

03. Magazin 2017/2018



Tuning by

gmg

macht Druck



20
Jahre
Jubiläum

1998-2018

gmg-Ihr Autofachpartner

**Im Gespräch mit Walter Treser - DSK Schotter Performance
Boxenstop: TFSI Kolbenringe - Audi S4 2.7 Biturbo - Audi RS2
Porsche Museum ehrt Walter Röhrl - gmg on tour 2017**

INHALT

Interview mit Walter Treser **2**

Treser Tage bei **gmg** **5**

gmg ON TOUR 2017 **6**

12. AutoVergnügen Treser Club **8**

Eifel Rallye Festival **9**

1. Hamburg Motor Classics **10**

12. Classic Days - Schloss Dyck **11**

gmg Audi S4 2.7 Biturbo **12**

Walter Röhrh - Genie auf Rädern **15**

Porsche - Treffen der Generationen **16**

gmg Erfahrungsbericht Audi RS2 **18**

Social Media **gmg** **19**

gmg Boxenstop: TFSI Kolbenringe **20**

Tuning by **gmg** **22**

gmg DSK Schotter Performance Day **24**

gmg Ein VW LT in Südfrankreich **26**

20
Jahre
Jubiläum
1998-2018



Liebe Leserinnen und Leser,
vor Ihnen liegt die nun dritte Ausgabe un-
seres Magazins „**gmg** macht Druck“.

Von der letzten Ausgabe konnten wir
1000 Exemplare an den Mann und die
Frau bringen. Vielen Dank für das große
Interesse.

Es erwartet Sie hier ein Rückblick auf ein
ereignisreiches Jahr 2017. Das Schotter-
training mit Armin Schwarz war für mich
ein besonderes Highlight.

Zu unserem 20. Jubiläum hat es mich sehr
gefreut, den Entwickler und Namensge-
ber des quattro, Walter Treser, als Inter-
viewpartner zu gewinnen.

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,
Treser Club e.V., Gerald Müller

Copyright für Beiträge und Bilder
liegt bei Gerald Müller und den
jeweils genannten Urhebern.
Satz-/Druckfehler sowie Irrtümer
vorbehalten.

Im Gespräch



Walter Treser – Meilensteine aus seinem Leben

Die meisten Menschen setzen sich Ziele im Leben. Aber damit allein
ist es nicht getan, man muss etwas dafür tun - handeln. Und genau
das hat Walter Treser in seinem bewegten Leben getan.

Er ist Ingenieur für Kraftfahrzeugbau und Flugzeugbau, war Rennfah-
rer, Sportchef bei Audi und Opel, Projektleiter und Namensgeber des
Audi quattro und schließlich selbstständiger Automobil-Unternehmer
mit eigenem Tuningbetrieb in Ingolstadt und Sportwagenbau in Berlin.
Heute wollen wir mit ihm über seine wichtigsten Meilensteine im
Leben reden.

**GM: Als „Entwicklungsauftrag 262“
startete im Frühjahr 1977 das Allrad
Projekt. Sie sind als Projektleiter
zusammen mit Entwicklungsvor-
stand Dr. Ferdinand Piëch und dem
Fahrwerkversuchsleiter Jörg Bensinger,
die Väter des quattro Antriebs.
Unter welchen Bedingungen ent-
stand die quattro - Idee bei Audi?
Es begann ja im Geheimen.**

WT: Es begann tatsächlich alles sehr
geheim und auch sehr klein. Die ge-
nannte Entwicklungsnummer und
ein Budget gab es erst viel später. Als
Jörg Bensinger nach eindrucksvollen
Testfahrten mit einem vierradge-
triebenen Iltis aus dem finnischen
Schnee zurück kam, versprach er, mit
mehr Power „alle zu verblasen“. Ich
wollte aber keinen Über-Iltis, sondern
ein schickes, starkes und sportliches
Coupé mit Allradantrieb. Und so bau-
ten wir, ohne viel darüber zu reden,
den ersten Prototyp. Wir hatten von
Anfang an große Ambitionen. Dass
daraus dann die Idee wurde, die Audi

und die ganze Autowelt veränderte,
ahnten wir aber erst später.

**Apropos Geheimprojekt: War die
Entstehung des Audi 80 Avant nicht
auch eine verdeckte Aktion?**

Das stimmt. Audi war damals in sei-
nen Produktentscheidungen noch
stark von VW abhängig und wollte,
um den Passat Variant zu schützen,
nicht, dass Audi einen Kombi auf
Audi-80-Basis baut, und hat es verbo-
ten. Ich hatte inzwischen aber bereits
meine eigene Firma, und so verab-
redeten Piëch und ich, bei mir einen
80 Avant zu bauen. Wir nannten ihn
TreserAudi Avantgarde und stellten
ihn auf meinen Stand auf der IAA. Die
Händler waren begeistert und VW
musste schließlich zustimmen.

**Sie waren auch der Namensgeber
des quattro. Welche Rolle spielte da
ein Parfüm von 4711?**

Nochmals vielen Dank dafür.

Ich suchte lange nach einem Na-

men, der gleichzeitig zum Gattungsbegriff für alle Allrad-Audis werden sollte. Mir fiel „quadro“ ein, das international für Quadrat oder Vier verstanden wird. Piëch schlug dann vor, es mit Doppel-t zu schreiben, was noch sportlicher klingt. Problematisch war nur, dass die Entscheidungsgewalt für Namen in Wolfsburg lag. Und dort wollte man unbedingt „CARAT“. In der entscheidenden Sitzung holte ich ein Fläschchen Parfüm aus der Tasche und sagte „Ihr werdet doch unser schönes Auto nicht mit dem Namen eines Hausfrauenparfüms verunstalten...“

Wie wichtig war der Einstieg in den Motorsport für die Produktion des Serienfahrzeugs?

Ich denke, das war ganz entscheidend. Die ganze Welt baute Autos nur mit Einachsantrieb. Zudem gab es vor uns schon ein paar Fahrzeuge mit Allradantrieb, die aber alle nicht erfolgreich waren. Es galt also zu beweisen, dass wir eine bessere Lösung hatten. Und was wäre besser gewesen, als der Welt im Motorsport die quattro – Überlegenheit zu zeigen, auf Schnee und Eis, Schotter und Asphalt.

Sie waren maßgeblich an der Entwicklung des Audi quattro beteiligt. Als es dann mit der Serienproduktion weitergehen sollte, entschied Piëch, dass sie die Projektleitung dafür abgeben und für den Audi Motorsport verantwortlich sein sollten. War das für sie der nächste logische Schritt oder wären sie lieber bei der Serienproduktion federführend geblieben?

Mein Traum war es von Kind an, Motorsport zu betreiben. Da war es nur folgerichtig, mit dem quattro jetzt auch den Schritt auf die Rallyepisten zu machen.

Wieso hatten die Fahrer zu Beginn Probleme mit dem Allrad?

Obwohl wir glaubten, an alles gedacht zu haben, war doch sehr viel Neuland dabei. Das Auto war groß, kopflastig und neigte trotz dreier Differentiale zum Untersteuern. Dazu ein drehmomentstarker Motor mit riesigem Turboloch: Es gehörte schon viel Mut und Talent dazu, das zu beherrschen. Nur Walter Röhrl konnte das auf Anhieb.

Wie brachten Sie den „Schwarzen Vulkan“ in das Werksteam von Audi?



Nachdem Röhrl beim ersten Anlauf, ihn für das Werksteam zu gewinnen, abgesagte, wollten wir die Internationalität unseres Engagements demonstrieren. Ich fand die Kombination des erfahrenen kühlen Blondens mit den blauen Augen, Hannu Mikkola, und der heißblütigen Michèle Mouton mit den braunen Augen und schwarzen Haaren für äußerst attraktiv. Zudem war es spannend zu sehen, wie sie der Männerwelt zeigte, zu welchen Leistungen sie fähig war. Großartig!

1982 machten Sie sich mit ihrer Firma Walter Treser GmbH – für Automobiltechnik und Design selbstständig. Wie war hier die Erfahrung, ohne große Ressourcen wie bei Audi Fahrzeuge und Tuningteile zu entwickeln und zu finanzieren?

Ich hatte schon eine gewisse Bekanntheit, gute Ideen und fand auf Anhieb gute Mitarbeiter, die den gleichen Leistungswillen hatten. Der Verkaufserfolg der schwarzen Treser Rückleuchten half mächtig den Anfang zu finanzieren.

Als erstes Auto bauten Sie einen Audi quattro komplett um. Danach folgte gleich das nächste ehrgeizige Projekt: einen quattro Roadster mit vollversenkbareren Hardtop-Klappdach. Die Lösung wurde patentiert, lange bevor z.B. Mercedes mit dem SLK folgte. Wieso haben Sie sich für ein versenkbares Hardtop entschieden?

Meine Vision war es, den Komfort eines geschlossenen Coupés mit dem Vergnügen des offenen Cabrios zu verbinden. Dabei sollte das Hardtop ganz einfach wie ein großes Schiebedach per Knopfdruck verschwinden. Die Konzeptidee wurde dann tatsächlich von fast allen Automobilherstellern weltweit übernommen.

Im selben Jahr entstanden bereits die ersten Skizzen für ihr „Jugendauto“,

den Treser T1. 1985 gründeten Sie dann Ihre zweite Firma, die Walter Treser GmbH in Berlin. Die Prototypen Treser T1 Cabrio und T1 Coupé wurden 1987 auf der IAA vorgestellt. Das Interesse war groß.

Sie haben beim T1 Ihr Wissen und Können als Ingenieur für Kraftfahrzeugbau und Flugzeugbau perfekt kombiniert. Was zeichnet den T1 aus?

Er verkörpert für mich das Ideal für junge und jung gebliebene Autofans: kompakt, handlich, leicht und aerodynamisch, mit ausreichend Leistung und einem Mittelmotor, wie es sich für richtige Sportwagen gehört. Eine schicke, eigenständige Karosserie, Alu-Rahmen und Komponenten aus dem großen Audi/VW-Baukasten für überschaubare Kosten. Geplant als Coupé, Klappdach-Cabrio und sportlicher Roadster.

Hat das Konzept andere Automobilhersteller beunruhigt und/oder wurden Ihnen da auch Steine in den Weg gelegt?

VW war aufgeschlossen und hilfebereit. Der Vertrieb sollte exklusiv über VW Händler erfolgen.

1988 kam die motorsportliche Variante der T1 Baureihe, der TR1, im Hydro Aluminium-Cup als Vorrennen in der DTM zum Einsatz. War dies einer der wichtigsten Meilensteine in Ihrem Leben?

Am 29. Mai 1988 starteten 18 Treser Autos in einem eigenen Treser Cub auf der Avus in Berlin, wo auch meine Fabrik entstand und die Autos gebaut wurden, und ich war selbst dabei. Am Start war ich letzter, im Ziel fünfter, direkt hinter Tom Kristensen, der damals sein erstes internationales Rennen fuhr. Es war der vielleicht schönste Tag meines Lebens.

Was viele vielleicht nicht wissen: Sie waren Sportchef bei Opel in der DTM. Was hatten Sie mit der Entwicklung des Calibra zu tun?

Nachdem die Finanzierung meiner großen Träume platzte, war meine neue Herausforderung, Opel mit dem Calibra in die DTM zu bringen. Der bekam selbstverständlich Vierradantrieb, sequenzielles Getriebe, hydraulische Ventilsteuerung und alles was technisch möglich war. Mit Keke Rosberg und Klaus Ludwig hatten wir auch dort ein wahres Dreamteam.

Wie war der Schritt von der Rallye zur Rundstrecke?

Auch wenn die Anforderungen an die Fahrzeuge verschieden sind; die technischen Herausforderungen sind gleich: Das Auto muss leicht, gut fahrbar und zuverlässig sein.

Im Rallyesport kommen die große Bandbreite und Vielseitigkeit hinzu. Im Rundstreckensport die Perfektion.

Gab es Unterschiede zwischen Audi und Opel an Dinge heranzugehen?

Audi war damals noch klein, kurze Wege und eine eingeschworene Truppe, die vieles ermöglicht hat. Und es gab Ferdinand Piëch.

Opel war als Tochter der riesigen GM weniger beweglich, aber auch hier gab es tolle Mitarbeiter, die halfen, Berge zu versetzen.

Die Leidenschaft Sachen zu entwickeln, zu verbessern liegt Ihnen im Blut. Was schlummern da noch für Ideen und Visionen?

Ich war Rennfahrer, Rennleiter, Autoentwickler und Autobauer, aber eigentlich immer nur Auto-Fan. Ich hatte das Glück, dies alles ausleben zu können. Heute bin ich 77 und beobachte alles mit viel Interesse, aber mit Abstand. Ich sehe die deutsche Autoindustrie vor der Herausforderung, die richtige Balance zu finden, zwischen modernen Möglichkeiten durch autonome und elektrische Mobilität und der Freude am Besitz eines Fahrzeugs und am Fahren.

Mein Lebensmotto war Autovergügen. Und das gilt es zu bewahren.

Walter Treser, vielen Dank für das interessante Interview!



Stationen eines bewegten Lebens

Walter Treser wird am 18. April 1940 in Bad König im Odenwald geboren. Es herrscht Krieg und Armut, doch im elterlichen Hotel findet sich ein Opel Blitz mit Holzvergaser und ein Sachs Motorrad. Mit acht Jahren kann er beides fahren, und es gibt bald nur einen Wunsch: Rennfahrer. Zuerst studiert er Kraftfahrzeugbau und Flugzeugbau, fährt 1962/63 Rennen im DKW Junior, wird Werksfahrer bei der Auto Union und kauft 1964 einen Lotus-DKW Formel 3. Als das Geld alle ist, macht er Rennpause, bis er 1969/70/71 bei BMW Alpina im Werksteam u.a. die Tourenwagen EM bestreitet. Doch der Höhepunkt seines Rennfahrer- und Autolebens ist schließlich der Start beim Avus-Rennen in Berlin am 29.5.1988 in seinem selbst entwickelten und in der eigenen Fabrik gebauten Treser TR 1.

Als junger Ingenieur ist Walter Treser von 1966 bis 1976 Versuchsleiter bei Veith-Pirelli, wo er zahlreiche Innovationen bei Breit- und Sportreifen initiiert. Ab 1976 leitet er bei Audi in Ingolstadt die Fahrzeugkonzeptentwicklung und ist treibende Kraft bei der Entwicklung und Realisierung des revolutionären

Audi quattro. Auch der Name „quattro“ ist seine Idee. Als Sportchef führt er Hannu Mikkola und Michèle Mouton zu ersten Erfolgen in der Rallye-WM.

Ab 1982 baut er seine eigene Firma für Automobiltechnik und Design in Hofstetten, dann Ingolstadt, auf. Parallel erfolgt in Berlin ab 1985 die Entwicklung und Produktion des Sportwagens Treser TR 1, der den Traum vom selbständigen Automobilproduzenten verwirklicht. Zur Erprobung der Fahrzeuge wird die Rennserie Hydro Aluminium Cup gegründet und 1988 im Rahmen der DTM ausgetragen. Als die Finanzierung der Serienfertigung des Sportwagens scheitert, kehrt Walter Treser

als Rennleiter bei Opel zum Motorsport zurück und führt den spektakulären Allrad-Calibra 1992 in die DTM. Ab 1996 verantwortet er als Direktor der Vorausentwicklung Konzeptideen und Fahrzeugmodelle, bis er sich 2003 in den Ruhestand verabschiedet.

Heute ist Walter Treser Ehrenpräsident des Treser Club und tief im Clubleben verwurzelt.



Mehr über den Treser Club e.V erfahren
- einfach QR-Code scannen





Technische Daten

TreserAudi quattro



Bauzeit: 1982 - 1991
 Stückzahl: ca. 60
 Neupreis: ab 80.000,- DM
 Abmessungen: L x B x H =
 4421 x 1735 x 1315 mm
 Gewicht: 1140 kg
 Motor: 5 Zylinder Turbo
 Hubraum: 2114 ccm
 Leistung: 200 - 250 PS



Turboräder mit turbinenförmigen Rippen Anordnung an der Innenseite, um die heiße Luft nach außen zu blasen und die Bremsen zu kühlen.



Sportsitze hervorragender Seitenhalt und dank Öffnungen bessere Belüftung im Rücken

Treser quattro roadster



Innenraum Schalttafel mit sportlichen Rundinstrumenten und dem Treser Lenkrad mit ergonomischen Griffmulden.



Der Designer N. Bertone: „Es gab schon viele Versuche, ein Hardtop-Cabriolet herzustellen. Aber noch keiner hat eine so perfekte Lösung gefunden.“



Bauzeit: 1983 - 1989
 Stückzahl: 39
 Neupreis: ab 142.000,- DM
 Abmessungen: L x B x H =
 4421 x 1735 x 1315 mm
 Motor: 5 Zylinder Turbo
 Hubraum: 2114 ccm
 Leistung: 200 - 250 PS

Treser Tage in Hafenhlohr

Gleich zwei wichtige Fahrzeuge der Treser Geschichte in unserer Werkstatt zu haben, gleicht in Anbetracht der geringen Stückzahl einem Sechser im Lotto. So nutzten wir die Gelegenheit und nahmen den TreserAudi quattro und den Treser quattro roadster etwas genauer unter die Lupe.

Als einer der Väter des quattro Antriebs war es kein Zufall, dass Walter Treser 1982 in seiner neu gegründeten Firma den Audi quattro als erstes Auto komplett umbaute und veredelte. Die Änderungen zeigten sich in der Karosserie, Fahrwerk, Schalttafel, Sportsitze, Lenkrad, Rückleuchten und den Turborädern. Der 200 PS starke Basismotor wurde optimiert und die gewonnenen 250 PS machten den TreserAudi quattro zum Schnellsten und Exklusivsten, was es bisher unter dem Namen Audi gab.

Das nächste Projekt, der quattro roadster, begann bereits im Herbst 1982. Noch nie hatte es ein Audi Cabriolet gegeben.

Der TreserAudi quattro und Treser quattro roadster waren die ersten Meilensteine in der Geschichte der Firma Walter Treser GmbH - Automobiltechnik und Design.

Das ehrgeizige Ziel war ein vollversenkbares Hardtop-Klappdach: der Fahrer hatte somit ein klassisches Coupé mit dem Vergnügen eines offenen Cabriolets. Es wurde lange getüfelt bis man ein Hardtop mit einer einfachen Drehbewegung unter einer großen Heckklappe verstauen konnte. Die Lösung

wurde patentiert und der Treser quattro roadster schaffte den Durchbruch für alle modernen Hardtop-Klappdach Cabriolets, lange bevor Mercedes mit dem SLK und andere folgten. Mit der genialen Entwicklung des Hardtop-Klappdach einhergehend, begründete der Roadster

auch die Marke Treser. Aufgrund der massiven Umbauten konnte man das Fahrzeug nicht mehr als Audi zulassen und so entstand nach der Anerkennung als Automobilhersteller beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg die Marke Treser. Einer der ersten Kunden für den Treser quattro roadster war der französische Tennisprofi Henri Leconte.



20.000 genossen das Maxtrainer Oldie-Feeling auf Bayerns größter Nostalgiefahrzeugschau.



gmg on tour

Wir sind immer mitten drin, ob es Audi Treffen, Messen oder Rallyes sind. Besuchen Sie unsere Galerie und lassen das Jahr noch einmal Revue passieren.

einfach QR-Code scannen



ACI Treffen Nohra Rennboliden aufgereiht für Demofahrten, u.a. mit dem zweifachen Rallyemeister Harald Demuth



In der Mitte Weimar, fa Club Intern Wir immer vielfältig. V Organisato





12. quattrolegende / Ein weiteres Highlight im Juni war die 12. quattrolegende, veranstaltet von Peter Reischl. Vom 28.06.- 01.07.2017 trafen sich quattro Begeisterte aus ganz Europa wie immer in St. Gilgen am Wolfgangsee und zur Rallyshow auf der Postalm. Wir, die dieses Event schon seit Jahren unterstützen, waren als Sponsor mit dabei.

„2017 - unsere Autos als Stars“ so war das Motto in diesem Jahr. Wer quattro begeistert ist, kam hier sicherlich auf seine Kosten. Wo sonst kann man eine solche Auswahl an Audi quattro Modellen auf einmal sehen. Ob es die Repliken der legendären Rallyefahrzeuge sind, original Audi quattros, Sportquattros, S-Modelle bis zu aktuellen Modellen, wie dem Audi TTRS.

In diesem Jahr gab es wieder eine Alpenfahrt über die schönsten Straßen des „Salzkammerguts“ Richtung „Taufplitzalm“. Am Abend überraschte das Audi Marketing Team mit dem längsten Holzkohlegrill Europas, stolze sieben Meter lang und lud die Teilnehmer der quattrolegende zum netten Grillabend ein.

Der Freitag war ein entspannter Tag: nach dem Training auf der gesperrten Postalm Strecke, konnte man sich Zeit z.B. für Benzingespräche oder Ausflüge rund um den Wolfgangsee nehmen. Eine Fahrzeugparade durch St. Gilgen rundete den Tag ab.

Am Samstag wurde es dann aber ernst: man musste die zwei Durchgänge der 3,5 km langen Postalm Strecke gleichmäßig meistern, um einen Pokal zu gewinnen. Wie die Taktiken der einzelnen Teams waren, kann man nur erahnen: ob man akribisch mit Stoppuhr fährt oder einfach zweimal volle Pulle – jeder kocht hier sein eigenes Süppchen. Bei einem gemeinsamen Abendessen mit Siegerehrung und Interviews endete die 12. quattrolegende.

Rückblickend war es wirklich eine gelungene Veranstaltung, auch wenn man manchmal dachte, man sei wettertechnisch in der Eifel. Vielen Dank an Peter Reischl, an die VW-Audi-Seat Scene Goisern e.V. und alle Helfer.



Anfang Januar trafen sich trotz Eiseskälte Quattronauten zum **Audi quattro day** des winterfahrtrainings.at auf der Strecke in Muhr/Lungau. Mit unserem Neuzugang, einem Audi S4 2.7 Biturbo, waren auch wir in Österreich dabei und fuhren fast den ganzen Tag quer auf der gut präparierten Eisfläche. War ein Riesenspaß – gerne wieder!!

te Deutschlands, bei
und 2017 das 3. Audi
nationaltreffen statt.
war das Programm
Vielen Dank an die
ren.





„Harzlich Willkommen“ Ein Hexenritt durch den Harz

Das schöne an solchen Events ist, dass man neue Bekanntschaften macht, alte wiedertrifft, seltene Fahrzeuge sieht und in Gegenden kommt, in denen man vorher noch nie war. Das machte das Autovergnügen mit dem Treser Club, das nun zum 12. Mal stattfand, aus.

Traditionell trafen wir uns zum Begrüßungsbuffet im Café Me Lounge. Man ist voller Vorfreude, vielleicht auch noch etwas müde, aber vor allem neugierig auf das Roadbook, das wieder kurz vor dem Start an die Teams ausgegeben wurde. Ab 9:30 Uhr wird an der Weserpromenade im Minutentakt in Richtung Harz gestartet.

Die 212 Kilometer lange Strecke galt es in zwei Etappen mit diversen Aufgaben zu bewältigen, u.a. die Übersetzung einer Runeninschrift. Das hatte ich leider nicht in der Schule und das Internet im Harz ist sehr langsam bzw. gar nicht verfügbar. Wie hat das Orgateam das nur angestellt! Die Antworten von uns Teilnehmern waren dementsprechend kreativ. Ob da wirklich „Wer das liest, ist doof“ stand, bezweifle ich doch etwas.

Rast machten wir in der Bavaria Alm in Torfhaus – leider verwehrt uns der Nebel dort den herrlichen Blick auf den Brocken – auch Blocksberg genannt. Hexen, von Natur aus nicht scheu, bekamen wir bei diesem Wetter auch nicht zu sehen.

Die Idee des Orgateams die Ausfahrt im Harz, genauer gesagt in Braunlage, enden zu lassen und nicht wie sonst in Hameln, fand großen Anklang bei den Teilnehmern. Dadurch hatten wir am Sonntag die Gelegenheit, mehr vom höchsten Gebirge in Norddeutschland und seinen Traumstraßen zu sehen. Die Landschaft ist atemberaubend, die Nebenstrecken mit ihren Kurven spannend. Allerdings gilt es hier auch mit Bedacht zu fahren: „Starenkästen“ lauern doch des öfteren auf ambitionierte Fahrer.

Geendet hat das Autovergnügen in den heiligen Hallen des ehemaligen Bergrennfahrers Uwe Kaufel in Osterode. Dort verabschiedeten sich die Teilnehmer nach der Siegerehrung in den verschiedenen Kategorien. Der Wanderpokal „Der Reifen der Schande“ wurde nicht vergeben. Wir wissen doch, was sich gehört.

Wir bedanken uns für diese Auszeit aus dem Alltag beim Treser Club e.V. und dem Orgateam Dr. Klaus Boettcher, Axel Schulz und Jörg Voges.

In unserem Blog findet
Ihr weitere Bilder: einfach
QR-Code scannen





EIFEL RALLYE FESTIVAL



Eifel Rallye Festival

Sechs Jahrzehnte Rallyesport

Wer die Eifel kennt, weiß, wie sprunghaft das Wetter sein kann. Mal zeigt sie sich von ihrer freundlichen Seite und in der nächsten Sekunde regnet es in Strömen und man meint, die Sinnflut naht. Dieses Jahr war es anders, bis auf einen kurzen Regenschauer hatten wir nur Sonnenschein – das ist neu. Auch bei dem diesjährigen Eifel Rallye Festival gab es einige Neuerungen: ein neues Orga-Team, neue Sponsoren und neue Fahrer. Einer fehlte dieses Jahr und wurde auch von vielen vermisst.

Schon der Welcome-Abend am Donnerstag mit bewegenden Filmen von Helmut Deimel erweckte in beeindruckender Weise das Festival-Motto „6 Jahrzehnte Rallyesport“ zum Leben.

Eingestimmt durch die Momente vom Vorabend, hieß es am Freitag rechtzeitig bei der Hyundai Super Stage zu sein, um einen begehrten Platz in der ersten Reihe zu ergattern. 30 Minuten früher und wir

hätten es geschafft – aber die zweite Reihe war auch ok, um Thierry Neuville, der einen Zwischenstop auf dem Weg nach Finnland machte, in seinem Hyundai i20 WRC in Aktion zu sehen.

Genauso wie das who is who der Rallyeszene der vergangenen sechs Jahrzehnte: Stig Blomqvist, Hannu Mikkola, Harri Toivonen, Harald Demuth, Armin Schwarz oder Matthias Kahle. Die Stimmung passte, Hannu Mikkola, der Weltmeister von 1983, sagte „ich möchte mich ganz herzlich für die Möglichkeit bedanken wieder dabei zu sein. Dies ist einfach eine super Veranstaltung in einer großartigen Atmosphäre.“

Für Freitag und Samstag hieß es, sich eine WP aussuchen, dann den passenden Zuschauerpunkt (gerne auch mal einen neuen) und schnellstmöglich dorthin zu kommen. Ja, auch für Zuschauer ist so ein Festival aufreibend und anstrengend. Das Eifel Rallye Festival verging wie im Flug.

Beim großen Finale zur Rallye-Party am Samstagabend gab es strahlende Gesichter. Als Höhepunkt des Abends folgte die Vergabe des „Rallying Ambassador“. Für seine Siege in sechs Jahrzehnten Rallyesport ging diese Auszeichnung an Stig Blomqvist.

„Ich hatte jede Menge Spaß an diesem Wochenende und viel zu tun, ich durfte drei verschiedene Autos fahren. Das habe ich regelrecht genossen“, ein wahrer Redeschwall für den bekannt wortkargen Schweden. Zu Blomqvists Reaktion auf die Auszeichnung sagte ein Insider schmunzelnd: „Im Rahmen seiner Möglichkeiten war Stig sichtlich gerührt.“

In unserem Blog findet Ihr weitere Bilder: einfach QR-Code scannen



1. HAMBURG MOTOR CLASSIS



Wir waren auch in den hohen Norden gereist, um unseren Schwarzen auf dem Messestandes des 1.bayerischen urquattroclubs e.V. auszustellen. Unter dem Motto „Vorsprung durch Technik“

Die trauen sich was, die Hamburger. An einem Freitag, dem 13. feierte die Hamburg Motor Classics ihre Premiere. Bei dem zweithöchsten Old- und Youngtimerbestand aller deutschen Städte war es ja mal an der Zeit, einen Treffpunkt für Liebhaber alter Automobile in der Hafenstadt zu schaffen. Vom 13.-15.Oktober erwartete die Messebesucher in drei Hallen ein vielfältiges Programm, bei dem für jeden Autofan sicher etwas dabei war. Es wurden nicht nur die üblichen Oldtimer aus dem Spätzlesland präsentiert, sondern auch viel Interessantes aus der Hamburger und allgemeinen Automobilhistorie. Auch Marty McFly hatte sich die Zeit für die Messe genommen und parkte in Halle A3, wurde aber leider nicht persönlich gesichtet. Interessant waren auch die getunten Fahrzeuge der ausstellenden Clubs. Da hatte doch einer glatt einen W12 6.0 Liter in einen VW T3 Bus eingebaut – der Wahnsinn. Für zukünftige Oldtimerbesitzer gab es auf den Händler- und Privatmarkt sicherlich einiges zu sehen. Neben den Fahrzeugen, dem Teilemarkt und Dienstleistern, konnte man noch die „Man’s World“ entdecken: vom Barbershop über Massschuhe bis zum Custom Bike – eben alles für echte Macker. Zur Eröffnung am Freitag waren u.a Motorsportlegenden Walter Röhrl, Christian Geistdörfer oder Jochi Kleint vor Ort. Da die Hektik der



1. Hamburg Motor Classics 2017 - Automobile Kultur & Lebensart



großen Oldtimermessen hier noch ausblieb, konnte man entspannt seine Motorsport-Idole antreffen, in Ruhe Gespräche führen oder sich ein Autogramm zur Erinnerung geben lassen. An unserem Stand wurden sechs Urquattros von der Erstserie mit Seilzugsperr bis zum letzten Modell, dem 20V, präsentiert. Das Interesse an der Audi Urquattro Historie war groß. Gerne halfen wir mit Tipps und Ratschlägen weiter.



In unserem Blog findet Ihr weitere Bilder: einfach QR-Code scannen

Vielen Dank an die zahlreichen Besucher und an das gesamte Standteam vom 1.buc e.V. – das haben wir gut hinbekommen.





12. Classic Days Schloss Dyck



Zu Gast bei dem Treser Club e.V.



Audi Tradition



Audi Tradition und der Audi Club International e.V. luden ein zum Klassiker- und Motorfestival „Classic Days auf Schloss Dyck“ und wir folgten erwartungsvoll dieser Einladung zu einem Oldtimer Treffen der besonderen Art mit hochkarätigen Teilnehmern und Fahrzeugen. Mehr als 400 historische Fahrzeuge, die einem im wahrsten Sinne den Atem raubten und Geschichte schrieben, ob im Rennsport oder Alltag.

Die Präsentation der Fahrzeuge erfolgte unterteilt in verschiedene Bereiche. Wir gesellten uns ins Dyckerfeld zu den zahlreichen Clubs. Inmitten von Riesen-China-Schilfgras wurde Platz geschaffen für die Oldieclubs und Interessen-Gemeinschaften. Mit einem Lageplan in Hand machten wir uns auf den Weg, die verschiedenen Themenzonen zu erkunden. In einem Bereich des Schlosses konnte man picknicken oder gar campen. Diese Plätze sind sehr begehrt und leider schwer zu bekommen.

Das Gelände ist weitläufig. Um den Umfang dieses Treffens zu beschreiben, kann ich nur sagen, dass wir an einem Tag über 10 Kilometer gelaufen sind und uns gerne bei Freunden ausruhten. Danke für die Gastfreundschaft an den Treser Club, der sich auf der Cherry Lane präsentierte. Walter Tresers T1 Sportwagen Prototypen wurde auf der Schlossinsel prämiert und bewiesen, dass sie ihrer Zeit voraus waren.

Eigentlich ist diese Veranstaltung an Reizüberflutung kaum zu übertreffen. Selbst die Teilnehmer kleiden sich zum Teil zeitgenössisch zu ihren Fahrzeugen. Begeistert haben mich die Bentley-Buben und Mä-

dels, die sich auf eigener Achse aus England auf den Weg nach Schloss Dyck gemacht haben, um hier auf der Rundstrecke mitzufahren – und das mit Fahrzeugen aus den 20ern. Den Spaß, den sie dabei hatten, konnte man sehen.

Walter Röhrl gab sich in einem Audi Quattro A2 Rally und Lancia 037 auf der Rundstrecke der Racing Legends die Ehre – ein Genuß! Für diese Strecke wurde ein Teil der umliegenden Landstraße gesperrt, mit Heuballen an den Kurven gesichert und die Bäume mit Stoffen markiert. Es galt auf der Rundstrecke eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h – des einen Freud, des anderen Leid. Die Autostadt widmete ihm eine Sonderausstellung „Walter Röhrl – ein Leben für den Motorsport“. Hier wurden die verschiedenen Fahrzeuge seiner Karriere ausgestellt. Die Autogrammstunden sprengten wie gewohnt jeden Rahmen und Walter nahm sich die Zeit.

Audi Tradition war in der Classic Corner zu finden und hatte auch ein paar ganz besondere Stücke dabei. Unter anderem die Replika eines „Wanderer Stromlinie Spezial“ Roadsters, mit dem die Auto Union 1939 die Mannschaftswertung der damals anspruchsvollsten Rallye der Welt gewann, Lüttich - Rom - Lüttich, ein Ritt über 4.000 Kilometer. Es war sehr interessant die technischen Entwicklungen und Lösungen aus dieser Zeit zu bewundern und erklärt zu bekommen. Danke an die Mitarbeiter der Audi Tradition.

In unserem Blog findet Ihr weitere
Bilder: einfach QR-Code scannen



Audi S4 2.7 Biturbo

Ein Meilenstein der S-Modelle mit vielen technischen Neuerungen



Was macht den Audi S4 aus?

Nach dem Ende der 5 Zylinder Ära brachte Audi mit dem Audi S4 B5 den Nachfolger des Audi S2 auf den Markt. Basis ist der Audi 80 und nicht, wie der Name vielleicht vermuten lässt, der Audi S4 C4.

Die erste Generation des Audi S4 B5 kam 1997 als sportlichere Version des Audi A4 auf den Markt. Es gab ihn als Limousine und als Avant. 1999 erhielt der S4 ein Facelift: hier wurden einteilige Klarglasscheinwerfer, eine neue Heckstoßstange sowie eine leicht abgeänderte Frontstoßstange verbaut. 2001 lief der letzte Audi S4 vom Band.

Die Markenzeichen der S-Modelle sind die Schriftzüge am Kühlergrill bzw. Heck, die modifizierten Stoßstangen und bei der letzten B5 Baureihe die Außenspiegelgehäuse aus Aluminium.

Ein Blick hinein

Die Technik wurde zum Vorgänger gewaltig „aufgepimpt“. Das zeigt sich bereits bei der Wahl des Motors: ein 2,7l Biturbo 6 Zylinder mit 195 kW (265 PS), der im Vergleich zum 5 Zylinder auch im unteren Drehzahlbereich ein dynamisches Verhalten erzielen sollte.

Bei Audi kommt zum ersten Mal eine elektrisch betätigte Drosselklappe zum Einsatz. Es gibt keinen mechanischen Gaszug mehr zwischen Gaspedal und Drosselklappe: elektronisches Gaspedal. Außerdem neu ist die Überwachung der Abgastemperatur über den gesamten Drehzahlbereich, eine SAC (Self-Adjusting-Clutch – selbstnachstellende Kupplung), eine Nockenwellenverstellung und Vorkats. Ein elektronisches Stabilitätsprogramm, kurz ESP, gab es ab dem Facelift Modell.



Meine Erfahrungen

Ich selbst fahre eine Audi S4 Limousine in nogaroblau aus dem Jahr 1999 ohne ESP. Und das ist auch gut so. Ich fahre gerne ohne elektronische Eingriffe.

Fahrdynamisch macht der Biturbo richtig Spaß. Die Hinterachse hat er sich ja vom Audi 80 RS2 ausgeliehen und das funktioniert mit der Mehrlenkerachse vorne richtig gut.

Der Motor braucht ein Update, damit er leistet, was er kann und will. Der Weg zur Mehrleistung beginnt zunächst mit einer Modifikation der Serienelektronik, eine Kennfeldanpassung und Erhöhung des Ladedrucks. Mit der richtigen Abgasanlage geht das umso besser. Das macht sich dann auch am Sound bemerkbar. Wenn man an die Drehmomentgrenze geht, sollte man auf eine or-

Audi S4 2.7 Biturbo

Motor Sechszylinder-Ottomotor, Fünfventiltechnik, zwei Leichtmetall-Zylinderköpfe, drei Einlassventile, zwei Auslassventile natriumgekühlt, DOHC, zwei Turbolader **Motor-kennbuchstabe** AGB **Hubraum** 2671 ccm³ **Bohrung/Hub** 81,0 X 86,4 mm **Verdichtung** 9,3:1 **Leistung** 195 kW (265 PS) bei 5800 U/min **max. Drehmoment** 400 Nm bei 1850-3600 U/min **Höchstgeschwindigkeit** 250 km/h (abgeregelt) **Antriebsart** permanenter Allradantrieb, automatisch sperrendes Torsen-Mittendifferential **Getriebe** 6-Gang-Handschaftgetriebe, vollsynchronisiert **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung, Vierlenker-Vorderachse mit virtueller Lenkachse, hinten Doppelquerlenker-Hinterachse, Stabilisator **Bremse** Diagonal-Zweikreis. ABS/EBV; Bremskraftverstärker, vorn: innenbelüftete Scheiben mit Doppelkolben-Hochleistungsbremse/hinten: Scheibenbremse **Räder/Reifen** 7,5 J x 17 Leichtmetallräder im Avus-Design / 225/45 R 17 W **Messwerte: Beschleunigung** 0-80 / 0-100 km/h in s: 3,8 / 5,6 (Limo), 3,9 / 5,7(Avant) **Leergewicht/Zuladung in kg** 1510 / 2060 (Limo), 1540 / 2090 (Avant)



1999 erhielt der S4 ein Facelift: hier wurden einteilige Klarglasscheinwerfer, eine neue Heckstoßstange sowie eine leicht abgeänderte Frontstoßstange verbaut.



Für den Biturbo kommt erstmalig bei Audi eine SAC (Self-Adjusting - Clutch, eine selbstnachstellende Kupplung) Kupplungsruckplatte mit Verschleißnachstellung zum Einsatz



ganische Rennsportkupplung nicht verzichten. Fahrwerk, Bremse und Getriebeabstufung harmonieren gut mit dem V6 Bi-Turbo und das zeigt sich auch im direkten Vergleich mit seinem großen Bruder. Ein gut abgestimmter S4 mit Abgasanlage kann einem RS4 auf kurzen Landstraßen das Leben schwer machen .

Was es zu beachten gilt

Der Audi S4 2.7 Biturbo (B5) ist im Moment noch ein Geheimtip. Man bekommt für unter 10.000€ einen Klassiker, der zuverlässig und alltagstauglich ist. Er weist eine hochwertige Verarbeitungsqualität mit einem robusten Sechszylindermotor auf.

Ich bin sicher, dass die Audi S4 B5 Fahrzeuge in nächster Zeit preislich ansteigen. Wer also jetzt noch eine gepflegten und vor allem unverbastelten S4 erwerben kann, sollte zuschlagen.

Man sollte aber gut auf die Historie des Fahrzeugs achten. Dadurch lassen sich spätere Mehrkosten vermeiden. Viele der S4 haben bereits ein bewegtes Leben hinter sich und sind erheblich beansprucht und verbastelt worden. Wenn der S4 ordentlich gewartet worden ist, sind Laufleistung jenseits der 300.000 Kilometer kein Problem.

Aufgrund schlechter oder fehlender Wartung und Undichtigkeiten im Ansaugsystem oder defekten Schubumluftventilen kommt es oft zu Turboladerschäden. Das lässt sich durch regelmäßige fachkundige Wartung und Kaltfahren nach Hochgeschwindigkeitsfahrten hinauszögern. Aber eine Lebensdauer von mehr als 200.000 Kilometern ist im Normalfall nicht zu erwarten

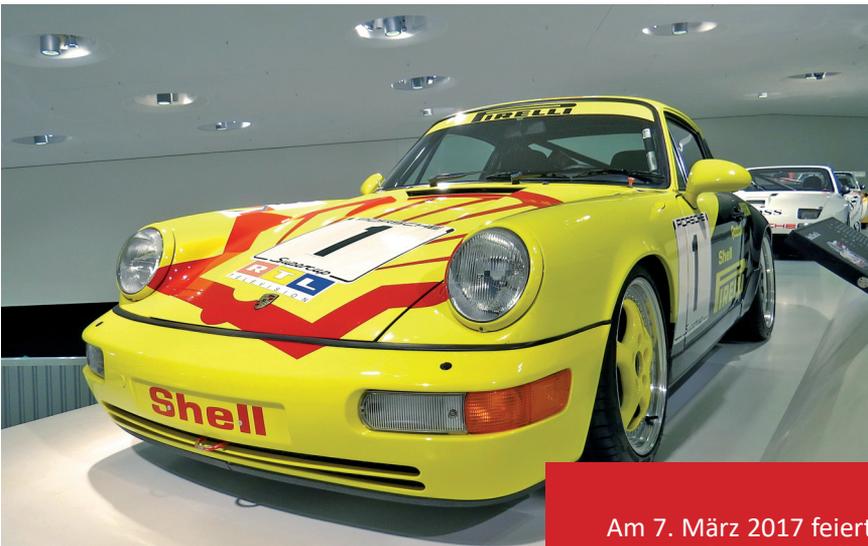


Die Markenzeichen der S-Modelle sind die Schriftzüge am Kühlergrill bzw. Heck, die modifizierten Stoßstangen und bei der letzten B5 Baureihe die Außenspiegelgehäuse aus Aluminium.

Mängel, die bei diesem Fahrzeugtyp vermehrt in unserer Werkstatt auftreten.

- Y-Schlauch, Ansaugung
- Schubumluftventile
- Leistungsendstufen und Zündspulen
- Turbolader
- Bremssättel hinten
- Kurbelgehäuseentlüftung
- Zusatzwasserpumpe unter dem Ansaugkrümmer
- Abgastemperatursensor
- Displayfehler
- Spurstangenköpfe und Vorderachslenker (B5 typisch)





Am 7. März 2017 feierte das „**Genie auf Rädern**“ Walter Röhrl, wie Niki Lauda ihn nannte, seinen 70. Geburtstag.

Aus diesem Anlass widmete ihm das Porsche Museum eine Sonderausstellung mit vielen Fahrzeugen, die der zweimalige Rallye-Weltmeister im Laufe seiner Karriere bewegt hat.

Der Schwerpunkt lag dabei auf seiner langjährigen Zusammenarbeit mit Porsche. In der Sonderausstellung im Porsche Museum waren neben einem 365 B Coupé der 924 Carrera GTS Rallye, der 911 SC San Remo und der 924 GTP Le Mans aus dem Jahr 1981 zu sehen, außerdem ein 911 Carrera 2 Cup sowie der legendäre Carrera GT.

Zu Gast war aber auch Leihgabe des Audi-Museums: der Audi quattro S1 Gruppe B, das „brutalste Gerät meiner Rallye-Laufbahn“ so der „Rallyefahrer des Jahrhunderts“.

Keep on moving, Walter!

Walter Röhrl
Genie auf Rädern
 14. März bis 14. Mai 2017
 Sonderausstellung *Special Exhibition*



Audi quattro S1 Gruppe B,
 das „brutalste Gerät meiner Rallye-Laufbahn“

Weitere Bilder der Ausstellung findet Ihr im Album des Fotografen Eric Engelhardt. Einfach QR Code scannen.



Audi - Porsche

Treffen der Generationen

In unserer Kfz-Meisterwerkstatt gab es ein kleines Familientreffen von einem Audi RS2 Avant und einem Porsche 924. Die Kooperation zwischen Audi und Porsche gibt es seit über 40 Jahren. So wurde der 924 im Auftrag von Porsche im Audi-Werk in Neckarsulm gebaut und erhielt Audi-Technik. Im Gegenzug entstand mit dem RS2 in den 90igern eine Zusammenarbeit in umgekehrter Richtung: Porsche unterstützte hier bei der Entwicklung mit Bauteilen und Montagearbeiten.

Der Porsche 924 Der als Nachfolger vom 914 entwickelte 924 hatte keinen leichten Start: der Motor vorn statt hinten, wassergekühlt statt luftgekühlt, Transaxle-System: das sei kein richtiger Porsche wurde gemostert, aufgrund der großen Heckklappe und des geräumigen Kofferraum gerne auch als „Hausfrauen“ Porsche beschimpft. Doch die Verkaufszahlen ließen die Skeptiker verstummen: 1977 erhielt der 924 den Titel „meistverkaufter Sportwagen“ der Welt. In der Bauzeit von 1976 bis 1985 liefen 121.000 Stück bei Audi in Neckarsulm vom Band.

Der 924 war der erste Vertreter der Transaxle Bauweise. Transaxle ist ein englisches Kunstwort aus Transmission für Getriebe und Achse. Übertragen wird die Kraft zwischen Motor und Hinterachse über eine Antriebswelle, die sich in einem starren Rohr befindet. Für einen Sportwagen war dieses Prinzip in einer Zeit ohne elektronische Antriebshilfen ein innovatives Konzept. Es garantierte neutrale und sehr sichere Handling-Eigenschaften.*

Der wassergekühlte 4 Zylinder Motor sitzt nicht wie bei Porsche üblich hinten, sondern vorn. Am Basismotor des Audi 100 wurde folgendes für den 125 PS starken 924 modifiziert: mehr Hubraum durch vergrößerte Bohrung, neuer Zylinderkopf, Benzineinspritzung und neue Abgasanlage. Erst der ab 1986 gefertigte 924 S erhielt einen von Porsche selbst gebauten Motor.

Auch in punkto Fahrwerk griff VW ein: die Federbeine vorne stammen vom Käfer 1303.

Die Optik dagegen lag komplett in Porsche Hand. Hier stand eine gute Aerodynamik im Vordergrund.

Der Audi RS2 Avant Der Audi wurde nicht wie der Porsche 924 komplett neu entwickelt. Man nahm stattdessen einen Audi 80 Avant quattro, genauer Audi S2 Avant und bauten ihn zu einem reinrassigen Sportkombi um. In Zusammenarbeit mit Porsche wurde 1994 mit dem RS2 der bis dahin stärkste und schnellste in größerer Stückzahl (2891 Exemplare) gefertigten Audi präsentiert.

Warum das Rad neu erfinden, dachte man sich und griff auf den bewährten im Audi S2 verbauten 5 Zylinder zurück. Die Zuffenhausener Optimierung brachte aus 2226 ccm Hubraum 315 PS und 410 Newtonmeter bei 3000 Touren hervor. Modifiziert wurde u.a.: zwei obenliegende Nockenwellen, Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung und elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung.

Der Audi RS2 Avant erhielt neben den Rädern vom Porsche 964, die Außenspiegel, vorderen Blinkleuchten und Nebelleuchten vom Porsche 911 (Typ 993), die rotlackierten Bremssättel der Porsche 4-Kolben Bremsanlage sind mit einem weißen Porsche-Schriftzug versehen. Die Zusammenarbeit zwischen Audi und Porsche zeigt sich im RS2 Emblem auf dem Lenkrad, Kühlergrill und der Heckklappe, auf dem Zylinderkopf prangert der Porsche Schriftzug.

Der RS2, werksintern als P1 (P für Porsche) genannt, wurde ab März 1994 genau 2891 mal produziert.



Walter Röhrl brachte das Wesen des RS2 abschließend auf den Punkt, in dem er damals sagte:

„Der RS2 ist eine echte Sportwagen - Alternative mit viel Platz für Personen und Gepäck. Motorleistung, Fahrverhalten, Bremse – das ist ein homogenes Ganzes, da passt alles zusammen.“

Die Zusammenarbeit scheint zu klappen – aktuell steht bei den beiden Automobilherstellern ein Elektro-Sportwagen im Fokus.

Audi und Porsche entwickeln eine gemeinsame Elektroauto-Plattform, die 2021 auf den Markt kommen soll.

*(Quelle Porsche)





Der RS2 mehr Porsche als Audi?



2001, mein erster Audi RS2



Blickfang: RS2 Front mit Audi/Porsche Emblem



Neu entwickelt: das typische RS2 Heck



Sehr begehrt: Nogaró Innenausstattung

2001 kaufte ich meinen ersten Audi RS2 für stolze 42.000 DM in schwarz, mit schwarzer Lederausstattung und 46.000 Kilometer Laufleistung. Die Vollkasko betrug damals 4.800 DM im Jahr. Bei diesem Preis dachte man eher an Porsche – allerdings war der Fahrspaß es auch wert. Damals wie heute ist der RS2 ein Hingucker für jeden Kenner. Kunst ist eben zeitlos!

Was dem RS2 gut tut:

- Stahlflexleitungen
- Software Update
- stetige Pflege der Bremsbacken (Handbremse)
- ein Zusatztank in der Ersatzradmulde

Serienmäßig auf 245/40er Reifen hatte ich mich für 8,5x18 Cup Felgen mit 225/40 ZR18 entschieden. Das Fahrwerk des RS2 wurde von mir mit H&R Federn modifiziert. Mit den original Stoßdämpfern und den Gussquerlenkern ließ sich der RS2 sehr präzise lenken.

Nach einem Jahr mit monatlichen SpriTabrechnungen von über 1000 DM und allen 5 – 7 Tkm neuen Bremsen und Reifen, siegte die Vernunft und ich verkaufte den RS.

Ich wurde allerdings vier Mal rückfällig, jedes Mal nogaroblau mit blauem Alcantara und es reizt mich noch. Bei den folgenden RS2 verbaute ich K27 Lader und andere Komponenten bis 480 PS. Was sehr viel Spaß macht, allerdings hat man dann nur noch 200 Kilometer Reichweite.

Auf der Autobahn heißt es aufgepasst: Fahrleistung eines Sportwagens, aber das Überholprestige eines Audi 80. Und immer daran denken: wer Spaß hat, muss die Tankuhr im Blick haben. Das Fahrwerk des RS2 ist sehr präzise und absolut gelungen, teils übersteu-

ernd, aber händelbar. Die Bremsen sind für heutigen Maßstab unterdimensioniert und brauchen sehr viel Pflege. Der Turbolader setzt erst bei ca 3000 U/min so richtig ein. Da gibt es dank der aktuellen Entwicklung im Turboladerbau schöne Sachen, mit denen man mehr aus dem Motor holen kann, ohne ihn optisch zu verändern. Wer mit der Leistungskurve überhaupt nicht klar kommt, dem kann geholfen werden. Wir können den Motor entsprechend Ihrer gewünschten Leistungskurve modifizieren. Man sollte aber Alltagstauglichkeit und Belastbarkeit des Fahrzeuges und seiner Komponenten berücksichtigen.

Abschließend kann man sagen: der RS2 hat bei Audi die Ära der schnellen Sportkombis eingeleitet.

Leider wurden viele der 2891 gebauten Exemplare geschlachtet und in Teilen verkauft, um mehr Profit zu machen. Wer jetzt noch einen hat, kann glücklich und zufrieden die Preisentwicklung und den Fahrspaß genießen.

Das sollte man beim Kauf beachten

- Historie
- Abgaskrümmern Dichtheit
- Druckspeicher Bremse
- Handbremse Funktion
- Zusatzwasserpumpe
- Domlager
- Türleisten unten
- Heckklappenöffner Funktion
- Freigängigkeit der Bremsbeläge

SOCIAL MEDIA Highlights



@QuattroTuning



tuning_by_gmg



@QuattroTuning



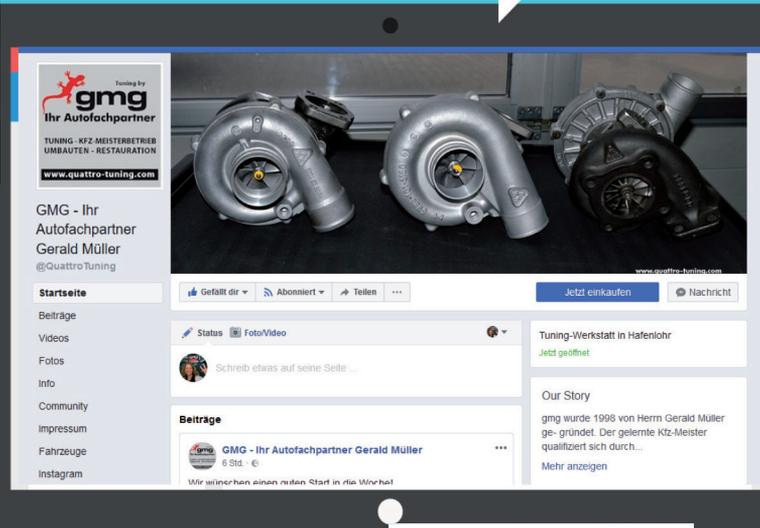
Gerald Müller
quattro-tuning



Gerald Müller
quattro-tuning



Getällt mir, page_well_sachsenhammer und 20 weiteren Personen
tuning_by_gmg gmg 200 20V Turbo K2000v Audi Quattro 4Zylinder 4x4quattro Kardifanagramm Klatr Wheelquattro Tuning by gmg



EIN OFFENES GEHEIMNIS

VW, Audi, Seat, und Skoda Besitzer von 1,8 und 2,0 TFSI Motoren kennen es, der Hersteller wohl auch. Aber offiziell schweigt man, spricht von Einzelfällen. Diese Motoren (Baujahre ca. 2008 bis Mitte 2011) neigen schon nach wenigen Kilometern zu erhöhtem Ölverbrauch. Das ist nicht nur teuer und schlecht für die Umwelt, es drohen auch erhebliche Folgeschäden.



Mit dem komplett neuen Turbo-Vierzylinder-Motor, der sowohl im Quer-, als auch Längseinbau einsetzbar ist, hatte Audi 2006 hohe Ziele: u.a. bessere Leistungsentfaltung, geringerer Verbrauch und Reduzierung der Abgasemissionen. Der Ersteinsatz war im Audi A3, weitere Motoren kamen bei VW, Seat und Skoda als 1,8l oder 2,0 TFSI zum Einsatz.

Die Funktionsweise des 1,8 TFSI Vierzylinder-Reihenmotors entspricht weitgehend der des 2,0l TFSI-Motors. Im EA888, so die interne Motorbezeichnung, wird mittels eines konventionellen Laders die Einlassluft verdichtet, der Zahnriemen durch eine Steuerkette ersetzt. Mit der Entwicklungsstufe 2 erfüllten die Motoren die 2008 eingeführte, strengere Abgasnorm Euro 5. Soweit, so gut.

Wären da nicht die Stimmen von Besitzern, die sich vermehrt über den erhöhten Ölverbrauch der TFSI Motoren (2008 bis Mitte 2011) beklagen, der nach 50.000 bis 80.000 Kilometern teilweise dramatisch ansteigt. Von 1 bis zu 3 Liter Öl auf 1000 Kilometern ist die Rede.

Ursachen für erhöhten Ölverbrauch kann es einige geben, die Erfahrung, die auch wir in unserer Werkstatt gemacht haben, zeigt aber, dass die Kolbenringe in den meisten Fällen die Hauptschuldigen waren.

Aufgabe der Ölabbstreifringe ist es, das für die Schmierung von Kolben und Zylinderwand nötige Öl abzuführen und es durch Bohrungen über das Kolbeninnere in die Ölwanne zu leiten. Da aber bei den betroffenen Motoren die Ölabbstreifringe zu schmal und die Bohrungen besonders klein sind, setzen sich die Ölrücklaufbohrungen mit Ölkohle zu und das Motoröl bleibt im Brennraum und verbrennt dort. Sogenannte Verkokungen sind die Folge, die im Brennraum entstehen und sich auf dem Kolbenboden und in den Bohrungen der Kolbenringe absetzen. Der Rückfluss des Motorenöls wird behindert bzw. kann nicht stattfinden, somit steigt der Ölverbrauch an. Laut Audi wurden ca. 785.000 Motoren mit den zu schmalen Ölabbstreifringen produziert.

Das Problem ist beim Hersteller be-

kannt und geeignete Maßnahmen zur Reparatur werden in den Vertragswerkstätten auch angeboten: verbesserte Kolben mit erhöhten Kolbenringen und aufgrund des geänderten Kolbenbolzens (-auge) auch vier neue Pleuel. Die Reparaturkosten können inkl. Arbeitszeit bis zu 6000,-€ kosten.

Audi selbst schweigt, spricht von Einzelfällen. In den USA aber musste VW 2014 nach einer Sammelklage klein beigeben und 125000 betroffenen Haltern

**Verbraucht auch ihr Motor deutlich zu viel Öl ?
Dann handeln Sie und kontaktieren uns.
Denn je länger die Reparatur hinausgezögert wird, desto teurer wird es.
Wir stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.**



Verkoken an einem VW Golf VI 1.8 TFSI



Schaden an einem Audi A4 2.0 TFSI

eine kostenlose Modifikation am Motor und eine Garantieverlängerung zugestehen.

Da wir uns aber immer weiterentwickeln, wurde ab Mitte 2011 Presseberichten zufolge die Serienproduktion geändert und allen Vertragswerkstätten ein umfangreiche TPI (Technische Produktinformation) über Fehler und dessen Behebung vorgelegt.

Wir bieten hier einen alternativen und kostengünstigeren Reparaturweg an:

wir bauen die alten Kolben auf 2mm Ölabbstreifringe mit erhöhter Vorspannung um. Im Zuge dessen erneuern wir auch die Steuerkette und den Kettenspanner in der verstärkten Variante, da es bei diesen Motoren oft dadurch zu erheblichen Schäden kommen kann. Voraussetzung ist, dass der Motor überholfähig ist.

VON UNS GETESTET UND FÜR GUT BEFUNDEN

Erhältlich in unserem Shop oder unter www.quattro-shop.de

Getriebeöl Additiv. Für Schalt-, Neben- und Differentialgetriebe – insbesondere bei hohen thermischen Belastungen. Der Zusatz MoS2 bildet auf allen reibenden und gleitenden Flächen einen hochbelastbaren Schmierfilm. Er vermindert die Reibung, den Verschleiß und baut Temperaturspitzen ab. Daraus resultiert ein ruhigerer Lauf, weiches Schalten und ein nahezu verschleißfreier Einlauf von Zahnrädern, Reib- und Gleitpaarungen. Die Betriebssicherheit und die Notlauf Eigenschaften werden deutlich erhöht.



Hydro-Stößel-Additiv. Für alle handelsüblichen Motoröle in Benzin- und Dieselmotoren mit und ohne Dieselpartikelfilter (DPF) geeignet. Turbo- und Kat-getestet. Vermindert Hydrostößelgeräusche. Ölbohrungen und Kanäle im Ölkreislauf werden gereinigt. Sichert die optimale Funktion der Hydrostößel. Erhöht die Betriebssicherheit und den Fahrkomfort des Fahrzeugs.



Motor Clean. Für alle handelsüblichen Motoröle in Benzin- und Dieselmotoren mit und ohne Dieselpartikelfilter (DPF) geeignet. Die perfekte Lösung, um den Motor innen zu reinigen. Hochwirksame Reinigungsadditive lösen Schlamm- und lackartige Verschmutzungen, umhüllen die festen Partikel und flüssige Verunreinigungen. Sie werden beim Ölwechsel mit dem Altöl abgelassen. Nach einem derart vorbereiteten Ölwechsel kann das Frischöl seine ganze Leistungsfähigkeit entfalten: Der Motor entwickelt wieder seine volle Leistung, läuft verschleißärmer, das Abgasverhalten wird optimiert, Mangelschmierung verhindert.



Öl-Verlust Stop. Für alle handelsüblichen Motoröle in Benzin- und Dieselmotoren mit und ohne Dieselpartikelfilter (DPF) geeignet. Dichtwirkung nach 600 – 800 km Laufleistung. Regeneriert Motor-dichtungen aus Gummi- und Kunststoff wie z. B. Wellendichtringe, Ventilschaftabdichtungen und verhindert Ölflecken unter dem Fahrzeug. Wirkt einer Öldünnung entgegen. Reduziert Motorgereusche und den Ölverbrauch über Kolbenringe und Ventileführungen.



Ventil Sauber. Für alle Benzinmotoren geeignet – vorbeugend oder zur Problembehandlung. Sorgt für optimale Motorleistung. Entfernt Ablagerungen an Ventilen, im Brennraum und verhindert deren Neubildung. Spart Kraftstoff. Optimierte die AU-Werte und die Leistungsfähigkeit des Motors. Verbessert die Kompression. Saubere Motoren verbrauchen weniger Kraftstoff und reduzieren den Schadstoffausstoß.



DER ARCHITEKT

PLANVOLLES ENTWERFEN DES MOTORS UND SEINER KOMPONENTEN

Die Architektur des Motors und der Bauteile ist ausschlaggebend für den Erfolg und die Lebensdauer!

Mehr PS unter der Motorhaube – wer wünscht sich das nicht? Eine gute Vorbereitung ist das A und O für ein erfolgreiches Motortuning.

Bevor man beginnt, sollte man sich Gedanken machen, was man erreichen will. Wie soll etwa der Drehmomentverlauf und die Leistungskurve aussehen, für welche Strecke will man mehr Leistung: für die Autobahn, Landstraße, Rennstrecke oder kurvige Bergstrecken? Erst jetzt kann es mit der Wahl der Komponenten losgehen.

Die Architektur des Motors und der Bauteile ist ausschlaggebend für den Erfolg und die Lebensdauer. Harmonie und Einklang aller Teile ist hier die Grundvoraussetzung.

Mit folgenden wichtigen Themen muss man sich für ein erfolgreiches Tuning auseinandersetzen:

- Verdichtung des Motors
- Wahl der Einspritzdüsen
- Nockenwellen: Überschneidung, Öffnungsdauer, Öffnungsweite
- der Turbolader: Verdichterrad, Abgasgehäuse, Gehäuseauslass, Turbinenrad
- Verdichtungsgehäuse
- Ladelüftkühler: Netzgröße, Luftführung, Strecke und Durchmesser
- Abgaskrümmen: Staudruckaufladung, Stoßaufladung
- Pleuel
- Luftmassenmesser
- Kurbelgehäuseentlüftung
- Schubumluftventil
- Wastegate
- Kupplung
- Ein- und Auslasskanäle

Passen diese Komponenten nicht zusammen, hilft die beste Software nichts und man hat viel Geld und Zeit vergeudet.

Und zum Schluss noch das Allerwichtigste: Fahrwerk, Bremse und Reifen sollten nicht auf der Strecke bleiben. Sie müssen ebenso an eine höhere Leistung und Geschwindigkeit angepasst werden.

So, es ist getan. Man hat alle Punkte abgearbeitet.

Jetzt kommt der unangenehme Teil: die Kosten.

Eine bekannte Redewendung trifft hier zu: wer billig kauft, kauft zwei Mal.

Nicht übereilt Komponenten im Internet kaufen, die am Ende nicht zusammenpassen. Natürlich klingt es verlockend, wenn man die versprochenen Leistungsdaten der Einzelbauteile liest. In der Realität sieht es jedoch allzu häufig anders aus. Also aufpassen und nüchtern kalkulieren:

Was habe ich zur Verfügung?

Was bin ich bereit in das Tuning des Fahrzeuges zu investieren?

Wie hoch dürfen die Unterhaltskosten ausfallen?

Das Budget, das man für das Tuning bereitstellt, ist ein wichtiger Faktor, der über die Qualität des Ergebnisses entscheidet.

Bitte habt Verständnis, dass ich nicht alle Informationen und Erfahrungswerte, die ich in den letzten 30 Jahren gemacht habe, preisgebe. Aber wer sich hiermit auseinandersetzt, kommt bestimmt schneller zu einem besseren Ergebnis.

Viel Spaß, Gerald Müller

OBD Tuning

Optimieren über die Serviceschnittstelle direkt am Fahrzeug. Wir bieten Tuning für Ihren Youngtimer bis zur neuesten Generation.



Einspritzdüsen

Verkauf, Instandsetzung, Berechnung



Für jeden Anspruch das richtige Fahrwerk!

Wir beraten. Wir bauen ein. Wir stellen ein. Ihr KW Point in MSP.



Bremse gut - alles gut: Rennsportbremse Wir beraten Sie gerne. 4,6 oder 8 Kolben bis 380 mm Scheibendurchmesser



Kopfarbeit -

Zylinderkopfinstandsetzung, schweißen, schleifen, Ventilsitze fräsen und Ventilführungen erneuern



Turbolader by gmg - Neueste Technik im alten Kleid
Turboladerbearbeitung und Sonderanfertigung.

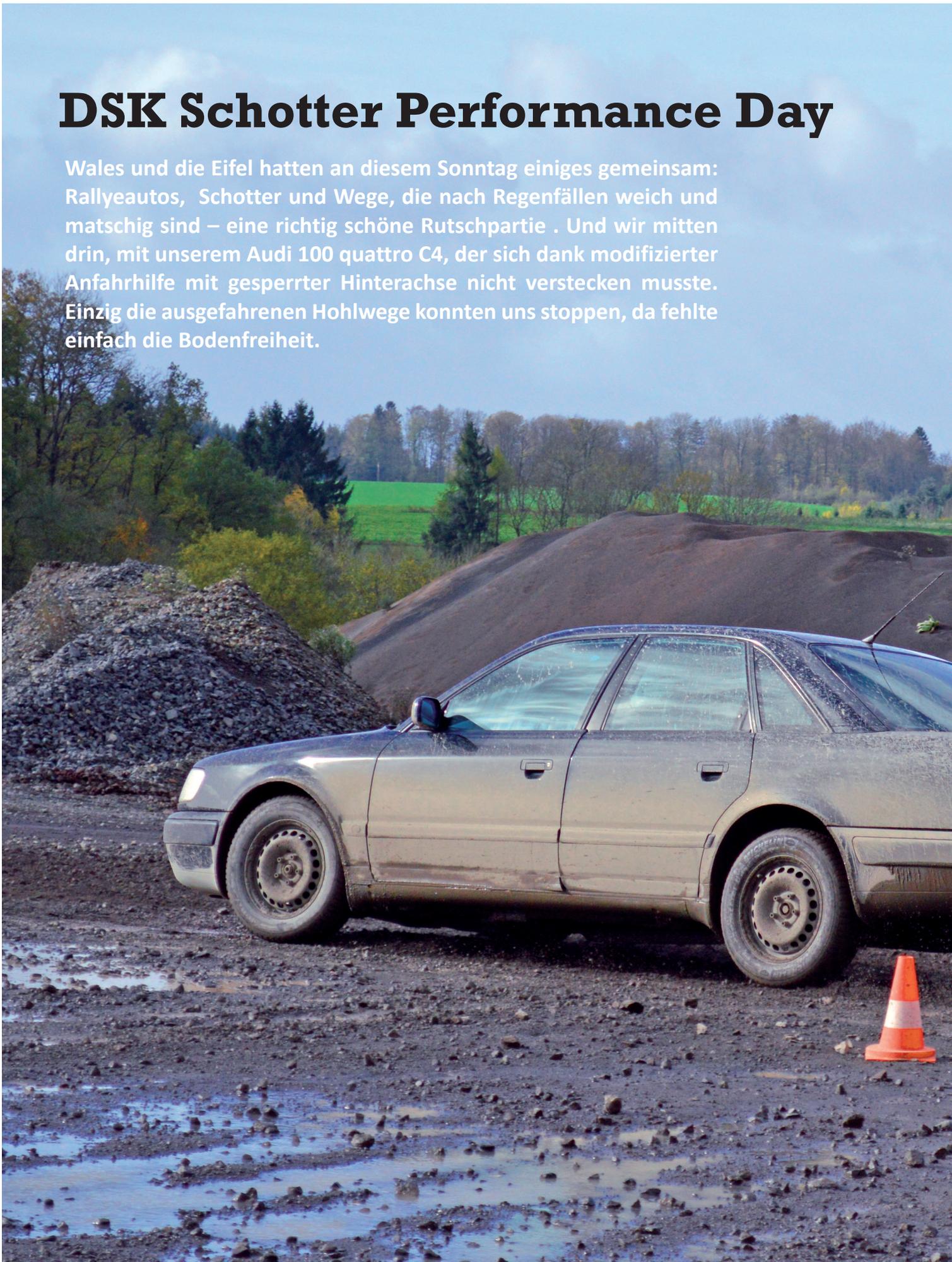


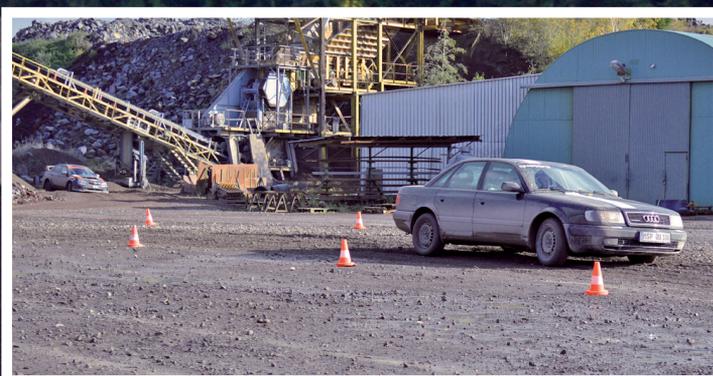
Nockenwellen by gmg

Der richtige Hub zur richtigen Zeit : Nockenwellensonderanfertigungen

DSK Schotter Performance Day

Wales und die Eifel hatten an diesem Sonntag einiges gemeinsam: Rallyeautos, Schotter und Wege, die nach Regenfällen weich und matschig sind – eine richtig schöne Rutschpartie . Und wir mitten drin, mit unserem Audi 100 quattro C4, der sich dank modifizierter Anfahrhilfe mit gesperrter Hinterachse nicht verstecken musste. Einzig die ausgefahrenen Hohlwege konnten uns stoppen, da fehlte einfach die Bodenfreiheit.





Der DSK, Deutscher Sportfahrer Kreis e.V., und Armin Schwarz waren Veranstalter des Rally-Schotter-Trainings und hatten eine tolle und anspruchsvolle Strecke bereitgestellt, an der man sein fahrerisches Können testen und weiterentwickeln konnte. Armin beobachtete und gab den einzelnen Fahrern wertvolle Tipps, wie sie sich verbessern können.

Es gab einige Herausforderungen zu meistern, enge Passagen, schnelle zumachende Kurven, Sprünge und viele an-

spruchsvolle 90° und mehr Abbiegungen. Die leistungsstarken Fahrzeuge konnten an den Anstiegen richtig Tempo machen. Nach dem Kurswechsel ging es bergab, da konnte sich dann jeder runter stürzen. Zum Schluss gab es noch eine Profieinlage von Herrn Schwarz jun. im Rally Subaru Impreza zu bestaunen. Wahnsinn! Ich bin wohl 40 Jahre zu alt für den Einstieg!

Es war ein Riesenspaß. Danke an die Veranstalter, die Teilnehmer und natürlich das Team Schwarz.



Roobert!

Urlaub an der Côte d'Azur und Flucht in die Provence

Nirgendwo sonst liegen Dekadenz und Einfachheit so nah beieinander wie beim Campen an der Côte d'Azur. Dass das wortwörtlich gemeint ist, weiß jeder, der schon mal in Ramatuelle (nahe Saint-Tropez) am „Camping Eucalyptus“ genächtigt hat. In direkter Nachbarschaft zur Villa Geissini und den beliebtesten Stränden der blauen Küste, gibt es hier nur das Nötigste – und das ist auch gut so. Dorthin gebracht hat uns die Einladung eines guten Freundes. Er und seine Familie campen seit Jahren dort und wir beschlossen unseren zweiten Trip mit Lydia nach Südfrankreich zu machen, um sie für ein paar Tage zu besuchen, bevor es weiter in die Provence gehen sollte.

Ausgangspunkt der dreiwöchigen Reise war auch diesmal **gmg** in Hafenslohr. Über Sankt Moritz und den Maloja-Pass (ja, den hat Lydia geschafft – Pascal hatte seinen Spaß, der Beifahrerin war nach dieser Nahtoderfahrung allerdings schlecht) war unser erster Stopp Lecco am Comer See.*

Nach nur einer Nacht ging es auch schon weiter gen Süden. Finale Ligure, Biker-Paradies und deshalb Pascals heiß ersehntes Tagesziel, erreichten wir nach ca. 6 Stunden. Der terrassierte Campingplatz „Tahiti“ liegt zwar nicht am Wasser, dafür hat man von den oberen Stellplätzen eine tolle Sicht aufs Tal. Nach zwei Tagen waren die wichtigsten Bike-Trails erkundet und einige Tennismatches ausgetragen, so dass unsere Reise weitergehen konnte.

Unser nächstes (und südlichstes) Ziel hieß Hyères, eine kleine Landzunge ca. 50 Kilometer südlich von Saint-Tropez. Dort fanden wir einen der schönsten, wenn auch windigsten, weil direkt am Meer gelegenen, Campingspot unserer Reise. Doch um dorthin

zu gelangen, fuhren wir einen kleinen Umweg über ein verdammt enges Monte-Carlo. „Wenn die Formel 1 da durchpasst, schafft das Lydia schon längst“, haben wir uns gedacht. Hat sie auch, aber wirklich gerade so und unter den ängstlichen Blicken aller Porsche-, Lamborghini-, und Ferrari-Fahrer. Für uns war es ein hochamüsanter Abstecher in die Welt der Super-Reichen. Noch ein kurzer Schnappschuss am Casino – und weiter ging die Reise nach schon oben beschriebenem Hyères, wo wir am liebsten den restlichen Urlaub verbracht hätten. Doch nach 3 tollen Tagen dort hat es uns dann doch zu unseren Freunden nach Ramatuelle gezogen. Als wir am „Camping Eucalyptus“ ankamen, erfuhren wir, dass halb Gemünden sich scheinbar an der Côte d'Azur befand. Denn wiederum andere Freunde von uns machten in einem Mobilehome nur ca. 10 km entfernt von uns Urlaub. Und hier zeigte sich einmal mehr der große Vorteil am Campen: wir warfen unseren Plan ein wenig um und schoben noch eine Nacht im benachbarten Campingplatz ein, um auch den anderen Homies noch „hallo“ zuzusagen.

Der Fünf-Sterne Campingplatz „Les Tournels“ war mit seiner Poollandschaft und Kids-Animation das exakte Gegenteil zum „Eucalyptus“ und als kinderloses Paar konnten wir dem Ganzen nicht so viel abgewinnen. Deshalb zog es recht zügig in Richtung Provence (der Lavendel sollte angeblich blühen und wir brauchten ja noch ein tolles Titelbild für unseren Reisebericht – war wie sich rausstellte nicht ganz so imposant wie gehofft, selbst in den entlegensten und tiefsten Provence-Gefilden, in die wir dafür tuckerten).

Umso fantastischer war dafür unser Campingplatz am Lac de Sainte Croix. Am „Camping le Galetas“ gab es nur wenig Komfort, dafür wurden wir mit einer bombastischen Sicht auf den See entschädigt. Landschaftlich



„Wenn die Formel 1 da durchpasst, schafft das Lydia schon längst!“

vor der Fahrt durch Monte Carlo



waren unsere Tage in der Provence mit dem Stausee und einem Tretbootausflug in der türkisblauen Verdonschlucht überhaupt das große Highlight unserer Reise.

Doch langsam sollte es nun auch wieder Richtung Heimat gehen, denn über die Hälfte unserer drei Wochen war bereits um und wir hatten noch einiges auf dem Zettel. Um etwas flexibler zu sein, beschlossen wir nur noch einen Campingplatz in Frankreich anzusteuern. Dort wollten wir uns einen Roller mieten, um in die kleinen Bergdörfer wie Èze-Village (Hammer!), Saint-Paul-de-Vence (Oberhammer!) und Mougins (ganz süß) zu kommen und um uns im überfüllten Cannes (überbewertet) einfacher bewegen zu können. Also ging es zurück Richtung Küste nach Saint-Raphael, einem guten Ausgangspunkt für unsere geplanten Tagesausflüge.

Am in einer kleinen Bucht liegenden „Camping Agay-Soleil“ ergatterten wir sogar einen Platz nahe dem Wasser, allerdings wurde der Kiesstrand durch einen Maschendrahtzaun von uns getrennt, was unsere Freude ein wenig trübte. Zumal am Tag ein recht reger Betrieb am Strand war und wir uns ein wenig wie im Zoobewohner vorkamen. Da wir wegen oben beschriebener Tagesausflüge jedoch meist erst abends wieder am Platz eintrafen, bekamen wir vom nachmittäglichen Trubel zum Glück nichts mit.

Aus dem Roller wurde übrigens ein weißer Renault Twingo mit schwarzen Rennstreifen. Wir waren täglich froh über unsere Rennsemmel, denn Lydia hätte in den steilen und engen Straßen sicher einige Mühe gehabt.

Nach gut zweieinhalb Wochen war es schließlich an der Zeit „Adieu!“ zu sagen und wieder gen Heimat zu tuckern. Damit uns die Rückkehr in den Alltag nicht zu schwer viel, griffen wir wieder zu Trick 17 aus dem letzten Jahr: Akklimatisierung am Lago di Garda. Da sich auch dort gerade passenderweise ein befreundetes Pärchen von uns aufhielt,

machten wir noch drei Nächte in Torbole halt, bevor es endgültig zurückging.

Zuhause in München angekommen, fiel mir schließlich noch ein Pluspunkt der Reisevariante „Camping“ auf: Unsere knapp 60 Quadratmeter große Stadtwohnung ist in unserer Abwesenheit gewachsen. Zwei Tage später hatte sie zwar wieder ihre Ursprungsgröße, uns hat das aber wieder einmal eine Lektion gelernt. Wie vieles im Leben, sind auch Dinge wie Luxus und Freiheit eine Frage der Perspektive.

Apropos Freiheit: damit wir zukünftig auch mal spontan ins Grüne flüchten können, haben wir uns ca. 3 Monate nach unserem Frankreich-Trip „Wuddy“ zugelegt. Einen kleinen Dethleffs-Wohnwagen (EZ 1974), der in diesen grausigen Wintermonaten gerade eine Frischzellen-Kur erhält, damit es dann im Frühling endlich losgehen kann, raus in die große Welt. Vielleicht ja sogar mal zusammen mit „Lydia“? Wenn, dann werden wir auf jeden Fall berichten!

Text/Bilder: Diana Hirsch

*Anmerkung der Autorin: Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Lecco eigentlich schon der zweite Stopp war. Unsere erste Nacht verbrachten wir in Rothenburg o.d. Tauber. Nachdem das jedoch nur 100km von Hafenhof entfernt liegt und mich Pascal heute noch damit aufzieht, dass ich es mit dem Campen nicht erwarten konnte, habe ich beschlossen die Tatsache dezent im Kleingedruckten zu verstecken - in der Hoffnung, dass dieses wie gewohnt von nur wenigen zur Kenntnis genommen wird.





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



20 Jahre
Jubiläum
1998-2018