

reichen. Noch ist er aber nur eine Studie. Doch wenn er in Serie gehen soll, dann ohne Kompromisse. Unter der scharf gezeichneten Karosserie verbirgt sich die Bodenplatte des Audi RS 5 – mit 150 Millimeter kürzerem Radstand.

## ALUMINIUM UND KARBON

Statt der Stahlblechkonstruktion des RS 5 wird der neue Quattro über eine Aluminium-Spaceframe-Konstruktion verfügen. Die Anbauteile sind überwiegend aus Aluminium gefertigt – Motorhaube, Heckklappe und der ausfahrbare Spoiler bestehen aus edlem, hochfestem Karbon. Die Rohkarosserie des Coupés soll so lediglich 159 kg wiegen. Aus Stahl wäre sie fast doppelt so schwer.

Wie beim Kurz-Quattro von 1984 ist der Motor auch beim Concept Charaktersache. Audi verzichtet auf den V8 des RS 5 und verpflanzt den Fünfzylinder-Turbo des Audi TT RS unter die Haube des Concept. Allerdings nicht quer, sondern längs – Tradition verpflichtet. Und die Ingenieure schöpfen das Leistungspotenzial des Fünfzylinders weiter aus. Statt der 340 PS im TT bringt es das Triebwerk im Concept auf 408 PS. So rangiert der neue Quattro mit einem Leistungsgewicht von 3,4 Kilogramm pro PS auf dem Niveau des Audi R8 V10 mit 525 PS und deklassiert seinen gleich schweren Urahn deutlich.

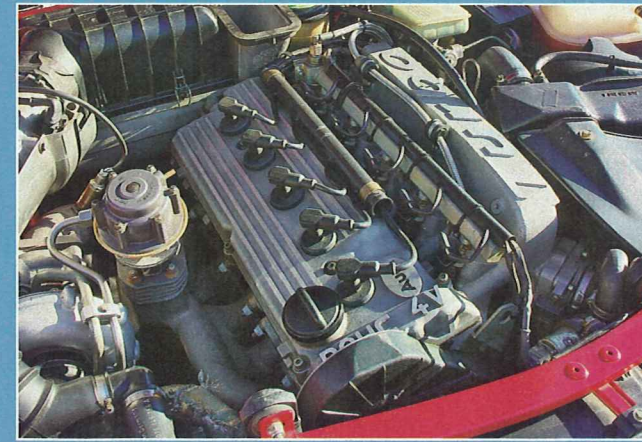
Und das beste am Audi Quattro Concept ist: Er fährt bereits. Zum ersten Fahrtermin hat Audi sein Vorbild aus den 80ern mitgebracht. Noch stehen beide friedlich nebeneinander in der Garage und warten auf die gemeinsame Ausfahrt. Dann Zündung! Egal ob die fünf Zylinder des Kurzen von damals oder die des Neuen ihren typischen rauhen Klang entfalten – so muss sich ein Quattro anhören. Eine ganz spezielle Form der Laufkultur, die in jedem Vergleichstest mit Punktabzug bestraft werden würde, aber dafür das Blut in Wallung bringt. Geschaltet wird in beiden manuell. Auch beim Neuen verzichtet

**WWW.AUTOZEITUNG.DE**  
Weitere Faszinationen gibt es unter [autozeitung.de/faszination](http://autozeitung.de/faszination)



**ANTRIEB** 5-Zylinder, 4-Ventiler, längs eingebaut, Direkteinspritzer, Abgasturbolader mit Ladeluftkühler, 300 kW/408 PS bei 5400 bis 6500 /min, 480 Nm bei 1600 bis 5300 /min, manuelles 6-Gang-Getriebe, permanenter Allradantrieb, Sperrdifferenzial h.  
**AUFBAU+FAHRWERK** Zweitüriges Coupé, Aluminium-Spaceframe, Anbauteile teilweise aus hochfestem Karbon;

vorn: Fünflenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn Dämpfer, Stabilisator; ESP  
**ECKDATEN** Länge/Breite/Höhe: 4280/1860/1330 mm; Radstand: 2600 mm; Leergewicht: 1300 kg; Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 3,9 s; Höchstgeschwindigkeit: k. A.; EU-Verbrauch: 8,5 Liter auf 100 Kilometern  
**PREIS** noch keine Angabe



**ANTRIEB** 5-Zylinder, 4-Ventiler, längs eingebaut, Abgasturbolader mit Ladeluftkühler, 225 kW/306 PS bei 6700 /min, 350 Nm bei 3700 /min, manuelles 5-Gang-Getriebe, perm. Allradantrieb, Sperrdifferenzial hinten  
**AUFBAU+FAHRWERK** Zweitüriges Coupé, selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit Anbauteilen aus glasfaserverstärktem Kunststoff und mehrschichtigem

Kevlargete mit Verstärkungen aus Aluminium; vorn/hinten: McPherson-Federbeine, Querlenker, Querstabilisator  
**ECKDATEN** Länge/Breite/Höhe: 4160/1780/1340 mm, Radstand: 2224 mm; Leergewicht: 1290 kg; Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 4,9 s, Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h, EU-Verbrauch: 14,8 Liter auf 100 Kilometern  
**PREIS** 203 000 Mark (1984)



Ausgestellte Radhäuser, schwarze Heckblende und -spoiler, kurzer Radstand – der Quattro Concept zitiert den Sport Quattro

Audi auf ein Doppelkupplungsgetriebe. Hier liegt alle Macht in den Händen und Füßen des Fahrers. So wie damals, als Walter Röhrl das 600-PS-Flügelmonster beim Race of the Clouds am Pikes Peak virtuos in Rekordzeit den Berg der Berge hinauftrieb.

## QUATTRO HEISST TRAKTION

Dieses Mal ist es zwar nicht der Pikes Peak, sondern eine kurvenreiche Straße durch einen Canyon bei Malibu. Aber es fühlt sich nach Rekordfahrt an. Anbremsen, herunterschalten und dem herrlichen Gesang des Turbos lauschen, wenn das Wastegate-Ventil öffnet und den Überdruck ins Freie peitscht. Im Concept deutlich heftiger als im Sport Quattro.

Es stimmt, der Neue und der Alte haben zwar viel gemeinsam, aber der künftige Quattro kann alles besser. Entfesseln sich die 306 PS des Urahn erst oberhalb von 3500 Touren und explodieren nochmal bei 5000 Umdrehungen, hämmert der Neue schon ab 1600 Touren 450 Newtonmeter durch den Antriebsstrang. Jeder Gaspedalbefehl gleicht einem Punch von Vitali Klitschko in die Magengrube – Volltreffer ohne Ansatz.

Quattro stand und steht für Traktion. Damit verblüffte schon der Ur-Quattro. Permanenter Allradantrieb, bei dem sich Mitten- und Hinterachsdifferenzial manuell sperren lassen, sorgen bei ihm für überlegenen Grip. Beim Concept erfährt der Begriff Traktion eine neue Bedeutung. Der Neue verfügt über das selbstsperrende Kronenrad-Mittendifferenzial, das die Kraft bis zu 70 Prozent nach vorn oder bis zu 85 Prozent nach hinten leitet – im Normalbetrieb 40 zu 60 Prozent. Die Kraftverteilung erfolgt ohne Zeitverzögerung rein mechanisch. Zudem hat der neue Quattro ein Sportdifferenzial an der Hinterachse. Einlenken, den richtigen Gang eingelegt und dann einfach voll aufs Gas. Der Neue ist ganz der Alte – ein Werkzeug für Rekordfahrten. Jetzt liegt es an Audi, eine Kleinserie aufzulegen, 200 Exemplare wären eine gute Basis. Und der Name Quattro würde wieder für einen, wenn nicht sogar für den deutschen Sportwagen stehen. ■