

Audi Tradition

Jubiläumstermine 2024





Inhaltsverzeichnis Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

März 1999 25 Jahre Audi S3	5	Oktober 1974 50 Jahre Audi 50	13
Oktober 1994 30 Jahre Audi A4	6	September 1969 55 Jahre Audi 100 Coupé S	14
Juni 1994 30 Jahre Audi A6	7	März 1969 55 Jahre Audi NSU Auto Union AG	15
März 1994 30 Jahre Audi A8	8	März 1969 55 Jahre NSU K 70	16
1994 30 Jahre Markteinführung Avant RS2	9	Dezember 1964 60 Jahre Übernahme der Auto Union GmbH durch die Volkswagenwerk AG	18
Herbst 1989 35 Jahre Audi duo	10	März 1964 60 Jahre DKW F 102	19
Herbst 1989 35 Jahre Audi Turbo-Diesel mit Direkteinspritzung (TDI)	11	Januar 1964 60 Jahre DKW F 12 Roadster	20
April 1984 40 Jahre Audi Sport quattro	12		



August 1959 65 Jahre Produktionsbeginn DKW Junior21	September 1949 75 Jahre DKW Schnelllaster und RT 125 W.....25
August 1959 65 Jahre Inbetriebnahme Neues Werk23	1899 125 Jahre August Horch gründet sein erstes Unternehmen.....27
September 1949 75 Jahre Gründung der Auto Union GmbH, Ingolstadt24	



Inhaltsverzeichnis Motorsport

Juni 1999 25 Jahre Le Mans	28	November 1954 70 Jahre Dreifachsieg bei der Tourenwagen- Europameisterschaft auf DKW	37
1994 30 Jahre Audi 80 Competition	29	Juli 1954 70 Jahre Werner Haas Weltmeister auf NSU Rennmax	38
1989 35 Jahre Audi 90 IMSA-GTO	30	September 1939 85 Jahre Letzter Grand-Prix-Sieg	39
1984 40 Jahre Doppelweltmeisterschaft für Stig Blomqvist und Audi	31	August 1939 85 Jahre Wanderer Klassensieg bei der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich	40
Mai 1984 40 Jahre Audi Sport quattro S1	32	August 1934 90 Jahre Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen.....	41
Januar 1984 40 Jahre Walter Röhrl kommt zu Audi.....	33	März 1934 90 Jahre Auto Union Grand-Prix-Rennwagen	42
1984 40 Jahre Harald Demuth Deutscher Rallyemeister auf Audi quattro	35		
1984 40 Jahre Audi am Pikes Peak	36		

25
Jahre

Audi S3

Der im Herbst 1996 vorgestellte kompakte dreitürige Audi A3 baute auf der Plattform des ein Jahr später auf den Markt gekommenen VW Golf IV auf. Zur Markteinführung gab es drei Benzinmotoren zwischen 74 kW/101 PS und 110 kW/150 PS Leistung sowie den 66 kW/90 PS TDI.

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1999 präsentierte Audi als Paukenschlag den S3 mit 154 kW/210 PS Fünfventil-Turbomotor und permanentem Allradantrieb. 17“-Avus-Felgen, Sportfahrwerk, Sportauspuffanlage, Dachkantenspoiler und ein Sechsganggetriebe zählten neben diversen optischen Veränderungen und serienmäßigen Recaro-Sportsitzen zu den sportlichen Attributen.

Mit knapp 240 km/h Höchstgeschwindigkeit war der S3 einer der schnellsten Kompaktsportler, bot dabei aber ausreichend Platz für vier Passagiere und gar nicht so kleines Reisegepäck.

Im Gegensatz zum rein mechanisch gesteuerten quattro-Antriebskonzept im B-, C- und D-Segment nutzte der S3 mit Quermotor-Plattform das später auch bei Volkswagenmodellen bekannte, hydraulisch gesteuerte Haldex-System. Dieses Prinzip leitet erst bei entsprechendem Schlupf Kraft an die Achse mit der besseren Traktion; im Normalfall wird nur eine Achse angetrieben.





30
Jahre

Audi A4

Im **Oktober 1994** präsentierte Audi in Gestalt des Audi A4 den Nachfolger der Audi-80-Baureihe. In wirtschaftlich unruhigen Zeiten war das in Rekordzeit von 26,5 Monaten zur Serienreife gebrachte neue Modell ein großer Hoffnungsträger für Audi.

Sämtliche Erwartungen wurden vom steilsten Serienanlauf der Unternehmensgeschichte weit übertroffen. Neben dem Engagement der Mitarbeiter war diese Tatsache vor allem dem konsequent umgesetzten Simultaneous Engineering in der Entwicklung und Serienvorbereitung zu verdanken.

Die Audi A4 Limousine war bei Markteinführung im November 1994 mit sechs verschiedenen Motorisierungen und in vier quattro-Versionen erhältlich. Neben Innovationen wie beispielsweise der Vierlenker-Vorderachse oder neuen Fünfventil-Benzinmotoren war es zudem gelungen, die Gewichtsspirale umzukehren. Der A4 fiel in allen Varianten deutlich leichter aus als sein Vorgängermodell.





30
Jahre

Audi A6

Nach der Präsentation des Audi A8 und des Volumenmodells Audi A4 wurde auch die bisherige Audi-100-Baureihe in Audi A6 umbenannt. Damit einher ging bei unverändertem Karosseriekörper eine Produktaufwertung mit neu gestalteten Stoßstangen, neuer Frontschürze, zum Kühlergrill hin angeschrägten Scheinwerfergläsern sowie neuen Blink- und Rückleuchten. Alle Modelle erhielten im Vorderkotflügel zusätzliche seitliche Blinkleuchten. Scheuerleisten, Türgriffe, Außenspiegel und Stoßfänger waren in Wagenfarbe lackiert.

Mit Serienanlauf des A6 endete auch die Ära der Fünfzylinder-Benzinmotoren. Lediglich der Fünfzylinder-Turbomotor des Audi S6 blieb bis zum Produktionsende im Programm. Ein Jahr nach der Markteinführung erhielt der A6 neuentwickelte, leistungsstärkere Vier- und Sechszylinder-Fünfventilmotoren mit Schaltansaugrohr und, beim Vierzylinder, variabler Nockenwellenverstellung. Knapp 291.000 Exemplare der vierten C-Baureihen Generation wurden bis zu den Werksferien im August 1997 gebaut.





30
Jahre

Audi A8

Auf dem Genfer Automobilsalon im **März 1994** präsentierte die AUDI AG den Audi A8, ihr neues Modell im Premiumsegment. Mit diesem Fahrzeug stellte Audi einmal mehr die innovativen Leistungen des Unternehmens auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugentwicklung unter Beweis. Nach langjähriger Entwicklungsarbeit war es gelungen, den Audi A8 mit vollständig aus Aluminium bestehender Karosserie in Serie gehen zu lassen.

Der „Audi Space Frame“ (ASF) bildete dazu die Grundlage. Es handelte sich um eine Karosserie-Rahmenstruktur, bei der einzelne Strangpressprofile durch Druckguss-Knotenteile miteinander verbunden wurden.

In die so entstandene Karosseriezelle integrierten die Techniker großflächige und mittragende Aluminium-Blechteile. Als Verbindungselemente dienten neben der Schweiß- und Klebetechnik erstmals im Automobilbau auch Stanznieten.

Angeboten wurde der Audi A8 zunächst in der quattro-Ausführung mit einem 4,2 Liter V8 Motor und einer Leistung von 220 kW/300 PS. Weitere Antriebsaggregate mit sechs, acht und zwölf Zylindern sollten als Benzin- und Dieselmotoren folgen.





30
Jahre

Markteinführung Avant RS2

1994 konnten die ersten Kunden den in Kooperation mit Porsche auf der Basis des Audi S2 Avant entwickelten Hochleistungskombi bei ihrem Audi-Händler abholen; im Jahr zuvor war er bereits auf IAA in Frankfurt zu sehen gewesen. Änderungen an Motorsteuergerät, Turbolader und Ladeluftkühler sowie ein optimierter Abgasstrang steigerten die Motorleistung des 2,2-Liter-Fünfzylindermotors auf 232 kW/315 PS. Dieser Wert garantierte, in Kombination mit einem eng gestuften Sechsgang-Schaltgetriebe, die Beschleunigung auf

Tempo 100 in knapp 5 Sekunden. Die nicht abgeregelte Höchstgeschwindigkeit lag bei 262 km/h.

Der knapp 100.000 DM teure Avant RS2 wurde ab 1994 bei Porsche in Zuffenhausen im Fertigungsvorbund mit dem Audi-Werk Ingolstadt produziert. In zwei Produktionsjahren entstanden statt der geplanten 2.200 Exemplare insgesamt 2.908 Avant RS2 und begründeten die Tradition der RS-Hochleistungsmodelle.

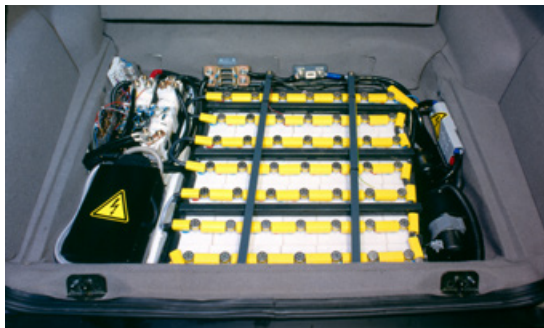


35
Jahre

Audi duo

Die dritte Generation des Audi 100 lieferte im **Herbst 1989** die Grundlage für die Entwicklung des „Audi duo“, der im März 1990 auf dem Genfer Automobilsalon erstmals zu sehen war.

In enger Kooperation mit der Kulmbacher Firma Pöhlmann kappten die Audi-Entwickler bei einem Audi 100 Avant quattro mit 98 kW/133 PS Fünfzylinder-Einspritzmotor den Antrieb zur Hinterachse. Den elektrischen Antrieb besorgte ein im Mitteltunnel vor der Hinterachse untergebrachter 12,6 PS leistender Gleichstrom-Elektromotor, der 110 Nm Drehmoment auf das mit ihm verblockte Hinterachsdifferential abgab.



Eine schnellladefähige, 181 kg schwere Nickel-Cadmium-Batterie mit 8,6 kWh Kapazität spendete dem Elektroantrieb Energie und demonstrierte die Machbarkeit von Hybridfahrzeugen, die sich auf kurzen Fahrstrecken abgasfrei fortbewegen können. Zum Wechsel von einer Betriebsart in die andere musste der Wagen anhalten und bei abgestelltem Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb umgeschaltet werden.



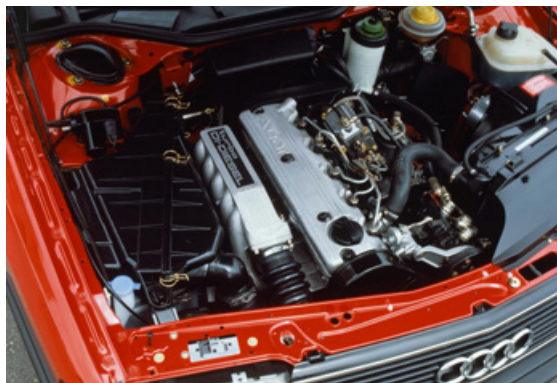
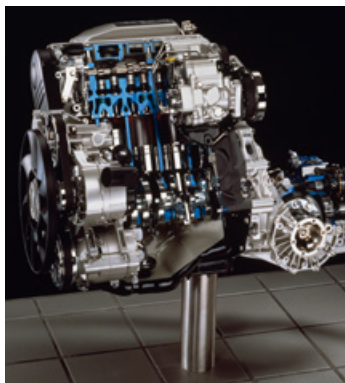
35

Jahre

Audi Turbo-Diesel mit Direkteinspritzung (TDI)

Nach über dreizehnjähriger Entwicklungszeit schafften es Audi-Ingenieure, die bis dahin nur bei Lastkraftwagen übliche Diesel-Direkteinspritzung auch für Pkw-Dieselmotoren zu adaptieren. In Verbindung mit Abgas-Turboaufladung gelang es, einen verlustarmen Verbrennungsvorgang zu realisieren, was sich wiederum in äußerst sparsamem Kraftstoffverbrauch niederschlug.

Im **Herbst 1989** stellten die Ingolstädter den Audi 100 mit dem 2,5 Liter Fünfzylinder TDI Motor auf der IAA in Frankfurt vor, womit Audi die Verwendung des Dieselmotors im Pkw auf eine neue, bis dahin ungekannte Ebene hob und eine wahre „Diesel-Revolution“ auslöste.





40
Jahre

Audi Sport quattro

Mit dem 1980 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellten Audi quattro mit permanentem Allradantrieb löste Audi weltweit die Allrad-Welle aus und revolutionierte ab 1981 das internationale Rallyegeschehen. Um auch längerfristig die Rallyekonkurrenz auf Distanz zu halten, wurde bei Audi in Ingolstadt ab Sommer 1982 ein quattro mit verkürztem Radstand und einem Vierventil-Doppel-Nockenwellen-Motor entwickelt.

Der Audi Sport quattro, Basis für ein kompromissloses Gruppe-B-Rallyefahrzeug, stand im September 1983 auf der Frankfurter Automobilausstellung. Der „Kurze“, wie er oft liebevoll genannt wurde, strotzte vor Hochleistungstechnik. Mit 225 kW/306 PS war er der seinerzeit leistungsstärkste deutsche Serienwagen. Die Karosserie des Sport quattro bestand, neben einem tragenden Blechgerippe, zu großen Teilen aus Verbundwerkstoffen und wurde aufgrund der geringen Stückzahl bei der Karosseriefirma Baur in Stuttgart gefertigt. Die entsprechenden Karosserie-Kunststoffteile lieferte die Schweizer Firma Seger + Hoffmann zu.

Am **26. April 1984** waren die für die Homologation nötigen 200 Exemplare des Sport quattro fertiggestellt. Da der Verkauf an Privatleute erst danach in vollem Umfang einsetzte, waren die Wagen vorab gebaut worden. Zu diesem Zweck hatte man sich auf vier Farben festgelegt: Tornadorot, Kopenhagenblau, Malachitgrün und Alpinweiß.

Keine Regel ohne Ausnahme: Zwei Exemplare des Sport quattro wurden in Schwarz ausgeliefert.





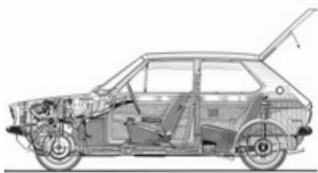
50 Jahre

Audi 50

Rechtzeitig als Antwort auf die Energiekrise der frühen 1970er Jahre stand am **26. Oktober 1974** der Audi 50 bei den Händlern. Im Sommer 1974 hatte die Pressevorstellung des kompakten, dabei durchaus geräumigen „kleinen Audi“ auf Sardinien stattgefunden.

Das Einsteigermodell, letzte Entwicklung unter Technikchef Dr. Ludwig Kraus, rundete die Audi-Modellpalette nach unten hin ab. Zwei neu entwickelte Motorvarianten, ein auf Normalbenzin ausgelegter 1100er mit 50 PS sowie ein 1300er mit 60 PS Leistung, der allerdings Superkraftstoff benötigte, sorgten für ansprechende Fahrleistungen bei moderaten Verbrauchswerten.

Von vornherein war festgelegt, dass der kleine Audi wegen der geplanten hohen Stückzahlen bei VW in Wolfsburg vom Band laufen sollte. Ein halbes Jahr nach Erscheinen des Audi 50 kam im Frühjahr 1975 dessen abgespeckte Variante mit kleinerem Motor als VW Polo auf den Markt. Die Produktion des Audi 50 endete im Juli 1978, der VW Polo blieb, mit einem kleinen Facelift, bis ins Jahr 1981 im Programm.





55

Jahre

Audi 100 Coupé S

Die mit deutlichen Anleihen an den damaligen italienischen Designstil entworfene Coupé-Ausführung des Audi 100 wurde im **September 1969** auf der Frankfurter Automobilausstellung präsentiert, erlebte ihre Markteinführung jedoch erst im darauffolgenden Jahr.

Breitere Reifen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und eine hochwertigere Innenausstattung mit höhenverstellbarer Lenksäule waren einige der Details, die die viersitzige Fastback-Version von der normalen Audi 100 Limousine unterschieden.

Ursprünglich mit einer Zweivergaseranlage ausgestattet, erhielt das Audi 100 Coupé S zur Optimierung des Abgasverhaltens ab Herbst 1971 einen Einzelvergaser, was aber der Leistung des Motors kaum Abbruch tat. Neben den für die 1970er Jahre typischen Signalfarben wurde das Audi 100 Coupé S gern auch in Metallic-tönen geordert.

Bis zur Produktionseinstellung 1976 machte das Coupé alle technischen und optischen Faceliftings der Limousinenbaureihe mit. Die späten Baujahre kommen aus diesem Grund optisch „kantiger“, im Stil dem später erschienenen Audi 80 angepasst, daher. Mit einer Gesamtstückzahl von 30.687 Exemplaren blieb das Coupé, im Vergleich zur Audi 100 Limousine, ein Automobil für Individualisten, das bereits recht früh Liebhaberstatus erlangte.





55
Jahre

Audi NSU Auto Union AG

Die Volkswagenwerk AG übernahm im Dezember 1964 die Geschäftsanteile der Auto Union GmbH. Anfang 1969 gesellte sich mit der NSU Motorenwerke AG ein zweites Tochterunternehmen zum Volkswagen Konzern. Im weiteren Verlauf kam es am 10. März 1969 zu einem Vereinigungsvertrag zwischen den beiden Tochtergesellschaften, der Auto Union GmbH und der NSU Motorenwerke AG. In einer außerordentlichen Hauptversammlung der NSU AG stimmten die Aktionäre der Verschmelzung rückwirkend zum 1. Januar 1969 zu. Das neue Unternehmen nannte sich fortan Audi NSU Auto Union AG.



55
Jahre

NSU K 70

Anfang 1965 hatte bei NSU die Entwicklung des NSU K 70 begonnen. Während für die Technik ein Ingenieurteam um Entwicklungschef Ewald Praxl zuständig war, stammte das Design aus der Feder von Claus Luthe, der auch schon den revolutionären NSU Ro 80 gezeichnet hatte. Im K 70 sahen die Neckarsulmer ein Bindeglied zwischen den kleineren Modellen mit luftgekühltem Heckmotor und dem Ro 80. Der Buchstabe „K“ in der Modellbezeichnung stand für „Hubkolbenmotor“, die Ziffer „70“ verdeutlichte, dass das neue Modell unterhalb des Ro 80 rangierte.

Der 1,6-Liter-Motor folgte klassischer NSU-Konstruktionsschule, war im Gegensatz zu den kleinen Vierzylindermodellen jedoch wassergekühlt. Seitlich geneigter Einbau über dem Differential – von der NSU-Werbung „Etagenmotor“ genannt – ermöglichte neben kurzer Baulänge auch den Tausch der Kupplung ohne Ausbau von Motor oder Drei-Wellen-Getriebe.

Das Fahrverhalten war dank langem Radstand, Schräglenker-Hinterachse, Stabilisatoren und Frontantrieb hervorragend, die weiche Federung führte





bei scharfer Kurvenfahrt jedoch zu starker Seitenneigung. Zahnstangenlenkung mit abgewinkelter Sicherheitslenksäule, Zweikreisbremsanlage, definierte Knautschzonen und der vor der Hinterachse crashsicher eingebaute Tank kamen der Fahrzeugsicherheit zugute.

Mit der Übernahme von NSU durch die Volkswagenwerk AG wurde die auf dem Genfer Automobilsalon im **März 1969** geplante Vorstellung des jüngsten NSU-Modells abgesagt. Die Fusion von NSU und der Auto Union zur Audi NSU Auto Union AG leistete Gerüchten Vorschub, der K 70 würde als Konkurrenzprodukt zu Audi 100 und VW 411/ 412 nicht gebaut werden. Es sollte anders kommen, VW adoptierte die letzte Neckarsulmer Neuentwicklung und brachte sie mit Hilfe ehemaliger NSU-Ingenieure im neu errichteten Werk Salzgitter innerhalb eines Jahres zur Serienreife. Von August 1970 bis Mai 1975 liefen in Niedersachsen 211.127 VW K 70 vom Band.



60
Jahre

Übernahme der Auto Union GmbH durch die Volkswagenwerk AG

Das Jahr 1964 bedeutete für die Auto Union in Ingolstadt eine einschneidende Zäsur. In einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung am **16. Dezember 1964** beschlossen die Teilnehmer die Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 80 auf 160 Mio. DM. Gleichzeitig erhielt die bereits im Oktober des gleichen Jahres vorbereitete Übernahme von 51% des Kapitals durch die Volkswagenwerk AG die erforderliche Zustimmung. Damit leiteten die Funktionäre die schrittweise Übernahme der Auto Union GmbH von der Daimler-Benz AG (bisheriger Alleingesellschafter) durch die Volkswagenwerk AG ein. Die Übernahme war zum 1. Januar 1965 rechtswirksam. In weiteren Schritten erfolgte die Übernahme der restlichen Anteile von Daimler-Benz. Ab 1. November 1966 war die Auto Union GmbH eine 100%ige Tochtergesellschaft von VW.





60
Jahre

DKW F 102

Der lang erwartete Nachfolger des in die Jahre gekommenen Auto Union 1000 hatte in Frankfurt auf der Internationalen Automobil Ausstellung im September 1963 Premiere, kam jedoch erst im **März 1964** auf den Markt.

Beworben als „Formel des Fortschritts“ war der DKW F 102 ein konzeptionell modernes Auto, das sich durch die selbsttragende Karosseriekonstruktion auszeichnete, mit der man die bis dahin im Unternehmen übliche getrennte Bauweise von Fahrgestell und Karosserie aufgab. Nach wie vor war der große DKW mit einem Dreizylinder-Zweitaktmotor ausgestattet. Es sollte der letzte Zweitakt-Personenwagen der Firmengeschichte sein; im März 1966 lief der letzte DKW F 102 vom Band. In zwei Jahren wurden 46.337 zweitürige Limousinen und 6.699 Viertürer gebaut.





60
Jahre

DKW F 12 Roadster

Im **Januar 1964** lief im Ingolstädter Auto-Union-Werk die Produktion des DKW F 12 Roadster an. Die Cabriolet-Variante des DKW F 12 stand bereits im Herbst 1963 auf der IAA auf dem Auto-Union-Stand. Die Entwicklungsarbeiten hatte Karosserie Baur in Stuttgart übernommen, die darüber hinaus auch das komplette Verdeck als Baugruppe zulieferten.

Zur Betonung der sportlichen Note steigerten die Ingenieure die Motorleistung des Dreizylinder-Zweitaktmotors auf 45 PS bei 4.500 U/min und legten das Fahrwerk an der Hinterachse tiefer. Der sportliche 2+2-Sitzer blieb ein Jahr in Produktion. In dieser Zeit wurden 2.804 Fahrzeuge gebaut.



65
Jahre

Produktionsbeginn DKW Junior

DKW war vor dem Zweiten Weltkrieg mit Kleinwagen groß geworden. In der Nachkriegszeit fehlte im Programm jedoch ein Fahrzeug vom Schlag der Reichs- oder Meisterklasse, eben ein „echter DKW“.

Unter Federführung des 1957 zusammen mit Dr. William Werner ins Unternehmen zurückgekehrten Technischen Direktors Oskar Siebler wurde in kürzester Zeit ein moderner Kleinwagen mit Stahlblechkarosserie entwickelt. Darin flossen alle bei vorangegangenen Kunststoff-Kleinwagenprojekten gewonnenen Erkenntnisse ein. Als Sensation der IAA 1957 stellte die Auto Union den Prototyp ihres neuen Kleinwagens, den „DKW 600“, aus.

Die von Josef Dienst und Erich Angerhöfer gezeichnete Karosserie folgte der Trapezlinie, zitierte jedoch auch Designmerkmale des Kunststoff-Versuchswagens. Mit der Übernahme der Auto Union GmbH im März 1958 kümmerten sich auch Techniker der neuen Muttergesellschaft Daimler-Benz AG darum, den späteren DKW Junior produktionsreif zu machen.



Das Hauptproblem lag jedoch in der fehlenden Fertigungskapazität. Das Werk Düsseldorf war mit der Herstellung der diversen 3=6- und 1000er-Modelle bis an seine Grenzen ausgelastet und in den Ingolstädter „Hüttenwerken“ ließ sich eine rationelle Großserienproduktion nicht einrichten. Im April 1958 fiel schließlich die Entscheidung, auf einem Gelände außerhalb der Ingolstädter Innenstadt ein neues

Automobilwerk zu errichten. Mit ein Grund für diese Entscheidung war der vorhandene Facharbeiterstamm, der durch die zurückgehende Zweirad- und Schnellasterproduktion für neue Aufgaben zur Verfügung stand. Am 18. Juli 1958 begannen die Bauarbeiten, und 13 Monate später, im **August 1959**, rollte der erste DKW Junior vom Band.





65
Jahre

Inbetriebnahme Neues Werk

Am 18. Juli 1958 begannen die Bauarbeiten für ein neues Automobilwerk der Auto Union GmbH am Stadtrand von Ingolstadt, in dem die Fertigung des 1957 auf der IAA vorgestellten „kleinen DKW“ erfolgen sollte. Bereits am 15. Dezember des gleichen Jahres war der Rohbau fertiggestellt; acht Monate später, im **August 1959**, lief schließlich die Produktion des DKW Junior an.

Schrittweise konnten in den folgenden Jahren die alten und zum Teil unzureichenden Produktionsstätten im Ingolstädter Innenstadtbereich aufgegeben werden. 1962 wurde das Auto-Union-Werk in Düsseldorf, wo noch bis Oktober 1961 die Fertigung von DKW-Personen-

wagen der 1000er-Baureihen parallel verlaufen war, an die Daimler-Benz AG verkauft. Die Produktion aller Auto-Union-Modelle (DKW Junior, AU 1000, AU 1000 Sp, DKW Munga) war damit in Ingolstadt konzentriert.

Die Entscheidung für den Standort Ingolstadt hatte sich die Geschäftsführung der Auto Union nicht leicht gemacht; trotz bereits erfolgter Grundstückskäufe und großem Entgegenkommen der Stadt Ingolstadt war lange Zeit ein Neubau in Zons am Rhein favorisiert worden. Es ist nicht zuletzt das Verdienst des langjährigen Ingolstädter Betriebsratsvorsitzenden Fritz Böhm, dass schlussendlich der Standort Ingolstadt das Rennen machte.





75
Jahre

Gründung der Auto Union GmbH, Ingolstadt

Die politischen Verhältnisse im Deutschland der frühen Nachkriegsjahre hatten dazu geführt, dass die ehemaligen Fabriken der Auto Union AG in Sachsen auf Befehl der russischen Militäradministration beschlagnahmt wurden. Die Auto Union AG wurde schließlich 1948 im Handelsregister der Stadt Chemnitz gelöscht.

Dieser Befehl hatte jedoch in den drei westlichen Besatzungszonen keine Gültigkeit, so dass im November 1948 eine Zweigniederlassung der Auto Union AG in Ingolstadt entstand. Da die Rechtsverhältnisse nicht eindeutig waren, erfolgte am **3. September 1949** die Gründung einer zweiten Auto Union als GmbH, die rein rechtlich gesehen von der Auto Union Aktiengesellschaft unabhängig war.



Bereits im August dieses Jahres lief in Ingolstadt die Produktion von DKW Lieferwagen an; im November nahm die Auto Union GmbH die Fertigung des DKW Motorrades RT 125 auf.



75
Jahre

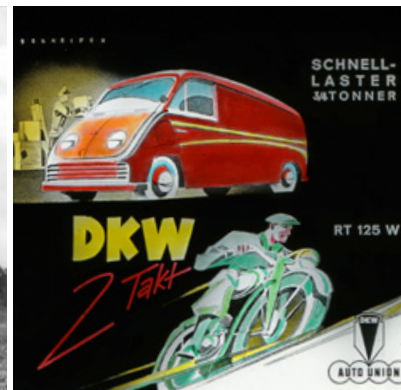
DKW Schnelllaster und RT 125 W

Am **3. September 1949** erfolgte in Ingolstadt die Gründung der Auto Union GmbH als Produktionsgesellschaft. Zuvor, im August dieses Jahres, lief in Ingolstadt die Produktion des DKW Schnelllasters an; im November nahm die Auto Union GmbH die Fertigung des DKW-Motorrades RT 125 auf.

Der DKW Schnelllaster F 89 L war das erste Modell der Auto Union nach dem Zweiten Weltkrieg und das erste Auto, das in Ingolstadt produziert wurde. Die vom Horch-

Ingenieur Kurt Schwenk erdachte Konstruktion des F 89 L in wegweisender Frontlenkerbauweise basierte auf bewährter Vorkriegstechnologie, mit Frontantrieb und einem quer eingebauten Zweizylinder-Zweitaktmotor.

Der zuverlässige und unkomplizierte Lieferwagen wurde in verschiedenen Karosserievarianten angeboten. Diese reichten vom Pritschen- oder Kastenwagen über den Viehtransporter bis hin zum Luxusbus. Der F 89 Schnelllaster war ein typisches Kind seiner Zeit.



Geboren in der Not der frühen Nachkriegsjahre war dieses Automobil auf die Bedürfnisse in den Zeiten des Wiederaufbaus in Deutschland zugeschnitten.

Im Spätjahr 1949 brachte die Auto Union GmbH ihr erstes Motorrad auf den Markt: die DKW RT 125 W. Es handelte sich bei diesem Modell um eine alte Bekannte, denn die RT 125 war bereits 1939 im damaligen DKW-Werk in Zschopau entwickelt und während der Kriegsjahre sowohl für den Export als auch für die deutsche Wehrmacht gebaut worden.



Da nach dem Krieg auch im inzwischen volkseigenen Motorradwerk im sächsischen Zschopau die Produktion des gleichen Modells unter der Bezeichnung IFA RT 125 (IFA = Industrierwaltung Fahrzeugbau) wieder aufgenommen wurde, erhielt das Modell aus Ingolstadt die Zusatzbezeichnung „W“, um sie als Produkt aus Westdeutschland zu kennzeichnen.

Äußerlich unterschied sich die RT 125 aus Ingolstadt durch den etwas rundlicher geformten Tank vom Vorkriegsmodell. Ansonsten entsprach sie mit Trapezgabel und Gummibandfederung, Zweitaktmotor mit 4,75 PS sowie fußgeschaltetem Dreiganggetriebe im Wesentlichen dem schon vor dem Krieg entworfenen Modell.



125
Jahre

August Horch gründet sein erstes Unternehmen

Nachdem sich August Horch mit einem kleinen Unternehmen 1899 in Köln selbständig gemacht und 1901 mit dem Bau von Automobilen begonnen hatte, siedelte er 1902 nach Reichenbach im Vogtland um.

Die ersten Erfolge der Horch-Automobile ließen schnell die Erweiterung der Fabrik notwendig erscheinen. Hierzu benötigte er zusätzliches Kapital. August Horch entschied sich auf Anraten seiner Geschäftsfreunde für die Gründung einer Aktiengesellschaft. Ein neues Fabrikgelände fand man in Zwickau.

Am 10. Mai 1904 ließen sich die Horch-Werke unter dem Firmennamen „August Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG“ in Zwickau nieder. Im Juni desselben Jahres wurde die Fertigung der Horch-Automobile in Zwickau aufgenommen. Bereits 1906 konnten die Horch-Wagen einen grandiosen Erfolg bei der damals international renommierten Herkomer-Fahrt für sich verbuchen.





Motorsport

25

Jahre

Le Mans

Am 13. Dezember 1998 verlaute aus Ingolstadt, dass sich die AUDI AG im **Juni 1999** erstmals am legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans beteiligen werde. Der Rennsportwagen Audi R8 trat in der Prototypenklasse an; bereits frühzeitig fiel die Entscheidung, einen offenen Wagen einzusetzen. Den Einsatz der Neuentwicklung führte das Team Joest in Zusammenarbeit mit Audi Sport durch.

Zwischen 1999 und 2016 setzten die Ingolstädter nacheinander Audi R8, R10 TDI, R15 TDI Plus, R18 und R18 e-tron quattro bei 17 Starts an der Sarthe ein. Keine Marke hat in Le Mans in so kurzer Zeit so oft gewonnen wie Audi. Insgesamt 13-mal standen die Vier Ringe zwischen 1999 und 2016 ganz oben auf dem Siegerpodest beim bekanntesten Langstreckenrennen der Welt.





Motorsport

30

Jahre

Audi 80 Competition

Ab 3. Dezember 1993 konnte bei Audi ein auf 2.500 Exemplare limitiertes Sondermodell des Audi 80 der vierten Generation bestellt werden. Der Audi 80 Competition, ausschließlich als Limousine erhältlich, trug die Front des Audi S2 mit ausgeprägter Spoilerlippe und zusätzlichen Lufteinlässen. Ein voluminöser Aluminium-Heckspoiler sorgte am Fahrzeugheck für Abtrieb; permanenter Allradantrieb brachte die Kraft des 140 PS starken Sechzehnventil-Motors schlupffrei auf die Straße. Die Straßenvariante diente als Homologationsmodell für den im Super-Tourenwagen-Cup startenden Audi 80 Competition.

1994 startete Emanuele Pirro für Audi in seinem Heimatland Italien und – als Unterstützung für Frank Biela – auch in Deutschland mit dem Audi 80 Competition. Dem Ex-Formel-1-Fahrer gelang es, auf Anhieb die Italienische Meisterschaft zu gewinnen. 1995, mit dem inzwischen eingesetzten Audi A4 STW, wiederholte er seinen Erfolg in Italien und wurde schließlich 1996 auch noch Deutscher Meister.





Motorsport

35

Jahre

Audi 90 IMSA-GTO

Nach einem siegreichen Jahr in der amerikanischen TransAm-Rennserie trat Audi 1989 in der GTO-Klasse der IMSA-Serie an. Das Championat der IMSA (International Motor Sports Association) gehörte zu den drei bedeutendsten Rennsport-Meisterschaften in den USA und Kanada. Mit den Fahrern Hans-Joachim Stuck/Walter Röhrl und Hurley Haywood/Scott Goodyear gingen jeweils zwei Teams an den Start. Von den insgesamt 15 Rennläufen absolvierte Audi nur 13 und gewann davon nicht weniger als sieben.

Den Gewinn der Meisterschaft für Fahrer und Marke verpassten Stuck und Audi nur deshalb, weil man zum Saisonauftakt auf die Langstreckenrennen in Daytona und Sebring verzichtet hatte.





Motorsport

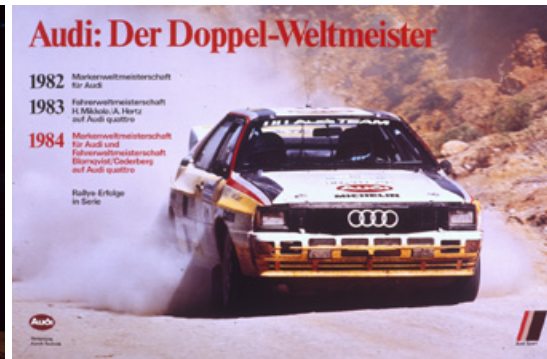
40

Jahre

Doppelweltmeisterschaft für Stig Blomqvist und Audi

Ende 1982 war Stig Blomqvist gemeinsam mit seinem Beifahrer Björn Cederberg zum Audi-Rallyeteam gestoßen. Bereits beim ersten Einsatz für die Ingolstädter holte das Duo bei der Rallye San Remo den Sieg. Nach einschlägigen Erfahrungen mit Frontantrieb (Saab 96) und heckgetriebenen Fahrzeugen (Ford, Talbot) stellte sich der wortkarge Schwede unglaublich schnell auf den vierradgetriebenen Audi quattro um.

1984 wurde zu „seinem“ Jahr; auch wenn er bei der Portugal Rallye seine WM-Führung zunächst eingebüßt hatte, hatte er mit dem Sieg bei der Rallye Elfenebinküste den Fahrerweltmeister-Titel in der Tasche. Mit 125 Punkten Endstand führte er klar vor dem Zweitplatzierten Hannu Mikkola, der es auf 103 Zähler brachte. Ebenso klar dominierte Audi die Markenwertung und siegte mit 120 Punkten vor Lancia mit 108 Punkten.



Motorsport

40

Jahre

Audi Sport quattro S1

Mit dem Erscheinen des Audi quattro auf der internationalen Rallye-Bühne im Januar 1981 schien nichts mehr so zu sein, wie es einmal war. Dies hatte schnell auch die Konkurrenz erkannt, die nun ihrerseits allradgetriebene Rallyefahrzeuge entwickelte, kompromissloser als bisher, mit den Motoren in Mittelmotoranordnung hinter dem Fahrer platziert.

Bei Audi wollte man sich in der Gesamtkonzeption der Rallyewagen nicht zu sehr von der Serie entfernen und blieb dem Frontmotor treu. Um den Vorsprung zur Konkurrenz zu wahren, entstand der Sport quattro mit einem um 30 cm verkürzten Radstand. Intern sprach man meist nur vom „Kurzen“.

Anfang **Mai 1984** absolvierte der Sport quattro in Gruppe-B-Rallyeversion bei der Korsika Rallye den ersten Einsatz, gefahren von Walter Röhrl mit Beifahrer Christian Geistdörfer. Im Gegensatz zum ausgereiften Rallye quattro A2 zeigte der Sport quattro mit seinem gut 400 PS leistenden Vierventilmotor zunächst noch eine Vielzahl von Kinderkrankheiten, die man erst gegen Ende der Saison im Griff hatte. Vom Sport quattro in Rallyeversion sind insgesamt 22 Fahrzeuge aufgebaut worden.





Motorsport

40

Jahre

Walter Röhrl kommt zu Audi

Die erste Probefahrt mit einem Audi Rallye quattro hatte Walter Röhrl bereits 1981 gemeinsam mit dem damaligen Audi Sport Chef Walter Treser unternommen. Trotz allen Werbens aus Ingolstadt blieb Röhrl skeptisch, ob die Neuentwicklung zuverlässig genug sein würde.

Erst Ende 1983 kam es, nicht zuletzt auf Initiative des damaligen Audi-Vorstandsvorsitzenden Dr. Ferdinand Piëch, zum Abschluss eines Zweijahresvertrags, überwiegend für Testaufgaben. Röhrl musste seinen auf heckgetriebene Fahrzeuge eingestellten Fahrstil grundlegend ändern. Wie schnell „das Zehnerl gefallen war“, so der zweifache Rallye-Weltmeister, demonstrierte er eindrucksvoll mit seinem Sieg bei der Rallye Monte Carlo im **Januar 1984**.





In den folgenden Jahren fuhr Röhrl den Sport quattro, dann dessen flügelbewertes Evolutionsmodell, das in seiner letzten Ausbaustufe mit Doppelkupplungsgetriebe und gut 530 PS Leistung in 2,6 Sekunden auf Tempo 100 km/h beschleunigte. Nach dem Ausstieg aus der Gruppe B setzte Audi 1987 den Audi 200 quattro ein, verließ im selben Jahr jedoch den Rallye-Zirkus. Ebenfalls 1987 trieb Röhrl einen stark modifizierten Audi Sport quattro S1 E2 in Rekordzeit zum

Gipfel des in den USA gelegenen Pikes Peak. 1988 sah Röhrl bei Tests und Einsatzfahrten mit dem Audi 200 in der amerikanischen Trans-Am-Meisterschaft. Im darauffolgenden Jahr bewegte der Regensburger den Audi 90 IMSA GTO, um 1990 mit Audi und dem brandneuen Audi V8 DTM in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft anzutreten. 1992 endete sein Engagement bei den Ingolstädter Autobauern.





Motorsport

40

Jahre



Harald Demuth Deutscher Rallyemeister auf Audi quattro

Bei der Internationalen Sachs Rallye Baltic, dem 9. Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft 1984, holte sich Harald Demuth mit seinem belgischen Beifahrer Willy Lux vorzeitig den Titel des Deutschen Rallyemeisters. Für Demuth war dies nach 1982 der zweite Titelgewinn mit einem vom Team SMS, Schmidt Motorsport, vorbereiteten Audi quattro.

Demuth fuhr bereits 1979 ein Testjahr und 1980 die Deutsche Rallye-Meisterschaft im neu gegründeten Audi-Team mit einem Audi 80 GTE. Ab 1980 war er für das Cadolzheimer SMS-Team im Audi 80 und im Audi Coupé auf den Rallyepisten unterwegs; als 1982 SMS einen Audi quattro einsetzen konnte, wechselte Harald Demuth auf den vierradgetriebenen A1 und gewann, mit Arwed Fischer auf dem Beifahrersitz, seinen ersten Titel. Die Evolutionsstufe des Rallye quattro – der quattro A2 – trug ihn 1984, nach einer verkorksten Vorjahressaison, unangefochten zu seinem zweiten Meisterschaftstitel.





Motorsport



Jahre

Audi am Pikes Peak

Pikes Peak – der 4.301 m hohe Berg im US-Bundesstaat Colorado ist seit 1916 Austragungsort für das wohl berühmteste amerikanische Bergrennen. Auch hier hat Audi Renngeschichte geschrieben.

Den ersten Audi-Einsatz konnten die Zuschauer auf dem Pikes Peak **1984** erleben, als Michèle Mouton mit dem Audi Sport quattro in der Klasse für Rallyefahrzeuge den Sieg für die Ingolstädter holte. In den folgenden Jahren 1985, 1986 und 1987 konnte sich Audi dreimal hintereinander als Gesamtsieger in die

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

- 1984: Michèle Mouton, Audi Sport quattro, 12.10,38 Min.
- 1985: Michèle Mouton, Audi Sport quattro, 11.25,39 Min.
- 1986: Bobby Unser sr., Audi Sport quattro S1, 11.09,22 Min.
- 1987: Walter Röhrl, Audi Sport quattro S1, 10.47,85 Min.



Motorsport

70
Jahre

Dreifachsieg bei der Tourenwagen-Europameisterschaft auf DKW

Die „Rallye Genève“ im **November 1954** war der letzte Meisterschaftslauf in einem für die Auto Union überaus erfolgreichen Sportjahr. Bereits im ersten Halbjahr der Saison hatte der DKW von Heinz Meier bei der legendären Mille Miglia die „Coppa argento grandissima“ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104,95 km/h auf der mehr als 1.500 km langen Strecke gewonnen.

Mit den Fahrern Walter Schlüter, Gustav Menz und Heinz Meier belegte DKW die ersten drei Plätze der Tourenwagen-Europameisterschaft. Gleichzeitig ging der Titel des Deutschen Tourenwagenmeisters an Heinz Meier.

Grundlage für diese Siegesserie war das neue DKW-Modell „Sonderklasse F 91“ mit Dreizylinder-Zweitaktmotor, das im Frühjahr 1953 auf den Markt gekommen war und auch in den Folgejahren für Podiumsplätze gut war.



Motorsport

70
Jahre

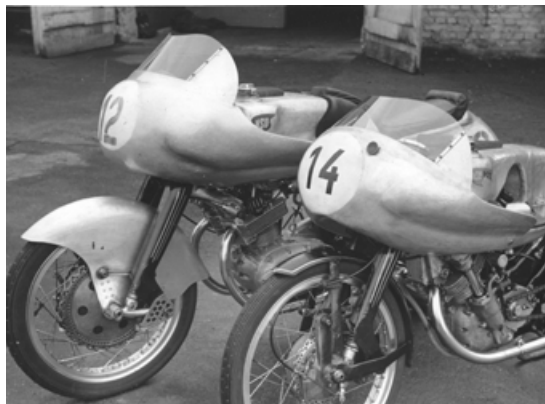
Werner Haas Weltmeister auf NSU Rennmax

Gegen die leistungsgesteigerte und vollverkleidete Version der 250er NSU Rennmax war in der Rennsaison 1954 kein Kraut gewachsen. Doppelweltmeister Werner Haas demonstrierte das überdeutlich. Mit seinem Sieg beim „Großen Preis von Holland“ in Assen am **10. Juli 1954** hatte er die maximal mögliche Punktzahl erreicht und wurde vorzeitig Weltmeister in der 250er-Klasse.

NSU verabschiedete sich mit einer eindrucksvollen Rennbilanz aus der Saison 1954, die jedoch durch den Tod von Rupert Hollaus in Monza überschattet wurde. Es sollte das letzte Rennjahr für die Neckarsulmer werden. Ende 1954 verkündete der NSU-Vorstand den Ausstieg aus dem Motorrad-Rennsport.

NSU-Titel 1954

- Motorradweltmeisterschaft in der 125 ccm Klasse (Rupert Hollaus)
- Motorradweltmeisterschaft in der 250 ccm Klasse (Werner Haas)
- Deutsche Meisterschaft in der 125 ccm Klasse (Werner Haas)
- Deutsche Meisterschaft in der 250 ccm Klasse (Werner Haas)
- Deutsche Meisterschaft in der 350 ccm Klasse (H.P. Müller)





Motorsport

85

Jahre

Letzter Grand-Prix-Sieg

Zwei Tage nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs gewann Tazio Nuvolari, seit 1938 Stammfahrer der Auto Union, am **3. September 1939** das letzte Grand-Prix-Rennen der Rennsaison 1939. Auf dem engen Stadtkurs in Belgrad trieb der „Fliegende Mantuaner“ den Auto Union Typ D zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130,7 km/h.

Mit dem „Großen Preis von Belgrad“ endete eine Epoche des Grand-Prix-Sports, in der die Auto Union

24 Siege in 61 Rundstreckenrennen und 18 Siege in 22 Bergrennen für sich verbuchen konnte.

Nuvaris Rennwagen entsprach dem letzten Entwicklungsstand des Auto Union Typ D der Drei-Liter-Formel. Der Doppelkompressormotor mit gleitgelagerter Kurbelwelle leistete 485 PS bei 7.000 Umdrehungen und stemmte ein Drehmoment von 56 mkg bei 4.000 Umdrehungen auf die Kurbelwelle. Je nach Achsübersetzung betrug die Höchstgeschwindigkeit bis zu 330 km/h.





Motorsport

85

Jahre

Wanderer Klassensieg bei der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich

Für die Langstreckenfahrt Lüttich – Rom – Lüttich, mit 4.530 km Streckenlänge seinerzeit eine der schwersten europäischen Fernfahrten, hatte die Auto Union AG 1938 einen speziellen Sportwagen entwickelt. Das Chassis des Wanderer W 25 trug einen Zweiliter-Reihensechszylinder-Sportmotor und eine strömungsgünstige Leichtmetallkarosserie.

Drei Vergaser und eine Sportnockenwelle brachten den Motor auf 68 PS Leistung, die ausreichten, den knapp 900 kg schweren Sportwagen auf Tempo 160 km/h zu

beschleunigen. Beim ersten Einsatz im Sommer 1938 konnte das neue Modell noch nicht punkten – der führende Wanderer fiel mit technischem Defekt an einem Pfennigbauteil 30 km vor dem Ziel in Lüttich aus.

Am **16. August 1939** ging die Auto Union mit drei Stromlinienfahrzeugen und einem zweiseitigen Spezial-Sportwagen erneut in Lüttich an den Start. Als einzige Mannschaft beendete das Wanderer-Team die Marathonveranstaltung siegreich und errang den „Coupe des Constructeurs“.



Motorsport

90

Jahre

Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen

Die erste in Deutschland ausgetragene Internationale Sechstagesfahrt wurde am **27. August 1934** in Garmisch-Partenkirchen gestartet und endete mit einem Schlussrennen in Füssen am 2. September. DKW holte bei dieser Veranstaltung Gold-, Silber- und Bronzemedailles in allen Klassen sowie den Teampreis Silbervase und Goldmedaille.

Weitere DKW-Motorrad-Daten

1934

- DKW 250 ccm Walfried Winkler Deutscher Meister und Deutscher Bergmeister
- DKW 500 ccm Otto Ley Deutscher Meister
- DKW 500 ccm Kurt Mansfeld Deutscher Bergmeister
- Europameisterschaft der F.I.C.M in der Klasse bis 250 ccm
- Weltrekorde in den Klassen bis 125 ccm, bis 175 ccm und bis 250 ccm



1939

- Siege im Großen Bergpreis von Deutschland in der 250er- und 500er-Klasse
- Europameisterschaft der F.I.C.M in den Klassen bis 250 ccm und bis 350 ccm
- Deutsche Motorradmeisterschaft in den Klassen bis 250 ccm und bis 350 ccm

1954 Sixdays in Wales

- 175 ccm Klasse Gold, Silber und Bronze für DKW
- 250er Klasse Gold und Bronze für DKW





Motorsport

90

Jahre

Auto Union Grand-Prix-Rennwagen

Nachdem 1932 die Auto Union AG als Zusammenschluss der Firmen Audi, DKW, Horch und Wanderer gegründet worden war, suchte man nach einer Möglichkeit, den neuen Konzernnamen und die Vier Ringe international bekannt zu machen. Ferdinand Porsche, der bereits vor der Fusion von den Wanderer-Werken mit der Konstruktion eines Rennwagens beauftragt worden war, entwickelte jetzt im Auftrag der Auto Union

einen Rennwagen. Die Konstruktion war ebenso aufsehenerregend wie zukunftsweisend.

Ein 4,4-Liter-Sechszylinder-Mittelmotor mit Kompressor und einer Leistung von 295 PS befand sich direkt hinter dem Fahrer, was dem Wagen mit seiner kurzen Front ein ungewohntes Aussehen gab. Im Herbst 1933 war der erste Wagen fertig, im November testeten ihn die Ingenieure erstmals auf dem Nürburgring.

Seinen ersten offiziellen Auftritt hatte der Auto-Union-Rennwagen unter dem Fahrer Hans Stuck am **6. März 1934** auf der AVUS in Berlin. Die Auto Union war angetreten, um die bestehenden Geschwindigkeitsweltrekorde anzugreifen. Am Ende des Tages waren drei neue Weltrekorde aufgestellt. Nur wenig später, am 27. Mai 1934, hatte der Rennwagen sein Debüt im internationalen Renngeschehen anlässlich des Internationalen Avus-Rennens. Ab diesem Zeitpunkt dominierten die Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union und von Daimler-Benz das internationale Renngeschehen.





Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

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