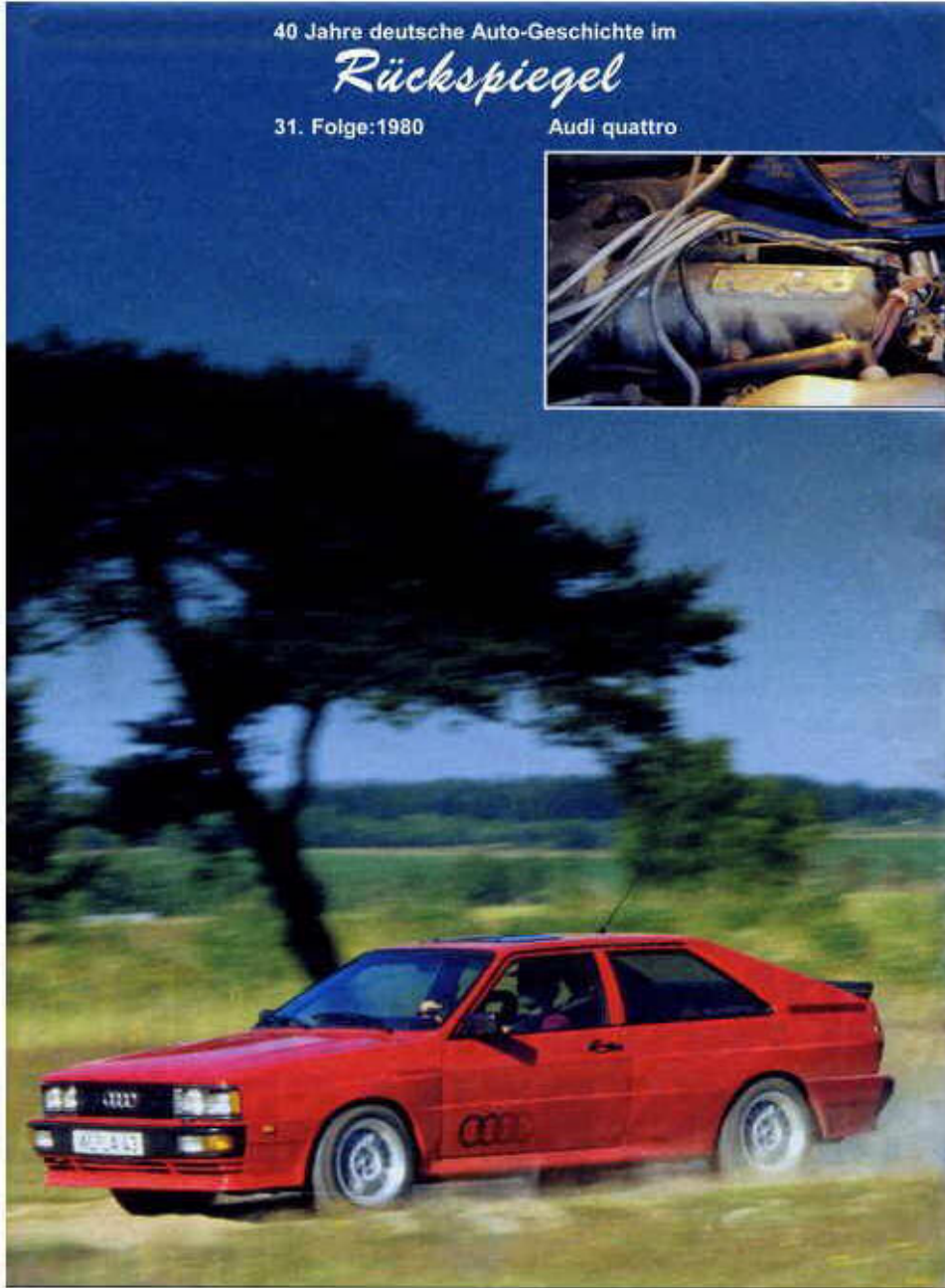


40 Jahre deutsche Auto-Geschichte im

Rückspiegel

31. Folge: 1980

Audi quattro





Auf Schotterpisten ist er zu Hause, Nässe und Schnee sind sein Metier. Sein grösstes Problem: der flache Spoiler. Reihenweise rissen ihn die ersten Quattrokunden ab, er wurde zum meistgeordneten Ersatzteil. Unter der Haube: der bekannte Fünfzylinder mit KKK-Turbolader.

1980 Ein neues Jahrzehnt beginnt.

Die Erde wird zerstört von Menschen, die Kokain zerstört. Ein dreirädriges Raketenauto ist mit 1190 km/h schneller als der Schall. Das Ishtar und das Aphrodite-Land der Venus sind erforscht. Sechslingsgeburten nach Hormonbehandlungen möglich – Technik für das nächste Jahrtausend.

Nur auf Deutschlands Strassen ist 1980 zunächst noch alles so wie es immer war. Porsche baut die schnellsten, Mercedes die Edelsten, BMW die Sportlichsten und der Rest die Erschwinglichsten.

Die Japaner haben zehn Prozent Marktanteil. Und alle haben sie den Antrieb hinten oder vorn. Bis ein superehrgeiziger junger Mann namens Ferdinand Piech das „oder“ streicht: vorne und hinten. Permanent angetrieben. Moderner Vierkampf. Quattro.

Und dann ist plötzlich alles anders: Porsche muss rechts rüber, Audi kommt von hinten, steigt in die Bundesliga auf, wird viermal Rallye-Weltmeister und zur Marke, auf die man schaut und deren Technik man schnell kopiert. So rasant ändern sich die Zeiten in den 80ern. Kein Stein bleibt mehr auf dem anderen.

Die Welt wird im allrädigen Computer-Rausch noch einmal neu erfunden. Und Ferdinand Piech (36) 1972 von Porsche zu Audi gewechselt, Multimillionär, Mitinhaber von Porsche, denn seine Mutter ist eine geborene Porsche, hat fortan seinen festen Platz unter den mutigen, dynamischen und durchsetzungsfähigen Automobil-Managern.

Wer nämlich konnte erwarten, dass eine blauäugige Durchschnittsmutter mit Volksschulabschluss ein völlig unorthodoxes Kind mit feurigem Antrieb und mediterranem Temperament zur Welt bringt? Wer traute ausgerechnet dem betuchten Volkswagenwerk den Mut zu, seine Audi Tochter das Allrad der Geschichte beschleunigen zu lassen?

Der Autokosmos hat 1980 also einen leuchtenden Stern mehr, doch ansonsten verdunkelt sich das Firmament: Der Frieden hat dabei wieder keine Chance. John Lennon, das Genie der Beatles, liegt tot auf dem Pflaster, von einem irren Attentäter niedergestreckt. Und eben noch hat er die Welt ermahnt: Give peace a chance!



Technische Daten

Audi quattro, Hochleistungs-coupe mit permanentem Vierradantrieb, vorgestellt auf dem Genfer Automobilsalon 1980. Technik: Fünfzylinder Reihomotor mit Abgas-Turbolader und Ladeluftkühlung, vorn in Fahrtrichtung um 20 Grad geneigt eingebaut. Hubraum 2144 ccm³, 147 kW/200 PS. Fünfganggetriebe, zentrales und hinteres Differential manuell sperrbar. Höchstgeschwindigkeit 220 km/h. Grundpreis 1980: 49940 DM. Liebhaberpreis 1991 für erstklassig erhaltene Ur-quattros: ca. 50000 DM. (Quelle: Classicdata, Castro Praxel). Der Eigentümer: Hubert Lindhofer, Finkenweg 6 2107 Rosengarten/Klecken.



Markant: sportliche Sitze und Wagenfront. Damaliger Audi-Modemissgriff: die funzeligen – weil viel zu kleinen – Rechteckscheinwerfer. Bei Dunkelheit ein grosses Risiko: Man sieht schlecht und wird schlecht gesehen.



Doch die Botschaft erreicht nicht einmal das Münchner Oktoberfest, wo rechtsradikale Terroristen eine Bombe zünden, die 13 Menschen tötet. Die Sonne trägt Trauer. Ihre Schwärze reicht viel weiter als die 160 Kilometer, die der Vulkanausbruch des St. Helens in den USA abdunkelt.

Dunkel wird es auch um Jimmy Carter, dessen Versuch, die in Geiselnhaft gehaltenen Botschaftsangehörigen von Teheran militärisch zu befreien, kläglich scheitert. Noch in diesem Jahr unterliegt er im Kampf um die amerikanische Präsidentschaft dem alten Filmhaudegen Ronald Reagan, der uns Deutschen erneut vor Augen führt, dass im Land der unbegrenzten Möglichkeiten wirklich nichts unmöglich ist. Woody Allen freilich wäre vielen als Präsident noch lieber.

Für Stadtneurotiker jedoch ist der quattro in seinem Rallyegewand nicht gemacht. Der will raus. In die spitzen Kurven der Rallye Monte Carlo, auf die Schotterpiste von San Remo, hin zum Eis der Schwedenrallye. Seine Kraft will er beweisen am unbezwingbaren Hügel, den nur er erklimmen kann, seine Spurgenaugigkeit beweisen im Wasserloch der Elfenbein-Rallye. Nichts ist unmöglich. Nicht einmal die einfache Geradeausfahrt auf der trockenen Autobahn bei hellichem Tag. So wie Richard Gere der Mann für gewisse Stunden ist, wird der quattro zum Auto für alle Fälle. Es sei denn, dein rechter Arm ist zu kurz. Dann nämlich hast du Schwierigkeiten das Dampftrad im Handschuhfach über dem Beifahrersitz zu erreichen. Ein Dampftrad? So werden in Rallyekreisen jene Regler genannt, die den Druck des Turboladers von 1,2 auf 2,2 bar steigern. Die Normalversion des Urquattro hatte, wie jedes andere Auto auch, fünf Gänge und sonst nichts. Weil wir aber schon einmal das Glück haben, eine Rallye-Ausgabe des quattro zu erwischen, machen wir uns die Freude.

Mit dem Rad werden kurzfristig aus 200 PS 220, aus 200 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit 220 und aus den Audis Carreras mit einer Beschleunigung von sieben Sekunden bis Tempo 100. Mit dem Dampftrad wird aus dem Vierrad ein Fünfrad, aus dem quattro ein Quinto. Doch ich will nicht schreiben, als hätte ich ein Rad ab. Drehen wir also nicht länger daran. Kloppen wir zur Abwechslung Griffe wie beim Bund, dessen Geländefahrzeug Iltis übrigens der geistige Ahn des quattro ist. Die Griffe liegen unter der Handbremse und sind Schlüssel für die neue bunte Welt des Allradantriebs in Serienfahrzeugen. Der rechte ist für die mittlere Differentialsperre und bei Glätte und Nässe zu ziehen – das Auto bleibt in der Spur. Der linke wird gezogen, wenn alles zu spät ist und du im Matsch steckengeblieben bist oder in einer Schneewehe. Beide Hebel sind zu ziehen, wenn alle vier Räder mit gleicher Geschwindigkeit drehen sollen: die perfekte Anwendung des Allrads. Dann zu gebrauchen wenn du Paris-Dakar oder die Rallye Monte Carlo gewinnen willst, also in sandigen, eisigen oder schneebedeckten Kurven noch 20 Stundenkilometer schneller fahren willst als der Konkurrent mit dem Heck- oder Frontantrieb. Ich aber will gar nichts gewinnen, ziehe auch an gar keinem Hebel und bekomme dennoch Allradantrieb, denn der ist permanent wie das Loch in der Kasse. 50000 DM kostet der quattro.

Und was bekommt man ausser Technik, die den Motorraum füllt wie Sardinen die Konserve, dafür geboten? Ein äusserlich erschreckend brutal aussehendes Auto im eckigen Gewand. Hinten ist es wie abgesägt mit drohend herausragendem Doppelrohrauspuff. Ausgewölbte Radausschnitte, winzige, viereckige Doppelscheinwerfer, Spoiler vorn, Spoiler hinten. Ein Bulle, dem nur die Hörner fehlen.

Noch etwas fehlt, aber dieses Manko verrät Klasse. Nur auf dem Ansaugkrümmer im Motorraum nämlich steht das Wort „turbo“ zu lesen. Lässig verzichtet Audi auf die Plakatierung des Leistungsverbesseres nach aussen hin. Quattro soll genügen. Quattro sagt genug. Quattro ist wie Maggi. Jeder weiss was gemeint ist. Ich natürlich auch. Gemeint ist ein Auto für Mitdenker, in dem man lenken, bremsen, kuppeln, schalten und Gas geben muss, gleichzeitig aber am Rad drehen, einen linken oder rechten Hebel ziehen kann oder beide gleichzeitig,

Gemeint ist ein Auto für Mitdenker, in dem man lenken, bremsen, kuppeln, schalten und Gas geben muss, gleichzeitig aber am Rad drehen, einen linken oder rechten Hebel ziehen kann oder beide gleichzeitig, Um sich in Situationen zu bewähren, in die ich erst gar nicht kommen will. Ich heisse ja nicht Walter Röhrl. Ich bin auch nicht Michele Mouton. Zumal es den gewissen kleine Unterschied gibt, der so definiert wird: der quattro trennt die Männer von den Buben, aber nicht die Männer von den Frauen.



Eindrucksvoll: Wenn alle vier Räder durchdrehen, dann staubt 's gewaltig in der Heide, dann ist sozusagen der Walter Röhrl los.



Die markanteste Ansicht des quattro - so jedenfalls bekamen ihn die meisten Autofahrer zu sehen. Doch der Allradantrieb verführte leicht zum schnellen Fahren auf glattem Untergrund - mit häufig bösen Folgen.



Pausbäckig: Kotflügel sind vorn und hinten leicht ausgestellt, damit auch breite Rallyewalzen noch drunter passen.



Markante Ansicht: das Design von C-Strebe und Heckflügel ist unverkennbar quattro.



Typisch Audi: Griffiges Sportlenkrad, die klar gekennzeichneten Instrumente liegen genau im Blickfeld des Fahrers.

