

Mit diesem Auto trifft Audi den Zeitgeist: erster Audi 80 vor 50 Jahren vorgestellt

- **1972: Audi 80 kommt auf den Markt und wird „Auto des Jahres“**
- **Bestseller in Serie: Bis heute mehr als 12,5 Millionen B1 bis B9 (Modelle von Audi 80 und Audi A4) produziert**
- **Audi-Entwicklungsvorstand Oliver Hoffmann: „Der Audi 80 zeigt: Vorsprung durch Technik hat bei Audi Tradition“**

Ingolstadt, 10. Juni 2022 – Er begründet die B-Reihe, ist Träger innovativer Technik und zugleich Trendsetter und wird zum ersten Millionenseller für die Marke mit den Vier Ringen: der Audi 80. Die Bedeutung der Kompakt-Limousine für Audi und den Volkswagen-Konzern ist unbestritten – nicht zuletzt, weil mit dem Audi 80 das Baukastenprinzip Einzug hält.

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 Kund_innen 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.

Oliver Hoffmann, Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Technische Entwicklung, weiß die Leistung seines Vorgängers Ludwig Kraus und von dessen Team auch heute noch zu würdigen: „Der Audi 80 zeigt eindrucksvoll: Vorsprung durch Technik hat bei Audi Tradition.“ Der Audi 80 und seine Nachfolger sind immer Träger von großen Innovationen gewesen. Der Vierzylinder-TDI, der quattro-Antrieb mit dem selbstsperrenden Mitteldifferenzial, das Doppelkupplungsgetriebe und das Sportdifferenzial an der Hinterachse und nicht zuletzt die Fünfzylinder- oder Turbo-Motoren wie beim ersten RS-Modell haben die Audi-Kompetenz vom Vorsprung durch Technik immer wieder unter Beweis gestellt. Das Design des ersten Audi 80 im Stil der neuen Sachlichkeit der 1970er Jahre gestaltet Designer Hartmut Warkuß mit. Er steigt 1976 zum „Hauptabteilungsleiter Stilistik“ 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. Der Audi A4 wird heute in seiner fünften Auflage produziert; den B9 gibt es als Limousine und Avant, als S- und RS-Modell sowie als Audi A5 in den Versionen Coupé, Sportback und Cabriolet.

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 Händler_innen 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_innen 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 1973“ 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.

Kommunikation Audi Tradition

Daniela Henger

Pressesprecherin Audi Tradition

Telefon: +49 841 89-44491

E-Mail: daniela.henger@audi.de

www.audi-mediacenter.com



Das Audi Markenzeichen der Vier Ringe symbolisiert die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer, die 1932 in der Auto Union zusammengefasst wurden. Die Auto Union und NSU fusionierten 1969 und prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. 1985 schließlich wurde aus der Audi NSU Auto Union AG die AUDI AG. Seit 1998 pflegt und präsentiert die Audi Tradition/Auto Union GmbH zusammen mit der NSU GmbH die umfangreiche und weit verzweigte Audi Historie. Das Audi museum mobile im Audi Forum Ingolstadt ist montags bis freitags zwischen 9.00 und 17.00 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 10.00 bis 16.00 Uhr geöffnet. Das August Horch Museum Zwickau ist dienstags bis sonntags von 9.30 bis 17.00 Uhr geöffnet. Die AUDI AG und die Stadt Zwickau sind zu jeweils 50 Prozent an der August Horch Museum Zwickau gGmbH beteiligt. www.audi.de/tradition

Audi Tradition unterstützt die Arbeit des Audi Club International e. V. (ACI). Der von der AUDI AG offiziell anerkannte Dachverband repräsentiert alle Audi Markenclubs sowie die Clubs der Vorgängermarken der heutigen AUDI AG. Informationen unter www.audi-club-international.de

Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Ducati, Lamborghini und Bentley produzieren an 21 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die AUDI AG bei einem Umsatz von €53,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €5,5 Mrd. Weltweit arbeiten mehr als 89.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.
