

# Tracktest Auto Bild Motorsport

In het Duitse automagazine 'Auto Bild Motorsport' van september 2007 staat een tracktest van onze A1 die in 2005 reeds opgenomen is. S.v.p. niet al te veel aandacht aan de tekst besteden, want er staan een aantal fouten in. Bij vragen over de historie en de technische staat van onze A1, graag even een e-mail naar:

[> Audi Rallyteam Holland](#)

Hieronder het complete verslag van de tracktest, vanzelfsprekend in het Duits.

## Heldentaten

Unvergessen sind die Heldentaten der Röhrls und Co mit dem Ur-quattro von Audi. Auto Bild Motorsport testete ein Original. Das Auto von Michèle Mouton von der Rallye Portugal 1983.

## Das ultimative Rallye-Gerät

Was könnte es Größeres für einen Rallye-Fan geben, als einmal das ultimative Rallye-Gerät namens Audi Ur-quattro in natura zu erleben? Und wenn du dann noch die Möglichkeit hast, hinter dem Steuer Platz zu nehmen, den Motor zu starten und ein paar Runden zu drehen? Tja, dann erfüllt sich ein Traum, den die meisten von uns ein Leben lang nur träumen dürfen. Für mich ist dieser Traum nun Wirklichkeit. Der Ur-quattro steht vor mir. Nicht irgendeine Replika oder ein Serienmodell mit Kriegsbemalung. Sondern ein Original. Mit diesem Auto bestritt die superschnelle Französin Michèle Mouton 1983 im Audi-Werksteam die Rallye Portugal. Wie üblich beginnt die Praxis mit einem Druck auf den Starterknopf auf dem Armaturenbrett, rechts vom Lenkrad. Weit und breit sehe ich keine Displays und Instrumente wie in den modernen Rallye- oder Rennwagen. Bloß ein fetter Drehzahlmesser macht sich vor mir breit.



## Gruppe-B-Ära

Ein durchdringendes, schrilles, hässliches Kreischen schlägt vorn unter der Haube Alarm. Die Fünfzylinder-Maschine scheint meinen Fahreranzug zu bügeln. Kevlarhaut, Polster des Sitzes und dünne Trennwand zum Motor sind als "schützende Elemente" nicht der Rede wert. Der kraftvolle Sound aus den XXL-Zylindern martert meine Ohren. Ein Tritt aufs Gaspedal, und der A1 (erster

Rallye-quattro der Gruppe-B-Ära) springt geradezu los. Wie ein vorsintflutliches Ur-Tier auf der Jagd. Erster und zweiter Gang fix durch. Gnadenlos werde ich weiter nach vorn katapultiert. Den Spurt - oder besser den Schuss - von null auf 100 vollführt der weiß-rote Bolide in weniger als fünf Sekunden. Kein Umluftsystem - das heißt Kampf mit den Turbolöchern

### **Fünfzylinder**

Der 340 PS starke A1-Motor entfaltet aus seinen fünf Zylindern einen kraftvollen Sound. Nach ungefähr zehn Sekunden ist die fünfte Welle eingelegt und die Drehzahladel am Anschlag. Die Top-Geschwindigkeit von "nur" 185 km/h ist erreicht. Das Besondere kommt beim Lastwechsel. Gas - Bremse - Gas - Bremse, Alltag auf den Rallye-Wertungsprüfungen früher wie heute. Da es damals noch keine Umluftsysteme für konstanten Ladedruck gab, hatten Mouton, Röhrl und Co. mit jeder Menge Turbolöchern zu kämpfen. Wie ich jetzt auch. Zwischen den Gangwechseln dauert es einige Sekunden, bis der Ladedruck und damit der Schub wieder da ist. In Kurven reagiert der Audi unterschiedlich. Gehst du sachte mit dem Gaspedal um, untersteuert er heftig. Trittst du zu gnadenlos rechts drauf, kommt aber das Heck quer - so wie wir es beim Bestaunen der Profis einst so liebten. Die Servolenkung arbeitet leicht und präzise.

Die Bremsen sind okay, wenn auch längst nicht so zupackend wie heutige Sechs-Kolben-Anlagen in einem World Rallye Car. Dann: Der Audi steht. Schalter auf "off". Das Triebwerk verstummt. Jetzt läuft nur noch der Kühlpeller. Und das Herz, das rast natürlich noch.

### **Fazit**

Fazit von Auto Bild Motorsport-Testfahrer Guido Naumann: Es ist schon fast Irrsinn, mit welchen Mitteln vor über 20 Jahren die Röhrls, Mikkolas und Moutons um Bestzeiten kämpften. Der Ur-quattro A1 war die erste Gruppe-B-Rakete von Audi. Mit viel Leichtbau, stärkerem Motor und mehr Technik. Jedoch ohne starke Bremsen, ohne helfende Elektronik. Und mit nur 340 PS relativ wenig Leistung. Das fordert noch mehr Respekt vor den Heldentaten und den WM-Titeln, die man 1983, 1984 und 1985 mit diesem Modell einfuhr.



### **Messwerte: Audi Ur-quattro A1**

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 4,5 Sekunden

0 - 200 km/h: ---

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Bremsweg aus 100 km/h: 38,7 Meter  
Benzinverbrauch: ca. 43 l/100 km (Rennbetrieb)  
Grundpreis: 145.718 Euro (1983)

#### **Fahrzeugdaten**

Motor Bauart/Zyl./Einbaulage: R5, vorn, längs  
Ventile/Nockenwellen: 2 pro Zylinder/ 1  
Nockenwellenantrieb: Kette  
Hubraum: 2144 ccm  
Max. Leistung bei Drehzahl: 340 PS bei 6600 U/min  
Max. Drehmoment bei Drehzahl: 414 Nm bei 3600 U/min  
Antrieb: Allrad  
Länge/ Breite/ Höhe: 4404/ 1733/ 1344  
Leergewicht: 1130 kg  
Reifentyp: Michelin  
Felgenreöße vorn/ hinten: 10x15 Zoll / 10x15 Zoll  
Tankinhalt / Kraftstoffsorte: 120 l / Super Plus

> [Bron: Auto Bild Motorsport - Guido Naumann](#)