

# Impressum Inhalt

„Audi Sportwagen“ ist der geschützte Titel einer Publikation von SCHNEIDER TEXT	Vorwort des Herausgebers Dankadresse	Seite 5 s. u.
<b>Titelgestaltung</b> Valentin Schneider	<b>I. Sportliche Serienwagen von Audi, DKW, Horch, Wanderer, NSU</b>	7
<b>Bildnachweis</b> Das Bildmaterial stammt überwiegend aus den Archiven Heribert Hofner, Halwart Schrader, Hans-Jürgen Schneider, den Foto-Datenbanken der Presse- und Motorsportabteilungen von Audi sowie dem Archiv der Audi Tradition Ingolstadt. Beachten Sie dazu bitte den detaillierten Bildnachweis auf Seite 440.	<b>Name „Audi“ und Anfangszeit (HH)</b> 1899-1918 8 <b>Audi-Tourer der 20er Jahre, DKW (HH)</b> 1919-1932 14 <b>Audi als Element der Auto Union (HH)</b> 1932-1939 24 <b>Horch innerhalb der Auto Union (HH)</b> 1932-1939 32 <b>Wanderer: Roadster, Cabriolets (HH)</b> 1913-1939 40 <b>DKW: Ideenschmiede für Audi (HJS)</b> 1928-1939 44 <b>DKW, Auto Union nach dem Krieg (HH)</b> 1945-1964 48 <b>NSU: Prinz, Wankel Spider und TT (HH)</b> 1957-1969 62 <b>Audi-Renaissance: Super 90 &amp; Co. (HH)</b> 1965-1969 70 <b>Fastback-GT: Audi 100 Coupé S (HH)</b> 1969-1976 76 <b>Innovation Allrad: Audi quattro (HH)</b> 1980-1991 80 <b>Sportliche Basis: Coupés B2, B3 (HH)</b> 1980-1995 94 <b>Cabriolets auf Basis 80, A4, S4 (HH)</b> 1991-2000 107 <b>TT Studie, Coupé, Roadster (HH)</b> seit 1995 118 <b>Sportlimousine, Avant: S2, S4 (HH)</b> seit 1991 138 <b>Sportlimousine, Avant: S6 (HH)</b> 1994-2004 152 <b>Flaggschiff im Sportanzug: S8 (HH)</b> 1996-2002 158 <b>Eng mit dem TT verwandt: S3 (HH)</b> 1999-2002 161 <b>Porsche-, Cosworth-Gene: RS2, RS4 (HH)</b> seit 1994 166 <b>Ungestüme V8-Zylinder-Kraft: RS6 (HH)</b> 2002-2004 174	
<b>Copyright 2005 by SCHNEIDER TEXT</b> 1. Auflage, Originalausgabe Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.	<b>II. Audi im Motorsport: Vorkriegszeit, Rallye, Rund- und Langstrecke</b>	180
<b>Herstellung</b> Herausgabe, Layout: Hans-Jürgen Schneider Produktion, Titelgestaltung: Valentin Schneider Scan: Valentin Schneider, Dr. Martin Kukowski (Motorsport 1980-1998, bestimmte Archivbilder) Bildredaktion: Carolin und Simon Schneider Datenerfassung: Carolin Schneider, Fabian-P. Wiedl Korrektur: Heribert Hofner, Gabriele Schneider Druck, Bindung: Westermann Druck Zwickau GmbH	<b>Sportlicher Start: Audi Alpensieger (HH)</b> 1911-1914 182 <b>Audi, Wanderer, Horch Vorkriegssport (HH)</b> 1922-1939 188 <b>Technik der Auto Union Silberpfeile (HH)</b> 1932-1939 194 <b>Sport, Rekorde: AU V16, V12 (HH)</b> 1934-1939 210 <b>DKW Motorräder, Autos im Sport (HH)</b> 1926-1966 224 <b>NSU Motorräder, Autos Sport (HH, HJS)</b> 1904-1969 236 <b>Rallye, Rundstrecke 60er, 70er (HJS)</b> 1965-1980 244 <b>Der Ur-quattro in der Rallye-WM (HJS)</b> 1980-1986 256 <b>Sport quattro, S1 i. d. Rallye-WM (HJS)</b> 1984-1986 278 <b>Audi-Rekorde am Pikes Peak (HJS)</b> 1984-1987 289 <b>Audi 200 quattro im Rallyesport (HJS)</b> 1987-1990 292 <b>Audi 200, 90 TransAm, IMSA-GTO (VS)</b> 1988-1989 296 <b>DTM-Erfolge mit V8 quattro (FPW)</b> 1990-1992 304 <b>STW mit 80 quattro, 80 compet. (FPW)</b> 1993-1994 310 <b>Audi A4 quattro, Abt-A4 STW (FPW)</b> 1995-1999 316 <b>RS6 und A4 STCC im Sport (HJS)</b> seit 2003 328 <b>Abt mit dem TT-R in der DTM (FPW)</b> 2000-2002 334 <b>Abt Audi TT-R, Audi A4 in der DTM (FPW)</b> seit 2003 342 <b>Audi in Le Mans: 7 Einsätze, 5 Siege (VS)</b> 1999-2005 356 <b>Audi und der R8 in der ALMS (VS)</b> seit 1999 376 <b>Audi mit dem R8 in ELMS, LMES (VS)</b> seit 2001 393	
<b>Vertrieb</b> Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590, Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de	<b>III. Studien, Prototypen, Einzelstücke</b>	
<b>ISBN F</b> 2-911870-14-X	<b>Raritäten auf DKW-, Audi-Basis (HJS)</b> 1954-1967 396 <b>Audi-Studien quattro Spyder etc. (HJS)</b> 1991-2004 404	
<b>Verlag SCHNEIDER TEXT</b> La Cour Foucault - Les Pigeaux F-61210 Giel-Courteilles E-mail: info@schneider-text.com Internet: www.schneider-text.com	<b>IV. Anhang</b>	
<b>Dépôt légal 2005</b>	<b>Technische Daten 160 Modelle (HH, HJS)</b> 1911-2005 420 <b>Tabellen Rennsport (CS, HJS, FPW)</b> 1980-2005 430 <b>Literatur, Quellen, Bildnachweis</b> 440	

## III. Studien, Prototypen, Einzelstücke

Raritäten auf DKW-, Audi-Basis (HJS) 1954-1967 396  
Audi-Studien quattro Spyder etc. (HJS) 1991-2004 404

## IV. Anhang

Technische Daten 160 Modelle (HH, HJS) 1911-2005 420  
Tabellen Rennsport (CS, HJS, FPW) 1980-2005 430  
Literatur, Quellen, Bildnachweis 440

(Autoren: Heribert Hofner, Hans-Jürgen Schneider, Valentin Schneider, Fabian-P. Wiedl; Sporttabellen: Carolin Schneider)

## Dank

Die Realisierung eines Standardwerks vom Umfang des vorliegenden Buchs ist nur möglich, wenn Hilfe von außen kommt. Manchmal kam die zwingend nötige Unterstützung auch tatsächlich in der erhofften Form, in anderen Fällen blieb sie aus oder verkehrte sich ins Gegenteil. Wir, die Autoren und der Verlag, haben es trotzdem geschafft, das Werk pünktlich zur Frankfurter Buchmesse im Oktober 2005 herauszubringen.

Sich zu bedanken, gehört zu den vornehmsten Pflichten zivilisierter, um nicht zu sagen: kultivierter Menschen. Es wäre aber unangemessen, den Dank nur aus Pflichtgefühl abzustatten. Nein, wir tun es auch aus Überzeugung. Indes tut es jeder auf seine Weise und in persönlicher Einschätzung der Verhältnisse und kollegialen Beziehungen.

**Heribert Hofner** (Eckersdorf in Franken) dankt **Halwart Schrader** für Beistand, Unterstützung und Überlassung von Archivmaterialien aller Art.

**Hans-Jürgen Schneider** (Giel-Courteilles in der Normandie) dankt vor allem seiner **Familie**, ohne deren Verständnis, Leidensbereitschaft und schließlich tatkräftige, wochenlange Mithilfe dieses Buch nicht erschienen wäre: seiner Frau **Gabriele** (Fehlersuche und -beseitigung), seinen Söhnen **Simon** (Bilder-Download bis zum Abwinken) und **Valentin** (Titelgestaltung, Sporttexte, Troubleshooting, Korrekturen, Scan und Produktion am Computer), seiner Tochter **Carolin** (Bilder-Download und Datenerfassung in jeder Form). Dank ebenfalls an **Halwart Schrader** (vor allem für moralische Unterstützung in schwierigen Phasen) und an **Fabian-P. Wiedl**, der als junger Sportjournalist und Webmaster von Le Mans-Dreifachsieger Frank Biela die Freundlichkeit und Kompetenz besaß, die Kapitel über STW- und DTM-Sport inklusive aller Daten unter Zeitdruck, aber zuverlässig zu texten.

Herzlicher Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der **Audi Presseabteilung** und **Audi Motorsport-Abteilung**, die Material zur Verfügung gestellt und passwortgeschützte Internetportale geöffnet haben: **Thomas Behres**, **Jochen Grüten**, **Ruth Streicher**, **Eva-Maria Veith**. In besonderem Maße hat **Dr. Martin Kukowski**, Koordinator der Audi Unternehmensarchive bei der Audi Tradition in Ingolstadt, zum Gelingen des Buchs beigetragen: Zwei Tage lang hat der Historiker sich Zeit genommen, bislang größtenteils unveröffentlichtes Bildmaterial zu den Themenkreisen Motorsport und Historie aus der Datenbank auszulesen und eigens für uns auf CD-ROM zu brennen. Unterstützend bei der Recherche wirkte auch **Thomas Erdmann** von der Audi Tradition.

Und als wir mit den Sport-Kapiteln in den letzten Zügen lagen, trat **Marieke Teunissen** von **Abt Sportsline** in Kempten als rettender Engel in Erscheinung, indem sie technische Daten für Abt-Rennwagen und eine komplette Bilddokumentation zur jüngeren Abt-Rennsportgeschichte zusammenstellte - dies alles kostenlos und mit einem freundlichen Lächeln. Auch Audi Presse und Audi Tradition haben uns ihr wertvolles Material kostenfrei zur Verfügung gestellt, was heutzutage nicht mehr selbstverständlich ist, schon gar nicht im VW-Konzern.

**Dr. Axel Koenigsbeck** hat sich zwischenzeitlich um den Transport einiger Kisten mit Audi-Material gekümmert, das dank seiner Hilfe rechtzeitig in der Normandie eintraf, nachdem es zuvor mehrfach durch Deutschland und Frankreich zirkulierte, wozu eine spezielle Geschichte zu erzählen wäre, wovon wir aber höflicherweise absehen.

HJS dankt last but not least dem **Verlag** (auch wenn das sein eigener ist), der weder Kosten noch Mühe gescheut hat, „Audi Sportwagen“ fertigzustellen und auf den Markt zu bringen - auf einen Markt, der unsicher und von Freibeutern bevölkert ist, aber hoffentlich trotzdem den ungeheuren Zeit- und Energieaufwand, der für dieses Buch getrieben werden mußte, honoriert. Von den Kosten reden wir nicht. **Valentin Schneider** schließt sich der Dankadresse seines Vaters an. Er hat genauso wie der Herausgeber bei der Bearbeitung dieses Buchs viel Licht gesehen, aber auch lange in der Galerie gerudert.

Der Verlag schließlich dankt seinem Vertrieb **Delius Klasing** in Bielefeld, der den nur ansatzweise von Automobilbüchern faszinierten Buchhandel in Deutschland, Österreich und der Schweiz gewiß von den Qualitäten auch dieser Neuerscheinung überzeugen wird. Weil wir einen Vertriebspartner haben, der hinter uns steht, konnten wir dieses Buch in aller Unabhängigkeit verfassen und bearbeiten. Niemand hat uns hereingeredet, uns die eine oder andere Bemerkung ausgedreht oder uns gar gesponsert, was ja der Tod der Unabhängigkeit gewesen wäre.

**Fabian P. Wiedl** aus Mülheim an der Ruhr dankt seinem Vater **Werner Wiedl** und seinem Freund **Thomas Morper** aus Rheinzabern, die beide mit ihren Datensammlungen, Ergebnislisten, Magazin-Archiven und Internetzugängen maßgeblich zum Gelingen der komplizierten STW- und DTM-Sportkapitel beigetragen haben.

# Den Vorsprung ausgebaut

Die Geschichte der Marke Audi ist wie bei kaum einem anderen Automobilhersteller von Erfolgen und Mißerfolgen, von Abstieg und Aufstieg, von Brüchen und Neuanfängen geprägt. Und nur wenige Unternehmen haben so oft einen Imagewandel erfahren. Daß es letztlich immer die Orientierung Richtung Sport und Sportlichkeit war, die der Marke den Vorsprung vor anderen sicherte, versucht dieses Buch darzustellen.

Zunächst 1910 von August Horch sozusagen als Spaltprodukt mit latinisiertem Namen gegründet, verschaffte sich „Audi“ (übersetzt = „Horch“) sogleich Respekt durch beachtliche Erfolge im noch jungen Motorsport. Der Audi Typ C „Alpensieger“ macht die in Zwickau ansässige Firma bekannt und verleiht ihr noch vor dem Ersten Weltkrieg ein jugendlich-sportliches Image. Zehn Jahre später ist davon allerdings nicht mehr viel

übrig; Audi verlegt sich auf den Bau technisch ansprechender, aber doch eher bürgerlicher Wagen für Herrenfahrer, produziert am Markt vorbei und geht 1928 beinahe in Konkurs. Die Rettung kommt 1932 in Gestalt der Auto Union, einem Zusammenschluß der sächsischen Auto-Industrie, der die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer unter einem Dach vereint und dies mit einem prägnanten Logo symbolisiert: den berühmten vier Ringen.

Und wieder ist es der Sport, der Audi voranbringt: Von 1934 bis 1939 dominieren die Silberpfeile der Auto Union, pilotiert von

**Ausblick auf die Audi-Sportwagen-Zukunft: die 2003 vorgestellte, fahrfertige Studie Le Mans quattro. Sie nimmt den R9 vorweg, der 2007 in Serie geht.**



# 1965: Audi-Renaissance in Ingolstadt nach 25 Jahren

Als im Februar 1966 der letzte noch zweitaktende F 102 vom Band läuft, ist sein Dauphin bereits ein halbes Jahr im Amt - der F 103. Gleichzeitig mit der Präsentation des neuen Modells im September 1965 erlebt eine weitere Marke aus der Tradition der alten Auto Union ihre Wiedergeburt: Audi. Die Reaktivierung ist Programm: VW will sich über seine neue Dependence Ingolstadt mit dem Traditionsnamen Audi neue Zielgruppen erschließen und setzt dafür auf eine vollkommen neuartige Generation von solide durchkonstruierten, technisch anspruchsvollen Viertakt-Fahrzeugen. Die Idee ist, wie wir heute wissen, von dauerhaftem Erfolg gekrönt.

Der noch von Oskar Siebler konstruierte F 102 ist von dessen Amtsnachfolger Dr. Ludwig Kraus zum Audi F 103 - so lautete der vorläufige interne Arbeitstitel des projektierten Viertakters - weiterentwickelt worden. Der Oberbayer Ludwig Kraus, Jahrgang 1911, ist eine essentielle

Figur in der Daimler-Benz-Nomenklatur: Seit 1937 unter dem Dreizackstern tätig, tritt er in den Flugmotorenbau ein, wird 1941 Motorenkonstrukteur und 1951 als Leiter der Rennwagenkonstruktion einer der Väter der Silberpfeile. Von ihm stammt die drehzahlteste desmodromische Zwangssteuerung der Ventile bei den Achtzylinder-Renntriebwerken. Nach dem totalen Rennsport-Verzicht von Mercedes-Benz im Oktober 1955 im Gefolge der Katastrophe von Le Mans wird Kraus Chef der Pkw-Entwicklung. Im Oktober 1963 wechselt er innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns, zu dem die Auto Union ja noch gehört, in der Nachfolge Sieblers als Chefkonstrukteur nach Ingol-

**Unten: Der Audi 60 wurde von 1968 bis 1972 produziert. Foto: Audi 60 L 1971 mit 1,5-Liter-Vierzylindermotor und 55 PS bei 4750/min; Spitze 137 km/h.**



stadt. Als die Auto Union Ende 1964 zur VW-Tochter wird, bleibt Kraus. 1973 geht er in den Ruhestand.

## Erster Nachkriegs-Audi: Typ 72 1965

Der erste Nachkriegs-Audi wird im August 1965 der Fachpresse vorgestellt, der breiten Öffentlichkeit dann auf der IAA im September. Er trägt noch keine weitere Modellbezeichnung - Audi 72 heißt er erst später ganz inoffiziell, quasi

im Volksmund, wohl zur besseren Unterscheidung, als die Modellpalette aufgefächert wird. Er stellt ein Konglomerat aus einem stilistisch geschickt retuschierten, optisch aufgewerteten DKW F 102 mit Triebwerkstechnik von Mercedes-Benz und dem Fertigungs-Know-how von VW dar. Eine hübsche Donau-Melange - auch wenn Papa Kraus sein Kind als „Bastard“ und, milder, als „Zwitter“ bezeichnet.

Der Wiederbelebung des Namens „Audi“ liegen klar umrissene Vorgaben zugrunde.

„DKW“ ist endgültig out, da zu stark mit dem immens tief gesunkenen Zweitakt-Image behaftet. „Horch“ steht nicht zur Verfügung, da die Namensrechte am ehemaligen sächsischen Nobelhersteller beim Verkauf der Auto Union an den VW-Konzern vom Vorbesitzer Daimler-Benz aus dem Deal ausgeklammert und zu-rück-behalten wurden. „Wanderer“ ist als zu brav und hausbacken und zu wenig innovativ in Erinnerung. Bleibt „Audi“: Die historischen Wagen dieser Marke kom-

**Die Modellpalette der Audi NSU Auto Union AG 1971 (im Uhrzeigersinn): NSU Ro 80, NSU Prinz 1000 TT, NSU Prinz 4, Audi 75 Variant, NSU 1200, Audi 60 L, Audi 100 LS, Audi 100 Coupé S (Mitte).**

men dem Konzept des neuen Modells ohnehin am nächsten, denn sie sind die einzigen Vorkriegsmodelle der Auto Union mit Frontantrieb und Viertaktmotor gewesen. Reinhard Seiffert schreibt in „auto



Wie der RS2 war auch der RS4 nur als fünftüriger Avant lieferbar. Die bullige Kraft des Dohc-V6 mit seinen beiden Cosworth-Zylinderköpfen und den hydraulisch verstellbaren Einlaß-Nockenwellen wurde per Sechsganggetriebe auf den quattro-Allradantrieb und die 18-Zoll-Räder übertragen. Oben: Version 2001, unten Modell 2000.

orgien: Gerade 4,9 Sekunden vergehen, bis aus dem Stand 100 km/h erreicht sind. Diese Werksangabe wird in einem (bis auf die stets malträtierten Bremsscheiben) problemlos absolvierten 100.000-Kilometer-Dauertest von „sport auto“ bestätigt. In diesem Langstreckentest konsumierte der RS4 durchschnittlich 14,8 Liter Super Plus auf 100 km. Bei rennmäßigem Bewegen wurde die 20-Liter-Marke natürlich locker überschritten - dann konnte man aber auch unter anderem auf der Nürburgring-Nordschleife Rundenzeiten notieren, die ganz dazu angetan waren, renommierte Sportwagen in den Schatten zu stellen.

#### Cosworth-Zylinderköpfe, 18-Zoll-Räder

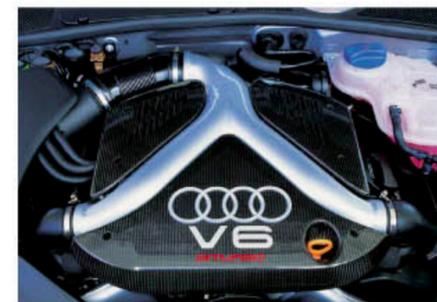
Die Überarbeitung des um 20 mm abgesenkten Fahrwerks ist an die triebwerks-technischen Raffinessen angepaßt - äußerlich zu erkennen an den 8½ Zoll breiten 18-Zoll-Leichtmetallrädern im Neun-Speichen-Design, die Reifen der Dimension 255/35 R 18 Z tragen. Federung, Dämpfung und die Elastokinematik wurden neu abgestimmt. Die direkt übersetzte Zahnstangenlenkung (i = 16,2) bietet in der bei sportlichen Fahrzeugen häufig kritischen Mittellage ein präzises Feedback.

Die Bremsanlage ist komplett neu entwickelt worden: An Vorder- und Hinterachse kommen deutlich größer dimensionierte, innenbelüftete Bremsscheiben zum Einsatz. Der Durchmesser beträgt vorne



360, hinten 312 Millimeter. Die aus dem Rennsport stammende Verbundtechnologie mit einem Bremsscheibentopf, der aus einer hochfesten Aluminium-Legierung besteht und mit 14 Stahlstiften mit dem belüfteten Grauguß-Reibring - der eigentlichen Bremsscheibe - verbaut ist, verbessert die Standfestigkeit bei hohen Temperaturen. Diese Entkoppelung ermöglicht einerseits kleine ungefederte Massen, zum anderen bleibt die unterschiedliche Wärmeausdehnung der Bauteile schadlos. Eine unerwünschte Verformung wird vermieden. Vorne greift erbarmungslos ein Zweikolben-Faustsattel zu.

Im Einklang mit dieser hochkarätigen Technik steht der imponierende pausbäckige Auftritt des RS4. Dieser Eindruck entsteht durch eine Vielfalt von Stilelementen: durch die martialischen Verbreiterungen der Kotflügel, die um 35 mm ausgestellt sind, den tief nach unten gezogenen Frontspoiler mit den drei weiten Lufteinlaßöffnungen für Wasserkühler und Intercooler, die seitlichen Luftaustritte an der Frontschürze, die nahezu trittbrettartigen Schwellerleisten und das aerodynamisch ausgestaltete Heck mit dem Dachspoiler und der dreiteiligen, sehr sportiv mit Maschengitter unterleg-



ten Luftaustrittsöffnung. Einen weiteren Akzent setzen die beiden links angeordneten ovalen Auspuff-Endrohre beachtlichen Querschnitts. Die beim A4 und S4 üblichen Seitenschutzleisten sind entfallen.

Der letzte RS4 Avant verläßt am 31. Juli 2001 seine kleine aber feine Produktionsstätte in Neckarsulm, wo er im Verbund mit dem Werk Ingolstadt in sprichwörtlicher Handarbeit gebaut wurde. Trotz seines solitären Charakters und seines schon etwas distanzierenden Grundpreises von 67.500 Euro - weitere 15.000 Euro lassen sich aber ohne weiteres durch Goodies aus der Audi-Sonderausstattungsliste

Oben: RS4 Avant bei der Premiere im September 1999. Unten der 380 PS starke Biturbo-V6 im engen Motorraum; daneben: RS4-Cockpit 2000.

gende Positionen: die genannte Sportabgasanlage, gelochte Bremsscheiben, spezielle Bremsbeläge aus dem Wettbewerbssektor, ein nochmals überarbeitetes Sportfahrwerk mit vier Zusatzfedern, härterem Stabilisator und einer weiteren Trimmklammer-Absenkung um 15 mm, spartanische, aber körpergerechte Schalensitze für Fahrer und Beifahrer (ohne jegliche elektrische Verstellung!), Fußmatten mit eingesticktem RS4-Emblem, mit Wildleder bezogener Schalthebelknäuf sowie Lenkradkranz.

#### Genf 2005: neuer RS4 V8 mit 420 PS

„Neue fahrdynamische Dimensionen gepaart mit innovativen Ideen, dazu eine aufregende Linienführung und eine Ausstattung, die selbst Oberklasse-Ansprüche erfüllt: Mit dem neuen Audi RS 4 verbindet das neueste High-Performance-Produkt der quattro GmbH eine Sportlimousine reiner Prägung mit hoher Alltagstauglichkeit im Premium-Segment“, verkündet Audi nicht ohne Stolz anlässlich der Präsentation des jüngsten RS4

und dem Katalog der quattro GmbH investieren - werden von diesem Ausnahmeauto beachtliche 6046 Exemplare verkauft. Das RS4 Sportpaket, mit dem Neufahrzeuge geordert werden können (die Autos heißen dann RS4 Sport) ist zur Umrüstung existierender Fahrzeuge zum Preis von 7700 Euro lieferbar. Es umfaßt fol-

Teil aus Stahl hetzt er den Sport quattro immerhin noch auf Platz zwei.

In Neuseeland läuft es keinesfalls wünschgemäß, doch können Röhrh und Blomqvist ihre Sport quattro wenigstens auf die Plätze drei und vier hieven. Zum dritten Mal triumphiert auf der Südhalbkugel Salonen im

Peugeot T 16, und er ist auch in Argentinien und bei den 1000 Seen in Finnland ganz vorn. Der Titel ist dem Finnen nicht mehr zu nehmen. In Argentinien quitiert der Sport quattro von Blomqvist abermals mit Motorschaden den Dienst, den zweiten Platz von Wiedner im alten A2 haben wir bereits



Oben: Nach einer schlimmen Pannenserie gelang Blomqvist bei der Rallye Elfenbeinküste 1984 der erste Sieg im Sport quattro. Unten: Der Sport quattro S1 siegte nur einmal - bei der Rallye San Remo 1985 mit Walter Röhrh. Seite 285: Hannu Mikkola in Finnland 1985; doch sein S1 gab nach Ölverlust den Geist auf.

erwähnt. Schlimm erwischt es Ari Vatanen: Er überschlägt sich mit seinem Peugeot mehrfach, wird schwer verletzt und fällt für den Rest der Saison aus. Doch Anfang 1986 ist er wieder da und gewinnt die Paris-Dakar.

Die 1000-Seen-Rallye vom 23. bis 25. August 1985 ist eine für Audi historische Veranstaltung, denn erstmals wird hier das neue Streitroß eingesetzt, der Sport quattro S1. Doch um es gleich vorwegzunehmen: Mikkola/Hertz, denen die Ehre zuteil wird, das Flügelmonster, auf dem nun alle Hoffnungen ruhen, durch die finnischen Wälder fliegen zu lassen, scheitern durch Motorprobleme mit Ölverlust. Der normale Sport quattro von Blomqvist belegt hingegen Platz zwei, der Alt-quattro von Eklund kommt auf Platz sechs. Später wird der S1 auch siegen, um es schon vorwegzunehmen. Doch das wird ein Ausnahmefall sein. An der Elfenbeinküste im November fallen Mouton/Pons mit dem Sport quattro aus.

#### „Flügelmonster“: Sport quattro S1 ab '85

Zunächst ist die technische Beschreibung dieser letzten quattro-Evolutionsstufe notwendig. Vorausgeschickt werden muß, daß sich in jenen Tagen noch lauter als bisher warnende Stimmen erheben, denen die Leistungs- und Kostenexplosion im Rallyesport absolut nicht geheuer ist. Nur wer das meiste Geld investiert, hat eine Chance auf den Sieg. Privatteams und kleine Hersteller, denen die 1981 eingeführte Gruppe B eigentlich den Sport hat ermöglichen sollen, können nicht mehr mithalten. Ganz ungeniert nutzen die großen Hersteller die Möglichkeiten, die der Evolutionspassus im Sportgesetz erlaubt. Der S1 von Audi ist eines der spektakulärsten Resultate.

Gert Hack ahnt in „auto, motor und sport“ wohl bereits, was kommen wird, als er im Juli 1985 schreibt: „Der Rallyesport ist sehr viel schneller und für Fahrer wie Zuschauer sehr viel gefährlicher geworden. Unvorstellbar eigentlich, daß annähernd mit Formel 1-Leistungen auf engen, ungesicherten Straßen gefahren wird, mit Zuschauern als Begrenzung.“ Sein Fazit ist radikal: „(...) die Gruppe B samt ihren Evolutionsauswüchsen gehört weg von öffentlichen Straßen, am besten ganz eliminiert.“ Es wird genau so kommen.

Der S1 verdankt seine Existenz nicht nur den laxen Sportgesetzen, sondern auch dem Umstand, daß Audi nach erfolgreichen Jahren seit 1985 im Rallyesport mit dem Rücken zur Wand steht. Um noch einmal nach vorn zu kommen, ist jedes Mittel recht.

So wird - freilich immer noch auf Basis der verkürzten quattro-Rohkarosse - ein Flügelmonster entwickelt, für das es bisher keine Parallele gegeben hat. Gewiß, die Konkurrenz hat ebenfalls aufgerüstet, auf Allradantrieb umgestellt und steht gewiß nicht ärmlich da. Doch neben dem S1 wirken Lancia Delta S4, Peugeot 205 T 16, der neue Ford RS 200, der Mini Metro 6R4 und sogar die ebenfalls homologierten Exoten Porsche 959 und Ferrari GTO wie biedere Volksmobile aus dem Händlerschaufenster von nebenan.

Der logischerweise als reines Rallye-Auto konzipierte und zum 1. Juli 1985 in einer Stückzahl von 20 Exemplaren homologierte quattro S1 ist nicht nur kurz und breit, sondern gleicht mit seinem ausladenden, fast schauerlichen Spoiler- und Flügelwerk noch am ehesten einem Batmobil, was er vom Charakter her ja auch ist. Audi arbeitet mit allen Mitteln der Strömungslehre; die monströsen Luftleitflächen geben dem S1 einen Touch, der vom Aspekt eines Automobils losgelöst scheint: vorne Caterpillar, hinten Düsenbomber. Technisch macht das alles natürlich Sinn. Während die Vorteile eines Frontspoilers aus dem Rundstrecken-Sport bekannt sind, erfüllt das dreiflügelige Leitwerk am Fahrzeugende neben der Erhöhung

des Anpreßdrucks auch noch kuriose Aufgaben: Der Flügel-Unterbau lenkt einen Teil des Luftstroms direkt ins Heck und senkt so die Temperaturen in den dort installierten Kühlern für Wasser und Öl, die zusätzlich noch von außen mit Wasser berieselt werden. Die Pleite mit den überhitzten Motoren der ersten Sport quattro darf sich nicht wiederholen. Zur optimalen Gewichtsverteilung hat man neben Öl- und Wasserkühler die beiden Lüfter, die Batterie und die vom hinteren Differential angetriebene Lichtmaschine ins Heck verlagert. Ergebnis: Jetzt liegen statt wie bisher 60 nur noch 51 Prozent des immer noch respektablem Gesamtgewichts von 1,16 Tonnen auf der Vorderachse des Rallye-Autos.

#### Exorbitante Fahrleistungen dank 500 PS

Der Fünfzylinder-20-Ventilmotor ist eine abermalige Weiterentwicklung des bekannten Aggregats und besitzt wieder die Bohrung des Ur-quattro-Triebwerks von 79,5 mm, aber einen auf 85 mm reduzierten Kolbenhub. Dadurch errechnet sich ein effektiver Hubraum von 2142 cm<sup>3</sup>, der - mit dem Turbofaktor multipliziert - ein fiktives Volumen von 2999 cm<sup>3</sup> ergibt und so die Dreiliter-Vorgabe der Gruppe B bestens ausnützt.

Natürlich hat auch der S1-Motor Trokensumpfschmierung. Durch Verwendung der neuesten Bosch-Motronic, eines modifizierten Turboladers, eines optimierten Saugrohrs mit genialem Bypass-System (durch Luftereinblasung in den Turbolader wird das berüchtigte „Turboloch“ verhindert, die Turbine wird auch bei Lastwechsel auf Drehzahl gehalten) und eines perfekt daran angepaßten Ansaugkrümmers liegt die Motorleistung von Anfang an auf dem gewünschten hohen Niveau und beträgt zunächst 500 PS.

Das entspricht - bei dem durch großzügigen Kohlefaser-Einsatz auf 1160 Kilogramm begrenzten, aber immer noch rund 200 kg zu hohen Leergewicht - dem unerhörten Leistungsgewicht von 2,3 kg/PS, das wiederum in einer brachialen Beschleunigung von 3,1 Sekunden für die Null-auf-hundert-Spanne gipfelt und in einer Beschleunigung von nur 11,8 Sekunden bis Tempo 200 - bei einer möglichen Spitze von 213 km/h und einer Maximaldrehzahl von 8400/min. Auch „unten herum“ hat der Fünfzylinder nun genügend Dampf. Bei den Weltmeisterschaftsläufen ab August 1985 tritt der S1 mit Motorleistungen bis zu 550 PS an, bei Spezialeinsätzen wie dem Bergrennen auf den Pikes Peak in den USA sind es sogar rund 600.

