

04. Magazin 2018/2019



Tuning by

gmg

macht **Druck**



**Neue Lader braucht das Land - Upgrade Lader
Boxenstop: Maximum Life - ökologischer Rucksack
Youngtimer - Ersatzteile- Audi S2 Coupé -
3 Auf einen Streich: Porsche Soundnacht, Mercedes-/Porschemuseum**

INHALT

20 Jahre **gmg** **2**

gmg ON TOUR 2018 **4**

Glasbach Bergrennstrecke **6**

Audiclub Altensteiner Oberland e.V.

Mozart & die 13. quattrolegende **9**

13. AutoVergnügen mit dem Treser Club **9**

gmg Praxistest im Schnee **10**

Audi S4 2.7 Biturbo vs. Audi S3

Youngtimer- zurück zur guten, alten Zeit **12**

gmg Youngtimer Tip: Audi TT **13**

gmg Erfahrungsbericht Audi S2 Coupé **14**

gmg CLASSIC Ersatzteile **16**

Aufi geht's: Stoderzinken **18**

gmg ON TOUR **20**

Hamburg Motor Classics, DTM Norisring,
Audi RegioSprint

gmg BOXENSTOP **22**

Maxium Life- Umweltschonend fahren mit
gut gewarteten Autos, Detektivarbeit: de-
fekte Einspritzdüsen

gmg BOXENSTOP **24**

Achsvermessung - Alles in Spur

gmg TUNING **26**

Neue Lader braucht das Land- Upgrade
Lader

gmg BUCHTIP **28**

Die Abenteuer von Rallyefahrer Rudi Stohl

gmg ON TOUR **29**

Drei auf einen Streich: Eine Pilgerfahrt nach
Stuttgart, Porsche Soundnacht

gmg REISETIP **34**

Mit dem Camper nach Sankt-Peter Ording



Liebe Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt die nun vierte 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 2018.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß beim
Durchlesen,

Ihr Gerald Müller



IMPRESSUM

Herausgeber

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

Redaktion:

Gerald Müller, Verena Simon,
Recherche Hilfe: Audi Tradition

Druck: flyeralarm, Würzburg

Erscheinungsweise: 1x jährlich

Bildnachweis:

Freepik.de, Marcus Hölzl, Eric
Engelhardt, Treser Club e.V., Gerald
Müller, Andreas Freund

Copyright für Beiträge, Bilder liegt
bei Gerald Müller und den je-
weils genannten Urhebern. Satz-/Druckfeh-
ler sowie Irrtümer vorbehalten.



EIN BLICK VORAUS

Auch 2019 ist die Begeisterung für Young- und Oldtimer ungebrochen. Dieses Jahr wird der Audi 200 20V 30 Jahre und schafft den Sprung zum Oldtimer. Da gibt es viel zu tun und die Besitzer nehmen Geld in die Hand, um diese tollen Autos zu erhalten und für das H-Kennzeichen vorzubereiten.

Die Preisentwicklung eines urquattro oder

Sportquattro wird der 200 20V wohl nicht erreichen, aber mit dem Audi S2 kann er bestimmt bald gleich ziehen. Audi S4 und S6 2.2, Typ C4 sind ihm dicht auf den Fersen.

5 Zylinder 20V Besitzer können sich auf die stetige Wertsteigerung freuen.

Auch der Audi TT hat seinen Platz bei den Youngtimern gefunden und ich bin sicher, dass auch er in den nächsten Jahren an

Zuspruch gewinnt.

Wer jetzt noch einen günstigen Einsteiger in die Quattro Szene mit einer positiven Wertbilanz sucht, ist mit den TT und den S4 (B5) Modellen gut beraten.

Wir freuen uns auch in Zukunft all diese tollen Autos instand zu halten und zu modifizieren.



Im Mai fuhren rund 150 Oldtimer bei der Sachs Franken Classic durch Unterfranken. Start und Ziel war Bad Kissingen.



gmg on tour

Wir sind immer mitten drin, ob es Audi Treffen, Messen oder Rallyes sind. Besuchen Sie unseren Blog und lassen das Jahr noch einmal Revue passieren. Dazu einfach den QR Code scannen.



Am zweiten August Wochenende fand am Eurocircuit Valkenswaard das vierte Rennen des NK Rallycross statt. Auf dem Programm standen auch Demonstrationsfahrten von Audi Rallye quattros.



Traditionell am Fronleichnam ging es zum Maxlrainer Oldie Feeling nach Bad Aibling. Dieses Mal nicht mit unserem Schwarzen, sondern mit unserem VW LT Audi Sport Camper.





14. Old- und Youngtimertreffen Frammersbach

Warum in die Ferne schweifen? Das dachten wir uns an einem herrlichen Sonntag im September, als wir in das 30 Kilometer entfernte Frammersbach fuhren. Dort veranstalteten der MSF Frammersbach e.V. sein 14. Old- und Youngtimertreffen.

Schon allein die Fahrt hoch auf den Sauerberg zum Skilift ist ein Vergnügen. Dort angekommen heißt es für uns erst einmal eine Ehrenrunde drehen, um einen Stellplatz zu bekommen.

Laut den Motorsportfreunden nahmen über 600 Fahrzeuge vom Mofa mit 50ccm bis zum Feuerwehrauto an diesem Event teil. Wann die Teilnehmerschilder ausgegangen sind, können wir nicht sagen. Wir haben jedenfalls keines mehr erhalten.

Alle Erwartungen wurden übertroffen. Uns ging es genauso. Die Vielfalt der Fahrzeuge war überwältigend. Da fühlte man sich in seine Jugend zurückversetzt und verbindet damit meist eine schöne Erinnerung.

Die Bewirtung passte, der Sound der Autos und der Band auch. Wir finden, dass es gelungenes Treffen war, das Liebhaber von Old- und Youngtimern in den Spessart zusammenführte.



8. ADAC Eifel Rallye Festival 2018 Über 160 Rallye Fahrzeuge, Originale und Repliken, aus 16 Nationen gingen an den Start. Mit 22 Fahrzeugen war Audi am stärksten vertreten. Highlights in diesem Jahr: der neuen Shakedown in der Mauerbach-Arena und das Pikes Peak Special. Wir kommen nicht nur der Rallyefahrzeuge wegen nach Daun, sondern auch wegen den Freunden und Bekannten. In diesem Jahr freuten wir uns auf u.a. auf Harald Demuth, Rudi Stohl, Niki Schelle oder Reini Sampl. Die Stimmung war wie immer locker, das Wetter für die Eifel überraschend gut.



Beim Int. Edelweiß-Bergpreis Rossfeld bewies Walter Röhl mit dem 911er X Porsche, dass er Geduld hat: 1200x hat er darauf unterschrieben.



DIE GIPFELSTÜRMER

Am 05.08.2018 war es wieder so weit: der Audiclub Altensteiner Oberland e.V lud zum Treffen und wie immer packten wir alles zusammen und machten uns auf den Weg. Dieses Mal mit unserem VW Lt 28 Servicemobil und URI auf dem Anhänger.

Marco Brenn hatte in diesem Jahr zu einem besonderen Event geladen: das Fahren auf der legendären Glasbach Rennstrecke: Europas modernster und Deutschlands längster Bergrennstrecke, gerne auch grüne Hölle genannt.

Die ganz Ambitionierten konnten die Strecke schon tagsüber befahren und trainieren. Wir mussten da noch arbeiten und konnten erst gegen Abend nach Bad Liebenstein kommen.

Also hieß es, Youtube Videos mit Onboardfahrten anschauen und einen Aufschrieb machen. Dann wird das schon gehen, die 5,5 km und 35 Kurven zu bewältigen ohne als Bremschuh für die anderen Teilnehmer zu fungieren.

Vorab gab es eine technische Abnahme, die sich gewaschen hat. Generell hat mich die ganze Organisation und Präsentation der Strecke mit Sanka und allem, was dazu gehört, ganz schön beeindruckt.

Da dachte ich schon uff, die Trainingsläufe wären wohl doch ganz gut gewesen.

Als ich dann Verena noch erklärte, dass wir nach Aufschrieb fahren, den ich am Abend zuvor mit Youtube Aufnahmen gemacht habe, war die „Begeisterung“ groß.

Nach bestandener technischer Abnahme, die sogar die Wellenkennzeichnung unserer getönten Scheiben umfasste, machten wir uns auf dem Weg zum Treffen und stießen da wieder auf viele Freunde und Bekannte. Von denen einer sogar einen unserer Lieblingswein mitgebracht hatte, den wir unverzüglich in schöner Runde leerten. Das hat auch geholfen, dass ich für den nächsten Tag noch eine Beifahrerin hatte.

Start frei! Am Start hatten sich ganz schöne Geräte versammelt, Autos wie Fahrer. Das Niveau hat wohl auch die Offiziellen beeindruckt, die nach dem ersten Durchlauf die Zeiten prüften und feststellten, dass die von Ihnen vorgegebene Sollzeiten nur von 2 Fahrern nicht unterschritten wurden.

Als wir uns auf die Strecke begaben, funktionierte das mit dem Aufschrieb ganz gut. Ein bis zwei Korrekturen waren noch nötig.

Die Strecke ist der Hammer. Lange Kurven, Kombinationen und insgesamt sehr schnell. Ganz nach meinem Geschmack.

Ein Freund und auch Teilnehmer, Heiko Messerschmitt, hatte mich vor dem Start noch gefragt, ob ich genug Benzin getankt

habe. Zu meinem halbvollen Tank meinte er, dass sei zu wenig. Ich war da erst anderer Meinung. Ich rechnete 4 Runden à 5,5 Kilometer mit Rückführung würde dicke langen. Doch ich wurde eines besseren belehrt. Auf der zweiten Runde ist mir das Kabel meiner Benzinpumpe durchgeschmort und die Tankanzeige war zwischen viertel und halb. Jetzt weiß ich, dass ich bei so einer Strecke mit 1 Liter Kraftstoffverbrauch pro Kilometer rechnen muss: also 100 Liter auf 100 Kilometer. Uff.

Wir konnten insgesamt nur zwei Runden fahren, hatten aber einen Riesenspaß und hoffen, dass Marco wieder so eine Veranstaltung auf die Beine stellt.

Nach der ADAC Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) trafen sich alle wieder auf dem Treffengelände und ließen den Tag mit gutem Essen, netten Gesprächen und bester Unterhaltung ausklingen.

Man kann nur erahnen, wie viel Arbeit, Zeit und Hingabe nötig war, den Teilnehmern des Audi Treffens dieses großartige Erlebnis ermöglichen zu können.

Danke an den Audiclub Altensteiner Oberland e.V, ihr habt das wieder toll hinbekommen und wir sind immer gerne bei euch.



Glasbach Rennstrecke Streckendaten im Überblick

Länge: 5.500 Meter
 Höhenunterschied: 260 Meter
 Anzahl der Kurven: 35
 Streckenbreite: 6 Meter
 Zuschauerübergänge: 4
 Mediapunkte: 10
 Zuschauerkapazität: 30.000
 Teilnehmerkapazitäten: 230

Für das eigens entwickelte
 Streckensicherungssystem
 wurden rund 70 Kilometer
 Kabel fest an der Renn-
 strecke verlegt.

Jedes Jahr findet dort das
 Glasbach Rennen statt.
 Alle Infos unter
www.glasbachrennen.de





13. quattrolegende St. Gilgen am Wolfgangsee

Wolfgangsee Sinfonie in fünf Sätzen



Auch wenn wir mit Motoren sound die Welt musikalisch verwöhnen, ist das nicht die Gemeinsamkeit, die wir mit Wolfgang Amadeus Mozart haben: er war eine richtige Naschkatze und das teilen wir mit dem großen österreichischen Komponisten. Und weil er gerne Süßes gegessen hat, kreierte seine Mutter eine besondere Torte für ihn, auf die er bei seinen Reisen nicht verzichten wollte. So wurde sie in eine kleine Holzkiste verpackt und es entstand die Mozart Reisetorte. Um nun den Bogen wieder Richtung quattrolegende zu spannen, sei erwähnt, dass es in St. Gilgen am Wolfgangsee bei der Konditorei Dallmann besagte Torte gibt und quattrolegenden Organisator Peter Reischl sie seinen Ehrengäste und einigen Teilnehmer bei der Siegerehrung überreicht hat. Auch wir erhielten die in einer Holzkiste verpackte Musik für den Gaumen, da wir mit dem ältesten Audi quattro an den Start gingen. Und das schon zum zweite Mal. Ob es 2019 zum Hatrick reicht? Schauen mer mal. Von einem Ehrengast wissen wir, dass er auch gerne Kuchen isst: Walter Röhrli. Nach einem Jahr Abstinenz war er wieder zu Gast bei der 13. quattrolegende und nahm sich wie bei jeder Veranstaltung Zeit für seine Fans, beantwortete Fragen und schrieb Autogramme. Hoffentlich kommt jetzt keiner auf die Idee, seinen Audi quattro wie den Porsche x911 gestalten zu wollen. Zwischen den quattrolegenden Teilnehmern und Zuschauern tummelten sich so viele Hauptakteure der quattro Historie wie noch nie: Stig Blomqvist, Harald Demuth, Rudi Stohl und quattro Namensgeber Walter Treser, der es sich nicht nahm, mit seinem TreserAudi quattro Roadster von seinem Wohnort Hameln nach St. Gilgen selbst zu fahren. Die quattrolegende ist für uns immer eine Auszeit aus

dem Alltag. Wir treffen alte Bekannte und lernen neue quattronauten kennen. Wir genießen die herrliche Aussicht am Wolfgangsee, das Schlendern an der Seepromenade und das Betrachten der unterschiedlichen quattros, die Audi produziert hat und die nun von ihren Besitzern unter finanziellem und persönlichem Einsatz erhalten werden und teilweise modifiziert wurden. Das Fahren darf natürlich auch nicht zu kurz kommen. Am Donnerstag zog es die quattro Karawane ins Berchtesgadener Land, rauf auf die Rossfeld Panoramastraße und später zur Seegatterl Alm in Reit in Winkel. Das war der gemütliche Teil. Denn ab Freitag hieß es wieder: „Aufi geht’s zur Postalm“. Und wer das Training am Freitag richtig genutzt hat, der konnte am Samstag auf der 3,5 km langen Gleichmäßigkeitsfahrt zeigen, was in ihm und seinem Wagen steckt. Musik oder besser gesagt Motoren Sound lag an diesen Tagen in St. Gilgen und auf der Postalm in der Luft. Die quattrolegende hat sich in der quattro Szene etabliert und ist ein fester Bestandteil davon. Wir freuen uns schon auf das „Musizieren“ 2019 auf der Tauplitzalm, der neuen Rennstrecke der 14. quattrolegende.



Auf zur wilden 13 „HÖMMA“, et jeht ins Sauerland!“

Unendliche Weiten, Weiden, die ein oder andere Kuh und viel, viel, viel Wald



Der Treser Club hatte vom 05. bis 06. Mai 2018 zu seinem 13. Autovergnügen eingeladen. Das Interessante an dieser Veranstaltung ist die Vielfalt an Teilnehmern und deren Fahrzeuge: so ging z.B. bei den Oldtimern ein seltener Audi 100 Zweitürer an den Start oder ein Audi 4000 CS quattro. Bei den Klassikern von Morgen hörte man gleich 3 Audi S6+ blubbern und unter den Treser Modellen war in diesem Jahr einer von nur vier gebauten T1/TR1 dabei. Dessen Verbleib bis letztes Jahr unbekannt war und der damals in Berlin der zuletzt gebaute Wagen war. Dank einer zufälligen Begegnung auf Schloss Dyck kamen Erbauer und Besitzer wieder zusammen.

Mit der Startnummer 13, nein, nomen ist hier nicht omen, waren wir mit unserem Schwarzen als einziger Audi Urquattro vertreten. Traditionell mit einer Lichtschrankenprüfung startend ging es von der Weserpromenade in Hameln durch das Sauerland nach Winterberg.

Der eine oder andere wird sich auf dem Weg dorthin schon verwundert die Augen gerieben haben, denn ein Teilnehmer der Ausfahrt war der Joker, dessen wahrer Name unbekannt ist und der normalerweise Gotham City terrorisiert. Grinsend, aber auch mit dem nötigen Ernst, da man ja den „Reifen der Schande“ nicht verliehen bekommen wollte, löste er wie die anderen Teams, die Aufgaben entlang der Strecke. Ihr merkt es schon, der Spaß steht hier im Vordergrund.

Bis zum Mittagessen an der Diemeltalsperre waren die Aufgaben überschaubar, einfach – alles sehr entspannt.

Die Pause genoss man in der Sonne, aß ein wenig, ließ die Seele baumeln – man fuhr sozusagen herunter. Doch danach wurde man schnell wieder wach. Jetzt hieß es

z.B. Räsel an der Mühlenkopfschanze – der größten Großschanze der Welt – zu lösen oder diverse Fotoprüfungen zu absolvieren. In Medebach musste man einen bekannten Automobilzulieferer identifizieren (Borbet) und den kürzesten Weg vom Ortschaftsschild Medebach unter Berücksichtigung des Gewerbegebietes bis zum Werktor fahren und die Entfernung in die Bordkarte eintragen – bei uns waren es 2,4 Kilometer. Die Einwohner von Medebach wunderten sich bestimmt, als Teilnehmer der Ausfahrt kreuz und quer durch ihre kleine Ortschaft fuhren, um den richtigen Weg zu finden. Das Ziel der letzten WP – Bergstempel finden und in der Bordkarte abstempeln – war der Kahle Asten, der dritthöchste Berg in Nordrhein-Westfalen. Mit seiner spektakulären Aussicht ein schönes Ende für eine schöne Ausfahrt.

Auch im Sauerland wird gern auf bayrisch gefeiert und so verbrachten wir den Abend mit traditionell bajuwarischen Essen und Trinken – an Guadn mitanand. Mords Gaudi machte auch ein Quizspiel mit Fragen in verschiedenen Kategorien – unser Team, die Quattronauten mit Mett an Zwiebeln, gewann die Challenge. Haben wir gut gemacht.

Ach ja, der Reifen der Schande wurde dieses Mal an eine junge Damen verliehen, die dem Motto „Gib Gas – Ich will Spaß“ fröhnte und prompt vom Streckenteam mit doppelt soviel als erlaubt gelasert wurde, also mit 40 km/h statt 20 km/h.

Das Wochenende verging wie im Flug und so ging es am Sonntag von Winterberg ins Deutsche Traktoren und Modellautomuseum nach Paderborn. Nach einer Besichtigung und der Siegerehrung in den verschiedenen Kategorien verabschiedeten sich die Teilnehmer und traten ihre Heimreise an.

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.



Spaß im Schnee

Praxistest Audi S3 2.0 TFSI vs. S4 2.7 Biturbo

Schnee und Eis sind in unseren fränkischen Breiten schon eine Rarität und so freuen wir uns jedes Mal, sobald im Lungau die Nächte kälter werden und sich die Minusgrade in den Tälern halten. Denn dann heißt das für uns: es ist wieder Zeit für unseren alljährlichen Wintertrip ins Salzburger Land zu Franz Schiefer und Reini Sampl, zu den Eisprofis vom Winterfahrtraining.at, die zu den Pionieren im Fahrsicherheitstraining auf Eis und Schnee auf Naturbahnen in Europa gehören.

Anfang Jänner 2019 begrüßte uns St. Michael mit soviel Schnee wie schon Jahre nicht mehr. Unter besten Bedingungen konnten wir auf den perfekt präparierten Strecken im Thomatal und in der Muhr unseren Audi S4 2.7 Biturbo mit dem Audi S3 2.0 TFSI vom Winterfahrtraining.at vergleichen.

Gut 15 Jahre Entwicklung liegen zwischen den Fahrzeugen und wir waren neugierig, wie sich das beim Fahren auf Eis und Schnee zeigt. Unseren Audi S4 testeten wir beim freien Fahren, den Audi S3 bei einem Winterfahrtraining mit Rallye-Profi Niki Schelle und Reini Sampl.

Unter der Haube des Audi S3 findet man einen 300 PS starken 2.0 Liter Vierzylinder-Turbo mit 380 NM Drehmoment. Der gut 100 Kilo schwerere Audi S4 hat dank des 2.7 Liter 6 Zylinder-Biturbo Motors 265 PS mit max. 400 NM Drehmoment. Doch Leistung und Drehmoment sind auf dem Eis nebensächlich – zumindest ohne Spikes. Mit normalen Winterreifen kommt man vor allem mit sauberem Fahren und angepaßter Geschwindigkeit schneller voran als mit Power den Wagen auf der Eisstrecke zum Unter- oder Übersteuern zu bringen. Mit normalen Winterreifen hat man maximal 5 km/h von sauschnell zu Abflug oder aber man ist zu langsam.

Die richtige Wahl beim Antrieb ist wichtig. Mit Zweiradantrieb stoßen die meisten Fahrer bei Eis und Schnee schnell an ihre Grenzen. Der Quattro ist im Winter auf jeden Fall das richtige Auto.

Auf beiden S-Modellen steht quattro, hört sich gleich an, ist es aber nicht, wie versierte quattro Kenner wissen. Der S4 hat einen „echten“ permanenten Allradantrieb mit Torsen-Mitteldifferential, der S3 nicht, auch wenn Audi ihn beharrlich als „perma-

nent“ bezeichnet. Es handelt sich hier um einen Hang-on-Allradantrieb: der Wagen fährt mit Frontantrieb und nur bei Bedarf schaltet es automatisch über eine elektronisch geregelte Lamellenkupplung (Haldex) die andere Achse zu. Der Allradantrieb ist beim S3 heckbetont, somit schiebt der Wagen weniger über die Vorderachse als bei seinem Vorgänger.

Der erste Handgriff im S3 ist das Ausschalten des ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm). Selbstverständlich ist es im normalen Straßenalltag sicherer, aber es geht auch ohne. Das Eingreifen ist beim Fahren auf der Eisbahn kontraproduktiv. Denn hier ist ein Durchdrehen der Räder in Maßen wünschenswert, um den Wagen in den Grenzbereich zu bringen und um die Kurven zu driften. Im S4 müssen wir nichts deaktivieren, denn der Audi wurde bis 1999 ohne ESP verkauft. Ja, auch mit dem quattro kann man driften, auch wenn das nicht ganz so einfach ist. Walter Röhl sagte einmal: „Driften ist die Kunst, einen instabilen Zustand stabil zu halten“.

Mit dem nächsten Tastendruck definieren wir die Fahrdynamik des S3 neu und wählen den Modus dynamic aus, für betont sportliches Fahren werden die Kennlinien fürs Gaspedal, die Lenkung und das Getriebe geändert. So eine Taste findet man im S4 nicht. Das Thema Getriebe ist komplex und spaltet die Gemüter: Schalter oder Automatik? Der Audi S4 ist mit einem 6-Gang Schaltgetriebe und der S3 mit einem 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet. Wer keine Bevormundung möchte und selber den Zeitpunkt für das Schalten wählen will, der bleibt auf jeden Fall beim Handschaltgetriebe. Das im S3 verbaute automatisierte 6-Gang Schaltgetriebe „S tronic“ hat aber auch Vorteile. Es schaltet



nicht nur schneller, sondern auch ohne den Vortrieb zu unterbrechen. Nach ein paar Fahrten entschieden wir uns recht schnell dafür, die Gänge per Hand mittels der Schaltwippen selber zu wechseln. Fahrdynamisch macht der Biturbo richtig Spaß. Er fordert jedoch schnelles präzises Lenken. Verstecken muss sich der S4 (B5) aber nicht. Er verlangt seinem Fahrer nur mehr ab. Aber das muss ja nichts Schlechtes sein.

Im Ganzen ist der S3 leichtfüßiger und hat, wenn man sich daran gewohnt hat, Suchtpotential. Was, finde ich, hauptsächlich an der perfekten Balance und an der leichten Vorderachse liegt. Damit sticht er auf Eis sogar seinen großen Bruder, den RS3, aus.

Soviel Spaß kann Lernen machen und Lehren wohl auch. Und auslernen tut man eh nie! Also, bis zum nächsten Jahr. Mit Niki Schelle, Reini Sampl & Gerald Müller



DENN TRAINING ZAHLT SICH AUS.

Wer denkt alles zu können und nicht bereit ist zu lernen und Erlerntes zu festigen, hat schon verloren. Im besten Fall Kapital, im schlimmsten sein Leben.

Wir pilgern nun schon seit Jahren nach Lungau zu Franz Schiefer und Reini Sampl, um uns in der Leichtfüßigkeit und Präzision des Fahrens zu trainieren. Hier wird jeder, der sich darauf einlässt, etwas mitnehmen. Man wird zwar nicht gleich ein Drift- oder Rallye-Profi, aber agiert sensibler und bewusster nicht nur bei winterlichen Straßenverhältnissen.

Unter www.winterfahrtraining.at findet Ihr alle wichtigen Informationen. Schaut rein, ein Winterfahrtraining zahlt sich auf jeden Fall aus.



YOUNGTIMER

ZURÜCK ZUR GUTEN, ALTEN ZEIT

In den letzten Jahren entwickelten sich Youngtimer zu echten Liebhaberstücken. Vor allem kommen Fahrzeuge aus den 90er-Jahren und aus dem ersten Jahrzehnt der 2000er Jahre gut an. Die Autos, die wir damals in unserer Jugend toll fanden, sind jetzt erreichbar und werden zu Liebhaberstücken. Das ist nur einer der Gründe, warum der Youngtimer-Boom in Deutschland ungebrochen ist.

Es ist nur der Geruch im Inneren eines Wagens oder der Sound des Motors und plötzlich ist sie da, die Erinnerung an früher. Jeder kennt das Gefühl. Youngtimer machen uns nostalgisch. Studien haben in den letzten Jahren gezeigt: wer in der Vergangenheit schwelgt, tut sich Gutes. Dann ist es auch nicht verwunderlich, dass hierzulande über 3,3 Millionen Fahrzeuge zwischen 20 und 30 Lebensjahren laut Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen sind. Und der Trend steigt.

Preislich gesehen haben Youngtimer Vorteile gegenüber Oldtimern. Auch wenn man sich bei manchen Angeboten verwundert die Augen reibt. Fahrzeuge, die noch vor 15 Jahren Ladenhüter waren, erleben eine kleine Preisexplosion. Aber dennoch sind sie preislich attraktiver und jetzt für viele einfach machbar. Die Ausbildung ist vorbei, man hat schon einige Lebensziele erreicht und man gönnt sich jetzt einfach etwas.

Ein weiterer Unterschied zu Oldtimern: Youngtimer sind weitgehend alltagstauglich. Wer beispielsweise einen Audi S2 Coupé kauft, kann sich über einen Kat, ABS und ab 1993 über einen Airbag freuen. Natürlich darf man den aktuellen Standard nicht mit dem von damals vergleichen. Das ABS der 90er greift anders als das eines modernen Wagens. Isofix-Halterungen sind bei einigen Youngtimern ein Fremdwort. Lenkung oder Fahrwerk sind heute wesentlich präziser als die von vor 30 Jahren. Aber das macht das Fahren

mit Youngtimern auch aus: dort findet man solide, schnickschnackfreie Technik und wenig Elektronik. Im Notfall kann man sich selber helfen mit dem im Kofferraum befindlichen Werkzeugset oder man hat wenigstens die Chance auf Selbsthilfe.

Für die meisten Youngtimer Fans ist ihr Wagen Fortbewegungsmittel und Ausdruck der eigenen Individualität in einem. Das bleibt Käufern von Neuwagen häufig verwehrt. Der Spielraum ist hier dank der Plattformstrategien und Verbund von Automobilkonzernen beschränkt. Das Design der Fahrzeuge aus den 90er Jahren zum Beispiel zeigt sich mannigfaltig. Da konnte man auf Anhieb die Marken und Modelle erkennen. Heute fällt das bei dem „Einheitsdesign“ der aktuellen Automodelle schon schwer.

Der Fahrspaß und das einzigartige Fahrgefühl ist für die meisten eines der Hauptgründe, einen Youngtimer zu fahren. Keine Assistenzsysteme, keine Bevormundung – analog, statt digital. Autos sind zum Fahren da. Da muss man noch arbeiten, braucht Gefühl, um nicht aus der Kurve zu fliegen. Heute managt das alles ein Assistent. Der Fahrer lenkt, der Wagen denkt. Man hat eher das Gefühl gefahren zu werden. Youngtimer wollen gefahren werden! Bei regelmäßiger Wartung sind und bleiben sie ein treuer Begleiter.

„Aus Youngtimern werden Oldtimer. Aber nicht jeder Wagen hat das Zeug zum Klassiker. Begehrt sind Modelle, die innerhalb von Großserien besonders sind, wie z.B. die S-Modelle beim Audi.“



Young-ti-mer

künstlicher Begriff für Kraftfahrzeuge, die im Schnitt zwischen 20 und 30 Jahren sind. Eine klare Grenze gibt es aber nicht.

Youngtimer ist eine Neukreation im Deutschen und im englischsprachigen Raum nicht bekannt, dort wird der Begriff „modern classic car“ verwendet.



FRAUEN LIEBEN OLD –/ YOUNGTIMER

Auch wenn es eher ein typisches Männerhobby ist, zieht es immer mehr Frauen hinter das Steuer und nicht nur auf den Beifahrersitz. Die Begeisterung für „altes Blech“ wächst stetig und das ist auch gut so.



STATISTIKEN zum Youngtimer

54 ist das Durchschnittsalter eines Besitzers von Youngtimer PKWs

Laut eine Studie ist das Wachstum bei Freizeit Youngtimern weiterhin zu erwarten. Der KBA-Bestand der Youngtimer (20–29 Jahre) war am **1.1.2018** inkl. 07Er/ Wechselkennzeichen **2.538.775**. 2015 war es **1.681.352**, Drei-Jahres Vergleich **Zuwachs +44%**.

Der **Audi A4** ist beim Ranking der am meisten angemeldeten Youngtimer auf **Platz 8**.

Sie überlegen sich einen Youngtimer zu kaufen und sind kein Experte? Dann sind sie bei uns in den besten Händen. Mit uns haben sie einen zuverlässigen Partner an Ihrer Seite: **Wir beraten. Wir prüfen. Wir reparieren.**

AUDI TT - TOTAL TOLL

BEZAHLBARER ALLTAGSKLASSIKER, DER IM WERT STEIGT

Die Entwicklung begann 1994 und bereits ein Jahr später wurde in Frankfurt auf der IAA die Studie des Audi TT vorgestellt, im selben Jahr wurde der Roadster unter dem Namen TTS dem Publikum gezeigt. Da der Anklang so groß war, wurden die Studien ohne große Veränderung für die Serienproduktion weiterentwickelt. Im Herbst 1998 konnte man die ersten Coupés kaufen. Man konnte zwischen quattro und Frontantrieb wählen. Technisch basiert der Audi TT wie sein Bruder Audi A3 auf der Konzern-Plattform des VW Golf IV. Die ersten TT wurden ohne ESP und Heckspoiler angeboten, im Frühjahr 2000 wurden das Fahrwerk und einzelne Karosserieteile des Audi TT modifiziert. Alle Modelle erhielten einen kleinen Heckspoiler und ESP.

Das Design ist markant und unver-

wechselbar. Im Inneren findet man viel Aluminium, von den markanten Drehreglern der Luftdüsen über die Streben an der Mittelkonsole bis zu den Radioabdeckungen reicht der mattsilberne edle Glanz.

Insgesamt entstanden nach Audi-Angaben bis 2006 knapp 180.000 Coupés und 37.500 Cabrios, die meisten davon mit einer Variante des 1.8-Liter-Vierzylinder-

der-Turbomotors. Vom 3.2 VR Coupé wurden 10.370 Exemplare ausgeliefert und vom Roadster 4.120.

Noch sind die TT der ersten Generation günstig zu haben, billiger werden sie wohl nicht mehr. Die Preise liegen im Schnitt zwischen 3500 und 18.000 €, je nach Zustand, Ausstattung und Kilometerleistung.





Audi S2 Coupé

UNDERSTATEMENT PUR - DER WOLF IM SCHAFSPELZ

WAS MACHT DEN S2 AUS? Im August 1990 wurde auf der British International Motor Show in Birmingham das Nachfolgemodell des legendären Audi urquattro vorgestellt: das Audi S2 Coupé, das erste in Serie produzierte S-Modell. Audi versuchte mit dem S2 Kraft und Vernunft in einem Wagen zu vereinen. Man schaffte ein Fahrzeug mit den Eigenschaften eines Sportwagens, der im Gegensatz zum urquattro sehr gut im Alltag bewegt werden konnte, sogar zum Einkaufen. Zum Beispiel ließen sich dank einer geteilten Rückbank, die man umklappen konnte, auch sperrige Sachen transportieren. Mehr Platz und Beinfreiheit im Fond und eine bessere Übersichtlichkeit waren weitere Vorteile des Coupés.

Die Karosserie, eine runde Sache: sie basiert auf der des Coupé B3 und verzichtet auf die Ecken und Kanten seines Vorgängers. Dank Vollverzinkung und guter Verarbeitungsqualität bietet sie Rost keine Angriffsfläche, sofern unfallfrei natürlich. Sie ist stabil und selbst bei hoher Geschwindigkeit machen sich Wind- und Fahrgeräusche kaum bemerkbar. Optisch ist der S2 mit der bulligen Frontpartie mit eigenständiger Motorhaube und dem markanten Heck kaum von den Seriencoupés zu unterscheiden. Anhand der Markenzeichen der S-Modelle an Frontgrill und Heck und den Leichtmetallfelgen im speziellen S2-Design (Felgenstern beim 3B und Avus beim ABY Motor) ist er als solcher zu erkennen. Zudem ist die Karosserie tiefergelegt.

Dank des Fahrwerks und quattro Antriebes bietet der S2 vor allem auf kurvigen Strecken Fahrspaß für den sportlichen Fahrer.

Im Audi S2 ist auch das in den achtziger Jahren von Audi entwickelte Sicherheitssystem Proconten verbaut. Ziel ist, bei einem Unfall einen Sicherheitsabstand zwischen Fahrer und Lenkrad zu schaffen.

EIN BLICK HINEIN. Mit einer stärkeren Motorisierung wollte Audi die Verkaufszahlen des B3 Coupés vorantreiben. Deshalb übernahm das Coupé S2 das Grundkonzept des bewährten 20-Ventil-Turbo-5-Zylinder von seinem Vorgänger, dem urquattro 20V. Aufgrund der Raumverhältnisse im Motorraum wurde Größe und Form des Ladeluftkühlers angepasst. Ferner erhielt der S2 das bewährte Torsen-Zwischendifferential, das für eine variable Kraftverteilung sorgt. Die



Firma Schmidt Motorsport (SMS) entwickelte für die Audi AG im Rahmen der Entwicklungsmöglichkeiten das Audi Coupé S2 bis zur Serienreife.



Das Markenzeichen der S-Modelle sind die Schriftzüge am Kühlergrill bzw. am Heck. Die Frontstoßstange ist größer und runter gezogen.





Selten: die S2 Limousine, die man ab Juli 1993 bestellen konnte. Es wurden nur 306 davon gebaut. Der Avant 1812 mal. das Coupé 7370.

Antriebskräfte können nach Bedarf im Bereich von 75 : 25 % umverteilt werden. Bei normalen Straßenzuständen beträgt die Kraftverteilung 50 : 50 %. Unter schwierigen Fahrbedingungen kann das Hinterachs-Differential manuell gesperrt werden, die sich oberhalb von 25 km/h automatisch löst.

Insgesamt gibt es zwei Motorenvarianten im Audi S2: 1990 wurde der Wagen zunächst mit dem 162 kW (220 PS) Aggregat angeboten, der auch im Audi 200 quattro 20V (Typ 44Q) mit dem Motorkennbuchstabe 3B verbaut wurde. Im Zuge der Modellpflege wurde ab 10/1992 folgendes geändert: statt der herkömmlichen 5 Gang Schaltung bekommt der Wagen einen Gang mehr. Auch das Triebwerk erhielt ein Update, das den Wagen nun mit 169 kW (230) vorantreibt und die 100 km/h von null aus in 5,9 Sekunden erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit für das Coupé beträgt 248 km/h. Der noch im 3B verbaute mechanische Zündverteiler wurde im ABY auf Einzelzündung umgebaut. Dieser Motor wurde dann auch ab 1993 in allen 20V Turbo Fahrzeugen verbaut, so auch im S2 Avant und in der Limousine verbaut.

WAS ES ZU BEACHTEN GILT. Im Prinzip läuft der S2 bei guter Wartung in der Regel über 300.000 Kilometer. Hohe Laufleistungen können dem Wagen dank hoher Verarbeitungsqualität und Vollverzinkung nichts anhaben. Ebenso wenig gibt es Probleme mit den Kabelbäumen. Bei Fahrzeugen mit elektrischen Fensterhebern kann Kabelisolierung am Übergang von der Fahrertür zur A-Säule brechen. Aufgrund ihrer Schwere können die großen Türen leicht hängen und die Türscharniere ausschlagen. Der Fünfzylinder ist bei vernünftigem Fahren und regelmäßiger Wartung eigentlich nicht kaputt zu kriegen.

MÄNGEL, die bei diesem Fahrzeugtyp vermehrt in unserer Werkstatt auftraten: Domlager, Querlenkerlager, Bremssättel, Zusatzwasserkühler, undichte Heckklappe, Abgaskrümmer gerissen, Pop-Off Ventil Undichtigkeit hinten im Ansaugtrakt.

FAZIT. Der Audi S2 ist ein äußerst solides Fahrzeug für den Alltag, mit beeindruckendem Tuning Potential, das von den meisten Besitzern auch reichlich ausgenutzt wird. Der Wolf im Schafspelz.



Die ersten S2 hatten ein lederbezogenes Dreispeichen-Sportlenkrad, ab 1993 wurde das Dreispeichen-Airbag-Sportlenkrad verbaut. Beide mit eingearbeitetem S2-Emblem. Neu waren auch die weißen Instrumentenfolien.

Obwohl er in einer vergleichsweise hohen Stückzahl gefertigt wurden, sind gute Exemplare selten. Denn wer einen hat, gibt ihn meist nicht mehr her. Wer einen guten findet, der wird etwas mehr ausgeben müssen. Wenn es dann soweit ist, stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Den Kult eines Urquattros wird er wohl nicht erreichen. Aber S2 fahren ist Understatement pur.

TIP Die ersten Modelle hatten noch eine organische Kopfdichtung. Diese sollte man unbedingt gegen eine Metaldichtung tauschen. Außerdem ist es ratsam, die Einspritzdüsen zu reinigen.

Audi S2 - Technische Daten

Motor Fünfzylinder-20-Ventil-Turbo Reihen-Ottomotor, DOHC **Motorkennbuchstabe** 3B (-09/1992), ABY (10/92 - 12/1995) **Hubraum** 2226 ccm³ **Bohrung/Hub** 81,0 X 86,4 mm **Verdichtung** 3B 9,1 :1 **ABY** 9,3:1 **Leistung** 3B 162 kW (220 PS) bei 5900 U/min **ABY** 169 kW (230 PS) bei 5900 U/min **max. Drehmoment** 3B 309 Nm bei 1950 U/min **max. ABY** 350 Nm bei 1950 U/min **Höchstgeschwindigkeit** 248 km/h **Antriebsart** permanenter Allradantrieb, variable Antriebskraftverteilung durch selbstsperrendes Torsen-Mittendifferential, manuell sperrbares Hinterachs-Differential **Getriebe** 3B 5-Gang-Handschaltgetriebe, vollsynchronisiert **ABY** 6-Gang-Handschaltgetriebe, vollsynchronisiert **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung, spurstabil. McPherson-Federbein-VA mit Dreiecksquerlenkern unten, Querstabi, hinten McPherson-Federbein-Hinterachse mit Dreiecksquerlenkern unten, Querstabi. **Bremse** Diagonal-Zweikreis, Bremskraftverstärker, vorn: innenbelüftete Scheiben mit Doppelkolbenbremssättel, hinten: Scheibenbremse **Räder/Reifen** 3B 7J x 16 ET37, 5-Speichen-Leichtmetallräder, 205/55 16 **ABY** 7,5J x 16 ET37, 205/55 16 im Avus-Design **Beschleunigung Coupé** 0-100 km/h in s: 6,1 (3B), 5,9 (ABY) **Leergewicht/Zuladung in kg Coupé** 1420 / 1880 (3B), 1525 / 1955 (ABY)





NEUER GLANZ IN DER HÜTTE Nach dem galvanischen Verzinken erstrahlt Ihr „Altteil“ wieder in neuem Glanze. Zusätzlich bekommen die Teile jetzt ihren Farbglanz. Dieser kann entweder gelblich oder bläulich ausfallen

ERSATZTEIL DRINGEND GESUCHT

Nichts ist für die Ewigkeit, auch die Bauteile eines Autos nicht. Ob es nun starke Beanspruchung, fahrzeugtypische Krankheiten oder Unfälle sind. Früher oder später gehen sie kaputt. Für Besitzer von Neuwagen oder jungen Gebrauchten ist im Normalfall für einen gesicherten Nachschub von Ersatzteilen gesorgt. Besitzer von älteren Fahrzeugen kennen aber die Angst, keine Teile mehr zu bekommen.

Die Zahl der Young- und Oldtimer Zulassungen hat in den letzten Jahren immer mehr zugenommen. Für die Besitzer haben sie nicht nur einen Sammlerwert, sondern auch einen hohen emotionalen Wert. Leider gibt es für eine Vielzahl an Fahrzeugen keine besonders gute Teileabdeckung. Treten Defekte auf, kann sich die Suche nach Ersatzteilen oft als schwierig gestalten. Verschleiß- und Wartungsteile sind noch leichter zu bekommen als zum Beispiel Innenausstattungen. Wenn sie dann auch noch ersatzlos entfallen sind, kann man schon schnell ins Schwitzen geraten.

Wir haben schon früh begonnen, Ersatzteile zu lagern und haben nun mittlerweile ein kleines, aber feines Teilelager mit Neu- und Gebrauchtteilen. Ein Teil stammt aus Restposten von Audi Vertragshändlern sowie aus Auflösung von privaten Sammlungen. Des weiteren finden sich gebrauchte Originalteile aus zerlegten Altfahrzeugen, vor

allem Audi 80, 100, 200. Spezielle Teile werden von uns auch originalgetreu angefertigt.

Bei Reparaturen oder Restaurationen verzichtet man ungern auf die originalen Bauteile. Doch Glanz ist vergänglich und manche Teile sind nach all den Jahren verrostet. Doch hier können wir weiterhelfen. Mit galvanischen Verzinken lassen sich die Bauteile wieder instandsetzen und in neuem Glanz erstrahlen.

Wir freuen uns, alte Audi's auf der Straße zu sehen und kümmern uns deshalb gerne um Ihre Klassiker, damit sie auch in Zukunft noch bewegt werden können.

Wir helfen weiter bei der Instandhaltung Ihres Klassikers. Egal, ob Sie das selbst instand halten oder es in unserem Kfz-Meisterbetrieb restaurieren lassen möchten.

UNSER SHOP
IM NETZ



WIR SUCHEN IMMER

Damit wir weiterhin Audi Old- und Youngtimer in Bewegung halten können, sind wir immer auf der Suche nach Original Audi Ersatzteilen.

Sie möchten einzelne Teile verkaufen oder lösen Ihre Teilsammlung auf? Dann nehmen Sie einfach Kontakt mit uns auf.

Email: kontakt@gmg-online.de



MURPHYS LAW

“Anything that can go wrong will go wrong”

Kein Fahrer eines älteren Wagens bleibt davon verschont. Du fährst in einen Blitzer und der Tacho fällt aus. Du musst eilig auf die Arbeit und deine Tankanzeige zeigt leer. Komisch, man hat doch erst getankt. Du nimmst an einer Oldtimerrallye teil und sollst laut Roadbook in 3,4 Kilometer abbiegen. Dann Ausfall der Kilometeranzeige. Schlaue wie du bist, nimmst du das Handy. Und genau jetzt findet das GPS keine Satelliten.

Diverse Ausfälle im Kombi-Instrument bis hin zum Totalausfall, der Tacho funktioniert nicht mehr. Auch wenn das etwas überzogen dargestellt wurde, kennen Fahrer älterer Wagen solche Probleme besonders gut. Durch Erschütterungen, Vibrationen und Temperaturunterschiede können die feine Mechanik und Bauteile Schaden nehmen. Nach einigen Jahrzehnten auf der Straße und je nach Qualität der Erstausrüstung ist eine Überholung oder Reparatur

des Kombi-Instruments nötig. In der heutigen Zeit sind die Kombi-Instrumente richtige Kleincomputer, während dies früher mechanische und später elektrische Anzeigen waren. Ein Laptop anschließen bringt in diesem Fall nicht viel. Handwerkskunst und eine ruhige Hand sind gefragt, um Kombi-Instrumente zu prüfen und zu reparieren. In den meisten Fällen ist eine Reparatur kostengünstiger als der Kauf eines Neuteils.

Wir bieten Ihnen Reparaturen an, die die Fehler sicher und dauerhaft beheben.

WAS WIR SONST NOCH MACHEN



KABELBÄUME Reparatur und Nachfertigung von einzelnen Kabeln bis zu ganzen Kabelbäumen.

HITZEBESTÄNDIGE SCHLÄUCHE

Druckstabile Audi quattro 10V, 200 quattro 20V, S4/S6, RS2 ; Sonderanfertigungen nach Muster möglich.



KRAFTSTOFF-, BREMSLEITUNGEN

Nachfertigung aus Kupfer oder Kupfer-Nickel

ZIELGEBIET

DEUTSCHE AUTOMOBIL-/ZULIEFERERINDUSTRIE
AFTERMARKET BE-
REICH

SEIT 2006

GEHT DER DEUTSCHE
ZOLL GEGEN PRODUK-
TIRATERIE AUF DER
AUTOMECHANIKA VOR

83 FÄLLE

VON PATENT- ODER
MARKENRECHTSVER-
LETZUNGEN WURDEN
2012 AUFGEDECKT

HÄUFIGSTEN PLA- GITATE

BREMSEN, SCHEINWER-
FER, LUFT-, ÖLFILTER,
SCHEIBENWISCHER,
AUSSENSPIEGEL

SICHERHEITSRI- SIKO z.B. BEI EIN- BAU VON GEFÄLSCHTEN

BREMSBELÄGEN: SIE
KÖNNEN SICH BEI
EINER VOLLBREMUNG
ENTZÜNDE

AUF DEN **1. BLICK**
SIND FÄLSCHUNGEN
SCHWER ZU ERKEN-
NEN, DA DESIGN UND
NAMEN DER MARKE
ÜBERNOMMEN WIRD

AUGEN AUF!

AUFFÄLLIG EIN SEHR
GÜNSTIGER PREIS /
UNSTIMMIGKEITEN MIT
DER BEZEICHNUNG,
AUF DER VERPACKUNG
ODER BEDIENUNGSAN-
LEITUNG

HILFE

HERSTELLER ZEIGEN
AUF IHRER WEBSITE,
WIE MAN DIE FÄL-
SCHUNGEN ERKENNT



Der Inntaler Veteranen Fahrzeugclub (IVC) veranstaltete am Samstag, den 01. September 2018 bereits zum vierzehnten Mal seine Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Stoderzinken. Auf dieses Event hatten wir uns in diesem Jahr besonders gefreut, zum einen der Strecke wegen, zum anderen des Rennleiters Joachim Althammer, der u.a. für die Edelweiß Classic und das Rossfeldrennen in Berchtesgaden verantwortlich ist.

Die Stoderzinken Alpenstraße ist die höchste und aussichtsreichste Panoramastraße der Steiermark. Voraus-

gesetzt man nimmt sich die Zeit für eine kurze Pause und hat Glück mit dem Wetter. Wir hatten weder das eine noch das andere. Die Wetterbedingungen waren, um es nett auszudrücken, semi-optimal. Es erinnerte einen an alte Edgar Wallace Filme: überall dichte Nebelbänke und Regen. Unserem Schwarzen hat es trotzdem gefallen, denn er bevorzugt bei solchen Bergprüfungen kühle und feuchte Luft. Na dann. Am Samstag fanden wir uns mit 47 anderen Oldtimerfahrern in der Hauptstraße in Gröbming ein, wo pünktlich um 10:10 Uhr der Vorstart Richtung Gröbming-Winkel

KURVEN, NICHTS ALS KURVEN



statt fand. In insgesamt drei Wertungsläufen galt es, die Sollzeit von 13 Minuten so nah wie möglich zu erreichen, leistungsschwache PKW peilten die 15 Minuten an. Die asphaltierte Strecke ist ca 8,6 Kilometer lang und hat unserer Zählung nach 138 Kurven. Die Angabe ist allerdings ohne Gewähr.

Gesamtsieger wurden wir zwar nicht, aber das ist auch nicht so tragisch. Im Vordergrund stand der Spaß und den hatten wir definitiv. Die Stimmung war toll, die Atmosphäre unter den Teilnehmern fast familiär und die kurvenreiche Stre-

cke atemberaubend. Wir bedanken uns bei dem Inntaler Veteranen Fahrzeugclub (IVC) und Joachim Althammer für einen reibungslosen Ablauf und eine großartige Veranstaltung.



Im Oktober 2018 ging die Oldtimermesse Hamburg Motor Classics mit Vollgas in die zweite Runde. Waren wir bei der Premiere noch mit unserem Audi urquattro vor Ort, reisten wir dieses Mal mit unserem VW LT 28 Audi Sport Camper nach Hamburg. Vor den Messehallen auf dem Oldtimerstellplatz geparkt, führte uns unser erster Weg in die Halle der Oldtimer- und Motorsportclubs.

Beim MSC Trittau e.V. treffen wir auf bekannte Gesichter, wie Walter Treiser und Jochi Kleint und freuen uns auf den Stand des 1. Bayer. urquattro clubs e.V., auf dem wir im letzten Jahr unseren Schwarzen präsentierten. Das diesjährige Motto war „Audi quattro - Die Revolution im Rallyesport“, das phantastisch umgesetzt wurde und aus dem Gros der anderen Stände hervorstach.

Auf unserem Weg durch die Hallen, entdeckten wir unter all den Raritäten auch ein ganz besonderes Unikat: „Stalins Rennwagen“ der Awtowelo Sokol, der nach Plänen des Unternehmens Auto Union gebaut wurde. Das hat uns neugierig gemacht. Was steckt hinter dem Awtowelo Sokol? Hier eine kurze Zusammenfassung der

Entwicklungsgeschichte: Die Entwürfe, Dokumente und Teile eines von der Auto Union bis Ende 1940 entwickelten neuen Rennwagens wurden während des Krieges eingelagert, die Entwicklung des Prototypen eingestellt. Im Januar 1944 ging das Depot in Flammen auf und bis auf einige Dokumente wurde alles zerstört.

Der Sohn des damaligen sowjetischen Diktators Josef Stalin, Wassili Stalin, drängte 1946 auf den Bau eines Rennwagens, um an internationale Rennen der Formel 2 1947 teilzunehmen. Aus Zeitnot griffen die Ingenieure auf die nur lückenhaft überlieferten Konzepte der Auto Union zurück. Die Rennstrecke sah der Wagen aber nie. 1952 waren die zwei gebauten Rennwagen mit der Aufschrift „Sokol“ (Falke) für das Stadtparkrennen in Moskau gemeldet. Aber die Sowjets brachten es nicht zustande, die Wagen in den Renneinsatz zu schicken und verloren das Interesse daran und so landeten sie beim Film - als Requisite. Danach wurde einer zerlegt, den anderen führte es über verschiedene Sammlerhände nach England. Dort wurde der „Falke“ in der bekannten Grand Prix Exhibition in Donington irrtümlich als Rennwagen der Auto Union ausgestellt. Aufgrund dieses Irrtums galt der Awtowelo Sokol bis zum Jahr 2012 als verschollen. Heinz Rehkopf, der Stifter des PS-Speichers, erkannte diesen Fehler und erwarb den Rennwagen für eine Sonderausstellung des Museums.

Solche schönen Rückkehrer, Prototypen und Oldtimer werden wir 2019 leider nicht sehen. Der Zuspruch aus der Szene war wohl groß, die Zahl der Anmeldungen aber nicht. Die Messe wurde nun schweren Herzens von den Veranstaltern abgesagt. Schade.



THE QUATTROS ARE BACK IN TOWN

Seit 1987 ist die DTM Stammgast am Norisring. Nürnberg ohne den legendären Stadtkurs um das Zeppelinfeld, daran ist gar nicht mehr zu denken. Und wir mit dabei. Gemeinsam mit Young- und Oldtimern der an der DTM teilnehmenden Marken, Audi, BMW und Mercedes, warteten wir am Rennwochenende Rahmenprogramm der Noris Classics auf unseren Start.

Die Vorfreude wuchs stetig. Man wollte endlich den Motor starten und raus auf die Strecke. Dann endlich geht es los. Die Zahl der Zuschauer auf den Tribünen ist überschaubar. Die anderen Rennen im Rahmenprogramm sind sicherlich spannender. Dort kämpft man um jede Platzierung, aber das ist in diesem Moment nebensächlich. Wir haben unseren Spaß, sind geehrt, auf dem „fränkischen Monaco“ Stadtkurs starten zu dürfen und zeigen den Zuschauern, dass man einen Urquattro auch sehr flott durch die Kurven fahren und nah an die Steinquader der „Wall of Shame“ ausgangs des Schöller-S bringen kann. Wir drehten unseren Runden. Die Zeit verging wie im Flug. Am Ende sind wir der Rundenzeit von 0:48.311 von Audi Sport Team Rosberg Fahrer Jamie Green fuhr, doch recht nahe gekommen? Nun, das lassen wir jetzt mal so stehen.



Am Samstag Abend sahen wir mit anderen DTM Fans das WM-Fußballspiel Deutschland gegen Schweden. Die Gastfreundschaft bei Audi war großartig. Das Spiel weniger. Aber das war an diesem Wochenende Nebensache. Es war ja DTM. Vielen Dank an Audi Tradition und den Audi Club International e.V. für das tolle Wochenende am Norisring.





9. Audi RegioSprint

Neuer Rekord: 265 Old- und Youngtimer nahmen teil und wir mitten drin. Oldtimer Rallyes bilden – jetzt wissen auch wir, wie Ranunkel aussehen, später mehr dazu.



Am 28. April 2018 begaben wir uns mit 264 anderen Old- und Youngtimern bei der neunten Auflage des Audi RegioSprint auf die schönsten Fahrrouten durch den Naturpark Altmühltal. Bei Bilderbuchwetter starteten wir am Parkplatz P11 ab 9:15 Uhr im 30 Sekundentakt, um nur kurze Zeit später bei ersten DK (Durchgangskontrolle) am Audi Forum vorgestellt und „abgestempelt“ zu werden. Bevor es in das Altmühltal ging, machten wir Halt in der Altstadt von Ingolstadt, wo sich uns die Stadtwache mit erhobenen Lanzen entgegenstellte. Nur kurz die Bordkarte gezückt und abstempeln lassen, schon war das Problem gelöst und der Weg wurde wieder freigegeben. Abfahrt.

Weiter ging es zur ersten WP (Wertungsprüfung) in Gaimersheim, einer Lichtschrankenprüfung: eine u-förmige Strecke von 140 Metern sollte in 28 Sekunden gefahren werden. Hört sich eigentlich leicht an – naja, die zweite in Freystadt klappte bei uns jedenfalls besser. Keine weiteren Kommentare.

Die Tour führte uns durch eine landschaftlich reizvolle Strecke über Kösching, Riedenburg, Berching, Mühlhausen zur Mittagspause nach Freystadt. Auf der Strecke galt es zum Teil witzige Quizfragen zu beantworten, denn der Spaß steht ja hier im Vordergrund.

Mancherorts siehst du dann 265 Old- und Youngtimer – natürlich nicht alle auf einmal! Man fuhr langsam durch die Orte, die Hälsen der Insassen nach links oder rechts gestreckt, suchend z.B. nach der Anzahl von grasenden Rehen in Bergshausen oder 3 Blumen in Meckenhhausen. Nein, die Ranunkeln waren es nicht, sondern die Tulpen.

Nach der Mittagspause in Freystadt ging es sofort zur zweiten WP. Diese Lichtschrankenprüfung klappte bei uns viel besser, die 100 Meter in 23 Sekunden zu fahren. Knapp drüber, gut gemacht!

Die Route ging nun weiter über Thalmässing, Solnhofen, Bergen wieder zum Audi Forum nach Ingolstadt.

Beim Audi RegioSprint steht traditionell weniger der Wettbewerb im Vordergrund, sondern es geht um das Fahrerlebnis mit Gleichgesinnten zum Auftakt der Oldtimersaison. Dem können wir nach dem tollen Tag durch das Altmühltal nur zustimmen.

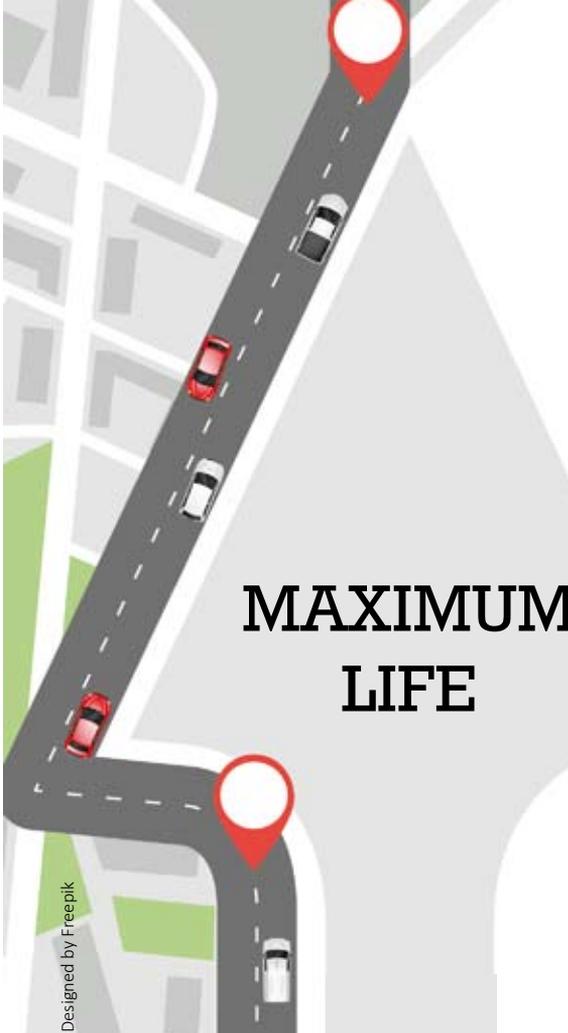
Ra·nun·kel

/Ranúnkel/

Substantiv, feminin [die]

(zur Gattung Hahnenfuß gehörende) in einer meist leuchtenden Farbe blühende Pflanze





MAXIMUM LIFE

Designed by Freepik

REGELMÄßIGE WARTUNG in unserer Kfz-Meisterwerkstatt ist gut für PKW & Umwelt

WAS IST DER ÖKOLOGISCHE RUCKSACK?

Der ökologische Rucksack stellt sinnbildlich das Gewicht aller natürlichen Rohmaterialien dar, die für unseren Konsum anfallen, von der Gewinnung bis zum verfügbaren Werkstoff oder zum dienstleistungsfähigen Produkt in Tonnen. Also, alle Produkte inklusive ihrer Herstellung, Nutzung und Entsorgung. Für das Autofahren werden zum Beispiel nicht nur das Auto selbst und das Benzin, sondern anteilig auch die Eisenerzmine, die Stahlhütte und das Straßennetz gezählt.

Aktuell scheint es verpönt, einen „alten“ Benziner oder Diesel zu fahren. Doch wenn man sich den „ökologischen Rucksack“ eines Neuwagens genauer ansieht, ist es selten sinnvoll, sich aus umweltbewußter Motivation ein neueres, effizienteres Fahrzeug zu kaufen, wenn man noch einen funktionierenden Wagen hat. Regelmäßige Wartung und Reparatur tragen dazu bei.

Das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Autos beträgt 10,9 Jahre. Auch wenn ein Neuwagen im Vergleich weniger Sprit verbrauchen mag und auch weniger Luftschadstoffe produziert, kann unser Bestandsfahrzeug bei der Energie- und damit CO2-Bilanz umweltfreundlicher sein. Denn für die Herstellung eines Neuwagens benötigt man Mengen an Rohstoffe und Wasser, ganz zu schweigen von der Menge CO2, die dabei freigesetzt wird. Diese CO2 Last, auch „ökologischer Rucksack“ genannt, wird über die Lebensdauer des PKW

abgeschrieben. Wenn nun der Wagen früher verschrottet wird als nötig, verbleibt eine Restschuld und die Rechnung aus Umweltbewußtsein einen Neuwagen zu kaufen geht nicht auf. Wer sein älteres Fahrzeug regelmäßig wartet und falls möglich, Nachrüstungen der Abgasreinigung nutzt, erzielt oft eine bessere ökologische Bilanz als mit einem Neuwagen. Sicherlich macht es Sinn, zur Einsparung von klimaschädlichem CO2 einen entsprechenden Neuwagen zu kaufen - aber alles zu seiner Zeit.

REIFEN/ACHSVERMESSUNG

Prüfen Sie den richtigen Reifendruck: ist er nämlich zu niedrig, kommt es zu sogenannten Walkarbeiten. Durch die Verformung des Reifens erhöht sich der Rollwiderstand und der Kraftstoffverbrauch steigt an. Genauso wichtig, ist eine richtig eingestellte Spur. Durch eine Achsvermessung wird sichergestellt, dass alle Räder optimal am Fahrzeug ausgerichtet sind. Dadurch wird nicht nur das Fahrverhalten und der Kraftstoffverbrauch optimiert, sondern auch der Verschleiß Ihrer Reifen

WARTUNG

Wir sorgen dafür, dass ihr Motor technisch einwandfrei läuft. Wenn alles richtig eingestellt ist, wird die Umwelt möglichst wenig belastet. Wir achten dabei auf eine optimale Verbrennung und prüfen unter anderem:

- verschmutzte Luftfilter
- verrußte Zündkerzen oder Zündung
- falsch eingestellte Vergaser /Einspritzanlage
- defekte Auspuffanlage
- Katalysator
- undichte Klimaanlage
- zugerußte DPF

ÖKOLOGISCHER RUCKSACK BEI E-AUTOS

E-Autos haben beim Fahren keinen CO2-Ausstoß. Hier sind sie definitiv der Gewinner im Vergleich zu Verbrennungsmotoren. Aber nicht auf der ganzen Linie: ihre Herstellung und Nutzung produzieren auch CO2 Emissionen. Für die Herstellung der Batterien werden die Rohstoffe wie Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit verwendet. Das Heidelberger Ifeu-Institut nennt eine Faustformel von 125 Kilogramm CO2 pro Kilowattstunde Batteriekapazität. Nach aktuellen Berechnungen des Öko-Instituts sind die herstellungsbedingten Mehremissionen eines E-Autos mit einer 35 Kilowattstunden-Batterie – also einer Batterie wie im aktuellen E-Golf – mit etwa fünf Tonnen CO2 anzusetzen. Je größer die Batterie, desto mehr Auswirkungen hat die Produktion auf Klima und Umwelt – auch hinsichtlich des Verbrauchs von Rohstoffen.

Das E-Auto fährt auch nicht mit Luft und Liebe alleine – es „zieht“ sich Strom, der aber immer noch zu großen Teilen aus fossilen Quellen statt. Das Fahren mit regenerativem Strom wäre hier die richtige Wahl für eine bessere CO2 Bilanz. Die Entwicklung der E-Autos steht noch am Anfang und die Zukunft wird zeigen, wie es weitergeht. Sinnig sind solche Elektroautos aber auf jeden Fall in Großstädten, um diese punktuell von CO2 Emissionen zu entlasten.



DETEKTIVARBEIT. DEM FEHLER AUF DER SPUR

Startschwierigkeiten, unruhiger Leerlauf, hoher Kraftstoff-Verbrauch – die Auswirkungen von Defekten bei der Einspritzdüsen können vielfältig sein. Ebenso wie die Ursachen. Aus diesem Grund gehen wir bei der Fehlersuche systematisch vor, damit wir nicht nur den Schaden beheben, sondern auch die Ursache finden.

Die Einspritzdüse ist ein zentrales Element für die optimale Verbrennung besonders in direkteinspritzenden Motoren. Nur wenn der in den Brennraum eingespritzte Kraftstoff bei allen Zylindern über den gesamten Drehzahl- und Lastbereich im Hinblick auf Strahlform, Strahlwinkel, Verteilung, Zerstäubung und Kraftstoffmenge absolut linear erfolgt, ist die Verbrennung gut und somit auch die Motorleistung. Aber mechanische, hydraulische oder elektrische Probleme setzen ihnen zu.

Oft verschleißten Einspritzdüsen durch Verkokungen oder verstopfen durch Verunreinigungen. Besonders anfällig für Verkokung sind FSI- / TFSI- / TSI- Direkteinspritzer-Motoren. Mit der Zeit bilden sich im Einspritzventil Ablagerungen, die sich an den Oberflächen, wie z.B. am Filtersieb, Nadelventil, Nadelkopf und Ventilsitz ansetzen.

Was passiert, wenn der Motor nicht optimal verbrennt? Partikelfilter oder Katalysator nehmen durch den unverbrannten Kraftstoff Schäden. Bei Direkteinspritzern kann der Ölfilm an der Zylinderwand abgewaschen werden und dadurch zu einem möglicher Kolbenfresser führen.

Wenn Sie die links genannte Anzeichen erkennen, sollten Sie uns möglichst schnell aufsuchen. Wir machen Ihre Einspritzdüsen wieder fit. Sind die Düsen nicht allzu zugesetzt, kann es vor allem bei älteren Fahrzeugen mit Hilfe von Additiven zu einer Verbesserung des Einspritzverhaltens kommen. Sind sie zu arg zugesetzt, hilft eine professionelle Reinigung



VON UNS GETESTET UND FÜR GUT BEFUNDEN

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. Optimiert die AU-Werte und die Leistungsfähigkeit des Motors. Verbessert die Kompression. Saubere Motoren verbrauchen weniger Kraftstoff und reduzieren den Schadstoffausstoß.



UNSER SHOP
IM NETZ

URSACHEN

ein verstopfter Filtersieb im Einspritzventil durch schlecht gefilterter Kraftstoff

ein schlecht schließendes Nadelventil durch kleinste Verunreinigungen von innen, Verbrennungsrückstände von außen, Ablagerungen von Additiven

eine zugesetzte, verschlossene Ausflussbohrung

ein Kurzschluss in der Spule

ANZEICHEN

wahrnehmbaren Leistungseinbrüchen

schlechtes Abgasverhalten

Startschwierigkeiten

erhöhtem Kraftstoffverbrauch

unruhiger Leerlauf

aufblinker oder dauerhaftem Leuchten der Motorkontrollleuchte

Motorklopfen

permanente Verbrennungsaussetzer

PRÜFMÖGLICHKEITEN

Auslesen des Fehlerspeichers

Überprüfung der Kabelverbindung der Einspritzdüsen mittels Mutlimeter

Eingespritzte Kraftstoffmenge/ Spritzbild vergleichen

Kraftstoffdrucktest: hier werden Komponenten wie z.B. die Hochdruckpumpe auf Defekte geprüft

Prüfung des Widerstands der Magnetspulen der Einspritzventile Darstellung der Spannung und Impulsdauer der einzelnen Düsen mit Hilfe eines Oszilloskops zum



ACHSVERMESSUNG - ALLES IN SPUR?

Das Überfahren von Schlaglöchern, das Prallen an Bordsteinen oder einfach die Ermüdung von Fahrwerksbauteilen können die Fahrwerksgeometrie leicht verstellen. Als Folge fährt Ihr Wagen nicht in der Spur, zieht nach rechts oder links und die Reifen können sich einseitig abfahren. Wir helfen Ihnen hier weiter: eine Achsvermessung und Spureinstellung bewirkt sicheres Fahrverhalten, Handling, geringeren Kraftstoffverbrauch und eine höhere Laufleistung des Reifens

Im Idealfall meldet sich unser Wagen, wenn er eine Inspektion benötigt. Achsvermessungen werden da schon etwas stiefmütterlich behandelt. Bei den wenigsten Autofahrern gehört das zu den Routinearbeiten an ihrem Wagen. Festgelegte Wartungsintervalle oder Herstellervorgaben gibt es nicht.

Aber das Fahrwerk verzeiht einem die kräftigen Stöße beim Überfahren von Schlaglöchern oder Bordsteinen nicht so schnell. Reifen, Radlager, Federn und Dämpfer nutzen sich schneller ab, der Bremsweg wird länger, da die Reifen nicht mehr richtig auf der Fahrbahn stehen.

Eine Achsvermessung ist alle zwei Jahre ratsam, schon im Hinblick auf die Sicherheit und mögliche Folgekosten.

Auch wenn Ihr Auto nicht K.I.T.T. heißt, kommuniziert es mit ihnen und gibt Hinweise auf die falsche Achseinstellung. Die Stellung des Rades ist für den einwandfreien Geradeauslauf, guten Reifenhaftung bei Kurvenfahrten und für den Reifenverschleiß von maßgebender Bedeutung. Damit ein Auto exakt geradeaus fährt und sich präzise lenken lässt, ist es nötig, dass die Räder unter allen Fahrbedingungen immer möglichst senkrecht auf der Straße stehen (Sturz) und weitestgehend parallel zueinander ausgerichtet sind (Spur). Ist die Spur verstellt, kann der Wagen nach links oder rechts ziehen. Ist der Sturz falsch eingestellt, wirkt sich das auf die Lauffläche der Reifen aus.

Beim ersten Automobil von Carl Benz musste man noch keine Spur einstellen. Aber seitdem hat sich ja einiges getan. Zunächst wurde die Achsgeometrie durch eine optische Achsvermessung mit Hilfe von Spiegeln eingestellt. Diese Methode kann in der heutigen Zeit noch bei Old- und Youngtimern genutzt werden. Doch mit der Einführung der Mehrlenkerachsen hat sich auch das Verfahren geändert. Bei modernen Fahrzeugen kommt eine elektronische Achseinstellung zum Einsatz.

Bevor wir vermessen, erfolgt eine Prüfung der Radaufhängung, der Lenkung, Radlager sowie der Federung und Dämpfung. Eine Achsvermessung macht keinen Sinn, wenn die Gummilager verschlissen sind oder die Spurstangenköpfe Spiel haben.

Ist alles in Ordnung, kann die Vermessung beginnen. Jedes Automodell hat seine individuelle Einstellung bei Spur und Sturz. An den Rädern angebrachte Sensoren übermitteln die Ist-Werte an den verbundenen Achsmesscomputer und der vergleicht sie mit den Soll-Werten der Autohersteller. Im Soll-Ist-Wertevergleich werden dann, falls die Daten nicht mit den Vorgaben des Herstellers übereinstimmen, die Einstellarbeiten durchgeführt. Der automatische Protokollausdruck zeigt dann alle Ergebnisse auf einen Blick.

Ein Achsvermessung bewirkt, dass die Reifen möglichst senkrecht auf der Straße stehen und parallel zueinander ausgerichtet sind. Sie sorgt für die optimale Einstellung des Fahrwerks, weniger Reifenverschleiß und bessere Bremsleistung. Wenn Sie unsicher sind, ob die Achsgeometrie ihres Wagens verstellt ist, kommen Sie einfach zu uns. Wir prüfen und stellen ein, damit Sie wieder im grünen Bereich sind.

Hinweise auf falsche Achseinstellung

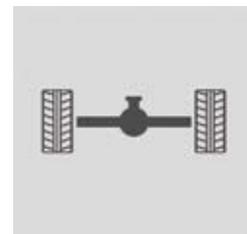
- schief stehendes Lenkrad
- polternde Fahrwerksgeräusche
- Quietschen bei Kurvenfahrten
- ungleichmäßig abgefahrene Reifen
- Wagen zieht bei der Fahrt nach links oder rechts
- schwammiges Lenkverhalten
- schlechter Geradeauslauf

Wann ist eine Achsvermessung nötig?

- beim Verbauen anderer Stoßdämpfer
- nach einer Tieferlegung des Fahrwerks
- wenn Teile der Lenkung repariert wurden
- nach dem Wechsel von Querlenkern oder Spurstangen(-kopf)
- nach Austausch des Stabilisators
- nach Arbeiten oder Reparaturen am Fahrwerk
- nach Unfallschäden

Folgen einer verstellten Spur

- deutliches Unter- oder Übersteuern
- Beeinträchtigung der Funktion von Assistenzsystemen
- schnellerer Verschleiß von Reifen, Radlager, Federn und Dämpfer
- Verlängerung des Bremsweges, da Reifen nicht mehr korrekt auf der Straße stehen.
- Erhöhter Kraftstoffverbrauch



ONLINE TERMINBUCHUNG

EINFACH UND ZU JEDER ZEIT SICH EINEN TERMIN SICHERN!

Sie buchen Ihren Werkstatt-Termin jetzt ganz bequem direkt vom PC, Tablet oder Smartphone: 7 Tage die Woche, 24 Stunden am Tag



NEUE LADER BRAUCHT DAS LAND

TURBOLADER UPGRADE. NEUESTE TECHNIK IM ALTEN KLEID

Die Aufgabe des Turboladers besteht darin, die vom Motor zugeführte Verbrennungsluft zu verdichten. Das macht der Serienlader im Normalfall auch sehr gut, aber wer die Leistung seines Motors mehr entfalten möchte, der sollte die Vorteile eines Upgradeladers nutzen: mehr Leistung, mehr Drehmoment, früheres Ansprechverhalten.

NEUESTE TECHNIK IM ALTEN KLEID

Eine zusätzliche Softwareanpassung aus unserem Hause, sorgt dabei für die zusätzliche Portion Leistung.

Der Begriff Upgradelader bezeichnet entweder Originalturbo-lader, die wie hier beschrieben äußerlich unverändert sind, aber im Inneren mit neuester Technik modifiziert werden können oder komplett neue Turbolader, die mit größeren Verdichtergruppen ausgestattet sind.

MÖGLICHE VERÄNDERUNGEN AM LADER

- Verwendung verbesserter Lager
- Verwendung leichterer Turbinenräder mit Welle
- Turbinenräder in Größe und Form
- Bearbeitung des Verdichtergehäuses
- Vergrößerung des Abgasgehäuseauslass
- Verwendung größerer Verdichtergehäuse
- Optimierung des Spaltmasses

In der Regel kann mit den modifizieren Ladern ca. 20% mehr Leistung im Vergleich zur Maximalleistung des Originals erzielt werden. Der größte Vorteil ist jedoch das verbesserte Ansprechverhalten. Mit den größeren Verdichtergruppen und Abgasgehäuse erzielt man noch weit mehr.

Bitte beachten Sie, dass bei der Verwendung von Upgrade Turboladern die Software, Abgasanlage und eventuell die Einspritzdüsen anzupassen sind. Zudem ist darauf zu achten, dass die verbaute Kupplung für das zusätzliche Drehmoment ausgelegt ist.

Leider können nicht alle Turbolader überarbeitet werden. Hier eine kleine Liste der gängigsten Turbolader, die wir als KKK anbieten können:

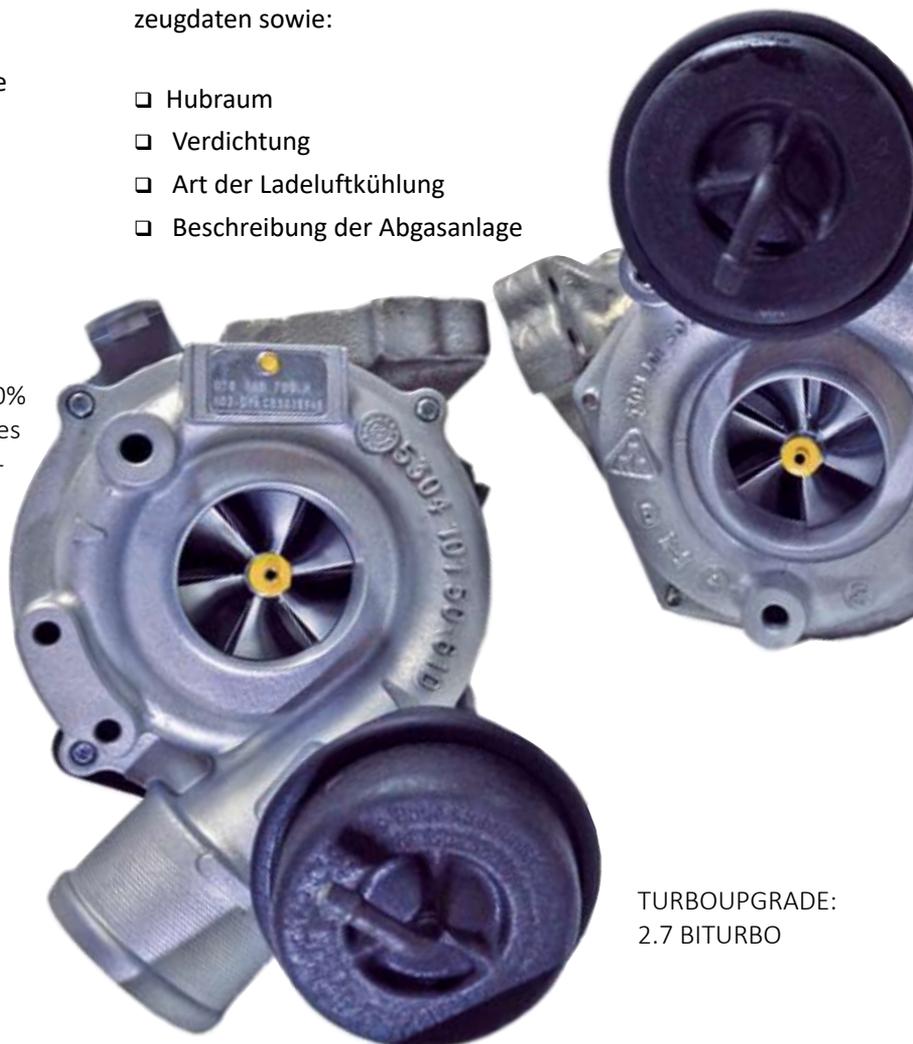
- K03
- K04
- K24/7000
- K24/7200
- K26
- K27

Die Kosten für einen Upgrade Turbolader im Tausch liegen zwischen 600 € und 1.400 €. Lieferzeit beträgt ca. zwei bis vier Wochen.

Sollten Sie keinen Austauschlader haben, haben wir einige Lader auf Lager. Alternativ können auch Turbolader von Garret zusammengestellt werden.

Für eine gezielte Beratung benötigen wir Ihre Fahrzeugdaten sowie:

- Hubraum
- Verdichtung
- Art der Ladeluftkühlung
- Beschreibung der Abgasanlage



TURBOUPGRADE:
2.7 BITURBO

ANZEICHEN FÜR EINEN DEFECTEN TURBOLADER

- ❑ Pfeifen des Turboladers
- ❑ Bläulicher oder schwarzer
- ❑ Rauch aus dem Auspuff
- ❑ Erhöhter Ölverbrauch
- ❑ Leistungsverlust des Motors
- ❑ Zu niedriger Ladedruck
- ❑ Geräusche am Turbolader

Ob Leistungsverlust, pfeifende Geräusche, steigender Ölverbrauch, oder Rauchentwicklung – sobald Symptome eines Turboladerschadens festgestellt werden, sollte Sie uns kontaktieren, damit der Motor in unserem Kfz-Meisterbetrieb untersucht werden kann.

Dabei sollten Sie nicht allzu lange warten. Hat sich der Lader erst komplett zerlegt, können die zerbrochenen Teile auch den Motor selbst beschädigen.

EIN GUTER RAT

Turbomotoren lässt man warm laufen und speziell nach einer dynamischen Autobahnfahrt wieder langsam abkühlen, ohne den Motor sofort abzustellen. Bei Fahrzeugen mit Start-Stopp Systemen kann das System manuell deaktiviert werden. Bei manchen Herstellern ist dies aber bereits schon vorgesehen. Solange die normale Temperatur nicht erreicht ist, schaltet das System den Motor nicht ab.



VON UNS GETESTET UND FÜR GUT BEFUNDEN

Das LIQUI MOLY Turbo-Lader Additiv verringert Verschleiß beim Einlaufen des Turboladers. Wegen seiner extrem hohen Drehzahlen ist für Turbolader die richtige Schmierung besonders wichtig. Doch die fehlt, wenn er getauscht oder nach einer Reparatur wieder eingebaut wurde. Verschleiß und das Risiko von Schäden sind dann besonders hoch.

Doch das muss nicht sein. Das Turbo-Lader Additiv des Öl- und Additivspezialisten LIQUI MOLY schützt die sensible Technik bei ihrem ersten Einsatz.

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

Mehr Leistung. Mehr Drehmoment. Mehr Fahrspaß.

Tuning by gmg

Wir machen Ihren Wagen schneller, sicherer und technisch besser. Schon kleine Veränderungen zeigen große Wirkung und garantieren ein sportlicheres und dynamischeres Fahrvergnügen.



gmg-Chiptuning für alle Marken

Wir unterscheiden 3 Verfahren, wie die Software vom Motor-Steuergerät ausgelesen und wieder beschrieben werden.

Löten - Tauschen des Chips im Steuergerät

OBD - Lesen/Schreiben über Service-schnittstelle direkt im Fahrzeug

BDM/Tricore - Lesen/Schreiben über Schnittstelle im ausgebauten Steuergerät



WAS WIR SONST NOCH ANBIETEN



Einspritzdüsen

Verkauf, Instandsetzung,
Berechnung



Nockenwellen by gmg
Der richtige Hub zur richtigen Zeit : Nockenwellen-sonderanfertigungen



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 Ventilfehrungen erneuern

„Rallye, mein Abenteuer“

DAS LEBEN DES RALLYEFAHRERS RUDI STOHL.
VORWORT VON RALLYE-WELTMEISTER WALTER RÖHRL

gmg BUCHTIP

Verlag Wolfgang Drabesch,
Autoren Rudi Stohl mit Christoph Wikus
ISBN-10: 3950108947

Ich weiß gar nicht mehr genau, wann und wo ich den Rudi zum ersten Mal getroffen hab. Er war einfach da, und irgendwie hastest du den Eindruck: Das war eigentlich schon immer so.

Überall ist er aufgetaucht – immer mit irgendwelchen Autos, meist komischen. Ich kann mich an eine Safari-Rallye erinnern: Wenn ich am Abend ins Ziel gekommen bin, war er immer noch unterwegs. Aber in der Früh hab ich im Parc Ferme immer geschaut: Ist die Lada noch da? Und ich hab mich jedes Mal gefreut, wenn ich sie gesehen hab.

Er war immer ein absolut klasser Bursch. Ganz gleich, was passiert ist: er hat nie aufgegeben. Und wenn er jemand helfen konnte, dann hat er das immer getan. Ich kenn in der ganzen Rallye-Familie keinen einzigen, der ihn nicht gern hätte.

Und außerdem hat er dann später, als er Audi gefahren ist, auch noch gezeigt, dass er ganz schön schnell sein kann.

Wenn ich jetzt sag: „Viel wichtiger war aber, dass er ein guter Mensch ist“, dann hör ich mich an wie ein Pfarrer. Aber nachdem man mir ohnehin schon andichtet, dass ich früher irgendwann der Chauffeur des Bischofs von Regensburg war, kann ich mir so etwas ausnahmsweise auch einmal leisten.

Auf jeden Fall sind Leute wie Rudi wichtig für den Sport. Und wahrscheinlich wär die ganze Welt besser, wenn es mehr wie ihn gäb.

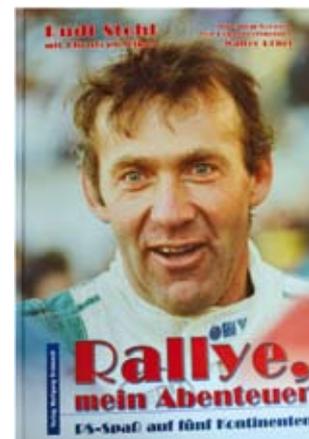
Ich kenn viele Geschichten von ihm; bei manchen war ich selbst dabei. Aber viele, die er jetzt in diesem Buch erzählt, waren selbst für mich neu.

Sie haben mich zum Lachen gebracht. Und auch ein bisserl traurig gemacht: Weil ich

mich an schöne Zeiten erinnert habe, die leider vorbei sind.

Und ich gesteh: Ich hab zwar mehr gewonnen als Rudi. Aber mehr Abenteuer hab ich beim Rallyefahren nicht erlebt.

Da heißt der Weltmeister Stohl.



(Auszug aus „Rallye, mein Abenteuer“)

DREI AUF EINEN STREICH

Wenn man an Stuttgart denkt, fallen einem auf Anhieb einige Dinge ein: das Mammutprojekt Stuttgart 21, Umweltzonen und Fahrverbote, Wilhelma, Canstatter Wasen, VfB Stuttgart und natürlich Porsche und Mercedes-Benz. Mitte Oktober führte es uns in die Geburtsstadt des Automobils. Aber eigentlich war schon im Juli unser Weihnachten. Klingt komisch, ist aber so. Denn wir hatten während des Eifel Rallye Festivals in Daun von einem Freund Karten für die Porsche Soundnacht bekommen. Da Porsche in diesem Jahr sein Jubiläum „70 Jahre Porsche Sportwagen“ feierte, war die Vorfreude auf dieses Event besonders groß.

Am 13. Oktober starteten wir nun zu Dritt unsere Pilgerreise in die Geburtsstadt des Automobils und wenn man schon in die Schwabenmetropole fährt, gehört ein Besuch des Porsche und Mercedes-Benz Museums auf jeden Fall dazu.

Erste Station war das Porsche Museum, das sich in Zuffenhausen am Porscheplatz befindet. Schwer zu finden ist es nicht. Schon von weitem zieht uns der optische Fixpunkt, die „Inspiration 911“ Skulptur in seinen Bann. Sie besteht aus drei Stelen, die an ihren Spitzen in bis zu 24 Metern Höhe je einen Porsche 911 tragen. Auch die Architektur des Museums selbst fällt auf. Das Gebäude wird von nur drei V-förmigen Säulen getragen und das Hauptgebäude scheint über dem Boden zu schweben.

Im Eingangsbereich zieht einen die Decke in ihren Bann. Dank polierter Edelstahlfließen wird alles darunter liegende gespiegelt: die Besucher, die Fahrzeuge. Im Inneren gelangt man über eine lange Rolltreppe von der Empfangshalle in die erste Ebene und landet direkt vor dem ersten je gebauten Porsche, einem 356 von 1939. Unbezahlbar und der verbaute Mittelmotor macht ihn einzigartig.

Das Museum ist in zwei Bereiche aufgeteilt, vor und nach 1948 bis in die heutige Zeit. Die Firma Porsche hat eine viel weitläufigere Geschichte, die 1930/1931 mit der Gründung eines Konstruktionsbüros begann. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte man die Idee eines eigenen Sportwagens. Mit dem 1948 erschienenen Porsche 356/1 ging man ein großes Wagnis ein. Doch wie man nach 70 Jahren Erfolgsgeschichte sieht, war es die richtige Idee.

Der Innenraum des Porsche Museums ist hell und in weiß gehalten, alles sehr weitläufig. Im Jubiläumsjahr sind die Wände mit der Zahl „70“ geschmückt. Im Schnitt werden 80 bis 90 Fahrzeuge ausgestellt, die fast alle in einem fahrbaren Zustand

sind und als „rollendes Museum“ weltweit auf historischen Rennveranstaltungen und Präsentationen eingesetzt werden.

Der Besuch in einem Museum bildet ja bekanntlich. Wir haben jetzt erfahren, warum das Zündschloss bei Porsche links ist. Ist es Ihnen auch bekannt? Die Lösung finden Sie am Ende des Berichts.

Man weiß gar nicht, was man als Erstes ansehen soll. Wir beginnen unsere Fahrt durch die Porsche Geschichte mit dem Ur Porsche und reisen durch die 5.600 Quadratmeter umfassende Museumsfläche. Die gesamte Ausstellung wird begleitet von der „Idee Porsche“. In den Themeninseln „leicht“, „clever“, „schnell“, „stark“, „intensiv“ und „konsequent“ und anhand zahlreicher Ausstellungsstücke wird die Unternehmensphilosophie und Geschichte ausdrucksvoll für die Besucher dargestellt.

Zu den Hinguckern zählt sicherlich die „Dicke Berta“. Nein, das ist keine Diskriminierung einer stattlichen Frau, sondern ein Porsche 917/20, der unter den verschiedenen 917-Versionen einen besonderen Platz einnimmt. Porsche wollte 1971 wieder bei den 24 Stunden in Le Mans gewinnen. Man versuchte hier die Vorteile von Kurz- und Langheck 917 zu verbinden. Das Einzelstück war etwas gewöhnungsbedürftig. Aber die besondere Lackierung sollte davon ablenken: rosafarben lackiert und die Karosserie rundum in fertige Filetstücke eines guten Schweinebratens portioniert. Bei den Zuschauern und Offiziellen kam der Gag leider nicht so an. Die „Dicke Berta“, auch u.a. „Rosa Sau“ genannt, hielt sich dennoch beim 24 Stunden recht gut. Phasenweise rückte der 917/20 sogar bis auf Platz zwei vor. Die Idee „schnell“ wird außergewöhnlich an dem an der Museumsdecke

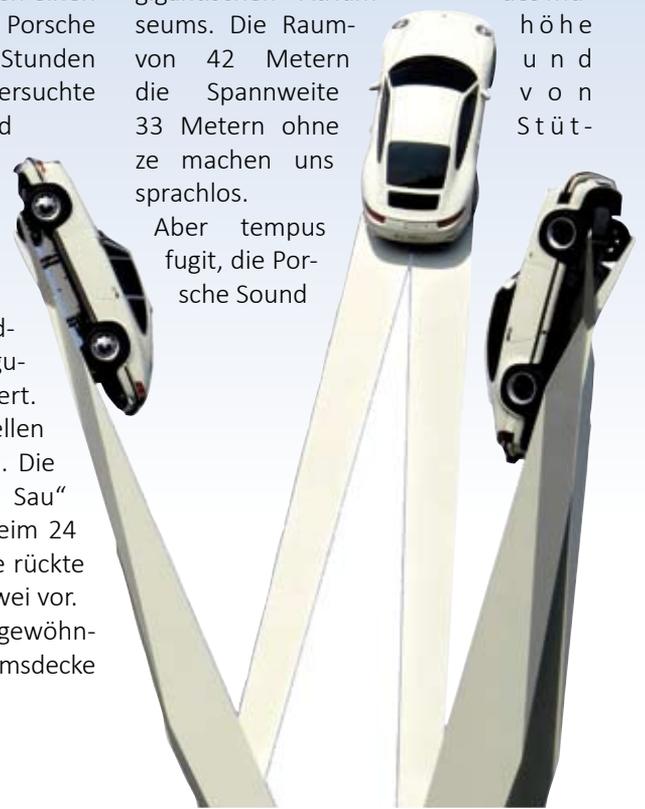
hängenden Porsche 956 demonstriert. Damit wird gezeigt, dass er bei einem Tempo von 321,4 km/h theoretisch an der Decke fahren könnte.

Das Porsche Museum bietet für jeden etwas: außergewöhnliche Prototypen und Studien, legendäre Rennsportwagen, faszinierende Serienfahrzeuge. Da sich die Ausstellung im stetigen Wandel befindet, werden wir sicherlich noch einmal wiederkommen.

Das war der erste Streich und der zweite folgt sogleich. Nach einem kleinen Boxenstopp mit Currywurst erblickten wir nach 10 Kilometern an der Cannstatter Wasen vorbei das Mercedes-Benz Museum. Zwei weitere Pilger schlossen sich uns an und zusammen besuchten wir die heiligen Hallen.

Das 2006 gegründete Museum wird jedes Jahr von über 800.000 Menschen aus aller Welt besucht. Es fällt durch eine einzigartige Architektur auf. Das Gebäude ist im Inneren eine DNA-Spirale mit ihrer Doppelhelix nachempfunden. Es ist beeindruckend. Staunend stehen wir im gigantischen Atrium des Museums. Die Raumhöhe von 42 Metern und die Spannweite von 33 Metern ohne Stütze machen uns sprachlos.

Aber tempus fugit, die Porsche Sound



nacht steht ja auch noch auf unserer Pilgerreise.

Vom Atrium geht es mit dem Aufzug 34 Meter in die oberste Etage. Schon die Fahrt ist ein kleines Erlebnis: hört man unten noch den Verkehrslärm, wird man auf der obersten Ebene mit Pferdege-trappel und Peitschenknallern empfan-gen, das ganze umrahmt von Rotations-beamern, die Filme aus der Zeit, in der man sich befindet, zeigen.

Mit einem Audioguide ausgestattet be-ginnen wir unseren Rundgang der Aus-stellung, die die über 125-jährige Ge-schichte der Automobilindustrie vom ersten Tag an lückenlos darstellt. Auf neun Ebenen erwarten uns 160 Autos und 1600 Ausstellungsstücke. Man hat nun die Wahl zwischen zwei Rundgän-gen: dem Mythos-Rundgang mit den Themen Pioniere, Mercedes, Umbrüche, Wunderjahre, Vordenker, Aufbruch und Silberpfeile und dem Collectionsrund-gang, mit den Themen Galerie der Rei-sen, der Lasten, der Helfer, der Namen und einer Sonderausstellung. Auf beiden Routen sieht man die Entwicklung von 1886 bis zu den Innovationen der Zu-kunft. Über leicht abfallende Ebenen rei-sen wir von einer Epoche zur nächsten, begleitet von Timeline Schauvitri-nen, die die Weltgeschichte mit Bilder und Dokumenten aufzeigt. Wir bewundern das erste Mercedes-Benz Fahrzeug, die legendären 300 SL Modelle, diverse Re-kordfahrzeuge, Erfindungen wie den Air-bag bis hin zu aktuellen Sportwagen.

Der Raum sieben auf Ebene 2 entlockt uns ein leises „WOW“: wir sind im My-thos Raum M7 Silberpfeile, Rennen und Rekorde. Eine gigantische Steilkurve mit steigender Überhöhung dient als „Renn-strecke“ für die Silberpfeile, Touring- und Sportwagen, Rallye-Autos und Renn-Trucks. Das Thema wurde hier grandios umgesetzt.

Nach zwei Stunden mussten wir leider Abschied nehmen. Denn die 8. Porsche Soundnacht rief. Normalerweise findet sie im Porsche Museum statt und ist auf 911 Eintrittskarten limitiert. Doch anlässlich „70 Jahre Porsche Sportwa-gen“ wählte man die Porsche Arena. Auf dem Weg dorthin wurden wir magisch in Richtung des angrenzenden Parkhauses gezogen. Dort liefen die Motoren der Porsche vor dem Konzert warm. Der

kraftvolle Motoren-sound hallte im Park-haus und schon hier sorgte die Klangku-lisse für Gänsehaut.

Als wir dann vor dem Eingang ankamen, hatte sich bereits eine ansehnliche Men-schenschar versammelt. Manche in Dirndl, aber mei, wenn's schee macht. Im Inneren löste sich das Rätsel auf: links ging es zur „Schlagernacht des Jahres“, rechts zur Porsche Soundnacht. Jetzt bloß nicht falsch abbiegen!

Rund 4000 Zuschauer, Verzeihung, Zuhö-erer versammelten sich in der wie ein Mo-tordrom gestalteten Halle. Gestärkt und mit Porsche Flaggen versorgt nahmen wir unsere Plätze ein und warteten ge-spannt auf das Konzert. Wie Geburtstag und Silvester für das Trommelfell zusam-men, so Porsche, sollen 13 vierrädrige Musikkünstler aus dem Porsche Museum ungewohnten Sound in die Porsche Are-na bringen. Mit Spannung fieberten wir dem Beginn entgegen und sollten nicht enttäuscht werden. Um 19 Uhr wurde das Event mit Livemusik auf Autoblech begonnen. Keine Angst, es wurde hier kein armes Auto geschlagen. Ein Porsche Panamera Sport Turismo mit speziellen Sensoren auf seiner Karosserie, die auf Berührungen der davorstehenden Musi-ker reagierte, sorgte für eine klangvolle Eröffnung.

Im Anschluss begrüßten die Modera-toren Lina van de Mars und Walter Zipser die Zuhörer. Der Ablauf des Abends war immer gleich: vor den Fahrzeugen sahen wir auf einer großen Leinwand Filme aus der jeweiligen Dekade mit kurzer Vorstel-lung des Wagens, im Anschluss pilotierte ein ehemaliger oder heutiger Rennfahrer sowie PS-Prominenz den Porsche in die Halle, Zeitzeugen erzählten Anekdoten aus der Zeit und dann ertönte der Mo-toren-sound in der Halle.

Der erste Wagen ist der erste **Porsche 356 Roadster**, den der zweifache Ral-lyeweltmeister Walter Röhrl hereinfuhr. Das Modell, das wirklich die Nummer 1 trägt, wurde 1948 in Gmund in Kärnten gebaut. Neben Walter Röhrl stand Her-bert Linge, einer der ersten Lehrlinge bei Porsche und gab einige interessante Anekdoten zum Besten.

Im Anschluss wurde es lauter, es folgt der **Porsche 804 Formel 1**. Mit diesem stieg Porsche 1962 in die Formel-1-Welt-meisterschaft ein. Präsentiert wurde der

Wagen von Herbert Linke und dem ehe-maligen Techniker Valentin Schäffer, der nach dem Abschalten des Motors meinte, „die Kleinsten machen den größten Lärm“.

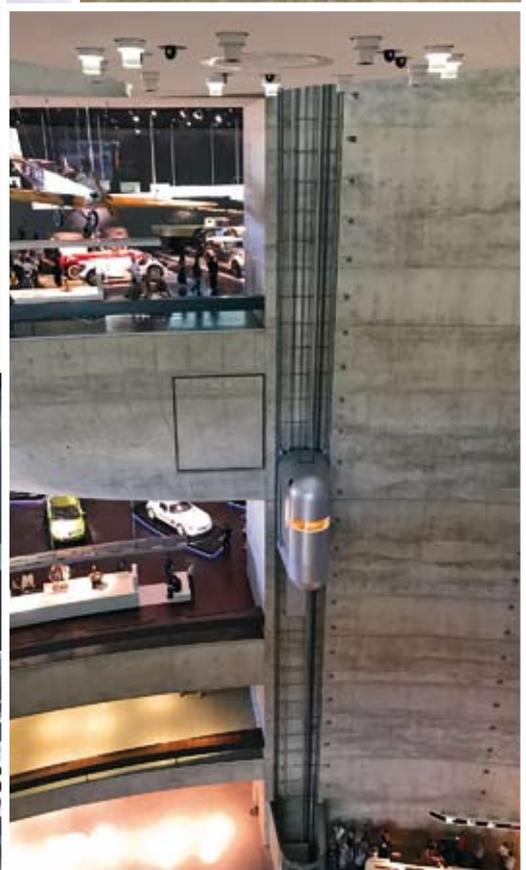
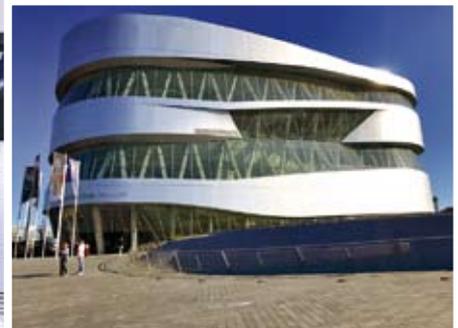
Als nächstes rührte ein Zwölfzylinder-Bo-xemotor in die Halle: der **Porsche 917 KH**, der von den beiden Le Mans Siegern, Richard Attwood und Hans Herrmann empfangen wurde. Hans Herrmann erin-tert sich: „es war ein grandioses Auto“ und Richard Attwood setzte noch einen drauf:

„Das ist der schönste Motor, den ihr heute Abend hören könnt!“

Dann war es Zeit für einen Martini. Den **Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1**. An seiner Seite Gijs van Lennep, der unter anderem Europameister auf diesem Fahrzeug gewesen war, sowie aus Lich-tenstein Manfred Schurti. Man erfuhr, warum der Wagen einen schwarzen Heckspoiler bekommen hat. Der Flügel hinten des Porsche war sehr groß und Dr. Fuhrmann habe anschließend gesagt: „Das sieht nicht mehr so aus, wie ein normaler Straßen-Carrera, da müssen wir den Flügel schwarz lackieren, dann fällt das nicht mehr so auf.“

Beim fünften Wagen gab es eine Premie-re: Jacky Ickx der Formel 1 Vizeweltmei-ster, 6-facher Le Mans Sieger und Da-karsieger, war zum ersten Mal auf einer Porsche Soundnacht dabei. Zusammen mit Roland Kussmaul, als Porsche Ren-ningenieur für 16 Porsche Gesamtsiege verantwortlich, wurde er vom Publikum unter großem Applaus empfangen. Jacky Ickx riet den Zuschauern „genießen Sie die Soundnacht hier, wenn wir erst alle elektrisch angetrieben fahren, macht es keinen Spaß mehr dem Antriebssurren zu lauschen“. Das taten wir dann auch, als der **Porsche 935/78, genannt Moby Dick**, in die Halle gefahren wurde. Nor-bert Singer, als Ingenieur maßgeblich an dessen Entwicklung beteiligt, stimmte bei: „Dies war das Basisauto für die nächsten zehn Jahre.“

Als nächstes wurden wir in die Wüste ge-schickt, mit dem **Porsche 959 Paris Da-kar**. Vanina Ickx, ebenfalls Rennfahrerin und Tochter von Jacky Ickx, fuhr den Porsche in die Arena. Im Gespräch mit Moderatorin Lina van de Mars bestätigte sie: „Die Kupplung des Wagens ist

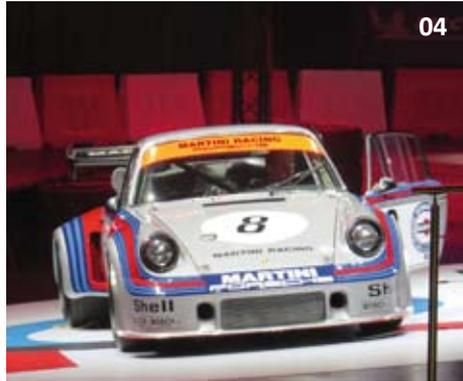




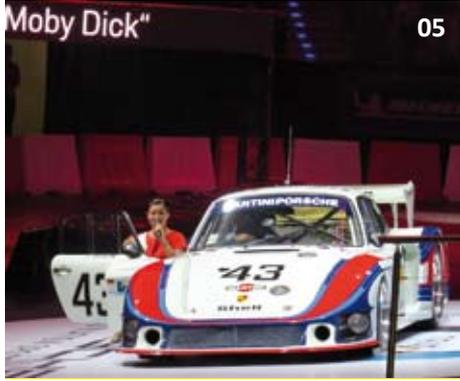
01



02



04



05



03



07

echt fies und härter als jedes Oberschenkeltraining im Fitnessstudio. Der Rallyeeinsatz des 959 wurde u.a. von den damaligen Platzhirschen Land Rover, Toyota und Mitsubishi belächelt. Doch der Porsche erreichte als Sechster das Ziel. Jacky Ickx, der mit Peter Falk, dem ehemaligen Porsche-Rennleiter, auf der Bühne blieb, meinte im Gespräch: „40.000 km ohne wesentliche Reparaturen, 800 km /Tag, das war schon eine Herausforderung, die es in sich hatte“ meinte Ickx.

Jeder Pilot hat seine eigenen Erfahrungen und Emotionen mit den Porschefahrzeugen. Striezel Stuck sagte über den Le Mans **Porsche 962 C**: „Wenn man sich dieses Auto neben heutigen Rennautos anschaut, muss man doch sagen, das ist das Geilste was es gibt, oder? [...] „Das waren noch Autos für Männer, da gab’s keine Servolenkung und kein automatisches Playstation-Getriebe. Wenn Du in Le Mans über 360 km/h g’fahrr bist, dann wurde aus dieser unterbrochenen Mittellinie ein durchgehender Strich und dann wusstest Du, jetzt bist’ richtig schnell unterwegs“.

Der nächste Wagen war wieder ein Le Mans Teilnehmer: der **Porsche 911 GT1**. Präsentiert wurde der 6 Zylinder mit Turbo-Boxermotor von Norbert Singer und Rennfahrer Stéphane Ortelli, der geradezu ins Schwärmen kam, als er den 911 GT1 aus dem Jahr 1998 vorstellte: „Ein tolles Auto, jeder will es!“

Der ehemalige Porsche Rennentwickler fährt den **Porsche 911 Carrera 2 Cup** auf die Bühne. Das wohl leiseste Auto des Abends. Olaf Manthey gesteht: „Diese Straßenversion eines Rennelfers war zunächst wie eine Diva für mich. Ich musste mein Fahrverhalten komplett umstellen.“

Fahrzeug Nummer 10, der **Porsche 911 GT 3 Cup** wurde von JP vorgefahren. Roland Kussmaul dazu: „Der 911 GT3 Cup auf Basis des wassergekühlten 911 Carrera war der große Schritt

dahin ein richtiges Rennauto ohne Straßenzulassung zu bauen. Bei den gelegentlichen Begleitrennen der DTM war der Wagen nur wenige Sekunden von den DTM-Fahrzeugen weg, die allerdings satte 500.000 DM statt 150.000 gekostet haben. Die Autos waren richtig gut und sind das auch heute noch. Beispielsweise bei den 24 h vom Nürburgring, da fahren vielleicht 20 Cupautos mit. In den ersten 10 Stunden sieht man vorne von denen keinen und in den letzten Stunden sind sie unter den ersten zehn“.

Beim Anblick des Porsche Nummer 11, dem **911 GT 3 RSR**, kamen beim Le Mans Sieger Marc Lieb Erinnerungen an seinen Karriere Beginn bei Porsche auf: “Mit dem 996 begann meine Karriere bei Porsche, erst mit dem GT3 Cup im Juniorteam und später mit dem RS und RSR im Werksteam. Damit fuhr ich auch mein erstes 24-Stunden-Rennen. Gemeinsam mit Stéphane habe ich sogar gegen die viel stärkeren GT1-Autos die 24 Stunden von Spa-Francorchamps gewonnen, weil es 18 von 24 Stunden geregnet hat. Dazu kamen Erfolge in Daytona und Le Mans“. Rennfahrer Stéphane Ortelli, der den Wagen in die Arena fuhr, ließ zur Freude von uns allen, den Motor kräftig brüllen. Zum Glück nur eine kurze Zeit lang, denn wie Ortelli meinte, ist der Motorensound ohne gute Ohrstöpsel nicht länger als eine Stunde auszuhalten.

Dann wurde die Bühne frei gemacht für den **Porsche 911 RSR** aus dem Jahr 2017. Der nicht weniger laute Rennwagen wurde wieder von Vanina Ickx hereingefahren. Der Motor wanderte bei diesem Modell erstmals in die Mitte. Dadurch wurde Platz für einen ausgeklügelten Diffusor geschaffen. Dank der in der Mitte zusammenlaufende Auspuffanlage sorgte der 911 RSR im Rennen für einen einzigartigen Sound. Die Lackierung zweier Einsatzfahrzeuge aber auch. Sie erhielten jeweils eine historische Farbgebung aus der Motorsportgeschichte von Porsche: eines griff das Motto „Rosa Sau“

des 917/20 auf, das andere, das auf der Porsche Soundnacht gezeigt wurde, hatte die Farben von Rothmanns – politisch korrekt ohne Tabak-Werbung.

Der letzte Wagen, ein Porsche aus der „Neuzeit“, wurde von Marc Lieb hereingeholt, ein **Porsche 919 Hybrid**. Angetrieben von einem 4 Zylinder V Turbomotor mit 500 PS Leistung als Verbrenner und 400 PS elektrisch. Mit seinem Sieg 2017 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans vervollständigte er den Titel-Hattrick und sorgte dank des Turbomotors auch in der Halle für ordentlich Sound. Nur der große Wendekreis sorgte für etwas Aufregung, doch mit Rangierhilfe schaffte es der 919 um die Ecke.

Doch ohne ein großes Finale durfte die Porsche Soundnacht 2018 nicht enden. Alle gezeigten Fahrzeuge wurde noch einmal in die Halle gefahren und ließen der Reihe nach ihre Motoren aufheulen. Spektakulär und krönender Abschluss unseres Tages in Stuttgart.

Hier wie versprochen die Erklärung, warum das Zündschloss bei Porsche links ist. Um den Grund ranken manche Theorien. Zeitgewinn beim Le-Mans-Start zum Beispiel. Die Fahrer springen ins Auto, der schnellste am Zündschloss ist der erste auf der Piste. Links den Schlüssel drehen und rechts den Gang einlegen. Technische Gründe sind anfangs ebenso möglich wie ökonomische: die Position des Kabelbaums entscheidet. Heute ist Starten mit links jedenfalls ein Markenzeichen von Porsche.

Eine Soundsinfonie aus 82 Zylindern.



HOME IS WHERE YOU PARK IT

Normalerweise ist unsere Lydia ja eine richtige Jetsetterin. Mal tourt sie durch Sardinien und wird an der Costa Smeralda gesichtet, mal geht es an den Gardasee oder sie verbringt die Sommerwochen an der Côte d'Azur und düst durch Monte Carlo. Doch im letzten Jahr war alles anders. Nicht die bisherige Crew mit Pascal und Diana, sondern wir suchten mit unserem VW LT Audi Sport Camper unsere Auszeit an der Nordseeküste, genauer in Sankt Peter-Ording, kurz SPO. Nicht zum ersten Mal übrigens. Schon unseren Urquattro jagten wir über den Strand. Der ist übrigens eine Besonderheit, denn er ist Deutschlands einziger Autostrand.



In den 90er Jahren wurde in SPO „Gegen den Wind gedreht. In ausgewiesenen Wassersportzonen lernen Anfänger das Kiten und Windsurfen und Profis zeigen, wie es geht.



Und wer keinen mobilen Strandkorb hat wie wir, den erwarten 1250 Strandkörbe an den fünf Stränden von SPO.



Die Fläche ist weitläufig, so groß wie rund 15 Fußballfelder, bis zu 5000 Fahrzeuge finden hier einen Parkplatz.

Wir sind ja bekanntlich autoverrückt und lieben es auf Tour zu sein. Doch manchmal kann man es auch übertreiben. So wie wir Anfang September letzten Jahres. Unserer Leidenschaft nach Bergrennen war es geschuldet, dass sich die Kilometerzahl für unseren 6-Tages Trip am Anfahrtsort von 635 auf 1205 Kilometer erhöhte. Grund dafür war unsere Teilnahme an der 14. IVC Bergprüfung am Stoderzinken, die uns in die Steiermark nach Österreich lockte und 570 Kilometern südlich entfernt von unserem Startpunkt in Gemünden lag. Der Sonntag, an dem ich auch noch Geburtstag hatte, war unser Abreisereisetag aus Österreich und unsere Anreisetag nach St. Peter-Ording. Direkter geht es wirklich nicht. Nach einem kurzen Zwischenstopp zu Hause mit Kaffee und Geburtstagskuchen, das musste sein, ging es gegen 22 Uhr auf der A7 gen Norden. Wir fahren gerne nachts. Der Verkehr ist weniger und es ist entspannter.

Am frühen Morgen, kurz nach Sonnenaufgang erreichten wir das noch verschlafene Hamburg. Freie Fahrt durch den Elbtunnel. Von der A7 geht es über die A23 an Wacken vorbei Richtung St. Peter-Ording.

Kurz vor dem Ziel forderten die Kilometer und das geringe Schlafpensum vom Wochenende dann doch noch ihren Tribut. Der Körper will schlafen, aber der Kopf ans Meer. Kurz vor 7 Uhr haben wir es dann endlich geschafft und erreichten unser Ziel am Nordsee-Deich im Ortsteil Ording, den Campingplatz Biehl. Der Platz ist ideal, denn er liegt am schönsten Strandabschnitt von SPO, die Strandüberfahrt gleich nebenan, genauso wie das Beach Motel, einem trendigen Hotel im Stil amerikanischer Strandhäuser. Zwischen 7 und 12 Uhr gibt es hier ein leckeres Frühstücksbuffet für 14,90 €. Wenn mal

das Wetter zu schlecht für das Frühstück am Strand ist, ist das genau die richtige Adresse für einen chilligen Start in den Tag. Für Bulli Fahrer bietet das Hotel auch 7 Stellplätze. Größere Camper wie unsere Lydia finden aber bei Familie Klugmann einen tollen Platz mit kleinem SB Markt und direkt an der Einfahrt das Bistro „Fish & Chips“. Du bekommst hier vom einfachen Fischbrötchen über große Fischteller bis zu leckeren Waffeln alles, was dein Herz begehrt. Fast jeden Tag haben wir uns dort unser Abendessen gekauft, an den Strand mitgenommen und dort den Sonnenuntergang genossen.

Der Strand hat eine magische Anziehungskraft. Feiner Sand, 12 Kilometer lang und bis zu 2 Kilometer breit. Endlose Weite umrandet von Salzwiesen, Dünen und dem Wattenmeer. Was im benachbarten Dänemark nichts besonderes ist, ist hier eine Besonderheit. In St. Peter-Ording findet man den einzigen Autostrand Deutschlands, der inmitten des Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer liegt und Teil des UNESCO Weltnaturerbes ist. So nah am Wasser parken ist die Devise. Aber Obacht bei der Wahl des Stellplatzes. In der ersten Reihe, und da wollen wir ja hin, ist der Sand oft sehr weich und man bleibt stecken. Von 7:30 Uhr bis 22:30 kann man bleiben. Danach heißt es Goodbye. Die Versuchung über Nacht am Strand zu bleiben ist groß. Allerdings ist das verboten und es könnte sein, dass man am nächsten Morgen ein Knöllchen an der Windschutzscheibe findet und zwischen 6 und 7 Uhr vom Parkplatzwächter geweckt wird, der erneut Parkgebühren und Kurtaxe einsammelt. Dann doch am Abend wieder zurück auf den Campingplatz und früh am Morgen wieder zum Frühstück an den Strand kommen.

Die einen machen den Sonnegrüß, um innere Ruhe und den Weg zur Gelassenheit zu finden - wir frühstücken am Strand. Lydia wird so geparkt, dass sie uns vor dem rauen Wind schützt. Es werden in Ruhe der Tisch und die Stühle aufgestellt, das Frühstück gemacht und dann sitzt man mit den Füßen im Sand und genießt. Genießt das Frühstück und die Ruhe. Den anderen Campers um uns herum geht es genauso. Kein



HOME IST WHERE YOU PARK IT:

Geschrei, kein Lärm, nichts, nur das Rauschen des Meeres. Fast kommt einem der universelle Urklang Om über die Lippen. St. Peter-Ording bedeutet für uns Tiefenentspannung. Wenn dann nach und nach weitere Urlauber und Tagestouristen kommen, verabschiedet sich dieser Moment bis zum nächsten Morgen. In Lydia die Seele baumeln lassen und das bunte Treiben am Strand beobachten ist Entschleunigung pur.

Das Baden in SPO kann man als sehr sicher bezeichnen, da es hier kaum Unterströme gibt. Empfehlenswert ein Blick in den Gezeitenkalender. Alle sechs Stunden wechseln sich an der Nordsee Ebbe und Flut ab.

Einer unserer Lieblingsorte ist die Strandbar 54° Nord: eines von 5 Pfahlbaurestaurants mit fantastischer Aussicht auf die Nordsee. Das Essen ist lecker, die Portionen groß und der Ausblick gigantisch. Hier kann man es stundenlang aushalten und die Kitesurfer des benachbarten Wassersportcentrums Xh2o beobachten.

Am Strand von St. Peter-Ording ist das Drachensteigen sehr beliebt. Vom Anfänger bis zum Profi ist alles dabei. Schon das Zuschauen allein macht Spaß, aber wir wollten das auch einmal ausprobieren und so kauften wir uns einen Lenkdrachen für Einsteiger. Es macht irre Spaß, wenn der Drache über dir in den Lüften seine Bahnen fliegt. Zu Beginn noch einige Bruchlandungen, wird man mit der Zeit mutiger, macht Loops oder Pirouetten. Der eine mehr erfolgreich, die andere weniger.

Gleich ums Eck befindet sich auch ein Leuchtturm, den die meisten aus einer bekannten Bierwerbung kennen: der Westerhever Leuchtturm. Da er hinter dem Deich liegt, ist er nur zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Man sollte mindestens 30 Minuten für den Spaziergang vom Parkplatz bis zum

Leuchtturm einplanen. Doch der Weg lohnt sich. Die Tickets für die Leuchtturmführung kauft man am Eingang. Bevor man die 157 Stufen zur Turmspitze erklimmt, zieht man seine Alltagsschuhe aus und schlüpft in Pantoffeln. Wenn man Pech hat, findet man nicht seine richtige Größe und frau verliert sie auf der Treppe. Doch am Ende belohnt einen der atemberaubende Blick über das Wattenmeer. Übrigens kann man hier auch den Bund der Ehe schließen. Nur so zu Info, für die ganz Spontanen unter Euch.

In St. Peter-Ording kann man noch viel mehr machen: so ist zum Beispiel das Radwegenetz gut ausgebaut und über den Deichradweg ging es mit unseren Rädern zur Erlebnis-Promenade und Flaniermeile mit kleinen Boutiquen im Ortsteil Bad. Im Anschluss an die Erlebnis-Promenade sieht man schon die Seebrücke: insgesamt 1.095 Meter misst der Holzsteg und führt über Salzwiesen und Priele zum Strand. Direkt an der Seebrücke ist die bekannte Restaurantkette GOSCH gelegen. Perfekt, denn Fischbrötchen sind ein Muss an der Nordsee. Am Ende des Deichradweges ist das Freizeit- und Erlebnisbad Dünen-Therme zu finden. Hier parken wir immer mit Lydia.

Nach 5 Tagen absoluter Entspannung hieß es dann wieder Abschied nehmen. Wir wären gerne noch länger in „Europas größter Sandkiste“ geblieben. Dass es keine gute Idee ist, an einem Freitag nach Hause zu fahren, wissen wir. Aber eine Familienfeier lockte uns wieder ins heimische Gefilde. Bis Hamburg lief es gut, dann standen wir gut eine Stunde im Elbtunnel-Komplettspernung! Gestresst waren wir aber nicht, als wir zu Hause ankamen. Kurz die Augen zu und an den Morgen am Strand von SPO denken. OM.

1205

KILOMETER

WAREN DIE ZURÜCKGELGEBTEN KILOMETER AM ANREISETAG

635

KILOMETER

WAREN DIE ZURÜCKGELEGTE KILOMETER AM ABREISETAG

15

FUSSBALLFELDER

GROSS IST DER EINZIGE AUTOSTRAND DEUTSCHLANDS

1250

STRANKÖRBE

FINDET MAN AN DEM 12 KILOMETER LANGEN STRAND

5

STRÄNDE

GIBT ES IN SPO

4

ORSTEILE HAT SPO

ORDING, BAD, DORF, BÖHL

BIS ZU 7

METER HOCH

SIND DIE PFAHLBAUTEN IN SPO

quattro – the way of life



Tuning by gmg
FÜR LEUTE, DIE MEHR WOLLEN

