

Audi Tradition

Jubiläumstermine 2021





Inhaltsverzeichnis Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

| | | | |
|---|----|---|----|
| September 1996 25 Jahre Audi A3 | 4 | März 1966 55 Jahre Letzter DKW Personenwagen | 13 |
| März 1991 30 Jahre Audi Cabriolet | 5 | April 1956 65 Jahre DKW Elektro Schnelllaster | 14 |
| Mai 1991 30 Jahre Produktionsende Audi quattro | 6 | Dezember 1956 65 Jahre Produktionsbeginn DKW Munga | 15 |
| August 1991 30 Jahre Audi S4 | 7 | Februar 1951 70 Jahre Vor 70 Jahren starb August Horch | 16 |
| September 1991 30 Jahre Audi 80 (B4) | 8 | Oktober 1931 90 Jahre Horch Zwölfzylinder | 17 |
| September 1991 30 Jahre Studien Audi quattro Spyder und Audi Avus quattro | 9 | Februar 1931 90 Jahre DKW F1 | 18 |
| September 1986 35 Jahre Audi 80 (B3) | 10 | Oktober 1926 95 Jahre Erster Horch Achtzylinder | 19 |
| August 1976 45 Jahre Audi 100 (C2) | 11 | Ende 1916 105 Jahre DKW Dampfkraftwagen | 20 |
| Januar 1971 50 Jahre Vorsprung durch Technik | 12 | 1901 120 Jahre Erstes Horch Automobil | 21 |



Inhaltsverzeichnis

Motorsport

| | |
|---|----|
| 1996 | |
| 25 Jahre "Sieben Länder – sieben Siege" | 22 |
| 1991 | |
| 30 Jahre Audi V8 DTM Titelverteidigung | 23 |
| August 1956 | |
| 65 Jahre NSU Geschwindigkeitsrekorde..... | 24 |
| 1956 | |
| 65 Jahre „Gustl“ Hobl Motorrad-Vize- Weltmeister und Deutscher Meister | 25 |
| Dezember 1956 | |
| 65 Jahre Rekordfahrt DKW 3=6 Monza..... | 26 |
| April 1951 | |
| 70 Jahre NSU Geschwindigkeitsrekorde..... | 27 |
| 1936 | |
| 85 Jahre Siegesserie Auto Union Typ C | 28 |
| 1936 | |
| 85 Jahre DKW Motorraderfolge | 29 |



25
Jahre

Audi A3

Zur IAA 1996 stellte Audi den Audi A3 vor, einen neu entwickelten Kompaktwagen, der die Plattform des erst im Jahr darauf erscheinenden VW Golf IV nutzte. Zunächst war der A3 ausschließlich als dreitürige Schrägheck-Limousine in drei Ausstattungsvarianten mit vier verschiedenen Benzin- und Dieselmotoren erhältlich. Einige Motorvarianten konnten zudem mit Allradantrieb geordert werden.

Ab März 1999, vorgestellt auf dem Genfer Automobilsalon, ergänzte eine fünftürige Variante die Modellreihe. Der leistungsstarke allradgetriebene Audi S3 rundete die Modellpalette nach oben ab.

Unter anderem gewann der gelungene Entwurf das „Goldene Lenkrad“ und die „Autotrophy“. Im Euro-NCAP-Sicherheitstest brillierte der A3 im Mai 1998 mit Höchstpunktzahl für besten Sicherheitsstandard.



30
Jahre

Audi Cabriolet

Auf der Frankfurter IAA 1989 konnten Besucher auf dem Messestand der Audi AG die Studie eines Cabriolets bewundern. Der tornadorote Viersitzer mit weißer Lederausstattung war auf der technischen Basis des ein Jahr zuvor präsentierten Audi Coupé entwickelt worden.

Anderthalb Jahre später, im März 1991, feierte die Serienversion auf dem Genfer Automobilsalon Premiere. Zunächst war das bügelfreie Audi Cabriolet ausschließlich mit dem bewährten 2.3 Liter Fünfzylindermotor erhältlich; zwei verschiedene Sechszylinder-

Benzinmotoren, zwei Vierzylinder-Benziner sowie ein Vierzylinder-TDI ergänzten nach und nach die Motorenpalette oder ersetzen im Verlauf der Bauzeit einzelne Motorvarianten.

Aus Kapazitätsgründen wurde die Fertigung des Audi Cabriolets im Spätjahr 1997 zum Karosseriebau-Profi Karmann in dessen Werk nach Rheine verlagert. Bis zum Produktionsende am 27. Juli 2000 entstanden dort 12.112 Fahrzeuge. Insgesamt wurden vom ersten Audi Cabriolet 71.510 Stück gebaut.



30
Jahre

Produktionsende Audi quattro

Im März 1980 überraschte Audi auf dem Genfer Automobilsalon die Fachwelt mit einem allradgetriebenen Coupé, das unter dem Namen „Audi quattro“ ein neues Kapitel der Automobilgeschichte einläuten sollte.

Die Idee zu diesem Hochleistungsfahrzeug mit permanentem Vierradantrieb war 1977 bei Winter-Testfahrten in Finnland entstanden. Dort hatte der Iltis, ein bei Audi für Volkswagen entwickelter Geländewagen mit

Allradantrieb, durch überraschend gutes Fahrverhalten in Eis und Schnee die Ingenieure überzeugt, diese Entwicklungsrichtung weiter zu verfolgen.

Der Audi quattro erschloss völlig neue Dimensionen der Fahrstabilität. Im Rallyesport unterstreichen dies eindrucksvoll zwei Fahrer- und zwei Markenweltmeisterschaften sowie zwei Deutsche Meistertitel.

Nach zwei vorangegangenen optischen und technischen Produktaufwertungen erhielt das inzwischen allgemein als Ur-quattro bezeichnete Allrad-Coupé im März 1989 einen 220 PS starken Fünfzylinder-Viertventilmotor, geregelten Katalysator und den weiterentwickelten sogenannten „Allradantrieb der zweiten Generation“ mit selbstsperrendem Torsen-Zwischendifferential.

Zwei Jahre später, am **17. Mai 1991**, lief der letzte Audi quattro vom Endmontageband. Bis heute ist er mit einer Produktionsdauer von beinahe elf Jahren das am längsten gebaute Audi-Modell.





30
Jahre

Audi S4

Mit der Markteinführung des Audi S4 stand im **August 1991** ein würdiger Nachfolger des Audi 200 quattro 20V in den Startlöchern. Für zwei Monate war der S4 ausschließlich als viertürige Limousine erhältlich, im September 1991 folgte der Avant.

Der aus Audi quattro, Audi 200 quattro 20V und dem S2 Coupé bekannte Vierventil-Fünfzylinder-Turbomotor hatte im S4 noch einmal 10 PS Leistung zugelegt und stemmte jetzt 230 PS auf die Kurbelwelle – gut

für eine Höchstgeschwindigkeit von 244 km/h und dadurch einen vorderen Platz unter den schnellsten Limousinen der Welt.

Bis zum Facelift und der damit im Sommer 1994 einhergehenden Umbenennung der bisherigen Audi-100-Baureihe in „Audi A 6“ wurden vom Audi S4 in der Fünfzylinder-Version 9286 Limousinen und 4654 Avant hergestellt.





30
Jahre

Audi 80 (B4)

Im **September 1991** kam der Audi 80 der vierten Generation auf den Markt. Was nach einem Facelifting des Vorgängermodells aussah, war in Wirklichkeit ein fast vollständig neues Auto. Radstand und Spur waren gewachsen, die Hinterachse durch eine völlig neue Ausführung ersetzt worden. Diese Änderungen erlaubten nicht nur eine Durchlademöglichkeit im Kofferraum der Limousine sondern vereinfachten auch die Entwicklung einer Kombiversion.

Sie kam im August des Jahres 1992 als Audi 80 Avant auf den Markt. Die Produktion der B4-Limousine endete im Sommer 1994; der Audi 80 Avant wurde bis August 1995 weiter gebaut. Trotz der Absatzkrise der Jahre 1993 und 1994 erreichte die B4-Baureihe in vier Produktionsjahren die respektable Stückzahl von über einer dreiviertel Million gebauter Fahrzeuge.



30
Jahre

Studien Audi quattro Spyder und Audi Avus quattro

Der Audi quattro Spyder war die Sensation der IAA in Frankfurt 1991. Den konsequenten Entwurf eines Audi Sportwagens befeuerte ein quer in der Fahrzeugmitte eingebauter 2.8 Liter großer V6-Motor.

Rohrrahmen und Aluminiumkarosserie hielten das Leergewicht, trotz gewichtigen Allrad-Antriebsstrangs, bei lediglich 1100 Kilogramm. Trotz des regen Publikumsinteresses blieb es bei dem Ausstellungsfahrzeug und einem weiteren Technikträger. Beide Fahrzeuge gehören heute zum Sammlungsbestand der Historischen Fahrzeugsammlung von Audi Tradition.

Im Oktober 1991 zeigte Audi auf der Automobilausstellung in Tokio eine weitere Sportwagenstudie, den Avus quattro. Dessen hochglanzpolierte Karosserie belegte anschaulich, wie konsequent Audi das Thema Leichtbau und Aluminiumkarosserie verfolgte. Das Design orientierte sich stark an den legendären Auto Union Stromlinienwagen, die 1937 auf der Berliner Avus ihr Renndebüt gegeben hatten. Für den Antrieb des Mittelmotorboliden war ein W-12-Zylinder-Motor mit drei Zylinderbänken konzipiert worden, der über 500 PS leisten sollte.





35
Jahre

Audi 80 (B3)

Zur IAA 1986 erschien die dritte Generation des Erfolgsmodells Audi 80, der „B3“ mit vollverzinkter Karosserie und einem Luftwiderstandsbeiwert von $c_w 0,29$. In dieser Disziplin unterbot er sogar den bisherigen c_w -Weltmeister Audi 100 C3. Im Rahmen der Produktionsvorbereitung waren im Werk Ingolstadt umfangreiche Änderungen vorgenommen worden. So entstand unter anderem die komplett neue Lackiererei am Nordrand des Werksgeländes.

Die stärkste lieferbare Motorvariante stellte ein 137 PS starker Vierzylinder-Sechzehnventiler dar; am anderen Ende der Leistungsskala rangierten die von Anfang an erhältlichen Saug- und Turbodieselmotoren. Fünfzylinderaggregate waren nur noch im höher positionierten und besser ausgestatteten Schwestermodell Audi 90 erhältlich.

Den Audi 80 gab es ab Verkaufsstart auch als quattro Modell. Der Typ 89, so die interne Bezeichnung, blieb fünf Jahre in Produktion und verkaufte sich in dieser Zeit in 1.287.799 Exemplaren.





45
Jahre

Audi 100 (C2)

Im **August 1976** wurde der Audi 100 der zweiten Generation, ein Paradebeispiel für die kantige Designschule dieser Zeit, in Luxemburg der Öffentlichkeit vorgestellt. Das neue Modell war als zwei- und viertürige Limousine, ab 1977 auch als fünftürige Schrägheckvariante unter der Bezeichnung Avant erhältlich.

1977 bildete der Audi 100 GL 5E das Spitzenmodell der Baureihe. Sein Fünfzylinder-Einspritzmotor war eine Novität und betörte mit achtzylinderähnlichem Klang. 136 PS aus 2,2 Liter Hubraum ermöglichten der Limousine eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.



50
Jahre

Vorsprung durch Technik

Im August 1969 war aus dem Zusammenschluss der Auto Union GmbH, Ingolstadt und der NSU Motorenwerke AG, Neckarsulm die Audi NSU Auto Union AG entstanden. Die Modellpalette des neuen Unternehmens war durch eine große technische Vielfalt geprägt, beispielsweise durch Hub- und Kreiskolbenmotoren, Luft- und Wasserkühlung, Front- und Heckantrieb. Hans Bauer, Mitarbeiter der Audi NSU Werbeabteilung, dachte 1971 darüber nach, wie man diese Vielfalt als Wettbewerbsvorteil kommunizieren könnte.



Das Ergebnis war so einfach wie genial: Vorsprung durch Technik! Der inzwischen weltweit bekannte Audi Werbeslogan erschien erstmals in einer doppelseitigen Audi NSU Werbeanzeige im **Januar 1971**. Anfang der siebziger Jahre wurde er häufig in Verbindung mit dem damaligen Spitzenmodell des Unternehmens, dem in Neckarsulm gebauten Ro 80 verwendet. Zunächst erfolgte die Anwendung nicht immer konsequent. So existierten auch Abwandlungen wie z. B. „Audi – Ein schönes Stück Technik“. Ab 1982 erschien „Vorsprung durch Technik“ konsequent in Verbindung mit dem Audi Oval. 1984 prangte der Slogan dann, als seinerzeit größte Leuchtreklame Europas, auf einem Hochhaus in direkter Nachbarschaft zur Autobahnausfahrt Ingolstadt-Nord.

Auch in der internationalen Werbung, beispielsweise in Großbritannien oder den Vereinigten Staaten von Amerika, wurde die Werbeaussage oftmals in deutscher Sprache verwendet. Eine Werbebotschaft, die in ihrer vierzigjährigen Verwendung ähnlich erfolgreich geworden ist, wie das berühmte „Und läuft, und läuft, und läuft...“ der Konzernmutter Volkswagen.

55
Jahre

Letzter DKW Personenwagen

Der Nachfolger des Auto Union 1000 war auf der IAA 1963 vorgestellt worden und kam im März 1964 auf den Markt: Der DKW F 102, beworben als „Formel des Fortschritts“, war ein konzeptionell modernes Auto, das sich durch die selbsttragende Karosseriekonstruktion auszeichnete, mit der die Auto Union die bis dahin dogmatisch verfolgte getrennte Bauweise von Fahrgestell und Karosserie aufgab.

Nach wie vor war der „Große DKW“ aber mit einem Zweitaktmotor ausgerüstet. Dieser 1200 ccm große, 60 PS leistende Dreizylinder sollte der letzte Zweitakt-

Personenwagen in der Firmengeschichte sein; denn nachdem die Volkswagenwerk AG im Dezember 1964 die Auto Union GmbH übernommen hatte, war das Produktionsende aller DKW Zweitakter beschlossene Sache. Unter VW-Regie erschien im Herbst 1965 der Viertakt-Audi im geringfügig modernisierten Kleid des DKW F 102.

Am **11. März 1966** lief der letzte DKW F 102 vom Band. In zwei Jahren wurden 46.337 zweitürige Limousinen und 6.699 Viertürer gebaut.



65
Jahre

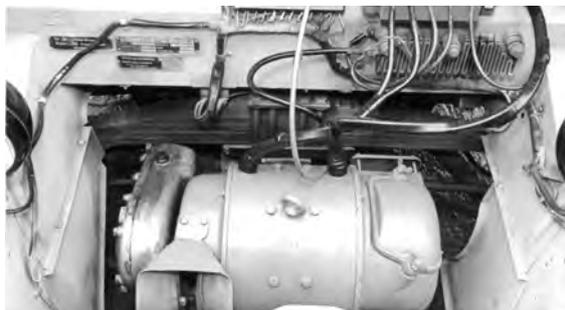
DKW Elektro Schnelllaster

Der Elektroantrieb für Straßenfahrzeuge hatte schon um 1900 den Geist der Automobilpioniere beschäftigt. Indes, fehlende Leistung und Reichweite der Elektromobile ließen sie nie zu einem ernsthaften Konkurrenten der benzinbetriebenen Automobile werden. Erfolgversprechender erwiesen sich spezielle Einsatzbereiche, in denen die Nachteile des Elektroantriebs nicht so sehr zum Tragen kamen. Dazu zählten insbesondere der Kommunalverkehr oder der Kurzstreckenlieferbetrieb.

Ende 1955 begann die Auto Union GmbH in Ingolstadt in Zusammenarbeit mit dem Batteriehersteller VARTA

mit der Entwicklung eines DKW Schnelllasters, bei dem an Stelle des Zweitaktmotors ein 4,8 kW Elektromotor zum Einbau kam. Die Reichweite wurde mit 80 – 100 km angegeben, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.

Am 23. April 1956 wurde der erste Elektro-Schnelllaster anlässlich der Hannover-Messe ausgeliefert. Insgesamt wurden 100 dieser Elektro-Lieferwagen gebaut, die zu meist bei Energieunternehmen oder auf den friesischen Inseln, wo Verbrennungsmotoren nicht zugelassen sind, zum Einsatz kamen.



65
Jahre

Produktionsbeginn DKW Geländewagen Munga

Ab 1953 hatte sich die Auto Union GmbH mit der Entwicklung eines leichten allradangetriebenen Geländewagens beschäftigt. Auslöser war eine geheime Information zur Fahrzeugausstattung einer zukünftigen deutschen „Wehrmacht“, die der VDA streng vertraulich allen deutschen Automobilherstellern hatte zukommen lassen.

Ende 1956 wurde der im Auto-Union-Werk Ingolstadt gebaute 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.

Der DKW Geländewagen erhielt 1962 die Modellbezeichnung MUNGA, Akronym für „Mehrzweck UNiversal Geländewagen mit Allradantrieb“. Mit dem Auslauf der Bundeswehraufträge endete im Dezember 1968 die Produktion des letzten DKW Zweitakters nach 46.750 gebauten Exemplaren.



70
Jahre

Vor 70 Jahren starb August Horch

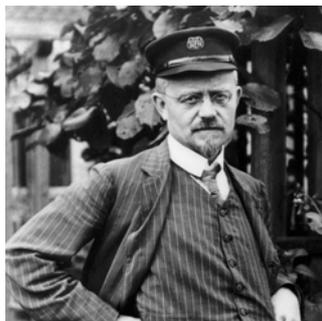
Am 3. Februar 1951 verstarb Dr. August Horch, Gründer der Automobilmarken Horch und Audi, im oberfränkischen Mönchberg.

Als Sohn eines Schmieds wurde August Horch am 12. Oktober 1868 in Winningen an der Mosel geboren. Nach dem Studium am Technikum in Mittweida kam Horch 1896 zu Carl Benz in Mannheim, wo er bis 1899 als Leiter der Abteilung Motorwagenbau tätig war. Dort hat er die Anfänge des Automobilbaus mitbegleitet und mitgestaltet. Im gleichen Jahr machte er sich in Köln mit einem kleinen Reparaturbetrieb für Motorfahrzeuge selbstständig. 1901 baute er sein erstes eigenes Automobil.

1902 übersiedelte er mit seinem Unternehmen nach Reichenbach im Vogtland, um nur zwei Jahre später den endgültigen Standort der Horch Werke in Zwickau zu finden. 1909 verließ August Horch nach einem Zerwürfnis das von ihm gegründete Unternehmen und gründete nur wenige Wochen später ein zweites



Automobilwerk, dem er 1910 in lateinischer Übersetzung seines Familiennamens den Namen Audi gab. 1920 legte er sein Amt als Vorstand der Audiwerke AG nieder, um fortan als Gutachter und Sachverständiger im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik tätig zu sein. Mit Gründung der Auto Union AG im Juni 1932 wurde August Horch in den Aufsichtsrat des neuen Konzerns berufen.



Mit den herzlichsten Grüßen bis in
n r

August Horch

90
Jahre

Horch Zwölfzylinder

Im Herbst 1931, mitten in der Weltwirtschaftskrise, wurde das von Hermann Ahrens gezeichnete Horch 670 Sport-Cabriolet auf dem Pariser Automobilsalon der Öffentlichkeit vorgestellt.

Der von Chefkonstrukteur Fritz Fiedler entworfene V12-Zylinder steht für Motorentechnik in Vollendung mit höchster Laufkultur.

Das mächtige Triebwerk leistete aus sechs Litern Hubraum 120 PS bei der moderaten Drehzahl von 3500 U/min. und brillierte mit hydraulischem Ventilspielausgleich sowie einer vor dem Motorstart zu betätigenden Zentralschmierung, die die Ölversorgung aller beweglichen Teile und Öldruck sofort beim Anlassvorgang sicherstellte.

Insgesamt wurden lediglich 58 Cabriolets produziert, außerdem noch 20 Zwölfzylinder-Pullman-Limousinen vom Typ 600.



90
Jahre

DKW F1

Im August 1928 hatte Jörgen Skaftø Rasmussen die Aktienmehrheit der Audi Werke AG in Zwickau übernommen. Durch eine verfehlte Modellpolitik waren diese in die roten Zahlen geraten, und Rasmussen erhoffte sich eine Absatzbelebung der unter seiner Regie gebauten Sechs- und Achtzylindermotoren, die nunmehr in den großen Audi Automobilen zum Einbau gelangen sollten. Doch durch die starke amerikanische Konkurrenz und die Folgen der Weltwirtschaftskrise ab Ende 1929 gerieten die Audi Werke zunehmend in finanzielle Bedrängnis. Ein marktfähiges Produkt musste her, um den Fortbestand des Unternehmens zu sichern. Im Oktober 1930 erschien Rasmussen im Audi Konstruktionsbüro und wies dort die kurz-

fristige Entwicklung samt Versuchsbau eines völlig neuen Kleinwagens an. Als Konstruktionsmerkmale gab er vor: DKW Motorrad-Motor, Vorderradantrieb und leichtes Stahlchassis. Für die gesamte Konstruktion sollten maximal sechs Wochen zur Verfügung stehen. Das kaum Glaubliche gelang. Ende November 1930 startete der DKW Frontwagen zu seiner ersten Probefahrt. Im **Februar 1931** wurde der DKW F1 anlässlich der IAA in Berlin präsentiert. Der DKW mit Frontantrieb entwickelte sich zu einem Verkaufsschlager. In seinen verschiedenen Ausführungen wurde er mit sieben Bauweisen zum Volumenmodell der Auto Union, von dem bis zu seiner Produktionseinstellung 1942 annähernd 270.000 Stück im Audi Werk Zwickau gebaut wurden.



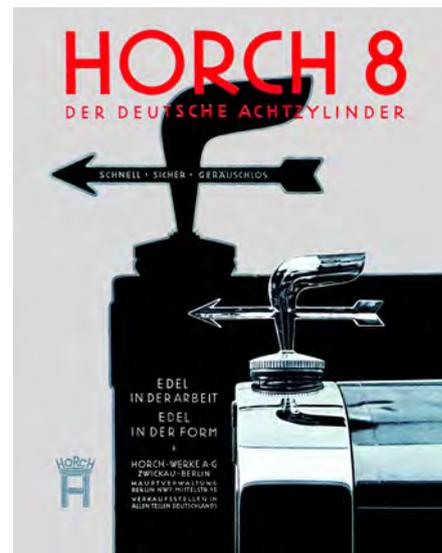
95
Jahre

Erster Horch Achtzylinder

Auf der Berliner Automobilausstellung im **Oktober 1926** stellten die Zwickauer Horchwerke den ersten deutschen Serienwagen mit Achtzylindermotor vor.

Die ersten Horch-Achtzylinderwagen trugen die Typenbezeichnungen 303 (langer Radstand) und 304 (kurzer Radstand). Mit Anlauf der Achtzylinderfertigung gab man bei Horch die Herstellung der Vorgängermodelle auf und spezialisierte sich auf die Herstellung von Luxusfahrzeugen mit Acht- und kurzzeitig auch Zwölfzylindermotoren.

Der von Paul Daimler, Sohn des Automobilpioniers Gottlieb Daimler, konstruierte ursprüngliche Reihen-Achtzylinder mit paarweise zusammengegegossenen Zylindern und zwei obenliegenden Nockenwellen blieb bis 1931 in Produktion und brachte es in dieser Zeit auf die beachtliche Stückzahl von 8.490 Motoren.



105
Jahre

DKW Dampfkraftwagen

1916 begann die Zschopauer Maschinenfabrik J. S. Rasmussen mit der Entwicklung eines dampfgetriebenen Kraftwagens in enger Anlehnung an die Konstruktionen des amerikanischen Dampfwagenherstellers Rollin H. White aus Cleveland/Ohio.

Ein im Fahrzeugbug montierter ölbeheizter Röhrendampfkessel sorgte für bis zu 300 atü Dampfdruck. Die Zweizylinder-Dampfmaschine war getriebelos direkt an die Hinterachse angeflanscht. Sämtliche Entwicklungsarbeiten wurden 1921 abgebrochen, zwei Fahrzeuge liefen noch bis 1923 im Werksbetrieb.

Vom Projekt des Dampfkraftwagens blieb die eingetragene Wortmarke „DKW“ übrig, die in den folgenden Jahrzehnten für sämtliche zwei- und vierrädrigen DKW Fahrzeuge mit Zweitakt-Verbrennungsmotor verwendet wurde.





Motorsport

25

Jahre

Sieben Länder, sieben Siege

Für die Rennsaison 1996 hatte Audi Sportchef Dr. Wolfgang Ullrich werksseitig neben den Meisterschaften in Deutschland und Italien die britische Tourenwagen-Meisterschaft ins Visier genommen. Darüber hinaus fuhren die Audi A4 Supertouring, mit Unterstützung der jeweiligen Importeure, um die nationalen Tourenwagen-Meisterschaften in Belgien, Spanien, Australien und Südafrika.

Die Saison 1996 wurde zum alles überragenden Triumph für Audi und für den quattro-Antrieb. In allen sieben Ländern gingen die nationalen Meistertitel an Audi. Einen überzeugenderen Beweis für die Überlegenheit der quattro-Technik konnte es nicht geben.





Motorsport

30

Jahre

Audi V8 DTM Titelverteidigung

Mit dem Audi V8 quattro waren die Ingolstädter 1990 erstmals in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft an den Start gegangen. Mit sieben Siegen sicherte sich Hans-Joachim Stuck gegen starke Konkurrenz von BMW und Mercedes schon im ersten Jahr den Meistertitel.

1991 traten zwei Audi Teams zur Titelverteidigung an. Für SMS (Schmidt Motorsport) saßen Hans-Joachim Stuck und Hubert Haupt am Volant. Für AZR (Audi Zentrum Reutlingen) waren Frank Biela und Frank Jelinski verpflichtet worden. Die Saison mündete in einem teaminternen Duell, bei dem Frank Biela die Nase vorn hatte und den Meistertitel mit der „Chauffeurs-Limousine“ erfolgreich verteidigte.





Motorsport

65

Jahre

NSU Geschwindigkeitsrekorde

4. August 1956 – Wendover (Utah, USA)
NSU Baumm II, H. P. Müller, 50 ccm, Einzylinder-Zweitaktmotor mit Kreiskolbenkompressor, 10 PS bei 10.000 U/min., 1 Kilometer mit fliegendem Start 196,042 km/h

4. August 1956 – 75 ccm, Rekord wurde mit dem kleineren, 50 ccm-Motor gefahren, 1 Kilometer mit fliegendem Start 196 km/h

4. August 1956 – 100 ccm, hubraumreduzierter Einzylinder Rennfox-Motor, 14,8 PS, 1 Kilometer mit fliegendem Start 222,192 km/h

4. August 1956 – 125 ccm, Einzylinder Rennfoxmotor, 20,4 PS, 1 Kilometer mit fliegendem Start 241,610 km/h,

175 ccm, Rekord wurde mit dem kleineren 125 ccm-Motor gefahren, 1 Kilometer mit fliegendem Start 242 km/h

4. August 1956 – NSU Baumm IV 250 ccm, H. P. Müller
250 ccm Zweizylinder Rennmax-Motor, 43,3 PS, 1 Kilometer mit fliegendem Start 242 km/h

4. August 1956 – NSU Delphin III, Wilhelm Herz
Zweizylinder 350 ccm Kompressormotor, 75 PS, 1 Meile mit fliegendem Start 339 km/h

4. August 1956 – NSU Delphin III, Wilhelm Herz
Zweizylinder 500 ccm Kompressormotor, 110 PS, 1 Meile mit fliegendem Start 339,404 km/h



Motorsport

65

Jahre

„Gustl“ Hobl Motorrad- Vize-Weltmeister und Deutscher Meister

1952 hatte die 350er DKW-Dreizylinder-Rennmaschine nach den ersten Renneinsätzen aufgrund ihrer Geräuschkulisse den Beinamen „Singende Säge“ erhalten. Mit der leistungsstarken und extrem hochdrehenden DKW errangen die Werksfahrer Kluge, Wünsche, Hofmann und Hobl von 1952 bis zur Auflösung der DKW Motorrad-Rennabteilung im Jahr 1956 zahlreiche Siege bei nationalen und internationalen Rennen. Hobl, seit 1949 bei der Auto Union angestellt, hatte 1951 auf dem Ingolstädter Donauring sein erstes Rennen gefahren. 1952 war er bereits Lizenzfahrer, startete 1953 als Nachwuchsfahrer für DKW und gehörte ab 1954 als vollwertiges Mitglied zur DKW-Werksmannschaft. **1956** errang er die Deutsche Meisterschaft in der 125er und 350er Klasse. Ebenfalls 1956 wurde Hobl Vize-Weltmeister in der 350er-Klasse. Der Rückzug von DKW aus dem Motorradrennsport bedeutete auch das Ende von Hobls Rennkarriere; ein Vertragsangebot aus Italien schlug er aus und blieb der Auto Union in der Werkstatt- und Kundenbetreuung treu.





Motorsport

65

Jahre

Rekordfahrt DKW 3=6 Monza

Die Fiberglaskarosserie des späteren DKW Monza war auf Privatinitiative bei dem Karosseriebauunternehmen Dannenhauer & Stauss in Stuttgart entstanden. Technische Grundlage des eleganten Zweisitzers bildete das Chassis des 1955 vorgestellten „Großen DKW 3=6“.

Auf der Rennstrecke von Monza errang der leicht modifizierte fünfte Serienwagen im **Dezember 1956** Langstreckenrekorde für Serienfahrzeuge über 4000 Meilen,

48 Stunden, 5000 Meilen, 10000 Kilometer und 72 Stunden. Das bis dahin namenlose zweisitzige Coupé erhielt daraufhin die Modellbezeichnung DKW 3=6 Monza.

Drei Karosseriehersteller – Dannenhauer & Stauss, Massholder und Schenk – bauten bis 1958 eine kleine Serie, die sich je nach Hersteller und Baujahr in Details unterschied.





Motorsport

70

Jahre

NSU Geschwindigkeitsrekorde

Am **12. April 1951** gelang es dem Motorrad-Rennfahrer Wilhelm Herz auf einem Teilstück der Autobahn München–Ingolstadt mit einer 500 ccm NSU Kompressor Rennmaschine den bis dahin von Ernst Henne auf BMW gehaltenen Weltrekord (279,5 km/h) zu überbieten. Mit einer Geschwindigkeit von 290 km/h für den fliegenden Kilometer und 286 km/h für die fliegende Meile sicherte er den Weltrekord für das schwäbische Unternehmen.

12. April 1951 – Autobahn München-Ingolstadt bei Holzkirchen, NSU Stromlinie, Wilhelm Herz, 500 ccm Zweizylinder-Kompressormotor, 110 PS/ 8000 U/min., 1 Kilometer mit fliegendem Start 289,603 km/h





Motorsport

85

Jahre

Siegesserie Auto Union Typ C

Der Auto Union Grand Prix Rennwagen Typ C bildete den Höhepunkt in der Entwicklung des von Ferdinand Porsche konstruierten, erstmals 1934 eingesetzten Rennwagens nach der 750-kg-Formel.

Als erfolgreichster deutscher Rennwagen gewann der 520 PS starke, sechs Liter große Sechszylinder **1936** drei von fünf „Großen Preisen“, die Hälfte der Rundstrecken- sowie alle Bergrennen, an denen sich die Auto Union beteiligte.

Mit dem Typ C untrennbar verbunden ist auch der kometenhafte Aufstieg des 1935 als Nachwuchsfahrer eingestellten Rennfahrers Bernd Rosemeyer in die Spitzenklasse der Grand-Prix-Fahrer. 1936 wurde mit sieben Siegen – darunter drei Große Preise, dem Gewinn der Europameisterschaft, der Deutschen Straßenmeisterschaft sowie der Deutsche Bergmeisterschaft – auf dem schwer zu beherrschenden Auto Union Wagen zu „seinem“ Jahr.





Motorsport

85

Jahre

DKW Motorraderverfolge

Als Ergebnis der Rennsaison 1936 konnte die DKW-Werksmannschaft vier Deutsche Meistertitel und zwei Vize-Weltmeisterschaften verbuchen.



Ewald Kluge – Deutscher Motorradmeister bis 250 ccm, Vize-Weltmeister bis 250 ccm

Hermann-Paul Müller – Deutscher Motorradmeister bis 500 ccm, Vize-Weltmeister bis 500 ccm

Karl Braun/ Erwin Badschig – Deutsche Motorradmeister bis 600 ccm Seitenwagen

Hans Kahrmann/ Julius Beer – Deutsche Motorradmeister bis 1.000 ccm Seitenwagen

DKW Weltrekorde

In den Klassen 175 ccm und 250 ccm holten Walfried Winkler und Ewald Kluge 14 Motorrad Weltrekorde nach Zschopau.

Audi Vorsprung durch Technik



Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

www.audi.de/tradition
www.audi.de/museummobile
www.trshop.audi.de