

Museumstuk

DE DIESELTECHNOLOGIE HEEFT AFGELOPEN KWART EEUW EEN ENORME ONTWIKKELING DOORGEMAAKT. AUDI EN VOLKSWAGEN HEBBEN DAARBIJ EEN BELANGRIJKE ROL GESPEELD. HET VALT TEGENWOORDIG NIET MEE OM NOG EEN FRAAIE DIESELAUTO UIT DIE PERIODE TE VINDEN, WANT DIESELS ZIJN NU EENMAAL VAAK GEBRUIKT DOOR VEELRIJDERS. AUTOBEDRIJF TERPSTRA, AUDI-SPECIALIST IN HET FRIESE SEXBIERUM, HAD ER EENTJE, EEN PRACHTIGE 100 2.5TDI UIT 1990. ONLANGS VERHUISDE DE VIJFCILINDER NAAR INGOLSTADT OM DAAR TE WORDEN TOEGEVOEGD AAN DE COLLECTIE VAN AUDI TRADITION. DE EX-EIGENAAR VERTELT.

TEKST EN FOTOGRAFIE: HENK TERPSTRA



An het einde van de jaren tachtig was het de droom van elke zakelijke veelrijder: een zuinige maar ook vlotte dieselauto. Aan de eerste eis werd in die tijd al ruimschoots voldaan. Diesels met een verbruik van 1 liter op 20 kilometer waren geen uitzondering

en dat zonder *Bluemotion* of *EfficientDynamics*. De tweede eis was een heel ander verhaal. Geduld, in sommige modellen zelfs heel veel geduld, moest je hebben om een sprint van 0 tot 100 te realiseren. In sommige gevallen kreeg je bijna de neiging om de zandloper erbij te

nemen om de tijd te meten... Dit probleem werd enigszins opgelost door het toepassen van turbotechniek – de Mercedes-Benz 300 TD was in 1978 de eerste serieprijwagen met een turbodiesel – maar wedijveren met de benzinebroeders was een illusie.

PORSCHE-TELG Ferdinand Piech was begin jaren zeventig overgestapt van Daimler-Benz naar Audi-NSU. Hij had in Stuttgart nog meegewerkt aan het ontwikkelen van genoemde vijfcilinder diesel-motor en had eenzelfde concept bij Audi-NSU succesvol dooront-



1 | Het dashboard is luxueus en compleet, maar frivoliteiten blijven geheel achterwege. Typisch Audi. Serret-bekleding en Zebrano-hout behoren tot het Komfort-pakket. 2 | De royale zetels zien er niet alleen comfortabel uit, ze zijn het ook! De bijna nieuwstaal straalt van alle kanten van het interieur af. 3 | Elektrische bediening voor alle vier de portier ramen en uiteraard ook voor de buitenspiegels zijn standaard bij de in Nederland CD gedoopte Komfort-uitvoering. 4 | De 120 pk 2,5 liter vijfcilinder turbodiesel ligt grotendeels voor de vooras in lengterichting. Daarmee is het onderstuurde weggedrag ook meteen verklaard.



wikkeld tot een 136 pk sterke benzinemotor. Deze motor beschikte al over een K-Jetronic injectiesysteem, welke zorgde voor de zuinigheid van een viercilinder en de souplesse en het vermogen van een zes-pitter. Een goed presterende dieselmotor was echter toch even een iets ander verhaal. Voor goede prestaties in combinatie met een zeer bescheiden verbruik zag Piech maar één oplossing: directe inspuiting. Die werd echter alleen nog maar toegepast in vrachtwagens, mede vanwege een voor personenwagens tamelijk ongewenste

'Al die moeite mist z'n effect niet; het geluidsniveau zit op eenzame laagte.'

eigenschap: een veel hogere geluidsproductie. En dat terwijl de diesels uit die tijd toch al geen toonbeeld van stilte waren...

Problemen zijn er echter om opgelost te worden en de heren van de ontwikkelingsafdeling in Ingolstadt gaven niet op. Wat ongetwijfeld ook te maken had met de manier waarop hun al genoemde baas leiding gaf: 'Ik voorspel de toekomst, jullie maken mijn voorspellingen waar. Meteen beginnen graag!' Het doorzettingsvermogen werd beloond. Na een ontwikkelingstijd van ruim tien jaar stond de primeur in september 1989 op de IAA in Frankfurt in de vorm van de Audi 100 2.5 TDI.

DE AUDI 100 type 44 was bij de introductie in 1982 al een revolutionaire auto, de eerste seriewagen met een Cw-waarde van beneden

de 0,30. Zeven jaar later echter, tegen het einde van de levenscyclus, kon dit model wel een 'verkoopboost' gebruiken. Bovendien, als het motorconcept zou floppen, dan zou op deze manier – een uitlopend model – de imagoschade beperkt blijven. De vijfcilinder leverde een vermogen van 120 pk. Het maximale koppel van 265 Nm werd bij 2.250 toeren bereikt. Daarmee was de 100 goed voor een sprint van 0-100 km/h binnen de 10 seconden en een topsnelheid van 200 km/h. Deze prestaties, in combinatie met een gemiddeld verbruik van 6 liter per 100 km, klonken de veelrijders als muziek in de oren. Hoewel de productie na een jaar al werd gestopt – de nieuwe Audi 100 verscheen eind 1990 – zijn er toch

nog 4.700 van deze eerste serie verkocht.

Doordat dit soort auto's (zeker in Nederland) veelal op zakelijke markt is verkocht en door veelrijders is bereden, zijn de meeste na zo'n tien jaar richting Oostblok verdwenen. Om daar nog astronomische kilometerstanden te bereiken, want degelijk en betrouwbaar bleken deze TDI's absoluut te zijn. Er zijn echter uitzonderingen op de export- en veelrijdersregel... Bij Hessel Terpstra, eigenaar van een in Audi gespecialiseerd autobedrijf in Sexbierum, staan we oog in oog met een unieke originele TDI, van bouwjaar 1990, met slechts 48.000 km. De auto is nieuw geleverd in Duitsland, vervolgens verkocht aan een Deense verzamelaar en is daarna in bezit gekomen van de Friese Audi-liefhebber.



1 | De NSU Ro80 was de inspiratiebron voor de wigvormige styling van de Audi 100, type 44, al is de vormgeving wel strakker. Veel glas maakt de auto heerlijk overzichtelijk. 2 | De nog als nieuwe lichtmetalen wielen zijn voorzien van 205/60 VR 15 banden. 3 | Ook de spiegels zijn volledig 'windtunnelproof'. Een laklaag hoeft er volgens Audi niet op.



AUTOBEDRIJF MET VIER RINGEN

Autobedrijf Terpstra is gespecialiseerd in Audi, met verwante merken als Volkswagen en Seat kun je er ook uitstekend terecht. waarbij men daar in Friesland zijn neus niet ophaalt voor oudere modellen, tegendeel. Het bedrijf is te vinden aan de Hearewei 1, 8855 AZ Sexbierum, tel: 0517-591 841, www.autobedrijfterpstra.com.



DE 100 TDI verkeert écht in nieuwstaat. Aan de buitenzijde valt gelijk het stijlvolle Cayennerot-metallic op, evenals de chroomaccenten van de Komfort-uitvoering en de '15" Aero-wielen. Wat een uitstraling geeft deze combinatie aan de auto! Het interieur maakt het plaatje helemaal áf. We zien we zwarte velours Serretbekleding, gecombineerd met Zebrano-houtafwerking in het dashboard en deurpanelen. De chroomlijsten aan de bovenzijde zijn nog altijd ingepakt in de plastic beschermfolie die in de fabriek is aangebracht. Bewust vergeten bij de afleveringsbeurt in oktober 1990? Een Audi 100 maakt het zijn inzittenden altijd al behoorlijk naar de zin, maar bij de Komfort-versie word je écht in de watten gelegd. Elektrische raambediening en buitenspiegelverstelling, een stalen schuif/kanteldak en een goede audio-installatie van het type Gamma (neen, niet de bouwmarkt...) zijn bij deze variant standaard. In Nederland werd de Komfort-uitvoering geleverd als CD en was dan uitgerust met een volautomatische airconditioning in plaats van een schuif-/kanteldak.

De afwerking van het interieur ligt werkelijk op topniveau. Bij de facelift in 1988 was het gastenverblijf al ingrijpend aangepast in de stijl van de in 1986 geïntroduceerde Audi 80. Ook hierin is duidelijk de hand van Herr Piech terug vinden; Audi wilde zichzelf nog duidelijker

lijker bewijzen als topmerk tussen Mercedes-Benz en BMW.

HOE RIJDT DAT nou, zo'n ruim twintig jaar oude diesel-youngtimer? Komfort heet de uitvoering, comfortabel is de auto. Het weggedrag ligt op een hoog niveau, maar is toch heel anders dan bij zijn achterwielgedreven collega's. Het is heel voorspelbaar, maar eens even lekker sportief gaan hoeken komt geen moment in je op. Opvallend is de rust in het interieur. Niet zo vreemd. Trek je de motorkap open, zie je meteen hoe de machinerie aan werkelijk alle kanten is ingekapseld met isolatiemateriaal en beschermplaten. Al die moeite mist z'n effect niet; het geluidsniveau zit op eenzame laagte. Zeker als je weet dat deze auto al 21 jaar geleden de fabriek heeft verlaten. Toch is de techniek niet volledig weggemoffeld, wat eigenlijk wel zo leuk is voor de beleving. Nou ja, bij een echte autoliefhebber dan; die hoort duidelijk dat hij met een smakelijk roffelende vijfcilinder diesel onderweg is.

En, waar het ook om begonnen was, de techniek zorgt voor goede prestaties. Bij lage toerentallen pakt de diesel goed op, zodat je soepel en vlot met het verkeer mee komt (of juist iets sneller gaat). Geen rammeltjes of kraakjes, je merkt dat je met een zeer fijn rijdend voertuig onderweg bent. Je hoeft niet lang achter het stuur te

zitten om tot de conclusie te komen dat destijds heel wat kilometereters moeten hebben zitten wachten op zo'n auto. Met name na de introductie van het nieuwe model 1.9 TDI in 1992 – de 120 pk diesel stond bij de opvolger van het type 44 even niet op het programma – werd diesel rijden pas echt een hit!

HOE FIJN HET ook is, eigenlijk is het zonde om veel te gaan rijden in zo'n exemplaar als dit. Het is het bekende duivelse dilemma. Enerzijds is deze auto nog heel geschikt om dagelijks te gebruiken, maar anderzijds is dat vanwege de staat en de kilometerstand juist weer zonde. Bovendien is weinig rijden economisch heel onverstandig, gezien de relatief hoge wegenbelasting voor deze 1.320 kg wegende Audi. Al kun je ook stellen dat menige moderne compacte middenklasser zwaarder is. Tja, en wat moet je dan als eigenaar van zo'n uniek exemplaar? Gelukkig is het dilemma inmiddels opgelost. De auto is verkocht en krijgt de plek die hij verdient. De rode vijfcilinder is inmiddels verhuisd naar zijn (vermoedelijk) laatste eigenaar: Audi Tradition in Ingolstadt. Inderdaad, deze dieselenende 100 kun je tegenkomen in het 'Werksmuseum', of op de fabrieksstand van bijvoorbeeld de Techno Classica. Kunnen ze bij Audi nu eindelijk de folie van de chroomlijsten verwijderen! |

TECHNISCHE GEGEVENS

Audi 100 2.5 TDI 1990. **Motor:** 2.461 cc 5-in-lijn turbodiesel OHC, 120 pk/88 kW@4.250 tpm, 265 Nm@2.250 tpm. **Transmissie:** vijfbak, voorw.aandr. **L x B x H:** 479 x 181 x 142 cm. **Gewicht:** 1.320 kg (Avant: 1.360 kg). **Banden:** 205/60 VR 15. **Top:** 200 km/u (Avant: 198 km/u). **0 – 100 km/u:** 9,9 sec (Avant: 10,1 sec). **Nieuw prijs vanaf:** € 34.700. **CD-versie:** € 38.795.