

Audi Tradition



Jubiläumstermine 2020





Inhaltsverzeichnis Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

Mai 2005 15 Jahre Audi Forum Neckarsulm	5	März 1980 40 Jahre Audi quattro	13
Dezember 2000 20 Jahre Audi Forum Ingolstadt	6	Oktober 1975 45 Jahre Audi GTE-Motor	14
September 1995 25 Jahre Audi TT und TTS	7	November 1975 45 Jahre Beginn der Porsche 924 Fertigung in Neckarsulm.....	15
März 1990 30 Jahre Audi Duo Hybridfahrzeuge.....	8	Juli 1970 50 Jahre Markteinführung Audi 100 Coupé S.....	16
September 1990 30 Jahre Audi S2 Coupé	9	1970 50 Jahre Inbetriebnahme der Technischen Entwicklung	17
Dezember 1990 30 Jahre Audi 100 C4 / Erster Audi Sechszylinder ...	10	März / April 1965 55 Jahre Produktionsende DKW F 11, DKW F 12, AU 1000 Sp	18
Januar 1985 35 Jahre Umbenennung der Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG	11	September 1965 55 Jahre NSU Prinz 1000 TT & NSU Typ 110	19
September 1985 35 Jahre Audi führt die vollverzinkte Karosserie im Großserien-Automobilbau ein	12		



Fortsetzung Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

September 1965 55 Jahre Vorstellung erstes Audi Nachkriegsauto zur IAA 1965	21	Februar 1935 85 Jahre Horch 853	28
September 1955 65 Jahre NSU weltgrößter Zweiradhersteller	22	Februar 1935 85 Jahre Audi Front Roadster	29
September 1955 65 Jahre Großer DKW 3=6.....	23	Februar 1935 85 Jahre DKW F 5 Front Luxus Zweisitzer offen (F5 Roadster)	30
August 1950 70 Jahre Werk Düsseldorf der Auto Union GmbH – Erster DKW Personenwagen nach dem Krieg.....	24	Mai 1910 110 Jahre Erstes Audi Automobil	31
Juli 1955 65 Jahre DKW F 800/3 Schnelllaster	25	1905 115 Jahre Erstes NSU Automobil	32
Dezember 1945 75 Jahre Neubeginn im Westen – Gründung des Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile in Ingolstadt	26	Februar 1885 135 Jahre Wanderer	33
April 1940 80 Jahre Produktionseinstellung Audi 920.....	27	1880 140 Jahre Standort Neckarsulm	34



Inhaltsverzeichnis

Motorsport

Juni 2000		1930	
20 Jahre Erster Sieg in Le Mans	35	90 Jahre NSU-Motorrad-Rennerfolge	38
Oktober 1990		1930	
30 Jahre DTM Sieg auf Audi V8	36	90 Jahre DKW Motorrad-Rennerfolge	39
1980			
40 Jahre Audi 80 Tourenwagen-Europameister	37		



15

Jahre

Audi Forum Neckarsulm

Am Standort Neckarsulm entstand bis **2005**, analog zum Audi Forum Ingolstadt, ein repräsentatives Dienstleistungszentrum, mit dessen Eröffnung die Tage des 1988 eröffneten ersten Audi eigenen Auslieferungszentrums in Neckarsulm Geschichte wurden.

Am 10. Mai 2005 eröffnete das Audi Forum Neckarsulm, in dessen oberstem Stockwerk eine historische Ausstellung an die Geschichte der Marke NSU erinnert.



20
Jahre

Audi Forum Ingolstadt

Am **15. Dezember 2000** wurde das Audi museum mobile feierlich eröffnet. Es beeindruckt durch seine architektonische Gestaltung und prägt mit dem dominanten runden Glasbau das Audi Forum Ingolstadt. Städtebaulich repräsentiert es den Eingang zum Werksgelände, inhaltlich setzt es Begriffe wie Transparenz und Mobilität um. Seine außergewöhnliche Architektur greift hinter einer voll verglasten Fassade das Prinzip der Jahresringe eines Baumes auf und vereint symbolisch Dauer und Wandel.

Der Museumsbau schließt die Audi Piazza ab. Sie bildet den Empfangsbereich des Unternehmens, der um einen freien, von Bäumen eingerahmten Platz die Fahrzeugauslieferung, das Forum mit Marktrestaurant und dem Avus Restaurant im ersten Stock, das Museum sowie das Gebäude „Markt und Kunde“ gruppiert.



25
Jahre

Audi TT und TTS

„Ein Automobil mit charismatischer Ausstrahlung für Enthusiasten“; mit diesen Worten umschrieb der damalige Audi Vorstandsvorsitzende Dr. Herbert Demel die auf der IAA 1995 vorgestellte Coupé-Studie Audi TT. Die offene Variante konnte anlässlich der im selben Jahr stattfindenden Tokyo Motor Show bewundert werden.

Beide Showcars zogen mit ihrem Designmix aus Rundungen, Radien, Kreisen und Geraden die Zuschauer in ihren Bann. Kaufwillige Automobilfans forderten ultimativ den Bau des auf der neuen Quermotor-

Plattform basierenden kompakten Sportlers. Noch 1995 fiel der Vorstandsbeschluss, beide Fahrzeuge zur Serienreife weiterzuentwickeln.

Die folgende 28-monatige Entwicklungszeit führte in technischer Hinsicht zu manchen Veränderungen. Die markante Form der Designikone blieb dagegen, von Details abgesehen, unangetastet. Kein anderes Konzeptfahrzeug von Audi fand so detailgetreu seinen Weg in die Serie. 1998 kam die erste Generation des Audi TT als Coupé auf den Markt, der Roadster folgte 1999.

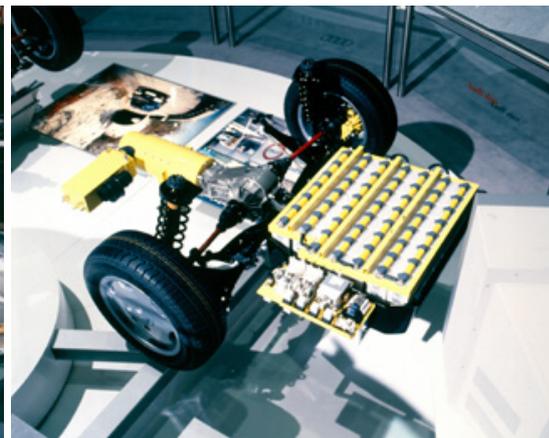
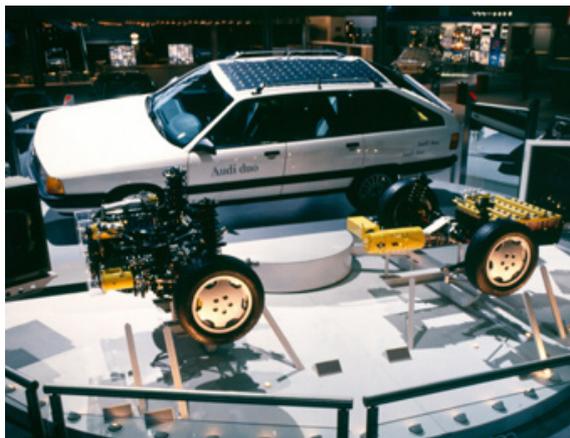


30
Jahre

Audi Duo Hybridfahrzeuge

Auf Basis des Audi 100 Avant (C3) entstand im Herbst 1989 die erste Generation des Audi Duo, die im März 1990 auf dem Genfer Automobilsalon erstmals zu sehen war. Ein Audi 100 Avant quattro mit Fünfzylinder-Einspritzmotor und 100 kW/ 136 PS Leistung wurde an der Hinterachse mit einem 12,6 PS starken Gleich-

strom-Elektromotor versehen, und demonstrierte so die Machbarkeit von Hybridfahrzeugen, die sich auf kurzen Fahrstrecken abgasfrei fortbewegen können. Eine Nickel-Cadmium-Batterie spendete dem Elektroantrieb Energie.



30
Jahre

Audi S2 Coupé

Im **September 1990** präsentierte Audi auf der British International Motor Show in Birmingham mit dem in knalligem Ginstergelb lackierten Audi S2 das Topmodell der Coupé-Reihe, das dazu auserkoren war, die Nachfolge des seit zehn Jahren gebauten Audi quattro anzutreten.

Der Ahnherr aller späteren Audi S-Modelle wurde von einem turbo-aufgeladenen Vierventil-Fünfzylinder-motor angetrieben, der aus 2226 ccm Hubraum 220 PS bei 5900 U/min leistete und das strömungsgünstige

Coupé auf eine Spitzengeschwindigkeit von 248 km/h brachte. Umfassende technische Modellpflege steigerte 1992 die Motorleistung auf 230 PS bei 5900 U/min. Ein neu entwickeltes Sechsganggetriebe brachte die Kraft an die Räder, und Kraft war reichlich vorhanden, denn die „Overboost“ genannte Ladedruckanhebung ließ das maximale Drehmoment kurzfristig auf 350 Nm bei 1950 U/min steigen. Im Dezember 1995 endete die Produktion nach 7370 gebauten Exemplaren beider Versionen.





30
Jahre

Audi 100 C4 / Erster Audi Sechszylinder

Am 7. Dezember 1990 kam der lange erwartete Audi 100 der vierten Modellgeneration zu den Händlern. Intern wurde die vollverzinkte, strömungsgünstige Limousine als "Evolutionäre Weiterentwicklung" des Vorgängermodells bezeichnet.

Neben den bekannten und bewährten Vier- und Fünfzylindermotoren gab es erstmals bei Audi auch

einen neuentwickelten V-Sechszylinder, der aus 2.8 Liter Hubraum 128 kW/ 174 PS leistete. Schaltsaugrohr und kennfeldgesteuerte Einspritzung sorgten beim 90-Grad-Zweiventiler für einen satten Drehmomentverlauf und ein breites nutzbares Drehzahlband.



35

Jahre

Umbenennung der Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG

Nachdem 1977 mit dem Produktionsende des Ro 80 die Verwendung des Namens NSU als Produktbezeichnung ihr Ende gefunden hatte, wurden Überlegungen angestellt, den ungewöhnlich langen und schwer einprägsamen Firmennamen Audi NSU Auto Union AG abzuändern. Ohnehin hatte sich dieser Name in der Praxis nie richtig durchgesetzt, denn man sprach allgemein von „Audi“ oder „Audi NSU“. Zunächst wurde die Umbenennung des Unternehmens in Auto Union AG favorisiert. Letztendlich entschied man sich mit Wirkung vom **1. Januar 1985** für die Umbenennung des Unternehmens in AUDI AG, was aus marketingstrategischen Gesichtspunkten sinnvoller erschien, denn nunmehr trugen Unternehmen und Produkte den gleichen, kurzen und einprägsamen Namen. Einhergehend mit der Namensänderung erfolgte die Sitzverlegung des Unternehmens von Neckarsulm nach Ingolstadt.



35

Jahre

Audi führt die vollverzinkte Karosserie im Großserien-Automobilbau ein

Die Fähigkeit zur Entwicklung und Realisation neuer Ideen war seit jeher ein besonderes Merkmal von Audi – zum Ausdruck gebracht durch den Werbeslogan „Vorsprung durch Technik“. Ein weiterer Beweis dieser Maxime war die Einführung vollverzinkter Karosserien, mit denen die Audi 100/200 Modelle zum Modellwechsel im **Herbst 1985** erstmals ausgestattet waren. Die Bleche bestanden aus beidseitig feuerverzinktem

oder elektrolytisch verzinktem Blech. Damit hatte Audi eine äußerst wirksame Korrosionsschutzmaßnahme in die Serie eingeführt, die ein Höchstmaß an Langzeitqualität mit sich brachte. Zur Umsetzung dieser technischen Innovation waren sowohl neue Methoden in der Schweiß- als auch in der Lackiertechnik notwendig geworden. Mit der Vorstellung der dritten Generation des Audi 80 (interne Bezeichnung B3) im Herbst 1986 wurde dann auch diese Modellreihe mit vollverzinkter Karosserie angeboten.



40
Jahre

Audi quattro

Im **März 1980** sorgte während des Genfer Automobilsalons ein allradgetriebenes, sportliches Coupé für gewaltiges Aufsehen. Erstmals wurde mit dem Audi quattro ein Hochleistungsfahrzeug mit Allradantrieb angeboten, einem Antriebskonzept, das bis dahin nur bei LKW und Geländewagen Verwendung gefunden hatte.

Die Idee zu einem solchen vierradgetriebenen Personewagen war im Winter 1976/77 bei Testfahrten mit dem für die Bundeswehr bei Audi in der Entwicklung befindlichen VW Iltis Geländewagen aufgekommen. Das hervorragende Fahrverhalten dieses Geländewagens auf Eis und Schnee führte zu der Überlegung,

den Allradantrieb des VW Iltis in einen serienmäßigen Audi 80 einzubauen.

Die Testfahrten vermochten zu überzeugen. Noch im gleichen Jahr gingen die Entwicklungsarbeiten weiter. Das Ergebnis war ein sportliches Audi Coupé mit Namen quattro. Für den Antrieb sorgte eine auf 147 kW/200 PS leistungsgesteigerte Variante des im Herbst 1979 vorgestellten 2,2 Liter Fünfzylinder-Turbomotors.

Sein motorsportliches Debüt gab der Audi quattro Anfang 1981 bei der Jänner-Rallye in Österreich. Das Allrad-Kraftpaket aus Ingolstadt hat von da an die internationale Rallye- und Rennszene revolutioniert.





45
Jahre

Audi GTE-Motor

Der unter Ludwig Kraus entwickelte Audi 80 erschien 1972 und avancierte schnell zum Bestseller der unteren Mittelklasse. Im **Oktober 1975** wurde der Audi 80 GTE vorgestellt. Sein Einspritzmotor leistete bei moderatem Verbrauch 81 kW/ 110 PS und sorgte für ungeahnten Fahrspaß. Der GTE war ausschließlich in oranger oder giftgrüner Lackierung erhältlich

und damit schon auf große Entfernung von seinen Geschwistern zu unterscheiden.

Der GTE-Motor fand sich bereits 1976 bei der Wolfsburger Konzernmutter im VW Golf GTI und wurde zum Ahnherrn einer ganzen Motorengeneration.



45
Jahre

Beginn der Porsche 924 Fertigung in Neckarsulm

Ende 1975 wurde als Lohnauftrag der Dr.-Ing. h. c. F. Porsche AG im Auftrag der Volkswagenwerk AG die Fertigung des Porsche 924 im Audi Werk Neckarsulm aufgenommen. Bei diesem Modell handelte es sich eigentlich um einen bei Porsche im Auftrag von Wolfsburg entwickelten Sportwagen, der zunächst als Audi auf den Markt kommen sollte. Letztlich übernahm

dann aber Porsche die Herstellungsrechte und ließ den Sportwagen bei AUDI NSU in Neckarsulm produzieren. Vorgesehen war ein ursprünglicher Fertigungszeitraum von fünf Jahren. Am Ende waren es dann 15 Jahre, bis 1991 die Fertigung der Porsche Baureihe 924/944 eingestellt wurde.





50
Jahre

Markteinführung Audi 100 Coupé S

Die mit deutlichen Anleihen an den damaligen italienischen Designstil entworfene Coupé-Ausführung des Audi 100 wurde bereits im **September 1969** auf der Frankfurter Automobilausstellung präsentiert, erlebte ihre Markteinführung jedoch erst ein Jahr später. Breitere Reifen, eine höhenverstellbare Lenksäule, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und eine hochwertigere Innenausstattung waren einige der Details,

die die Fastback-Version von der normalen Audi 100 Limousine unterschieden.

Mit einer Gesamtstückzahl von 30.687 Exemplaren blieb das Coupé im Vergleich zur Audi 100 Limousine ein Automobil für Individualisten, das bereits früh einen Liebhaberstatus erlangte.



50
Jahre

Inbetriebnahme der Technischen Entwicklung

Nach der Grundsteinlegung im Jahr 1969 waren die ersten Gebäude der neuerrichteten Technischen Entwicklung in Ingolstadt auf dem Gelände des ehemaligen Außenforts Max Emanuel im Spätjahr 1970 bezugsfertig.

In der Folgezeit verließen Zug um Zug die Konstruktionsgruppen ihr bisheriges Quartier im Obergeschoß der

Friedenskaserne an der Peripherie der Ingolstädter Innenstadt und richteten sich in den neuerrichteten Gebäuden auf dem Hundsrücken ein.

Auch wenn die Entwickler und Konstrukteure nun aller räumlicher Einschränkungen enthoben waren, hielt die Nutzung einzelner stadtnaher Gebäude aus der Auto-Union-Zeit dennoch bis in die 1980er Jahre an.



55
Jahre

Produktionsende DKW F 11, DKW F 12, AU 1000 Sp

Im Januar 1963 brachte die Auto Union GmbH Ingolstadt den DKW F 12 auf den Markt. Im September 1963 stand der DKW F 11 in den Startlöchern, die Kombination aus Karosserie und Chassis des DKW F 12 mit der bewährten Mechanik des DKW Junior de Luxe.

Nachdem die Auto Union GmbH Ende 1964 von Volkswagen übernommen worden war, wurde die Produktion des DKW F 12 am **3. April 1965**, die des DKW F 11 am **12. April 1965** eingestellt. Zur Aus-

lastung der Werksanlagen begann einen Monat später die Fertigung des VW Käfer im Auto Union Werk Ingolstadt, bevor dann im August 1965 der Auto Union Audi auf den Markt kam, das erste Viertaktmodell der Auto Union nach dem Krieg.

Die letzten Roadster- und Coupés des 1957 vorgestellten und ab 1958 in Ingolstadt gebauten Auto Union 1000Sp waren bereits am **5. März 1965** bzw. am **1. März 1965** vom Band gelaufen.



55
Jahre

NSU Prinz 1000 TT NSU Typ 110

Mit dem Prinz 1000 TT realisierte NSU 1965 den Kundenwunsch nach mehr Sportlichkeit, wobei der Schriftzug TT mit der karierten Zielflagge an die Tourist Trophy, das härteste Motorradrennen der Welt erinnerte, das NSU 1954 als Vierfachsieger beendete.

Die Initialzündung zum Bau des schnellen Kompaktwagens war vom NSU-Presseshef Artur Westrup gekommen. Kennzeichen des NSU TT waren Scheiben-

bremsen an der Vorderachse, Doppelvergaser, Drehzahlmesser, Doppelscheinwerfer sowie ein Lenkrad mit zwei gelochten Aluminiumspeichen. Die Motorleistung der ersten Ausführung betrug 55 PS. 1967 wurde Günther Irmscher mit einem NSU 1000 TT Gesamtsieger der Tour d' Europe, der mit 14.000 Kilometer längsten Rallye der Welt. Als Rennwagen gewann der NSU 1000 TT insgesamt 29 nationale Meisterschaften in Europa und Nordamerika. >>





1967 kam ein verbesserter NSU TT auf den Markt. Sein 1200 ccm Motor mit 65 PS Motorleistung machte ihn serienmäßig zu einem der Schnellsten seiner Klasse. Die Rundinstrumente im Armaturenbrett waren nun auf einer Aluminiumplatte zusammengefasst.

Ebenfalls auf der IAA 1965 stellte NSU mit dem Typ 110 die Abrundung des Modellprogramm nach oben vor. Der Typ 110 war aus dem Prinz 1000 entwickelt

worden, trug im Heck einen 53 PS starken 1100er-Vierzylindermotor und unterschied sich von den übrigen Mitgliedern der Prinzenfamilie durch seine verlängerte Fahrzeugfront mit Rechteckscheinwerfern, den vergrößerten Kofferraum und den um 19 cm gewachsenen Radstand. Preislich und hinsichtlich der Motorleistung rangierte das seinerzeitige NSU-Spitzenmodell nur knapp unter dem NSU TT.



55
Jahre

Erster Audi Personenwagen nach dem Krieg – Wiedergeburt des Namens Audi

Die Auto Union GmbH in Ingolstadt war mit ihren DKW Zweitakt-Automobilen Mitte der 60er Jahre in die Krise geraten. Wenngleich die frontangetriebenen DKWs bezüglich ihres Fahrverhaltens in der Fachpresse durchweg lobende Worte fanden, so erwies sich der Dreizylinder-Zweitaktmotor mehr und mehr als Problemkind. Daraufhin wurde bei Daimler-Benz ein Vierzylinder-Viertaktmotor für die kränkelnde Tochtergesellschaft entwickelt.



Noch bevor die Entwicklungsarbeiten abgeschlossen werden konnten, veräußerte Daimler-Benz die Auto Union GmbH an die Volkswagenwerk AG. Unter VW-Regie wurden die Arbeiten zu Ende geführt. In die Karosserie des letzten DKW Modells, den DKW F 102, hatte Cheftechniker Dr. Ludwig Kraus das mit 11,2: 1 ungewöhnlich hoch verdichtete, als Mitteldruckmotor bezeichnete Viertakt-Aggregat (72 PS) eingebaut.

Dem neuen Modell, das Ludwig Kraus wegen der Mischung aus DKW F 102 und Viertaktmotor auch gerne als Bastard bezeichnete, gab man die Bezeichnung „Audi“. Vorge stellt wurde der Auto Union Audi auf der IAA in Frankfurt im **September 1965**.



Mit der Einführung verschiedener Motorvarianten wurde die Modellbezeichnung „Audi“ durch die entsprechenden PS-Zahlen ergänzt. 1966 erschienen im gleichen Kleid der Audi 80 und der Audi Super 90. Zwei Jahre später wurden die Modelle Audi 60 und Audi 75 in das Programm aufgenommen.

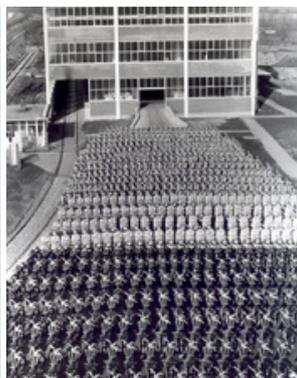


65
Jahre

NSU weltgrößter Zweiradhersteller

Stolz konnten die NSU Werke AG in Neckarsulm für das Jahr 1955 eine Gesamtproduktion von 342.583 Zweirädern (darunter 45.747 Fahrräder) vermelden. Damit war NSU zum weltgrößten Zweiradhersteller avanciert. Mit diesem Rekordjahr aber war der unbestrittene Höhepunkt der Zweirad-Epoche überschritten. Das Zweirad geriet zunehmend in die Krise, denn mit wachsendem

Wohlstand stiegen auch die Ansprüche der Käufer an den fahrbaren Untersatz. Das Automobil wurde zum erklärten Traum der Wirtschaftswunderzeit. Dem zollten die Verantwortlichen in Neckarsulm Rechnung. In den Jahren 1956/57 wurde die Wiederaufnahme des Automobilbaus, der bei NSU seit 1929 geruht hatte, vorbereitet.



65
Jahre

Großer DKW 3=6

Im **Herbst 1955** stellte die Auto Union GmbH auf der IAA in Frankfurt am Main ihr Erfolgsmodell 3=6 Sonderklasse mit einer um zehn cm verbreiterten Karosserie vor. Zur Unterscheidung vom schmaleren Vorgängermodell wählte man die Bezeichnung „Großer DKW 3=6“. Die Zahlengleichung 3=6 war ein werbewirksamer Hinweis auf die mit einem Sechszylinder-Viertaktmotor vergleichbare Leistungscharakteristik des Dreizylinder-Zweitaktmotors.

Wie bereits bei den Vorgängermodellen, so gab es auch vom „Großen DKW 3=6“ verschiedene Karosserieausführungen. Der Kunde konnte wählen zwischen Limousine in Normal- oder Spezialausführung, einem viersitzigen Luxus-Coupé mit versenkbaren Seitenscheiben, einer viertürigen Limousine, einem zwei- bzw. viersitzigen Cabriolet und einer Kombiausführung „Universal“. Die offenen Versionen des „Großen 3=6“ blieben allerdings nur ein Jahr im Programm.



70
Jahre

Werk Düsseldorf der Auto Union GmbH – Erster DKW Personenwagen nach dem Krieg

Nach der Gründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt im September 1949 und der Produktionsaufnahme der DKW Motorräder und Schnellaster im gleichen Jahr, begann im **August 1950** die Fertigung des ersten Nachkriegs-Personenwagens der Auto Union. Es handelte sich um das Modell DKW Meisterklasse F 89 P als Limousine und viersitziges Karmann Cabriolet. Der neue DKW stellte eine Kombination aus Karosserie

und Fahrgestell des für 1940 geplanten DKW F9 mit dem bewährten Zweizylindermotor des DKW F8 dar. Da für die Personenwagenfertigung in Ingolstadt keine ausreichenden Produktionsstätten vorhanden waren, hatte die Auto Union das ehemalige Gelände der Rheinmetall-Borsig AG in Düsseldorf übernommen und eine Personenwagenproduktion eingerichtet, die dort bis Mitte 1962 Bestand haben sollte.





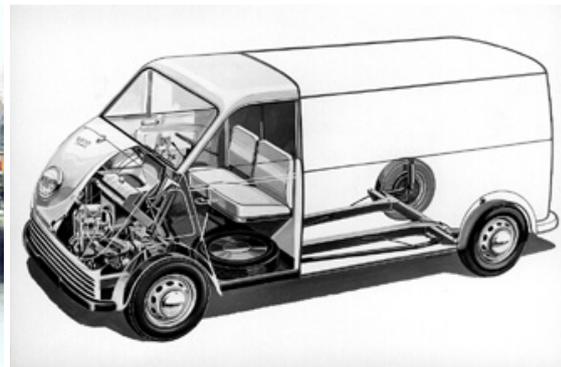
65
Jahre

DKW F 800/3 Schnellaster

Der DKW Schnellaster steht für den Neubeginn der Auto Union in Westdeutschland im Jahr 1949. Es war das erste Modell der Auto Union nach dem Zweiten Weltkrieg und das erste Auto, das in Ingolstadt produziert wurde. Die Konstruktion des DKW Schnellasters in wegweisender Frontlenkerbauweise basierte auf der bewährten DKW Frontantriebstechnologie aus der Vorkriegszeit.

Zunächst ausgestattet mit einem Zweizylinder-Zweitaktmotor erhielt der DKW Schnellaster ab 1955 den

stärkeren Dreizylindermotor, der seit 1953 bereits im DKW 3=6 Personenwagen verbaut wurde. Der zuverlässige und unkomplizierte Lieferwagen wurde in verschiedenen Karosserievarianten angeboten. Diese reichten vom Pritschen- oder Kastenwagen über den Viehtransporter bis hin zum Luxusbus. Im Januar 1962 liefen die letzten Kombi und Kastenwagen in Ingolstadt vom Band.



75
Jahre

Neubeginn im Westen – Gründung des Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile in Ingolstadt

Am 7. Mai 1945, dem Tag der bedingungslosen Kapitulation und damit der Beendigung des Zweiten Weltkrieges, setzte sich der Vorstand der Auto Union AG von Chemnitz in die amerikanische Besatzungszone ab. Nur wenige Wochen später wurden in der Münchener Auto Union Filiale erste Vorgespräche bezüglich der Gründung eines Auto Union Ersatzteildepots in den



westlichen Besatzungszone geführt. Allein etwa 60.000 DKW Wagen aus den 1930er Jahren hatten

den Krieg überlebt und benötigten nun dringend Ersatzteile. Hinzu kamen tausende von DKW Motorrädern und auch viele der großen Audi, Horch und Wanderer Wagen.

Am **19. Dezember 1945** erfolgte die offizielle Gründung des „Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile“ in Ingolstadt, wo man die Gebäude einer ehemaligen Heeresbäckerei hatte anmieten können. In zunächst bescheidenem Rahmen begann die Nachfertigung und Instandsetzung von Ersatzteilen. Dies war die Keimzelle für den Wiederaufbau der Auto Union nach dem Krieg und der Grundstein für die Entwicklung der Stadt Ingolstadt von einer Garnisons- hin zu einer modernen Industriestadt.

80
Jahre

Produktionseinstellung Audi 920

Der Audi 920 war das letzte Audi Modell vor dem Krieg und zeigt die typischen Baukastenmerkmale innerhalb der Auto Union in den späten 30er Jahren. Das Fahrgestell entsprach in seinen konstruktiven Elementen weitgehend dem des Wanderer W 23. Der Sechszylinder-Reihenmotor mit obenliegender, über eine Königswelle angetriebenen Nockenwelle war ursprünglich für einen kleinen Horch entwickelt worden.

Mit Ausbruch des Krieges wurde die Produktion erheblich reduziert und ausschließlich für Exportzwecke weitergeführt. Im April 1940 verließ der letzte Audi das Horch Werk in Zwickau, wo die Audi Automobile seit 1934 gebaut wurden.



85
Jahre

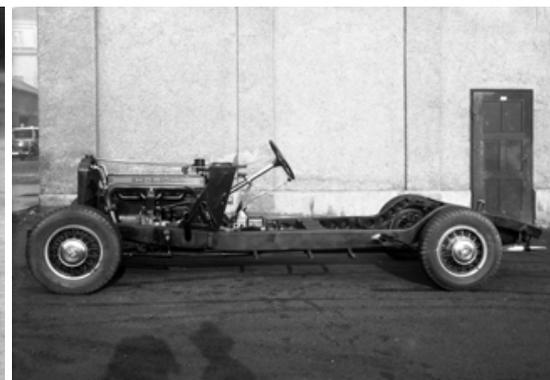
Horch 853

Im **Februar 1935** kam der Horch 853 auf den Markt, Höhepunkt der großartigen Sportcabriolet-Tradition dieser Marke. Als Nachfolger der seit 1932 gebauten Typen 780 und 780 B sollte er bei gleichem Grundaufbau – zwei Türen, zwei Fenster, vier Sitzplätze – moderner und eleganter erscheinen. Der Entwurf zum 853 stammte von Günther Mickwausch, Karosseriegestalter im Horch Konstruktionsbüro.

An diesem Auto kam zum ersten Mal bei Horch eine Doppelgelenk-Hinterachse nach De-Dion-Bauart zum

Einsatz, die von da an bei allen Wagen dieser Marke anzutreffen war. Die Vorteile einer Starrachse wurden hierbei mit denen unabhängig voneinander gefederter Räder kombiniert.

Dieses Horch-Sportcabriolet gilt heute allgemein als eines der schönsten Automobile der 1930er Jahre. Auf Wunsch wurde der Horch 853 auch in einer „Fischsilberlackierung“ ausgeliefert. Es handelte sich dabei um eine Metalleffekt-Lackierung, die in vier unterschiedlichen Farbtönen angeboten wurde.



85
Jahre

Audi Front Roadster

Als Blickfang zur Internationalen Automobilausstellung 1935 in Berlin war auf dem Stand der Auto Union ein sportlich-eleganter Roadster auf dem Fahrgestell des Audi Front 225 ausgestellt. Der Entwurf dazu stammte aus dem Karosserie-Konstruktionsbüro des Werkes Horch. Unter dem Blech des Audi fand sich die überarbeitete Technik des 1933 erstmals vorgestellten frontgetriebenen Audi mit Zentralkastenrahmen und einem Wanderer Sechszylindermotor, der ab 1935 auf 2,3 Liter Hubraum vergrößert wurde und nunmehr 50 PS leistete. Da auch hier das Getriebe vor dem Motor an-

geordnet war, ergab sich eine lang gestreckte Motorhaube, die dem Wagen eine besondere Eleganz verlieh.

Angesichts des Preises von 7950,- RM blieben die Kunden sehr zurückhaltend, so dass eine geplante Kleinserie nicht zustande kam. Es blieb bei zwei Prototypen, von denen einer an einen Unternehmer in Gütersloh verkauft wurde.



85
Jahre

DKW F5 Front Luxus Zweisitzer offen (F5 Roadster)

Ebenfalls auf der Berliner Automobilausstellung im **Februar 1935** stellte die Auto Union die neue DKW Front Typenreihe F5 vor. Innerhalb dieser neuen Typenreihe wurden als Abrundung der Modellpalette sowohl ein Roadster als auch ein Cabriolet präsentiert, die zu den formschönsten DKW Modellen der 1930er Jahre zählten.

Mit dem zweisitzigen Roadster war man dem Wunsch vieler Kunden nachgekommen, einen kleinen Sport-

Zweisitzer auf den Markt zu bringen, der vor allem junge, sportlich ambitionierte Fahrer ansprach. Die im Horch Konstruktionsbüro entworfene Karosserie wurde bei der Firma Hornig im sächsischen Meerane gebaut, die damals für die Auto Union ein wichtiger Karosserielieferant war. Zwischen 1935 und 1938 entstanden in Kleinserie 407 Exemplare des sportlichen Fronttrieblers.



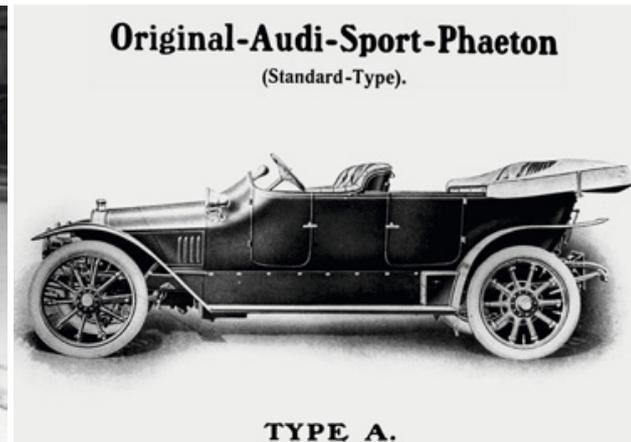
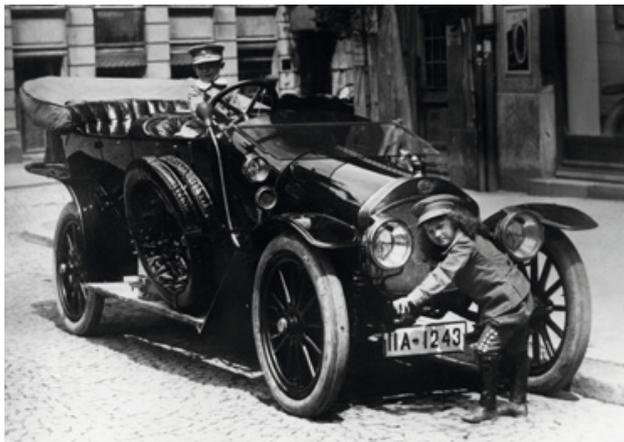


110
Jahre

Erstes Audi Automobil

Der Erste Audi, eine Neukonstruktion von August Horch und Hermann Lange, kam als 10/22 PS Wagen ab **Mai 1910** zur Auslieferung. Intern wurde er als Typ A bezeichnet. Durch technische Verbesserungen erhöhte sich seine Leistung schrittweise bis auf 28 PS.

Von 1910 bis 1912 wurden 137 Audi Typ A gebaut; ein einziges Fahrzeug dieser Baureihe ist erhalten geblieben. Seit den 1950er Jahren ist es im Besitz des „Technischen Museum Prag“.



115
Jahre

Erstes NSU Automobil

Nachdem die Neckarsulmer Fahrradwerke AG im Jahre 1901 die Motorradfertigung aufgenommen hatte, lag der Gedanke nicht mehr fern, auch in den Automobilbau einzusteigen. Diesen Schritt vollzog man 1905, allerdings nicht mit einer eigenen Entwicklung, sondern zunächst mit einem Lizenznachbau der belgischen Pipe-Automobile. Parallel dazu begannen die Neckarsulmer Techniker mit der Verwirklichung eigener Ideen. 1906 erschien das „Sulmobil“, ein dreirädriges Vehikel mit einem über dem Vorderrad angebrachten 3,5 PS Motorradmotor. Wegen der geringen Leistung und der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten konnte sich das „Sulmobil“ jedoch nicht am Markt durchsetzen, so dass noch im gleichen Jahr der erste „Original Neckarsulmer Motorwagen“ mit einem 1308 ccm Vierzylindermotor und 10 PS in Produktion ging. In den nachfolgenden Jahren wurde der Automobilbau in Neckarsulm weiter ausgebaut, ohne jedoch die Bedeutung der Zweiradfertigung zu erlangen. Kurz nach Inbetriebnahme einer neuen Fabrik für den NSU Automobilbau im nahen Heilbronn veräußerte NSU den Automobilbau 1929 an den italienischen Fiat Konzern, der bis 1969 in Heilbronn Automobile unter dem Namen NSU-Fiat produzierte.



135
Jahre

Wanderer

Am 15. Februar 1885 hatten die beiden Mechaniker Johann B. Winklhofer und Richard A. Jaenicke in Chemnitz eine Reparaturwerkstatt für Fahrräder gegründet. Kurz darauf begannen sie mit der Herstellung von Zweirädern, die unter dem Namen Wanderer vertrieben wurden. Ab 1896 lautete die Firmenbezeichnung Wanderer Fahrradwerke AG vorm Winklhofer & Jaenicke.

Später gesellten sich Werkzeug- und Büromaschinen, Motorräder und schließlich auch Automobile zum Fertigungsprogramm. 1932 veräußerte Wanderer seine Automobilabteilung an die neu gegründete Auto Union AG, gleichzeitig wurde das Automobilwerk in Siegmarsdorf für zehn Jahre an die Auto Union AG verpachtet.



140
Jahre

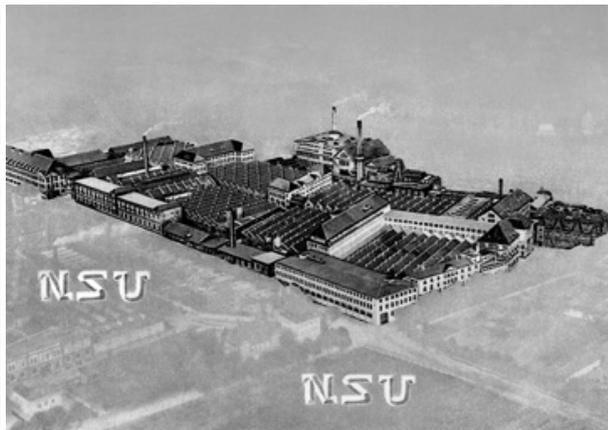
Standort Neckarsulm

1873 hatten die Mechaniker Christian Schmidt und Heinrich Stoll in Riedlingen eine mechanische Werkstatt zur Herstellung von Strickmaschinen gegründet. Nach Trennung der Partner verlagerte Schmidt 1880 das Unternehmen mit sieben Arbeitern und zwei Angestellten nach Neckarsulm, wo er in größeren Räumen weiterhin Strickmaschinen produzierte.

1884 gründete er, ebenfalls in Neckarsulm, die „Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik AG“, die nach

seinem Tod durch seinen Schwager Gottlob Banzhaf weitergeführt wurde. Ab 1886 baute man Fahrräder mit Hoch- und Niederrahmen; 1889 hatte das junge Unternehmen bereits 60 Mitarbeiter. Erste Berührung mit dem Automobilbau gab es in dieser Zeit durch die Herstellung der Fahrgestelle für den Daimler-Stahlradwagen. Mangels Nachfrage endete 1892 die Strickmaschinenfertigung, ab 1897 firmierte das Unternehmen als „Neckarsulmer Fahrradwerke AG“.

In Neckarsulm wurden in der folgenden Zeit Motorräder und Automobile produziert, zeitweise war NSU der größte Motorradhersteller der Welt. Mit der von Volkswagen betriebenen Fusion der NSU Motorenwerke AG mit der Ingolstädter Auto Union GmbH endete die Selbständigkeit des alteingesessenen Neckarsulmer Unternehmens. Am 21. August 1969 kam es zur Gründung Audi NSU Auto Union AG, die Fertigstellung des letzten Ro 80 im März 1977 stand schließlich für das Ende der Marke NSU.





Motorsport

20

Jahre

Erster Sieg in Le Mans

Aus den Vorläufermodellen R8R und R8C war für die **Rennsaison 2000** der Audi R8 Sportprototyp entstanden. In seiner siebenjährigen Einsatzzeit gewann dieses Fahrzeug 63 von 80 Wettbewerben, darunter fünf Mal die 24 Stunden von Le Mans.

Im Jahr 2000, dem zweiten Auftritt der Marke in Le Mans, holte sich Audi einen Dreifachsieg in diesem berühmtesten Langstreckenrennen der Welt.

In der American Le Mans Serie belegten Audi-Piloten die ersten vier Plätze der Fahrermeisterschaft 2000.





Motorsport

30

Jahre

DTM Sieg auf Audi V8

1990 beteiligte sich die AUDI AG erstmals an der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). An den Start brachte man eine Rennversion des Audi V8. Mit diesem oft spöttisch als „Chauffeurauto“ bezeichneten Wagen gewann Hans-Joachim Stuck in einer mitreißenden Saison die Meisterschaft.

Im darauffolgenden Jahr konnte Audi mit Frank Biela am Steuer des Audi V8 den Titel erfolgreich verteidigen.





Motorsport



Jahre

Audi 80 Tourenwagen- Europameister

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 Siegprämien 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.

Die 1978 von Audi gegründete neue Sportabteilung sollte den Einsatz des Audi quattro in der Rallye Weltmeisterschaft ab 1981 vorbereiten, 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.

Zusammen mit dem Audi Vertragshändler Willi Bergmeister holte Nowak auf dem Audi 80 GTE 1979 die Vizemeisterschaft in der Tourenwagen-EM.

1980 nahm man den Titelkampf mit verstärkter Unterstützung durch Audi erneut auf. Zusammen mit dem Team Peter Seikel/Manfred Trint gelang es Nowak und Bergmeister auf einem Audi 80 GLE in spannendem Kampf gegen BMW den Titel des Tourenwagen-Europameisters zu erringen.





Motorsport

90

Jahre

NSU-Motorrad-Rennerfolge

NSU-Chefkonstrukteur Walter William Moore hatte aus seiner englischen Heimat nicht nur ein Faible für großvolumige Einzylinder-Rennmaschinen sondern auch einen der besten englischen Motorradrennfahrer, Tom Bullus, mit nach Deutschland gebracht. Die Kombination aus NSU 500 Supersport und dem hochgewachsenen Bullus – ein zeitgenössischer Journalist schrieb, Bullus sei „lang wie eine Gaslaterne“ – erwies sich in der 500er-Klasse als nahezu unschlagbar.

Am **29. Juni 1930** gewann Bullus auf seiner Königswellen-NSU den Großen Preis für Motorräder auf dem Nürburgring. Am Ende der Saison standen weitere sechs nationale und internationale Siege auf seinem Konto. Zwischen 1931 und 1937 holten die NSU-Fahrer elfmal die Deutsche Meisterschaft und fünfmal die Schweizer Meisterschaft in den Klassen 350 bis 1000 ccm.

Nach dem 1954 bekanntgegebenen Rückzug aus dem werksseitig betriebenen Motorradrennsport hatte NSU über den Winter 1954/55 für Privatfahrer rund drei Dutzend NSU Sportmax in der ehemaligen Rennabteilung aufgebaut, die Anfang 1955 an bewährte Privatfahrer verkauft wurden.

H. P. Müller errang mit der Sportmax 1955 den Weltmeistertitel der 250er-Klasse, Hans Baltisberger holte sich die Deutsche Meisterschaft, John Surtees die britische Motorrad-Meisterschaft und Pierre Monneret wurde 1955 in Frankreich zum französischen Meister der 250er-Klasse gekürt.





Motorsport

90

Jahre

DKW Motorrad-Rennerfolge

1930 gewann Walfried Winkler mit der bewährten DKW ORe 250 die Deutsche Meisterschaft der 250er und Toni Bauhofer auf der Zweizylinder-Ladepumpenmaschine DKW PRe 500 die deutsche Meisterschaft der 500er-Klasse. Die Europameisterschaft in der 175ccm-Klasse sicherte sich der Belgier Yvan Goor auf seiner DKW Are 175.

1935 wurde der „production racer“ DKW SS 250 vorgestellt. Die beim DKW-Händler bestellbare Privatfahrer-Rennmaschine war für Amateur-Lizenzfahrer

gedacht und ein wichtiges Instrument der Nachwuchsförderung. Ihre Klasse dominierten die lautstarken Doppelkolben-Zweitakter bereits kurz nachdem sie im Juni 1935 auf den Markt gekommen waren.

Im selben Jahr holte Arthur Geiss auf der 250er-Werks-DKW die Titel des deutschen Meisters und des deutschen Bergmeisters. Unfallbedingt konnten die DKW-Fahrer weder in der 350er noch in der 500er-Klasse genügend Punkte sammeln.

>>



Die Rennsaison 1950 sah letztmals die DKW-Ladepumpen-Rennmaschinen der Vorkriegszeit am Start. Ab Ende 1950 galt im deutschen Motorradrennsport das Verbot aller aufgeladenen Motoren. H. P. Müller fuhr auf einer aufgeladenen, von Erich Wolf entwickelten, DKW 125 zum Meistertitel dieser Klasse. In der 250er- und 350er-Klasse konnten die Vorkriegsmaschinen 48 innerdeutsche Siege aufweisen.



Zu Meisterehren waren die „Renn-Oldtimer“ nicht mehr gekommen.

Für die Saison 1955 hatte DKW die bisher eingesetzte 350er Rennmaschine tiefgreifend modifiziert und standfest gemacht. Im August stellten die Ingolstädter eine von der 350er abgeleitete Einzylinder-Rennmaschine mit 116 ccm-Motor vor, die in der 125er Klasse eingesetzt werden sollte.

Am Ende der Saison hieß der Deutscher Meister in der 350er-Klasse August Hobl; auf den Plätzen zwei und drei folgten seine Teamkollegen Wünsche und Hofmann; in der Weltmeisterschaftswertung der 350er belegte Hobl, der nur einige der zur Meisterschaft gehörenden Rennläufe bestritten hatte, den dritten Platz. Auch die sporadisch in der zweite Saisonhälfte eingesetzte Einzylindermaschine hatte ihr Potential bewiesen und schon beim ersten Einsatz im August 1955 auf dem Sachsenring unter Hobl den ersten Platz belegt.



Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

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