

# Weiche Schale, harter Kern

Die Technik des Audi Quattro für Straße und Sport: außen Plastik und Dünnsblech, innen modernster Autobau.

Die Idee für den Audi Quattro entsprang einer alten Kriegswisheit. Denn für den militärischen Aufmarsch im harten Gelände gilt es allemal als Vorteil, auf zwei angetriebene Achsen zu bauen.

Und genau dort, auf unwegsamen Pisten, trachten die Audi-Planer nach sportlichem Ruhm und Image-Gewinn, sie wollen bei der Rallye-Weltmeisterschaft neue Akzente setzen.

Den Grundstock für die technische Revolution aus Bayern bildet der Antriebs-Strang des für die Bundeswehr gebauten Geländewagens Iltis. Entgegen der üblichen Geländewagen-Philosophie verzichtete man

beim Iltis auf ein Verteilergetriebe zwischen den Achsen.

Der Antrieb der Vorderachse ist, wie beim Frontantrieb, im Schaltgetriebe integriert. Und von der Ritzelwelle des Kegeltriebes wird die Gelenk-Kardanwelle zur Hinterachse beschleunigt. Ein Zwischendifferential im Getriebe regelt den Kraftstrom an die Vorder- und Hinterräder. Findige Techniker packten die Iltis-Allradmechanik kurzerhand unter ihr eigenwilliges Coupé und spendierten als Dreingabe ein Fünfzylinder-Turbo-Aggregat.

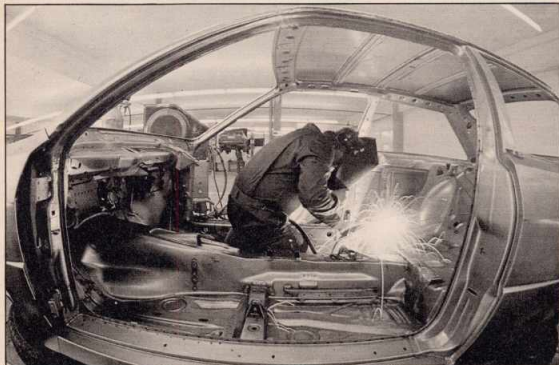
Bei seinem Ansturm auf die zweiradgetriebene Rallye-Konkurrenz hat der Quattro auf den hinterhältigsten Rüttelpi-

sten der Welt anzutreten. Eine verzwickte Aufgabe galt es für die Audi-Sportler zu bewältigen: Denn für diese Tortur mußte man die diffizile Wunderwaffe in einen Panzer verwandeln und alle hochbelasteten Punkte verstärken. Daneben wollten die Audi-Mannen aber an den 1300 Kilogramm aus der Serie knabbern, den Renner auf reduziertes Kampfgewicht trimmen.

Grundsätzliches wurde bei dieser Operation nicht entfernt, der Allrad-Antrieb und der Fünfzylinder-Turbo blieben dem Quattro erhalten. Das Geheimnis liegt tiefer, im Detail. „Und dort hat das Rallye-Auto mit dem Serien-Quattro fast nichts mehr gemeinsam“,

erklärt der einstige Quattro-Projektleiter und jetzige Sportchef Walter Treser, 36, und verweist auf nur zwei Relikte aus der Serie: die Fensterkurbel, die vom VW Polo stammt, und die vier Antriebswellen, die dem Audi 200 Turbo entliehen wurden.

Das Ergebnis der Detail-Kunst kann sich sehen lassen: Trotz allem nötigen Zubehör für die Schlacht im unwirtlichen Gelände — dem Überroll-Bügel, dem Unterbodenschutz, dem Ölkühler, einem 100 Liter-Kraftstofftank, einem riesigen Scheibenwaschbehälter und „Bordwerkzeug, wie in einer mittleren Schlosserei“ (Treser) — wiegt der Renner gerade 1200 Kilogramm. ▽



Weiche Schale für den harten Rallye-Streß: Die Leichtbau-Karosserie wird an den neuralgischen Punkten verstärkt