



Sachlich und sportlich nüchtern präsentiert sich der Innenraum des 200 PS-Audi Quattro

ein ungewöhnliches Bauteil aus: Auf der rechten Seite schimmern die Umrissse des Ladeluftkühlers durch. Er verhilft dem Fünfzylinder-Turbomotor zu 30 PS Mehrleistung (200 statt 170 PS), ohne daß die Einspritzmaschine sonst mechanisch verändert werden mußte.

Der Innenraum des Quattro entspricht dem Audi-80 Coupé. Vierspeichen-Lenkrad vom großen 200 Turbo, ebenso das Fünfgang-Sportgetriebe. Neu sind die schalenförmigen Sportsitze vorn. Das weit nach hinten gezogene Quattro-Dach sorgt dafür, daß ein wirklicher Viersitzer (in den Zulassungspapieren sogar Fünfsitzer) entstanden ist und nicht etwa ein hinten arg beengter 2+2.

Das einzig ungewohnte Instrument des Quattro befindet sich auf der Mittelkonsole direkt unter dem Radio, vor der Knüppelschaltung. Es signalisiert rechts und links je zwei stilisierte Antriebs-Achsen. In der Mitte des Symbols je eine grüne Signallampe. Das ist die Anzeigetafel für die Differentialsperren. Auch hier verwirklicht die Audi-Ingenieure etwas Neues, denn die Sperren können bei voller Fahrt ohne Gefahr für die Straßenlage eingelegt werden.

Was diese Autos leisten, merkte ich schon bei meiner ersten Fahrt. Die Schneedecke auf der Paßstraße war festgefahren. Glatt. Zwischen durch gefährliche „Eisäugen“ vom in der Mittags-sonne bergabnennenden

Schmelzwasser. Touristenautos krochen hoch mit Schneeketten. Viele Fahrer hatten Schweiß auf der Stirn. Ob Front- oder Heckantrieb, die Straßenverhältnisse geboten äußerster Vorsicht, Schleichtempo, bloß nicht zuviel Kraft auf die Räder bringen – bei Normal-Autos.

Ich ließ die Muskeln der 200 PS spielen. Übrigens: Sie klingen im Quattro noch leiser als im 200 Turbo. Ich fuhr mit zwei Dritteln der Kraft an. Kein Durchdrehen der Räder, kein Springen, kein Versetzen, schnurgeradeaus laufend begann der Quattro die Auffahrt. Die ersten tausend Meter fuhr ich noch verhalten, dann bekam ich immer mehr Mut. Die unterbewußt eingespeicherten Fahrerfahrungen, wann ein Auto ausbricht, wann es übersteuert, wann es untersteuert, schien im Quattro nicht zu gelten.

Die Touristen schüttelten den Kopf oder ballten die Fäuste, als ich mit einer staubenden Schneeschlepp hinter mir vorbeiflog. Sie fuhren Tempo 30, ich aber 150 und mehr. Bremsen vor Kurven. Kein Problem. Der Quattro verzögerte wie auf Schienen. Der Quattro sitzt angegossen wie nach Maß. Ich fuhr immer noch sauber Strich, wo man bei anderen Hochleistungsautos längst zaubern oder driften muß.

Dann ein tiefverschneiter Hohlweg. Rechts und links je 20 Zentimeter Breite zum Manipulieren, sonst meterhohe Schneewände. Das

Ganze hatte mehr Ähnlichkeit mit einer Bobbahn.

Ein normal angetriebenes Auto wäre auch unter einem trickreichen Fahrer nach wenigen Metern gescheitert. Im Quattro schoß ich hinauf und wieder herunter. Und jedesmal noch ein Stückchen schneller. In den Kurven habe ich nicht ein einziges Mal die Schneewälle rasiert, so wie es Rallye-Piloten mit Minis, Saabs oder Porsches getan hätten. Wenn es alzu arg wurde, ließ ich vorsorglich eine der Sperren mit Klick einrasten.

Hinter vorgehaltener Hand raunten die Audi-Versuchsingenieure: Das Auto tut das alles auch mit Sommer-Gürtelreifen. Die Erprobungsträger hatten Goodyear-Winter-Gürtelreifen 205/60 VR 15, die einen hervorragenden Eindruck machten.

Schneeketten, Antiblockier-Bremssystem, das kann man beim Quattro getrost vergessen. Erfährt immer mit Allradantrieb. Kein Gefummel mit Vorgelegen und Umschalthebeln wie beim Niva oder Landrover.

Audi-Technik-Boß Piëch hat natürlich viel mehr mit dem Quattro-Konzept vor als nur eine Minderheit von gut betuchten Exoten-Fahrern ein neues elitäres Spielzeug für 45000 bis 47000 Mark zu geben.

Piëch hat eine Dreifach-Strategie, die er mit Rückendeckung von Konzern-Chef Toni Schmücker in Wolfsburg Schritt für Schritt durchsetzen wird:

1. Der Audi Quattro soll dem etwas betulichen Audi-Image auf die Sprünge helfen (Sieh' mal einer an, was die tüchtigen Jungs in Ingolstadt alles können).

2. 1980 sollen erst einmal 400 Quattro gebaut werden, die für die Homologation in der Gruppe 4 nötig sind. Im Versuch laufen bereits Turbomotoren, die ohne Erhöhung des Hubraums von 2,2 Litern bis zu 350 PS Leistung liefern. Mittelfristiges Ziel des ehrgeizigen Audi-Managers: Nach Probeinsätzen Kampf mit den Giganten Mercedes, Ford, Fiat, Opel und Renault um die Rallye-Weltmeisterschaft 1981.

3. Schlägt der Quattro ein, denken die Audi-Manager und die Konzern-Herren in Wolfsburg an eine Volksausgabe des Quattro für Normalverbraucher. Gleiche Fahrwerkstechnik, aber nur mit 136-PS-Einspritzmotor für 25000 bis 27000 Mark. Start: Ende 1982. H. H.

## TECHNISCHE DATEN AUDI QUATTRO

**Motor:** Fünfzylinder-Reihemotor mit Absaugaufleitung und Ladeluftkühlung, Bohrung x Hub 79,5 mm x 86,4 mm, Hubraum 2144 cm<sup>3</sup>, Verdichtungsverhältnis 10,1. Gemischauferbereitung Jet-Ketronic, max. Ladedruck 0,85 bar bei 3500 U/min, max. Leistung 200 PS (147 kW) bei 5500 U/min, max. Drehmoment 285 Nm bei 3500 U/min.

**Elektrische Anlage:** Vollelektronische Transistorzündung mit Ladelufttemperatur- und Kennfeldsteuerung.

**Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchrisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe und synchronisierter Rückwärtsgang, integriertes Vorderachs-differential, zusätzlich sperrbares Zwischendifferential, sperrbares Hinterachsdifferential und Kardanwellen.

**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung vorn und hinten durch Federbeine und untere Dreiecksquerlenker, vorn mit spurstabilisierendem Lenktrillradius, Hilfsrahmen und Querstabilisator vorn und hinten, Zweikreis-Schobenbremse mit hydraulischem Bremskraftverstärker und lastabhängigem Bremskraftregler.

**Felgen und Reifen:** LM-Felgen 15 x 15, Niederquerschnittsreifen 205/60VR15

**205/60VR15:** Höchstgeschwindigkeit über 220 km/h, Beschleunigung 0-80 km/h in 4,9 Sek., 0-100 km/h in 7,1 Sek.

**Kraftstoffverbrauch:** Stadtzyklus - 15,7 Liter/100 km, konstant 90 km/h - 7,9 Liter/100 km, konstant 120 km/h - 10,4 Liter/100 km, Mischwert - 11,3 Liter/100 km, Tankinhalt 92 Liter.

**Abmessungen und Gewichte:** Radstand 2524 mm, Spurweite vorn 1421 mm - hinten 1458 mm, Höhe 1344 mm, Leergewicht 1290 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1760 kg.