40 Jahre quattro – Audi's Premium-Turbo

Tempo, Uhu, Tesafilm und diversen mehr ist es gelungen, ihren Namen bei vielen als Gattungsbegriff für ein Produkt zu etablieren, selbst wenn es von Wettbewerbern kommt. Im Automobilbereich gilt dies vor allem für „Jeep" bei Geländewagen. Aber auch „quattro" hat es bei so manchem zum Oberbegriff für den Vierradantrieb geschafft. Der Siegeszug von Audi's Allradtechnik begann vor 40 Jahren mit dem gleichnamigen Sportcoupé. Damit einher ging der Aufstieg der Ingolstädter zur Premiummarke. Schließlich weckt der quattro-Antrieb über das größere Sicherheitspotenzial hinaus auch Emotionen in Richtung Fahrspaß und -dynamik. Heute gehört „quattro" zu Audi wie die vier Ringe als Markenlogo. Modelle wie der Q5 oder der Q7 sind ohne quattro-Antrieb kaum vorstellbar.

Die ersten Schritte von Audi hin zur zuvor insbesondere bei LKW und Geländewagen eingesetzten Allradtechnik waren reichlich unspektakulär: Denn die Idee wurde im Winter 1976/77 bei Testfahrten mit dem VW Iltis geboren, den die Ingolstädter für die Bundeswehr entwickelten. Vor allem das überragende Fahrverhalten des Geländewagens auf Eis und Schnee führte dazu, den Vierradantrieb des Iltis in einen serienmäßigen Audi 80 einzubauen. Das Ergebnis war mehr als überzeugend und die Basis für den nächsten Schritt: Den Audi quattro mit Fünfzylinder-Turbomotor und 200 PS. Es folgten nicht nur zahlreiche Rallye-Erfolge dank quattro-Antrieb, sondern die Allradtechnik hielt auch Einzug in beinahe jede Modellreihe und leistete damit einen wichtigen Beitrag für die Premium-Marke Audi.

- ➔ Für Otto Normalverbraucher hatte der Einsatz der quattro-Technik im Audi 80 und 100 ab Anfang der 1980er-Jahre eine deutlich größere Signalwirkung als im teuren Sportcoupé quattro. Denn in den beiden Massenmodellen war der Vierradantrieb für viele plötzlich erschwinglich. Zumal ihm ein Ruf wie Donnerhall bezüglich der Fahrsicherheit und -dynamik vorauseilte. So mancher quattro-Fahrer unterlag aber leider dem Irrglauben, mit einem allradangetriebenen Audi die Fahrphysik aushebeln zu können. Die Folge waren viele Unfälle sowie deutlich steigende Versicherungstarife – direkt nach der Markteinführung der quattro-Modelle lagen diese zunächst noch niedriger als bei Fahrzeugen mit nur einer Antriebsachse.

Bildquelle: Audi