

Nummer Sicher

Im Herbst letzten Jahres wurde der Bestseller im Audi-Programm vom A4 abgelöst. Durch diesen Modellwechsel nimmt das Angebot an Gebrauchten aus der besonders empfehlenswerten letzten Audi 80-Generation jetzt weiter zu.

KAUFBERATUNG

Audi 80

Das Gepäckabteil präsentiert sich nun so, wie es schon immer hätte sein müssen: über eine niedrige Ladekante gut zugänglich, geräumig und variabel“, urteilte auto motor und sport über den im September 1991 gründlich renovierten Audi 80 (Heft 17/91).

Auch äußerlich tat sich damals einiges, und die vielfältigen Maßnahmen – um acht Zentimeter verlängerte Karosserie, um sieben Zentimeter verlängerter Radstand sowie neuer, von Audi 100 und V8 übernommener Grill – standen dieser Generation gut zu Gesicht. Um der permanenten Kofferraum-Kritik den Wind aus den Segeln zu nehmen, kommt seither anstelle der Torsionskurbel-Hinterachse eine raumsparende Verbundlenker-Konstruktion mit Schraubenfedern zum Einsatz, die es möglich machte, den

Kraftstoffbehälter im Heckabteil flach einzubauen.

Von den neuen Dimensionen ist im Innenraum allerdings nicht viel zu spüren – die Platz-

verhältnisse blieben im Vergleich zum Vorgänger praktisch gleich. Im gleichen Atemzug wurde 1991 auch die Karosseriestruktur an zahlreichen Stel-



Gut zugänglich, geräumig und variabel: Kofferraum ab 1991

len verstärkt, was bei den betreffenden Typen zu einer geringeren Klapperneigung und einer höheren Crashesicherheit geführt hat.

Die Chancen, bereits jetzt ein Exemplar aus dieser letzten Audi 80-Ära auf dem Gebrauchtwagen-Markt zu erwischen, haben sich nach dem kürzlichen Modellwechsel deutlich verbessert. Die große Nachfrage nach diesen Typen sorgt jedoch weiter für relativ hohe Notierungen.

Wer sich am kleineren, verwinkelten Kofferraum des Vorgängers nicht stört, begeht keinen Fehler, wenn er sein Interesse weiterhin auf ältere, vor dem Herbst 1991 produzierte Modelle richtet. Befürchtungen vor späteren unliebsamen Überraschungen bei der Hauptuntersuchung durch Dekra oder TÜV sind weitgehend unbegründet, da alle ab September 1986 hergestellten Limousinen über eine vollverzinkte Karosserie verfügen. Diese Modelle erweisen sich, wie die Erfahrung gezeigt hat, als sehr resistent gegen Rostbefall.

Hinsichtlich der Zuverlässigkeit sind ebenfalls keine gravierenden Probleme zu befürchten. Der Audi 80 zählt nämlich laut Pannenstatistik des ADAC neben Mazda 626, Toyo-



Mit über 1,75 Millionen Zulassungen ist der seit 1972 produzierte Mittelklassewagen das Volumenmodell im Audi-Angebot

SOLIDE UND ZUVERLÄSSIG: AUDI 80

Die häufigsten Pannensachen

- Anlasserkabel gebrochen
- Batterie defekt
- Einspritzpumpe undicht (Diesel)
- Keilriemen gerissen (Diesel)

Quelle: ADAC-Pannensachstatistik

Die häufigsten Mängel

Auspuff defekt	1,4%	6,8%	8,3%
Gelenkwellen defekt	1,5%	1,6%	4,3%
Bremssleitungen angerostet	0,3%	12,1%	11,8%

Jahre 3 5 7

Quelle: Dekra-Hauptuntersuchung

Ersatzteilpreise*

Teilmotor	DM 4865,-
AT-Kupplung	539,-
AT-Wasserpumpe	116,-
AT-Lichtmaschine	411,-
Satz Bremscheiben vorn	245,-

* für Audi 80 2.0 (115 PS), Modell 92

Stärken und Schwächen

+ Sehr gute Verarbeitung und wirksame Rostvorsorge durch vollverzinkte Karosserie, guter Federungskomfort, sichere Fahreigenschaften, gute passive Sicherheit

- Starke Innenraumaufheizung, eingeschränkter Sitzkomfort hinten, ohne Servo schwergängige Lenkung, kleiner Kofferraum (Modelle bis September 1991)

Empfehlenswerte Motoren

- 2.0 E mit 115 PS: bester Vierzylinder, ansprechende Leistungscharakteristik
- 2.3 E mit 133 PS: Fünfzylinder für sportliche Fahrer
- 2.6 E mit 150 PS: temperamentvoller, sehr laufruhiger Sechszylinder
- 1.9 TDI mit 90 PS: sehr sparsamer Direkteinspritzer, befriedigende Laufruhe, gute Fahrleistungen

Unterhaltskosten

Monatskosten (20 000 km/Jahr):	
80 2.0 E	DM 715,-
80 2.3 E	770,-
80 2.6 E	805,-
80 1.9 TDI	660,-

ta Carina, Mitsubishi Galant und Nissan Primera sowie Mercedes 190 zu den verlässlichsten Autos. Falls es doch einmal zu einem unfreiwilligen Stillstand kommt, sind die Ursachen für Pannen meist von geringfügiger Natur: defekte Batterien, gerissene Keilriemen oder Probleme mit der Lichtmaschine.

Kaufinteressenten sollten bei Typen mit höherer Laufleistung aber besonders auf den Zustand der Auspuffanlage sowie auf die Antriebswellen und die Bremsen (Korrosion der Bremsleitungen) achten. Nach den Erfahrungen der Prüfer in

kam zuerst der vom Audi 100 her bekannte 2,8 Liter-V6 mit 174 PS (128 kW), der sich durch hohe Laufkultur und gutes Durchzugsvermögen aus niedrigen Drehzahlbereichen auszeichnet.

Komplettiert wurde die Sechszylinder-Szenerie 1992 durch die ebenfalls sehr kultivierte 2,6 Liter-Variante mit 150 PS (110 kW), die im Secondhand-Handel rund 3000 Mark niedriger offeriert wird als der weniger unterhaltsgünstige 2.8 E.

Ende 1991 kam mit dem 90 PS starken 1,9 Liter-Turbodiesel



Das im Secondhand-Handel seltene Audi Coupé wird vorerst nicht abgelöst



Der Audi 80 Kombi mit Namen Avant wurde erst 1992 in das Programm aufgenommen

den Dekra-Stationen sind hiermit aber bereits die wesentlichen Gründe dafür genannt, warum ein Audi 80 die Hauptuntersuchung nach Paragraph 29 auch mal wiederholen muß.

Größer wurde ab September 1991 auch die Motorenvelfalt, denn Audi stellte den bis dato angebotenen Vier- und Fünfzylindermotoren zwei zusätzliche Sechszylinder-Triebwerke zur Seite. Zum Einsatz

sel mit Direkteinspritzung eine weitere Triebwerksversion hinzu, die mit ihrem Testverbrauch von nur 6,3 Liter pro 100 Kilometer angesichts der gebotenen Fahrleistungen für ein Highlight in Sachen Wirtschaftlichkeit sorgte. Die Notierungen für die für Vielfahrer hochinteressante TDI-Limousine Jahrgang 1991 liegen momentan bei rund 20 000 Mark.

Klaus Wießmann