

# CLASSIC DRIVER

## Audi 80 GLE Tourenwagen

### Audimax der Achtziger

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

**Quattro ante portas! In Anbetracht der zahllosen Erfolge der Audi-Allradmodelle gerieten vorherige Motorsportsiege der Marke mit den vier Ringen allzu schnell in Vergessenheit. Doch es gab sie: 1980 erstritt ein Team aus zwei Privatfahrern für die Ingolstädter Marke auf einem Audi 80 GLE den Titel des Tourenwagen-Europameisters. Erstmals auf der [Techno Classica](#) in Essen präsentierte Audi nun den erfolgreichen Audi 80 GLE in der Rundstreckenausführung. Classic Driver inspizierte den Neuaufbau und sprach mit dessen damaligen Piloten, den Rennfahrern Hans Joachim Nowak und Willi Bergmeister.**

In Treue fest: vier Ringe verbinden. Anlässlich des vollkommenen Neuaufbaus ihres ehemaligen Dienstwagens kamen Hans Joachim Nowak und Willi Bergmeister 27 Jahre nach ihrem großen Europameister-Erfolg noch einmal mit den anderen Haudegen der ehemaligen Audi-Motorsportabteilung zusammen. Ort des Geschehens: nicht die Nordschleife sondern die 19. Auflage der Techno Classica in Essen 2007. Denn hier präsentierte Audi anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Vier Ringe“ erstmals der Öffentlichkeit den Neuaufbau des ehemaligen Siegerfahrzeugs von 1980 – den Audi 80 Tourenwagen der Gruppe 2.



„Dieser Audi 80 GLE in Rundstreckenausführung entspricht in allen Details unserem früheren Tourenrennwagen, den wir 1980 für die Europameisterschaft eingesetzt hatten“, stellt Willi Bergmeister anlässlich der Präsentation des Audi 80 nach einer gründlichen Inspektion fest. „Bis auf eine Kleinigkeit“, ergänzt Hans Joachim Nowak schmunzelnd gegenüber Classic Driver, „so blitzblank poliert war der bei uns nie!“ Der neu aufgebaute Wagen, dessen normale Variante im zivilen Leben als äußerst braves und samstags gewaschenes Familienfahrzeug ihren täglichen Dienst antrat, basiert tatsächlich auf einer jener originalen Karosserien, die seinerzeit speziell für den Rennsport bei Audi in Ingolstadt gefertigt wurden.



### Die Geschichte

Jetzt ist dieser Audi ein Zeitzeuge der frühen Audi Motorsport-Jahre. Der tief in den Radhäusern liegende Zweitürer wurde von der Firma Astec GmbH aus Forchheim neu aufgebaut. Willi Bergmeister und Hans Joachim Nowak erinnern sich an ihr Original und kennen die wesentlichen Leistungsdaten auch ohne Blick

aufs Datenblatt auswendig: „Unter der Haube arbeitet ein vergleichsweise kleiner 1.600 ccm messender Vierzylindermotor. An dem wurde so ziemlich alles optimiert, was seinerzeit mechanisch möglich war, Ansaugtrakt, Nockenwelle, Zündung, Abgasanlage. So aufgemacht leistete der Sauger stolze 194 PS bei 7.500 Umdrehungen pro Minute. Das reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, zumal der Wagen leer keine 800 Kilogramm wog.“

Nachdem die Auto Union Sportabteilung 1964 aufgelöst worden war, überließ man über viele Jahre hinweg den sportlichen Einsatz von Audi Fahrzeugen den Privatfahrern, die ab 1973 werksseitig mit Siegprämien und einem Werkspokal unterstützt wurden. Zu den erfolgreichsten Audi Fahrern zählte damals der Audi Tuner Johann Abt und Hans Joachim Nowak, ein Meister in der Audi Versuchsabteilung.



Als Audi 1978 in Ingolstadt eine neue Sportabteilung gründete, um den Einsatz des [Audi quattro](#) in der Rallye Weltmeisterschaft ab 1981 vorzubereiten, galten sämtliche Anstrengungen dem Rallyesport, während der Einsatz von Audi Fahrzeugen im Rundstrecken-Rennsport weiterhin den Privatfahrern überlassen wurde. Allerdings ließen die Erfolge von Hans Joachim Nowak aufhorchen und sein Engagement in der europäischen Tourenwagenmeisterschaft wurde werksseitig unterstützt.



Zusammen mit dem Audi Vertragshändler Willi Bergmeister, in dessen Betrieb später Michael Schuhmacher seine Mechanikerlehre absolvierte, fuhr Nowak auf dem Audi 80 GTE 1979 den Titel des Vizemeisters in der Tourenwagen-Europameisterschaft ein. Im Jahr darauf nahm man den Titelkampf mit verstärkter Unterstützung seitens Audi erneut auf. Zusammen mit dem Team Peter Seikel und Manfred Trint gelang es Nowak und Bergmeister auf einem Audi 80 GLE in einem packenden Duell gegen BMW den Titel des Tourenwagen-Europameisters zu erringen.



# Die Rallye-Version

Neben dem Tourenwagen präsentierte Audi auf der Techno Classica 2007 auch eine Rallyeversion des Audi 80. Der gezeigte Wagen stammt aus dem Jahr 1979 und unterscheidet sich vom Tourenwagen vor allem durch eine geringere Leistung von 118 kW oder 160 PS bei 7.600 Umdrehungen pro Minute. Zudem wiegt diese Rallyeversion aufgrund diverser Karosserie- und Fahrwerksverstärkungen leer 900 Kilogramm und damit 120 Kilogramm mehr als die Tourenwagenversion.

Während Bergmeister und Nowak zunächst verstärkt auf eigene Faust unterwegs waren, hatte Audi bereits 1978 im Rallysport ein Werksteam in der deutschen Rallye-Meisterschaft eingesetzt. Unter der Teamleitung von Johann Abt fuhren Joachim Knollmann und Beifahrer Klaus Hopfe zunächst mit einem Audi 80 GT der ersten Generation (B1), um dann in der Saison auf das Nachfolgemodell (B1 Facelift) umzusteigen. Die Erfolge blieben auch hier nicht aus: schon bei der Portugal-Rallye im März 1979 holten Harald Demuth (6. Platz) und Freddy Kottulinsky (7. Platz) Weltmeisterschaftspunkte für Audi. In Deutschland zeigte Audi bei der nationalen Rallye-Meisterschaft Flagge. Dem Team Walter Smolje und Klaus Hopfe gelang bei der Rallye Trifels in Rheinland-Pfalz im März 1979 erstmals ein Rallye-Gesamtsieg für Audi. Einen weiteren Sieg errangen die Ringkämpfer im Juli des gleichen Jahres bei der Rheinhessen-Rallye.



## Die Fakten

<b>Fahrzeugaufbau:</b>	Limousine 2-türig, Tourenwagen Gruppe 2
<b>Baujahr:</b>	1980 (2007)
<b>Motor:</b>	4 Zylinder in Reihe, 1.558 ccm Hubraum
<b>Max. Leistung:</b>	143 kW/194 PS bei 7.500/min.
<b>Bremsanlage:</b>	Scheibenbremse vorne und hinten
<b>Kraftübertragung:</b>	Antrieb auf Vorderräder
<b>Leergewicht:</b>	780 Kilogramm
<b>Abmessungen:</b>	Radstand: 2.541 mm Länge: 4.200 mm Breite: 1.682 mm Höhe: 1.365 mm
<b>Vmax:</b>	230 km/h
<b>Gesamtstückzahl:</b>	3

## Galerie



**Hide gallery**

Hide gallery

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-80-gle-tourenwagen>

© Classic Driver. All rights reserved.