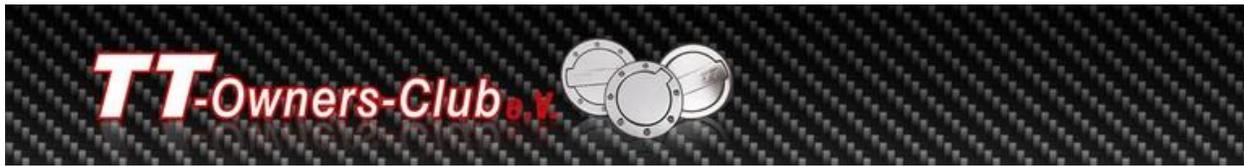


TT-Owners-Club allgemeine News bis 2016 – Inhaltsverzeichnis

Audi TT Roadster 8N Sonderverkauf für Hardtop	2
Neues Verfahren zur Herstellung des synthetischen Kraftstoffs Audi e-gas.....	3
Der Audi lunar quattro.....	5
AUDI AG, BMW Group und Daimler AG schließen Übernahme des digitalen Kartengeschäfts HERE von Nokia erfolgreich ab.....	7
Tuning von Abt Sportsline für den 2,0l TFSI-Motor.....	8
Windschott Spezial für Audi TT 8J.....	9
Ersatzteile für TT als Oldtimer?	10
Update: Innenverdeck für Audi TT Roadster 8J von Auco Hamburg	11
Faltbare Persenning bei Auco	13
Fraunhofer Institut entwickelt Hybrid TT.....	14



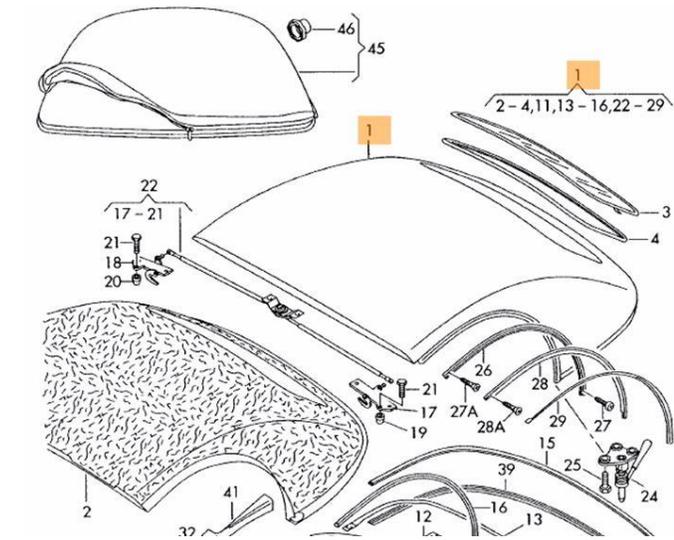
Audi TT Roadster 8N Sonderverkauf für Hardtop

Uns hat eine Email von unserem Clubbetreuer erreicht:

Wir bieten über den Shop in der Kategorie „Sonderaktionen“ Hardtops für den TT 8N an. Es handelt sich um:

8N7817107 GRU Hardtop. Verkaufspreis inkl. Versand und MwSt. wird bei 333,33€ liegen.

Das Hardtop ist komplett inkl. der Positionen 2-4, 11, 13-16 und 22-29.



Achtung: Eine Nachrüstung ist für Fahrzeuge ab Modelljahr 2004 technisch nicht möglich!

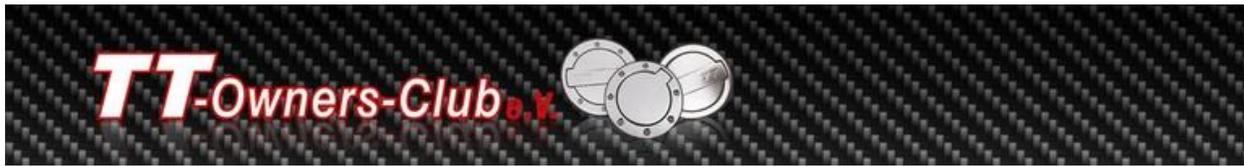
Link zum Artikel: [Hardtops für den TT 8N Roadster](#)

Zur Nachrüstung wird generell zusätzlich ein Befestigungsteilesatz benötigt, davon sind nur noch zwei Varianten lieferbar (Bestellung über Audipartner, beide Teilenummern nur in sehr begrenzter Stückzahl, darüber hinaus können leider keine weiteren Teilesätze mehr beschafft werden!):

- 8N7898107 für Fzg. mit hydraulischer Verdeckbetätigung bis Fahrgestellnummer >>8N-1-025 600
- 8N7898107C für Fzg. mit mechanischer Verdeckbetätigung ab Fahrgestellnummer 8N-1-025 601>>

Der Teilesshop der Audi Tradition ist zu finden unter: <http://www.audi.de/tradition-parts>

Bei einer Registrierung im Shop als ACI Mitglied erhält man 10% Rabatt.



Neues Verfahren zur Herstellung des synthetischen Kraftstoffs Audi e-gas

Audi baut die Kapazitäten für die Produktion seines nachhaltig erzeugten e-gas aus. Ab sofort stellt die Viessmann Group als erstes Partnerunternehmen zusätzliche Mengen des synthetischen

Kraftstoffs in einem neuartigen biologischen Verfahren her. Die Pilotanlage im hessischen Allendorf wurde am Montag offiziell eingeweiht.

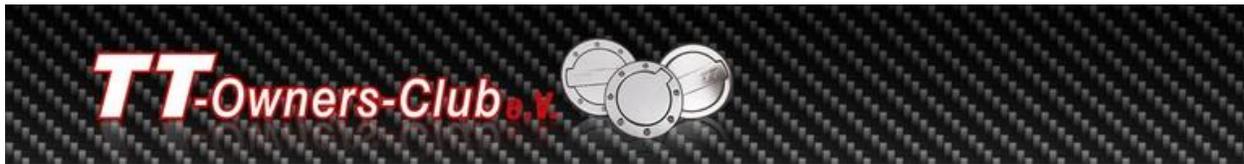
Audi e-gas entsteht generell in zwei wesentlichen Verfahrensschritten – Elektrolyse und Methanisierung. Im ersten Schritt dient regenerativ erzeugter Strom dazu, Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff zu spalten. Der Wasserstoff reagiert daraufhin in einem zweiten Schritt mit CO₂ zu synthetischem Methan. In der Audi e-gas-Anlage im niedersächsischen Werlte geschieht dies auf chemisch-katalytischem Weg, unter hohem Druck und hoher Temperatur.

In der neuen Viessmann-Anlage erfolgt die Methanisierung nun rein biologisch. Hochspezialisierte Mikroorganismen nehmen den in Flüssigkeit gelösten Wasserstoff und das Kohlendioxid durch ihre Zellwand auf. Aus diesen Molekülen bauen sie dann das neue Molekül Methan. Der Prozess läuft bei einem moderaten Druck von etwa fünf bar und vergleichsweise niedrigen Temperaturen ab. „Damit schreiben wir das nächste Kapitel der Audi e-gas-Story“, sagte Reiner Mangold, Leiter Nachhaltige Produktentwicklung der AUDI AG, während der Einweihungsfeier. „Vor rund zwei Jahren hat Audi die Produktion des nachhaltigen Kraftstoffs in Werlte gestartet. Jetzt kooperieren wir darüber hinaus mit einem Partner, der zugleich dieses neue Verfahren einbringt.“

Die Pilotanlage setzt einen weiteren technischen Meilenstein: Sie ist deutschlandweit die erste Power-to-Gas-Anlage mit biologischer Methanisierung im industriellen Maßstab. Ihre Stärke liegt darin, dass sie das im Rohbiogas enthaltene Kohlendioxid direkt verarbeitet. Anders als bei der chemischen Methanisierung muss das CO₂ nicht in hochkonzentrierter und gereinigter Form vorliegen. Dadurch erschließen sich neue Bezugswege. So kommen auch kleinere Klär- und

Audi A4 Avant g-tron
Antriebsstrang
Drivetrain
09/15

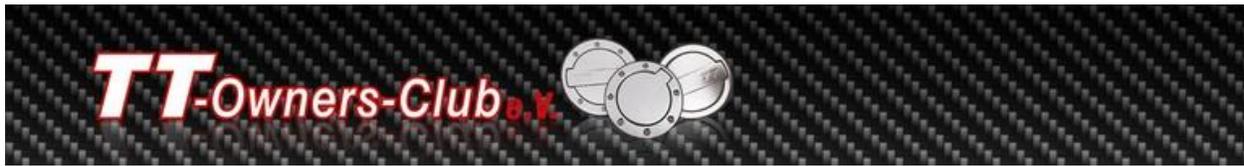




Biogasanlagen, bei denen keine Biogasreinigung vorgenommen wird, nun als CO₂-Quellen infrage.

Mit der Partnerschaft kann Audi in Zukunft eine steigende Zahl an Kunden mit nachhaltig erzeugtem e-gas versorgen. Parallel dazu erweitert die Marke mit den Vier Ringen auch ihr Angebot an Modellen mit Erdgasantrieb. Ende 2016 startet der Verkauf des neuen Audi A4 Avant g-tron* in Europa. Er ist nach dem Audi A3 Sportback g-tron*, der seit Anfang 2014 auf dem Markt ist, das zweite CNG-Modell von Audi. Der Kunde kann beide g-tron-Modelle sowohl mit Benzin als auch mit herkömmlichem Erdgas, Biomethan oder dem nachhaltig erzeugten Audi e-gas fahren.

Die Viessmann Group hat die Pilotanlage bereits ab März 2015 schrittweise in Betrieb genommen. Wie die Audi e-gas-Anlage in Werlte bindet sie bei der Produktion des synthetischen Gases Tonnen an CO₂. An der offiziellen Eröffnung der Anlage in Allendorf nahmen nun neben Reiner Mangold, Leiter Nachhaltige Produktentwicklung bei Audi, auch der hessische Ministerpräsident Volker Bouffier und Prof. Dr. Martin Viessmann, geschäftsführender Gesellschafter der Viessmann Group, teil.



Der Audi lunar quattro

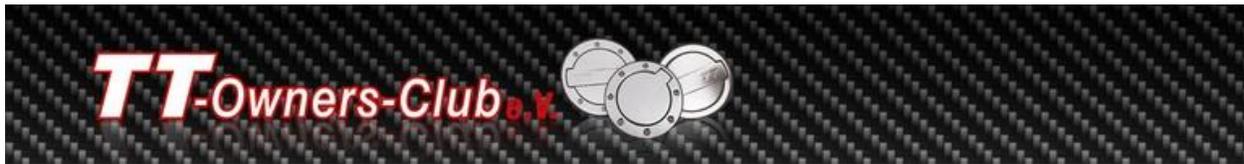
Das Unternehmen unterstützt die Berliner Ingenieurgruppe Part-Time Scientists beim „Google Lunar XPRIZE“. Der Raumfahrt-Wettbewerb richtet sich an Ingenieure und Unternehmer weltweit und ist mit zirka 30 Millionen US Dollar dotiert. Audi steht der Mondexpedition mit Expertenwissen zur Seite – und dem Audi lunar quattro.



Um zu gewinnen, muss ein Team, zu 90 Prozent aus privaten Quellen finanziert, ein automatisiertes Fahrzeug auf den Mond bringen. Das Reglement des Wettbewerbs verlangt, dass der Rover mindestens einen halben Kilometer Distanz auf dem Mond zurücklegt und hochaufgelöste Bilder und Videos zur Erde übermittelt. Weiterhin muss das Geländefahrzeug spätestens Ende 2017 an Bord einer Trägerrakete ins All starten und die mehr als 380.000 Kilometer bis zum Mond zurücklegen. Die Reise dauert fünf Tage und kostet – in der Kalkulation der Part-Time Scientists – etwa 24 Millionen Euro. Das Zielgebiet liegt nördlich des Mondäquators nahe der Landestelle der letzten bemannten NASA-Mondmission Apollo 17 aus dem Jahr 1972. In dieser Region herrschen Temperaturschwankungen bis zu 300 Grad Celsius; wenn hier die Sonne scheint, wird es wegen der fehlenden Atmosphäre bis zu 120 Grad heiß.

Die Part-Time Scientists mit Sitz in Berlin, bei denen sich Audi engagiert, sind die einzigen deutschen Teilnehmer. Im bisherigen Verlauf des Wettbewerbs wurde ihr Rover-Prototyp bereits mit zwei sogenannten Milestone Prizes ausgezeichnet. Mit diesen Preisen, die zusammen mit 750.000 Dollar dotiert waren, honorierte die Jury die Entwicklung des Rovers und seiner optischen Systeme. Die Berliner Forscher haben ihr Mondfahrzeug immer weiter verfeinert; umfangreiche Tests fanden unter anderem in den österreichischen Alpen und auf Teneriffa statt.

Der Rover ist in weiten Bereichen aus hochfestem Aluminium aufgebaut, er wiegt 35 Kilogramm. Bei der Weiterentwicklung zum Audi lunar quattro soll dieses Gewicht durch den Einsatz von Magnesium und durch Änderungen in der Konstruktion weiter sinken, obwohl das Fahrzeug etwas größer werden durfte. Ein schwenkbares



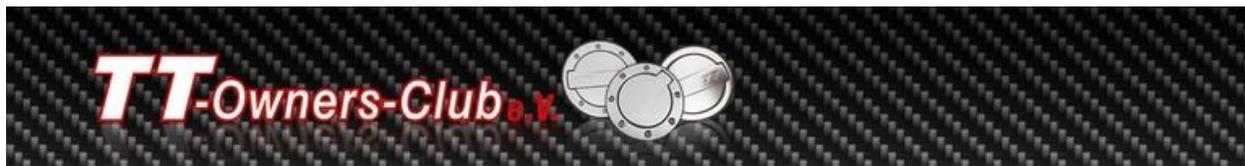
Solarpanel fängt das Sonnenlicht auf; der Strom gelangt in eine Lithium-Ionen-Batterie, die vier Radnabenmotoren speist. Alle vier Räder lassen sich jeweils um 360 Grad drehen.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 3,6 km/h – viel wichtiger auf der Mondoberfläche sind jedoch robuste Offroad-Qualitäten und die Fähigkeit zur sicheren Orientierung. Ein beweglicher Kopf an der Fahrzeugfront trägt zwei Stereo-kameras, die detaillierte 3D-Bilder aufzeichnen. Eine dritte Kamera dient zur Untersuchung von Materialien und generiert extrem hochaufgelöste Panoramen.

Die Arbeitsgruppe, mit der Audi die Part-Time Scientists unterstützt, besteht derzeit aus zehn Mitarbeitern aus unterschiedlichen Fachabteilungen. Neben der Leichtbau-Kompetenz bringen sie viel weiteres Know-how ein. Das gilt vor allem für den permanenten Allradantrieb quattro und den elektrischen e-tron-Antrieb – hier lautet das Ziel, die Performance durch weitere Verbesserungen an E-Maschinen, Leistungselektronik und Batterie weiter zu steigern.

Auch beim Testen, Erproben und Absichern der Qualität gewährt die Marke mit den Vier Ringen breit gelagerte Unterstützung. Spezialisten aus der Qualitätssicherung werden die Teile des künftigen Audi lunar quattro mit ihren Hightech-Tools und -Verfahren auf Verschleiß untersuchen. Die Motoren und Elektronikbausteine müssen Stresstests in Klimakammern überstehen. Parallel dazu überarbeitet das Audi Konzept Design München die Form des Rovers.

Gestartet war der Google Lunar XPRIZE mit 34 Teams, derzeit sind noch 16 Gruppen dabei. Das Team Part-Time Scientists entstand Ende 2008 auf Initiative von Robert Böhme, der als IT-Berater in Berlin arbeitet. Die Mehrzahl der momentan über 70 Teammitglieder kommt aus Deutschland und Österreich. Experten aus drei Kontinenten, darunter der ehemals leitende NASA-Mitarbeiter Jack Crenshaw aus Florida, verstärken die Gruppe. Zu ihren Unterstützern zählen neben Audi mehrere Forschungseinrichtungen und Hightech-Unternehmen, so etwa NVIDIA, die Technische Universität Berlin, das Austrian Space Forum (OeWF) und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).



AUDI AG, BMW Group und Daimler AG schließen Übernahme des digitalen Kartengeschäfts HERE von Nokia erfolgreich ab

Die AUDI AG, BMW Group und die Daimler AG haben die Übernahme des digitalen Kartengeschäfts HERE von Nokia erfolgreich

abgeschlossen. Die drei Partner

übernehmen HERE jeweils zu gleichen Teilen. Alle zuständigen Kartellbehörden haben ihre Genehmigung für die Transaktion erteilt.

Ausführliche Informationen sowie Statements werden in einem Webcast für Medien von HERE, Audi, BMW und Daimler gegeben.





Tuning von Abt Sportsline für den 2,0l TFSI-Motor

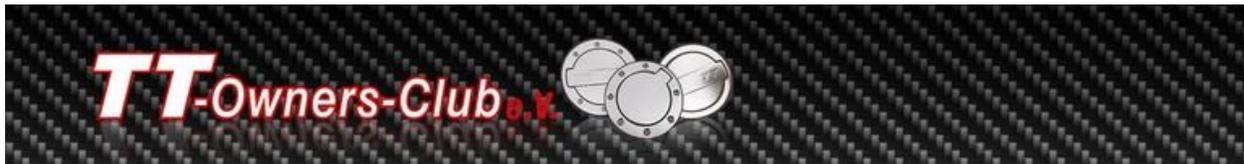
Das neue Audi TT Modell kommt nun auch bei den Tunern an. Abt Sportsline in Kempten bietet für den "Basismotor" ein Motor-Tuning auf 310 PS und 440Nm an und macht damit dem Audi TTS Konkurrenz.

Abt bietet auch geänderte Schürzen und andere Design-Elemente für Innen und Außen an.

Der Tuner aus dem Allgäu hat außerdem noch Federn und Sportstabilisatoren im Angebot.

Der Einstieg zum TT ist [hier](#).





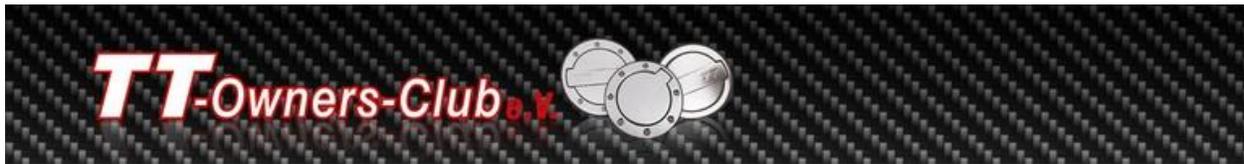
Windschott Spezial für Audi TT 8J

Wir maximieren die Windschott-Wirkung beim Audi TT: dieses **Windschott** sitzt mit Spezialhaltern direkt hinter den Kopfstützen - unabhängig von der Sitzeinstellung. Eine Neuentwicklung von auco auto-comfort.

- nahezu unsichtbares, leichtes Windschott aus Acryl-Sicherheitsglas, für unbehinderte Sicht
- in Höhe und Neigung verstellbar
- leicht abzunehmen und wieder aufzustecken
- einfache Montage



Der Raum zwischen **Windschott** und Trennwand wird mit einer maßgeschneiderten Kunstlederplane abgedeckt, die Befestigung erfolgt mit Klettband oder den bereits vormontierten Druckknöpfen. Lieferung incl. Tasche.



Ersatzteile für TT als Oldtimer?

Ersatzteilversorgung für den TT: Ein Thema für die fernere Zukunft?

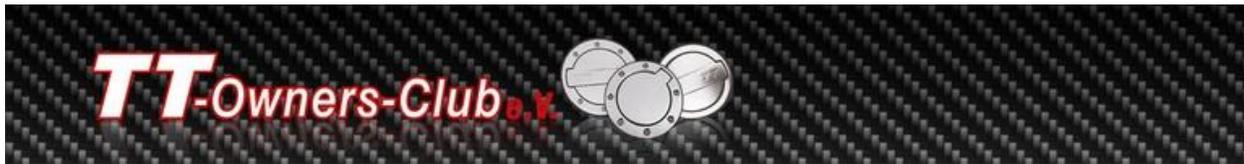
Im Moment ist das noch kein Thema. Es wird aber in absehbarer Zeit eines werden. Immerhin haben die ersten Exemplare des 8N bereits mehr als die Hälfte der 30 Jahre bis zum Oldtimer hinter sich. Und nach der – inoffiziellen – Definition des Youngtimers sind es bis dahin sogar nur noch 9 Jahre.



Deshalb wäre es gut, wenn Audi sich rechtzeitig auf dieses Thema

einstellt. Und tatsächlich tut sich etwas. In der vorletzten Ausgabe der Zeitschrift AutoClassic gab es einen längeren Artikel über den Audi V 8. Dazu wurde ein kurzes Interview mit Thomas Frank, dem Leiter der Audi Tradition, zum Thema „lückenhafte Ersatzteilversorgung“ geführt. Thomas Frank, ein TT-Freund der ersten Tage, machte dort folgende Aussage: „...streben wir an, die Weichen für die Versorgung zukünftiger Youngtimer wie TT, A 2, A8 (D2) und die RS-Modelle heute zu stellen.“ Thomas Frank hatte ursprünglich vor, dem TT-Owners-Club ein Interview zum Thema Ersatzteilversorgung speziell für den TT zu geben. Wegen der großen Nachfrage aus dem Kreis der Traditionsclubs nach der Dezemberausgabe von AutoClassic bat er aber darum, das Thema zunächst auf der anstehenden Mitgliederversammlung des Audi Club International vorstellen zu können.

Wir sind aber bereits jetzt guter Hoffnung, dass Ersatzteilversorgung für den TT – insbesondere im Elektronikbereich – kein Thema sein wird.



Update: Innenverdeck für Audi TT Roadster 8J von Auco Hamburg

Holger Baruschke hatte einen Kunden ohne Innenverdeck auf dem Hof stehen. Nach Recherchen fand er heraus:

Nach unserem heutigen Kenntnisstand wurden tatsächlich ca. 3000 Fahrzeuge des 8 J - Modells ohne Himmel von Audi ausgeliefert.



Wir haben jetzt das Fahrzeug eines Kunden mit einem Innenverdeck ausgerüstet - so dass wir ab sofort in der Lage sind auch alle neuen TTR mit einem nachrüstbaren Velourhimmel auszustatten.

Die Antwort von Audi auf die Anfrage zum Thema:

Der Audi TT Roadster (8N) wurde mit manuellem und halbautomatischem Verdeck angeboten. Das bedeutet, dass der Verschluss am Frontscheibenrahmen immer manuell zu bedienen war. Einzig der Hauptantrieb unterscheidet sich (Hydraulik / Gasfeder).

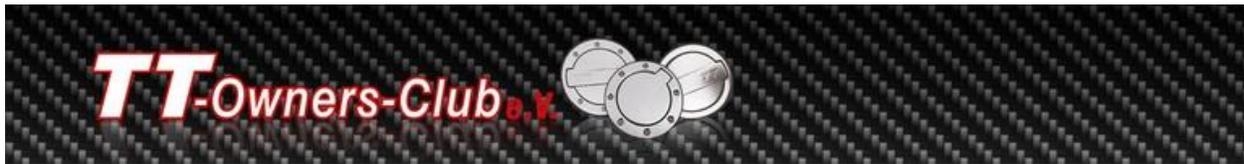
Beide Varianten wurden ohne Daemmung und Himmel ausgeführt. Die Kinematik in der K-Faltung hatte einen schmalen Frontspiegel und vier konventionelle Spiegel.

Der Audi TT Roadster (8J) wird entweder mit

- manuellem Verdeck

- immer ohne Dämmung
- immer ohne Innenhimmel
- mit Kunststoffblenden an den Spiegeln
- Hauptantrieb per Gasfedern
- manueller Verschluss am Frontscheibenrahmen

- vollautomatischem Verdeck (immer mit Vliesdämmung und Vollhimmel)

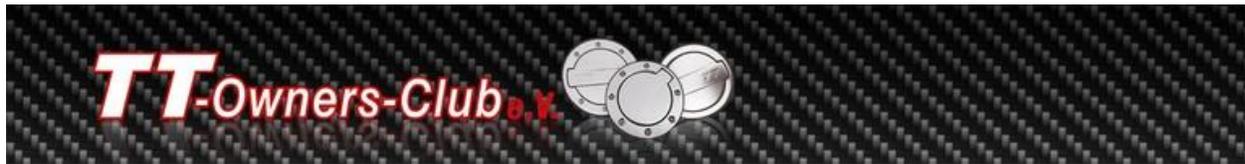


- immer mit Vliesdämmung
- immer mit Vollhimmel
- Hauptantrieb per Hydraulik
- automatischer Verschluss am Frontscheibenrahmen (Antrieb per E-Motor)

ausgeliefert.

Eine vollautomatische Variante ohne Himmel und Dämmung wurde nie gebaut. Die Kinematik in Z-Faltung inklusive dem großen Frontspiegel erlaubt den Verzicht auf einen vierten, konventionellen Spiegel.

Auf dem Foto kann man sehen, dass dieses Verdeck einen manuellen Verschluss wie im 8N hat. Und es öffnet und schließt sich mit Muskelantrieb.



Faltbare Persenning bei Auco

Wer nimmt schon gerne die Persenning für den Audi TT 8N Roadster mit auf die Reise?

Beim Montieren ist sie fummelig, und wenn das Dach geschlossen ist, ist man lieber nicht im Auto, denn in den Kofferraum passt sie nicht.



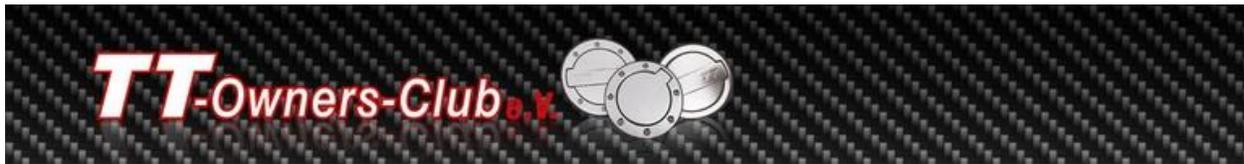
Aber ohne Persenning verschmutzt das Verdeck und der Verdeckkasten während des Fahrens.

Auco ist auch dieser Meinung und hat eine faltbare Persenning für unseren Liebling entwickelt. Wie klein die ist seht Ihr auf der Website von Auco.



Da sieht man gleich, was die Vorgabe für die Größe der Tasche war.

Hier die Links direkt in den [Auco-Shop](#).



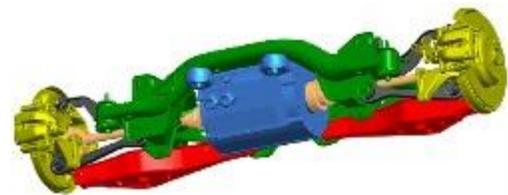
Fraunhofer Institut entwickelt Hybrid TT

Das Fraunhofer Institut für Integrierte Systeme und Bauelementetechnologie in Nürnberg verwendet den neuen Audi TT als Basis für eine Hybridstudie. Das System ist auf Größe optimiert und ist bewusst zum Nachrüsten geeignet.



Das System erlaubt vor allem im Stadtverkehr eine Entlastung des Verbrennungsmotors. Somit wäre der TT wie bei einer Autogas Umrüstung nicht nur für Vielfahrer interessant, sondern auch für Stadtpendler.

Die Möglichkeiten der zusätzlichen Batterien beschränken sich nicht nur auf den Antrieb, sondern sie ermöglichen auch neuartige Komfortfunktionen.



Halbierung des Spritverbrauchs im Stadtverkehr? Was angesichts der heutigen Kraftstoffpreise wie eine Utopie klingt, ist mit einer Hybridisierung durchaus machbar - und das nicht nur bei Benzinern sondern auch bei Dieselfahrzeugen!

Das in Nürnberg verfolgte Hybridisierungskonzept minimiert dabei, im Gegensatz zu den auf dem Markt befindlichen japanischen Lösungen, den notwendigen Eingriff in den Antriebsstrang und bietet darüber hinaus auch noch Zusatzfunktionen wie etwa einen temporären Allradantrieb.