

Der Chef weiß aus der Anfangsphase auch von Rückschlägen zu berichten: „Hannu Mikkola hat anfangs immer nur sehr gequält gellächelt und gesagt, na schön Jungs, ich bin ganz sicher, daß ihr das Auto hinkriegt.“ Richtig vorwärts mit der Rallye-Quattro-Entwicklung, so weiß Treser, ging es erst im letzten halben Jahr: „Da haben wir Fortschritte gemacht, da wurde das Auto zuverlässig, und da war dann auch Mikkola end-

ventionelle Autos ums bloße Durchkommen kämpfen, entfuhr es Hertz zwischen seinen Angaben, die er dem Fahrer über die Strecke macht: „Ui, Ui, Ui“, baute Hertz in sein Beifahrer-Gebet mit ein, was auf schwedisch das gleiche wie auf deutsch heißt und sich auch gleich interpretieren läßt: Unglaublich, wie das Auto hier loslegt.

Unwegsames hatte der Rallye-Quattro bereits zuvor zuhau-

Die Steinbruch-Erkenntnisse brachten die Audi-Sportler denn auch entschieden nach vorne, genauso wie die Arbeit von Dago Röhler, einem ehemaligen Weltenbummler, der bei Audi sitzsam geworden ist und die Sport-Test-Truppe dirigiert.

Er und seine Mannen spulten Tausende von Kilometern auf der VW-Teststrecke in Ehra-Lessin bei Wolfsburg ab. Audi und Besatzung ließen sich stundenlang auf der Rüttelstrecke malträtieren, wo der Quattro alles, was nicht niet- und nagel-fest war, abwerfen sollte.

Das Resultat der fast einjährigen Rallye-Auto-Entwicklungszeit präsentiert sich für die Saison 1981 chancenreich. Der Quattro wartet schon zu Saisonbeginn mit Werten auf, welche die Gegner erschauern lassen. Denn das Vierradtriebs-Monster ist, wie erwartet, ein Traktions-Wunder.

Wo herkömmliche Autos auch mit geballter Kraft nur noch durchdrehen, legt der Quattro erst richtig los. Im Schnee beispielsweise beschleunigt er aus dem Stand in nur 8,4 Sekunden auf 100 km/h, auf trockenem Asphalt vergehen nur 5,2 Sekunden für die gleiche Übung.

Da kann keiner der zweiradgetriebenen Rallye-Rivalen mithalten, und wenn man weiß, daß eine Weltmeisterschafts-Rallye mit bis zu 70 Sonderprüfungen und gleich viel Beschleunigungsphasen aus dem Stand verbunden ist, wird der erste große Quattro-Vorteil bereits offensichtlich.

Mehr als alle anderen Rallye-Autos wirkt der Quattro rundherum wie ein kompromißloses Wettbewerbsgefährt. Sein Aufbau erinnert mehr an einen modernen Gruppe 5-Rennwagen, wie er in der Deutschen Rennsportmeisterschaft eingesetzt wird, als an herkömmliche Rallye-Autos, die bislang Lorbeer einkarnten.

Das, was dem Quattro so entscheidend Beine macht, ist denn auch, wenn man im Cockpit sitzt, unüberhörbar und gut zu spüren: Der Abgas-turbolader zischt, zwischen-durch mengt sich eine kleine Explosion im Auspuff dann, wenn die Drehzahlgrenze erreicht ist. Der erste Fahr-eindruck erinnert an eine Beschleunigungs-Orgie im Dragster.

Einfach zu bändigen ist das Wunderauto aus Ingolstadt sicherlich nicht, und es vermag auch einen Super-Piloten wie Hannu Mikkola ins Grübeln zu bringen: Der Finne bremst mit dem linken Fuß Kurven an, während der rechte noch auf dem Gaspedal steht, damit Motordrehzahl, Ladedruck und Leistung hochgehalten werden.

Wird anschließend scharf heruntergebremst, nimmt Mikkola den rechten Fuß vom Gas und steigt mit ihm aufs Bremspedal. Das ist dann auch der Moment, in dem er ausnahmsweise mit dem linken Fuß die Kupplung bedient. Ansonsten wirft er — wie alle skandinavischen Rallye-Tiefflieger — die Gänge hinein, ohne zu kuppeln.

Bei diesem Jongleure-Akt mit diversen Beinen auf diversen Pedalen kann es — wie die Rallye Monte Carlo bewiesen hat — schon einmal zu einem folgenschweren Aus-rutscher kommen.

Mikkola glitt vom Bremspedal ab, der Rallye-Quattro donnerte gegen eine Brücken-mauer und riß sich dort die vordere linke Radaufhängung ab.

Wer weiß: Ohne das Malheur hätte der Audi Quattro vielleicht schon in Monte Carlo den ersten Weltmeisterschafts-Sieg für das bayerische Allrad-Werk eingefahren.

**Fortsetzung
der Titelgeschichte
auf Seite 40**



Lenker für Audi: Finne Hannu Mikkola



Lenkerin für Audi: Michèle Mouton

Foto: Wilkman

gültig von der Richtigkeit des Konzepts überzeugt.“

Mikkola und sein schwedischer Copilot Arne Hertz bestritten als Vorab-Testeinsatz die Algarve-Rallye in Portugal und waren mit dem Quattro stets flotter als die Konkurrenten unterwegs.

Einmal, bei einem holprigen Berg-auf-Stück, auf dem kon-

verspürt. Unweit des Ingolstädter Werkes beackerten die Audi-Sportler an zahlreichen Wochenenden einen Steinbruch, wobei die Piloten, der Österreicher Walter Smolej und der Bayer Harald Demuth, 1980 mit dem Audi 80 in der Deutschen Rallyemeisterschaft unterwegs, die Aufgabe hatten, möglichst hart und ungerecht zu ihrem Untersatz zu sein.