



**S**i l'histoire a retenu que le Rallye de Monte-Carlo 1981 fut remporté par le tandem Ragnotti-Andrié à bord d'une Renault 5 Turbo, l'une des vedettes de cette édition enneigée restera sans conteste la nouvelle Audi Quattro. À son volant, Hannu Mikkola mènera la course avant de sortir de la route et plonger dans les profondeurs du classement...

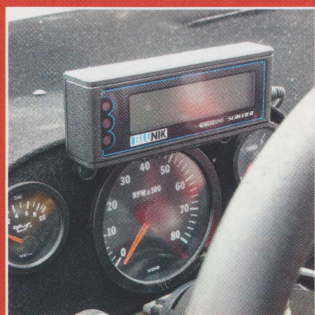
### En marche pour le changement !

À la vérité, le changement est en marche en ce froid mois de janvier. Les classiques Opel Ascona 400, Talbot Sunbeam Lotus, Ford Escort RS et autres Porsche 911 font presque déjà figure d'antiquité avec leurs solutions techniques – certes éprouvées mais datant de plusieurs décennies – face aux nouvelles technologies que sont le moteur suralimenté en position centrale de la 5 Turbo ou les quatre roues motrices de la Quattro. Réputée lourde et difficile à manier dans le serré, la nouvelle Audi fait

en revanche merveille dans les spéciales rapides, surtout si elles sont enneigées. Certes, il faut alors tout le talent d'un Mikkola pour parvenir à dompter la fougue du moteur turbo de l'Audi... Du reste, de l'avis de tous et surtout des pilotes, la Quattro est une belle idée sur le papier mais très éprouvante et difficile à prendre en main. Plus lourde et surtout plus grande que la plupart de ses concurrentes, elle dérouta quelque peu les pilotes auxquels elle est confiée, à l'image du grand Hannu qui, habitué aux agiles Ford Escort RS, avoue que l'apprentissage à son volant reste une période difficile. Placé en porte-à-faux avant, le 5-cylindres en ligne accentue un sous-virage dévastateur dans les virages lents et les épingles, mais ses 340 ch lui permettent de s'extraire comme une balle. Cependant, une fois pigé le mode d'emploi, les pilotes Audi en tireront le meilleur parti. Et ce, sur tous les terrains !

### Quatre roues motrices, sinon rien

Dès la seconde manche du Championnat du Monde 1981, Mikkola remporte le Rallye de Suède. Quelques mois plus tard, le San Remo célèbrera la première victoire d'une femme en mondial avec la première place au classement scratch de Michèle Mouton au terme d'un rallye très technique couru sur terrain mixte, asphalté et terre. Dès lors, le rallye va changer de visage et toutes les têtes pensantes des bureaux d'études vont se pencher sur les mystères de la cinématique des transmissions intégrales. Bien que récemment créée en 1978, la division Audi Sport a réussi le tour de force de développer une voiture de compétition proche de la série. L'objectif déterminé par Ferdinand Piëch étant de construire une routière à quatre roues motrices destinée au grand public, le choix de réaliser sur cette base une voiture de course utilisant bon nombre d'éléments de la grande série facilitera l'homologation en Groupe 4. Avec trois victoires en 1981 (Suède, San Remo et R.A.C.), Audi aborde 1982 avec une équipe comptant Stig Blomqvist, en renfort de Mouton et Mikkola. Si ce dernier joue de malchance et multiplie les abandons, la piquante Michèle aligne les victoires au Portugal, à l'Acropole ainsi qu'au Brésil et termine la saison vice-Championne du Monde en contribuant grandement au sacre du classement des constructeurs de son employeur. Le titre 1982 en poche, Audi a définitivement gagné son pari. Deux ans plus tard, la firme d'Ingolstadt coiffe à nouveau la couronne mondiale avec Blomqvist, mais tout a changé. Les Groupe 4 se sont effacées derrière les nouvelles Groupe B et le coupé Quattro >



**1 TABLEAU DE BORD**  
Spécifique, il n'a rien à voir avec celui d'une Quattro de série. Le compte-tours est encadré par les manomètres de pression d'huile et de suralimentation.



**2 LEVIER DE VITESSES**  
À l'époque, les pilotes devaient composer avec trois pédales et un vrai levier de vitesses. Très précis, celui-ci est un régal à manier.