

## HISTORIE

› AUDI QUATTRO (1980–1991)  
› SAAB 93 AŽ 97 (1955–1968)



# » SÁZKA NA ČTYŘKU

Čtyřicetiny letos slaví Audi quattro, první sériově vyráběný sportovní vůz se stálým pohonem čtyř kol. Jednou z jeho zvláštností bylo i pojmenování začínající malým písmenem q.

říběh Audi quattro se začal psát na jaře roku 1977. Iniciátorem projektu byl Jörg Bensinger, vedoucí zkoušebny podvozků. Při zimních zkouškách vozů Audi na sněhu doprovázel kolonu v terénním voze Volkswagen Iltis s pohonem 4x4 vyvinutým a stavěným u Audi.

Díky pohonu čtyř kol byl na zasněžených cestách o poznání rychlejší než auta s předním pohonem. Jeho myšlenku přijal a rozvinul Ferdinand Piëch (1937–2019), tehdejší člen představenstva Audi zodpovědný za vývoj.

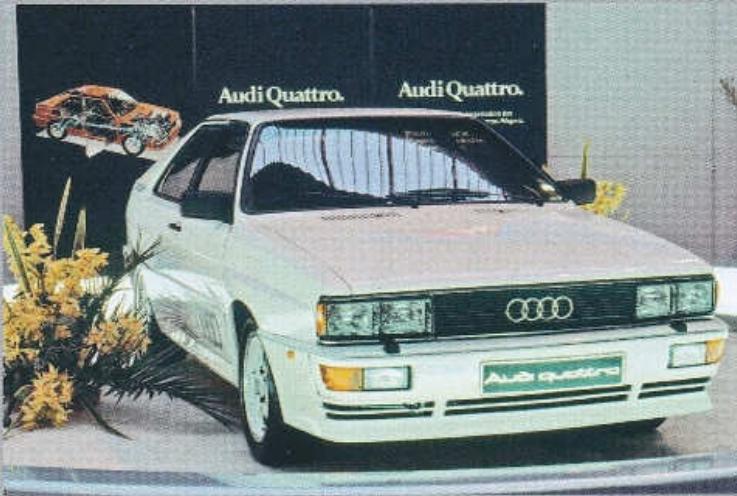
Na podzim 1977 vyjel první prototyp maskovaný v karoserii vozu Audi 80, ale s prodlouženým rozvorem. V zimě 1977–78 byl postaven druhý maskovaný prototyp.

V květnu 1978 zasedal výbor strategického plánování produktů koncernu VW v Ingolstadtu a Piëch této příležitosti využil k předvedení „čtyřkolky“. Na strém travnatém svahu za městem si prototyp vyzkoušel předseda představenstva koncernu Toni Schmücker. Byl spokojen a dal zelenou pokračování vývoje.

V roce 1979 bylo v provozu sedm prototypů, z nichž mladší už byly vybaveny mezinápravovým diferenciálem. Kompaktní řešení pohonu čtyř kol umožnila konstrukce s dutým hřidelem, jenž přenášel točivý moment dozadu ke spojovacímu hřidle pohonu zadních kol, zatímco jeho vnitřkem procházel kupředu hřidel pohánějící kola přední.

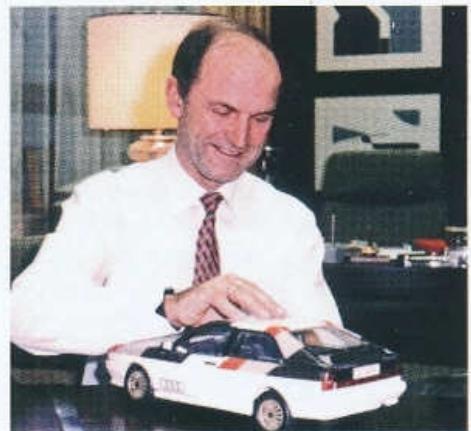


Audi quattro při světové premiéře v březnu 1980 v Ženevě



Před přední nápravou mělo quattro přeplňovaný pětiválec 2,1 l

Ferdinand Piëch (1937–2019)  
vedl konstrukci a vývoj Audi quattro



V zimě 1979–80 už jezdily prototypy s karoserií kupé. Ta vznikla úpravou karoserie kupé s předním pohonem, s jehož výrobou se počítalo od podzimu 1980. Vůz s pohonem čtyř kol ovšem dostal rozšíření blatníky z plastu, jiné nárazníky a křídlo na zád, takže na první pohled působil ostřejším dojmem.

Za design vozu zodpovídal šéf stylistického centra Audi Hartmut Warkuss, pod jehož vedením linie „čtyřkolky“ zdrsnil britský designér Martin Smith.

Kupé pojmenované Audi quattro (ano, oficiálně s malým q) slavilo světovou premiéru počátkem března 1980 na 50. ženevském autosalonu. Lehce pikantní bylo, že zatímco na vystaveném voze byl nápis Audi quattro, na panelech za ním Audi Quattro.

Návštěvníci mohli obdivovat i podvozek s pohonem čtyř kol a před přední nápravou uložený přeplňovaný pětiválec OHC o objemu 2144 cm<sup>3</sup> a výkonu 200 k (147 kW) opatřený tranzistorovým zapalováním Hitachi, mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic a turbodmychadlem KKK doplněným chladicem stlačeného vzduchu.

Prvních čtyřadvacet vozů Audi quattro, výstavních a předváděcích určených nejen do Ženevy, vzniklo ve stuttgartské

karosárně Baur. Až poté se začala rozbihat montáž v Ingolstadtu, v pobočné hale, v níž pracovaly pouhé dvě desítky lidí. Zpočátku se tam rodila jen tři kupé za den.

Dealeri značky se vozů Audi quattro dočkali až v prosinci 1980, první zákazníci si je odváželi v lednu 1981. Základní cena byla stanovena na 49 900 DM, tedy přesně na částku, za niž se prodávalo kupé Porsche 911 SC se vzduchem chlazeným šestiválcem 3,0 l v zadní.

Na seznamu příplatkové výbavy Audi quattro bylo např. elektrické ovládání oken za 950 DM, otvírací dil střechy za 785 DM a tempomat za 480 DM, kupé s kompletní příplatkovou výbavou tak stálo přes 53 tisíc marek a vyšlo dráž, než Porsche 911 SC Targa.

Audi quattro mělo stejně nezávislé zavěšení všechn čtyř kol na spodním příčném trojúhelníkovém rameni v kombinaci se svislou vzpěrou s vinutou pružinou a souosým tlumičem. Obě nápravy měly pomocný rám a příčný stabilizátor, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 205/60 VR 15. Brzdy byly na všech čtyřech kolech kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením, dvoukruhové s posilovačem a omezovačem brzdného účinku na zadní nápravě.



V této podobě  
se Audi quattro vyrábělo  
do léta roku 1982

Již zmíněný pětiválec byl skloněný o 20° vpravo, chladič byl nalevo od motoru, zatímco napravo byl chladič stlačeného vzduchu a za ním chladič oleje.

Na motor navazovala mechanická pětistupňová převodovka, uzávěrky mezinapravového diferenciálu a diferenciálu zadní nápravy řídíc ovládal ručně, do léta 1982 mechanicky lanky, poté elektro-pneumaticky.

Při rozvoru 2524 mm a rozchodu kol

1421 mm vpředu a 1458 mm vzadu bylo kupé dlouhé 4404 mm, široké 1723 mm a vysoké 1344 mm. Vykazovalo pohotovostní hmotnost 1330 kg, z nichž 58 % zatěžovalo přední a 42 % zadní nápravu, a užitečnou hmotnost 430 kg. Zavazadlník v zadním měřítku objem 335 l, do nádrže nad zadní nápravou se vešlo 92 l benzínu.

Audi quattro dosahovalo největší rychlosti 220 km/h a z 0 na 100 km/h dokázalo zrychlit za 7,1 s. V testu časopisu Auto, Motor und Sport vykázalo v únoru 1981 průměrnou spotřebu 16,6 l benzínu na 100 km.

Od září 1982 měly vozy pro Evropu nově upravenou přídveří se širšími světlomety, do USA a Kanady se v modelovém roce 1983

a dalších dodávala kupé s původními světlomety a většími nárazníky. Tyto vozy měly pětiválec 2144 cm<sup>3</sup> s katalyzátorem a výkonem sníženým na 162 kW (119 kW). Do roku 1986 bylo do USA vyvezeno necelých sedm stovek kupé quattro a do Kanady stovka.

V září 1982 také původní palubní desku s klasickým kruhovým rychloměrem a otáčkoměrem nahradila nová s digitálními údaji, doplněná módním hlasovým syntetizátorem.

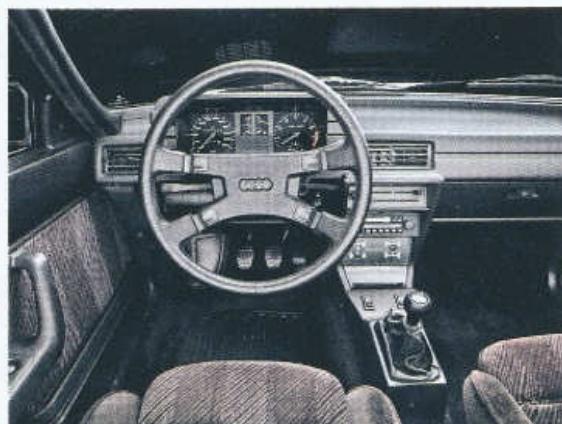
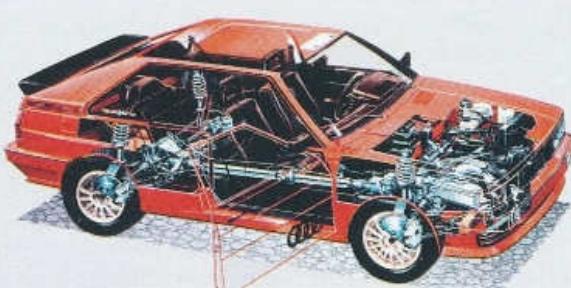
Tovární tým s nabroušenými soutěžními vozy quattro skupiny 4 získal v sezóně 1982 pro Audi titul mistra světa mezi značkami, Francouzce Michele Moutonové přitom jen těsně uniklo prvenství mezi jezdci. To vybojoval Fin Hannu Mikkola v sezóně 1983, o rok později titul mistra světa získal Švéd Stig Blomqvist a Audi podruhé vyhrálo mistrovství světa značek.

V září 1983 byl na frankfurtském autosalonu představen prototyp kupé Audi Sport quattro, základ nového sportovního náčiní skupiny B. Do konce dubna 1984 byly dokončeny dvě stovky kusů potřebných k homologaci FIA i dalších dvacet vozů pro tovární tým.

Sport quattro mělo rozvor zkrácený na 2225 mm, bylo dlouhé 4160 mm a většinu povrchových dílů karoserie (s výjimkou střechy)

Průhled vozem Audi quattro  
se stálým pohonem čtyř kol  
(1980)

Původní palubní  
deská z let 1980-82  
s kruhovými přístroji





Audi quattro ročníku 1985 bylo za 77 845 DM dražší, než Porsche 911 Carrera.



Zkrácené kupé Sport quattro v provedení pro zákazníky (1984)

Stig Blomqvist  
uháni  
v červnu 1984  
za vítězství  
na Novém  
Zélandu



mělo z kevlaru. Poháněl je pětiválec 2133 cm<sup>3</sup> s dvacetiventilovou hlavou a rozvodem DOHC, jenž díky novému turbodmychadlu dával v silniční verzi výkon 306 k (225 kW). Vůz o hmotnosti 1300 kg dosahoval na pneumatikách 235/45 VR 15 největší rychlosti 250 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládl za necelých 5 s.

Asi 170 vozů Sport quattro se podařilo v letech 1984 a 1985 prodat soukromníkům ochotným zaplatit astronomickou částku 203 850 DM. „Obyčejné“ Audi quattro tehdy stálo 77 845 DM.

V létě 1987 dostalo Audi quattro pětiválec OHC o objemu 2226 cm<sup>3</sup>, který i s katalyzátorem dával 200 k (147 kW). Zároveň byl vůz vybaven americkým mezinápravovým diferenciálem Torsen, který podle okamžité situace měnil poměr točivého momentu

přenášeného na přední a zadní kola. Koncem roku 1987 se místo plechové začala montovat kapota motoru z laminátu.

Od srpna 1989 poháněl kupé s novým označením Audi quattro 20V pětiválec 2226 cm<sup>3</sup> s dvaceti ventily, rozvodem DOHC a elektronickou řídicí jednotkou Bosch Motronic, jehož výkon navzdory katalyzátoru vzrostl na 220 k (162 kW). Vůz jezdil maximální rychlostí přes 220 km/h a z 0 na 100 km/h uměl zrychlit za necelých sedm sekund.

Poslední z 11 452 kupé Audi quattro opustilo montážní linku v Ingolstadtu 27. května 1991, spolu s dělníky, techniky a vedením výrobního závodu při tom asistroval i bývalý jezdec soutěžního týmu Audi Walter Röhrl. □

Audi quattro 20V z roku 1989 s dvacetiventilovým pětiválcem 2,2 l

Poslední Audi quattro a dluhán Walter Röhrl na snímku z 27. května 1991

