



Motorsport

Motorkerékpárok

A DKW-gyártás újraindítása után 1949-től a motorsport a kezdetektől integrálva lett. 1951-től a legnagyobb technikai kihívást a kompresszor és feltöltőtialalom okozta. A németek, akik ebben az évben kaptak engedélyt a motorkerékpársport visszatéréséhez, a kétütemű motoros korszak végének az eljövételét látták. Azonban technikai rafinériával és kemény fejlesztőmunkával az ingolstadtiek mégiscsak találtak egy megoldást.



13 DKW 350 RM (1953)

A kulcsa a sikernek, hogy a gázdinamikát továbbfejlesztették. Ez azt jelenti, hogy a henger gyors leürítését és feltöltését még nagy fordulatszámon is létre tudták hozni szívómotor esetén.

A technikai fejlesztés csúcspontját 1956-ban a háromhengeres DKW versenymotor képviselte **13**, mely egyesítette a maximális biztonságot és a megbízhatóságot.

Ennekellenére a motorsportban összeszedett tudást nem lehetett a szériagyártásban alkalmazni. Az ötvenes években az Auto Union motorkerékpár-részlege nem volt képes el tartani a versenyre, így a vállalatvezetés 1956. december 31-ével leállította a motorsport-részlegét.

A DKW gyári csapata a csúcson hagyta abba: 1956 utolsó versenyén hármas győzelmet aratott.

Sorozatgyőzelmek és rekordok

1953 őszén létrehozta az Auto Union a gyári sportrészlegét az autók számára, mely egy példátlan sikersorozattal indult. A DKW 3=6 brillírozott a rali- és a versenypályákon az egész világban, és 1954-ben megnyerte az európai túraautó-bajnokságot. A következő 10 évben a DKW több mint 100 bajnokságot, 150 összetett győzelmet és 2500 kategóriagyőzelmet gyűjtött be.



14 Audi 100 Coupé (1971)

Ebből a sikerszeriából egy eredmény különösen kiemelkedik: 1956. december 3-án egy DKW 3=6 indul a Monzai versenypályán extrém könnyű műanyag karosszériával egy egyszeri rekordkíséreltre. December 6-áig egymás után 5 sebességrekordot állított fel 4000 mérföldön, 48 órában, 5000 mérföldön, 10 000 kilométeren és 72 órában. Az átlagsebesség 140 km/h volt, az átlagfogyasztás 12,3 l / 100 km. Ezután a DKW Monzát kis szériában is gyártották.

Az Auto Union versenyre részlegét 1964-ben megszüntették.

Privát „harcosok”

1966-tól privát versenyzők vették gondozásba az immáron Audi márkanévű Auto Union autókat. Audi Super 90, Audi 100 Coupé S **14** valamint NSU TT, NSU TTS, NSU Wankel Spider, Audi 80 és Audi 50 voltak a legnépszerűbb „donorok”.

Az NSU-k a farmotoros kivitelük miatt a hegyi versenyeken szinte verhetetlenek voltak.

Sportos gének – Audi 80

Az 1972-ben kifejlesztett új Audi 80 könnyebb és stabilabb volt elődjénél, az Audi Super 90-nél. A első tengely



15 Audi 80 európai túraautó-bajnok (1980)

a negatív kormányegördülési sugarával lényegesen jobb menettulajdonságokat biztosított, valamint az egyszerűbb rugóbeépítés is. Az új kétkörös fékrendszer a biztonságot javította. Az újonnan tervezett motor könnyűfém hengerfejjel és javított égéstér-kialakítással nagy ellenálló képességet biztosított nagy fordulatszámon is. Egyre sűrűbben lehetett találkozni az Audi névvel a versenyeken.

1977-ben gyári támogatással indultak páran az európai túraautó-bajnokságban a kettes csoport szerinti homologizációval rendelkező 170 lóerős Audi 80 GTE-vel.

1978-ban az Audi elindítja sportrészlegét. Még ebben az évben bemutatkoznak a rali-világ- és Európa-bajnokságban az Audi 80-nal.

1979-ben már három autó indul a rali-világ-bajnokság futamain és megszerzik első győzelmüket is.

1980-ban két darab 194 lóerős Audi 80 GLE-vel **15** megszerzik az európai túraautó-bajnoki címet, mellyel egy időben először győzedelmeskedik a túraautó EB-n egy fronthatású autó.

Rali

1981-es raliszezonnal az Audi belépett a rali világába, mely egyben az Audi quattro „be-



16 Audi Rallye quattro A2 (Michèle Mouton autója 1983-ból)

melegítő” éve is volt, azonban rögtön három győzelmet is szereztek, ami az összerékhajtás potenciálját is bizonyította. 1982-ben az Audi megszerezte a csapatvilágbajnoki címet, Michéle Mouton pedig egy hajszállal maradt le az egyéni világbajnoki címről. 1983-ban Hannu Mikkolának azonban ez sikerült **16**. 1984-ben Stig Blomqvist megnyerte az egyéni, az Audi a csapat-világbajnoki címet.

A B-csoport vége

1985–86-ban a csapatok példanélküli fejlesztésbe kezdtek. Az úgynevezett B-csoportos autók egyre extrémek, egyre erősebbek, egyre gyorsabbak és egyre veszélyesebbek lettek. Ezzel egy időben a nézők a déli országokban pedig egyre vakmerőbbek. A portugál ralin bekövetkezett nézőket is érintő súlyos baleset után (melyben az Audi nem volt érintett) az Audi biztonsági okokra hivatkozva visszavonult az 1986-os raliévd további versenyeitől. 1987-re a nemzetközi szervezetek a B-csoportot betiltották.



17 Audi 90 quattro IMSA-GTO (1989)

A B-csoport végeztével az Audi csak néhány raliversenyen vett részt: a Hongkong–Peking ralin 1986–87-ben, melyet mindkét-szer meg is nyert, illetve az 1987-es Safari ralin, amin kettős győzelmet szerzett. Mindannyiszor az Audi 200 quattroval indultak.

Irány Amerika

A coloradói hegyi felfutó verseny, a Pikes Peak hozzátartozik az USA, illetve a világ egyik leghíresebb versenyeihez, amit az idáig amerikai pilóták nyertek amerikai autókkal. Az Audi 1985-ben indította rali quattroját Michéle Moutonnal a volán mögött, amit meg is nyert rekordidővel. Majd egy évvel később ismét az Audi diadalmaskodott.

1987-ben indult utoljára Audi a Pikes Peak versenyen Walter Röhllal a volán mögött, ami egyben az utolsó quattro S1 megjelenés is volt. Természetesen Röhl megnyerte a viadalt újabb rekorddal.



19 Audi R8R

Verhetetlen quattrók

1988-ban az Audi belépett a TransAm sorozatba a 200 quattroval, melynek motorja 530 lóerőt teljesített. Még ebben az évben megszerezték az egyéni és csapatbajnoki címet.

1989-ben az Audi váltott az IMSA-GTO sorozatba. De itt már egy másik autót használtak, melynek alapját az Audi 90 adta. Öthengeres turbómotorja 620 lóerőt adott le, azonban a folyamatos fejlesztések eredményeként az idény végére már 720 lóerőt teljesített **17**.

Túraautó-bajnokságok

A raliban és a tengerentúli versenyeken eltöltött idő után az Audi 1990-ben elindult a német túraautó-bajnokságban (DTM) az Audi V8-cal **18**. Itt bizonyosodott be, hogy a quattro aszfalozott versenypályán még gyorsabb, mint a raliban megszokott útvízesztyokok között. 1990-ben és 1991-ben bajnokok is lettek.

1992-ben az Audi elindult a különböző európai túraautó-bajnokságokban is. 1993-ban



18 Audi V8 quattro DTM (Hans-Joachim Stuck bajnok autója 1990-ből)

francia túraautó-bajnok, 1994 és 1995-ben pedig olasz.

1996-ban hét országban aratott totális győzelmet: Németországban, Olaszországban, Angliában, Belgiumban, Spanyolországban, Dél-Afrikában és Ausztráliában.

1998-ban végül az Audi dominanciáját csak úgy tudták megtörni, hogy sok országban hivatalosan betiltották az összerékhajtást az adott versenysorozatban.

Le Mans

Az Audi 1999-ben vett részt először a Le Mans-i 24 órás versenyen és az első alkalommal az összetett harmadik helyre hozták be az Audi R8R (V8 2T) versenyautót **19**. Következő évben eme bravúrt nem sikerült megismételni, ugyanis az Audi megnyerte a 2000-es versenyt és egy nem mindennapi sikerszéria vette kezdetét!

2000-től kezdve az Audi sorra nyeri a Le Mans-i 24 órás versenyeket. 2005-ig FSI technológiával készített benzinmotorokkal, 2006 óta pedig TDI technológiával készített dízelmotorokkal. 2006 volt az első év a Le Mans-i 24 órás versenyek történelmében, hogy az abszolút győzelmet egy dízelmotorral hajtott LMP1 kategóriás autó nyerte meg, az Audi R 10 TDI (V12, 650 LE, 1100 Nm).

A 2012-es év érdekessége, hogy a versenyt, a Le Mans-i 24 órás versenyek történelmében először, egy hibrid autó nyerte, nevezetesen az Audi R18 e-tron quattro.

2000 óta csak kétszer nem sikerült nyernie Audinak Le Mans-ban: 2003-ban, amikor a Bentley Speed 8 nyert (motorja a V8 2T Ingolstadtból!), valamint 2009, amikor a Peugeot 908 Hdi FAP diadalmaskodott.