

Preklassiekers in een kritieke levensfase

Jeugdsentiment bij een Audi

Wanneer wordt een auto een klassieker? Na 25 jaar, zegt de wet: dan is de balans tussen gebruikswaarde en aaibaarheid zodanig gekanteld dat het bezit voortaan als 'liefhebberij' wordt aangemerkt, en daarom vrijgesteld van houderschapsbelasting. De praktijk is echter dat de meeste auto's na tien á vijftien jaar economisch zijn afgeschreven. Daarna worden ze verwaarloosd, afgeragd en na een desastreus APK-rapport gesloopt.

De levensfase tussen de 15 en 25 jaar is dus een kritieke periode die auto's moeten doorstaan om in aanmerking te komen voor een belastingvrije en vertroetelde oude dag. In die fase komt het aan op échte liefde van de eigenaar, want van een belastingvoordeel en bewonderende blikken ('Ach wat een leuk lief oud wagentje heb jij daar') moet je het dan nog niet hebben.

Voor veel Audi's van middelbare leeftijd gloort er hoop, bleek afgelopen zaterdag op de clubdag van de Algemene Audi Club Nederland bij garage Terpstra in Sexbierum. Tientallen liefhebbers slopen en kropen er kwijlend rond elkaars wagens. Modellen die door de oppervlakkige waarnemer niet eens als pensionado's herkend zullen worden. Want Audi's waren altijd vooruitstrevend maar ook tijdloos, niet modieus vormgegeven. Wie in een meer dan vijftien jaar oude Audi 80 of 100 rijdt, valt nauwelijks op in het verkeersbeeld.

Het zijn kleine details die de ouderdom onthullen. De Audi 100 van 1983 bijvoorbeeld ziet er op het eerste gezicht hedendaags gestroomlijnd uit; hij brak bij z'n lancering het aërodynamiecrecord met een luchtweerstandcoëfficiënt van 0,30. In die tijd bouwde een concurrent als Volvo nog rollende zeecontainers, en ook een BMW 5-

serie uit die periode ziet er hopeeloos gedateerd uit naast de aalgladde Audi. Slechts de relatief kleine wielen (14 inch) met smalle bandjes vallen op in de huidige tijd, nu zelfs middenklassers op 17 of 18 inch gezet worden.

Ook technisch waren Audi's altijd modern, eigenzinnig en vooruitstrevend. Met reden voert de fabrikant uit Ingolstadt vanouds het motto *Vorsprung durch Technik*. Niet alleen de vierwielaandrijving van de bekende quattro-modellen valt onder deze noemer, ook de vijfcilindermotor die het merk vanaf 1977 in z'n topedities voerde. Die motor (en z'n geluid...) alleen al maakt bij Audi-adepten de warmste gevoelens los.

Opvallend op zo'n clubdag rond zogenoemde *youngtimers* is dat het vooral de extra luxe, duur uitgeruste exemplaren zijn die de kritieke 15-25-periode overleven. Ook automatische versnellingsbakken kom je veel tegen bij de doorzetter. De oorzaak is simpel: een comfortabele 'automaat' wordt relatief vaak aangeschaft door oudere automobilisten, die weinig kilometers rijden en de wagen uiteindelijk tot hun overlijden in de garage laten staan. Meer in het algemeen verkeren dure modellen vaak in handen van bemiddelde eigenaren die niet op onderhoud hoeven te bezuinigen. En wat na-

tuurlijk de levensduur van Audi's in z'n algemeenheid ten goede komt, is de goede bouwkwiteit. Vanaf halverwege de jaren tachtig werden Audi's (eerst de 100/200-serie, daarna ook de 80 en 90) volledig gegalvaniseerd, waardoor ze praktisch roestvrij zijn - iets dat van de voorafgaande series helaas niet gezegd kan worden.

Het belangrijkste gevaar dat Audi's (en andere luxe, snelle wagens) op leeftijd in hun voortbestaan bedreigt, kun je 'slecht eigenaarschap' noemen. Rond hun vijftiende vallen de aantrekkelijkste modellen - juist omdat ze er zo fris en eigentijds uitzien - dikwijls in handen van ongerepte typen: jonge patertjes die hun geld liever besteden aan smakeloze opsmuk dan aan gezond levensonderhoud. Foute wielen, spoilers, stickers en - desastreus! - technische aanpassingen verpesten zo'n schoonheid onherstelbaar. Want voor een liefhebber draait alles om originaliteit.

Originaliteit is nodig om de sfeer van vroeger op te roepen. Want liefhebbers van *youngtimers* zijn doorgaans romantici, die met gebroken stem vertellen dat ze zijn opgegroeid op de met velours beklede achterbank van zo'n fijne 80 GLS. En dus moet hun eigen klassieker diezelfde ongeschonden achterbank hebben, liefst met een beetje sigarenlucht.



Jelle Wissman (met sjaal) showt zijn Audi 100 GL 5E van 1977, een van de eerste vijfcilinders. Foto: FD