



Welche Zukunft hat der Audi Quattro?

Lange Zeit bestand der Verdacht, der Audi Quattro würde das „technisch höchststehende Geisterauto der Welt“ werden (Bemerkung eines Konkurrenz-Technikers, der den Vierradantrieb für ein Straßenauto völlig ablehnt). Nach der verfrühten Präsentation auf dem Genfer Salon im März 1980 kam der Prestige-Audi bald wieder aus dem Gespräch. Erste Lieferzusagen auf Ende Mai wurden zurückgezogen; wegen der allgemeinen Audi-Probleme schien der Quattro aufs Abstellgleis zu geraten.

Mittlerweile herrscht Klarheit. Am 27. November 1980 holten 73 ausgewählte Händler aus dem gesamten Bundesgebiet je einen Wagen in Ingolstadt ab. Im Frühjahr 1981 beginnt der Export in die wichtigsten europäischen Länder; voraussichtlich im Mai werden die ersten US-Käufer beliefert.

Zehn Quattro entstehen pro Tag in einer Sonderhalle, gebaut von ausgesuchten Spezialisten. Audi-Vorstandschef Dr. Wolfgang R. Habel teilte mit, daß zunächst einmal 3000 Quattro geplant sind – was ohne Unterbrechungen mindestens bis Frühjahr 1982 dauern würde.

Die Lieferverzögerung von einem halben Jahr war nötig, um die Coupé-Karosserie auf den Qualitätsstandard der 50 000 Mark-Klasse zu bringen. mot absolvierte mit einem Serien-Quattro (Nummer 78, aus der ersten Novemberhälfte 1980) eine ausgiebige Probefahrt. Sie bestätigte, daß gegenüber den handgefertigten Prototypen vieles verbessert wurde: auffallend geringe Windgeräusche der Karosserie, tadellos eingepaßte Tür-, Seiten- und Dachverkleidungen, präzise Schaltung und erstklassige Scheibenwischer.

Die Fahrt über genau 402 Kilometer ergab einen Durchschnittsverbrauch von 14,2 Liter, Super natürlich – angemessen für ein Viersitzer-Coupé mit immerhin 147 kW (200 PS). An dem Testtag im Dezember herrschte übles Wetter: strömender Regen, starker Wind, verschneite und vereiste Nebenstrecken im Mittelgebirge – normalerweise sehr unangenehme Bedingungen, speziell für ein so starkes Auto. Der Quattro aber konnte die werksinterne Parole „Sauwetter ist Quattro-Wetter“ eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die Traktion gerade auf nassen Straßen verblüfft immer wieder; im Schnee bremsst eher der aufschabende Bugspoiler als die Reifenhaftung (selbst mit normalen VR-Reifen, hier Goodyear NCT) das Vorwärtsskommen. Mit zugeschalteten Sperrdifferentialen (getrennt vorn/hinten) wurden Steigungen bewältigt, die

selbst für Heckmotor-Fahrzeuge wie VW Käfer oder Porsche 911 ohne Ketten unüberwindbar sind.

Die große Frage zur Quattro-Zukunft bleibt jedoch, ob die kantige, fast klobige Karosserie genügend Käufer anzieht, die sonst einen Porsche, ein BMW-Coupé oder einen Mercedes SLC wählen würden. Die Reize des Quattro müssen im wahrsten Sinn des Wortes erfahren werden; er ist ein Renommierstück hinsichtlich seiner speziellen Technik – weniger durch seine Form oder die eher zu dunkel geratene Innenausstattung. Der Quattro-Verkaufserfolg ist auf längere Sicht wohl davon abhängig, ob er sich einen Platz in der „high society“ sichern kann. Mit 49 900 Mark kostet das schnellste und stärkste Modell des VW-Konzerns exakt soviel wie das Porsche 911 SC Coupé.