

T-TIME

**Sprungbrett in die Premiumklasse –
Audi 200 turbo**



Mercedes hatte den 280 E, BMW den 528 und Opel seinen Senator auf dem Markt platziert. Auch in In-

golstadt schielte man bereits Ende der Siebziger stark in Richtung automobile Oberliga. Unter dem internen Kürzel "Typ 43" schick-

ten die Bayern mit einem aufgerüsteten Audi 100 ihr erstes Nobelflaggschiff ins Rennen um die Gunst der betuchteren Kundschaft. Jörg Au

aus Marburg ist ein Audi-200-Fachmann, Schrauber und Sammler. Er weiß einiges, speziell über die aufgepumpten Dickschiffe aus Ingolstadt, zu berichten.





Seit 1994 befindet sich der Automatik
jetzt schon in Jörgs Besitz

Im Grunde genommen könnte man den Audi 200 als den Ur-ahnen des heutigen A8 bezeichnen. Erstmals 1979 vorgestellt, war er mit dem 136 PS starken 5-Zylinder-Einspritzmotor des beliebten Audi 100 ausgestattet und unterschied sich von seinem vergleichsweise spartanisch eingerichteten Bruder optisch lediglich durch rechteckige Doppelscheinwerfer, Frontspoiler, geänderte Stoßstangen sowie 15-Zoll-Alufelgen. Beim Interieur legten die Verantwortlichen aus Ingolstadt allerdings eine gehörige Portion an Extras drauf: Ab Werk gab es von der Zentralverriegelung und elektrischen Fensterhebern über Servolenkung bis hin zu komfortablen Sitzmöbeln alles, was das Reisen angenehmer machen sollte. Das hatte natürlich auch seinen Preis: Mit fast 30.000 DM stieg der Audi zumindest in finanzieller Hinsicht bereits in die Oberliga auf. Die

Luxusausstattung allein reichte aber eigentlich noch nicht den Preisunterschied zum Audi 100. Erst mit der Turbovariante gelang es den Ingolstädtern, endgültig das Revier der Oberklasse neu abzuscanen. Mit Top-Ausstattung und einem kraftvollen 170-PS-Turbo-Motor blies Audi zur Attacke auf Benz & Co. Bei einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in 8,5 s und einer Höchstgeschwindigkeit jenseits von Tempo 200 ließen Audi-200-T-Fahrer selten Zweifel aufkommen, wer die linke Spur auf bundesdeutschen Autobahnen beanspruchte. Dabei lag der Preis des Turbo mit knapp 32.000 DM "gerade mal" 3.000 DM über dem des 200 5E, aber noch deutlich unter dem Niveau der Konkurrenten. Diese marginale Preisdifferenz im Vergleich zur Leistung mag möglicherweise auch mit ein Grund gewesen sein, warum mehr Turbos als 5E von den insgesamt

51.200 verkauften Audi 200 Typ 43 aus der den Verkaufshallen der Händler rollten.

Dass in puncto Ausstattung immer noch ein bisschen mehr geht, beweist Audi-200-Fan Jörg Au aus Marburg. Seit 1994 ist der Automatik jetzt schon in Besitz des 31-Jährigen. Der weiße Turbo ist mittlerweile die Nummer vier in der T-Sammlung des Elektrotechnik-Ingenieurs – und sicherlich das Exemplar mit den meisten Extras. Die besaß der 82er Turbo aber nicht von Beginn seines Daseins an.

Jörgs Leidenschaft für die Dick-schiffe aus Ingolstadt begann in frühester Kindheit. Mitverantwortlich und Quell für den "Typ-43-Bazillus" war sein Vater. Der kaufte sich Anfang der 80er Jahre seinen ersten Audi 100 GL 5S in "Cordobarot". "Ein schönes Auto!", wie sich Jörg heute noch gerne erinnert. Im Laufe der Jahre folgten weitere Fahrzeuge, zum Beispiel ein Audi 100 CD 5E

und ein 200er 5E, beide in "Diamantsilber", die Jörgs Verbundenheit zu diesem Fahrzeugtyp kräftig förderten. Schon bald konnte er so ziemlich alles, was von 1980 '82 in diesen Autos mal an Extras verbaut worden ist. Das Typ-43-Fieber hatte ihn befallen: Er fing an, sich eine umfangreiche Teilesammlung aus Schlachtfahrzeugen anzulegen und damit Vaters Auto nach und nach aufzumöbeln. Den größten Teil der Komponenten bezog Jörg damals von einem Audi-Schlachter in seiner Nähe, der ihm im September 1994 auch den Tipp mit dem weißen Turbo gab. "Fahr doch mal nach Kassel, dort steht ein 200er Turbo, Automatik, Baujahr '82 in gutem Zustand, der hat kaum Rost! Das Auto ist weiß mit blauer Ausstattung und hat außerdem noch Klimaanlage, ABS und elektrisch verstellbare Vordersitze!", erzählte ihm sein "Schrotti" begeistert. Jörg erinnert sich: "Die E-Sitze machten mich neugierig, aber Turbo und Automatik, in dieser Kombination der Spritvernichter Nummer eins – das war eigentlich nicht mein Ding!" Trotzdem schaute er sich den Wagen an und kaufte den augenscheinlich rostfreien Wagen für 1.500 DM mit Extras wie beispielsweise elektrischem



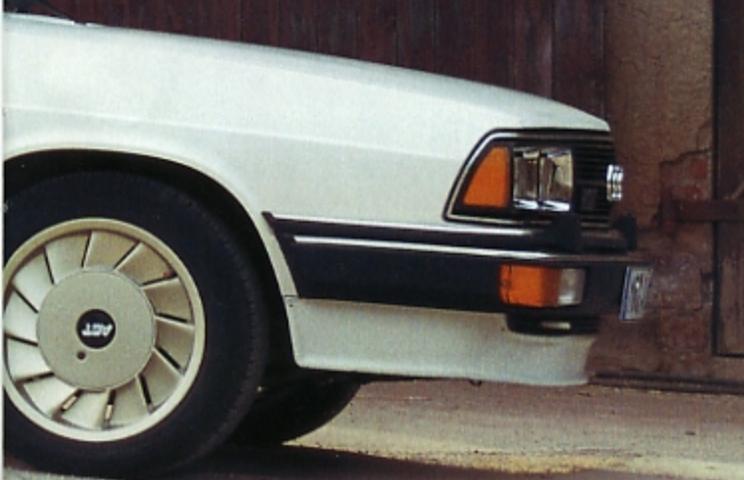
Das 3-Gang-Automatikgetriebe stammt vom Typ 44



Einsteigen und sich wohlfühlen: Luxusriß mutet das Innere des Audi 200 an



Die Ledersitze in "Sierrabeige" ließ Jörg neu "aufmöbeln"



Vollausstattung: Jörg rüstete seinen Turbo mit allen erdenklichen Extras auf

Außenspiegel links, beleuchtetem Make-Up-Spiegel und Einspritzdüsenkühlung (Serie bei Automatik/Klimaanlage).

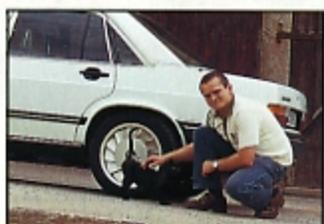
Nach Beendigung seines Grundwehrdienstes komplettierte er sukzessive die Ausstattung: Unter anderem werten jetzt grüne Colorverglasung, Seitenaufprallschutz, Sitzheizung vorne, Skisack, abnehmbare AHK, die originale Radioanlage "Sao Paulo" sowie eine Standheizung den Turbo weiter auf. Aber das war noch lange nicht alles: Features wie Niveauregulierung, Ausstellfenster und ein Nachrüst-G-Kat

von B&B ließen ebenfalls nicht lange auf sich warten. Für viele dieser Komponenten mussten einige Audi ihr Leben lassen.

Das leicht angegriffene optische Erscheinungsbild des Weißen verschönerte Jörg natürlich auch noch: Für teures Geld ließ er die erstandene beige Leder- ausstattung neu beziehen und verordnete den Radläufen, den hinteren Endspitzen sowie dem hinteren Seitenteil ein wenig "Kosmetik". Zusätzlich stellte Jörg den Audi auf seltene 7,5 x 16 Zoll breite Füße von ACT.



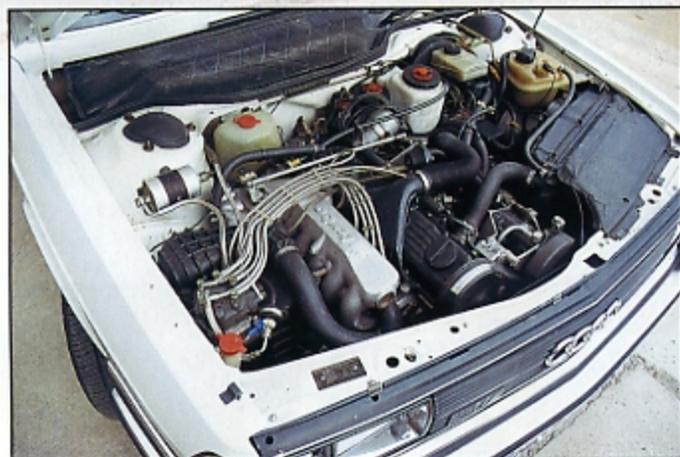
Ausstellfenster in Grüncolor



Jörg Au



Die rechteckigen Doppelscheinwerfer, der Frontspoiler und die geänderten Stoßstangen unterscheiden den Audi 200 vom 100er



Beliebtes Aggregat: Der 2,2-Liter-Fünfcylinder mit Abgasturbolader leistet 170 PS

hübschgemacht, begab sich der Elektronikfachmann dann an die Instandsetzung der etwas anfälligen Technik. "Beim Anlassen soff mir oft der Motor oft ab, der Spritverbrauch war extrem hoch, und es traten starke Vibrationen beim Beschleunigen auf. Zu guter Letzt tauchte auch noch ein Fehler im ABS auf." Jörg stellte daraufhin die gesamte Technik im Motorraum auf den Kopf und entdeckte im nachhinein etliche Fehlerquellen: Das Benzinpumpenrelais war nur eine Attrappe; der Motor lief auch ohne Relais, und der Austausch-Zylinderkopf offenbarte bei der Demontage zwei defekte Einlassventile. Doch

es gab auch Gutes zu berichten: Ein neuwertiger Turbolader und das Austauschgetriebe vom Typ 44 trösteten etwas über die technischen Defizite hinweg. "Aber woher diese Vibrationen kamen, konnte ich lange nicht ausmachen", fragte sich Jörg. "Es riss einem fast das Lenkrad aus der Hand, wenn man mal richtig Gas gab!" Der Grund fand sich ziemlich weit unten, vorne links: Die Antriebswelle war krumm! "Das fanden wir zufällig beim Einstellen der ABS-Anlage heraus." "Wir" – das sind einige wenige "Macher" des Audi-200-Clubs, ohne deren Hilfe Jörg seine Pro-

jekte nur schwer hätte bewerkstelligen können.

Auf die Frage während unseres Fotoshootings, ob denn seine 200er-Sammlung eigentlich komplett sei, erwiderte der Marburger: "Bei einem Audi 5000 turbo aus den Staaten, falls ich mal einen bekommen sollte, da würde ich nicht nein sagen..." Vor einigen Wochen schrieb uns Jörg eine E-Mail: Am 4. November habe er "T-Time" Nummer fünf in Bremerhaven abgeholt. Einen Re-Import aus Kanada. Es sei ein 5000 turbo von 1983. Er habe zwar 220.000 Kilometer auf der Uhr, sei aber topgepflegt, aus erster Hand, mit allen Rechnungen und was sonst noch so dazugehört...

Text & Fotos: Andreas Ehm



ACT-Alus in 7,5 x 16 ET 35 mit 205/55er Pneu

Audi Scene Facts

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: Audi 200 turbo (Typ 43) • **Baujahr:** 1982 • **Motor:** 2,2-Liter-Fünfcylinder mit Abgasturbolader und K-Jetronic, 265 Nm bei 3300 U/min • **Leistung:** 170 PS/125 kW • **Auspuff:** Serie, nachgerüsteter HJS-G-Kat von B&B • **Kraftübertragung:** Frontantrieb, 3-Gang-Automatikgetriebe vom Typ 44 • **Fahrwerk:** Serie, hinten originale Niveauregulierung (Öl) • **Bremsen:** Scheibenbremsen (VA), Scheibenbremsen (HA), ABS • **Felgen:** ACT-Alufelgen in 7,5 x 16 ET35 • **Reifen:** 205/55/16 • **Karosserie:** restauriert, abnehmbare Anhängerkupplung, Lackierung in original "Alpinweiß" • **Interieur:** Klimaanlage, Meilentacho, Ledersitze in "Sierrabeige", Sitzheizung vorne, elektrische Sitzverstellung, Lederlenkrad, Zentralverriegelung, Webasto-Standheizung, elektrisch verstellbare u. beheizbare Außenspiegel, Geschwindigkeitsregelanlage (GRA), Skisack, grüne Colorverglasung mit Colorkeil in der Frontscheibe, Dreiecksfenster ausstellbar, vier Kopfstützen, Mittelarmlehne hinten, Türgriffschalen, Fußraumbeleuchtung, Seitenaufprallschutz • **HiFi:** Stereo-Radio mit vollautomatischer Motorantenne