

Life

das Magazin der Lifestyle-Sparte

.....News von Audi – dem ACI – Protokolle - Motorsport – Termine – Tradition – Tuning.....

2
5
J
a
h
r
e
q
u
a
t
t
r
o

quattro 1980 der Sieg einer Idee startet...



....und macht einen Boxenstop **quattro 2005**



um für **quattro 2030** Vollgas zu geben...



Vorwort:**Hallo Life- Styler im ACI**

Ja, mich gibt es noch, mich, dass Life aus alten DACD Zeiten. Auf der letzten ACI Sitzung am 19.03.05 in Zwickau wurde beschlossen, dass ich wieder als Info-Magazin für und von euch zur Verfügung gestellt werde. Mein Aussehen hat sich etwas geändert, aber inhaltlich bin ich unverändert. Neuigkeiten aus der Club-Szene, Berichte von den Treffen, neues von Audi, Motorsport und Lach und Sachgeschichten rund um die 4 Ringe.

Ich hoffe auf viele Anregungen und Berichte von euch. Wer sich zum Schreiben eines Artikels nicht berufen fühlt, kann die Fakten in kurzen Stichworten an unsere E-Mail Adresse senden

<mailto:lifestyle@audi-club-international.de>.

und den Artikel schreibt dann einer der Redakteure. Ach ja, meine Väter im Geiste muss ich euch ja noch vorstellen:

Die Redaktion haben

Klaus-Uwe Unverhau,
Holger Ernst,

Audi-Team Hamburg e.V.
Audi Club Holstein e.V.

Den ganzen technischen Kram Koordiniert

Thorsten Schache,

Audi Club Nürnberg e.V.

Und der Chef ist

Andreas Schütt,

1. Vorstand des ACI.

So nun genug der Vorrede. Es geht los mit eurem Life-Magazin.

Titelseite

quattro gestern heute und morgen

▶ 1

Vorwort

Life is Life

▶ 2

Inhalt

Was steht wo im Life 1/05

▶ 2

Termine

Treffen und Events

▶ 2

Vorsprung durch Technik

Neues von Audi

▶ 3

ACI

Old und Youngtimer unter einem Dach

▶ 8

Audi's Tradition

Aus der Geschichte der 4 Ringe

▶ 12

Audi Sport

DTM

▶ 14

In eigener Sache

Werbung

▶ 15

Offizielle ACI Treffen 2005

13.-16.05.05 (Pfingsten)

Kronach
Das 4 Tage-Treffen 2005

05.-07.08.05

25 Jahre Quattro Ingolstadt
Mehr zu diesem Event in der Rubrik ACI.

26.-28.08.05

Ostfriesland, Herr der Ringe,
das erste Treffen

9. Saisonabschlussfeier 09.09.2005-11:00

Ort steht noch nicht fest wird nachgetragen
Club: Audi Club Kleebachtal e.V.

Weitere Treffen:

22.-24.07.05

Stadtlengsfeld

Das Treffen 2004 war eine Supersause. Gut organisiert, tolle Verpflegung und eine super Party am Samstag.



03.-04.09.05

Audi Weltrekord-Korso Han- Münden
der zweite Versuch

Der Korso 2004 hat leider nicht geklappt, daher neuer Ort, neuer Versuch.

Das Event 2004 war eine tolle Veranstaltung. Die Teilnahme lohnt sich. Soooooo viele hübsche Audis an einem Ort. Und der Korso zum Korso war eine tolle Fahrt. Bei Interesse könnt ihr euch unter www.weltrekordaudikorso.de Bilder von 2004 und die Infos für 2005 anschauen.

Auch die anderen Sparten im ACI haben Interessante Treffen:

Frühjahrestreffen und HV des Auto Union Veteranen Club
20.05.2005-12:00

Ort 37154 Northeim, Schützenplatz

Club: Auto Union Veteranen Club e.V

NSU Wankel Spider Club Frühjahrestreffen bis 29.5.2005
26.05.2005-00:00

Ort Bremen Nord Fährhaus Farge Wilhemeshavener Str.1

Internationales DKW Schnelllaster Treffen 03.06.2005-13:00

Ort Ingolstadt, Audi Piazza vor dem Museum mobile

Club: Auto Union Veteranen Club e.V.

3. Old- und Youngtimertreffen für Fzg. aller Art 10.07.2005-09:00

Ort 91242 Ottensoos, Gemeindegelände an der Schulstraße
Club: Audi 80 B1/Typ82-Club Deutschland e.V.

ACCD-Deutschlandtreffen 2005 mit GV und großem Teilemarkt 09.09.2005-09:00

Ort 5.-9.September 2005: Papenburg /Emsland – Niedersachsen

Club: Audi 100 Coupé S Club Deutschland e.V. (ACCD)

Herbsttreffen des Deutschen DKW-Club e.V. 30.09.2005-16:00

Ort Moritzburg

Club: Deutscher DKW-Club e.V.

Vorsprung durch Technik

Neues von Audi

Life 1/05

Eine Pressemitteilung Anfang Dezember sagte aus, dass die Audi AG bis zum Jahre 2009 11,6 Milliarden € investieren will. Davon ca. 80% in neue Modelle. Der Rest ist für neue Werkzeuge und Maschinen.

Die Steuerkette der Audi Multitronic ist aus Metall wie man weiß. Aber nun soll sie ausgedient haben. Dies verlaute aus Audi-Kreisen. Man habe das Doppelschaltgetriebe bis zur Serienreife und Dauerhaltbarkeit weiterentwickelt und werde in absehbarer Zeit nur noch das DSG bei Audi verbauen.



Neu bei Audi im Regal ist der A6 2,4 quattro mit Sechsganghandschaltung für 36200 € und der A6 3.0 TDI ebenfalls mit Handschaltung für 41600 €.



25 Jahre quattro ist das Thema bei Audi im Jahr 2005. Auf diversen Events wird der Siegeszug dieser revolutionären Antriebstechnik in diesem Jahr dargestellt. Los geht es, wie 1980, auf dem Genfer Autosalon im März. Dort wird der neue RS4 vorgestellt und im Umfeld findet eine quattro-Party statt.

Weiter geht es auf der „Technoclassica“ die im Zeichen der historischen quattros steht. Diese Fahrzeuge werden danach beim Festival of Speed im englischen Goodwood auftreten.

Das nächste Event ist der DTM- Lauf am Nords-Ring. Dort soll ein Corso aller Allradautos stattfinden. (Ich bestell mir schon mal Karten)

www.norisring.de

Im August findet ein Treffen der quattro-Clubs statt. Anwesend sind auch die Fahrergrößen, die den quattro auf der Rennstrecke, zu dem gemacht haben was er heute ist:

Ein Sieger. Zugesagt haben bereits Michele Mouton und Hannu Mikkola. Derzeit laufen noch Verhandlungen mit Porsche, um den Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, auch auf diese Veranstaltung zu holen.

Zum Ausklang des Sommers findet dann noch die IAA in Frankfurt statt. Dort soll die Premiere des größten Allradlers, den Audi bisher gebaut hat, stattfinden: der Q7. Die Basis soll ja die Studie Pikes Peak sein.

Aber wir wären nicht das Life-MAGAZIN wenn wir nicht bereits Bilder und Infos hätten.

Also auf den nächsten Seiten die geplanten neuen Kämpfer im **HEER DER RINGE**.



Der neue RS4 wird auch wieder ein hübscher Avant mit bummelig 420 PS unter der Haube. Erscheinungsjahr 2005.

Audi Q7

Die Serienversion der Studie Pikes Peak – die offizielle Modellbezeichnung wird Q7 lauten – soll auf der nächsten IAA im Herbst 2005 gezeigt werden und ab 2006 wahrscheinlich im VW-Werk Bratislava (Slowakei) vom Band laufen.



Schließlich nutzt der SUV zahlreiche Technik-Komponenten des VW Touareg, allerdings mit um 13 Zentimeter verlängertem Radstand und bis zu sieben Sitzplätzen, aber ohne dessen aufwendige Allradantriebstechnik (zwar Quattro-Antrieb, aber kein Reduktionsgetriebe und auch keine Sperren). 70.000 Einheiten jährlich sind geplant, in erster Linie für die USA, aber auch für Europa und Asien.

Vorsprung durch Technik Neues von Audi

Life 1/05

Der Q7, der gegenüber dem Showcar der Detroit Autos Show 2003 für die Serie optisch nur leicht modifiziert wird und dessen Entwicklung an die Engineering-Partner IVM und Bertrand ausgelagert wurde, ist gut fünf Meter lang, knapp zwei Meter breit und 1,75 Meter hoch. Zum Rüstzeug gehören Luftfederung sowie Benzin- und Turbodieselmotoren mit sechs, acht, zehn und zwölf Zylindern. Preis: ab mindestens 50.000 Euro.



Ende Januar war die Motorshow in Detroit. Natürlich war Audi dabei. Da Audi uns nicht eingeladen hat und die Redaktion über keine finanziellen Mittel verfügt, musste das Internet für Neuigkeiten herhalten.

Audi A6 Allroad

Auch vom neuen soll es wieder eine höher gesetzte Allradgetriebene Version geben, die allerdings keine Geländereduktion wie beim mehr erhalten soll. Das Debüt der im Outdoor-Look gehaltenen Variante soll auf der Detroit Auto Show im Januar 2005 erfolgen.



Audi A8 L 12-Zylinder

Audi präsentiert in Detroit das neue Flaggschiff seiner Flotte: den A8 12-Zylinder. Die Marke mit den Vier Ringen setzt mit dem A8 L 6.0 quattro Maßstäbe in der Luxusklasse: Den Sprint von 0 auf 100 in 5,2 Sekunden kennt man sonst nur aus der Sportwagen-Liga. Zwölf Zylinder, 331 kW (450 PS) und ein Drehmoment von 580 Newtonmeter sorgen neben der Eleganz für sportlichen Fahrspaß.



Wenn wir gerade bei Neuigkeiten sind, eeeiin hab ich noch! Fangen wir mal klein an:



Audi A3 Cabrio

Die A3-Familie soll Zuwachs erhalten. In der Diskussion ist unter anderem auch ein 2+2-sitziges Cabrio. Geplant ab 2006.



Audi S3

Als Topmodell der A3-Reihe ist für 2006 der S3 mit auf 330 PS Leistungsgesteigertem Sechszylindermotor geplant.

Edelfrachter: Der neue Audi A6 Avant

Letztes Jahr erregte Audi mit der Markteinführung der aktuellen A6-Limousine Aufsehen, jetzt folgt die Kombiversion. Der Kurztest des Audi A6 Avant offenbart ein gereiftes Konzept und gewitzte Detaillösungen "Schöne Kombis heißen Avant" dichteten die Audi-Werbestrategen. Tatsächlich ist mit dem neuen A6 Avant optisch wieder einmal ein großer Wurf gelungen. Einziger Streitpunkt wird der massive, Chromgerahmte Kühlergrill sein. Zusammen mit den Klarglas-Scheinwerfern schaut der Avant wie die Limousine grimmig in die Landschaft. Überholspur-Image serienmäßig. Manch einem ist das neue Familiengesicht zu protzig und plump, aber uns gefällt es sehr gut.

Kombi mit Coupé-Ambitionen

Die Seitenlinie wirkt sehr elegant. Die Audi-Mannen bedienen sich eines optischen Tricks, um das 4,93 Meter-Schiff (nur elf Zentimeter kürzer als die Mercedes S-Klasse) nicht zu massiv wirken zu lassen. Die Kombilinie fällt am Heck fast schon coupéartig ab. So liegt der optische Schwerpunkt nicht am Ende des Avant, sondern in der Gegend der Hinterachse.



Denn neben dem wirklich gelungenen Design bietet der A6 Avant noch ein weiteres, besonders schlagkräftiges Kaufargument: Bis auf die Topmotorisierung 4.2 quattro sind alle A6-Modelle trotz vergleichbarer Ausstattung deutlich günstiger als die Klassenkonkurrenz aus Stuttgart (zwischen 3.100 und 6.000 Euro) und München (zwischen 350 und 2.550 Euro).

Motorversionen und Preise im Überblick:

A6 Avant 2,4 (177 PS), 35.700 Euro

A6 Avant 3.2 FSI (255 PS), 43.400 Euro

A6 Avant 4,2 quattro (335 PS), 62.800 Euro

A6 Avant 2,7 TDI (180 PS), 38.900 Euro

A6 Avant 3.0 TDI quattro (225 PS), 43.800 €

Inzwischen hat der A6 noch eine Ehrung erhalten: **World Car of the Year**. Somit hat er vor allen Blitzen, Nieren und Sternen dieser Welt die ihm zustehende Auszeichnung erhalten.

Diese oder andere Auszeichnungen muss sich unser nächster Kämpfer im Heer der Ringe erst noch verdienen. Sein erster Auftritt war jedenfalls grandios in Szene gesetzt. Innerhalb von 2 Wochen wurde die Piazza beim Audi Forum in eine Winterlandschaft verwandelt. Schneeberge, eine Eisfläche und eine Schanze die 14 Meter hoch und bis zu 37 Grad steil. Selbige war die Startrampe für die Hauptperson der » **quattro night** «. Er wurde von Prof. Dr. Winterkorn diese Schanze heruntergefahren. Er, der neue **RS4 quattro**.



Is er nicht geil, und erst die Technik, ein echter Vorsprung.

Audi präsentiert den neuen RS 4. Erstmals setzen die Ingolstädter auf einen hochdrehenden FSI-Motor ohne Turboaufladung. Diese Direkt-Einspritztechnik für Benzinmotoren wird auch im Rennsport verwendet. Erste Bilder und Fakten vom vielleicht heißesten Dienstwagen der Welt

Er ist die Antwort auf den BMW M3 und den Mercedes C 55 AMG. Bisher waren die Rollen der drei Konkurrenten klar verteilt: Die Münchner setzen seit jeher auf hochdrehende Reihen-Sechszylinder-Hubraummotoren (R6), in Stuttgart bedient man sich großvolumiger V8-Aggregate, und die Ingolstädter verpassten ihrer RS-Sportlimousine bisher einen V6 mit zwei Turboladern.

Das ändert sich nun. Die neue Generation des RS 4 setzt auf ein Hochdrehzahlkonzept mit acht Zylindern und FSI-Technik.

Der V8 leistet 420 PS aus 4,1 Litern Hubraum und dreht bis 8.250 Touren. Dabei muss der Pilot den Motor nicht unbedingt so hochjagen, denn 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 430 Nm stehen bereits ab 2.250 Umdrehungen zur Verfügung, und bleiben konstant bis 7.600 Touren für kraftvollen Durchzug selbst bei schaltfauler Fahrweise.

Zudem sorgt die Benzindirekteinspritzung für eine effektive Kraftstoffverbrennung und ein spontanes Ansprechverhalten des Motors. Konsequenter Leichtbau bringt ein Leistungsgewicht von 3,93 Kilogramm pro PS. In Zahlen ausgedrückt heißt das: **4,8 Sekunden von null bis 100 km/h, 16,6 bis 200** und die übliche Begrenzung bei 250 km/h



Höchste Fahrdynamik entsteht durch Anleihen im Motorsport, etwa mit der Langstreckenerprobten FSI-Technologie.

Das ESP greift spät und kurz ein, um dem Piloten möglichst viel Freiheit zu lassen. Dazu reduziert DRC (Dynamik Ride Control) die Wank- und Nickbewegungen des Fahrzeugs.

Vorsprung durch Technik

Neues von Audi

Life 1/05

Wer schnell beschleunigt, muss auch schnell verzögern können. Hinter den großen Doppelspeichen-Felgen des Audi verbergen sich vorne 365 mm große, gelochte und Innenbelüftete Bremsscheiben, am Heck sind es 324 mm. Für eine optimale Kühlung sorgt eine Strömungsoptimierte Lüftungsgeometrie mit Naca-Düsen am Unterboden. Die Luft wird in diesen Naca-Düsen gefasst und dient zur Kühlung der Zylinder.



Zusätzliche Sicherheit bringt die Trockenbremsfunktion: Bei feuchter Straße werden die Bremsbeläge - unmerklich für den Fahrer - in regelmäßigen Intervallen an die Bremsscheiben angelegt, um sie zu trocknen.

Außerlich unterscheiden den RS 4 nur dezente Details vom harmlosen A4, dennoch handelt es sich um eine nahezu komplette Neuentwicklung.

Der Singleframe-Kühlergrill ist mit sportlichem Rautengitter ausgekleidet, daneben sorgen große Lufteinlässe für ausreichend Frischluftzufuhr.

Die Heckschürze verfügt über einen integrierten Diffusor, daneben sitzen links und rechts große, ovale Endrohre. Den Kofferraumdeckel ziert eine dezente, aber effektive Abrisskante. Insgesamt senkten die Entwickler die Karosserie um 30 mm im Vergleich zum A4 ab und verbreiterten die Spur.

Der Innenraum bietet neben dem Luxus eines A4 konsequente Sportlichkeit. Aluminium, Leder und Carbon dominieren das Ambiente. Die RS-Sitze bieten guten Seitenhalt, bei Bedarf lassen sich die Seitenwangen elektrisch aufblasen.



Ein an der unteren Seite abgeflachtes Sportlenkrad erinnert stark an den Rennsport. Mittels Knopfdruck am Lenkrad kann der Pilot die Kennlinie des Gaspedals verändern. Ein weiterer Knopf auf der Mittelkonsole erweckt den V8 zum Leben. Weitere Ausstattungsmerkmale des RS 4 sind das "acoustic parking system" vorne und hinten, die Radioanlage "concert" sowie das Sportfahrwerk mit variabler Dämpfung (DRC). Optional sind auch Navigationssystem oder dynamisches Kurvenlicht erhältlich.

Der neue RS 4 wird auf dem Genfer Salon präsentiert, den Preis gibt Audi allerdings noch nicht bekannt. Er dürfte sich aber um die 70.000 Euro bewegen. Er wird zunächst die Führungsrolle bei den Mittelklasse-Sportlimousinen übernehmen. Vermutlich im nächsten Jahr wird dann der neue M3 die nächste Runde des Duells einleiten, ebenfalls mit V8-Motor und um die 400 PS

Audi A4: DTM-Edition

Mit einer seriennahen Fahrzeugstudie feiert Audi die Erfolge in der DTM. Premiere feiert das besonders sportlich ausgelegte Editions-Modell auf der Essen Motor Show. Verkaufsstart soll zum DTM-Saisonstart 2005 sein.

Angetrieben wird der Audi A4 DTM Edition von einem Leistungsgesteigerten 2.0 TFSI-Aggregat. Die Leistung stieg um 20 auf 220 PS, das maximale Drehmoment wurde von 280 auf 300 Nm angehoben.

Weitere Modifikationen sind ein Sportfahrwerk, das den A4 um 20 Millimeter tieferlegt und eine straffere Abstimmung bietet sowie 18-Zoll-Räder im Vielspeichen-Design. Die Bremsscheiben an der Vorderachse sind im Gegensatz zur Serie gelocht.



Außerlich unterscheidet sich der DTM-A4 durch die neuen Seitenschweller und den DTM-Schriftzug in der Schutzleiste der hinteren Tür. Der Kühlergrill ist genauso in phantomschwarz gehalten wie die seitlichen Gitter im neu entwickelten Stoßfänger und die Seitenspiegel. Zusätzliche Lufteinlässe vorne und hinten setzen weitere sportliche Akzente. Von hinten ist die A4 DTM-Edition am neuen Stoßfänger und einer zusätzlichen Spoilerlippe aus Carbon auf dem Kofferraumdeckel zu erkennen.



Markant in der Heckansicht sind die auf 100 Millimeter Durchmesser vergrößerten Endrohre der Abgasanlage und der aus dem Rennsport abgeleitete Heckdiffusor.

Nachtrag:

Die Auslieferung verzögert sich auf ende Juni.



Nachdem wir nun den Steckbrief des RS4 kennen, wollen wir noch einige Highlights der quattro night auf der Piazza erwähnen. Audi und Rennsport gehört zusammen wie der Aloisius und der Münchner Hauptbahnhof (ihr wisst schon, der mit dem Lulja, sag i). Audi rief und alle kamen, sogar mit ihren Fahrzeugen. Ob Pirro, Biela oder Ekström mit ihren Audis die Piazza zur Slalomstrecke machten, oder Michéle Mouton mit ihrem Rallye quattro. Der Höhepunkt für die 500 geladenen Gäste war der Auftritt des Altmeisters Walter Röhrl, himself, natürlich mit dem S1. Er ließ es so richtig krachen und bewies allen Anwesenden „ Alter schützt vor quattro “ nicht.



Nachdem unser Pikes Peak Walter (sein Rekord von 10:47,85 Min. hat immer noch bestand) seinen Auftritt auf der Piazza hatte häufen sich die Gerüchte er würde Porsche den Rücken kehren um bei Audi als Repräsentant tätig zu sein.

Der A6 aus dem neuen Werbespot



In Ingolstadt hat man die Hausaufgaben gemacht. 2005 wird ein Audi Jahr. Die Marke mit den 4 Ringen räumt bereits im Januar 2005 einen Pokal nach dem anderen ab. Bei der Leserwahl der Fachzeitschrift »auto motor und sport« hat es so etwas noch nicht gegeben. In 4 von 6 Limousinen-Kategorien räumt eine deutsche Marke den ersten Platz ab: **AUDI!!!!**



Das ist natürlich eine super Werbeaussage, die auch sofort von Audi umgesetzt wurde.

In 7 von 10 Kategorien wurden die ersten Plätze vom VW Konzern belegt. Lediglich der Mini, der 911 Carrera und der Mercedes SL holten sich in ihren Kategorien den ersten Platz. Allerdings sind die Audi's in Lauerstellung.

Bei den Sportwagen ist der TT auf Platz 6 und bei den Cabrios der A4 auf dem fünften Platz vertreten. Interessant sind auch Details der Wahl. Der A3 gewinnt vor dem BMW Einser und an drei erst der Golf. Der A4 gewinnt mit 38,9% vor der C-Klasse mit 19,6%. Ein klares Ergebnis. Der A6 liegt nur knapp vor dem CLS von Mercedes. Klarer war der Zieleinlauf in der Luxusklasse: A8 mit 40%, die S-Klasse mit 15,1% und der Siebener nur 10,9%. Die erfolgreichen VW's sind der Polo, Tuareg und der Multivan.

Und das **Fest der Ringe** geht weiter. Der ADAC hat von seinen Lesern die beliebteste Neuerscheinung 2005 küren lassen. Das Ergebnis bei den Autos war klar, der **AUDI A6**. Nur bei der Wahl Mercedes als die beste Marke haben die Wähler geschlampt. Für uns Autofahrer ist noch die Aussage von Verkehrsminister Stolpe interessant, dass es mit ihm keine PKW- Maut geben werde. (möge er recht lange Minister bleiben)

Jeder der 4 Ringe steht für 100000 KM, das ist Fakt. Wer mehr Schafft hat den Vorsprung durch Technik. Zwei dieser Langlauf Audis waren kürzlich im Abholzentrum in Ingolstadt zu Gast.

Ein Audi 100 2,3E mit 550.000 KM und ein A6 Avant 2,5 TDI mit 750.000 gefahrenen Kilometern. Außer Erneuerung der Verschleißteile haben beide Audis noch den ersten Motor.

News 27.01.2005 Hallo liebe Clubs, Vorstände und Mitglieder, ab sofort ist die Ersatzteilplattform für alle ACI`ler geöffnet. Vorausgesetzt Ihr seid im Besitz einer freigeschalteten Clubcard. Die offizielle Öffnung und Verlinkung geschieht in wenigen Tagen. Der Link zur Plattform:

<http://e-teile.audi-club-international.de>

Wir bitten nun alle Mitglieder um Mithilfe: Die ET-Plattform muss in den nächsten Tagen aufgefüllt werden. Wenn Ihr Teile, Zubehör oder Literatur habt, die verkauft werden soll, dann nutzt bitte diese neue Einrichtung. Ihr seid die Ersten, die die Grundlage einpflegen müssen! Der Umgang mit der Plattform ist sehr einfach und dort gut beschrieben. Hilfe zum Umgang mit der CLUBCARD bietet Euch außerdem diese Seite:

<http://clubcard.audi-club-international.de>

Noch keine Clubcard? Leider haben uns noch nicht alle Clubs ihre Datensätze zugesandt. Wenn doch, dann sendet mir bitte eine Mail und wir recherchieren...

In den nächsten Tagen wird es zur Plattform und deren Bedeutung sicherlich noch einen Beitrag von Dany Bachmann, Walter Wickert und Timo Schiemer geben, denn diesem Team haben wir die Umsetzung zu verdanken. Meinen ganzen besonderen Dank möchte ich an dieser Stelle an unseren Pietro Amacker richten, der auch hier wieder tolle Arbeit bei der Programmierung geleistet hat. Wenn Ihr Fehler oder Bugs findet sendet bitte eine Mail an Pietro unter

webmaster@audi-club-international.de

Viele Grüße Andreas Schütt Clubleitung

News20.01.05:

Das Orga-Team hat das Programm festgelegt (siehe Programm)
Anmeldungen können ab 01. April 2005 unter

www.25-jahre-quattro.de erfolgen

News 27.01.2005 Hallo liebe Clubs, Vorstände und Mitglieder, ab sofort ist die Ersatzteilplattform für alle ACI`ler geöffnet. Vorausgesetzt Ihr seid im Besitz einer frei-geschalteten Clubcard. Die offizielle Öffnung und Verlinkung geschieht in wenigen Tagen.
Der Link zur Plattform:

<http://e-teile.audi-club-international.de>

Wir bitten nun alle Mitglieder um Mithilfe: Die ET-Plattform muss in den nächsten Tagen aufgefüllt werden. Wenn Ihr Teile, Zubehör oder Literatur habt, die verkauft werden soll, dann nutzt bitte diese neue Einrichtung. Ihr seid die Ersten, die die Grundlage einpflegen müssen! Der Umgang mit der Plattform ist sehr einfach und dort gut beschrieben. Hilfe zum Umgang mit der CLUBCARD bietet Euch außerdem diese Seite:

<http://clubcard.audi-club-international.de>

Noch keine Clubcard? Leider haben uns noch nicht alle Clubs ihre Datensätze zugesandt. Wenn doch, dann sendet mir bitte eine Mail und wir recherchieren...

Planung zur Jubiläumsfeier

Datum: 05.-07. August 2005
Zeitraum: Freitag bis Sonntag.
Ort: Ingolstadt

Veranstalter: Audi Club International e.V.

Programm

Alles rund um den quattro: Erleben, fühlen, hören und an fassen!

Freitag, 05. August 2005:

- ab 12:00 Ankunft der Teilnehmer auf dem Audi Forum, Anmeldung, Begrüßung

- lockeres Beisammensein auf der Piazza/ Mövenpick, Museum

- Werksführungen werden ermöglicht

Samstag, 06. August 2005:

- ab 08:00 Ausfahrt ins Altmühltal - Mittag in Riedenburg, Schifffahrt mit Mittagessen

- ab 12:00 Beginn Programm auf der Piazza

- ca. 15:00 Rückkehr der Teilnehmer aus dem Altmühltal auf der Piazza

- ca. 16:00 Demofahrten historischer Fahrzeuge auf dem Parkplatz P10

- ab 17:30 Vorstellung und Besichtigung der hist. Fahrzeuge auf der Piazza, Ausstellung

- ca. 18:00 Beginn Abendprogramm, Begrüßung der Teilnehmer und Besucher durch Vertreter der Audi AG, Begrüßung durch Thomas Frank

- ca. 02:00 (So.) Ende der Abendveranstaltung

Sonntag, 07.08.2005:

- ab 10:00 "quattro-Frühstücken" im Audi Forum

- gegen 14:00 Ende der Veranstaltung

- Heimreise

Teilnehmer

Am Veranstaltungsort unterscheiden wir zwischen Teilnehmern und Besuchern. Teilnehmer sind vorrangig quattro-Fahrer. Die Anzahl der Teilnehmer wird aus organisatorischen Gründen (Platzverhältnisse) auf 500 Fahrzeuge bzw. 1000 Personen begrenzt gehalten. Teilnehmer bekommen ein Welcome-Geschenk, nehmen an der Abendveranstaltung teil und sind besondere Gäste.

willkommen Für die anreisenden Besucher ist keine Begrenzung vorgegeben und der Besuch der Veranstaltung ist **kostenlos**. Lediglich für den Besuch der Abendveranstaltung ist ein Unkostenbeitrag zu zahlen. Die Besucher können aus Platzgründen leider nicht an der Ausfahrt teilnehmen. Auf der Abendveranstaltung ist **jeder** Besucher herzlich, da es ein besonderes quattro- Event ist, er wird ja nur einmal 25.

Als Anmeldegebühr für die Teilnehmer an der Ausfahrt sind zu entrichten:

Teilnehmer	ACI Mitgl.	andere
Fahrer+Auto	75,- €	100,-€
Beifahrer ab 12 J.	40,- €	50,-€
Kinder bis 12 J	frei	frei

Die Ergebnisse der Lifestyle Versammlung vom 19.03.05 in Zwickau:

1.) **Die Sparte** verzichtet zukünftig auf die Einrichtung von Koordinatoren.

Die in 2004 gewählten Vertreter scheiden somit aus ihrem Amt; es wurden keine Nachfolger bestimmt.

2.) **Die Sparte** wird in den nächsten Wochen ein eigenes Lifestyle-Magazin veröffentlichen. Dieses Defizit soll und muss dringend aufgeholt werden. Das Redaktionsteam wird sich rund um Klaus Unverhau (AT-Hamburg) finden. Dessen eigenes aktuelles Club-Magazin ist die Basis für die erste Ausgabe. Es wurde folgende Adresse eingerichtet unter der die Redaktion erreichbar ist:

<mailto:lifestyle@audi-club-international.de>.

Die Erstfinanzierung wird auch aus den in 2004 gesicherten Spargeldern geschehen.

3.) Exponate

Die Clubs wollen künftig vermehrt auf die ACI-eigenen Exponate, vorzugsweise aus den anderen Sparten, zugreifen. Damit sollen nicht nur die immensen finanziellen Aufwendungen für die AUDI AG Exponate vermieden werden, sondern auch Spartenübergreifende Werbung gemacht werden. Die Lifestyle Clubs sind hierbei auf die Mitarbeit der anderen Spartenclubs angewiesen!

4.) 07er Kennzeichen

Dieses Thema wird nun auch für die Lifestyler interessant werden. Aufgrund der aktuellen politischen Entwicklung sind die Clubs aufgefordert worden, hier durch Unterschriften für den Erhalt der Nummern mitzuwirken.

5.) Aktuelle Situation der Clubs

Die Situation in der Lifestyle (Regionale Clubs) verschlechtert sich in den letzten Jahren drastisch. Mitgliederschwund und fehlender Aktivismus sind hier die Hauptursache. Ferner können die vom ACI angebotenen Vorteile und Leistungen von den kleinen Clubs nur geringfügig genutzt werden. Die Anwesenden wollen versuchen dem entgegen zu wirken und ggf. neue Wege und übergreifende Maßnahmen zu ergreifen, um den verbliebenen Einzelmitgliedern weiterhin aktive und interessante Clubs zu bieten.

mfg
Andreas Schütt / Dany Bachmann
Sparte Lifestyle

Externe Partnerschaften im ACI

Derzeit sind wir (Thorsten Schache und Team) dabei mit verschiedenen Unternehmen zu sprechen, um exklusive Erlebnisse und Einkaufsvorteile für ACI Mitglieder zu erreichen.

Bisher sind wir mit Unternehmen aus den Bereichen Motorsport, Fahrwerk, Chiptuning, Karosseriebauteile, exklusives Fahrzeugtuning, Tuningteileversand, Fahrzeugbeleuchtung, Rennstrecke, KAT, Sportluftfilter, Lenkräder und Hotels in Ingolstadt.

Mit folgenden Unternehmen sind wir schon in Partnerschaft:

- ABT Sportsline GmbH (DTM-Events, Fahrertrainings) nähere Informationen bei Thorsten Schache unter E-Mail erlebniswelt@audi-club-international.de
- Pirelli (Unterstützung Magazin und spezielle Events)
- MTL Powerchips (10 % auf Chiptuning und Keramik) nähere Informationen und Kontaktdaten auf www.mtl-powerchips.de/11.html
- Zender GmbH (exklusives Fahrzeugtuning)

weitere Unternehmen folgen in kurze...

Unser besonderer Dank geht an

PIRELLI für die finanzielle Unterstützung für dieses Magazin

ABT Sportsline für die Möglichkeit des DTM-Events am Hockenheimring.



DTM-Event am Hockenheimring 21.-23.10.2005

Zusammen mit ABT Sportsline haben wir zum Saisonfinale der DTM für den ACI und den Audi Cabrio Club folgendes Event auf die Beine gestellt.

Erleben Sie ein Wochenende voller Motorsport wie es spannender nicht sein kann. Verschiedene Rennserien neben dem Abschlussrennen der DTM wie z.B. der Porsche Carrera Cup, die Formel 3, der ADAC Polo Cup oder ab diesem Jahr ganz aktuell der Seat Leon Supercopa, lassen zu keinem Zeitpunkt Langeweile aufkommen.

Als Höhepunkt des DTM Rennwochenendes lädt ABT die Teilnehmer ein, an einer Führung durch die Abt Audi Box teilzunehmen. Erleben Sie die Atmosphäre in der Boxenstrasse, den Motorsound aus nächster Nähe, sowie die Rennvorbereitung hautnah. ABT erklärt den Teilnehmern die einzelnen Bauteile des Audi A4 DTM und deren Funktionsweisen.

Das ACI Angebot besteht aus:

- DTM Wochenendticket der Kategorie Silber
- Zugang zum Fahrerlager
- Abt Boxenführung

Der Komplettpreis liegt bei 50,00 Euro pro Person. Aus organisatorischen Gründen bitten wir um eine verbindliche Zusage bis zum 22.05.05.

Buchungen nimmt Thorsten Schache unter erlebniswelt@audi-club-international.de gerne entgegen.

Protokoll der Jahreshauptversammlung in Zwickau am 19.03.05

Tagesordnung:

- Top 1 Begrüßung
- Top 2 Feststellung der Stimmliste und der Protokollführung
- Top 3 Bericht der Vorsitzenden über das Abgelaufene Geschäftsjahr
- Top 4 Kassenbericht
- Top 5 Bericht der Revisoren
- Top 6 Entlastung des Vorstandes
- Top 7 Neuwahl der Revisoren
- Top 8 Vorstandsantrag gemäß §6 der Satzung zum Ausschluss der Mitglieder, welche die fällige Beitragszahlung bis zum angemahnten Ziel nicht geleistet haben.
- Top 9 Haushaltsvoranschlag für das laufende Geschäftsjahr
- Top 10 Aktuelle Projektstände
- Top 11 Anträge
- Top 12 Verschiedenes
- Top 13 Bekanntgabe des Termins der nächsten ordentlichen JHV

		Zuständig
TOP 1	Begrüßung Um 13.40 Uhr begrüßt Andreas Schütt, 1. Vorstand des ACI, die Teilnehmer im Horch Museum in Zwickau.	Andreas Schütt
TOP 2	Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Protokollführung Die Protokollführung übernimmt Michael Döbler (Audi 80 B1/Typ82-Club Deutschland e.V.) Von den Eingeladenen Mitgliedern der vier Sparten sind insgesamt 26 Clubs anwesend. 4 Clubs der Sparte Auto Union, 4 Clubs der Sparte NSU, 3 Clubs der Sparte Classic und 15 Clubs der Lifestyle Sparte	Andreas Schütt
TOP 3	Bericht der Vorsitzenden über das abgelaufene Jahr Andreas Schütt dankt seinen Vorstandskollegen für den Einsatz und dem Vertreter der Audi AG für die Unterstützung. Weiterhin Anerkennung und Dank für die Projektteams und deren Mitglieder, die viele Aufgaben und Tätigkeiten für den ACI und zur Entlastung des Vorstandes beigetragen haben. Kritik übt der Vorstand an dem Einsatz dem Ausschuss den Delegierten einzelner Sparten. Hauptpunkt ist hier der vereinzelt schlechte und magere Informationsaustausch in die Mitgliedschaft. Auch der sehr zaghafte Eingang der Anträge auf Förderungen und Unterstützungen der Vereine vom ACI wurde angesprochen. Im Dezember 2004 fand in Ingolstadt ein Treffen zur Vorbereitung und Strukturierung des ACI weltweit statt. Siehe hierzu Protokolle im Internet http://world.audi-club-international.de Der Wunsch für 2005 ist, mit weiter steigendem Einsatz und Engagement die Arbeit das ACI zu unterstützen. Insgesamt zieht der Vorstand eine positive Bilanz für das erste wirklich aktive Jahr des ACI. Es wurde schon jetzt mehr geschafft, als man es sich vorgestellt hatte.	Andreas Schütt
TOP 4	Kassenbericht Der Posten der Veranstaltungsunterstützung teilt sich wie folgt auf. 5.000 € wurden zu jeder Sparte für Internationale Veranstaltungen verbucht. 18.000 € wurden für div. Nationale Veranstaltungen verrechnet. Uwe Lüders regt an mit ihm in Kontakt zu treten um bei Rechnungsstellungen und Förderungen die richtige Vorgehensweise zu wählen, um unnötige Mehrwertsteuerzahlungen zu vermeiden.	Uwe Lüders
TOP 5	Bericht der Kassenprüfer Die beiden Kassenprüfer Dieter Seiler und Josef Lürken bestätigen eine ordnungsgemäße Kassenführung. Eine Rechnung mit Zahlendreher liegt bereits dem Kassenführer zur Überprüfung vor.	Dieter Seiler Joseph Lürken
TOP 6	Entlastung des Vorstandes Beide Kassenprüfer vollzogen das Entlastungsprozedere: Die Entlastung des Vorstandes wurde einstimmig mit 26 Stimmen beschlossen.	Alle
TOP 7	Neuwahl der Kassenprüfer Auf Antrag wird eine geheime Wahl durchgeführt. Vorgeschlagen wurde als Kassenprüfer: Jochen Kemmler, Walter Wickert und Thorsten Schache Jeder Stimmberechtigte hat zwei der vorgeschlagenen Personen auf einen Stimmzettel zu notieren. Die Abstimmung der 26 Teilnehmer mit 52 Stimmen fiel wie folgt aus. Für Jochen Kemmler wurde 23 Mal, für Walter Wickert 20 Mal und für Thorsten Schache 9 Mal abgestimmt. Jochen Kemmler und Walter Wickert nehmen die Wahl an. Somit neu gewählt als 1. Revisor Jochen Kemmler 2. Revisor Walter Wickert.	Alle

		Zuständig														
TOP 8	<p>Antrag zum Ausschluss von Mitgliedern Aufgrund fälliger Zahlungen, gemäß §6 der Satzung, wird nach Ablauf aller Fristen der Antrag gestellt die Vereine aus dem ACI auszuschließen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - [L009] 1. int. TT Roadster Club - [L019] Audi Freunde Bergisch Land - [L002] Audi Sport Club Oberbayern <p>Auch sonstige Kontaktversuche der Vorstandschaft zu den Clubs blieben ohne Erfolg. Die Abstimmung zum Ausschluss der drei Clubs wurde einstimmig mit 26 Stimmen dafür beschlossen. UL und AS fügten hinzu, dass dieses aufwendige Ausschlussprozedere in der Satzung verankert ist. Der Vorstand kann im Falle einer Nicht-Zahlung der Beiträge keine eigene Entscheidung treffen.</p>	<p>Uwe Lüders Alle</p>														
TOP 9	<p>Haushaltsvoranschlag für das laufende Geschäftsjahr Für das aktuelle Geschäftsjahr wurde folgender Voranschlag vorgestellt.</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Clubleitung</td> <td style="text-align: right;">13.500,00 €</td> </tr> <tr> <td>Mitgliederbetreuung, öff. Arbeit</td> <td style="text-align: right;">7.800,00 €</td> </tr> <tr> <td>Veranstaltungen</td> <td style="text-align: right;">55.500,00 €</td> </tr> <tr> <td>Mitgl. Publikationen</td> <td style="text-align: right;">10.000,00 €</td> </tr> <tr> <td>Sonstige</td> <td style="text-align: right;">5.000,00 €</td> </tr> <tr> <td>Finanzverwaltung</td> <td style="text-align: right;">2.000,00 €</td> </tr> <tr> <td>Gesamtvolumen</td> <td style="text-align: right;">93.800,00 €</td> </tr> </table>	Clubleitung	13.500,00 €	Mitgliederbetreuung, öff. Arbeit	7.800,00 €	Veranstaltungen	55.500,00 €	Mitgl. Publikationen	10.000,00 €	Sonstige	5.000,00 €	Finanzverwaltung	2.000,00 €	Gesamtvolumen	93.800,00 €	<p>Uwe Lüders Alle</p>
Clubleitung	13.500,00 €															
Mitgliederbetreuung, öff. Arbeit	7.800,00 €															
Veranstaltungen	55.500,00 €															
Mitgl. Publikationen	10.000,00 €															
Sonstige	5.000,00 €															
Finanzverwaltung	2.000,00 €															
Gesamtvolumen	93.800,00 €															
TOP 10	<p>Aktuelle Projektstände ET- Plattform ist angelaufen. Nutzung jedoch noch sehr sparsam. Dany Bachmann bittet um intensivere Nutzung der ET Plattform. Nur so kann die Plattform mit Leben gefüllt werden. Gezielte Werkstatt Empfehlungen sind in Planung und es wird um Tipps und Anregungen gebeten.</p> <p>Ein Fahrzeugmarkt soll demnächst folgen. Siehe: http://e-teile.audi-club-international.de</p> <p>Als Club Exponate sind im Moment 20 Fahrzeuge eingetragen. Es werden aber weiter dringend weitere Fahrzeuge gesucht. Detaillierte Verträge zur Versicherung und Transport werden im Moment gemacht. Siehe: http://exponate.audi-club-international.de</p> <p>Für den Hardware Pool werden weitere Infos und Ideen über Material und Teile benötigt. Siehe: http://hardware.audi-club-international.de</p> <p>Der Service bei Vorlage der Club Card soll weiter erweitert werden. Thorsten Schache als Teamleiter bittet die Sparten um weitere Vorschläge zur Anbindung von Unternehmen. Heinz Scheffer will sich hier explizit um die Belange der NSU kümmern. Weitere Vorschläge sind bitte direkt an Thorsten Schache zu senden. Siehe: http://clubcard.audi-club-international.de</p> <p>Ein neuer Newsletter mit Neuigkeiten und weiteren Infos auch zu oben genannten Themen wird bis Ende März an die Clubs verschickt. Weitere und aktuelle Themen sind immer erwünscht und sollen bitte direkt an Matthias Henneke gesendet werden.</p>	<p>And Dany Bachmann</p> <p>Walter Wickert</p> <p>Dieter Mnich</p> <p>Thorsten Schache</p> <p>Matthias Henneke</p>														
TOP 11	<p>Anträge Keine Anträge</p>	<p>Andreas Schütt</p>														
TOP 12	<p>Verschiedenes Mit Zustimmung der Versammlung wird die Neuordnung der Koordination der Lifestyle Sparte in der Lifestyle Sitzung im Anschluss dieser JHV besprochen. Mehrere Mitglieder äußerten den Wunsch nach einem übergreifenden Treffen oder Veranstaltungen die alle ACI Sparten ansprechen. Erste einzelne Ideen und Planungen bestehen bereits. Der Vorstand wünscht sich jedoch ein Orga-Team mit mindestens je einem Vertreter aus jeder Sparte, um die jeweiligen Ansprüche der Clubs und Besucher zu erfüllen. Für die 25 Jahre Quattro Veranstaltung der Audi AG am 5. bis 7. August 2005 sind ebenso alle ACI'ler herzlich eingeladen.</p>	<p>Andreas Schütt</p>														
TOP 13	<p>Nächste Ordentliche Jahreshauptversammlung Ende März 2006</p>	<p>Andreas Schütt</p>														
<p>Andreas Schütt beendete und verabschiedete die Versammlung um 16.30h</p>																

In dieser Rubrik des Magazins werden wir, wenn sich Themen bieten, über Audis Vergangenheit berichten. Natürlich werden wir auch jeden Artikel der zu diesem Thema von euch kommt veröffentlichen.

Mfg. Die Redaktion

Was liegt näher, als mit dem Jubiläum dieses Jahres zu beginnen:

25 Jahre quattro

Der erste öffentliche Auftritt des Audi quattro war in der Schweiz, genauer gesagt, in Genf auf dem Auto-Salon, im März Anno 1980. Dort bestaunte die Weltpresse, auf dem Stand der *AUDI NSU AUTO UNION AG*, ein diamant-silbernes, Coupe' artiges Fahrzeug. Dieses Auto hatte nicht wie üblich bei dieser Marke an Front und Heck jeweils 4 Ringe, sondern auch an den beiden Türen. Da sie von vorn nach hinten immer schwächer auslaufend waren, sollten sie wohl den Vorwärtsdrang und Geschwindigkeit symbolisieren. Von beidem hatte dieser Audi ohne Ende.

Aber lasst uns mal zum Ausgangspunkt des quattro kommen, dem Urquattroknall. Die Idee wird einem Audi Techniker namens Jörg Bensinger zugeordnet. Dieser war im Winter 1976/77 mit dem Allradgetriebenen Bundeswehr-Jeep Iltis auf Erprobungsfahrt im Norden Europas unterwegs. Da dieses Schwachmotorisierte Auto besonders auf Schnee und Eis mit Traktion glänzte stellte er sich die Frage, was ein Vierradgetriebener Wagen mit hoher Leistung auf Trockener Strasse anstellen würde?

Zurück in Ingolstadt ordnete der damalige Chef-Techniker Ferdinand Piëch auf Grund dieser Idee den Bau eines Probefahrzeugs an. Da man alles hatte, außer Zeit, Puzzelte man ein Fahrzeug aus dem Audi Regal zusammen. Den Fünfzylinder-Turbomotor vom Audi 200, Bodengruppe und Fahrwerkteile vom 80er und die Karosserie vom Audi 80 Coupé, die durch markante Kotflügelverbreiterungen modifiziert wurde. Dieses Sammelsurium aus Audi-Teilen sah am ende ganz passabel aus.

Nachdem man auch die Technik perfektioniert hatte, durch einige Meisterleistungen der Ingenieurskunst (Allradantrieb permanent und nicht zuschaltbar wie beim Iltis) lieferte das Fahrzeug hervorragende Versuchsergebnisse ab. Das war auch der Grund warum der quattro 1977 in Ingolstadt eine Entwicklungsnummer erhielt.

Die Erste Hürde auf dem Weg in die Serien-Produktion war damit für den *AUDI quattro* genommen. Im November 1977 begann die Straßenerprobung mit dem Ergebnis, dass der Vorstand entschied, die Straßenversion ins Programm aufzunehmen. Dies war eine mutige Entscheidung zu damaliger Zeit, denn Allrad war schwerfälligen Gelände- und Armee-Fahrzeugen zueigen. Nun musste noch die allesüberragende Audi-Mutter in Form des VW Verkaufsvorstands Dr. Schmidt von dem Konzept und Verkaufserfolg überzeugt werden.

Hierfür haben sich die Audi Ingenieure etwas Besonderes einfallen lassen. Im Januar 1978 lud man Dr. Schmidt unter dem Vorwand eines Reifentests zur Vorführung an die *Turacher Höhe* ein. Dieser steilste Alpenpass Europas mit bis zu 23% Steigung schien angemessen, das Potenzial des Prototyps angemessen darzustellen. Die Vorführung war beeindruckend. Auf Sommer-Reifen und ohne Schneeketten stürmte der quattro den Berg hinauf, ohne Traktions-Probleme zu haben.

Als dann im April auf dem Hockenheimring, der Prototyp mit 160 PS, einem Porsche die Rücklichter zeigte war das letzte Eis gebrochen. Schon einen Monat später erteilte der Entwicklungschef des VW Konzerns Prof. Fiala die Genehmigung zur Serieneinführung. Damit ist er neben vielen anderen einer der Väter des *Audi quattro*. Die Weitsicht jener Herren ersparte dem Prototyp ein Ende in den heiligen Katakomben der *Audi Tradition* und der Quattro trat seinen Siegeszug rund um den Globus an. Dieser Siegeszug wird eindrucksvoll in dem Film:

quattro- Sieg einer Idee

dokumentiert. Bei Interesse kann er auf Video oder DVD bei Audi bestellt werden. Museum mobile Museumsladen Tel : 0841/89-41009 oder

www.audi.de/museumsshop

Aber nun zurück zum Urquattro, denn diese Bezeichnung wird er später bei den Audianern bekommen.

Die Zeit bis zur Präsentation in Genf wurde mit Detailarbeit und Weiterentwicklung genutzt. So wurde durch den erstmaligen Einsatz eines Ladeluftkühlers die Leistung des Fünfzylinders von 160 auf 200 PS bei 5500U/min. gesteigert. Dies sollte vorerst die Standardmotorisierung werden. Hier gleich noch ein paar interessante Zahlen und Fakten:

Gebaut wurden im Zeitraum 1980- 88 vom Uri 10402 Einheiten. Der erste Kostete 56.815,- DM und die letzten 1988 waren für 85.020,- DM zu haben.

Im Laufe dieser 8 Jahre erhielt er diverse Modifikationen. Ab Herbst 1982 wird ein aero-dynamisch günstigeres Beleuchtungssystem mit breiter Streuscheibe montiert. Ebenso halten digitale Armaturen (Mäusekino) und ein Bordcomputer mit Sprachausgabe Einzug ins Cockpit. Im Januar 1984 wird die Rad/Reifen Kombination mit 8 Zoll breiten Leichtmetall-Rädern und 215/50er Reifen in die Serie übernommen. Ab Modelljahr 1985 wird die Serienausstattung um ABS, schwarze Heckleuchten und einen in Wagenfarbe lackierten Heckspoiler erweitert.



So weit so gut. Ist ja eine Tolle Geschichte, die der Audi quattro da hat. Aber er wäre kein Audi, wenn er nicht noch ein paar Highlights zu bieten hätte. Zum einen ist er der am längsten gebaute Audi als am 17. Mai 1991 der Letzte Uri vom Band läuft und zum anderen gibt es noch zwei weitere Varianten des Audi quattro.

Audis Tradition Aus der Geschichte der vier Ringe

Life 1/05

Von Modelljahr 1984-86 wurde der **Audi Sport quattro** mit 214 Einheiten gebaut. Diese Anzahl wurde erforderlich um das Reglement für Rallye Einsätze der Gruppe B zu erfüllen. Dazu Später mehr. Schauen wir mal auf die Fakten des Sport quattro:

Eine um 320 mm verkürzte Bodengruppe, was ihm den Spitznahmen »Der Kurze« einbrachte. Aus Gewichtsgründen wurden Dach, Stoßstangen, Front und Heckverkleidungen aus GFK-Kevlar-Verbundmaterial gefertigt. Der K-27-Turbolader versorgt den Alu- 5-Zylinder mit bis zu 2,04 bar Ladedruck. Das sind unterm Strich 306PS bei 6700 U/min. Von 0 auf 100 vergingen gerade mal 4,9 sek. und ende der Fahnenstange war erst bei 250 Km/h. Um diesen Vortrieb wieder zu reduzieren, beißen 4-Kolben Festsättel in die Innenbelüfteten Scheiben rundum. Die Rede ist nicht von der Formel 1, sondern von einem Serien- Audi aus dem Jahre 1984. Kostenpunkt: 1984 satte 195.000,-DM und davon war jeder Pfennig gut angelegt.



Bleibt noch die dritte und letzte Ausführung die ab März 1989 unter der Bezeichnung **Audi quattro 20V** in den Prospekten der Audi AG für 96200,-DM angeboten wird. Er hat ebenfalls den 5-Zylinder Turbomotor, allerdings jetzt mit geregelterm Katalysator. Für eingefleischte Uri Fans ist dies allerdings Stielbruch. Der Kat sorgte für bessere Fahrleistungen. Der Sprint auf 100 Km/h wurde mit 6,3 sek., bis 200 Km/h mit 36 sek. angegeben. Die Leistung war auf 220 PS gewachsen. Höchstgeschwindigkeit 230 Km/h. Der Sichtbare unterschied gegenüber dem (normalen) quattro besteht in verchromten Audi-Ringen die mittig am Kofferraumdeckel angebracht sind.

Bis zu jenem Geschichtsträchtigen Datum im Mai 1991 werden 934 Stück gebaut. Allerdings kann ich mich für die Stückzahlen nicht verbürgen. Beim Sport quattro sagt die Fachliteratur mal 214 und andererseits 224 Stück. Gemunkelt wird, dass einige Prominente und Mitwirkende an der quattro-Geschichte ein Exemplar erhalten haben.

Zu diesem erlesenen Kreis gehören Michéle Mouton, Walter Röhl und Ferdinand Piëch. Letzterer soll auf Wunsch den einzigen schwarzen sein Eigen nennen dürfen. Apropos Fugen Ferdl, so der inoffizielle Spitzname von Herren Dr. Piëch aus seiner Zeit als Leiter der Technischen Entwicklung. Wie man weiß entstammt er der Porsche Familie. Dort begann auch seine Automobile Karriere. Als er 1972 zu Audi wechselte und über mehrere leitende Posten im Jahre 1988 zum Vorstands-vorsitzenden der Audi AG berufen wurde, soll er, so munkelt man, die Anweisung erteilt haben »*Ein Audi darf niemals mehr Leistung haben als ein Porsche*«. Schnippisch grinsend, und mit der Erinnerung an den Hockenheimring 1978, als der Porsche die Rücklichter **seines AUDI quattro**

zu Gesicht bekam, soll diese Anordnung über seine Lippen gekommen sein. Blut ist halt doch dicker als Benzin.

Interessant ist es, wenn man mal einen Blick auf die heutigen Gebrauchtwagenpreise wirft. Die Quelle dieser Daten ist die Fachzeitschrift Motor Klassik.

Der Audi quattro Bj. 1981 in gutem Zustand (Note 2) wird heute um 12.500 € gehandelt.

Für einen quattro 20V Bj. 1989 in gutem Zustand (Note 2) werden 13.700 € Fällig.

Der kurze Sport quattro war bis zum Erscheinen des Porsche 959 das teuerste Auto Deutschlands. Das schlägt sich natürlich auch auf den Gebrauchtwagenpreis nieder. Wenn zudem noch einer der Prominenten im Brief steht, wird es richtig Teuer. Wir gehen vom Bj.1984 in gutem Zustand (Note 2) aus. Solltet ihr ein Exemplar haben wollen, so sind auf sicher 74.000, in Worten Vierundsiebzigttausend, Euro fällig.

Wer jetzt in seine Geldbörse schaut und feststellt, dass das Kleingeld nicht reicht, dem geht es wie mir. Dieses Objekt der Begierde ist und bleibt wohl ein Wunschtraum für jeden der Audi Fahr'n als Schöööööö Empfindet.

Aber so ganz nebenbei wurde bei Audi die Einführung der Allradtechnik in die Großserienfertigung vorbereitet. Dieser wichtige Schritt wurde 1982 mit Einführung des **Audi 80 quattro** verwirklicht.

Damit waren die Vorteile der quattro Technik auch für den Durchschnittskunden bezahlbar geworden. Ab 1984 war der endgültige Durchbruch der neuen Antriebstechnik. Der Audi Kunde konnte auf Wunsch jedes Lieferbare Audi Modell auch als »quattro« erhalten. Das ist bis Heute so geblieben. Halt, nicht ganz. Es gibt Fahrzeuge bei Audi die ohne quattro hilflos auf der Stelle radieren würden. Diese Fahrzeuge mit viel Drehmoment oder hoher PS- zahl sind Ausschließlich als quattro Lieferbar und in fast allen Baureihen vertreten.



„Wer Demnächst eine Rallye gewinnen will, muss einen Audi quattro fahren! “

Diese aussagekräftigen Worte stammen von Hannu Mikkola, Audi Werksfahrer 1980 und sind noch stark untertrieben. Das Auftauchen des Audi quattro in der Rallye Welt sorgte für Angstschweiß auf der Stirn der Konkurrenten. Wie das Motto: **quattro- Sieg einer Idee** von Audi in den Rennserien und den Rennstrecken dieser Welt umgesetzt wurde, erfahrt ihr in einer der Nächsten Ausgaben eures **Life- MAGAZINS**, wenn es wieder heißt: **AUDI'S TRADITION**. Da ich selbst als interessierter Audianer nicht alle Fakten und Daten im Kopf haben kann benötigte ich Fachliteratur zur Unterstützung für diesen Artikel: Das Rad der Zeit, den Audi Typenatlas für Serienfahrzeuge und die Zeitschrift Motor Klassik.

Audi's Tradition/Audi Sport

Life 1/05

Es gibt Duelle, die vergisst man nie: Ali gegen Foremann, Deutschland gegen Holland oder **Ferrari Enzo gegen Audi Sport quattro**.

Grund des Aufeinandertreffens dieser 2 Giganten der Automobilbaukunst ist natürlich eine Wette. Die abgefahrenste aller Zeiten. Zwar nicht am Biertisch entstanden, aber an ähnlich kultiger Stätte, in den heiligen Hallen des Audi-Tuners Hohenester. Womit wir schon beim Kutscher des Audi wahren: Alfons Hohenester. Ingolstädter Urgestein in Sachen Audi-Tuning. Für Ferrari Martin Sonnleitner, Spezi vom Alfons aus diversen Langstreckenrennen, Ferrari Sammler und zudem aus der gleichen Gegend. Also, der besagte erschien in der Werkstatt und beklagte Probleme mit seiner Launch Control seines Ferrari Enzo. Der Alfons meinte dass diese Italienische Diva sowieso keine Chance gegen ein vernünftiges Auto wie seinen Sport quattro hätte. „Wetten, dass mein quattro schneller beschleunigt als dein Enzo? “ Die Wette Gilt. 3 Wochen später traf man sich auf einem stillgelegten Flugplatz in Lemwerder bei Bremen. Als der Renntransporter seine Fracht entlädt, peitscht ein kalter Wind den Regen über die Messstrecke. Keine idealen Bedingungen. Als die Fahrzeuge so nebeneinander auf dem Rollfeld stehen sieht man erst die Schönheit der Autos: hier die runden Formen des Ferrari, von Pininfarina gezeichnet, dort der Sport quattro, quadratisch, praktisch, gut.

Schauen wir uns mal das Innenleben dieser Bestien an. Der ENZO hat 660 PS aus 6 ltr. Hubraum und läuft über 350. Alles Serienmäßig.

Der quattro hat nicht den originalen 5 Zylinder mit 306 PS, sondern den 20V aus dem Audi 200 Turbo mit geänderter Kurbelwelle und größerem Lader. Macht satte 460 PS.

Nachdem der Regen aufgehört hat, beginnen die ersten Testfahrten. Auf der nassen Bahn tanzt das Heck des Ferrari beim beschleunigen wie ein Lämmerdödel hin und her. Nachdem die Strecke immer trockener wurde, spulte der Ferrari seine 10 Versuche runter. Das Ergebnis war beeindruckend:

0 auf 100 in 3,94 Sek. und bis 200 in 10,64 Sek.

Nun war es an Alfons diese Zeit mit seinem quattro-Urviech zu knacken. Dieser machte sich auch sogleich auf die mit Dunlop Formula -R besohlenen 17 Zoll Felgen. Aber auch er hatte wegen der Kälte keine rechte Traktion oder waren es die 460 PS? Trotz Allrad versetzte der quattro leicht seitlich beim beschleunigen bis hoch in den 3 Gang. Allerdings hatte der Audi den Sound-Scheck bereits im ersten Versuch gewonnen.

Sein brachiales Donnern grollte über alles im umkreis. Bei der Auswertung der 10 Versuche des Sport Quattro blieb allen anwesenden die Luft weg, **3,77 Sek. von 0 auf 100.** der schnellste je gemessene Wert. Bei diesen beeindruckenden Daten ist es eigentlich unerheblich das der Audi die **200erter Marke erst nach 12,60 Sek.** erreichte.

Die Beiden einigten sich auf ein Unentschieden und meinten das es somit ja eine Fortsetzung geben müsse.

Der Alfons Hohenester ward seitdem nicht mehr gesehen. Man munkelt, er hat sich in seiner Werkstatt eingeschlossen und ist auf der suche nach ein paar PS. Herauskommen wird er wohl erst wenn er die gefunden hat. Aber dann sehe ich schwarz für den Ferrari. Fortsetzung folgt (hoffentlich).

Da wir schon bei schnellen Audis sind, können wir auch nahtlos zur DTM wechseln. OK, die Schnellsten sind die Audis in den ersten beiden Rennen nicht gewesen, aber es geht voran. Nachdem wir in Hockenheim gleich in der ersten Kurve einen (unverschuldeten) Audi Schrottplatz sahen (McNish, Kristensen) war das schlimmste zu befürchten. Als dann 2 Runden später Martin Tomczyk seinen A4 in der Box abstellte, war die Skatrunde beisammen und der Audi Gott schien zornig zu sein. Dem Audi Urgestein Christian Abt ging dies mächtig auf den Senkel und er startete eine Aufholjagd die es in sich hatte. Respektlos überholte er sogar Mattias Ekström und zeigte diesem, was Audi Gebrauchtwagen Plus bedeutet. Dies war sein bestes Rennen seit langem und endete auf P4.



Beim Rennen auf dem Lausitzring ging es auch nicht ganz ohne Schrott für Audi ab. Ekströms Front löste sich nach einem Rempler mit Jamie Green nach und nach in Wohlgefallen auf. Außerdem gab es dafür eine Durchfahrts-Strafe von der Rennleitung. Kommentar Ekström: er fuhr immer so langsam vor mir her!

Obwohl Garry Paffat das Rennen für sich entschieden hat, sind die Audis super gefahren. Tom Kristensen hat es durch seinen routinierten Fahrstil und an Hexerei grenzende Boxenstops auf Platz 2 geschafft. Die weiteren Audi Platzierungen: P4 Ekström, P5 Kaffer, P6 Stippler, P9 Abt, P11 Capello und P12 Tomczyk. Lediglich McNish konnte das Rennen nach einem Ausritt nicht beenden.



Der RS4 als Safety Car bei der Präsentation in Hamburg.

POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE



Deutschlands führende Automobilzeitschriften haben entschieden: Pirelli Sommerreifen wurden auch in diesem Jahr mit zahlreichen Bestnoten und Testsiegen ausgezeichnet. Vertrauen auch Sie den Besten. Immer.



Pirelli ist stolz, Ihnen die folgenden Ergebnisse zu präsentieren:



ADACmotorwelt: Heft Nr. 3/2005, „besonders empfehlenswert“, P 3000 Energy 175/65 R 14 T und P 6 195/65 R 15 H; Heft Nr. 3/2004, „besonders empfehlenswert“, P 7 205/55 R 16 V • Autobild test&tuning: Heft Nr. 4/2005, „vorbildlich“, P Zero Nero 225/40 ZR 18 Y XL • Auto Zeitung: Heft Nr. 6/2005, „sehr empfehlenswert“, P Zero Rosso 245/45 R 17 Y • auto motor und sport: Heft Nr. 6/2005, „besonders empfehlenswert“, P Zero Nero 225/45 ZR 17 Y XL • sport auto: Heft Nr. 3/2005, „sehr empfehlenswert“, P Zero Nero 235/35 R 19; Heft Nr. 4/2004, „besonders empfehlenswert“, P Zero Nero 225/40 ZR 18 F und 255/35 ZR 18 R • Gute Fahrt: Heft Nr. 3/2005, „sehr gut“, P Zero Nero 225/45 ZR 17 Y XL; Heft Nr. 3/2004, „sehr gut“, P 7 205/55 R 16 W



Willkommen bei Freunden
Der Audi Club International

Der Audi Club International repräsentiert die Interessen aller Clubs der Marken Audi, Auto Union, DKW, Wanderer Horch und NSU.

www.audi-club-international.de