

Vier Ringe in Ingolstadt



Neubeginn

Am 3. September 1949 wurde in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft ins Leben gerufen, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte. Sie gilt als die Vorgängerin der heutigen AUDI AG. Mit ihr sollte im Westen Deutschlands fortgeführt werden, was die ehemalige Auto Union AG in Sachsen begonnen hatte.

Es war ein Neubeginn unter ärmlichen Verhältnissen. Das Gebot der Stunde waren kleine und wirtschaftliche Fahrzeuge. So kam es, dass im Zeichen der Vier Ringe nur die Motorräder und Automobile der Marke DKW mit ihren typischen Zweitaktmotoren gefertigt wurden. Der Gründungsakt 1949 war bereits ein zweiter Schritt des Neuanfangs nach dem Krieg. Den ersten hatte man schon bald nach der "Stunde null" getan: Am 19. Dezember 1945 war die "Ingolstädter Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH" gegründet worden. Sie hatte die Aufgabe, die noch existierenden Auto Union-Vorkriegsfahrzeuge – immerhin 60.000 Stück in den westlichen Besatzungszonen – mit Ersatzteilen zu versorgen.

Warum gerade Ingolstadt?

Für Ingolstadt als Standort des Zentraldepots sprach zunächst die verkehrsgünstige Lage im Herzen Bayerns. Dazu kommt, dass sich die Ingolstädter Stadtväter für die Einrichtung des Zentraldepots aussprachen – im Interesse des regionalen Arbeitsmarktes. Den wohl entscheidenden Ausschlag für die Neuansiedlung in Ingolstadt gab aber die jahrhundertealte militärische Vergangenheit des Garnisonsstandortes: Weiträumige Flächen sowie zahlreiche Kasernen, Remisen, Kasematten etc. stellten ein überaus wertvolles Erbe dar, gerade in einer Zeit, in der für Neubauten die Mittel fehlten.

Ausgehend vom früheren Heeresproviantamt in der Schrankenstraße konnte das Unternehmen im Laufe der Zeit u. a. die Friedenskaserne, das Neue Zeughaus, das Unteroffiziersgebäude, die Kraftfahrzeughallen, das Patronenhaus, das Reithaus sowie den Großen Exerzierplatz für seine Zwecke nutzen. Da die Betriebsstätten im ganzen Stadtgebiet verstreut lagen, war ein rationeller Fertigungsfluß freilich kaum möglich. Die Belegschaft sprach damals sinnigerweise von den "Ver-einigten Hüttenwerken."

"Bayernstreik"

Am 9. August 1954 brach in der bayerischen Metallindustrie ein Streik aus, an den sich viele Ingolstädter noch heute lebhaft erinnern. Es war einer der ersten größeren Arbeitskämpfe bundesweit – die Metallunternehmer sprachen sogar vom "erregendsten und bedeutendsten Ereignis der Nachkriegszeit".

Auch bei der Auto Union, die mit rund 5.000 Beschäftigten zu den größten Betrieben am Ort zählte, traten die Arbeitnehmer mehrheitlich in den Ausstand. Sie forderten kürzere Arbeitszeiten, höhere Löhne sowie bessere Arbeits- und Lebensbedingungen. Am 31. August 1954 war der sogenannte "Bayernstreik" dann landesweit beendet. Der Schiedsspruch sah eine durchschnittliche Lohnerhöhung von gut vier Prozent vor.

Unter dem Dach von Daimler-Benz

Der Bayernstreik kostete die Auto Union rund 920.000 DM. Trotzdem machte das Unternehmen 1954 erstmals einen nennenswerten Gewinn (in Höhe von rund 400.000 DM). Im selben Jahr stieg Friedrich Flick, Hauptanteilseigner der Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte mbH Sulzbach-Rosenberg ("Maxhütte"), in die Auto Union GmbH ein. Schon Jahre zuvor hatte er erkannt, dass der Ingolstädter Automobilhersteller auf einen kapitalstarken Partner angewiesen war.

Im Jahr 1957 plädierte Flick daher für eine Übernahme der Auto Union durch Daimler-Benz. Er besaß damals 41 Prozent der Auto Union sowie über 25 Prozent von Daimler-Benz. Außerdem war ihm die Rückendeckung des Schweizer Industriellen Ernst Göhner sicher, der ebenfalls mit 41 Prozent an der Auto Union beteiligt war. Die Daimler-Benz AG ging auf das Geschäft ein. Angesichts der wachsenden ausländischen Konkurrenz wollte sie ihr Produktionsprogramm auf das untere Marktsegment ausweiten. Überdies hatte Flick erwähnt, er stehe auch mit Ford in Verhandlungen.

Am 24. April 1958 kaufte die Aktiengesellschaft rund 88 Prozent der Auto Union-Geschäftsanteile zu einem Preis von gut 41 Millionen DM. Ein Jahr später, 1959, gingen die restlichen Anteile auf Daimler-Benz über. "Wir haben ein nettes Mädchen aus alter, guter Familie geheiratet", kommentierte der Daimler-Vorstandssprecher Fritz Könecke den Zusammenschluss der Nummer zwei mit der Nummer fünf in der deutschen Automobilbranche, und das "Handelsblatt" schrieb am 9. April 1958: "Mit der Einbeziehung der Auto Union GmbH, die einen Jahresumsatz von rund 400 Millionen DM erreicht und 10.000 Arbeitskräfte beschäftigt, ist nun die Daimler-Benz-Gruppe auch umsatzmäßig wieder an die erste Stelle unter den Automobilherstellern in der Bundesrepublik gerückt."

Ein neues Werk in Ingolstadt

Als Daimler-Benz die Auto Union übernahm, wurden in Ingolstadt lediglich Motorräder sowie der DKW-Schnellaster gefertigt. Die Pkw-Produktion der Auto Union konzentrierte sich auf das Werk Düsseldorf, das 1950 in Betrieb gegangen war.

Aus Mangel an Kapital hatte das Unternehmen die Fertigung jenes modernen und preisgünstigen Kleinwagens zurückgestellt, der sich schon Mitte der 50er Jahre im Entwicklungsstadium befand und später den Namen "DKW Junior" tragen sollte. Zwar war mit der Übernahme durch Daimler-Benz die Finanzierung des längst fälligen Projektes gesichert. Jedoch fehlte es an den erforderlichen Produktionskapazitäten.



Möglichst schnell musste also ein neues Werk gebaut werden – entweder in Ingolstadt oder in Zons bei Düsseldorf, wo man bereits ein Grundstück gekauft hatte. Der damalige Betriebsratsvorsitzende und Landtagsabgeordnete Fritz Böhm kämpfte nach Aussage ehemaliger Kollegen "wie ein Löwe" für den Standort Ingolstadt. Durch Kontakte zur Politik habe er erreichen können, dass der Freistaat dem Land Nordrhein-Westfalen "immer etwas voraus" war. Tatsächlich spielte es eine große Rolle, dass die Bayerische Staatsbank einen Kredit von 25 Millionen DM gewährte.



Für Ingolstadt sprach zudem der absehbare Zusammenbruch des Zweiradgeschäftes: Wegen der sinkenden Nachfrage nach Motorrädern wollte man die DKW-Zweiradfertigung bald einstellen. Anders als in Zons stand also in Ingolstadt eine nennenswerte Zahl an qualifizierten Arbeitskräften zur Verfügung - Ende der 50er Jahre ein wesentlicher Standortvorteil. Im Juli 1958 begannen die Bauarbeiten am neuen Werk an der Ettinger Straße. 1959 wurden dafür rund 76 Millionen DM investiert, 1960 waren es etwa 51 Millionen DM. "Bei Ingolstadt entsteht eine der größten und modernsten Automobilfabriken Europas", berichtete der Donaukurier damals euphorisch.

VW tauscht mit Daimler-Benz

Ende 1958 hatten noch 3.700 Beschäftigte bei der Auto Union in Ingolstadt gearbeitet, zwölf Monate später waren es bereits 5.700. Doch der Bau des neuen Werkes hatte nicht nur eine Vergrößerung der Belegschaft zur Folge. Er war auch ein Grund dafür, dass die Auto Union 1961 ihre Produktion und 1962 auch ihre Hauptverwaltung nach Ingolstadt verlegte. Die davon erhofften Rationalisierungs- und Kostensenkungseffekte stellten sich in der Tat ein. Allerdings gingen ab 1962 sowohl die Produktionszahlen als auch die Umsätze der Auto Union zurück, während die Muttergesellschaft steigende Produktions- und Absatzziffern verbuchte.

Insbesondere 1964 sah sich die Auto Union mit akuten finanziellen Problemen konfrontiert. Die Daimler-Benz AG, die ihrer schwierigen "Tochter aus gutem Hause" zunehmend abgeneigt war, erkannte die Lösung in einer aufsehenerregenden wirtschaftlichen Transaktion: Die Auto Union sollte in das Eigentum von Volkswagen übergehen. "Mehr als ein Jahr lang drehte, klopfte und schweißte Daimler-Großaktionär Friedrich Flick an dem neuesten Projekt seines projektreichen Lebens", schrieb "Der Spiegel" in seiner 45. Ausgabe und brachte gleichzeitig zum Ausdruck, dass Flick "das wirtschaftliche Ereignis des Jahres 1964" nicht nur herbeigeführt, sondern auch entscheidend gestaltet hatte.

In mehreren Schritten ging die Auto Union GmbH ab 1964 auf die VW AG über. Letztere wandte für die Transaktion insgesamt 297 Millionen DM auf und war ab 1966 zu hundert Prozent beteiligt.

Bergauf, bergab...

Mit der Übernahme durch VW entkam die Auto Union nur knapp dem Konkurs. Die Zeit des einst so populären Zweitaktmotors ging zu Ende, und fast 30.000 DKW-Automobile standen unverkauft auf Halde. Als "Retter in der Not" entpuppte sich damals der VW Käfer: Zwischen Mai 1965 und Juli 1969 wurden in Ingolstadt fast 348.000 Exemplare des VW-Käfers montiert. Für wirtschaftliche Entspannung sorgte ab August 1965 außerdem der neue "Audi". Dieser erste Viertakter aus Ingolstadt stieß auf sehr großes Käuferinteresse und bildete den Grundstock für eine erfolgreiche Modellpalette. Doch die Entspannung war nur von kurzer Dauer. Nach dem scheinbar unaufhaltbaren, gut fünfzehnjährigen Aufschwung kam es 1966/67 überraschend zu einer Rezession, von der auch die Auto Union betroffen war: Die Produktion musste stark zurückgefahren werden, Kurzarbeit war die unvermeidbare Folge.



Am 10. März 1969 unterzeichnete die Auto Union GmbH einen Vereinigungsvertrag mit der NSU Motorenwerke AG (Neckarsulm). Kraft dieses Vertrags entstand rückwirkend zum 1. Januar 1969 die Audi NSU Auto Union AG. Diese Gesellschaft mit Sitz in Neckarsulm setzte von Anfang an auf Wachstum und Expansion. So steigerte sich die Fertigung von Audi- und NSU-Automobilen kontinuierlich bis zum Jahr 1973, in dem schon erste Vorboten der Ölkrise sichtbar wurden. 1974 wirkte sich die internationale Konjunkturabschwächung derart negativ auf die Absatzlage aus, dass das Unternehmen seine Vorjahresproduktion von fast 400.000 Fahrzeugen auf rund 330.000 Einheiten senken musste. Diese Maßnahme ging freilich nicht ohne beträchtlichen Personalabbau vonstatten: 1974 verringerte sich die gesamte Belegschaft von 33.800 auf 28.600 Arbeiter und Angestellte, 1975 verloren allein im Werk Ingolstadt 1.700 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz.

Aufbruch in neue Dimensionen

Ende 1975 befand sich die Automobilwirtschaft erneut im Aufwind, der sich auch im Absatz der Audi Modelle widerspiegelte.

Im März 1977 lief der letzte NSU Ro 80 vom Band. Mit ihm verschwand die über 100 Jahre alte Marke NSU vom Markt. Seither tragen auch sämtliche in Neckarsulm produzierte Automobile den Namen "Audi".



Furore machte Audi 1980 mit dem Audi quattro, dem ersten Großserien-Pkw mit permanentem Allradantrieb. Dass das quattro-Konzept revolutionär und überlegen war, zeigte sich beim Audi Engagement im Rallyesport: 1982 gewinnt Audi als erste deutsche Marke die hartumkämpfte Marken-Weltmeisterschaft, 1984 zum zweiten Mal.



Das Jahr 1982 weiß noch einen anderen Weltmeister zu verzeichnen, den Audi 100. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert cw von 0,30 war der Audi 100 der dritten Generation seinerzeit die aerodynamisch günstigste Serienlimousine der Welt. Audi hatte die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Zeit hinsichtlich Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit gefunden.

Am 1. Januar 1985 erfolgte die Umbenennung der Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG. Gleichzeitig wurde der Gesellschaftssitz von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Mitte der 80er Jahre bekam auch Audi - ebenso wie andere deutsche Automobilhersteller - die Konsequenzen der öffentlich geführten Diskussionen um Tempolimits und Abgasreduzierung zu spüren. Während der Inlandsabsatz 1985 um 7,5 Prozent zurückging, konnte jedoch der Export um 9,4 Prozent ausgeweitet werden.

1985 investierte die AUDI AG mit knapp 1 Mrd. DM den bis dahin höchsten Betrag in der Geschichte des Unternehmens. Hierbei standen produktbezogene Maßnahmen und neue Fertigungstechnologien im Vordergrund. Im Herbst 1986 erschien der neue Audi 80: Seine vollverzinkte Karosserie setzte mit einer Zehn-Jahres-Garantie gegen Durchrostung neue Maßstäbe in dieser Klasse. 1988 erschien mit dem V8 das erste Oberklassemodell von Audi mit 3,6 Liter V8 Motor und Vierventiltechnik.

Den Audi Slogan "Vorsprung durch Technik" unterstreicht auch das Konzept der TDI-Motoren. Der extrem niedrige Kraftstoffkonsum wurde in mehreren Verbrauchsfahrten eindrucksvoll dokumentiert: So fuhr 1992 ein serienmäßiger Audi 80 TDI einmal rund um die Welt über eine Gesamtdistanz von 40,273 km mit 3,78 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 85,8 km/h.

Zu Beginn der 90er Jahre zeichnete sich weltweit eine Konjunkturschwäche ab, doch der Fall der Berliner Mauer und die Währungsunion führten zu einem gewaltigen Nachfrageschub im Inland. Diese nationale Absatzbelebung verhalf Audi 1991 zu einem Rekordumsatz von 14,8 Milliarden DM. Doch wenig später, 1993, zeigte sich, dass die deutsche Sonderkonjunktur den internationalen Abschwung nur kurzfristig aufhalten konnte.

Den Beginn einer neuen Ära läutete Audi mit der Vorstellung der Aluminium-Studie ASF (Audi Space Frame) im Herbst 1993 auf der Tokio Motor Show ein. Seine Weltpremiere feierte der Aluminium Audi als Nachfolger des Audi V8 im März 1994. Mit der neuen Modellbezeichnung A8 wurde die tiefgreifendste Änderung in der Audi Modellnomenklatur eingeleitet. Im Sommer folgte der Audi A6, im November 1994 erschien der neue A4 auf dem Markt. Er wurde schnell zum Garant für den weiteren Erfolg: 1995 wurden allein in Deutschland 120.000 Audi A4 verkauft.

Im Herbst 1995 trumpfte Audi mit den Sportwagenstudien TT Coupé und TT Roadster auf: eine gelungene Symbiose aus eigenständigem Automobildesign mit historischen Anklängen und modernen Stilelementen mit ausgereifter Technik. Ein Jahr später bringt Audi den A3, einen attraktiven Dreitürer auf den Markt, der auch in der Kompaktklasse neue Käuferschichten erschließt.

1997 stellt Audi neben dem neuen Audi A6 auch die Studie Al2 vor. Das komplett aus Aluminium gefertigte Modell stellt bereits die zweite Stufe der ASF-Technologie dar. 1998 und 1999 setzten die Serienmodelle Audi TT Coupé und Audi TT Roadster weitere technische Highlights.

Seit 1994 unterliegen die entscheidenden wirtschaftlichen Kennzahlen des Unternehmens einem ungebrochenen Aufwärtstrend. Das Unternehmen fertigt in Deutschland, Ungarn, Brasilien, China und Südafrika. 1998 stellte Audi rund 619.000 Fahrzeuge und 1,2 Millionen Motoren her. Der Umsatz lag bei 27,2 Milliarden Mark, das Ergebnis vor Steuern bei knapp 1,7 Milliarden Mark. Im Audi Konzern sind rund 46.000 Mitarbeiter beschäftigt.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 25.01.2016

Quellennachweis und Bilder
© AUDI AG