

## Quattro-Technik

---

soren zu hohen Ladedruck oder den alarmierenden Anstieg der Ladeluft- oder Wassertemperatur, dann hat die Elektronik den Befehl, jede vierte Zündung zu vergessen. Und rasselt der Fünfzylinder einmal in schmerzhaften Drehzahlregionen, dann zündet der Computer gar nur jedes zweite Mal. „Damit reduziert sich der kritische Zustand, der Fah-

rer merkt, daß etwas nicht stimmt, hat aber noch genügend Leistung“, erklärt Rossmann.

In dessen Abteilung EML (Entwicklung, Motor, Leistung) entstehen momentan zwei Rallye-Motorvarianten: ein Leistungs- und ein Drehmomentaggregat. „Die Leistungsdifferenz liegt bei zehn Prozent, dafür spricht die Drehmomentversion 1000 Umdrehungen pro Minute früher

an“, erklärt der 34-jährige Gruppenleiter, der neben dem Schweizer Motoren-Tuner Max Heidegger an einer dritten Variante laboriert. „Dieser Motor soll bis zur Korsika-Rallye 400 PS haben“, steckt Treser das Fernziel ab und verweist auf seine zweigleisige Entwicklungs-Philosophie: „Wir haben für die Einsätze zu produzieren und werden vom normalen Rallye-Alltag aufgefressen, deshalb braucht man eine zweite Entwicklungsgrup-

pe, die mit dem Wettbewerb nichts zu tun hat.“

Auch mit fertigen Quattro-Rennern schuftet eine eigenständige Crew, die in einem Steinbruch bei Ingolstadt oder in Ehra-Lessin, dem VW-eigenen Wolfsburger Prüfgelände, unter Rallye-Bedingungen testet. Und die nächste Übung der Sportentwickler verspricht auch „für die Serie einmal interessant zu werden“, weiß Techniker Treser. Es handelt