, hoef ik er maar even naar te kijken en mijn dag is weer goed."

### Mét spatlappen

"Ik hoorde van een vriend dat er een Audi 90 met spatlappen te koop stond", vertelt Gert-Jan Lenderink als we even later weer tussen de alledaagse Audi's staan. "Zijn redenering was dat iemand die spatlappen op zijn auto zet, er wel zuinig op geweest moest zijn. De toenmalige eigenaren, inderdaad een wat oudere man en vrouw, stonden op 't punt te emigreren naar Canada en daarom verkochten ze de 90." Ondertussen komt er een man naast ons staan die peinzend bekent dat hij hem destijds ook had willen kopen, maar net te laat was. Gert-Jan straalt, en terecht, want het is een erg fraai exemplaar. De ronde Audi 80 betekende in 1986 een enorme ommezwaai in styling ten opzichte van zijn oubollige voorganger en de rest van het toenmalige gamma. De 90 was overigens een iets luxere en van een vijfcilinder voorzien variant van de 80. Samen met de nieuwe vormgeving introduceerde Audi ook 'Procon Ten' waarbij het stuur in geval van een crash door middel van staalkabels in het dashboard werd getrokken om het



Deze Coupé GT 55 is het tammere broertje van de machtige Coupé Quattro.



Zo hoort het in een Audi: een dikke vijfcilinder met turbo en intercooler.



Ook voor de kleine Audi's was er voldoende aandacht.

Zó kennen we Audi's uit de jaren tachtig weer: lekker zelf slingeren.

Hieronder: de boardcomputer van de Quattro met daarnaast het digitale dashboard.



De Audi 90 van Gert-Jan Lenderink zorgde in de tweede helft van de jaren tachtig voor een flinke stijlbreuk.

hoofd vrij baan te geven. Het ingenieuze veiligheidssysteem heeft het verloren van de airbag, maar honderd jaar Audi kende uiteindelijk meer successen dan dompers. En de liefhebbers? Die geven hun liefde ongetwijfeld door op volgende generaties zodat die over een eeuw wederom onder het genot van een stuk Audi-gebak de tweehonderdste verjaardag kunnen vieren. ■

### Bekende Audi-clubs:

[www.audiclub.nl](http://www.audiclub.nl)  
[www.audiwereld.nl](http://www.audiwereld.nl)  
[www.acgn.nl](http://www.acgn.nl)  
[www.aci-nl.nl](http://www.aci-nl.nl)  
[www.audi-club-international.de](http://www.audi-club-international.de)