



Rallye-Co-Pilotin Fabrizia Pons: „Der quattro lässt mich bis heute nicht los“

- **Vize-Weltmeisterin als Beifahrerin von Michèle Mouton erinnert sich an die Triumphe mit Audi**
- **Große Vorfreude auf die elektrische e-tron-Flotte und den neuen RS 3***
- **Audi-Sport-GmbH-Chef Sebastian Grams: „quattro verbindet Vergangenheit und Zukunft“**

Ingolstadt, 27. September 2021 – Sie sind geschichtsträchtige Schauplätze der internationalen Rallyeszene und eng verknüpft mit Audi – der Col de Turini als Etappe der Rallye Monte Carlo und San Romolo als besonders kritischer Punkt der Asphalt-Sonderprüfungen der Rallye Sanremo. Dank quattro und Fünfzylinder fuhren die Vier Ringe hier in den 1980er Jahren von Erfolg zu Erfolg. Eine Epoche, die den Mythos des damals revolutionären Antriebskonzepts von Audi begründete, und Technologien, die die Audi-DNA „Vorsprung durch Technik“ bis heute prägen. Fabrizia Pons, Co-Pilotin von Audi-Werksfahrerin Michèle Mouton in den 1980er Jahren, und Sebastian Grams schwärmen von vergangenen Zeiten und blicken voraus auf die Möglichkeiten, die quattro und Fünfzylinder heute und zukünftig bieten.

Fabrizia Pons, Sie waren auf dem internationalen Rallye-Parkett Fahrerin und Beifahrerin, was war für Sie aufregender?

Fabrizia Pons: Ich habe tatsächlich 1976 als Fahrerin begonnen und dabei auch Klassensiege errungen. Trotzdem konnte ich kein festes Cockpit in der Gruppe-2-Kategorie finden. In dieser Phase ergab sich die Gelegenheit, bei Luigi Battistolli, einem damals sehr erfolgreichen italienischen Piloten mit dem Spitznamen Lucky, als Beifahrerin einzusteigen. So tauchte mein Name nach Erfolgen 1979 und 1980 nicht nur in italienischen Zeitungen, sondern auch europaweit in der Presse auf. Dadurch wurde Michèle Mouton auf mich aufmerksam. Dass ich das Gebetbuch, also den Aufschrieb für die Wertungsprüfungen, auch auf Französisch lesen konnte, hat mir natürlich geholfen.

Unter Rallyepiloten heißt es, dass das Gehirn rechts sitzt, also auf dem Beifahrersitz. Stimmt das? Und welche Rolle spielte der Audi quattro dabei?

Fabrizia Pons: Das kommt darauf an. Bei Rallyeprüfungen wie in der Rallye-WM hat der Fahrer den Hut auf. Wenn wir aber über Langstrecken-Wettbewerbe wie die Rallye Dakar reden, in denen es vor allem um pure Navigation geht, ist der Co-Pilot tatsächlich das Gehirn des Teams. 1981 und auch 1982 war es generell schwer, den Audi quattro zu schlagen. Leider haben wir den WM-Titel 1982 knapp verpasst. Aber ich erhielt die Halda Trophy als weltbeste Co-Pilotin, für mich eine sehr große Ehre.

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

***Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.**



Um zu gewinnen, braucht es nicht nur das beste Auto, die beste Crew und das beste Serviceteam, sondern auch das berühmte Quäntchen Glück – alles muss perfekt ineinandergreifen.

Sebastian Grams, 1982 wurde Fabrizia Pons mit Michèle Mouton Vize-Weltmeisterin. Was war Ihrer Meinung nach ausschlaggebend, das Talent der beiden oder die Performance des Audi quattro?

Sebastian Grams: Sicher beides. Auch die Leistung des gesamten Teams hat eine wichtige Rolle gespielt. Wie Fabrizia gesagt hat, spielt neben dem optimalen Produkt auch der Teamspirit eine entscheidende Rolle. Dieser bringt uns auch heute in der Transformation des Unternehmens und der Audi Sport GmbH nach vorne. Unser Ziel ist es, die Zukunft der Mobilität im Hochleistungssegment nachhaltig, progressiv und digital zu gestalten. Daran arbeiten wir als Team mit extremer Leidenschaft. Wir können uns heute nur ein Beispiel am quattro nehmen, nämlich den Mut zu haben, neue Wege zu gehen, die Kräfte zu bündeln, nachhaltig zu entwickeln sowie konzentriert und beharrlich das Beste zu suchen. Das ist auch heute bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft gefragt.

Was macht den Mythos quattro für Sie beide aus?

Sebastian Grams: Die quattro-Technologie ist einer der Grundpfeiler, auf denen Audi steht. Die Erfolge von damals sind für den quattro von heute und insgesamt für die Position der ganzen Marke Audi unbezahlbar. Ich habe selbst lange in der Antriebsentwicklung gearbeitet und wir sind stolz darauf, das Erbe dieser damals revolutionären Antriebstechnik mit all ihren Vorteilen, für die sie unsere Kunden weltweit zu schätzen wissen, in eine neue automobilen Ära zu transferieren. Die Siege und Titel haben die Zeit überdauert und nicht nur die Strahlkraft des quattro-Antriebs begründet, sondern sind Symbol für unsere Denkweise, für das Erbgut von Audi. Der quattro ist Taktgeber für die E-Mobilität. Mit dem RS e-tron GT* geben wir ein leidenschaftliches Statement für etwas Besonderes, etwas Individuelles ab – so wie es damals der quattro getan hat. Die Traktion ist unglaublich und lässt niemanden kalt – auch das ist für uns ein Meilenstein auf dem Weg in ein neues Zeitalter der vollelektrischen High-Performance. Damit sprechen wir sowohl unsere traditionsbewussten Stammkund_innen als auch potentielle neue Kund_innen an.

Fabrizia Pons: Der quattro-Antrieb lässt mich bis heute nicht los, er hat meine Karriere und mein Leben positiv beeinflusst. Ich bin froh und dankbar, ein kleiner Teil dieses Mythos zu sein. Ich bin zu Audi gekommen, als der quattro seine ersten Kilometer gefahren ist. Ich konnte die Entwicklung dieses Konzepts vom Anfang bis zum S1 miterleben. Für mich war es ein Geschenk zu sehen, wie gut und wie energisch Audi dieses Konzept entwickelt und vorangetrieben hat und diesen Weg unbeirrt weitergegangen ist. Fünf Jahre in einem Team zu fahren, ist wie in einer großen Familie zu leben. Audi war als deutsches Team sehr diszipliniert. Ich habe eine Prise italienische Flexibilität hineingebracht. Das war über Jahre eine faszinierende und vor allem erfolgreiche Mischung.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Fabrizia Pons, inwiefern waren Sie in der damaligen Zeit an der technischen Entwicklung, insbesondere des quattro-Antriebs, beteiligt?

Fabrizia Pons: Wir haben am Anfang sehr viel getestet. Danach nahmen wir an sehr vielen Rallyes teil und trugen so dazu bei, dass der quattro immer besser geworden ist. Ich bin heute noch stolz darauf, dass wir dazu beigetragen haben, dass Audi viele Komponenten und Erkenntnisse aus dem Rallyesport in die Serienfertigung des quattro übernommen hat. Es gab nur wenige Hersteller, die so viel Mut und Beharrlichkeit hatten, diesen Techniktransfer so konsequent durchzuführen.

Welche Erinnerungen haben Sie beide an die Strecken am Col de Turini und in San Romolo?

Fabrizia Pons: Speziell mit dem Col de Turini verbinde ich viele tolle Erinnerungen. Die Fans waren oft zwei Tage vor der Rallye schon da, um sich die besten Plätze zu sichern. Es war immer eine riesengroße Party, ein regelrechtes Happening. Ich vergesse nie diese Szenerie, wenn wir in den Sonderprüfungen am Spalier der Fans vorbeigefahren sind – das war unglaublich! Eine enorme Herausforderung war, die richtige Reifenwahl am Col de Turini zu treffen. Auf der 22 km langen Prüfung von Moulinet nach La Bollène bekamen wir es mit allen möglichen Bedingungen zu tun, von Asphalt über Schnee bis hin zu Eis. San Romolo ist das Herz der Asphalt-Prüfungen auf der Rallye Sanremo. Ich liebe diese Rallye und habe die schönsten Erinnerungen an sie. Rund um San Romolo kenne ich jeden Zentimeter des ligurischen Hinterlands, eine wundervolle Gegend – auch weil wir dort 1981 für Audi die Rallye gewonnen haben.

Sebastian Grams: Damals wäre ich gerne dabei gewesen! Ich selbst habe bei den Rallyes der späten 80er Jahre als kleiner Junge vor dem Fernseher mitgefiebert. Walter Röhrl ist heute noch ein Gott für mich. Diese besondere Atmosphäre wollen wir mit unserer Veranstaltung wiederaufleben lassen und mit unseren elektrischen Modellen in die Zukunft der Mobilität überführen. Auf dieser Strecke mit diesen Kehren kann der elektrische quattro seine Stärken ideal ausspielen. Ich kann mir außerdem kein besseres Terrain vorstellen, um die überragende Performance des neuen Fünfzylinders unter Beweis zu stellen.

Ist der quattro zeitlos?

Sebastian Grams: Auf jeden Fall. Audi Sport mit seinen High-Performance-Autos ist aus der Marke quattro hervorgegangen. quattro war die Wurzel von allem. Jedes RS-Modell ist seit jeher serienmäßig mit unserem permanenten Allradantrieb ausgestattet. Nur den R8 gibt es auf Wunsch auch als heckgetriebene Variante. Jetzt eröffnet uns die Elektromobilität völlig neue Dimensionen im Bereich der Fahrdynamik – zum Beispiel mit der vollvariablen Momentenverteilung beim quattro-Antrieb mit elektrischem Torque Vectoring im e-tron S*.

Fabrizia Pons: Auch für mich ganz eindeutig – der quattro ist zeitlos. Ich freue mich und bin beeindruckt, was aus dem Urvater von damals für die Kund_innen von heute weltweit geworden ist – nämlich ein faszinierendes Stück Technik. Für mich als Rallyefahrerin ist die Kombination aus Dynamik und Sicherheit einzigartig. Besonders beeindruckend finde ich, wie Audi die quattro-Technologie in die Elektromobilität transferiert und dabei immer besser und effizienter macht.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Themenwechsel: Einer der Stars auf der Veranstaltung ist der neue RS 3* mit dem überarbeiteten Fünfzylindermotor. Welche Erinnerungen verbinden Sie mit diesem Aggregat und was für Erwartungen?

Fabrizia Pons: Für mich ist der Fünfzylinder ein sehr emotionales Aggregat. Auf den Rallyepisten dieser Welt hat er uns mit seiner Kraft und seinem Ansprechverhalten auf sehr vielen Wertungsprüfungen die entscheidenden Sekunden gebracht. Nicht zu vergessen der Sound – er ist unverwechselbar, ich freue mich schon jetzt darauf!

Sebastian Grams: Fabrizia hat vollkommen recht. Der Sound dieses Motors ist unverkennbar, er ist Musik in meinen Ohren. Aber es ist natürlich nicht nur die Akustik, die einen fesselt. In Kombination mit dem 400 PS starken Fünfzylinderaggregat gibt sich der Kompaktsportler höchst agil. Von 0 auf 100 km/h sprintet der RS 3* in 3,8 Sekunden und erreicht bis zu 290 km/h Top-Speed. Mit dem Torque Splitter im neuen RS 3* haben wir dem nochmals optimierten 2,5 TFSI eine quattro-Zutat mitgegeben, die mit der aktiven Momentenverteilung an der Hinterachse die Querdynamik auf ein neues Level stellt. Fabrizia und die Journalisten vor Ort werden es erleben. Mit dem RS 3* werden sicher auch Erinnerungen an den Ur-quattro wach.

Warum haben quattro- und Fünfzylindertechnologie einen so wichtigen Stellenwert für die Marke?

Sebastian Grams: Die überlegene Traktion von vier angetriebenen Rädern hat sich zum Audi-Markenzeichen entwickelt und das Markenversprechen „Vorsprung durch Technik“ untermauert. Das gilt genauso für den Fünfzylinder, mit dem Audi ausgetretene Pfade verlassen hat. Wir fragen uns jeden Tag: Was möchte unser_e Kund_in? Für mich ist das eine Frage des Mindsets, ja der Haltung. Dazu gehört dann auch Mut, neue Wege einzuschlagen und immer ein Stück weiter zu gehen – wie damals mit quattro und Fünfzylinder. Wir werden unsere Kund_innen auch in Zukunft immer wieder mit neuen innovativen Produkten überraschen und begeistern.

Fabrizia Pons: Mit dem Allradantrieb und dem Fünfzylinder hat Audi sich damals für komplett neue und eigene Lösungen entschieden. Wenn ich zurückblicke, war das eine sehr gute Idee und mutige Entscheidung. Audi hat diesen revolutionären Weg trotz aller Bedenken, die seinerzeit von außen herangetragen wurden, weiterverfolgt. Die Vier Ringe hatten außerdem das Gespür für die Bedürfnisse der Autofahrer_innen, die nicht nur von A nach B kommen wollten, sondern für die das dynamische und sichere Fahrgefühl immer wichtiger wurde.

Warum sind Veranstaltungen wie die am Col de Turini und in San Romolo von Bedeutung?

Sebastian Grams: Solche Events bringen auf hoffentlich unvergessliche Art und Weise das Gestern, Heute und Morgen zusammen und setzen unsere Entwicklungsmeilensteine in Szene: quattro, Fünfzylinder und die neuesten Evolutionsstufen des elektrischen quattro-Antriebs – der die beste Traktion mit nachhaltiger Mobilität verbindet.

Fabrizia Pons: Wie Sebastian schon sagte, weil sie Geschichte transportieren. Der Col de Turini und San Romolo versprühen jeweils ein ganz besonderes Flair, auf das ich mich sehr freue.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Genauso wie auf die Fahrten und die Benzingespräche, auch über die elektrischen Modelle von Audi, die ich noch nicht kenne und auf die ich sehr gespannt bin. Ich kann es kaum erwarten, die e-tron-Modelle und natürlich auch den neuen RS 3* vor Ort zu sehen – und endlich zu fahren.

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Kommunikation Produkt und Technologie

Eva Stania
Telefon: +49 152 57767044
E-Mail: eva.stania@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Tobias Söllner
Telefon: +49 841 89-36188
E-Mail: tobias.soellner@audi.de
www.audi-mediacyenter.com



Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 17 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi RS 3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,8 – 8,3*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 201 – 190*

Audi RS 3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,7 – 8,2*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 198 – 188*

Audi e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,8– 19,9 (WLTP); 19,6 - 18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,5 – 20,6 (WLTP); 20,2 - 19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron S

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,4 – 25,8 (WLTP); 26,3 - 24,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.