

# Mit vier spielt fünf

Vierradantrieb und Turbo-Fünfzylinder: Endet der Technik-Durchmarsch des quattro im Aus?



[www.audiurquattro.de](http://www.audiurquattro.de)

Kopfschmerzen, gnädige Frau? 200 Turbo-PS und der spurstabile Allradantrieb machten den quattro bei seinem Erscheinen zu einem echten Landstraßenjäger

**D**icke Backen, breite Reifen, heißer Turbo, aufwendiger Allradantrieb – viele quattros, Ikone der Audi-Technik, verglühten im Straßenkampf. Kein Wunder, dass der Grat zwischen solidem Pistenschreck und schrecklicher Kiste schmal ist...

Wenn *Das aktuelle Sportstudio* in den achtziger Jahren neben der allfälligen Fußball-Berichterstattung auch mal einen kurzen Beitrag über die Rallye-Weltmeisterschaft versendete, war für motorsportbegeisterte Jugendliche Prime-time: Endlich konnten sie den Joker ihrer Autoquartette, den Audi quattro, in wildem Drift über staubige Pisten heizen sehen. Für besondere Phantasieschübe der starrenden Jungmänner sorgte obendrein, dass hier nicht nur bleiche Skandinavier am Volant zauberten, sondern pikanterweise auch eine verlockende Südfrauzösin, deren dunkle Augen stets ein wenig spöttisch blickten. Das Traumatische an der Situation: Das schnelle Coupé war Galaxien vom eigenen Taschengeld oder Lehrlingsgehalt entfernt. Das hinterlässt Spuren in der

automobilien Seele... Heute leben Motorsport-Gläubige in Fernseh-Deutschland nicht mehr in der Diaspora. Die einstigen Schüler und Lehrlinge verdienen mittlerweile Geld, und der quattro ist zwischenzeitlich in erdnahe Preissphären eingetaucht – Grund genug, über den Traum von einst neu nachzudenken.

Mit dem supersportlichen quattro hatte Audi das Hosenträger-Image ab- und die Hosenträgergurte übergestreift. 1975 war Ferdinand Piëch als Vorstand der Fahrzeugentwicklung mit dem Versprechen angetreten, Audi aus biederer Niederungen in die automobile Oberklasse der Premium-Marken BMW und Mercedes zu liften. Der 1980 präsentierte quattro setzte den Punkt hinter diese Aussage. Allein die Turboaufladung des Fünfzylinders umwehte die Aura des Rennsports; als besonderer Clou galt jedoch der permanente Allradantrieb, der bis dato nur tumblen Geländewagen oder Exoten wie dem Jensen FF vorbehalten war und zusammen mit zwei elektropneumatisch geschalteten Differenzialen dafür sorgte, dass die 200 PS des quattro auch wirklich auf der Straße ankamen. Knapp 50.000 Mark kostete dieser Vorsprung durch Technik bei seiner Prä-



An der Kofferraumhaube nagt Rost an den Scharnieren und Kanten



Schwellen vorm Durchbruch: Besonders unterhalb der A- und B-Säule korrodiert er



Knackt es bei Kurvenfahrt, sind die vorderen Antriebswellen ausgeschlagen



Die Mulden im Kofferraum gleichen oft faulig-bläsigen Tümpeln



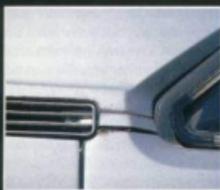
Unter der Heckschürze können sich lösende Schweißnähte lauern



Die Schweller sind sowohl an ihren Endspitzen als auch auf Höhe der...



...A- und B-Säule rostgefährdet und teils vom Wagenheber eingedrückt



Hohles C: Braune Pöckchen an der hinteren Säule verheßen Arbeit



Originalteile? Zubehör-Ölfilter haben oftmals keine Rückschlagventile

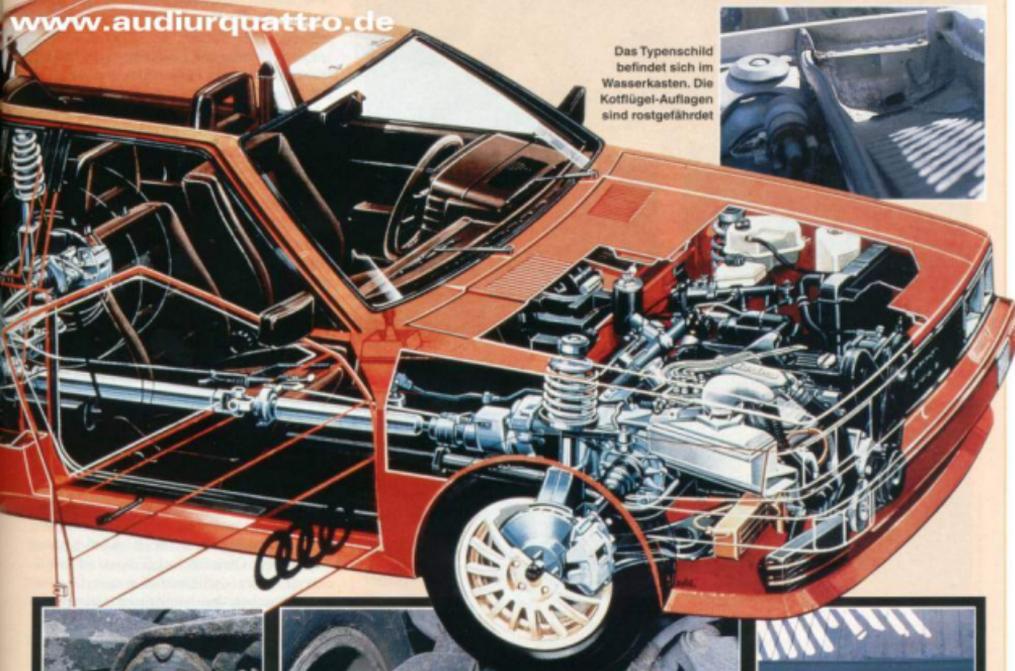


Vergammelte Schlauchanschlüsse des Ölkühlers können brechen



Leichte Ölnebel an den Differenzialen sind normal, mehr sollte es nicht sein

[www.audiurquattro.de](http://www.audiurquattro.de)



Das Typenschild befindet sich im Wasserkasten. Die Kotflügel-Auflagen sind rostgefährdet



Die Gummibuchsen der beiden Hilfsrahmen verschleifen schnell



Sind die Gewinde festgerostet, lässt sich die Spur nicht mehr einstellen



Häufig sind die hinteren Bremsblätter fest, die Handbremsseile verrostet



Blick zur Spritzwand: Wirkt die Fahrgestellnummer original?



[www.audiurquattro.de](http://www.audiurquattro.de)



Schlacht: Die analogen Rundinstrumente der ersten Quattros wurden zum Modelljahr...



...1983 durch das recht anfällige „Mäusekino“ mit synthetischer Sprachausgabe ersetzt



Innenraum-Elektrik wie Fensterheber sind nur noch gebraucht halbwegs günstig zu haben



Mit Füßen getreten: Die Abdeckung der Lehnenverstellung ist fast immer kaputt

senten und bewegte sich damit preislich auf Porsche-911-Niveau.

Um den neuen Anspruch der Marke zu untermauern, stieg Audi 1981 in die Rallye-Weltmeisterschaft ein und wurde bereits im Folgejahr Markenweltmeister, wobei die schnelle Michele Mouton nur knapp die Fahrerwelt-

meisterschaft an Walter Röhrl (Opel) verlor. Diverse WM-Titel folgten.

1982 verpasste Audi dem quattro Digitalinstrumente und einen zweifelhaften Sprachcomputer, ab März 1984 rollte die Rallye-Ikone werksseitig auf achtzölligen Breitreifen und einem härteren Fahrwerk vom Band, im Sep-

tember des gleichen Jahres erhielt der quattro einen leicht angeschrägten Kühlergrill mit neuen Rechteck-Scheinwerfern und serienmäßig ABS. Drei Jahre später hob Audi den Hubraum bei unveränderter Leistung von 2144 Kubik auf etwas über 2,2 Liter an und ersetzte das mittlere mechanische durch ein Torsendifferenzial. Zum letzten großen Aufguss kam es 1989, als der quattro-Motor mit einem Vierventilkopf und 20 Bonus-PS aufgewertet wurde. Im Mai 1991 schließlich fand der Abgang des Ur-quattro statt, der durch das Audi S2-Coupé ersetzt wurde.

Wenig überraschend gelten die letzten gebauten Quattros mit Vierventilmotoren als die ausgereiftesten und fahrbarsten. Sie sind nicht nur nominell 20 PS stärker, sondern wirken wegen ihres fülligeren Drehmomentverlaufs auch kräftiger und ihre Kraftübertragung ist dank des Torsendifferenzials noch unproblematischer als jene der ersten Serie. Auf der Sollseite stehen die geringen Stückzahlen und daraus resultierende, teils schmerzhaft hohe Ersatzteilpreise sowie die komplexe Technik (wie das elektronische Motormanagement), die Wartung und Reparaturen in Eigenregie erschwert.

Für Schrauber und Restaurierer die bessere Wahl ist daher ein Auto der ersten Serie bis 1987 mit Zweiventil-Zylinderkopf, mechanischem Mitteldifferenzial und (leider noch) ölgekühltem Turbolader, und hier möglichst ein nach 1984 gebautes Auto; ab dieser Zeit begann Audi die Bodengruppen zu verzinken.

## Technik

Der Vorsprung durch Technik – dem Schrauber kann er schnell zum Nachteil gereichen. Weil der aufgeladene Fünfzylinder im wahrsten Sinne des Wortes zu den „heißen“ Kandidaten gehört, sollten Sie bei kaltem Triebwerk als erstes den Zustand der Kühler prüfen. Sind sie verschmutzt und die Lamellen verbogen, ist der thermisch sensible Motor womöglich zu heiß gelaufen.

Auch das Kühlwasser selbst gibt Auskunft über die Pflegenalität der Vorbesitzer. Audi empfahl eine hälftige Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel, das einerseits das Innere der Kühler vor Korrosion schützt und andererseits den Siedepunkt heraufsetzt. Inwendiger Rost ist mühsen ein Alarmzeichen und legt den Verdacht auf zugesetzte Kühlerlamellen nahe. Kommt dann noch weiß-brauner Schaum am Öleinfülldeckel dazu, ist möglicherweise der Zylinderkopf wegen Überhitzung zwischen den Ventilsitzen gerissen, im besten Fall hat es nur die Kopfdichtung dahingerafft.

Als weiteres Kühlmedium dient beim quattro das Motoröl, weswegen die Einhaltung der Wechselintervalle (alle 7500 Kilometer) ebenso angezeigt ist wie sich der Einsatz von Baumarktlösungen verbietet. Ein Blick auf den Peilstab schafft zumindest bei ersterer Frage Klarheit. Lassen Sie sich vom Verkäufer die beiden Ölfiler zeigen; sie befinden sich unter dem Auto hinter dem rechten Vorderrad. Falls

## Der heutige Marktwert\*

| Modell       | Baujahr       | Note 1    | Note 2    | Note 3    | Note 4  | Note 5  | Neupreis  |
|--------------|---------------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|
| Audi quattro | 1980 bis 1987 | DM 23.500 | DM 17.700 | DM 12.000 | DM 6000 | DM 3400 | DM 49.900 |
| Audi quattro | 1987 bis 1989 | DM 22.900 | DM 17.000 | DM 11.700 | DM 6200 | DM 3300 | DM 83.020 |
| Audi quattro | 1989 bis 1991 | DM 25.200 | DM 19.500 | DM 13.000 | DM 6800 | DM 3800 | DM 93.650 |

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

er deren Lage im Motorraum nicht kennt und auch keine Service-Unterlagen vorweisen kann, wird es Zeit zu gehen. Andernfalls sollte sein Finger jetzt auf Original-Ölfilter von Audi deuten, denn nur diese besitzen im Gegensatz zu Zubehörfirmen Rückschlagventile, die ein Leerlaufen des Zylinderkopfs nach dem Abstellen verhindern und damit beim Kaltstart sofortige Schmierung sicherstellen.

Den Turbolader umwehte seinerzeit nicht nur die Aura des Rennsports, sondern immer schon auch extreme Hitze, weswegen es unter der quattro-Haube recht warm zugeht. Das greift wegen dessen Nähe zum Abgasstrahl vor allem das rechte Motorlager an. Wenn Sie den Fünfzylinder starten und bei Gasstößen ein Klackern oder Brummen vernehmen, schlägt das längs eingebaute Triebwerk am Hilfsrahmen an, mitunter schmilzt auch der Kabelbaum dahin.

Das Ableben des Motorlagers wird erheblich beschleunigt, wenn sich im Abgaskrümmer ein Riss gebildet hat, denn dann wird der Lader noch heißer als ohnehin schon. In dem Fall vernehmen Sie beim Kaltstart ein markantes Tickern, ähnlich dem Geräusch eines viel zu großen Ventilspiels, das nach kurzer Zeit verschwindet, wenn sich der Riss wegen der Wärmeausdehnung des Krümmers schließt. Wandert der Riss weiter, kann er irgendwann das Gehäuse des Turbos zerstören. Eher unwahrscheinlich ist, dass das Tickern von verschlissenen Hydrostoßeln herrührt; das Abhören des Zylinderkopfs mit einem Schraubenzieher schafft Klarheit. „Beim 200 Turbo hat Audi das Problem durch einen geteilten Krümmer behoben, der mit ein wenig Bastelei auch in den quattro passt und an der Baustelle für Ruhe sorgt“, erklärt der Heddesheimer quattro-Spezialist Peter Aretz, der auch Vordstandsmitglied des Urquattro-Clubs ist.

Blät der begutachtete Wagen im Leerlauf vor sich hin, ist die Abdichtung des vom Motoröl gekühlten Laders verkorkt. Zu Verkorkungen kommt es, wenn quattros nach rasanten Autobahnetappen abgestellt werden, ohne sie nachlaufen zu lassen – etwa bei Tankstopps. Dann erreicht das oft 130 Grad heiße Motoröl im glühenden Turbo ungesunde Temperaturen.

Nun wird's spaßig, denn eine ausgedehnte Probefahrt steht an. Sitzen Sie gut? Falls nicht, sollten Sie sich fragen, ob der durchgeessene Fahreritz mit der Laufleistungsangabe des Verkäufers korrespondiert. Während Sie das Auto behutsam warmfahren, können Sie prüfen, ob das ab Werk leicht hakelige Getriebe heulende oder mahlende Geräusche von sich gibt oder einer der fünf Gänge beim abrupten Gas wegnehmen herauspringt. „Aber keine Sorge“, beruhigt Aretz, „die Getriebe sind extrem langlebig und gebrauchter Ersatz ist gut und günstig zu bekommen.“

Knackgeräusche beim Anfahren können ebenso gut vom Getriebe wie von ausgeschlagenen Antriebswellengelenken kommen.



Wichtig: Besonders mit 225er Reifen auf den Acht-Zoll-Felgen kommt der quattro bullig daher. Die 225er sind im Gegensatz zu den originalen und seltenen 215er Reifen deutlich günstiger

Bleibt der komplette Antriebsstrang in jeder Beziehung unauffällig, ist das die halbe Miete; denn im Gegensatz zum Motor, der bis auf die Kolben mit dem 136 PS starken Fünfzylinder-Saugtriebwerk anderer Audi identisch ist, handelt es sich bei allen Antriebskomponenten um quattro-Spezialteile. Sollten sich die Differenzialsperren (im Stand) nicht einlegen lassen, kann das bei druckluftbetätigten Exemplaren auf lose Schlauchverbindungen zurückzuführen sein.

Die Vierscheiben-Bremsanlage früher quattros setzt den stürmischen Vorwärtsdrang nicht so vehement in Wärme um, wie man sich das angesichts der gebotenen Leistung wünschen würde. „Wem es nicht auf die Originalität, sondern auf Fahrbarkeit ankommt, der sollte vorne die Einkolbensattel gegen jene mit zwei Kolben austauschen, wie sie ab 1987 werkseitig verbaut wurden“, rät der Heddesheimer. Um die Wirkung der hinteren Bremszangen ist

es oft noch schlechter bestellt; sie neigen zum Festgehen. Wenn Sie nach der Fahrt die Scheiben vorsichtig abtasten, fühlen Sie, ob eine wärmer oder kälter als die anderen ist. Funktioniert die Handbremse nicht, sind meistens festgerostete Bremsseile der Grund.

Während Bremsseile zu den günstigsten Ersatzteilen zählen, kann es wirklich teuer werden, wenn bei späteren Modellen die ABS-Kontrollleuchte nicht erlischt. Dann sollten Sie in einer Fachwerkstatt prüfen lassen, ob nur ein Radsensor oder das Aggregat selbst defekt ist.

Nun dürfte der Motor warm sein, und es wird Zeit, die Kurvengier des Allradlers zu testen, der wie auf den viel zitierten Schienen laufen sollte. Tut er das nicht, haben die diversen Silentlager der Querlenker und der Hilfsrahmen vor der Kraft der 200 Pferde kapituliert. Zwar kosten die Gummis nicht viel, aber wer jemals einen halb versteckten, festgerosteten Bolzen mit einem Sägelblatt durchtrennt

### \*Ersatzteilpreise Audi quattro

| Typ                                  | WR (Bj. 1980 bis 1987) | RR (20-Ventiler; Bj. 1989 bis 1991) |
|--------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Motor (gebraucht)                    | ca. 2500 DM            | ca. 3500 DM                         |
| Auspuffkrümmer (gebraucht)           | 650 DM                 | 650 DM                              |
| Turbolader (gebraucht)               | 400 DM                 | 400 DM                              |
| Getriebe (gebraucht)                 | ca. 1000 DM            | ca. 1000 DM                         |
| Motor-Steuergerät (gebraucht)        | 900 DM                 | ca. 1000 DM                         |
| Anlasser (gebraucht)                 | 120 DM                 | 120 DM                              |
| Satz Bremsseiben (vorne; neu)        | 240 DM                 | 240 DM                              |
| Kofflülge vorne (gebraucht)          | ca. 500 DM             | ca. 500 DM                          |
| Scheinwerfer (gebraucht; bis Bj. 86) | ca. 300 DM             | (gebraucht; ab Bj. 86) 190 DM       |
| Kombiinstrument (LCD)                |                        |                                     |
| mit Bordcomputer (gebraucht)         | 1000 DM                | gebraucht nicht erhältlich          |

\*Quelle: Konrad Kiefer, Luitpoldplatz 4, 66440 Blieskastel, Tel.: 06842/1667, Fax: /52124



Geballte Technik: Von oben wird die Komplexität der quattro-Mechanik offensichtlich. Vor allem spätere Modelle mit ABS und elektronischem Motormanagement können Hobby-Schrauber überfordern. Im Bild: der Sport-quattro



Maßarbeit: Unter der Motorhaube des quattro herrscht drangvolle Enge. Das Verschleißmaß des Fünfzylinders ist erreicht, wenn der Gummischlauch zum Luftmengenmesser innen verrot ist; dann komprimiert der Motor ins Kurbelgehäuse, von dem der Schmierstoff über die Entlüftung in den Ansaugtrakt gerät

hat, weil anders nicht heranzukommen war, weiß, was auf ihn zukommt... Deshalb sollten Sie den Wagen nach der Probefahrt per Wagenheber – oder besser noch: auf einer Bühne – anheben und alle Räder einem Rütteltest unterziehen. Bei der Gelegenheit lässt sich auch klären, ob alle Antriebskomponenten optisch intakt und öldicht sind. Leichte Ölnebel sollten Sie indes nicht beunruhigen.

Noch ein Wort zu den Rädern: Die sechs Zoll breiten Felgen früher Modelle sind ebenso wie die ab 1983 verwendeten – und viel beliebteren – Achtzöller-Ronalfelgen nur noch bei Audi zu bekommen und entsprechend teuer; ein ordentlicher Zustand ist mithin angezeigt. Befinden sich auf den Felgen No-Name-Rundlinge aus dem Fernen Osten, liegt der Verdacht nahe, dass der Verkäufer sich keine VR-Reifen von Markenherstellern leisten konnte – und damit eigentlich auch keinen Audi quattro.

## Karosserie

Da Sie sich unter dem Wagen befinden, sollten Sie gleich Blicke in die wuchtigen Radhäuser werfen und die Schweller und Wagenheberaufnahmen einer Sichtprüfung unterziehen. Beulen an den Schwellern rühren von dilettantischen Wagenheberaktionen her, sind mitunter aber auch Konsequenz weggerosteter oder eingedrückter Wagenheberaufnahmen. Weitere Rostherde an der Unterseite finden sich an der Bodenwanne hinten sowie den Schweißnähten zwischen Karosserie und Bodenplatte am Heck, die manchmal aufreißen.

Insgesamt gelten quattros als recht rostresistent – außer den frühen, weitgehend unverzinkten Exemplaren. Problematisch sind in jedem Fall schlecht reparierte Unfallschäden, die bei quattros häufig auftraten, weil mancher Allrad-Novize auf Schnee erst beim Bremsen realisierte, wie glatt die Fahrbahn wirklich war. Machen Sie es daher wie Herr Piëch und rich-

ten Sie Ihr Augenmerk auf die Spaltmaße. Es folgt ein Tauchgang im Kofferraum, unter dessen Bodenmatte Sie in den Vertiefungen hoffentlich keine Feuchtbioptote vorfinden und auch kein welliges Blech, das auf einen Heckaufprall schließen lässt. Auch an den Kanten der Kofferraumhaube nagt Korrosion, außer bei Modellen mit Torsen-Differenzial (ab August 1987); deren Haube ist aus Kunststoff. Klopfen Sie hier bei einem späten quattro auf solides Blech, wurde ein Heckaufprall kostengünstig mit der optisch identischen Haube eines Audi Coupés repariert.

Mit dem hat der quattro auch die Türen gemeinsam; Rost an deren Unterkanten und Böden ist ergo kein Beinbruch – Ersatz gibt's gut und günstig. Vorne sollten Sie unter der Motorhaube das Blech im Bereich hinter den Scheinwerfern auf Unfallschäden kontrollieren. Des Weiteren können die Kotlülgeauflagen im Motorraum sowie die Stoßdämpferdome angegast sein.

Damit sind die spezifischen Schwachstellen der quattro-Karosserie auch schon aufgezählt, und nur sehr frühe und verwohnte Wagen werden an Radlängen, Schwellerstippen und am Fuß der B-Säulen zu Lochfraß neigen. Dazu Peter Aretz: „Bei Autos, deren hintere Radläufe schon vergammelt sind, ist nach meiner Erfahrung allergrößte Vorsicht angesagt.“ Die 20-Ventiler hatten eine vollverzinkte Bodengruppe, die mit einer zehnjährigen Garantie gegen Durchrostungen gepardet wurde.

Da Hochpreis-Sportler wie der quattro schon immer eine Verlockung für Diebe darstellten, sollten Sie die Fahrgestellnummer – sie ist an der Spritzwand eingeschlagen – mit der Nummer in den Papieren und auf dem Typenschild vorne rechts im Wasserkasten ver-

gleichen. Ergeben sich Differenzen oder wirkt die Fahrgestellnummer „hausgemacht“, ist vom Kauf dringend abzuraten.

## Interieur

Willkommen in Polyurethanien! So waren die Achtziger: In der Cockpit-Landschaft dominiert Kunststoff, und auch manche Farbkombination, die seinerzeit als chic galt, trübt heute die Pupille des Betrachters – eine Mischung aus Herrensandaletten-braun und Resopal-orange etwa ist nicht jedermanns Sache. Vollends synthetisch wird's bei den Modellen ab 1983. Statt Analoguhren vermitteln Digitalanzeigen dem Fahrer einen Hauch von Klin-

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

Urquattro-Club Deutschland e. V.

Buchenweg 14,  
57520 Friedewald  
Tel.: 02743/6395  
<http://www.urquattro-club.de>

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint im Oktober.

genrenkreuzer, während eine künstliche Frauenstimme ihm mitteilt, wo's gerade hängt: „Bitte Licht ausschalten!“ Wohl dem, der seine Hewlett-Packard-Digitaluhr mit integriertem Taschenrechner – damals der letzte Schrei und stündteuer – aufbewahrt hat, denn hier wirkt sie stimmig. Lediglich in den 20-Ventilern sorgt serienmäßiges Leder für ein gewisses Ambiente.

Die Qualität des Interieurs ist indes über jeden Zweifel erhaben. Gerissene Sitzbezüge sind eine Seltenheit, wellige oder gar brüchige Armaturenbretter ebenso. Einzig die „Mäusekinos“ gelten als nicht sonderlich zuverlässig, können aber mittlerweile repariert werden. Drücken Sie den Knopf am Ende des Blinkerhebels, können Sie prüfen, ob die Dame im Armaturenbrett noch stimmlich bei Kräften ist – sie sollte dann sämtliche Fehlermeldungen herunterläuteln. Wenn jetzt noch alle elektrischen Fensterheber funktionieren, können Sie das Auto gestrotzt kaufen.

## Fazit

Der Quattro ist ein Hightech-Auto, in dem zum Teil schon Technologie verbaut ist, die heute noch zum Standard gehört. ABS, G-Kat

## Literatur-Tipp

Dave Pollard: Das Audi Quattro Buch – Kauf, Reparatur, Tuning. 170 Seiten mit 215 teils farbigen Abbildungen, Format 21,5 x 27,8 cm, gebunden, 78,04 DM. ISBN 3-908007-83-6

Quelle: Heel-Verlag Königswinter  
(Tel.: 02223/9230-0)

## Technische Daten: Audi quattro

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>Motor</b>                 | Fünfsylinderviertakt-Reihenmotor, vorn längs nach rechts geneigt eingebaut; wassergekühlt; im Kopf hängende Ventile, über eine obenliegende Nockenwelle und Tassenstößel betätigt; sechsfach gelagerte Kurbelwelle; mechanische Benzineinspritzung K-Jetronic; Abgas-Turbolader KKK mit Ladeflulklühlung |
| <b>Bohrung x Hub</b>         | 79,5 x 96,4 mm (ab August 1987: 81 x 86,4 mm)  |
| <b>Hubraum</b>               | 2144 ccm (ab August 1987: 2226 ccm)  |
| <b>PS bei U/min</b>          | 200 bei 5500 (ab August 1987: 200 bei 5800; ab August 1989: 220 bei 5900)  |
| <b>mkg bei U/min</b>         | 28,5 bei 3500 (ab August 1987: 27 bei 3000; ab August 1989: 30,9 bei 1950)   |
| <b>Kraftübertragung</b>      | Fünfganggetriebe; manuell sperrbares Zentral- und Hinterachs-Differenzial (ab August 1987: selbstsperrendes Torsen-Zwischendifferenzial); permanenter Allradantrieb  |
| <b>Karosserie</b>            | Selbsttragende Ganzstahlkarosserie   |
| <b>Vorderachse</b>           | McPherson-Federbeine; Querlenker; Schraubenfedern; Querstabilisator  |
| <b>Hinterachse</b>           | McPherson-Federbeine; Querlenker; Schraubenfedern; bis September 1982: Querstabilisator  |
| <b>Bremsen</b>               | Servounterstützte Zweikreis-Hydraulikbremse; Scheibenbremsen rundum; ab September 1984: ABS serienmäßig  |
| <b>Länge x Breite x Höhe</b> | 4404 x 1723 x 1344 mm  |
| <b>Gewicht</b>               | 1335 kg (ab August 1987: 1350 kg; ab August 1989: 1380 kg)   |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b> | 222 km/h (ab August 1989: 230 km/h)  |
| <b>Bauzeit</b>               | 1980 bis 1991  |
| <b>Verbrauch Ø</b>           | 12 l/100 km (Superbenzin)  |
| <b>Stückzahl</b>             | Ca. 11.600   |
| <b>Kat-Nachrüstung</b>       | Verschiedene Anbieter bekannt: B+B Automobiltechnik, Tel.: 0271/85033, G+M Katalysatortechnik, Tel.: 02043/42410.  |

und elektronisches Motormanagement sind Komponenten, die Know-how und Equipment erfordern, das Hobby-Schrauber schnell überfordert. Obwohl Gebrauchtteile zu eher günstigen Konditionen gehandelt werden, kann die Empfehlung deshalb nur lauten: Hände weg von dubiosen Siebthand-Autos, und seien sie

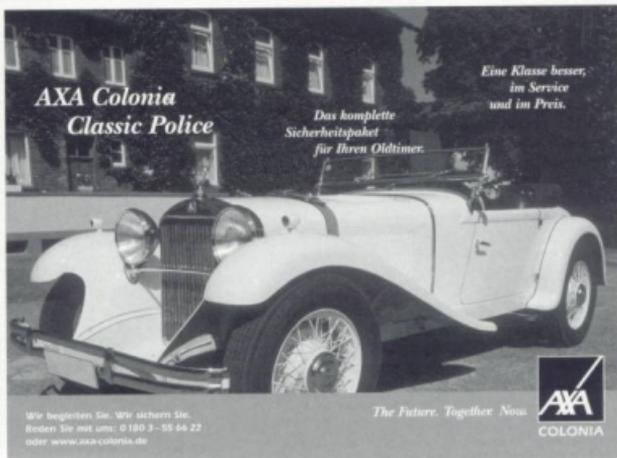
nach so günstig. Hier zahlt sich der Mehrpreis für ein geplegtes Erst- oder Zweithandexemplar mit nachvollziehbarer (Service-) Historie allemal aus.

**Text: Dirk Ramackers  
Fotos: Ramackers/Achiv/Audi**

**AXA Colonia  
Classic Police**

*„Eine Klasse besser,  
im Service  
und im Preis.“*

Das komplette  
Sicherheitspaket  
für Ihren Oldtimer.



*The Future. Together. Now.*

Wir begeistern Sie. Wir sichern Sie.  
Besuchen Sie jetzt uns: © 180 3 - 55 64 22  
oder [www.axa-colonia.de](http://www.axa-colonia.de)

**AXA  
COLONIA**