genug aufgehoben, um mehr als nur einen Kurzstreckentrip mitzumachen.

Daß auch lange Reisen schnell genug vonstatten gehen, dafür sorgen die 200 PS (147 kW) des vor der Vorderachse eingebauten Turbomotors. Jener ist freilich kein Unbekannter. Er stammt im Prinzip von jenem Fünfzylinder-Aggregat ab, das im Audi 100 als Einspritzer mit 136 PS (100 kW) Dienst tut und im Audi 200 T als aufgeladene Turbomaschine 170 PS (125 kW) abgibt.

Für den Quattro wurde es freilich modifiziert, denn eine spezifische Leistung von 93 PS pro Liter ist auch für einen Turbomotor kein Pappenstil. Um sie zu erzielen, waren Änderungen am Ansaugtrakt, eine vollelektronische Hitachi-Zündanlage sowie ein Ladeluftkühler notwendig. Vor allem letzterer ist für die Leistungssteigerung verantwortlich, da er die Ladeluft um bis zu 60 Grad abkühlt und so für eine wesentlich bessere Füllung sorgt.

Eine großvolumige Auspuffanlage, ganz aus rostfreiem Material, läßt die vom Turbolader entspannten Abgase durch zwei Endrohre ins Freie. Der dabei hörbare sonore Sound läßt Reminiszenzen an jene bulligen amerikanischen V 8-Motoren aufkommen, die heute fast schon der Vergangenheit angehören.

Ähnlich wie ein V 8 fühlt sich der Turbomotor im Audi Quattro an. Von der zwar geringen, auch für einen Turbo typischen Ansprachevergerung abgesehen, legt sich die Maschine in dem immerhin fast 1300 kg schweren Coupé kräftig ins Zeug. Eine Zeit von 7,1 Sekunden für die Beschleunigung auf 100 km/h nennt das Werk, und der Fahreindruck entspricht durchaus dieser Werksangabe. Natürlich geht es über 100 km/h noch zügig weiter, und die versprochenen 220 km/h Spitze schienen dem noch aus dem Versuchsfuhrpark stammenden Testwagen keine Mühe zu bereiten.

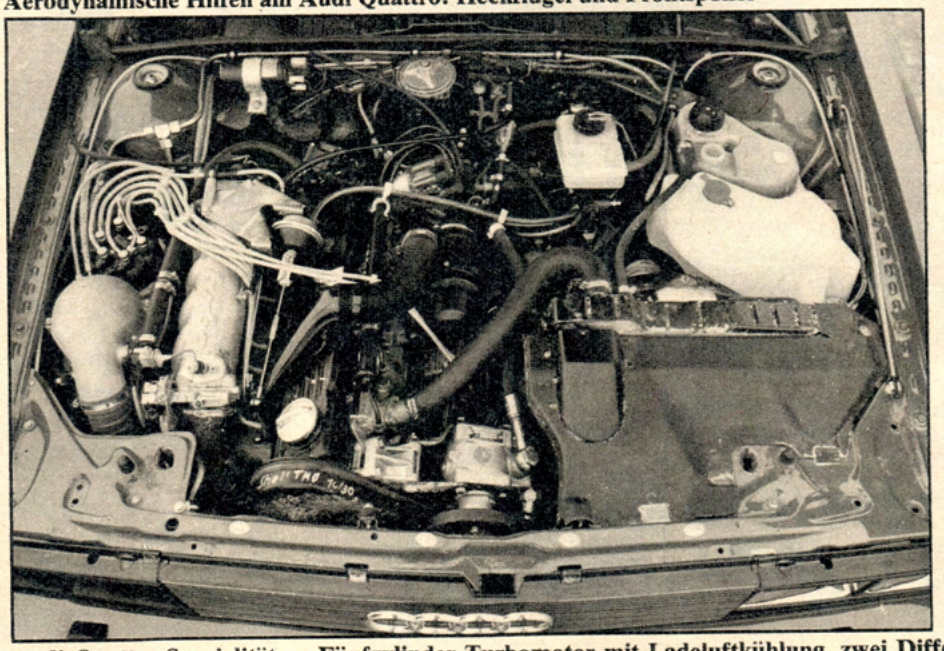
Der Clou des Ganzen ist jedoch zweifellos der Allradantrieb. Obwohl jener permanent und nahezu unmerklich mitläuft, prägt er Anfahrverhalten und Fahreigenschaften des Quattro entscheidend.

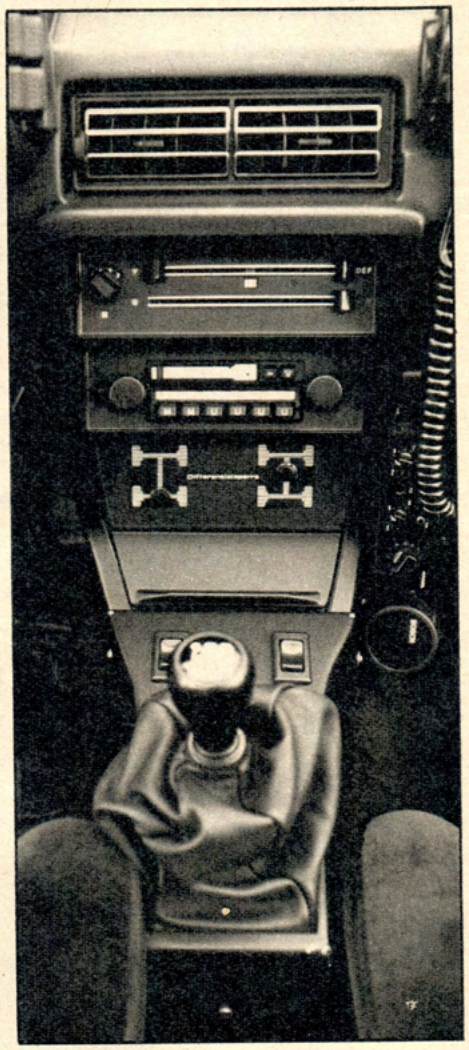
Ganz gleichgültig, ob man auf trockenem oder feuchtem Untergrund, auf losem oder schmierigem Boden voll startet, stets setzt sich das vierradgetriebene Coupé mit bemerkenswerter Vehemenz in Bewegung. Es gibt kaum ein Durchdrehen der Treibräder und kein Ausbrechen des Hecks; der Wagen beschleunigt einfach so, als würde er von einer starken Seilwinde gezogen.

Dieser Effekt verstärkt sich noch, wenn beispielsweise auf glattem Untergrund das zentrale und das hintere Differential gesperrt werden. Die normalerweise selten notwendigen Sperren lassen sich durch zwei auf dem Mitteltunnel placierte Hebel auch während der Fahrt betätigen.

„Die Traktionsvorteile des Allradantriebes wären für uns jedoch noch kein ausreichender Grund gewesen, den

Aerodynamische Hilfen am Audi Quattro: Heckflügel und Frontspoiler





Audi Quattro-Spezialitäten: Fünfzylinder-Turbomotor mit Ladeluftkühlung, zwei Differentialsperren