

fang bekannt. Jedoch lassen einzelne Werte erkennen, daß die Aerodynamik des Coupés wohl geringfügig besser ist als die der Limousine. Die Höchstgeschwindigkeit des 75-PS-Coupés soll 165 km/h betragen (Limousine: 160 km/h), bei 90 PS werden 175 km/h erreicht und bei 115 PS runde 190 km/h.

Das Fahrwerk entspricht weitgehend dem der Limousine. Zumindest beim 75-PS-Coupé. Die Fünfzylinder-Modelle werden mit Sicherheit eine andere Feder-Dämpfer-Abstimmung erhalten. Als Standard-Bereifung ist die Dimension 165 SR 13 auf 5-Zoll-Stahlfelgen im Gespräch. Die 115-PS-Variante benötigt HR-Reifen, vermutlich der Dimension 175/70 x 13. Serienmäßig sind ferner Stabilisatoren vorn und hinten, Lenkungsdämpfer sowie eine hydraulische Motorstütze für den Fünfzylinder.

Nach dem derzeitigen Meinungsbildungsstand wird das Coupé, dessen Auslieferung wohl erst im Herbst beginnt, recht gut ausgestattet werden. Die Basis-Ausstattung soll etwa dem GL-Paket in der Limousine entsprechen. Als Steigerung gibt's dann noch ein GT-Paket. Lößlich: Verbundglas, von innen verstellbarer Außenspiegel, abschließbarer Tankverschluss, Drehzahlmesser, Intervall-Wisch-Stufe und verstellbare Kopfstützen sind auf jeden Fall Basis-Ausstattung.

Wem diese Ausstattung noch nicht genügt oder wer noch Geld übrig hat, der kann viel Zubehör kaufen: Heizbarer Fahrersitz, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, Servolenkung und erstmals bei Audi auch ein höhenverstellbares Lenkrad sollen im Aufpreis-Katalog angeboten werden.

Wer noch mehr Geld anlegen will (und kann) und wer vor allem nicht erst im Herbst, sondern schon im Frühjahr mit einem Audi Coupé kutschieren will, der sollte zum Audi Quattro greifen – neben dem Audi 200 Symbol für das Audi-eigene Hausmotto „Vorsprung durch Technik“.

Und Technik gibt es in diesem Quattro zuhauf: Vom Fünf-Zylinder-Turbomotor mit 200 PS bis zum Allrad-Antrieb, von der auffallenden Karosserie-Formung bis zur Einzelradaufhängung aller vier Räder.

Die exklusivste Baugruppe des Quattro (= italienisch vier) ist der Vierrad-Antrieb. Bisher wurde er fast ausschließlich in Geländefahrzeugen verwendet, um deren Traktion auf schlüpfrigem Untergrund zu verbessern. Audi möchte den Allrad-Antrieb jedoch vor allem als hochwertige Antriebstechnik verstanden wissen, die die Fahrstabilität und das Kurvenverhalten in allen Geschwindigkeitsbereichen verbessert. Vor allem das von einachsgetriebenen Fahrzeugen bekannte Übersteuern oder Untersteuern soll beim Quattro fast völlig entfallen.

Vierrad-Historie

Der Gedanke, die Motorkraft nicht nur über zwei, sondern über alle vier Räder auf den Boden zu bringen, ist fast so alt wie das Automobil. Die holländische Firma Spyker präsentierte schon 1904 einen Versuchswagen mit Allradantrieb, und der Amerikaner Walter Christie brachte 1905 einen Rennwagen an den Start, der Vorder- und Hinterradantrieb besaß. Stärker als auf der Straße setzten sich Allradwagen jedoch auf einem Gebiet durch, für das sie seit jeher prädestiniert waren: im Gelände.

Die ersten Allrad-Vehikel entstanden bei Austro-Daimler in Österreich. Besonderheit: Verbrennungsmotoren trieben Dynamos, die Strom für die Elektromotoren in allen vier Radnaben lieferten.

Der zu Beginn der vierziger Jahre aus dem amerikanischen Bantam-Kleinwagen entwickelte Jeep darf hingegen als Urtyp aller nachfolgenden 4x4-Fahrzeuge gelten. Er ist schlechthin zum Gattungsbegriff für geländegängige Personenwagen geworden.

Was heute vor allem aus Japan an 4x4-Vehikeln kommt, kann seine Verwandtschaft mit dem amerikanischen Jeep kaum leugnen. In Großbritannien läuft dagegen das Gegenstück zum US-Geländewagen von den Bändern: der Landrover.

Eine neue Welle der Popularität schwemmte den Allradantrieb in den sechziger Jahren vor allem in den USA wieder nach oben. Der Geländewagen wurde zum Hobby-Gerät hochstilisiert. Etablierte

Vertreter wie beispielsweise der legendäre Jeep spürten harte Konkurrenz durch General Motors, Ford und japanische Allradler. Aus den Ostblockländern gesellten sich im Laufe der Zeit diverse Billig-Versionen hinzu. VW Iltis und Mercedes G stellen derzeit die Krönung bundesdeutscher Allrad-Produktion dar.

Obwohl der Komplex Allradantrieb für Straßenmobile unter begabten Ingenieuren seit jeher zu den technischen Lieblingsthemen zählt, vermochten sich solcherlei

Konstruktionen nicht recht durchzusetzen. Auch nicht im Rennsport. So präsentierte Alfa Romeo 1935 einen vierradgetriebenen Grand-Prix-Wagen, der mangels geeig-

neter Reifen nicht zum Zuge kam. Auch ein Allrad-Bugatti jener Zeit tauchte nur für kurze Bergrennabstände. Mehr Aussicht auf Rennerfolg versprach der von Porsche 1949 konstruierte Cisitalia-Rennwagen mit V12-Motor. Doch den italienischen Auftraggebern ging das Geld aus. Lotus tauchte 1977 mit einem allradgetriebenen Formel-1-Renner auf, um das komplizierte Wunderwerk bald darauf ins Museum zu verbannen.

Im Straßenbild erregte Ende der fünfziger Jahre ein vierradgetriebener Citroën 2 CV Aufsehen. Und die englische Firma Jensen produzierte bis in die siebziger Jahre hinein ihren FF III, ein Hochleistungs-coupé mit Vierradantrieb, das heute noch geschätzt ist.

ALLRAD: HERAUSFORDERUNG FÜR ALLE KONSTRUKTEURE



Allrad-Lotus:

Es blieb beim Versuch