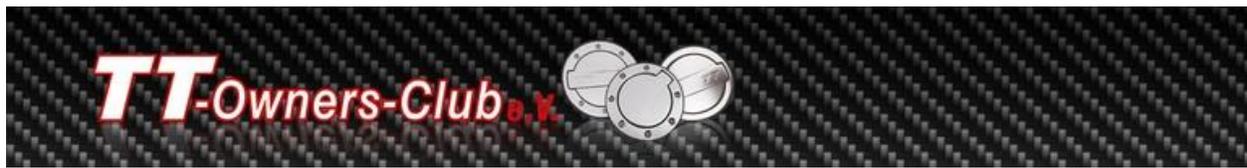


TT-Owners-Club – Audi und ACI – Inhaltsverzeichnis

Weltpremiere des neuen TT RS.....	2
Mythos Le Mans.....	5
"Gute Zeiten" - Audi in der DTM.....	10
AMI 2008.....	14
75 Jahre Vier Ringe.....	16
Audi TT clubsport quattro	20
AMI-Leipzig 2007.....	26
Besuch der AMI 2006 in Leipzig.....	28



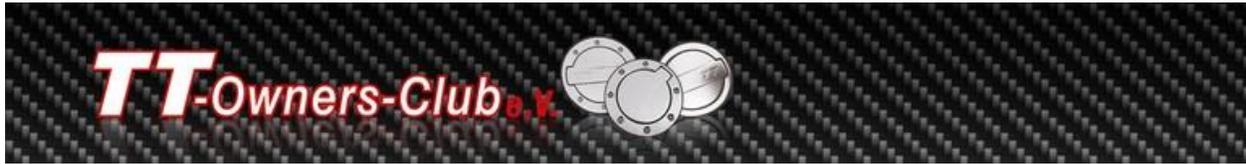
Weltpremiere des neuen TT RS

Hans-Joachim Legermann vom TT-Owners-Club bei der Weltpremiere des neuen TT RS in der Audi City Berlin.

Am 30. April 2016 zusammen mit Gisela Legermann und Frank Biela, dem fünffachen Gesamtsieger des 24-Stunden-Rennens von Le Mans.

Mit vorgestellt wurde auch der neue Audi R8 Spider, der war uns auch ein paar Fotos wert...





TT-Owners-Club e.V. 





Zu Besuch bei 'State of the ArTT'

Anlässlich zur Vorstellung der dritten Generation des Audi TT brachte das Audi Museum Mobile erstmals alle drei Generationen in einer Ausstellung zusammen. Die Sonderausstellung zeigte nicht nur in beeindruckender Weise, die Geschichte der Design Ikone sondern auch Rennwagen und Showcar. Insgesamt war bei „State of the ArTT“ acht Automobile aus Serie und Motorsport zu bestaunen.



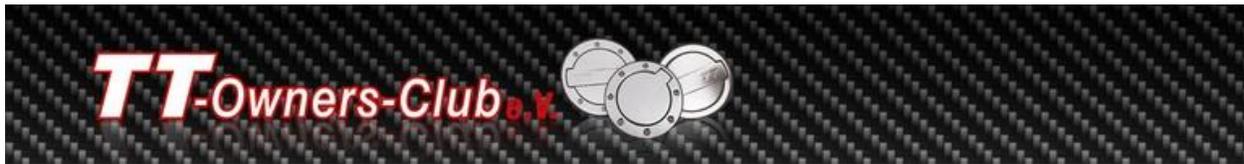
Ein 'Muss' für alle TT-Owners der Region, und so organisierte kurzerhand unsere Regionalgruppe aus Bayern dieses einmalige Event mit Audi und Audi-Tradition. Der Treffpunkt an diesem denkwürdigen 1. Mai, die Audi-Piazza in Ingolstadt.



Um 13.30 Uhr begann unsere exklusive Führung durch das Museum Mobile mit seiner bewegenden und vielseitigen Automobilgeschichte. Beeindruckend erzählt, von den Anfängen im Automobil- und Motorenbau durch August Horch bis hin zu seiner jetzigen Form die maßgeblich im März 1969 durch den Zusammenschluss der NSU Motorenwerke AG und der Ingolstädter Auto Union GmbH zur Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm reichte. Meistens nicht bekannt, aber Audi wurde erst von BaWü aus regiert bevor 1985 der Sitz unter der erneuten Namensänderung in Audi AG von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt wurde.



Danke an Frau Müller von Audi für diese eindrucksvolle Führung durch die Vergangenheit.



So war nach 75 Minuten der Höhepunkt erreicht:

‘State of the ArTT’ und drei Generationen Audi TT standen vor uns. Ein nicht zu beschreibendes Gefühl der Freude, Neugier und Erwartung konnte man an den Gesichtern der Owners ablesen. Emotionen Pur. Der Höhepunkt war zweifellos das Öffnen der Türen und das anfassen des New-Audi TT das bisher nur ausgesuchten Medienvertretern vorenthalten war.



Die Anekdote am Schluss:

Als Herbert versuchte am Ende zur Besichtigung den 8S zu schließen ging die Alarmanlage an. Gleichzeitig fuhr der Spoiler aus, obwohl keiner diesen aktiviert hatte. Auch ein offenes Fenster ließ sich nicht mehr schließen.

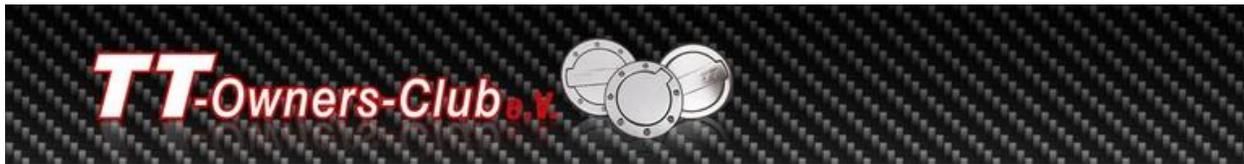
Es dauerte gefühlte Minuten, aber mit vereinten Kräften wurde das Fahrzeug wieder zur Ruhe gebracht. Ein abschließendes Telefonat mit einem Techniker der Audi AG ergab die Hypothese, dass es das letzte Aufbäumen des Autos war, bevor die Batterie leer wurde.

Wir ließen den Tag mit tollen Eindrücken in einem Restaurant ausklingen. Vielen Dank an Audi-Tradition, der Audi AG und allen die den Tag zu einem unvergesslichen werden ließen.

Zur Diskussion im Forum: <http://www.tt-owners-club.net/phpBB3/viewtopic.php?f=42&t=38186&p=209760#p209760>

Bericht: Andreas Ginter

Bilder: Peter Zeuner, Herbert Mauerer, Andreas Ginter



Mythos Le Mans

Dieser Motorsportklassiker, der erstmals **1923** (Langtrecke: 17 km) ausgetragen wurde, ist eines der wichtigsten Rennserien für Automobilhersteller in der Prototypenklasse.

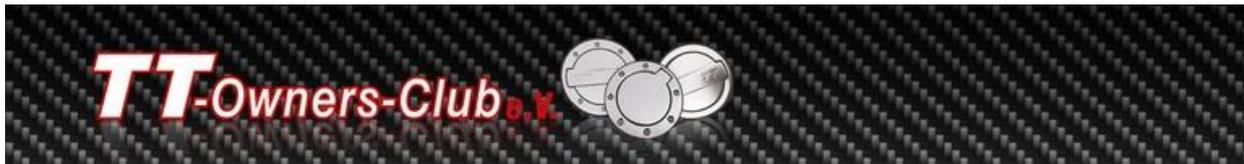
Ziel des Rennens ist es, möglichst viele Runden innerhalb von 24 Stunden zurückzulegen und nach 24 Stunden die Ziellinie zu überqueren.

In den Anfangsjahren von Le Mans war es nur den Fahrern erlaubt Reparaturen durchzuführen. Spektakulär war auch der zur Saison 1925 eingeführte Le-Mans-Start, bei dem die Fahrer über die Fahrbahn zu ihren aufgestellten Fahrzeugen sprinten und stehend starteten. 1969, nach Einführung der Sicherheitsgurte in Serien-Fahrzeuge, wurde diese Regel aus Sicherheitsgründen geändert.

1955 kam es zu einer der größten Katastrophen des Motorsports, Durch den tödlichen Unfall des Franzosen Pierre Levegh, kamen weitere 83 Menschen ums Leben.

Traditionell findet dieses Rennen nun jährlich am zweiten Juniwochenende am Stadtrand von Le Mans statt. Berühmte Starter und Sieger der Neuzeit waren z.B.: Jacky Ickx, Klaus Ludwig oder Jochen Maas, um nur wenige zu nennen.





1999, Audi tritt ein...

Als die Ingolstädter 1999 in die Rennserie einstiegen, stand dies unter keinem guten Stern. Man startete damals zweigleisig mit dem Typ R8C (mit und ohne Dach). Die geschlossenen erfüllten aber seltsamerweise nicht die Erwartungen.

Nur die "offenen" fuhren auf Anhieb die Plätze 3+4 für das Audi Team Jost Racing ein. Dies war der Auftakt zu einer beispiellosen Siegesserie, die Audi 8x hintereinander startete. Das Jahr 2003 einmal ausgenommen, obwohl der Triumph Bentley zu 90 % auf das Audi-Konto ging. Die Technik des Bentley EXP Speed 8 stammte nämlich teilweise vom Audi R8.



Im Jahr 2009 triumphierte kurz Peugeot, aber schon ein Jahr später war Audi wieder da, wo es hingehört. Der R15 TDI Plus war das Maß aller Dinge, dass bis ins Jahr 2012 mit dem R8 e-tron anhielt. Die Marke mit den vier Ringen blieb somit der Rennserie stets treu, und weiß bis heute die Bühne „Le Mans“ geschickt für neue Technologien zu nutzen.

Wie zum Beispiel 2001, mit dem neuen TFSI System, oder 2005 mit dem R8 TDI. Dem ersten Renndieser überhaupt.

Andreas Ginter / TT Freunde im Enzkreis

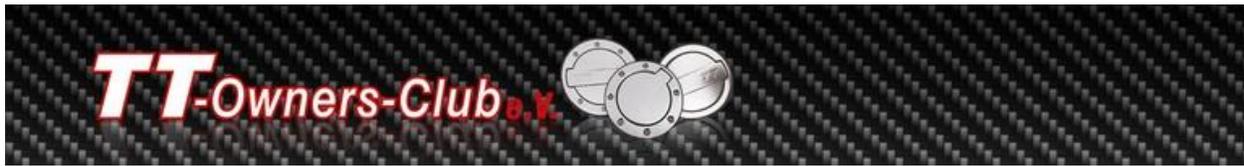
Bilder:

Seit dem 16. Juni 2002 im Museum Mobile / Ingolstadt

Der heiß begehrte Wanderpokal des ACO.

Laut Reglement muss dieser, zum nächsten Rennen an den Organisator zurückgegeben werden.

Ab drei Gesamtsiegen in Folge verbleibt er beim Team.



Das Ausstellungsstück

Der ´Original R8´ des Sport Team Jost.

Mit diesem Fahrzeug wurde der legendäre Hattrick von 2000/2001/2002 eingefahren.

Leistungsdaten:

V8-Motor (ab 2001 mit FSI)

3600 cm³ Hubraum

610 PS Leistung

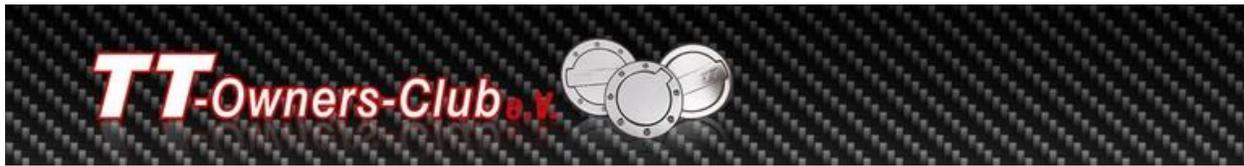
ca. 900 kg Gewicht (mit Fahrer)

335+ km/h Höchstgeschwindigkeit

Mit atemberaubenden Bildern dokumentiert der Film „Truth in 24 II“ den zehnten und wohl emotionalsten Triumph von Audi bei den 24 Stunden von Le Mans.

<http://www.truthin24.com>





"Gute Zeiten" - Audi in der DTM

Die Sonderausstellung "Gute Zeiten" zeigte erstmals in beeindruckender Weise alle von Audi ins Rennen geschickten Modelle.

A4, V8, TT und auch Konkurrenten von einst waren dabei.

Tauchen Sie ein, in eine Welt voll Adrenalin und Präzision.

Eine Sonderschau, nicht nur für Motorsportbegeisterte, über eines der professionellsten und härtesten Rennserien der Welt.

Die DTM.



Der Beginn:

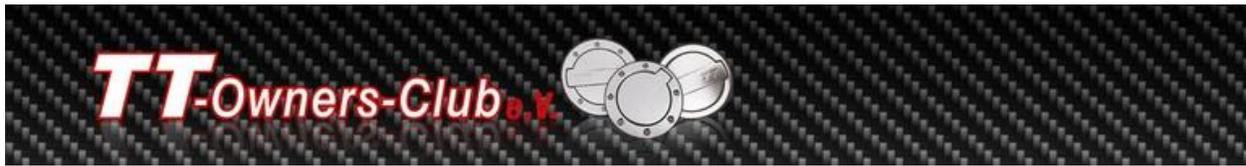
1990

Im Jahr 1990 gab Audi sein Debüt und feierte mit Hans-Joachim Stuck im Audi V8 Quattro auf Anhieb den ersten Sieg für die Marke mit den vier Ringen.

Der Beginn einer bis heute andauernden Erfolgsstory.

Schon am ersten Rennwochenende fuhr Stuck auf das Podium. Am 8ten Rennwochenende stieg Walter Röhrl in die Saison ein und fuhr den zweiten V8 DTM Quattro.





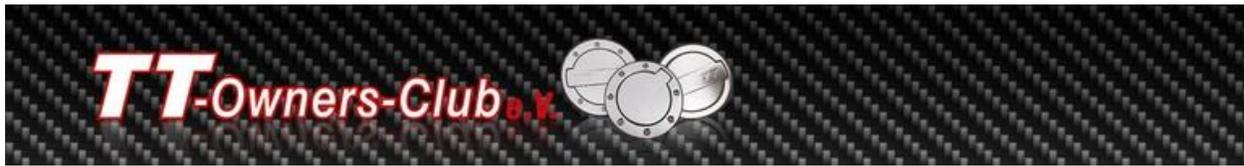
1991

1991 triumphierte Frank Biela, der nach 6 Saisonsiegen zum Meister gekürt wurde. Audi war damit der erste Automobilhersteller, dem eine erfolgreiche Titelverteidigung gelang.



1992

verabschiedete sich Audi vorübergehend, und stieg in der seriennahen Supertourenwagenmeisterschaft ein.



1996

die DTM wurde eingestellt.

2000 - 2003

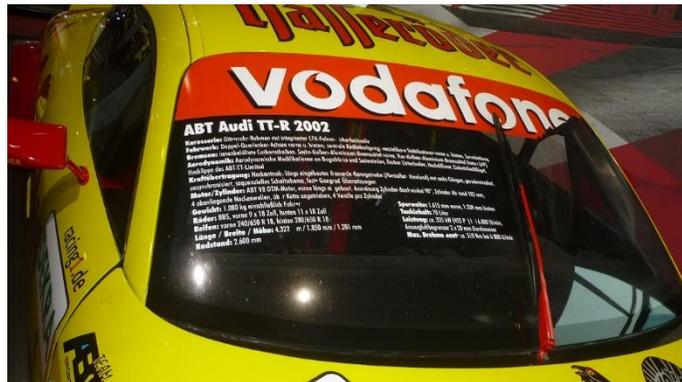
Im Jahr 2000, beim Comeback der Serie, kehrte auch Audi zurück.

Zunächst allerdings nicht mit einem Werksteam sondern in Form von Abt-Sportline, dass in Eigenregie ein Coupé auf Basis des TT einsetzte.

2001 war Laurent Aiello auf dem Nürburgring damit erstmals gegen die Werksteams von Mercedes und Opel erfolgreich.

2002 krönten Abt und Aiello ihre Zusammenarbeit, und wurden DTM – Meister.

Fahrerkader 2002: Laurent Aiello (1. Platz), Mattias Ekström (3. Platz), Christian Abt (7. Platz), Martin Tomczyk (9. Platz), Karl Wendlinger (13. Platz)



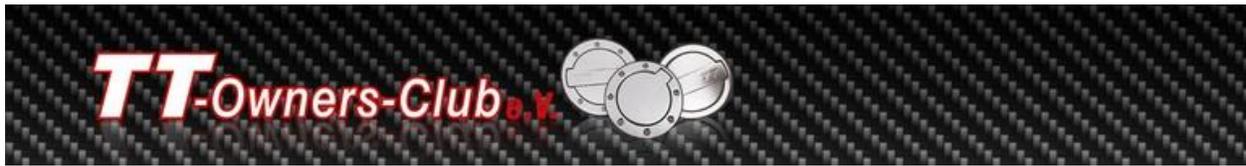
2004 bis 2011

2004 kehrte Audi werksseitig in die DTM zurück.

Mit Mattias Ekström und dem A4 DTM gelang dem Werksteam gleich im Premierenjahr das Kunststück: Deutscher - Tourenwagen - Meister.

2007 wiederholte der Schwede das Ganze.





2008 und 2009 gewann Timo Scheider die DTM für Audi und machte den ersten Titel-Hattrick eines Herstellers in der DTM perfekt.

Vorläufiger Schlusspunkt für die Marke mit den vier Ringen: 2011 - Titel Nummer acht / Martin Tomczyk



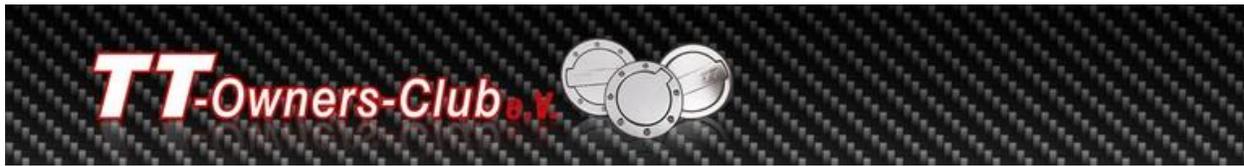
Bilanz:

8 Meistertitel, 61 Siege und 53mal die schnellste Runde.

Mit fünf von acht möglichen Meistertiteln hat der Audi A4 DTM einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

Andreas Ginter / TT Freunde im Enzkreis (Oktober 2012)





AMI 2008

Zum zweiten Mal präsentiert sich die Lifestyle Sparte des ACI auf der AMI in Leipzig. Beim Auf- und Abbau hat Veit kräftig mitgeholfen. Wie bereits im letzten Jahr stellte der TT-Owners-Club ein Auto zur Verfügung. Dieses Jahr war es nun das weiße Audi TT Coupé von Kay Gröbe.

Kays Auto hat auch die meisten Hingucker und Fotos abbekommen, sogar noch vor dem R8. Er war vor allem für die jüngeren Besucher näher am Machbaren und nach Ihrem Geschmack. Die Geschichte mit den Felgen habe ich gerne erzählt. Ein paar Besucher kannten das Auto schon.

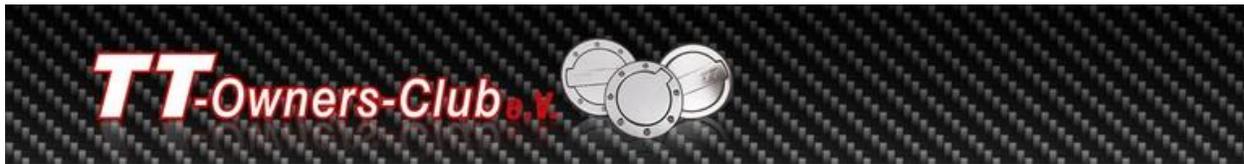
Wir hatten auch einige Mitglieder im Standdienst. Dies waren (alphabetisch):

- Gisela Legermann
- Acki Legermann
- Kay Gröbe
- Herbert Mauerer
- Thomas Wipperfürth

Zumindest solange ich am Stand war, artete die Betreuung der Besucher nicht in Stress aus. Wir mussten die Besucher auch nicht so aggressiv ansprechen wie die Drückerkolonne vom ADAC, und wir hatten bessere Kleidung als die armen Hostessen von Volvo. Es hat mir Spaß gemacht, und vor allem die Zusammenarbeit mit den anderen Audi-Fans auf dem Stand war sehr harmonisch. Wir hatten nach dem Schichtwechsel am Sonntag noch kleinere Probleme, wir kamen immer schnell zu einer guten Lösung.

Mit den Besuchern kamen einige gute Gespräche zustande, vor allem, wenn man Mitglieder in Persona trifft, oder neue Mitglieder gewinnen kann, wie das Thorsten Schache für uns gelungen ist. Dann waren dann noch die Vertreter des Audi Clubs Chemnitz, der bald e.V. werden will und dann auch in den ACI gehört, und auch ein Fan der Audis der 80er Jahre, für den wir auch einen passenden Club gefunden



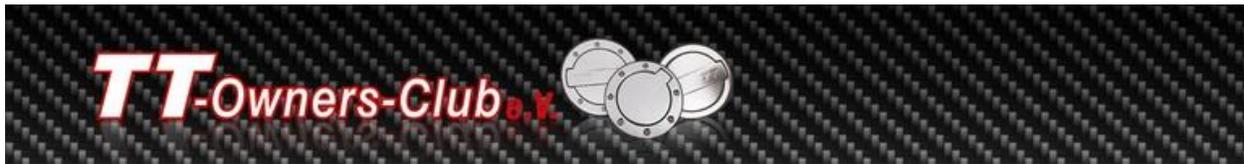


haben. Er möchte vor allem seine liebevoll gepflegten Audis auf Treffen und bei Veranstaltungen herzeigen können.

Es war auch genug Zeit, eine Runde auf der Messe zu drehen. Die Idee mit den Autos der Promis war schon originell, das Urteil zum Promi wurde differenziert oder bestätigt. Der Audi-Stand war in der gleichen Halle, da konnten die bisher noch nicht gesehenen neuen TT-Modelle in Augenschein genommen werden:

- TTS (als Coupé)
- TT TDI Quattro (als Coupé)
- TT 1,8T FSI (als Roadster)

Es ist im ACI schon beschlossen, dass es im Jahr 2009 wieder einen Stand auf der AMI geben wird. 2009 wird außerdem ein spannendes Jahr wegen des 100. Jubiläums von Audi. Es ist ein Standmotto geplant, mal sehen ob ein Audi TT da hineinpasst. Aber auch ohne Auto aus dem Verein ist die AMI als Besucher wie Aussteller eine feine Sache. Wenn ich die Zeit habe bin ich wieder für ein paar Tage auf dem Stand.



75 Jahre Vier Ringe

Vier ineinander verschlungene Ringe: Das war das Symbol für die Fusion der vier sächsischen Automobilfirmen Audi, DKW, Horch und Wanderer zur Auto Union AG vor genau 75 Jahren: Am 29. Juni 1932. Jedes vierte Automobil in Deutschland war in den späten 1930er Jahren ein Produkt der Auto Union AG und trug die Vier Ringe auf dem Kühlergrill. Die Auto Union AG wurde mit dem Zusammenschluss zur zweitgrößten Automobilfabrik in Deutschland.

Die Vier Ringe sind noch heute das Firmensignet der AUDI AG. Thomas Frank, Leiter Audi Tradition: „Die Vier Ringe verkörpern einen der führenden internationalen Anbieter von hochwertigen Automobilen und sind das sichtbare Zeichen von Markenidentität und Qualität – gleichzeitig bilden sie die Verbindung zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“.

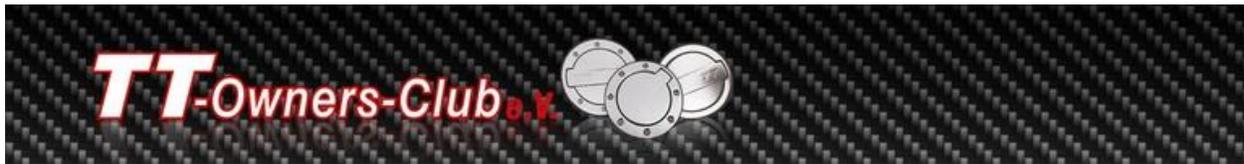
Würdigung

Das Thema „75 Jahre Vier Ringe“ zieht sich wie ein roter Faden durch das Jahr 2007, Audi Tradition präsentiert es auf verschiedenen Veranstaltungen. Bei Oldtimer Ausfahrten und Rallyes wie zum Beispiel beim „Concours de' Elegance de Bergerac“, bei der „Mille Miglia“, „Donau Classic“, „Sachsen Classic“, „Chronoswiss Classic“ und „Gran Premio Nuvolari“ geht Audi Tradition mit historischen Automobilen der vier Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer an den Start.

Sonderausstellungen in Zwickau, Chemnitz und Ingolstadt würdigen das Jubiläumsthema:

- Industriemuseum Chemnitz: „Vier Ringe für Sachsen - 75 Jahre Auto Union“ vom 9. Juni bis 2. September 2007.
- August Horch Museum Zwickau: „75 Jahre Auto Union AG – Rennen, Siege und Rekorde“ vom 29. Juni bis 4. November 2007.





- Audi museum mobile in Ingolstadt: „Vier Ringe, eine Hochzeit – ein Markenzeichen wird 75“, vom 25. Juli bis 31. Oktober 2007 können Besucher hier einen Rundgang durch 75 Jahre Unternehmensgeschichte unternehmen.

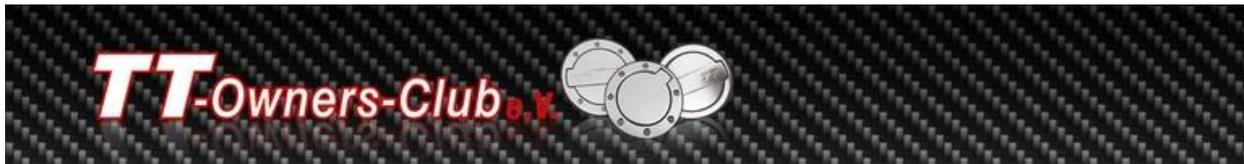
Historie

Schon Mitte der 1920er Jahre war der Druck auf die deutschen Autohersteller stärker geworden. Automatisierung und Fließarbeit waren das Gebot der Stunde. Die amerikanischen Hersteller zeigten, wo es lang ging. Automobile aus USA überschwemmten den europäischen Markt. Wer nicht rationalisierte oder sich mit anderen zusamm tat, blieb auf der Strecke. Die Weltwirtschaftskrise von 1929 brachte die vier sächsischen Automobilfirmen zusätzlich in Bedrängnis.

Die Idee der Zusammenführung kam von der Sächsischen Staatsbank: Am 29. Juni 1932 erfolgte die Fusion zur Auto Union AG. Aufnehmende Gesellschaft waren die Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG, zu denen seit August 1928 bereits die Audiwerke AG gehörte. Hinzu kamen die Horchwerke AG, und von den Wanderer Werken in Chemnitz wurde die Automobilabteilung übernommen. Das Firmensignet zeigte vier ineinander verschlungene Ringe, die die unauflösbare Einheit der vier Gründerfirmen symbolisieren sollten. Die Markenbezeichnungen Audi, DKW, Horch und Wanderer wurden beibehalten. Um Konkurrenz innerhalb des neuen Konzerns zu vermeiden, wurde jeder der vier Marken ein spezielles Marktsegment zugeordnet:

- DKW – Motorräder und Kleinwagen
- Wanderer – Automobile der Mittelklasse
- Audi – Automobile im gehobenen Mittelklassensegment
- Horch – Luxusautomobile der Oberklasse.

Einen weiteren Nutzen, den die Vereinigung mit sich brachte, bestand in der Bündelung der Kräfte durch Zentralisierung von Verwaltung, Entwicklung, Versuch sowie Verkauf und Marketing am Firmensitz in Chemnitz. So erreichte die Auto Union in Wissenschaft und Forschung einen hohen Stellenwert: In der Zentralen Versuchsanstalt (ZVA) und im Zentralen Entwicklungs- und Konstruktionsbüro (ZEKB) wurde wissenschaftliche Entwicklungsarbeit und Grundlagenforschung durchgeführt. Schon damals standen Materialkunde, Verbrauchsuntersuchungen, Akustikmessungen, Windkanalversuche und auch Crashtests auf der Tagesordnung. Noch heute profitiert die AUDI AG davon, dass die Auto Union schon ab Mitte der 30er Jahre wertvolle zentral gesteuerte und auf wissenschaftliche Erkenntnisse basierende Entwicklungs- und Forschungsarbeit geleistet hat. Ein großer



Ideenreichtum, innovative Technik und attraktive Produkte haben die Auto Union geprägt und prägen heute die AUDI AG - sie waren der Grundstock für die anhaltende Erfolgsgeschichte.

Das Audi Markenzeichen der Vier Ringe symbolisiert die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer, die in der Auto Union zusammengefasst wurden. Auto Union und NSU, die 1969 fusionierten, prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. 1985 entstand aus der Audi NSU Auto Union AG die AUDI AG. Die Audi Tradition pflegt und präsentiert zusammen mit den beiden Traditionsgesellschaften Auto Union GmbH und NSU GmbH die umfangreiche und weitverzweigte Audi Historie. Das Audi museum mobile im Audi Forum Ingolstadt ist täglich von Montag bis Sonntag von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet.

Quelle: Mediainfo Audi Tradition (28.Juni 2007)

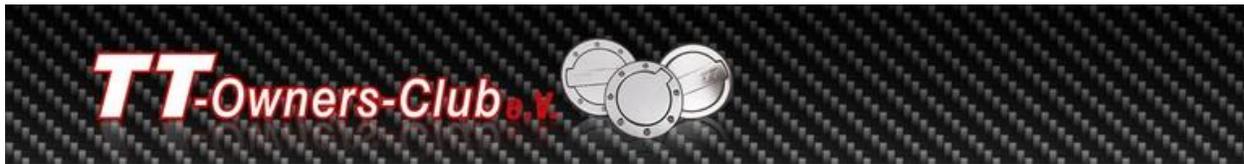
Jubiläumsveranstaltung - 75 Jahre Auto-Union im AZ-Nürnberg

Ein brillantroter TTR, 2,0 TFSI, der zweiten Generation (Foto unten), wie er farblich auch seine Weltpremiere auf der Los Angeles – Motorshow erlebte, stahl den Oldies im Nürnberger Audi – Zentrum Marienberg die Schau. Dort wurde am Samstag, den 17. März, das 75-jährige Jubiläum der Auto Union, der vier Ringe, gefeiert; der Audi-Club International (ACI) hatte dort seine Hauptversammlung und wählte mit Thorsten Schache (36) einen neuen Vorsitzenden. Den TTOC vertrat Vorsitzender Veit Müller.

Mit einer Leihgabe der Audi AG, einem knallgelben TTC, der vor dem Audi - Zentrum auf einer Art Rampe in luftiger Höhe steht (s. Foto) wirbt das Audi – Zentrum für die Marke mit den vier Ringen. Der ACI – Versammlung ging eine Sitzung der Lifestyle-Sparte voraus, in dessen Mittelpunkt die Leipziger Autoausstellung AML stand.



Der Lifestyle-Sparte im ACI gehört auch der TTOC an. Die ACI – Sitzung war nicht nur Friede, Freude, Eierkuchen, sondern der Ausschuss, ein Arbeits-Gremium des ACI, verlangte mehr Einbeziehung in die Arbeit. Die Wahl von Thorsten Schache aus Lauf bei Nürnberg ging ohne Probleme über die Bühne. Schache hatte den ACI bereits seit Jahresanfang auf Wunsch seines Vorgängers Andreas Schütt aus Niedersachsen, der private Gründe für seinen Rücktritt angab, geführt.

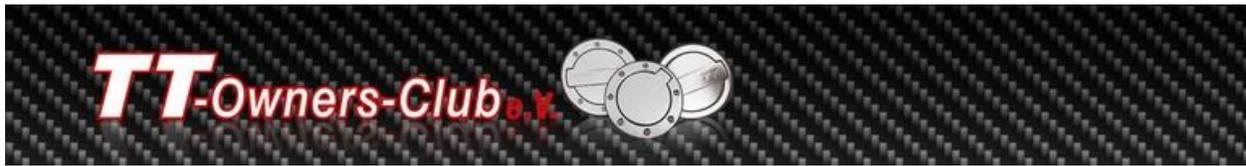


Der ACI ist Dach für vier Sparten: Lifestyle, Classic, NSU und DKW, und hat mit Dieter Mnich einen direkten Verbindungsmann im Hause der Audi AG. – TTOC-Boss Veit Müller nutzte die Gelegenheit, bei der abendlichen Feier zum Jubiläum der vier Ringe, dem Chef der Audi Tradition, Thomas Frank eine TTOC – Anstecknadel zu überreichen. Nach unbestätigter Darstellung soll der erstaunte, aber gut gelaunte Frank ans Revers seines Anzuges gegriffen haben, um dem ebenso erstaunten TTOC-Boss eine Anstecknadel der Audi Tradition zu überreichen.

Das Foto der vier fröhlichen Männer zeigt von links: Veit Müller, Thomas Frank, Thorsten Schache und Andreas Schütt.



Text und Fotos: ACI-Magazin LiFE – Redaktion / Falk v Wildebach

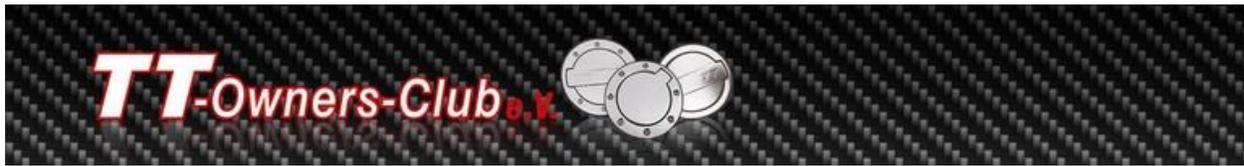


Audi TT clubsport quattro



Purismus auf Premium-Niveau: Das war die Zielsetzung bei der Entwicklung der Fahrzeugstudie. Kein Verdeck, keine A-Säule – stattdessen eine umlaufende Scheibe, die extrem niedrig gehalten ist und bewusst an einen Speedster erinnert. Das flache, leicht abgedunkelte Scheibenband rahmt das Cockpit ein. Die Panorama-Windschutzscheibe und die zwei Höcker, die statt des Verdeckkastens hinter dem Innenraum sitzen, erinnern an den Rennsport. Die aus dem TT Roadster bekannten Überrollbügel sind flacher gehalten und passen sich in der Höhe den Sportschalensitzen an.





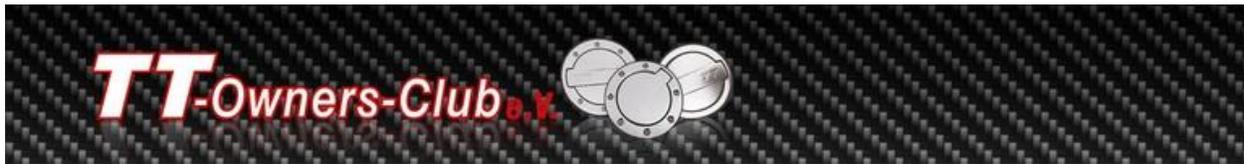
Die Frontpartie wird vom Singleframe dominiert, dessen Layout durch Aluminium-Einsätze querbetont ist. Das lässt den TT clubsport quattro noch flacher wirken, als er ohnehin schon ist. Nicht wie bei den meisten Audi-Modellen gewohnt im Grill, sondern auf der Motorhaube sind die Vier Ringe platziert. Die großen Lufteinlässe in der Frontpartie führen dem leistungsgesteigerten TFSI-Motor zusätzlich Luft zu.

LED-Tagfahrlicht setzt zu jeder Tageszeit einen optischen Lichtakzent. Im Heckstoßfänger fällt der sichtbare Endschalldämpfer auf, der aus Edelstahl gefertigt ist. Das unterhalb des Endschalldämpfers angebrachte Blade unterstreicht optisch den sportlichen Charakter des Fahrzeugs. Auch die zweiflutige Anlage mit ihren ovalen Endrohren erinnert an die sportlichen Audi-Serienmodelle wie den RS 4.

In der Seitenlinie gibt es bewusst kaum optische Unterbrechungen. Türgriffe sucht man vergeblich. Geöffnet wird der TT clubsport quattro per Funkfernbedienung. Die Türen springen auf Knopfdruck auf. Auch die beiden Außenspiegel sind von der Größe auf ein Minimum reduziert. 20-Zoll-Räder mit Reifen in Größe 265/30 R20 betonen den bulligen Auftritt genauso wie die gegenüber einem Serien-TT um insgesamt 80 Millimeter verbreiterte Spurweite. Hinzu kommt, dass auch die Radhäuser zusätzlich ausgestellt wurden.

Das Fahrzeug ist in dayatonagrau lackiert, eine Farbe, die Audi erstmals beim RS4 und beim S8 eingesetzt hat. Das Außendesign ist in dunklen Grautönen gehalten. Einen Kontrast dazu bilden die metallischen Elemente: Grill und Seitengrill in Gunmetal, einem stählernen Farbton, wodurch sich der TT clubsport quattro sportlich und pur zugleich präsentiert. Einen optischen Kontrast setzen die orangefarbenen Bremssättel, die das Außendesign farblich mit dem Innenraum verbinden. Bei den Innenraum-Features wie Hutze, Armauflage und an der Rückseite der Schalensitze finden sich die leuchtenden Farbakzente wieder und setzen Highlights im Fahrzeug. Der schwarze Ledersitz selbst hat ebenfalls eine Besonderheit zu bieten: In den Sitz ist ein Lasermuster eingearbeitet. Es wurde speziell für den TT clubsport quattro entworfen und besteht aus einem Spiel mit dem TT Logo.





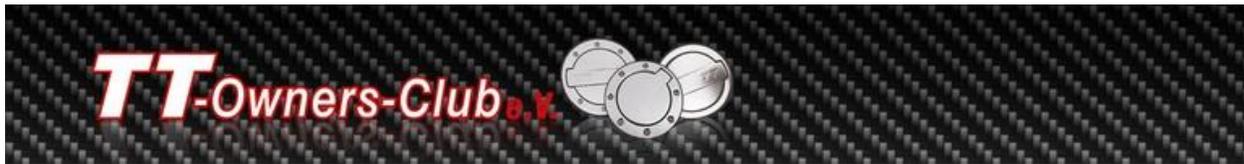
Die im Außendesign demonstrierte Sportlichkeit setzt sich im Innern des Fahrzeugs fort. Auch hier war Purismus das treibende Element. Die beiden Insassen sitzen in Rennsportschalen. Gemeinsam mit den drei Zoll breiten 4-Punkt-Gurten bieten sie Fahrer und Beifahrer auch in extremen Fahrsituationen – zum Beispiel auf der Rennstrecke – optimalen Halt. Für Audi typisch ist der großzügige Einsatz von Aluminium. Das fängt mit dem Lenkrad an, das eine Doppelspeiche aus dem Leichtmetall ziert. Die Pedalerie ist ebenfalls aus Aluminium gefräst und mit einer Riffelstruktur versehen. Damit bieten sie nicht nur besseren Halt, sondern sparen auch noch Gewicht. Im TT clubsport quattro hat nicht nur der Fahrer eine Fußstütze, sondern auch der Beifahrer.

Ein optischer Genuss ist die vom neuen Mittelmotorsportwagen Audi R8 entlehnte Schaltkulisse sowie der Aluminiumschaltknopf. Das Leichtmetall kommt auch im Türzuziehgriff und im Türöffner zum Einsatz. Beide sind durchbrochen, was den puristischen Charakter des Innenraums weiter unterstreicht. Neu gestaltet gegenüber einem Serienmodell wurde auch der Schwellerbereich. Er wird von keiner Leiste unterbrochen, sondern betont die Breite des Fahrzeugs. Eine neue, weiter nach innen versetzte Einstiegsleiste sowie Fußmatten mit dem TT-Logo aus Aluminium als Einlage setzen optische Akzente. Die umlaufende Leiste an der Türbrüstung ist ebenfalls aus dem Leichtmetall gefertigt.

Eine besondere Idee hatten die Audi-Designer beim Thema Entertainment. Statt des mittleren der drei runden Luftausströmer im oberen Bereich des Cockpits haben sie hier eine Schnittstelle untergebracht, welche unter anderem für den B&O MP3-Player BeoSound 2 ausgelegt ist. Der runde Player des Premium-Partners der Marke Audi passt genau in die kreisrunde Öffnung und bietet sowohl optisch als auch akustisch einen echten Genuss für die Sinne.

Das Kombiinstrument unterscheidet sich deutlich von einem Serienmodell. Die senkrecht stehenden Zeiger und die farbige Grafik sind die herausstechenden Merkmale. Uhr- und Kilometer-Display sind der puristischen Grundausrichtung des Fahrzeugs untergeordnet worden und entfallen.

Der Rennsport-Charakter des Audi TT clubsport quattro wird durch die Technik unterstrichen. Dem 2.0 TFSI-Motor haben die Audi-Ingenieure noch mehr als die aus dem Audi S3 bekannten 260 PS Leistung eingehaucht. Der aufgeladene Vierzylinder mit Benzindirekteinspritzung knackt die magische 300 PS-Grenze. Durch ein verändertes Saugrohr kann aus diesem hocheffektiven Motor (2005 und 2006 „engine of the year“ in seiner Klasse) noch mehr Leistung herausgeholt werden. Die Kraft wird auf alle vier Räder übertragen. Damit ist der TT clubsport quattro der erste



TT der neuen Generation mit Vierzylinder, bei dem der permanente Allradantrieb quattro zum Einsatz kommt.

Ebenfalls neu in dieser Leistungskategorie ist das Getriebe. Das Direktschaltgetriebe S tronic schaltet dank seiner Doppelkupplung nahezu ohne Zugkraftunterbrechung und damit für den Fahrer unmerkbar. Er kann aber auf Wunsch die sechs Gänge auch manuell anwählen. Die Schaltvorgänge dauern nur Bruchteile einer Sekunde. Beim Öffnen der Motorhaube bietet sich dem Betrachter ein faszinierender Anblick. Keine überflüssigen Leitungen und Nebenaggregate: Der Motorraum wirkt geradezu clean. Das Triebwerk ist bewusst nicht unter einer Abdeckung versteckt. Ein technischer Geniestreich ist die über dem Motor verlaufende Domstrebe. Sie gibt dem Fahrzeug nicht nur mehr Steifigkeit, sondern beinhaltet zugleich den Kühlwasserausgleichsbehälter. Das ABS wurde aus dem Motorraum in den Innenraum verlegt. Klimaanlage und Aktivkohlefilter sind ebenfalls nicht im Motorraum zu finden. Ein Rennluftfilter sorgt für ausreichende Beatmung des Motors. Die Abgasanlage wurde den sportlichen Fahrleistungen angepasst. Echter Rennsportsound erklingt aus der speziell abgestimmten Anlage.

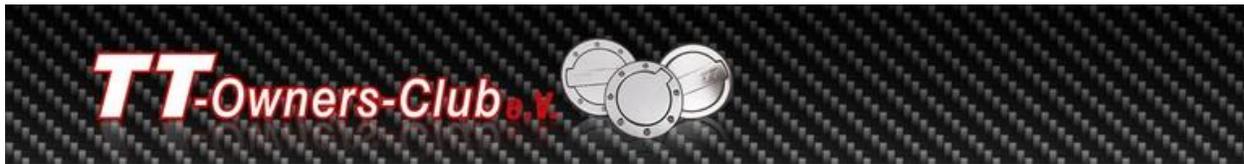
Erstmals kommt im TT die Keramikbremse zum Einsatz. Sie ist absolut fadingfrei und ermöglicht zahlreiche scharfe Bremsmanöver ohne Fadingneigung. Auch hier hat Audi seinen Erfahrungsvorsprung ausgenutzt, denn die Keramikbremse wird unter anderem für den RS 4 sowie für A8 und S8 angeboten und erfreut sich bei den Kunden wachsender Beliebtheit.

Der Audi TT clubsport quattro ist eine puristische Fahrmaschine. Er vereint die Fahrleistungen eines Sportwagens mit einer einzigartigen Designsprache. Dabei bleibt er zum einen ein TT, zeigt auf der anderen Seite aber auch, was mit einem so faszinierenden Serienfahrzeug möglich ist. Über die Fertigung einer möglichen Kleinserie wird nachgedacht.

F.v.Wildebach - Redaktion LiFE-das Magazin im ACI (Audi-Club-International)

Der Audi TT clubsport quattro Reloaded: Offene Fahrmaschine mit über 300 PS

Ingolstadt – Eine offene Karosserie, ein Motor mit mehr als 220 kW (300 PS) Leistung und ein Bündel technischer Anleihen aus dem Motorsport – der Audi TT clubsport quattro ist eine kompromisslose Fahrmaschine. Audi präsentiert sein spektakuläres Showcar, das schon 2007 für Aufsehen sorgte, in einer konsequent weiterentwickelten Version auf der Wörtherseetour, dem großen Meeting der Audi- und VW-Fans vom 21. bis 25. Mai in Reifnitz (Kärnten).



Purismus auf Premium-Niveau – mit dieser Zielsetzung haben die Designer und Ingenieure den Audi TT clubsport quattro geschaffen. Die niedrige Frontscheibe steht extrem flach. Das umlaufende Fensterband wirkt optisch wie aus einem Guss, weil die A-Säulen nahezu unsichtbar integriert wurden. Anstelle des Verdeckkastens sitzen zwei Höcker hinter dem Passagierabteil – die Linienführung des Suzukagrau Perleffekt lackierten Showcars erinnert intensiv an einen Speedster. Vor den Höckern sind zwei massive Überrollbügel montiert; im Verbund mit den starken A-Säulen schützen sie den Fahrer und den Beifahrer bei einem möglichen Überschlag.

Der mächtige Singleframe-Grill, in hochglänzendem Schwarz lackiert, dominiert die Frontpartie. Unter den Scheinwerfern – mit einer Tagfahrlicht-Leiste aus Leuchtdioden – liegen große Lufteinlässe mit schwarzen Gittern, von Stegen horizontal geteilt.

Eine markante Spoilerlippe optimiert den Abtrieb. In der Seitenansicht fallen die scharfen Konturen im Bereich der Schweller ebenso ins Auge wie die stark akzentuierten Radhäuser – sie beherbergen imposante (polierte) Räder im Format 9 x 19, die mit Reifen der Größe 255/35 bezogen sind. Gegenüber dem Serien-TT wurde die Spurweite um 66 Millimeter verbreitert. Der Heckstoßfänger ist als Diffusor ausgebildet. Zwischen den beiden großen Endrohren der aus Edelstahl gefertigten Auspuffanlage liegt eine Blende, die die horizontale Linienführung betont und die Heckansicht noch breiter wirken lässt.

Der puristische Stil des Außendesigns setzt sich im Interieur des Audi TT clubsport quattro fort. Der neu gestaltete Schwellerbereich betont die Breite des Fahrzeugs. Fahrer und Beifahrer sitzen in Rennsportschalen. Sie bieten auch in extremen Fahrsituationen Halt – zum Beispiel auf der Rennstrecke.

Typisch Audi: Aluminium im Interieur

Typisch für Audi ist der großzügige Einsatz von Aluminium im Interieur des Showcars. Das unten abgeflachte Lenkrad ist aus dem Serien-TT bekannt, im clubsport quattro kommt eine besonders griffige Version mit Aluminium-Schaltwippen zum Einsatz. Auch der Türzuziehgriff und der Türöffner bestehen aus Aluminium; mit ihrer durchbrochenen Optik betonen sie den Leichtbau-Charakter der Studie. Die Pedalerie leuchtet ebenfalls in Aluminium.

Die zweite Besonderheit im Interieur des TT clubsport quattro ist die Farbe Orange. Lederbezüge in dieser Farbe setzen an den Armauflagen, an den Seitenwänden



des Mitteltunnels, am Rücken der Schalensitze und an der Hutze über dem Kombiinstrument leuchtende Akzente. Das Instrument unterscheidet sich mit seiner weiß-orangefarbenen Grafik deutlich von seinem Serien-Pendant.

Der TT clubsport quattro ist ein echter Sportwagen. Technik-Komponenten, die unmittelbar aus dem Motorsport stammen, unterstreichen diesen Charakter. Der 2.0 TFSI, der als Antrieb dient, wurde in der Leistung weiter gesteigert – der aufgeladene Vierzylinder-Benziner durchbricht die magische Grenze von 220 kW (etwa 300 PS). Die Abgasanlage wurde besonders durchsatzfreudig ausgelegt – aus den beiden ovalen Endrohren dringt ein kräftiger Motorsport-Sound.

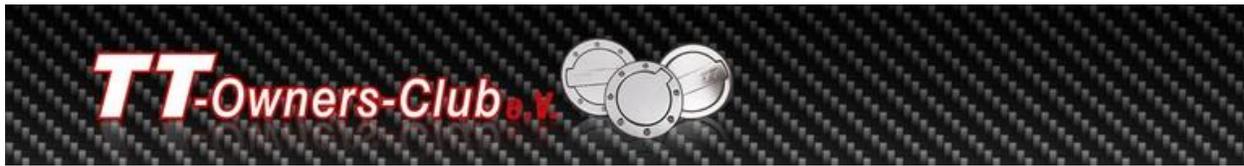
Hightech von Audi: S tronic und quattro

Die geballte Kraft des Zweiliters strömt auf ein S tronic-Getriebe. Es schaltet dank seiner Doppelkupplung ohne Zugkraftunterbrechung, extrem schnell und nahezu unmerklich. Der Fahrer kann es am Schalthebel oder mit Wippen am Lenkrad selbst steuern oder einen vollautomatischen Modus wählen. Über den Allradantrieb quattro gelangen die Momente auf alle vier Räder.

Für die negative Beschleunigung sorgt die mächtige Bremsanlage aus dem neuen Audi TTS. Ihre belüfteten Scheiben weisen an der Vorderachse 340 Millimeter Durchmesser und an der Hinterachse 310 mm auf.

Als puristische Fahrmaschine bietet der Audi TT clubsport quattro die Performance eines Sportwagens, gekleidet in die einzigartige Designsprache von Audi. Eine Fertigung in kleiner Serie ist nicht ausgeschlossen.

ergänzende Anmerkung: Leider werden wir den Clubsport Quattro in dieser oder ähnlicher Form im Straßenbild nicht zu sehen bekommen...



AMI-Leipzig 2007

Eine erfolgreiche Bilanz zieht der ACI (Audi-Club International), der erstmals auf der AMI (Auto-Messe International) in Leipzig mit seiner Lifestyle-Sparte – zu der auch der TIOC gehört - vertreten war.

„Wir hatten in den zehn Ausstellungstagen, einschließlich Pressetag, insgesamt 22 Mitglieder auf unserem Stand in Halle 1 und kommen auf etwa 1000 Arbeitsstunden“, bilanzierte Vorsitzender Thorsten Schache. Den TIOC vertrat der 22-jährige Christoph Müller aus Hartmannsdorf bei Chemnitz mit seinem steppengrasgrünen TTC.

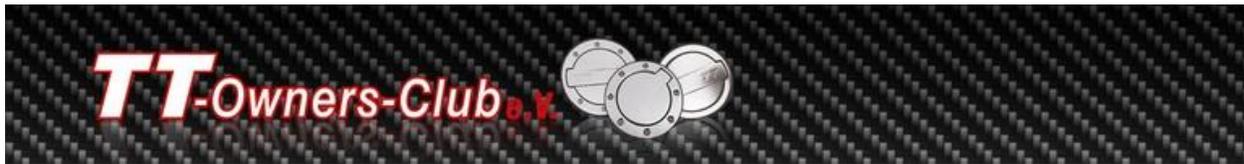
Die AMI-Tage, so Standleiter Mirco Zippel vom ACI, haben viele konkrete Nachfragen nach möglichen Gründungen von Audi-Clubs bzw. nach Clubanschlüssen gebracht. Mehr als 500 Aussteller, 120 Premieren, die AMI-Macher können sich zufrieden zurücklehnen: sie verbuchen abermals einen Erfolg.

Die Audi AG war in Halle 1 nur wenige Meter von den Vertretern der Lifestyle-Sparte entfernt und präsentierte u.a. auch einen weißen 3.2 quattro TT mit rotem Leder und als Deutschlandpremiere den nagelneuen 5-er.

ACI-Vorsitzender Thorsten Schache: „Wir pflegen offizielle internationale und auch persönliche Kontakte bis nach Nordamerika, in den zurückliegenden Monaten haben sich in der Schweiz, den Niederlanden, Frankreich und in Luxemburg selbstständige Länderverbände des ACI gebildet. Als mitteleuropäische Automesse hatte die 17. AMI für uns deshalb natürlich eine besondere Bedeutung.“

Die ACI-Sparte Lifestyle präsentiert in Halle 1, Stand E32, auf 150 qm vier Audi-Fahrzeuge aus ihrer Clubszene: Neben einem Ur-quattro wurden ein Audi 100 Typ 44 Avant, ein Audi A4 Cabrio und ein TT erster Generation ausgestellt. In der Sparte Lifestyle sind alle Clubs mit Fahrzeugen der jüngeren Vergangenheit von den 80er Jahren bis zum heutigen Neuwagen organisiert.





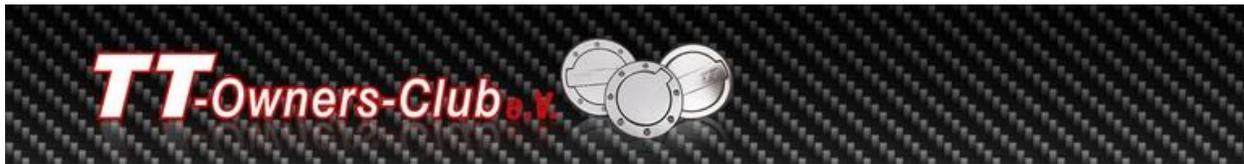
Für den ACI bedeutet die AMI zugleich einen Rückblick auf 75 Jahre Autos mit dem Zeichen der vier Ringe. Aus wirtschaftlichen Gründen schlossen sich nämlich 1932 in Sachsen die vier Premiummarken Audi, DKW, Horch und Wanderer zusammen. Ihr gemeinsames Erkennungszeichen: die vier Ringe.



Der ACI hat in Deutschland bundesweit verteilt 43 ihm angehörende Clubs und etwa 5000 Mitglieder. Weltweit sind es rund 50 000 Mitglieder, die ACI-Länderverbänden und organisierten Clubs angehören. – Übrigens: Erster Beitrag des offiziellen AMI-Weblogs war eine Info zum ACI-Stand mit dem Schmuckbild der vier Ringe im hübschen Umfeld.

Text und Fotos: ACI-LiFE-Redaktion – Falk vom Wildebach
ergänzend Christophs Fazit zur Messe:

"Ich bin der Meinung, dass mit den vier Fahrzeugen die ACI-Darstellung eines Querschnitts sehr gelungen ist. Viele Besucher interessierten sich für die Exponate und schwebten beim Anblick der Fahrzeuge in Erinnerungen der frühen Vergangenheit, sowie der vielleicht nahen Zukunft. In Gesprächen mit den Besuchern wurde das Clubleben der einzelnen Vereine näher gebracht, wobei die meisten Besucher sehr überrascht waren, dass die Ziele der Audi-Clubs nicht nur „Tiefer, Breiter, Schneller“ sind, sondern dass es bei den meisten Mitgliedern eher um den Spass mit den Fahrzeugen und dem gemeinsamen Interesse an der Marke Audi geht. Im Gesamten lässt sich festhalten, dass der Erfolg dieser Messe vom jetzigen Standpunkt aus mit Sicherheit unumstritten ist. Über einer erneute Teilnahme des ACI's an der AMI 2008 würden wir uns sicher freuen."



Besuch der AMI 2006 in Leipzig

Am 8. April 2006 trafen sich mehrere TT-Freunde vor den Toren des Messegeländes in Leipzig. Von der Audi AG wurden dem TTOC für die Teilnehmer Eintrittskarten zur Verfügung gestellt.



Selbstverständlich führte uns der direkte Weg sofort zum Messestand von Audi um den neuen TT nun endlich auch aus der Nähe betrachten zu können. Vom Standpersonal wurden wir herzlich in Empfang genommen, welches auch den unzähligen neugierigen Fragen zur Technik und zum Design gerne Rede und Antwort stand.



Die Audi-Lounge mit ihrer gastronomischen Betreuung war ständiger Treff- und Sammelpunkt, wo wir unsere erlebten Eindrücke der verschiedenen Besichtigungstouren austauschen und später angereiste TT-Freunde begrüßen konnten.

Natürlich war immer wieder der neue TT im Mittelpunkt und für einige Teilnehmer ist hier auch schon die Kaufentscheidung für den "Neuen" gefallen.



Als am Abend die Messetore geschlossen wurden, kehrten die bis zum Schluss Gebliebenen zu einem gemeinsamen Abendessen in einem gemütlichen Gasthaus der Innenstadt ein.

Das Gesprächsthema des Abends war nicht nur die gute Küche des Hauses... ;-)