



ging. Hier gibt es durch wechselnde Ausstellungen jedes Jahr aufs neue Prachtexemplare der automobilen Geschichte zu bewundern. Neben vielen traditionellen Raritäten von Audi, Horch, DKW und der Auto Uni-

on waren alle wie in jedem Jahr von dem roten sport quattro begeistert, der von Anfang an ein fester Bestandteil war. Mit einem kurzen Abstecher ins KonzernForum ging es dann zurück



zum KundenCenter, wo im dortigen Restaurant "StadtCafé" bereits Plätze reserviert waren. Dass von knapp 40 zum Essen angemeldeten Personen gut 30 die Currywurst vorbestellt hatten, spricht für sich. Hier fand die Veranstaltung dann in gemüthlicher Atmosphäre ihren Aus-

klang, bis es im kommenden Jahr wieder heißt: Auf zum Audi-Wintertreffen in der Autostadt, es gibt Currywurst!

Text & Fotos: Michael Duda  
Kontakt: [www.audi-team-norddeutschland.de](http://www.audi-team-norddeutschland.de)

**Club-News bitte an:  
AUDI SCENE LIVE  
Stichwort "Club-News"  
Postfach 1610  
D-45674 Herten  
E-Mail: [red.audi@vest-netz.de](mailto:red.audi@vest-netz.de)  
Fax: +49(0)2366/808149  
[www.audiscene.de](http://www.audiscene.de)**

**AUDISCENEKURZPORTRAIT**

**Audi 200 Typ 43 –  
20 Jahre mein treuer Weggefährte**

Ich habe noch einen Audi 200 5E, Erstzulassung 11/81. Ich erwarb ihn im Juni 1985, vorne links unfallbeschädigt. Nach fachmännischer Blechreparatur (Richtbank) mussten folgende Teile erneuert werden: Frontblech, Kotflügel links, Motorhaube, Stoßstange komplett, Scheinwerferereinheit links komplett. Ich habe den Audi dann ganz lackieren lassen, da zu viele feine Kratzer vorhanden waren. Außerdem gab es neue Alufelgen (Audi-Design von Ronal), aber anstatt Serie 6 x 15 in 7 x 15, noch dazu einen Heckspoiler (Frontspoiler war Serie) und Audi-Dekorstreifen. Kilometerstand 1985 war 61.000. Ich habe den Audi von '85-'96 dann täglich gefahren, Sommer wie Winter. Bei Kilometer 100.000 gab es vier neue Stoßdämpfer, ansonsten lief der Audi bei mir 140.000 Kilometer, ohne mich

auch nur einmal im Stich zu lassen. Frühjahr 1996: TÜV abgelaufen, 5E hatte 200.000 km drauf, zu dieser Zeit war er sehr ausgelutscht. Es gab nur zwei Möglichkeiten: zum Schrott oder Neuaufbau. Bevor ich den Neuaufbau machte, holte ich vorsichtshalber bei Audi Auskunft ein, wie es ersatzteilmäßig für den bereits 15 Jahre alten 200 5E aussieht. Mir wurde zum damaligen Zeitpunkt mitgeteilt, dass noch alles lieferbar sei. Ich hatte zwar von 1985-1996 immer wieder Unfall-Audi 200 5E und 5T ausgeschlachtet und mir somit selbst ein kleines Ersatzteillager geschaffen, aber alles kann man nicht lagernd haben. Ich baute den Wagen bis auf die Grundmauern ab. Erstaunlicherweise hielt sich der Rost an der Karosserie in Grenzen. Es sind auch heute noch die originalen Einstiege und Radläufe dran.



Was vom Blech zum Schrott musste, waren die vier Türen, die an den Unterkanten rostmäßig aufblühten. Mein Glück war: Ich hatte in all den Jahren vorher vier neuwertige Türen sammeln können. Beim Zerlegen stellte ich fest: Kotflügel Top-Zustand und kein vom Rost zerfressener Vorderwagen. Was sich jetzt noch als großer Vorteil erwies, war

die Tatsache, dass ich bereits 1985 Radhausschalen aus Kunststoff vom 200 Typ 44 gekauft hatte, welche ich nun meinem Typ 43 anpasste. Der angerostete Tank flog auf den Schrott und wurde durch ein Neuteil aus meinem Lagerbestand ersetzt. An der Karosserie wurden die wenigen Roststellen sandgestrahlt, ein paar kleine Löcher zugeschweißt



wählt, war 1996 noch alles lieferbar. 1998 nicht mehr lieferbar: vordere Stoßstange, Scheinwerferträger plus Blende, Kühlergrill. Von den benötigten Teilen war nur noch der rechte Kotflügel zu bekommen. Gott sei Dank bekam ich alles andere von bekannten Audi-Freunden, die in ihren Lagern stöberten. Von da an ging es mit der Typ-43-Teileversorgung von Audi rapide bergab. Ich finde, es ist eine Frechheit von Audi, die sich Premiumhersteller nennen. Bei anderen Herstellern, wie Mercedes oder BMW, gibt es mit der Teileversorgung für ihre Young- und Oldtimer keine Probleme. Wenn doch, wird es irgend-

und ist nach wie vor ein 100%iger Alltagswagen. Er zieht immer noch die Blicke der Leute auf sich, genau wie damals, als er erstmalig auf die Straße kam. Doch heute um so mehr, denn er ist wirklich eine Rarität. Der erste Schritt in die mobile Oberklasse wurde nur drei Jahre produziert. Nach Typenatlas wurden nur 51.259 5E und 5T gebaut. Wie viele gibt es heute noch? Nicht zu vergessen: Der 5T war damals die schnellste Serienlimousine. Glauben Sie mir, es ist nicht einfach, wenn das Mutterwerk fast nichts mehr liefern kann für diesen Typ. Aber Gott sei Dank war der Typ 43 technischer

und versiegelt und komplett neu lackiert. Beim Zusammenbau wurde ich damals von Audis Aussage nicht enttäuscht. Es waren wirklich alle benötigten Teile lieferbar. Wie gesagt, 1996. Verschleißmäßig wurde viel benötigt: neue Stoßdämpfer, Federn, Bremsen, usw. – alleine die Materialkosten beliefen sich auf 4000 DM.

Beim Zusammenbau kam die Original-Innenausstattung nicht mehr rein. Da ich jahrelang mein Elternhaus komplett neu umgebaut habe und mit dem 5E alles gefahren wur-



de, kann man sich vorstellen, dass der Innenraum nicht ohne Schaden war. Aber ich hatte noch eine komplette Ausstattung auf Lager. Soweit alles wieder gut, der 5E ist wieder 100%ig einsatzfähig und wie neu. 1997 wurde dann die Kfz-Steuer für PKW ohne Kat drastisch erhöht. Ich musste auf einen Schlag mit Nachzahlung und neuer Steuer 1200 DM an den Fiskus überweisen. Aber nicht mit mir – ich suchte mir einen Unfall-Audi 100 2.3E Baujahr 1988 mit G-Kat, baute den bereits 200.000 km gelaufenen Motor meines Typ 43 aus und den 2.3 E vom Typ 44 in meinen alten Typ 43 ein. Da ich gelernter Schaltanlagenbauer bin, war es für mich kein Problem, elektrisch

alles so anzuschließen, wie es sein sollte. Nach erfolgreichem Umbau ab zum VAG-Händler. So bekam ich fast drei Viertel der bezahlten Steuer wieder zurück. Frühjahr 1988: Ein unachtsamer Autofahrer nahm mir die Vorfahrt. Ich bin zwar noch auf die linke Spur, aber es reichte nicht. Mit dem vorderen rechten Eck habe ich ihn noch erwischt. Ansonsten hätte ich ihn frontal erwischt. Alle meine Reparaturrechnungen plus Rechnung Ersatzmotor, der hatte immerhin erst 100.000 km drauf, ab zum Gutachter. Geschätzter Schaden: 5.500 DM, die auch die gegnerische Versicherung bezahlte. Nächster Schock: die benötigten Neuteile. Wie bereits er-

wie besorgt. Es hat den Anschein, als würde sich Audi der Serie, die man einst gebaut hat, schämen. Obwohl es nun wirklich keinen Grund dafür gibt. Was und wo wäre Audi heute ohne die Erfolgsmodelle von damals? Die Technik war in den 70er Jahren schon unverwundlich. Mit der Rostvorsorge ging es steil bergauf – bis zur Vollverzinkung. Der 5E wird seit der Totalsprengung nur noch von Frühjahr bis Herbst gefahren. Das sind ca. 6.000 Kilometer im Jahr. Dank Motorwechsel mit G-Kat habe ich nach weiteren Steuererhöhungen auf Euro 2 umgerüstet. Da die Stoßdämpferwirkung nach nur fünf Jahren schon wieder nachließ, habe ich Koni-Dämpfer eingebaut und die Federn gewechselt. Praktisch ein bisschen tiefergelegt. Der 5E hat jetzt auf der Karosserie 250.000 km drauf, der Austauschmotor hat 150.000 Kilometer drauf

Ideenträger für die nachfolgende Generation Typ 44 und C4, so dass ich heute noch den Wagen in Bewegung halten kann, da viele Verschleißteile auch von diesen Typen passen. Mein Audi 200 hat mir bisher 20 Jahre treu gedient. Der 200 5E war nicht der einzige Audi, den ich bisher gefahren habe. Er ist nur bisher der einzige Audi, von dem ich mich nicht mehr trennen wollte. Nach den guten Vier- und Fünfzylindermotoren bis Mitte der 90er Jahre ist nicht mehr viel Besseres nachgekommen. Eigentlich ein Armutszeugnis für die Firma, die schon einmal sehr gut war, von den anfälligen Vorderachskonstruktionen ab Mitte der 90iger wollen wir erst gar nicht anfangen...

Mit freundlichen Grüßen,  
Josef Wimmer

Hier sind Sie gefragt! Sie schreiben gerne und können ein wenig mit der Kamera umgeben? Wir bieten Ihnen die Gelegenheit, Ihre eigene kleine Audi-Story zu erzählen! Schreiben Sie uns unter dem Stichwort "Kurzportrait" an:

**AUDISCENE** LIVE

AUDI SCENE LIVE • Postfach 1610 • D-45674 Herten  
oder per E-Mail an: red.audi@vest-netz.de