

Gute Stu

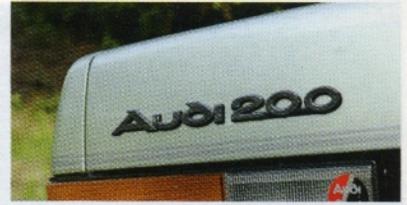


Spiegelverkehrter Audi-200-Schriftzug:
Aufgeklebtes Überhol-Image à la BMW 2002 turbo

Mit dem im September 1979 vorgestellten Audi 200 Typ 43, der erst ab Februar 1980 ausgeliefert werden konnte, wollte Audi Anfang der Achtziger die automobile Oberstufe von Mercedes (S-Klasse) sowie BMWs 5er-Baureihe attackieren. Recht erfolgreich, wie wir heute wissen! Der neue

Oberklasse-Audi war ausschließlich mit zwei Motorvarianten bestellbar, entweder mit dem bereits aus dem Hunderter bekannten 136-PS-/100-kW-WC-Aggregat als Audi 200 5E oder mit dem turboaufgeladenen 125 kW/170 PS starken WJ-Motor als Audi 200 5T.

Stube



Der hier gezeigte Audi 200 von Bernd Neuenfeld wird von dem zahmeren Fünfzylinder-Saugmotor angetrieben. "Ein typischer Audi, gelassen fahren mit perfekter Technik" – so war es 1980 in einer doppelseitigen Anzeigenkampagne in der damaligen Fachpresse zu lesen. Weiter hieß es: "Der Audi 200 ist das neue Spitzenmodell der Marke Audi. Mit zusätzlichen Scheibenbremsen hinten, breiten Niederquerschnittsreifen und einer besonders abgestimmten Federung verfügt der Audi 200 über ein Fahrwerk, das die Leistung seiner Motoren sicher auf die Straße bringt. Dazu eine serienmäßige Ausstattung, die auch in dieser Automobilkategorie außergewöhnlich ist: Fünfgang-Getriebe, Servolenkung, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, bronzegetönte Verglasung, Metallic-Lackierung, Leichtmetallräder u.v.a. Mit diesen Vorzügen und dem vielleicht wichtigsten Audi-Kriterium überhaupt – dem Frontantrieb – wird der neue Audi 200 sicher auch in einer Fahrzeugklasse Freunde finden, die bisher auf diese typischen Audi-Merkmale verzichten mussten."

Obwohl sich Bernd Neuenfeld schon in den Siebzigern nicht mehr auf dem automobilen Fremdmarken-Terrain tummelte – der gebürtige Hagener hatte vor diesem Audi 200 schon einige Audi 100 gefahren, sowohl den C2 Typ 43 als auch Urmodelle (C1) – blieben die angepriesenen Vorzüge bei ihm nicht ohne Wirkung. Luxus pur – eine verlockende Vorstellung, die Bernd sich am 6. November 1979 mit einem inharisilbernen 5E für stolze 31.807,16 D-Mark erfüllte. Um eine entspannte Atmosphäre in der "guten Stube" zu garantieren, hatte er als zusätzliche Ausstattung-Features die grüne Wärmeschutz-Verglasung (373 DM) passend zur Lackierung, ein elektrisches Schiebe-/Ausstelldach (1.231 DM), elektrisch verstellbare Außenspiegel (256 DM), beheizbare Sitze vorne (296 DM) und das Grundig-Cassetten-Radio "Brüssel" (1.197 DM) geordert. Aber bis Bernds neues Alltags-Vehikel abholbereit bei seinem vertrauten V.A.G.-Händler – dem Autohaus Piepenstock in Lüdenscheid – stand, verstrich noch eine knapp sechsmonatige Wartezeit. Die zwischenzeitliche

Der Audi 200, Baujahr 1980, von Bernd Neuenfeld steht auch nach 28 Jahren noch sehr gut im Lack





Der Audi 200 war auch schon 1980 an der Hinterachse "schwer auf Scheibe"

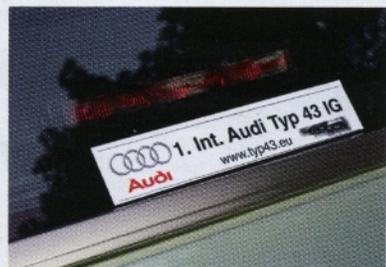
Preiserhöhung seit Bestellung hatte glücklicherweise keinerlei Auswirkungen auf den vereinbarten Kaufpreis. Voller Vorfreude,

aber auch mit einer gehörigen Portion Ungeduld fragte Bernd zwischendurch immer mal wieder beim Vertriebszentrum in Unna – wohin der 5E per Zugtransport vom Werk aus geliefert werden sollte – nach, wann er seinen Wagen denn endlich in Empfang nehmen könne.

Am 12. April war es dann soweit: Bei einem seiner zahlreichen "Routinebesuche" – der Audi kam doch nicht wie geplant mit der Bahn, sondern per Autotransporter – erblickte der 60-Jährige seinen Wagen zufällig als letzten in der Reihe auf dem Vertriebsgelände. Da stand er nun, fast schon zum Greifen nahe! Bernds Geduld war erschöpft. Bis zur Auslieferung am nächsten Tag konnte und wollte er nicht mehr warten: Fünf D-Mark in die Hand des diensthabenden Wachmannes, und Bernd durfte schon einmal vorab seinen Audi inspizieren. Klar, dass er die Anlieferung des Audi bei seinem Au-



Der 2,2-Liter-Fünfcylinder mit K-Jetronic leistet 136 PS/100 kW* und hat ein maximales Drehmoment von 181 Nm / 4200 U/min



tohaus dann auch persönlich mitverfolgte. Ein spannender Moment für den Angestellten, der jedoch den nicht gerade zimperlichen Umgang mit seinem Liebling bei der Abladung kritisierten musste. Ein Transportschaden an der Sitzwangenverkleidung war die Folge, welcher gleich an Ort und Stelle aufgenommen und später umgehend beseitigt wurde. Die Abwicklung der Formalitäten verlief dann jedoch reibungslos, und so konnte der Audi 200 am 15. April endlich zugelassen werden.

So komfortabel wie mit dem neuen Topmodell der Typ-43-Baureihe war der ehemalige Technische Angestellte, der übrigens seit ein paar Wochen seinen wohlverdienten Ruhestand genießt, selten zuvor gereist. Bernd war früher



Vom SE mit 136 PS/100 kW sind insgesamt nur 12.833 Fahrzeuge gebaut worden (SE und ST zusammen 51.278 Exemplare)



Der Kaufvertrag vom 6.11.1979 über 31.807,16 D-Mark und alle Rechnungen wurden aufbewahrt

beruflich viel unterwegs gewesen, die "Fluktuation" seiner Automobile dementsprechend hoch. Doch spätestens mit dem Kauf dieses Zweihunderter nahm sein Fahrzeugverschleiß schlagartig ab. Vordergründig verantwortlich dafür war sicherlich nicht die überdurchschnittlich solide Karosserie-Qualität seines Ringträgers – die Verzinkung der Karosserie folgte erst 1983 mit dem Typ 44. Vielmehr waren es einerseits die gute Pflege, die er der heute 60-Jährige seinem Schmuckstück von Anfang an zuteil werden ließ, andererseits Bernds Entscheidung, dem "Luxusschlitten" 1982 einen Alltags-Allrounder zur Seite zu stellen. "Wenn ich mir keinen Zweitwagen angeschafft hätte, stünde der Audi sicher nicht mehr so gut im





Bequem wie das heimische Sofa: Velours-Polster in "Efeu"

Futter. Aus den heute erst 155.000 Kilometern wären sonst theoretisch locker 700.000 geworden. Das hätte selbst die robusteste Technik nicht ohne riesigen Reparaturaufwand mitgemacht", ist sich der Sauerländer sicher.

Und so blieben die Reparaturen in den knapp 28 Jahren doch eher überschaubar und die Ausnahme: Verteiler, Radla-

ger, Kipphebel der Feststellbremse und Bremsattel – alles doch eher normale Verschleißerscheinungen. Etwas kostspieliger, im Endeffekt aber doch für den Geldbeutel gewinnbringend, war der frühzeitige (1995) Einbau eines geregelten Katalysators von Paul Wurm, mit dem der Audi die Euro-2-Norm erfüllt und die Grüne Umweltplakette erhielt. "Seit dem Kat-Einbau läuft der Audi zwar nicht mehr ganz so schnell", berichtet der rüstige Rentner, "vorher lief er Tacho 220 km/h, jetzt nur noch knapp 200 km/h. Aber der Verbrauch ist nahezu konstant niedrig geblieben."

Trotz der Leistungseinbußen hat es Bernd nie bereut, sich damals für den zahmeren Motor entschieden zu haben. "Klar geht ein Turbo ab 4.000 U/min eine Ecke besser vorwärts als der 5E, aber kontinuierlich und effektiv zü-

gig reisen, das gelingt mit dem Sauger garantiert besser. Mit einem Turbo wäre ich damals nie 870 Kilometer mit einer Tankfüllung an unser langjähriges Urlaubsziel nach Kärnten gekommen, spätestens in Würzburg hätte ich den 5T an der Tankstelle ein- beziehungsweise überholt gehabt", untermauert Bernd seinen weisen Kaufentscheid. "Mit zunehmendem Alter lässt man es sowieso gemächlicher angehen. Das Verlangen, schnell zu fahren, nimmt spürbar ab. Mit meiner Frau Monika an meiner Seite genieße ich heute vielmehr das gemütliche Cruisen auf der Landstraße – bei geöffnetem Schiebedach den Wind in den Haaren zu spüren und dem wohlklingenden blubbernden Fünfzylinder zu lauschen, das gefällt uns..."

AUDI SCENE LIVE wünscht dem sympathischen Sauerländer und seiner

Sie wollen mehr Bilder?

Besuchen Sie www.audiscene.de! Dort gibt es demnächst weitere tolle Fotos von diesem Audi 200 zu sehen!



Ab Herbst 1979 zielte Audi mit dem neuen Zweihunderter auf die Oberklasse ab



Gattin noch viele Gelegenheiten dazu sowie weiterhin noch ganz lange Freude mit ihrer silbernen Oberklasse-Limousine...

Text & Fotos: Andreas Ehm



Gute Stube: schrille Farben und viel Plastik



Charmantes Kolorit der frühen Achtziger: Damals absolut Trend, heutzutage wäre diese Zusammenstellung wahrscheinlich unverkäuflich



AUDISCENE FACTS

Typ: Audi 200 Typ 43 C2
Baujahr: 1980 (Erstbesitz)

Halter* - bzw. Herstellerangaben

Motor: 2,2-Liter-Fünfzylinder mit K-Jetronic (2119 ccm) bei 5700 U/min, MKB: WC, G-Kat-Nachrüstung (seit 1995)

Leistung: 136 PS/100 kW*, max. Drehmoment von 181 Nm/4200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h*

Beschleunigung: 0-100 km/h in 10,6 sek.*

Kraftübertragung: Frontantrieb, 5-Gang-Schaltgetriebe

Auspuff: Serie

Fahrwerk: Doppelquerlenker mit Schraubenfedern vorn, Verbundlenker mit Schraubenfedern hinten, serienmäßig dezent tiefergelegtes Fahrwerk (gegenüber Audi 100)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben vorn, Scheiben hinten (Serie)

Felgen (Herst./Größe): original Audi-"Ronald"-Alufelgen in 6 x 15 ET45

Reifen (Herst./Größe): Pirelli "P 6000" in 205/60-15

Karosserie: unrestauriert; Frontspoiler (Serie), grüne Wärmeschutz-Verglasung, elektrisches Schiebe-/Ausstelldach, elektrisch verstellbare Außenspiegel

Lackierung: original "Inarisilber metallic", Dekorzierstreifen nachträglich angebracht

Interieur: originales Velours in "Efeu", beheiz- und höhenverstellbare Sitze vorne, Vierspeichenlenkrad, Zierkissen und Rahmenkopfstützen hinten (Serie); elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, Servo (Serie)

HiFi: original Grundig-Cassetten-Radio "Brüssel", original Lautsprecher in der Hutablage