

Test Audi Quattro

mationssystem mit elektronischen Anzeigen, Bordcomputer und sprechender Check-Kontrolle. In diesem Jahr wurde er zusätzlich durch ein sportlicheres Fahrwerk mit straffer Abstimmung und breiter Bereifung modifiziert.

Die erste Begegnung mit dem aktuellen Quattro, der formal und technisch ansonsten weitgehend unverändert ins fünfte Produktionsjahr geht, entbehrt nicht einer Überraschung. Denn hat man sich auf dem Fahrersitz niedergelassen, fällt der Blick nicht – wie in sportlichen Autos üblich – auf ansehnlich gestaltete Rundinstrumente. Vielmehr tut sich an deren Stelle ein gähnendes schwarzes Loch auf. Nach der Höchstgeschwindigkeit forschende Kinder werden ihre Nasen künftig also vergeblich an den Quattro-Scheiben platt drücken: Nicht eine einzige Ziffer ist auszumachen.

Dieses Bild ändert sich mit der Drehung des Zündschlüssels:

zeug-Cockpit, dient zur Kontrolle aller Leuchtsegmente. Und warum zeigt der Tachometer dabei nicht 888 km/h an? Weil das linke obere Segment im ersten Zahlenfeld aus Kostengründen eingespart wurde. 399 lautet also die theoretische Höchstgeschwindigkeit des Tachometers – für den Quattro vorerst genug.

Beim Fahren zeigt sich dann rasch, daß es mit der Funktionalität der elektronischen Instrumente nicht weit her ist. Das nervöse Auf und Ab der

Vorzüge

- Ausgezeichnete Traktion
- Sehr gute Fahrleistungen
- Günstiges Raumangebot
- Bequeme Sitze

Nachteile

- Unübersichtliche Karosserie
- Wenig funktionelle Instrumente
- Hoher Benzinverbrauch
- Eingeschränkter Federungskomfort

Mängel am Testwagen

- Motor springt in warmem Zustand schlecht an



Ganz in Schwarz: Instrumententafel im Quattro

zungssymbole in der Mittelkonsole erlischt. Da hilft nur der Druck auf den Helligkeitsregler, wodurch alle Instrumente mit Ausnahme des Tachometers ausgeschaltet werden.

Zu dem modernen Info-System im Quattro zählt auch ein mittels Taste gesteuerter Bordcomputer, der Auskunft über Uhr- und Fahrzeit, Durchschnittstempo, Reichweite der Tankfüllung sowie Durchschnitts- und Momentan-Verbrauch gibt. Außerdem wird der Fahrer akustisch betreut. Schon kurz nach dem Anlassen des Motors ertönt der Gong, und eine penetrante Frauenstimme fordert auf: „Bitte Sicherheitsgurt anlegen“. Üblicherweise wird auf Störungen nur einmal verbal hingewiesen. Aber auf die sensible Elektronik ist nicht immer Verlaß. Als das Scheibenwaschwasser beim Testwagen einmal zu Neige gegangen war, ertönte in drei- bis vierminütigem Abstand fortwährend die Ansage „Bitte Waschwasser nachfüllen“. Nicht selten kommt die Aufforderung „Bitte Licht ausschalten“ auch noch nach dem Aussteigen und Löschen der Leuchten.

Mit Ausnahme kleiner Änderungen wie Drehschalter fürs Hauptlicht, neue Knöpfe und Symbolik für Heizung und Lüftung und dem modifizierten Armaturenbrett blieb der Quattro-Innenraum ansonsten weitgehend unverändert. Das gilt auch für die Antriebseinheit: Der kultivierte und drehfreudige 2,2 Liter-Fünfsylinder mit Turbolader und Ladeluftkühlung geht ab etwa 3000 Touren so beherrscht zur Sache, daß mangelndes Temperament wahrlich kein Thema ist. Der Quattro hat davon genug zu bieten, um auch als potenter Sportwagen durchgehen zu können. Lediglich wenn Durchzugskraft bei sehr niedrigen Drehzahlen gefragt ist, hapert es ein wenig wegen des dann noch geringen Ladedrucks. Etwas kaschiert wurde dieses konzeptionsbedingte Handicap beim neuen Modell durch die Reduzierung der

Ausstattung und Preise

Audi Quattro

Grundpreis: DM 69 595,-
Serienausstattung:

- Allradantrieb mit sperrbarem Zwischen- und Hinterachs-Differential
- Außenspiegel rechts und links elektr. einstellbar
- Bordcomputer
- Check-Control
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Gefönte Scheiben
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- Leichtmetallräder

- Lenkrad lederbezogen
- Metallic-Lackierung
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Servolenkung
- Verbundglas-Frontscheibe

Zustausstattung: DM

- Antiblockier-System 3 654,-
- Ausstelldach 958,-
- Fensterheber elektr. betätigt 780,-

- Geschwindigkeits-Regelanlage 596,-
- Heckscheiben-Reinigungsanlage 343,-
- Klimaanlage 2 129,-
- Lederausstattung 2 806,-
- Vordersitze elektr. beheizbar 376,-
- Wärmedämmendes Glas 376,-
- Zentralverriegelung 377,-

Schlagartig kommt grünes Licht ins triste Dunkel. Alle im Display vereinigten Segmente leuchten für drei Sekunden auf, der digitale Tachometer zeigt 288, die Uhr 28:88 an, sämtliche Leuchtbalken der Pseudo-Analoganzeigen (Drehzahlmesser, Wassertemperatur und Ladedruck) werden aktiviert. Diese sogenannte Checkphase, eine Anleihe aus dem Flug-

Leuchtbalken bei den pseudo-analogen Anzeigen und das ruckartige Wechseln der aktivierten Ziffersegmente bei den Digitalanzeigen wirkt weit weniger beruhigend als die fließenden Bewegungen analoger Zeigerinstrumente. Erschwerend kommt hinzu, daß man sich mit einem raschen Blick nicht mehr umfassend informieren kann. Dazu muß

man schon genauer hinsehen als es erforderlich ist, um Zeigerstellungen auszumachen.

Bei Dunkelheit spiegelt sich das intensiv ausgestrahlte Grün in der Frontscheibe und blendet. Wird die Instrumentenbeleuchtung auf das Minimum reduziert, nimmt der Belästigungsgrad nur geringfügig ab, aber die Beleuchtung der Hei-