

AUDISCENE

Unabhängiges Magazin für die Audi-Communities • 53064 • Juli - Sept. 2012 • Deutschland 3,80 €



NEWS AUS INGOLSTADT
DER NEUE A3 / RS 4 AVANT



TRESERAUDI LINER

Die Wiedergeburt des legendären Lifestyle-Kombis



HAPPY BIRTHDAY
40 Jahre Audi 80 B1



ENDZIEL: 330 PLUS
2000er TT quattro 8N



MARKENWECHSEL
2006er A4 Avant quattro B7



Der Audi 80 der ersten Generation (1972-1978) war der erste Millionenseller der Ingolstädter. Das mit 4,16 Länge, 1,60 Meter Breite und 1,36 Metern Höhe sehr zierliche und etwas hochbeinig geratene Auto, das in Deutschland nur als zwei- oder viertürige Limousine ausgeliefert wurde, verkörperte echtes Understatement auf vier Rädern. Für die Evolution der Marke und auch für den damals angeschlagenen VW-Konzern war der Audi 80 von 1972 – den Entwicklungschef Ludwig Kraus kreierte – allerdings ein echter Volltreffer. Als Technologieträger bahnte der B1 vielen Innovationen den Weg. Audis Volumenmodell der Siebziger Jahre feiert im September dieses Jahres seinen vierzigsten Geburtstag. Stellvertretend für die Baureihe präsentieren wir Ihnen einen 80S aus dem Baujahr 1973, den Typ-80-Fan Peter Berger mit Freunden in akribischer Feinarbeit restaurierte und in den Urzustand versetzte.

Die gute Nachricht zuerst: Es gibt sie noch! Aber saubere Exemplare, an denen noch nicht der Zahn der Zeit genagt hat – sprich die noch nicht den Rosttod gestorben sind –, werden immer rarer. Der Audi 80 der ersten Generation überzeugte mit vielen technischen Innovationen, die Rostvorsorge gehörte leider nicht wirklich dazu. Eine hundertprozentige Prävention gegen die braune Pest gelang erst zwei Modellreihen später mit der Einführung des Audi 80 B3 (Typ 89) im Sommer 1986 und der damit einhergehenden Vollverzinkung der Karosserie. Auch deshalb existieren heute im Jubiläumsjahr, fast 40 Jahre nach Einführung der sogenannten neuen Leistungsklasse, wie Audi das Modell damals bewarb, nur noch sehr wenige gute originale Exemplare. Es gibt jedoch auch einige Liebhaber, wie Peter Berger aus Solingen, die in mühevoller Kleinarbeit Oldies dieser Gattung fachgerecht restaurieren.

Eingedenk dieser Tatsache waren wir vor einigen Wochen umso erstaunter, als wir bei der wiederholten Kontaktaufnahme mit dem Protagonisten dieser Fotoproduktion erfuhren, dass dieser den Oldie kurzfristig veräußert hatte. Ein neues Projekt ist der Grund für den Verkauf. Peter Berger widmet sich wieder seiner großen Leidenschaft, einem Audi 80GTE, dem Topmodell der Baureihe. Wir respektieren demgemäß auch seinen Wunsch die Vergangenheit dieses Ringträgers ruhen zu lassen – der Audi ist in gute Hände gekommen – und zu gegebener Zeit lieber über sein neues Pro-

jekt ausführlich zu berichten. Nichtsdestotrotz erlauben wir uns, sein einstiges Gefährt als visuelles Paradebeispiel früher Ingolstädter Automobilbaukunst zu nutzen, für den nun folgenden kleinen Geschichtsexkurs der B1-Baureihe.

Als der intern B1 oder Typ 80 genannte erste Audi 80 im Juli 1972 in die Fabrikation ging, hatte das für die Entfaltung des Unternehmens ungeahnt positive Auswirkungen. Der komplett neu entwickelte und in der Mittelklasse angesiedelte Wagen rundete das Modellprogramm der Bayern unterhalb des Audi 100 ab. Strikter Leichtbau war eine der Vorgaben von Technik-Chef Ludwig Kraus. Die Technik des Achtzigers brachte viele neue Lösungen mit und wurde schon bald in anderen Modellen des V.A.G.-Konzerns übernommen. Das sachliche und zeitlose, für viele gar etwas konservative Design stammte aus der Feder von Hartmut Warkuß. Die Presse zeigte sich trotz des unspektakulären Äußeren sehr angetan – spätestens als erste Tests die Hoffnungen an den „VW-Retter in der Not“ bekräftigten. Die meisten Magazine überschlugen sich mit Lobhudeleien. Die logische Konsequenz: Der kleine Audi 80 wurde schließlich 1972 sogar zum „Auto des Jahres“ gekürt!

Die Ausstattungsvarianten bis zum Facelift im Sommer 1976 der neuen Limousine hießen 80, 80L, 80S, 80LS, 80GL, (später noch 80GT und 80GTE) und waren mit der Motorleistung gekoppelt. Mit 55PS aus 1,3 Litern für knapp 8.000 D-Mark (als Zweitürige Limousine) in der Grundausstattung des Audi 80 ging es los. Der Audi



Das B1-Fahrwerk – mit McPherson-Federbeinen und Querstabilisator vorn sowie Torsionskurbelachse, Panhardstab und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern mit Schraubenfedern hinten – legte es Anfang der Siebziger den Maßstab in der Mittelklasse



Happy Audi 80 (B1)
Birthday



Mit einem „Auge“ sieht man oftmals mehr: Doppelscheinwerfer waren nur beim GL, GT und GTE Serie; die Lichtausbeute geriet eher bescheiden



Bis 8/74 war der Sicherungskasten gut zugänglich im Motorraum angebracht, danach wanderte er in den Wasserkasten unterhalb der Windschutzscheibe

80L – ebenfalls mit 55 PS – hatte zum Beispiel schon eine beheizbare Heckscheibe oder eine Uhr an Bord. Beim 80S oder LS mit 1,5-Liter-Motor und 75PS waren serienmäßig schon ein paar Extras mehr vorhanden, darunter eine Verbundglasfrontscheibe und ein Bremskraftverstärker. Das Topmodell – bis zur Einführung des 1,6-Liter 80GT Ende 1973 und des GTE 1975 – war anfangs der 80GL mit 85 PS. Seine Karosserie zierte am Bug Doppelscheinwerfer und Chromzierleisten in den Radausschnitten. Ein abschließbarer Tankdeckel, Bremskraftverstärker und Velour/Kunstleder-Sitze sorgten für gehobenen Komfort; diese Option konnten Kunden für 9.625 D-Mark als viertürige Ausführung erwerben.

Alle drei Leistungsebenen (1,3-Liter, 1,5-Liter und 1,6-Liter) basierten auf der gleichen Motor-Grundkonstruktion und überzeugten durch Durchzugskraft und Sparsamkeit. Zu den Glanzpunkten der zudem sehr drehfreudigen und wartungsarmen Vierzylinder gehörte die Ventilsteuerung per obenliegender, Zahnriemen-getriebener Nockenwelle und Tassenstößeln. Was einige Tester damals verwunderte, war bei alltäglicher Leistung die vergleichsweise hohe Endgeschwindigkeit (55 PS: 145 km/h; 75 PS: 160 km/h; 85 PS: 170 km/h; 100 PS: 175 km/h und 110 PS: 181 km/h), aber vor allem die Effizienz der Triebwerke. Kaum mehr als 9 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer flossen durch den Verbrennungstrakt. Dazu ein Statement von Franz Hauk, Leiter der Motorenkonstruktion von 1964 bis 1987 bei Audi: „Ende der 60er Jahre lautete der Auftrag bei Audi, ein mittelgroßes Auto mit etwa 800 Kilogramm

Gewicht und einem neuen, wassergekühlten Motor zu bauen. Wir haben ein leistungsstarkes und wartungsfreundliches Aggregat entwickelt, das gut zum Fahrzeug gepasst hat. Als 1,3-Liter hat der Motor kaum mehr als 100 Kilogramm gewogen. Die obenliegende Nockenwelle war damals eine sehr fortschrittliche Lösung. Ihr Antrieb lief über einen Zahnriemen. Wir haben sein Material weiterentwickelt und dabei erkannt, dass wir eine Spannrolle brauchen, um Veränderungen in der Länge auszugleichen. Der Ventiltrieb mit den Tassenstößeln war eine einfache, sichere Sache mit guter Schmierung und minimalem Verschleiß. Als wir mit den Kollegen aus Wolfsburg über den Dieselmotor auf Basis unseres 827ers nachgedacht haben, haben wir rasch festgestellt, dass es gar nicht so schwer werden würde. An die Stelle der Zündkerze kam die Einspritzdüse, und für die Wirbelkammer, die man damals noch gebraucht hat, war genug Platz. Die Kurbelwelle war stark genug dimensioniert und das Verhältnis von Hub und Bohrung nicht ungünstig. Der Rest war Anpassungsarbeit...“ Der 1,3-Liter-Vierzylinder blieb unverändert über die ganze Produktionszeit im Audi 80. Das 1,6-Liter-Aggregat kam zuerst im 80GT (100PS) zum Einsatz und löste ab August 1975 in gezähmter Ausführung (75/85PS und Normalbenzin) den kleineren 1,5-Liter ab.

Abgeguckt: Eine Chrom-Auspuffblende gab es eigentlich nur beim GL serienmäßig



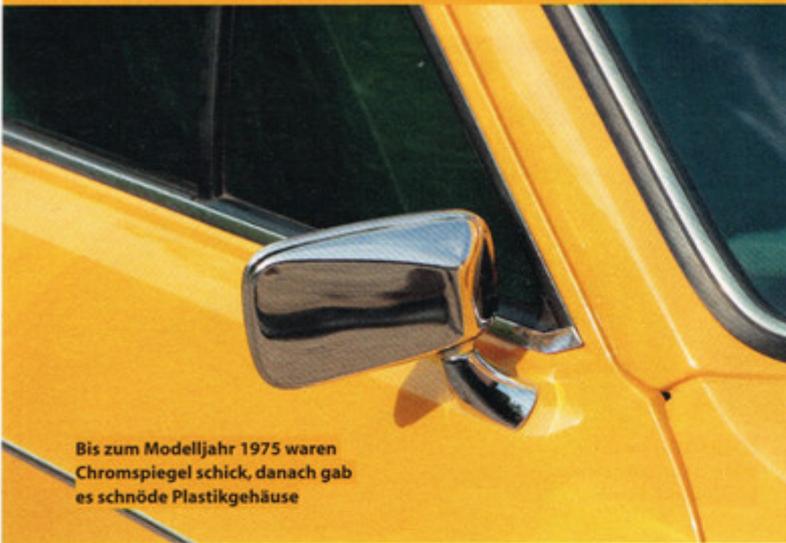


Standard-Einbauplatz für das Radio: Die Alternative wäre eine Montage in der aufpreispflichtigen Mittelkonsole

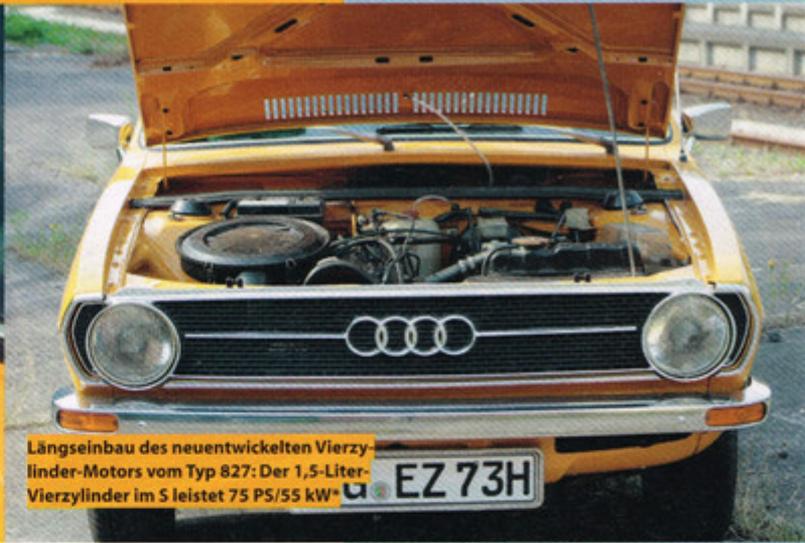


Wie neu: Der Innenraum macht einen hervorragenden Eindruck





Bis zum Modelljahr 1975 waren Chromspiegel schick, danach gab es schöne Plastikgehäuse



Längseinbau des neuentwickelten Vierzylinder-Motors vom Typ 827: Der 1,5-Liter-Vierzylinder im S leistet 75 PS/55 kW

EZ 73H

Dieser blieb bis Ende der 80er Jahre im VW- und Audiprogramm.

Der Motor im B1 lag längs vor der angetriebenen Vorderachse, das Vierganggetriebe hinter ihr. McPherson-Federbeine und Querlenker führten die Vorderräder. Fahrwerksingenieur Detlef Banholzer hatte – erstmalig in einem europäischen Großserienfahrzeug – einen negativen Lenkrollradius realisiert. Eine Lösung, von der die Stabilität beim Bremsen stark profitierte. So richtig verstanden und erklären konnte es damals niemand. Dazu ein Kommentar von Folkmar Pfeiffer, Versuchswagenfahrer von 1969 bis 2002 bei Audi: „Der erste Audi 80 war ein Auto, das sich sehr leicht und sportlich angefühlt hat. Er fuhr sich viel schneller und neutraler als sein Vorgänger, der Audi 60. Die bahnbrechende Neuerung war der negative Lenkrollradius. Mit ihm konnte man auf Belägen mit unterschiedlichen Reibwerten bremsen, ohne dass das Auto schief gezogen hätte. Der Entwicklungsträger für den B1 war ein Audi 60, der die neuen Fahrwerkskomponenten an Bord hatte. Wir haben schon damals intensive Tests und Erprobungen vorgenommen – auf Rüttelstrecken mit zylinderförmigen Wannens und Buckeln, mit Salzwasser-Durch-

fahrten und Abschnitten mit Rollsplitt. Wir haben unseren Autos alles nur denkbar Üble angetan und haben immer wieder gestaunt, wie viel sie ausgehalten haben.“

Hier zum besseren Verständnis die Funktionsweise des negativen Lenkrollradius in Kürze zusammengefasst: „Treten an den Vorderrädern unterschiedlich hohe Bremskräfte – zum Beispiel durch unebene Fahrbahnbeschaffenheit oder lose Untergründe – auf, wird durch den negativen Lenkrollradius das Schiefziehen der Bremsen unterbunden. In der Regel drängen beim Verzögern die Räder nach außen, was einem sich öffnenden V gleicht. Ein Ausbrechen nach links oder rechts ist die Folge. Nicht so beim Audi 80. Beim Bremsen stellen sich die Räder pfeilförmig nach innen. So kommt das Fahrzeug auch nicht bei einseitig ziehender Bremse aus der Balance.“

Ein weiteres technisches Highlight von hohem Aufwand war die diagonale Zweikreis-Bremsanlage im Audi 80. Als Hinterachsaufhängung diente eine Torsions-Kurbelachse mit Federbeinen. Damit gelang den Konstrukteuren eine bestmögliche Seitenwindstabilität der in der zweitürigen L-Version nur 835 Kilogramm leichten Limousine. Bis zum Produktionsende des B1 im Sommer 1978 liefen insgesamt

Der Audi 80S ist gut für eine Dauerspitzze von 160 km/h, die hier gezeigte Automatik-Version ist mit 155 km/h angegeben





Heutzutage ein gesuchtes Derivat:
Tacho mit Drehzahlmesser, im S war
der 1973 jedoch aufpreispflichtig



Entwicklungsvorgabe für den neuen Audi 80:
Die Nutzung des bereits vorhandenen Dreigang-
Automatikgetriebes musste ermöglicht werden



AUDISCENE FACTS

über eine Million Exemplare vom Band – eine wahrlich beachtenswerte Zahl. Der Audi 80 war das Resultat kompetenter Entwicklungsleistung, zu der man den Ingolstädtern auch heute, fast 40 Jahre nach Einführung, nochmals gratulieren darf.

Text: Andreas Ehm, Audi AG
Fotos: Andreas Ehm

Die neue Leistungsklasse: Der Audi 80 war baugleich mit dem Passat bis zur B-Säule und galt als Retter in der Not für den angeschlagenen VW-Konzern

Typ: Audi 80S Automatik B1 // **Baujahr:** 1973

(Halter*- bzw. Herstellerangaben)

Motor: 1,5-Liter-Vierzylinder mit Solex-Fallstromvergaser und Startautomatik, 1.471 ccm

Leistung: 75 PS/55 kW* bei 5.800 U/min

Kraftübertragung: Dreigang-Automatikgetriebe mit hydraulischem Wandler, Frontantrieb

Auspuffanlage: mit Auspuffblende (Serie)

Fahrwerk: Serie; McPherson-Federbeine, Querstabilisator (vorn); Torsionskurbelachse, Panhardstab, hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Schraubenfedern (hinten)

Bremsen: Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten (Serie)

Felgen (Herst./Größe): originale Stahlfelgen in 5J x 13 Zoll ET45

Reifen (Herst./Größe): Uniroyal in 175/70-13

Karosserie: Zweitürer; original, umfassend restauriert

Lackierung: „Tibet-Orange“ (original)

Interieur: rissfreies Armaturenbrett, „Flaschengrüne“ Innenausstattung, Kombiinstrument mit Drehzahlmesser nachgerüstet, Wackeldackel auf der Hutablage

HiFi: Blaupunkt-Mono-Radio



Auch das Türgriff-Chrom sucht man bei späten Modellen des Facelifts (Typ 82) vergebens



Es wackelt der Dackel: Zeitgenössisches Accessoire ist auch im Audi 80 gern gesehen

