

Audi Tradition

Jubiläumstermine 2023





Inhaltsverzeichnis Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

Herbst 1998 25 Jahre Audi TT Coupé.....	5	Herbst 1978 45 Jahre Audi Fünfzylinder-Dieselmotor	13
Februar 1993 30 Jahre Gründung Audi Hungaria Motor Kft.	6	Juli 1973 50 Jahre Produktionsende NSU Prinz 4	14
Oktober 1988 35 Jahre Audi V8	7	März 1973 50 Jahre Fritz von Falkenhayn verstorben.....	15
September 1988 35 Jahre Audi Coupé B3	8	Dezember 1968 55 Jahre Produktionsende DKW Munga, letzter DKW überhaupt	16
1983 40 Jahre Audi Sport GmbH.....	9	Oktober 1963 60 Jahre Ludwig Kraus kommt zur Auto Union GmbH	17
September 1983 40 Jahre Vorstellung Audi Sport quattro	11	September 1963 60 Jahre Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – NSU/Wankel Spider.....	18
Januar 1983 40 Jahre Stieler v. Heydekampf verstorben.....	12		



September 1963 60 Jahre Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – DKW F 12 und DKW F 12 Roadster	20	März 1953 70 Jahre DKW F 91 Dreizylinder	27
September 1963 60 Jahre Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – DKW F 102	22	Oktober 1953 70 Jahre NSU Quickly.....	28
September 1963 60 Jahre Produktionsende Auto Union 1000.....	23	August 1948 75 Jahre Löschung der Auto Union AG	29
Mai 1963 60 Jahre Aufgabe der Fahrradherstellung in Neckarsulm.....	24	Frühjahr 1933 90 Jahre Audi Front	30
April 1958 65 Jahre Übernahme durch Daimler-Benz, Neues Werk, Ende Motorradbau	25	1928 95 Jahre NSU 6/30 und NSU 7/34	31
		1873 150 Jahre Gründung NSU.....	32



Inhaltsverzeichnis

Motorsport

1988	
35 Jahre Audi 200 TransAm	33
1983	
40 Jahre Hannu Mikkola	
Rallye-Fahrerweltmeister	34
1978	
45 Jahre Audi Motorsport	35
Juni 1938	
85 Jahre Ewald Kluge gewinnt auf DKW	
die Lightweight TT.....	36
Januar 1938	
85 Jahre Bernd Rosemeyer verunglückt tödlich	
bei Rekordversuch.....	38

25
Jahre

Audi TT Coupé

Im **Herbst 1998** trafen die ersten Audi TT Coupé bei den Audi-Händlern ein. Nur drei Jahre zuvor hatte Audi die Studie des Audi TT auf der Frankfurter IAA vorgestellt. Wie bereits das Concept Car und der 1996 vorgestellte Audi A3 basierte der Audi TT auf der Quermotor-Plattform des VW Golf IV. Die größte Autozeitung Europas, Auto Europe, wählte den Audi TT im März 1999 zu Europas „Auto 1“, der besten automobilen Neuerscheinung des Jahres.

Neben den aufgeladenen Vierzylindermotoren mit 150, 180 und 225 PS Leistung gab es in der Folgezeit den 250 PS starken V6 sowie einen auf 240 PS leistungsgesteigerten Vierzylinder im TT quattro Sport. Noch im Jahr 2005, das Nachfolgemodell der zweiten Generation stand bereits in den Startlöchern, wurden die beiden „kleinen“ Vierzylinder auf 163 bzw. 190 PS Leistung gebracht. Bis Mitte 2006 liefen in knapp acht Produktionsjahren 178.765 Audi TT Coupé vom Band.





30
Jahre

Gründung Audi Hungaria Motor Kft.

Am 18. Februar 1993 gründete die AUDI AG im Rahmen der unternehmensstrategischen Neuausrichtung eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft mit Sitz im ungarischen Győr, um damit erstmals in der Unternehmensgeschichte einen Teil der Produktion ins Ausland zu verlagern. Im Oktober 1994 ging das Werk, in dem zunächst ausschließlich Motoren gefertigt wurden, in Betrieb. Bereits 1996 wurde die Fertigungs-

kapazität auf täglich 1.500 Aggregate verdoppelt; 1998 übernahm Audi Hungaria im Fertigungsverbund mit dem Werk Ingolstadt die Montage des Audi TT. 2010 fiel der Entschluss, das Werk Győr zum Standort mit vollwertiger Automobilproduktion auszubauen. 2021 stellten dort 11.983 Mitarbeiter über 170.000 Automobile und mehr als 1,6 Millionen Diesel-, Benzin- und Elektronantriebe her.





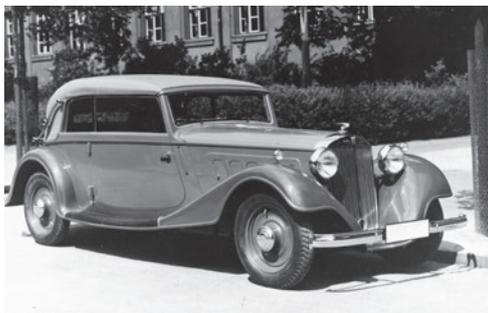
35
Jahre

Audi V8

Im **Oktober 1988** stellte die AUDI AG den Audi V8 vor, mit dem das Unternehmen erstmals den Schritt in die Premiumklasse unternahm. Der Audi-Achtzylinder wurde zunächst von einem 184 kW (250 PS) starken 3,6 Liter Leichtmetallmotor angetrieben und bestach durch eine Vielzahl technisch innovativer Details wie z.B. dem permanenten Allradantrieb, Vierventiltechnik oder einem vierstufigen, elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe.

Mehr als ein halbes Jahrhundert zuvor hatte es bereits einen V8-Zylinder-Motor im Angebot der Auto-Union-Marke Horch gegeben. 1932 war bei Horch die Ent-

scheidung gefallen, einen „kleinen“ V8-Horch zu entwickeln, der anspruchsvollen Käufern der Oberklasse angeboten werden könnte. Vorarbeiten zu einem Dreiliter-Motor, der 62 PS leisten sollte, waren noch unter dem ehemaligen Motorenchef Fritz Fiedler angelaufen. Sein Nachfolger Werner Strobel brachte den V8 zur Serienreife. Das Triebwerk mit einem Zylinderwinkel von 66 Grad und seitlich liegenden Ventilen wurde im Horch 830 auf der Berliner Automobilausstellung 1933 erstmals gezeigt. Bis zur kriegsbedingten Einstellung der Personenwagenfertigung durchlief der V8 vier Evolutionsstufen und wuchs in seiner letzten Version auf 3,8 Liter Hubraum und 92 PS Leistung an.





35

Jahre

Audi Coupé B3

Im **September 1988** stellten die Ingolstädter das Audi Coupé vor, das auf der Technik des Audi 80/90 der Baureihe B3 basierte. In Serie ging das neue Modell im Dezember 1988, zunächst ausschließlich mit Fünfzylindermotoren. Vier- und Sechszylinder

sowie ein leistungsstarker 20-Ventil-Turbomotor ergänzten in den folgenden Jahren die Motorenpalette. Im Dezember 1995 endete die Produktion des Audi Coupé nach siebenjähriger Produktionszeit und knapp 70.000 gebauten Fahrzeugen.





40
Jahre

Audi Sport GmbH

Die Gründung der quattro GmbH erfolgte 1983 zum Schutz des Namens „quattro“ und der Vermarktungsrechte. Zunächst vertrieb die Tochtergesellschaft der AUDI AG ab 1985 hochwertige Accessoires. Anlässlich der Internationalen Automobilausstellung 1995 zeigte die quattro GmbH erste individualisierte Audi-Modelle, unter anderem den Audi A8 und das Audi Cabriolet.

Im darauffolgenden Jahr, 1996, wurde die quattro GmbH offiziell als Automobilhersteller eingetragen. Das erste hauseigene Fahrzeug war der 1997 präsentierte Audi S6 plus. Dank seines 326 PS starken Achtzylindertriebwerks brillierte der als Avant und Limousine erhältliche S6 plus mit Fahrleistungen auf Sportwagenniveau.

Ihm folgte zur Jahrtausendwende mit dem RS 4 (B5) das erste RS-Modell der quattro GmbH. Den 380 PS leistenden Bi-Turbo-V6 gab es ausschließlich als Avant. 6043 Exemplare verließen die Neckarsulmer Fertigung und entwickelten sich schnell zu gesuchten Sammlerstücken.





Zwei Jahre darauf kam der Audi RS 6 (C5) als Limousine und Avant auf den Markt, gefolgt vom limitierten und nochmals leistungsgesteigerten Audi RS 6 plus Avant, der im März 2004 vorgestellt wurde.

RS 4 (B7) Limousine, Avant und Cabriolet mit neu entwickeltem Hochdrehzahl-Achtzylindermotor waren 2005 die nächsten Modelle der B-Reihe. Das Spitzenmodell bildete seit 2007 der Audi R8, erster Supersportwagen im Zeichen der Vier Ringe.

2020 wurden das Seriengeschäft, Fahrzeugindividualisierung, Audi exklusive sowie sämtliche Motorsportaktivitäten von Audi Motorsport unter dem Dach der „Audi Sport GmbH“ zusammengefasst.



40
Jahre

Vorstellung Audi Sport quattro

Mit dem 1980 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellten Audi quattro und dessen permanentem Allradantrieb löste Audi weltweit die Allrad-Welle aus und revolutionierte ab 1981 das internationale Rallyegeschehen. Um auch längerfristig die Wettbewerber auf Distanz zu halten, wurde bei Audi in Ingolstadt ab Sommer 1982 ein quattro mit verkürztem Radstand und einem Doppel-Nockenwellen-Motor mit je vier Ventilen pro Zylinder entwickelt. Um ein solches Fahrzeug in der Rallye-Gruppe B einsetzen zu können, war es nach dem internationalen Sportgesetz allerdings notwendig, zuvor eine Serie von mindestens 200 Exemplaren zu bauen.



Auf der Frankfurter Automobilausstellung im **September 1983** wurde der Sport quattro vorgestellt. Der „Kurze“, wie er oft liebevoll genannt wurde, strotzte vor Hochleistungstechnik. Mit 225 kW/306 PS war er der seinerzeit leistungsstärkste deutsche Serienwagen. Dabei gelang den Entwicklungsingenieuren der Spagat zwischen einem reinen Sportfahrzeug mit atemberaubenden Leistungsdaten und einem zuverlässigen Straßenfahrzeug, das auch im Feierabendverkehr problemlos bewegt werden konnte.

Die Karosserie des Sport quattro bestand aus Aramid- und Glasfaserverstärktem Kunststoff sowie Carbonfaser/Kevlar-Verbundstoffen und wurde wegen der kleinen Stückzahl bei der Karosseriefirma Baur in Stuttgart gefertigt. Die entsprechenden Karosserie-Kunststoffteile wurden von der Schweizer Firma Seger + Hoffmann zugeliefert.

Das erste Fahrzeug aus der Kleinserie von 214 Stück wurde im Februar 1984 gebaut.

40
Jahre



Stieler v. Heydekampf verstorben

Am **25. Januar 1983** verstarb Dr. Ing. Gerd Stieler von Heydekampf. Der langjährige Vorstandsvorsitzende der NSU Werke AG kam am 5. Januar 1905 in Berlin zur Welt. Nach dem Studium des Maschinenbaus arbeitete er für die Adam Opel AG, wo er für den Bereich Einkauf zuständig war. 1938 wurde er Leiter des Opel Lastkraftwagenwerkes in Brandenburg. 1942 wechselte von Heydekampf zu Henschel & Sohn nach Kassel. 1948 erfolgte sein Eintritt bei der NSU Werke AG in Neckarsulm. 1950 wurde er zum Mitglied des Vorstands berufen, zuständig für den Bereich Verkauf. 1953 erfolgte seine Ernennung zum Vorstandsvorsitzenden. Unter seiner Ägide entwickelte sich das Neckarsulmer Unternehmen in den 1950er Jahren zum weltgrößten Zweiradhersteller.

Zukunftsweisende Entscheidungen wie die Wiederaufnahme des Automobilbaus bei NSU und die Entwicklung des Kreiskolbenmotors fielen in seine Amtszeit. Nach der Fusion von NSU mit der Auto Union und der Gründung der Audi NSU Auto Union AG im Jahre 1969 war Dr. Gerd Stieler von Heydekampf bis 1971 Vorstandsvorsitzender des Unternehmens. Am 31. März 1971 trat er in den Ruhestand.





45
Jahre

Audi Fünfzylinder-Dieselmotor

1976 präsentierte sich die zweite Generation des Audi 100 in völlig neuem Gewand. Mit großen Front- und Heckleuchten und den in die Front eingelassenen Blinkern zeigte der neue Audi 100 ein eleganteres und dynamischeres Erscheinungsbild als sein Vorgänger.

Ab **Herbst 1978** wurde mit dem Audi 100 5 D der erste serienmäßige Diesel PKW der Marke Audi angeboten. Der äußerst genügsame Zweiliter-Fünfzylinder-Saugdieselmotor leistete 51 kW/70 PS und trieb die 1200 Kilogramm schwere Limousine auf eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.



Noch vor der Produktvorstellung in Schloss Friedrichsruhe bei Öhringen war das neue Modell unter Federführung des Versuchsingenieurs Jörg Bensinger zu einer Fahrt rund um die Welt aufgebrochen. Nach teils haarsträubenden Abenteuern kehrten die Weltenbummler exakt am Tag der Premierenveranstaltung nach Deutschland zurück.

50
Jahre

Produktionsende NSU Prinz 4

Als Nachfolgemodell der Modelle Prinz I bis III brachte NSU ein Auto mit gänzlich neuer Karosserieform auf den Markt. Die kantige Karosserielinie, vom amerikanischen Chevrolet Corvair inspiriert, hatte Claus Luthe entworfen. Der Knick in der Gürtellinie wurde stilbildend für alle weiteren heckgetriebenen NSU-Fahrzeuge.

1960 lief der erste Wagen mit der internen Bezeichnung Typ 47 im Versuch. Im Juni 1961 wurde das Fahrzeug als Prinz 4 präsentiert. Der NSU Werbespruch „Fahre Prinz und du bist König“ war bald in ganz Deutschland bekannt. Der 500.000ste Prinz 4, zu dessen Hauptexportland sich Italien entwickelt hatte, lief im Frühjahr 1970 vom Band. Bis zum **31. Juli 1973**, dem letzten Tag der Prinz-Produktion, waren 582.000 Prinz 4 gebaut worden. Mit ihm ging ein Stück Kleinwagen Geschichte zu Ende.





50

Jahre

Fritz von Falkenhayn verstorben



Am **3. März 1973** verstarb Fritz von Falkenhayn (1890 – 1973), der im Januar 1930 als Verkaufschef und stellvertretendes Vorstandsmitglied in die Dienste der NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG eintrat.

1937 wurde er zum Vorsitzenden des Vorstandes berufen. Diese Position besetzte er bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Von 1953 bis 1961 war von Falkenhayn Mitglied des Aufsichtsrates der NSU Werke AG.

55
Jahre

Produktionsende DKW Munga, letzter DKW überhaupt

Bereits 1953 beschäftigte sich die Auto Union GmbH mit der Entwicklung eines leichten Geländewagens. Ende 1956 wurde der DKW F 91/4, die Modellbezeichnung steht für „DKW F 91 mit Vierradantrieb“, bei der frisch aufgestellten Deutschen Bundeswehr als Standardfahrzeug der 0,25 t. Nutzlastklasse eingeführt.

Um auf dem zivilen Markt die Verkaufschancen zu steigern, wurde 1957 eine sechssitzige Pritschenversion entwickelt. Der Sechssitzer, als F 91/6 bezeichnet, war auf Wunsch mit Zapfwellenantrieb an der hinteren



Rahmentraverse erhältlich. Ende 1959 wurde für militärische Auftraggeber eine achtsitzige Pritschenversion mit verlängerter Karosserie entwickelt und ab 1962 unter der Bezeichnung F 91/8 bei der Armee eingeführt.

Der DKW-Geländewagen erhielt 1962 die Modellbezeichnung MUNGA, die für „Mehrzweck UNiversal Geländewagen mit Allradantrieb“ steht. Mit dem Auslauf der Bundeswehraufträge endete im **Dezember 1968** die Produktion des letzten DKW-Fahrzeugmodells.

60
Jahre

Ludwig Kraus kommt zur Auto Union GmbH

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 trat Ludwig Kraus in den Ruhestand. Zwischen 1976 und 1985 war er Mitglied des Aufsichtsrats der Audi NSU Auto Union AG.

Ludwig Kraus verstarb am 19. September 1997.

60
Jahre

Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – NSU/Wankel Spider

Er war eine Sensation auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt im **September 1963**, jener kleine offene Zweisitzer auf dem Stand von NSU, dessen Karosserie vom NSU Sport Prinz Coupé entlehnt war. Das eigentlich Sensationelle an dem Fahrzeug war allerdings sein Antrieb. Der Wankel Spider wurde als erstes serienmäßig hergestelltes Fahrzeug der Welt

durch einen Einscheiben-Kreiskolbenmotor mit 497 ccm Kammervolumen angetrieben und leistete 50 PS. Seit Anfang der 1950er Jahre hatte NSU in Zusammenarbeit mit Felix Wankel an der Realisierung eines völlig neuen Motorenkonzeptes gearbeitet. Mit dem NSU Wankel Spider bewiesen die Neckarsulmer, dass dieser Motor nicht nur auf den Prüfständen lief.



Ein Jahr nach seiner Vorstellung, im September 1964, ging der kleine NSU Spider in Produktion. Doch bei aller Euphorie verhielt sich der Kunde eher zurückhaltend. Ganze 2375 Wagen sind von September 1964 bis Juli 1967 von diesem ersten Wankel-Automobil gebaut worden.

Ebenfalls im Jahr 1963 wurde der Prinz 1000 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt und ab 1964 an die Händler ausgeliefert. Der 1000er sollte den Marktanteil an NSU Fahrzeugen erhöhen und vor allem die Käuferschicht ansprechen, die Freude am guten, sicheren und sportlichen Fahren hatten. Die im Gegensatz zum Prinz 4 vergrößerte Gesamtlänge und der verlängerte Radstand kamen ins-



besondere der Straßenlage und dem Fahrkomfort zu Gute. Ein großzügig gestalteter Innenraum mit einem sportlichen Armaturenbrett, aufwendigen Sitzen und geräumigen Ablagefächern, ausstellbaren Seitenscheiben und einer effektiven Belüftungs- und Heizungsanlage gewährleisteten komfortables und ermüdungsfreies Fahren.

Von außen erkannte man den Prinz 1000 an den Oval-Scheinwerfern, dem seitlichen Lufteinlass, der neuen Heckleuchtengestaltung und akustisch am „runden“ Ton des neu entwickelten, extrem drehfreudigen luftgekühlten Vierzylinder Triebwerks. Die Antriebseinheit war ein Musterbeispiel modernen Motorenbaus mit obenliegender Nockenwelle, fünffach gelagerter Kurbelwelle, gehärteten Zylinderlaufbahnen und einem vollsynchronisierten Vierganggetriebe.



60
Jahre

Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – DKW F 12 und DKW F 12 Roadster

Im Januar 1963 brachte die Auto Union GmbH Ingolstadt den DKW F 12 als Nachfolger des DKW Junior de Luxe auf den Markt. Im **September 1963** stand das neue Modell auf der Frankfurter IAA im Rampenlicht. Neben einer geräumigeren Karosserie verfügte der F 12, im Gegensatz zu seinem Vorgänger, über einen von 800 ccm auf 900 ccm vergrößerten Motor, der in der Serienausführung 40 PS leistete. Besonders erwähnenswert war die Verwendung von Scheibenbremsen an der Vorderachse, ein Novum für ein Automobil in dieser Klasse. Außerdem konnte der Kunde den F 12 jetzt auch auf Wunsch mit einem Getriebefreilauf bestellen. Nachdem die Auto Union GmbH Ende 1964 von Volkswagen übernommen worden war, wurde die Produktion des DKW F 12 am 3. April 1965 eingestellt. Zur Auslastung der Werksanlagen begann im Auto Union Werk Ingolstadt einen Monat später die Fertigung des VW Käfer.





Ebenfalls im Herbst 1963 gab es auf dem Auto-Union-Stand eine Cabriolet-Variante des DKW F 12 zu bewundern. Die Entwicklungsarbeiten hatte Karosserie Baur in Stuttgart übernommen, die darüber hinaus auch das komplette Verdeck als Baugruppe zulieferten.

Zur Betonung der sportlichen Note steigerten die Ingenieure die Motorleistung des Dreizylinder-Zwei-

taktmotors auf 45 PS bei 4.500 U/min und legten das Fahrwerk an der Hinterachse tiefer. Im Januar 1964 lief im Ingolstädter Auto-Union-Werk die Fertigung des DKW F 12 Roadster an. Die Ingolstädter produzierten ein Jahr lang 2.804 Modelle des sportlichen 2+2-Sitzers.



60
Jahre

Neuvorstellungen auf der IAA Frankfurt – DKW F 102

Auf der IAA 1963 stellte die Auto Union mit dem DKW F 102 ihr neues Mittelklassemodell vor, das den in die Jahre gekommenen AU 1000 beerben sollte.

Als erster DKW hatte der F 102 eine selbsttragende Karosserie erhalten; drehstabgefederte Achsen sorgten für exzellente Fahr- und Federungseigenschaften. Der DKW-typische Dreizylinder-Zweitaktmotor leistete aus 1200 ccm Hubraum 60 PS bei 4500 U/min und verfügte als erstes DKW-Modell über einen versiegelten thermostatgesteuerten Kühlmittelkreislauf mit Wasserpumpe. Im März 1964 begann die Serienfertigung des letzten, als „Formel des Fortschritts“ beworbenen DKW-Personenwagenmodells.





60
Jahre

Produktionsende Auto Union 1000

Im September 1959 stand der AU 1000, Modell 1960, auf der 38. IAA in Frankfurt. Sein optisch auffälligstes Merkmal war die weit um die Ecke gezogene Panorama-scheibe, die die Fahrzeugansicht bei gleich gebliebenen Außenabmessungen gegenüber dem Modell 58 völlig veränderte.

Das Modelljahr 1962 brachte für die 1000er-Baureihe nicht nur die im Sommer 1961 begonnene Verlagerung der Produktion ins Werk Ingolstadt, sondern auch letztmals eine Vielzahl an technischen und optischen Änderungen.

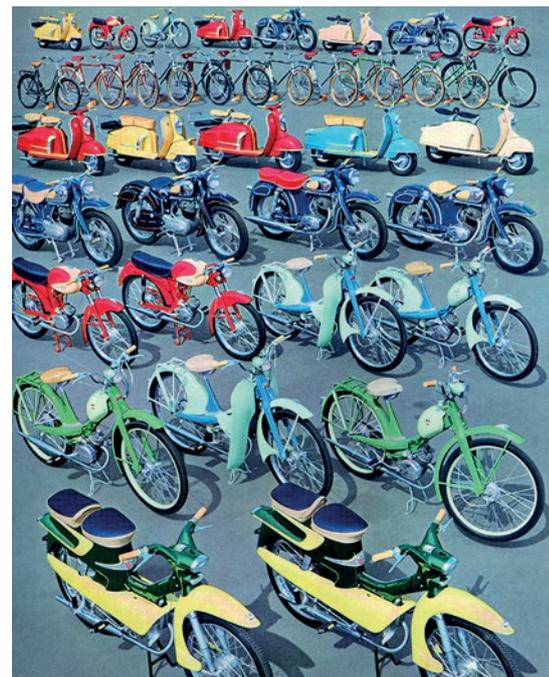
Spitzenmodell der 1000er-Baureihe war das auf der IAA 1961 vorgestellte AU 1000 S Coupé de Luxe. Die Scheibenbremsen an der Vorderachse, von der Auto Union als erstem deutschen Automobilhersteller in einem Fahrzeug der Mittelklasse eingesetzt, waren eine Sensation. Im März 1962 standen die ersten Fahrzeuge bei den Händlern. Nur 15 Monate später, im **September 1963**, lief in Ingolstadt das letzte von 21.488 AU 1000 S Coupé de Luxe als letztes Exemplar der 1000er-Serie vom Fließband.



60
Jahre

Aufgabe der Fahrradherstellung in Neckarsulm

Am **6. Mai 1963** gab NSU seine Fahrradfertigung in Lizenz an die Heidemann-Werke KG, Einbeck, ab. Damit endete die 77-jährige Tradition Neckarsulmer Fahrradbaus und der einst größte Zweiradproduzent der Welt wandelte sich zum ausschließlichen Automobilhersteller. Den kläglichen Rest der Motorradfertigung hatte man bereits 1962 nach – damals noch Jugoslawien – veräußert; lediglich das Kleinkraftrad NSU Quick 50 blieb als letztes Zweirad noch bis 1966 in Produktion, dann war der Markenname NSU auf dem Zweiradsektor endgültig Geschichte geworden. In der Spätphase des Fahrradbaus, Ende der 1950er/Anfang 1960er Jahre hatte sich, als unterstützendes Verkaufsargument, eine üppigere Chromausstattung und große Farbauswahl etabliert. Somit überzeugten auch die letzten „echten“ NSU-Fahrräder mit hervorragendem Finish und großzügiger Farbpalette. In Neckarsulm wurden bis 1963 in 77 Jahren 1,75 Millionen Fahrräder produziert.



65
Jahre

Übernahme durch Daimler-Benz, Neues Werk, Ende Motorradbau

Auf Betreiben des Großindustriellen Friedrich Karl Flick, mehrheitlicher Anteilseigner an der Auto Union GmbH, hatte die Daimler-Benz AG am **24. April 1958** die qualifizierte Mehrheit von 87,83 Prozent der Auto-Union-Anteile übernommen. Am 21. Dezember 1959 gingen auch die restlichen Anteile in den Besitz von Daimler-Benz über, so dass die Auto Union GmbH von diesem Zeitpunkt an eine hundertprozentige Tochter des Stuttgarter Konzerns war.

Nach dem am 28. Juli 1958 getroffenen Gesellschafterbeschluss zur Produktionsaufnahme des „kleinen DKW“, später bekannt als „DKW Junior“, erfolgte im Juli 1958 die Grundsteinlegung für den Bau eines komplett neuen Werkes der Auto Union GmbH am Stadtrand von Ingolstadt. Bereits im Dezember des gleichen Jahres war der Rohbau fertiggestellt. Im Sommer 1959 wurde die Produktion aufgenommen, schrittweise konnten nun die alten und zum Teil unzureichenden Produktionsstätten im Ingolstädter Innenstadtbereich aufgegeben werden.





1962 wurde dann das Auto-Union-Werk in Düsseldorf, wo noch bis Oktober 1961 die Fertigung von DKW-Personenwagen parallel verlaufen war, an Daimler-Benz verkauft. Die gesamte Auto-Union-Produktion war nunmehr in Ingolstadt konzentriert.

Ab Mitte der 1950er Jahre geriet die deutsche Motorradindustrie mehr und mehr in die Krise. In der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders war der Kunde bestrebt, vom Zweirad auf ein Automobil umzusteigen, und war es

auch noch so klein. Längst noch galt das Motorrad als reines Fortbewegungsmittel; noch besaß es nicht den Nimbus eines Freiheit verheißenden, sportlichen Freizeit-Vehikels. Auch bei der Auto Union GmbH in Ingolstadt war der Absatz der einstmalig so beliebten DKW-Zweitakt-Motorräder zusammengebrochen. Anfang Oktober 1958 wurde die komplette Zweiradfertigung in Ingolstadt eingestellt und an die Zweirad Union (Victoria und Express) in Nürnberg veräußert.

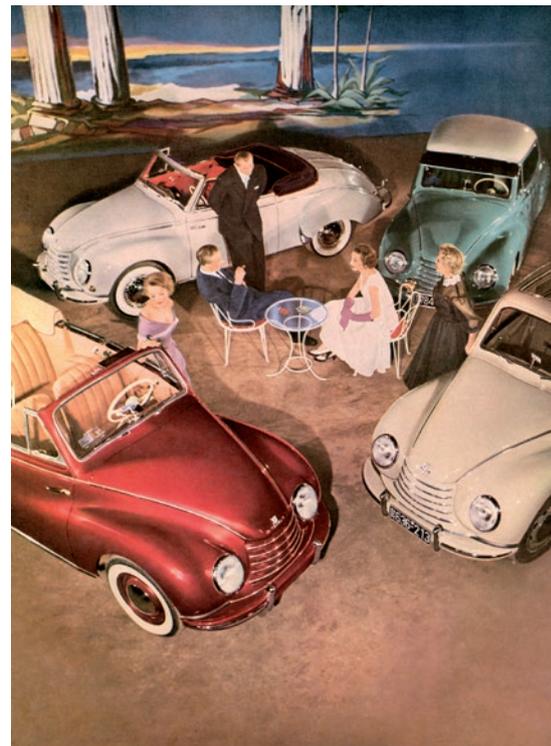
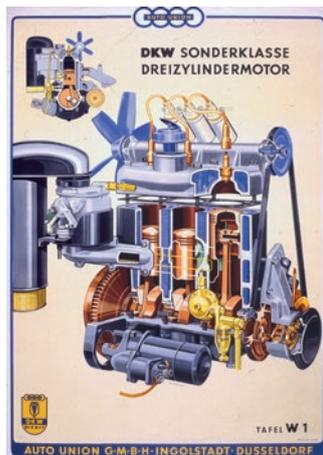


70
Jahre

DKW F 91 Dreizylinder

Bereits 1939 hatte die Auto Union AG in Chemnitz ein neues DKW-Modell mit einem Dreizylinder-Zweitaktmotor bis zum Prototypenstadium entwickelt, das 1940 als DKW F9 auf den Markt kommen sollte. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte dies verhindert.

Zur IAA in Frankfurt im **März 1953** stellte die Auto Union endlich den lang erwarteten Dreizylinder unter der Bezeichnung 3=6 Sonderklasse, Typ F 91, vor. Die etwas seltsam anmutende Zusatzbezeichnung 3=6 sollte zum Ausdruck bringen, dass ein Dreizylinder-Zweitaktmotor aufgrund der doppelten Anzahl von Arbeitstakten die Leistungscharakteristik eines Sechszylinder-Viertaktmotors besitzt.



70
Jahre

NSU Quickly

Auf der 2. Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) im **Oktober 1953** stellte NSU den Nachfolger der erfolgreichen NSU Quick vor. Die steuer-, zulassungs- und führerscheinfreie 50ccm NSU Quickly leistete 1,4 PS, gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Das leichte Zweigang-Moped, vorschriftsmäßig mit Tretpedalen ausgerüstet, brachte nur 33 Kilogramm auf die Waage und schöpfte die im Januar 1953 für die neue Fahrzeuggattung erlassenen Vorschriften vollständig aus. Das Fahrrad mit Hilfsmotor wurde darin

gesetzlich definiert als ein Fahrzeug mit 50 ccm Hubraum bei maximal 30 kg Masse (+ 10 % Toleranz), Tretkurbelabmessungen und der Mindest-Raddurchmesser waren festgelegt.

Mit Slogans wie „Nicht mehr laufen, Quickly kaufen“ bekehrte die pfiffige NSU-Werbung auch den letzten Fußgänger zum motorisierten Zweirad. Allein die NSU Quickly-N, das Basismodell ohne Hinterradfederung, fand in neun Produktionsjahren über 540.000 Käufer.





75
Jahre

Löschung der Auto Union AG

Am 29. Juni 1932 wurde die Auto Union AG mit Sitz in Chemnitz als Zusammenschluss der Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG (DKW), der Audiwerke AG (Zwickau), der Horchwerke AG (Zwickau) und der Automobilabteilung der Wanderer-Werke AG (Chemnitz-Schönau/Siegmars) gegründet. Aufnehmende Gesellschaft waren die Zschopauer Motorenwerke AG.

Kurz vor Kriegsende und der russischen Besetzung des sächsischen Industriereviere verließ der bisherige Vorstand der Auto Union AG (Richard Bruhn, William Werner, Carl Hahn) Chemnitz am 7. Mai 1945. Das Dreiergremium berief zu seiner Vertretung einen provisorischen Vorstand, bestehend aus Hanns Schüler, Ludwig Hensel und Walter Schmolla, der schließlich am 25. September 1945 als regulärer Vorstand bestellt wurde.

Einen Monat später, Ende Oktober 1945, wurde die Auto Union AG laut Befehl Nr. 124 der SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) unter Sequester gestellt und war seither mit ihrer eigenen Abwicklung beschäftigt.

Zum 1. Juli 1948 erfolgte die offizielle Enteignung der Auto Union AG und schließlich am **17. August 1948** ihre Löschung aus dem Handelsregister Chemnitz.



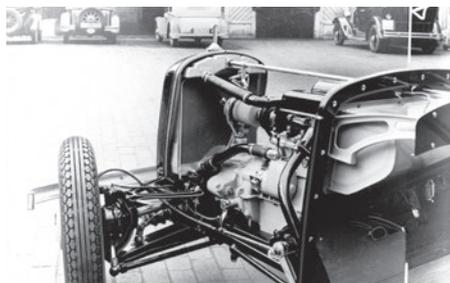
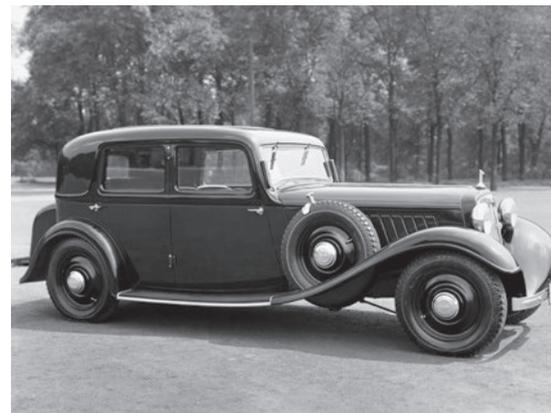
Chemnitz. Verwaltungsgebäude der Auto-Union A.-G.



90
Jahre

Audi Front

Nachdem im Juni 1932 die Auto Union AG gegründet worden war, bediente die Marke Audi innerhalb des neuen Konzerns das Marktsegment der gehobenen Mittelklasse. Erstmals nutzten die Konstrukteure eine Art Baukastensystem: die Verbindung eines 40 PS starken Zweiliter-Wanderer-Sechszylindermotor, kombiniert mit dem bereits seit 1931 bei DKW erprobten Frontantrieb stand für die technischen Eckdaten des ersten Auto-Union-Audi. Im **Frühjahr 1933** kam das neue Modell unter der Bezeichnung Audi Front UW auf den Markt. Mit diesem Modell etablierte die Auto Union den Frontantrieb nunmehr auch im Bereich der Mittelklasse und unterstrich damit ihre Vorreiterrolle auf dem Gebiet dieses Antriebskonzeptes.

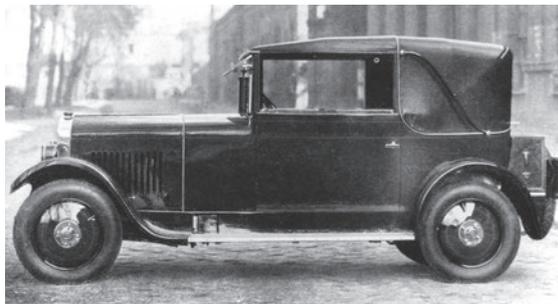


95
Jahre

NSU 6/30 und NSU 7/34

Auf den Automobil-Ausstellungen in Amsterdam und Kopenhagen feierte im **Winter 1928** das jüngste NSU-Modell, der Typ 6/30 PS Premiere. Der kleinste deutsche Sechszylinderwagen holte aus knapp 1600 ccm Hubraum 30 PS Leistung. Zu Preisen zwischen RM 5500,- und RM 7000,- war vom Fahrgestell bis zum Viersitzer-Cabriolet eine Vielzahl unterschiedlicher Karosseriebauformen im Angebot. Trotz Vorschusslorbeeren verkaufte sich der kleine Sechszylinder nur zäh, nachdem Kinderkrankheiten am Motor publik geworden waren. Nach nicht einmal 1000 hergestellten 6/30 wird die Fertigung zu Gunsten des Nachfolgetyps 7/34 eingestellt.

Im **August 1928** läuft im NSU-Werk Heilbronn die Produktion des Typ 7/34 an. Dessen Motor basiert auf dem Typ 6/30, dessen Hubraum allerdings auf 1781 ccm angewachsen war. Vergrößerte Bohrung, geänderte Steuerzeiten, verstärkte Pleuellager und ein geändertes Kühlsystem machten den Sechszylinder standfest. Ein langes Leben war dem letzten eigenständigen NSU-Typ indes nicht vergönnt; auf Betreiben der Dresdner Bank wurde die Automobilproduktion der überschuldeten NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG an die Deutsche Fiat veräußert, die den modellgepflegten 7/34 weiterbaute und mit weiteren Änderungen als NSU-Modell 405 bis Frühjahr 1932 im Programm behielt.



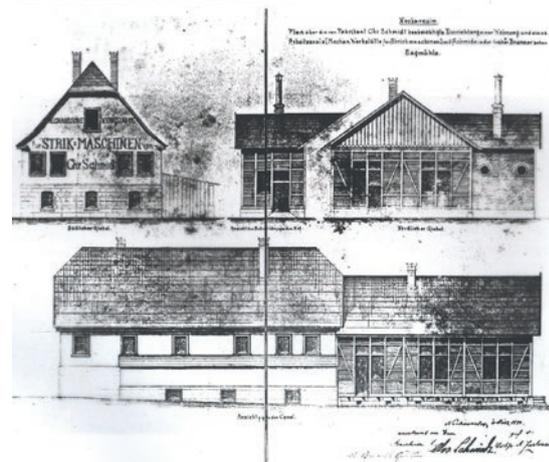


150
Jahre

Gründung NSU

Im Jahre 1873 hatten die Mechaniker Christian Schmidt und Heinrich Stoll in Riedlingen an der Donau eine mechanische Werkstatt zur Herstellung von Strickmaschinen gegründet, die sie 1880 nach Neckarsulm verlegten.

Ab 1884 lautete das Unternehmen auf den Namen Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik AG. 1886 begann man mit der Herstellung von Fahrrädern. Entsprechend wurde der Firmenname 1897 in Neckarsulmer Fahrradwerke AG geändert, nachdem man bereits 1892 die Strickmaschinenfertigung eingestellt hatte. 1901 wurde dann der Bau von Motorrädern aufgenommen; 1906 erfolgte der Schritt hin zum Automobilbau. Ab 1911 erhielten die Produkte offiziell den Namen NSU.





Motorsport

35

Jahre

Audi 200 TransAm

Acht Siege in 13 Einsätzen, vorzeitiger Markenmeister, vorzeitiger Titel in der Fahrermeisterschaft – mit einem solchen Ausgang des Audi-Debuts in der nord-amerikanischen Trans-Am-Meisterschaft des Jahres 1988 hatte wohl niemand gerechnet.

Mit einem stark modifizierten Audi 200 quattro bewies Audi in der Neuen Welt nachdrücklich die Überlegenheit des quattro-Prinzips. Aus dem 2.1-Liter-Fünfzylindermotor hatten die Ingenieure – trotz des verwendeten Zweiventil-Zylinderkopfs – eine Leistung von 510 bis 550 PS gekitzelt. Ein Turbolader im XXL-Format verlieh mit maximal 2,8 bar Ladedruck der knapp 1200 kg schweren Limousine Flügel.

Im Lauf der Saison verordnete Zusatzgewichte und Luftmengenbegrenzung hinderten die Audi-Fahrer Haywood, Stuck und Röhrl nicht daran, die Meisterschaft zu dominieren.





Motorsport

40

Jahre

Hannu Mikkola Rallye-Fahrerweltmeister

1983, erstes Jahr der später legendären Gruppe B in der Rallyeweltmeisterschaft. Am langen Audi-Rallye-quattro fanden sich neuerdings Karosserieteile aus Kevlar, Aluminium-Motoren, Reifen eines neuen Lieferanten und anderes mehr. In der laufenden Saison schob Audi ein weiteres Evolutionsmodell nach, dessen geänderter Hubraum die Homologation in der Klasse bis 960 kg Fahrzeuggewicht ermöglichte. Hannu Mikkola, einer der dienstältesten Audi-Piloten, prügelte

den quattro in der 83er Saison von Erfolg zu Erfolg. Von zwölf Meisterschaftsläufen gewann Mikkola vier, holte sich drei zweite Plätze und einen vierten Platz.

Mit 125 Punkten errang der „fliegende Finne“, mit souveränem Abstand auf den Zweitplatzierten, den Titel des Fahrerweltmeisters. Mit lediglich zwei Punkten Differenz belegte Audi in der Markenweltmeisterschaft in diesem Jahr den zweiten Platz.





Motorsport

45

Jahre

Audi Motorsport

1964 war die Auto Union Sportabteilung aufgelöst worden. Über viele Jahre hinweg hatte man den sportlichen Einsatz von Audi-Fahrzeugen Privatfahrern überlassen, die ab 1973 werksseitig mit Siegpriämien und einem Werkspokal unterstützt wurden. Zu den erfolgreichsten Audi-Fahrern zählten damals Audi-Tuner Johann Abt und Hans Joachim Nowak, Meister in der Audi-Versuchsabteilung.

Im Jahr 1978 gründete Audi eine Sportabteilung, die den Einsatz des Audi quattro in der Rallyeweltmeisterschaft ab 1981 vorbereiten sollte, und konzentrierte sich daher voll auf den Rallyesport. Rundstrecken-Rennsport mit Audi-Fahrzeugen war weiterhin eine Sache der Privatfahrer. Allerdings ließen die Erfolge von Hans Joachim Nowak Audi aufhorchen; sein Engagement in der europäischen Tourenwagenmeisterschaft wurde fortan werksseitig unterstützt. Die Verantwortung für die Sportabteilung und deren Einsätze in der Tourenwagen-EM sowie der Deutschen Rallyemeisterschaft

lag in den Händen von Jürgen Stockmar, der parallel dazu in der Technischen Vorentwicklung den Bereich Fahrwerkabstimmung unter sich hatte. Stockmar gelang es, 1980 bei der FIA das Allrad-Verbot aufheben zu lassen und so den Weg für die erfolgreichen Einsätze des Audi quattro zu ermöglichen.



Motorsport

85
Jahre

Ewald Kluge gewinnt auf DKW die Lightweight TT

Ewald Kluge wurde am 19. Januar 1909 in Lausa bei Dresden geboren. 1934 nahm ihn DKW als Rennmonteur und Ersatzfahrer unter Vertrag und noch im selben Jahr war er als Mitglied der Werksmannschaft bei der internationalen Sechstagesfahrt dabei. Können und Ehrgeiz verhalfen ihm 1935 zu einem Platz in der DKW-Werks-Motorradrennmannschaft. Zwischen 1936 und 1939 war er auf der 250er-Ladepumpen-DKW viermaliger Deutscher Meister, 1938 und 1939 Europameister in der 250er-Klasse und, ebenfalls 1938, Deutscher Bergmeister.

Die Tourist Trophy auf der Isle of Man gibt es seit 1907. Auf einem 60 km langen Rundkurs, dem so genannten „Mountain Course“ führt das Rennen auf öffentlichen Straßen rund um die Insel. Kluge ging auf der 250er DKW im **Juni 1938** an den Start. Nach über drei Stunden gewann er als erster deutscher Fahrer mit einem Schnitt von 126,3 km/h die Lightweight TT. Sein Vorsprung vor dem Zweitplatzierten

betrug 11,10 Minuten! Zudem versetzte der erste Sieg eines Zweitakt-Motorrades beim härtesten Motorradrennen der Welt die Fachwelt in Erstaunen. Ewald Kluge war ab 1950 wieder für die Auto Union





aktiv. Ein schwerer Sturz auf dem Nürburgring beendete 1953 seine Karriere. Am 19. August 1964 erlag er in Ingolstadt einem Krebsleiden.

Die Erfolgsbilanz der DKW-Rennmannschaft in der Rennsaison 1938 konnte sich sehen lassen. Die Werksfahrer holten 34 Siege, 26 zweite, 25 dritte und 19 vierte Plätze sowie die Europameisterschaft der 250er-Klasse, die Deutsche Meisterschaft der 250er- und 350er-Klasse und die Deutsche Bergmeisterschaft der 250er-Klasse. Auch international war man äußerst erfolgreich, was sich in der Belgischen Meisterschaft der Klasse bis 175 ccm und der Holländischen, Jugoslawischen, Südafrikanischen und Schweizer Meisterschaft der Klasse bis 250 ccm Hubraum dokumentierte.





Motorsport

85

Jahre

Bernd Rosemeyer verunglückt tödlich bei Rekordversuch

Am **28. Januar 1938** fanden auf der Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt Rekordfahrten statt, an denen sich Daimler-Benz und die Auto Union beteiligten. Bereits im Oktober 1937 hatte Bernd Rosemeyer (1909 – 1938), der Starfahrer der Auto Union, auf dieser Strecke mehrere Weltrekorde erzielen können und dabei erstmals die 400 km/h Grenze überschritten. Die theoretische Höchstgeschwindigkeit des 545 PS starken, vollverkleideten 1938er-Rekordwagens lag bei 456 km/h.

Während des Rekordversuchs wurde der Wagen von Bernd Rosemeyer bei einer Geschwindigkeit von knapp 440 km/h auf der Höhe von Langen-Mörfelden von einer Windböe erfasst. Er kam von der Fahrbahn ab und überschlug sich mehrfach. Rosemeyer wurde aus dem Wagen geschleudert und war auf der Stelle tot.





Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

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