

Duell des Jahres

Der neue VW Golf gegen Opel Astra

140
J



*Kurz vor der Serienreife:
die Nachfolger
der beiden beliebtesten
deutschen Autos Seite 8*

AUTO Bild

Lohnender Test

Reparatur-Preise



Wie unterschiedlich Werkstätten die Kosten für eine kleine Beule kalkulierten

Seite 24

Erregender Report

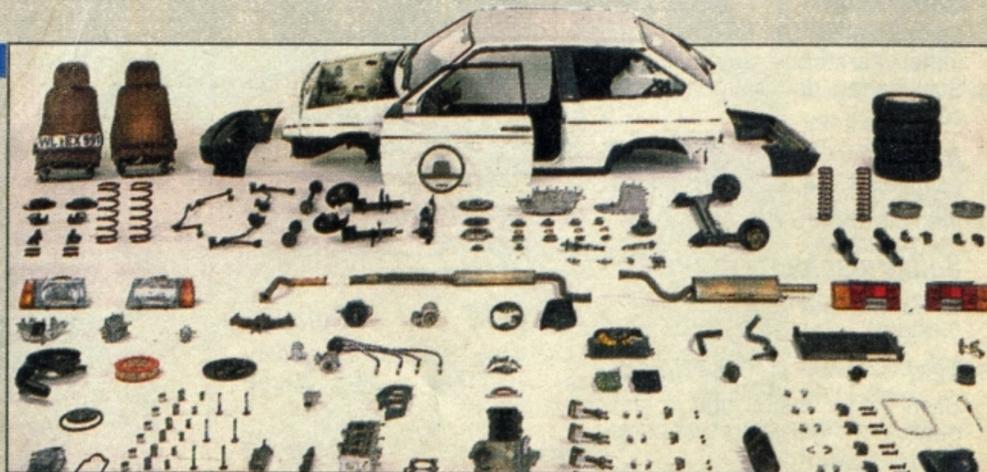
Alkohol-Suchthilfe

Wie ein ehemaliger Trinker zur großen Hoffnung für alkoholranke Autofahrer wurde

Seite 68

80 000 km Erfahrung

Lada im Dauertest



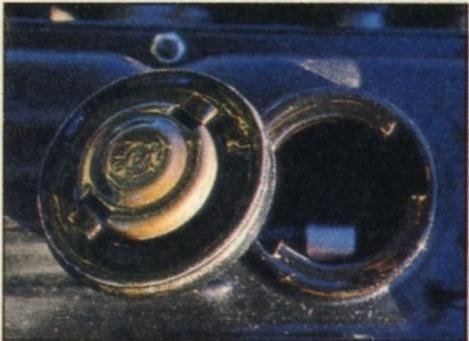
Wie der Samara abschnitt – seine Stärken, seine Schwächen und die Kosten

Seite 28

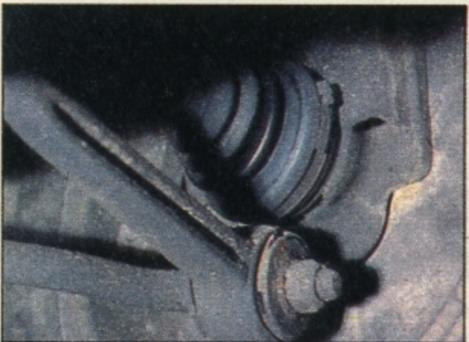
Auslandspreise: Belgien bfr. 28; CSFR kcs 28; Dänemark dkr. 7; Frankreich FF 6.50; Griechenland Dr. 240; Großbritannien £ 7,5; Holland hfl 2,00; Italien Lire 1400; Jugoslawien Din. 17; Luxemburg lfr 28; Polen Zloty 3800; Portugal Esc. 210; Österreich 6S 12; Schweden skr 7; Schweiz sfr 1,50; Spanien pts. 150; Türkei TL 4200; Ungarn ft 86



Tür: Hier wurde schon kräftig über den Rost gespachtelt



Öldeckel: Der Blick darunter verrät, ob schlimmer Schwarzschlamm lauert



Achswelle: Manschette undicht, eine neue Welle kostet 300 Mark



Kurbelgehäuse-Entlüftung: Dieser Schlauch ist schon arg porös



Bodenblech: Hier haben Wagenheber zerstörerisch gewirkt



Scheibe: Die Verbundfolie ist milchig, neues Glas kostet 650 Mark



Äußeres Kennzeichen der 200er: die viereckigen Scheinwerfer. Sie liefern ein denkbar schlechtes Licht – Autofahrer, die unter Nachtblindheit leiden, sollten den Wagen meiden

Alte Audi 200: Der Pflegefall

Viel Audi für wenig Geld – das haben Kenner, die den alten 200er fahren. Doch Audis einstiges Flaggschiff verlangt nach steter Pflege. Sie entscheidet im Alter über rüstig oder rostig

Turbolader, fünf Zylinder, vier Türen, elektrische Fensterheber, Velourspolster, Alufelgen, elektrisches Schiebedach – Preis 2000 Mark. Supersonderangebot für einen alten Audi 200, Baujahr 80, 170 000 Kilometer gelaufen. Oder nur der reelle Preis für das Häufchen Technik, das nach rund zehn Jahren strapaziösem Einsatz übriggeblieben ist?

Immerhin, der 200er aus Ingolstadt war einst der Schrecken der Schnellstraßen. Die Version mit Turbolader lief weit über 200 Stundenkilometer und war der Freund aller Tankwarte.

Die Audi-Ingenieure bemühten sich damals mit Nachdruck, ihrer Firmenphilosophie einen innovativen Ausdruck zu geben: Vorsprung durch Technik – und sei es

mit Nase-vorn-Turbopower auf der Autobahn.

Doch soviel darf dennoch festgestellt werden: Ein zehnjähriger 5T – so das Typenkürzel für den 200 Turbo – kann sich mit seiner technischen Konzeption auch heute noch durchaus sehen lassen. Frontantrieb, aufgeladener Fünfzylinder, dazu eine überkomplette, ja, schon luxuriöse Ausstattung, das steht in modifizierter Form, bei Licht betrachtet, auch heute noch in Audi-Neuwagen-Shops.

Der 200er mit dem werksinternen Typenkürzel 43 wurde von 1979 bis 1982 in zwei Varianten gebaut, mit 136-PS-Saugmotor und mit 170-PS-Turbolader. Mit diesen beiden Typen reklamierte Audi seine Daseinsberechtigung in der automobilen Oberklasse. Die Ingolstädter konnten mit diesem Modell einen ersten Keil in den von Daimler und BMW beherrschten Markt treiben; inzwischen ist daraus eine stattliche Phalanx geworden, gekrönt vom aktuellen Topmodell V8.

Die typischen Macken

- Rost an den unteren Türkanten
- Rost an den Kanten vom Kofferdeckel
- Rost unterhalb der Seitenscheiben an der Tür
- Rost an Bodenblechen
- Rost an Schwellern
- Kühlwasserschläuche undicht
- Zylinderkopfdichtungen defekt
- Zündanlage störanfällig gegen Feuchtigkeit
- Antriebswellen verschleißen
- Bremscheiben verschleißen
- Handbremse zieht ungleich
- Auspuffanlage rostet schnell
- Radlager haben zuviel Spiel

Das kosten Ersatzteile

- Kotflügel vorn 310
- Stoßstange vorn komplett 420
- Kühlergrill 150
- Scheinwerfereinsatz 50
- Blinkleuchte vorn 40
- Bremscheiben 90
- Bremsklötze 150
- Getriebe AT 2800
- Teilmotor 5E 4500
- Lichtmaschine AT 440
- Anlasser AT 320
- Wasserpumpe AT 85
- Auspuff komplett 1100

Preise inklusive MwSt., ohne Lack. Preise sind gerundet, können regional schwanken



Ich bin **Auto Bild** Tester

Mathias Perz (26) fährt einen Audi 200 (Bj. 82, 100 kW/136 PS). Kilometerstand: 195 000. Verbrauch: zehn bis 13 Liter.

„Mein Audi 200 ist zwar aus fünfter Hand, aber noch in einem guten Zustand. Obwohl der Wagen schon über acht Jahre alt ist, rostet er nicht. Ein Vorteil am Audi 200: Man kann wirklich viele Reparaturen noch selbst ausführen. Bisher gab es nur Defekte am Verteiler.“



Fotos: Frank Stange

Anneliese Anders (56) legte mit ihrem Audi 200 (Bj. 81, 100 kW/136 PS) 95 000 Kilometer zurück. Verbrauch: zehn bis elf Liter.

„Gerade bei längeren Fahrstrecken genieße ich die komfortablen Sitze des Audi 200. Sehr angenehm ist der hohe Fahrkomfort. Mit dem Motor gab es noch keine Probleme. An Reparaturen war bisher nur ein neuer Auspuff fällig. Auch etwas Kantenrost mußte schon beseitigt werden.“



Der Audi 200 (Bj. 81, 100 kW/136 PS) von Horst Töpfer (54) hat einen Kilometerstand von 125 000. Verbrauch: zehn Liter.

„Der Audi 200 ist ein echter Geheimtip. Man bekommt ein Auto mit viel Platz und allen erdenklichen Extras. Der Motor ist sparsam, spritzig und leise. Der Rostbefall hält sich noch in Grenzen. Die Form ist auch nach zehn Jahren noch schön. Der Wendekreis ist allerdings zu groß.“



Der Audi 200 Turbo (Bj. 82, 125 kW/170 PS) von Bernhard Schlütting (50) verbraucht zwölf Liter. Kilometerstand: 110 000.

„Mein 200er Turbo ist bei Nässe aufgrund des Frontantriebs etwas kritisch zu handhaben, ansonsten aber sehr komfortabel, und vor allem bietet er reichlich Platz. Lackierung, Karosserie und der Unterboden sind noch okay. Und repariert werden mußte bisher nur ein Bremsattel.“



Der alte 5T war strenggenommen sein Bahnbrecher. So offerierte Audi damals für runde 36 000 Mark ein starkes, komfortables und gut ausgestattetes Auto. Doch so recht durchsetzen konnte sich dieses Modell nie, blieb es doch stets nicht mehr als ein aufgemotzter 100er. Zwar signalisierten trübe Doppel-Rechteckscheinwerfer, Zusatznebellichter und ein dezenter Bugspoiler die Aufwertung, doch der Gebrauchtwagenmarkt zeigte rasch, wie es um das Prestige dieser Schöpfung bestellt war: In den ersten Jahren verloren die großen Audi nahezu schneller an Wert als japanische Importware. Wohl dem, der sich einen zwei- oder

gen Einstandspreis kann man vom Kauf derartiger Autos dann nur abraten. Denn in der Regel lassen sich vom schlechten Zustand des Blechs Rückschlüsse auf den Zustand der Technik schließen. Grundsätzlich kann gelten: Turbogeladene 200er wurden bestimmt herzhafter gefahren als ihre Saugbrüder. Der mechanische Verschleiß liegt in der Regel deutlich über dem des 136-PS-Wagens. Erstes deutlich spürbares Indiz für strapazierte Technik ist eine ausgeschlagene Lagerung von Motor und Getriebe. Beim Lastwechsel kündigt heftiges Schlagen der Antriebseinheit von diesem Manko. Klackern

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise Audi 200					
Typ	Türen	kW/PS	Neupreis	1982	1981
Audi 200 5E	4	100/136	(32 870)	6200	4650
Audi 200 5T	4	125/170	(36 030)	7050	5350

Quelle: Schwacke-Marktbeobachtung; ehemaliger Neupreis in Klammern

dreijährigen 5T gönnte, er bekam reichlich Auto fürs Geld. Das ist bis heute nicht anders. Wer einen 82er 200 5T erwirbt, der kann sich für 5000 bis 7000 Mark über einen schnellen Reisebegleiter freuen. Wie es um die Langlebigkeit und Treue bestellt ist, entscheidet aber sehr stark die Vergangenheit des einzelnen Exemplars. War sie kultiviert, dann ist Rost meist kein Thema. Wenn sie aber mit Bleifuß an allen Werkstätten vorbeiführte, dann können neun- bis zehnjährige Audi 200 teilweise so unter Rostbefall leiden, daß sogar der TÜV-Segen in Frage steht. Kantenrost an Türen und Hauben, Löcher in den Türen, direkt unterhalb der Scheibendichtungen, und angefressene Abschlußbleche an Bug und Heck gehören dabei noch zu den Lappalien. Schlimmer wird es, wenn Durchrostungen in der Bodengruppe dazukommen. Schweller und Bodenbleche können im Alter von zehn Jahren manchmal schon komplett durchlöchert sein. Auch bei einem niedri-

dazu noch die Antriebswellen beim Rangieren mit voll eingeschlagener Lenkung, dann ist der Wagen ein Fall für teure Werkstatt-Reparaturen. In diesem Stadium sind meist auch nahezu alle anderen typischen Macken aufgetreten (siehe Kasten links), so daß Unsummen investiert werden müssen. Deshalb sind alte Turbo-Exemplare mit schwer nachweisbarer Vergangenheit nur etwas für sehr versierte Bastler. Wer hingegen ein gepflegtes Exemplar erwischt, der kann sich aller Vorzüge dieser schnellen Limousine erfreuen: niedriger Einstandspreis, viel Platz und sichere Fahreigenschaften. Liebhaber tauschen das riesige Lenkrad gegen ein kleines Rund und haben dann sogar ein sportliches Fahrgefühl. Gesamturteil: bedingt empfehlenswert



Leserzeugnis für den großen Audi

„Mein Audi 200 war ein Glücksgriff. Nie hätte ich gedacht, daß dieses Auto so zuverlässig ist.“ *Auto Bild*-Lesertester Jürgen Lemke spricht wohl sicher vielen Besitzern aus der Seele. Denn wenn dieses Modell gut gepflegt wurde und wird, dann halten sich die Macken in Grenzen. Das erkennen die *Auto Bild*-Lesertester an: 79 Prozent sind rundum zufrieden mit ihrem In-

golstädter. 77 Prozent würden sich wieder einen großen Audi kaufen. Gelobt werden vor allem das großzügige Platzangebot, der erstaunlich geringe Spritverbrauch des 136-PS-Fünfzylinders sowie der gute Fahrkomfort. Kritik gibt's für schlecht anspringende Motoren, 15 Prozent klagen darüber. Ebenso viele bemängeln den Werkstatt-Service.

Nächsten Montag in *Auto Bild*: Ford Scorpio