Audi Tradition

Jubiläumstermine 2025



Inhaltsverzeichnis
Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

Mai 2000
25 Jahre Markteinführung Audi allroad quattro 5

Juni 2000
25 Jahre Verkaufsstart Audi RS 4 B5 6

Juni 2000
25 Jahre Markteinführung Audi A2 7

Dezember 2000
25 Jahre Audi museum mobile Ingolstadt 9

März 1990
35 Jahre Vorstellung Audi duo 10

September 1990
35 Jahre Erster Auftritt Audi Coupé S2 11

Januar 1985
40 Jahre Umbenennung der
Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG 12

Herbst 1985
40 Jahre Audi führt die vollverzinkte Karosserie
im Großserien-Automobilbau ein 13

Februar 1980
45 Jahre Audi 200 5T –
erster Turbo-Benzinmotor bei Audi 14

Oktober 1975
50 Jahre Audi 80 GTE 15

Ende 1975
50 Jahre Beginn der Porsche 924 Fertigung
in Neckarsulm 16

Oktober 1970
55 Jahre Markteinführung Audi 100 Coupé S 17

September 1965
60 Jahre Wiedereinführung
des Markennamens Audi 18

1965
60 Jahre NSU Prinz 1000 TT, NSU Typ 110 20

September 1955
70 Jahre Großer DKW 3=6 22

Ende 1955
70 Jahre DKW-Kunststoffkarosserien 23

August 1950
75 Jahre Erster DKW-Personenwagen
nach dem Krieg 25

Dezember 1945
80 Jahre Gründung des Zentraldepots
für Auto Union Ersatzteile in Ingolstadt 26

Februar 1935
90 Jahre Vorstellung Baureihe Horch 850 27

Februar 1935
90 Jahre Roadstermodelle 1935 28

Inhaltsverzeichnis
Motorsport

2000
25 Jahre Erster Audi-Sieg in Le Mans 30

1990
35 Jahre Erster DTM-Sieg auf Audi V8..... 31

1955
70 Jahre DKW-Motorrad-Rennerfolge 1955 32

1955
70 Jahre NSU-Motorrad-Rennerfolge 1955 33

Februar 1935
90 Jahre Rekordfahrt Lucca 34

1930, 1935, 1950
95 / 90 / 75 Jahre DKW-Motorrad-Rennerfolge..... 36

Juni 1930
95 Jahre NSU-Motorrad-Rennerfolge 1930 37

25
Jahre

Markteinführung Audi allroad quattro

Im Januar 1998 stand die Studie des „Crossover Modells“ Audi allroad quattro auf der Detroit Motor Show, nachdem das Produktmarketing eine Marktnische im Bereich des Sports Utility Vehicle (SUV) erkannt hatte.

Ziel bei der Entwicklung des allroad quattro war nicht etwa die Schaffung eines hochgeländegängigen Spezialfahrzeugs, sondern vielmehr die Verknüpfung eines schnellen, komfortablen Personenwagens mit guter Geländefähigkeit. Äußerlich ähnelt der Wagen dem Audi A6 Avant quattro der Baureihe C5. Unter dem beinahe unveränderten Blechkleid findet sich eine höhenverstellbare Luftfederung, eine optionale Getriebeuntersetzung sowie ein massiver Aluminium-Unterfahrschutz. Ausgestellte Radhäuser mit farblich kontrastierenden Kotflügelverbreiterungen decken die eigens für dieses Fahrzeug entworfenen großen Räder ab. Neben den Radlaufverbreiterungen schützen Stoßfänger aus robustem, unlackiertem Kunststoff die Karosserie.

Neben Sechszylinder-TDI und Sechszylinder-Turbo-Benziner rundete ein 4,2-Liter-V8 die Baureihe nach oben ab. Zwischen Mai 2000 und 2005 wurden 88.174 Audi A6 allroad quattro der ersten Generation verkauft.





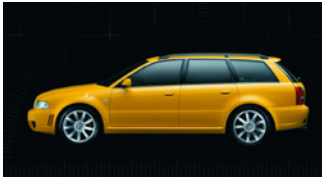


25
Jahre

Verkaufsstart Audi RS 4 B5

Im Mai 2000 kündigte Audi mit dem Audi RS 4 das erste eigenständig entwickelte Fahrzeug der quattro GmbH an. Ein von Cosworth modifizierter V6-Biturbo-Fünfventiler mit 280 kW/380 PS Leistung befeuerte das ausschließlich als Avant angebotene neue Top-Modell der A4-Baureihe. 18″-Bereifung, ein gegenüber dem S4 tiefergelegtes Fahrwerk, ausgestellte Radhäuser und geänderte Front- und Seitenschürzen hoben den Nachfolger des legendären Avant RS2 von seinen schwächeren Brüdern ab.







Der RS 4-Verkauf startete im Juni 2000 zum Grundpreis von 129.000 DM. Die Fertigung erfolgte im Werk Neckarsulm, wohin die in Ingolstadt teilmontierten Fahrzeuge zur Komplettierung geliefert wurden. In der Manufaktur der quattro GmbH baute dann ein kleines Team täglich etwa 32 Audi RS 4 zusammen.

Im Frühjahr 2001 nahm die quattro GmbH ein auf den RS 4 zugeschnittenes Sportpaket ins Programm auf, mit dem für 7.740 DM Aufpreis das Potenzial des Fahrzeugs ausgeschöpft werden konnte. Rennschalensitze, eine nochmalige Fahrwerksabsenkung um 10 Millimeter, dickere Stabilisatoren an der Hinterachse, gelochte Bremsscheiben im Verein mit potenten Sportbremsbelägen sowie eine Sport-Abgasanlage sorgten dafür, dass der RS 4 auch auf der Rennstrecke ein gutes Bild abgab.

In eineinhalb Produktionsjahren wurden 6.046 Audi RS 4 gebaut, die sehr schnell Kultstatus erlangten und inzwischen zum gesuchten Sammlerstück avanciert sind.

25
Jahre

Markteinführung Audi A2

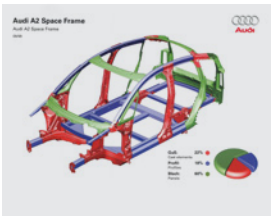
Unter der Bezeichnung „W 10“ liefen im Audi Design seit 1994 Arbeiten an einem visionären Kleinwagenprojekt, dessen Lastenheft als oberste Priorität Gewichtssenkung durch konsequenten Leichtbau vorsah.

Das Ergebnis dieser Arbeiten stand im Herbst 1997 als Showcar auf der IAA in Frankfurt und trug, neben der vorläufigen Modellbezeichnung Al2, den seiner Farbgebung geschuldeten Beinamen „Light Green“. Im darauffolgenden Monat war „Light Blue“ auf der Tokyo Motor Show zu sehen, eine dreitürige Variation des Themas mit Rolldach und variabler Ladefläche. Im September 1999 wurde, wiederum in Frankfurt, die Serienversion als Audi A2 vorgestellt.

Zur Markteinführung am 30. Juni 2000 standen ein Benziner und ein TDI mit jeweils 75 PS Leistung bereit. Ihnen folgte im März 2001 das erste viertürige Dreiliter-Auto in Gestalt des aerodynamisch und technisch stark optimierten Audi A2 1.2 TDI. Zur Erweiterung der anfangs geringen Motorenauswahl gab es ab Mai 2002 einen brandneuen 1,6-Liter-Direkteinspritzer-

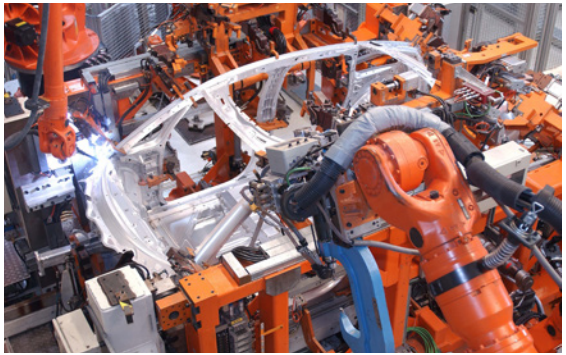






Benziner, dessen 110 PS in dem Leichtgewicht knapp über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglichten.

Eine leistungsstärkere, neukonstruierte Ausgabe des 1,4-Liter-TDI mit 90 PS und beeindruckenden Fahrleistungen stand ab November 2003 als Abrundung des Motorenangebots zur Verfügung.
Bereits im März 2003 hatte Audi das Sondermodell „colour.storm“ eingeführt, das mit Lifestylefarben, einem darauf abgestimmten zweifarbigen Innenraumdesign bis zum Produktionsende im Juli 2005 im Programm bleiben sollte. In fünf Jahren verließen 176.377 Audi A2 die eigens für dessen Produktion errichtete Halle A14 im Werk Neckarsulm.





25
Jahre

Audi museum mobile 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 Ideen 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.







35
Jahre

Vorstellung Audi duo

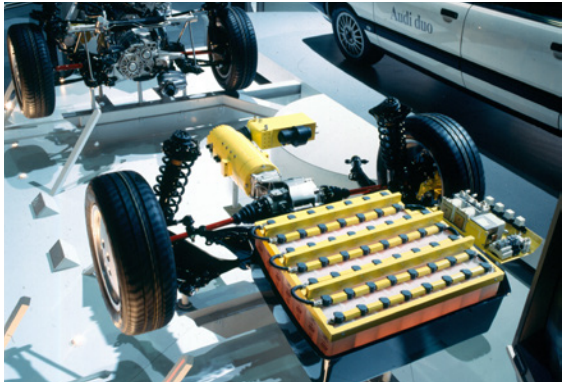
Auf Basis des Audi 100 Avant (C3) entwickelte Audi im Herbst 1989 in Zusammenarbeit mit der in Kulmbach ansässigen Pöhlmann KG die erste Generation des Audi duo, die im März 1990 auf dem Genfer Automobilsalon erstmals zu sehen war.

Ein Audi 100 Avant quattro mit Fünfzylinder-Einspritzmotor und 100 kW / 136 PS Leistung wurde an der Hinterachse mit einem 12,6 PS starken Gleichstrom-Elektromotor versehen, und demonstrierte so die Machbarkeit von Hybridfahrzeugen, die sich auf kurzen Fahrstrecken abgasfrei fortbewegen können.

Der Elektroantrieb deckte seinen Energiebedarf aus einem 181 kg schweren 64,8 Volt Nickel-Cadmium-Akkusatz mit 8,4 kWh Kapazität, der sich über haushaltsübliche 220 Volt innerhalb von zehn Stunden wieder vollständig aufladen ließ.







35
Jahre

Erster Auftritt Audi Coupé S2

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-Fünfzylindermotor angetrieben, der aus 2.226 ccm Hubraum 220 PS bei 5.900 U/min leistete und das strömungsgünstige Coupé auf eine Spitzengeschwindigkeit von 248 km/h brachte.

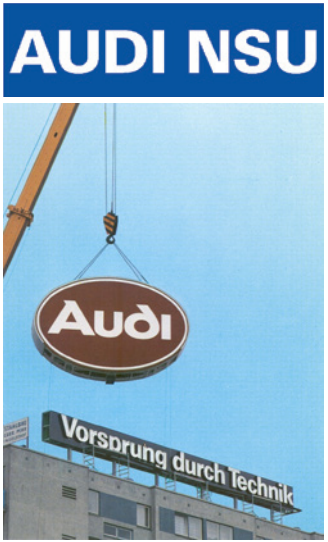




Eine umfassende technische Modellpflege steigerte 1992 die Motorleistung auf 230 PS bei 5.900 U/min. Ein neu entwickeltes Sechsganggetriebe leitete die Kraft an die Räder, und Kraft war reichlich vorhanden, denn die „Overboost“ genannte Ladedruckanhebung ließ das maximale Drehmoment kurzfristig auf 350 Nm bei 1.950 U/min steigen. Im Dezember 1995 endete die Produktion nach 7.370 gebauten Exemplaren beider Versionen.

40
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, gab es Überlegungen, 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. Letztlich 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 Verlegung des Unternehmenssitzes von Neckarsulm nach Ingolstadt.



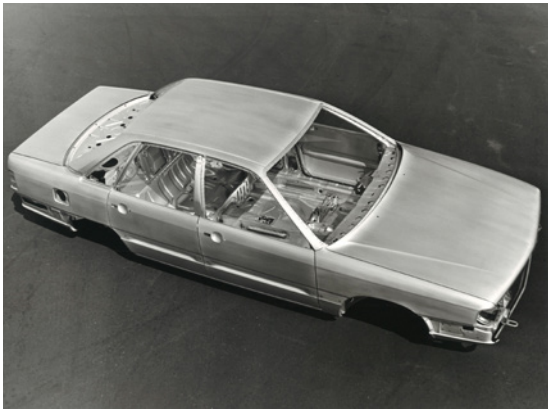
40
Jahre

Audi führt die vollverzinkte Karosserie im Großserien-Automobilbau ein

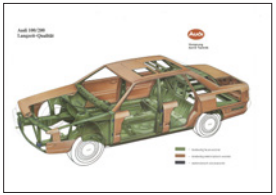
Die Fähigkeit zur Entwicklung und Realisation neuer Ideen war seit jeher ein besonderes Merkmal von Audi – zum Ausdruck gebracht durch den Werbeslogan „Vorsprung durch Technik“.

Ein weiterer Beweis dieser Maxime war die Einführung vollverzinkter Karosserien, mit denen die Audi 100/200 Modelle zur Modellpflege im Herbst 1985 erstmals ausgestattet waren. Verwendet wurden beidseitig feuerverzinkte oder elektrolytisch verzinkte Tiefziehbleche. Damit hatte Audi eine äußerst wirksame Korrosionsschutzmaßnahme mit einem Höchstmaß an Langzeitqualität in die Serie eingeführt.

Zur Umsetzung dieser technischen Innovation waren sowohl neue Methoden in der Schweiß- als auch in der Lackiertechnik notwendig. Mit der Vorstellung der dritten Generation des Audi 80 (interne Bezeichnung B3) im Herbst 1986 wurde dann auch diese Modellreihe mit vollverzinkter Karosserie angeboten.







45
Jahre

Audi 200 5T – erster Turbo-Benzinmotor bei Audi

Im September 1979 stand der Audi 200 5T als erster Schritt der Marke Audi in die automobile Oberklasse auf der Frankfurter IAA. Die Entwicklungsarbeiten an dessen aufgeladenem Fünfzylinder hatten bereits im Januar 1977 in der Technischen Entwicklung in Ingolstadt auf der Grundlage des im Herbst 1976 eingeführten 2,2-Liter-Fünfzylinder-Saugmotors begonnen, nachdem zuvor auch der Einsatz einer neuen Generation von Kreiskolbenmotoren zur Diskussion gestanden hatte.





Ziel der Ingenieure war Leistungssteigerung auf 125 kW / 170 PS ohne Veränderung der Vorderachslast und der Einbauverhältnisse. Die Verdichtung des Grundmotors sank von 9,3:1 auf 7,0:1 die Kolbenbolzen wurden um einen Millimeter im Durchmesser verstärkt, natriumgekühlte Auslassventile ergänzten die Modifikationen am Grundmotor. Ein Abgaskrümmer aus Nickel-Eisen-Legierung führte das Abgasvolumen in drei Kanälen dem ölgekühlten Turbolader zu, der die angesaugte Luftmenge auf maximal 0,82 bar verdichtete. Da sich aus Platzgründen ein Ladeluftkühler nicht im Motorraum unterbringen ließ ging diese weitere Optimierung erst beim Audi quattro 1980 in Serie.

Bis zum Produktionsende wurden zwischen Februar 1980 und August 1982 vom Audi 200 5T 20.576 Exemplare mit dem 170-PS-Triebwerk hergestellt. Von der US-Version Audi 5000 S turbo entstanden zwischen August 1980 und August 1982 weitere 18.180 Fahrzeuge, deren auf 133 PS gedrosseltes, abgasentgiftetes Antriebsaggregat ausschließlich mit Automatikgetriebe erhältlich war.

50
Jahre

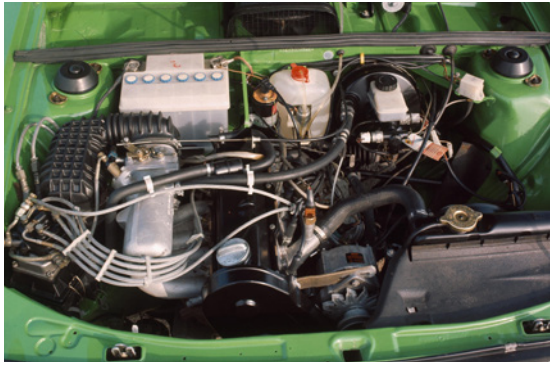
Audi 80 GTE

Der unter Ludwig Kraus entwickelte Audi 80 erschien 1972 und avancierte schnell zum Bestseller der unteren Mittelklasse.

Im Oktober 1975 wurde das sportliche Spitzenmodell Audi 80 GTE vorgestellt. Sein Einspritzmotor leistete bei moderatem Verbrauch 81 kW / 110 PS und sorgte für ungeahnten Fahrspaß. Der GTE war ausschließlich in cadizoranger und signalgrüner Lackierung erhältlich und damit schon auf große Entfernung von seinen Geschwistern zu unterscheiden. Optional war das sogenannte „Rallyepaket“ mit mattschwarz lackierter Motorhaube, Unterfahrschutz, härterer Fahrwerksabstimmung, innenbelüfteten Bremsscheiben, Leichtmetallfelgen, Sport-Schalensitzen sowie einer zusätzlichen Öldruckanzeige in der Mittelkonsole erhältlich.







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

50
Jahre

Beginn der Porsche 924 Fertigung in Neckarsulm

Ende 1975 begann im Audi-Werk Neckarsulm im Auftrag der Volkswagenwerk AG die Fertigung des Porsche 924 als Lohnauftrag der Porsche AG.

Bei diesem Modell handelte es sich eigentlich um einen bei Porsche im Auftrag von Volkswagen entwickelten Sportwagen, der zunächst als Audi auf den Markt kommen sollte. Letztlich übernahm dann aber Porsche die Herstellungsrechte und ließ den Sportwagen bei Audi in Neckarsulm produzieren.

Vorgesehen war ein ursprünglicher Fertigungszeitraum von fünf Jahren. Am Ende waren es dann 15 Jahre, als 1991 die Fertigung der Porsche Baureihe 924/944 eingestellt wurde.







55
Jahre

Markteinführung Audi 100 Coupé S

Die mit deutlichen Anleihen an den damaligen italienischen Designstil in Ingolstadt entworfene Coupé-Ausführung des Audi 100 erlebte am 31. Oktober 1970 ihre Markteinführung, bereits im Jahr zuvor, im September 1969 war sie auf der Frankfurter Automobilausstellung vorgestellt worden.

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 Liebhaberstatus erlangte.


Aktuelle Umschau

Nr. 8/1969

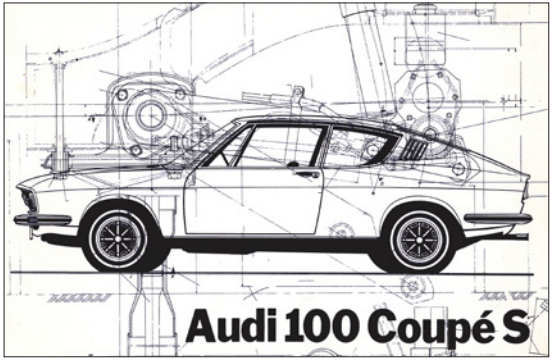
Interne Nachrichten für unsere Geschäftsfreunde

DAS COUPÉ ist ein KNÜLLER

Elegant, geräumig und schnell sind die Audi-Coupés, die ihm in der Presse verliehen werden

Ein wahr gewordener Traum





60
Jahre

Wiedereinführung des Markennamens Audi

Die Auto Union GmbH in Ingolstadt war mit ihren DKW Zweitakt-Automobilen Mitte der 1960er 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 für die kränkelnde Tochtergesellschaft aus einem eingestellten Bundeswehrprojekt ein Vierzylinder-Viertaktmotor entwickelt.

Noch vor Abschluss der Entwicklungsarbeiten veräußerte Daimler-Benz die Auto Union GmbH an die Volkswagenwerk AG. Unter VW-Regie wurden die







Arbeiten fortgeführt. In die modifizierte Karosserie des letzten DKW-Modells, dem F 102, hatte Cheftechniker Dr. Ludwig Kraus das mit 11,2 : 1 ungewöhnlich hoch verdichtete, als Mitteldruckmotor bezeichnete 72 PS starke Viertakt-Aggregat eingebaut.

Dem neuen Modell, eine Mischung aus DKW F 102 und Viertaktmotor, gab man den Namen „Audi“. Vorgestellt wurde der Auto Union Audi auf der IAA in Frankfurt im September 1965, die Produktion war bereits am 13. August 1965 angelaufen.

55 Jahre zuvor, im Mai 1910, war mit dem Typ A 10/22 PS das erste von Hermann Lange und August Horch konstruierte Audi-Automobil ausgeliefert worden. Im Zug der kriegsbedingten Produktionseinstellung verließ der letzte Audi 920 im April 1940 das Montageband im Horch-Werk Zwickau, wo zu Zeiten der Auto Union AG alle Audi-Fahrzeuge gebaut wurden. Erst ein Vierteljahrhundert später sollte es wieder einen Audi geben.





60
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-Pressechef Artur Westrup gekommen. Kennzeichen der 55 PS leistenden ersten Ausführung des NSU TT waren Scheibenbremsen an der Vorderachse, Doppelvergaser, Drehzahlmesser, Doppelscheinwerfer sowie ein Lenkrad mit zwei gelochten Aluminiumspeichen.

1967 kam ein verbesserter NSU TT auf den Markt. Die Rundinstrumente im Armaturenbrett waren nun auf einer Aluminiumplatte zusammengefasst und sein 1.200-ccm-Motor mit 65 PS Motorleistung machte ihn serienmäßig zu einem der Schnellsten seiner Klasse.

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.





70 Jahre

Großer DKW 3=6

Im September 1955 stellte die Auto Union GmbH auf der IAA in Frankfurt ihr Erfolgsmodell DKW 3=6 Sonderklasse mit einer um 10 cm verbreiterten Karosserie vor. Zur Unterscheidung vom schmäleren Vorgängermodell wählte man die Bezeichnung „Großer DKW 3=6“.

Die Zahlengleichung „3=6“, ein werbewirksamer Hinweis auf die mit einem Sechszylinder-Viertaktmotor vergleichbare Leistungscharakteristik des Dreizylinder-Zweitaktmotors, hatte man beibehalten.



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 vollversenkbaren Seitenscheiben, einer viertürigen Limousine, einem zwei- bzw. viersitzigen Cabriolet und einer ab Modelljahr 1957 erhältlichen Kombiausführung „Universal“. Die offenen Versionen des „Großen 3=6“ mit Karmann-Karosserie blieben allerdings nur ein Jahr im Programm.





70
Jahre

DKW-Kunststoffkarosserien

In den 1950er Jahren nahm die Auto Union die bereits vor dem Krieg begonnene Arbeit an der Entwicklung einer Kunststoffkarosserie wieder auf.

„Motor“ hinter diesem Projekt war Technikvorstand Robert Eberan-Eberhorst, der mit einem neuen, kleinen und günstigen DKW das Modellangebot nach unten abrunden wollte. Zunächst als Dreisitzer konzipiert (StM II) wurde parallel unter der Bezeichnung StM III auch ein Viersitzer entwickelt.

Als Ende 1955 elf DKW-Geländewagen zur Erprobung an die im Aufbau befindliche Bundeswehr geliefert werden sollten, entschied sich die Auto Union dafür, diese Fahrzeuge sowie einige weitere Dauerläufer für die Werkserprobung mit Aufbauten aus Glasfaserverstärktem Kunststoff auszurüsten. Die Aufbauten wurden im Werk Ingolstadt mit Hilfe von Monolith-Pressformen hergestellt: Bei der im Herbst 1956 angelaufenen Serienfertigung des späteren DKW MUNGA hatte man sich jedoch für die Verwendung eines Stahlblech-





Aufbaus entschieden, der sich zu geringfügig niedrigeren Kosten produzieren ließ.

Neben den technischen Unwägbarkeiten einer Großserienproduktion, für die es seinerzeit keine vergleichbaren Referenzen gab, führte der Weggang der beiden treibenden Kräfte Eberan-Eberhorst und Kurt Schwenk im September 1956 zur Einstellung aller Arbeiten an DKW-Kunststoffautos. Dagegen wurde die Grundlagenforschung an Kunststoff-Karosseriebauteilen im Werk Düsseldorf bis zu dessen Verkauf an die Daimler-Benz AG im Jahr 1962 fortgeführt.







75
Jahre

Erster DKW-Personenwagen nach dem Krieg

Nach Gründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt im September 1949 und der Produktionsaufnahme der DKW-Motorräder und Schnelllaster im gleichen Jahr begann im August 1950 die Fertigung des ersten Nachkriegs-Personenwagens der Auto Union.

Es handelte sich dabei 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 es für die Personenwagenfertigung in Ingolstadt keine ausreichenden Produktionsstätten gab, hatte die Auto Union ein ehemaliges Werk der Rheinmetall-Borsig AG in Düsseldorf übernommen und darin eine Personenwagenproduktion eingerichtet. Sie sollte dort bis Mitte 1962 Bestand haben und wurde dann in das neu erbaute Junior-Werk in Ingolstadt verlagert. Die Werksanlagen in Düsseldorf erwarb die Daimler-Benz AG.





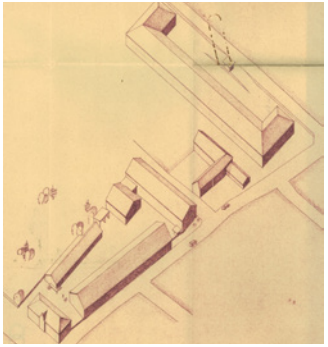




80
Jahre

Gründung des Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile in Ingolstadt





Am 7. Mai 1945, einen Tag vor der bedingungslosen Kapitulation und damit der Beendigung des Zweiten Weltkrieges, floh der Vorstand der Auto Union AG von Chemnitz in die amerikanische Besatzungszone.

Nur wenige Wochen später wurden in der Münchener Auto Union Filiale erste Vorgespräche bezüglich der Gründung eines Auto Union Ersatzteildepots in den westlichen Besatzungszonen geführt. Allein etwa 60.000 DKW-Wagen aus den 1930er Jahren hatten den Krieg überlebt und mussten nun dringend mit Ersatzteilen versorgt werden. 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 eines ehemaligen Heeresproviantamts hatte anmieten können.



In zunächst bescheidenem Rahmen begannen Nachfertigung und Instandsetzung von Ersatzteilen. Diese Keimzelle ermöglichte den Wiederaufbau der Auto Union nach dem Krieg und legte den Grundstein für die Entwicklung der Stadt Ingolstadt von der Garnisonsstadt hin zu einer modernen Industriestadt.

90
Jahre

Vorstellung Baureihe Horch 850

Auf der Berliner Automobilausstellung im Februar 1935 stellten die zur Auto Union AG gehörenden Horch Werke die im Rahmen des gestrafften Typenprogramms neu entstandene Baureihe 850 mit Fünfliter-Reihenachtzylindermotor vor.

Der samtweich laufende, zehnfach gelagerte Achtzylinder mit obenliegender Nockenwelle leistete aus 4.944 ccm Hubraum zunächst 100 PS bei 3.400 U/min, kam später mit „schärferen“ Steuerzeiten bei gleicher Drehzahl auf 120 PS. Alle neuen „großen“ Horch-Modelle, d. h. die Pullman-Limousinen und -Cabriolets Horch 850/851, hatten ein Chassis mit 3.750 mm Radstand und zu dieser Zeit bereits anachronistischen Starrachsen.





Das Sportcabriolet Horch 853 verfügte über einen kürzeren Radstand von 3.500 mm mit vorderer Einzelradaufhängung und einer aufwändigen De-Dion-Hinterachse. Im Rahmen der Fahrerprobung auf meist schlechten Straßen war jedoch nicht aufgefallen, dass diese Fahrwerkskonstruktion zu Eigenresonanz im Chassis, schüttelndem Vorderwagen und zitternder Karosserie neigte, sofern ungünstige Faktoren zusammentrafen. Abhilfe schuf, neben Feinwuchten der im Betrieb rotierenden Fahrwerksteile, schlussendlich nur die Verstärkung des Rahmens sowie Verschweißen der Karosserie-Stirnwand mit dem Fahrgestell.

Die 243mal gebauten Pullman-Modelle hielten sich bis 1937 im Programm und fanden dann im neu entwickelten Horch 951 mit Einzelradaufhängung einen Nachfolger. Das Sportcabriolet wurde, ab 1938 mit einigen Änderungen und auf 120 PS leistungsgesteigertem Motor, bis ins erste Kriegsjahr für Exportzwecke weiter hergestellt. Zwischen 1935 und 1940 wurden davon 1.023 Exemplare ausgeliefert.

90
Jahre

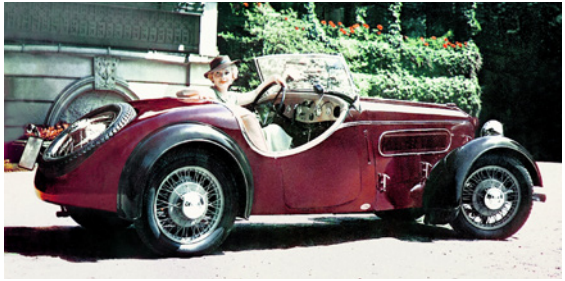
Roadstermodelle 1935

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 worden war und nunmehr 50 PS leistete. Nur zwei Audi Front Roadster wurden gebaut, von denen einer nach Gütersloh verkauft wurde, wie sich alten Unterlagen entnehmen lässt.

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.

Die ebenfalls im Horch-Konstruktionsbüro entworfene Karosserie wurde bei der Firma Hornig im sächsischen Meerane gebaut. Zwischen 1935 und 1938 entstanden in Kleinserie 407 Exemplare des sportlichen Fronttrieblers.





Horch 855
Im Filmtheater „Capitol“ neben dem Ausstellungsgelände am Berliner Kaiserdamm feierte das optisch sportlichste Horch-Modell seine Premiere. Unter der atemberaubend langen Motorhaube des Typ 855 verbarg sich ein Fünfliter-Reihenachtzylindermotor mit 120 PS Leistung. Der hochelegante, nur sieben Mal gebaute Zweisitzer mit Gläser-Karosserie blieb unter den Horch-Modellen eine bis heute begehrte Rarität.

Wanderer W 25 K Roadster
Der Wanderer W 25 K Roadster war bis zur Automobilausstellung nicht fertig geworden. Um das Roadsterquartett dennoch zu vervollständigen, zeigte die Auto Union dessen Prototyp, allerdings in der Filiale Stettin.

Den ursprünglich aus dem Wanderer W 17 bzw. W 22 stammenden Zweiliter-Sechszylindermotor hatte Ferdinand Porsche im Auftrag von Wanderer entwickelt. In der zivilen Serienausführung leistete er 40 PS. Im Roadster brachte er es mit Kompressoraufladung, Spezialzylinderkopf und Sportauspuff auf 85 PS und damit mehr als die doppelte Leistung. Zwischen 1936 und 1938 wurden bei Wanderer 259 W 25 K als Cabriolet und Roadster gebaut.





Motorsport

25

Jahre

Erster Audi-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

35

Jahre

Erster DTM-Sieg auf Audi V8

Im Jahr 1990 beteiligte sich Audi 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

70

Jahre

DKW-Motorrad-Rennerfolge 1955

Für die Saison 1955 hatte DKW die 350er Rennmaschine tiefgreifend modifiziert und damit 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 Deutsche 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.





Motorsport

70

Jahre

NSU-Motorrad-Rennerfolge 1955

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.

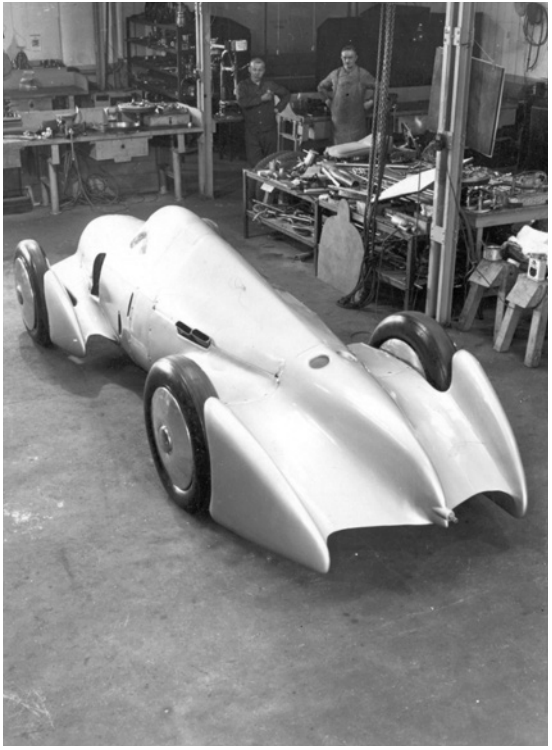


Motorsport

90 Jahre

Rekordfahrt Lucca

Nach Rekordfahrten auf der Avus am 20. Oktober 1934 begann in der Rennabteilung der Auto Union die Entwicklung des später so genannten „Lucca-Wagens“. Für die aerodynamischen Feinarbeiten hatte die Auto Union den Windkanal der Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof nutzen können. Am 17. Dezember 1934 wurde der Wagen auf der Avus vorgestellt und Rennleiter Willy Walb unternahm erste Testfahrten mit der „Rennlimousine“, so der von der Fachpresse verwendete Name für den Rekordwagen.

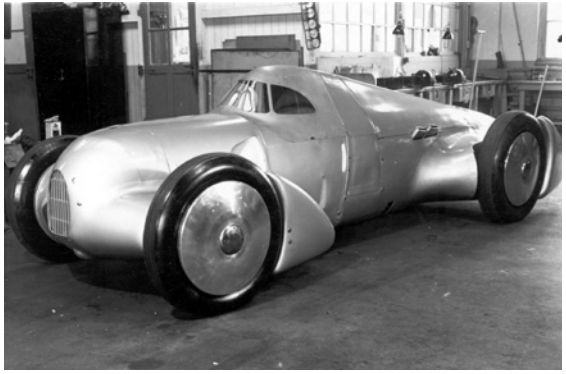


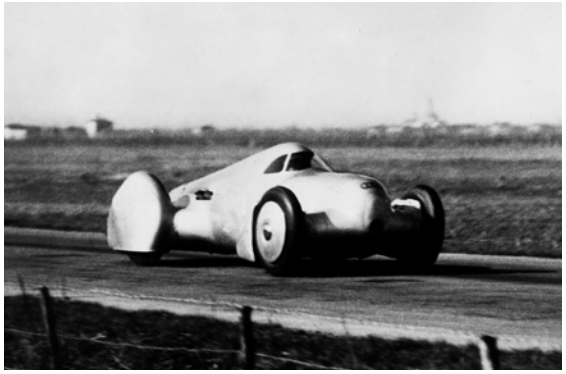
Angetrieben wurde der Lucca-Wagen von einem 4.951 ccm großen Sechzehnzylinder-Mittelmotor, der 343 PS bei 4.700 U/min leistete. Das Fünfganggetriebe lag, wie beim Grand-Prix-Wagen, hinter der durch eine Querblattfeder gefederten und geführten Pendelachse. Bei einem Startgewicht von knapp über einer Tonne, Fahrer mit eingerechnet, kam der Bolide auf eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Ursprünglich sollten die Rekordversuche mit dem neuen Fahrzeug bei Gyon in Ungarn stattfinden. Die Arrangements mit dem Königlich Ungarischen Automobilclub waren bereits getroffen. Aufgrund schlechten Wetters

verließ der Tross der Auto Union nach zwei Testfahrten am 6. Februar Ungarn wieder, um die Versuche weiter südlich in der Nähe von Mailand aufzunehmen. Auch die Autostrada Bergamo-Brescia kam für Rekordversuche nicht in Betracht und die Auto Union Rennleitung entschied sich daher, nochmals 300 km südlicher auf ein Teilstück der Autostrada Florenz-Viareggio in der Nähe von Lucca auszuweichen. Auf einem fünf Kilometer langen Teilstück zwischen Pescia und Altopascio sollten die Rekorde über 1 km und 1 Meile mit fliegendem Start fallen.

Am 14. Februar erfolgten Testfahrten, am 15. Februar 1935 war der von Hans Stuck pilotierte Rennwagen mit 326,975 km/h „schnellster Straßenrennwagen der Welt“. Eine nahezu exakte Kopie des Rekordwagens stand zu diesem Zeitpunkt auf der Automobilausstellung in Berlin, warb allerdings nur für die 1934 bei der Vorstellung des Typ A mit diesem erzielten Geschwindigkeitsrekord.





Motorsport

95

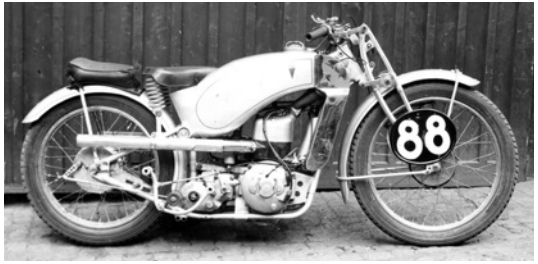
90 75

Jahre

DKW-Motorrad-Rennerfolge 1930, 1935, 1950

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. Europameister der 175ccm-Klasse wurde der Belgier Yvan Goor auf seiner DKW ARe 175.

1935 stellte DKW den „Production Racer“ DKW SS 250 vor. 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-Lade-pumpen-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 Siege aufweisen. Zu Meisterehren waren die „Renn-Oldtimer“ jedoch nicht mehr gekommen.

Motorsport

95

Jahre

NSU-Motorrad-Rennerfolge 1930

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!







Audi Tradition
www.audi.de/tradition

Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt