

Test Audi Quattro

Übersetzungen vom dritten und vierten Gang um jeweils knapp zehn Prozent.

Auf Wunsch der Kunden haben die Audi-Techniker das Fahrwerk jetzt etwas sportlicher abgestimmt. Härtere Federarten und straffere Stoßdämpfer tragen ebenso zur Verbesserung der Straßenlage bei wie die spurverbreiternd wirkenden Achtzöller, die ausschließlich mit Pirelli P7R-Reifen der Dimension 215/50 bestückt werden. Man kann mit dem Quattro jetzt also noch etwas schneller um Kurven fahren als das vorher schon möglich war. Der Federungskomfort hat durch diese Maßnahme erwartungsgemäß nicht gewonnen, viel-

mehr dringen speziell kurze Unebenheiten und Autobahn-Querfugen deutlich stärker zu den Insassen durch als im Vorgänger-Modell. Lange Bodenwellen hingegen meistert der Audi auch mit straffer Abstimmung nach wie vor gut.

Neuerdings ist der Quattro gegen 3 654 Mark Aufpreis mit einem Antiblockier-System lieferbar, das bei Bedarf auch abgeschaltet werden kann. Nach Auffassung maßgeblicher Audi-Techniker lassen sich nämlich in einigen Situationen wie

etwa auf Neuschnee, Matsch oder Kies wegen des Keils, der sich dort vor einem rutschenden Rad bildet, mit blockierten Rädern kürzere Bremswege erzielen als mit ABS. Der Autofahrer hat also die Wahl, und man kann nur hoffen, daß er beim Abschalten von ABS auch daran denkt, daß ein satter Schneekiel vor den Vorderrädern nichts nützt, wenn ein Hindernis umfahren werden muß. Denn mit blockierten Rädern kann man nicht mehr lenken.



Mehr Sportlichkeit durch straffe Abstimmung und breitere Reifen

Das Bremsgefühl im Quattro läßt wegen ausgeprägter Teigigkeit zu wünschen übrig. Das Faustsattelsystem als solches und die nicht steif genug dimensionierten Bremsattel sind dafür die Ursachen.

Die Vorzüge des Allradantriebs sind hinlänglich bekannt – eine sehr gute Traktion beim Beschleunigen durch gleichmäßige Kraftverteilung auf vier statt zwei Räder. Das erspart dem Quattro-Fahrer jedoch nicht den Kauf von Winterreifen. Denn mit den serienmäßigen ungewöhnlich breiten VR-Reifen ist auf Schnee nur ein beschwerliches und zudem riskantes Fortkommen gewährleistet, das ganz besonders durch mangelhafte Seitenführung und geringe Verzögerung beim Bremsen erschwert wird. Mit VR-Reifen mangelt es nämlich an der Nahtstelle aller Traktion ganz beträchtlich – zwischen Fahrbahnoberfläche und Reifen. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, denn der sportliche Pirelli P7R benötigt wenigstens ein paar Plusgrade Lauf- flächentemperatur, um gut zu greifen. Ein entsprechender fettgedruckter Reifenhinweis in der Bedienungsanleitung wäre dringend angebracht.

Gegenüber seiner Ur-Version hat der aktuelle, mittlerweile fast 70 000 teure Quattro drei wesentliche Neuerungen aufzubieten: das sportlichere Fahrwerk, das ABS-System (gegen Aufpreis) und eine geballte Ladung Informations-Elektronik – letztere ist ganz gewiß keine Technik für einen weiteren Vorsprung.

Technische Daten und Meßwerte

Audi Quattro

MOTOR
Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader (KKK K 26) und Ladeluftkühlung, vorn längs, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektrische Kraftstoffpumpe, vollelektronische Transistorzündanlage.

Leistung 147 kW (200 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 68,5 kW/L (93,3 PS/L), Hubraum 2144 cm³, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 7,0:1, maximales Drehmoment 285 Nm bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,8 m/s, max. Ladedruck 0,85 bar, Ölinhalt Motor 4,0 L, Kühlsystem-Inhalt 9,3 L, Batterie 12 V 63 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Allradantrieb, integriertes Vorderachsdifferential, Zwischendifferential und Hinterachsdifferential sperrbar, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.

Übersetzungen: I. 3,600, II. 2,125, III. 1,458, IV. 1,071, V. 0,778, R. 3,500, Achsantrieb

3,889:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 37,6 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Fünfsitziges Coupé mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex (c_w x A) 0,80.

Vorn und hinten Einzelaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn belüftet), Antiblockier-System, Bremskraftverstärker, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreiße 8 J x 15, Reifen- gröÙe 215/50 VR 15.

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5900/min, V. Gang)

	222 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	3,5 s
0– 80 km/h	5,0 s
0–100 km/h	7,4 s
0–120 km/h	10,0 s
0–140 km/h	13,6 s
0–160 km/h	19,1 s
0–180 km/h	26,4 s
0–200 km/h	40,7 s
400 m mit steh. Start	15,1 s
1 km mit steh. Start	28,0 s
Elastizität	
40–100 km/h (IV. Gang)	16,8 s
60–120 km/h (V. Gang)	21,7 s

Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv
50 km/h	48 km/h
100 km/h	92 km/h
130 km/h	121 km/h
160 km/h	149 km/h
180 km/h	164 km/h
200 km/h	184 km/h
Kilometer- zählerabweichung	+6,0%

INNENGERÄUSCH	
Bei 50 km/h	62 dB(A)
Bei 100 km/h	66 dB(A)
Bei 130 km/h	71 dB(A)
Bei 140 km/h	72 dB(A)
Bei 160 km/h	74 dB(A)
Bei 180 km/h	77 dB(A)
Bei 200 km/h	81 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH	
Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)	
Bei 90 km/h im V. Gang	7,7
Bei 120 km/h im V. Gang	9,9
Stadtverkehr	15,4
Verbrauchswerte im Test	
(Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	12,8
Maximalverbrauch	21,2
Landstraße ca. 80 km/h Ø	16,5
Autobahn ca. 150 km/h Ø	18,1
Testverbrauch	16,4
Kraftstoffart	Super

LENK- UND PEDALKRÄFTE	
Lenkung im Stand	40 N
Lenkung bei Fahrt	34 N
Kupplungspedal	140 N
Gaspedal	20 N
Bremspedal bei 80%	
Verzögerung	160 N