



Vorsprung durch Technik

Das Vierrad-Konzept soll Audi sportliche Lorbeeren bringen und zudem eine neue Technologie für Alltags-Autos präsentieren. Beim ersten Groß-Einsatz, der Rallye Monte Carlo Ende Januar, setzte der Quattro neue Maßstäbe. Er ließ den Rivalen keine Chance, bevor ihn sein Chauffeur gegen eine Mauer steuerte.

Als man auf alle vier ging, war der technische Fortschritt im hintersten Bayern nicht mehr zu bremsen.

„Alle vier Räder“, schwärmte einst Jörg Bensinger, verantwortlicher Leiter der Abteilung Fahrversuch im bayerischen Audi-Werk, „müllten bei einem Straßen-Sportwagen angetrieben werden. Das Auto sollte außerdem ordentlich Kraft haben. Ich bin sicher, daß man mit ihm neue Maßstäbe setzt und alle verblät.“

Mit dem Verbläsen meinte es Bensinger besonders ernst, weil er gerade aus Finnland von Winter-Fahrtests zurückgekehrt war. Mit einem allradgetriebenen Geländewagen namens Iltis, den Audi im Staatsauftrag für die Bundeswehr entwickelt hatte, war der Techniker den herkömmlichen Audi-Limousinen davongefahren.

Dies geschah im Februar 1977, und Bensinger diskutierte nach seiner Finnland-Rückkehr die Idee der allradgetriebenen Limousine mit seinem Audi-Kollegen Walter Treser, dem Leiter der Vorentwicklungs-Versuch. Da stellte sich alsbald heraus, daß Treser bereits zu Studenten-Zeiten ein begeisterter Allrad-Freak gewesen war. Er hatte damals an der Universität vierradgetriebene Formel-1-Rennwagen gezeichnet — mit der Überzeugung, daß seine Papier-Tiger nicht für die Schublade, sondern eigentlich zum Grand Prix-Gewinnen geboren seien.

Den dritten Enthusiasten im Bunde fand Audis neue Vierrad-Bande in Dr. Karl Bauer, dem Leiter der Vorentwicklungs-Konstruktion. Und weil die drei mit der Vierer-Idee ihren obersten Entwickler, den Porsche-Enkel Ferdinand Piëch, als einen Menschen kannten, der zu technischen Feinheiten ein besonders intimes Verhältnis pflegt, trauten sie sich auch alsbald ins Zimmer des Audi-Vorstand-