



**IMPROVISATION IST EINE AUDI-TUGEND.** Sie führt jedoch in Ingolstadt nicht zu halbherzigen Primitivlösungen, sondern setzte auf dem ehrgeizigen Weg nach oben viel ingenieure Kreativeität frei. Ein Reihen-Sechszylinder wäre rasch aus dem Baukasten geklont, passt aber, vor der Vorderachse platziert, nicht ins Auto.

Also nehmen wir einen Fünfzylinder. Dieser ist zwar schwingungstechnisch etwas verrufen, aber er klingt hoffnungsvoll. Ein neuer V6 würde passen, sprengt jedoch das Budget. Siehe da, der Fünfzylinder entpuppt sich nicht als Arme-Leute-Antrieb, sondern entfaltet mit gezähmten Massenkräften in Laufruhe, Leistungscharakteristik und in der sonoren Akustik speziellen Charme.

Der Frontantrieb stößt in der Nähe von 200 PS an seine Traktionsgrenzen, gehört aber zum Credo der Marke. Ergo satteln wir nicht einfach auf Hinterradantrieb um, sondern setzen gleich auf alle Viere. Machen aus der Not eine Tugend und bringen die Konkurrenz mit einzigartiger Fahrdynamik schwer in Verlegenheit.

Weil der Fünfzylinder ein großer gezüchteter Taschenstößel-Vierer ist, stößt er trotz langhubiger Kurbelwelle (Bohrung x Hub 79,5 x 86,5 mm) schnell auf ein Hubraumlimit von nur 2144 Kubik – da fangen andere Nobelmarken mit ihrer Palette erst an. Mehr Zylinderinhalt geht ohne kostspielige Neukonstruktion nicht, also müssen wir dem Fünfzylinder mit einem Abgasturbolader zusätzliche Leistung einblasen. Das bringt 170 PS beim Audi 200 5T, später beim aerodynamisch weltmeisterlichen Nachfolger werden es dank Ladeluftkühlung auch ohne Querstromkopf 182 PS sein.

Dr. Fritz Indra, ebenso genial wie charismatisch, leitete seinerzeit die Motorenentwicklung bei Audi. Ihm ging es beim aufgeladenen Fünfzylinder in der Luxuslimousine nicht um die schiere Leistung, sondern um möglichst viel Drehmoment (265 Nm bei 3300/min) über einen breiten Bereich, „um die Elastizität und Souveränität eines Dreiliter-Sechszylinders zu erzeugen“.

Den Dreiliter hatte BMW längst, bereits 1971 brachten die Münchner Motorenmagier ihren Jahrhundert-Sechszylinder auf dieses runde Format. Schon als Vergasermotor stemmt er stramme 260 Newtonmeter bei 3700 Touren auf die geschmiedete Kurbelwelle. Ähnlich wie Audi mit dem Fünfzylinder hatte auch BMW das Problem, mit dem M30-Sechszylinder an die Grenze der Entwicklungsfähigkeit gekommen zu sein.

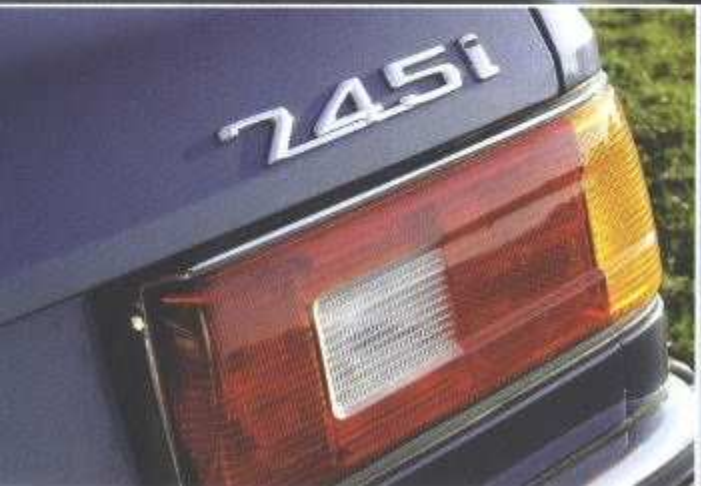
Mehr als 3453 Kubik gab der Block nicht her. Mehr war auch nicht drin, ohne die allseits gerühmte Laufkultur zu schmälern. Selbst das Vierventil-Kraftpaket aus dem M1 wäre mit seinen 286 PS keine passende Antriebs-



# BAVARIA EXPRESS

Der Turbolader ist kein Sportwagen-Privileg. Auch Luxuslimousinen von Audi und BMW bringt er noch auf Touren, wenn der Motor schon ausgereizt ist.





Die imposante Frontpartie des Audi 200 5T trägt aggressive Züge, die der BMW seit dem Facelift von 1982 vermissen lässt. 745i lautet die verschlüsselte Turbo-Botschaft für Kenner





quelle für eine große Luxuslimousine wie die neue 7er-Baureihe, die zunächst beim 733i mit 197 PS endete.

Achtzylinder-Motoren waren in der S-Klasse von Mercedes-Benz längst eine Selbstverständlichkeit. BMW erkannte sein Defizit, entwickelte und baute Mitte der siebziger Jahre zwei Prototypen für Prüfstandläufe – einen V8-Motor M36, mit 5,0 Liter Hubraum und sogar ein V12-Triebwerk M66, mit 4,6 Liter Hubraum, das auf dem kleinen 2,3-Liter-Zahnriemen-Sechszylinder basiert. Beide Motoren leisten 275 PS. Doch BMW zauderte, denn der Zeitgeist sprach gegen die trinkfesten Kraftpakete.

BMW bekannte sich schließlich in einer Anzeigenkampagne und im 7er-Prospekt wortreich zum aufgeladenen Sechszylinder, der wegen seiner ausgeglichenen Massenkraft dem V8 überlegen sei, sprach vom Zwölfzylinder, der nur noch theoretische Vorteile böte und lobte den geringeren spezifischen Verbrauch des nur milde aufgeblasenen 3,2-Liter-Reihensechlers. Im Motorsport gilt für Turbomotoren der Handicapfaktor 1,4, das macht aus dem aufgeladenen 732i einen virtuellen Viereinhalbler mit 252 PS und 375 Nm bei 2600/min.

Doch die erste Auflage vom BMW 745i enttäuschte wegen mangelnder Harmonie. Der hohe Verbrauch (19,5 l/100 km), eine wenig einfühlbare Dreigangautomatik und die brachiale Leistungsentfaltung machten Perfektionisten nicht glücklich. Zum bayerischen Turbo-Derby tritt heute der BMW 745i mit 3,5-Liter-Motor und ebenfalls 252 PS an. Der neuwertige arktisblaue Vorserienwagen hat schon die flache Nase und die kompaktere Instrumentierung des faccelifteten Siebeners ab Herbst 1982.

Der Audi 200 5T, Baujahr 1981, ist eher ein philosophischer Herausforderer. Er rangiert anderthalb Klassen tiefer, sein Neupreis lag einst bei 34 300 Mark, während für den BMW 745i im Juli 1983 stolze 63 200 Mark fällig waren.

Der BMW verleugnet den Turbolader wie ein Kraftsportler die Einnahme von Anabolika. Kein Schriftzug, weder Spoilerlippe noch Ladedruckanzeige verraten das süße Geheimnis endlosen Schubs – nach 7,2 Sekunden sind bereits 100 km/h erreicht. Der Audi wiederum schämt sich nicht für Bizeps und Solariumbräune. Sein 5T-Emblem ist das Signal zum Angriff auf die Oberklasse.



## HISTORIE

**1976:** Premiere des neuen großen Audi 100 Typ 43 mit dem Fünfzylinder-Einspritzmodell 100 GL 5E (2,2 Liter/136 PS) als Flaggschiff.

**1978:** Neues Topmodell 100 CD 5E.

**1979:** Im August Facelift Typ 43, im September Debüt des 200 als 5E und 5T – beide mit üppiger Luxusausstattung und 15-Zoll-Rädern.

**1983:** Neuer Audi 200, Typ 44, Turbomodell mit 182-PS-Motor.



Der Audi 200 Turbo war 1983 die schnellste deutsche Limousine

## DATEN & FAKTEN

**Motor:** Typ WJ, Fünfzylinder-Reihenmotor mit ölgekühltem Abgasturbolader, um 20 Grad nach rechts geneigt, 6-fach gelagerte Kurbelwelle, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, parallele Ventile über Tassenstößel betätigt, eine oberliegende Zahnriemengetriebene Nockenwelle, Hubraum 2144 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Leistung 170 PS bei 5300/min, maximales Drehmoment 265 Nm bei 3300/min, Verdichtung 7,0 : 1, Ladedruck max. 0,82 bar, Bosch K-Jetronic, Transistorzündung

**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Fünf-Gang-Schaltgetriebe oder Drei-Gang-Wandler-Automatik

**Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn

Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, unteren Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern und Querstabilisator, hinten Rohr-Starrachse (Torsionskurbelachse), Längslenker, Panhardstab, ZF-Servo-Zahnstangenlenkung, vorn (innenbelüftet) und hinten Faustsattel-Scheibenbremsen, Räder 6J x 15 (Fünfloch) und Reifen 205/60 HR 15

**Maße und Gewicht:** Länge 4695 mm, Breite 1768 mm, Höhe 1390 mm, Radstand 2676 mm, Gewicht 1260 kg, Tankinhalt 75 Liter

**Fahrleistungen und Verbrauch:** Spitze 202 km/h (Autom. 195 km/h), 0-100 km/h in 8,7 s (Autom. 9,9 s), Verbrauch 14,5 Liter Super

**Bauzeit und Stückzahl:** Audi 200 5T Typ 43, 1979 - 1982, 38 807 Stück



V.A.G.-Einheitsgriff mit Taste, H4-Doppel nach Vorbild der US-Version des Audi

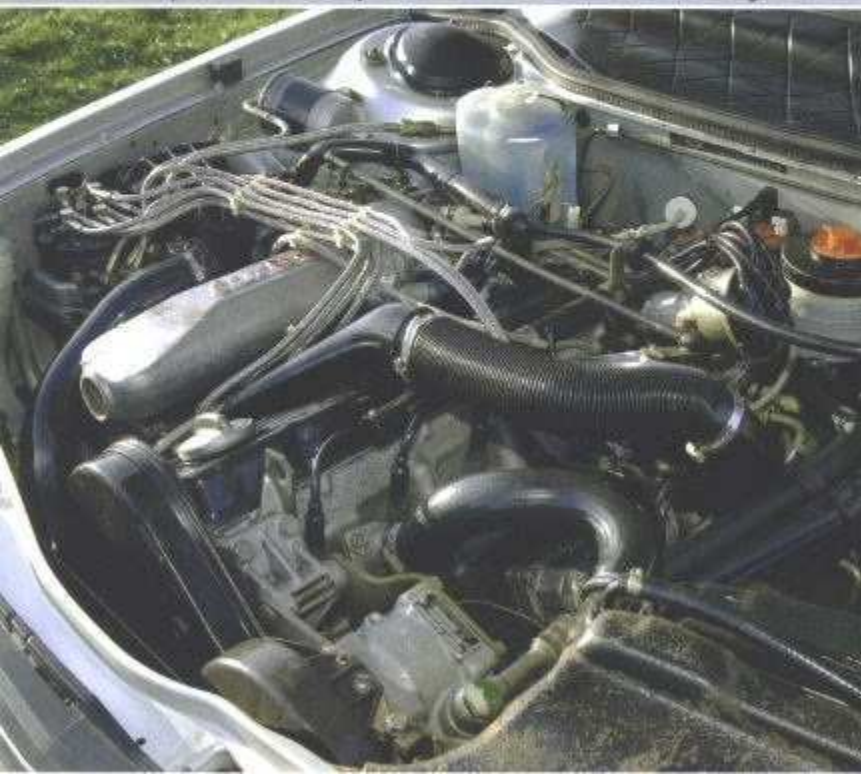




**ANDERS ALS  
DER 5T ÜBT  
DER 745i  
DISKRETION.  
MAN SIEHT  
NICHTS, MAN  
HÖRT NICHTS,  
SPÜRT ABER  
DEN SCHUB**



Schlangengruben-Motorraum mit Zentralthydraulik-Behälter und Leitungsgewürm. Die Einspritzdüsen des Fünfcylinders werden über einen Schlauch extra gekühlt



Auffällig gemusterte Velours-Stoffe für Polster und Türverkleidungen, Lenkrad mit turbo-Schriftzug, Automatik-Wählhebel in Plastik gegossen





Vornehme Eleganz im BMW – Holz, Velours und ein Lederlenkrad sorgen für eine gepflegte Atmosphäre der Ruhe, fast eine Spur zu gediegen

Turbo-Ofenrohr über dem Jahrhundert-Sechszylinder. Motronic und Ladeluftkühlung zeugen von hohem Aufwand. Die Metallschienen am Luftsammler stören das Bild







Im Motorraum prangt sogar ein erhaben gefräster roter „turbo“-Schriftzug. Der 5T braucht diese Rangabzeichen nicht nur, um sich den profanen Audi 100 vom Leib zu halten, schließlich ist der 200 5E sein Zwillingbruder.

Er trägt den gleichen feinen Zwirn mit dem schrill gemusterten Velours bis unter den Dachhimmel, die gleichen aggressiv blickenden eckigen Doppelscheinwerfer und die fein eloxierten Zierleisten und Stoßstangen. Die Schmusekissen im Fond hat der 200 vom 100 CD geerbt, die markanten Fünfloch-Leichtmetallräder im 15-Zoll-Format teilt er sich mit dem Urquattro. Diese spannende Mischung aus sportlichen und luxuriösen Accessoires hat ihren besonderen Reiz – wie die Kombination von Jeansjacke mit Pumps und Perlenkette.

Ohne die opulente Executive-Ausstattung wirkt der 745i eher wie ein 732i. Das gleiche Veloursinterieur, ähnliches Holz furnier – der große BMW Turbo zelebriert Understatement und Wertigkeit in Material und Verarbeitung. Alles so seriös und unaufgeregt wie ein dunkelblauer Nadelstreifenanzug. Anders als der Audi mit seinem zornig sonoren Fünfzylinder-Stakkato, in das sich oberhalb von 3000 Touren das helle Pfeifen des KKK-Turboladers mischt, bleibt der BMW akustisch stets unauffällig, sein Sechszylinder gibt den kraftvollen Bariton. Stoisch zieht der 1,7-Tonnen-Dampfer seine Bahn, und auch der Fahrkomfort offenbart den Klassenunterschied.

Der 745i der zweiten Serie ist ein Gentlemen's Express mit kultivierten Trinksitten und sanfter Kraftentfaltung. Den Turbolader gebraucht er wie einen Overdrive, um mit der überschüssigen Kraft bei hohem Reisetempo das Drehzahlniveau zu senken. Ab 3000 Touren schiebt der Turbo mächtig an, der Vergleich mit großvolumigen TDi und CDI von heute drängt sich auf.

Dagegen wirkt der Audi-Fünfzylinder nervöser, direkter, spontaner. Leider passt die Dreigang-Automatik nicht zum lebensfrohen Charakter des 200 5T. Ein Fünfganggetriebe würde die Lust an der Improvisation noch erhöhen, und der Fünfzylinder aus dem Baukasten klänge je nach Drehzahl noch melodischer, aggressiver und zorniger.

TEXT: Alf Cremers FOTOS: Hardy Mutschler



Massive Türgriffe, Doppellampen mit melancholischem Blick

## DATEN & FAKTEN

**Motor:** Typ M 106, Sechszylinder-Reihenmotor, längs geneigt, mit ölgekühltem KKK-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende, über Duplexkette angetriebene Nockenwelle, v-förmig hängende, über Kipphebel betätigte Ventile, Hubraum 3430 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 92,0 x 86,0 mm, Leistung 252 PS bei 4900/min, max. Drehmoment 380 Nm bei 2200/min, Verdichtung 8,0:1, Bosch Motronic, Klopfsensor, max. Ladedruck 0,6 bar  
**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, ZF-Viergang-Wandler-Automatik  
**Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Doppelgelenkachse an McPherson-

Federbeinen, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, hinten Schräglenkerachse, Federbeine, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, Zusatzlenker, Bremsnickausgleich, hydro pneumatische Niveauregulierung, ZF-Kugelmutter-Hydro-Servolenkung, Faustsattel-Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS; Räder 6,5 J x 14 oder 165 TR 390, Reifen 205/70 VR 14 oder 220/55 VR 390 TRX  
**Maße und Gewicht:** Länge 4960 mm, Breite 1800 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2795, Gewicht 1590 kg, Tankinhalt 100 Liter  
**Fahrleistungen und Verbrauch:** Spitze 227 km/h, 0-100 in 8,2 s, Verbrauch 16,5 l Super/100 km  
**Bauzeit und Stückzahl:** 6/1980 bis 5/1986 – 16.031 Exemplare

## HISTORIE

**1961:** Der BMW 3200 S bildet den Höhepunkt der 502/506 V8-Baureihe, 160 PS reichen für 190 km/h.  
**1968:** Mit den Sechszylinder-Limosinen 2500/2800 meldet sich BMW in der Oberklasse zurück.  
**1974:** Luxusmodell 3,3 L mit längerem Radstand, ab 1976: 3,3 Li.  
**1977:** Die 7er-Reihe E23 löst den E3 ab, der Abstand zur S-Klasse schrumpft, 1980: 745i (Turbo) 3,2.



Der 750i, E32, glänzt 1987 als erster deutscher Nachkriegs-V12



# KAUFBERATUNG AUDI 200 5T, 5E (TYP 43) 1979-1982

Die Audi 200-Modelle der ersten Serie sind ausgesprochene Raritäten im Youngtimer-Angebot. Gerade für die unter Audi-Fans gesuchten 5T gilt: Erst einmal einen finden. Meistens steht dann jedoch eine Teilrestauration bevor. Dabei gilt es, die hohen Ersatzteilpreise zu bedenken.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**  
★★☆☆☆ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**  
★★☆☆☆ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**  
★★☆☆☆ **Nachfrage**

## KAROSSERIE-CHECK

Obwohl der Audi 200 Typ 43 erst zum Modelljahr 1980 erschien und bereits vom deutlich besseren Korrosionsschutz im Zuge der Sechsjahresgarantie gegen Durchrostung profitierte, ist Rost sein größtes Problem. Vorn nistet er sich in den Verstärkungsblechen der **Federdome** ein, befällt **Stehbleche** und **Kofflügelschraubkanten**. Infiziert zeigen sich auch gern die seitlichen Bleche des **Wasserkastens** am Übergang zur A-Säule oder die **Verstärkungsbleche** zwischen Kofflügen und vorderen Radhäusern. Blasenbildung am Windschutzscheibenrahmen tritt beim Audi 1000/200 häufiger auf. Die Scheiben wurden bei diesem Wagentyp erstmals mit der Karosserie bündig eingeklebt.

Die breit ausgelegten **Schweller** werden häufig von der braunen Pest befallen, im Bereich der A- und B-Säule, aber vor allem am Übergang zu den hinteren Radhäusern. **Radläufe** und **Endspitzen** runden das Rostrepertoire des Audi 100 der zweiten Generation ab, ein Blick sollte noch den **Stoßdämpferdome** im Kofferraum gelten. Zudem ist auf den Zustand der beim Typ 200 matt eloxierten **Zierteile** zu achten, die nicht mehr lieferbar sind. Die **Polster** neigen zum Ausbleichen, die **Kunststoffteile** im Innenraum zur Rissbildung.

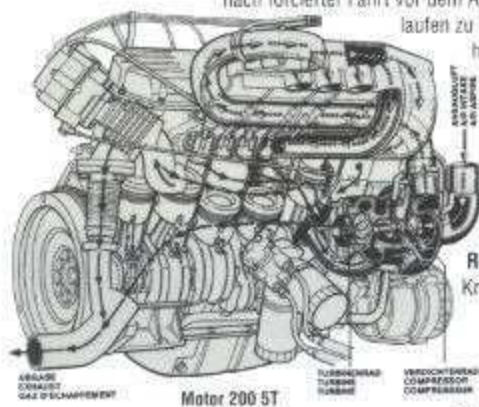
## TECHNIK-CHECK

Der Reihenfünfzylinder erreicht in der zahmen Saugversion mit 136 PS problemlos Laufleistungen über 300 000 Kilometer, groß dimensionierte Pleuell- und Kurbelwellenlager und die geschmiedete Kurbelwelle haben daran sicherlich ihren Anteil. Der Turbomotor gilt als anfälliger, unter der großen Hitzebelastung reißen gern die **Auspuffkrümmer**. Wichtig ist es, den Turbomotor nach forciertem Lauf vor dem Abstellen einige Minuten lang im Stand

laufen zu lassen. Der **ölgelühten Turbolader** hat dann eine wesentlich höhere Lebensdauer. Eine regelmäßige Wartung ist beim T-Motor besonders wichtig.

Die Getriebe, ob Fünfgang-Schalter oder Dreigang-Automatik, geben sich auch bei hohen Laufleistungen unproblematisch. Der **Rückwärtsgang** neigt beim Einlegen Kratzen.

Die **Antriebswellen** zeigen sich der hohen Leistung nicht immer gewachsen. Undichte **Lenkgetriebe** sind ein typischer Defekt und in der Reparatur kostspielig.



## PREISE

Bei Einführung 1979 (Audi 200 5E/5T) 27 875/30 550 Mark  
Bei Produktionsende 1982 29 200/32 000 Mark

Das Preisniveau eines sehr guten Audi 200 5T in unrestauriertem Originalzustand überschreitet selten die 5000-Euro-Schwelle. Seit der Youngtimerwelle spricht die große Reiselimousine jedoch nicht nur Audi-Fans an. Wegen seines wunderbar zeitgeistigen Interieurs und der markanten Frontpartie ist sie eine feine, aber rare Alternative zum Mercedes-Benz 280 E W123.

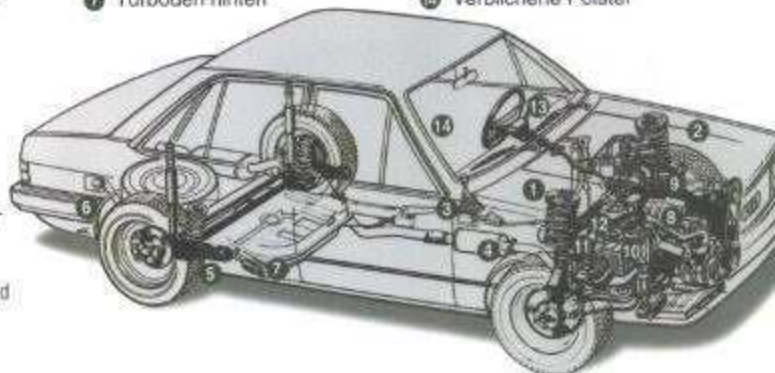
Auch der zornig klingende, leistungsstarke Turbomotor passt hervorragend zum skurrilen Outfit der gar nicht mehr biederen Limousine. Rund 2000 Euro billiger sind die pflegeleichteren 200 5E-Modelle. Wer mit den 136 PS zufrieden ist, hat trotz der geringen Stückzahl von nur 12 452 Autos mehr Chancen auf ein gepflegtes Exemplar aus Rentnerhand. Der Geheimtipp 5E ist außerdem das deutlich unproblematischere Automobil.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Audi 200 5T, Baujahr 1979 - 1982



## SCHWACHPUNKTE

- |                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 Federdome Motorraum         | 8 Auspuffkrümmer              |
| 2 Stehbleche/Schraubkanten    | 9 Ventilschaftdichtungen      |
| 3 Wasserkasten, A-Säule       | 10 Abgasturbolader (5T)       |
| 4 Radhäuser vorn              | 11 Antriebswellen             |
| 5 Schweller und Radhäuser hi. | 12 Lenkgetriebe undicht       |
| 6 Endspitzen und Radläufe     | 13 Risse im Instrumentenbrett |
| 7 Türböden hinten             | 14 Verblichene Polster        |



## ERSATZTEILE

Die Lage ist kritisch für die Audi 100/200 Typ 43. Originale Blech- und Ausstattungsteile sind nur sehr schwer zu bekommen. Kofflügen und Reparaturbleche gibt es häufiger als Restbestände von Zweifabrikanten. Deren Passform ist jedoch häufig schlecht, weshalb Nacharbeiten anfallen. Die Audi Tradition bemüht sich, das Ersatzteilproblem in den Griff zu bekommen. Bis dahin sichern der Club und einige Spezialisten die Versorgung. Viele Technikaile passen vom Nachfolge-Typ 44. 200-Spezifisches ist selten und teuer.

## SPEZIALISTEN

**Audi AG**, Abteilung Audi Tradition, 85045 Ingolstadt, Telefon 08 41/89 93 47 47, [www.audi.com](http://www.audi.com)

**Volkswagen-Audi Classic Parts Center**, 38436 Wolfsburg, Theodor Heuss-Straße 28b, Telefon 0 53 61/30 85 77 22, Fax 30 85 77 77

**Typreferent Audi 100/200**, Typ 43 im A.C.C.D.,

Andreas Tull, Grubenweg 3, 82205 Gilching, Telefon 0 81 05/77 41 76

**Andreas Bauditz**, Diplom-Ingenieur und Prasserferent im A.C.C.D., Brauereiweg 5/2, 74177 Bad Friedrichshall, Telefon 0 71 36/96 67 65

## CLUBS

**Audi 100 Coupé Club Deutschland e.V.**, Heiko Feindt, Cluvenhagen, Grasweg 6, 27299 Langwedel, Telefon 0 42 35/7 75, Fax 0 42 35/99 01 86, [www.audi-100-coupe-s.de](http://www.audi-100-coupe-s.de)

**Audi Club 100/200**, Typ 43, Matthias Claußen, Mühlenkamp 36, 23758 Oldenburg i. D., Telefon 0 43 61/5 00 98 84, [www.typ43.de](http://www.typ43.de)



# KAUFBERATUNG BMW 728 BIS 745i (E23) 1977-1986

Der erste Siebener-BMW ist ein Spätzürer in der Youngtimerszene. Inzwischen hat auch er seine Liebhaber gefunden, vor allem die Blechnasen-Modelle bis 1982. Speziell diese fielen anfangs durch mäßiges Blech und schlechte Rostvorsorge auf. Die Technik ist selbst beim 745i stets beherrschbar.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**  
★★★★☆ **Ersatzteillage**

★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**  
★★☆☆☆ **Unterhaltskosten**

☆☆☆☆☆ **Verfügbarkeit**  
☆☆☆☆☆ **Nachfrage**

## KAROSSERIE-CHECK

Siebener-BMW sind ab Modelljahr 1982, also zeitgleich mit dem aerodynamischen Facelift, bemerkenswert gut gegen Rost geschützt. Dennoch tauchen nach rund zwei Jahrzehnten ein paar Schwachstellen auf. Zuerst bildet sich Korrosion an den **hinteren Radläufen** sowie an den **Schraubkanten der Kotflügel**, ebenso neigen die vorderen **Wagenheberaufnahmen** zum Rostbefall, die hinteren weniger. Auch nistet sich die braune Pest oft in den **Schwellerespitzen** vorn und hinten beim Übergang zum Radhaus ein. Und häufig sind die **Türkanten** an den Bördelfalzen befallen.

Die frühen Blechnasen-Modelle rosten genau dort, nur viel stärker und außerdem stark an den **Federdomen** in Motor- und Kofferraum und massiv an den **Stehblechen**. **Schiebedach-** und **Heckscheibenrahmen** werden ebenfalls häufig von Unterrostungen heimgesucht. Ab Modelljahr 1980 bessert sich die Blechqualität allmählich. Die Innenausstattungen sind qualitativ hochwertig und haltbar. Die **Velourspolsterung** ab 733i/733i neigt zum Ausbleichen und vor allem an der Hutablage sowie den hinteren Kopfstützen zum Verlust des feinen Plüschflors. Die kunstlederbezogene **Instrumententafel** zeigt häufig Rissbildung. **Drehzahlmesser** und **Kombi-Instrument** fallen oft aus.

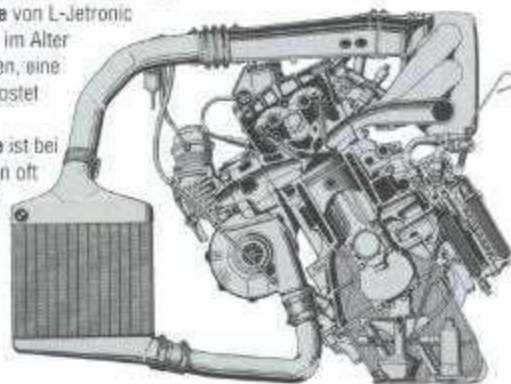
## TECHNIK-CHECK

Der kettengetriebene BMW-Sechszylinder vom Typ M 30 verbindet Leistung, hohe Laufkultur und moderaten Verbrauch mit außergewöhnlich langer Haltbarkeit. Der in allen Bauteilen üppig dimensionierte Motor erreicht, regelmäßig gewartet und schonend gefahren, Laufleistungen von über 300 000 Kilometern. Selten kommt es zu **Rissen im Zylinderkopf**, manchmal sind die **Ventilschalt-dichtungen** verhärtet, was zu Blaurauch beim Lastwechsel führt. Selbst der Turbomotor im 745i entpuppt sich als erstaunlich unproblematisch, defekte Turbolader oder Ladeluftkühler sind bei gefühlvoller Fahrweise selten.

Die **Steuergeräte** von L-Jetronic und Motronic neigen im Alter manchmal zu Defekten, eine Motronic-Blackbox kostet rund 1500 Euro.

Die **Vorderachse** ist bei dem schweren Wagen oft ausgeschlagen, auch die **Buchsen** der Schräglenkerachse geben nach.

Motor 745i mit Ladeluftkühler



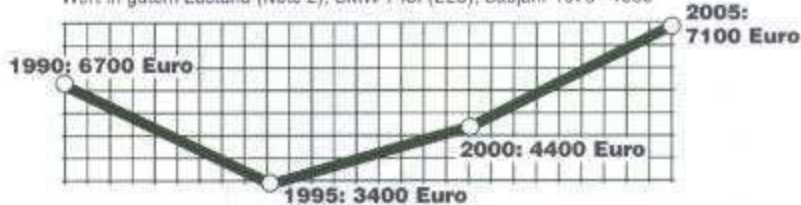
## PREISE

Bei Einführung 1980 (BMW 745i, 3-Gg.-Autom.) 54 200 Mark  
Bei Produktionsende (745i 3,5-Liter, 4-Gg.-Aut.) 71 300 Mark

Gute Siebener gibt es immer noch für kleines Geld. Das Angebot übersteigt bislang noch die Nachfrage. Abgesehen vom gefragten Flaggschiff 745i sind sie vorzugsweise als rare Erstserie oder beim späteren Modell in der begehrten Executive- oder Highline-Ausstattung gesucht.

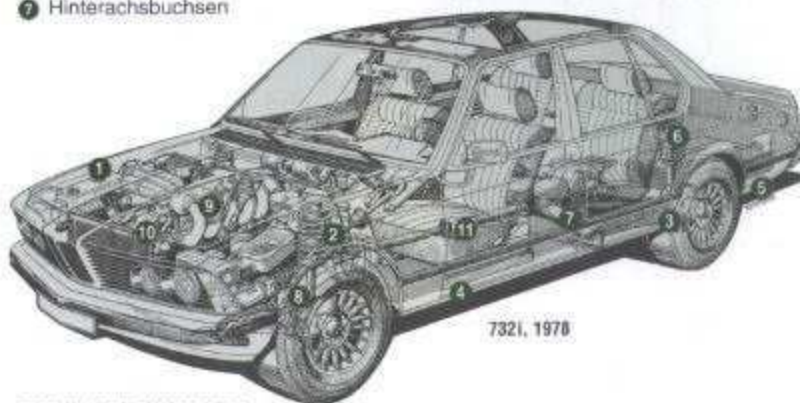
Erstserienautos mit Blechnase sind zwar bei 7er-Fans beliebter, wegen Abstrichen an Zustand und bei den Vergasermotoren 728 und 730 auch bei der Alltagstauglichkeit wirkt sich das aber nicht im Preis aus. Im Gegenteil, späte 85er oder 86er 732/735i mit guter, seltener Ausstattung und nachgerüstetem G-Kat sind bei Pragmatikern beliebt und noch unter 2500 Euro zu haben.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 745i (E23), Baujahr 1979 - 1986



## SCHWACHPUNKTE

- 1 Kotflügelschraubkanten
- 2 Stehbleche, Federbeindome
- 3 Schwellerenden
- 4 Wagenheberaufnahmen
- 5 Radläufe und Endspitzen
- 6 Federbeindome hinten
- 7 Hinterachsbuchsen
- 8 Traggelenke und Spurstangenköpfe
- 9 Risse im Zylinderkopf
- 10 Ventilschalt-dichtungen
- 11 Kardangelen und Hardyscheibe



## ERSATZTEILE

Die Lage ist entspannt, die Teileversorgung über die Mobile Tradition gesichert. Außerdem sorgt das bei BMW hoch entwickelte Baukastensystem für viele Technik-Gleichteile mit dem 5er-E28 und dem 6er-E24. Spezifische Karosserie- und Ausstattungsteile bis Baujahr 1982 bereiten jedoch manchmal Probleme. Ebenso sind spezielle Bezugsstoffe wie Velours in ausgetallenen Farben oder das Buffalo-Leder etwa für Türverkleidungen schwer zu bekommen.

Elektronik-Komponenten wie Motronic- oder L-Jetronic Steuergeräte sind sehr teuer – allerdings gibt es Spezialisten, die solche Blackboxes reparieren.

## SPEZIALISTEN

**BMW Mobile Tradition**, Schleißheimer Straße 416, 80935 München, Fax 0 89/38 22 70 22, [www.mobile.tradition.de](http://www.mobile.tradition.de)  
**Dipl.-Ing. A. Walloth u. A. Nesch GbR**, Im Dhl 69, 59757 Arosberg, Telefon 0 29 32/70 00 20, Fax 8 39 15, [www.wallothnesch.com](http://www.wallothnesch.com)  
**Team Andexer GmbH**, Hans-Friedrich Andexer, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 0 20 35/9 22 22 22, Fax 9 22 22 23, [www.team-andexer.de](http://www.team-andexer.de)

## CLUBS

**BMW E23 Club**, Mitglied im BMW-Typenclub International, Gerti Wolters-Stein, Frenzenhofstraße 32, 50354 Hürth, Fax 0 22 33/4 14 04, [www.bmw-e23-club.de](http://www.bmw-e23-club.de)  
**BMW Veteranen-Club Deutschland e.V.**, Rüdiger Jopp, Bahnhofstraße 17, 35745 Herborn, Fax 0 27 72/4 16 66, [www.bmw-veteranenclub.de](http://www.bmw-veteranenclub.de)