



AUDI AG

85045 Ingolstadt
Deutschland

Die Geschichte der Vier Ringe

Die AUDI AG blickt auf eine sehr bewegte und vielseitige Geschichte zurück, ihre Tradition reicht im Automobil- und Motorradbau bis in das 19. Jahrhundert zurück. Die in Sachsen beheimateten Marken Audi und Horch in Zwickau, Wanderer in Chemnitz sowie DKW in Zschopau bereicherten den deutschen Automobilbau und prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. Aus diesen vier Marken entstand 1932 die Auto Union AG. Gemessen an den produzierten Stückzahlen war diese damals der zweitgrößte Kraftfahrzeughersteller in Deutschland. Als Markenzeichen wählte das Unternehmen vier ineinander verschlungenen Ringe, die bis heute an die vier Gründermarken erinnern. Nach dem Zweiten Weltkrieg enteigneten die sowjetischen Besatzungstruppen die in Sachsen liegenden Produktionsanlagen der Auto Union AG und demontierten sie.

Führende Mitarbeiter des Unternehmens gingen daraufhin nach Bayern, wo sie 1949 in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft gründeten, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte.

Die Auto Union GmbH und NSU fusionierten 1969 zur Audi NSU Auto Union AG, und seit 1985 firmiert das Unternehmen unter dem Namen AUDI AG mit Sitz in Ingolstadt – die Vier Ringe sind nach wie vor das Firmensignet.

Horch

Am Anfang des Geschehens stand August Horch, einer der deutschen Pionier-Ingenieure des Automobilbaus. Als Absolvent des Technikums im sächsischen Mittweida war er zunächst im Motorenbau, später als Abteilungsleiter im Motorwagenbau bei Carl Benz in Mannheim tätig. 1899 machte er sich selbstständig und gründete in Köln die Horch & Cie. Für seine Automobilkonstruktionen verwendete er als erster in Deutschland Aluminiumguss bei Motoren und Getriebegehäusen, die Kardanwelle als Kraftübertragungselement und hochfesten Stahl für Getriebe-Zahnräder. 1902 kam Horch nach Sachsen, zunächst nach Reichenbach, 1904 dann nach Zwickau. Seit 1903 entstanden



zunächst Zwei-, später in Zwickau Vierzylinder-Wagen. Sie waren so leistungsstark ausgelegt, dass ein Horch-Wagen 1906 die weltweit schwierigste Langstreckenprüfung, die Herkomerfahrt, als Sieger beenden konnte. Zwei Jahre später verkaufte das Unternehmen erstmals über 100 Autos innerhalb eines Jahres.

Nach Differenzen mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat verließ August Horch 1909 die Horch Motorwagenwerke. Er gründete jedoch gleich darauf in Zwickau ein zweites Automobilunternehmen. Da sein Name bereits vergeben und als Markenname geschützt war, wählte er als neuen Firmennamen die lateinische Übersetzung von „horch!“: „audi!“.

Anfang der 1920er Jahre zog sich August Horch aus der aktiven Geschäftsführung der Audiwerke AG zurück und wechselte in den Aufsichtsrat. Im selben Jahr ging er nach Berlin und betätigte sich dort als selbstständiger Automobil-Sachverständiger und Gutachter. Mit Gründung der Auto Union AG im Jahr 1932 wurde er in den Aufsichtsrat des neuen Unternehmens gewählt und wirkte in dieser Funktion bei der technischen Entwicklung des Unternehmens weiter mit. 1944 zog er von Berlin in die Saale-Landschaft. In Münchberg (Oberfranken) verbrachte Horch seine letzten Jahre, wo er 1951 im Alter von 83 Jahren verstarb.

August Horch war Automobil-Ingenieur der ersten Stunde und Praktiker durch und durch. Es ist ihm gelungen, durch bemerkenswerte und entschlossen eingeführte technische Neuerungen dem Motorwagen auf dem Weg zum Automobil wesentliche Impulse zu geben.

Bei den alten Horchwerken orientierte man sich nach dem Ausscheiden von August Horch zunächst weiter an einem Typenprogramm, dessen Technik noch auf den Ideen und Entwicklungen des Gründers basierte. Nach dem Ersten Weltkrieg erwarben die Argus-Werke (Flugmotorenbau) die Aktienmehrheit bei Horch. Damit wurden zwei der renommiertesten Motorenbauer, Arnold Zoller und später Paul Daimler, Sohn Gottlieb Daimlers, zu Chefkonstrukteuren für die Zwickauer Horch-Automobile.

Im Herbst 1926 stellten die Horchwerke ein neues Modell mit einem von Paul Daimler konstruierten Achtzylinder-Reihenmotor vor. Dieser Motor bestach durch



seine Zuverlässigkeit und Laufkultur, er wurde zum Maßstab für alle Konkurrenten. Der Horch 8 wurde zum Synonym für Eleganz, Luxus und gehobene Ansprüche im Automobilbau.

Im Herbst 1931 zeigten die Zwickauer Horchwerke auf dem Pariser Automobilsalon ihr neues Spitzenprodukt: Ein Sportcabriolet mit Zwölfzylindermotor, leuchtend gelb lackiert, mit braunem Verdeck und grünem Leder ausgeschlagen. Zwischen 1932 und 1934 wurden von diesem noblen Horch jedoch nur ganze 80 Wagen verkauft. Der Markt für solche Luxusautos war durch die Weltwirtschaftskrise zusammengebrochen. Horch war zwar in der gesamten Oberklasse Marktführer und verkaufte ein Drittel mehr Automobile als die Konkurrenz: So lieferte Horch 1932 in Deutschland 773 Wagen aus und konnte etwa 300 exportieren. Das genügte aber nicht, um in wirtschaftlichen Krisenzeiten den Fortbestand des Unternehmens zu sichern.

Audi

Nach dem Ausscheiden aus der Horch Motorwagenwerke AG gründete August Horch 1909 erneut eine Fabrik, die ebenfalls Automobile bauen sollte. Da Horch seinen eigenen Namen nicht wieder zur Firmenbezeichnung verwenden durfte, behalf er sich, indem er seinen Namen ins Lateinische (horch = audi) übersetzte. Die Audiwerke in Zwickau waren geboren. Im Mai 1910 brachte August Horch das erste Automobil mit dem Markennamen Audi zur Auslieferung. Besonderen Ruhm erntete die neue Marke durch eine einmalige Siegesserie bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt, der seinerzeit schwierigsten Langstreckenkonkurrenz der Welt. Zwischen 1912 und 1914 fuhr Audi drei Siege in Folge ein. Nach dem Ersten Weltkrieg erlangte Audi unter anderem dadurch Aufmerksamkeit, dass das Zwickauer Unternehmen 1921 erstmals in Deutschland die Lenkung der Serienwagen links anordnete und den Schalthebel für das Getriebe in die Wagenmitte verlegte. Eine wesentlich bessere Handhabung war nun möglich. In den darauffolgenden Jahren stellten auch die anderen deutschen Automobilhersteller ihre Fahrzeuge auf Linkslenkung um.

1923 erschien der erste Audi-Sechszylinder. Er besaß einen Ölluftfilter, was damals keineswegs üblich war. Erst Jahre später gehörte der Luftfilter zur Standardausrüstung eines Automobils. Der Audi-Sechszylinder hatte auch eine



der ersten Flüssigkeits-Vierradbremsten in Deutschland aufzuweisen, eine Eigenkonstruktion aus der Audi-Entwicklungsabteilung in Zwickau. 1927 brachte Chefkonstrukteur Heinrich Schuh den ersten Audi-Achtzylinder auf den Markt, den "Imperator". Allerdings kam dieser imposante Wagen zu spät; der Luxuswagenmarkt schrumpfte zusehends. Das Unternehmen geriet in finanzielle Schieflage und wurde 1928 von Jörgen Skaft Rasmussen, dem Herrn über das DKW-Imperium, erworben.

DKW

Jörgen Skaft Rasmussen war gebürtiger Däne und hatte nach seinem Ingenieurstudium in Mittweida unternehmerisch in Sachsen Fuß gefasst. Ende 1902 gründete er in Chemnitz eine Apparatebaufirma, zog fünf Jahre später ins Erzgebirge nach Zschopau um und begann 1916 mit Experimenten an einem Dampfautomobil. Die Versuche blieben zwar erfolglos, doch leitete sich aus diesem Projekt der spätere Markenname DKW (Dampf Kraft Wagen) ab. Im Herbst 1918 übernahm Rasmussen eine von dem Ingenieur Hugo Ruppe entwickelte Konstruktion von Zweitaktmotoren, die in winziger Ausführung als Spielzeugmotor verkauft wurde: "Des Knaben Wunsch". Das Motörchen wurde vergrößert und im August 1919 als Fahrradhilfsmotor präsentiert: "Das Kleine Wunder". 1922 erschien mit dem „Reichsfahrtmodell“ das erste DKW-Motorrad. Unter Leitung von Rasmussen, seinem Vertriebschef Carl Hahn und dem Chefkonstrukteur Hermann Weber entwickelte sich DKW in den 1920er Jahren zum bedeutendsten Motorradhersteller der Welt. Zudem war das Unternehmen weltweit führend im Bau von Stationärmotoren.

1927 erwarb Rasmussen aus der Konkursmasse des Detroit'er Automobilherstellers Rickenbacker die Konstruktionen und Fertigungseinrichtungen für Sechs- und Achtzylinder-Motoren. Später erschienen zwei neue Audi-Modelle mit diesen Motoren auf dem Markt. Rasmussen erkannte jedoch die Zeichen der Zeit und verstärkte seine Aktivitäten in Richtung Kleinwagen. Die ersten DKW-Wagen hatten noch Hinterradantrieb und wurden in Berlin-Spandau gebaut. Ende 1930 gab Rasmussen im Audi-Werk Zwickau ein Auto mit folgenden konstruktiven Merkmalen in Auftrag: Zweizylinder-Zweitakt-Motorradmotor mit 500 oder 600 ccm, selbsttragende Holzkarosserie mit Kunstlederbezug, Schwingachsen vorne und hinten sowie Frontantrieb. Die Audi-



Konstrukteure Walter Haustein und Oskar Arlt schufen den ersten DKW Front. Der Wagen stand 1931 auf der Berliner Automobilausstellung und erregte erhebliches Aufsehen. Er wurde im Zwickauer Audi-Werk montiert und entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einem der meist gekauften und beliebtesten deutschen Kleinwagen seiner Zeit.

Wanderer

Die Markenbezeichnung "Wanderer" geht auf das Jahr 1886 zurück, als sie für die Fahrräder der ein Jahr zuvor in Chemnitz gegründeten Firma Winklhofer & Jaenicke geschützt wurde. 1896 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und firmierte fortan unter dem Namen Wanderer-Fahrradwerke AG. In der weiteren Folge wurde die Produktpalette ausgebaut: Ab 1899 verkaufte das Unternehmen Fräsmaschinen, die bis dahin schon für den eigenen Bedarf gefertigt worden waren. 1902 verließen die ersten Wanderer-Motorräder das Werk in Chemnitz-Schönau, 1904 folgte unter dem Namen Continental die Fertigung von Schreibmaschinen und 1906 entstand der Prototyp eines ersten „Wanderermobils“. 1913 ging ein Kleinwagen in Serie, der unter der Bezeichnung „Puppchen“ große Popularität errang. Der Bau von Kleinwagen bestimmte auch nach dem Ersten Weltkrieg die Aktivitäten der Wanderer-Werke im Automobilbau, bevor das Unternehmen ab Herbst 1926 mit dem Wanderer W 10 den gezielten Schritt in die Mittelklasse unternahm. Dieses Automobil verfügte über einen 1,5-Liter-Vierzylindermotor mit 30 PS und bot alle Neuerungen des zeitgenössischen Automobilbaus wie Linkslenkung und Mittelschaltung, Mehrscheibentrockenkupplung, einen geschlossenen Motor-Getriebe-Block sowie eine Vierradbremse.

Aufgrund des großen Verkaufserfolges errichtete Wanderer eine neue Fertigungsstätte in Siegmarsdorf vor den Toren von Chemnitz, wo auch der Werkzeugmaschinenbau ein neues Domizil fand. Im alten Werk Schönau verblieben der Zweiradbau und die Büromaschinenfertigung. Im Herbst 1928 erschien mit dem W 11 das erste Sechszylindermodell im Wanderer-Automobilprogramm. Fortan wollte man sich vor allem diesem gehobenen Marktsegment widmen.



Hohe Fertigungsqualität und außerordentliche Zuverlässigkeit prägten das Markenimage von Wanderer. Dafür war der Kunde bereit, auch etwas höhere Preise zu zahlen. Wanderer versuchte der Ende der 20er Jahre einsetzenden Krise mit modern gestalteten Karosserien und stärkeren Motoren zu begegnen. Die Innovationsfreudigkeit konnte jedoch nicht verhindern, dass die Fertigungszahlen zurückgingen. Wanderer schrieb im Kraftfahrzeugbau rote Zahlen. Die gesamte Motorradfertigung war bereits an NSU und an den tschechischen Unternehmer F. Janeček (JAWA) verkauft worden. Die Dresdner Bank, wichtigster Aktionär von Wanderer, überlegte deshalb, auch den Automobilbau abzustoßen und stattdessen die gewinnbringende Werkzeug- und Büromaschinenfertigung auszubauen.

Vier Ringe – vier Marken: die Auto Union AG

Wie die gesamte Automobilindustrie hatten Audi, Horch, DKW und Wanderer die 20er Jahre genutzt, um ihrer Betriebe zu rationalisieren. Dank Fließband und moderner Werkzeugmaschinen waren die Kapazitäten sprunghaft angestiegen. Den Möglichkeiten der Massenproduktion stand jedoch nur eine eingeschränkte Nachfrage gegenüber. Dem Absatz auf die Sprünge zu helfen, kostete viel Geld. Hinzu kam, dass verstärkte Konkurrenz aus dem Ausland einen regelrechten Preiskampf auslöste. All dies konnte die deutsche Automobilindustrie häufig nicht mehr aus eigenen Gewinnen finanzieren. Kreditgeber wurden gesucht.

In Sachsen hatte die Sächsische Staatsbank vorrangig den Finanzbedarf der Horchwerke befriedigt, aber auch den Ausbau des Rasmussen-Konzerns ermöglicht. Um die Kräfte zu bündeln, entschloss sich die Sächsische Staatsbank, ihre Kraftfahrzeuginteressen zusammenzufassen – die Idee zur Auto Union entstand. Aufnehmende Gesellschaft wurde die Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG. Sie übernahm am 29. Juni 1932 die Audiwerke AG, deren Aktienkapital ohnehin schon von J. S. Rasmussen gehalten wurde, und die Horchwerke AG. Hinzu kam durch Kauf bzw. Pacht die Automobilabteilung der Wanderer Werke. Im Vorfeld hatten sich die Beteiligten bereits auf den Namen des neuen Konzerns geeinigt: Auto Union AG. Das Kapital betrug 14,5 Mio. RM und befand sich zu über 80 Prozent in den Händen der Sächsischen Staatsbank.



Die Schaffung einer wettbewerbsfähigen Struktur

Die Auto Union AG war mit ihrer Gründung der zweitgrößte Kraftfahrzeugkonzern in Deutschland. Das Firmensignet zeigte vier ineinander verschlungene Ringe. Sie sollten den Zusammenschluss der vier sächsischen Unternehmen symbolisieren. Die vier Gründer-Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer sowie deren Angebotspalette bestimmten das Bild der Auto Union AG auf dem Kraftfahrzeugmarkt. Um den Kunden ein lückenloses Fahrzeugprogramm anzubieten und eine gegenseitige Konkurrenz weitgehend auszuschließen, wurde jeder Marke ein bestimmtes Marktsegment zugeordnet: DKW - Motorräder und Kleinwagen; Wanderer - Automobile der Mittelklasse; Audi - Automobile im gehobenen Mittelklassensegment; Horch - Luxusautomobile der Oberklasse. Erschien die Modellpalette wegen der Einzeltraditionen der vier Gründermarken anfangs willkürlich zusammengestellt, so gelang es innerhalb weniger Jahre, ein Konzept nach unternehmenseinheitlichen Gesichtspunkten zu entwickeln und zu verwirklichen.

Modellpolitik und Typenentwicklung im Zeichen der Vier Ringe

Im Februar 1933 trat die Auto Union zum ersten Mal als neues Unternehmen auf der Berliner Automobilausstellung auf. Hierbei erregte die Marke Audi mit dem Frontantrieb im Mittelklassensegment Aufsehen. Die Zulassungsanteile blieben jedoch marginal, technischen Avantgardismus honorierte der Käufer nicht. Das Unternehmen änderte das Konzept und brachte 1938 mit dem Audi 920 einen sehr modern gestalteten und leistungsstarken Wagen auf den Markt. Dessen neu entwickelter OHC-Motor leistete 75 PS und verlieh dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h – ein Audi für Kunden, die keinen großen, aber einen starken Wagen wünschten, ein Audi für dynamische und sportliche Fahrer. Aus Frontantrieb wurde wieder Heckantrieb, aus dem Zentralkastenrahmen ein geschlossener Kastenprofilrahmen. Den Wagen gab es als 6-Fenster-Limousine und als zweitüriges Cabriolet mit vier Fenstern. Der Audi 920 war so begehrt, dass er kurz nach seinem Erscheinen für mehr als ein Jahr ausverkauft war.



Die Marke DKW bediente mit ihren Motorrädern und Kleinwagen das untere Preissegment bis 3.400,- Reichsmark. Die Motorradpalette umfasste 1933 acht verschiedene Typen zwischen 175 und 600 ccm. Ein Jahr später kam die RT 100 auf den Markt. Dieses Motorrad setzte mit seinem klaren und einfachen Aufbau sowie durch seine Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit Maßstäbe, die noch Jahrzehnte später Geltung hatten. Die RT war für konkurrenzlose 345,- Reichsmark zu haben und wurde zu einem der meistgebauten Motorräder seiner Zeit.

Die tragende Säule des Zschopauer Motorradbaus blieb zunächst jedoch die 200er Klasse. DKW war Marktführer. Das blieb auch so, als ab 1938 parallel zu den Erfolgsmodellen RT 100 und KS 200 die NZ-Baureihe auf den Markt kam. Diese formschönen, mit Vierganggetriebe, Fußschaltung und Hinterradfederung (bei NZ 500) ausgerüsteten Modelle mit Hubräumen von 250, 350 und 500 ccm zeigten den hohen Entwicklungsstand der DKW-Zweitakt-Motorräder. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg erschien die DKW RT 125. Diese leichte Maschine mit hervorragenden Gebrauchseigenschaften vereinte alle Erfahrungen, die DKW bis dahin in Zschopau im Bau von leichten Krafträdern gesammelt hatte.

Automobile fertigte DKW sowohl in Berlin-Spandau (Hinterradantrieb und V4-Zweitaktmotor mit Ladepumpen) als auch in Zwickau (Vorderradantrieb, Zweizylinder-Zweitakt-Reihenmotor). Die Motoren lieferte allesamt das Werk Zschopau, die Holzkarosserien für die in Zwickau montierten Frontantrieb-DKW kamen aus dem Werk Spandau; Den Transport nach Zwickau übernahm die Deutsche Reichsbahn für acht Mark pro Karosse.

Die DKW Front-Modelle (Typenbezeichnung F 2 bis F 8) unterschieden sich in Reichsklasse (600 ccm Motor, 18 PS) und Meisterklasse (700 ccm Motor, 20 PS). Front-Luxus-Modelle waren wunderschöne Cabriolets mit Stahlblech-Karosserie. Die DKW-Frontwagen zählten zu den beliebtesten und meist verkauften Kleinwagen in Deutschland: in den 1930er Jahren lieferte das Unternehmen eine Viertelmillion Wagen aus. Ihr Frontantrieb war richtungweisend. Gemeinsamer Nachfolger der Spandauer und Zwickauer Wagen sollte der F 9 mit Blechkarosserie und neuem 28 PS-Dreizylindermotor werden. Der Serienstart war für 1940 geplant, fiel jedoch dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer.



Automobile der Marke Horch hatten sich über mehr als zwei Jahrzehnte hin einen Ruf als Zwickauer Edelautos aufgebaut. Vor allem die Motoren setzten Maßstäbe in Leistungscharakteristik und Laufkultur. Wirtschaftlichkeit spielte in der Luxusklasse eine eher untergeordnete Rolle. Der "Horch 8" war der Inbegriff für Qualität. Fritz Fiedler entwickelte einen V8-Motor, der 1933 auf den Markt kam und zunächst 3,0, später 3,5 sowie schließlich 3,8 Liter Hubraum aufwies. Die Leistung stieg in dieser Zeit von 70 auf 92 PS an. Im Vergleich zum Reihenachtzylinder mit 120 PS blieb er jedoch nur der "kleine" Horch. Bei beiden Automobiltypen handelte es sich zunächst um Starrachser, die in höheren Geschwindigkeitsbereichen recht schwierige Fahreigenschaften aufwiesen.

1935 erhielten die Horchwagen vordere Einzelradaufhängung und hinten eine De-Dion-Achse (Doppelgelenk mit starrer Achse und am Rahmen befestigtem Differenzial). Im gleichen Jahr kam das Reihenachtzylinder-Sportcabriolet vom Typ 853 heraus, das nicht nur in Fachkreisen als der schönste Horch gilt, der je gebaut worden ist. Die Marke Horch konnte ihre Spitzenposition im Luxussegment in der Klasse über 4 Liter Hubraum deutlich behaupten, in der sie 1937 einen Marktanteil von über 50 Prozent errang.

Wanderer Automobile erhielten mit Gründung der Auto Union einen neuen, von Professor Porsche konstruierten Sechszylinder-OHV-Motor mit Leichtmetall-Zylinderblock. Die Zusammenarbeit mit Ferdinand Porsche hatten die Wanderer-Werke bereits 1931 in die Wege geleitet. Um den neuen Motor herum entwickelte das Unternehmen nun moderne Fahrwerke und Karosserien. Diese Modelle bekamen 1933 eine Schwingachse hinten und eine Starrachse vorne (Typen W 21/W 22) und schließlich 1936 auch vordere Einzelradaufhängung (W 40, 45, 50). Die Übergangsmodelle von 1935 wurde mit dreistelligen Codenummern bezeichnet (W 240, 250 etc.).

Eine neue Generation von seitengesteuerten Motoren ersetzte ab 1937 den zuverlässigen, aber sehr teuren OHV-Motor: als Vierzylinder mit 42 PS in den Modellvarianten W 24, als Sechszylinder mit 62 PS in den Modellen W 23, W 26 und W 52. Sowohl die Motoren als auch die Fahrgestelle waren inzwischen weitgehend standardisiert. Die Wanderer Typenreihe W 51 und das Sportwagenmodell W 25 K mit Sechszylinder-Kompressormotor präsentierten sich 1936 erstmalig im neuen Karosserie-Design der Auto Union. Diese an



amerikanischen Vorbildern orientierte Linie fand sich von nun an mehr oder weniger modifiziert in allen neuen Konzernfahrzeugen wieder.

Motorsport

Um den Namen Auto Union in weiten Kreisen bekannt zu machen, engagierte sich das Chemnitzer Unternehmen von Beginn an im Motorsport. Bereits 1933 schloss es mit Ferdinand Porsche einen Vertrag über die Entwicklung eines Grand-Prix Rennwagens, der im Mai 1934 auf der Avus in Berlin sein Debüt feierte. Dieser Rennwagen war in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich: 16 Zylinder in V-Form mit Roots-Kompressor, der Motor hinter dem Fahrer angeordnet (Mittelmotor) und eine Kurbellenkervorderachse mit Drehstabfederung.

Zwischen 1934 und 1938 wurde der 16-Zylinder-Rennwagen kontinuierlich verbessert und die Leistung von anfänglich 295 PS (Typ A) auf 520 PS (Typ C) gesteigert. Übertreffende Siege auf internationalen Rennstrecken unter Fahrern wie Hans Stuck, Achille Varzi und vor allem Bernd Rosemeyer machten die junge Auto Union sehr schnell weltweit bekannt. Besonderes Aufsehen erregte die Weltrekordfahrt von Rosemeyer auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt im Oktober 1937, als er mit einem stromlinienförmigen Rennwagen als erster Mensch auf einer normalen Straße eine Geschwindigkeit jenseits der 400 km/h erreichte.

Die Rennschlachten der Silberpfeile von Mercedes-Benz und der Auto Union in den 1930er Jahren waren legendär und machten Deutschland zu einem unschlagbaren Gegner auf den internationalen Rennstrecken. Im Jahr 1938 wurde die Dreiliterformel eingeführt und der 485 PS starke Auto Union 12-Zylinder-Rennwagen Typ D ging an den Start. Nach dem Tod von Bernd Rosemeyer bei einem weiteren Rekordversuch im Januar 1938 trat der Italiener Tazio Nuvolari als Spitzenfahrer der Auto Union an dessen Stelle.

Neben dem sehr publikumswirksamen Grand-Prix-Rennsport engagierte sich die Auto Union mit der Marke DKW auch im Motorrad-Renn- und Geländesport, sowie mit speziellen DKW- und Wanderer-Sportwagen bei Fernfahrten (z. B. Lüttich-Rom-Lüttich) oder im Gelände-Zuverlässigkeitssport.



Zentralisierung

So wie die Auto Union anfangs die alteingeführte Produktpalette der einzelnen Marken weiterführte, orientierte sich auch die Unternehmensführung zunächst an vorhandenen Strukturen. In den ersten Jahren leitete sie den Konzern von Zschopau (DKW) aus. 1936 wurde dann ein neues Konzern-Verwaltungsgebäude in Chemnitz fertiggestellt.

Zudem entstanden dort ab 1935 – parallel zu den Entwicklungsabteilungen in den einzelnen Werken – ein Zentrales Konstruktionsbüro (ZKB) und eine Zentrale Versuchsanstalt (ZVA). Diese entwickelten und erprobten fortan neue Konzernfahrzeuge und deren Komponenten unter vermehrt wissenschaftlichen Gesichtspunkten. Eine technologische Abteilung untersuchte alle Materialfragen, entwickelte Legierungen sowie bestimmte Herstellungsverfahren und unterzog alle Neukonstruktionen technologischen Eignungstests. Eine wissenschaftliche Abteilung entwickelte moderne Motoren und Getriebe. Eine fahrtechnische Abteilung verantwortete schließlich ein praktisches Versuchsprogramm, die Serienerprobung und Serienüberwachung und den Vergleich mit Konkurrenzprodukten.

Einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt im Motorenbau bildeten die Zweitaktmotoren. Die Auto Union hatte von Klöckner-Humboldt-Deutz die ausschließliche Lizenz zur Nutzung der Schnürle-Patente (Prinzip der Umkehrspülung im Zweitaktmotor) für Kleinmotoren erworben. Dank dieses Prinzips sank der Verbrauch erheblich, während sich die Leistung gleichzeitig bedeutend steigern ließ.

Das Zentrale Karosserie-Entwicklungs- und Konstruktions-Büro (ZKEKB) arbeitete von Anfang an daran, die so genannte Stromlinie weiter zu entwickeln, und nutzte dafür Patente des Schweizer Aerodynamikers Paul Jaray. Erst wurde das strömungstechnische Optimum auf theoretischem Wege errechnet, dann im Windkanal erprobt. Die serienreifen Aufbauten des DKW F 9 wiesen einen erstaunlichen Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,42$ auf (Vorgängertyp F 8 = $0,58$)! Das war noch Jahrzehnte später Standard bei deutschen Serienfahrzeugen.



In Zusammenarbeit mit der Dynamit AG in Troisdorf begann die Auto Union Mitte der 30er Jahre, eine DKW Kunststoffkarosserie zu entwickeln. Ein Grund hierfür war, dass Eisen und Gummi rüstungsbedingt knapper wurden, ein anderer, dass das Herstellen von DKW Holzkarosserien mit Kunstlederbezug (reine Handarbeit) sehr aufwendig war. Ein empirisches Crash-Programm wurde entwickelt, um die Festigkeit von Holz, Blech und Kunststoff zu prüfen. Für diese ersten Crashtests in der Geschichte der deutschen Automobilindustrie wurden spezielle Versuchseinrichtungen konstruiert, wie z. B. eine Katapultvorrichtung für Aufpralltests oder eine Abrollbahn für Überschlagtests.

Ende der 1930er Jahre plante das Unternehmen ein nach modernsten Gesichtspunkten der Fließfertigung ausgelegtes Werk in Chemnitz. Dort sollten DKW und Wanderer Automobile in Großserie gefertigt werden. Zum Bau des Werkes kam es kriegsbedingt jedoch nicht mehr.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Auto Union erlebte zwischen 1933 und 1939 eine enorme Expansion: Der Konzernumsatz stieg von 65 auf 276 Mio. RM, die Beschäftigten nahmen von 8.000 auf mehr als 23.000 zu. Die Zahl der produzierten Fahrzeuge stieg bei Motorrädern von knapp 12.000 auf 59.000, die der Automobile von gut 17.000 auf mehr als 67.000 Stück im Jahr. 1938 steigerte sich der Ausstoß an Horch Wagen auf das Doppelte im Verhältnis zum Gründungsjahr der Auto Union, bei Wanderer Wagen auf über das Fünffache und bei den DKW Automobilen sogar auf mehr als das Zehnfache. Jeder vierte Personenwagen, der 1938 in Deutschland zugelassen wurde, stammte von der Auto Union. Mehr als jedes dritte neu in Deutschland zugelassene Motorrad war eine DKW.

Krieg und Liquidation

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 beendete die Auto Union ihre zivile PKW-Fertigung. Ein sogenanntes Auslaufprogramm erlaubte vorübergehend die Verwertung noch vorhandener Materialbestände. Gleichzeitig aber stellten die Werke der Auto Union auf Kriegsproduktion um.



Durch die massenhafte Einberufung zur Wehrmacht verschärfte sich der Arbeitskräftemangel. Um den gesteigerten Bedarf der deutschen Kriegsmaschinerie zu befriedigen, ging das NS-Regime 1941/42 dazu über, ausländische Arbeitskräfte einzusetzen. Heute schätzt man die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte während des Zweiten Weltkrieges im Deutschen Reich auf elf bis zwölf Millionen Männer und Frauen. Der Arbeitseinsatz in Deutschland entwickelte sich mehr und mehr zur Zwangsarbeit.

Als die deutsche Kriegsindustrie 1943/44 erneut an die Grenzen ihrer Personalressourcen stieß, ermöglichte das NS-Regime den Zugriff auf die hunderttausende von KZ-Häftlingen der SS. Für sie bedeutete der Einsatz in der Kriegsindustrie unter unsäglichen Arbeits- und Lebensbedingungen meist die „Vernichtung durch Arbeit“. Im Auto Union Konzern waren im Frühjahr 1945 etwa 17.300 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene sowie 3700 KZ-Häftlinge eingesetzt.

Nach Kriegsende enteignete die sowjetische Besatzungsarmee die Auto Union AG und demontierte die Produktionsanlagen. 1948 wurde das Unternehmen aus dem Handelsregister der Stadt Chemnitz gelöscht.

Neubeginn in Ingolstadt

Führende Mitarbeiter, die zu Kriegsende nach Bayern gegangen waren, gründeten am 3. September 1949 in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte. Sie gilt als die Vorgängerin der heutigen AUDI AG.

Es war ein Neubeginn in ärmlichen Verhältnissen. Das Gebot der Stunde waren kleine und wirtschaftliche Fahrzeuge. So kam es, dass das Unternehmen zunächst nur die Motorräder und Automobile der Marke DKW mit ihren typischen Zweitaktmotoren fertigte. Der Gründungsakt 1949 war bereits ein zweiter Schritt des Neuanfangs nach dem Krieg. Der erste war bereits kurz nach der "Stunde Null", am 19. Dezember 1945 erfolgt, als das „Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile Ingolstadt GmbH“ gegründet wurde. Es hatte die Aufgabe, die in den westlichen Besatzungszonen noch existierenden Auto Union Vorkriegsfahrzeuge –



immerhin mehr als 60.000 DKW Wagen und eine große Anzahl von Wanderer, Horch und Audi Automobilen – mit Ersatzteilen zu versorgen.

Warum gerade Ingolstadt?

Für Ingolstadt als Standort des Zentraldepots sprach zunächst die verkehrsgünstige Lage im Herzen Bayerns. Hinzu kam, dass sich die Ingolstädter Stadtväter für die Einrichtung des Zentraldepots aussprachen – im Interesse des regionalen Arbeitsmarktes. Den wohl entscheidenden Ausschlag für die Neuansiedlung in Ingolstadt gab aber die jahrhundertalte militärische Vergangenheit des Garnisonsstandortes: Weiträumige Flächen sowie zahlreiche Kasernengebäude, Remisen, Kasematten etc. stellten ein überaus wertvolles Erbe dar, gerade in einer Zeit, in der für Neubauten die Mittel fehlten. So fand das Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile im ehemaligen Heeresproviantamt ein passendes Domizil. Die Gebäude einer früheren Heeresbäckerei dienten zu Lagerzwecken.

Eine neue Auto Union

Der Aufbau eines Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile galt allen Beteiligten von Beginn an nur als Zwischenschritt. Parallel dazu wollten sie unter der Führung ehemaliger Auto Union Vorstandsmitglieder und leitender Angestellter die Grundlage für die Wiederaufnahme einer Fahrzeugproduktion schaffen. Fest stand, dass der Wiederaufbau einer Fahrzeugproduktion aus dem Nichts heraus nur mit den bewährten DKW Motorrädern und Automobilen gelingen konnte. Die einfache und robuste Zweitakttechnik bot hierfür die beste Grundlage.

Ausgehend vom früheren Heeresproviantamt in der Schrankenstraße konnte die Auto Union weitere ehemals militärisch genutzte Gebäude im Stadtzentrum von Ingolstadt für ihren eigenen Wiederaufbau nutzen. Darunter auch das ehemalige Zeughaus, das 1948 zur Wiege des Ingolstädter Automobilbaus wurde. Hier entstand der erste Prototyp eines DKW-Lieferwagens mit Frontantrieb und dem bewährten Zweizylinder-Zweitaktmotor aus der Vorkriegszeit. Diesen kleinen, in seiner Frontlenkerbauweise sehr modern konzipierten Lieferwagen stellte das Unternehmen im Mai 1949 auf der Exportmesse in Hannover erstmals der Öffentlichkeit vor. Stolz meldete die Auto Union: „DKW ist wieder da!“



Am 3. September 1949 wurde daraufhin ganz offiziell die Auto Union GmbH als neue Produktionsgesellschaft gegründet. Immer mehr ehemalige Mitarbeiter aus Sachsen fanden jetzt den Weg nach Ingolstadt, um beim Wiederaufbau dabei zu sein. Da die Betriebsstätten im ganzen Innenstadtgebiet verstreut lagen, war ein rationeller Fertigungsfluss kaum möglich. Die Belegschaft sprach von den „Vereinigten Hüttenwerken“. Die Auto Union baute in dieser Zeit den DKW Schnellaster F 89 L und das Motorrad RT 125 W. Der Buchstabe „W“ stand für „West“ und sollte das Modell von den noch in Zschopau entwickelten Motorrädern unterscheiden.

Was noch fehlte, war ein Personenwagen, und der sollte auf der Basis des DKW F 9 entstehen: Dieses Modell war 1940 in Chemnitz bereits im Prototypenstadium fertig gestellt worden. Fertigungstechnische Gründe verhinderten nach dem Krieg den Bau eines ursprünglich für diesen DKW geplanten Dreizylinder-Zweitaktmotors. Daher griffen die Ingolstädter zunächst noch auf den 700 ccm Zweizylindermotor aus dem Vorkriegs-DKW F 8 zurück. Aus der Kombination von F 8-Technik und F 9-Karosserie ergab sich die neue Typenbezeichnung: F 89. Fertigungskapazitäten für den F 89 Personenwagen waren in Ingolstadt nicht vorhanden. Deshalb übernahm die Auto Union in Düsseldorf ein in großen Teilen zerstörtes Werk von Rheinmetall-Borsig und baute es für die Personenwagenfertigung wieder auf. Hier fuhr ab August 1950 die neue DKW „Meisterklasse“ vom Band.

1953 erschien dann der DKW 3=6, Typ F 91 „Sonderklasse“ auf dem Markt. Das neue Dreizylindermodell bildete für mehrere Jahre das Rückgrat der Auto Union Pkw-Palette. In verschiedenen Ausführungen als Limousine, Coupé, Cabriolet und Kombi angeboten, wurde der 3=6 zu einem Symbol des westdeutschen Wirtschaftswunders.

Unter dem Dach von Daimler-Benz

1954 stieg der Industrielle Friedrich Flick als Gesellschafter in die Auto Union GmbH ein. Schon bald erkannte er, dass der Ingolstädter Automobilhersteller auf einen kapitalstarken Partner angewiesen war, um auch zukünftig im deutschen Automobilbau eine Rolle spielen zu können.



Im Jahre 1957 plädierte Flick daher für eine Übernahme der Auto Union durch Daimler-Benz. Er besaß damals 41 Prozent der Auto Union Gesellschaftsanteile sowie über 25 Prozent der Daimler-Benz Aktien. Nach einigem Zögern gingen die Entscheidungsträger in Stuttgart auf das Geschäft ein. Angesichts der wachsenden ausländischen Konkurrenz plante die Daimler-Benz AG, ihr Produktionsprogramm auf das untere Marktsegment auszuweiten.

Am 24. April 1958 erwarb die Daimler-Benz AG rund 88 Prozent der Auto Union Geschäftsanteile zu einem Preis von gut 41 Millionen DM. Ein Jahr später, 1959, gingen die restlichen Anteile auf Daimler-Benz über. "Wir haben ein nettes Mädchen aus alter, guter Familie geheiratet", kommentierte der Daimler-Vorstandssprecher Fritz Könecke den Zusammenschluss der Nummer zwei mit der Nummer fünf in der deutschen Automobilbranche. Das „Handelsblatt“ schrieb am 9. April 1958: „Mit der Einbeziehung der Auto Union GmbH, die einen Jahresumsatz von rund 400 Millionen DM erreicht und 10.000 Arbeitskräfte beschäftigt, ist nun die Daimler-Benz-Gruppe auch umsatzmäßig wieder an die erste Stelle unter den Automobilherstellern in der Bundesrepublik gerückt.“

Ein neues Werk in Ingolstadt

Aus Mangel an Kapital hatte die Auto Union bis zu diesem Zeitpunkt die Fertigung eines modernen und preisgünstigen Kleinwagens zurückgestellt: Dieser befand sich schon Mitte der 50er Jahre im Entwicklungsstadium und sollte später den Namen „DKW Junior“ tragen. Zwar war mit der Übernahme durch Daimler-Benz die Finanzierung des längst fälligen Projektes gesichert, es fehlte aber an den erforderlichen Produktionskapazitäten.

Möglichst schnell musste also ein neues Werk gebaut werden – entweder in Ingolstadt oder in Zons bei Düsseldorf, wo man bereits große Grundstücksflächen erworben hatte. Der damalige Betriebsratsvorsitzende für das Werk Ingolstadt und bayerische Landtagsabgeordnete Fritz Böhm kämpfte für den Standort Ingolstadt. Ihm war klar, dass die Entscheidung für ein neues Werk in Zons über kurz oder lang das Ende der Kraftfahrzeugfertigung in Ingolstadt bedeutet hätte. Für Ingolstadt sprach zudem, dass für den Herbst 1958 geplant war, die Zweiradfertigung zu beenden. Anders als in Zons stand also in Ingolstadt eine



nennenswerte Zahl an qualifizierten Arbeitskräften zur Verfügung - Ende der 50er Jahre ein wesentlicher Standortvorteil.

Die Entscheidung fiel für Ingolstadt, nicht zuletzt unterstützt durch einen 25-Millionen-DM-Kredit der Bayerischen Staatsbank. Im Juli 1958 begannen die Bauarbeiten am nördlichen Stadtrand von Ingolstadt. „Bei Ingolstadt entsteht eine der größten und modernsten Automobilfabriken Europas“, berichtete der Donaukurier damals euphorisch. Ein Jahr später, im Juli 1959, fuhr der erste DKW Junior im neuen Werk Ingolstadt vom Band.

Volkswagen übernimmt das Ruder

Ende 1958 hatten noch 3.700 Beschäftigte bei der Auto Union in Ingolstadt gearbeitet, zwölf Monate später waren es bereits 5.700. Doch der Bau des neuen Werkes hatte nicht nur eine Vergrößerung der Belegschaft zur Folge. Er bildete auch die Grundlage dafür, dass die Auto Union im Herbst 1961 ihre Hauptverwaltung von Düsseldorf nach Ingolstadt verlegte und bis Mitte 1962 schrittweise die gesamte Fertigung an der Donau konzentrierte. Das Werk in Düsseldorf veräußerte das Unternehmen im April 1962 an Daimler-Benz. Fortan wurden dort Mercedes-Lieferwagen gebaut. Der Standort Ingolstadt zählte erstmals mehr als 10.000 Mitarbeiter, ein Umstand, der auch das Stadtbild veränderte: Neue Wohnsiedlungen entstanden, eine Vielzahl von Zulieferfirmen siedelten sich an.

Auch wenn sich mit der Konzentration auf einen Standort die erhofften Rationalisierungs- und Kostensenkungseffekte einstellten, so erwies sich doch die Auto Union Produktpalette mit den DKW-Zweitaktmodellen als nicht mehr zeitgemäß. Der DKW-typische Zweitaktmotor verlor zunehmend an Akzeptanz sowohl in der Fachwelt, als auch bei den Kunden. Dennoch wurde mit technischer Unterstützung von Daimler-Benz das Zweitaktprogramm der Auto Union zunächst noch einmal modernisiert. Dem DKW Junior folgte der Typ F 12, und als Nachfolger der Auto Union 1000 Baureihe wurde im Herbst 1963 der DKW F 102 vorgestellt. Gleichzeitig wurde ein Viertaktmotor für die Auto Union projiziert. Für dieses Projekt entsandte Daimler-Benz ein Team aus Technikern nach Ingolstadt, darunter der spätere Chefentwickler Ludwig Kraus.



Trotz all dieser Maßnahmen gingen die Umsätze der Auto Union ab 1962 kontinuierlich zurück. Einmal mehr gelang dem Daimler-Großaktionär Friedrich Flick eine Aufsehen erregende Transaktion: Die Auto Union GmbH ging ab Ende 1964 in mehreren Schritten in das Eigentum der Volkswagenwerk AG über.

Mit der Übernahme durch VW ging die Zeit des einst so populären Zweitaktmotors endgültig zu Ende. Fast 30.000 DKW-Automobile standen unverkauft auf Halde. Als Retter in der Not entpuppte sich der VW Käfer: Zwischen Mai 1965 und Juli 1969 montierten die Ingolstädter Mitarbeiter fast 348.000 Exemplare des VW 1200/1300. Für wirtschaftliche Entspannung sorgte ab August 1965 außerdem der neue „Audi“. Dieser erste Viertakter aus Ingolstadt, gepaart mit der Karosserie des DKW F 102, stieß auf sehr großes Käuferinteresse und bildete den Grundstein für eine zukunftsweisende Modellpalette.

Im November 1968 stellte die Auto Union den Audi 100 vor. Mit seiner modern gestalteten Karosserie in konsequenter Leichtbauweise und der überzeugenden Frontantriebstechnik vermochte der jüngste Spross aus Ingolstadt zu überzeugen. Auto, Motor und Sport schrieb: „In der Summe seiner Qualitäten nimmt er unter den derzeitigen Mittelklassewagen eindeutig eine Spitzenposition ein.“ Damit war die Eigenständigkeit des Ingolstädter Unternehmens auch für die Zukunft gesichert.

Am 10. März 1969 unterzeichnete die Auto Union GmbH einen Vereinigungsvertrag mit der NSU Motorenwerke AG. Rückwirkend zum 1. Januar 1969 entstand damit die Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm.

Rückblick NSU

1873 als Manufaktur für Strickmaschinen in Riedlingen/Donau von Christian Schmidt und Heinrich Stoll gegründet, zog das Unternehmen 1880 nach Neckarsulm, wo es 1884 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. 1886 erwischten die Neckarsulmer den richtigen Zeitpunkt. Das Fahrrad begann seinen Siegeszug um die Welt und von nun an wurden die Neckarsulmer Fahrräder ein Qualitätsbegriff für 77 Jahre lang.



Ab 1900 werden erstmals auch Motorräder hergestellt. Jetzt »fuhr« das neue Markenzeichen »N.S.U.« (aus NeckarSulm) um die Welt. Und das in ununterbrochener Folge bis 1967. 1906 stellte man den ersten »Original Neckarsulmer Motorwagen« – ein kleines Automobil der Mittelklasse mit einem wassergekühlten Vierzylinder-Motor der Öffentlichkeit vor. 1909 fertigten inzwischen 1000 Mitarbeiter 450 Motorwagen. 1914 schrieb der Neckarsulmer Autobauer das erste Mal Automobilgeschichte im Aluminium- und Leichtbau: Neckarsulmer Ingenieure bauten den Mittelklasse-Typ 8/24 PS mit Aluminiumkarosserie.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 zeigte die Heeresverwaltung reges Interesse an den Zweirädern und Motorwagen und wurde bald zum fast alleinigen Abnehmer. So konnte das Unternehmen selbst in Kriegszeiten wachsen. Auch die folgende Inflationszeit konnte dem Unternehmen nichts anhaben. 1923 fertigten die 4070 Mitarbeiter alle zwei Stunden ein Automobil, alle 20 Minuten ein Motorrad und alle fünf Minuten ein Fahrrad. 1924 investierte man aus Platzgründen in ein neues Werk für den Automobilbau in Heilbronn. Zwei Jahre später war der Umsatz jedoch erstmals rückläufig. Geldprobleme waren die Folge. 1929 war man gezwungen, den Automobilbau für viele Jahre einzustellen und das erst vier Jahre zuvor erbaute Werk in Heilbronn an Fiat zu verkaufen, die dort bis 1966 Automobile unter dem Namen NSU-Fiat herstellen ließ.

In Neckarsulm konzentrierte man sich fortan auf die Zweiradproduktion, übernahm 1929 den größeren Teil der Wanderer Motorradsparte und gründete 1932 eine Verkaufsgemeinschaft zusammen mit der Marke D-Rad der Deutschen Werke in Berlin. 1933/34 entstanden bei NSU drei Prototypen eines von Professor Porsche konstruierten Fahrzeugs mit luftgekühltem 1,5-Liter-Boxermotor im Heck. In seiner gesamten Konzeption entsprach dieser Wagen bereits dem späteren VW-Käfer. Die Serienproduktion unterblieb jedoch, weil die hierfür notwendigen Geldmittel fehlten. Neben BMW und DKW war NSU in den 1930er Jahren eine der bedeutendsten deutschen Motorradmarken und nach der Übernahme der Opel Fahrradfertigung Ende 1936 einer der größten Zweiradhersteller Deutschlands. Bei Kriegsende im Mai 1945 lagen weite Teile Neckarsulmer Werksanlagen in Trümmern.



Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte mit den begehrten NSU Fahrrädern und der 98er NSU Quick. Schon bald gesellten sich ein 125 und ein 250 ccm Modell hinzu. Später folgten so berühmte Modelle wie die NSU Fox, NSU Lux, NSU Max oder die 500 ccm NSU Konsul. Bei allen Erfolgen der NSU-Motorräder, mit denen das Unternehmen damals durch den Gewinn von fünf Motorrad Weltmeisterschaften von 1953 bis 1955 und durch das Aufstellen sämtlicher Geschwindigkeitsweltrekorde in 1956 Weltruhm erlangte, wollten die Neckarsulmer dennoch nicht die Augen davor verschließen, dass die Motorradindustrie in Westdeutschland ab Mitte der 1950er Jahre einen starken Niedergang erlebte. Für NSU war es deshalb höchste Zeit, wieder Autos zu fertigen. 1955 noch größtes Zweiradwerk der Welt, gelang mit dem Kleinwagen neuen Stils, dem »Prinz«, 1958 die Wiederaufnahme des NSU Automobilbaus. 1957 zündete zum ersten Mal ein Drehkolbenmotor Bauart Wankel auf dem NSU Prüfstand. 1963 schrieb NSU mit den NSU/Wankel Spider Automobilgeschichte: das erste serienmäßig produzierte Automobil der Welt mit Wankel-Motor, das in den Jahren 1965 bis 1968 drei Deutsche Meisterschaften gewann. Auch der ihm nachfolgende NSU Ro 80 avancierte zu einem in vieler Hinsicht revolutionären Automobil, wurde er doch als erstes deutsches Auto zum „Auto des Jahres“ gewählt. Doch vom 21. August 1969 an hieß es: Audi und NSU machen gemeinsame Sache. Damit hatte für NSU eine nahezu einhundert jährige Selbstständigkeit aufgehört zu bestehen.

Vorsprung durch Technik

Im August 1969 hatten die Auto Union GmbH, Ingolstadt und die NSU Motorenwerke, Neckarsulm fusioniert. Aus den beiden Tochterunternehmen der Volkswagenwerk AG entstand die Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm. Die Modellpalette des neuen Unternehmens war durch eine große Vielfalt geprägt: von den luftgekühlten Motoren der NSU Prinz Baureihe über die wassergekühlten Vierzylindermotoren des Audi 60 und Audi 100 bis hin zum faszinierenden Wankel-Motor des Ro 80, vom Frontantrieb der Audi Modelle und des Ro 80 zum Heckantrieb des NSU Prinz oder TT, von der Leichtbauweise des Audi 100 über die italienische Formgebung des Audi 100 Coupé S bis zum futuristischen Karosseriedesign des NSU Ro 80. Die Vielfalt technischer Konzepte innerhalb der Audi NSU Modellpalette führte im Januar 1971 zu einem neuen Werbeslogan: Vorsprung durch Technik!



1972 erschien der Audi 80, dem 1974 der Audi 50 folgte. Mit einer modernen Produktpalette überstand das Unternehmen die Jahre der Ölkrise, um dann in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre schrittweise die Marke Audi auf dem Automobilmarkt höher zu positionieren. Fünfzylinder-Turbomotor, der quattro Allradantrieb, vollverzinkte Karosserien, Leichtbauweise und nicht zuletzt ein erfolgreiches Design prägten diesen Weg.

Für Furore sorgte Audi im Frühjahr 1980 mit dem Audi quattro, dem ersten Großserien-Pkw mit permanentem Allradantrieb. Wie revolutionär und überlegen das quattro-Konzept war, zeigte sich im Rallyesport: 1982 gewann Audi als erste deutsche Marke die hartumkämpfte Marken-Weltmeisterschaft, 1983 wurde Hannu Mikkola auf Audi quattro Rallye-Weltmeister und 1984 vereinte Audi sowohl die Marken- als auch die Fahrer-Weltmeisterschaft (Stig Blomqvist) auf sich.

Das Jahr 1982 weiß noch einen anderen Weltmeister zu verzeichnen, den Audi 100 der dritten Generation. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert C_w von 0,30 war der neue Audi 100 seinerzeit die aerodynamisch günstigste Serienlimousine der Welt. Audi hatte die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Zeit hinsichtlich Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit gefunden.

Aufbruch in neue Dimensionen

Am 1. Januar 1985 wurde die Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG umbenannt und der Sitz der Gesellschaft von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Seither tragen Unternehmen und Produkte den gleichen Namen. Mitte der 1980er Jahre bekam auch Audi - ebenso wie andere deutsche Automobilhersteller - die Konsequenzen der öffentlich geführten Diskussionen um Tempolimits und Abgasreduzierung zu spüren. Gleichzeitig wurden Themen wie aktive und passive Sicherheit neu definiert.

1985 investierte die AUDI AG mit knapp 1 Mrd. DM den bis dahin höchsten Betrag in der Geschichte des Unternehmens. Produkte und neue Fertigungstechnologien standen dabei im Vordergrund. Im Herbst 1986 präsentierte das Unternehmen den neuen Audi 80: Seine vollverzinkte Karosserie setzte mit einer Zehn-Jahres-Garantie gegen Durchrostung neue Maßstäbe in seiner Klasse. 1988 erschien mit



dem Audi V8 das erste Oberklassemodell von Audi mit 3,6 Liter V8 Motor und Vierventiltechnik.

Im September 1989 feierte der Audi 100 TDI auf der Frankfurter Automobilausstellung sein Debüt. Mit an Bord: der erste Pkw-Dieselmotor mit Direkteinspritzung. Mehrere Verbrauchsfahrten dokumentierten eindrucksvoll den extrem niedrigen Kraftstoffverbrauch.

Den Beginn einer neuen Ära läutete Audi mit der Vorstellung der Aluminium-Studie ASF (Audi Space Frame) im Herbst 1993 auf der Tokio Motor Show ein. Seine Weltpremiere feierte der Aluminium Audi als Nachfolger des Audi V8 im März 1994 auf dem Genfer Automobilsalon. Mit der neuen Modellbezeichnung Audi A8 leitete Audi eine tiefgreifende Änderung in der Modellnomenklatur ein. Im Sommer folgte der Audi A6 als Nachfolger des Audi 100, im November 1994 erschien die fünfte Generation des Audi 80 als Audi A4 auf dem Markt. Er wurde zu einem wichtigen Garanten des Unternehmenserfolgs.

Vorsprung durch Design

Neben überzeugenden Lösungen auf dem Gebiet der Technik entwickelte sich Audi seit Beginn der 90er Jahre auch im Design immer mehr zu einem Vorreiter. Durch designorientierte Strategien gelang es Audi, sich weltweit zu einer gefragten Automobilmarke mit eigener, klar identifizierbarer Formensprache zu entwickeln. Den Auftakt machten im Herbst 1991 die Designstudien Audi quattro Spyder und Audi Avus quattro, mit denen die AUDI AG gleichzeitig die neue Aluminiumtechnologie erstmals öffentlich präsentierte.

In den darauffolgenden Jahren erhielt das Thema Design eine immer größere Gewichtung im Unternehmen. Als 1995 der Audi TT als Sportwagenstudie vorgestellt wurde, reagierte das Publikum mit überschwänglicher Begeisterung auf das Design des Sportcoupés. Die emotionale Welle, die der Marke entgegenschlug, beflügelte die Ingenieure und Designer im Hause Audi.

Ausblick



Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen.

Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt. Im Verständnis von „Vorsprung durch Technik“, das weit über seine Produkte hinaus geht, richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.

Gerade in turbulenter Zeit ist es wichtig, ein klares Ziel vor Augen zu haben, verantwortungsvoll und nachhaltig zu wirtschaften – und auch, sich seiner eigenen Wurzeln bewusst zu sein. Diese Wurzeln liegen in einer über 100jährigen Geschichte, die mit dem Automobilpionier August Horch begann und in der Audi immer vorne mit dabei war, wenn es darum ging, die Entwicklung des Automobils entscheidend mitzuprägen.