

# Geschenk mit



# Schleife

Kommt die gute Rallye-Fee und sagt: Du hast drei Wünsche frei. Mal die Nacht der langen Messer fahren, mit 'nem Quattro, am besten mit dem Röhrl am Steuer. Total unrealistischer Quatsch, sagt ihr, aber genau so ist es passiert.

TEXT Markus Stier // FOTOS Lena Willgalis, Hardy Mutschler, Arturo Rivas



Drei Legenden:  
Röhrl, der Sport  
Quattro S1 E2 und  
die Schlucht von  
Aiglun



## AVD-HISTO-MONTE

### Wasserspiele

**ALS SICH DIE 73 TEILNEHMER** der AvD-Histo-Monte auf dem Marktplatz von Rothenburg ob der Tauber zum Start versammelten, war es zwar bewölkt, aber trocken. Nichts deutete darauf hin, dass die 24. Ausgabe lange in Erinnerung bleiben wird – aus zweierlei Gründen: Abgesehen von einer kleinen Atempause auf der zweiten Etappe durch die Schweiz und das Jura regnete es ohne Pause. Selbst Cannes und Monte Carlo ertranken im Wasser. „So was habe ich noch nie erlebt“, sagte selbst Gaststar Walter Röhrl, der die finale Etappe

mitfuhr. Der Stimmung tat das keinen Abbruch. „Super. Das ist wenigstens mal richtiges Rallyefahren“, sagte ein Teilnehmer, und anders als bei der nahezu trockenen Rallye Monte Carlo kleidete sich der Gipfel des Col de Turini sogar in Weiß. Erst zwei Stunden nach Zieldurchfahrt hatte der Spuk ein Ende, die Côte d’Azur gab sich mit blauem Himmel, als wäre nichts gewesen.

Ebenfalls bemerkenswert war der trotz der widrigen Bedingungen extrem knappe Kampf um den Sieg, und das auf so hohem

Niveau, dass selbst der siebenmalige Histo-Monte-Sieger und Organisator Peter Göbel den Hut zog. Nach zwei Etappen lagen die besten drei Teams nur vier Punkte auseinander. Andreas Zuhner und Rolf Pellini übernahmen im Renault 5 Turbo am dritten Tag die Spitze, die sie bis ins Ziel knapp vor dem BMW 528i von Reinhard Siegmeier und Erwin Becher verteidigten. Vorjahressieger Jens Herkommer und Beifahrer Maik Poppe mühten sich im Skoda 130 LR mit einem unstillen Tripmaster ab, holten aber trotzdem Platz drei.



Startort war wie bei den letzten beiden Ausgaben Rothenburg ob der Tauber. Da war es noch trocken



Die Teams kämpften sich in grandiosen Landschaften an drei von vier Tagen durch den strömenden Regen



Die Sieger Andreas Zuhner und Rolf Pellini bekamen die Trophäen von den Koryphäen Jochen Mass und Walter Röhrl

**D**as Monster schlängelt sich wütend durch die Straßen von Cannes. Es ist halb acht am Morgen, jetzt wäre Sonnenaufgang, aber es ist finstere Nacht. Ein triefendes Tief hängt über Westeuropa, der Regen fällt wahlweise in feinen Tropfen, mal in dünnen Schnüren. „Ich geb euch noch 'nen Lappen mit“, hat der Audi-Techniker gesagt. „Diese Gruppe-B-Dinger sind ja nie ganz dicht.“ Na, das passt ja irgendwie gut zur Besetzung.

Raaatsch, schrammt das Unterbodenblech über eine der unzähligen Bremschwellen, den Zeitverlust auf dem schlafenden Polizisten gleicht der Pilot umgehend mit einem heftigen Gasstoß aus, ist ja schließlich eine Gleichmäßigkeits-Rallye, diese Histo-Monte. Der Fünfzylinder schreit zornig auf, die Rechte klemmt den dritten Gang rein, dann den vierten. Das Biest ist gerade in Schwung, da kommt schon die nächste Schwelle. Eben noch faucht der Turbo, jetzt zwitschert das Abblasventil. Rumms, knallt es aus dem Auspuff, als ob ein Choleriker mit Schaum vorm Mund den Kofferraumdeckel zuhaut.

Es ist Samstag, Cannes hätte ausschlafen können, aber Cannes ist jetzt wach.

Der Gasfuß ist der eines spätpubertären Lümmels, aber das am Steuer sind Dürrer-Hände, lang und sehnig, mit Falten, dünner Haut und dicken Venen, sie halten das Lenkrad so behutsam wie Omis teures Porzellan. „Die haben mir den Ladedruck runtergedreht“, knurrt es unwirsch von links. 1,3 statt 1,8 bar, macht unterm Strich eher 420 PS statt 530. Früher ging's im Quattro erst bei 6000 Touren richtig los, geschaltet wurde bei 8600, jetzt pappt ein fettes rotes Dreieck auf dem Drehzahlmesser, das mahnend auf 7600 zeigt. Das Umluftsystem, mit dem sich das Turboloch zuschütten ließe, ist auch nicht eingeschaltet.

### Übersetzung bis Tempo 211

Was soll's? Bei dem Wetter, was soll da schon groß gehen? „Wir machen keinen Blödsinn“, hat der Röhl gesagt. Aber das war, bevor er die erste ordentliche Gerade erspäht. Ratzfatz sind alle Zahnräder bis zur sechsten Welle durchgeladen. Bis rund 230 Sachen war die Rakete früher übersetzt, aber wir haben das kurze Getriebe, da geht's nur bis 211.

Natürlich wäre es stilechter gewesen, den langen Quattro hinzustellen, ist ja gerade exakt 40 Jahre her, dass sich Audi mit Röhl an der Spitze für die trockenen, dürrer Anfangs-Jahre bei der bedeutendsten Rallye der Welt mit einem Dreifach-Triumph rächte, mit einem Vorsprung, der für vier Monte-Siege gereicht hätte, und schließlich war es doch der lange Ur-Quattro, der den Stier in der Pubertät mit dem Rallye-Virus infizierte. Das wächst sich aus, dachte die Mama, sie irrte. Damals, als vielleicht drei Mal im Jahr was in der Sport-Reportage kam, stand der Mono-Kassettenrekorder vor dem Röhrenfernseher. Die paar Sekunden, wo mal ungefilterter Quattro-Sound ohne Reportergerede zu hören war, wurden durchgehört und zurückgespult, bis der Arzt kam.

Und jetzt sitzt du mitten drin im Getöse und willst dich kneifen, aber du hast die Hände zum Gebet gefaltet, um dem Herrgott, dem Göbel von der Histo-Monte und dem Witt von der Audi Tradition zu danken. Vom Jubiläumsjahr '84 steht nur noch der Quattro A2 vom Röhl-Rivalen Blomqvist im Museum, dann muss man halt



Früher durfte Röhl 1000 Touren mehr drehen, aber 420 PS sind an diesem Tag immer noch genug

Tolle Winterreifen, toll vorbereitetes Auto, tolle Straßen. Für Röhl und Beifahrer Stier ein Tag zum Einrahmen



Eine Handbremswende extra: Fans aus Deutschland kamen nur für diesen Moment nach Südfrankreich



dummerweise mit der letzten Eskalationsstufe S1 E2 von 1986 vorliebnehmen, mit Flossen, Seitenkästen und allem Gedöns. Und einem kleinen schwarzen Hebelchen über dem Kardantunnel.

Im Getöse melden die Ohren irgendeinen Satzketzen mit „Handbremse“. Die war im langen Quattro mit seinem starren Durchtrieb immer sinnlos, aber der Kurze hatte ja am Ende ein Torsendifferenzial. Vor der nächsten Kehre bremst der Röhl nicht, sondern gibt noch mal Gas und reißt am Stock. Zack, kommt die Fuhre rum, und drinnen freuen sich zwei wie Lausbuben, die unbeobachtet von Nachbarn Kirschbaum geklaut haben.

Das Linksbremsen, das der bis dahin immer heckgeschleuderte Doppelweltmeister zum Allradwuchten lernen musste, hat er immer noch drauf. Röhl hält auf die engen Biegungen der Schlucht von Aiglun zu, Stier stemmt die Füße aufs Stützblech. Gleich geht's über die lange Schnauze dahin. Aber erstens bringt Röhl mit feinem Füßchen die Hinterachse zum Mitlenken, zweitens hat sich der Vorderwagen in der Fahrbahn verhakt wie ein Slot-Renner auf der Carrerabahn. Anfangs waren wir beide ein bisschen enttäuscht. „Sind nur Serien-Winterreifen“, stöhnte der Röhl. Die schmalen Dinger sehen unter dem dicken Koffer einfach nicht aus, dachte der Stier. Beide träumten wir von extraweichen Rennwalzen mit handgeschnitztem Profil.

Jetzt staunt Röhl doch noch: „Diese Reifen sind unglaublich.“

Nach der bösen Klatsche mit dem gewöhnlichen „Kurzen“ Anfang 1985 hatten die Audianer Anfang 1986 beim Sport Quattro ihre Hausaufgaben gemacht. Das Fahrwerk war aussortiert, ab 100 km/h half die Aerodynamik, der Motor war elastischer, das Ansprechverhalten nicht mehr so brutal digital wie in den frühen Jahren. Anfängliche Motorprobleme und eine falsche Reifenwahl warfen ihn zunächst zurück, am Ende kosteten zwei Plattfüße die letzte Chance auf den Sieg, aber Röhl ist noch heute überzeugt: „Wir hätten die 86er-Monte gewinnen können.“

### Hier geht nix? Denkste!

Es ist Blödsinn zu behaupten, ein 76-jähriger hätte nichts eingebüßt gegenüber seinem 36-jährigen Alter Ego, aber der Typ, der da gerade in den einspurigen Felsentunnel sticht, ist ganz sicher kein alter Mann. Durch die berühmte Schlucht von Aiglun mit der Steinbrücke zwischen zwei grob gehauenen Tunneln und der geschlängelten Passage mit überhängendem Fels auf der einen und gähnendem Abgrund auf der anderen Seite ist der Stier bestimmt dreißig Mal im Leben mit allem Möglichen rauf- und runtergefahren, von der schmalen Reise-Enduro bis zum Siebenmeter-Wohnmobil. Das ist so eng, da kannst du auch mit einer Rallye-Rakete nichts anstellen, da rollst du nur so durch.

Denkste. Der Röhl schießt auf die Felswand zu wie ein fest entschlossener Selbstmörder, zieht aber die fette Schnauze immer rechtzeitig zur Seite, sodass wieder offene Straße und eine Zukunft sichtbar werden. Der in seiner ungeraden Zylinderzahl akustisch so unharmonische und gerade deshalb geilste Rennmotor aller Zeiten schreit bei jedem Gasstoß: „Wuuut! Wuuut! Wuuut!“ Wie hat Röhl bei der ersten Zündung des Ungeheuers gesagt: „Wichtig ist, dass es laut ist.“

In der letzten Rechts am Ausgang des Nadelöhrs ist die rechte vordere Quattro-Ecke eigentlich schon Geschichte, aber irgendwie zieht sich in der letzten Zehntelsekunde die Mauer ehrfürchtig ein Stückchen zurück. Der Quattro-Hintern rutscht sanft zur Seite, und schon stürmt das Ding den Berg hinauf. Röhl schwärmt: „Das ist der bestvorbereitete Quattro, den sie mir je hingestellt haben. Motor, Bremse, Getriebe, alles ein Gedicht. Ich freu mich wie ein kleines Kind.“

Dieses Kind wird demnächst 77 Jahre alt. Das Monte-Monument Röhl, das wüteste Driftgerät aller Zeiten und ein ganzer Tag zum Toben auf den schönsten Asphaltstraßen des Planeten, das wird es vermutlich nie wieder geben. Wenn der Stier in diesen märchenhaften sieben Stunden was zu bemängeln hatte, dann höchstens, dass er nicht gleichzeitig draußen stehen konnte, um zuzusehen. ■

# UNTERWEGS IN DEN KLASSIKERN



Autor Eberhard Kittler erzählt in diesem Prachtband die Geschichte dieser Klassiker anhand von einzigartigen Bildern und auf Basis von Interviews mit Entwicklern und Designern.

416 Seiten, 575 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04620-7



Rainer Simons beschreibt die Entstehung des Mythos, mit dem dieser Roadster behaftet ist. Er analysiert seine Technik, dokumentiert seinen Erfolg, skizziert das zeitgeschichtliche Umfeld und portraitiert die Menschen, die an der Entwicklung beteiligt waren.

328 Seiten, 466 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04619-1



Das Porsche Museum präsentiert die Geschichte der Sportwagenikone 911 anhand von über 2.000 Abbildungen aus dem Werkstattarchiv und einer komplett überarbeiteten Modellgeschichte in diesem grandiosen Doppelband.

1200 Seiten, 1200 Abb., 2 Bände im Schmuckkarton, 24 x 24 cm  
€ 89,- | ISBN 978-3-613-32153-3

Leseproben zu allen Titeln auf unserer Internetseite



**Motorbuch Verlag**

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter  
[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)  
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51



[www.facebook.com/MotorbuchVerlag](https://www.facebook.com/MotorbuchVerlag)  
[www.instagram.com/motorbuch.automotive](https://www.instagram.com/motorbuch.automotive)



Tag des Donners: Der Fünfzylinder-Turbomotor brachte Hauswände zum Erzittern. Röhl gab nicht selten noch mal Extragas



Der Quattro ist das 86er-Original-Monte-Auto. Röhl hat 38 Jahre nicht in diesem S1 gesessen, befand aber: „Fühlt sich an, als wäre es gestern gewesen.“