

AUDI AG
Öffentlichkeitsarbeit
Kommunikation Produkt und Technik
D-85045 Ingolstadt
Telefon (0841) 89-32100
Telefax (0841) 89-32817

März 2003

Audi Nuvolari quattro

Kurzfassung	2
Langfassung:	
Die Vision des GT von morgen	5
Das Exterieur	5
Das Interieur	10
Der Antrieb	12
Das Fahrwerk	13
Tazio Nuvolari – Rennlegende aus Mantua	15

Kurzfassung

Enthüllung in Genf / Die Vision eines GT von morgen

Audi Nuvolari quattro

Auf dem Genfer Automobilsalon (4.-16. März 2003) zeigt die Marke Audi die neue Konzeptstudie Nuvolari quattro - die Vision eines eleganten und leistungsstarken Gran Turismo von morgen. Nuvolari quattro - das ist die Synthese aus zukunftsweisender Technologie und der Fahrdynamik eines Hochleistungs-GT mit der Audi-typischen Architektur des Designs.

Walter de'Silva, Leiter Design der Audi brand group: „Der Nuvolari quattro skizziert die Richtung, in die sich das Audi-Exterieur und -Interieur entwickeln werden. Wir kennen unsere Markenhistorie und werden diese Erfolgsgeschichte in evolutionären Schritten weiterschreiben.“

Mit dem Nuvolari quattro haben die Audi-Gestalter ein zweitüriges, 2+2-sitziges Coupé entworfen, das die Proportionen eines klassischen GT aufweist: 4,80 Meter lang und 1,92 m breit misst die Karosserie bei einer Höhe von 1,41 m. Der Radstand beträgt 2,89 m. Flach geduckt, mit langem Vorderwagen und kräftiger Heckpartie, dazu mit betont kurzen Überhängen - so signalisiert der Nuvolari schon im Stand sein Potenzial.

Die im Farbton Lunasilber lackierte Aluminium-Karosserie des Nuvolari quattro ist als Audi Space Frame ausgeführt. Eine Entscheidung, die für ein hervorragendes Leistungsgewicht sorgt und zugleich ein hohes Maß an Steifigkeit bietet: das Fundament für die außerordentlichen fahrdynamischen Qualitäten dieses GT.

Für angemessenen Vortrieb sorgt der bislang stärkste Motor, den Audi je für den Einsatz in einem Straßenfahrzeug entwickelt hat: ein 5,0 Liter großer V10 Biturbo mit FSI-Benzindirekteinspritzung. Er leistet 441 kW (600 PS) und mobilisiert ein maximales Drehmoment von 750 Newtonmetern. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der Nuvolari quattro in nur 4,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit dieses Konzeptfahrzeugs liegt bei - abgeregelten - 250 km/h.

Die bedarfsgerechte Dosierung von Leistung und Drehmoment erfolgt über ein 6stufiges Automatikgetriebe mit shift-by-wire-Technologie. Auf Wunsch kann der Fahrer die Fahrstufen aktiv mit Schaltwippen am Lenkrad wechseln.

Selbstverständlich für einen so leistungsstarken Audi ist die Kraftübertragung mit dem permanenten Allradantrieb quattro. Standesgemäß präsentiert sich die Rennbremsanlage mit den großen gelochten Bremsscheiben, ein Blickfang hinter den 9-Arm-Rädern.

Auch das Aluminium-Fahrwerk des Nuvolari quattro wird den Ansprüchen an einen Hochleistungs-Gran Turismo gerecht. Vierlenker-Vorderachse und die Trapezlenker-Hinterachse sorgen zusammen mit dem Luftfederungssystem adaptive air suspension ebenso für exzellente Handling-Eigenschaften und sportwagen-typische Agilität. Und die Luftfederung ermöglicht zugleich jenes hohe Maß an Fahrkomfort, das den Nuvolari quattro zum Langstreckenfahrzeug qualifiziert.

PAX-Räder im Format 265/720 R 560 (dies entspricht einer sichtbaren Felgenreöße von 20,6 Zoll) sorgen für hervorragende Bodenhaftung und bieten sichere Notlaufeigenschaften bei Druckverlust.

Innovative Technologie findet sich überall im Fahrzeug. Nur einige Beispiele: Die elektromechanische Parkbremse und der Schalthebel für das 6stufige tiptronic-Automatikgetriebe agieren „by wire“, also ohne mechanische Verbindung. Sowohl die leuchtstarken Frontscheinwerfer als auch die Rückleuchten sind als LED-System ausgeführt. Dabei verfügen die Rückleuchten über eine infrarotgesteuerte adaptive Regelung. Sie passt die Helligkeit der LED-Dioden an Sichtverhältnisse und Witterung an.

Für die Kommunikation mit Infotainment und Fahrzeugsystemen kommt auch im Nuvolari quattro das richtungsweisende MMI Multi Media Interface zum Einsatz: Ein System, das mit seiner ausgefeilten Ergonomie und dem intuitiv verstehbaren Bedienkonzept im neuen A8 die gesamte Fachpresse überzeugt hat.

Nach dem Debüt der Crossover-Studie Pikes Peak quattro bei der Detroit Motor Show weist Audi mit dem Nuvolari quattro zum zweiten Mal im Jahr 2003 entschieden den Weg in die Zukunft der Marke: Eine Zukunft, die im Zeichen konsequenter Sportlichkeit steht, und in der sich höchster technischer Anspruch mit unverwechselbarem Design und betonter Exklusivität verbinden.

Die Namensgebung der Audi-Studie erweist einer Rennlegende Reverenz: Tazio Nuvolari, der am 3. September 1939 in Belgrad den letzten Grand Prix-Sieg eines Auto Union-Wagens überhaupt errang. Nuvolari, 1892 in Mantua/Italien geboren und 1953 gestorben, schrieb wie kaum ein zweiter Fahrer der ersten Jahrhunderthälfte Rennsportgeschichte: Seine Tollkühnheit und sein spektakulärer Fahrstil wurden ebenso zu seinem Markenzeichen wie der gelbe Pullover, den er im Rennwagen stets trug.

Langfassung

Enthüllung in Genf/Die Vision eines GT von morgen

Audi Nuvolari quattro

Audi zeigt auf dem Genfer Automobilsalon die Konzeptstudie Nuvolari quattro, die Vision eines eleganten und leistungsstarken Gran Turismo von morgen. Sie vereint die Philosophie des künftigen Audi-Designs mit zukunftsweisender Technologie und dem fahrdynamischen Potenzial eines Hochleistungs-GT.

Mit dem Nuvolari quattro haben die Audi-Gestalter ein zweitüriges, 2+2-sitziges Coupé entworfen, das die typischen Proportionen eines klassischen GT aufweist. Die Linienführung wird geprägt von einer evolutionären Interpretation des Audi-typischen Formenfundus.

Nach dem Debüt der Crossover-Studie Pikes Peak quattro bei der Detroit Motor Show weist Audi mit dem Nuvolari quattro zum zweiten Mal im Jahr 2003 entschieden den Weg in die Zukunft der Marke: einer Zukunft, die im Zeichen konsequenter Sportlichkeit steht, und in der sich höchster technischer Anspruch mit eigenständiger Formensprache und betonter Exklusivität verbinden.

Design und innovative Technik: Das Exterieur

Gran Turismo - dieser Begriff steht als Synonym für den straßen- und langstreckentauglichen Hochleistungs-Sportwagen schlechthin. Immer wieder zählten GT-Fahrzeuge zu den faszinierendsten und schönsten Automobilen überhaupt. Denn wie keine zweite Fahrzeuggattung verbindet ein klassischer GT die Aura von Leistung und Geschwindigkeit mit einem Design, das seine Ästhetik aus sichtbarer Technologie und Form-gewordener Dynamik gewinnt.

Zu dieser Gattung zählt ohne Frage auch der im Farbton Lunasilber lackierte Audi Nuvolari quattro. Die Silhouette des 2+2-sitziges Coupés wird gleichermaßen von der langen Motorhaube und der zum kräftigen Heck hin sanft abfallenden Dachlinie geprägt. Betont flach fällt das Fensterband aus und unterstreicht damit die Proportion des 4,80 m langen, 1,92 m breiten und 1,41 m hohen Nuvolari.

Das sanft gewölbte Coupédach ruht auf betont schlanken A- und C-Säulen, die in die ansteigende Schulter des Fahrzeugkörpers münden.

Signifikant in der Seitenansicht sind die straffe, stark konturierende dynamic-line im Schwellerbereich und die markante, leicht ansteigende Schulterlinie. Diese entspringt dem Scheitelpunkt des vorderen Radhauses, setzt dessen Schwung in weitem, flach auslaufendem Bogen fort. Er steigt bis zur C-Säule dezent an und senkt sich dahinter ebenso sanft wieder abwärts, gestaltet dabei als Licht brechende Kante die Seitenfläche betont plastisch.

Front- und Heckpartie weisen sehr kurze Überhänge auf. Dies betont, zusammen mit den großen Rädern im 9-Arm-Design in den kreisrund ausgeschnittenen Radhäusern, den ausgesprochen bulligen, kompakten Eindruck der Karosserie. Eine Wirkung, die auch vom hohen, wie aus einem Guss gestalteten Heck ausgeht, wo die beiden großen ovalen Endrohre der Sportabgasanlage sichtbar auf das Potenzial des Motors verweisen.

Nicht nur konsequente formale Innovation, auch die evolutionäre Integration aktueller Linien und Formen gibt es zu entdecken: So variiert die Geometrie des Gepäckraumdeckels ebenso wie die Gestaltung des Übergangs zwischen Stoßfänger und oberem Heckabschluss charakteristische Elemente der neuesten Audi-Fahrzeuggeneration.

Dabei setzen die weit in die Seite hineingezogenen Leuchteinheiten, die eine Verbindung von Seitenpartie und Heckabschluss schaffen, einen ganz neuen, eigenständigen Akzent.

Neue Linien, ein markantes Gesicht

Walter de’Silva, Leiter Design der Audi brand group: „Der Nuvolari quattro skizziert die Richtung, in die sich das Audi-Exterieur und -Interieur entwickeln werden. Wir kennen unsere Markenhistorie und werden diese Erfolgsgeschichte in evolutionären Schritten weiterschreiben.“

Die Synthese aus Evolution und Innovation charakterisiert auch die Frontpartie des Audi Nuvolari quattro: So zitiert die Rundung der Kotflügel zum Stoßfänger hin durchaus gezielt Elemente aus der Linienführung des Audi TT - der schließlich einer der erfolgreichsten Vertreter des aktuellen Audi-Designs ist.

Der markante Singleframe-Kühlergrill ist gleichfalls die Evolution eines aktuellen Design-Motivs - er ist aus der Verbindung der beiden Doppelgrill-Segmente in der aktuellen Audi-Generation entstanden.

Ein ebenfalls neues Merkmal sind die leicht schräg gestellten, flachen Hauptscheinwerfer-Bänder des Nuvolari quattro. Sie enthalten auch eine gänzlich neue Technologie - lichtstarke Hochleistungs-LED-Leuchteinheiten. Hier verbindet sich Audi-typisch einmal mehr richtungweisendes Design mit dem für die Marke sprichwörtlichen Vorsprung durch Technik

Wegweisend: LED-Frontscheinwerfer

Weil sie weniger Bauraum benötigen als konventionelle Leuchtmittel, ermöglichen LED den Designern größere Freiheit bei der Gestaltung. Die jeweils 18 gekühlten High End-Leuchteinheiten liegen nun viel näher an der Oberfläche der gleichfalls in ihren Abmessungen reduzierten Abdeckung und lassen die gesamte Frontpartie so spürbar homogener wirken.

LED - diese drei Buchstaben bedeuten jedoch nicht nur für die Designer einen klaren Fortschritt: Sie bieten auch handfeste Vorteile wie etwa die um den Faktor 10 geringere Energieaufnahme gegenüber konventionellen Glühlampen bei einer gleichzeitig deutlich verlängerten Lebensdauer.

Damit nicht genug - denn die LED-Technologie hält für die Zukunft noch weiteres Potenzial bereit. LED-Hauptscheinwerfer werden in einer weiteren Evolutions-Stufe dynamisches Kurvenlicht möglich machen, das ohne bewegliche Teile im System auskommt. Der Lichtkegel lässt sich durch elektronisch gesteuertes Zuschalten weiterer Leuchtelemente in Breite und Ausrichtung gezielt anpassen.

Mehr Licht ins Dunkel: Adaptive LED-Heckleuchten mit Infrarotsensorik

LED sind auch unter der Abdeckung der Heckleuchten für Schluss- und Bremslicht sowie für die Blinker zu finden. Revolutionär in diesem Bereich ist dabei die Infrarotsensorik für die Heckleuchten. Sie erkennt eine Verschmutzung der Abdeckung ebenso wie äußere Einflüsse, etwa Gischt oder Nebel. Gesteuert von den Sensor-Impulsen, regelt die Steuerelektronik die Leuchtkraft stufenlos höher, wenn dies die Umweltbedingungen erfordern: ein entscheidender Schritt hin zu besserer Sichtbarkeit und damit mehr Sicherheit bei allen Witterungsbedingungen.

Bei Brems- und Blinklicht kommt zusätzlich die deutlich kürzere Ansprechzeit der LED zum Tragen. Während Glühlampen etwa 200 Millisekunden benötigen, um ihre volle Helligkeit zu erreichen, geben LED bereits in weniger als einer Millisekunde ihre volle Leistung ab.

Und auch am Fahrzeugheck erweitert der LED-Einsatz den Gestaltungsspielraum der Designer, denn Leuchtdioden benötigen weniger Raum.

Die Karosserie

Gerade bei einem Hochleistungs-GT wie dem Audi Nuvolari quattro zählt die Verbindung von konsequentem Leichtbau und hoher Karosseriesteifigkeit doppelt - zu Gunsten von Fahrleistungen und auch Schwingungsfestigkeit, einer der entscheidenden Voraussetzungen für Fahrdynamik und Komfort.

Deshalb fiel die Entscheidung für die Rohkarosserie leicht: Denn der Audi Space Frame der neuesten Generation hat sich in beiden Disziplinen, bei Leichtbau und Steifigkeit, als das beste Konzept erwiesen.

Der Audi Space Frame (ASF) des Nuvolari quattro besteht, analog zu der auch im aktuellen A8 eingesetzten Rahmenarchitektur, aus einer Kombination von Aluminium-Strangpressprofilen und -Gussteilen, die formschlüssig miteinander verbunden sind. Resultat: die Synthese von minimaler Masse und maximaler Stabilität.

Dabei bedingen die Proportionen der GT-Konzeptstudie tiefgreifende strukturelle Unterschiede gegenüber dem ASF-Pendant in der Luxuslimousine A8. Bestes Beispiel: Der Radstand des 2+2-Sitzers Nuvolari quattro fällt gegenüber der Luxuslimousine A8 um mehr als sechs Zentimeter kürzer aus. Zusätzlich zeigt sich der Vorderwagen mit der charakteristisch dominanten Motorhaube deutlich gestreckt, das Heck hingegen wirkt kompakter. Proportionen, die von den kurzen Überhängen vorn und hinten noch stärker konturiert werden.

Die Türen sind, coupé-typisch, mit rahmenlosen Scheiben ausgestattet. Alle vier Seitenscheiben lassen sich komplett versenken. Zum Öffnen des Portals gibt es eine neue Technik: Nach der Entriegelung mit einem Signal des keyless-entry-Senders im Schlüssel, öffnet sich - unterhalb der normalerweise bündig passenden Griffe - die Griffmulde nach innen. Der Greifraum ist dabei von einer LED-Einheit ausgeleuchtet.

Ambiente und Ergonomie: Das Interieur

Leder und Aluminium: Der Dialog von organischem und hochtechnischem Material bestimmt die Atmosphäre im Innenraum des Nuvolari quattro. Der Kontrast von strombolischwarzen und carraraweißen Lederelementen sowie kühler Metalloberfläche strukturiert in horizontalen Linien auch die räumliche Gestaltung von Armaturenräger, Türen und Mittelkonsole.

Vier einzelne, sportwagentypisch stark konturierte Gurtintegralsitze bieten Platz für den Fahrer und die Passagiere. Die hohe und massive, bis zum hinteren Abschluss des Innenraums durchgezogene Mittelkonsole folgt wiederum der klassischen GT-Philosophie: Fahrer und auch Beifahrer scheinen förmlich mit dem Fahrzeug zu verwachsen. Die Dreipunkt-Sicherheitsgurte sind jeweils auf der fahrzeuginneren Sitz-Seite angeschlagen.

Zur Optimierung des Insassenschutzes erfassen zwei dezent integrierte Kameras des „Out Of Position“-Airbagsystems die Sitzposition des Beifahrers und passen die Auslösung des Airbags individuell an.

Auch die Gestaltung des Instrumententrägers, der von einer halbrunden Kuppel abgedeckt wird, verbindet klassische GT-Architektur mit ausgefeilter Ergonomie. Zwei große Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl dominieren das zentrale Blickfeld. Die Mittelkonsole mit dem MMI-Display ist deutlich der Fahrerseite zugeneigt.

Höchst aufgeräumt zeigt sich die hohe Mittelkonsole. Im vorderen Bereich befinden sich die Bedienelemente der Klimaanlage und die Wahltastatur für das Telefon. Dahinter liegt, im optimalen Griffbereich, das MMI-Terminal mit zentralem Steuerknopf sowie den darum gruppierten Funktions- und Steuerungstasten: Mit dem MMI-Terminal lässt sich der Dialog mit Infotainment- und Fahrzeugsystemen führen. Ein Ergonomie-Prinzip, das beim Debüt im Audi A8 einen neuen Standard definiert und das von der Fachpresse einhelligen Beifall erhalten hat.

In nur einer Schaltgasse lässt sich der Hebel des tiptronic-Getriebes führen. Der Grund: Will der Fahrer die Gänge manuell wechseln, so kann er dies - wie im LeMans-Sieger Audi R8 - mit Schaltwippen hinter dem Dreispeichen-Sportlenkrad tun. Der Schalthebel selbst dient lediglich dem Wechsel zwischen den Ebenen P, R, und D.

Der Schaltmechanismus kommt - wie auch die Bedienung der elektromechanischen Parkbremse mittels Taster - ganz ohne mechanische Verbindung aus. Dies ermöglicht nicht nur die besonders übersichtliche Gliederung der Mitteltunnel-Oberfläche, sondern eröffnet auch neue Möglichkeiten zur Nutzung des Tunnels selbst. Dieser lässt sich nämlich im Nuvolari aufklappen und bietet im Inneren ein zusätzliches großes, für den Fahrer besonders leicht zugängliches Ablage-Volumen. Auch im hinteren Bereich der Konsole gibt es zusätzlichen Stauraum für die Fondpassagiere.

High Tech gibt es selbst am Schloss des Handschuhfachs. Dieses lässt sich nicht mit Schlüssel, sondern über eine Fingerabdruckerkennung („one touch memory“) öffnen. Ein briefmarkengroßes Sensorfeld, bestehend aus 65.000 Elektroden, erlaubt es, den Fingerabdruck einzulesen und öffnet, nach erfolgtem Abgleich mit gespeicherten Daten, das Schloss. Der Vorteil: Wer sein Fahrzeug einmal - etwa beim valet parking - fremden Personen überlässt, weiß Wertgegenstände im Handschuhfach stets sicher verschlossen.

Umlaufende Lichtbänder, die vom Armaturenräger über die Seitenverkleidung der Türen bis in den Fond reichen, sind zentrales Medium der Ambiente-Gestaltung im Nuvolari quattro. Lichtquellen sind dabei wiederum LED, deren Licht durch das Material der Leuchtenoberfläche so gestreut wird, dass eine homogene Ausleuchtung ohne Blendwirkung resultiert. Dieses Lichtdesign betont die elegante Atmosphäre des Interieurs und optimiert zugleich die ergonomischen Qualitäten des Nacht-Designs.

Auch das Gepäck reist Erster Klasse

Zur Grundcharakteristik eines Gran Turismo gehört seine Tauglichkeit als Reisewagen. Deshalb besitzt auch der Nuvolari quattro ein Gepäckabteil, das sich mit 350 Liter Fassungsvermögen selbst für die Aufnahme größerer Koffer und Reisetaschen eignet. Materialien - hochfloriger Teppich und gebürstetes Aluminium - sowie Verarbeitung sind ebenso hochwertig wie im Passagierabteil ausgeführt.

Der Antrieb

Hohe Leistung und maximales Drehmoment, Laufkultur und faszinierender Sound: Das sind die Grundcharakteristika eines perfekten GT-Aggregats. Eines Motors, der durch sein Potenzial ebenso fasziniert wie durch seine Alltags-tauglichkeit. Der 5,0 Liter Biturbo-V10 besitzt all diese Qualitäten und besticht zudem mit Biss in jeder Drehzahlregion sowie einer Drehfreude, die ihresgleichen sucht.

Dieses Aggregat mobilisiert beeindruckende 441 kW (600 PS). Entscheidenden Anteil an dieser Leistung hat die Zukunftstechnologie der Benzin-Direkteinspritzung FSI, die bereits bei den historischen Siegen bei den 24 Stunden von Le Mans 2001 und 2002 sowie in der American Le Mans Series im Renneinsatz neue Maßstäbe setzte.

Im Audi Nuvolari quattro begeistert der Zehnzylinder-Biturbo-FSI durch spontane Drehfreude und bullige Durchzugskraft in allen Drehzahlbereichen. Er beschleunigt den Gran Turismo in nur 4,1 Sekunden von Null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h abgeregelt. Das maximale Drehmoment von 750 Newtonmetern liegt bereits bei 2000/min an und bleibt über einen breiten Drehzahlbereich konstant. Das Resultat ist ein kraftvoller und überlegener Durchzug als ideale Voraussetzung sowohl für sportliche Langstreckenpassagen wie auch für Exkursionen auf kurvenreichen Pässen.

Permanenter Allradantrieb quattro

Nach wie vor konkurrenzlos ist der permanente Allradantrieb quattro, mit dem der Nuvolari quattro die Motorleistung auf die Straße bringt. quattro sorgt für ausgezeichnete Traktion und Seitenführung und minimiert den Einfluss der Antriebskraft auf das Eigenlenkverhalten. Dies ist die Voraussetzung für enorme Kurvengeschwindigkeiten und ein hohes Maß an Fahrstabilität. Mit anderen Worten: ein Maximum an Fahrspaß und aktiver Sicherheit.

Das Fahrwerk

Fahrspaß - so lautete schließlich auch eine der wichtigsten Prämissen im Lastenheft der Nuvolari-Fahrwerksentwickler. Denn ebenso charakteristisch für einen GT wie die Kraft des Motors sind schließlich Eigenschaften wie ausgeprägte Leichtfüßigkeit und Agilität.

Zu diesem Zweck verfügt der neue Nuvolari quattro über ein Aluminium-Fahrwerk mit Vierlenker-Vorderachse und einer spurgesteuerten Trapezlenker-Hinterachse - beides Konzepte, die für begeisternde Kurvenfreudigkeit und hohe Lenkpräzision sorgen. Standesgemäß präsentiert sich die Rennbremsanlage mit den großen gelochten Brems scheiben, ein Blickfang hinter den 9-Arm-Rädern.

Mit der adaptive air suspension - einer Four-Corner-Luftfeder und mit kontinuierlicher Dämpferregelung - hält erstmals ein Luftfederungs-Konzept Einzug in die GT-Kategorie, das den klassischen Zielkonflikt zwischen guten Handling-Eigenschaften und Langstrecken-tauglichem Federungskomfort auflöst.

Zudem begünstigt die Absenkung der Trimmlage bei hohen Geschwindigkeiten die aerodynamischen Eigenschaften des Nuvolari quattro. Drei unterschiedliche Bodenfreiheits-Stufen stehen dabei für den neuen Audi Nuvolari quattro definiert zur Verfügung: das Normalniveau mit 100 mm Bodenfreiheit; das Autobahn-niveau (ab 160 km/h) mit 90 mm Bodenfreiheit und zusätzlich das Hochniveau mit 110 mm Bodenfreiheit - ideal für das Passieren unebener Passagen mit maximal 40 km/h.

Die Regelelektronik der adaptive air suspension ermöglicht es dem Fahrer, die Fahrwerkscharakteristik - und damit die Fahrdynamik - nach individuellem Geschmack in drei Modi - Automatic, Dynamic und Lift - zu beeinflussen. Dabei variiert das System, in Abhängigkeit von vorgewähltem Modus und der aktuellen Geschwindigkeit, die Dämpfercharakteristik und das Fahrzeugniveau automatisch.

Aufbaubewegungen wirkungsvoll eliminiert

Die Luftfederung in Verbindung mit dem elektronisch geregelten, stufenlos adaptiven Dämpfungssystem bietet die Synthese von ausgeprägter Fahrdynamik und perfektem Fahrkomfort: Die Beschleunigung des Aufbaus, die Vertikalbewegungen der vier Räder, aber auch zahlreiche weitere Parameter wie der aktuelle Lenkwinkel oder die Stellung von Gas- und Bremspedal, fließen in die Ermittlung der für jede Fahrsituation optimalen Dämpfungskraft ein.

So lange kein Bedarf an höherer Dämpfung besteht - also etwa bei der Geradeausfahrt auf guten Straßen - bleibt die Dämpfereinstellung komfortorientiert. Gezielte Veränderungen der Dämpfungskraft an einzelnen Rädern eliminieren permanent Aufbaubewegungen, die den Insassenkomfort schmälern könnten.

PAX-Räder im Format 265/720 R 560 (dies entspricht einer sichtbaren Felgenreöße von 20,6 Zoll) verbessern im Falle eines plötzlichen Reifendruckverlustes die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs und sichern bei Reifenschäden mit ihren Notlaufeigenschaften die Mobilität bis etwa 200 km bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h.

Radargestützte Abstandsregelung: adaptive cruise control

Als Erweiterung der serienmäßigen Geschwindigkeitsregelanlage steigert eine radargestützte Abstandsregelung den Fahrkomfort beträchtlich, weil sie das Fahrzeugtempo in Relation zum vorgewählten Abstand auf das vorausfahrende Fahrzeug automatisch regelt.

Dies bedeutet besonders während langer Fahrten auf Landstraßen oder im dichten Kolonnenverkehr auf der Autobahn eine spürbare Entlastung des Fahrers.

Der Sensor des Systems ist - optisch unauffällig - hinter dem Ziergitter des Kühllufteinlasses untergebracht. Er sendet während der Fahrt Radarwellen aus, die den Abstand zum vorausfahrenden Automobil ermitteln. Aus den Differenzen zur vorangegangenen Messung ermittelt ein Rechner, ob der Abstand wächst oder geringer wird und verändert mittels Gaspedal- und Bremsengriff entsprechend die Eigengeschwindigkeit.

Tazio Nuvolari – Rennlegende aus Mantua

Benannt ist die Audi-Studie nach der Rennlegende Tazio Nuvolari. Ihm gelang am 3. September 1939 in Belgrad der letzte Grand-Prix-Sieg eines Auto Union-Wagen überhaupt.

Nuvolari, 1892 in Mantua/Italien geboren, starb 1953; am 11. August 2003 jährt sich sein Todestag zum 50. Mal. Er schrieb, wie kaum ein zweiter Fahrer der ersten Jahrhunderthälfte, Rennsportgeschichte. Nuvolaris Tollkühnheit und sein spektakulärer Fahrstil wurden ebenso zu seinem Markenzeichen wie der gelbe Pullover, den er im Rennwagen stets trug.

Begonnen hatte der zierlich wirkende Italiener seine Karriere auf zwei Rädern; bis 1926 blieb Nuvolari auf der Motorradpiste zu Hause. Nachdem er danach auf anderen Marken zahllose Automobilrennen gewonnen hatte, wechselte er 1938 zur Auto Union, die ihre 12-Zylinder-Mittelmotorwagen vom Typ D auf Grand Prix-Kursen und bei Bergrennen einsetzte.

Der erste Sieg gelang ihm 1938 ausgerechnet beim Heimspiel; am 11. September 1938 fuhr Nuvolari beim Grand Prix von Italien in Monza als erster über die Ziellinie. Einen weiteren Platz ganz oben auf dem Podest errang er nur wenige Wochen später im englischen Donington.

Ein seit zwölf Jahren alljährlich jeweils im September wiederkehrendes Ereignis ehrt Tazio Nuvolari in der Gegenwart: der Gran Premio Nuvolari, eine rund 850 Kilometer lange Gleichmäßigkeitsfahrt für historische Fahrzeuge mit Start- und Zielort Mantua. Hauptsponsoren dieses stets mit zahlreichen hochkarätigen Rennwagen besetzten Events sind die AUDI AG und ihr italienischer Importeur Autogerma.

Die Namensgebung der Gran-Turismo-Studie von Audi erweist also einem der größten Rennfahrer aller Zeiten Reverenz. Und sie spannt zugleich den Bogen zwischen der zukunftsweisenden Technologie des Audi Nuvolari quattro und der Geschichte der Marke mit den Vier Ringen die - auf der Straße wie im Rennsport - stets Stil und Sportlichkeit zugleich verpflichtet war.