

## Jubilare 2022 Teil V 50 Jahre Audi 80



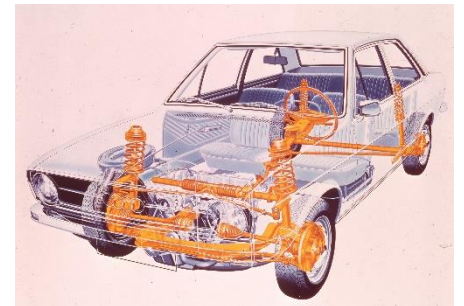
**Jubiläum eines Bestsellers:** Mit dem ersten Audi 80, intern „B1“ genannt, landen die Ingolstädter 1972 einen Volltreffer. „Modern, aber nicht modisch“ sollte er sein, ein zuverlässiges Familienauto. Darin sind sich der damalige Audi-Technikvorstand Ludwig Kraus und die Volkswagen AG als neue Konzernmutter Ende der 1960er Jahre einig. Wie beim Rennwagenbau lässt Chefentwickler Kraus seine Mitarbeitenden für jedes einzelne Teil prüfen, wo man noch Gewicht sparen kann ohne Abstriche bei etwa Langzeit-Qualität, Solidität und Festigkeit. Der extrem leicht gebaute Audi 80, der vor 50 Jahren in Produktion geht, überzeugt seine Kunden mit sportlichem Fahrverhalten und geringem Verbrauch; damit ist er während der 1973 beginnenden Ölkrise genau das richtige Auto zur richtigen Zeit. „Auto des Jahres“ – diese Auszeichnung zeigt, dass der Audi 80 auch die internationale Fachpresse überzeugt.

**Der Audi 80 zeigt eindrucksvoll:** Vorsprung durch Technik hat bei Audi Tradition. Das Design des ersten Audi 80 im Stil der neuen Sachlichkeit der 1970er Jahre gestaltet Designer Hartmut Warkuß mit. Er steigt 1976 zum „Hauptabteilungsleiter Stilik“ auf und prägt das Audi-Design mehrerer Modellgenerationen der B-, C- und D-Reihe. Der Audi 80 fährt bis 1994/95 in vier Generationen vom Band (B1 bis B4); dann löst ihn der Audi A4 ab – intern B5 genannt. Mit ihm führen die Ingolstädter eine neue Nomenklatur für ihre Automobile ein.



**1972-1978: Audi 80 B1 – Begründer eines neuen Segments:** Der Audi 80 feiert seine Weltpremiere im Jahr der Olympischen Sommerspiele von München: Im Juli 1972 stellen ihn die Ingolstädter den Medien, im September – nach den Spielen – dann den Händlern vor. Der B1 begründet ein neues Marktsegment, die „Kompakt-Limousine“, kurz B-Reihe. Der neu entwickelte Mittelklassewagen rundet das damalige Modellprogramm der Marke mit den Vier Ringen ab. Seine Technik bringt zahlreiche neue Lösungen mit und ist schon bald auch in vielen Modellen des Volkswagen-Konzerns zu finden.

**Konsequenter Leichtbau und weitere technische Innovationen:** Das Basismodell mit zwei Türen wiegt nur 835 Kilogramm – strikter Leichtbau ist eine der Vorgaben von Technikchef Kraus. Mit 2,47 Metern Radstand und 4,18 Metern Länge entwickelt er die Limousine sehr kompakt. Fahrwerksingenieur Detlef Banholzer realisiert erstmalig in einem europäischen Großserienfahrzeug den negativen Lenkrollradius – eine Lösung, von der die Stabilität beim Bremsen stark profitiert. Mit der diagonalen Aufteilung der hydraulischen Bremsanlage hat Audi die Sicherheit der Passagiere und der übrigen Verkehrsteilnehmer im Blick. Als Hinterradaufhängung dient eine Torsions-Kurbelachse mit Federbeinen. McPherson-Federbeine und Querlenker führen die vorderen Räder.



Der Motor des Audi 80 liegt längs vor der angetriebenen Vorderachse, das Vierganggetriebe hinter ihr. Vier Aggregate stehen zur Markteinführung zur Wahl; das Hubraumangebot liegt zwischen 1,3 und 1,6 Liter, ihr Leistungsspektrum zwischen 40 kW (55 PS) und 74 kW (100 PS). Konstruktives Highlight der ebenso drehfreudigen wie unkomplizierten Vierzylinder ist die Ventilsteuerung per obenliegender, Zahnriemengetriebener Nockenwelle und wartungsfreien Tassenstößeln.

Entwicklungschef Ludwig Kraus hat den Gedanken einer Baukastenreihe aufgebracht und dafür einen Vierzylinder-OHC-Motor vorgesehen – OHC steht für „OverHead Camshaft“, für Motoren mit obenliegender Nockenwelle. Dieser Motor, entwickelt von Techniker Franz Hauk und seinem Team,

wird intern als EA 827 bekannt und zum meistgebauten Aggregat im VW-Konzern.

### Wahl zum „Auto des Jahres 1972“ und zugleich Verkaufsschlager

Mit der neuen Generation aus OHC-Motoren und seinen vielen technischen Highlights avanciert der Audi 80 schnell zum Verkaufserfolg für die Ingolstädter: Bis zum Produktionsende im Sommer 1978 fahren mehr als eine Million B1-Modelle vom Band. Aufgrund der großen Nachfrage reichen die Produktionskapazitäten im Werk Ingolstadt bald schon nicht mehr aus, die Volkswagen-Werke Wolfsburg und Emden werden an der Fertigung beteiligt.

Mit der von Giorgio Giugiaro gezeichneten und durch Karosseriebauer Karmann realisierten Coupé-Studie Asso di Picche zeigt sich schon 1973 das sportliche Potenzial des B1. 1973 geht der Audi 80 GT in Serie, im Oktober 1975 löst ihn der Audi 80 GTE ab. Sein Motor bringt es auf 81 kW (110 PS). Das neue Topmodell deutet mit seinen Fahrleistungen bereits die Dynamik an, die Audi bald entfalten wird. 1976 folgt beim B1 eine Modellpflege, die der Limousine große Blockscheinwerfer beschert und sie optisch an die neue Generation des Audi 100 annähert. Der Audi 80 wird – er ist leicht und damit sparsam im Verbrauch – besonders nach der Ölkrise von 1973 sehr beliebt, auch in den USA, wo er als „Fox“ verkauft wird.



### Chronik AUDI 80

**1969:** Entwicklungsstart für den Nachfolger der Typenfamilie Audi 60 bis Audi Super 90

**1971:** Im Dezember wird ein Audi 80 mit Schrägheck und VW-Logo präsentiert als Prototyp für den Volkswagen Passat

**1972:** Im Juli Vorstellung des Audi 80 als zwei- und viertürige Limousine. Neu entwickelte Motorenreihe mit obenliegender Nockenwelle, die auch in anderen Modellen des VW-Konzerns eingesetzt wird. Leistungsstufen sind 40 kW/55 PS (Audi 80/L), 55 kW / 75 PS (Audi 80 S/LS) und 63 kW / 85 PS (Audi 80 GL). Der Audi 80 gewinnt den Medienpreis Auto des Jahres 1972 vor dem Renault 5

**1973:** Der Volkswagen Passat feiert seine Markteinführung als Parallelmodell zum Audi 80. Im Februar Verkaufsstart für die viertürige Audi-80-Limousine. Ab August Sicherheitsgurte serienmäßig und Kühlergrill aus Kunststoff. Im September debütiert auf der IAA der Audi 80 GT (nur als Zweitürer) mit 74 kW / 100 PS-Motor. Giugiaro zeigt eine Coupé-Studie. In den USA geht der Audi 80 unter dem Namen Fox an den Start



**1974:** Im August technische Modellpflege, u.a. Audi 80 S und LS serienmäßig mit Stahlgürtelreifen ausgestattet, Audi 80 und 80 S serienmäßig mit elektrischer Scheibenwaschanlage, Tachometer mit Tageskilometerzähler für Audi 80 L/LS und GL, Stoßstangen vorn und hinten mit Kunststoffecken und beim Audi 80 L und LS mit Gummischutzleisten

**1975:** Im Mai erweiterte Serienausstattung. Der Audi 80 mit 55-PS-Motor erhält serienmäßig Gürtelreifen, alle Modelle verfügen über heizbare Heckscheibe und einen Bremskraftverstärker. Im September Hubraumvergrößerung von 1,5 auf 1,6 Liter für die 75- und 85-PS-Motoren. Im Oktober ersetzt der Audi 80 GTE mit 81 kW / 110 PS Leistung und K-Jetronic-Einspritzanlage den 80 GT mit Doppelvergaser-Motor

**1976:** Im August umfassendes Facelift. Optische Annäherung des Audi 80 an den größeren Audi 100. Der Audi 80 GL wird ersetzt durch den Audi 80 GLS mit wahlweise 55 kW / 75 PS oder 63 kW / 85 PS Leistung aus 1,6 Liter Hubraum. Auch für den Audi 80 LS ist optional der 75 PS entwickelnde 1,6-Liter-Motor bestellbar

Modell	Motorleistung
Audi 80, Audi 80 L 1972–1978	40 kW/55 PS
Audi 80 S 1972–1975 Audi 80 LS 1972–1978 Audi 80 GLS 1975–1978	55 kW/75 PS
Audi 80 GL 1972–1975 Audi 80 LS 1976–1978 Audi 80 GLS 1976–1978 Audi 80 GLX 1978	63 kW/85 PS
Audi 80 GT 1973–1975	74 kW/100 PS
Audi 80 GTE (1975–1978)	81 kW/110 PS
„L“, „GL“ und „GT“ bezeichnen die Ausstattungsvariante, „S“ und „E“ die Motorisierung.	

**1977:** Im Juli Modellpflege mit Maßnahmen zur Geräuschdämmung, weicheren Vorderachs-Querlagern, härteren Vorderfedern, neue Dämpferabstimmung und Vergrößerung der Sturz- und Vorspurweite. Außerdem erhalten alle Typen 13-Zoll-Räder

**1978:** Im Januar Einführung des Sondermodells „Millionär“ aus Anlass von einer Million Audi 80, die seit 1972 produziert wurden. Letztes Sondermodell wird der „Super 80“. Produktionsauslauf des Audi 80 im Juli. Ein Nachfolger gleichen Namens wird im August vorgestellt

### Technische Daten

	80, L	80 S, LS, GLS	80 GL, LS,	80 GT	80 S, LS, GL, GLS	80 GL, GLS, GLX,	80 GTE
<b>Motorbauart Type VW EA827</b>	Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt Reihenmotor, längs eingebaut um 20 Grad nach rechts geneigt fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben Druckumlaufschmierung 74- und 81-kW-Motor: Aluölwanne mit Kühlrippen ohne separaten Ölkühler wie beim Golf/Scirocco GTI/GLi						
<b>Gemischerzeugung</b>	Solex Fallstromvergaser mit Startautomatik		Fallstrom Registervergaser mit Startautomatik		Solex Fallstromvergaser mit Startautomatik	Fallstrom Registervergaser mit Startautomatik	Saugrohrein-spritzung Bosch K-Jetronic
<b>Hubraum</b>	1297 cm <sup>3</sup>	1471 cm <sup>3</sup>		1588 cm <sup>3</sup>			
<b>Bohrung x Hub</b>	75x73,4mm	76,5 80mm		79,5x80mm			
<b>max. Leistung kW/PS bei 1/min</b>	40/55 5500	55/75 5800	63/85 5800	74/100 6000	55/75 5600	63/85 5600	81/110 6100
<b>max. Drehmoment Nm bei 1/min</b>	92 2500	114 3500	121 4000	131 4000	118 3200	124 3200	137 5000
<b>Getriebe</b>	Vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe hinter der Vorderachse, a. W. Dreigang-Automatikgetriebe mit hydraulischem Wandler (nur 55 und 63 kW)						
<b>Antrieb</b>	Frontantrieb						
<b>Lenkung</b>	Zahnstangenlenkung, negativer Lenkrollradius						
<b>Vorderachse</b>	MacPherson-Federbeine, Dreieckslenker, Querstabilisator, Scheibenbremsen						
<b>Hinterachse</b>	Torsionskurbelachse, Panhardstab zur Seitenführung hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Schraubenfedern, Trommelbremsen, Ø 180 mm (bei Automatikgetriebe, GT und GTE: Ø 200 mm)						
<b>Karosserie</b>	selbsttragende Stahlblechkarosserie						
<b>V/Max km/h Automatik</b>	147	160 155	168 163	173	160 156	170 166	181

[Zu den Bildern >>>](#)

Jubilare 2022 Fortsetzung folgt

R.S. 10.12.2022