



# HOCKENHEIMRING

## 1990 10 14

**H**erwart Kreiner kliade sig i huvudet. Han hade varit med om mycket sedan han axlat ansvaret för Audis motorsportsatsningar, från skogsmonstret S1 i Grupp B till den 630 hästkrafter starka Audi 90 i amerikanska IMSA-serien. Men nu ville styrelsen tävla med lyxbilar på tyska banor och det gav honom huvudvärk. Kreiner lyfte luren och slog numret till sin chefsingenjör Dieter Basche och förklarade läget.

– Styrelsen vill att vi drar oss ur det amerikanska äventyret och i stället ger oss in i standardvagnsmästerskapet DTM.  
**BASCHE VAR MANNEN** bakom många av märkets framgångar. Bland annat hade han förvaltat fyrhjulsdriftens fördelar och visat dess överlägenhet både på grus och på asfalt. Redan i mitten av åttiotalet skrämde han fantasieffekter ur Audimotorer och experimenterade med dubbelkopplingslådor i rallybi-

larna. Hans naturliga handlag kom inte bara från tusentals testmil, utan han var också en känd racerförare från sjuttioalets standardvagnsmästerskap.  
– Utmärkt, sade Basche. Med Audi 90 skulle vi lätt kunna konkurrera med de horder av BMW M3 och Mercedes 190E 2.5-16 som dominerar i dag. Fem cylindrar är fler än...  
– Nej, nej, du förstår inte! De vill att vi ska köra med Audi V8, das Luxus-Auto.  
– Was?  
De båda herrarna satt tysta i varsin

ände av linan. Det enda som hördes var det stilla fräsandet av huvudvärks-tabletter som höll på att lösas upp i vatten. Till slut tog Basche bladet från munnen.  
– Du, det behöver inte vara så dumt som det låter. Enligt reglementet kommer vi behöva vara en skvätt tyngre än BMW och Mercedes. Men vi kan nog klämma ut rätt mycket effekt ur den där åttan också.  
– Gör vad du vill, suckade Kreiner och lade på luren.

TEXT DANIEL ÖSTLUND  
FOTO AUDI

Till säsongsavslutningen på Hockenheimring hade Audi utökat stallet till tre bilar. Frank Jelinski var nykomlingen som skulle hålla motståndarna borta från Stuck och det lyckades han bra med.



### »KREINER LOG INTE. VARFÖR HADE DE BANKAT IHOP EN RACERBIL FULL MED TRÄPANELER?«

Audi tog sin andra titel i DTM 1991 med Frank Biela. Samma bil, men ny färg.



de flesta tyskar sedan Rosemayers dagar.  
– Mmmft schnabb schom tuschan! spottade Stuck ur sig mellan weisswursttuggorna. Håret, det som nu fanns kvar, stod som en kvast runt huvudet och på racingoverallen syntes rester av den lunch som var på väg att ta slut. Han slickade av fingrarna och tog Kreiner i hand. Hej!  
Den första tävlingshelgen hölls i hällregn på belgiska Zolder och i första racet kom Stuck inte bättre än på fjortonde plats, trots snabbaste varv. I det andra racet startade han från sista led och körde upp sig till pallplats, en



Hans-Joachim Stuck hänger läpp.

hårnål i vardera änden. Det var så långt från Eifelbergens krävande kurvor man kunde komma och Stuck kunde lotsa sin V8 till seger i båda loppen.  
Inte förrän på Norisring, gatsträckningen i Nürnberg, fick Stuck sällskap. Kreiner kom springande med rattvridarvirtuosen Walter Röhrl i släptåg.  
– Titta här vad jag hittade, en kompis till dig! skrek Kreiner och tryckte ner Röhrl i reservbilen. Se så, ut och kör med dig.  
Nittiotusen åskådare såg hur Stuck och Röhrl lade sig främst i fältet och tog en dubbelseger. Röhrl kom att spela en tung roll som testförare och i hans händer kom Audi V8 att bli mer än bara en dragster. Det klumpfotade företet försvann och bilen blev alltmer dansant, så pass att Röhrl lyckades köra till sig en seger på Nürburgring.

fingervisning om den kapacitet både bil och bilist besatt.

**HOCKENHEIM PASSERADE** i kalendern men gav ingen vinst åt Audi. Inte heller i Eifelbergen, på Nürburgrings nordslinga, kunde lyxbilarna bjuda något motstånd. Steve Soper sopade hem båda segrarna i en BMW M3. Stuck hängde läpp.  
– Hur länge ska jag harva omkring ensam i Audi, bland alla dessa Mercedes och BMW?  
Kreiner bet ihop.  
– Jag jobbar på det, var det svar som slapp ut mellan tänderna.  
På Avus, i det som fortfarande var Västberlin, var Stuck fortfarande ensam Audiförare i fältet. Men banan passade den motorstarka bilen perfekt: fyra kilometer motorväg med en

Till säsongsavslutningen på Hockenheimring hade fortfarande fyra förare chansen till mästerskapstiteln. Audi-bossarna insåg allvaret och plockade in ytterligare en förare, Frank Jelinski, som fick kommendera en tredje Audi och hjälpa Stuck till titeln.  
Kreiner och Basche tuggade naglar när starten gick. De behövde inte oroa sig, deras regi var oklanderlig och Stuck kunde segla mot segern i båda loppen medan Röhrl och Jelinski höll Johnny Cecotto bakom sig. Basche mös bakom sina solglasögon när Kreiner smög fram och mitt under segerdanserna viskade han:  
– Till nästa år har jag skaffat en ny förare. En ung kille, Frank Biela. Han kan nog bli någonting. \*