Im Rückspiegel: Mit der 80 übersprang Audi erstmals die Million

Seine Bedeutung für das Wiedererstarken der Marke ist unbestritten: Der 1972 vorgestellte Audi 80 wird der erste Millionenseller der Ingolstädter. Mit ihm hielt vor 50 Jahren außerdem das Baukastenprinzip im Volkswagen-Konzern Einzug.

Der Audi 80, intern „B1“ genannt, sollte „modern, aber nicht modisch“ und ein zuverlässiges Familienauto sein. Darin waren sich der damalige Audi-Technikvorstand Ludwig Kraus und die Volkswagen AG als neue Konzernmutter Ende der 1960er-Jahre einig. Wie beim Rennwagenbau ließ Chefentwickler Kraus seine Mitarbeiter für jedes einzelne Teil prüfen, wo noch Gewicht gespart werden könnte, ohne dass die Qualität darunter litt. Der Leichtbau sorgte nicht nur für sportliche Fahrleistungen, sondern auch für einen für damalige Verhältnisse geringen Verbrauch. Damit war das neue Modell das passende Fahrzeug für die Ölkrise 1973 – und wurde auch prompt „Auto des Jahres 1973“ in Europa, nachdem der Audi im Jahr davor auch in einigen Ländern den Titel bereits auf natioanler Ebene bekommen hatte.

Das Design im Stil der neuen Sachlichkeit der 1970er-Jahre gestaltete Designer Hartmut Warkuß mit. Er stieg 1976 zum „Hauptabteilungsleiter Stilistik“ auf und prägt das Design der Marke übere mehrere Modellgenerationen. Das Basismodell mit zwei Türen wog lediglich 835 Kilogramm. Vorgestellt wurde der neue Audi im Juli 1972 nach den tragischen Olympischen Spielen in München. Seine Technik brachte zahlreiche neue Lösungen mit, die nach und nach auch in anderen Modellen des VW-Konzerns zu finden waren.

Mit 2,47 Metern Radstand und 4,18 Metern Länge begründete der Audi 80 quasi die Kompaktklasse, lief damals aber noch als Mittelklassemodell. Fahrwerksingenieur Detlef Banholzer realisierte 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 hatte Audi die Sicherheit im Blick. Der Motor der Limousine lag längs vor der angetriebenen Vorderachse, das Vierganggetriebe hinter ihr. Zur Markteinführung gab es drei Motorisierungen mit 1,3 und 1,5 Liter Hubraum, mit 55 PS (44 kW) sowie 75 PS (55 kW) und 85 PS (63 kW). Damit war der Audi 80 bis zu 170 km/h schnell.

Konstruktives Highlight der ebenso drehfreudigen wie unkomplizierten Vierzylinder war die Ventilsteuerung per obenliegender, zahnriemengetriebener Nockenwelle und wartungsfreien Tassenstößeln. Entwicklungschef Ludwig Kraus hatte den Gedanken einer Baukastenreihe aufgebracht und der von Techniker Franz Hauk und seinem Team entworfene Motor wurde zum meistgebauten im Konzern. Intern trug er die Bezeichnung EA 827.

Bis zum Produktionsende im Sommer 1978 wurden mehr als eine Million Stück der Generation B1 gebaut. Aufgrund der großen Nachfrage reichen die Kapazitäten im Werk Ingolstadt bald schon nicht mehr aus, und so kam der Audi 80 auch aus den Volkswagen-Werken Wolfsburg und Emden.
Mit der von Giorgio Giugiaro gezeichneten und durch Karosseriebauer Karmann realisierten Coupé-Studie Asso di Picche zeigte sich schon 1973 das sportliche Potenzial des B1. 1973 ging dann auch schon der Audi 80 GT mit ,6-Liter-Motor und 100 PS (74 kW) in Serie, im Oktober 1975 löst ihn der Audi 80 GTE mit 110 PS (81 kW) ab. 1976 näherte sich die Limousine im Rahmen der Modellpfelge mit großen Block- statt Rundscheinwerfern optisch an die neue Generation des Audi 100 an. In den USA lief der Audi 80 übrigens als Fox vom Band (eine Bezeichnung, die später bei VW wiederkehrte).

Nach vier Modellgenerationen (b1 bis B4) löste Mitte der 1990er-Jahre der A4 (B5) den Audi 80 ab. (aum)

Bilder zum Artikel

Audi 80 GL (1973).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Audi 80 LS (1972).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Audi 80 LS (1973).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Audi 80 (1975).

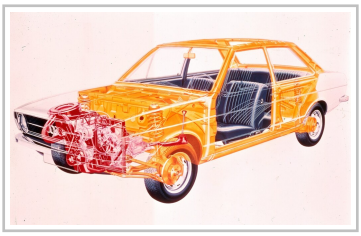
Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Audi 80 GTE, Baujahr 1976.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

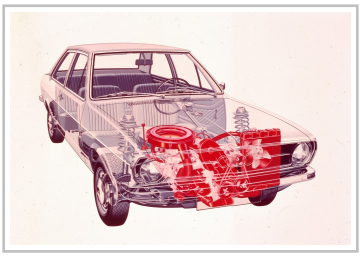
Audi 80 GTE von 1976.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



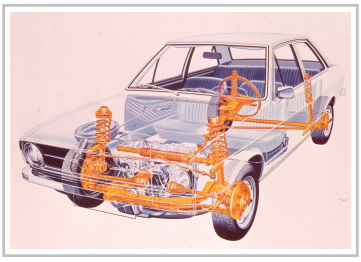
Audi 80 (Phantomzeichnung Motorraum).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi 80 LS (Phantomzeichnung Motorraum).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi 80 LS (Phantomzeichnung Fahrwerk und Antriebsstrang).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi