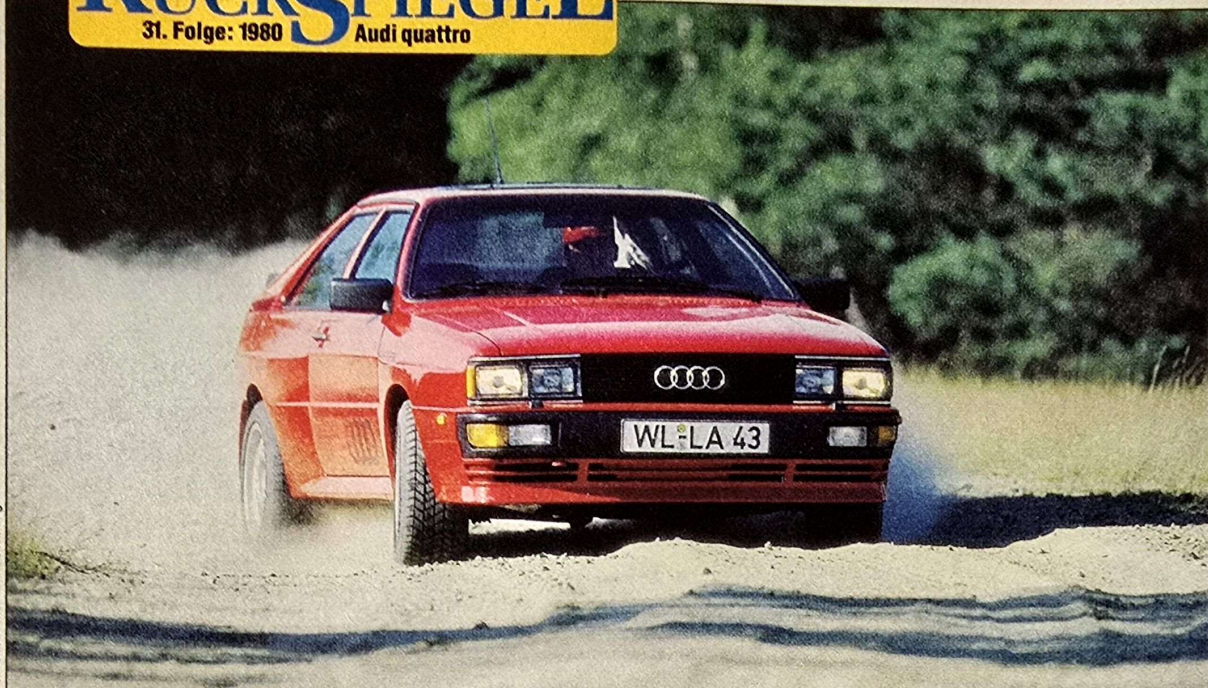


Fotos: Ulrich Kettler-Sonnlag



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

Sportlichsten und der Rest die Erschwinglichsten. Die Japaner haben zehn Prozent Marktanteil. Und alle haben sie den Antrieb hinten oder vorn. Bis ein supererhrgeiziger junger Mann namens Ferdinand Piëch 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 allrädri gen Computerrauch noch einmal neu erfunden. Und Ferdinand Piëch (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-Magnaten.

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

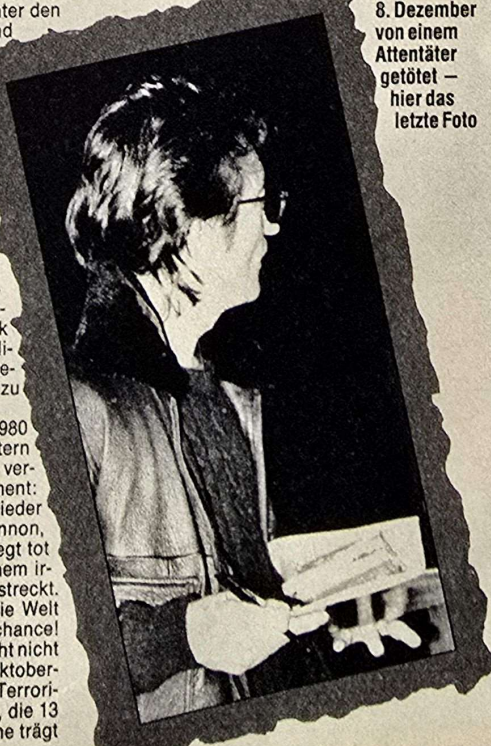
Der Auto-Kosmos hat 1980 also einen leuchtenden Stern mehr, doch ansonsten verdunkelt sich das Firmament: Der Frieden hat dabei wieder keine Chance. John Lennon, das Genie der Beatles, liegt tot auf dem Pflaster, von einem irren Attentäter niedergestreckt. Und eben noch hat er die Welt ermahnt: Give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

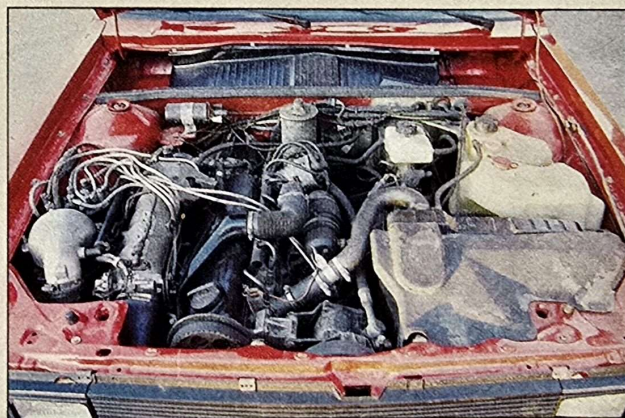
Kein Auto für Woody Allen

Dunkel wird es auch um Jimmy Carter, dessen Versuch, die in Geiselhaft 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.

Lesen Sie weiter auf Seite 60



Erschossen: John Lennon wird vor seinem Haus in New York am 8. Dezember von einem Attentäter getötet — hier das letzte Foto



Technische Daten

Audi quattro, Hochleistungscoupé mit permanentem Vierradantrieb, vorgestellt auf dem Genfer Automobilsalon 1980. Technik: Fünfzylinder-Reihenmotor mit Abgas-Turbolader und Ladeluftkühlung, vorn in Fahrtrichtung um 20 Grad geneigt eingebaut. Hubraum 2144 cm³, 147 kW/200 PS. Fünfganggetriebe; zentrales und hinteres Differential manuell sperrbar. Höchstgeschwindigkeit 220 km/h. Grundpreis 1980: 49 940 Mark. Liebhaberpreis 1991 für erstklassig erhaltene Ur-quattro: um 50 000 Mark (Quelle: Classic Data, Castrop-Rauxel). Der Eigentümer: Hubert Lindhofer, Finkenweg 6, 2107 Rosengarten/Klecken, Telefon: 0 41 05/7 62 71



Markant: sportliche Sitze (links) und Wagenfront. Damaliger Audi-Modemißgriff: die hundsfunzligen — weil viel zu kleinen — Rechteckscheinwerfer. Bei Dunkelheit ein großes Risiko: Man sieht schlecht und wird auch schlecht gesehen