

07.01.2017 Walter Röhrl und der Kurzquattro: Der "Lange" und der "Kurze"

Der "Kurze", das ist der Mythos Audi Sport Quattro, beim "Langen" handelt es sich um die lebende Legende Walter Röhrl. Den Mythos Audi Quattro würde es ohne Walter Röhrl nicht geben. Er war schließlich der Einzige, der die Missgeburt bändigen und noch einigermaßen mit der Konkurrenz mithalten konnte, als diese ebenfalls auf Allradantrieb hochrüstete. Hätte ihn damals Ferdinand Piëch nicht engagiert, er wäre bestimmt noch öfter Weltmeister geworden. Mit anderen Fabrikaten. An seinem Legendenstatus hätte sich nichts geändert, denn seine überragenden Fahrkünste waren bereits unbestritten.

Audi Sport Quattro, der "Kurze", eine Missgeburt? Das muss man näher erläutern. *ams* schreibt: "Weil der normale Quattro zu sperrig war, den Peugeot 205 Turbo 16 zu besiegen, kürzte Audi den Wagen zum Sport Quattro." und weiter: "Um das Handling zu dynamisieren, schnitten die Techniker 32 cm aus der Mitte des Quattro." *ams* fällt mit diesen Aussagen auf den gleichen Irrtum herein wie die meisten Techniker noch vor zehn Jahren. Sie verwechseln Wendigkeit mit Handling. Wendigkeit braucht man beim Umherwuseln auf engstem Raum, z.B. bei einem Parkplatzslalom.

Bei einer Rallye ist Handling gefragt. Handling beschreibt die Reaktionsbereitschaft auf Lenkbefehle. In seinem Buch „Aufschrieb“ schildert Walter Röhrl das Audi Fahrverhalten folgendermaßen: „... ich fuhr das erste Mal den Quattro im Wettbewerb, und ich wäre fast verzweifelt. An jedem Eck ging es geradeaus.“ „Den Quattro musste ich mit der zehnfachen Lenkarbeit (wie beim Lancia 037) und unheimlicher Brutalität ins Eck zwingen. Das war für mich als Ästhet ein Spiel mit dem Holzhammer, um Welten uneleganter als mit meinem Lancia 037.“

Zu allem Überfluss verkürzte Audi 1984 beim Sport Quattro den Radstand von 2,52 Meter auf mickrige 2,20 Meter. Walter Röhrl war geschockt: „Der wird nicht funktionieren.“ Und so war es auch. Die Verkürzung des Radstandes hatte nur einen Hintergrund, nämlich eine bessere Gewichtsverteilung. Obwohl sehr schnell klar war, dass sich Audi mit dieser Strategie auf dem Holzweg befand, wurde das Projekt mit Gewalt durchgezogen. Anscheinend stammte die Idee von ganz oben in der Hierarchie. Unschwer zu erraten, wer der "geniale" Vater des Gedankens war.

Der Grund für die extrem hohe Vorderachslast war ebenfalls eine Erfindung dieses angeblichen Technikgenies. Zitat Walter Röhrl: „Der Fünfzylinder-Viertventiler des „Kurzen“ war ein Leistungshammer - er lag aber leider am falschen Platz im Auto, nämlich vor der Vorderachse.“ Und weiter: „Mit dem „Kurzen“ war nichts drin. Der schwere Motor vor der Vorderachse, der kurze Radstand, die Lenkunwilligkeit, das plötzliche Übersteuern, der brutale Krafteinsatz des Motors.“ Neidvoll blickte er auf die Konkurrenz: „Mir wurde ganz anders, als ich den Peugeot 205 sah. Das war ein Rallyeauto! Langer Radstand, kein Überhang, ein Motor, der unten raus ging wie die Hölle.“

Eine Ergänzung zur Motorlage: Der tonnenschwere Fünfzylinder befand sich nicht nur vor der Vorderachse, sondern obendrein auch noch in Längsrichtung angeordnet. Der Längseinbau war ebenfalls eine Idee von Ferdinand Piëch, denn um mit BMW mithalten zu können, mussten mehr als vier Zylinder her. Die hätten nicht quer in die Autos gepasst. (Siehe dazu auch den Beitrag "Mythos Allrad") So kam es, dass das angebliche Technikgenie dem Fahrgenie die weitere Karriere vereitelte. Schade, Walter Röhrl hätte Besseres verdient.

"Mythisch" wird auch gerne als Synonym für märchenhaft-vage oder fabulös verwendet. So gesehen ist der Begriff "Mythos" beim Sport Quattro richtig angewandt. Der Autokritiker hofft, dass mit der den Mythos befeuernden Geschichte in ams wieder für längere Zeit Ruhe an der überschätzten Allradfront herrscht.

Jacob Jacobson