

mitglieds und Entwicklungschefs.

Man trug die Allrad-Idee vor und hatte nach wenigen Worten aus dem Trio mit dem Vierrad-Spleen ein Quartett gemacht. Piëch gab seinen Ingenieuren grünes Licht; die Illis-Technik sollte umgehend in eine Audi 80-Limousine gepackt werden, dazu sollte ein aufgeladener Fünfzylinder-Motor mit noch beschleunigten 160 PS kommen. Diese erste Audi-Allrad-Limousine hatte die Entwicklungsnummer A 1.

Inzwischen sind vier Jahre vergangen, das neueste Audi-Allrad-Coupé heißt intern R 13, und Versuchsmann Treser aus der Vorentwicklung fungiert als Chef von „Audi-Sport“. A stand damals für „Allrad“, R steht heute für „Rallye“. Und Rallye 13 soll nächste Woche zusammen mit seinem unmittelbaren Vorgänger R 12 durch Portugal rasen, um dort den zweiten Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft zu gewinnen.

Ein einschlägig bekannter Herr und eine aufstrebende Dame sollen R 12 und R 13 chauffieren: Hannu Mikkola, 38, Finne und seit über einem Jahrzehnt Dauerbrenner im Rallye-Gewerbe, und Michèle Mouton, 28, Französin und seit fünf Jahren in der Lage, männliche Kollegen per Auto hinter sich zu lassen.

Premiere in der Rallye-Weltmeisterschaft feierten die Audi-Allrad-Sportler Ende Januar bei der Rallye Monte Carlo. Nach den ersten sechs Sonderprüfungen führte Mikkola mit sechs Minuten Vorsprung. Daß er seinen Unteratz dafür einige Kilometer später gegen eine Brückenmauer setzte, verzicht ihm dieser während der ganzen Rallye nicht mehr. Der Vierradgetriebene beklagte nach und nach diverse Defekte als Folgeschäden des Ausritts und

endete schließlich bremslos zwischen zwei Leitplanken.

Das Auto, das Audi vom Biedermeier-Image befreien und für die gesamte Automobilindustrie einen Anstoß zur Zukunfts-Technologie darstellen soll, hat die Sportwelt in Monaco nachhaltig begeistert.

Die Rivalen zuckten, und die Journalisten jubilierten, besonders die patriotischen Franzosen gaben ihrer Michèle zeitungsspaltenweise Geleit, noch bevor sie die ersten Meter zur Monte Carlo-Reise angetreten hatte.

Das allradgetriebene Auto von Audi hört auf den Namen Quattro. Diesen hat Sportchef Treser, während der Entwicklungsphase Projektleiter für das neue Coupé, nach schlaflosen Nächten in Heimarbeit mit seiner Frau eronnen. Treser hatte anschließend Mühe, den Namen „Karat“ für das Ingolstädter Kraft-Coupé niederzuschmettern. Dieser Vorschlag war von kreativen Männern des Konzern-Stammsitzes in Wolfsburg angeliefert worden.

Von der ursprünglich ersten Idee, nur 400 solche Allrad-Coupés zu bauen, um damit die Mindest-Anzahl zur Sport-Zulassung zu haben, ist man in Ingolstadt schon seit Jahren weg. Vielmehr soll der Serien-Quattro höchsten Ansprüchen genügen und das Audi-Aushängeschild auch auf der Straße, nicht nur am finsternen Rallye-Wald sein.

So weiß Treser denn auch zu berichten, daß der Quattro-Produktion nach oben keine Grenzen gesetzt sind. Seit der Verkauf im November 1980 anließ, wurde die Nachfrage größer, und mit dem ersten großen PR-Erfolg in den Medien – trotz verlängerter Monte Carlo-Schlacht – hat Audi in Sachen Image erheblich zugelegt.

Die Quattro-Idee zündet, die Produktion wird von zehn auf

20 Autos pro Tag angehoben, das Nachbarland Österreich meldet: „Unser Audi-Verkaufs-Plansoll für 1981 ist bereits jetzt weg.“ Dort hatte Franz Wittmann mit Copilot Dr. Kurt Nestinger zuvor bei der Jänner-Rallye zugeschlagen: erster Start in der Europameisterschaft, überlegener Sieger, großes Echo in Funk, Fernsehen und Presse.

Diese Folgeerscheinungen des Sports nimmt Audi natürlich

ser, hart im Nehmen und gelegentlich auch hart im Austeilen, hat konkrete Vorstellungen: „Die Idee von Sport und Sportlichkeit muß Inhalt der Audi-Firmenpolitik sein, nur dann steht unser Engagement auf den richtigen Beinen. Die Sport-Idee muß vom Generaldirektor bis zum Audi-Verkäufer vertreten werden.“

Seine Abteilung hat Treser aufgeteilt. Ein Trupp forscht und testet, der andere und



Denker für Audi: Sportchef Treser (li.), Rallye-Einsatzleiter Rode



Einsatz für Audi: Premiere bei der Rallye Monte Carlo

dankbar entgegen: Quattro-Siege, das wird unumwunden zugegeben, sollen den Audi-Slogan „Vorsprung durch Technik“ rechtfertigen und in Ingolstadt für Umsatz und Ansehen sorgen.

Knapp 40 Mann stark ist die Sportabteilung, die Audi-Stabsstelle mit der Aufgabe, die Quattro-Botschaft in alle Welt zu tragen. Chef Tre-

größere Rest kümmert sich um Vorbereitung und Einsatz der Rallyewagen.

Viel wurde getestet, bis der Rallye-Quattro zur schlagkräftigen Waffe reifte. An Tresers Seite arbeiten Reinhard Rode als Rallye-Einsatzleiter und Freddy Kottulinsky, Ex-Renn- und Rallyefahrer, als verantwortlicher Mann für den Rallye-Quattro-Aufbau.