

Test Audi Quattro

dernten, aber insgesamt durchaus komfortablen Automobils nur geringfügig.

Zum guten Fahrkomfort gesellt sich beim Audi Quattro eine insgesamt akzeptable Geräuschkulisse, die lediglich von ausgeprägtem Leerlauf-Motorbröhen und einem lästigen Brummbereich zwischen 4000 und 5000/min beeinträchtigt wird.

Auch mit den gebotenen Fahrleistungen können Quattro-Piloten zufrieden sein. Erst im oberen Geschwindigkeitsbereich zeigt die ungünstig gestylte Coupé-Karosserie Wirkung: Ab rund 180 km/h wird nicht nur der Geradeauslauf merklich labiler, vielmehr benötigt der Quattro zum Erreichen seiner Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h einen sehr langen Anlauf.

Daß der neue Audi motorisch nicht annähernd so sehr beeindruckt wie mit seinen Fahreigenschaften — dies ist freilich nicht allein seinen Fahrleistungen zuzuschreiben.

Vielmehr fehlt dem mit Hilfe eines Ladeluftkühlers*, eines strömungsgünstigeren Ansaugtraktes und einer größer dimensionierten Edelstahl-Aus-

* Der Ladeluftkühler kühlt die Ladeluft um rund 60 Grad ab und sorgt so für eine bessere Zylinderfüllung.

puffanlage gegenüber dem Audi 200 Turbo-Motor um 30 PS leistungsgesteigerten 200 PS-Fünflylinder die wünschenswerte Kraft im unteren Drehzahlbereich.

Unangenehm macht sich dies immer dann bemerkbar, wenn es gilt, sich aus dem Stand in den fließenden Verkehr einzufädeln, oder wenn vor dem Überholen vergessen wurde, zurückzuschalten. Dann agiert der 2,2 Liter große Treibstoff ausgesprochen schlapp, um erst bei rund 3500/min, wenn der maximale Ladedruck von 0,85 bar ansteht, energisch zuzulegen.

Mäßige Elastizitäts-Meßwerte untermauern den Fahreindruck: Um im fünften Gang von 60 bis 120 km/h zu be-

schleunigen, läßt sich der Quattro knapp 22 Sekunden Zeit — fast drei Sekunden mehr als der schwächere und nur wenig leichtere Porsche 924 Turbo.

Schuld an der Durchzugschwäche ist nicht allein die vergleichsweise lange Übersetzung der obersten Fahrstufe, sondern zugleich eine relativ niedrige Motorverdichtung.

So schufen die Audi-Techniker mit einem Ladeluftkühler und einer vollelektronischen Zündung* zwar alle Voraussetzungen für eine kräftebringende möglichst hohe Verdichtung, sie begnügten sich dann aber trotzdem mit der bescheidenen

* Die vollelektronische Zündung gestattet computergesteuerte optimale Zündzeitpunkte für alle Fahrzustände.

Kompression von nur 7,0 : 1. (Zum Vergleich: Der Porsche 924 Turbo mit 177 PS starkem Zweiliter-Motor ist immerhin 8,4:1 verdichtet.)

Den dadurch bedingten schlechteren Wirkungsgrad des Audi-Triebwerkes dokumentiert sein relativ hoher Kraftstoffverbrauch. Der Test-Quattro genehmigte sich im auto motor und sport-Betrieb durchschnittlich 16,6 Liter pro 100 Kilometer — zuviel in Zeiten, da Scheiche, Staat und Oligarchen die Benzinpreise einträchtig nach oben treiben.

Bange ist es den Audi-Verantwortlichen um den Quattro-Absatz dennoch nicht.

„Wir haben überhaupt keinen Zweifel“, weisagt Dr. Gert Burmann, 48, Leiter der Audi-Marktforschung und Absatz-Vorausschätzung, „daß wir 1981 allein auf europäischen Märkten 1500 bis 2000 Quattro verkaufen können.“

Ein befürchtetes Verkaufs-Handicap räumte die Audi-Sportabteilung mit couragierten Quattro-Sportersätzen denn auch schon zur Seite: Image-Probleme — das zeigte sich im auto motor und sport-Testbetrieb — gibt es für den teuersten Audi offenbar nicht.

Er gilt bei allgegenwärtigen Bestauern nicht etwa nur als schlichter Audi, sondern voller Ehrfurcht als „der Quattro“.



Quattro-Cockpit: wenige Instrumente



Quattro-Sessel: viel Komfort



Quattro-Rücksitze: viel Platz