



SONDERTEIL: AUDI 80

Zwei erfolgreiche Jahrzehnte

1972



WEG NACH OBEN

Zwanzig Jahre und kein bißchen greise: Der Erfolgstyp
Audi 80 feierte Geburtstag. Anlaß genug, einmal
seine wechselvolle Geschichte Revue passieren zu lassen.

1992



Ein Kombi zum Preis von 8300 Mark, solch ein Angebot gibt es nicht alle Tage und heutzutage ganz bestimmt nicht mehr. Ab Herbst 1965 existierten wieder Audi-Modelle mit den vier Ringen im Grill. Allerdings gehörte jene Generation zu den Urvätern der heutigen Baureihe, denn sie vertraute noch auf den von Mercedes übernommenen Mitteldruckmotor mit Querstrom-Zylinderkopf.

Daimler-Benz war seit 1958 Herr in Ingolstadt. Die Stuttgarter hatten das krisengebeutelte Werk gekauft, weil man an der Entwicklung eines Frontantriebs für Mercedes-Fahrzeuge interessiert war und DKW ja bekanntlich eine marktführende Position

in der Konstruktion von Vorderantrieben einnahm. Der Entschluß, bei Mercedes auch künftig mit Hinterradantrieb zu fahren, ließ das Interesse der Stuttgarter an Audi schwinden. Anfang 1965 übernahm VW das Werk Ingolstadt und damit die Personenwagen-Produktion. Die Marschroute stand fest: gemeinsam entwickeln und produzieren. Aus der Daimler-Benz-Ära blieb zunächst allerdings der Mitteldruckmotor erhalten, der in verschiedenen Leistungsvarianten die ersten Viertakt-Audi 60, 72, 80 und Super 90 antrieb.

Aus der gemeinsamen Entwicklung von VW und Audi ging schließlich der Motor mit der internen Bezeichnung 827 hervor. Und dieses Triebwerk gilt auch

als Basis für die erste Audi 80-Baureihe, die im Juli 1972 vorgestellt wurde.

Die wichtigsten Konstruktionsvorgaben für den kompakten Mittelklassewagen waren klar definiert: weniger Gewicht trotz erhöhtem Sicherheitspotential, Sparsamkeit und Komfort. Dem ersten 1,3 Liter-Motor (40 kW/55 PS) folgte der 1,5 Liter mit 55 kW (75 PS), der mit einem Registervergaser und anderem Ansaugtrakt als 63 kW-(85 PS)-Variante auf den Markt kam.

Nur 835 Kilo wog der erste Audi 80, seine Vorgänger brachten es auf über 1000 Kilogramm. Damit präsentierte sich die neue Audi-Mittelklasse leicht, flott und komfortabel. Eine sportlich angehauchte Variante folgte



SONDERTEIL: AUDI 80

Zwei erfolgreiche Jahrzehnte

Der erste 80er (Seite 108) wurde bis 1978 mehrmals überarbeitet. Kennzeichen dieser Modelle: Scheinwerfer-/Blinker-Einheit, gummi belegte Stoßfänger.



Der Innenraum war beim ersten Audi 80 durch das große Lenkrad und die klar gezeichneten Armaturen geprägt. Sie entstammten in ihrer Grundform der 100er-Baureihe, die 1969 gestartet worden war.

1974 mit dem GT: spezielle Sitze, zusätzliche Instrumente, Vergasermotor mit 74 kW (100 PS).

Mit leichten Retuschen wurden diese Fahrzeuge bis 1978 gebaut. Dabei verfehlten sie die Millionengrenze nur knapp: Insgesamt liefen 997 000 Audi 80 der Baureihe B1 vom Band.

Die zweite 80er-Generation präsentierte sich etwas größer. Immerhin hatte VW (1974) den Golf auf den Markt gebracht, der in vielen grundsätzlichen Details dem Audi 80 ähnelte. So war es konzernpolitisch klüger, den 80er dem Audi 100 anzunähern, um dem Golf ausreichend Raum im Markt zu gewährleisten.

Aber nicht nur die Karosserie gewann an Format, auch die Motoren erhielten geringfügig mehr Hubraum. Außerdem kam eine Version mit 81 kW (110 PS) hinzu – der erste Einspritzer im Mittelklasse-Audi. 1980 folgte noch ein Dieselmotor mit 1,6 Liter Hubraum und 40 kW (55 PS), 1981 eine weitere Audi-Spezialität, der Fünfzylinder-Motor mit 1921 cm³ Hubraum und 85 kW (115 PS).

Die größte Evolution war ab 1980 die Einführung des Allrad-

antriebs in Serienfahrzeugen. Diese – ab Herbst 1980 im Sport-Coupé „Quattro“ herangereifte – Technik brachte den Ingolstädtern den Ruf einer innovativen Autofabrik ein. Gestützt wurde dieses Image durch zahllose Siege bei Rallyes.

Audi 90 hieß das 80er-Schwestermodell, das etwas besser ausgestattet war. Mit dem stärkeren

Fünfzylinder verringerte er den Abstand zwischen den Modellen 80 und 100, die Karosserie war mit dem 80 identisch.

Diesmal schaffte der Mittelklasse-Audi der zweiten Generation (intern B2 genannt) die Millionenhürde locker: Insgesamt 1,6 Millionen Fahrzeuge verließen in acht Jahren die Werkshallen in Ingolstadt.

Innovationen am laufenden Band brachte auch die dritte Generation des 80ers. Nicht nur, daß die ab 1986 gebauten Kompaktlimousinen stärkere und überarbeitete Motoren erhielten. Viel wichtiger war die aerodynamisch geformte Karosserie, die nicht nur in der Fachwelt durch einen c_w -Wert von 0,32 von sich reden machte.

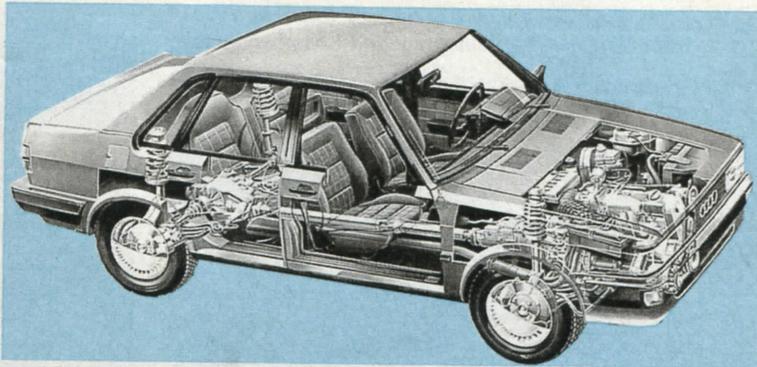
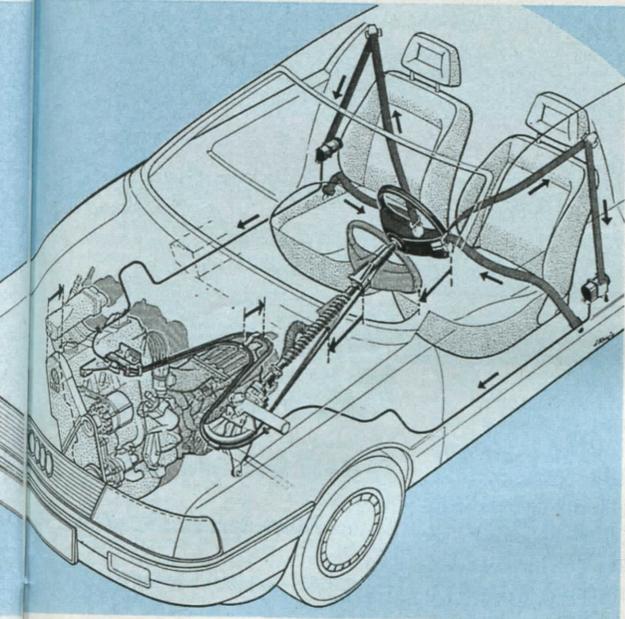
DER AUDI 80 IM ZEITSPIEGEL

- 1972:** Erste 80er-Generation mit 55/75- und 85 PS-Motoren
- 1974:** GT-Version mit 100 PS
- 1978:** Zweite 80er-Generation mit 55/75/85- und 110 PS-Motoren
- 1980:** Dieselmotoren und Vorstellung des Quattro-Antriebs
- 1981:** Erfolgreiche Sporteinsätze mit dem Quattro
- 1982:** Erste Quattro-Limousine
- 1984:** Audi 90 mit Fünfzylindermotor und Quattro-Antrieb
- 1986:** Dritte 80er-Generation mit 75/88/90 und 113 PS sowie zwei Dieselmotoren mit 54 und 80 PS
Vollverzinnte Karosserie
Procon-ten-Sicherheitssystem
- 1987:** Neuer Audi 90 mit 115/136 und 170 PS
Letzter Einsatz des Quattro S1 in den USA
- 1991:** Vorstellung der vierten 80er-Generation
Produktionsende des Ur-Quattro



Zweite 80er-Generation ab 1978

Oftmals machte Audi als Wegbereiter für mehr Sicherheit von sich reden; dazu zählt unter anderem das, inzwischen serienmäßige, Procon-ten-System.



Mit Allradantrieb (Quattro) und vollverzinkten Karosserie setzte Audi Marksteine im Autobau.



Allerdings stieg bei diesen Typen das Leergewicht wieder über die 1000 Kilogramm-Marke – bedingt durch die Zugeständnisse der Ingolstädter an das weiter gestiegene Sicherheits- und Qualitätsempfinden der Audi-Klientel.

Und gerade mit dieser Baureihe rückte Audi in die Startposition, die jetzt, zu Anfang der

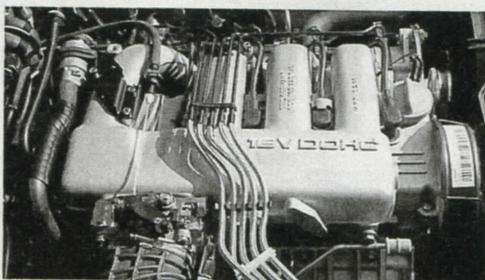
90er Jahre, zum riesigen Erfolg der Marke führte.

Ob es die Einführung der vollverzinkten Karosserie mit zehnjähriger Garantie gegen Durchrostung war, der anfänglich noch aufpreispflichtige Einbau von Procon-ten (Gurtstraffer und Rückzugsmechanismus fürs Lenkrad über Seilzüge), das neue Zwischengetriebe für die Quat-

tro-Baureihe mit automatischer Regelung der Antriebskraftverteilung je nach Bodenbeschaffenheit, oder der 20-Ventilmotor im Quattro – in allen Bereichen strebte Audi ganz nach vorn.

Die Motorenpalette umspannte Triebwerke von 55 kW (75 PS) bis zum 2,3 Liter-Aggregat im Audi 90 mit 100 kW (136 PS). Ab 66 kW (90 PS) wurden

Audi hat seit dem Start der Viertakt-Modelle 1965 zunehmend an Profil gewonnen. Für die aus mehreren renommierten Herstellern entstandene Traditionsmarke Auto Union (seit 1932) liegt die Meßlatte hoch. Mit Qualität und Kreativität will Audi die Zukunft sichern.



Audi-typisch: Einspritztriebwerke und modern gestylter Innenraum





SONDERTEIL: AUDI 80

Zwei erfolgreiche Jahrzehnte

Die dritte Generation des Audi 80 wurde ab 1986 in sechs Varianten als Limousine und Coupé vorgestellt.



die Audi-Motoren mit Einspritzanlagen bestückt, und der Diesel war auch mit Turbo-Technik (59 kW/80 PS) erhältlich. Parallel lief weiterhin das Quattro-Coupé mit dem durch Turboaufladung und Ladeluftkühlung gepuschten 147 kW (200 PS)-Triebwerk fast unverändert von den Bändern. Neu hingegen war der kurze Quattro mit der Bezeichnung S1, der im Sport für so viel Furore sorgte. Die normale Coupé-Karosserie wurde nach der B-Säule einfach um etwa 30 Zentimeter gekürzt. Damit verfügte das Ingolstädter Werksteam über das Siegerauto bis zum Rückzug vom Rallye-

sport, weil die Kombination aus Allradantrieb und Handlichkeit in niemals möglich gehaltener Art und Weise harmonisierte. Fahrer- und Markenweltmeisterschaften galten als Krönung, viele nationale Siege untermauerten den Anspruch, den Audi an sein Quattro-Konzept stellte.

Den letzten Auftritt des kurzen Quattro mit immerhin 598 PS starkem Turbomotor auf den Gipfel des Pikes Peak in den Rocky Mountains (USA) gestaltete Walter Röhrl 1987 als Triumphfahrt für das Ingolstädter Werk. Die 20 Kilometer lange Strecke mit 157 Kurven und Keh-

ren meisterte Röhrl in Rekordzeit von 10.47,85 Minuten.

Mit dem Ausstieg aus dem Rennsport verlor sich auch das Interesse am Ur-Quattro, der 1991 die sportliche Ära der 80er-Baureihe vorläufig beendete. Nachfolger wurde das S2-Coupé.

Damit sind wir schon bei der aktuellen 80-Modellreihe (ab Herbst 1991). Aufgestockt durch Avant und Cabriolet, beweist die B4-Reihe, daß ein in sich stimmendes Konzept immer wieder aufgefrischt werden kann, ohne antiquiert oder gar überholt zu wirken.

Hatto Poensgen

Fotos: Binder, Werk, mot-Archiv

Audi hat es verstanden, der Marke auch durch gezielten Rallye-Sporteinsatz zu einem neuen Technik-Image zu verhelfen. Den entscheidenden Sprung brachte der permanente Allradantrieb: Seit der Quattro die Konkurrenz bei Rallyes bügelte, stehen die Audi auch bei Sportbegeisterten hoch im Kurs. Für sie gilt der bis 1991 gebaute Ur-Quattro inzwischen als Kultobjekt.



Krönender Abschluß für den Sport-Quattro S1: Walter Röhrls Ritt auf den Pikes Peak 1987.