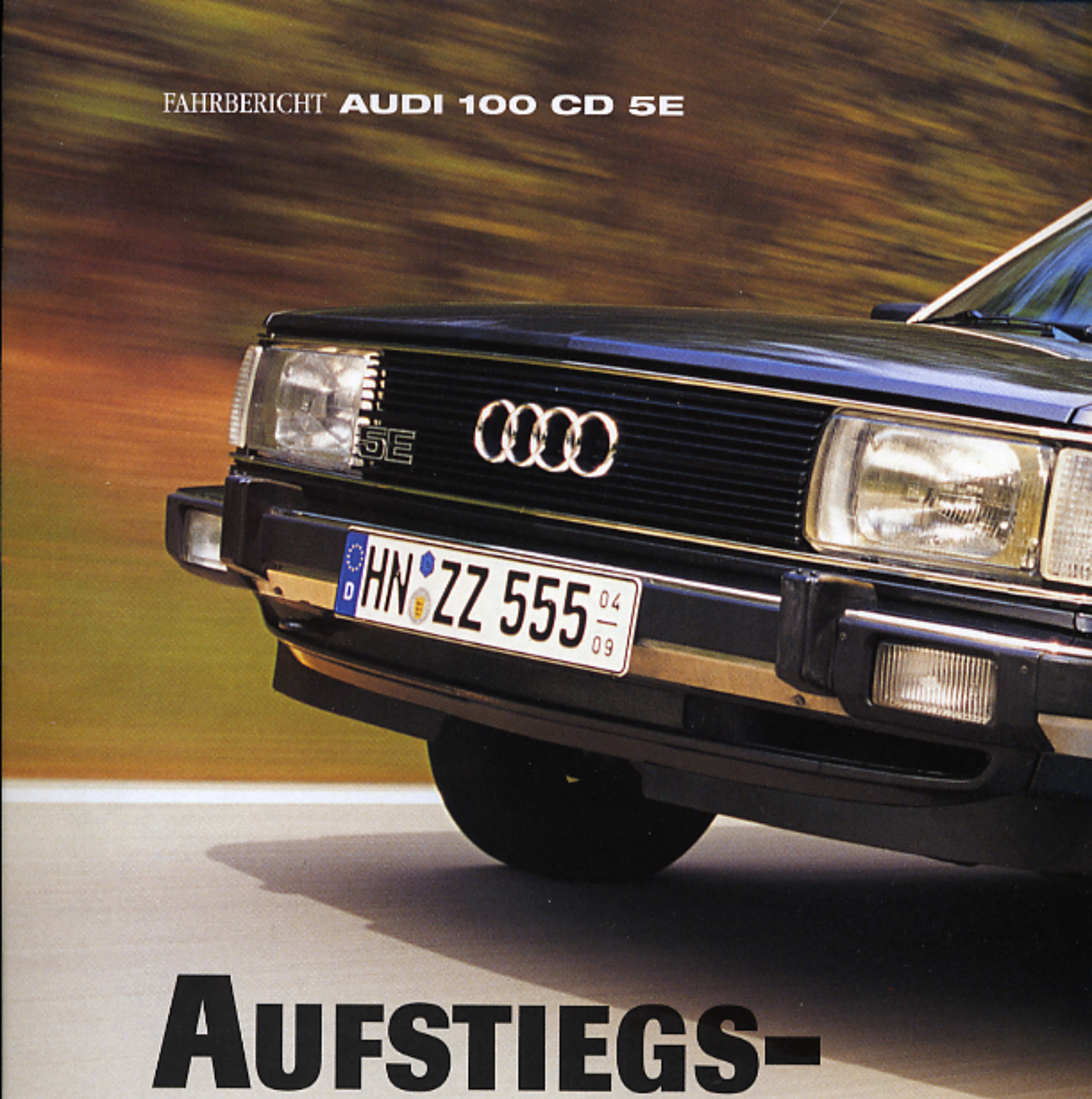


AUFSTIEGS-CHANCE

Neuer großer Audi 100 hieß er bei seinem Debüt 1976. Mit innovativem Fünfzylindermotor und hoher Fahrdynamik ist der Typ 43 ein Meilenstein auf dem von Cheftechniker Ferdinand Piëch ehrgeizig beschrittenen Weg in die Nobelklasse.

Die Audi-Designer wählten für ihr Spitzenmodell eine konservativ gediegene Linie

EISKALT ERWISCHT. Am Polarkreis macht der neue große Audi 100 die ersten winterlichen Gehversuche. In Schweden, irgendwo zwischen der Erzstadt Kiruna und dem Erzhafen Lulea. Dort beginnt die Geschichte des Typ 43 – und sie beginnt mit einem Irrtum.

Im Schutz der fast menschenleeren skandinavischen Wildnis spulen die ersten fahrfertigen, kaum getarnten Prototypen im Februar 1975 ihre Versuchskilometer ab. Sie sehen aus wie übergroße Passat – mit einem Peugeot-Emblem am Bug. Doch der Löwe stammt aus Ingolstadt. Zuhause grüßt er von jeder Flasche Herrnbräu.

Dauerfrost und endlose Schneepisten machen den großen Fronttriebler zum souveränen Eisläufer. Der gewiefte Erlkönigfotograf Hans G. Lehmann, ein Meister der Tarnung, hat die Vierbande aus Ingolstadt mit dem Münchener Tarnkennzeichen voll im Visier. Seine motorisierte Nikon F2 mit dem langen Tele rattert los.

Der Vollformat-Blattschuss landet bald auf dem Titel einer großen deutschen Autozeitschrift. „Noch geheim: der große VW", heißt es dort in Boulevard-Lettern. Aber die Kollegen irren. Die vier Erlkönige zeigen den neuen Audi 100 in der späteren Avant-Version. Zugegeben, die Indizien sprechen für einen VW. Die Auslaufmodelle 412 und K 70 verlangen dringend nach einem Nachfolger, der nach Passat-Vorbild in den Audi-Baukasten passt. Auch der Typcode 43 deutet

Der Platzbedarf des Fünfzylinders zwingt den Kühler auf die Seite

Das raffinierte dritte Seitenfenster betont den lichten Pavillon

Von vorn wirkt der Audi bullig, weiße Blinker gab es ab Modell '80

Das Cockpit ist eine Kunststoff-Wohnlandschaft im Stil der Siebziger

nach Wolfsburg – Audi-Modelle beginnen intern stets mit einer Acht.

Tatsächlich ist die Schrägheckversion des neuen Audi 100, analog zu Passat und Audi 80, auch mit einem VW-Emblem denkbar. Doch Konzernchef Toni Schmücker entscheidet konsequent nach Markenhierarchie. Der große Wagen kommt nur als Audi, und der ursprünglich als VW projektierte 924 erhält das Porsche-Logo. Beide teilen sich im Audi/NSU-Werk Neckarsulm die Fließbänder.

Dort, ungefähr 20 Jahre nach Produktionsende des Typ 43, treffen wir Andreas Bauditz am Tor 6. Der junge Diplom-Ingenieur zertifiziert das Abgasverhalten der Audi-Motoren nach der jeweils strengsten US-Norm.

Bauditz erwartet uns mit seinem Audi 100 CD 5E, Baujahr 1982 – ein Rentner-gepflegtes Topexemplar, in heliosblau-metallic. Audi trägt er im Namen, im Herzen, im Kopf. Seit der Kindheit prägten ihn die vier Ringe und ließen ihn nicht mehr los.

Anfang der Neunziger restaurierte Bauditz aufwendig ein Audi 100 Coupé S. Später entdeckte er sein Faible für den Außenseiter Typ 43, der Ende der neunziger Jahre auf seine Youngtimer-Chance wartete – noch war es ein Rentnerauto. Der Bestand magerte dramatisch auf etwa 2000 Stück ab, das Preisniveau sank bodenlos. Die starken Fünfzylinder sind meist als billige Gebrauchte in den Händen juveniler Heizer verglüht.

Ein Ford Granada II fährt wegen seines Ami-Flairs cooler vor als der stets etwas belehrend wirkende Audi 100. Sogar der spießig angehauchte Mercedes 230 W 123 versteht sich als Kultauto in der Youngtimerszene.

Im Gespräch verteidigt Bauditz „das schöne Stück Technik", wie Audi den neuen großen 100 damals in der Werbung nannte. Er kann ihm sogar ein paar revolutionäre Details abgewinnen: „Mit den bündig eingeklebten Scheiben und der Konzeption des Vorderwagens nach der Methode des autogenen Faltbeulens steht er für neue Lösungen im Karosseriebau und in der Unfallsicherheit. Ganz zu schweigen von der Exklusivität des ersten Fünfzylinder-Benzinmotors."

Als erster Audi der Ära Ferdinand Piëch zeigt er die ehrgeizige Handschrift des Machers. Anders als sein braver Vorgänger sollte dieser Wagen in den Disziplinen Raumangebot, Fahrkomfort sowie Verbrauch neue Maßstäbe in seiner Klasse setzen. Der Fünfzylinder-Einspritzmotor spielt dabei die Schlüsselrolle.

Piëch sieht in ihm – optimierten Massenausgleich vorausgesetzt – den idealen Audi-Antrieb für den Leistungssprung in die Oberklasse. Ein Reihensechszylinder vor der Vorderachse würde Karosserieüberhang und Gewichtsverteilung aus der Balance bringen.

Ein V6-Motor wäre eine kostspielige Neuentwicklung. Seine Handicaps Massenausgleich und Saugrohrgestaltung blieben dennoch erhalten. Piëch und sein Motorenmann Franz Hauk verlängerten den Vierzylinder nach der Baukastenmethode um eine Einheit. Das klingt einfach, erfordert aber Kärrnerarbeit im Erforschen des heimtückischen Taumeleffekts der Kurbelwelle – denn der Benziner dreht immerhin bis maximal 6500/min. Der OM 617, den Piëch zuvor für den Mercedes 240 D 3.0 entwickelte, begnügte sich mit 4500/min.

Bei Audi bildet der 1,6 Liter große Tassenstößel-Motor aus dem Audi 80, der unter dem Kürzel EA 827 auch VW Golf und Passat antreibt, die Basis. Rein rechnerisch ergeben sich für das Motto „Take Five" zwei Liter Hubraum – die geschmiedete, mit Schwingungsdämpfer und zehn Gegengewichten versehene Kurbelwelle wurde jedoch langhubiger ausgelegt, was dem Drehmomentverlauf zugute kommt.

DATEN & FAKTEN

Motor: Fünfzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende, von Zahnriemen getriebene Nockenwelle, parallele Ventile über Tassenstößel betätigt, Hubraum 2144 cm³, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Leistung 136 PS bei 5700/min, max. Drehmoment 182 Nm bei 4200/min, Verdichtung 9,3:1, 6 Kurbelwellenlager, Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung: Frontantrieb, Viergang-Schaltgetriebe oder Dreigang-Automatik, ab 8/1979 auch Fünfganggetriebe lieferbar
Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vorn McPherson-Federbeine mit unterem Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Rohr-Starrachse an Längslenkern, Schraubenfedern und Panhardstab, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen vorn, Reifen 185/70 HR 14
Maße und Gewicht: Länge 4683 mm, Breite 1768 mm, Höhe 1390 mm, Radstand 2676 mm, Gewicht 1250 kg, Tankinhalt 60 Liter
Fahrleistungen und Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 9,8 s, V_{max} 193 km/h, Verbrauch 12,5 Liter Super auf 100 km

HISTORIE

1968: Debüt des ersten Audi 100, intern F 104 oder Audi Typ 1800 (82) genannt.
1976: Im September 1976 erscheint der neue große Audi 100 als Vierzylinder.
1977: Im Frühjahr kommen der Fünfzylinder-Einspritzmotor und der Zweitürer. Im August erscheint die verkürzte Schrägheckversion Avant als L und GL.
1978: Der 2,2/115 PS-Vergaser-Fünfzylinder löst den 2,0/115 PS-Vierzylinder ab. Neuer Fünfzylinder-Diesel 2,0/70 PS.
1979: Im August leichtes Facelift – größere Scheinwerfer, weiße Blinker, hochwertigere Ausstattung. Im September erscheint das Luxusmodell 200 als 5E und 5T (170 PS).
1980: Audi 100 5 mit 2,0/100 PS-Motor.
1982: Auslauf Typ 43 (Total 805 177 Expl.).

1

2

3

4

Ludwig Kraus gelang mit dem ersten Audi 100 (1968 bis 1976) ein Erfolgsmodell. Den Typ 43 gab es auch als Wankel-Prototyp (2) mit Motor 871 (170 PS). Audi 100 Avant (3) und Audi 200 5T (4)

Das CD am Heck steht für üppigen Luxus, Chrom und Velours gibt es satt. Mit dem Facelift wuchsen auch die Rückleuchten

Alu-Räder eroberten damals die gehobene Mittelklasse. Die Außenspiegel waren von innen verstellbar, und die Türgriffe stammten aus dem VW-Regal

Ein gleichmäßiger Zündabstand von 144 Grad bei einem Kurbelwellenkröpfungsversatz von 72 Grad samt Zündfolge 1-2-4-5-3 nehmen dem Fünfzylinder auch bei hohen Drehzahlen die Geburtsfehler ungünstiger Massenmomente und taumelnden Schwingungsverhaltens. Sie geben ihm jenen sonoren Stakkato-Klang, der beim Beschleunigen V8-Gelüste weckt.

Tor 6 liegt hinter uns, Fahrvergnügen in den Löwensteiner Bergen an einem warmen Sommertag. Der Fünfzylinder singt seine Melodie, kraftvoll und unaufdringlich. In einem Vergleichstest von damals war er der Leiseste, noch vor dem BMW 525, dessen Sechszylinder stets mit der Vokabel seidenweich charakterisiert wird. Der Fahrer summt mit, intoniert das sanfte Brabbeln, weiß, wann der Ton dumpfer wird, wenn die Automatik hochschaltet. Bei 2500 Touren klingt er am besten, so schön grollend und zornig.

Das Raumgefühl ist großzügig, mehr Platz bietet nur die Mercedes S-Klasse. Allein beim Einstieg verrät der Türenklang den Leichtbau. Der effiziente Audi wiegt 150 Kilogramm weniger als die Konkurrenz. Generell ist Effizienz die Maxime bei der Audi 100-Konstruktion – der Fünfzylinder-Einspritzmotor ist nicht nur preiswert in der Herstellung, sondern auch leicht und sparsam im Verbrauch.

Doch die Ratio der Konstrukteure hatte keine Lustfeindlichkeit zur Folge. Neben der stimulierenden Akustik des Motors lockt gerade die CD-Ausstattung mit Luxusappeal. Die üppigen Vordersitze geben Halt nicht ohne Geborgenheit. Die Fondpassagiere dürfen mit zwei Schmusekissen spielen, die mit CD-Logo bestickt sind. Ein blauer Velourssalon, der sanft selbst über wellige Straßen gleitet. Der starke Fronttriebler zerrt nicht in der Lenkung, sein Wendekreis bleibt überschaubar. Vorsprung durch Technik zeigt sich nicht nur im Revolutionären, sondern vor allem in der Perfektionierung des Frontantriebs.

Seine Vorzüge sind zu spüren, seine Nachteile nicht. Statt Reaktionen auf Lastwechsel droht der Fahrerwechsel. Bauditz übernimmt, steuert das schöne Stück Technik in die heimische Tiefgarage. Dort steht unter einer Plane, aus der nur die quadratischen Doppelscheinwerfer listig herauslugen, ein noch schöneres Stück, ein 200 5T. Der spannende Audi Typ 43 hat das Zeug zum Zweiteiler.

TEXT: **Alf Cremers**
FOTOS: **Jacek Bilski**

KAUFBERATUNG **AUDI 100/200, TYP 43**

Rost ist der ärgste Feind der zweiten Audi-100-Baureihe. Er hat den Bestand so stark dezimiert, dass nur noch gute Exemplare meist in Rentnerhand überlebt haben. Die robuste und langlebige Technik bereitet kaum Kummer. Das Sorgenkind in dieser Disziplin heißt Audi 200 Turbo.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**	★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**	★★☆☆☆ **Verfügbarkeit**
★★★☆☆ **Ersatzteillage**	★★★☆☆ **Unterhaltskosten**	★★☆☆☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Audi hat das Rostproblem des Typ 43 seinerzeit erkannt und den Rostschutz sukzessive verbessert. Ab August 1979 wurde die Sechsjahresgarantie gegen Durchrostung eingeführt, zum Modelljahr 1982 wendete das Werk Neckarsulm eine nochmals verbesserte Hohlraumkonservierung an. Dennoch verschwand der zweite Audi 100 zügig aus dem Straßenbild. Heute haben praktisch nur noch von Rentnern gepflegte Topexemplare überlebt, vorzugsweise mit L-Ausstattung und 85-PS-Motor. Trotzdem lohnt eine genaue Inspektion, denn der Rost blüht auch bei solch scheinbaren Sahnestücken gern im Verborgenen.

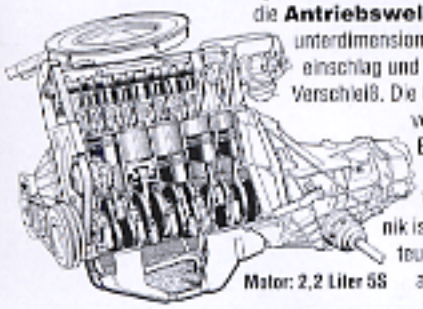
Der **Windschutzscheibenrahmen** ist eine solche Schwachstelle, ebenso die Taschen des Windfangs. Mittig ist bei den Vorderkotflügeln vor dem Radhaus ein Verstärkungsblech eingeschweißt – diese Nahtstelle neigt zum Durchrosten. Sind **Kotflügelschraubkanten** und **Stehbleche** mit Spachtelmasse und Lack retuschiert, lohnt der Kauf nicht, weil es in diesem fortgeschrittenen Verfallsstadium bereits die **Radläufe** und **Endspitzen** erwischt hat. Reparaturbleche und Kotflügel sind original nicht mehr lieferbar. Die Handelsware von Zubehörspezialisten ist meist weniger passgenau.

Eine Restaurierung ist beim Typ 43 nicht rentabel. Selbst beim extrem seltenen Audi 200 Turbo sollte man besser auf ein wirklich gutes Exemplar warten. Das dürfte bei gängigeren 100 GL 5S oder 100 L kein Problem sein, denn sogar rostfreie Spitzenexemplare kosten weniger als 3000 Euro.

TECHNIK-CHECK

Die Technik macht kaum Probleme. Vor allem die Fünfzylinder mit 100, 115 und 136 PS Leistung gelten als sehr robust, Laufleistungen bis 300 000 Kilometer ohne Überholung sind dokumentiert. Auch die Vierzylinder (1.6/85 PS und 2.0/115 PS), von konstruktiv gleicher Machart, sind immer für 200 000 Kilometer gut. Versprödete **Ventilschaftdichtungen** und Undichtigkeiten an Ölwanne und Zylinderkopfhaube zählen zu den marginalen Defekten.

Die Getriebe gehören ebenfalls zu den problemlosen Dauerläufern. Einzig die **Antriebswellen** des 100 5E sind für die Leistung unterdimensioniert. Knackgeräusche bei vollem Lenkradeinschlag und Schritttempo zeugen von erhöhtem Verschleiß. Die **Hydraulikpumpe** der Servolenkung verliert häufig Öl, ihr Austausch ist mit 600 Euro recht kostspielig.



Motor: 2,2 Liter 5S

Der Audi 200 5T stellt deutlich höhere Wartungsansprüche. Die Turboladertechnik ist komplex – Defekte sind in der Regel teuer. Bei diesem Typ ist ein sorgfältig ausgefülltes Scheckheft bares Geld wert.

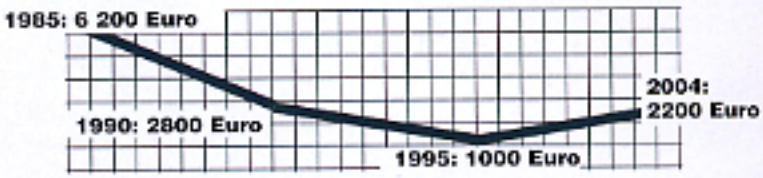
PREISE

Bei Einführung 1978 (100 CD 5E)	**22 700 Mark**
Bei Produktionsende 1982	**28 250 Mark**

Das Preisniveau des Audi 100 der zweiten Generation ist generell niedrig. Das Limit dürfte bei 2500 Euro liegen. Wie bei allen Youngtimern spielen Motorvariante, Ausstattung und sogar die Kombination von Lack- und Polsterfarbe für die Wertbestimmung eine große Rolle. Spitzenreiter ist demnach ein Audi 100 CD 5 E vor dem leichten Facelift (August 1979), der nur noch vom ultraseltenen Schrägheckmodell Avant in der gleichen Version übertroffen wird.

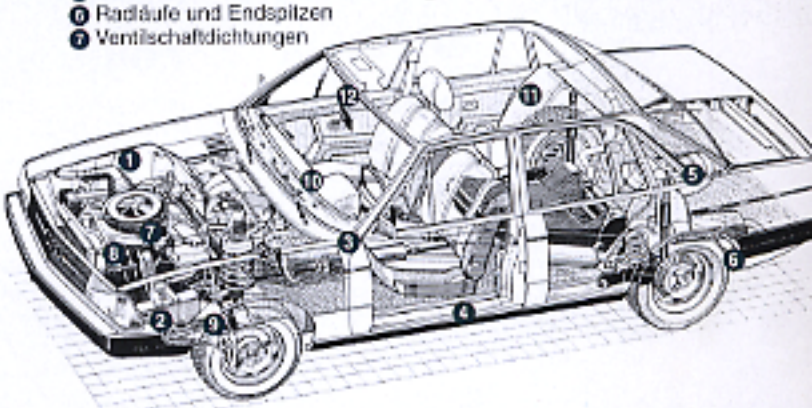
Überhaupt notieren seltene Versionen spürbar höher. Etwa der kaum verkaufte Zweitürer, der nur bis August 1979 gebaut wurde. Oder ein CD 5D mit dem 70 PS starken Fünfzylinder-Zweiliter-Dieselmotor. Ein Kapitel für sich ist der 200 (5E und 5T), von dem (ab September 1979) 51 282 Exemplare gebaut wurden, davon 38 807 als 5T. Letzterer kostet um die 6000 Euro.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Audi 100 CD 5E, Typ 43, Baujahr 1978-1982



SCHWACHPUNKTE

1. Kotflügel und Stehbleche
2. Vordere Längsträger
3. A-Säule und Scheibenrahmen
4. Türböden und Schweller
5. C-Säule bei Schiebedachautos
6. Radläufe und Endspitzen
7. Ventilschaftdichtungen
8. Hydraulikpumpe (Servolenk.)
9. Antriebswellen
10. Risse im Cockpit
11. Ausgebleichene Polster
12. Undichte Scheibenrahmen



ERSATZTEILE

Die Ersatzteillage für den Typ 43 ist keinesfalls rosig. Der geringe Bestand wirkt sich hier ebenso negativ aus wie das mäßige Teile-Engagement der Audi Tradition. Technikteile lassen sich jedoch meist über Spezialisten beschaffen, hier hilft auch die Vielzahl der Gleichteile mit dem verbreiteten Nachfolgetyp 44. Das Preisniveau ist niedrig (Ausnahme 200 5T).

Karosserie- und Ausstattungsteile machen Kummer. Mit Glück lassen sich Restposten oder Gebrauchtwaren ergattern. Der für den Typ 43 zuständige Club A.C.C.D. verfügt über Kontakte und Quellen. Beitritt lohnt sich.

SPEZIALISTEN

Typreferent Audi 100/200, Typ 43 im A.C.C.D, Andreas Tull, Rosenstraße 32, 82110 Germering, Telefon 0 89/8 94 84 57
Volkswagen-Audi Classic Parts Center, Theodor-Heuss-Straße 28b, 38436 Wolfsburg, Telefon 0 53 61/30 85 77 22, Fax 30 85 77 77
Audi AG, Abteilung Audi Tradition, 85045 Ingolstadt, Telefon 08 41/8 93 47 47, **www.audi.com**
Audi Ersatzteil-Service, Helge Matthiesen, Lornsenstraße 99, 25451 Quickborn, Telefon 0 41 06/77 37 85, Fax 77 37 87

CLUBS

Audi 100 Coupé Club Deutschland (A.C.C.D.) e.V., Klaus Kaufmann, Kirchstraße 34, 79585 Steinen, Telefon 0 76 27/97 03 52, Fax 97 06 11. Der Club betreut speziell Audi 100 und 100 Coupé S der ersten Serie sowie Audi 100 und 200 vom Typ 43. **www.audi-100-coupé-s.de**
Audi Club100/200 Typ 43 Matthias Claußen, Mühlenkamp 36, 23758 Oldenburg i.O. Telefon 0 43 61/50 98 84 **www.typ43.de**