

JUGEND ERINNERUNG

Was ist nur mit der Jugend los? Die jungen Leute sitzen in Daddys SUV oder fahren mit der Bahn – und ahnen nicht, wie cool wir uns fühlten, wenn wir im mühsam ersparten Coupé auf dem Weg zur Disco waren

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Wim Woeber]



VW SCIROCCO GTX
ZUSTAND 2: 9300 €
WERTENTWICKLUNG | ▲



AUDI GT COUPÉ
ZUSTAND 2: 10.900 €
WERTENTWICKLUNG | ▲



MITSUBISHI STARION
ZUSTAND 2: 10.700 €
WERTENTWICKLUNG | ▲



OPEL MANTA i200
ZUSTAND 2: 19.500 €
WERTENTWICKLUNG | ▲

Es war so einfach: Coupés basierten auf einer Limousine, waren aber (zumindest optisch) flacher, hatten zwei Türen und eine mehr oder weniger große Heckklappe. Zumindest aber eine große Heckscheibe, die Platz für den überdimensionierten Kenwood-Aufkleber bot. Die Familienzugehörigkeit war – teilweise wegen des identischen Vorderwagens – eindeutig, die Motorenpalette reichte von bieder bis sportlich. Mischkreaturen aus Geländewagen, Limousine und Coupé gab es höchstens in der Kuriositäten-Halle der Essen Motor Show. Auf der Straße spielte sich das wahre Leben ab: Am Straßenrand wurden die Autos je nach Zustand gepflegt oder repariert – und natürlich voller Stolz präsentiert. Aber bevor wir uns hier zwischen Vokuhila und Schulterpolstern verlieren, schauen wir lieber, was von damals übrig geblieben ist.

Vier Jahre Pause: endlich wieder ein Coupé von Audi
Da wäre zunächst einmal der Audi. Die Ingolstädter hatten in den vorangegangenen 70er-Jahren konsequent an ihrem Image gearbeitet – und sich selber bereits 1971 mit dem Slogan „Vorsprung durch Technik“ die Marschrichtung vorgegeben. 100 Coupé S und 80 GTE demonstrierten, dass man sich neben den komfortablen Limousinen durchaus auch auf sportliche Autos verstand. Als im September 1978 der neue Audi 80 (B2) vorgestellt wurde, entstand hinter den Kulissen bereits das dazugehörige Coupé. Genau genommen waren es sogar zwei Coupés, die 1980 auf den Markt kamen: Der quattro gab im März die Initialzündung zu Audis legendärer Allrad-Historie. Er hatte seinen Bruder im Lauf der Entwicklung überholt. Im Oktober kam die ursprünglich angedachte, schmalere Version, schlicht „Coupé“ genannt. Beide Versionen waren keine Billigheimer. Der quattro war fast doppelt so teuer wie sein vorderradgetriebener Bruder, aber auch dessen Fünfzylinder-Modell war mit einem Einstandspreis von rund 22.000 Mark kein Schnäppchen. Das war deutlich mehr als für das Topmodell der 80er Limousine, den GLE. Für unwesent-



So waren sie, die 80er-Jahre: Das Cockpit des Audi ist schnörkellos, aber gerade dadurch enorm übersichtlich



Der Typ 81 beweist: Komfort und Sportlichkeit lassen sich durchaus vereinen

Der große Fünfzylinder blieb zunächst Coupé und quattro vorbehalten, erst später war er auch in der Limousine zu haben

Die Form ist legendär, die Coupés waren wichtig für Audis sportliches Image

KAUFBERATUNG Audi Coupé (Typ 81) Bj.: 1980 – 1988

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Das Coupé kommt biederer daher als der pausbäckige quattro. Schlechter ist es deswegen nicht - erst recht nicht mit dem Fünfzylinder. Wichtig ist die Frage nach Wartungsstau und Zustand.

■ **KAROSSERIE** Mit dem Facelift 1984 hat Audi die Rostvorsorge verbessert. Trotzdem kommt es aufgrund des Alters zu den typischen Schäden. Besonders auffällig sind die Spritzwand, der Windschutzscheibenrahmen, die A-Säulen (vor allem bei Autos mit Schiebedach), Wagenheberaufnahmen und Radläufe.

■ **TECHNIK** Sowohl die Vier- als auch die Fünfzylinder-Motoren gelten als robust und anspruchslos. Gerade beim Fünfzylinder kommen durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen oder defekte Hydrostößel vor. Das Einspritzsystem (K/KE-Jetronic) nimmt lange Standzeiten übel: Der Steuerkolben kann sich festsetzen,

gelegentlich löst sich die Dichtung zwischen Ober- und Unterteil auf. Das Fahrwerk leidet unter dem üblichen Verschleiß (Gummis, Querlenker, Domlager).

■ **ERSATZTEILE** Vorsicht ist geboten: Vier- und Fünfzylinder-Modelle sowie das Coupé quattro sehen sich ähnlich, einige Teile sind aber dennoch unterschiedlich. Auch Zierleisten, Türverkleidungen & Co. sind nur schwer in der richtigen Version zu bekommen.

■ **KOSTEN** Was selten ist, ist teuer. Oft genug muss ohnehin auf Ersatzteile zurückgegriffen werden. Immerhin: Positive Überraschungen gibt es bei manchen Technikteilen.

ADRESSEN

Typ 81/85 IG Deutschland e.V.
Markus Zürrer
Passauer Straße 39
94139 Breitenberg
Mail: kontakt@typ8185ig.de
typ8185ig.de

autewo GmbH
Gebrauchtteile
Hansestr. 38
51688 Wipperfürth
Tel.: 02268 / 901390
Mail: info@autewo.de
autewo.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	10 €
Querlenker	35 €
Scheinwerfer	60 €
Kotflügel links	178 €
Windschutzscheibe	160 €
Endschalldämpfer	120 €



DAS GEFÄLLT Der Typ 81 ist mehr Reise-Coupé als Sportwagen, beim Fünfzylinder betört zudem der Motorenklang. Reichlich Platz bietet er ebenfalls.



DAS STÖRT Das Coupé profitiert vom guten Image des quattro. Leider schlägt sich das häufig auch im Preis der angebotenen Autos und Teile nieder.

AUDI COUPÉ GT Technische Daten



ANTRIEB R5-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch KE-Jetronic; Bohrung x Hub: 81,0 x 86,4 mm; Hubraum: 2226 cm³; Verdichtung: 8,5; Leistung: 85 kW/115 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 165 Nm bei 2500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Querlenker, Stabilisator; hinten: Torsionskurbelachse, Panhardstab; v./h. Teleskopdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 185/60 HR 14, Räder: v./h. 6 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4421/1682/1350 mm; Radstand: 2538 mm; Spurweite v./h.: 1480/1475 mm; Leergewicht: 1060 kg; Tankinhalt: 68 l; Bauzeit: 1980 bis 1988; Stückzahl: 49.296; Preis (1986): 35.315 Mark

MESSWERTE¹ AUTO

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 10,8 s;
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h;
Verbrauch: 10,1 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 08/86

REDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung
Für jede Wetterlage seit über 20 Jahren: 175/70 R 13 82T Quatrac 5

WÜRTTEMBERGISCHE

Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 139,32 € TK 150
¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in ÖL

MITSUBISHI STARION
Technische Daten



ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Steuerkette; Gemischbildung: elektronische Einspritzung; Turbolader mit Ladeluftkühlung; Bohrung x Hub: 91,1 x 98,0 mm; Hubraum: 2555 cm³; Verdichtung: 7,0; Leistung: 114 kW/155 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 284 Nm bei 2500/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Zugstreben, Stabilisator; hinten: Federbeine, Dreiecklenker, Stabilisator; v./h. Teleskopdämpfer; Kugelumlauflenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 205/55 VR 16 / 225/50 VR 16, Räder: v./h. 7 x 16 / 8 x 16

ECKDATEN L/B/H: 4430/1745/1315 mm; Radstand: 2435 mm; Spurweite v./h.: 1470/1456 mm; Leergewicht: 1380 kg; Tankinhalt: 75 l; Bauzeit: 1982 bis 1990; Stückzahl: 30.000; Preis (1988): 42.700 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 8,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h; Verbrauch: 11,5 l/100 km

¹ Werksangaben



Reifenempfehlung
Klassischer Look, moderne Leistung:
215/60 R 15 94W Sprint Classic



Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 154,91 € TK 150
¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

lich mehr gab es sogar schon einen Mercedes W123. Dafür hatte das Coupé aber auch eine Menge zu bieten: Als GT etwa war es mit dem Fünfzylinder-Motor aus dem Audi 100 zu haben, der der Limousine zunächst vorbehalten blieb. Die Vierzylinder-Modelle wurden als GL bezeichnet. Außerdem bot das Coupé die sportliche Form mit der flacher stehenden Frontscheibe und profitierte von der früheren Markteinführung des beliebten quattro und dessen gerade beginnender Motorsport-Karriere. Das Raumgefühl im Audi Coupé ist gut, Fahrer und Beifahrer haben ausreichend Platz. Die Sicht nach hinten ist aufgrund der schrägen C-Säule und des recht hohen Hecks eher mäßig. Dass der Audi als komfortables Reise-Coupé gedacht war und nicht als Lastesel, zeigt sich in vielen Details: Die Heckscheibe steht fest, zum Be- und Entladen muss die darunterliegende Klappe reichen. Der Kofferraum ist zwar

groß, aber nicht flexibel: Wegen des hinter der Rückbank stehenden Tanks kann diese nicht umgeklappt werden, um etwa sperrige Güter einzuladen. Die Fahrleistungen sind, gerade mit dem 115 PS starken 2,2-Liter-Motor, in der Tat sportlich, das Fahrwerk aber eher komfortabel bis gutmütig ausgelegt – nicht zuletzt, um das Coupé vom sportlicheren quattro abzugrenzen. Die Brücke zwischen beiden Modellen schloss übrigens 1984 das Coupé quattro (Typ 85). Das hier gezeigte Auto stammt aus dem Modelljahr 1987, es gehört also zu den späten (Katalysator-)Versionen. Tatsächlich waren es bei Besitzer Jürgen Frankovsky die Jugend-Erinnerungen, die ihn zum Coupé GT brachten. Dazu gehören für ihn typische zeitgenössische Veränderungen wie die größeren Räder oder der Sportauspuff. Durch der Preis-Gestaltung gelangten die Audi Coupés damals meist erst später – wenn sie bezahlbar waren – in die Hände der jungen, tuning-

begeisterten Wilden. Schon geht es weiter in unserem Coupé-Quartett: Gegen den Mitsubishi Starion wirkt der Audi wie ein Röhrenradio neben einem Walkman.

Der Starion kam mit Turbo und Hinterradantrieb

Die Japaner boten wieder einmal Hightech auf vier Rädern. Zwar war das Layout – Motor vorn, Antrieb hinten – eher konservativ, doch unter der kantigen Haube mit ihren Klappscheinwerfern tobte der Bär: Ein Turbolader pushte den zwei Liter großen und mit zwei Ausgleichswellen versehenen Vierzylinder auf 170, mit Ladeluftkühler ab 1985 sogar 180 PS. Man muss bedenken: Zu jener Zeit stand Mitsubishi in Deutschland noch für die eher hausbackenen Modelle Colt, Lancer und Galant. Dass der Starion auch als Chrysler, Dodge und Plymouth vermarktet wurde, unterstreicht, dass man in erster Linie den amerikanischen Markt im Visier hatte. Egal: Der deutsche Coupé-Freund

freute sich ebenfalls über Abwechslung – und über den kurzen Auftritt im 80er-Jahre-Klamauk-Actionfilm „Cannonball Run II“. Dort bretterten Jackie Chan und Richard Kiel in einem frühen Starion über die Leinwand. Dem brachialen Aufschlag folgte 1987 die technisch ausgereifere Version: Zwar standen jetzt nur noch 155 PS zur Verfügung, die entsprangen aber nunmehr aufgeladenen 2,6 Liter Hubraum. Es blieb bei vier Zylindern, die aber zusätzliche Jet-Ventile und eine Zweipunkt-Einspritzung sowie den wichtig gewordenen Dreiwege-Katalysator spendiert bekamen. Ein weiteres technisches Highlight gab es an der mit belüfteten Scheiben versehenen Hinterachse: das ASBS. Diese elektronische, über einen G-Sensor im Kofferraumboden gesteuerte Bremskraftregelung wird als Vorläufer des ABS angesehen. 1987 präsentierte Mitsubishi den Widebody, der auf diesen Seiten in seiner 1990er-Version zu sehen >



Das Cockpit des Mitsubishi wirkt verspielter, aber durchaus hochwertig. Wichtig: die großen Rundinstrumente



Deutlich ausgeformte Sitze geben in schnellen Kurven den nötigen Halt



Typisch japanisch: Der Motor ist keine Schönheit, mit Turbolader und Ladeluftkühler aber ein Leckerbissen für Technikfans

KAUFBERATUNG Mitsubishi Starion Bj.: 1982 – 1990

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Starion ist ein Fall für Liebhaber: Viele Autos gibt es nicht, die Teileversorgung ist ebenfalls mau. Gerade dieser Exoten-Status macht ihn so interessant – ganz abgesehen von seinen Fahrleistungen.

■ **KAROSSERIE** Aus Freude über ein gefundenes Auto sollte eine genauere Untersuchung nicht vernachlässigt werden: Rost ist häufig an den hinteren Seitenteilen vor den Hinterrädern sowie an den Schwellern und Rahmenlängsträgern zu finden. Eine ganz andere Problematik: Auf den Kunststoffteilen (Schürzen, Heckspoiler) verblasst der Lack. Vor allem rote Autos sind betroffen.

■ **TECHNIK** Der Turbo bietet Freud und Leid gleichermaßen: Sind die Vorbesitzer sorglos mit ihm umgegangen, drohen Laderschäden und gerissene Zylinderköpfe. Frühe Modelle hatten noch keinen Ladeluftkühler, was die Lage zusätzlich verschärft. Ausge-

schlagene Lenkungen, gerissene Auspuffkrümmer oder ein nicht funktionierendes Hinterachs-ABS kommen hin und wieder vor.

■ **ERSATZTEILE** (Basis-)Motor und Getriebe kamen zum Teil auch bei Sapporo und Galant zum Einsatz – was die Suche nur bedingt erleichtert. Neue Blechteile sind so gut wie gar nicht zu bekommen, das gilt auch für das Interieur.

■ **KOSTEN** Selbst wenn es etwas mehr kostet: Einem kompletten, guten Auto sollte man den Vorzug gewähren, idealerweise mit einem zweiten Wagen als Organspender. Teile sind nicht unbedingt teuer, aber kaum zu finden.

ADRESSEN

Mitsu-Freunde Baden-Württemberg Club & Forum
Friedrichstraße 11
79346 Endingen
Mail: kontakt@mitsu-freunde-bw.de
mitsu-freunde-bw.de

Japan Parts
Ersatzteile
Industriestraße 6
22885 Barsbüttel
Tel.: 040 / 20206081
Mail: info@japan-parts.de
japan-parts.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	17 €
Querlenker	45 €
Scheinwerfer	55 €
Kotflügel links	40 €
Windschutzscheibe	450 €
Endschalldämpfer	120 €



DAS GEFÄLLT Mit dicken Backen und Klappscheinwerfern ist vor allem der Widebody so herrlich 80er – hinzu kommen echte Sportwagen-Fahrleistungen.



DAS STÖRT Der Starion ist ein Underdog, die Teileversorgung eine Katastrophe. Schade, das Auto hätte deutlich mehr Aufmerksamkeit verdient.



Der Starion ist ein Exot auf unseren Straßen, die Verbreiterungen machen ihn noch spektakulärer

ist. Dicke Backen waren in, man denke nur an den bereits erwähnten Audi quattro, den BMW M3, den Porsche 944. Das war die Liga, in der die Japaner mitspielen wollten. Entsprechend sportlich war der Starion abgestimmt, die magische 200-km/h-Marke erreichte er locker.

Und so bestätigt auch Marcel Büttner, der den roten Widebody mit zum Fototermin brachte und jede Schraube des japanischen Coupés kennt: „Das ist ein geiles Auto, das macht einfach Spaß!“ Lediglich die Lenkung wurde seinerzeit als zu indirekt kritisiert, sie hätte gern etwas knackiger reagieren dürfen. Fakt ist: Der Starion wäre auch auf deutschen Straßen ein ernsthafter Konkurrent für die Sportwagen und Coupés seiner Zeit gewesen. Wenn man ihn denn wahrgenommen hätte. Der Porsche 944 war nur etwas stärker, aber deutlich teurer. Porsche brachte allein von der Basis-Version über 116.000 Modelle an den Mann. Gerade einmal 3319 Starions in allen Bauformen hingegen wurden in Deutschland gekauft – von insgesamt 30.000 gefertigten Exemplaren. Entsprechend selten ist er heute als Oldtimer.

Ganz anders ergeht es dem Manta. Völlig losgelöst von der Historie der ersten Generation wurde der „B“ vom Kultmobil über Lachnummer und Filmstar zum anerkannten Klassiker. Der Manta war allgegenwärtig, zeitweise parkte in jeder größeren Straße mindestens einer. Und das nur selten im Originalzustand. Die Tuning-Szene hatte Hochkonjunktur, Opels Baukasten-System machte vieles möglich: Große Motoren gab es günstig auf dem Schrottplatz, ausladende Spoiler bei D&W. Und dann waren da noch die auf schnelle Opel spezialisierten Turner. Einer davon – mit einem ganz heißen Draht nach Rüsselsheim – war und ist Irmischer.

Firmengründer Günther Irmischer senior hatte seit 1968 bereits etliche Autos für den Renneinsatz umgerüstet, als Opel an ihn herantrat. Die erfolgreiche Kooperation im Motorsport sollte auf der Straße ihre Fortsetzung finden: mit Sondermodellen wie dem 1983 vorgestellten Manta i200. „Gebaut von Opel, modifiziert von Irmischer“, so bewarben die Rüssels-



Opel und Irmischer beobachteten die Szene – und bauten ihr den i200



Das Manta-Cockpit präsentiert sich fast übertrieben nüchtern, ansatzweise klingen sogar die 70er-Jahre noch durch



Die Sitze sind der Traum jedes Opel-Fans



Mit dem Irmischer-Kit bot der 2.0E vollgashungrige 125 PS

KAUFBERATUNG Opel Manta B Bj.: 1975 – 1988

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Opel Manta geht immer. Die Zeit der blöden Witze ist längst vorbei. Wer das Coupé-Feeling frei von allen Klischees genießen will, greift nach den selteneren Modellen wie dem hier gezeigten i200.

■ **KAROSSERIE** Rost ist auf jeden Fall ein Problem, das bei jedem Manta früher oder später auftaucht. Eine typische Schwachstelle ist der Knick im Längsträger: Hier sammelt sich das Wasser und lässt ihn von innen gammeln. Auch Sitzhalter, Wagenheberaufnahmen, Reserveradmulde und Schweller gehören zu den gefährdeten Bereichen. Oft ist hier schon einmal geschweißt worden. Dann kommt es auf die Sorgfalt an, mit der vorgegangen wurde.

■ **TECHNIK** Eingelaufene Nockenwellen oder Ölverlust kommen immer wieder vor, unter Umständen versagen die Einspritzventile ihren Dienst. Im Großen und Ganzen aber gilt: Mo-

toren und Getriebe sind robust. Vorsicht vor Tuning-Umbauten: Oft wurden die Möglichkeiten genutzt und andere Motoren eingebaut oder die vorhandene Technik verändert.

■ **ERSATZTEILE** Selten ist die Situation so unproblematisch wie hier: Große Stückzahlen, Opels Gleichteile-Strategie und eine rührige Szene lassen den Manta überleben. Kritisch wird es mitunter bei speziellen (Ausstattungs-)Teilen.

■ **KOSTEN** Es gibt Licht und Schatten: Günstig ist nicht immer gut. Viele Nachfertigungen müssen mühsam angepasst werden, Originalteile wiederum sind teuer.

ADRESSEN

Alt-Opel IG
Gerd Seng (Typreferent Manta B)
Postfach 1121
36120 Eichenzell
Mail: seng@alt-opel.eu
alt-opel.eu

PS autoteile
Ersatzteile
Funkendorf 39
95473 Prebitz
Tel.: 09205 / 1377
Mail: info@ps-autoteile.de
ps-autoteile.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	20 €
Querlenker	55 €
Scheinwerfer	70 €
Kotflügel links	400 €
Windschutzscheibe	130 €
Endschalldämpfer	90 €

DAS GEFÄLLT Das klassische Konzept Motor vorn, Antrieb hinten in Verbindung mit der relativ simplen Technik begeistert bis heute.

DAS STÖRT Viele Autos wurden im Lauf der Zeit mehr oder weniger gekonnt umgerüstet. Wer Originalität sucht, braucht den Kennerblick.



ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Duplex-Rollenkette; Gemischbildung: Bosch LE-Jetronic; Bohrung x Hub: 95,0 x 69,8 mm; Hubraum: 1997 cm³; Verdichtung: 9,4; Leistung: 92 kW/125 PS bei 5900/min; maximales Drehmoment: 163 Nm bei 4700/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker; hinten: Zentralgelenk-Achse; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern, Stabilisator; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 195/60 R 14, Räder: v./h. 6 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4445/1670/1300 mm; Radstand: 2518 mm; Spurweite v./h.: 1375/1375 mm; Leergewicht: 1020 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1983 bis 1984; Stückzahl: 4000; Preis (1983): 24.591 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹
Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 9,3 s;
Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h;
Verbrauch: 8,7 l/100 km

¹ Werksangaben



Reifenempfehlung
Klassischer Look, moderne Leistung:
205/60 R 13 86V Sprint Classic



Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 154,56 € TK 150
¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

VW SCIROCCO GTX
Technische Daten



ANTRIEB R4-Zylinder, vorn quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemen; Gemischbildung: Bosch K-Jetronic; Bohrung x Hub: 81,0 x 86,4 mm; Hubraum: 1781 cm³; Verdichtung: 10,0; Leistung: 82 kW/112 PS bei 5800/min; maximales Drehmoment: 159 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Querlenker; hinten: Verbundlenkerachse; v./h. Schraubenfedern, Teleskopdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 185/60 R 14, Räder: v./h. 6 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4050/1645/1280 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1404/1372 mm; Leergewicht: 970 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1982 bis 1989 (GTX); Stückzahl: 18.920; Preis (1984): 25.640 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 9,5 s;
Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h;
Verbrauch: 9,9 l/100 km

¹ Werksangaben



Reifenempfehlung
Für jede Wetterlage seit über 20 Jahren: 175/65 R 14 82 T Quatrac 5



Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 127,68 € TK 150
¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

heimer das markante Auto. Ein spezielles Dekor unterstrich das Design des Wagens ebenso wie das Spoilerpaket von der Frontschürze bis zum „für den Rallyesport entwickelten Heckspoiler“ (so die Werbung). Innen begeisterten unter anderem die speziellen Sitze mit den überdimensionalen Opel-Blitzen. Lieferbar war der i200 in zwei Farben: Polarweiß oder Astrosilber. Trotz seiner üppigen Ausstattung gab es einige Optionen: Wer wollte, konnte anstelle des serienmäßigen Fünfgang-Getriebes auch das des Ascona 400 bekommen – und erkaufte sich damit eine etwas bessere Beschleunigung. Der mit dem Irmischer-Kit versehene 2.0E-Motor leistete 125 PS. Mit dem sportlicheren Fahrwerk und den Niederquerschnitts-Reifen bot der i200 klassisches Tuning ab Werk. Und damit eben auch die Gewissheit, ein perfekt abgestimmtes Auto zu haben. Das war bei den diversen handgemachten

Nachrüst-Lösungen ja nicht immer der Fall. Preis und Aussehen machten den nur 1983/84 gefertigten Manta i200 also von Anfang an recht exklusiv. Trotzdem mussten im Lauf der Jahre viele Autos als Basis für weitere Umbauten erhalten oder wurden schlicht verheizt. Alexander Pistner hatte Glück: Er fand den hier gezeigten Manta bereits 1998 im leicht ondulierten, aber immerhin originalen und vollständigen Zustand. Nach längerer Wartezeit wurde er dann komplett restauriert und hat nun Originalzustand, versteht sich, aber nicht ohne die dazugehörigen werksseitig lieferbaren Extras: Sportauspuff, Irmischer-Federn mit Bilstein-Dämpfern oder eine 25-prozentige Sperre an der Hinterachse seien hier beispielhaft genannt. Auch die Umrüstung von 4- auf 5-Loch-Felgen war seinerzeit bei Irmischer zu haben. Der Manta begeistert mit seinem kernigen Klang, dem definitiv sportlichen Fahrverhalten und

nicht zuletzt mit seiner Präsenz. Das Streifendesign erinnert an die einst so beliebte Rothmans-Rallye-Optik, es wirkt weder kitschig noch antiquiert: Es passt einfach! Vielleicht ist das eins der Geheimrezepte des Manta B: Ob als frühes Chrommodell mit Vinyl-dach, kultiger Mattig-Breitbau oder eben mit GSi-, GT/E- oder i200-Dekor: Manta bleibt Manta. **Der Scirocco etablierte sich schnell als Sportler** Lange Zeit waren Opel und VW Rivalen auf dem deutschen Markt: Golf gegen Kadett, Vectra gegen Passat – oder eben Manta gegen Scirocco. Die beiden Coupés eint, dass sie ursprünglich noch vor der entsprechenden Limousine vorgestellt wurden. Der im September 1970 präsentierte Manta A nahm die Technik des Ascona A vorweg, der zwei Monate später erschien. Der Scirocco hatte eine deutlich schwerere Last zu schultern: VW wagte den längst überfälligen Schnitt vom luftgekühlten Heck-

zum wassergekühlten Frontmotor in der Großserie. Der Golf sollte den Käfer ablösen. Noch während der Entwicklung soll Giorgio Giugiaro die Idee gekommen sein, ein kompaktes Coupé auf der künftigen VW-Plattform zu bauen. Karman fertigte schließlich den Scirocco, mit dem die Wolfsburger noch recht unverbindlich die ersten Reaktionen auf das neue Konzept testen und eventuelle (Konstruktions-)Fehler ausmerzen konnten. Der Rest ist Geschichte: Der Scirocco wurde ein Erfolg, der Golf ein noch größerer. Schon früh, Mitte der 70er-Jahre, begann die Entwicklung einer zweiten Generation des vorderradgetriebenen Coupés. In seinen Grundzügen blieb das Karosserie-Konzept erhalten, in vielen Details wurde es verbessert. Hatte beim Scirocco 1 noch die Designer das Sagen, wurde die zweite Serie im Windkanal optimiert. Am auffälligsten ist natürlich der „Seh-Schlitz“ unter dem Heckspoiler. Er hatte nicht nur die Auf-



VWs 80er-Jahre-Cockpits kann man lieben oder hassen – auf jeden Fall ist alles da, wo man es erwartet



Ähnlich wie beim Audi pendeln die Sitze zwischen Komfort und Sportsgeist

Der Vierzylinder mit dem Kennbuchstaben DX und 112 PS trieb ab 1982 auch den – geringfügig langsameren – Golf GTI an

KAUFBERATUNG VW Scirocco 2 Bj.: 1981 – 1992

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Das kompakte Coupé bietet die Vor- und Nachteile einer zweiten Generation: Es ist ausgereift, aber nicht mehr so urig. Trotzdem erfreut es sich großer Beliebtheit. Der Scirocco ist die GTI-Alternative.

■ **KAROSSERIE** Zwar ist die Rostvorsorge besser als bei der ersten Generation, nach 40 Jahren hat der Zahn der Zeit aber auch am Scirocco 2 gegnagt. Besonderes Augenmerk sollte den Schwellern, der Heckklappe und dem Scheibenrahmen gelten. Zwischen dem Tankrohr und dem Blech im rechten hinteren Radhaus sammelt sich Dreck – mit den bekannten Folgen. Die Scharniere leiden mit der Zeit unter den recht schweren Türen.

■ **TECHNIK** Die VW-Motoren sind bewährt und unkompliziert. Bei einer glaubwürdigen Service-Historie (inkl. Zahnriemenwechsel) sollte es kaum Probleme geben. Die Vorderachse ist etwas schwach dimensioniert, Dom-

lager und Spurstangenköpfe sind regelmäßig fällig. Ähnliches gilt, je nach Beanspruchung, auch für die Antriebswellen. Oft wurden Sportfahrwerke, Spurverbreiterungen, PU-Buchsen und ähnliches eingebaut.

■ **ERSATZTEILE** Die lange Bauzeit und die Nähe zum Golf sorgen für ein relativ gutes Angebot an Ersatzteilen, die über Volkswagen Classic Parts, diverse freie Händler oder eben gebraucht zu bekommen sind. Probleme können die zahlreichen Sondermodelle bzw. Ausstattungslinien bereiten.

■ **KOSTEN** Wartungsstau und Tuning sind die größten Kostenfallen auf dem Weg zum Originalzustand.

ADRESSEN

Scirocco Original IG
Thomas Peter
Waldenserstraße 105
64546 Mörfelden-Walldorf
Mail: info@ig53.de
ig53.de

Volkswagenhaus
Ersatzteile
Hannoversche Straße 41
34355 Staufenberg
Tel.: 05543 / 94110
Mail: info@werk34.de
werk34.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	12 €
Querlenker	30 €
Scheinwerfer	130 €
Kotflügel links	390 €
Windschutzscheibe	200 €
Endschalldämpfer	190 €

DAS GEFÄLLT Wer ein gutes Exemplar hat, genießt die sportliche Version des Golf – und das im besten Wortsinn. Unkompliziert, agil, praktisch.

DAS STÖRT Richtig als Oldtimer wahrgenommen wird er nicht: Entweder gilt er als kleiner Bruder des Audi oder wegen des Vorderradantriebs als unспортlich.



Um den Absatz anzukurbeln, präsentierte VW 1982 den rundum verspoilerten Scirocco GTX

Vergleich - Coupés der 80er

gabe, den Namen des Autos zu präsentieren: Die höhere Heckklappe erlaubte ein größeres Ladevolumen, die Übersichtlichkeit sollte aber gewahrt bleiben. Der Spoiler wiederum verbesserte den Anpressdruck auf der Hinterachse, was vor allem bei hohen Geschwindigkeiten wichtig war. Das war für das 60-PS-Basismodell logischerweise weniger interessant als für die Varianten mit dreistelligen PS-Zahlen, die durchaus an der 200-km/h-Marke kratzten. Auch wenn es den Scirocco zeitweise als GTI gab, wollte man dem sportlichen Golf natürlich nicht das Wasser abgraben. VW hielt sein Coupé mit diversen Sondermodellen interessant, eines davon ist der hier gezeigte GTX. Er kam im April 1983 mit der auffälligen Kamei-X1-Verspoilerung auf den Markt. Das kantige Design traf den Zeitgeist. Trotzdem bremste sich VW selber ein: Ab 1985 war der GTX kein Sondermodell mehr, sondern eine Ausstattungslinie, die (hauseigene)

Verspoilerung fiel nun deutlich dezenter aus. Doch für Besitzer Marcus Müller musste es die Kamei-Version sein: In den späten 90er-Jahren kaufte ein guter Freund exakt so einen Wagen. Marcus war sofort angefixt, übernahm den Scirocco nach einem Unfall und richtete ihn wieder her. Leider dauerte der Spaß nur vier Monate, dann schickte ein Transporter den GTX endgültig in die ewigen Jagdgründe. Das Thema hätte erledigt sein können, zumal Marcus diverse andere Autos jener Ära (und Marke) sein Eigen nennt. Wie es so geht: Kurz vor dem Urlaub entdeckte er in einer Online-Verkaufsbörse einen scheinbar guten GTX. Der Händler reservierte ihn tatsächlich, nach zwei Wochen Ungeduld und Urlaub nahm Marcus das Auto in Empfang. Fast zärtlich streicht er beim Fototermin über den Scirocco: Es ist die kantige Form, die ihn so begeistert. Und die wird bei einem frühen GTX eben besonders betont. Dass sich das Leichtgewicht



Mit den Kumpels zur Disco oder lässig cruisen – so sah das vor 30 Jahren aus

FAZIT Thomas Pfahl



mit 112 PS und seinem kurzen Radstand zudem recht knackig bewegen lässt, ist das Tüpfelchen auf dem X, pardon: i.

Die vier Coupés sind so individuell wie ihre Besitzer

Es bleibt die Nachbetrachtung eines unterhaltsamen Tages: Jedes Auto hat seine Geschichte(n), seine Stärken – ja, wenn es sein muss: auch Schwächen. Der Scirocco wurde gern als kleiner Bruder des Audi Coupé bezeichnet. Fakt ist: Die Verwandtschaft ist in manchen Details zu erkennen. Vom Charakter aber sind sie völlig unterschiedlich. Der Motor mit den fünf Zylindern wurde neben dem quattro-Antrieb zur technischen Kernkompetenz der Marke mit den vier Ringen. Der leichte, quirlige Scirocco aber wirkt agiler. Der Manta ist der alte Herr der Runde. Er muss nichts beweisen, er ist einfach er selbst. Der Starion wiederum überzeugt mit seinem Exoten-Status und der Technik, von der wir damals träumten. ■

Aufgepasst, liebe junge Leser: Guckt euch diese Autos an! Mit diesen Coupés haben wir fahren, flirten und schrauben gelernt. Wir waren cool, fühlten uns zumindest so. Wir konnten uns selber helfen, wenn es mal nicht lief. Mit ihren Coupés positionierten sich die Hersteller, polierten ihr Image auf. Ganz egal, ob man dabei so nah an der Großserie blieb wie im Fall des Scirocco oder so mutige Technik verwendete wie der Starion: Hauptsache, man bot dem Kunden keinen austauschbaren Einheitsbrei!

MARKTLAGE¹

Zustand 2	10.900 €
Zustand 3	5900 €
Zustand 4	2100 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹Audi Coupé Kat.



MARKTLAGE¹

Zustand 2	10.700 €
Zustand 3	6400 €
Zustand 4	3300 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹Mitsubishi Starion (155 PS)



MARKTLAGE¹

Zustand 2	19.500 €
Zustand 3	12.100 €
Zustand 4	4500 €

Wertentwicklung steigend ▲

¹Opel Manta i200



MARKTLAGE¹

Zustand 2	9300 €
Zustand 3	4700 €
Zustand 4	2200 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹VW Scirocco (112 PS)



Coupé ist eben nicht gleich Coupé – jedes dieser Autos spricht seine ganz eigene Formensprache. Ohne den obligatorischen Heckspoiler ging in den 80er-Jahren natürlich gar nichts