

02. Magazin 2016/2017



Tuning by

gmg

macht **Druck**



40 JAHRE FÜNFZYLINDER 1976 - 2016

Im Gespräch mit Harald Demuth - Norisring Classics
Boxenstop: 7 Gang S Tronic - Fahrbericht Audi 200 quattro 20V
Entschleunigen mit einem VW LT auf Sardinien - **gmg** on tour 2016

INHALT

INTERVIEW HARALD DEMUTH **2****gmg** Boxenstop Youngtimer **5**40 JAHRE 5 ZYLINDER MOTOR **6****gmg** AUDI 200 QUATTRO 20V **10****gmg** ON TOUR **12**NORISRING CLASSICS **14****gmg** BOXENSTOP:
SIEBENGANG S TRONIC **16**ENTSCHLEUNIGUNGSURLAUB **18**
MIT EINEM VW LTLiebe Leserinnen
und Leser,

vor Ihnen liegt die nun zweite Ausgabe unseres Magazins „**gmg** macht Druck“.

Ich möchte mich für Ihr großes Interesse an unserem Ersten bedanken. Die große Nachfrage hat uns bestärkt, damit weiterzumachen.

Es erwartet Sie hier ein Rückblick auf ein ereignisreiches Jahr 2016. Eines der Highlights für mich waren die Fahrten auf dem legendären Norisring.

Es hat mich sehr gefreut, den zweifachen Deutschen Rallyemeister, Harald Demuth, für ein Interview gewinnen zu können. Vor 35 Jahren, 1982, wurde er mit Audi Deutscher Rallyemeister.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß beim Durchlesen,

Ihr Gerald Müller

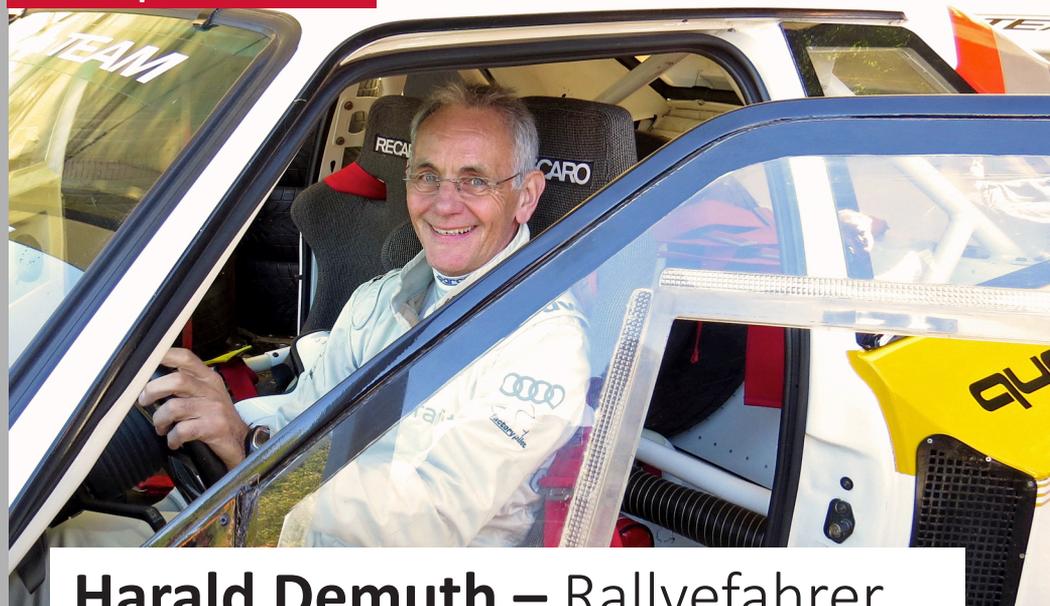
IMPRESSUM

Herausgeber
gmg-Ihr Autofachpartner,
Inh. Gerald Müller
Obere Hofäcker 1
D-97840 Hafenhof

Redaktion:
Gerald Müller, Verena Simon,
Diana Hirsch
Druck: flyeralarm, Würzburg

Erscheinungsweise: 1x jährlich
Bildnachweis:
Diana Hirsch, Eric Engelhardt,
Thomas Wagner, Gerald Müller
Copyright für Beiträge und Bilder
liegt bei Gerald Müller und den
jeweils genannten Urhebern.
Satz-/Druckfehler sowie Irrtümer
vorbehalten.

Im Gespräch



Harald Demuth – Rallyefahrer, Instruktor, Stuntman

Harald Demuth, zweifacher Deutscher Rallyemeister, zeigte nicht nur auf den Rallyestrecken sein Fahrkönnen, sondern auch in diversen Filmproduktionen. Unvergessen der in Cannes ausgezeichnete Audi Werbespot, in dem er in Finnland mit einem Audi 100 quattro auf einer schneebedeckten Skisprung-Schanze fuhr.

Aber das war nicht die einzige Filmproduktion, bei der er beteiligt war. In unserem Interview stellt er sich unseren Fragen und verrät einiges aus seiner Zeit als Stuntman.

GM: Schon als kleiner Bub bin ich mit meinem Kettcar durch den Ort gesauert und habe bereits damals die Handbremswende geübt.

Wie war das bei dir, Harald? Wie bist du zum Motorsport gekommen?

Von zu Hause bin ich in keinsten Weise vorbelastet. Meine Eltern standen der ganzen Sache etwas ratlos gegenüber. Wie bei den meisten Jungen war das Interesse am Auto da. Man wußte auch schon, wo die Herrschaften sind, die zügig durch die Bahnhofoffkurve fahren. Mit 13 oder 14 habe ich irgendwann gesagt: Das mache ich auch, ich werde Rennfahrer.

Gab es schon Trockenübungen auf den Flurbereinigungswegen oder in den Wäldern?

Eher mit dem Fahrrad. Da bin ich schon immer darauf gesessen. Wir haben uns kleine Sprunghügel gebaut und sind Downhill gefahren. Aber immer mit Speed. Das war von Anfang an da.

Was waren deine ersten Rennautos, Rallye-Autos?

An Rallye fahren war zunächst nicht zu denken. Mit 17 oder 18 Jahren habe ich es als Copilot versucht, das war nichts für mich. Mir wird unheimlich leicht schlecht im Auto.

Aber ich hatte den einen oder anderen überreden können: Gib mir doch dein Auto, setz dich daneben hin. Es war eine Zeit des Umbruchs, weg von der Orientierung, hin zu Sprintprüfungen.

Ich kann mich an die Erste erinnern. Ich dachte: Sprint, da gibst du Vollgas. Aber ich habe dann schnell gemerkt, man sollte ab und zu doch einmal bremsen. Der Besitzer, der als Copilot daneben saß, hatte wohl schon mit dem Leben abgeschlossen. (lacht)

Wie bringt man jemanden dazu, sein Auto herzugeben und sich auf den Beifahrersitz zu setzen.

Das weiß ich auch nicht. Ein Metzgermeister und Gaststättenbesitzer aus

Markfredwitz hat mir sein Auto gegeben und hat sich daneben hingesetzt – er war der erste Sponsor.

Es hat ihm Spaß gemacht, wenn es so flott voranging. Anfang der 70er Jahre gab es in Hammelburg eine Braun Rallye, die haben wir vorsichtshalber gleich einmal gewonnen mit seinem BMW Gruppe 1. In der Zeit bin ich dann selber auch Bergrennen und Slaloms gefahren

Was für ein Auto hattest du für die Bergrennen?

Einen BMW 1600 ti.

1600 ti, schick. Mein erster Wagen war ein BMW 2002.

Ja, auf den bin ich dann umgestiegen, BMW 2002 ti Einspritzer. Das Geld von einem Erbe wurde sofort in ein Auto umgesetzt, zum Entsetzen meines Vaters. (lacht) Mit dem Wagen bin ich dann drei Jahre gefahren.

Wie ging es weiter?

Mein Vater hat mich dann auch unterstützt. Er hat sich irgendwann gewundert, warum an seinem 525er BMW plötzliche eine Anhängerkupplung dran ist. Ich sagte: Die braucht man. Weil, du fährst dann am Donnerstag los und bringst mir das Auto zur Rallye.

Ein Jahr sind wir so die Deutsche Meisterschaft gefahren und dann war das Geld weg. Ich dachte: Ok, das war es. Und dann ist das eingetreten, was man sich immer erhofft hatte. Da ruft einer an und fragt, ob ich sein Fahrzeug fahren möchte. Das war der Pressechef von Toyota Deutschland. Zwei bis drei Jahre war ich mit ihnen zusammen.

Dann nahm es seinen Lauf.

Genau. Es folgten dann noch ein paar Einsätze auf Ford. Das war Ende der Siebziger.

Und Dank Walter Röhrle war plötzlich der Rallye Sport in aller Munde: Audi, VW, Opel sowieso und Ford. Die Szene war im Aufbruch und Gott sei Dank habe ich die richtige Entscheidung getroffen und habe mich für Audi entschieden. Obwohl sie da noch keine Erfahrung hatten. All die anderen Teams hatten ja schon Einsätze. Mir war das bei Audi sympathisch. In der Branche wurde schon gemunkelt, dass sie an was ganz Großem dran sind. Meine Entscheidung war richtig.



Das erste Jahr fuhr ich mit dem Audi 80 und parallel wurde auch schon getestet. Wenn beim Testen irgendetwas nicht funktionierte, ging es in die technische Entwicklung. Da wurde konstruiert und paar Tage später hattest du das neue Teil. Das hat mich sehr beeindruckt.

Verantwortlich war Jürgen Stockmar. Er war später bei Opel Entwicklungschef und Vorstand von Magna Steyr in Österreich. Bei ihm habe ich wahnsinnig viel gelernt.

Was mich beeindruckt ist, die Bereitschaft in irgendwelche Autos einzusteigen, die man eigentlich gar nicht kennt. Oder gar nicht weiß, wer sie gebaut hat und dann mit Vollgas loszufahren.

Dir bleibt nichts anderes übrig. Wenn du den Spleen hast, Rallye-Profi zu werden. Der Shakedown ist dann praktisch der Start zur ersten Wertungsprüfung. Du bist noch nicht einmal auf die Bremse getreten, schießt da los und hast den großen Gang drin. Du weißt nichts über die Reifen, über die Bremsen – aber das geht schon.

Ich glaube als Rallyefahrer hast du den Vorteil, dass du dich eben besser aufs Auto einstellen kannst wie ein Rennfahrer. Improvisieren mit dem Auto, das ist in meinen Augen immer Rallye fahren.

Das stimmt. Für mich persönlich ist der Rallye Sport die Königsdisziplin.

Wir sehen dich oft auf historischen Rallye-Veranstaltungen. Das Interesse der Zuschauer ist sehr groß. Woran liegt dieser Zuspruch in deinen Augen?

Die Gruppe-B Autos sind spektakulär. Die heutigen Autos, ich will sie nicht in die Wertung reinbringen, es sind wahnsinnig tolle Autos. Aber wir sind gerade in der Gruppe-B Zeit, Autos gefahren, die nicht erschwinglich waren. Audi quattro, wer konnte sich den leisten? Heute fahren Sie mit Polo und Fiesta. Diese Autos wecken keine Emotionen, aber ein Audi

Quattro oder Lancia Delta – das waren einfach wahnsinnige Geräte. Vielleicht ist das mit der Grund.

Wenn man an Roßfeld denkt oder an die quattrolegende. Was da los ist, das ist unglaublich.

Das ist wirklich unglaublich. Gerade auch bei der quattrolegende. Wenn man sieht, wie viel Mühe und Kapital in dieses Hobby gesteckt wird. Das ist enorm.

Ich habe da auch riesengroßen Respekt. Ich werde ja oft nach den Replikas und Originalen gefragt. Original ist schon wirklich das tollste. Aber für mich ist eine Replika genauso wertvoll, weil es ja jemand bezahlen muss. Wenn derjenige glücklich damit ist, dann hat sich die Replika schon wieder rentiert.

Es gibt so einen blöden Spruch: Die guten Sachen erkennt man an der Anzahl ihrer Kopien – und speziell Audi Quattro. Das ist doch ein Kompliment an die früheren Zeiten.

Ob dann jetzt jede Replika gut ist, das steht auf einem anderen Blatt. Alle reden von PS, aber auch ein Fahrwerk, Lenkung und Getriebe gehören dazu.

Du warst als Rallyefahrer, Instruktor oder sportlicher Leiter erfolgreich. Eines ist aber, glaube ich, nicht so bekannt: du fuhrst Stunts für Serien wie „Alarm für Cobra 11“ oder im Film „Manta, Manta“. Wie kam es zu dem Ausflug in die Stuntman Welt? Etwa durch Hermann Joha, Gründer der Firma Action Concept, der nur 15 Kilometer von meinem Heimatort aufgewachsen ist?

Ich war fast 25 Jahre Chef Instruktor der ADAC-Rallyeschule und da tauchte plötzlich der Name Hermann Joha auf. Vom Namen her kannte ich ihn, persönlich noch nicht. Ich fragte: Was machst du denn da? Joha antwortete: Das ist die einzige Möglichkeit, wo man auf Schotter mal trainieren kann. Du bist außer-

dem die Sprungschanze hochgefahren und da ist irgendwo eine Verwandtschaft zwischen uns beiden. Das war der Moment, wo wir uns kennengelernt haben. Wir haben viele Geschichten zusammen gemacht.

Mhmm, Stunts, ich nenne es lieber Präzisionsfahrten. Ich fahre ja nicht an die Wand, bin ja nicht verrückt. Aber diese Verfolgungsjagden und das Auto möglichst exakt zu platzieren, das ist Rallye fahren. Ich bin stellenweise mit sieben oder acht Leuten von der Rallye Schule oder dem Junior Cup am Set erschienen, für solche Verfolgungen. Manchmal geht es aber einfach nur darum, dass Autos bewegt werden – ohne großes Spektakel. Es hat irrsinnig Spaß gemacht.



Was war dein erster Stunt?

Da kann ich mich nicht richtig daran erinnern. Highlight war aber mit Sicherheit der Film „Manta, Manta“. Da fuhr ich eigentlich alle Autos. Ich wurde am Tag zwei bis drei Mal verändert, also andere Perücke: Du bist jetzt Klaus, jetzt bist du Bertie. Das war eine gute Aufgabe. So ist das mit den ganzen Geschichten, wie für „Alarm für Cobra 11“ oder auch für andere Produktionen, im ZDF „Undtschüß“, oder „Sterne des Südens“. Ich weiß nicht, ob du dich daran erinnerst.

Das sagt mir auch etwas. Aber da habe ich wahrscheinlich wieder an irgendwelchen Autos geschraubt.

Action - Szenen werden akribisch vorbereitet und bis ins kleinste Detail ausgearbeitet. Wie muss man sich so eine Aufnahme vorstellen?

Wir hatten immer einen eigenen Stunt-Regisseur oder Koordinator. Mit ihm haben wir das Drehbuch durchgesprochen. Sie haben gefragt: Wie viele Probeversuche brauchst du? Sag ich: keinen. Wenn die Kamera läuft, komme ich um die Ecken und dann passt es.

Für sie war es auch toll. Du brauchst keine zehn Versuche. Das kostet ja Geld. Das sitzt dann beim ersten oder zweiten Mal. Und weiter geht es. Wie beim Rallye fahren, da hast du ja auch keine Versuche. Man fährt die Wertungsprüfung auch nicht fünf Mal Probe.

Als Audi quattro Fan bin ich neugierig, welche Automodelle hast du für deine Stunts benutzt? Gib es einen Favoriten?

Bei dem Film „Manta, Manta“ hat man diesen superduper Manta Extremumbau, den Til Schweiger fuhr. Außerdem zwei Mercedes 190er und einen Ferrari 328.

Und ab da gab es die Begeisterung für Ferrari oder war die davor schon da?

Die ist, glaube ich, bei jedem. Wer autoaffin ist und nichts mit Ferrari anfangen kann - das gibt es nicht. Ferrari ist die Marke schlechthin.

Da muss ich noch mal tief in mich reinhören.

(lacht): OK. Alles, was aus Italien kommt, ist bei mir immer positiv gesetzt. Deswegen stehen in meiner Garage auch ein paar Alfas.

Von den Motoren bin ich sehr begeistert, allerdings lässt die Verarbeitungsqualität bei den Italienern oft zu wünschen übrig. Das ist wohl eine Glaubensfrage.

Ich habe eine Guilia, Baujahr '74. Im gleichen Jahr kam der erste Golf raus. Der hatte vorne Trommelbremsen, wenn du dich erinnerst. Der Alfa hatte 5 Gang, vier Scheiben Bremsen, Doppelnockenwellen Motor, vier Türen. Also, das war Hightech.

Das war damals die Kampfansage für den BMW 2002?

Absolut, ja. In dem Alfa habe ich einen kleinen Motor, 82 PS aus 1300 ccm. Für damalige Verhältnisse sensationell. Das macht riesig Spaß, damit zu fahren.

Das kann ich mir gut vorstellen.

In Folge 7 „Rallye“ der Kultserie „Irgendwie und Sowieso“ gab es gleich zwei spektakuläre Bus-Szenen. Ich sage hier nur „Buscabrio“. Was war dein aufregendster Stunt?

Bei dieser Szene, wo es das Verdeck weg-

setzt, war ich nicht dabei. Da saß Hermann am Steuer. Sie hatten alles angesägt, damit das Dach auch wirklich runter saust. Irgendeine Strebe fiel dann drei Zentimeter hinter ihm mit Getöse zu Boden. Wenn ihn das getroffen hätte! Aber, das störte den Hermann weiter nicht.

Wenn du als so erfahrener und erfolgreicher Rallyepilot heute in Rennfahrzeuge einsteigst, ist es dann nur noch Routine oder macht es noch Spaß?

Ja, auf jeden Fall. Da brauche ich gar nicht lange überlegen. Man versucht, das, was man zeitlebens gemacht hat, immer noch so hinzukriegen. Ob das jetzt Sport ist, Musik oder eben Autofahren. Du versuchst, das immer möglichst gut umzusetzen. Und das macht einen Heiden Spaß. Wenn ich da an Roßfeld denke. Wie der S1 vom Start loslegt. Da sitzt du drin und hast einfach nur das Grinsen im Gesicht. Ohne diese Leidenschaft brauchst du nicht mehr antreten.

Das stimmt. Ich bin jetzt einmal neugierig. Oben erwähntest du, dass du Musik machst? Mit welchen Instrumenten oder etwa Gesang?

Ich sag immer so leicht salopp: Alles, was ich wenig Schaden anrichten kann, was die Gesamtmusik angeht.

Kein Schlagzeug?

Schlagzeug ist eigentlich mein Lieblingsinstrument. Ich spiele Gitarre, Bass, ein bisschen Keyboard und Schlagzeug. Wir sind zu fünft, hin und wieder treten wir auf. Aber der Spaß steht im Vordergrund.

Wie fühlt es sich an, wenn man den Motorsport noch so betreiben kann.

Es ist schon ein Privileg, das wir das machen dürfen. So ein Gespräch hatte ich einmal mit Bernd Ostmann, dem Redakteur von auto motor und sport. Er war ein sehr guter Co-Pilot, hat dann aber die Journalisten Laufbahn eingeschlagen.

Bei der Unterhaltung kamen wir zu dem Schluss: Uns geht es saugut - Hobby zum Beruf gemacht. Böse Zungen behaupten, man braucht nie wieder arbeiten, wenn dein Hobby, dein Beruf ist.

Wir sind schon irgendwie privilegiert. Und das ist uns auch bewusst.

Harald, vielen Dank für das interessante Interview!



Die Begeisterung für Audi Young- und Oldtimer nimmt immer mehr zu. Doch, wer nicht selber schrauben kann, steht bei vielen Freien- und Markenbetrieben oft vor verschlossenen Toren.

Mit dem Diagnosegerät findet man hier keine Fehler. Hier zählt nicht die modernste Diagnosetechnik, sondern Know-How und langjährige Erfahrung mit diesen Fahrzeugen.

Da sind Sie bei uns an der richtigen Adresse. Young- und Oldtimer begeistern und faszinieren uns nach wie vor. Wir bieten Ihnen jahrzehntelange Erfahrung auf Audi, VW und BMW und die nötigen handwerklichen Fähigkeiten

Unsere Leistungen im Überblick

fachkundige Fehlerdiagnose und Reparatur

Wartung und Service

Teil- und Vollrestaurierung

Karosseriearbeiten, Hohlraumkonservierung

Motorinstandsetzung, -umbauten

Anfertigung diverser Ersatzteile und Leitungen

Erneuerung von Kabeln und Kabelbäumen

Brems-, Öl- und Kraftstoffleitungen Bördlerlungen

TÜV Abnahme, H-Kennzeichen und Fahrzeugbewertungen

www.quattro-shop.de

Ihr Ansprechpartner Herr Gerald Müller



Kabelbäume

Im Laufe der Jahre kann es zu deren Zerfall kommen - die Kabel brechen, die Stecker korrodieren. Zu unseren Leistungen gehört die Reparatur und das Nachfertigen von einzelnen Kabeln bis zu ganzen Kabelbäumen



Moderner Saft für klassische Motoren

Additive, Schmierstoffe und Serviceprodukte von Liqui Moly in unserem Shop in Hafenlohr oder bei www.quattro-shop.de

Kraftstoff-, Bremsleitungen

werden von uns aus Kupfer oder Kupfer-Nickel nachfertigt



Tacho Erweiterung wahlweise bis 300 oder 320 km/h, Instandsetzung, Überholung und Justierung inklusive neuer Ritzel

Es läuft und läuft und läuft

Neu bei uns: Druckstabile und hitzebeständige Schläuche für Audi quattro 10V, 200 quattro 20V, S4/S6, RS2 Sonderanfertigungen nach Muster möglich.



Erhältlich in unseren Shop in Hafenlohr oder unter www.quattro-shop.de

FÜNF GEWINNT

Im August 2016 feierte Audi ein Jubiläum: vor 40 Jahren wurde der erste Fünfzylinder-Ottomotor im Audi 100 der zweiten Generation vorgestellt. Was als Kompromiss entstand, erreichte vor allem im quattro und Motorsport einen Kultstatus.



Audi 100 SE (C2)



Audi 200 5T (C2)



Audi quattro 10V



Audi 200 quattro 20V

Audis Ehrgeiz, ihre Marke konkurrenzfähig mit BMW oder Mercedes zu machen, verdanken wir den Fünfzylinder. Es musste etwas Neues her, um in der Hierarchie der Automarken zu steigen und das Produktangebot attraktiver zu machen.

Um bei den Großen mitspielen zu können, reichten die bis dahin verbauten Vierzylinder nicht aus. Der nächste logische Schritt wäre der damals übliche Sechszylinder gewesen. Doch hier machte der geringe Platz im Motorraum des Audi 100 und die negative Gewichtsverteilung einen Strich durch die Rechnung.

„Sechs Zylinder passen nicht, also machen wir fünf“

Gesagt, getan. Ob die damaligen Entwickler rund um Ferdinand Piëch gehaut haben, was sie da für einen Stein ins Rollen gebracht haben?

Ausschlaggebend für den Audi Fünfzylinder Benzinmotor war das Wissen und die Erfahrung, die Piëch bei der Entwicklung des ersten Fünfzylinder-PKW-Diesels für Mercedes sammelte.

Als Leiter der technischen Entwicklung bestimmte er die Richtung. Als Basis wurde der im VW-Konzern eingesetzte 1,6 Liter Vierzylinder EA 827 genommen und nach Baukastenmethode verlängert.

Der daraus entstandene 2,1 Liter Motor EA828 leistete mit mechanischer Benzineinspritzung 136 PS.

„Der neue große Audi 100. Unser schönstes Stück Technik“

so wurde die zweite Generation des Audi 100 5E (C2), der im März 1977 ausgeliefert wurde, in Werbeanzeigen angepriesen. Trotz anfänglicher Skepsis der Fachjournalisten, erwies sich das Motorkonzept als zuverlässig. Sound und Durchzug schlugen ein. Der Schritt in die gehobene Mittelklasse war gelungen.

Ein Jahr später 1978, stellten die Ingolstädter die erste Dieselsonversion vor: ein Saugdiesel mit zwei Liter Hubraum und 51 kW (70 PS), der mit seinem Normverbrauch in der damaligen Zeit hervorstach. 11 Jahre später hatte Audi auch wieder die Nase vorn: auf der IAA 1989 stellten sie mit dem 100 TDI den weltweit ersten PKW mit direkt einspritzendem Fünfzylinder-Turbodieselmotor vor, der neben seiner Leistung von 88 kW (120 PS) aus 2,5 Litern Hubraum vor allem mit seiner Sparsamkeit überzeugte.

Zurück in die Siebziger. Mit dem neuen Audi 200 5T kam 1979 der Turbolader in die Fünfzylinder Familie. 125 kW (170 PS) und 265 NM Drehmoment

Erster Fünfzylinder-Ottomotor im Automobilbau - Im August 1976 stellt Audi in Luxemburg den Audi 100 der zweiten Generation (C2) vor. Eckdaten: 2.144 cm³ Hubraum, 100 kW (136 PS), Drehmoment 185 NM.

1976

Fünfzylinder-Vergasermotor - Im April 1978 löst der Fünfzylinder-Vergaser mit 85 kW (115 PS) den Zweiliter-Vierzylinder-Basismotor des Audi 100 (C2) ab. Verbaut ist er im Audi 100 5 (C2), im Audi 80 CD (B2), im Audi Coupé GT 5S (B2) und im Audi 100 (C3)

1978

Fünfzylinder-Benziner mit Abgas-Turboaufladung und Ladeluftkühlung - Vorstellung des Audi quattro (B2) auf dem Automobilsalon in Genf. Basis ist das Triebwerk vom Audi 200 5T (C2), jedoch mit Ladeluftkühlung. Eckdaten: 147 kW (200 PS), 285 NM Drehmoment. Optik: Verbreiterte Kotflügel, voluminösere Stoßfänger, Schweller sowie ein größerer Heckspoiler unterscheiden den Audi quattro vom Coupé.

1980



2017 - 40jähriges Jubiläum 1977

Markteinführung des Audi 100 (C2) folgt im März 1977. Ab August 1982 gibt es den Nachfolger des C2, den Audi 100 C3.

Erster Fünfzylinder-Diesel - Im 100 (C2) stellt Audi sein erstes Dieselmodell vor. Eckdaten: 2.0 Liter Hubraum, 51 kW (70 PS), 123 NM Drehmoment. Auch verbaut in der nachfolgenden Generation C3. Ab 1984 gibt es den Motor mit Turboaufladung und 64 kW (87 PS) Leistung sowie 172 NM Drehmoment.

1979

Fünfzylinder-Benziner mit Abgas-Turboaufladung - Verbaut im Audi 200 5T (C2) Eckdaten: 2.144 cm³ Hubraum, 125 kW (170 PS), 265 NM Drehmoment. Er war der erste Audi in der Luxusklasse und hatte serienmäßig die noble Ausstattung des Audi 100 CD an Bord.





Audi Fünfzylinder

waren ausreichend, um mit einem BMW 528i mithalten zu können. Mit einer Vmax von 202 km/h war er damals Europas stärkstes Frontantriebsauto.

Ein richtiger Meilenstein der Fünfzylinder Geschichte war 1980

Hier wurde auf dem Genfer Autosalon der Audi quattro vorgestellt. Wie 1976 hatte der Motor nur 2,1 Liter Hubraum, dank der Turboladung brachte man 200 PS heraus. Mit einem 911er Porsche und seinen 204 PS konnte man hier locker mithalten.

Der permanente Allradantrieb, der Turbolader und die Ladeluftkühlung überzeugten sowohl auf der Straße als auch im Rennsport. Der Sound ist unverkennbar und sorgt immer wieder für Gänsehaut. Elektronische Klangverstärkung fehlte nicht.

In den 80igern begann Audis erfolgreichste Zeit im Motorsport, die bis heute ihre Fans hat. Im Herbst 1980 kam der Audi quattro als Streckenfahrzeug beim Europameisterschaftslauf zum Einsatz. Hannu Mikkola fuhr den Wagen so rasant, dass er, außer Konkurrenz, mit fast einer halben Stunde Vorsprung vor dem Sieger im Ziel war. Der Audi quattro degradierte die Gegner

und fuhr ihnen auf den internationalen Rallyestrecken davon. Die Motorleistung wurde immer wieder gesteigert. Bis 1986 erhöhte sie sich in unterschiedlichen Rennversionen auf offiziell 450 PS. Wie viele es wirklich waren, blieb wohl damals ein Geheimnis.

1983 gab es einen 24 Zentimeter kürzeren und breitspurigeren Bruder des „Urquattros“: den Audi Sport quattro (B2). Der 2,1 Liter Fünfzylinder-Benziner mit Vierventiltechnik, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung war mit 225 kW (306 PS) und 350 NM Drehmoment damals das stärkste Auto für den öffentlichen Straßenverkehr. Aus Homologationsgründen für den Rallyesport war er auf 214 Fahrzeuge limitiert, 164 Exemplare wurden ausgeliefert. Die heutigen Preise des „Kurzen“ hätte sich damals wohl keiner vorstellen können.

Nach dem Abschied aus dem Rallyesport 1986 erzielten die Ingolstädter und ihr Fünfzylinder weitere Glanzleistungen. Für quattro Fans ist Pikes Peak kein Fremdwort. Walter Röhrl brach 1987 mit dem Audi Sport quattro S1 alle Rekorde des Bergrennens in Colorado/USA. Der Wagen mit dem 440 kW (598 PS) starken Fünfzylinder ließ seine Konkurrenten weit hinter sich.

In den Folgejahren mischte der 90 IMSA GTO mit einem nun auf 530 kW (720 PS) und 720NM Drehmoment Turbo aufgeladenem Aluminium Motor die amerikanischen Tourenwagenserie auf.

Die Leistung der Serienfahrzeuge wurde auch immer stärker: 1989 im 200 quattro 20V mit 162 kW (220 PS), damit war er einer der schnellsten Serienlimousinen der damaligen Zeit. 1990 im S2 mit 162 kW (220 PS) aus 2,2 Litern Hubraum. Ab 1991 im neuen S4 mit 169 kW (230 PS), später auch im S2.



1994 erfolgte der Namenswechsel vom S4 zum S6. In Zusammenarbeit mit Porsche ging 1994 der erste RS Motor und bis dahin stärkste Serien Fünfzylinder an den Start: der Audi RS2 Avant mit 232 kW (315 PS) und 410 NM Drehmoment. Der auf einem Audi 80 Avant basierende Sportkombi trug sichtbare Porsche Merkmale und den Porsche Schriftzug.

Audi machte den Fünfzylinder sa-



Fünfzylinder-Benziner mit Kennfeldsteuerung und serienmäßiger Abgasreinigung - komplette Neuentwicklung: Als erster Hersteller optimiert Audi den Fünfzylinder mit einer voll elektronischen Zündanlage samt Kennfeldsteuerung, und einem serienmäßigen Katalysator. Eckdaten: 2.309 cm³ Hubraum, 100 kW (136 PS), 188 NM Drehmoment

1984

Der am meisten verbreitete Fünfzylinder wurde im Audi 100 2.3E (C3), im Audi Coupé 2.3E (B3) und im Audi 90 2.3 E (B3) verbaut. Ab 1990 auch im Audi 100 2.3E (C4) sowie 1991 im Audi 80 2.3E (B4) und Audi Cabriolet 2.3E mit einer Leistung von 98 kW (133 PS) und 186 NM Drehmoment



1983

Fünfzylinder-Benziner mit Vierventiltechnik, Abgas-Turboladung und Ladeluftkühlung - Im September 1983 stellt Audi auf der IAA in Frankfurt a. Main den Audi Sport quattro (B2) vor. Eckdaten: 2,1 Liter Hubraum, Vierventiltechnik, 225 kW (306 PS), 350 NM Drehmoment. Die Auslieferungen folgten ab Mai 1984. Er ist auf 214 Fahrzeuge limitierte Sonderserie, die aus Homologationsgründen für den Rallyesport produziert wird.

1987 *2017 - 30jähriges Jubiläum*

Weltrekord am Pikes Peak mit dem Audi Sport quattro S1 (E2) - 1987 gewinnt Walter Röhrl das legendäre Bergrennen am Pikes Peak (USA) und bewältigt die knapp 20 Kilometer lange Strecke mit 156 Kurven und einem Höhenunterschied von 1.439 Metern in 10 Minuten und 47,85 Sekunden. Eckdaten: 2,1 Liter Fünfzylinder, 440 kW (598 PS), 590 NM Drehmoment



lonfähig. Ende der 90iger war dann aber Schluss und er wurde ausgemustert. Der Fünfzylinder hatte den Wettbewerb mit dem Sechszylinder verloren.

Die letzten, der 2.5 TDI im Audi A6 und der 2.3 Liter Turbo im Audi S6 liefen 1997 aus. Die neuen V6 Motoren, z.B. 1997 im Audi S4 Biturbo, lösten sie allmählich ab.

12 Jahre später wurde das Erfolgskonzept wieder erweckt. 2009 hieß es in Pressemitteilungen.

„Audi baut wieder einen Fünfzylinder - einen ganz besonderen.“

Gemeint war der neue TT RS mit 2,5l Hubraum, Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung. Die quattro GmbH holte aus dem quer eingebauten Motor 250 kW (340 PS). Später folgten der RS3 Sportback und RS Q3. Seit 2010 wurde der Fünfzylinder sieben Mal in Folge zum „Engine of the Year“ in seiner Klasse prämiert.

Im aktuellen TT RS ist er auf 400 PS gewachsen. Der Motor wurde komplett neu entwickelt und wiegt 26 Kilogramm weniger als der im Vorgänger Modell. Kombiniert mit dem quattro Antrieb und dem Doppelkupplungsgetriebe katapultiert er den Fahrer in 3,7 Sekunden auf Tempo 100.

Es ist viel geschehen seit 1976. Der Fünfzylinder wurde konsequent weiterentwickelt. Aber eines ist geblieben: die

Zündfolge: 1-2-4-5-3

, die für den unverkennbaren Sound sorgt.

Aufgabe

Der Fünfzylinder-Reihenmotor soll höheres Drehmoment und höhere Leistung mit nicht zu großen Einzelhubräumen verwirklichen und trotzdem evtl. noch für den Quereinbau geeignet sein. Bei einem Zylinderkopf gegenüber einem echten V-Motor bleiben die Kosten geringer. Eine Motorbaureihe (Vier-, Fünf- und Sechszylinder) mit möglichst vielen gleichen Bauteilen (Kolben, Pleuel, Ventile) wird möglich (Downsizing).

Funktion

Durch fünf Kurbelwellenkröpfungen mit unterschiedlichen Winkeln führen die einzelnen Kolben ihre Hübe zu unterschiedlichen Zeiten aus. Es gibt heute keinen Motor mit vergleichbarer Zylinderzahl außer dem V-Motor, bei dem alle Pleuel eine eigene Lagerung auf der Kurbelwelle haben. Es ist die kleinste Zylinderzahl, bei der sich die Arbeitstakte überlagern. Zündfolge 12453, Zündabstand¹ 144°.

¹Quelle: kfz-tech.de



Fünfzylinder-Benziner mit Vierventiltechnik, Abgas-Turboaufladung und Katalysator (S-Motor) - Mit zwei Katalysatoren, Vierventiltechnik, geschlossenem Tankentlüftungssystem und Diagnose-system ist dieses Aggregat auf einem sehr hohen Stand der Abgasreinigung und -technik.

1988

1989 verbaut im Audi 200 quattro 20V (C3) und im Audi quattro 20V (B2), 1990 im Audi S2 Coupé (B3). Eckdaten: 2.226 cm³ Hubraum, 162 kW (220 PS), 309 NM Drehmoment.

Erster Fünfzylinder-Turbodiesel - Direkteinspritzer in einem Serien-Pkw - Meilenstein der Automobilgeschichte: der Audi 100 TDI. Eckdaten: 2,5 Liter Hubraum 88 kW (120 PS), 265 NM Drehmoment. Verbaut im C3 und C4, ab 1994 mit 103 kW (140 PS) 290 NM Drehmoment.

1989

Leistungstärkster Werks-Fünfzylinder im Motorsport - Audi 90 quattro, IMSA GTO. Eckdaten: 2,2 Liter Aluminium-Motor 530 kW (720 PS), 720 NM Drehmoment

Leistungsgesteigerter Fünfzylinder-S-Motor mit Overboost-Regelung - Im Audi 100 S4 (C4) mit 2,2-Liter-Reihen-Fünfzylinder 20V. Eckdaten: 169 kW (230 PS) 350 NM. Auch verbaut im Audi S2 Avant (B4) und im Audi S2 Coupé (B3). Ab 1994 wird aus dem Audi S4 der S6.

1991

Erster Fünfzylinder RS-Motor - Der Audi Avant RS 2 (B4) ist der bis dato stärkste Serien-Fünfzylinder, den Audi gebaut hat. Mit Turboaufladung, Einspritzung und serienmäßiger Abgasreinigung leistet er aus 2.226 cm³ Hubraum, 232 kW (315 PS) und 410 NM Drehmoment

Letzte Audi Fünfzylinder 2.5 TDI im Audi A6 und der 2.3 Liter Turbo im Audi S6

1997

1994



Mehr Leistung für den Fünffender

Die Möglichkeiten, die Leistung Ihres Fünfzylinders zu steigern, sind vielfältig. Von einer einfachen Modifikation des Steuergeräts bis zu Komplettumbauten von 600 PS und mehr - alles ist möglich. Unser Fokus liegt auf alltagstaugliche Tuningmaßnahmen, die standfest und zuverlässig sind. Wir bieten für die komplette Audi

5 Zylinder Palette Umbauten bis 420 PS an. Alles andere wird individuell nach Kundenwunsch realisiert. Auch die Leistung der aktuellen Audi Modelle kann mit unseren modernen Flashtools gesteigert werden. Nachfolgend stellen wir ein paar Fahrzeuge vor. Mehr dazu finden Sie in der Galerie auf unserer Homepage. www.quattro-tuning.com

**5 Zylinder, 20V, AAN**

Audi S6 , Typ C4



gmg Motorumbau: größerer Turbolader, geänderte Nockenwelle, Steuergerät mit 3bar Sensor, Edelstahl Sportabgasanlage

5 Zylinder, 10V, MC

Audi 200 10V , Typ 44Q



gmg Umbau auf Fünfzylinder 20V (MKB: 3B) Motronik

5 Zylinder, 20V, 3B

Audi 200 quattro 20V , Typ 44Q



gmg Motorumbau: RS2 Technik, verstärkte Pleuellager und Schläuche

5 Zylinder, 20V, ABY

Audi urquattro , Typ 85Q



gmg Motorumbau: Basis MB, Umbau auf ABY mit RS2 Technik, Edelstahl Sportabgasanlage, Rennsportkupplung

5 Zylinder, 20V, 3B

Audi Sportquattro Replika , Typ 89Q



gmg Motorumbau: Umbau Einzelzündung, S1 Abgaskrümmen, Garrett GT35, Zylinderkopfbearb., verstärkte Pleuel, Verdichtungsred., kurze Ansaugbrücke.....

5 Zylinder, 20V, ADU

Audi RS2 Avant , Typ P1



gmg Motorumbau: größerer Turbolader K27, 100 Zeller Kat, Edelstahl Sportabgasanlage

2.5 TFSI mit Benzindirekteinspritzung, Abgas-Turboaufladung und Ladeluftkühlung

- Nach 12 Jahren präsentiert Audi auf dem Automobilsalon in Genf wieder einen Fünfzylinder Ottomotor: den TT RS. Eckdaten: 2.480 cm³ Hubraum, 250 kW (340 PS) , 450 NM Drehmoment.

2009**2.5 TFSI mit Benzindirekteinspritzung, Abgas-Turboaufladung und Ladeluftkühlung**

2015 kommt der Audi RS 3 Sportback der zweiten Generation – das stärkste Auto in seiner Gruppe mit 270 kW (367 PS), 465 NM Drehmoment und einer hohen Verdichtung von 10:1. Seit Frühjahr 2016 ist der Motor auch beim Audi RS Q3 performance im Einsatz.

2015**2012**

2.5 TFSI mit Benzindirekteinspritzung, Abgas-Turboaufladung und Ladeluftkühlung plus- Im **TT RS plus** der Motor 265 kW (360 PS) und entfaltet 465 NM Drehmoment

2016

2.5 TFSI mit Benzindirekteinspritzung, Abgas-Turboaufladung und Ladeluftkühlung - Auf der Beijing Motor Show 2016 wird der weiterentwickelte Audi TT RS Coupé und Roadster vorgestellt . Der neue 2,5 Liter Fünfzylinder leistet nun 60PS mehr als der Vorgängermotor. Eckdaten: 2.480 cm³ Hubraum , 294 kW (400 PS) , 480 NM Drehmoment.

Ab 2011 auch im RS 3 Sportback, ab 2014 im überarbeiteten RS Q3. Hauptunterschied zu dem bisherigen ist, dass das kompakte Fünfzylinder Aggregat quer eingebaut wird.



**Audi 200 quattro 20V - Die zeitgemäße
Form anspruchsvoller Sportlichkeit**

DER DAUERLÄUFER Audi 200 quattro 20V

Nach zwei Jahren intensiven Suchens fand ich im März 1996 den für mich perfekten Audi 200 quattro 20V : schwarz, Limousine, Teilleder-Sportsitze, Klimaautomatik, 16 Zoll BBS Alufelgen und 129.000 Kilometern Laufleistung.

Nun bin ich seit 21 Jahre stolzer Besitzer und habe mit meinem 20V schon 600.000 Kilometer zurückgelegt. Da kann man mit Sicherheit von einem Langzeitfahrbericht sprechen. Ein Auto, das immer noch begeistert, obwohl ich in den Jahren mehrere andere Fahrzeuge parallel besaß bzw. immer noch besitze. Da waren u.a. Audi S2, S3, S4/S6 (5 Zylinder!), RS2, S4 2.7 Biturbo, VW Toaureg... also alles Fahrzeuge, die auch ihren Reiz haben.

Doch ein 200 20V hat einfach einen ganz eigenen Charakter und ist wirklich in keinsten Weise mit einem Audi V8 zu vergleichen, für den er manchmal gehalten wird. Mit dem 200 quattro 20V hatte Audi endgültig den Schritt in die Oberklasse vollzogen: Leistung, Fahreigenschaften, Komfort und Verarbeitungsqualität sind erstklassig.

Der 20V ist eine perfekte Reiselimousine, die mit geringen Modifikationen bis 278 km/h schnell ist und mit 10 bis 14 Litern auf 100 Kilometern zu bewegen ist. Er erwies sich als bärenstarkes Arbeitstier, mit dem ich schwerste Lasten über zwei Tonnen gezogen habe.





Der 200er ist fahrdynamisch gutmütig mit Hang zum Untersteuern, aber mit präziser Lenkung und angenehmer Getriebeabstufung. Die innumfaßte Bremscheibe mit Metallkorb, auch UFO genannt, kommt schnell an ihre Grenzen, damit muß man behutsam umgehen. Mehrmaliges, aufeinanderfolgendes Bremsen von hohen Geschwindigkeiten stehen die Bremscheiben nicht durch.

Der Motor in meinem Audi mit seinen inzwischen 310PS und 440Nm läuft und läuft, inzwischen schon 730.000 Kilometer - der 5 Zylinder hält!

Getriebe hat es in den 21 Jahren ein paar gebraucht, aber bei zwei Tonne Zuglast und der Leistung geht das in Ordnung.

Leichter Verschleiß auch im Innenraum: speziell beim Fahrersitz, da habe ich auch schon den dritten - was wohl auch daran liegt, dass mit den Jahren das eine oder andere Kilo dazugekommen ist. 1996 hatte ich noch zarte 82 Kilo.

Natürlich waren in der Zeit auch einige Gummilager, Dichtungen und Manschetten zu tauschen, aber das sehe ich als normalen Verschleiß.

In all den Jahren hat mich der 200 20V nur einmal im Stich gelassen: als das Verteilerritzel aus Plastik brach. Das sollte sich jeder, der sich mit diesem Fahrzeug beschäftigt, prüfen. Die Plastikritzeln brechen und das Auto steht. Kleiner Tip: Dem kann man vorbeugen, indem man es durch eines aus Metall ersetzt.

Wer sich jetzt für einen Audi 200 quattro 20V interessiert, sollte sich folgende Stellen anschauen und prüfen:

- 01. Lenkung: Dichtheit
- 02. Servopumpe: Dichtheit
- 03. Rost am Tank über dem Vorschalldämpfer
- 04. Kraftstoffleitung: Dichtheit, Zustand, Anschlüsse
- 05. Bremssättel hinten: Zustand, Gängigkeit
- 06. Druckspeicher Bremse
- 07. Bremsscheiben schlagen
- 08. Sturzstreben hinten
- 09. Abgaskrümmter gerissen
- 10. Fensterheber hinten: Funktion
- 11. Korrosion an Kotflügel

Aber, wenn es soweit ist, stehe ich gerne Rede und Antwort.

Der Audi 200 (Typ 44Q) - 1989 feierte das neue Top-Modell von Audi auf dem Genfer Salon seine Weltpremiere. Die sportlichste Version der Audi 200 Modelle wurde knapp drei Jahre gebaut: insgesamt 4767 Limousinen und 1616 Avant. Trotz eines Preises ab 74500,- DM erzielte der 20V über 80 Prozent Verkaufsanteil. Das großzügig verglaste Heck des Avants beeindruckte die Presse und das Publikum. In Schweden und Großbritannien wurde der Audi 200 quattro 20V Avant als Ferrari für Familien bezeichnet.



Technische Daten: Audi 200 quattro 20V	
Motor	5 - Zylinder - 20V Turbomotor, 2,2 Liter, Vierventiltechnik mit Hydrostößel, Einspritzanlage (Bosch Motronic), Klopfregelung und Leerlaufregulierung, 2 Dreiweg-Katalysatoren mit Lambdaregelung
Hubraum	2226 ccm
Leistung kW (PS)	162 kW (220 PS) nach DIN bei 5700 U/min
Verdichtung	9,3:1
Max. Drehmoment	309 Nm bei 1950 U/min
Vmax	242 Km/h
Beschleunigung	0- 100 Km/h: 6,6 Sekunden
Kraftübertragung	5 Gang Schaltgetriebe, Quattro Antrieb, selbstsperrendes Torsen Zwischendifferential, manuell sperrbares Hinterachsdifferential
Fahrwerk	Viergelenk-Trapezlenker Hinterachse, Servolenkung mit Zentralhydraulik, 7,5 x 15 Leichtmetallräder mit 215/50ZR15 Breitreifen
Bremsanlage	Zweikreis-Bremssystem, innumfaßte Bremscheiben vorn, innenbelüftet Scheibenbremsen hinten, innenbelüftet, Hydraulischer Bremskraftverstärker, lastabhängiger Bremskraftregler an der Hinterachse, Anti-Blockier-System
Karosserie	Vollverzinkt

gmg on tour 2016

Wir sind immer mittendrin, ob es Audi Treffen, Messen oder Rallyes sind. Nehmen Sie sich die Zeit für einen Blick in unsere Galerie. Vielleicht entdecken Sie ja dort auch Ihr Fahrzeug.



11. quattrolegende - Vom 07.- 09. Juli wurde St. Gilgen am Wolfgangsee zum zweiten Mal „Home of quattro“. Peter Reischl lud zur 11. quattrolegende ein und die quattros kamen in Scharen. Während man am Freitag noch in aller Ruhe die Strecke auf der Postalm Arena besichtigen konnte, musste man Samstags sein Geschick auf der 3,5 km langen Gleichmäßigkeitsfahrt beweisen. In den zwei Durchgängen sollte man gleichmäßig schnell den Kurs bewältigen, um einen der heißbegehrten Pokale zu erhalten. Das Gleichmäßigkeitsrennen haben wir zwar nicht gewonnen, dafür

wurde unser „Schwarzer“ als ältester quattro bei der quattrolegende prämiert.

Wir hatten auf alle Fälle unseren Spaß dabei und möchten uns an dieser Stellen bei Peter Reischl, den vielen Helfern und den tollen Zuschauern bedanken.



5-Regionen-Tour - Der Audi Club Nürnberg e.V. lud am 18.06.2016 zu seiner zweiten Ausfahrt, der 5-Regionen-Tour ein. Start der ca. 200 Kilometer langen Tour war in Lauf, sie führte uns durch die Fränkische Schweiz, das Nürnberger Land, die Städteregion Nürnberg, das Altmühltal und das Fränkische Seenland und endete in Nürnberg am Motoryachtclub. Obwohl in Altdorf ein Fischmarkt uns den Weg versperrte, kamen alle rechtzeitig zur Mittagsrast am Ludwigskanal an. Das launische Wetter dort mit Regen, Hagel und Sonnenschein tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch. Ab Seite 6 des Roadbooks gab es kurz eine Teilung unserer Gruppe, aber wir trafen uns alle nach einem 15 Kilometer langem Umweg an der Sammelstelle wieder. Immer schön an das Roadbook halten, gell?! ;-)
Nach gut 200 Kilometern erreichten wir unser Ziel in Nürnberg. Im Yachtclub angekommen, ließen wir den Tag beim gemeinsamen Essen nochmals Revue passieren und stießen mit Sekt auf das 25jährige Clubbestehen des Audi Club Nürnberg e.V. an. Herzlichen Glückwunsch!



13. Int. Audi Treffen Neukenroth - Vom 01.- 03. Juli lud der Audi-Sport-Club Kronach e.V. zu seinem 13. Int. Audi Treffen ein. Über 350 Audis kamen nach Neukenroth zur Zecher-Halle. Leider meinte es der Wettergott am Samstag leider nicht so gut mit dem Audi-Sport-Club Kronach. Wie bei jedem Treffen gab es auch hier eine rege Beteiligung bei der Fahrzeugbewertung. Die schönsten erhielten am Sonntag einen der vielen Pokale. Das Essen schmeckte und das Rahmenprogramm für die Damen und Herren passte - so soll es sein.

Wir bedanken uns beim Audi-Sport-Club Kronach für das gelungene Treffen und freuen uns schon auf das nächste 2018, auf dem das 30jährige Club Bestehen gefeiert wird. (Termin 01.- 03.06.2018)



Scuderia Modern Historic - Am 17.09.2016

fand die zweite Auflage der Scuderia Modern Historic statt. Auf die Beine gestellt hat dies die Scuderia Neuburg / Donau e.V. Der Wettergott hatte an dem Tag anscheinend frei, denn es regnete zwar nur einmal, aber dafür den ganzen Tag. Das hatte auch Einfluß auf das Teilnehmerfeld: einige Teams sagten kurzfristig ab oder gingen mit anderen Autos als eigentlich angemeldet an den Start. Ab 11:29 Uhr hieß es für uns Schluß mit lustig. Alles liegt bereit, der Kilometerzähler steht auf null – also, los geht's. Der 171 Kilometer lange Rundkurs startete und endete beim Gasthaus „Zu Müllers“ in Winkelhausen. Die Gegend ist schön, doch allzu viel sieht man nicht, denn man konzentriert sich auf das Roadbook, die Stoppuhren, DKs, SKs und Zeitkontrollen. Wirklich gemein sind die gleich aufeinanderfolgenden Lichtschrankenprüfungen, höchste Konzentration ist hier gefragt. Um an den Sieger, der nur 0,08 Sekunden hinter der vorgegebenen Zeit lag, heranzukommen, heißt es für uns üben, üben, üben. Unser Weg führte uns an Western City in Dasing vorbei – Indianer und Cowboys wurden bei diesem schlechten Wetter leider nicht gesichtet. Dafür aber die Helfer, die tapfer an den Lichtschrankenprüfungen und Durchgangskontrollen durchhielten. Nicht zu vergessen, Thomas Wagner, der mit einer Kamera bewaffnet, die vorbeifahrenden Fahrzeuge „abschoß“. Die zweite Auflage der Scuderia war ein bisschen anspruchsvoller als die erste. - Uns hat es jedenfalls gefallen, der Ehrgeiz ist geweckt! Großes Lob an den Veranstalter und die Helfer.





NI HAO - mit Chinesen durchs We-

serbergland Vom 06. - 08. Mai lud der Treser Club e.V. zum 11. Sommer-treffen nach Hameln ein. Das AutoVergnügen stand dieses Jahr unter dem Motto „Kurven-Airport-Mystik“. 140 Teilnehmer aus dem Oman, Belgien und Deutschland trafen sich am Samstag Morgen im Café Me Lounge zur Startaufstellung und Fahrerbesprechung. 65 Fahrzeuge konnte man am Weserufer bewundern: von Old- und Youngtimern bis zu Treser Unikaten. Sowie das auf 200 Stück limitierte Ein-Liter-Auto XL1 von Volkswagen, ein Plug-in-Hybrid, der Elektro- und Dieselantrieb kombiniert. Auch mit dabei Tagesschau-Sprecher Jens Riewa, der von einem Team des NDR begleitet wurde und als Co-Pilot in einem weißen Jaguar Baujahr 1958 Platz nahm. Das neue Organisationsteam machte es in diesem Jahr besonders spannend und verteilte erst kurz vor dem Start die Roadbooks an die Teams. Gestartet wurde im Minutentakt gleich zur ersten Gleichmäßigkeitsprüfung. Ziel der ersten Etappe war der Flugplatz Kleinenberg, wo uns eine ca. 600 Meter lange Slalom-Strecke erwartete.

Uns hat es jedenfalls viel Spaß gemacht, unseren Audi quattro artgerecht durch die Pylonen zu manövrieren. Nach der Mittagspause galt es noch zwei leichte Prüfungen zu bewältigen, bevor die Tour auf dem Pferdemarkt in Hameln endete. Im Schrittempo ging es in der Fußgängerzone durch die Zieleinfahrt. Vielen Dank an den Treser Club, das Organisationsteam und die 40 Helfern für diese schöne Oldtimerrallye.

Audi Regio Sprint - Mit dem Wagen mitten durch ein Hotel fahren, das macht man auch nicht alle Tage. Nein, wir spielten nicht in einem Actionfilm mit, sondern nahmen am 7. Audi RegioSprint teil, eines der größten Oldtimer-Tagesrallyes in Deutschland. Die Tagesrallye startete für die 250 Fahrzeuge auf dem Parkplatz P11 von Audi und führte uns dann über Rothenburg, Mainburg, Moosburg, Pfaffenhofen und Neuburg a.d. Donau wieder zurück auf die Piazza am Audi-Forum. Auf der etwa 300 Kilometer langen Strecke war uns der Wettergott weitestgehend wohlgesonnen. Es galt Quizfragen zu beantworten, die in manchen Orten zu lösen waren – und nein, in Google ist nicht alles zu finden. Auf der gesamten Strecke gab es Durchgangskontrollen, eine führte uns im Schrittempo zur Stadt-wache an den Ständen des dort stattfindenden Bierfestes vorbei, die wir leider durstig passieren mußten. Bei zwei Prüfungen hieß es Stoppuhr an und los: man mußte in einer vorgegebenen Zeit eine Strecke von wenigen Hundert Metern fahren. Nach gut sieben Stunden empfing uns Ingolstadt stürmisch. Bei der Abendveranstaltung blickte man in erschöpfte, aber zufriedene Gesichter. Und das wohlverdiente Bier gab es dann auch noch.

Eifel Rallye Daun - Vom 21. bis 23. Juli pilgerten wieder über 35.000 Zuschauer aus dem In- und Ausland nach Daun, um bei der 6. Auflage des Eifel Rallye Festivals über 150 Original- und Replika Rallyefahrzeuge in Aktion zu sehen. Obwohl der Shakedown aufgrund heftigen Gewitters abgebrochen wurde, kamen die Rallye Begeisterten auf ihre Kosten. Der zweifache Deutsche Rallyemeister Harald Demuth, der einen von Audi Tradition mitgebrachten original Rallye Sport quattro pilotierte, war begeistert, „so gewaltig viele Zuschauer, diese Veranstaltung verdient nur Superlative.“ Ein Highlight in Daun war der Audi Gruppe S – 30 Jahre nach seiner Schöpfung wurde er erstmals öffentlich zum Leben erweckt: an diesem Wochenende zündete Audi Tradition den 1986 gebauten, aber bis dahin nie vor Publikum bewegten Gruppe-S-Prototypen mit Walter Röhl am Steuer. „Es war ein grandioses Erlebnis, diesen einzigartigen Prototypen bei seiner weltweiten Premiere auf den Prüfungen des Eifel Rallye Festivals steuern zu dürfen.“



11. quattrolegende St. Gilgen a. Wolfgangsee | Eifel Rallye Festival Daun | 2. Scuderia Modern Historic | Roßfeldrennen Berchtesgaden | Alle Bilder auf www.gmg-online.de





Eine Mitfahrt auf dem
Norisring, gefällig?
Bitte einsteigen und los
geht's

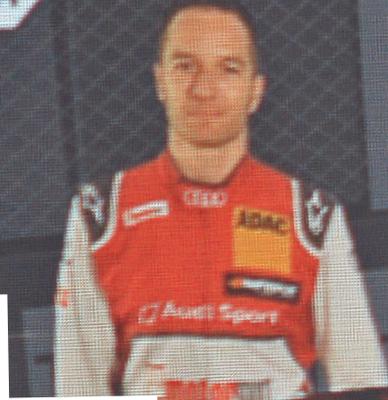
Timo SCHEIDER

#10



AUTOBILD MOTORSPORT Audi RS 5 DTM

48.491



MIT VOLLGAS DURCH NÜRNBERG

Ende Juni fand in Nürnberg das 74. Internationale ADAC Norisring Speedweekend am Dutzendteich statt. Der Norisring, auch gerne das „**Fränkische Monaco**“ genannt, ist der einzig verbleibende deutsche DTM-Stadtkurs. Man ist mittendrin – Straßen und Parkplätze werden für drei Tage gesperrt. 130.000 Besucher wurden zu diesem DTM Highlight erwartet.

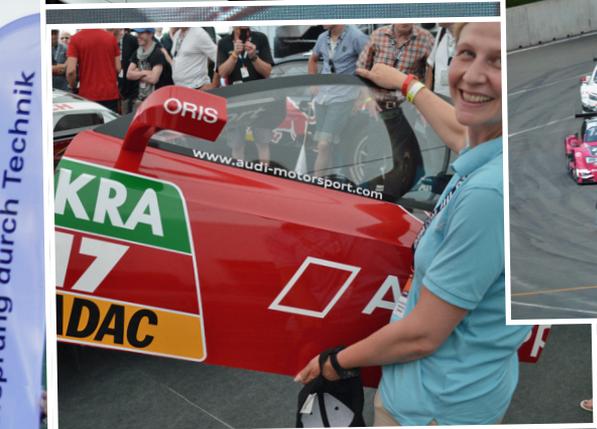
Als Rahmenprogramm fand an den beiden Renntagen die Norisring Classics statt. Unterschiedliche Modelle der Marken Audi, BMW und Mercedes-Benz durften den 2,3 Kilometer langen Stadtkurs mit seinen vier Kurven befahren.

Die Geschwindigkeiten der DTM Boliden wurden von uns zwar nicht erreicht, dennoch manövierten wir unseren „Schwarzen“ standesgemäß durch den Kurs und hinterließen keine Spuren an der „Wall of Shame“ bei der legendären Schöller-S Kurve.

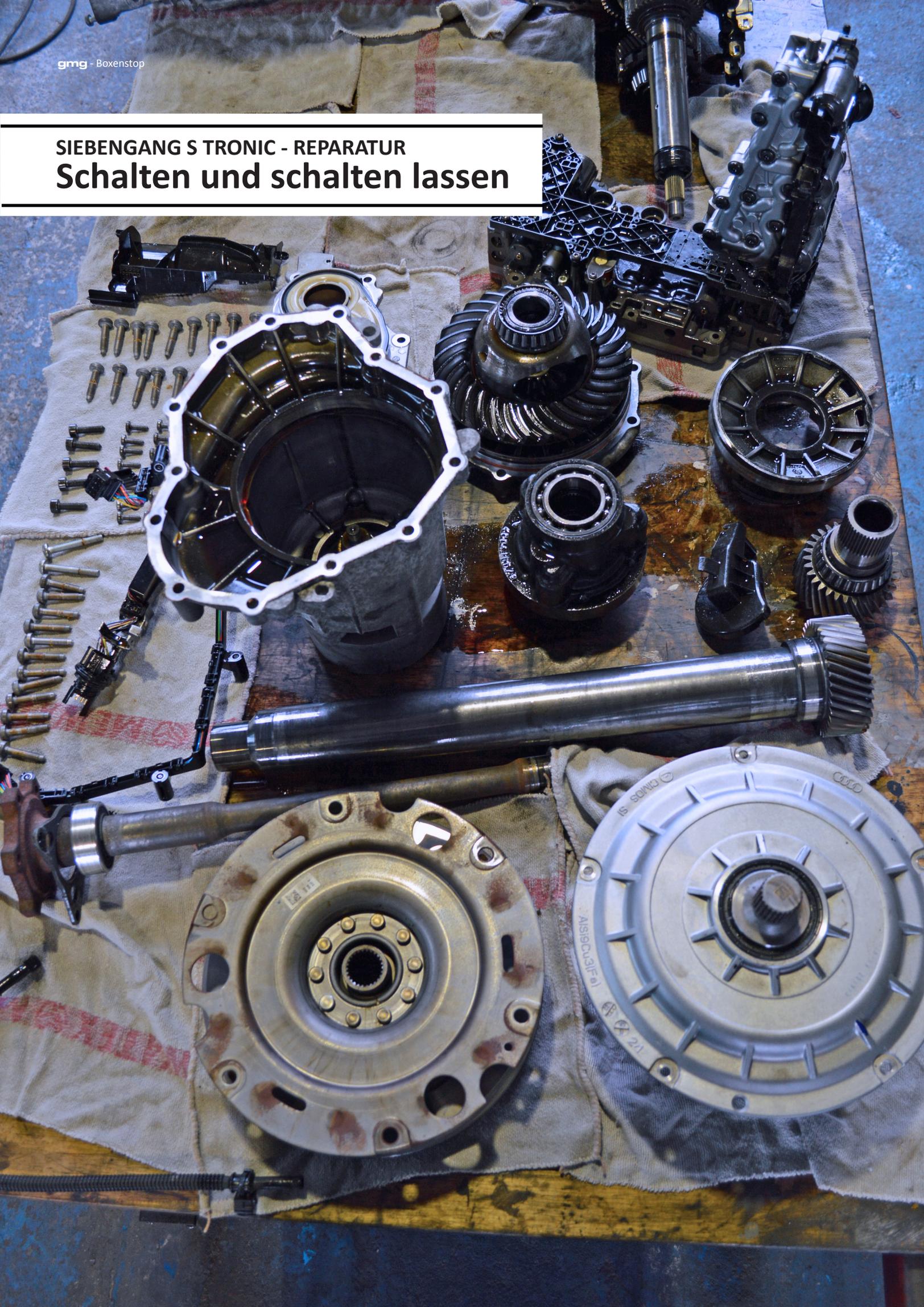
Herzlichen Dank für die Einladung an Audi Tradition, Audi Club International e.V. und den 1. bayerischen Urquattroclub e.V.

Norisring Classics 2016





SIEBENGANG S TRONIC - REPARATUR Schalten und schalten lassen



2008 stellte Audi seine Eigenentwicklung eines Doppelkupplungsgetriebes vor: die Siebengang S tronic.

Konzipiert wurde es für Baureihen mit längs eingebauten, drehmomentstärkeren Motoren und quattro Antrieb.

Der Fahrer kann entscheiden, ob er selbst schaltet oder mit Automatik fährt.

Im manuellen Modus können die Gänge mit dem Wählhebel oder optional mit Wippen am Lenkrad gewechselt werden. Im vollautomatischen Modus kann der Fahrer zwischen den Programmen D (Drive) und S (Sport) wählen.

Laut Audi verkräftet die Siebengang S tronic bis zu 9000 Umdrehungen Drehzahl und kann bis 550 Newtonmeter übertragen.

Meinung des Fachmanns: *Im Fahrbetrieb und bei der Beschleunigung schaltet das Getriebe perfekt. Hingegen muss man bei engen Kurven, bei denen man stark hineinbremst, die Gänge manuell herunterschalten. Das Getriebe braucht sonst zu lange, um beim Beschleunigen aus der Kurve den richtigen Gang zu finden und über das volle Drehmoment zu verfügen. Hat man sich erst daran gewöhnt, macht die S tronic richtig Spaß.*

Das Doppelkupplungsprinzip:

Die Siebengang S tronic besteht aus zwei Teilaggregaten und integriert zwei Lamellenkupplungen, die unterschiedliche Gänge bedienen.

Kupplung K1 ist die große, außenliegende, die das Drehmoment über eine Vollwelle auf die Zahnräder der ungeraden Gänge: 1, 3, 5 und 7 verteilt.

Kupplung K2 ist die kleinere, die mit der Hohlwelle verbunden ist, die ihrerseits um die Vollwelle rotiert und im Inneren von Kupplung K1 integriert liegt. Sie kümmert sich um die Zahnräder der geraden Gänge 2, 4 und 6 sowie den Rückwärtsgang.

K1 und K2 sind immer aktiv, aber nur eine ist kraftschlüssig mit dem Motor verbunden.

Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen: K1 öffnet, K2 schließt. Fährt das Fahrzeug im 5. Gang, also ist K1 zuständig und mit dem Motor verbunden, ist bereits in K2 der sechste Gang eingelegt. Während sich die eine öffnet, schließt sich die andere blitzschnell. Die S tronic ermöglicht somit ein



schnelles Schalten, der Fahrer bemerkt kaum den fließenden Gangwechsel. Ein Mechatronik Modul variiert die Geschwindigkeit des Gangwechsels und regelt die notwendige Kraft.

Die Grundverteilung der Kraft ist beim quattro 60% über die Kardanwelle zum Differential der Hinterachse und 40% über eine Seitenwelle zur Vorderachse. Bauartbedingt kann das Mittendifferenzial bis zu 85% der Kräfte auf die hintere Achse und maximal 65% auf die vordere Achse schicken.

Besonderheit: Die Siebengang S tronic hat zwei getrennte Ölhaushalte. Das Mechatronik Modul und die Ölpumpe werden von einem eigenen Ölkreislauf bedient, ebenfalls separat die Schmierung der Radsätze, des Mitten- und Vorderachsdifferenzials. Somit erhalten jede Komponenten die optimalen Schmierstoffe.

Typische Fehler der Mechatronik

- Keine Kommunikation bei der Diagnose der Mechatronik
- Der Gang springt bei der Fahrt raus
- digitale Ganganzeige im Kombiinstrument verschwindet
- Fehler des Drehzahlmesser
- Der Gangwechsel ist bei der Fahrt unmöglich oder nur mit starkem Ruckeln verbunden
- Getriebe schaltet in die Notlauf Funktion

Geschichte: Auch in der Rallyeszene kam ein Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz. 1985 wurde es von Walter Röhrl im Sport quattro S1 getestet. Mit einem kurzen Tipphelb, der elektrisch gesteuert wurde, konnte er blitzschnell die Gänge wechseln.

Reparaturauftrag für gmg

Fahrzeug: Audi A4 2.0 TFSI quattro

Fehler: Die 7 Gang S tronic lässt sich nicht mehr schalten, das Fahrzeug bleibt stehen. Nach dem Neustart läuft der Wagen im Notprogramm.

Reparaturablauf:

Zunächst wurde das defekte Getriebeaggregat durch Sichtprüfung und Fehlerauslese des Steuergerätes detailliert geprüft, um die Ursache für den Schaden festzustellen.

Nach Fehlerfindung wurden hier die Kupplungslamellen, der Kabelbaum, die Filter, Dichtungen und diverse Kleinteile sowie das Sensormodul gewechselt.

Seitdem funktioniert die S tronic wieder fehlerfrei.

Richtige Wartung

Alle 60.000 Kilometer Getriebespülung, um den Lauf der S tronic geschmeidig zu halten.

WENN EINER EINE REISE TUT: ENTSCHLEUNIGUNGSURLAUB MIT EINEM VW LT

Entschleunigung ist heute das buchstäbliche Urlaubsziel. Die einen leisten sich dafür einmal im Jahr ein 5-Sterne-all-inclusive Hotel auf Bali. Anderen genügt ein Gaskocher, zwei Stühle und ein Camper – und hier gilt: je älter, desto kultiger. Klar, dass man mit einem VW-LT, Baujahr 78 verdammt kultig unterwegs ist. Allen Skeptikern zum Trotz („mit so einem alten Ding kann ja sonst was passieren!“) machten wir uns dieses Jahr mit genau so einem Prachtstück namens „Lydia“ auf den Weg gen Süden, nach Sardinien.



Pascal, Gerald's Nefte, entspannt am Steuer von „Lydia“



Eigener Strand am Camping Arco Lido am Garda See



Lydia auf Sardinien

An dieser Stelle sei erwähnt: Ganze fünf Jahre habe ich gebraucht, um meinen Freund Pascal von einem Campingurlaub zu überzeugen. Das Bild links entstand eine halbe Stunde nach Abfahrt und spricht Bände.

Tür zu, Motor an – und sofort mit-tendrin im Urlaubsfeeling. Gestresster Fahrer? Fehlanzeige!

Mit 74 PS setzt die buchstäbliche Entschleunigung spätestens auf der Autobahn ein. Und so tuckerten wir mit gemütlichen 80 bis 100 km/h der Sonne entgegen. Mit jeder Menge Abenteuerlust (ich!), Bedenken (Pascal!) und unnützem Campinglaji – Krimskrans im Gepäck.

Gestartet bei gmg in Hafenlohr (Lydias glücklichen Besitzern) haben wir uns als erstes - zugegeben ambitioniertes - Ziel den Fernsteinsee auserkoren. Während Google-Maps die Strecke mit 4,5 Stunden voraussagte, benötigten wir mit unserer alten Lady ca. 6. Was dazu führte, dass wir erst um 23 Uhr am See eintrafen und natürlich am Campingplatz niemand mehr am Check-In saß. Umso glücklicher waren wir zu sehen, dass die Schranke zum Platz geöffnet war. Also schlichen wir uns so gut es eben mit einem Oldtimer geht auf einen Stellplatz und entschlossen uns am nächsten Tag bei der Rezeption vorstellig zu werden. Nachdem wir am Morgen unsere Schulden begli-

chen und zum ersten Mal Camper-like gefrühstückt hatten, hieß es: Auf geht's nach Torbole am Gardasee. 4,5 Stunden später dort angekommen, entschlossen wir uns für zwei Nächte Halt zu machen. Mit eigenem Strand und Bombenwetter hatte uns der Campingplatz Arco Lido sofort von einem kleinen Italien-Kurzurlaub überzeugt. Herrlich: Einfach treiben lassen. Welche andere Art des Reisens erlaubt einem so viel Spontanität?

Nach zwei Nächten Gardasee ging es schließlich nach einem kleinem Stadtbummel durch Bologna weiter nach Livorno, wo schon die Fähre darauf wartete uns an unser eigentliches Ziel zu bringen. Über Nacht sollte es übers Meer auf die Insel gehen. Was wir damals noch nicht wussten, auch auf der Fähre gilt: First come, first serve. Wir wunderten uns zwar warum alle so hektisch mit ihren Decken und Kissen an uns vorbeirannten, haben aber erst zu spät realisiert, dass es hier um nichts Geringeres als den Kampf um die besten Schlafplätze ging. Bei uns wurde diese Nacht nichts aus einem erholsamen Nickerchen, wir verbrachten die Fahrt im hellerleuchteten und voll beschallten Restaurant. Und so erreichten wir ein wenig zerknittert aber trotzdem bester Laune nach insgesamt 4 Tagen Sardinien am Morgen des 9. Juli.

Wir gingen in Olbia – im Osten der Insel von Bord und machten uns gleich auf, an der Panoramastrasse der Küste entlang die herrliche Insel zu erkunden. Unser erster Campingplatz auf Sardinien war zugleich auch einer der schönsten. Cannigione hieß das beschauliche Örtchen direkt an der Costa Smeralda, an dessen Ortsrand sich Camping Isuledda befand. Ein 5-Sterne-Campingplatz, der jeden einzelnen seiner Sterne verdient



Camping Su Marina

hat. Nicht zuletzt wegen seiner hamerschönen Stellplätze mit Meerblick. Leider hat die Buena Vista Option ihren Preis, diese Plätze fallen in die teuerste Kategorie, aber die Investition lohnt sich. Das erkennt man spätestens, wenn man morgens verschlafen aus dem Bus blinzelt und gleich türkisblaues Wasser erblickt. Wir überlegten kurz, die restlichen 10 Tage einfach hier zu bleiben, aber schließlich wollten wir auch was von der Insel sehen, nachdem wir so einen langen Weg hinter uns hatten.



Camping Isuledda in Cannigione

Und so packten wir nach drei Nächten wieder unsere sieben Sachen und tuckerten nach Palao, von wo aus wir die Fähre zur Isola Maddalena nahmen. Dieses kleine vorgelagerte Inselchen im Nordosten von Sardinien ist bekannt für seine karibischen Strände und mindestens einen Tagesausflug wert, wir verbrachten hier eine Nacht und widmeten uns anschließend wieder der Hauptinsel, wo es dann über Castelsardo und das Capo Testa nach Alghero ging. Alghero ist die wahrscheinlich touristischste Stadt Sardinien, hat aber trotzdem ihren Charme nicht verloren und lädt zum Bummeln und Restaurantbesuch ein. Wer Fisch liebt, dem sei das „El Corallo“ ans Herz gelegt. Ein wirklich hervor-

ragendes Restaurant mit ausgefallener Meeresfrüchteküche (unbedingt die „Antipasti Misto“ probieren: eine 6-Gänge-Vorspeise für 2 Personen, danach ist man satt).

Nachdem wir bisher immer an der Küste entlang gefahren waren, fuhren wir von Alghero im Westen der Insel einmal quer durch das Landesinnere an die Ostküste nach Cala Gonone am Golfo D’Orosei. Hier bietet sich dem Urlauber ein ganz anderes Bild als an der Costa Smeralda mit ihren weißen Sandstränden. Am Golfo D’Orosei dominieren felsige Steilküsten und beeindruckende Grotten. Auch deswegen gilt die Gegend als Kletterhotspot der Insel. Nach zwei Nächten zog es uns wieder Richtung Olbia, wo in 3 Tagen die Fähre zurück nach Genua gehen würde. Auf dem Weg dorthin machten wir noch ein letztes Mal für 2 Nächte halt. Zwischen Budoni und San Teodoro wartete mitten in der Pampa der krönende Abschluss unserer Reise auf uns: Camping Su Marina, ein kleiner einfacher Campingplatz mit Quasi-Strandstellplätzen. Schlappe 4 Meter trennten uns vom kühlen Nass! Hier hätten wir es noch ewig aushalten

können – trotz der Schlupfwespen auf deren Nestern wir aus Versehen geparkt hatten und die darüber not amused aber trotzdem extrem friedlich waren. Wir haben uns aneinander gewöhnt.

Schweren Herzens machten wir uns dann am 14.Tag unserer Reise wieder auf nach Olbia und fuhren 8 Stunden später - und recht erholt, weil wir ja jetzt wussten wie der Hase bei so einer Nachtfahrt läuft- in Genua von der Fähre. Um uns wieder an unsere Landsleute zu gewöhnen, machten wir noch eine Nacht Stopp in Malcesine und traten dann endgültig den Heimweg an.

In München angekommen, stiegen wir zwar tauber (weil Motor direkt unter dem Fahrersitz), aber auch stärker (weil keine Servo) und vor allem seeliger aus einem LT, der in 3 Wochen unser Zuhause geworden und uns ein großes Stück ans Herz gewachsen war. Das nächste Abenteuer kann kommen, sogar Pascal freut sich drauf!



Text/Fotos: Diana Hirsch



Eric Engelhardt

www.quattro-tuning.com



gmg-Ihr Autofachpartner
Inhaber Gerald Müller
Obere Hofäcker 1
D-97840 Hafenlohr

Tel. +49 (0) 93 91 - 9 08 85 68
Fax +49 (0) 93 91 - 9 08 85 75
Mobil: +49 (0)1 71 - 8 08 94 40
Email: kontakt@gmg-online.de

Einige Termine für 2017

- 02.-05.03. **Retro Classics**, Stuttgart, Oldtimermesse
- 05.-09.04. **Techno Classica**, Essen, Oldtimermesse
- 09.April **Klassikstadt Frankfurt**, Saisonstart **gmg** on tour 2017
- 29.April **Audi Regio Sprint**, Ingolstadt, **gmg** on tour 2017
- 15.06. **30 Jahre Bavaria Historic Maxlrain** **gmg** on tour 2017
- 18.06. **Flach an der Bracht** **gmg** on tour 2017
- 23.-25.06. **3. ACI Treffen**, Nohra **gmg** on tour 2017
- 28.06.-01.07. **quattrolegende**, St. Gilgen, **gmg** on tour 2017
- 20.-22.07. **Eifel Rallye Festival**, Daun