



# Ring- Kämpfer

Image ist nichts, ankommen ist alles – 15 Jahre lang galt das für die Marke Audi, die mit ebenso soliden wie emotionslosen Produkten eine unwiderstehliche Faszination auf die Strickjacken-Kundschaft der mittleren Beamtenschaft ausübte. Dann kam der Ehrgeizling Ferdinand Piëch, und Audi besaß dank des 200 5T mit einem Schlag ein Oberklassemodell. Damals wurde gelacht, heute wird restauriert. Andreas Tull wagte es als einer der Ersten...

Audi ist Latein für „horch“. Also (ge-)horche ich. Und tatsächlich, da ist es wieder, die-



ses weiche Wummern der frühen Jahre: fünf Zylinder, fast mit dem satten Sound von acht. Melodie der Kinder- und Jugendzeit, lange empfangen auf der Rücksitzbank, neben mir die Brüder. Wie eng es war, habe ich vergessen, nicht aber diesen Klang. Andreas Tull aus Gilching bei München auch nicht. Nie mehr, seitdem er ihn das erste Mal hörte, ebenfalls bei den Eltern. Er schwärmt noch heute davon in den höchsten Tönen. Für ihn eine Verständnisfrage: „Ganz klar, da muss man reinwachsen, sonst versteht man es nicht“, sagt Tull (33), meint das Gesamtkunstwerk allgemein, den Audi 100 der zweiten Generation, und das Topmodell Audi 200 Turbo ganz speziell.

Der erste Audi 100 sollte noch die Zweitakt-Fahne der Vorgänger vergessen machen, mit der zweiten Auflage griffen die Ingolstädter schon gezielt nach den Sternen. Mit Erfolg: Das neue Modell (Typ 43) räuberte seit 1976 im Revier der etablierten Mittelklasse. Und auch wenn es den Ringen noch am Sternenglanz fehlte – das preiswerte Limousinen-Angebot überzeugte die Käufer. Viel Platz innen, repräsentative Abmessungen außen, ein gigantischer Kofferraum achtern und moderne Motoren im Bug, etwa der weltweit erste Reihenfunfzylinder-Benziner. Mit eingespritzten 136 PS aus 2,2-Litern Hubraum eine echte Sechser-Alternative, wenn auch zuerst misstrauisch bäugte.

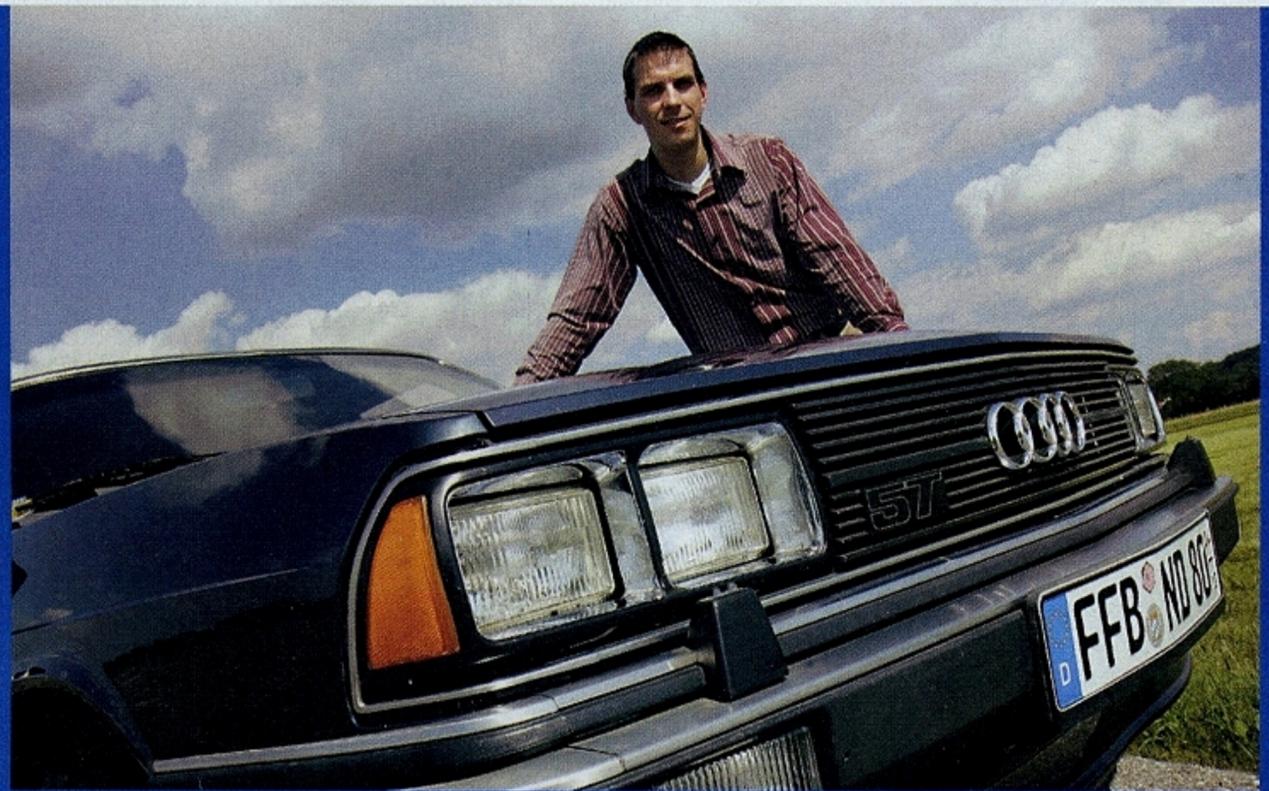
1977 kam der erste Avant hinzu, der eigentlich ein VW werden sollte. Audi bewarb ihn als „Schrägheck-Kombi-Limousine mit vier Türen“, dann kam 1979 der 200 5T, sozusagen der Herr der Ringe in den Tagen vor Sechs-, Acht- und Zwölfzylindern, als das Wort Quattro noch Fremdsprachen-Kenntnisse erforderte. Damit bewegte sich Audi erstmals seit Vorkriegstagen wieder in Richtung automobiles Oberhaus, auch wenn Audi-Chef Wolfgang Habel dies mit Blick auf die empfindliche Mutter stets leugnete: „Wir sind nicht die Nobel-Division, sondern für die gehobene Mittelklasse zuständig.“

Im Grunde genommen blieb der 200 ein luxuriös (elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, Servolenkung) bis plüschig (Schlummerkissen aus Velours im Fond) aufgewerteter Audi 100, der BMW 528, Opel Senator und Mercedes 280 E ins Visier nehmen sollte. Nur der exotische Turbomotor erhob ihn über die Masse. 170 PS und 265 Nm bei 3300 U/min leistete der 7,0:1 verdichtete Fünfzylinder. Bei 3000 U/min erreichte der KKK-Turbolader vom Typ K26 seinen maximalen Druck von 0,82 bar, die Regelung des Ladedrucks erfolgte über ein Wastegate-Ventil.

„Heute ist ein 200 Turbo natürlich die Krönung für alle Typ-43-Fans, aber gute Exemplare sind selten, und Restaurierungen rechnen



## Gegen alle Vernunft restauriert: Der Audi 200 5T von Andreas Tull



...und plötzlich war da ein Audi im Rückspiegel: Mit 170 Turbo-PS gab der 200 5T auf der linken Spur nicht nur Gastspiele. Er war der Vorbote des neuen Markenimages, das Ferdinand Piëch umzukrempeln begann

sich frühestens in 30 Jahren. Einen schönen 200 5E hatte ich schon, als mir vor zwei Jahren ein Clubkollege aus Hamburg von seinem 200 5T aus Rentnerhand und seiner erfolglosen Suche nach einem Audi 200 quattro 20 V erzählte. Ich besaß einen, also haben wir getauscht.“ In der geographischen Mitte, an einer Autobahnraststätte an der A7, tauschten der Bayer Tull und der Hamburger die Wagen und jeder fuhr nach Hause. „Problemlos, aber schon mit dem Plan einer Restaurierung im Kopf.“ Die zwei ärgsten Problemgruppen hatte Tull dank über zehnjähriger Erfahrung mit den bis heute wenig beliebten Groß-Ingolstädtern bereits im Vorfeld ausgemacht: es waren der Rost und die Audi-Ur-Quattro-Fahrer.

„Ohne Pflege sind die Audis, passend zur Entstehungszeit, brutale Lauben: Schweller,

Kotflügelauflagen, Endspitzen, Radläufe, Türunterkanten, Radhäuser, Stehblech im Spritzbereich und der Kofferraumdeckel um das Schloss herum rosten fast immer. Und die Quattro-Leute kaufen uns die Turbo-Technik oder gleich ganze Autos weg. Antriebswellen, Turbolader, Motorteile, die Ronal-Leichtmetallräder – passt alles beim Ur-Quattro, und deren Besitzern ist der Preis beinahe egal“, sagt Andreas Tull, der sich freimütig selbst als Pedant bezeichnet. Der heliosblaue 200 5T von 1980 landete deshalb kurz nach seiner Überführungsfahrt in der Garage: Mit der Erfahrung unzähliger, in Eigenarbeit zerpfückter Typ 43 begann Tull den Audi 200 zu zerlegen.

„Im Vergleich zu anderen Autos war der Wagen gut beieinander, trotz der recht hohen Laufleistung von rund 200.000 Kilometern. Das

Eingenwillig: Das Interieur changiert zwischen nüchternem Großserien-Kunststoff und kitschigem Velours-Plüsch. Und wehe, es fehlen Teile oder sind verschlissen...





liegt auch am Baujahr, je jünger die Fahrzeuge, desto besser sind sie. Bei meinem hatte es neben den Außenschwellern vor allem das Heck erwischt: die Endspitzen waren weggefault, die Seitenteile rund um die Halterungen für die Stoßstange sowie die Radläufe. Das rechte hintere Radhaus war auch durch, weil dort der Schlauch der Tankentlüftung mit einer Klammer befestigt ist, unter der es zu faulen beginnt. Beim Kauf muss man da zur Kontrolle unbedingt die Verkleidung im Kofferraum entfernen. Außerdem sollte man auf die vorderen Wagenheberaufnahmen achten, da gibt es einen doppelten Boden, und wenn die Ablaufbohrungen zu sind, beginnt es zu rosten.“

Dem diplomierten Feinwerktechniker waren das zu viele grobe Schäden, als dass er sie in seiner Scheune hätte beheben können. Achsen und Motor ließ Andreas Tull im Wagen, dann rollte der ausgebeinte und gestrippte 200 5T zum Karosseriebauer, der sich der Rostschäden und einer Neulackierung annahm, die meisten Reparaturbleche hatte Tull bereits zusammengetrödelt. „Wir haben einen fairen Fixpreis ausgemacht, sonst hätte man es gleich vergessen können. Das Geld sieht man nie wieder“, sagt Tull, der die Ersatzteilsituation für

den Typ 43 als typischen Käufermarkt beschreibt. „Vieles ist so billig, dass ich gängige Teile inzwischen lieber behalte, weil keiner bereit ist, Geld dafür auszugeben.“

Typisch für Youngtimer sei auch die Verknappung einiger weniger Komponenten, wie etwa bei Teilen der Innenausstattung oder beim Zierrat des Audi 200, der sich von dem des 100 unterscheidet. „Da muss man bereits beim Zerlegen aufpassen, denn die breiten Zierleisten an den Türen sind geklebt und nur am 200 und für ein Modelljahr beim 100 CS verbaut. Meine Leisten sind drauf geblieben, denn reißt man die runter, gehen sie fast immer kaputt. Deswegen gibt es weder gute gebrauchte noch neue Leisten, genau wie die mattierten Edelstahlteile der Stoßstangen oder die Rahmen der Doppelscheinwerfer. Man soll es nicht glauben, aber einem Freund haben sie nachts die kompletten Scheinwerfer vom Auto geklaut“, erzählt Tull. Selbst der kleine *turbo*-Schriftzug im Lenkrad werde selten, und ähnlich rar sind die auf die Außenfarbe abgestimmten Innenausstattungen in *Caré-Velours*, deren Zustand immer ein wichtiges Kaufargument sei.

„Die Sitze waren zwar okay, aber ich hatte noch fast neuwertige aus einem anderen Auto

mit 75.000 Kilometern auf der Uhr – Gott sei Dank hatten beide blaue Ausstattungen! Die fehlenden Velourskissen für den Fond, ein kitschiges Feature, das auf gar keinen Fall fehlen darf, habe ich im Internet ersteigert.“

Absolutes Highlight dieser edel-bitteren Ausstattung: das japanische HiFi-Stereo-System *Sao Paulo* mit Automatikantenne im Stil zeitgenössischer Stereotürme, die zwingend aus vielen, weil technologisch anmutenden Einzelteilen bestehen mussten, damit *The Wall* von Pink Floyd auch ordnungsgemäß angesteuert werden konnte. Mit 1699 DM war es zwar billiger als ABS (3112 DM), Klimaanlage (2378 DM) und Automatik (1920 DM), aber dennoch enorm teuer. „Superselten und super gesucht“, schwärmt Tull, der sämtliche elektrischen Verbraucher überprüfte und reparierte. Merke: Youngtimer-Fahrer sind Zubehör-Fetischisten, die gerne mal einen Tempomat, eine Sitzheizung oder elektrisch beheizte sowie verstellbare Außenspiegel nachrüsten.

„Beim Fahrwerk gab es wenig zu tun, ich habe neue Stoßdämpfer verbaut und die Bremsen überholt. Unter dem Auto passt vieles vom Nachfolger Typ 44, dem *c<sub>w</sub>*-Weltmeister, da gibt es kaum Engpässe bei den Ersatzteilen“,



Reingeschaut – neu gebaut: Die Schweller waren weitgehend kompostiert und mussten ebenso...



...ausgetauscht werden wie große Teile der Heckpartie. Die Reparaturbleche für Radläufe...



...Heckblech, Endspitzen, Seitenteile und Radhaus rechts hatte Tull bereits gesammelt

## Die Adresse

Andreas Tull  
Grubenweg 3  
82205 Gilching



„Sternenkreuzer“: Mit dem 200 nahm Audi erstmals die gehobene Mittelklasse von Mercedes und BMW ins Visier – die Evolution vom Biedermann zum Brandstifter begann...

Heute führt der 200 5T immer noch ein Nischendasein und wird oft als *quattro*-Teilespender zerpfückt. Eine andere Alternative bleibt spätestens dann nicht, wenn wichtige Interieur- oder Zierteile wie die breiten Stoßleisten auf den Flanken fehlen. Ersatz? Fehlanzeige...



Druckvoll: Der agile Fünfzylinder gilt als langlebig, wie auch die Turbolader. Mischt sich indes ein Misston ins markante Motorwummern, ist höchstwahrscheinlich mal wieder der Krümmer gerissen...

erzählt Andreas Tull. „Rar werden natürlich die *turbo*-spezifischen Komponenten wie der dicke Auspuff, dafür sind die Lader haltbarer als gedacht. Ausgegangen war man bei Audi von einer Lebensdauer von 150.000 Kilometern, bei mir ist nach 200.000 Kilometern noch immer der erste Turbo drin. Allerdings habe ich alle Schläuche ersetzt, die Hitze unter der Haube ist enorm, das lässt Gummi und Kunststoff schnell altern. Ein Problem bleibt der Krümmer, der oft reißt, so auch bei mir. Ersatz ist praktisch nicht zu bekommen.“

Auf deutlich unter 5000 Euro schätzte der Gutachter den zu großen Teilen sanierten Audi 200, der immer noch auf seine Entdeckung wartet. Nur 145 aufgeladene Audi 200 zählte das Kraftfahrt-Bundesamt im Auftrag des Clubs für das Jahr 2005. Warum so wenige?

„Eindeutig mangelndes Prestige“, meint Tull. Zu piefig das Image, zu bayrisch-barock die Formen, zu wenig Manager und Macher, zuviel Maler- und Metzgermeister die Fahrer. „Genau daran denken auch heute noch alle Leute, die meinen Audi sehen. Dabei hatte Higgins in der Serie *Magnum* einen Audi 5000. Alle wollten immer nur den Ferrari von Tom Selleck sehen, ich fand den Audi viel interessanter“, lacht Andreas Tull und behält die sportive Ladedruckanzeige im Auge.

Ab 3000 Touren hebt der Audi 200 5T unter hellem Säuseln seine lange Nase, und weich wummernd schieben wir zügig davon. „Da muss man reinwachsen!“ Und das Image? Drauf gepiffen!

**Text: Jan-Henrik Muche**  
**Fotos: Stephan Lindloff**

