

Projekt Audi S6 4.2 Avant

03/2011

So. Nach langer Suche hab ich endlich einen gefunden. 1. Hand vom Opa mit 160tkm. Wie sich bei näherer Betrachtung auf der Bühne herausstellen sollte, nahm es der Herr mit Wartung wohl nicht sonderlich genau. Und weil ich ja so ein 110%iger bin machen wir das mal gleich richtig wenn wir es schon machen. Der Motor lief so unruhig...glaubt man kaum. Die Achsen klapperten munter vor sich hin, Stoßdämpfer ausgelutscht, Reifen Kernschrott, Klimatronic kann nur Sahara oder Arktis, fehlende Schrauben am Motor und sonst wo, Fahrverhalten: nicht vorhanden. Also einmal neu. Alles. Zielsetzung dabei: originale Optik und Top Fahrverhalten; ich hasse Bastelkisten¹. Man bemerkt dann ziemlich schnell, dass es einige Teile entweder gar nicht mehr gibt oder diese nur noch bei Audi zum Preis eines Kleinwagens gekauft werden dürfen. Nun ja. Vitamin B ist wieder mal angesagt. In teils umfangreichen Operationen (Ratsche + 2 lange Verlängerungen + Gelenk zum lösen einer Schraube - da kommt Freude auf) wurde folgendes erledigt um den S6 wieder in einen würdigen Zustand zu versetzen:

- Zündschloss komplett erneuert
- neuer Schlüssel von Audi
- Thermostat Kühlwasser inkl. Flansch erneuert
- Kühflüssigkeit erneuert
- Blinker im Kotflügel erneuert
- Lagerung Aggregateträger VA erneuert
- Achslenker VA erneuert
- Spurstangenköpfe erneuert
- Spurstangen innen + Lenkungsämpfer geprüft und für gut befunden
- Lagerung Stabi VA erneuert
- Domlager VA erneuert
- Stellmotor Klimatronic (V68) erneuert
- Dämpfer Heckklappe erneuert
- Ölwechsel Motor 5W30 (Freigabe Audi 04/2011: 507.00 → Fuchs TITAN GT1 PRO C-3)

¹ Bastelkiste: technisch nicht einwandfreies Gerät. Technisch bedeutet für mich technisch, das hat nichts mit TÜV oder StVZO zu tun. Wenn man weiß was man tut kann man alles machen - Physik gilt überall

- Ölwechsel HA 75W90 (Fuchs TITAN SINTOPOID 75W-90)
- Ölstand VA geprüft, nachgefüllt mit 75W90 (Fuchs TITAN SINTOPOID 75W-90)
- Anmerkung: Wechsel nicht möglich weil keine Ablassschraube vorhanden (WTF?!)*
- ATF samt Sieb gewechselt (Fuchs Titan ATF 5005)
- originales (!) Xenon umgebaut von D1 auf D2S
- Standlichtlämpchen Passat 3BG eingebaut (blau statt gelb → hübscher bei Xenon)
- Rippenriemen mit Rollen, Spanner, Dämpfer erneuert
- Relais für Kraftstoffpumpe Nr. 208 erneuert (ersetzt in Nr. 372)
- Anmerkung: 208 ist getaktet über Motronic, kann Ursache für unrunder Leerlauf durch abgebrannte Kontakte sein*
- Zündkabel erneuert (Eigenanfertigung aus BOSCH und BREMI Einzelteilen)
- Zündkerzen erneuert (NGK BUR6EFSZ mit 1 Masseelektrode → Erstausrüstung)
- Anmerkung: ersetzen Bosch HGR7KQC mit 4 Masseelektroden vom Vorbesitzer → deutlich ruhigerer Motor(leer)lauf*
- beide Ölwanndichtungen am Motor erneuert
- Hydrolager am Getriebe erneuert
- Abschlussleisten Tür unten erneuert (vordere Türen)
- Druckspeicher für Zentralhydraulik erneuert (die „Bombe“)
- Bremsflüssigkeit erneuert (Audi Freigabe 7/2011: DOT 5.1)
- Lagerung HA erneuert
- Ölwechsel Zentralhydraulik (Fuchs TITAN ZH 4300 B)
- K&N Luftfilter eingebaut
- Dämpfer erneuert (Spezialanfertigung von rennfeder.de auf Bilstein Basis)
- Federn erneuert (Spezialanfertigung von rennfeder.de)
- Motorkapsel war nicht mehr zu befestigen → Mülleimer
- Bremssättel rot lackiert, VA mit weißen Audi Ringen
- Anmerkung: Ringe sind Aufkleber von xenonmods.com mit Klarlack drüber*
- Komplettaufbereitung innen + außen
- Lenkrad neu bezogen mit Audi Nappa glatt/perforiert, S6 Logo erneuert
- BN-Pipes Kompletanlage ab Kat montiert
- Eberspächer Standheizung eingebaut
- Bremssättel HA erneuert
- neue original (!) Gummimatten „eingebaut“ → ist ja schließlich ein Winterwagen ne
- Innenraumlüfter (Klimatronic) erneuert

Nachdem das geschafft ist sieht die Welt gleich ganz anders aus. Schon mal ein auf der Straße liegendes Brett gefahren? Oder nen Gecko? Wie - man kann keinen Gecko fahren? Doch. Das rennfeder.de Fahrwerk vermittelt genau diesen Eindruck. Perfekt abgestimmt auf den (sau schweren) S6. Zugegeben, der tiefste S6 aller Zeiten ist es nun gerade nicht und anfangs hatte ich meine (optischen) Probleme damit. Jedoch hat mich das Fahrverhalten überzeugt. In Verbindung mit komplett neuer Aufhängung (mit komplett meine ich wirklich JEDE Lagerung die irgendwo da unten ihr elastomeres Dasein fristet, auch die der Träger) und 245/40 R17 zieht der 2t Brocken fein seine Kreise. Klar. Das ist kein Rennauto. Soll ja auch nicht sein. Die HP2 Bremse kommt mit meinem Fahrstil sonst keine 10min. klar und mit Automatik richtig fahren? kannste vergessen. Trotzdem quieken die Beifahrer(innen) schon ganz lustig wenn beim etwas schnelleren Durchfahren langer Kurven der Lippenstift auf der Seitenscheibe färbt und die Schlupfregelung (ich erwähne mal eben: Quattro + trockene saubere Straße) an der VA innen das Regeln anfängt ;) Soll ja Leute geben die nicht mehr mitfahren wollen...wieso eigentlich? An dieser Stelle möchte ich meine Mama grüßen. Und noch ein paar Leute. Aber zum durch die Kurven treten is der sowieso nicht gemacht, viel zu schwer. Das machen wir später wieder...mit dem nächsten Projekt. Da gibt's dann nur eins: leicht (alles über 1200kg ist kein Rennauto) + Power (ich sag mal so: 3B Motor, Dieselblock, Einzeldrossel, GT30 und noch paar Kleinigkeiten) + Bremse (4 Kolben - oder darf's etwas mehr sein? Viel hilft hier nicht immer viel - mehr Kolben, weniger Gefühl) und dann ab auf den Ring damit. Oder den Berg hoch. Beifahrer(innen) sind herzlich eingeladen falls sich noch welche finden :) Zurück zum Thema: allein für die Einstellung der Achsgeometrie (wenigstens kann man bisschen was einstellen) ging einige Zeit ins Land. Sturz vorn gut für Kurve: Reifentemperatur innen tödlich. Sturz vorn gut für Reifen: Untersteuern ohne Ende. Verdammter V8 Nasenbär. Obwohl es sich mit $-2^{\circ}30'$ schön um die Kurve fahren lässt sollen ja die Reifen ein bisschen halten - also was Vernünftiges suchen bitte. Am Ende macht es die Kombi aus allen einstellbaren Größen (Sturz $-1^{\circ}30'$ hat sich als gut erwiesen, die Werksangabe mit $-50'$ für Sportfahrwerk ist Müll)...jetzt sind wir halbwegs neutral, beim Anbremsen sogar leicht übersteuernd. fein. Gern hätte ich für besseren Geradeauslauf auch den Nachlauf oder so verändert, ist einem leider nicht vergönnt bei der Aufhängung :(nun ja.

Die nebenbei durchgeführte Anfrage beim KBA ergab übrigens 547 zugelassene dicke, ziemlich übersichtlich. Über den Pflegezustand vieler davon sag ich mal nix. Haben halt nur wenige so ne ~~Macke~~ Leidenschaft.

Vielleicht noch bisschen allgemeine Info für euch da draußen:

Ein Umbau des Xenons ist von Audi nicht vorgesehen. Natürlich nicht. Wenn D1 kaputt geht, ist umbauen auf H7 (Rep.-Satz beim freundlichen um die 250 Teuro je Seite) angesagt. D1 nicht mehr lieferbar, weder Brenner noch ganze Scheinwerfer. Und Hella? Da gibt es nur eine offizielle Auskunft dazu: keine. Weil aber die Ordnungsmacht sowieso die Suppe der Weisheit mit Stäbchen zu sich nimmt ist das kein Problem. Audi stellt auf Anfrage ein Dokument aus in dem bestätigt wird, dass dieses Fzg. ab Werk mit Xenon OHNE LWR und SRA ausgeliefert wurde. Das kann man denen bei zu großer Neugier hinhalten und alles ist gut - und vollkommen rechtmäßig (Achtung ihr Bastler: das gilt nur für Fahrzeuge mit Xenon ab Werk oder mit Originalteilen nachgerüstete falls Umrüstung vor dem 1.4.2000 erfolgte). Ob da nun D1 oder D2S drinsteckt...die kennen den Unterschied sowieso nicht (für die Techniker unter uns: ich habe Zeichnungen der D1 und D2S Brenner, der Lichtpunkt passt...kein Pfuscher in Sicht).

Mehr Info:

Auf Anfrage bei Audi - nicht im so genannten Fachbetrieb ;) - und bei Fuchs ist der Motor freigegeben für 507.00, also rein mit dem guten Zeug. Nebenwirkung: Ölverlust nach außen möglich (ich sollte vielleicht eher sagen: wahrscheinlich - oder noch treffender: unvermeidlich). Ölverbrauch: bei mir keiner messbar. Aber ich meine, ein leises **Danke** von den 4 OHC's gehört zu haben ;) Wo wir grad bei Info und Fachbetrieb und so sind: falls sich ein Leser hier die Frage stellt wieso ich Achsöle wechsle wenn doch der freundliche Meister irgendwas von Lebensdauerfüllung brabbelt: weil das Bullshit ist. Öl altert. Aber ok, Chemie war in der Meisterschule ja nicht dran. Dafür Rechnungswesen.

Hier also die kleine Ölkunde für zwischendurch: Auch wenn das Auto nur 100km auf der Uhr hätte...nach 15 Jahren kann das Öl garnix mehr. Fuchs empfiehlt für solche „Lebensdauerfüllungen“ übrigens ein Wechselintervall von 60.000km und BTW...redet doch mal mit BOSCH über Wechselintervalle von Zündkerzen und vergleicht mit den

Herstellervorschriften ;) denkt mal drüber nach...Aber der Kunde von heute will das ja so. Ein wartungsarmes Fahrzeug. Ach was rede ich. Wartungsfrei. Das ein Zahnriemen der früher bei 90.000 runter musste nun 120.000 ohne technische Veränderung halten darf. Wir wollen es so. Riemenriss und intensive Begrüßung von Motorenbauteilen untereinander sind im Wartungsintervall enthalten. Glaubste nich? Ein namhafter deutscher Hersteller sagt doch. Natürlich nur ganz leise. Stochastik macht's möglich. Badewannenkurve.

Nebenbei: Ich suche noch einen der mein Automatikgetriebe nach der Tim Eckart Methode spült...scheint leider keinen zu geben. Also nur ATF mit Sieb wechseln und allzeit gute Fahrt. Apropos BOSCH: der AEC hat ja ne Motronic (nur 2.5 aber immerhin) was mich zum Kraftstoff sagen lässt: je teurer desto Zünd. Wieso? Die Motronic versucht immer so nah wie möglich an der Kopfgrenze zu fahren und regelt bei Klopfen in 3°KW Schritten zurück bis nix mehr klopft. Da die Motronic keine obere Grenze kennt, kann sie mit hochoktanigem Kraftstoff wirklich was anfangen, zumal der AEC mit $\varepsilon = 10,8$ eh relativ hoch verdichtet ist. Wenn also V-Power Racing oder so was mit 100+X Oktan getankt wird, macht das tatsächlich Sinn. Glaubste nich? Mach mal OBD dran und guck die Messwertblöcke nach. Macht es sich beim Fahren bemerkbar: Ja ein. Eine Leistungszunahme ist subjektiv nicht zu verzeichnen, vielleicht wären es auf dem Prüfstand ein paar müde SAE PS mehr. Aaber: der Motor läuft definitiv ruhiger/sauberer/weicher damit und dreht meiner Meinung nach bereitwilliger oben raus. Ich behaupte, so ab 5000 1/min merkt man den Unterschied. Wer dafür 20ct/l mehr ausgeben will weiß jetzt also zumindest das es nicht umsonst ist. :)

was noch fehlt:

Falls ich noch paar Sattelhalter vom S6 Plus finde oder ich Lust habe die selbst zu bauen mach ich die 323mm Scheiben vorn drauf („HP2“ Girling 43 Doppelkolbensättel bleiben - sind die gleichen) um der antipotenten Bremse ein wenig zu helfen. Dann vielleicht noch hinten die 300x22 Scheiben samt Girling 43 Sätteln vom S4 B7 (sind nicht die gleichen wie die Girling 41/43 vom S6!). Oder gleich ne vernünftige komplette Bremse. Mal sehen. Dann auch gleich was wärmebehandeltes (Achtung Info, die sagenumwobene Wärmebehandlung von Brembo, Tarox, AP und Co. geht so: die Scheiben werden prinzipiell nix weiter als spannungsarm geglüht bei 500-650°C und einer Gesamtprozesszeit bis zu 24h. Das führt zu geringeren Eigenspannungen und damit größerer Gestaltfestigkeit bei Erwärmung. Doch wer es übertreibt

(zu warm, zu lange) bekommt Gefügeprobleme → durch koagulieren bilden sich inkohärente Ausscheidungen auf den Korngrenzen die Festigkeit und Zähigkeit erheblich reduzieren können. Ziemlich akademisch zwar, aber ich finde für den, den es interessiert doch etwas informativer als „unsere Bremscheiben aus Spezial Carbon Stahl werden einer speziellen Spezialwärmebehandlung unterzogen“ bla bla... Dann noch paar high friction Klötzer drauf und gut. Ach ja, hab das schon mal vorab auf nem anderen Auto getestet. EBC Turbo Groove und Greenstuff. Wer es nicht weiß: die Scheiben sind nicht wärmebehandelt (!), dafür mit reichlich Nickel legiert. Nickel macht warmfest. Auch gut. Klötzer sind Aramid/Kevlar Basis und gut für 650°C. Theoretisch. Nach anständiger Einfahrzeit Kontaktthermometer eingesteckt und mal ne schnelle Runde auf der Haus und Hof Teststrecke. Resultat: an der Bushaltestelle (Achtung Insiderwitz) beinahe mit der Rabatte unterhalten. Wieso? Der Reibwert von 0,55-0,60 warm (zum Vergleich Serie: 0,35-0,40) fällt bei etwa 350°C Scheibentemperatur schlagartig ab. Dann fehlen dir mal eben 70% der Bremskraft vorn...schlecht in der Anbremsphase. Nachdem man sich erinnert was Übersteuern war fix Bremse etwas lösen und Lenkung ein bisschen auf machen. Alles gut. Also Ihr EBC Freunde: Vorsicht. Die Kombination ist über 300°C nicht mehr fahrbar und die sind dank hohem Reibwert viel zu schnell erreicht. Nebeneffekt: der Reibwert steigt bis zum Abfallen kontinuierlich an - bis dahin bremst es wie der sprichwörtliche Anker :) Nach weiteren Kilometern noch eine Feststellung dazu: wenn man auf der BAB bei Regen unterwegs ist und mal kurz und kräftig reintreten muss fehlt einem ne halbe Sekunde im Vergleich zu Original doch ein wenig Bremskraft und danach beißen die gleich so brutal das sofort das ABS am rattern ist. Das rattert bei den Bremsen sowieso recht oft. Oder man hat bisschen Gefühl im Bremsfuß und hält die Räder kurz unterhalb der ABS Regelschwelle - dann quietscht es oft anstatt zu rattern - das alles auf sauberem, warmen und trockenen Asphalt versteht sich. Übrigens auf dem Testfahrzeug: 235/45 17 Conti Sport Contact 3.

Wo wir grad beim Bremsen sind...die Handbremswelle der hinteren Sättel ist dank Automatik Parkposition seeeeeehr schwergängig. Schon mal Rep.-Satz verbaut? Nein? Dann mach mal - viel Spaß beim wieder machen in paar Monaten. Ich hol neue Sättel :) Motor läuft noch immer nicht seidig, nehme mir bald noch die Verteiler vor. Kappen gibt's bei Audi nicht, Finger auch nicht. Aber man darf dort gern komplette Verteiler mit Hall Geber kaufen...300 Teuro das Stück. Nee, lass mal. Ab zum BOSCH Dienst...Verteilerkappen gibt's ganz normal, Finger passen vom ABH: kann

man (vorsichtig weil geklebt) wechseln. Loift. Dann noch mal schnell Lüftermotor der Klimatronic ausbauen und dem da drin sitzenden Vogel den Hals rum drehen (will heißen: Kohlen wechseln...Lötkolben frei!). Neulich bin ich auf die Idee gekommen eine BN Pipes Anlage haben zu wollen. Mal sehen ob ich mich dazu entschließen kann.

Ok...und so ein AHK Motor wär noch nett wegen der echt feinen Technik da drin. Aber für Automatik viel zu schade und die dicke Karre mit 6 Gang? Das verleitet noch viel mehr zum Versuch ernsthaften Fahrens und führt damit automatisch zu Frust über zu viel Auto(gewicht). Das lassen wir mal sein.

Update 07/2011

Mit neuem Druckspeicher und DOT 5.1 deutlich besseres Ansprechverhalten, besseres Pedalgefühl (wenn man denn bei der hydraulisch verstärkten HP2 überhaupt von Pedalgefühl reden kann) und weniger Fading. Und die verdammte Warnlampe ist endlich aus. Lohnt sich. Bremsanlage sonst noch Original.

Aufgrund leicht ungünstig abgefahrener Sommerreifen des Vorbesitzers (siehe Fotoalbum) und in Ermangelung von Sommerfelgen hab ich jetzt schon mal auf Winterreifen umgestellt. Der einzige (lieferfähige) Hersteller dieser wirklich sehr gängigen Größe (Vorsicht Ironie) ist Dunlop weshalb es SP Wintersport 3D XL in 245/40 ZR17 95V geworden sind. Nicht die schlechteste Wahl bis auf den Speed Index - denn der sagt v_{max} 240 was nicht gerade üppig ist. Wieso ich den S6 überhaupt im Winter fahren will? Weil's Spaß macht :) Wer jemals Quattro im Winter gefahren ist (ich rede hier von echtem Winter, nicht den vom Niederrhein) weiß wovon ich rede. Ich hab schon mal ein Abschleppseil gekauft, denn wir erinnern uns an die Werbung für eine gewisse Kreditkarte: Abschleppseil: 20€ - am verschneiten Berg neben all den gestrandeten vorbeiziehen und anhalten - leichte Übung - die hübsche Dame anhängen und locker hochfahren: unbezahlbar :) Das wird lustich...

Die Planung hinsichtlich Räder hat sich etwas geändert: im Winter bleiben es die Bolerros in 17" und im Sommer werden es dann wohl die 9-Speichen 8x18 ET43 vom S8 (4D0 601 025 AB 1H7) werden. Es würden zwar auch 20" passen, aber mir persönlich gefällt das auf diesem Auto nicht (Originaloptik soll ja erhalten bleiben und die Hälfte

an dem Auto ist sowieso S8) und was auch wichtig für mich ist: ich will richtig fahren und brauche schon bei den 18" ne 35er Höhe. Noch weniger Gummi? Nein danke. Das aber erst im Frühjahr 2012.

Das Lenkrad hat noch ne neue Kuhhaut bekommen. Fein mit originalem Audi Nappa oben und unten glatt, an den Griffflächen perforiert. Bei der Gelegenheit hab ich auch das abgegrabbelte S6 Logo erneuert. Gibt's beim Freundlichen.

Achso. Dann hat sich ein gewisser RS6 4B Besitzer noch eine Packung verdient. Werde ihm demnächst (nachdem das ganze neue Zeug eingefahren ist) mal auf der Haus und Hof Teststrecke zeigen wo der Frosch die Locken hat und paar 245mm breite schwarze Striche über sein Dach ziehen. Wenn ich mir nur seine Reifen und Bremsen anschau weiß ich schon wie der fährt - nämlich wie meine Oma (und die hat keinen Führerschein). Immer diese Leute mit zu viel PS und zu wenig Fahrkönnen. Pfffff....

Update 08/2011

Thema RS6 ist erledigt. Hab ihm auf der Haus und Hof Strecke die 3,8km lang ist über 10s abgenommen - trotz Winterreifen meinerseits und 160PS weniger. Noch fragen? ;)

Zum Ölverbrauch: Habe jetzt etwa 6000km mit dem 5W30 gefahren, Fazit: erst kein Ölverbrauch, nach 500km auf einmal deutlicher Ölverbrauch (ca. 2l/1000km) und jetzt geht der Verbrauch des guten Schmierstoffs zügig zurück (momentan vielleicht noch so 0,5l/1000km). Ich denke mal noch 1 oder 2tkm dann ist der Ölverbrauch auf erträglichem Niveau. Nebenbei bemerkt: der Klimalüfter macht mich wahnsinnig! Muss mich echt mal dran machen...

Zusätzlich zu dem ganzen Zündungskram den ich schon gemacht habe bekommt der Dicke jetzt noch zwei neue Verteilerkappen denn die sehen innen nicht gerade toll aus - ein weiterer Grund für den teilweise ~~beschissenen~~ unruhigen Leerlauf ausgeräumt. Die Verteilerfinger selbst sind noch gut, nur mal mit 180er Papier wieder schön gemacht und allzeit gute Fahrt. Weiterhin steht der Winter vor der Tür (an dieser Stelle eine Anfrage: bitte Herr, lass jede Menge Schnee vom Himmel fallen!) und ich habe mich mit meinem anderen Auto schon so an die Standheizung gewöhnt, dass ich

dem S6 Wagen auch noch eine verpassen werde. Und...eine BN-Pipes Komplettanlage ab Kat bauen wir auch noch dran. Nicht wegen dem Winter. Einfach so.

Falls es wen interessiert: die sind aus 1.4301 und werden größtenteils MAG geschweißt - nur paar Kleinigkeiten mit WIG. Wer jetzt denkt das geht nicht hat keine Ahnung vom Schweißen und möge sich bitte weiterbilden.

Achso. Die Liste der Menschen die nicht mehr mit mir Auto fahren wollen hat sich wieder mal verlängert. Komischerweise sind das immer nur Frauen...wieso eigentlich? Eine ganz spezielle schwarzhaarige meinte doch tatsächlich auf der A2 bei Trockenheit und freier Bahn 150 ist genug. Wat is? Hab dann mal eben 260 angelegt und versucht zu erklären, dass mein Auto unter 200 kaputt geht - hat sie nicht geglaubt. ;) „Schaaaaatz...du bist heute wieder unmöglich gefahren.“ und „Schaaaaatz muss das sein das dein Auto so viel Sprit braucht?“ Wieso? Der braucht noch nicht mal 10l (pro Bank). Aber das Thema ist sowieso erledigt. Gott sei's gedankt. Oder wem auch immer.

Die andere wollte mit mir ne Runde Haus und Hof Strecke fahren. Hab gedacht endlich mal ne coole Frau. Von wegen! Nach der Startgeraden (ca. 210km/h auf ziemlich unebener und schmaler Straße - hallo gutes Fahrwerk) war sie schon ziemlich still (und da is noch nicht mal der erste Kilometer der Strecke vorbei), am Bushäuschen hab ich gedacht die reißt mir beim Anbremsen meinen Angstgriff rechts ab und als ich auf die Zielgerade eingebogen bin war sie steif wie ein Brett und ziemlich blass. Ok...man muss auch erwähnen wie das „Einbiegen“ sich darstellt: die Zielgerade kommt nach einer mittleren rechts die man so mit 80km/h bis 85km/h nehmen kann. Und die Straße fällt dann leicht nach außen ab. Und links stehen groooße Bäume direkt neben der Straße. Egal. Im Scheitel voll drauf, Lenkung ganz leicht öffnen und dann über alle viere (Quattro sei Dank) nach außen rutschend raus beschleunigen. Zwischen Baum und linkem Außenspiegel sind da am Ende im besten Fall noch 50cm Platz und auf dem Tacho steht was deutlich dreistelliges. Vielleicht macht das ja immer die Beifahrer(innen) nervös. Keine Ahnung was die alle haben. Geil wär übrigens wenn es eine Linkskurve wäre, dann würden sich die Bäume nämlich nur 50cm vom Beifahrerspiegel entfernt vorbei bewegen :) Ich freu mich derweil schon auf die Sommerreifen, dann geht die Strecke sicher noch ne Ecke schneller hier und da.

Update 08/2011

Wieder eine potentielle Mitfahrkandidatin...mal sehen wie die sich schlägt. Die Winterreifen haben jetzt so um die 4000km runter - noch 5mm Restprofil :) Hoffe ich schaff es noch über diesen Winter damit...

Update 10/2011

So Freunde der Nacht. BN-Pipes ist dran (ab Kat). Fazit dazu: loift! Verarbeitung der Anlage gut (wenn die Schweißnähte schöner wären sehr gut), Passgenauigkeit sehr gut, Lieferzeit 8 Wochen nicht so gut. Achso, der Sound: geil. Weitere Neuigkeiten von der V8 Front; aufgrund akuten Wintereinbruchs gab's noch ne nette Eberspächer Standheizung. Bremssättel hinten neu wegen der bereits angesprochenen fest gammelten Handbremse (wer will schon den TÜV Heini jammern hören) und der nervige Innenraumlüfter ist auch endlich neu. Herrlich. Ah ja - noch was. Versucht mal neue originale (!) Fußmatten für das Auto zu bekommen :) Damit beschäftigen sich derzeit bei Audi ganze Völkerstämme...

Sommerreifen wird es keine mehr geben, habe mich stattdessen für ein Sommerauto entschieden und den S6 damit zum Winterfahrzeug gemacht.

Update 11/2011

Endlich mal paar Fotos gemacht - siehe Fotoalbum. Fußmatten sind da - ich schätze ich habe die wirklich letzten 4 neuen originalen S6 C4 Matten in ganz Deutschland :) Im Übrigen fahre ich jetzt nur noch Aral Ultimate 102 Oktan - der Autowagen fährt so schön damit und das Zeug kostet nur unwesentlich mehr als die normale Super Plus Plörre. Mit letzterer schaffe ich 320km wenn ich mich zusammen reiße, mit dem ultimativen Treibstoff immer irgendwas mit ner 4 vorn dran. Nebenbei ist der Leerlauf deutlich ruhiger, der Kaltstart besser, der Heißstart besser und ab 5000 1/min hat man nicht mehr das Gefühl der Motor dreht so dynamisch wie Kaugummi. Jetzt zieht er fein durch bis in den Begrenzer respektive bis zum Schaltpunkt der Automatik. Ich fühle mich jetzt irgendwie ultimativer :)

Danke für die Unterstützung an

STAR Reifenservice Xanten

rennfeder.de

Bosch Dienst Ringlstetter Xanten

Fuchs Großhandel Rothenpieler (motoroel.de)

Paul Fernandes aus Luxemburg (custom auto craft)

nkw-handel.de

brake-point.de

Audi AG

Hella AG

Audi Autohaus Minrath in Kleve

Auf zum nächsten Projekt 0588 / 479

Der Ring ruft...