

# Vorsprung durch Technik?



Kaufberatung Audi 100 und 200:  
Ein Typ 43 mit Ecken und Kanten

**F**ast kommt diese Kaufberatung zu spät. Aus dem Straßenbild ist der Typ 43 verschwunden. Auch die in den Garagen gepflegter Einfamilienhäuser schlummernden Rentnerautos werden zusehends rarer. Zeit, sich die letzten Exemplare zu sichern, bevor auch sie den Weg gen Ostblock antreten...

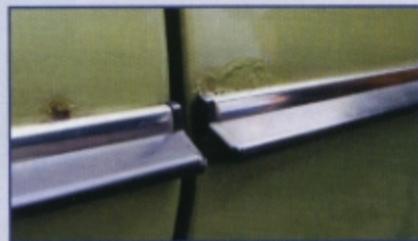
Mit hohen Ansprüchen trat Audis Typ 43 im Jahrhundertssommer 1976 an: Er sollte ein Mercedes für die Mittelklasse sein, aber günstiger im Unterhalt und der Anschaffung. Letztere blieb auch deshalb unter Mercedes-Niveau, weil die Ingolstädter bei der Entwicklung etwa der Bremsen und der Hinterachse auf Lösungen zurückgriffen, die sich bereits im Vorgängermodell bewährt hatten.

Die größte technische Innovation war der Fünfzylindermotor, der auf den bekannten 1,6-Liter-Vierzylindern der Reihe 827 aufbaute. Anfangs mit großer Skepsis von der Fachwelt aufgenommen, bewiesen gerade diese Motoren die Langlebigkeit der ungewöhnlichen Konstruktion. „Bald gewann der Audi etliche Vergleichstests und schnitt auch im Dauertest

der *auto, motor und sport* gut ab“, erinnert sich Andreas Bauditz vom Audi Coupé 100 S Club (ACCD), der schon als Maschinenbau-Student auf den Typ 43 schwor und heute bei Audi in der Entwicklung tätig ist.

Als zweite Neuerung bot Audi ab Mitte 1977 den Lifestylekombi Avant an. Die Schräghecklimousine sollte die Vorzüge eines Kombis mit dem Luxus einer Mittelklasselimousine kombinieren und war aus optischen Gründen kurioserweise ein paar Zentimeter kürzer als das Stufenheck-Pendant. Hier war Audi Trendsetter für ein Konzept, das bald weite Verbreitung finden sollte. Ein Jahr später folgten als Erweiterungen der 5S, der den 115-PS-Vierzylinder ablöste, der etwas müde, aber sparsame 5D mit Fünfzylinder-Dieselmotor sowie die gehobene Ausstattungsvariante CD.

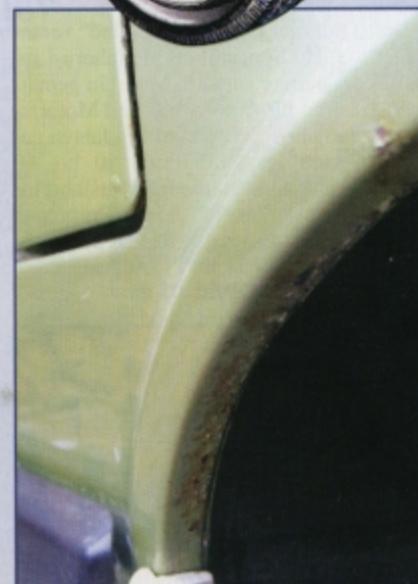
Zum Modelljahr 1980 kam das erste Facelift und mit dem Audi 200 gleichzeitig der nächste Schritt in die automobile Oberklasse. Der basierte auf dem 100 und hob sich durch dezente mattierte Aluzierleisten, kleine Doppelscheinwerfer und serienmäßigen Luxus wie elektrische Fensterheber, Servolenkung, Veloursausstattung, Colorverglasung und vier Scheibenbremsen (später auch Klima, ABS, Tempomat) vom Standardmodell ab. Als besonderes Schmankerl kam der frisch entwickelte 2,1-Li-



Keine Zierde: Unter den Stoßleisten gammelt es fröhlich vor sich hin



Das Letzte: Das Heckabschlussblech widersteht dem Zahn der Zeit nur begrenzt



Lauf der Dinge: Die hinteren Radläufe und Endspitzen sind selten gesund



**Bodenlos:** Die Türunterkanten zählen zu den gefährdeten Partien



**Scheibenrahmen:** Bläschen sind Herolde fortgeschrittenen Verfalls



**Dombau zu Ingolstadt:** Finger weg bei massivem Rostfraß



**Kant' unter:** Kantenrost an den Hauben sind die Regel



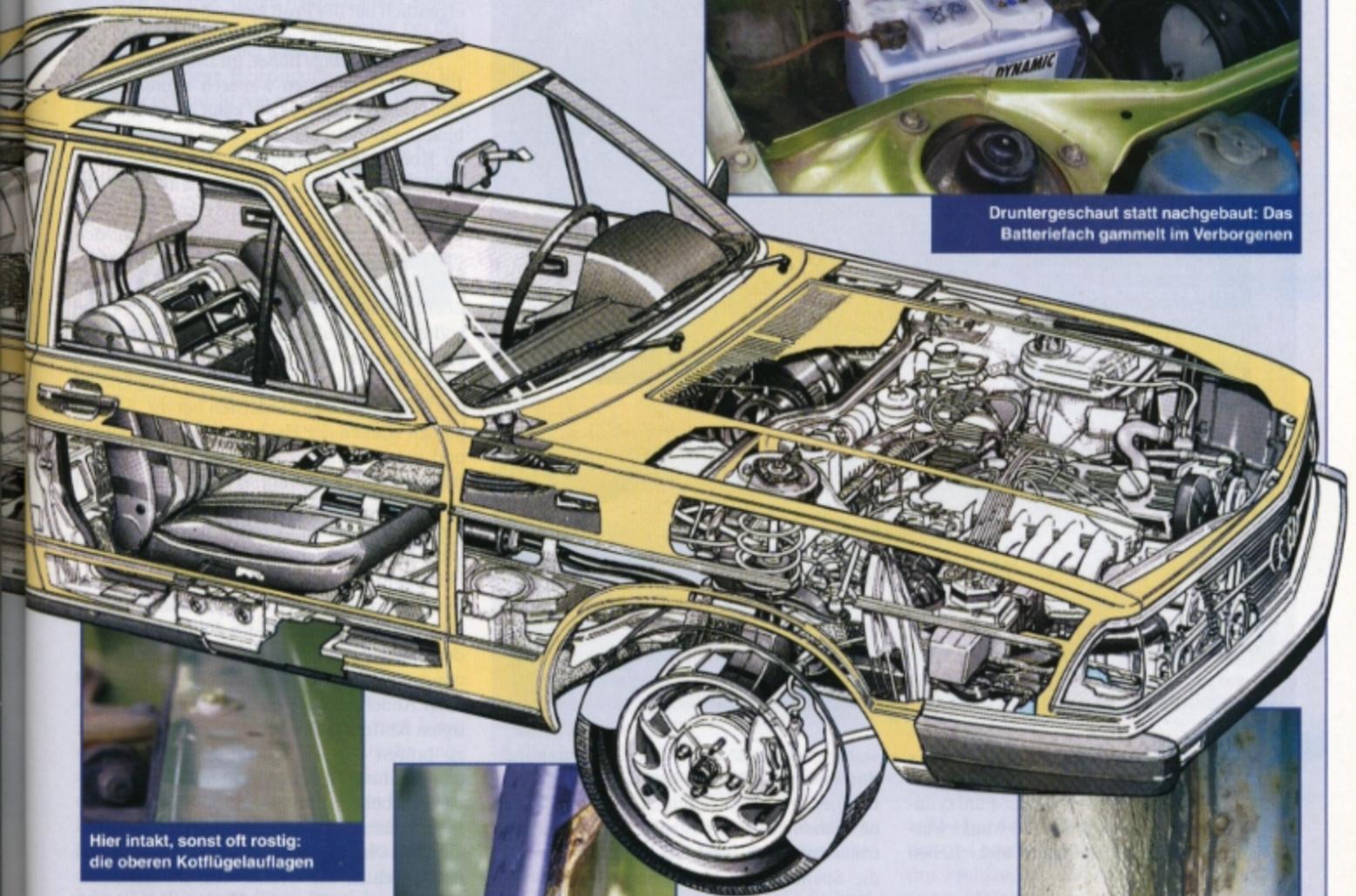
**Entkleiden Pflicht:** Unbedingt die hinteren Dome prüfen!



**Klappe auf:** Wie sieht's um den Einfüllstutzen herum aus?



**Druntergeschaut statt nachgebaut:** Das Batteriefach gammelt im Verborgenen



**Hier intakt, sonst oft rostig:** die oberen Kotflügelauflagen



**Ein Klassiker:** faulende Wagenheberaufnahmen



**Gerinnsel:** Regenrinne und C-Säule im Trennungskampf



**Unter der Motorhaube:** Besonders an Verstärkungen gammelt es



**Radhaus-Aufgaben:** Ist die A-Säule noch gesund?



**Chronisch krank:** Die Auspuffkrümmer der Fünfzylinder reißen, Ersatz für Turbos ist rar



**Getriebe:** Lecks am Abtrieb kommen vor, für den Turbo sind die Antriebswellen zu schwach



**Vier- als auch Fünfzylinder** gelten als langlebig, neben den Stehbolzen reißt beim Turbo auch der Krümmer selbst. Bei Modellen mit Vergaser lockern sich die Schwimmernadelventile



**Standfest und festgestanden:** die solide Bremsanlage



**Üblich:** Fahrwerksgummis kommen in die Jahre



**Vorderachse:** Spurstangen machen öfters schlapp

ter-Turbomotor mit 170 PS als Topmotorisierung unter die Motorhaube. Parallel dazu lancierte Audi einen neuen 1,9-Liter-Fünfzylinder, und ausgerechnet für den US-Markt wurde dem Selbstzünder per Turbo mehr Leben eingehaucht.

## Karosserie

Wie bei so vielen Vertretern der siebziger Jahre, ist auch beim Typ 43 die Karosserie der größte Schwachpunkt, und das unabhängig von Baujahr und Laufleistung. „Weil die ganz schlimmen Exemplare schon weg sind, bewegen sich die meisten Angebote um den Zustand drei“, weiß Bauditz, restaurierte 43er sind eher selten anzutreffen.

Jörg Lohrbach vom Audi Club der Mitteldruckmotoren rät dazu, den Wagen erst äußerlich genau zu inspizieren. „Der Typ 43 hat eine Sicherheits-Fahrgastzelle mit weich konstruiertem Front- und Heckbereich. Stimmen die Spaltmaße nicht, dürfte ein unfachmännisch reparierter Unfallschaden der Grund sein.“ Doch die grundsätzliche Kaufentscheidung kann der Interessent nach dem Öffnen der Motorhaube fällen: „Besonders bei frühen Modellen gammeln die Federbeindome und Radhäuser sowie die oberen Kotflügelaufgaben weg“, so Bauditz. Sind die Dome porös, ist auch der Rest in der Regel schon unrettbar „angefressen“. Allerdings gibt es für die Dome Reparaturbleche, mit denen TÜV-gerechte In-

standsetzungen vorgenommen werden können.

Ist bis hierhin an dem Objekt der Begierde soweit alles im grünen Bereich, lohnt ein Blick unter die schwarze Abdeckung (sofern noch vorhanden), unter der sich die Batterie auf der Beifahrerseite befindet. Weitere wichtige Rostkriterien sind die Zustände von den unteren Kotflügelkanten am Übergang zum Schwellerbereich und die bereits erwähnten oberen Schraubkanten an den Stehblechen. Falls der begutachtete Wagen noch originale Kotflügel hat, wird man im unteren Bereich mit größter Wahrscheinlichkeit Reparaturen entdecken.

Obacht auch bei Bläschen entlang der Scheibenrahmen! Denn der Typ 43 hatte bereits geklebte Scheiben, unter deren Edstahleinfassungen der Rost im Verborgenen blüht. Weitere Probleme im Reparaturfall: Die Halteklammern der VA-Leisten sind nur noch schwer zu bekommen, und die Scheiben kann eigentlich nur der Profi herausholen (meist, indem er sie zerstört) und wieder einkleben.

Noch eine Etage höher, im Dachbereich, hat Jörg Lohrbach einen weiteren neuralgischen Punkt ausgemacht: „Hier kann es an den Verbindungen zwischen Spriegeln und Dachhaut zu Korrosion kommen, besonders bei Autos mit Schiebedächern.“ Er empfiehlt auch bei guten Exemplaren Rostprophylaxe, für die jedoch der Himmel herausgenommen werden muss. „Vor allem Avant-Modelle sind betroffen, von denen kaum eins mit Schiebedach überlebt hat“, ergänzt Andreas Bauditz. Ferner sollte die Dachluke einwandfrei funktionieren, da es keinerlei Ersatzteile mehr gibt.

Doch zurück ins Erdgeschoss. Hier kriecht der Gilb unter den Zierleisten hervor, tut sich an den Kanten der Hauben und Türen gütlich und verschmählt bei letzteren auch nicht die Bereiche um die Schlösser und Außenspiegel sowie die Fensterunterkanten. „Auch ein Blick hinter die Tankklappe kann nicht schaden“, weiß Jörg Lohrbach aus Erfahrung.

Weiter geht die Prüfung im Souterrain. Ein Blick gilt den teilweise als Hohlraum ausgebildeten Bodenblechen im Fußraumbereich, den Schwellerendspitzen und Radläufen rundum sowie den Kofferraumtaschen. Diese sind nach Abnehmen der mit Blechlaschen befestigten Kofferraumverkleidungen ebenso leicht zu prüfen wie die rostempfindlichen Stoßdämpferdome und der gesamte hintere Blechbereich, bei dem Faltenwurf auf Auffahrungfälle schließen lässt. Präsentiert sich das Gepäckabteil feucht, könnten Undichtigkeiten an den Rückleuchten der Grund sein. Im Außenbereich zeigt vor allem das Heckabschlussblech oft massiven Oxidbefall.

Es folgt der Keller, der sich wirklich gut nur auf einer Bühne oder Grube untersuchen lässt. Die Checkliste hier: Wagenheberaufnahmen, Längsträger sowie Vorderachsschemel und Hinterachsaufnahmen. Ferner gilt es, die Füße der A-Säulen vom Radhaus her zu inspizieren und den Tank auf verdächtigen Spritgeruch hin abzuschnüffeln; der kann das Resultat einer

durchgerosteten Tankoberseite sein. „Riecht es hingegen im Auto nach Benzin, ist oft das Ausgleichsröhrchen über dem Tank-einfallstutzen in der Karosserie-durchführung durchgerostet“, hat Lohrbach herausgefunden.

## Technik

Egal, ob man sich für die Vier- oder Fünfzylinder entscheidet, man bekommt immer sehr robuste, zuverlässige und langlebige Triebwerke, die hinsichtlich Fahrleistungen und Verbrauch in der damaligen Zeit richtungsweisend waren. Vollständig ausgefüllte Servicehefte sind bei der Audi-Klientel keine Seltenheit. Da viele Typ 43 ihr Leben in pflegender Rentnerhand verbracht haben und nur wenig gefahren wurden, treten hauptsächlich Stand-schäden auf wie defekte Mengenteile bei den Einspritzern sowie bei allen anderen Varianten kaputtgestandene Benzinpumpen, für die Ersatz aber gebraucht wie neu noch kein Problem darstellt.

Ansonsten gibt es altersbedingte Verschleißerscheinungen wie verhärtete Ventilschaft-dichtungen, poröse Kühlwasserschläuche und Ölundichtigkeiten. Viele Einspritzer haben

## Ersatzteilpreise Audi 100 5E

Bremsbeläge vorne (Satz)	68,- Euro
Achsmanschette Stück	13,50 Euro
Radlauf-Reparaturblech	29,- Euro
Audi-Original-Kotflügel	298,- Euro
Bremssattel vorne	120,- Euro
Heizungswärmetauscher	84,- Euro
Auspuff komplett	298,- Euro
Windschutzscheibe (Color m. Keil)	248,- Euro

Quelle: Sütterlin Auditeile, Tel. 0173/3237306

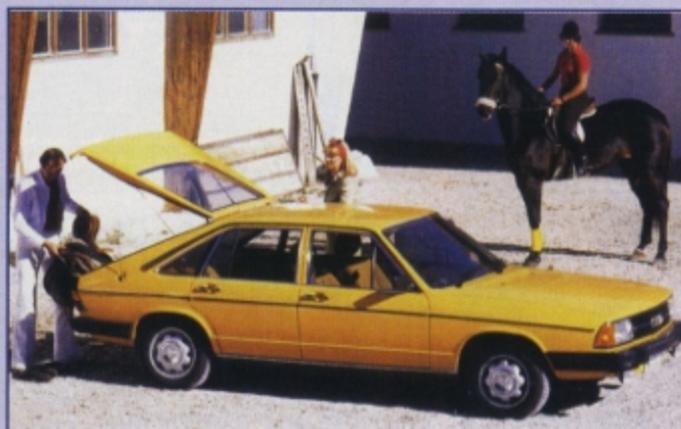
noch die ersten Einspritzdüsen, die nach all den Jahren nachtropfen, und bei den Vergasermotoren mit den 2B2-Vergasern fallen gerne die Schwimmmadelventile aus dem Vergaseroberenteil, erkennbar durch massiven Leistungsmangel.

Mit allen Motorvarianten kann man heute noch problemlos im Straßenverkehr mit-schwimmen, wobei der Turbo den Typ 43 natürlich am besten aus den Federn hebt. Allerdings sollte hier auf ein lückenloses Scheckheft und seriösen Vorbesitzer geachtet werden, denn Reparaturen sind aufwendig und gehen schnell in den vierstelligen Bereich. „Die aufgeladenen Triebwerke sind eigentlich zuverlässig und standfest. Die häufigen Probleme sind eine Folge unsachgemäßer Wartung“, ist Bauditz überzeugt. Leider gab es einmal Zeiten, da war ein Audi 200 5T ein billiger Gebrauchtwagen und somit auch für viele junge Heizer erschwinglich. „Da der hohe Verbrauch wohl das Budget vieler dieser Besitzer schon aufzehrt, wurde an Wartung und kompetenter

## Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Audi 100 L	1976 bis 1981	–	2000 €	1300 €	600 €	200 €	14.780 DM
Audi 100 GL 5S	1978 bis 1982	–	2400 €	1600 €	700 €	300 €	17.250 DM
Audi 100 CD 5E	1978 bis 1982	–	2600 €	1700 €	700 €	300 €	21.090 DM
Audi 100 GL 5D	1978 bis 1982	–	2200 €	1400 €	600 €	200 €	18.720 DM
Audi 100 L Avant	1977 bis 1981	–	2200 €	1400 €	600 €	200 €	15.310 DM
Audi 100 GL 5S Avant	1978 bis 1982	–	2500 €	1600 €	700 €	300 €	17.800 DM
Audi 100 CD 5E Avant	1978 bis 1982	–	2800 €	1700 €	700 €	300 €	22.590 DM
Audi 100 GL 5D Avant	1978 bis 1982	–	2300 €	1400 €	600 €	200 €	20.040 DM
Audi 200 5E	1979 bis 1982	–	2900 €	1800 €	800 €	300 €	24.670 DM
Audi 200 5T	1979 bis 1982	–	4000 €	2500 €	1000 €	500 €	27.040 DM

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Yuppie-Laster für die Freizeitgesellschaft: Die Werbefotos zeigen, in welchem Umfeld Audi den schnittigen Avant sah, der tatsächlich nichts von einem Handwerker-Nutzfahrzeug hatte



Aufsteiger: Mit (Lade-)Druck blies Audi zum Angriff auf die etablierte Oberklasse. Dank 170 Turbo-PS waren T5 auf der linken Spur gut aufgestellt – und verglühten später unter Fünftand-Gasfüßen

Reparatur gespart“, mutmaßt der Audi-Fan und rät, die Finger von solchen Bastlerkisten zu lassen.

Bei allen Fünfzylindern neigen die Stehbolzen des Abgaskrümmers am fünften Zylinder zum Abreißen, eine Reparatur lohnt sich aber nur, wenn der Zylinderkopf ohnehin abgebaut werden muss. Beim Turbo reißen darüber hinaus die Krümmer selbst, Ersatz ist kaum mehr aufzutreiben. Bauditz: „Ein weiteres Problem des Turbo ist, dass der Motor extrem heiß wird, auf der Motorhaube kann man schon nach kurzer Fahrzeit Spiegeleier braten. Diese Hitze hat

zur Folge, dass sämtliche Gummiteile verspröden und häufig Undichtigkeiten an den Unterdruckschläuchen und im Einspritzsystem entstehen. Dann zieht der Motor Falschluf und läuft unruhig.“ Die restliche Abgasanlage unterliegt bei allen Motoren normalem Verschleiß, ist aber bei den Fünfzylindermodellen sündhaft teuer.

Bei der Kraftübertragung gibt es eher wenig Negatives zu berichten, Schalt- sowie Automatikgetriebe gelten als langlebig. Bei den Schaltgetrieben verschleiben die Kunststoffbüchsen vom Schaltschema, dann kann man

## Technische Daten: Audi 100/200

Modell	100 L/GLS/CL	100 L/GLS/CL	100 GL 5E/GL	5S/GL/CD/CD5E, 2005E/5T	100L5D/CL
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von Zahnriemengetriebener, oberliegender Nockenwelle über Hydrostößel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; ein Register-Fallstromvergaser Pierburg 2 B 2		Fünfzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von Zahnriemengetriebener, oberliegender Nockenwelle über Hydrostößel betätigt; sechsfach gelagerte Kurbelwelle; ein Register-Fallstromvergaser Pierburg 2 B 4 bzw. Bosch K-Jetronic; 5T: KKK Abgas-Turbolader; 5D: Bosch-Einspritzpumpe		
Bohrung x Hub	79,5 x 80 mm	86,5 x 84,4 mm	79,5 x 77,4 mm	79,5 x 86,4 mm	76,5 x 86,4 mm
Hubraum	1588 ccm	1984 ccm	1921 ccm	2144 ccm	1986 ccm
PS bei U/min	85 bei 5600	115 bei 5500	100 bei 5400	5S: 115 bei 5500; 5E: 136 bei 5700; 5T: 170 bei 5300	70 bei 4800
mkg bei U/min	12,4 bei 3200	16,8 bei 3500	14,5 bei 3800	5S: 16,6 bei 4000; 5E: 18,5 bei 4200; 5T: 20,5 bei 3300	12,9 bei 3000
Antrieb	Motor um 20 Grad geneigt längs vorn eingebaut; Getriebe hinter Vorderachse; Einscheiben-Trockenkupplung; Frontantrieb				
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie				
Vorderachse	Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Dreieck-Querlenkern unten; Schraubenfedern; Querstabilisator				
Hinterachse	Rohr-Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern; Panhardstab				
Radstand	2676 mm				
Länge x Breite x Höhe	Bis August 1979: 4695 (Avant: 4607) x 1768 x 1390 mm Ab August 1979: 4683 (Avant: 4590) x 1768 x 1390 mm				
Gewicht	1170 kg	1210 kg	1210 kg	1250 (5S: 1210) kg	1280 kg
Verbrauch pro 100km	8 - 10 l Normal	12 - 14 l Super	9 - 11 l Super	5E: 10 - 12 (5S: 12 - 14; 5T: 16 - 18) l Super	8 - 10 l Diesel
Vmax	165 km/h	179 km/h	170 km/h	5S: 176 km/h; 5E: 188 km/h; 5T: 203 km/h	150 km/h
Bauzeit	1976 bis 1982	1976 bis 1978	1980 bis 1982	5S: 1978 bis 1982; 5E: 1976 bis 1982; 5T: 1979 bis 1982	1978 bis 1982
Stückzahl	947.558 (Audi 100 und 200 ohne US-Modelle)				
Kat-Nachrüstung	HJS (über KFZ-Fachhandel); Wurm-Kat (Tel.: 0711/420073)				

richtig „rühren“ am Schalthebel. Das Automatikgetriebe ist von seiner Abstimmung her nicht sonderlich gelungen und nimmt den Motoren viel Biss, daher ist es wirklich nur für ausgemachte Automatikfans empfehlenswert. Wirkliche Schwachpunkte sind bei den stärkeren Motoren etwas unterdimensionierte Antriebswellen, und ein auch nicht zu verachtender Punkt ist die öfters anzutreffende Undichtigkeit der Servolenkung aufgrund von verhärteten Simmerringen; eine neue Lenkung oder Einzelteile sind nur sehr schwer erhältlich. Erkennbar ist das Problem dadurch, dass der Faltenbalg voll Öl steht und der heruntertropfende Schmierstoff einen der Silentblöcke des Vorderachsschemels zerstört.

Das Fahrwerk ist dem Fahrzeuggewicht über die Jahre gut gewachsen gewesen und fällt hauptsächlich durch verschlissene Stoßdämpfer oder Spurstangen auf. Erst bei hohen Laufleistungen zeigen die Fahrwerkslager massiven Verschleiß. „Auch die oberen Federbeinlager verabschieden sich bisweilen, können jedoch aufgrund der genialen Konstruktion von oben gewechselt werden, ohne das Federbein zu zerlegen“, freut sich Bauditz über das reparaturfreundliche Konzept.

Die Bremsanlage (ab 5E vorne innenbelüftet) versieht eigentlich unspektakulär ihren Dienst, hier kommt es zu Reparaturen in Folge von Verschleiß und Standschäden. Laut Andreas Bauditz stellt der Audi 200 einen Sonderfall dar, dessen hintere Scheibenbremsstäbe oft festgehen. „Ersatz ist teuer, aber häufig nicht nötig, weil sich die Sättel überholen lassen“, beruhigt er. Und Jörg Lohrbach rät, die Handbremse auf Funktion zu prüfen.

### Interieur/Zierteile

Wie bei kaum einem anderen Hersteller gab es bei Audi die grellen Farben der siebziger Jahre, von schilfgrün über sandbeige bis hin zum Rotbraun-Mix „coralle“, alles feinstens abgestimmt auf meist dunkelbraune Kunststoffapplikationen – seinerzeit war farblich alles möglich. Als am dezentesten dürfte heute noch die azurblaue Inneneinrichtung gelten, teilweise auch schon gepaart mit schwarzen Einzelteilen. Eine rein schwarze Innenausstattung gab es eigentlich nur in Kombination mit Ledersitzen, die aber aufgrund des hohen Aufpreises hierzulande kaum anzutreffen sind, beim USA-Export (dort als Audi 5000) jedoch fast zur Serienausstattung gehörten.

Insgesamt gelten die Innenausstattungen als sehr robust, lediglich bei den Tweed-Sitzbezügen der CS-Modelle hat Bauditz schnellen Verschleiß ausgemacht, was „eine Restaurierung dieser raren Ausführung sehr schwer macht.“ Ferner kann es bei Fahrzeugen ohne wärmedämmendes Glas zu Ausbleichungen der Rücksitzbanklehne und Rissen im Armaturenbrett kommen. Obacht bei fehlenden Kleinigkeiten im Innern, sie sind nur schwer aufzutreiben. Lohrbach: „Ein sauberes, intaktes Interieur ist ein wichtiger Kaufgrund!“

### Fazit

Im Gegensatz zu den Klassikabteilungen bei Mercedes-Benz, BMW und sogar VW ist die Ersatzteilversorgung für die Modelle der siebziger und achtziger Jahre seitens Audi schon als mangelhaft zu bezeichnen und eines Premiumherstellers nicht würdig. Viele Ersatzteile und Werkzeuge zur Herstellung sind damals pünktlich nach der 15-Jahres-Frist verschrottet worden, womit auch der Weg zu Nachfertigungen versperrt ist. Einzig Verschleißteile sind weitgehend problemlos bei Audi oder im Zubehör erhältlich. Wer aber einen Typ 43 im Alltag fahren möchte, der sollte sich darauf

einstellen, dass scheinbar so simple Dinge wie Windschutzscheiben, diverse Kühlwasserschläuche oder Auspuffteile bei Audi nicht mehr erhältlich sind.

Hauptschwerpunkte der Teileversorgung sind eigentlich (noch) günstige Schlachtwagen, Kontakte zu Clubs oder anderen Kollegen. Auch eine Anfrage bei freien Händlern oder die Suche im Internet kann schon mal hilfreich sein. Restbestände bei alteingesessenen Audi-Händlern fallen hingegen unter die Rubrik Glücksfund. Einige Teile können noch vom Nachfolger Typ 44 übernommen werden, sind dann aber in der Regel recht teuer.

Preismäßig dümpelte der Typ 43 jahrelang im unteren Bereich als schlichter Gebrauchtwagen vor sich hin und fand eigentlich nur Zustimmung bei einer kleinen, eingefleischten Fangemeinde sowie vor allem bei Autofahrern im osteuropäischen Ausland, die seine Robustheit schätzen. Folge: In den letzten zwei Jahren hat sich der Bestand so erschreckend verringert, dass vor allem bei den Fünfzylinder-Topmodellen, und hier insbesondere beim Avant, eine gestiegene Nachfrage und ein entsprechender Preisanstieg festzustellen ist. Anders formuliert: Das Rennen um die letzten, von Rentnerhand gepflegten Top-Exemplare geht langsam, aber sicher ins Finale...

### Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

#### Audi Club 100/200 Typ 43

Matthias Claußen  
Mühlenkamp 36  
D-23758 Oldenburg i. H.  
Tel. u. Fax: 04361/509884  
www.typ43.de

#### Audi Club der Mitteldruckmotoren

Dipl.-Ing. Jens Krüger  
Schwalbenweg 10  
D-23562 Lübeck  
www.acdm-online.de

#### Audi 100 Coupé S Club Deutschland e. V.

Kirchstraße 34  
D-79585 Steinen  
Tel.: 0172/8706521  
Email: accd.redaktion@stepnet.de  
www.audi-100-coupe-s.de

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

Wer sich jetzt eines der guten Autos sichert, der erhält mit dem Audi 100 und 200 Typ 43 einen zuverlässigen Reisewagen mit immer noch moderner Technik, ordentlichen bis sehr guten Fahrleistungen, und das ganze in reinem Siebziger-Jahre-Ambiente. Aber Vorsicht: Ein ausgeprägter Hang zum Jagdtrieb ist unabdingbare Voraussetzung bei der Ersatzteilsuche – Tendenz steigend.

Text: Oliver Block/Udo Wetzel/dr  
Fotos: D. Ramackers/Archiv

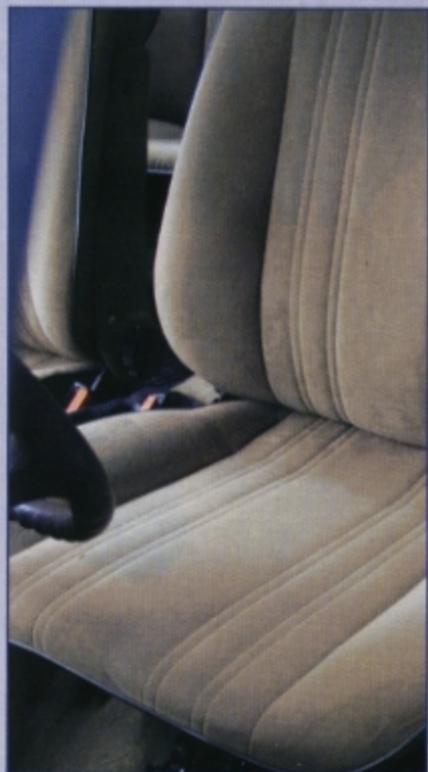
**Müde Knochen:**  
Wenn der betagte Vorbesitzer beim Einsteigen die Beine nicht mehr hoch bekommt, dann sieht die Gummidichtung bald so aus



**Stabil:** Die Armaturenbretter zeigen sich nur bei Autos ohne Wärmedämmglas rissig



**Ausgezählt:** Irgendwann kapitulieren die Kunststoff-Zahnäder der Tachos



**Voll Stoff:** Außer den Tweed-Bezügen der CS-Modelle gelten die Sitze als dauerhaft

[www.oldiecarcover.de](http://www.oldiecarcover.de)



## Fahren Sie, wir versichern.

Jetzt auch **Spezialtarife** für  
**ÖSTERREICH**  
Hotline: 0810 - 900 612



Die Spezialisten für die Versicherung von Liebhaberfahrzeugen:  
+++ Exoten +++ Youngtimer +++ Klassiker +++ Oldtimer +++

Wielandstr. 14 b, D-23558 Lübeck, Fon (0451) 8 71 84-0, Fax (0451) 8 13 20 38, occ@oldiecarcover.de