

# EARL GREY

Wenn jemand die Typ-43-Szene kennt wie kaum ein Zweiter und Schraubergeschichten, insbesondere über das Topmodell dieser Baureihe – den Audi 200 turbo – erzählen kann, dann ist es wohl Jörg Au aus Bad Endbach.

Der "T-Time"-Experte besitzt derzeit fünf dieser aufgeladenen Dickschiffe aus Ingolstadt. Die Limousine des Baujahres 1981 in "Meteor metallic" erwies sich bis dato als die größte Herausforderung des Sammlers.



Weshalb sich der 32-Jährige zum passionierten Audi-200-turbo-Fan entwickelte, haben wir ausführlich im Bericht "T-Time" über Jörgs weißen Audi 200 turbo in Ausgabe 02/06 von AUDI SCENE LIVE erörtert. Warum sich mittlerweile fünf Audi 200 turbo in der Sammlung des Elektrotechnik-Ingenieurs befinden, lässt sich trefflich mit der Definition "T-Leidenschaft" umschreiben. Wieso hat Jörg gerade dieses hier vorgestellte Exemplar gerettet? Dafür mag es einige Beweggründe gegeben haben, folgende Konstellationen waren

sicher nicht unerheblich für den Audi-Fan. Für den Erhalt dieses Youngtimers mag der verlockende Preis von 600 Euro gesprochen haben – Gegenwert: eine vermeintlich in passablem Zustand befindliche Oberklasselimousine mit fast nagelneuem AT-Motor. Damit einher ging anscheinend die Zuversicht, zu Zeiten der absoluten Tiefpreisphase für ältere Gebrauchtwagen 1997 ein noch angemeldetes Fahrzeug mit minimalem Aufwand durch den TÜV bringen zu können, um im Gegenzug mit tollem

Fahrvergnügen und gehobener Ausstattung belohnt zu werden. Alles legitimer Optimismus, der aber – wie wir heute wissen – in besagtem Fall leider deutlich von der Realität abwich. "Bei klirrender Kälte von minus 20°C erreichte ich am Neujahrs-mittag den Standort des Audi in Darmstadt – mitten im Ort und mit rund 20 Zentimetern Schnee bedeckt", beginnt Jörg seine Ausführungen. "Während ich über eine Stunde auf den Verkäufer warten musste, scharrte ich das 'Objekt' schonmal frei, und zu meinem Entsetzen ent-

puppte sich der vermeintlich silberne Audi 200 als dunkelgraue Herausforderung. Somit konnte ich meinen ursprünglichen Plan, den Wagen mit Teilen eines zuvor geschlachteten silbernen 5T flottzumachen, begraben." Jörg nutzte die Wartezeit zur einer ersten Bestandsaufnahme. Der Audi war noch zugelassen, der TÜV abgelaufen – und er hatte Rost an allen Ecken und Kanten. "Die Karosserie war so ziemlich tot! Einzig positiv stimmte mich der Blick auf den Tachostand von 159.000 Kilometern – der erschien mir aber nicht plausi-





Der Audi 200 turbo Typ 43 zählte Anfang der 80er mit einer Höchstgeschwindigkeit von 202 km/h zu den schnellsten Limousinen der Welt



Einsteigen und sich wohlfühlen: Der Audi 200 ist sehr luxuriös ausgestattet



Der Audi bietet ein großzügiges Platzangebot im Fond





Erkennungszeichen des Audi 200: die rechteckigen Doppelscheinwerfer

bel, da das Sitzpolster vom Fahrersitz total in Fetzen hing.“ Der originale Fahrzeugbrief

des Audi war nicht mehr vorhanden, da vollgeschrieben, und der letzte Halter konnte Jörg später auch keine weiteren Angaben zur Geschichte des Wagens machen. Was also 16 Jahre zuvor mit dem Auto geschehen war, ließ sich somit nur vermuten. Was man aber mit Sicherheit sagen konnte: Der Erstbesitzer hatte damals richtig viel Geld für seinen 200er ausgegeben. Das Auto war ab Werk nahezu mit allen erdenklichen Mehrausstattungen ausgerüstet worden, die es damals gab: ESSD, Klimaanlage, grüne Verglasung, ABS, Automatikgetriebe, Tempomat, Sitzheizung vorne und hinten, Niveauregulierung, elektrische Sitzverstellung, Standheizung... Der "Spaß" dürfte den Käufer 1981 etwa 50.000 DM gekostet

haben. All diese Details bewegten den Schrauber dazu, den Wagen nicht seinem Schicksal zu überlassen.

Der Audi erhielt Starthilfe, und Jörg fuhr mit ihm ohne Mucken bis nach Hause. Die Entfernung zwischen Darmstadt und Bad Endbach (Kreis Marburg) gab der Kilometerzähler anschließend mit weniger als zehn Kilometern an: Der Tacho war defekt – daher die "niedrige" Laufleistung! Die Sorge, einen Fehlkauf getätigt zu haben – auch wegen des anfänglichen Klapperns bei niedrigen Temperaturen – stellte sich aber zumindest in antriebstechnischer Hinsicht als unbegründet heraus; der Motorblock und der Zylinderkopf waren nagelneu, und der Audi läuft bis heute wie eine Eins. Und es gab weitere angenehme Aspekte: Der Tank und die Windschutzscheibe waren ebenfalls neu. Doch das war's auch schon. Die weitere Bestandsaufnahme war ernüchternd: Türen durch,

Schweller morsch, Radlauf rechts über den Rost verzinkt, Endspitzen weg - und wirklich alles war angerostet, was an diesen Autos rosten kann. Zu Jörgs "besonderer Freude" gab das Getriebe (aus einem Audi 80!) die Flüssigkeit unten genauso schnell wieder ab, wie er sie oben nachfüllte; ein Wunder, dass er es noch bis nach Hause



Trotz Klimaanlage: Die Ausstellfenster in Grünolor hat Jörg nachgerüstet



Originale Niveauregulierung (Öl) und abnehmbare AHK: Der Audi 200 turbo ist als Zugpferd bestens geeignet







Die einst ziemlich morsche Limousine aus Baujahr 1981 in "Meteor metallic" erwies sich bis dato als Jörg Aus größte Herausforderung

geschafft hatte. Eigentlich war das Auto Schrott!

"Trotzdem reifte in mir der Gedanke: Diesen Audi darfst du nicht ausschlachten", erzählt Jörg. "Alle anderen ja – aber diesen hier nicht, allein schon wegen seiner kompletten Ausstattung!" Letztendlich machte Jörg seine endgültige Entscheidung pro oder contra Restauration vom Zustand der Dachaußenhaut abhängig, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgetaut war. Rost an dieser Stelle wäre ein "Tötungsargument" gewesen. Aber das Dach war absolut rostfrei, und so begann eine über dreijährige intensive Schweißorgie! Damals wusste Jörg in seiner Unerfahrenheit noch nicht, was ihn so an Arbeit und Grausen erwarten würde, sonst hätte er den Audi wohl doch ausgeschlachtet.

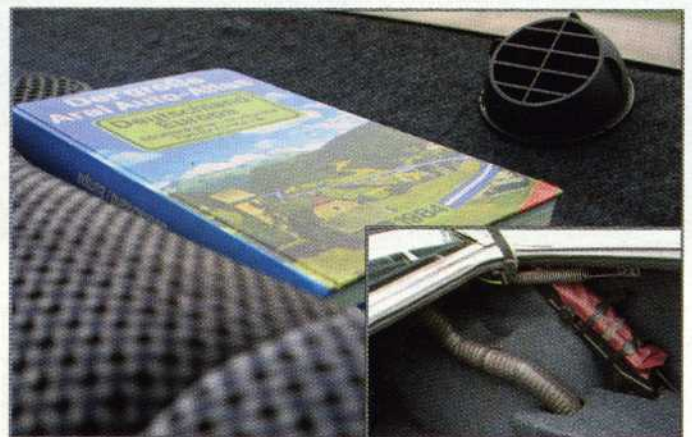
Alle mühseligen Arbeiten dieser Restauration bis ins Detail zu dokumentieren, würde den Rahmen sprengen. Deshalb

nun das Wichtigste in Stichpunkten: Motorraum komplett leergeräumt, rechten Längsträger instandgesetzt, Motor wieder einbaut, Automatikgetriebe aus einem Schlachtfahrzeug verbaut, Auto wieder fahrbereit; vorderes linkes Radhaus geschweißt, DIN-A5-großes Blech unterhalb des Verdampfers der Klimaanlage eingeschweißt. Beide Wagenheberaufnahmen vorne waren von außen und innen durchgerostet, beide Außenschweller total zerstört; die Innenschweller und Bodenplatte zeigten sich teilweise angenagt, die hinteren Enden der Fußräume, Hinterachsaufnahmen, Reserveradwanne, Radläufe, Endspitzen und die Ecke im hinteren rechten Radhaus rund um das Tankeinfüllrohr – alles war morsch! Einige Bleche, die es nicht als Rep-Blech gab, mussten angefertigt werden...

Nach und nach wurde die Karosserie wieder komplettiert –

mit verschiedenfarbigen Türen, Kotflügeln und einer komplett anderen Innenausstattung aus Jörgs großem Fundus. Neue Bremsleitungen aus Kunifer10 mit Verschraubungen aus Messing ersetzen die alten, stark verrosteten Exemplare. Jörg wollte vermeiden, dass er mit dem Auto eine Vollabnahme hätte machen müssen, außerdem wollte er den derzeitigen

Brief erhalten. Aus diesem Grund blieb der Audi erstmal bunt und wurde später – Mitte des Jahres 2000 – lackiert. Der TÜV gab grünes Licht. Der Audi konnte zugelassen werden, der Kfz-Brief war gerettet. "Aus heutiger Sicht war das völlig albern", resümiert Jörg, "das Auto läuft seit Jahren auf rotem 07er Sammlerkennzeichen, der Brief ist längst verfallen."



Wohl dem, der im Winter eine Eberspächer-Standheizung (Typ B1L) hat







**Earl Grey – it's Fünfzylinder-T-Time**



Vor der größten Einzelinvestition am Audi – der Lackierung – baute der Schrauber noch die eingeklebten Scheiben aus und erneuerte den schwarzen und völlig zerbröselten Primerstreifen am

Rand der Scheiben. Ein weiterer teurer Spaß an Jörgs Typ 43 war der Austausch der Federspeicher (700 DM!) für die Niveauregulierung: Eine absolut erforderliche Maßnahme – denn mit "harten" Federspeichern zu fahren, ist nicht nur unangenehm, jede Unebenheit der Straße landet auch als Schlag im hinteren Radhaus, was auf Dauer die Karosserie zerstören würde. "Als der Audi dann frisch lackiert, aber völlig 'nackt' in der originalen Farbe 'Meteor metallic' vor meiner Halle stand, war ich irgendwie

richtig stolz und zufrieden." Die anschließende Komplettierung in tagelanger Kleinarbeit – unter anderem wurden sämtliche Zierleisten inklusive der geklebten Blockleisten wieder angebracht – nebst Rostschutzversiegelung mit schwarzer Farbe von Fahrwerk und Tank verging für den Schrauber dann fast wie im Flug. Der Audi 200 nahm tatsächlich wieder Gestalt an...

Jörg kultiviert bei seinen Autos den Anspruch der Exklusivität: Über die Jahre hinweg gesellten sich noch ein paar Extras wie





Gelassen gleitet Jörg Au mit seinem grauen Traumschiff über die Landstraßen

Ausstellfenster, gelbe Nebellampen (französische Ausführung), die originale Radioanlage "Sao Paulo" und ein Nachrüst-G-Kat zu der prunkvollen Ausstattung des Audi hinzu. Individuellen Geschmack bewies der 32-Jährige insbesondere bei der Felgenwahl: Die polierte und am Rand dunkelgrau metallic abgesetzte Audi-S2-Coupé-Felge im 5-Speichen-Design (7 x 16 ET 37) passt wunderbar zu dem dunkelgrauen Auto.

"Es macht mir immer wieder Spaß, mich einfach mal in den

200er reinzusetzen und den neuwertigen Turbomotor zu starten: kein Rasseln, kein Jaulen, kein Klappern, und kein Krümmerspatzen ist da zu hören – es grummelt einfach nur der klassische Fünfzylindersound unter der Haube. Und der Blick auf den Tacho entlockt mir dann immer wieder ein leichtes Schmunzeln: 502.000 Kilometer! Wie viele Kilometer mein 'Earl Grey' wohl wirklich gelaufen hat...?"

Text: Andreas Ehm  
Fotos: Andreas Ehm, Jörg Au (8)

Originale Audi-S2-Alufelgen in 7 x 16 ET37 mit 205/55er Fulda-Pneus







Erstklassige Restauration: In seiner Unerfahrenheit wusste Jörg anfangs nicht, was ihn an Arbeit erwartete – sonst hätte er den Audi wohl ausgeschlachtet



Der 2,2-Liter-Fünfcylinder mit Abgasturbolader und K-Jetronic leistet satte 170 PS/125 kW

## Audi Scene Facts

(Halter\*- bzw. Herstellerangaben)

**Typ:** Audi 200 turbo (Typ 43) • **Baujahr:** 1981 • **Motor:** 2,2-Liter-Fünfcylinder mit Abgasturbolader und K-Jetronic • **Leistung:** 170 PS/125 kW\* • **Auspuff:** Serie, nachgerüsteter G-Kat von HJS • **Kraftübertragung:** Frontantrieb, 3-Gang-Automatikgetriebe • **Fahrwerk:** Serie, hinten originale Niveauregulierung (Öl) • **Bremsen:** Scheibenbremsen (VA), Scheibenbremsen (HA), ABS • **Felgen (Herst./Größe):** originale Audi-S2-Alufelgen in 7 x 16 ET 37 • **Reifen (Herst./Größe):** Fulda in 205/55-16 • **Karosserie:** restauriert, Stahlschiebedach, elektrische Außenspiegel, gelbe Nebelscheinwerfer (franz. Ausführung), abnehmbare AHK • **Lackierung:** "Meteor metallic" (LY7Z) • **Interieur:** Diebstahlwarnanlage, Durchladevorrichtung, Geschwindigkeitsregelanlage, Klimaanlage, Lederlenkrad, beleuchteter Make-up-Spiegel, grüne Verglasung mit Ausstellfenstern, elektrische Sitzverstellung, Sitzheizung vorne und hinten, Eberspächer-Standheizung (Typ B1L), Kassettenablage (Fischer) • **HiFi:** Radioanlage "Sao Paulo"