

AMAG Automobil- und Motoren AG

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

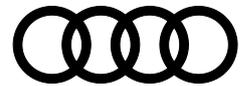
40 Jahre Fünfzylinder-Motoren bei Audi

- **Fünfzylinder erstmals 1976 im Audi 100 mit 136 PS vorgestellt**
- **Erfolgreiches Motorenkonzept für die Serie und den Rallye-Sport**
- **2.5 TFSI seit 2010 sieben Mal in Folge zum „Engine of the Year“ gewählt**

Ingolstadt/Schinznach-Bad, 30. August 2016 - Vor 40 Jahren hat Audi den ersten Fünfzylinder-Ottomotor im Audi 100 der zweiten Generation präsentiert. Es folgten Ausbaustufen und Neuentwicklungen mit Turboaufladung, Abgasreinigung und Vierventiltechnik, Rallye-Motoren sowie Fünfzylinder-Diesel. Heute führt der 2.5 TFSI im Audi RS 3 Sportback* und im Audi TT RS* die grosse Tradition der Fünfzylinder-Aggregate fort.

Die Fünfzylinder-Motoren von Audi haben Kultstatus erreicht – zum einen durch den erfolgreichen Einsatz im Motorsport, zum anderen durch ihre Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Sie haben Vorsprung durch Technik entscheidend mitgestaltet und sorgen mit ihrem charakteristischen Klang bis heute für ein emotionales Fahrerlebnis. Der erste Fünfzylinder-Ottomotor sorgte 1976 im Audi 100 (C2) für Vortrieb. Das intern als Typ 43 bezeichnete Modell sollte im Markt gegenüber dem Vorgänger höher positioniert werden. Die damaligen Vierzylinder-Motoren reichten den Entwicklern für dieses Vorhaben nicht. Deshalb diskutierten die Audi-Ingenieure Anfang der Siebzigerjahre über den Einsatz von Fünfzylinder- und Sechszylinder-Reihenmotoren. Letztere schieden aufgrund des Bauraumes und der ungünstigen Gewichtsverteilung aus. Also setzten die Verantwortlichen auf den Fünfzylinder-Reihenmotor, der auf dem damals noch jungen Motorkonzept EA 827 basierte. Dieser Vierzylinder-Reihenmotor war in den Siebzigerjahren im gesamten VW-Konzern im Einsatz, zum Beispiel im Audi 80 und Audi 100. Der davon abgeleitete 2,1-Liter-Fünfzylinder leistete 100 kW (136 PS). Eine moderne Einspritzanlage steigerte die Effizienz und die Kraftentfaltung. Die Auslieferungen des Audi 100 5E folgten im März 1977.

Bereits 1978 präsentierte Audi die erste Dieselsonversion: ein Saugdiesel mit zwei Liter Hubraum und 51 kW (70 PS). Ein Jahr später debütierte der erste Fünfzylinder-Benziner mit Turboaufladung – eine weitere Pionierleistung von Audi. Mit 125 kW (170 PS) und 265 Newtonmeter Drehmoment befeuerte er das neue Topmodell, den Audi 200 5T. Zu noch grösserer Form lief der Fünfzylinder-Benziner im Audi Urquattro von 1980 auf. Mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und permanentem Allradantrieb bildete er ein starkes Technik-Package für den Rennsport und die Strasse. Zum Verkaufsstart leistete er



147 kW (200 PS). Der Finne Hannu Mikkola gewann mit diesem Auto 1983 den Fahrertitel in der Rallye-Weltmeisterschaft. Noch im selben Jahr stellte Audi den 24 Zentimeter kürzeren und breitspurigen Sport quattro vor. Für Vortrieb sorgte hier ein neu entwickelter Vierventil-Fünfzylinder aus Leichtmetall mit 225 kW (306 PS). Damit war der Sport quattro das bislang stärkste Auto, das von einer deutschen Firma für den öffentlichen Strassenverkehr angeboten wurde. Das Modell bildete die Basis für ein neues Gruppe-B-Rallyeauto, in dem der Vierventiler gleich zu Beginn (331 kW) 450 PS abgab. Erstmals zum Einsatz kam er beim vorletzten Rennen 1984, der Rallye Elfенbeinküste. Die übrigen elf Saisonläufe bestritt der Schwede Stig Blomqvist mit dem 265 kW (360 PS) leistenden Audi quattro A2, Gruppe B. Am Ende gewann er den Fahrertitel und Audi die Marken-Weltmeisterschaft.

Auch nach dem Abschied von Audi aus dem Rallye-Geschehen 1986 folgten weitere Highlights auf der Rennstrecke: Mit dem Audi Sport quattro S1 (E2) gewann Walter Röhrl 1987 das Bergrennen am Pikes Peak (USA). Der Rennwagen brachte es dabei auf 440 kW (598 PS). Und der IMSA-GTO brillierte 1989 in der US-amerikanischen Tourenwagen-Szene mit 530 kW (720 PS) – noch immer aus wenig mehr als zwei Liter Hubraum. Einen weiteren Meilenstein der Automobilgeschichte präsentierte Audi auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main 1989: den Audi 100 TDI. Er war der erste Serien-Pkw mit einem direkteinspritzenden Fünfzylinder-Turbodiesel und vollelektronischer Motorsteuerung. Das Aggregat schöpfte aus 2,5 Liter Hubraum 88 kW (120 PS). Die Palette seiner Fünfzylinder-Benziner fächerte Audi immer feiner auf. 1994 kam der Audi RS 2 mit 232 kW (315 PS) auf den Markt. Als Avant mit Sportwagen-Power avancierte er zum Begründer einer neuen automobilen Klasse.

Mit Einführung des Audi A4 (B5) 1994 verabschiedeten sich die Fünfzylinder aus dem B-Segment. Die neuen V6-Motoren lösten sie Mitte der 1990er Jahre schrittweise ab. Die letzten Fünfzylinder, der 2.5 TDI im Audi A6 und der 2.3 Turbo im Audi S6, liefen 1997 aus.

2009 erfolgte dann das grosse Comeback – mit Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung im Audi TT RS. Aus 2,5 Liter Hubraum holte das von der quattro GmbH entwickelte und quer eingebaute Aggregat 250 kW (340 PS). Auch im RS 3 Sportback und im RS Q3* sorgte es für hervorragende Performance. Der TT RS plus, den Audi 2012 präsentierte, kam sogar auf 265 kW (360 PS). Heute leistet der 2.5 TFSI im Audi TT RS 294 kW (400 PS). Eine internationale Jury aus Motorjournalisten hat den Fünfzylinder seit 2010 sieben Mal in Folge zum „Engine of the Year“ in seiner Klasse gewählt.

Wer den ersten Audi mit Fünfzylinder-Motor besichtigen möchte, hat dazu aktuell im Audi Forum Neckarsulm die Möglichkeit. Die Traditionsausstellung „Von Null auf 100“ zeigt zahlreiche Exponate, mit denen Audi die bewegte Geschichte seines Erfolgsmodells Revue passieren lässt. Auch ein Exemplar des ersten Fünfzylinder-TDI aus dem Audi 100 von

1989 ist zu sehen. Die Ausstellung ist bis 6. November 2016 geöffnet.
- Ende -

