

Audi Tradition

Jubiläumstermine 2022





Inhaltsverzeichnis Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

Herbst 1997 25 Jahre Studien Audi A1 ₂ und Audi A2	4	August 1972 50 Jahre Dr. Piëch zu Audi	13
September 1997 25 Jahre Markteinführung Audi S4 (B5)	5	September 1967 55 Jahre Vorstellung NSU Ro 80	14
1997 25 Jahre Markteinführung Audi A6 (C5)	6	September 1957 65 Jahre NSU nimmt Automobilbau wieder auf	15
September 1997 25. Todestag Ludwig Kraus	7	Februar 1957 65 Jahre Erster NSU Kreiskolbenmotor	16
September 1992 30 Jahre Erster Audi Avant in der B-Reihe.....	8	Juni 1932 90 Jahre Gründung der Auto Union AG.....	17
Herbst 1982 40 Jahre Audi 100 der dritten Generation	9	Juni 1922 100 Jahre Motorradbau bei DKW.....	18
April 1977 45 Jahre Fünfzylindermotoren bei Audi.....	10	Juni 1922 100 Jahre Dr. Carl Hahn sen. zu DKW.....	19
August 1977 45 Jahre Erster Audi 100 Avant (C2)	11	1916 105 Jahre DKW Dampfkraftwagen.....	20
1972 50 Jahre Erster Audi 80 (B1)	12	April 1907 115 Jahre Gründung Zschopauer Motorenwerke	21



Inhaltsverzeichnis

Motorsport

Juli 1987 35 Jahre Audi S1 Pikes Peak Rekord Röhrl	22	1952 70 Jahre NSU Motorradfolge	27
1987 35 Jahre Audi 200 Rallye quattro	23	Oktober 1937 85 Jahre Geschwindigkeitsrekord Rosemeyer	28
1982 40 Jahre Erste Audi Rallye Markenweltmeisterschaft	24	1937 85 Jahre DKW Motorradfolge	29
1982 40 Jahre Demuth/Fischer Deutsche Rallyemeister	25	Oktober 1937 85 Jahre DKW Weltrekorde	30
1952 70 Jahre DKW Siege	26	1937 85 Jahre NSU Motorradfolge	31

25
Jahre

Studien Al₂ und Audi A2

Auf der IAA in Frankfurt stellte Audi 1997 mit dem Al₂ die Konzeptstudie eines Aluminium-Kleinwagens vor. In Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Aluminiumhersteller Alcoa hatte Audi eine selbsttragende Aluminiumkarosserie mit einem Unterbau aus Aluminium-Gussstücken, Verbindungsknoten und Strangpressprofilen entwickelt. Diese Bauweise wurde als Audi ASF (Aluminium Space Frame) patentiert und kam bereits im A8 zum Einsatz.

1999 feierte das Serienmodell unter der Typbezeichnung „Audi A2“ auf der IAA seine Premiere. Die Serienfertigung im Aluminium-Kompetenzzentrum in Neckarsulm begann im Juni 2000. Der A2 war der erste Ganzaluminium-Kompaktwagen der jüngeren Automobilgeschichte. Zuvor hatte auf diesem Gebiet nur die französische Marke Panhard bis Mitte der 1950er Jahre Großserien-Erfahrungen gesammelt.

Auf der Tokyo Motor Show im Herbst 1997 feierte der Audi Al₂ open end sein Debüt. Die zweitürige Variante des Al₂ prunkte mit variablem Plateau-Konzept und vollständig versenkbaren Seitenscheiben.

Das Stoffverdeck mit Kunststoff-Heckscheibe ließ sich elektrisch nach vorn aufrollen; nach Abnahme einer Trägerbrücke zwischen den Rückleuchten ließ sich die verbleibende Bordwand ferngesteuert in den Stoßfänger absenken und gab den Zutritt zu einer 160 x 95 cm großen Ladefläche frei. Anders als der viertürige Prototyp blieb die Version Al₂ open end ein Einzelstück.





25
Jahre

Markteinführung Audi S4 (B5)

Die Markteinführung der Audi A4 Limousine fand im November 1994 statt. Gut ein Jahr später gab es auch wieder eine Kombiversion des Audi-80-Nachfolgers. Vier- und Sechszylinder-Benzinmotoren trieben die fünfte Generation der B-Reihe an, dazu gesellte sich der bewährte Vierzylinder-TDI. Ein sportliches Derivat im Stil des Audi S2 ließ bis zu Herbst 1996 auf sich warten.

Ab **September 1997** war endlich das Spitzenmodell Audi S4 erhältlich. Ausgerüstet mit einem 195 kW/ 265 PS starken V6-Biturbo-Fünfventil-Motor gab es

Limousine und Avant ausschließlich mit permanentem Allradantrieb. Geänderte Stoßfänger mit vergrößerten Lufteinlässen und in Wagenfarbe lackierte Seitenschweller unterschieden den bis dahin sportlichsten A4 von seinen leistungsschwächeren Basisversionen. Sechsganggetriebe, Sportfahrwerk und 17"-Räder gehörten zur Serienausstattung. Von September 1997 bis zum Produktionsende nach den Werkferien 2001 fuhren 3.939 S4 Limousinen und 10.156 S4 Avant vom Band.





25
Jahre

Markteinführung Audi A6 (C5)

Audi präsentierte den neuen A6 im März 1997 auf dem Genfer Automobilsalon. Im Mai 1997 stand die Limousine bei den Händlern, der Avant erschien im März des darauffolgenden Jahres.

Die fünfte Generation der C-Baureihe – des einstigen Audi 100 – polarisierte durch ihr Design, das einen radikalen Bruch mit der bis dahin gewohnten Linie des Unternehmens zeigte. Die Karosserie mit Kuppeldach und vielen Rundungen sammelte in den Folgejahren mehrere Designpreise ein, unter anderem in Tokio

den „Good Design Gold Price“ oder das iF-Siegel des Industrie Forum Design Hannover als „Best of Category“ für exzellentes Design. Als überlegener Sieger in der Oberklasse 1997 erhielt der A6 im März 1998 zudem das „Goldene Lenkrad“ der Zeitschrift „Bild am Sonntag“.

Bis zum Produktionsende, Limousine im März 2004, Avant im Februar 2005, liefen insgesamt 1.010.518 Audi A6 C5 vom Band.



25

Jahre



25. Todestag Ludwig Kraus

Am 26. Dezember 1911 wurde Ludwig Kraus in Hettenhausen bei Pfaffenhofen geboren. Nach dem Studium des Maschinenbaus trat er 1937 bei der Daimler-Benz AG als Konstrukteur im Motorenbau ein.

Im Zuge einer geplanten Modernisierung der Produkte bei der damaligen Tochtergesellschaft Auto Union GmbH wurde Kraus nach Ingolstadt entsandt, wo er ab 1. Oktober 1963 als Direktor für die Fahrzeugentwicklung zuständig war. Nach Übernahme der Auto Union GmbH durch die Volkswagenwerk AG im Dezember 1964 wurde Ludwig Kraus 1965 Mitglied der Geschäftsleitung des Ingolstädter Unternehmens.

Sein größter Verdienst war die Entwicklung einer modernen Produktpalette von Audi Fahrzeugen, die als Nachfolger der Zweitakt DKW Modelle ab Ende 1965 auf den Markt kamen. Die von ihm geschaffenen Modellreihen Audi 60/Super 90, Audi 100, Audi 80 und Audi 50 sollten wegweisend für die weitere Entwicklung des Unternehmens sein. Nach der Fusion mit der



NSU Werke AG zur Audi NSU Auto Union AG wurde Kraus ab 1. September 1969 zum Vorstandsmitglied, zuständig für den Bereich Technische Entwicklung, berufen. Am 31. Dezember 1973 ging Ludwig Kraus in den Ruhestand. Zwischen 1976 und 1985 war er Mitglied des Aufsichtsrats der Audi NSU Auto Union AG.

Ludwig Kraus starb am **19. September 1997**.



30

Jahre

Erster Audi Avant in der B-Reihe

Die Namensgebung der mit dem Audi 100 der zweiten Generation eingeführten Kombiversion ist vom italienischen Wort „avanti“ „vorwärts!“ inspiriert.

Im **September 1992** kam mit dem Audi 80 Avant (Baureihe B4) das erste Avant Modell in der unteren Mittelklasse auf den Markt.

Das neue Modell war mit neun Motorisierungen im Leistungsbereich zwischen 90 und 315 PS erhältlich und entwickelte sich zum Verkaufsschlager.

Audi war mit dem 80 Avant ein überzeugender Einstieg ins Marktsegment der Lifestyle-Kombis gelungen. Die Produktion des Avant endete im September 1995, ein halbes Jahr nach der Markteinführung des Audi A4.





40
Jahre

Audi 100 der dritten Generation

Als die Audi NSU Auto Union AG im Herbst 1981 auf der IAA in Frankfurt ein zukunftsweisendes Forschungsauto präsentierte, war nicht nur den Insidern klar, dass hier eine neue Generation von Audi Modellen ihren Ursprung gefunden hatte. Die umfangreichen Entwicklungsarbeiten fanden dann im Audi 100 der dritten Generation (interne Bezeichnung C3) ihre Umsetzung, der im **Herbst 1982** auf den Markt kam und konzeptionell wegweisend für nachfolgende Audi Generationen werden sollte. Mit diesem Modell hatte das Ingolstädter Unter-

nehmen einmal mehr seine innovative Kraft unter Beweis gestellt. Konsequente Leichtbauweise und vor allem der sensationell niedrige Luftwiderstandsbeiwert von $cW = 0,30$ machten den neuen Audi 100 zum Synonym für eine fortschrittliche Konstruktion. „In Sachen Aerodynamik deklassiert der neue Audi 100 den Rest der Autowelt“, schrieb die Auto-Zeitung. Mit dem „cW-Weltmeister“ war Audi NSU ein großer Wurf gelungen, was sich nicht zuletzt auch in zahlreichen internationalen Preisen niederschlug.



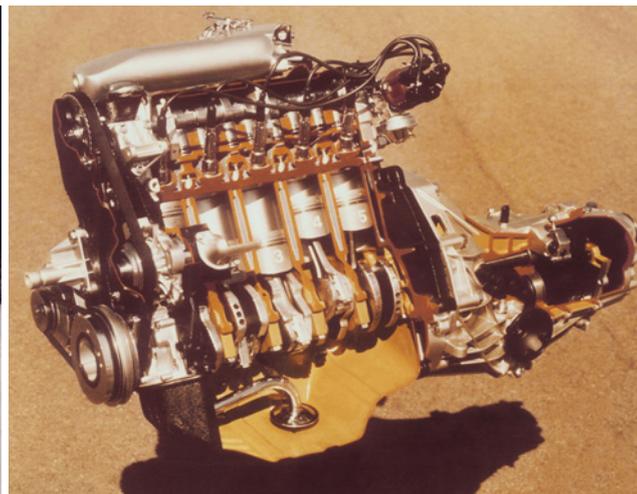


45
Jahre

Fünfzylindermotoren bei Audi

Der im August 1976 vorgestellte Audi 100 der zweiten Generation (interne Bezeichnung C2) kam im **April 1977** mit einem 100 kW (136 PS) Fünfzylinder-Einspritzmotor auf den Markt. Dieses neu entwickelte Aggregat war ein Novum in der Geschichte des Automobilbaus und stieß auf ein entsprechend großes Interesse.

Ab April 1978 wurde dieser Motor auch in einer 85 kW (115 PS) Vergaserversion angeboten. 1979 erschien der Fünfzylinder im neuen Audi 200 mit Abgas-Turbolader (125 kW/170 PS). Dieser Turbomotor wurde in den darauffolgenden Jahren zur Grundlage für die motorsportlichen Erfolge von Audi.



45
Jahre

Erster Audi 100 Avant (C2)

Innerhalb der zweiten Serie der Audi 100 Modellreihe erschien im **August 1977**, neben der zwei- und viertürigen Limousine, als dritte Karosserieausführung der Audi 100 Avant. Er war das Ergebnis eines neuen, modernen Fahrzeugkonzepts. Als Charakteristikum galt das sportlich coupéartige Schrägheck.

Das Modell war seiner Zeit voraus, hatte eine optisch wie funktional progressive Karosserieform und leitete einen Paradigmenwechsel vom Kombi als Lasten- und Nutzfahrzeug hin zum sportlich orientierten Freizeit-Automobil ein. Der designaffine Kundenkreis bewertete die überzeugende Linie des sportiv gezeichneten Fünftürers schon bald als Maßstab für eine neue Lifestyle-Identität im gehobenen Limousinensegment.





50
Jahre

Erster Audi 80 (B1)

„Modern, aber nicht modisch“ sollte er sein, ein bodenständiges und preiswertes Familienauto. Darin waren sich Audi Technikvorstand Ludwig Kraus und die Volkswagen AG als neue Konzernmutter Ende der 1960er Jahre einig. Mit dem Audi 80, intern „B1“ genannt, landete das Unternehmen 1972 einen Volltreffer.

Wie beim Rennwagenbau ließ Chefentwickler Kraus seine Mitarbeitenden für jedes einzelne Teil prüfen, wo sich noch Gewicht einsparen lässt. So glänzte der unge-

wöhnlich leicht gebaute Audi 80 mit sportlichem Fahrverhalten und einem geringen Verbrauch – und war damit während der 1973 beginnenden Ölkrise genau das richtige Auto.

Das Design im Stil der neuen Sachlichkeit der 1970er Jahre hatte der Designer Hartmut Warkuß mitgestaltet. Er stieg 1976 zum „Hauptabteilungsleiter Stilistik“ auf und prägte das Audi Design von mehreren Modellgenerationen der B-, C- und D-Reihe.





50
Jahre

Dr. Ferdinand Piëch kommt zur Audi NSU Auto Union AG

Ferdinand Piëch wurde am 17. April 1937 in Wien geboren. Nach Studium an der ETH Zürich begann seine Berufskarriere 1963 als Sachbearbeiter im Motorenversuch der Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG. 1966 stieg er zum Versuchsleiter auf, 1968 wurde er Leiter der Technischen Entwicklung.

1971 wurde er zum Technischen Geschäftsführer der Porsche KG berufen. 1972 legte ein Gesellschafterbeschluss fest, dass in den Gesellschaften der Familie nach ihnen keine Familienmitglieder mehr tätig sein dürfen, was den Austritt der Familienmitglieder Porsche und Piëch aus dem Unternehmen bedingte.

Im Jahr 1972 trat Dr. Piëch bei der Audi NSU Auto Union AG als Hauptabteilungsleiter für Sonderaufgaben der Technischen Entwicklung ein. 1974 wurde er Leiter der Technischen Entwicklung. Im Jahr darauf erfolgte die Berufung in den Vorstand des Unternehmens, 1988 die Wahl zum Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG.

Dr. Piëch starb am 25. August 2019 in Rosenheim.





55
Jahre

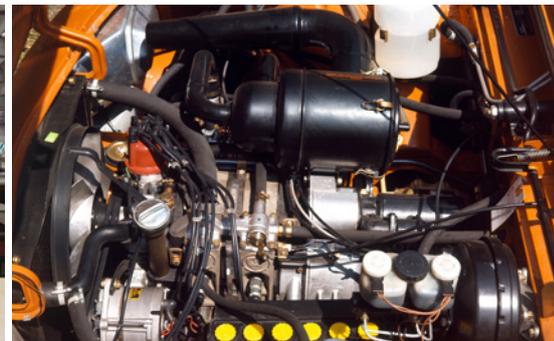
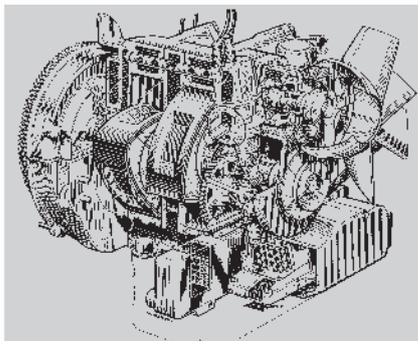
Vorstellung NSU Ro 80

Zehn Jahre nach den ersten Umdrehungen des Kreiskolbenmotors und genau zehn Jahre nach Wiederaufnahme der Automobilproduktion präsentierte NSU auf der IAA 1967 den NSU Ro 80, das erste Serienauto der Welt mit einem Zweischeiben-Wankelmotor – fünf Jahre Entwicklungsarbeit steckten in ihm.

Als Vorteile dieses Wankel-Antriebsaggregats galten geringeres Gewicht, kleinerer Raumbedarf, vibrationsarmer Lauf und es waren weniger Bauteile erforderlich als bei einem herkömmlichen Hubkolbenmotor mit dieser Motorleistung.

Die viertürige Limousine setzte neue Maßstäbe hinsichtlich Straßenlage, Sicherheit, Komfort und Leistung. Designer Claus Luthe schuf mit der futuristisch keilförmigen Karosserielinie einen Meilenstein im Automobil Design, dessen cW-Wert bei 0,35 lag.

Mit dem Slogan „Vorsprung durch Technik“, der später auch Audi Fahrzeuge bewarb, versuchte man Kunden für den NSU Ro 80 zu gewinnen. Von 1967 bis 1977 lief der Wagen im Werk Neckarsulm vom Band. Der Ro 80 war das erste deutsche Automobil, das die Auszeichnung „Auto des Jahres 1967“ erhielt.



65
Jahre

NSU nimmt den Automobilbau wieder auf

1955 waren die NSU Werke AG weltgrößter Hersteller von Zweirädern, doch die Anzeichen, daß der Zweiradmarkt vor einer großen Krise stand, waren nicht zu übersehen. Gestiegener Wohlstand als Folge des deutschen Wirtschaftswunders hatte die Ansprüche der Käufer wachsen lassen. Ein motorisiertes Zweirad als fahrbarer Untersatz genügte den meisten nicht mehr; Auto wollte man in die Zukunft fahren.

Bei NSU in Neckarsulm fiel daraufhin die Entscheidung, nach fast dreißigjähriger Abstinenz den Automobilbau wieder aufzugreifen. Natürlich sollte es ein kleines Automobil sein, konzipiert für den Normalverdiener und dafür geschaffen, dem Motorradfahrer das Umsteigen auf ein Automobil zu ermöglichen. Auf der Frankfurter Automobilausstellung im **September 1957** wurde dem Publikum schließlich der NSU Prinz vorgestellt, ein pfiffiger Kleinwagen für vier Personen mit einem luftgekühlten Zweizylindermotor im Heck, der 20 PS bei einem Hubraum von 583 ccm leistete. Nicht zuletzt dank hervorragender Öffentlichkeitsarbeit gelang dem NSU Prinz ein beachtlicher Erfolg.



65
Jahre

Erster NSU Kreiskolbenmotor

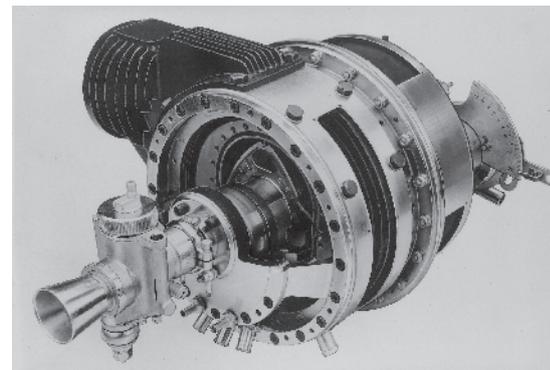
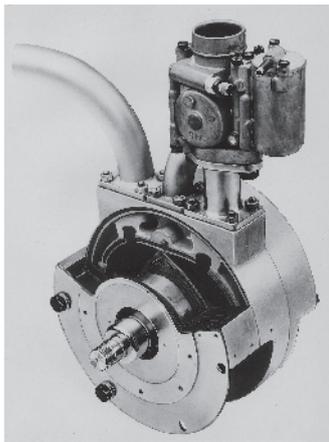
Der **1. Februar 1957** war ein denkwürdiger Tag für das kleine Spezialistenteam von NSU Technikern. Seit mehreren Jahren schon arbeitete man in Neckarsulm an der Entwicklung eines völlig neuen Motorenkonzeptes: ein Motor, der seine Kraft nicht über Hubkolben, sondern über einen „dreieckigen“ rotierenden Läufer entwickelte.

Die Idee geht auf den technischen Autodidakten Felix Wankel zurück, der mit den NSU Werken einen Partner für die Umsetzung gefunden hatte. An jenem 1. Februar absolvierte der Urtyp des „Wankel-Motors“ seinen ersten Testlauf auf dem Motorenprüfstand.

Der von Wankel entwickelte Motor arbeitete als Viertakter ohne Ventilsteuerung, wobei der rotierende Läufer in exzentrischer Bewegung die Brennräume vergrößert oder (beim Verdichten des Gasgemisches) verkleinert.

Die ursprüngliche Drehkolbenmaschine von Wankel verberg dagegen ein hochkompliziertes Innenleben:

Nicht nur die Trochoide rotierte, sondern auch der umlaufende Mantel. Es war der NSU Techniker Dr. Walter Froede, der eine entscheidende Vereinfachung des Motors entwickelte. Aus der Drehkolbenmaschine wurde die Kreis- oder Rotationskolbenmaschine: Bei diesem Konzept steht der Außenläufer – praktisch das Gehäuse – still, und nur der Kolben rotiert. Das erste Automobil mit diesem Motor war der NSU/Wankel Spider, vorgestellt im September 1963.



90
Jahre

Gründung der Auto Union AG

Die vier sächsischen Kraftfahrzeughersteller Audi, DKW, Horch und Wanderer gerieten durch die Weltwirtschaftskrise von 1929 in finanzielle Schieflage. Ein drohender Konkurs konnte nur durch einen Zusammenschluss der vier Unternehmen unter Beteiligung der Sächsischen Staatsbank verhindert werden.

Bereits im August 1928 hatten die Zschopauer Motorenwerke/DKW die Aktienmehrheit der Audi Werke Zwickau übernommen. Die Fusion zur Auto Union AG erfolgte am **29. Juni 1932**. Aufnehmende Gesellschaft waren die Zschopauer Motorenwerke. Von den Wanderer Werken in Chemnitz wurde die Automobilabteilung übernommen.

Als Symbol des Zusammenschlusses und neues Firmensignet wählten die Verantwortlichen vier ineinander verschlungene Ringe. Die vier Markennamen Audi, DKW, Horch und Wanderer existierten weiterhin. Jede Marke stand für ein bestimmtes Marktsegment. Unnötige Konkurrenz innerhalb des neuen Konzerns sollte so vermieden werden.

Die Auto Union bot eine umfangreiche Modellpalette, vom kleinen DKW Motorrad bis hin zur großen Horch Achtzylinder Pullman-Limousine. In den 1930er Jahren war das Unternehmen der zweitgrößte Kraftfahrzeughersteller in Deutschland.



100
Jahre

Motorradbau bei DKW

1919 baute DKW im sächsischen Städtchen Zschopau Fahrradhilfsmotoren. 1921 kam unter dem Namen „Golem“ ein Motorroller in den Handel. 1922 trat mit Hermann Weber ein neuer Chefkonstrukteur in die Zschopauer Motorenwerke ein.

Auf ihn geht die Konstruktion des ersten DKW Leichtmotorrads mit gebläsegekühltem 148-ccm-Zweitaktmotor und Riemenantrieb zurück, das 1922 auf den Markt gebracht wurde.

Im Juni 1922 nahm DKW mit diesem Modell am Berliner Avusrennen teil und belegte auf Anhieb die ersten vier Plätze.

Die bei der ADAC-Reichsfahrt Heidelberg-Berlin erzielten Erfolge brachten dem Motorrad im gleichen Jahr den Beinamen „Reichsfahrtmodell“ ein. Zwischen 1922 und 1925 wurden vom ersten DKW Motorrad 20.000 Exemplare hergestellt.



100
Jahre

Dr. Carl Hahn sen. zu DKW

Der am 4. März 1894 in Nove Hradý (Gratzen/Böhmen) geborene Carl Hahn begann 1922 seine berufliche Laufbahn bei den Zschopauer Motorenwerken/DKW als rechte Hand des Firmenbesitzers J. S. Rasmussen. Ihm gelang in kurzer Zeit der Aufbau einer modernen und leistungsfähigen Vertriebs- und Marketingstruktur.

Nach Gründung der Auto Union AG, Chemnitz, wurde Hahn in den Vorstand der Gesellschaft berufen, wo er Aufgaben des Vertriebs wahrnahm.

Er hatte entscheidenden Anteil am Wiederaufbau der Auto Union in Ingolstadt und Düsseldorf nach dem Zweiten Weltkrieg. Am 30. Juni 1957 schied er aus gesundheitlichen Gründen aus dem Unternehmen aus.

Dr. Carl Hahn starb am 5. Juni 1961 im belgischen Seebad Le Zoute bei Knokke.



105
Jahre

DKW Dampfkraftwagen

1916 begann bei der Zschopauer Maschinenfabrik J. S. Rasmussen die Entwicklung eines dampfgetriebenen Kraftwagens in enger Anlehnung an die Konstruktionen des amerikanischen Dampfwagenherstellers Rollin H. White aus Cleveland/Ohio. 1917 fuhr der erste Versuchswagen aus eigener Kraft.

Ein ölbeheizter Röhrendampfkessel sorgte für bis zu 300 atü Dampfdruck. Die Zweizylinder-Dampfmaschine war getriebelos direkt an die Hinterachse angeflanscht.

Sämtliche Entwicklungsarbeiten wurden 1921 abgebrochen, zwei Fahrzeuge liefen noch bis 1923 im Werksbetrieb. Vom Projekt des Dampfkraftwagens blieb die eingetragene Wortmarke „DKW“ übrig, die in den folgenden Jahrzehnten für sämtliche zwei- und vierrädrigen DKW Fahrzeuge mit Zweitakt-Verbrennungsmotor verwendet wurde.





115
Jahre

Gründung Zschopauer Motorenwerke

Der in Dänemark geborene Jørgen Skaftø Rasmussen hatte sich nach seinem Ingenieurstudium, das er in Mittweida und Zwickau absolvierte, im Jahre 1904 mit einem Unternehmen für Dampfanlagen-Armaturen in Chemnitz selbständig gemacht.

Am 14. Oktober 1906 erwarb er eine Spinnereifabrik in Zschopau im Erzgebirge, die er zunächst zum Zwecke der o.g. Armaturenfertigung umbauen ließ. Am 18. Januar 1907 wurde die Produktion aufgenommen; am

13. April 1907 erfolgte die Eintragung im Handelsregister der Stadt Zschopau.

Während des Ersten Weltkrieges arbeitete Rasmussen an der Entwicklung eines Dampfkraftwagens, von dem die drei Buchstaben DKW abgeleitet wurden, die als Produktname der Zschopauer Motorenwerke weltweite Bekanntheit erlangen sollten. Nach dem Ersten Weltkrieg widmete sich das Zschopauer Unternehmen der Entwicklung des Zweitaktmotors, der zunächst als Fahrradhilfsmotor, ab 1922 dann in den DKW Motorrädern Verwendung fand.





Motorsport

35

Jahre

Audi S1 Pikes Peak Rekord Röhrl

Pikes Peak – der 4.301 m hohe Berg im US Bundesstaat Colorado ist seit 1916 Austragungsort für das wohl berühmteste amerikanische Bergrennen. Auch hier hat Audi Renngeschichte geschrieben. Den ersten Audi Einsatz konnten die Zuschauer auf dem Pikes Peak 1984 erleben, als Michèle Mouton mit dem Audi Sport quattro in der Klasse für Rallyefahrzeuge den Sieg davontrug. In den folgenden Jahren 1985, 1986 und 1987 konnte sich Audi dreimal hintereinander als Gesamtsieger in die Siegesliste eintragen.

Und damit nicht genug, wurde der Berg dreimal hintereinander in neuer Rekordzeit bezwungen:

- 1985: Michèle Mouton, Audi Sport quattro, 11.25,39 Min.
- 1986: Bobby Unser sr., Audi Sport quattro S1, 11.09,22 Min.
- 1987: Walter Röhrl, Audi Sport quattro S1, 10.47,85 Min.

Am **11. Juli 1987** saß Walter Röhrl am Steuer, der mit diesem Sport quattro S1 den Pikes Peak erstmals in einer Rekordzeit von unter 11 Minuten hochraste.





Motorsport

35

Jahre

Audi 200 Rallye quattro

„Die Safari-Rallye in Kenia sollte man als Werk einmal gewonnen haben“, so die Worte des damaligen Audi Sportchefs Herwart Kreiner.

Was in den Jahren zuvor mit dem Rallye quattro nicht gelingen wollte, stellte sich 1987 ein, als Audi schon auf dem Rückzug aus dem internationalen Rallyeschehen war: der Doppelsieg von Mikkola/Hertz und Röhr/Geistdörfer bei der Safari-Rallye 1987. In jenem Jahr wurde als Antwort auf die tödlichen Unfälle der Saison 1986 die Rallye-Weltmeisterschaft nur noch innerhalb der Gruppe A ausgetragen. Audi hatte zwei

Wagentypen, die unter Gruppe-A-Reglement in Frage kamen: das Coupé quattro und den 200 quattro.

Der 200er erwies sich bei den Testfahrten als das robustere Fahrzeug. Also gingen zwei Direktionslimousinen im Rallyetrimm an den Start – mit überragendem Erfolg.

Am Ende der mörderischen Rallye sagte Beifahrer Geistdörfer ganz lapidar: „Unseren brauchst bloß waschen, Dämpfer wechseln, und kannst ihn schon zum nächsten Rallye-Training schicken.“





Motorsport

40

Jahre

Erste Audi Rallye Markenweltmeisterschaft

Als erster Hersteller schickte Audi einen Rennwagen mit vier angetriebenen Rädern ins Rennen. Mit dem 1980 vorgestellten Audi quattro mischten die Ingolstädter das Rallyegeschehen bereits mit ihrer ersten Teilnahme auf. „quattro“ läutete eine neue Zeit ein. Der Motorsport stand Pate für die Serienproduktion – „quattro“ wurde zum Meilenstein in der Audi Historie.

Der erste Einsatz als Vorausfahrzeug bei der Algarve Rallye im Herbst 1980 zeigte deutlich, was in der neuen Technologie steckte.

Bereits 1981 feierte der Audi quattro bei der österreichischen Jänner-Rallye seinen ersten Sieg. Das internationale Debüt folgte kurz darauf bei der Rallye Monte Carlo. Am Ende der ersten Saison konnte Audi drei Siege bei acht ausgewählten Rallyes verbuchen.

In der Weltmeisterschafts-Saison 1982 gewann Audi sieben der elf Läufe. Michèle Mouton verfehlte ganz knapp den Fahrer-Weltmeistertitel. Die Marken-Weltmeisterschaft ging jedoch an Audi.





Motorsport

40

Jahre

Demuth/Fischer Deutsche Rallyemeister

Harald Demuth fuhr bereits 1979 ein Testjahr im neu gegründeten Audi Team. 1980 bestritt er die Deutsche Rallye-Meisterschaft mit einem Audi 80 GTE.

Ab 1981 war er für das Cadolzheimer SMS-Team auch im Audi Coupé auf den Rallyepisten unterwegs.

Als SMS 1982 einen Audi quattro einsetzen konnte, wechselte Harald Demuth auf den vierradgetriebenen Gruppe4-A1. Mit Arwed Fischer auf dem Beifahrersitz gewann er im Audi sieben von zehn Läufen zur Deutschen Rallyemeisterschaft, endete einmal als Zweitplatziertes und einmal auf Rang sieben.

Zum Saisonende am 10. Oktober, nach Ende der Internationalen 3-Städte-Rallye, konnte das Team Demuth/Fischer den Titel „Deutsche Rallyemeister“ feiern.





Motorsport

70

Jahre

DKW Siege

Neben der bewährten 250er Zweizylinder-Rennmaschine hatte DKW-Ingenieur Görg für die 350er Klasse eine sensationelle Dreizylinder-Maschine entwickelt.

Das Potential der 350er zeigte sich, trotz einiger Kinderkrankheiten, in acht Siegen und vier zweiten Plätzen. Vereinzelt trat DKW 1952 außerdem in den Klassen 125 und 175 ccm an.

Am Ende der Saison 1952 durften die Ingolstädter 15 erste Plätze, 8 zweite Plätze und 3 dritte Plätze für sich verbuchen.





Motorsport

70

Jahre

NSU Motorraderfolge

Bereits in der Rennsaison 1951 hatte die 125 ccm NSU Rennfox mit ihrem Königswellen-DOHC-Motor und 12 PS Leistung bei 10.500 U/min. gezeigt, dass ein ernst zu nehmender Gegner der in dieser Klasse etablierten Zweitaktmaschinen entstanden war.

Spitzenfahrer auf der Rennfox wurde Otto Daiker, der sich allerdings in der Deutschen Meisterschaft 1951 noch mit dem zweiten Platz begnügen musste.

1952 holte sich der 41-jährige „Senior“ Daiker trotz einer unfallbedingten Pause den Meistertitel in der Deutschen Meisterschaft der 125 ccm-Klasse. Auch den dritten Platz in der Meisterschaft konnte NSU für sich verbuchen, auf dem Podest stand Wilhelm Hofmann. An vierter Stelle folgten Herbert Luttenberger und an fünfter Werner Haas. Gegen die kleine NSU war kein Kraut gewachsen.





Motorsport

85

Jahre

Geschwindigkeitsrekord Rosemeyer

In der Zeit vom 25. – 29. Oktober 1937 wurde auf einem Teilstück der neuen Reichsautobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt die Internationale Rekordwoche abgehalten, an der sowohl Motorräder als auch Autos, Privatfahrer wie auch Werksmannschaften teilnahmen.

Die Auto Union hatte einen stromlinienverkleideten 16-Zylinder Rennwagen mit 6,33-Liter-Motor und 545 PS Leistung am Start. Fahrer war der legendäre Bernd Rosemeyer.

Erstmals in der Geschichte des Automobils gelang es ihm, auf einer normalen Straße die „magische Schallgrenze“ von 400 km/h zu durchbrechen. Der Mittelwert beider Messungen ergab eine Höchstgeschwindigkeit von 409 Stundenkilometer.

Die physische und psychische Anspannung während dieser Fahrten war enorm groß.



Rosemeyer war danach minutenlang nicht in der Lage, aus eigener Kraft den Rennwagen zu verlassen.

Zwei Weltrekorde und 13 internationale Klassenrekorde standen am Ende der Rekordwoche auf Rosemeyers Konto.





Motorsport

85

Jahre

DKW Motorraderfolge

Am Ende der Rennsaison 1937 hatte sich die DKW-Werksmannschaft drei Deutsche Meistertitel, zwei Europameistertitel und einen dritten Platz in der 250ccm-Weltmeisterschaft gesichert.

Ewald Kluge

Deutscher Motorradmeister bis 250 ccm
Weltmeisterschafts-Dritter bis 250 ccm

Karl Braun/Erwin Badschig

Deutsche Motorradmeister bis 600 ccm Seitenwagen
Europameister bis 600 ccm Seitenwagen

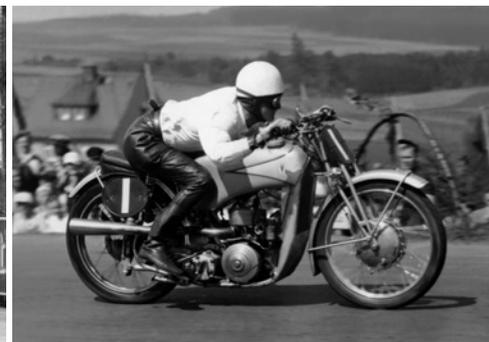
Hans Kahrman/Heinrich Eder

Deutsche Motorradmeister bis 1000 ccm Seitenwagen

Hans Schumann/Julius Beer

Europameister bis 1000 ccm Seitenwagen

Auf der Rundstrecke holten sich die schnellen Zweitakter in den Hubraumklassen von 175 ccm Solo bis 1000 ccm Seitenwagen 44 erste Plätze, 23 zweite Plätze und 25 dritte Plätze.





Motorsport

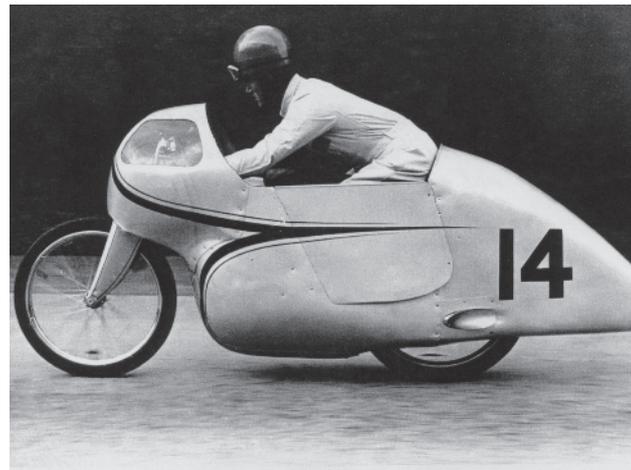
85

Jahre

DKW Weltrekorde

Walfried Winkler und Ewald Kluge brachten bei der ONS-Rekordwoche im **Oktober 1937** 14 Motorrad Weltrekorde über die Distanzen von 1 km bis 10 Meilen in den Klassen 175 ccm und 250 ccm nach Zschopau.

Im Bild Walfried Winkler, der sich auf der teilverkleideten Ladepumpen-DKW „klein macht“. Beachtenswert, im Bild links, ist auch sein strömungsoptimierter Sturzhelm! Das rechte Foto zeigt Ewald Kluge auf seiner 250er-Rekordmaschine.





Motorsport

85

Jahre

NSU Motorraderfolge

Die von Walter William Moore konstruierten Neckarsulmer Einzylindermaschinen waren 1937 am Ende ihrer Entwicklungsmöglichkeiten angelangt.

Neben der 350er und 500er-Soloklasse kamen bei Gespannrennen Königswellenmotoren mit Ein- und Doppelnockenwellensteuerung und bis zu 700 ccm Hubraum zum Einsatz.

Am Ende der Rennsaison standen für NSU in Straßen- und Geländerennen neun Weltrekorde und 90 erste Preise auf dem Zähler.

Heiner Fleischmann gewann die Deutsche Meisterschaft der 350er Klasse, der Schweizer Gespannfahrer Senn wurde Schweizer Seitenwagenmeister der 1000er Klasse.





Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

www.audi.de/tradition
www.audi.de/museummobile
www.audi.de/tradition-parts