

Audi 100 Type C1 1968-76

Den første Audi 100 var fra starten et tvivlsomt projekt. Den var en ny model i Audi's program og udfordrede selvste Mercedes, ledelsen i VW, som ejede Audi, kendte ikke noget til udviklingen af denne bil og havde givet ordre om, at Auto Union-fabrikken, som fremstillede Audi, fremover skulle bygge VW Bobler! Bilen i sig selv var et unikum: Den havde Mercedes-dimensioner, udtrykte kedelig fornuft og havde en pris, ingen i den klasse kunne konkurrere med. Målgruppen og køberne af disse biler var dem, der ikke havde råd til Mercedesen.

Dens skabelseshistorie har en spændende karakter. Den starter egentlig allerede i 1958, hvor Daimler-Benz overtager aktiemajoriteten i Auto Union og dermed kontrollen over deres på det tidspunkt sidste bilmærke i produktion, DKW. Men de gamle totaks-motorer i DKW'erne stank og larmede og blev ikke erstattet i den nye F102-model fra 1963. Enden blev, at Volkswagen 2 år senere overtager de udfordrede 4 ringe. Derefter bliver der igen produceret mindre bilmodeller med Audi-navnetrækket, herunder Audi 60, 80 og Super 90, men baseret på DKW-teknik, og uden den helt store succes. Det bliver besluttet, at der fremover kun skal bygges VW Bobler på Auto Union-fabrikken i Ingolstadt. I hvert fald ifølge VW's leder, Heinrich Nordhoff, der jo reddede VW efter krigen og med hård hånd og stædighed havde skabt en automobil sensation. Men alligevel får F102-modellen ny fire-taks-motor, selvom dens dage øjensynligt var talte. Heinrich Nordhoff forbød Auto Union-chefen Rudolf Leiding at udvikle nye modeller. Men den tekniske leder hos Auto Union, Dr. Ludwig Kraus, arbejdede alligevel, sammen med betroede medarbejdere, videre i det skjulte på fremtidens biler. Dr. Ludwig Kraus var da heller ikke hvem som helst: Han var kendt for sit arbejde med konstruktionen af de legendære Mercedes Sølvpile og var desuden pioner i vægtbesparende konstruktioner. På kort tid var den nye, store Audi færdig på tegnebrættet. Da man ikke havde penge til egentlige designere, lavede Kraus og hans team da bare det hele selv.... Da Leiding så modellen i størrelsen 1:1, var han bestyrtet. Men alligevel begejstret. Men hvad ville Nordhoff sige? Ledelsen fra Wolfsburg med Nordhoff i spidsen opdagede snart missæren, og bekendtgjorde deres inspektion af projektet. På den dag, deres ankomst var planlagt, sagde Dr. Ludwig Kraus om morgenen til sin kone: "Altså, hvis jeg kommer hjem og spiser frokost hos dig i dag, er jeg blevet smidt ud. Hvis jeg ikke kommer, kan du regne med at jeg stadig er chef hos Auto Union". I et rum i udviklingsafdelingen blev den nye bil præsenteret. (Dr. Ludwig Kraus beholdt sin hat og jakke på). Audi 100 stod bag et forhæng og var dækket af et klæde, sammenflicket af flere gamle stykker stof. Man fulgte devisen: Fattig, men ren. Kraus trak forhænget til side, fjernede dækkenet og drejeskiven, som bilen var placeret på, satte sig i bevægelse. Nordhoff gik flere gange rundt om vognen, og havde til at starte med en rød nakke! Det betød, for dem som kendte ham, ophidselse og vrede. Men pludseligt ændrede det sig og hans ansigt blev venligere og i det øjeblik lagde Kraus jakke og hat. Han vidste, at de havde vundet. Nordhoff sagde bare: "Grønt lys til denne vogn!". Serieframstillingen var dermed besluttet. På få måneder er produktionsmodellen færdig. Kraus vægtreducerer hver eneste del af bilen i sin computer, hvilket angiveligt var første gang det skete i den tyske bilindustri. Resultatet betød en egenvægt på nøjagtig 1040 kg. Mercedes-rivalen var klar til kamp. I slutningen af 60'erne blev Audi, som en rest efter DKW-tiden, i øvrigt stadig forhandlet af mange Mercedes-forhandlere.....Deres argument overfor Mercedes-modellerne var: Korte leveringstider og lave priser. 11.600,- DM kostede 200-serien i

Mercedes-programmet i 1968 (i Tyskland), hvor den 100 HK's Audi 100 havde en prisseddel på kun 9.600,-. Og ikke bare prismæssigt havde den nye konkurrent et forspring: 0-100 km/t klarede den på 12 sekunder. Mercedesen havde brug for 16. Det varede ikke længe, før ventetiderne på de 2 modeller var udlignet.... Audi 100 limousine blev på kort tid en succeshistorie. Fra produktionsstarten i 1968 til 1976 blev der bygget mange varianter, fra 80 til 115 HK, flere udstyrstrin fra standard til S, LS, GL og GLS og desuden 2- og 4-dørs versioner. Derudover præsenteredes i 1969 en coupé-udgave. Bilerne blev i produktionstiden naturligvis udviklet løbende: I 1973 fik Audi 100 et facelift, som bl. a. indebar et mere kantet forparti med plastikgrill og bremseskiverne foran var fra august 1974 placeret ved hjulene, og ikke som hidtil indvendigt ved gearkassen. Fra september 1973 blev der indført nye sikkerhedskrav for personbiler på det amerikanske marked og det betød bl. a. forstærkede vanger og kraftigere kofangere. Resultatet var, at Audi 100 kunne klare et sammenstød på op til 8 km/t for eller bag, uden karosseriskader. 100-serien blev en ny start for Audi, og var begyndelsen på en ny æra og forløber for de nye modelserier 50 og 80. Alt i alt kan man sige, at Dr. Ludwig Kraus, med tilnavnet Dr. Audi, reddede de fire ringe fra at blive erstattet med VW-produktion. Til sin død for få år siden, kørte Kraus da også i coupé-modellen af Audi 100, kaldet Coupé S. Det var i alle henseender "hans bil".

Om den viste bil på disse sider kan følgende berettes: Den er produceret i Ingolstadt, Tyskland og sendt til Danmark til importøren Audi NSU i Odense. Den blev dog ikke indregistreret til brug i Danmark. Vognen startede sit liv på grænseplader (reg.nr. DK 4544/72) i Grønland den 8. juni 1972, da køberen angiveligt ved erhvervelsen var bosat der. Han havde den dog kun i godt 3 måneder, hvorefter den overgik til hans far. Audi'en kom retur til Københavns frihavn, hvor den blev fortoldet og vurderet torsdag den 14. september 1972 kl.15.00. Den danske registreringsafgift blev betalt (kr. 24.910,-), bilen blev registreret på alm. sorte plader (reg.nr. CP 54548) og den har den stadig. Audi'en blev passet i alle ender og kanter, det var hans bil og ingen andre måtte køre den. Alle dokumenter inkl. servicehistorie, toldpapirer og garantibevis (6 måneders varighed) er alt sammen stadig med bilen. Ejerens kone var i øvrigt ikke så høj, så der blev syet en skråpude til passagersædet foran, der, naturligvis, matcher bilens indtræk. Audi'en er ikke restaureret, forskærmene er dog omlakeret på et tidspunkt. Vognen er holdt originalt og er aldrig blevet svejset, eller kørt om vinteren, endsige i dårligt vejr. Den har på et tidspunkt fået undervogsbehandling, og det har nok også været med til at redde bilen fra at gå til. Sidst i 2005 gik ejeren bort som 92-årig og bilen endte i dødsboet, hvor den skulle realiseres. Da købte nuværende ejer den. Jeg måtte i øvrigt kun erhverve bilen, hvis jeg lovede at passe rigtig godt på den, ellers ville den blive skrottet! Den aftale valgte jeg at indgå med dødsboet og den vil naturligvis også blive overholdt fremover. Bilen blev i øvrigt synet 31. marts 2007 uden anmærkninger. "Den kan vist ikke være meget bedre", som synsmanden bemærkede.

Mærke: Audi

Model: 100 LS

Type: C1

Motor: 1,8L 100 hk

Karosseri: 4-dørs limousine

Farve: Rauchblau (originallak)

Kmstand: 175.000

Standardudstyr: Nakkestøtter på forstole, elbagrude, træindlæg på instrumentbord, kromlister på vognens sider inkl. skærmkanter, gummilister på kofangere, velour/vinyl-indtræk, 3-punktsseler foran m.m.

Ekstraudstyr: Omdrejningstæller, radio Blaupunkt Ingolstadt (hvad ellers...?), skråpude til kortbenede passagerer