

Cabriokauf, Facts und Tipps

Allgemeines

Zuerst gilt es zu klären, welche Motorisierung sollte das Cabrio haben.

Folgende Motorvarianten gibt es:

1. 1,8l mit 125PS (4 Zylinder) ab 1997
2. 1,9 TDI mit 90PS (4 Zylinder) ab 1995
3. 2,0l mit 115PS (4 Zylinder) bis 1998
4. 2,3l mit 133PS (5-zylinder) bis 1994
5. 2,6l mit 150PS (6-zylinder) bis 2000
6. 2,8l mit 174PS (6-zylinder) bis 2000

Zu 1.

Dieser Motor ist relativ schwach um das Cabrio zu bewegen! Unzureichender Durchzug und hoher Benzinverbrauch können hier die Folge sein. Dieser Motor wurde im A4 Avant eingesetzt und bewies sich als nicht gerade empfehlenswert. Man sollte bedenken, das der A4 Avant sogar etwas leichter als das Cabrio ist!

Zu 2.

Der TDI ist ein recht spritziger Motor, der im Cabrio trotz seiner 90PS Freude bereiten kann. Natürlich lassen sich kaum extreme Höchstgeschwindigkeiten realisieren, jedoch überzeugt dieser Motor durch seinen geringen verbrauch und der ausreichender Durchzugskraft für seine 90PS.

Zu 3.

115PS sind auch recht mager für das schwere Cabrio. Auch hier können unzureichender Durchzug und hoher Benzinverbrauch den Fahrspaß trüben. Wer es gemütlicher mag und angehen lässt, der kann sich aber beruhigt diese Modell sowie den 1,8l mit 125PS zulegen.

Zu 4.

Dieser Motor ist wohl der beliebteste Motor unter den Cabriofahrern. Der satte 5-Zylindersound und die gute Durchzugskraft werden immer wieder gelobt. Der Klang alleine ist einmalig und der Verbrauch hält sich hier in Grenzen. Dieser Motor gilt bei den meisten Experten als eine Kaufempfehlung. Die Lebensdauer bei diesen Motoren ist sehr hoch und wird sogar als "unkaputtbar" bezeichnet. Natürlich kommt es immer auf die Pflege und die Behandlung an!!!

Zu 5.

Der 6-Zylinder ist ein sehr robuster Motor mit einen genialen Klang. Der Verbrauch liegt hier etwa gleich mit dem 2,3l mit 133PS obwohl da die Meinungen etwas auseinander gehen. Die Max-Grenze liegt hier etwa bei 15l Super bei Vollgas mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 - 250Km/h (laut Tacho) Dieser Motor ist ebenfalls so gut wie nicht klein zu bekommen. Pflege und Behandlung sind natürlich hier auch entscheidend!

Zu 6.

Dieser Motor ist auch sehr robust wobei er nicht gerade durch seinen Verbrauch besticht! Dieser liegt um einiges höher als der des 2,3 und des 2,6. Diverse Probleme im Ansaugbereich sowie in der Abgasführung sollen laut der Werkstätten schon zu größeren Komplikationen geführt haben. Hier liegen die Reparaturkosten sehr hoch. Versicherungstechnisch ist dieses Modell das teuerste derzeit auf dem Markt.

Allgemeines

Getriebewahl? Welches Getriebe ist für mich das Beste? Das ist eine berechtigte Frage und ich habe mich entschlossen, das Thema hier zu erwähnen, da ich selber etwas an Erfahrung reicher geworden bin. Wer sich fragt ob ein Automatikgetriebe die richtige Wahl ist, der sollte einige wichtige Punkte von vorneherein berücksichtigen. Das ein Cabrio mit Automatikgetriebe wesentlich mehr Kraftstoff bei normaler Fahrweise braucht, ist ein Gerücht! Man kann z.B. mit einem V6, 2,6l bei einer normalen Fahrweise auf der Autobahn zwischen 8,5 und 9,5 Liter / 100Km erreichen. Die Geschwindigkeit liegt dann zwischen 100 und 120km/h. Diese Fahrweise wirkt sich mit einem Tempomat wirklich sehr sparsam aus! Ob das was für jedermann ist, das sei mal dahingestellt aber es ist machbar! Natürlich kann man auch einen Verbrauch von guten 16l schaffen... auch machbar! ;o) Das Cabrio ist nun mal kein Rennwagen und wer das von so einem Auto mit Automatikgetriebe erwartet, der liegt da etwas falsch! Ein wichtiger Punkt sind auch die Reparaturkosten bei einem Automatikgetriebe! Da hier gleich mehrere Sachen kaputt gehen können, kann man da schon tief in die Tasche greifen. Fangen wir mal mit dem Getriebesteuergerät an. Diese nette kleine elektronische Box kostet zur Zeit schmale 455,- EUR bei einem freundlichen Audihändler. Gebraucht sind diese Teile so gut wie nicht aufzutreiben. Dieses Teil soll zwar selten kaputt gehen aber es kommt vor und es ist sehr ärgerlich! Zum nächsten kann der so genannte Schieberkasten seinen Geist aufgeben, diese Sache wird richtig kostenintensiv! Mit schlappen 1000,- EUR ist man dabei und ärgert sich noch mehr! Aber auch hier geht dieses Teil in der Regel eher weniger kaputt. Welches Teil eigentlich schon gerne mal seinen Dienst von einer auf die andere Sekunde quittiert, ist die Leiterfolie im Getriebe selbst. Dieses Teil steuert die einzelnen Magnetventile im Getriebe an und liegt direkt im Getriebeöl und ist ständig schwankender Temperaturen ausgesetzt. Dies ist nicht mehr als eine Art Flachbandkabel was aber schon recht leicht brechen kann. Hier kommen dann gute 100,- EUR auf einen zu und dies ist noch die günstigste Reparatur. Bei allen Preisen handelt es sich jedoch um reine Ersatzteilpreise ohne Einbau! Bei einem Schaltgetriebe könne diese Teile natürlich nicht kaputt gehen, da sie dort einfach nicht gebraucht werden. Sollte ein Automatikgetriebe seinen Dienst nicht mehr antreten wollen und sollte es auch nicht mehr reparierbar sein, bekommt man für ca. 2500,- EUR bei einem freundlichen Audihändler ein Ersatz im Austausch. Also kann ein Automatikgetriebe nicht nur schon beim Fahrzeugkauf teuer zu Buche schlagen, sondern auch bei einem Defekt am selbigen. Das soll aber alles nicht abschrecken, ich für meinen Teil möchte Automatik nicht mehr missen! Zum Cruisen einfach genial!

Welche Ausstattungsmöglichkeiten gibt es?

Im Cabrio ist fast alles zu bekommen, was es für andere Autos auch gibt. Lediglich eine Klimaautomatik gibt es nicht für das Audi 80 Cabriolet. Diese wird erst ab dem A4 Cabriolet verbaut. Fangen wir mal mit den Sitzen an! Es gibt normale Stoffsitze mit etwas erhöhtem Seitenhalt die allerdings nur in den ersten Modellen (1991-1992) verbaut wurden. Ich habe allerdings solche Sitze noch nie gesehen! Sportsitze in Stoff und Leder wurden selbstverständlich auch angeboten. Die nächste Variante wären dann die Sportsitze von Recaro in Leder mit elektrischer Verstellung und Sitzheizung. Alle Sitze im Cabrio wurden auch mit Sitzheizung angeboten. Dann gibt es noch die so genannten GIs-Sitze (GurtIntergralSitze) Diese

sind auf einer modifizierten Bodenplatte montiert und haben eine Überrollbügel in der Kopfstütze eingearbeitet. Diese sollen die Verletzungsgefahr bei Überschlägen reduzieren. Diese Sitze gab es auch wahlweise in Stoff oder Leder. Leider ist es nicht möglich, diese Sitze nachzurüsten oder sogar andere (normale) Sitze, gegen die GIs zu tauschen.

Allgemeines

Ebenfalls gab es verschiedene Varianten an Ausstattungen im Bereich Cockpit und Co. Dort wurde einmal der ganz normale Tacho, ein Tacho mit Minicheck und ein Tacho mit Autocheck verbaut. (Bordcomputer) Das Minichecksystem prüft im Auto Wasserstand, Ölstand, usw. Das Autochecksystem überprüft die Funktion aller Glühbirnen der Beleuchtungseinrichtung am Fahrzeug und gibt den Status im Display im Tachogehäuse wieder. Nebenbei kann man sich Durchschnittsverbrauch, derzeitiger Verbrauch, Reichweite mit dem gemessenen Tankinhalt, Verbrauch in Liter seit dem letzten Motorstart, Fahrzeit in Stunden und die durchschnittliche Geschwindigkeit anzeigen lassen. Des Weiteren gibt es für alle Modelle einen Tempomat, wobei dieser wohl erst ab 1994 bei den 2,8 und 2,6 Modellen angeboten wurde. (Laut Werkstatt) Serienmäßig wurden die Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole verbaut. Öltemperatur, Öldruck und Voltanzeige gibt es hier zu betrachten. Das Innendekor konnte auch ausgewählt werden. Einmal die ganz normale Ausstattung und dann noch mit Edelhölzern. Verschiedene Lederfarben wurden auch angeboten, in schwarz, in blau, in grau, in beige, in Cognac und später gesellten sich dann noch verschiedene Farben wie weinrot, grün usw. hinzu. Aber das war noch nicht genug!!! Auf Wunsch bot die QUATTRO GmbH alle möglichen Farben als kleines I-Tüpfelchen für das Cabrio an. Von rosa über gelb bis hinzu lila wurde in deren Prospekten alles angeboten. Beim Verdeck gab es da nicht ganz soviel zu wählen. Angefangen mit schwarz, dunkelblau, dunkelgrün, weinrot endete die Farbpalette auch schon. Hellgrau gab es wohl auch auf Anfrage aber wurde eigentlich nicht von Audi angeboten. Jetzt stellt einem sich die schwierige Frage, manuelles Verdeck oder doch lieber elektrisch... eines steht fest!!! Bei einem plötzlich einsetzenden Regen ist man mit dem manuellen Verdeck eindeutig im Vorteil. Es ist in wenigen Sekunden zu schließen wobei man mit dem elektrischen Verdeck schon mal bis zu 30 Sekunden warten muss! Das ist eigentlich eine Frage der Bequemlichkeit! Bei dem manuellen Verdeck muss man aussteigen und bei dem elektrischen Verdeck kann man sich entspannen wenn man den Schalter zu öffnen und schließen betätigt! Ein Nachteil ist ganz klar bei einer Reparatur vom elektrischen Verdeck zu beobachten! Die Hydraulikteile sind sehr teuer. Diese sind zwar weniger anfällig aber wenn eine Reparatur von Nöten ist kann man tief in die Geldbörse greifen. Auch brechen gerne mal die Kabelstränge im Kofferraumdeckel die zwingend für das Öffnen und Schließen des Verdecks benötigt werden. Ein elektrisches Verdeck von Hand manuell zu schließen, erfordert schon ein wenig Muskelkraft. Eine Klimaanlage ist bei einem Cabrio nicht unbedingt ein MUSS aber wenn man mit geschlossenem Verdeck bei nur mäßiger Sonnenaktivität eine Runde mit zugempfindlichen Personen drehen will, ist sie wirklich nicht mit Gold aufzuwiegen! Ich spreche hier aus Erfahrung. Aber sein wir doch mal ehrlich... gibt es was schöneres als von oben Sonne zu tanken und dabei angenehm kühle Füße zu haben??? Naja... das ist wohl Ansichtssache! Ein weiteres Übel ist die Kunststoffheckscheibe. Sie ist sehr Pflegebedürftig und verkratzt schnell. Durch Wassertropfen und Sonnenbestrahlung verfärbt sich die Scheibe gerne. Auch wird

Algemeines

sie mit der Zeit porös und bricht. Der Austausch wird allerdings normalerweise von jeder Teilkasko als Glasbruch anerkannt. Der Austausch ist eigentlich nur von einer Werkstatt zu bewältigen und auch nicht gerade billig. Verschieden Farben der Heckscheibe wurde bei Audi nicht angeboten! Aber ein guter Sattler sollte da Alternativen anbieten können. Über die Karosserie gibt es nicht viel zu berichten. Sie ist vollverzinkt und rostet dementsprechend nur sehr selten! Ein Nachteil ist die Steifigkeit der Karosserie. Sie ist zwar schon recht gut ausgesteift aber kleinere Verwindungen sind teilweise bei den 2,6 und 2,8 Modellen mit Volllausstattung zu spüren. Hier kann das Leergewicht des Cabrios bis zu 1550kg betragen. Nun kommen wir zu der Optik der verschiedenen Modelle. Angefangen bei den Baujahren 1991 bis 1995. Diese Modelle wurden mit einer kleineren, unauffälligeren Stossstange ausgeliefert. Nur das 2,6 und 2,8er Modell hatte eine etwas wuchtigere Stossstange. Elipsoidscheinwerfer (Linsen) gab es nur als Sonderausstattung. Ab 1996 gab es diese Scheinwerfer bei den allen Modellen Serienmäßig und die wuchtigeren Stossstangen gab es dann auch für ALLE Modelle. Die Cabrios bekamen Serienmäßig eine dritte Bremsleuchte im Kofferraumdeckel eingesetzt und weiße Blinker gläser wurden für die vordere Stossstange verbaut. Die Kopfstützen waren ab 1996 komplett ausgefüllt und nicht mehr nur ein offener Rahmen. (Vollkopfstützen vom A4 statt Rahmenkopfstützen) Sondermodelle schimpften sich Akoya, Sunline und All Season. Leider kann ich hier die einzelnen Merkmale nicht aufzählen! All Season gab es nur relativ selten, hatten aber ab Werk auf jedenfalls ein Hardtop in Wagenfarbe mit beheizter Heckscheibe und ein Winterpaket serienmäßig. (Türschlösser und Scheibenwaschdüsen beheizt, Klima, Windschott) Vielleicht kann ja noch jemand Angaben zu den einzelnen Merkmalen von Akoya oder Sunline mach??? Dann bitte per Email an mich! Bitte schaut für diese Ausstattungsmerkmale in FAQ nach. Unter der Rubrik "Interieur" wird dieses Thema genauer behandelt. Ab 1998 wurde das Cabrio bei Karmann in Rheine gebaut und der 2,0 4-Zylinder wurde aus der Produktion genommen wobei es aber Fahrzeuge mit der Identnummer dieser Baureihe noch von Karmann gibt (Danke an Hubert für den tollen Hinweis!). Ab diesen Zeitraum wurden andere Sitze und Lenkräder verbaut und wurden dem neuern Design angepasst. Bis 2000 wurde dann nichts mehr geändert und die 9 jährige Ära einer klassischen Form von Auto ging zu Ende.

Wer nun noch weiter Infos vermisst, soll sich bitte melden! Wer weiter Infos oder genauere Ausführungen auf Lager hat, soll sich ebenfalls melden. Diese FAQ soll natürlich so genau wie möglich sein!!!

Eindeutige ID: #1000

Verfasser: Alex

Letzte Änderung: 2013-01-11 15:41