

## Historie automobilky do roku 1997

Do začátku sedmdesátých let vstoupila firma s novým vedením, když původního šéfa, dr. Ing. Gerda Stielera von Heydenkampfa nahradil v čele firmy Rudolf Leiding, který do té doby vedl brazilskou pobočku VW. Nové vedení se hned muselo potýkat s nepříjemnými problémy, totiž s velkou stávkou na podzim roku 1971 a následným propadem v prodeji. Společnost v té době zaměstnávala 11 655 lidí a její modelová řada začínala malým NSU Prinz o výkonu 30 koní a vrcholila Audi 100 Coupé či slavným NSU RO 80 s [Wankelovým motorem](#) o výkonu 115 koní. V roce 1972 ovšem Audi představilo další veleúspěšný nový model střední třídy s názvem Audi 80, který ve stejném roce také zvítězil v prestižní evropské anketě Auto roku 1972. Hned v roce 1973 našlo svého kupce 277 000 vozů modelu Audi 80. Přišla ale první ropná krize, která původní cenu za barel (159 litrů) ropy vyhnala z 2,70 až na neuvěřitelných 30 dolarů. Zájem o vozy střední a velké kategorie šel následkem toho rychle dolů a všichni výrobci se snažili rychle nabídnout automobily menší a hlavně s nižší spotřebou. Typickým projevem tohoto trendu bylo [Audi 50](#), které společnost představila v roce 1974. Audi 50 se vyznačovalo kompaktními rozměry (délka 3,5 metru) nízkou hmotností, pohonem předních kol a motorem o výkonu 50 koní umístěným napříč nad přední nápravou, stejně jako novou a prostorově velmi výhodnou konstrukcí zadní nápravy. Audi se v tomto směru mohlo opřít o zkušenosti a výrobní možnosti koncernu Volkswagen, a tak Audi 50 bylo vlastně derivátem VW Polo. V roce 1976 Audi světovému motoristickému tisku v Lucembursku představilo druhou generaci vozu Audi 100. Ten už od svého startu neměl vůbec lehkou pozici, vždyť první "stovku" si koupilo více než 800 000 zákazníků. Audi 100 druhé generace však rozhodně nezklamalo. Opět se jednalo o konstrukčně mimořádně pokrokový vůz vyšší střední třídy plný technických zajímavostí a novinek. 4,7 metru dlouhý čtyřdveřový sedan byl zpočátku vybaven dvěma čtyřválcovými benzinovými motory s rozvodem [OHC](#) o objemu 1,6 a 2,0 litru o výkonech 63 kW/85 k resp. 85 kW/115 k. Koncepce vozu i konstrukce jeho podvozku vycházela z osvědčených řešení použitých u předcházejícího modelu. Motor byl tedy umístěn podélně před přední nápravou a poháněl přední kola. Ta byla zavěšena na spodních trojúhelníkových ramenech doplněných vzpěrami [McPherson](#), zatímco zadní kola byla vedena lehkou trubkovou nápravou s podélními rameny, [panhardskou tyčí](#) a vinutými pružinami. Rozvor náprav byl 2676 mm a pohotovostní hmotnost vozu činila asi 1200 kg. Motory byly spojeny s mechanickou čtyřstupňovou převodovkou a vůz s dvoulitrovým motorem dokázal z nuly na 100 km/h zrychlit za 11 sekund a pokračovat až do rychlosti 180 km/h. V únoru 1977 pak firma představila dvoudveřový model Audi 100, ten ale příliš velký ohlas nezaznamenal. V roce 1977 přišlo Audi s další revoluční novinkou, když začalo své vozy jako první výrobce vybavovat řadovými pětiválcovými motory. Také proto se další člen nové "stovkové" rodiny stal opravdovou senzací. Jednalo se totiž o model Audi 100 5E, vybavený převratným pětiválcovým motorem o objemu 2144 cm<sup>3</sup>, který dával výkon 100 kW /136 k. První sériově vyráběný a montovaný pětiválec světové automobilové produkce se vyznačoval velmi klidným chodem, příznivým průběhem točivého momentu, stejně jako i rozumnou spotřebou. Koncem léta 1977 pak přišla další karosářská verze nové úspěšné modelové rodiny Audi: totiž model 100 Avant, prostorné čtyřdveřové kombi s rozměrnou šikmou zadní vyklápěcí stěnou. O rok později se na trhu objevila další novinka jménem Audi 100 5D, pod jehož kapotou sídlil pětiválcový řadový motor, tentokrát ovšem ve vznětové verzi. Jeho objem byl snížen těsně pod hranici dvou litrů a motor tak s atmosférickým plněním dával 51 kW / 70 k. Tento výkon rozjel velkou "audinu" asi na 150 km/h. Kultivovaný pětiválec vyvážil vyšší pořizovací cenu nízkými náklady a dobral se velké obliby zejména jako služební vůz na dlouhé cesty. V roce 1979 pak modelová řada 100 doznala spousty inovací včetně nových světlometů, přístrojové desky a volantu. Ve stejném roce ovšem model 100 přestal být vlajkovou lodí ingolstadtské automobilky. Tou se stal komfortní sedan [Audi 200](#). "Dvoustovka" se vyznačovala luxusní výbavou a k pětiválcovému benzinovému motoru přibrala i jeho přeplňovanou verzi s turbodmychadlem KKK a výkonem zvýšeným na 125 kW (170 k). Takto vybavený vůz jel něco přes 200 km/h a sprint z nuly na stovku zvládl za 9 sekund i přesto, že jeho pohotovostní hmotnost se pohybovala kolem 1300 kg. Mezi roky 1976 a 1982 se prodalo více než 850 000 vozů Audi 100 a přes 50 000 automobilů Audi 200.

Skutečnou bombou se stal stánek Audi na ženevském autosalonu v roce 1980. Audi tam totiž poprvé představilo svůj koncept "[quattro](#)", tedy osobní automobil s permanentním pohonem všech čtyř kol. To byla v kontextu světového automobilového průmyslu zcela nová myšlenka. Pohon čtyř kol byl totiž do té doby vyhrazen spíše pro terénní nebo i závodní vozy. Audi se svým revolučním vozem ustanovilo zcela nová měřítká a kromě toho motoristům nabídlo podstatně více bezpečnosti zejména při jízdě na mokru, sněhu či šotolině. Audi quattro se také stalo ideálním výchozím vozem pro účast v motoristickém sportu, což měla následující léta jednoznačně potvrdit. Už sama koncepce vozu Audi quattro si přímo říkala o

jeho nasazení v soutěžním sportu. Tovární tým Audi vyjel poprvé v roce 1981 - a přivezl do Ingolstadtu hned tři vítězství v soutěžích mistrovství světa: ze Švédské rallye, Rallye San Remo a britské R.A.C. A triumfální tažení "čtyřkolek" Audi pokračovalo i v další sezoně, kdy tým dokonce vyhrál mistrovství světa značek. Zasloužil se o to hvězdný tým, v němž nechyběly soutěžní legendy typu Hannu Mikkoly a Stiga Blomqvista. Obrovskou propagaci udělala Audi také nejúspěšnější soutěžní jezdce všech dob, Michele Moutonová, kterou dokonce od titulu mistra světa jezdců dělil jen malý krůček. Grandiózní sportovní úspěchy pomáhaly značce Audi zvyšovat prodeje svých vozů prakticky po celém světě. A úspěchy pokračovaly. V roce 1983 získala další titul mistra světa pro Audi posádka Mikkola - Hertz a o rok později se ingolstadtské firmě povedl dokonce dvojitý triumf, když její vozy vybojovaly titul mezi značkami i mezi jezdci. Oba tyto úspěchy už měla "na svědomí" zcela nová modifikace soutěžního vozu pojmenovaná Audi Sport quattro s rozvorem zkráceným o 32 cm a s motorem o výkonu přes 400 koní. Vedle toho ještě vozy Audi získaly spoustu dalších titulů, třeba v jednotlivých národních šampionátech, v mistrovství Evropy nebo na slavném americkém závodě do vrchu Pikes Peak. Však také Audi Sport quattro za rok 1984 po právu získalo titul "Sportovní vůz roku".

Vraťme se ale k sériové produkci. V roce 1982 představila firma novou generaci Audi 100. Nový model přinesl řadu dalších technických zlepšení, ale také nové tvary karoserie, jejímž designérům se podařilo dosáhnout neuvěřitelně výhodné aerodynamiky vozu. Koeficient jeho aerodynamického odporu totiž činil pouhých 0,30, a tak se Audi stalo světovým rekordmanem mezi sériově vyráběnými cestovními vozy. Novou generaci Audi 100 navrhlo vývojové oddělení pod vedením dr. Ferdinanda Piecha - a vliv tohoto brilantního technika a konstruktéra, zvyklého podobně jako kdysi dr. August Horch vždy hledat neprošlapané, ale účinné cesty k cíli, byl na voze mimořádně znát. Nový model musel kromě dalších požadavků splnit i dva klíčové úkoly. Marketing firmy totiž žádal, aby šlo o vůz s vysoce nadprůměrným jízdním komfortem - a přitom také s velmi nízkou spotřebou. A povedlo se! Mimořádné kvality nové "stovky" ocenila i porota složená z předních evropských odborných motoristických novinářů, když Audi 100 vyhlásila vítězem prestižní ankety "Auto roku 1983". V roce 1983 také automobilka představila elegantní pětidveřové kombi odvozené od tohoto modelu a nazvané tradičně Audi 100 Avant. Právě tenhle vůz začal ostatně budovat zcela nový image špičkových kombi střední a vyšší střední třídy nikoli jako pomalých a líných automobilů vhodných zejména pro transport nákladů, ale spíše jako dynamických a elegantních rodinných nebo služebních vozů s vysokou přepravní kapacitou a velkou variabilitou interiéru. Ve stejném roce už také všechny modely Audi vyjížděly z bran továrny vybaveny katalyzátorem výfukových plynů. O další rok později představila značka další zajímavý model: Audi 90 s pětiválcovým motorem. Ferdinand Piech v čele vývoje Audi se velmi rychle prosadil jako mimořádně silná osobnost, která zásadním způsobem ovlivnila veškeré dění u firmy. Piech se například vždycky snažil nabídnout špičkovou techniku i v nižších třídách. To se v praxi projevilo tak, že Audi začalo montovat permanentní pohon všech kol do všech svých modelových řad. A tak si zákazníci mohli vybrat Audi 80 quattro, 90 quattro, 100 quattro, Audi sport quattro anebo špičkový sportovně laděný model Audi Sport quattro o výkonu 300 koní, doplněný později ještě vlnivou lodí s názvem Audi 200 quattro.

K prvnímu lednu 1985 prodávala firma zcela zásadní změnu: byla totiž přejmenována na Audi AG. Důvodem bylo zkrácení příliš dlouhého názvu stejně jako skutečnost, že nová značka konečně nesla stejné jméno jako výrobek. Současně byly založeny další dvě nástupnické společnosti původní firmy: Auto Union GmbH v Ingolstadtu a NSU GmbH v Neckarsulmu. V roce 1986 přišla společnost Audi AG jako první s kvalitativně novým druhem ochrany proti korozi, když všechny vyráběné vozy modelových řad Audi 100 a Audi 200 dostaly karoserii vyrobenou z kompletně galvanizovaných plechů. To dovolilo výrazně zvýšit záruku na karoserii a současně to pomohlo i ekologii, neboť galvanicky ošetřené plechy vydržely mnohem déle než běžné a nemusely tedy tak často být nahrazovány novými. Nová technologie protikorozní ochrany také přispěla k tomu, že značka Audi byla poctěna "Cenou německého průmyslu za inovaci", kteréžto ocenění jí bylo přiznáno za neustálé hledání, rozvíjení a realizaci nových a překvapivých technických myšlenek.

Rok 1986 byl také rokem příchodu třetí generace Audi 80. Vozy tohoto jména už na evropských a světových silnicích nebyly nováčky, neboť jich od roku 1972, kdy se ve výrobním programu ingolstadtské automobilky objevily poprvé, bylo vyrobeno celkem 2,4 milionu! V té době už měly vozy se čtyřmi kruhy ve znaku oprávněnou pověst technicky dokonalých, luxusních a sportovně laděných vozů, a tak si společnost Audi AG rozhodně nemohla stěžovat na malý zájem o svůj nejnovější model. Naopak: plánovaná roční produkce byla vyprodána během několika týdnů!!! Audi 80 třetí generace bylo vybaveno moderními zážehovými čtyřválcí, když pětiválcové motory byly rezervovány pro větší Audi 90, představené v květnu roku 1987. Nová "devadesátka" měla i tentokrát za úkol překlenout vzdálenost mezi

kompaktním a ekonomickým Audi 80 a luxusními velkými sedany Audi 100. Celou řadu doplnilo ještě v roce 1988 nové sportovní Audi Coupé. Další novinkou, již Audi jen znovu demonstrovalo svou technickou nadvládu, byl Torsenův diferenciál, zavedený do výroby v roce 1988, který umožnil ještě zdokonalit pohon všech čtyř kol u vozů s označením "quattro". Dřívější běžný mezinápravový diferenciál Audi 80 quattro tak mohl být nahrazen diferenciálem schopným automaticky rozdělovat točivý moment na přední a zadní nápravu právě tak, jak to vyžadovaly aktuální adhezivní podmínky. Koncem osmdesátých let bylo Audi již proslulé jako výrobce, který se u svých automobilů snaží dosáhnout co nejvyšší úrovně aktivní i pasivní bezpečnosti. Tento image Audi ještě prohloubilo, když zavedlo bezpečnostní systém "procon - ten", který s využitím geniálně jednoduchého mechanického principu dokázal posádku vozu při nehodě ochránit daleko lépe, než všechny předcházející bezpečnostní soustavy. Procon-ten byl mechanický systém pracující zcela bez elektronických nebo pyrotechnických zařízení, který využíval setrvačnosti motoru, jenž svým dopředným pohybem při čelním nárazu prostřednictvím ocelových lanek "zatáhl" volant hlouběji od těla řidiče a zároveň poněkud utáhl bezpečnostní pásy řidiče i spolujezdce. Procon - ten, který se tak vlastně stal předchůdcem dnešních napínačů bezpečnostních pásů, byl výrazným krokem ke zvýšení pasivní bezpečnosti vozů značky Audi. Poněkud záhadný název systému byl mimochodem odvozen od anglických slov "Programmed contraction and tensioning functions". Koncem osmdesátých let ingolstadtská automobilka začala přecházet na systém výroby "just-in-time", tedy s dodávkami dílů a komponentů přímo k montážnímu pásu, bez zbytečných zásob. Zároveň začalo v Ingolstadtu pracovat zvláštní oddělení řízení kvality, které se spoluzasloužilo o skutečnost, že se vozy se čtyřmi kruhy ve znaku, pokud jde o kvalitu, vyšvihly mezi světovou automobilovou elitu.

Už jsme se zmiňovali o tom, že vozy Audi se v průběhu osmdesátých let etablovaly jako nejen technicky velmi kvalitní, ale i luxusně laděné automobily - a to byl také důvod, proč se management firmy rozhodl postavit další velký model, který by mohl konkurovat velkým luxusním vozům zavedených značek, zejména pak Mercedesu a BMW. V roce 1988 tedy firma představila nový model s označením Audi V8, typickou velkou luxusní limuzínou, ovšem s netypicky avantgardní technikou, na niž už zákazníci u všech nižších modelových řad značky prostě byli zvyklí. Vůz dostal do vínku nový vidlicový osmiválec s celkem 32 ventilů, spojený se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou a pohonem všech kol. Také Audi V8 se na trhu dokázalo rychle prosadit a zanedlouho se ukázalo, že největší zájem o tento vůz přichází z politických a diplomatických kruhů, resp. od představitelů vrcholného managementu bohatých podniků. Pro tyto účely vznikla v následujícím roce prodloužená verze vozu Audi V8, jehož rozvor byl zvýšen o 31,6 cm, takže cestující na zadním sedadle měli tolik místa pro nohy, kolik si jen mohli přát. Konec osmdesátých a začátek devadesátých let byl pro firmu se čtyřmi kruhy ve znaku ekonomicky více než úspěšný. Devátého ledna 1990 se v Ingolstadtu dokonce odehrála malá slavnost, když z pásu sjelo Audi s neuvěřitelným pořadovým číslem 7 000 000! Toto množství vozů stihla značka vyrobit od roku 1965, tedy za 25 let výroby. O tři měsíce později Audi v Ingolstadtu poprvé otevřelo i vlastní marketingové oddělení.

Vraťme se ale zpět k technice a připomeňme, že od roku 1988 našly do sériové výroby cestu čtyřventilové motory, které firma tak dokonale odzkoušela v motoristickém sportu. Čtyři ventilů pro válec měl tedy i dvacetiventilový pětiválec montovaný do Audi 90 a Audi Coupé - a byl tak s výkonem 125 kW/170 k nejvýkonnějším agregátem těchto modelových řad. Od tohoto agregátu potom konstruktéři odvodili i přeplňovanou verzi, která se dodávala ve vrcholném Audi 200 a dosahovala největšího výkonu 220 koní, což vozu dodávalo dynamické schopnosti ne příliš vzdálené závodním automobilům. Další čtyřventilový motor měl objem dvou litrů, výkon 137 koní a montoval se do Audi 80.

Jedním z dlouhodobých úkolů, které vývoj Audi považoval za stěžejní, bylo výrazné snižování spotřeby paliva. Toho by bylo možno dosáhnout použitím vznětových motorů, ty se však v minulých letech nemohly pochlubit natolik kultivovaným projevem a sportovní charakteristikou, aby to důstojně korespondovalo s charakterem ingolstadtských vozů. To ovšem naprosto neplatilo o turbodieselu s přímým vstřikováním paliva do spalovacího prostoru, který Audi po třináctiletém vývoji poprvé představilo v roce 1989. Agregát s označením 2,5 TDI byl určen pro Audi 100, které dokázal rozjet až na 200 km/h, ale vystačil přitom se spotřebou 5,7 l /100 km a stal se tak pro ostatní výrobce nadlouho nedostižným měřítkem kvality přeplňovaného vznětového motoru pro vozy vyšší střední třídy. Tyto jeho kvality ostatně velmi výmluvně potvrdil i známý rekordní jezdec Gerhard Plattner, který s ním (a s vozem Audi 100) v roce 1989 po trati dlouhé 4814 kilometrů projel prakticky celou Evropu a spotřeboval k tomu jen 84,7 litrů nafty, ovšem při průměrné rychlosti 60,2 km/h. Plattnerova průměrná spotřeba tak dosáhla jen neuvěřitelných 1,76 litrů na 100 kilometrů. Ve stejném roce vyrobila společnost celkem 431 255 automobilů, počítaje v to ovšem 10 012 kusů vozů Porsche 944, které se v té době u Audi pro

stuttgartskou firmu montovaly. Roční obrat překročil 12,1 miliard marek a firma do svého dalšího rozvoje investovala asi 520 milionů marek. Značná část z této sumy šla na další vývoj, stejně jako na novou budovu postavenou v Ingolstadtu, v níž byla všechna vývojová a konstrukční pracoviště soustředěna pod jednou střechou.

Rok 1990 znamenal příchod další a poslední generace Audi 100, která nahradila úspěšnou předchozí generaci s více než jedním milionem vyrobených vozů. Kromě významných technických a designérských zlepšení se tentokrát vývojový tým zaměřil na ještě lepší aerodynamické vlastnosti vozu, stejně jako na zdůraznění jeho klíčových vlastností, totiž bezpečnosti, luxusu a dynamiky. Dva roky po svém uvedení na trh dostal vůz i zcela nový šestiválcový motor do V o objemu 2,8 litru, vybavený pozoruhodnou technickou novinkou. Tou bylo sací potrubí s proměnlivou délkou, jejíž změna umožňuje v různých režimech práce motoru dosáhnout lepšího průběhu křivky točivého momentu (při nižších a středních otáčkách) nebo naopak maximálního výkonu (ve vysokých otáčkách). Ve stejném roce pak ingolstadtská společnost představila vzrušující kabriolet Audi Cabrio - a učinila tak grandiózním způsobem, když nechala 660 kabrioletů kroužit po závodní trati Norisring před zraků 90 000 zvědavých diváků. Nebyla to ovšem jediná novinka, která v uvedeném roce obohatila evropské trhy. Vlajková loď Audi V8 totiž dostala nový motor V8 o objemu 4,2 litru. O rok později přišlo i nové kombi, tedy Audi 100 Avant, navazující na novou stovku. Poslední Audi 100 Avant bylo designérsky nesporně nejzdařilejší, takže svou noblesní elegancí dokázalo velmi vyrovnaně soupeřit dokonce i s líbezně tvarovaným sedanem. Ve stejném roce představilo Audi také nové Audi 80, jež mělo o 70 mm delší karoserii než jeho předchůdce a výrazně větší zavazadlový prostor. Ten se díky dělenému a sklopnému opěradlu zadního sedadla stal také velice variabilním. Také pro Audi 80 byl určen nový vidlicový šestiválec 2,8 litru, který tento vůz, pokud šlo o jízdní projev a jízdní výkony, posouval do vyšší kategorie.

Stejný motor se montoval i do sportovního Audi Coupé. Od roku 1991 byly všechny vozy Audi kromě systému procon-ten vybaveny také výztuhami bočních dveří chránícími posádku před následky bočních nárazů. Sériová montáž bočních výztuh se stala dalším potvrzením skutečnosti, že Audi vyrábí automobily neobyčejně bezpečné, což ostatně potvrdily i četné čelní i boční crash-testy, v nichž vozy se čtyřmi kruhy ve znaku dosáhly vynikajících výsledků. Od roku 1991 také všechny vozy vybavené pohonem všech čtyř kol dostávaly automaticky také protiblokovací brzdový systém ABS. Na frankfurtském autosalonu toho roku představilo Audi dvě vzrušující studie sportovních vozů, Avus quattro a quattro Spyder, které však nebyly jen samoúčelnými poutači pro přitážení pozornosti, jak tomu v podobných případech často bývá. Oba vozy vybavené středovými motory totiž v maximální míře využívaly výhod hliníku jako základního materiálu pro výrobu karoserie i jejích nosníků. Ingolstadtská automobilka se totiž v cestě za snižováním ekologických dopadů výroby automobilů rozhodla mimo jiné důsledně využívat všech možností, jak snížit hmotnost svých vozů - a právě využití hliníkových materiálů, které se navíc velmi dobře dají recyklovat, se ukázalo být tou správnou cestou. Bloky motorů z hliníkových slitin se počátkem devadesátých let stávaly stále běžnější záležitostí, (například motor Audi V8 byl díky využití hliníku o 14 kg lehčí, než kdyby byl odlit z klasické šedé litiny) ovšem hliník jako konstrukční materiál pro karoserie byl zásadní novinkou. Audi jí použilo ve svém prostorovém rámu (Audi Space Frame, ASF), na kterém spolupracovalo s největší americkou firmou zabývající se zpracováním hliníku (ALCOA). Tento rám, do něhož se pak vsazují rozměrné hliníkové panely, využila společnost nejdříve v koncepčním voze Audi Space Frame Concept Car (Frankfurt, 1993) a později ho nasadila i do sériové výroby - a sice u svého největšího modelu Audi A8, nástupci známého V8, který je díky tomu o několik set kilogramů lehčí než srovnatelné automobily jiných značek. Hliník má ve stavbě osobních automobilů vůbec velkou budoucnost. Vyžaduje totiž podstatně méně obrábění a dá se velmi snadno recyklovat, přičemž díly z již použitého hliníku vykazují stejnou kvalitu jako komponenty z dosud nepoužitého materiálu. Úspory paliva dané nižší hmotností pak činí asi 3000 litrů na jeden vůz - a to už je ekologicky velmi zajímavý údaj.

Jako další nový model následovalo v létě roku 1994 Audi A6, nástupce slavné stovky. „Ášestka“ byla mimochodem prvním vozem společnosti, který ve svém označení přešel na nové kódy, jež Audi používá i dnes. Audi A6 zase o něco dále rozvinulo schopnosti svých předchůdců a stalo se synonymem pro solidní, pohodlný, prostorný a přitom vzrušující automobil vyšší střední třídy, vyznačující se mimořádnou bezpečností a skvělými jízdními výkony. Ve stejném roce vyjel s novým označením také sedan střední třídy, nástupce někdejšího Audi 80. Nový model se jmenoval Audi A4, a protože je stále ve výrobním programu ingolstadtské značky, dozvíte se o něm více v oddílu „současná produkce“. My jen připomeňme, že se z Audi A4 zakrátko stal nejprodávanější vůz celé modelové palety, který si třeba jen v Německu v roce 1995 ze značkových showroomů odvezlo více než 120 000 zákazníků. Velkých úspěchů

se dočkalo i Audi A4 Avant, spojující kompaktní rozměry, variabilní a rozměrný zavazadlový prostor a vynikající jízdní výkony. Zvýšený zájem o kompaktní vozy a snaha proniknout i do dosud nevyužitých segmentů pak Audi přiměly k vývoji modelu A3, kompaktního vozu nižší střední třídy, který do daného segmentu přinesl vlastnosti tolik typické pro značku čtyř kruhů: totiž dokonalou kvalitu, skvělé jízdní vlastnosti, luxusní nádech, sportovní esprit i vynikající úroveň pasivní i aktivní bezpečnosti. Ještě jedno zajímavé auto však v historickém přehledu nesmíme opomenout: Audi Duo, které spatřilo světlo světa v roce 1996 a které se vyznačuje hybridním pohonem se samočinným přepínáním z naftového motoru na stejnosměrný motor elektrický.