

sich um die einteilige, kohlefaserverstärkte Kunststoff-Kardanwelle, die in Verbindung mit Aluminiumgelenken anstelle der 28 Pfund schweren Serien-Gelenkwelle gerade noch lächerliche vier Kilogramm auf die Waage bringt.

Ansonsten konnten die Audi-Sportler bei ihrer Antriebs-Einheit auf viele Erfahrungswerte vom Kriegsgerät Iltis zurückgreifen. So wurden für das Kriegsspiel eigens sämtli-

che Teile im Schlammbad in einem ausgeklügelten Gelände-Rhythmus rund um die Uhr malträtiiert. Und selbst das Fernziel 400 PS bereitet der Kraftübertragung keine Sorgen, entfällt doch lediglich ein Viertel der Leistung auf die einzelnen Antriebswellen.

Ob vier angetriebene Räder freilich immer optimal sind, darüber war man sich selbst in Ingolstadt nicht immer im klaren.

Man experimentierte mit einem Freilauf. Im Schiebebetrieb sollte die Vorderachse leerlaufen. Man reduzierte das Bremsmoment, erleichterte das Einlenken und gab dem Piloten die Chance, mit der Handbremse zu operieren. Der Freilauf, zunächst an den Antriebswellen, dann im Schaltgetriebe installiert, ist mittlerweile wieder verbannt. „Der Allradantrieb hat fast überall Vorteile, den kleinen Nachteil in sehr engen Spitzkehren neb-

men wir in Kauf“, gibt sich Sportchef Walter Treser selbstsicher.

Die komplizierte Technik des Quattro, in der seine Gegner die verwundbare Stelle des Wunderwerkes sehen, läßt Quattro-Ziehvater Treser mittlerweile kalt: „Anfangs dachte ich auch, das Auto ist kompliziert, jetzt ist es für mich nur noch aufwendig.“ *B. O.*

