

## VIER TYPEN MIT

# VIER RINGEN

[ TEXTE Volker Koerdt, Jürgen Voigt ]

Das Angebot an attraktiven Audi-Klassikern ist so breit wie nie. Doch Verfügbarkeit und Preisniveau schwanken sehr stark bei Typen wie Avant RS2, Audi 200, Coupé GT und TT Roadster

lar, einen Ur-quattro hätten nicht nur Audi-Enthusiasten allzu gern in ihrer Klassikersammlung. Doch dazu bedarf es - neben einem mehr als gut gefüllten Bankkonto - einer gehörigen Portion Glück und/ oder guter Kontakte. Denn die begehrte Allrad-Ikone ist sowohl in annehmbarem als auch eher miserablem Zustand praktisch kaum zu bekommen, vielleicht mal als sündhaft teures Auktions- und Spekulationsobjekt.

#### Kultige Typen gibt es in der Audi-Historie so einige

Aber es muss ja nicht unbedingt DER quattro sein. Denn in der abwechslungsreichen Ingolstädter Historie gibt es noch einige andere begehrenswerte Typen.

WWW.AUTOZEITUNG.DE/CLASSIC-CARS

Wenn schon kein quattro, dann als 3000 Avant RS2 quattro, ge- Markt findet. Besonders gehegt vielleicht einer, der aus derselben Epoche stammt, sogar als quattro-Basis diente und auch fast so aussieht: Das Audi Coupé GT zum Beispiel wird von vielen weniger Audi-Kundigen spontan für einen quattro gehalten und hat ebenfalls einen wunderbar gurgelnden Reihenfünfzylinder unter der kantigen Haube. Die kultige Maschine treibt im Typ 81 nur die Vorderräder an, quattro-Antrieb gab es aber auch im Audi Coupé vom Typ 85.

Einen Audi 80 aus der finalen Baureihe B4 würde man hingegen weniger in die Hitliste der coolsten Audi aufnehmen, auch nicht in der Kombiversion Avant. Es sei denn, es handelt sich dabei um einen der weniger baut und entwickelt bei Porsche. und gepflegt wird hingegen der Die aberwitzige Idee, einen an sich zweckmäßigen Kombi mit der Leistung und den Fahreigen- nik wie der C3, ist also im Grunschaften eines Sportwagens anzubieten, findet bis heute viele Freunde. Das führt heute dazu, dass der RS2 dem Ur-quattro für die finale Ausgabe, gebaut kräftig nacheifert. Das gilt leider nicht nur für dessen Kult-Status, sondern auch für das Preisniveau und die Verfügbarkeit des krassen Sportkombis.

Da müsste Vertreters Liebling aus den 1980/90er-Jahren doch sehr viel einfacher und billiger bekommen zu sein. In der Tat muss man für einen Audi 100 aus der Generation C3 deutlich weniger aufbringen, sofern man denn noch ein nicht ganz durchgerittenes Exemplar auf dem

Audi 200 von seinen Besitzern. Der basiert auf derselben Techde ein besonders starker und fein gemachter Audi 100, aber eben sehr viel seltener. Das gilt auch bis 1991. Dieser Daily Driver-Geheimtipp ist nur leider auch nicht mehr so ganz geheim, was sich auch in der Preisentwicklung niederschlägt - Tendenz: steigend.

Schaut man sich hingegen bei den etwas neueren Audi-Modellen um, fällt als Kultobjekt auf Anhieb die erste Generation des TT vom Typ 8N ins Auge. Im Grunde war dieses Auto bereits mit Präsentation der ersten Studie von 1995 Kult, schon bevor >



Meisterstück: weder Retro- noch futuristisches Design im feinen Innenraum, sondern einfach nur cool und obendrein auch noch funktional CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE

Audi den TT 1998 im nur marginal "seriengeglätteten" Design der spektakulären Studie in den Handel brachte, 1999 schob Audi den nicht minder attraktiven TT Roadster nach. Das Design, das weder retro noch futuristisch ist, aber dennoch stringent bis ins kleinste Detail wie den immer wiederkehrenden ringförmigen Aluminium-Applikationen, ist bis heute beispiellos.

Kaum zu glauben, dass unter dem extrovertierten Zweisitzer das gebräuchlichste aller gebräuchlichen Technik-Fundamente steckt: Die PQ34-Plattform dient sowohl dem Golf IV als auch der ersten Generation des Audi A3 sowie noch einigen anderen kompakten Modellen aus dem VW-Konzern als Basis. Das macht den TT-Roadster der ersten Generation auch aus heutiger Sicht interessant, denn mit

den Gebrechen und Allüren eines Exoten muss man sich hier dank millionenfach bewährter Technik nicht rumschlagen. Auch Rostfraß wird man zumindest an Karosserie, Hauben und Türen kaum finden, denn hier ist alles vollverzinkt.

In der Regel gehen Roadster-Besitzer sehr pfleglich mit ihrem Fahrzeug um, denn meistens dient dieses ja eher dem Fahrvergnügen als dem alltäglichen Transport. Das Kofferraumvolumen von 220 Litern setzt der Mitnahmekapazität ohnehin enge Grenzen. Wird bei geschlossenem Dach der Stauraum fürs Verdeck nicht benötigt - zum Beispiel bei der Anreise ins Wochenend- oder Urlaubsdomizil - lassen sich dort auch noch ein paar Utensilien unterbringen.

Trotz des eigenwilligen Designs und der stylischen Instrumente bereitet der TT in der Handhabung keine Probleme. Allerdings sind die hübschen Uhren besonders bei geöffnetem Dach je nach Lichteinfall nur schwer ab-

zulesen, obwohl die Abdeckgläser mit einer entspiegelnden Schicht versehen sind. Ansonsten findet man sich im TT so einfach zurecht wie in einem Audi A3 – abgesehen von der schwer auffindbaren Entriegelungstaste für die Tankklappe, die sich im Staufach vorn im Mitteltunnel versteckt. Gewöhnungsbedürftig und nicht jedermanns Sache sind auch die kleinen Fensterflächen. Besonders bei geschlossenem Dach fühlt man sich ein wenig wie im Panzerspähwagen mit Blick durch Schießscharten.

Solide verarbeitet und bequeme Sitze - auch heute

Was dem TT-Interessenten auch bis heute zugute kommt, sind die solide Verarbeitung und die bequemen Sitze. So richtig verwohnte Innenräume mit verschlissenen Bezügen und Verkleidungen sind eher selten.

Mit dem empfehlenswerten 1,8-Liter-Turbovierzylinder (1.8T) mit 180 PS und Frontantrieb - diese Version war bereits

zum Marktstart 1999 im Programm und zum Schluss dann mit 190 PS - macht man nichts falsch. Den gleichen Motor gab's auch mit 225 PS und serienmä-Bigem quattro-Antrieb. Beides ist aber kein Muss, denn auch mit den 180 PS (optional auch als quattro oder mit tiptronic-Automatik) ist man flott unterwegs, und mit ein wenig Gefühl im Gasfuß halten sich Antriebseinflüsse in der Lenkung sowie Untersteuerneigung in Grenzen. Selbst mit der nachgerückten Einstiegsvariante des 1.8T (150, später 163 PS) ist der TT Roadster alles andere als untermotorisiert. Einziges wirkliches Argument für die Topversion mit VR6-Motor und 250 PS sind der betörende Sechszylinder-Sound und das optionale Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Leichtfü-Biger und dynamischer bewegt sich aber der TT Roadster 1.8T quattro mit 225 PS, der sich übrigens seinerzeit im 100.000 km-Dauertest der Auto Zeitung bestens bewährte.

## **AUDI TT ROADSTER 1.8T** Technische Daten

ANTRIEB 4-Zyl., quer eingebaut, 5-Ventiler, Turbo, 2 obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb); Gemischbildung: elektron, Multipoint-Einspritzung: Bohrung x Hub: 81.0 x 86.4 mm; Hubraum: 1781 cm3: Verdichtung: 9.5: Leistung: 132 kW/180 PS bei 5500/min; max. Drehm.: 235 Nm bei 1950 - 5000/min: 5-Gang, manuell; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Vollverzinkte. selbsttragende Stahlkarosserie mit 2 Türen: Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator: ESP: Zahnstangen lenkung, Servo, hydraulisch; Bremsen v./h. innenbel. Scheiben/Scheiben; ABS; Reifen: 205/55 R 16, Räder: 7 x 16

ECKDATEN L/B/H: 4041/1764/1349 mm Radstand: 2422 mm: Spurweite v./h.: 1528/1513 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1310/1610 kg; Tankinhalt; 55 l; Bauzeit 1999 bis 2006; Stückzahl: 90.760; Preis (1999): 58.675 Mark

#### MESSWERTE 1 AUTO

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 8,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h; Verbrauch: 11,8 I S/100 km

<sup>1</sup> AZ Ausgabe 02/2002

## **VREDESTEIN** TYRES

#### Reifenempfehlung

Ultrac 205/55 R 16 Optionsgröße: Ultrac 225/45 R 17



#### Ihr Fels in der Brandung.

#### Versicherung 1

Gesamtprämie (HP+TK) 299,47 € TK 92 <sup>1</sup>Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Würt-tembergischen Versicherung Basis: Zustand 2. Garagen-platz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

#### MARKTLAGE1

Zustand 2 8400 € Zustand 3 4500 €

Zustand 4 3100 €

Wertentwicklung stagnierend Audi TT Roadster 1.8T (180 PS

## KAUFBERATUNG Audi TT Roadster (8N) Bj.: 1999 – 2006

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Ja. denn hier ist man mit millionenfach bewährter Technik der PQ34-Plattform aus dem VW-Konzern unterwegs. Als noch solider und dynamischer, aber weniger kultig gilt die zweite TT-Generation (8)).

KAROSSERIE Auf die Vollverzinkung von Hauben, Türen und Chassis ist Verlass. Wirkt der Lack ausgeblichen oder drückt sich das Gestänge sichtbar am an sich soliden Textilverdeck durch oder zeigen sich an der Heckscheibeneinfassung bereits Moosspuren, dann haben wir es wohl nicht mit einem Garagenfahrzeug zu tun. Ein neues Verdeck wird teuer. Es Johnt ein genauer Blick auf Dichtungen und Verdeckmechanik. Eine Fahrt durch die Waschanlage gibt Aufschluss über eventuelle Dichtigkeitsprobleme - auch im Kofferraum.

TECHNIK Mechanisch gilt die PQ34-Technik als nicht besonders anfällig. Bei hohen Laufleistungen und starker

WWW AUTOZEITUNG DE/CLASSIC-CARS

Beanspruchung leiden Spurstangenköpfe und Traggelenke des TT. Wichtig sind der Nachweis der Zahnriemenwechsel inklusive Wasserpumpentausch, der Funktionscheck der Instrumenten sowie eine Sichtprüfung der Leitungen und Schläuche unter der Haube.

ERSATZTEILE Verschleißteile sind aufgrund der weit verbreiteten Technik kein Problem. Den Rest findet man auch im Webshop der Audi Tradition.

KOSTEN Sowohl in der Anschaffung

als auch im Unterhalt zählt der TT Roadster zu den günstigen Kultautos. Obendrein ist der Ingolstädter durchaus als Daily Driver geeignet.

DAS STÖRT Topmotorisierung (VR6) klingt toll, verbraucht aber viel und wiegt schwer auf der Vorderachse, kleine Fensterflächen wie Schießscharten.

DAS GEFÄLLT Einzigartiges Design, sehr solide Verarbeitung, leichte Bedienbarkeit, unproblematisches dynamisches Fahrverhalten, bewährte Technik.

Windschutzscheibe

Endschalldämpfer.

**ADRESSEN** 

Mittelpfad 23a

TTS-Freunde

audidrivers

Audi TT Owners Club e.V.

Tel.: +49 162 5162920

www.tts-freunde.de

www.audidrivers.de

Audi Tradition (Ersatzteile)

**ERSATZTEILPREISE** 

Scheinwerfer (Halogen).

Querlenker vorn

Kotflügel

www.audi.de/tradition-parts

Traggelenk (Führungsgelenk) .....112€

.331€

490€

..303€

361€

.1017 €

76351 Linkenheim-Hochstetten

Mail: info@tt-owners-club.net

www.tt-owners-club.net

## **AUDI AVANT RS2 quattro** Technische Daten

ANTRIEB R5-Zyl., vorn längs eingebaut; 4-Ventiler: 2 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb); Turbo, Ladeluftkühlung: Gemischbildung: elektron. Multinoint-Einspritzung: Bohrung x Hub: 81.0 x 86.4 mm: Hubraum: 2226 cm3-Verdichtung: 9,0; Leistung: 232 kW/ 315 PS bei 6500/min: max. Drehm.: 410 Nm bei 3000/min; manuelles 6-Gang-Getriebe; permanenter Allradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende vollverzinkte Stahlkarosserie mit 4 Türen und Heckklappe; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.: hinten: Doppelguerlenker, Federbeine, Stabi; Bremsen: v./h. innenbelüftete Scheiben; Reifen: v./h. 245/40 ZR 17, Räder: v./h. 7 x 17

ECKDATEN L/B/H: 4164/1803/1345 mm: Radstand: 2225 mm; Spurweite v./h.: 1448/1474 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1595/2100 kg; Tankinhalt: 64 l; Bauzeit: 1994 bis 1996; Stückzahl: 2891; Preis (1994): 98.900 Mark

#### MESSWERTE 1 AUTO

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 5.6 s: Höchstgeschwindigkeit: 262 km/h; Verbrauch: 15,4 | SP/100 km <sup>1</sup> AZ Ausgabe 08/1994

#### VEDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung Ultrac 245/40 R 17



## Versicherung<sup>1</sup>

Gesamtprämie (HP+TK) 455,58 € TK 319

<sup>1</sup>Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Würt-tembergischen Versicherung, Basis: Zustand 2, Garagen-platz, bis max, 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, F5 mit 18 gemacht, Zulassung in OL

#### MARKTLAGE1

Zustand 2 55.900 € Zustand 3 31.200 € Zustand 4 k.A.

Wertentwicklung leicht steigend 1 Audi Avant RS2 quattro



ombis mit über 300 PS sind auch heute noch eher die Ausnahme, 1994 jedoch war ein Kombi mit 315 PS unter der Haube schlicht eine Sensation. Aber die Rassepferdchen schienen sich offensichtlich verirrt zu haben, könnte man meinen, denn ein kreuzbraver Audi 80 Avant aus der Generation B4 hatte bis dato nicht unbedingt den Ruf eines Porsche-Jägers.

#### Ohne Porsche hätte es den Audi RS2 so nie gegeben

Porsche ist ein gutes Stichwort. Ohne die Zuffenhausener, die Anfang der 1990er eher flaue wirtschaftliche Zeiten erlebten, gäbe es den fabelhaften Power-Kombi Audi Avant RS2 quattro gar nicht. Doch um das biedere Image des Audi 80 abzulegen. reicht es nicht, die Typbezeichnung zu ändern, das neue Kürzel musste auch mit technischer Substanz unterstrichen werden, die nur eines zum Ziel haben konnte: mehr Dynamik - deutlich mehr. Aus einem Kombi einen Sportwagen zu machen, das hätten sie sich bei Audi auch zugetraut, doch die freien Entwicklungs und Fertigungskapazitäten bei Porsche waren praktisch wie geschaffen für eine solche Aufgabe. Also ging's für den braven Audi 80 Avant ab ins schwäbische Trainingslager, wo man dem Avant erst einmal ein paar Muskeln antrainierte. Im RS2-Emblem entdeckt man zwar einen ganz dezenten Porsche-Schriftzug, dennoch sollte der Mittelklassekombi seine Audi-Identität behalten, und dafür war der herrlich klingende Turbo-Fünfzylinder unverzichtbar.

Mechanisch ist und war der Audi-2,2-Liter-Reihenfünfzvlinder kerngesund und auch für höhere Auslastung geeignet. Ein angepasstes Motormanagement für höheren Ladedruck steigert die Leistung auf 315 PS. Zusammen mit der für einen aufgeladenen Motor relativ hohen Ver-

dichtung von 9,0 bringt der athletische Fünfkämpfer bis zu 410 Newtonmeter auf die sechsfach gelagerte Kurbelwelle. Damit der Fünfzylinder unter dem thermischen Kraftakt nicht leidet, ist der Motor auf Super Plus ausgelegt und verfügt über eine zylinderselektive Klopfregelung, die bei Klopfgefahr (Selbstzündung) blitzschnell den Zündzeitpunkt anpasst.

Noch beeindruckender aber ist die Ausdauer, mit der die 410 Nm über einen breiten Drehzahlbereich gehalten werden. Im Fahrbetrieb kann der RS2 zwar nicht verleugnen, dass hier ein Turbomotor am Werk ist. Das etwas verzögerte Ansprechen aufs Gaspedal macht der Kombi aber nur einen Wimpernschlag später mit seinem unbändigem Vorwärtsdrang wieder wett.

Doch nicht nur die Power, auch das darauf abgestimmte Fahrwerk, die großen - und im Rahmen eines späteren Updates nochmals vergrößerten - Brem-

## KAUFBERATUNG Audi Avant RS2 quattro Bj.: 1994 – 1996

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Ja, wenn man ein gepflegtes Exemplar ohne Wartungsstau und offensichtliche Mängel findet. Das wird aber nicht billig, denn den Status des Gebraucht-Schnäppchens hat der RS2 längst hinter sich gelassen

KAROSSERIE Auch der RS2 kommt bereits aus dem Audi-Zeitalter der vollverzinkten Bleche und ist somit bis heute gut vor Rost geschützt. Das erspart aber nicht den Blick von unten auf Schweller und Unterboden. die frei von Beschädigungen oder gemurksten Schweißversuchen sein sollten. Auch im Motor- und Kofferraum ist ein prüfender Blick aufs Blech Pflicht.

TECHNIK Trotz der immensen Kraft gilt die Kombination aus Turbo-Fünfzylinder und Allradantrieb als langlebig. Dennoch sollte man auf spielund geräuscharme Radführung und Lenkung achten und den pünktlichen Zahnriementausch. In der Peripherie

des Motors auf möglicherweise brüchige Schläuche und Leitungen schauen, vereinzelt treten Probleme mit dem Wärmetauscher der Heizung auf.

**ERSATZTEILE** Es ist zwar nicht mehr jedes Ersatzteil als Neuware verfügbar, mit den üblichen Verschleißteilen hat man aber keine Probleme. Über die Audi Tradition (Adresse rechts) ist zudem vieles verfügbar.

**KOSTEN** Aufgrund des Preisniveaus ist der RS2 vielleicht nicht so ideal für Klassik-Einsteiger, zumal auch die Kosten für Kraftstoff und Wartung ein gewisses finanzielles Grundpolster erfordern. Dafür ist der Audi-Porsche-Kombi aber auch ein talentierter Alltagsheld.

#### **ADRESSEN**

Audi RS Club Deutschland e.V. Landauer Straße 26 94428 Eichendorf Mail: info@audi-rs-club.de

www.audi-rs-club.de **Audidrivers** www.audidrivers.de

Audi Turbo Forum www.auditurboforum

**Audi Tradition (Ersatzteile)** www.audi.de/tradition-parts

#### **ERSATZTEILPREISE**

Traggelenk (Führungslager)	85€
Querlenker vorn	192€
Scheinwerferglas (links)	91€
Kotflügel links	237€
Windschutzscheibe (Grünkeil)	390€
Endschalldämpfer	612€

DAS GEFÄLLT Exot mit hoher Alltagstauglichkeit. Sehr gute Fahrleistungen, sehr gute Traktion, solide Verarbeitung, ein Porsche-Schreck made by Porsche.



DAS STÖRT Die für einen Sportwagen typisch straffe Abstimmung der Federung schränkt den Komfort ein, Preise haben innerhalb der letzten Jahre stark zugelegt.



sen und natürlich der stets Traktion liefernde permanente Allradantrieb machen den Audi Avant RS2 zu einer harmonisch komponierten Fahrmaschine -

Der Harmlosig-

keit eines Aud

80 zum Trotz le

dert der RS2 auf

der linken Spui

fast jeden ab

auch aus heutiger Sicht. Trotz der Power und seiner dynamischen Fähigkeiten kommt hier und dort natürlich immer noch der Audi 80 durch. Da nützen auch die Teile vom 911 nichts, die Porsche dem RS2 verpasst - etwa die schmucken Räder vom 964 oder elegante Außenspiegel und Stoßfänger mit eingearbeitetem Kühlergitter. Innen bemühen sich Instrumen-

te mit weißen Zifferblättern, feine, bequeme Sportsitze mit Alcantarabezügen und Karboneinlagen in Türen und Armaturenbrett um ein wenig Sportwagen-Flair. Mehr ist auch nicht nötig, denn das Wichtigste sind hier die praktischen inneren Werte eines Kombis.

WWW AUTOZEITHING DE/CLASSIC-CARS

### Kaufberatung · Audi Coupé GT

portlichkeit und Audi passten in den 60er-Jahren noch nicht so recht zusammen. Als die Ingolstädter ihre Wiederauferstehung mit Modellen wie dem Audi 60 oder auch dem ersten Audi 100 feier-

ten, waren die Fahrzeuge bieder. brav und solide. Daran änderte auch das Audi 100 Coupé S nichts, das auf der Audi 100 Limousine basierte, aber zumindest im Design für Furore sorgte. Die Sachlage änderte sich mit dem Audi Ur-quattro, der bei zahlreichen Rallye-Einsätzen brillierte und den Grundstein für das sportliche Image der Marke legte.

Das 1980 vorgestellte Audi Coupé GT war allerdings deutlich biederer. Auch hier setzten die Entwickler eher auf Komfort und Platzangebot als auf kompromisslose Sportlichkeit. Das Audi Coupé war gut verarbeitet und wirkte fest wie eine Burg,

Sitzbezüge und Kunststoffe waren strapazierfähig. Zudem bot der Ingolstädter für ein Coupé viel Platz - auf der Rückbank konnten es auch Erwachsene eine Zeitlang aushalten.

Insbesondere mit den Fünfzylindermotoren verband das Audi Coupé Komfort und Sportlichkeit durchaus gekonnt miteinander. Die Fünfzylinder galten als robust, verwöhnten mit einem kernigen Klang und für die damalige Zeit auch mit sportlichen Fahrleistungen. Schon der 115-PS-Einstiegs-Fünfzylinder verhalf dem Coupé zu einer Höchstgeschwindigkeit von immerhin 184 km/h und einer Beschleunigung von null auf Tempo 100 in 10,8 Sekunden. Allerdings sollte man bei den Aggregaten darauf achten, ob die Kopfdichtungen in Ordnung sind. Das war eine Schwachstelle. Dank des geringen Gewichts von etwas über 1000 kg zeichnete sich der Audi durch ein agiles

Fahrverhalten und unproblematisches Handling aus. Variabilität stand damals dagegen noch nicht im Fokus - der Audi bietet noch keine Heckklappe, und die Rückbank kann nicht umgeklappt werden. Für ein Coupé ist der Kofferraum aber groß.

Ab dem Facelift 1984 tat Audi auch einiges für die Rostvorsorge. Dennoch sollte man vor einem Kauf die Spritzwand und den Windschutzscheibenrahmen inspizieren – beides ist ebenso rostanfällig wie A-Säulen, Wagenheberaufnahme und Radläufe. Die Ersatzteilversorgung ist allenfalls ausreichend: So sind Zierleisten, Türverkleidungen nur sehr schwer zu bekommen. Und auch hier gilt: Was selten ist, ist teuer.

Dennoch bietet sich der Ingolstädter als günstiger Klassiker an. Das frontgetriebene Reisecoupé ist auch heute noch voll alltagstauglich, ohne mit Allüren zu überraschen.



## Bequeme und angenehm straffe Sitze sorgen auch MIt sportlichen Fahrleistungen und kernigem Klang bietet der 115 PS starke auf langen Strecken für einen guten Fahrkomfort Fünfzylinder viel Fahrspaß. Das Aggregat ist auch für hohe Laufleistungen gut Stil der 80er-Jahre: kantiges Armaturenbrett mit übersichtlichen und gut ablesbaren Instrumenten

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

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Gut erhaltene Coupés sind auch heute noch voll alltagstaugliche Autos ohne Allüren. Mit dem Fünfzylinder-Motor ist nicht nur Fahrspaß garantiert, er ist auch inzwischen etwas ganz Besonderes.

**KAROSSERIE** Mit dem Facelift 1984 verbesserte Audi die Rostvorsorge deutlich. Trotzdem kann es aufgrund des Alters an der Karosserie Rostprobleme geben. 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 Steuer-

gentlich 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 Gebrauchtteile 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

Traggelenk	13€
Querlenker	38€
Scheinwerfer	65€
Kotflügel	178€
Windschutzscheibe	160€
Endschalldämpfer	120€

MARKTLAGE1

Zustand 2 10.900 € Zustand 3 5900 €

Wertentwicklung leicht steigend A



kolben kann sich festsetzen, gele-

**ERSATZTEILPREISE** 

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



DAS STÖRT Das Coupé ist nicht so sportlich, wie es tatsächlich aussieht. Dennoch sind gut erhaltene Exemplare teuer. Das gilt auch für die Ersatzteile.

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 cm<sup>3</sup>; 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

MESSWERTE 1 AUTO

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 10.8 s; Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h; Verbrauch: 10,1 I/100 km

1 AZ Ausgabe 08/1986

### VREDESTEIN TYRES

#### Reifenempfehlung

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



Ihr Fels in der Brandung.

#### Versicherung<sup>1</sup>

Gesamtprämie (HP+TK) 139,32 € TK 150 <sup>1</sup>Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Würt-tembergischen Versicherung, Basis: Zustand 2, Garagen-platz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45.J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

Zustand 4 2100 €

48

rst zum Ende seiner Karriere hat der Audi 200 so richtig aufgedreht. Wie bereits die erste Generation basierte auch der Typ 44 genannte Audi 200 Nummer zwei (1983 bis 1991) auf dem Audi 100, er war sogar in weiten Teilen baugleich mit dem erfolgreichen damaligen Luftwiderstandsmeister der Baureihe C3. Doch erst 1989 brachte Audi mit dem 200 20V Turbo quattro eine richtige 220-PS-Granate an den Start, wahlweise auch als Kombi Avant.

#### Komfortable Allrad-Limousine mit 220 PS Viele schreckte der damalige

Neupreis von über 74.000 Mark ab, doch der letzte und stärkste 200er war sein Geld wert. Sein aufgeladener Fünfzylinder mit damals noch innovativer Vierventiltechnik sowie geschmiedeten Kolben mit Ölspritzkühlung stammte im Grunde aus dem kurzen Sport quattro. Für den Einsatz im Audi 200 wurde er aber ziviler abgestimmt mit weniger Überschneidung bei den Ventilsteuerzeiten, was zu einem kultivierteren Lauf führte. Statt der 306 PS im Sport quattro waren es in der komfortablen, großzügigen Allrad-Limousine 220 PS, die den schnellsten 200er auf maximal 245 km/h beschleunigten. In Kombination mit der recht hohen Verdichtung von 9,3 sprach der 2,2-Liter für einen Turbomotor recht spontan an und lieferte kräftigen Durchzug von unten heraus - so wie sich das für eine gediegene Reiselimousine gehört. Nicht einmal 4800 Stück wurden bis 1991 vom 20V gefertigt, entsprechend selten ist der Top-200er zu finden, als kultiger Schrägheckkombi Avant nochmals seltener.

Bis heute fährt sich ein gut erhaltener Audi 200 fast so problemlos und harmonisch wie ein modernes Auto, wozu auch das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk und der quattro-Antrieb mit selbstsperrendem Torsen-Mittendifferenzial und manueller Hinterachssperre beitragen. So nach und nach hat in den letzten Jahren auch die Klassikgemeinde den Audi 200 vom Typ 44 entdeckt. Wer einen hat, trennt sich nur ungern von ihm.





AUDI 200 20V TURBO quattro

Technische Daten

ANTRIEB R5-Zylinder, v. längs eingebaut; 4-Ventiler; 2 obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb); elektron. Multipointeinspritzung; Bohrung x Hub: 81,0 x 86,4 mm: Hubraum: 2226 cm3; Verdichtung: 9,3; Leistung: 162 kW/220 PS bei 5700 /min; maximales Drehmoment: 309 Nm bei 1950 /min; Fünfgang-Getriebe; permanenter Allradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende, vollverzinkte Stahlkarosserie. 4 Türen; v.: McPherson-Federb., Querl., Stabi.; h.: Trapezlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; Zahnstangenlenkung, Servo, hydr.; Bremsen: v./h. innenbel. Scheiben; ABS; Reifen: v./h. 215/60 ZR 15, Råder: v./h. 7.5 x 15

ECKDATEN L/B/H: 4793/1814/1422 mm: Radstand: 2687 mm; Spurweite v./h.: 1514/ 1511 mm; Leer-/Gesamtgew.: 1520/2070 kg; Tankinhalt: 80 l; Bauzeit: 1989 bis 1991; Stückzahl: 4767; Preis (1989): 74.610 Mark

#### MESSWERTE 1 Auto

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 7.3 s: Höchstgeschw.: 240 km/h: Verbr.: 14.0 | S/100 km <sup>1</sup> AZ Ausgabe 24/1989

## KAUFBERATUNG Audi 200 20V Turbo guattro Bj.: 1989 – 1991

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Ja, gepflegter Zustand vorausgesetzt. Der Audi 200 vom Typ 44 hat als schneller Reisewagen meist viel gelaufen, steckt das aber auch ganz gut weg. Auch deshalb ist er inzwischen so begehrt und teuer.

KAROSSERIE Vollverzinkung bedeutet auch hier nicht automatisch rostfrei. Den hinteren Kotflügel rund um den Tankstutzen, Schweller, Federbein-Dome und Batteriekasten sollte man prüfen, auch auf Feuchtigkeit im Kofferraum achten. Insgesamt ist der 200er aber besser vor Rost geschützt als die meisten seiner Altersgenossen.

TECHNIK Antriebsseitig ist die finale Ausgabe vom Audi 200 (Tvp 44) unauffällig. Der Turbo-Fünfzylinder ist gut für hohe Laufleistungen. Auf regelmäßige Wartung (auch Zahnriemenwechsel) achten. Zeitaufwendig kann die Suche nach Ursachen für eventuelle Elektrik-Aussetzer werden. Meistens sind es korrodierte Stecker.

**ERSATZTEILE** Wenn es sich um Gleichteile mit dem Audi 100 aus der C3-Generation handelt, ist die Versorgung einigermaßen gesichert, insbesondere was das Verschleißmaterial angeht. Aufgrund der geringen gefertigten Stückzahl und der großen Fan-Gemeinde kann es bei spezifischen 200er-Teilen eng werden (z.B. auch Interieur), zumal auch ausrangierte Teilespender kaum verfügbar sind.

**KOSTEN** Es ist noch gar nicht so lange her, da war der Audi 200 20V Turbo ein Geheimtipp als schneller Daily Driver. Inzwischen haben die Preise empfindlich angezogen, Exemplare im Zustand 2 liegen bei 28.000 Euro - Tendenz steigend.

#### **ADRESSEN**

Freunde des Typ 44 e.V.

7954 Oberried Mail: info@langzeitauto.de www.langzeitauto.de

Audi 100 online

Tel.: 0172-9913295 (Mo.-Fr. 10:00 - 18:00 Uhr) Mail: audi100c3@protonmail.com www.audi100.net/

Audi Tradition (Ersatzteile) www.audi.de/tradition-parts

#### **ERSATZTEILPREISE**

Gelenkwelle (vorn)	572€
Querlenker	
Scheinwerferglas	106€
Außenspiegel	303€
Gasdruckfeder (Haube)	62€
Mittelschalldämpfer	383€



DAS GEFÄLLT Solide Verarbeitung, gute Fahrleistungen, starke Traktion, zeitgemäßes Fahrverhalten, guter Komfort, viel Platz, großer Kofferraum (570 Liter).



DAS STÖRT Der quattro-Allrad wirkt in engen Kurven etwas verspannt, recht hoher Verbrauch unter Volllast, mittlerweile stark gestiegenes Preisniveau.







ORD CAPRI 2.8i · JAGUAR XJ6 C 4.2 · MERCEDES 280 CE · PEUGEOT 504

STARKE 6-ZYLINDER COUP







**FIAT X1/9** 



**MERCEDES 400 SE BMW 735i** 



