

07.09.2019 Audi: King of Fake

Manchmal herrscht an plakativen Überschriften kein Mangel. Statt **King of Fake** hätte auch **Weltmeister im Tarnen und Täuschen** oder **Mehr Schein als Sein** oder **Übermut tut selten gut** gepasst. Oder in Anspielung an den von **ams** und **AutoBild** als Heilsbringer hochstilisierten Designer **Lichte Momente**.

Worum geht es konkret?

Der Fünfzylinder-Reihenmotor:

Audi war schon immer Meister im Tarnen und Täuschen. Alles begann, wieder einmal, mit dem Altmeister in jeglicher Hinsicht, mit, Gott hab´ ihn selig, Ferdinand Piëch. Stur wie ein Maulesel beharrte er auf dem Frontantrieb auch für die großen Modelle. Leider verweigerte sich der in seiner Laufkultur unerreichte Reihensechszylinder diesem Konzept. Piëch aber wollte unbedingt einen Motor, der dem Reihensechszylinder ebenbürtig war.

Seine Wahl fiel auf einen Reihenfünfzylinder. Der sollte mit allerhand Tricks so hingetrimmt werden, dass er sich verhält wie ein Reihensechser, akustisch und in der Laufkultur. Frei nach Piëch, dem Erbkönig der Automobilindustrie: „Und bist du nicht willig, so brauch´ ich Gewalt!“ Das magere Ergebnis? Viel zu hohe Vorderachslast, und enttäuschende Motoreigenschaften.



Der Allradantrieb:

Wenn schon der Motor nicht das macht, was sich Piëch vorstellte, sollte wenigstens das Auto seinen Willen erfüllen. Das hieß, seine kopflastigen Bomber sollten sich so leichtfüßig fahren wie die Hecktriebler der Konkurrenz. Das war die Geburtsstunde des Allradantriebs für ganz normale Limousinen. Seitdem fährt jeder etwas größere Audi mit überflüssigem Gewicht und Kraftstoff-fressenden Teilen die Gegend. Wozu soll er auch gut sein, der vielgepriesene Allradantrieb, außer beim Beschleunigen auf nasser Fahrbahn, auf Sand, Eis und Schnee? Nicht doch, auch bei der Beschleunigungsmessung aus dem Stand bis 100 km/h bringt er eine Zehntelsekunde, der für die ewig gestrigen Tester von **ams** und **AutoBild**, immer noch wichtigste Wert eines Autos. Nach der Beinfreiheit auf den Rücksitzen versteht sich.

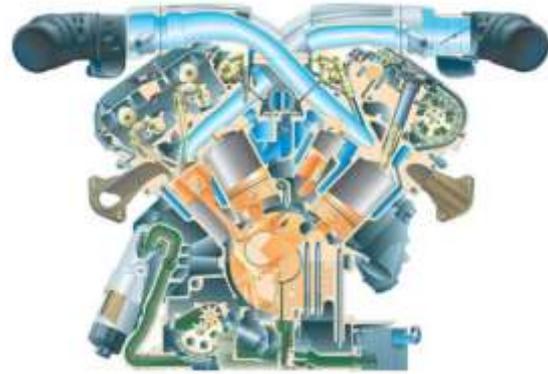
Näheres unter [Mythos Allrad](#).

Der VR-Motor:

Der Fehlgriff mit dem Fünfzylinder nagte heftig am Piëchs technischem Ego. Flugs erfand er den Sechszylinder VR-Motor. Er wollte auch für Fronttriebler mit quer eingebautem Motor einen Sechszylinder-Motor, notfalls eben einen ge-fake-ten. Heraus kam ein Zwitter zwischen V- und Reihenmotor. Nicht Fisch, nicht Fleisch, aber mit reichlich thermischen Problemen gesegnet. Wieder ein Experiment, das gründlich in die Hose ging.



VR6-Prinzip



W-12 Motor mit 6 Liter Hubraum und 450 PS

Das VR Prinzip begegnet uns wieder beim W-12 Motor der Audi Luxus-Limousinen, und beim W 16-Motor des „Bugatti“ Veyron und Co. Heiliger Ettore hilf!

Audi TT:

Der Audi TT ein Fake? Kann das sein? Kennen Sie ein ernstzunehmendes Sportgerät mit 60 Prozent Vorderachslast und Frontantrieb? Audi wollte aber das Feld der Sportcoupés und Sportcabrios im mittleren Segment nicht kampflos BMW und Mazda überlassen. Den Erfolg verdankt der Audi TT der gefälligen Form. Und BMW, wo es Entwicklungschef Burkhard Göschel und Designchef Chris Bangle gelang, das kostbare Erbe des Z3 zu verschleudern, mit der preislich viel zu hoch positionierten optischen Missgeburt Z4.



Fahrdynamischer Problemfall Audi TT



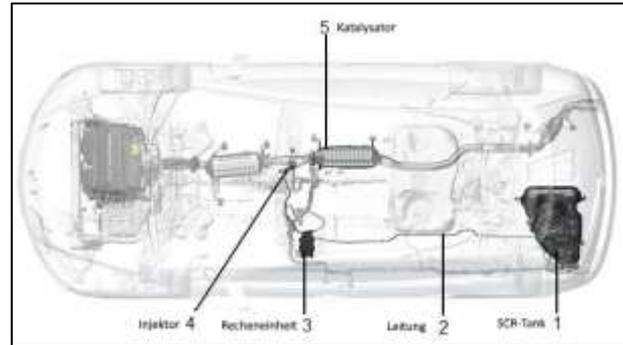
Optischer Problemfall BMW Z4

Die ansprechende Optik des TT bescherte Audi noch ein größeres Problem. Die tragflächenartig gestaltete Fahrerkabine hob das Fahrzeug hinten an, statt es nach unten zu drücken. Im Verein mit der niedrigen Hinterachslast konnte es passieren, dass das Heck blitzartig ausbrach. Mehrere Unfälle gingen auf das Konto dieses Phänomens. Erst ein Spoiler verbesserte die Situation.

Diesel Abgas-Fake:

Eine der besten Leistungen von Audi war die Einführung der Direkteinspritzung beim Diesel. Niedrige Verbräuche und hohe Leistungen waren keine Gegensätze mehr. Mit der allgemein üblichen Rußfilterung mutierten die Diesel sogar zu Saubermännern – bis auf das leidige NOx. Aber auch dafür gab es Lösungen, die Harnstoffeinspritzung mit nachgeschaltetem Katalysator. Das ganze nennt sich Adblue. Dumm ist nur, dass man hin und wieder den Harnstoff nachfüllen muss. Das kann man einem Kunden der gehobenen Preisklasse natürlich nicht zumuten, ebenso wenig wie einen größeren Adblue-Tank. Den Platz dafür benötigt man dringend für so wichtige Dinge wie größere Lautsprecher.

Aber Audi, VW, Porsche und Mercedes dachten sich eine pfiffige Lösung aus. Die Motorsoftware erkennt, ob der Wagen auf dem Abgas-Prüfstand steht, und steuert fleißig Adblue in den Auspuff. Auf der Straße wird kräftig am Adblue gespart, sodass eine mickrige Tankfüllung reicht, um die Serviceintervalle abzudecken.



Der Diesel-Abgas-Fake ging bekanntlich gewaltig in die Hose. Entdeckt wurden die Trickereien vom penibel arbeitenden deutschen TÜV, wird so mancher jetzt denken. Falsch gedacht. Amerikanische (!) Behörden brachten die kriminellen Machenschaften von VW, Audi, Mercedes und Co. ans Tageslicht.

Auspuff-Fake:

Wenn aus dem Auspuff nur noch heiße Luft entweicht, wozu dann aufwendige Endstücke konstruieren. Eine Attrappe tut es doch auch. Gesagt, getan. Beispiel SQ5 TDI:



Kühlergrill-Fake:

Was die Kollegen am Hinterteil können, das können wir an der Vorderfront schon lange. Einen martialischen Kühlergrill und opulente Luftlöcher für unsere leistungsstarken Motoren zur Verbesserung des Luftwiderstands partiell verschließen.



SQ5 TDI einmal mit, einmal ohne.

Das ist anscheinend die Handschrift des Wunderknaben Marc Lichte. BMW hatte auch mal so einen. Der verließ das Unternehmen zum Glück, bevor er es in Grund und Boden designte. Wie viele Lichte Momente wird Audi noch verkraften?

Audi aufgehört! Ihr bewegt euch auf ganz dünnem Eis. Wenn ihr so weitermacht, verscherzt ihr euch auch noch die letzten Sympathien. Wie stuft ihr eigentlich das geistige Niveau eurer Käufer ein? Auf Höhe Kleinkind? Oder ist es Leuten mit mehr Geld als Geschmack egal, wenn sie verschaukelt werden? Chinesen ist anscheinend alles egal, Hauptsache protzig. Ob das auf die Dauer gut geht, wenn man sich nur nach China orientiert, und gleichzeitig die Sympathien im eigenen Land verspielt? Der Mythos von den besten Autos der Welt wurde schließlich hier erarbeitet und nicht in USA oder China oder sonstwo auf der Welt.

Elektro-Fake:

Es gibt einen Hersteller, der verpasst seinen Elektromobilen ein unverwechselbares Aussehen. Sie sind schon von weitem als Elektrofahrzeuge zu erkennen. Was machen die Deutschen? Sie nehmen eine möglichst martialische Vorderfront eines bereits vorhandenen Verbrenners, und verschließen die Kühleinlässe. Geht's noch einfallsloser?



Nur einer ist optisch als Elektrofahrzeug zu erkennen; welcher?

Dieser Blog steht dem Elektrohype reserviert gegenüber, um es milde auszudrücken. Aber selbst hier ist man der Meinung, das haben die Akkus auf Rädern nun wirklich nicht verdient, optisch in einem Topf mit den Verbrennern zu landen. Was soll das, Herr Lichte, ein protziger Kühlergrill, der dann zu zwei Dritteln geschlossen ist? Ist das der vielbeschworene Fortschritt durch Technik? Phantasielosigkeit hat einen Namen, und der beginnt mit A.

Verbrauchs-Fake:

Der letzte Schrei im Abgasskandal betrifft wieder einmal die üblichen Verdächtigen. Schaltpunkte am Automatikgetriebe beeinflussen den Verbrauch, aber auch die Fahrleistungen. Ein nicht auflösbarer Zielkonflikt? Nicht für Audi und VW. Wo werden die WLTP-Verbrauchswerte gemessen? Am Prüfstand. Und wo die Fahrleistungen? Auf der Straße. Na, klingelt's? Was liegt näher, als die bekannte und beliebte Software zu verwenden, die schon einmal !

Man kann nur hoffen, dass ~~Dies~~ dies der letzte Fake im Emissionsgeschehen ist.

Die deutsche Autoindustrie:

Wer jetzt glaubt, Audi stehe mit seinen Täuschungsmanövern allein auf weiter Flur, der irrt gewaltig. Allein die [Fake-Auspuffblenden](#) sind schon fast Premium-Erkennungsmerkmal. Die Welt will betrogen sein, scheint es. Wenn den Designern und Ingenieuren nichts Besseres mehr einfällt, dann gute Nacht. Da helfen auch kein Multimedia-Geklingel, keine Vernetzung und kein autonomes Fahren.

**Die Autoindustrie befindet sich im Rückwärtsgang, mit rasch zunehmender Geschwindigkeit.
Hoffentlich haben unsere tollen Manager eine Rückfahrkamera oder wenigstens einen Rückspiegel
an Bord.**

Jacob Jacobson