

## ien mit fünf Varianten und zwei Motoren mit 13 Varianten



### AUDI COUPÉ

Von den Abmessungen her muß man das Coupé eigentlich als Fließheck-Limousine (Audi 80 Avant) sehen. Denn Radstand, Länge, Breite und Höhe entsprechen nahezu den Limousinen-Maßen. Entsprechend ist auch

das Platzangebot für fünf Passagiere ausreichend. Das Coupé, ab kommenden Herbst wahlweise mit den umfangreichen GL- oder GT-Ausstattungsvarianten lieferbar, bietet drei Motorisierungsmöglichkeiten: Entweder den 1,6-Liter-Vierzylinder mit 55 kW (75 PS) oder die Zweiliter-Fünfzylinder

mit 66 kW (90 PS) oder 85 kW (115 PS). Wenn dies nicht reicht, der muß zum Audi Quattro Coupé greifen, dessen 2,2-l-Fünfzylinder-Turbo-Aggregat 147 kW (200 PS) produziert und dessen Allrad-Antrieb für Exklusivität sorgt. Zum Preis von rund 45 000 Mark.



### AUDI 200

Das Flaggschiff des Audi-Programms startet erst in einigen Wochen. Es basiert in den wesentlichen Abmessungen auf dem Audi 100, wurde jedoch durch einen repräsentativeren (?) Bug und umfangreichere

Ausstattung aufgewertet. So gehören beispielsweise die Servolenkung und elektrische Fensterheber zum serienmäßigen Lieferumfang. Als Kraftquellen dienen der vom Audi 100 bekannte 2,2-Liter-Fünfzylinder mit Benzineinspritzung. Er leistet 100 kW (136 PS). Sowie der auf diesem Einspritzmotor

aufbauende Turbomotor, der es auf 125 kW (170 PS) bringt. Mit diesem derzeit einzigen Turbomotor im Angebot deutscher Limousinen soll es der Audi 200 auf eine Höchstgeschwindigkeit von knapp über 200 km/h bringen. Der Preis dieses stärksten Fronttrieblers: 30 550 DM.

Turbomotor erstaunliche Verbrauchswerte vorweisen kann. Bei konstant 90 km/h sollen 7,5 Liter, bei 120 km/h 10,0 und im Stadtzyklus 15,5 Liter durch die Einspritzanlage fließen.

Diese günstigen Werte imponieren (sollten sie stimmen) um so mehr, als bekannt ist, daß der Quattro rund 250 kg schwerer wurde als das normale Fünfzylinder-Coupé (1020 kg) – ein Tribut an die aufwendige Technik.

Viel Aufwand betreibt Audi auch mit der Optik: Bug- und Heckspoiler, Kotflügelverbreiterungen und ange-

deutete Trittbretter geben dem Quattro sein unverwechselbares Gesicht, das jedoch bald kopiert werden dürfte.

Zur Ausstattung: Obwohl der Quattro bald als spartanisch möbliertes Rallyegerät von Audi eingesetzt wird (Hannu Mikkola soll seine ersten Probefahrten begeistert absolviert haben), kommt der Serien-Quattro sehr gediegen auf den Markt. Servolenkung, Sportsitze mit Höhenverstellung, Lederlenkrad, Teppichboden im Passagier- und im Gepäckraum – das alles gehört zur Serienausstattung. Bei

einem vermuteten Grundpreis von rund 45 000 Mark sicherlich auch nicht zuviel verlangt.

Wieviel? Jawoll! Ein Audi für 45 000 Emmchen. Sind die Ingolstädter jetzt vollends ausgeflippt? Erst einen 200 Turbo und dann ein Fünfundvierzig-Mille-Coupé! Nun, wenn auf dem Automarkt nicht ganz böse, unvorhersehbare Dinge passieren, darf man den Optimismus der Audi-Mannen teilen: Gediegene Technik findet immer Abnehmer. Denn zum Glück gibt's ja das Kind im Manne. **Gernot Röthig**