

Audi



Fahrschule 2009



100 Jahre
Vorsprung durch Technik

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

täglich bereiten Sie an Ihrem rollenden Arbeitsplatz junge Menschen auf den Straßenverkehr vor. Sie wissen bestens, worauf es bei einem Automobil ankommt. Umso mehr freuen wir uns, dass so viele von Ihnen der Marke Audi schon seit langem die Treue halten und neben Ihren Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern sich immer mehr Ihrer Kollegen für unsere Fahrzeuge und unseren Service entscheiden. Zu unserem 100-jährigen Jubiläum möchten wir mit Ihnen gerne einige Meilensteine unserer Entwicklung Revue passieren lassen und in die Fotoalben von Fahrlehrern schauen. Wie Sie sehen werden, hat bei Audi nicht nur die technische Innovation eine lange Tradition. Seit langem pflegen wir auch den intensiven Kontakt zu Ihrer Berufsgruppe, um Sie im harten Fahrschulalltag noch besser unterstützen zu können. Meine Mitarbeiter und ich nehmen Anregungen aus Ihrer Mitte immer gerne auf. Wir freuen uns auf das Gespräch mit Ihnen.



Mit freundlichen Grüßen

Armin Villinger
Leiter Verkauf an Großkunden, Behörden, Sonderabnehmer
und VIP der AUDI AG

Inhalt

02	Vorsprung von Anfang an Technische Neuerungen prägten die Marke Audi
06	Vier Ringe sind eine runde Sache Sechs Fahrlehrer berichten über Erfahrungen mit Audi
10	Werkseinbau sichert die Qualität Audi bietet durchdachte Fahrschulpakete ab Werk
12	„Fahrlehrer sind uns wichtig“ Interview mit Bernd Nentwig und Bernd Welser
14	„Audi ist immer ansprechbar“ Fahrlehrerverbände schätzen das hohe Engagement
15	Fahrlehrer sind VIP-Kunden Spezielle Produkte und Dienstleistungen für Fahrlehrer



Vorsprung v

Technische Neuerungen prägen
bis heute die Fahrzeuge
der Marken, die in der AUDI AG
vereint sind.



Der Audi Typ A aus Zwickau galt wegen der Erfolge bei der Alpenfahrt als sehr sportliches Fahrzeug



Der Audi 72 (Mitte links) und der Audi 100 (Mitte rechts) markierten den Neuanfang der AUDI AG in der zweiten Hälfte der 60er Jahre

von Anfang an

Aus der Welt des Automobils ist die Marke mit den vier Ringen nicht mehr wegzudenken. Technische Neuerungen, die über die Unternehmensgrenzen hinweg für den Autobau richtungswesend wirkten, und sportliches Potenzial samt hochwertiger Anmutung sind die Eckpunkte, zwischen denen die Marke siedelt. Das war schon von Anfang an so: August Horch, einer der Väter des industriell produzierten Automobils, war der Mann hinter der Marke. Er hatte sich 1899 selbstständig gemacht, gründete 1904 die Horch AG, verließ diese aber bereits 1909. Als anspruchsvoller Techniker wollte er Automobile bauen, wie sie ihm und nicht dem Aufsichtsrat der AG vorschwebten. Doch Horch als Markenname war nun vergeben. So entstand „Audi“ als lateinische Übersetzung von „Horch“.

Im Mai 1910 erschien der erste Audi aus Zwickau. Bereits ein Jahr später düpierten Audi-Wagen bei der Alpenfahrt, damals die schwierigste Zuverlässigkeitsfahrt für Pkw in Europa, die Konkurrenten und zeigten sportliches Talent und robuste Gebrauchseigenschaften. Dieser Erfolg wiederholte sich mehrfach. Fortan hießen die gelb lackierten Audi-Werkswagen nur „die gelbe Gefahr“.

Audi nutzte die Siege mit der werbewirksamen Typenbezeichnung „Alpensieger“.

Die 20er Jahre überstand Audi mit all jenen zeittypischen, konjunkturbedingten Auf- und Abs. 1927 brachte Audi einen Reihenachtzylinder, der in den Stürmen der Krise strandete. So konnte Jörgen Skaife Rasmussen, Gründer der innovativen Zweitaktmarke DKW, 1928 die Audi-Werke AG aufkaufen.

1932 verschmolzen in den Turbulenzen der Weltwirtschaftskrise – ermöglicht durch eine Bürgschaft des Freistaates Sachsen – unter der Ägide



Der Audi 920 von 1939 gehörte ins Segment der Luxuswagen

Geschichte



Der windschlüpfige Audi 100 von 1983 war in der Aerodynamik lange Zeit führend



Der moderne Audi 80 bildete auch die Basis der ersten Generation des Volkswagen Passat

der Sächsischen Staatsbank die Zschopauer Motorenwerke J.G. Rasmussen AG, die Audiwerke AG, die Horchwerke AG und der Automobilbau von Wanderer zur Auto Union AG, Chemnitz. Da vier Marken beteiligt waren, zeigte das Markenlogo der Auto Union vier ineinander verflochtene Ringe.

Im Konzern waren die Rollen verteilt: DKW war für „Volkswagen“ und Zweiräder zuständig, Horch dagegen für die Oberklasse, während Wanderer und Audi das gehobene Bürgertum bedienten. Audi produzierte weiterhin Wagen der oberen Mittelklasse, die als Alleinstellungsmerkmal den Frontantrieb besaßen. Daneben wurde das Audi-Werk zur Heimat der DKW-Kleinwagen, die mit Frontantrieb und Zweitaktmotor so eigenwillig wie erfolgreich waren. Der typische Audi der 30er Jahre war der sechszylindrige 2,3-l-Typ „225“, den es in vielen Karosserievarianten gab. Eine Herausforderung für die Konkurrenten in der Oberklasse war der Audi Typ 920 von 1938 mit sechs Zylindern und 3,2 l Hubraum, der jedoch wieder einen Hinterradantrieb hatte.

Der Audi 72 hatte von seinem Vorgänger, dem DKW F 102, die Karosserie geerbt, aber einen Viertakter unter der Haube

Als dann alles in Scherben fiel, löschten die sowjetischen Besitzer



4 Audi Fahrschule

die Auto Union in Sachsen aus. Mehrere Tausend Mitarbeiter gingen in den Westen, ein Teil davon nach Ingolstadt. Dort gelang es, eine Ersatzteulfertigung für die Fahrzeuge der Auto Union zu etablieren, die zur Keimzelle der 1949 entstandenen Auto Union GmbH wurde.

Unter dem Namen DKW wurden bald wieder Motorräder und Lieferwagen von der Auto Union gebaut. Ab 1950 kamen Pkw von DKW aus dem Düsseldorfer Werk dazu. Alle diese Fahrzeuge besaßen Zweitaktmotoren, Frontantrieb und Wasserkühlung. Die Palette von DKW wurde ständig modifiziert, doch Fehler in der Produktplanung und zweitaktmüde Kunden ließen den Stern von DKW in den späten 50er Jahren sinken. Daimler Benz übernahm 1958 die Auto Union GmbH. Die Schwaben drängten zum DKW mit Viertaktmotoren, doch bevor dieser kam, verkauften sie die Auto Union an die Volkswagen AG. Zeitgleich erschien 1964 der DKW F 102. Händler und Kunden waren begeistert, doch der Zweitakter wurde als Manko empfunden. Entwicklungsdirektor Ludwig Krauss pflanzte dem DKW einen unkonventionellen Viertaktmotor ein. Mit dem sparsamen und bulligen „Mitteldruckmotor“ gedieh der DKW F 102 im Jahr 1965 zum Audi 72.

Mit Frontantrieb und Viertaktmotor knüpfte er an Audi-Traditionen an und ließ die Marke DKW samt den alten Problemen rasch vergessen. Der Audi 72, wie der Wagen später nach der PS-Zahl genannt wurde, passte in den Markt zwischen dem BMW 1600 und dem Mercedes-Benz 200. Im Jahr



Der NSU TT war seit 1965 der Traum vieler junger Autofahrer. Die Marke NSU wurde 1969 mit Audi zur Audi NSU Auto Union Aktiengesellschaft Neckarsulm verschmolzen



Das Image von Audi profitierte auch nach dem Ersten Weltkrieg von den Sportfolgen der Vorkriegsjahre. Der Audi Typ C nahm 1919 die Stafette sportlicher Reisewagen aus Zwickau wieder auf

1969 etablierte sich Audi in seinem alten Revier, der gehobenen Mittelklasse. 1972 folgte ihm der Audi 80, der mit seinem Konzernbruder VW Passat samt dem VW Golf und dem als Audi 50 geborenen VW Polo den damals schwerkranken VW-Konzern rettete. Negativer Lenkrollradius, computerberechnete Knautschzonen und gekonnter Leichtbau zeigten, wie modern der Audi 80 war.

Vorsprung durch Technik wurde zum Alltag bei Audi, die Welt staunte 1980 über den quattro, der den permanenten Allradantrieb auf Pisten und Straßen salonfähig machte. In jeder Generation langlebiger, bequemer und sparsamer als ihre Vorgänger waren Audi 80 und Audi 100, die zum Audi A4 und Audi A6 reiften. Audis Einstieg in die Luxusklasse begann 1987 mit dem V8 und dokumentiert bis heute mit dem Audi A8 technische Brillanz. Zur perfekten Technik gesellte sich eine starke Designorientierung, die uns 1999 Autos wie den Audi TT bescherte. Ein Technologieträger par excellence war der 2000 weit in die Zukunft ragende Audi A2. Alu-Spaceframe-Karosserie, perfekte Aerodynamik und ein Normverbrauch unter 3 l/100 km machten den kompakten Viertürer zum sparsamsten Familienauto der Welt.

Heute zeigt Audi mit seiner Modellpalette aus den A- und Q-Modellen samt den sportlichen TT-Typen und dem hypersportlichen R8 in Vielfalt, was machbar ist, damit auch in den nächsten 100 Jahren Autofahrer ganz im Sinne August Horchs hochwertige Fahrzeuge, moderne Technik und beste Qualität genießen können.

Fahrschulgeschäft hat Tradition

Seit der zweiten Hälfte der 90er Jahre konzentriert sich im Vertrieb Sonderfahrzeuge der AUDI AG ein Mitarbeiter voll auf das Fahrschulgeschäft. Von 1995 bis 1997 war dies Otto Kaiser. Ihn löste Marcus Däke ab. In dessen „Amtszeit“ wurden die Mobilitätsgarantie für Fahrschulen, die Fahrschüler-Broschüre zum A2, der Leitfaden zum theoretischen Unterricht sowie die Inhaberregelung für Fahrschulnachlässe für die nicht prüfungstauglichen Modelle eingeführt.

Seit März 2003 ist Bernd Nentwig der Fahrschul-Ansprechpartner. Große Unterstützung bekam er wie seine beiden Vorgänger anfangs von Kay Steinbach, Leiter Verkauf an Großkunden, Behörden, Sonderabnehmer und VIP der AUDI AG. Seit Frühjahr 2004 kümmert sich Bernd Welser als Leiter Vertrieb und Marketing Sonderabnehmer ebenso stark um Fahrlehrer wie Steinbach. Das Duo Welser/Nentwig erhöhte den Fahrschulnachlass auf feste 17 Prozent und setzte durch, dass Handicap-Ausbilder Fahrhilfen im Wert von 2.000 Euro kostenfrei geliefert bekommen.



Bernd Nentwig (r.) folgte 2003 auf Marcus Däke



Bernd Welser leitet seit 2004 die Abteilung Vertrieb und Marketing Sonderabnehmer

Praxisberichte

Vier Ringe sind eine runde Sache



Von DKW bis zum aktuellen Audi A4 haben sechs Fahrlehrer so **gute Erfahrungen mit Audi** gemacht, dass sie zu Fans geworden sind.



Das waren die Anfänge von fünf Fahrlehrern, die mit Audi gut fahren und schon mit DKW zufrieden waren

Das waren noch Zeiten: Als **Dieter König in einer Wolfratshausener** Werkstatt von DKW seine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker absolvierte und sein erstes Auto kaufte, bekam er für 50 DM noch einen gebrauchten DKW Junior. Mit einem DKW F12 für 150 DM fuhr er zur Fahrlehrer-Ausbildungsstätte Schechinger nach München. Nach dem Tod seines Vaters übernahm er 1973 dessen Fahrschule.



„Bei den Sitzen war Audi seiner Zeit immer voraus“, urteilt Dieter König aus Wolfratshausen in seinem Audi A4 quattro

„Mein erstes Fahrschulauto war ein gelber Audi 80 S ohne höhenverstellbare Sitze und ohne Servolenkung, bei dem wir für die kleineren Fahrschülerinnen ein Kissen unterlegen mussten“, erinnert sich König. „Vom Audi 50 LS über diverse Audi 80 und mehrere Cabrios bis hin zu meinem heutigen Audi A4 2.0 TDI habe ich immer einen Audi gefahren, obwohl ich für meine angestellten Fahrlehrer auch andere Modelle gekauft habe.“

Ausschlaggebend für seine Wahl war die große Zufriedenheit mit den Autos und dem Händler. Einer seiner ersten grünen Audi 80 mit dem Baujahr 1974 hat er mit 170.000 Kilometern verkauft. Er fährt heute noch durch den Ort. Anfangs betreute König noch sein Lehrherr, dann dessen Nachfolger. Inzwischen arbeitet ein Teil der Mannschaft beim Auto-Center Gebrüder Berner in Wolfratshausen.

„Ende der 70er Jahre waren die Getriebe wechselhaft. Da habe ich hoch geschätzt, dass Audi bei Gewährleistung und Kulanz sehr zugänglich war“, erzählt der Fahrschulunternehmer. „Auf meine Kulanzanfrage wegen einseitig abgefahrterer Reifen hat Audi auch sehr schnell reagiert. Sonst hatte ich nie Probleme“. König hat den Imagewandel der Marke verfolgt und berichtet stolz, dass

die Fahrschüler in den letzten zehn Jahren leuchtende Augen bekämen, wenn sie hörten, auf welchem Wagen er schule.

Auch **Jürgen Hagenkötter aus Mülheim an der Ruhr** verbindet schöne Erinnerungen mit DKW: Auf einem DKW 3=6 machte er 1963 bei der Bundeswehr seinen Pkw-Führerschein, auf einem DKW Munga hetzte er als Fahrlehrer Gefreite über Stock und Stein. Als er sich 1974 als Fahrlehrer selbstständig machte, war sein erster Fahrschulwagen ein Audi 60 L. Nach einem Audi 80 mit Ottomotor fuhr er einen Audi 100 mit Fünfzylinder-Dieselmotor und Automatik parallel zur zweiten Generation des Audi 80. „Anfangs hatte ich drei Fahrlehrer, die Ford und Mitsubishi fuhren, aber ich selbst habe durchgängig Audi gefahren“, berichtet Hagenkötter. „Es gibt keinen Audi 80 und keinen Audi A4, den ich noch nicht als Fahrschulauto eingesetzt habe.“

Nach dem Wechsel von den Limousinen zu den nach hinten übersichtlicheren Audi A4 Avant fährt der Mülheimer Unternehmer seit vier Jahren einen Audi A6 Allroad mit V6 TDI und tiptronic. Sein angestellter Fahrlehrer und eine 400-Euro-Kraft schulen seit zwei Jahren auf einem Audi A3 Sportback 1.9 TDI. Alle drei Fahrlehrer schätzen dessen sehr gute Übersichtlichkeit. Der Fahrschulinhaber hat das Fahrschulpaket ab Werk bestellt, weil sich die Garantie so auch auf diese Ausrüstung erstreckt und er die Zeit für die Fahrt zur nachträglichen Umrüstung spart.

„Für mich war immer wichtig, dass mein Auto mein Arbeitsplatz ist, und da war schon ein Audi 80 geräumiger als andere Wettbewerber“, erklärt



Das Fahrschulpaket ab Werk im Audi A3 Sportback finden Jürgen Hagenkötter aus Mülheim an der Ruhr (l.) und sein angestellter Fahrlehrer Jörg Bornscheidt prima

Praxisberichte

Hagenkötter. „Ich hätte nicht so lange Audi gekauft, wenn ich nicht unter dem Strich sehr zufrieden gewesen wäre.“ Sehr gut kam bei ihm auch an, dass sich Bernd Nentwig, der Fahrlehrer-Ansprechpartner der AUDI AG, bei einer Kulanzanfrage für ihn eingesetzt hat.

Der Unternehmer setzt den Leitfaden für den theoretischen Unterricht gerne ein, den Audi allen Audi-Fahrlehrern schenkt, und verteilt auch die Fahrlehrer-Broschüre „Ich will Audi fahren“. Nun wünscht er sich nur noch, dass er leichter an Plakate kommt, um in seiner Fahrschule die Nähe zu seiner Automarke zu zeigen.



Holger Lück aus Moers – hier mit Mutter Elke – setzt einen Audi A4 Avant quattro und einen Audi A3 Sportback ein

Ähnliches hat **Holger Lück aus Moers** im Sinn. Er würde gerne einen Vorhang mit einem Werbemotiv von Audi schmücken. Lück posierte 1974 neben der roten ersten Generation des Audi 80, die sein Vater neben einem beigefarbenen Audi 100 mit Automatik in seiner Fahrschule einsetzte. „Schon damals wurden wir beim Autohaus Minrath mit unseren Fahrlehrerwagen bevorzugt behandelt“, erzählt Lücks Mutter Elke. Deshalb ist auch der Sohn dort geblieben, nachdem er während seines Sportstudiums 1991 den Fahrlehrerschein gemacht hatte und später seine eigene Fahrschule gründete. In der fährt er momentan selbst einen Audi A4 Avant 2.0 TDI quattro. Sein angestellter Fahrlehrer schult auf einem Audi A3 2.0 TDI Sportback mit 103 kW/140 PS, der bald durch einen Neuwagen mit 125 kW/170 PS abgelöst wird.

„Die Audi hatten immer gute Sitze, das Fahrwerk ist super und die Fahrlehrer fahren gerne mit ihnen“, fasst Lück sein Urteil zusammen. „Durch meine Fahrlehrerfahrzeuge von Audi setze ich mich von meinem Wettbewerbsumfeld ab.“

Von seinen Wettbewerbern wollte sich auch **Udo Ullrich** über die Wahl seines Fahrlehrerwagens abheben. Er hatte seine Fahrschule in **Hochdahl**,



Udo Ullrich und sein Sohn Olaf setzen rund um Hochdahl zwei Audi A3 Sportback 2.0 TDI ein. Einer hat eine Automatik, die ihre Fahrlehrer bei Überlandfahrten gerne ausprobieren

die zum 1.1.2009 sein Sohn Olaf übernommen hat, im Jahr 1980 gegründet. Vom VW Golf III stieg er 1993 auf den Audi 80 um, weil der Händler beide Marken führte. „Im Audi 80 saß man als Fahrlehrer besser als im Golf“, erinnert sich Ullrich. „Von Anfang an sind die Audi bei den Fahrlehrern gut angekommen, deshalb werden auch unsere nächsten Fahrlehrerautos Audi sein.“ Ullrich und sein Sohn setzen heute zwei bis auf die Schaltung identische Audi A3 Sportback 2.0 TDI ein. Ein Fahrzeug hat eine Automatik, die das Duo den Fahrlehrern auch für Überlandfahrten anbietet. „Zwischendurch Erfahrungen mit einer Automatik zu sammeln, kommt sehr gut an“, erzählt der Senior.

Mit den problemlosen Fahrzeugen sind die Ullrichs so zufrieden wie mit dem Autohaus Gottfried Schultz in Erkrath. „Wir können uns auf Terminabsprachen verlassen und würden sogar einen Ersatzwagen bekommen“, lobt Udo Ullrich. „Auch das ist ein Grund für uns, bei Audi zu bleiben.“ Nach zwei Jahren oder rund 120.000 Kilometern werden die Autos getauscht. Ullrich nutzt das gerne für eine Selbstabholung, die er mit dem kleinen Umweg zum Pedalerie-Einbau bei Schröttle in Ellgau kombiniert.

Eine solche kleine „Auszeit“, in ihrem Fall mit einem Ausflug zu Veigel in Künzelsau, schätzen auch **Andreas Widmer** und sein Vater Eugen, die Gesellschafter der die2-Fahrschule Widmer GmbH in **Alpirsbach**. „Als angestellter Fahrlehrer musste ich lange auf ein und demselben VW Polo schulen,



Reinhard Lippmann (l.) stimmt sich regelmäßig mit Georg Wanninger ab, dem Teamleiter Sondereinbauten des Audi Service Kundendienst Centers in Ingolstadt

Werkseinbau sichert die Qualität

Mit sorgfältig geprüften und ab Werk eingebauten Ausrüstungen für Fahrschulautos legt die AUDI AG ein ganz klares **Bekenntnis zum Fahrschulgeschäft** ab.

Fahrlehrer sind kreative Menschen. Neben dem Fahrschüler entwickeln sie immer wieder Ideen, wie sich ihr Arbeitsplatz verbessern ließe. Sobald Bernd Nentwig, Fahrschul-Ansprechpartner der AUDI AG, einen neuen Wunsch bei vielen Fahrlehrern verspürt, tritt Reinhard Lippmann in Aktion. Er ist im Vertrieb an Sonderabnehmer für das Produktmarketing verantwortlich und wirkt seit 1995 als „Strippenzieher“ im Hintergrund.

Neue Wünsche bringt Reinhard Lippmann ins Sonderfahrzeug-Team ein. Es besteht aus den Vertretern der technischen Entwicklung, der Produktion, des Einkaufs, des Controllings sowie der bei-

den Audi Service Kundendienst Center in Ingolstadt und Neckarsulm. Mit dem für das Fahrzeug verantwortlichen Projektleiter klärt das Gremium, wie sich die Anforderungen der Fahrlehrer zu einem bestimmten Zielpreis umsetzen lassen.

„Rund eineinhalb Jahre vor ihrem Serienanlauf schauen wir uns neue Modelle an und kümmern uns um den Einbau der Fahrschulausstattung“, berichtet Reinhard Lippmann. „Lediglich bei Anforderungen an die Elektronik müssen wir schon früher im Boot sitzen.“ Die Doppelbedienung ist das Herzstück. Hier setzt die AUDI AG ausschließlich auf den Zulieferer Veigel, derzeit der einzige ISO-zertifizier-

te Hersteller von Doppelbedienungen. Das hat auch technische Gründe: „Wir glauben, dass Metallwellen die größte Sicherheit bieten. Solange das so ist, werden wir weder hydraulische Systeme noch Seilzug-Doppelbedienungen ab Werk einbauen“, erklärt der Produktmanager.

Eine klare Linie verfolgt die AUDI AG auch beim Zusatz-Innenspiegel. Weil der Doppelfuß für beide Innenspiegel für Fahrlehrer nicht optimal war und reine Saugfuß-Spiegel nicht überzeugten, wird der zweite Innenspiegel beim Audi A3 Sportback, Audi A4, Audi A6 und Audi Q5 verklebt. Damit der Zusatz-Innenspiegel bei einem Unfall nicht durch den auslösenden Airbag herumgeschleudert wird, ist er mit einem Fangseil gesichert, das mit der Karosserie verschraubt wird. Fahrlehrer bekommen eine Ergänzung zu ihrer Bedienungsanleitung, der über die Rückrüstung dieses Spiegels aufklärt.

Leicht ist auch der Rückbau der ab Werk lieferbaren Zusatz-Außenspiegel. Sie werden gegen grundierte Serienspiegel getauscht, wenn das Fahrschulauto verkauft werden soll. „Die Zusatz-Spiegel werden mit dem Haupt-Spiegel verschraubt. Da die A-Säulen unserer Modelle eine geringe Neigung aufweisen, müssen die Zusatz-Spiegel so weit außen wie möglich montiert werden. Dort werden sich die Anbieter von Zusatz-Spiegeln mit der Befestigung schwer tun“, erklärt Reinhard Lippmann. „Unsere Zusatz-Spiegel werden außerdem im Windkanal getestet, damit sie keine starken



Jedes Fahrschulauto durchläuft eine Endabnahme, hier bei Norbert Ries, dem Gruppenführer Sondereinbauten



Der Einbau der Doppelbedienung an zwei Montageplätzen für Fahrschulautos ist für das Audi Service Kundendienst Center Ingolstadt tägliche Routine

Windgeräusche verursachen und die Seitenscheiben nicht verschmutzen.“ Einen oder zwei dieser Zusatz-Außenspiegel kann man für den Audi A3 Sportback, den Audi A4, den Audi A6 und neuerdings auch für den Audi Q5 ab Werk bestellen.

Das Sonderfahrzeug-Team macht sich stets Gedanken über die Unterbringung der fahrschul-spezifischen Bedienelemente. Damit Fahrlehrer bei Sonderausstattungen nicht eingeschränkt werden, wurden beispielsweise im Audi A3 Sportback und im Audi Q5 die Tasten für den Prüfungssummer und die Fußraumbeleuchtung in den Aschenbecher verlegt. So belegen sie keine Taste im Tastenfeld der Serie und der Platz für das „kleine“ Navigationssystem zwischen den Vordersitzen bleibt frei.

Für die Anzeige der Geschwindigkeit im Audi A4 und im Audi Q5 beziehungsweise der Geschwindigkeit und der Blinker im Audi A3 Sportback im Radiodisplay wird bei der Bestellung des Fahrschulpakets am Endmontagepunkt eine Kodierung freigeschaltet. Auch die Funktionsweise dieses praktischen Merkmals erklärt die Zusatz-Bedienungsanleitung.

Für die beiden Audi Service Kundendienst Center in Ingolstadt und in Neckarsulm gehört der Einbau der Fahrschulausstattungen zur täglichen Routine. Die Fahrschulautos durchlaufen dort eine eigene Endabnahme. Außerdem werden im Rahmen der Qualitätssicherung bei Stichproben immer wieder auch Fahrschulautos unter die Lupe genommen. Das sichert ein hohes Qualitätsniveau.

„Fahrlehrer sind uns wichtig“

Bernd Nentwig, Fahrschul-Verantwortlicher der AUDI AG, und Bernd Welser, Leiter Vertrieb Sonderabnehmer, erklären, worauf es ihnen im Fahrschulgeschäft ankommt.

Audi unterstützt nachhaltig den Vertrieb an Fahrschulen. Was versprechen Sie sich davon?

Bernd Welser: Die Fahrlehrer sind schon als potenzielle Kunden eine bedeutende Zielgruppe und außerdem wichtige Multiplikatoren. Nach unseren Schätzungen werden in jedem Fahrschulauto pro Jahr 50 bis 60 Fahranfänger ausgebildet. Sie lernen unsere Fahrzeuge und die Audi-Welt kennen, und wir wünschen uns, dass sie als Führerscheinbesitzer baldmöglichst einen Audi kaufen.

Sie sehen Fahrschüler also als Kunden von übermorgen. Wie wollen Sie sie begleiten, bis sie zum Käufer herangereift sind?

Bernd Nentwig: Wie es der Tradition unserer Marke entspricht: durch tolle Produkte.

Welser: Eine Verbindung stellen wir sofort über unsere Fahrschüler-Broschüre „Ich will Audi fahren“ her, die auf unser wesentliches Fahrshulfahrzeug Audi A3 Sportback bezogen ist. Fahrschulen können diese Broschüre kostenfrei über unsere Audi-Partner

Fahrschulspezialist Bernd Nentwig (l.) und sein Abteilungsleiter Bernd Welser wollen Fahrlehrern nicht nur gute Produkte, sondern auch gute Dienstleistungen bieten



bestellen. Die stark gefragte Broschüre stellt mit vielen Tipps schon die Verbindung zur Fahrerkarriere her und schafft einen Bezug zu unserer Marke. Außerdem haben wir weitere Ideen in petto.

Denken Sie über Prämien für Fahranfänger nach, die auf einem Audi ausgebildet worden sind?

Welser: Audi hat in Zukunft einiges in kleineren Fahrzeugsegmenten vor. Dann werden wir über solche Themen nachdenken.

Audi hat seit langem einen Mitarbeiter im Vertrieb an Sonderabnehmer, der sich voll auf Fahrschulen konzentriert. Hat sich das ausgezahlt?

Welser: An den Erfolgen, die wir im Fahrschulgeschäft haben, zeigt sich ganz deutlich, dass es sich lohnt, jemanden zu haben, der sich voll auf die Betreuung von Fahrschulen konzentriert. Der persönliche Kontakt ist in dieser Branche extrem wichtig, denn Fahrlehrer verlangen ganz klar mehr als ein gutes Fahrzeug. Sie erwarten eine individuelle Betreuung durch einen Ansprechpartner direkt beim Hersteller. Wir sehen an dem konstant steigenden Marktanteil von Audi unter den Fahrschulwagen, dass sich unser Engagement rentiert. Mittlerweile freuen wir uns über einen Anteil von mehr als 14 Prozent. Das ist höher als der Anteil von Audi am Gesamtmarkt in Deutschland.

Wie haben Sie es geschafft, das Engagement für Fahrschulen und Fahranfänger langfristig abzusichern?

Welser: Wir konnten klar belegen, dass unser Engagement in der Fahrlehrerschaft ankommt und unsere Fahrzeuge dort auch gekauft werden. In unserem Haus genießt das Fahrschulgeschäft eine hohe Akzeptanz.

Mit der Fahrschul-Mobilitätsgarantie haben Sie als Pionier seit langem ein starkes Verkaufsargument. Bezuschusst Audi auch Fahrschul-Ersatzwagen, die Audi-Partner bereithalten?

Nentwig: Die AUDI AG hat an fünf Standorten in Deutschland ein Fahrschul-Vorführfahrzeug stationiert, das die Audi-Händler abrufen können. In erster Linie tun sie das für Probefahrten, aber auch, wenn es irgendwo klemmen sollte, gibt es immer eine Lösung. Auch in der Zentrale in Ingolstadt haben wir immer ein oder zwei Fahrschulautos, mit denen wir aushelfen können. Zudem halten einige Audi-Partner einen eigenen Fahrschul-Ersatzwagen bereit. Es hilft aber auch, dass etwa der Audi A3

Sportback, unser beliebtestes Fahrschulfahrzeug, in der ADAC-Pannenstatistik Platz eins in seiner Klasse belegt.

An wen können sich Fahrlehrer wenden, wenn sie mit ihrem Audi-Partner ausnahmsweise einmal nicht einig werden?

Nentwig: Im Fall der Fälle können sich die Fahrlehrer an die Audi-Kundenbetreuung wenden. Unsere Audi-Partner stehen aber mit der AUDI AG in enger Verbindung. Kommt es also tatsächlich zu Unklarheiten, müssten Fragen etwa nach Kulanz im Normalfall schnell zu klären sein.

Haben Sie schon daran gedacht, Fahrlehrern Fahrerassistenzsysteme vergünstigt anzubieten?

Nentwig: Wir haben vor, das mit den Technikern und den Fahrlehrerverbänden anzugehen. Zuerst verfolgen wir aber die Diskussion, welche dieser Systeme für Fahrschulen sinnvoll sind. Wir möchten gerne ein Paket mit Fahrerassistenzsystemen anbieten, es soll aber auch das richtige sein.

Kann man davon ausgehen, dass es den Audi A1 Sportback Concept mit der Markteinführung als Fahrschulauto geben wird?

Nentwig: Wir werden ihn sehr, sehr zügig als Fahrschulauto bringen. Grundsätzlich prüfen wir bei jedem neuen Modell, bei dem wir eine Nachfrage von Fahrlehrern erwarten, ob wir es auch als Fahrschulfahrzeug in den Markt bringen.

Was gibt es zu den Produkten von Audi Neues zu berichten?

Welser: Für unsere Fahrschulen sehr interessant sind zwei neue Modelle des Audi A3 Sportback mit dem neuen 1,6-l-TDI-Motor. Dessen 77 kW/105 PS starke Variante arbeitet durch intelligente Lösungen noch sparsamer und überzeugt durch das Zusammenwirken eines Start-Stop-Systems mit der Bremsenergie-Rückgewinnung mit einem sehr niedrigen Normverbrauch von nur 4,2 l auf 100 Kilometer. Mit der 66 kW/90 PS starken Version des 1,6-l-TDI steigen Fahrlehrer künftig schon für unter 20.000 Euro netto abzüglich Fahrschulnachlass in den Audi A3 Sportback ein.

Da Fahrschulen nicht von der Umweltprämie profitieren, fördern wir zu unserem Jubiläum bestimmte Fahrschulmodelle zusätzlich zum Fahrschulnachlass mit 1.500 Euro. Diese Prämie gilt für Bestellungen bis zum 31.12.2009. Nähere Informationen dazu geben die Audi-Partner.

Verbands-Aktivitäten



Bei der Einführung neuer Modelle bekommen die Fahrlehrerverbände immer Infos aus erster Hand. Hier ging es 2004 um den neuen Audi A3 Sportback

„Audi ist immer ansprechbar“

Der Vorsitzende der Bundesvereinigung findet das Fahrschulengagement der **AUDI AG** fruchtbar und äußerst **lobenswert**.



Gerhard von Bressendorf hält als Vorsitzender der Bundesvereinigung Kontakt zu allen Herstellern

Ein dickeres Lob hätte sich Bernd Nentwig, Fahrschulverantwortlicher im Vertrieb Sonderabnehmer der AUDI AG, kaum wünschen können: „Über lange Jahre hinweg hat das Unternehmen den Kontakt zu uns Fahrlehrern aufgebaut und gepflegt. Die Fahrschulverantwortlichen sind immer ansprechbar, wenn unser Berufsstand Unterstützung braucht“, sagt Gerhard von Bressendorf.

Der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) bezieht in dieses Lob nicht nur Nentwig und den aktuellen Leiter Vertrieb und Marketing Sonderabnehmer, Bernd Welser, mit ein. „Schon seit Mitte der 90er Jahre waren der damalige Verantwortliche Kay Steinbach und sein Mitarbeiter Otto Kaiser hochengagiert und haben erkannt, welche Bedeutung Fahr Schüler für einen Autohersteller haben“, lobt der Verbandsvorsitzende. Er und seine Vorstandskollegen schätzten, dass die AUDI AG seit Ende der 90er Jahre immer

stärker auf Mitgliederversammlungen den Kontakt zu den Fahrlehrern gesucht habe. Für die Verbände sei es hilfreich gewesen, bei Produktvorstellungen nicht nur neue Fahrzeuge und neue Technik kennenzulernen, sondern auch Kontakte zu knüpfen, die sich für die Fahrlehrer auszahlten.

Von Bressendorf registriert „an der Front“ eine hohe Zufriedenheit mit dem hohen Qualitätsstandard der AUDI AG und dem dichten Servicenetz. In der Mittelklasse gelte unter Fahrlehrern als echtes Premium-Produkt.

Das muss Bernd Nentwig und Bernd Welser „runtergehen wie Öl“, denn schließlich, das gibt Nentwig gerne zu, fördern die beiden die Arbeit der in der BVF organisierten Verbände, weil sie hoffen, dass Fahrlehrer ihre Audi einsetzen. „Die AUDI AG steht den Verbänden gerne zur Seite, weil sie Fahrlehrer sehr stark unterstützen und vernünftige Arbeitsbedingungen für sie schaffen“, erklärt Bernd Nentwig. „Deshalb sind wir bei Fortbildungen oder Versammlungen gerne der Partner der Fahrlehrerschaft und wollen dies auch bleiben.“

Fahrlehrer sind VIP-Kunden

Für Fahrschulen bietet die **AUDI AG** besondere **Produkte** und besondere Serviceleistungen.

Die **Außenwirkung** ist für Fahrschulen ein ganz wesentlicher Faktor, denn sie entscheidet vielfach, für welche Fahrschule sich ein Fahrschüler entscheidet. Mit einem Audi als Schulungsfahrzeug setzen Fahrschulen in Sachen Außenwirkung ein klares Signal: Audi steht für Dynamik, Fahrspaß, Sicherheit und höchste Qualität.

Fahrschüler, die in einem Audi lernen, lernen auch die vielen Vorzüge eines Audi kennen. Auch deshalb sind Fahrschulen bei der AUDI AG ganz besonders geschätzte Kunden, für deren Partnerschaft sich das Unternehmen mit einer ganzen Reihe von Vorteilen bedankt.

So gibt es die Fahrschuleinbauten direkt ab Werk. Sie umfassen die Veigel-Doppelpedalerie, einen oder zwei Zusatz-Außenspiegel sowie einen

zweiten abblendbaren Innenspiegel, die Fußraumbeleuchtung und eine zusätzliche Tempo-Anzeige im Radiodisplay, sofern das entsprechende Radio gewählt wurde. Fahrschulen erhalten einen festen Nachlass von 17 Prozent. Auch für nicht prüfungstaugliche Modelle erhalten Fahrschulinhaber den Fahrschulrabatt, lediglich der Sportwagen Audi R8 ist ausgenommen. Außerdem gibt es attraktive Leasing- und Finanzierungsangebote.

Fahrschulen können auf Wunsch ihren neuen Audi in den Werken Ingolstadt und Neckarsulm abholen. Sie kommen mit ihrem Audi auch in den Genuss der Fahrschul-Mobilitätsgarantie, sodass sie, wenn sie mit ihrem Fahrzeug liegenbleiben, umgehend mit einem vollwertig ausgestatteten Fahrschul-Ersatzfahrzeug versorgt werden. Einzige Voraussetzung ist, dass die Wartungsintervalle



Der Leitfaden „Theoretischen Unterricht gestalten“ ist für Audi-Fahrlehrer ein praktisches Werkzeug

Fahrschulangebote



Der abblendbare Innenspiegel ist mit einem Fangseil gesichert, damit er bei einem Unfall keine Verletzungen verursacht



Die Geschwindigkeit können sich Fahrer im Display des Radios anzeigen lassen, sofern sie das passende Radio gewählt haben

eingehalten werden – die Garantie gilt immer von einem Service beim Audi-Händler bis zum nächsten Kundendienst. Die Mobilitätsgarantie für Fahrschulen greift auch beim Besitzerwechsel bis zur Verschrottung.

Fahrschulen, die auch Behinderte auf ihrem Audi A3 Sportback ausbilden, können ihn mit Handicap-Einbauten ab Werk im Wert von bis zu

2.000 Euro ohne Berechnung mitbestellen. Wer einen Audi A4 oder Audi A6 mit Doppelbedienung bestellt, bekommt von der AUDI AG bis maximal 2.000 Euro für den Einbau von Fahrhilfen bei externen Umrüstern erstattet. Eingebaut werden im Wesentlichen ein Handbediengerät, ein Lenkraddrehknopf und eine Pedalverlegung.

Über ihren Audi-Partner können Fahrschulen für jeden Fahrschüler kostenlos die Broschüre „Ich will Audi fahren“ bestellen. Dort erfahren die Schüler – anschaulich aufbereitet – alles, was sie für das Fahren eines Audi wissen müssen. Darüber hinaus gibt es viele praktische Tipps für das Autofahren und für den Kauf des ersten eigenen Autos.

Broschüren pfiffig eingesetzt



Der Alpirsbacher Fahrlehrer Andreas Widmer (Foto) verteilt die Broschüre „Ich will Audi fahren“ nicht nur an Fahrschüler, die sie gerne lesen, sondern auch bei Einführungsabenden zum „Begleiteten Fahren ab 17“. So kommt er auch mit Erwachsenen, die als Begleiter fungieren, über seine Fahrschulautos von Audi

ins Gespräch. Gerne nehmen Widmers Fahrschüler auch den Unfallratgeber von Audi Service an, in dem das richtige Verhalten nach einem Unfall beschrieben wird.

Fahrschulen, die auf Audi ausbilden, erhalten kostenlos den Leitfaden „Theoretischen Unterricht gestalten“ für die Klasse B. Audi stellt damit ein praxisorientiertes Hilfsmittel zur Planung und Durchführung des Unterrichts in den Grundstofflektionen für alle Fahrerlaubnisklassen und für den Zusatzstoff der Klassen B/BE zur Verfügung. Der Leitfaden bietet für jeden Themenbereich des Lehrplans einen Unterrichtsvorschlag, der jederzeit durch im Leitfaden vorgeschlagene Alternativen und auch durch eigene Ideen veränderbar ist.

Fahrlehrer, die sich für Audi interessieren, können sich über den eigens für sie erstellten Internetauftritt informieren.

www.audi.de/fahrschule

Impressum

Herausgeber

Audi AG
I/VI-35
85045 Ingolstadt
Verantwortlich für den
Herausgeber:
Bernd Nentwig

Redaktionelle Leitung

Dietmar Fund

Autoren

Andy Schwietzer, Dietmar
Fund, Sylke Bub, Sandra
Enning

Art Direction, Layout

Dierk Naumann

Druck

F & W Mediacenter
Holzhauser Feld 2
83361 Kienberg

Redaktion

Springer Transport Media
GmbH
Neumarkter Straße 18
81673 München

Fotos

Christine Olma, AUDI AG,
Nils Henning, Sylke Bub,
Sandra Enning

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und elektronische
Verarbeitung nur mit
schriftlicher Zustimmung
des Herausgebers.

Über das Internet kann auch schnell und unkompliziert der nächste Audi-Partner vor Ort gefunden werden. Einfach unter www.audi.de in der unteren Leiste auf „Händlersuche“ klicken. Auch Bernd Nentwig, der Fahrschulspezialist von Audi, ist für Fahrschulen direkt erreichbar.

Tel.: 08 00 / 2 83 44 63

Fax: 08 41 / 8 98 43 72 83

E-Mail: Bernd.Nentwig@audi.de