Was heute Audi, war früher die Auto Union

Die Geschichte bis zum Ende des Audi B1

Ingolstadt (BY). **Das Audi-Werk in Ingolstadt, das heute so groß ist wie das Fürstentum Monaco, entstand Ende der 1950er-Jahre am Stadtrand buchstäblich auf der grünen Wiese. Audi-Historiker Ralf Friese erzählte im Museum mobile in seinem Vortrag „Das ‚Neue Werk' – die Geschichte des Auto-Union-Werks an der Ettinger Straße", wie alles begann.**

1932 entstand aus Audi, DKW, Horch und Wanderer die Auto Union AG. Ihr Sitz war ursprünglich Chemnitz.

Die Bandbreite reicht vom Audi 14/35 Typ C „Alpensieger" von 1919 über die legendären Silberpfeile der Auto Union.

Ein Horch 8 aus dem Jahre 1930

1932 schlossen sich am 29. Juni auf Initiative der Sächsischen Staatsbank die damaligen Audi-Werke, die Horch-Werke und die Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen (DKW) zur Auto Union zusammen. Gleichzeitig wurde mit der Wanderer Werke AG ein Kauf- und Pachtvertrag zur Übernahme der Wanderer Automobilabteilung abgeschlossen.

Sitz des neuen Konzerns war Chemnitz, die Verwaltung befand sich bis 1936 im DKW-Werk Zschopau. Die Auto Union AG war bei ihrer Gründung der zweitgrößte Kraftfahrzeugkonzern in Deutschland.

Das Firmensignet zeigt vier ineinander verschlungene Ringe, die für die Einheit der vier Gründerfirmen stehen sollten. Die Markennamen Audi, DKW, Horch und Wanderer behielt das neue Unternehmen bei. Jeder Partner verantwortete innerhalb des Konzerns ein bestimmtes Marktsegment: DKW fiel der Bereich Motorräder und Kleinwagen zu, Wanderer kümmerte sich um Automobile der Mittelklasse, Audi um Fahrzeuge im gehobenen Mittelklassesegment und Horch stand für die Ober- und die Luxusklasse.

Nachdem sich die Unternehmen Audi, DKW, Horch und Wanderer 1932 schlossen sich unter dem heutigen Audi-Markenzeichen der vier Ringe zur Auto Union AG zusammen.

1945, nach Ende des Zweiten Weltkriegs, wurde die

in der sowjetischen Besatzungszone gelegene Auto Union enteignet, die Fabrikanlagen wurden demontiert und das Unternehmen 1948 aus dem Handelsregister der Stadt Chemnitz gelöscht. Bereits Ende des Jahres richteten führende Mitarbeiter des zerschlagenen Unternehmens in der Garnisonsstadt Ingolstadt zunächst ein Depot für Ersatzteile der vier Marken ein. Am 3. September 1949 entstand daraus die Auto Union GmbH, die noch im gleichen Jahr die Produktion von Lieferwagen und Motorrädern aufnahm, Kernmarke im Westen war zunächst DKW, während in der damaligen DDR aus dem DKW F9 der IFA F9 wurde.

Mit der Abkehr vom Zweitakter entstand dann in der Bundesrepublik daraus die Marke Audi. Ebenfalls Ende 1945 begann der Neubeginn im Westen – zunächst mit einem Zentraldepot für Auto-Union-Ersatzteile in Ingolstadt.

Auto Union Grand Prix Rennwagen Typ D von 1938

Einen Eindruck in die Rennwagen-Geschichte beschreibt das Jugendbuch aus dem Jahr 1955. Hier wird ein Eindruck über das Leben des Rennfahrers Bernd Rosemeyer auf seinen Auto Union -Rennwagen von 1938 gegeben.

Das erste Automobil der 1949 neu gegründeten Auto Union GmbH, aus der die Audi AG entstehen sollte, war der DKW Schnellaster. Der zuverlässige und unkomplizierte Lieferwagen wurde in verschiedensten Karosserie-Varianten angeboten. Diese reichten vom Pritschen- oder Kastenwagen über Viehtransporter bis hin zum Luxus-Bus.

Lange Jahre war man an verschiedenen Standorten in der Innenstadt aktiv, bis dann im Juli 1958 am Stadtrand die Grundsteinlegung für den Neubau eines Auto-Union-Werks erfolgte. Im Dezember des gleichen Jahres wird der Rohbau an der Ettinger Straße fertig und schon im Sommer 1959 läuft die Produktion des DKW Junior an.

Im März 1969 kam noch NSU aus Neckarsulm dazu. Der Zusammenschluss firmierte rückwirkend zum 1. Januar des Jahres unter Audi NSU Auto Union. gegründet worden war NSU 1873 in Riedlingen als „Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen“.

Seine Bedeutung für das Wiedererstarken der Marke ist unbestritten: Der 1972 vorgestellte Audi 80 wird

Im Sommer 1959 lief die Produktion des DKW Junior im Werk Ingolstadt an.

DKW Junior von 1959. Der Kleinwagen mit Zweitakter-Motor, Lenkradschaltung und viel Stauraum im Kofferraum.

1958 fand die Grundsteinlegung für das Auto-Union-Werk an der Ettinger Straße in Ingolstadt statt – hier eine Aufnahme der Baustelle des Presswerks.

der erste Millionenseller der Ingolstädter. Mit ihm hielt vor 50 Jahren außerdem das Baukastenprinzip im Volkswagen-Konzern Einzug.

Der Audi 80, intern „B1“ genannt, sollte „modern, aber nicht modisch“ und ein zuverlässiges Familienauto sein. Darin waren sich der damalige Audi-Technikvorstand Ludwig Kraus und die Volkswagen AG als neue Konzernmutter Ende der 1960er-Jahre einig. Wie beim Rennwagenbau ließ Chefentwickler Kraus seine Mitarbeiter für jedes einzelne Teil prüfen, wo noch Gewicht gespart werden könnte, ohne dass die Qualität darunter litt. Der Leichtbau sorgte nicht nur für sportliche Fahrleistungen, sondern auch für einen für damalige Verhältnisse geringen Verbrauch. Damit war das neue Modell das passende Fahrzeug für die Ölkrise 1973 – und wurde auch prompt „Auto des Jahres 1973“ in Europa, nachdem der Audi im Jahr davor auch in einigen Ländern den Titel bereits auf natioanler Ebene bekommen hatte.

COPYRIGHT WWW.KOMDIENST.DE REDAKTION HORST-DIETER SCHOLZ

Audi Asso di Picche aus dem Jahre 1973, hier als Kartonmodell mit Inneneinrichtung in 1:45 aus dem Annette Scholz Verlag (MBS 072)

Der Audi 80, ein Erfolgsmodell.

Das Design im Stil der neuen Sachlichkeit der 1970er-Jahre gestaltete Designer Hartmut Warkuß mit. Er stieg 1976 zum „Hauptabteilungsleiter Stilistik“ auf und prägte das Design der Marke über mehrere Modellgenerationen. Das Basismodell mit zwei Türen wog lediglich 835 Kilogramm. Vorgestellt wurde der neue Audi im Juli 1972 nach den tragischen Olympischen Spielen in München. Seine Technik brachte zahlreiche neue Lösungen mit, die nach und nach auch in anderen Modellen des VW-Konzerns zu finden waren.

Mit der von Giorgio Giugiaro gezeichneten und durch Karosseriebauer Karmann realisierten Coupé-Studie Asso di Picche zeigte schon 1973 das sportliche Potenzial des B1.

Text: Horst-Dieter Scholz, Fotos: Audi AG/Pressedienst/Horst-Dieter Scholz

Eine Aufnahme des Auto-Union-Werks an der Ettinger Straße in Ingolstadt aus dem Jahr 1961.

COPYRIGHT WWW.KOMDIENST.DE REDAKTION HORST-DIETER SCHOLZ