

Die Geschichte der Vier Ringe Teil IV



Neubeginn in Ingolstadt

Führende Mitarbeiter, die zu Kriegsende nach Bayern gegangen waren, gründeten am 3. September 1949 in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte. Sie gilt als die Vorgängerin der heutigen AUDI AG.

Es war ein Neubeginn in ärmlichen Verhältnissen. Das Gebot der Stunde waren kleine und wirtschaftliche Fahrzeuge. So kam es, dass das Unternehmen zunächst nur die Motorräder und Automobile der Marke DKW mit ihren typischen Zweitaktmotoren fertigte. Der Gründungsakt 1949 war bereits ein zweiter Schritt des Neuanfangs nach dem Krieg. Der erste war bereits kurz nach der "Stunde null", am 19. Dezember 1945 erfolgt, als das „Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile Ingolstadt GmbH“ gegründet wurde. Es hatte die Aufgabe, die in den westlichen Besatzungszonen noch existierenden Auto Union Vorkriegsfahrzeuge – immerhin mehr als 60.000 DKW Wagen und eine große Anzahl von Wanderer, Horch und Audi Automobilen – mit Ersatzteilen zu versorgen.

Warum gerade Ingolstadt?

Für Ingolstadt als Standort des Zentraldepots sprach zunächst die verkehrsgünstige Lage im Herzen Bayerns. Hinzu kam, dass sich die Ingolstädter Stadtväter für die Einrichtung des Zentraldepots aussprachen – im Interesse des regionalen Arbeitsmarktes. So fand das Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile im ehemaligen Heeresproviantamt ein passendes Domizil. Die Gebäude einer früheren Heeresbäckerei dienten zu Lagerzwecken.

Eine neue Auto Union

Der Aufbau eines Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile galt allen Beteiligten von Beginn an nur als Zwischenschritt. Parallel dazu wollten sie unter der Führung ehemaliger Auto Union Vorstandsmitglieder und leitender Angestellter die Grundlage für die Wiederaufnahme einer Fahrzeugproduktion schaffen. Fest stand, dass der Wiederaufbau einer Fahrzeugproduktion aus dem Nichts heraus nur mit den bewährten DKW Motorrädern und Automobilen gelingen konnte. Die einfache und robuste Zweitakttechnik bot hierfür die beste Grundlage.

Ausgehend vom früheren Heeresproviantamt in der Schrankenstraße konnte die Auto Union weitere ehemals militärisch genutzte Gebäude im Stadtzentrum von Ingolstadt für ihren eigenen Wiederaufbau nutzen. Darunter auch das ehemalige Zeughaus, das 1948 zur Wiege des Ingolstädter Automobilbaus wurde. Hier entstand der erste Prototyp eines DKW-Lieferwagens mit Frontantrieb und dem bewährten Zweizylinder-Zweitaktmotor aus der Vorkriegszeit. Diesen kleinen, in seiner Frontlenkerbauweise sehr modern konzipierten Lieferwagen stellte das Unternehmen im Mai 1949 auf der Exportmesse in Hannover erstmals der Öffentlichkeit vor. Stolz meldete die Auto Union: „DKW ist wieder da!“

Am 3. September 1949 wurde daraufhin ganz offiziell die Auto Union GmbH als neue Produktionsgesellschaft gegründet. Immer mehr ehemalige Mitarbeiter aus Sachsen fanden jetzt den Weg nach



Ingolstadt, um beim Wiederaufbau dabei zu sein. Da die Betriebsstätten im ganzen Innenstadtdistrikt verstreut lagen, war ein rationeller Fertigungsfluss kaum möglich. Die Belegschaft sprach von den „Verinigten Hüttenwerken“. Die Auto Union baute in dieser Zeit den DKW Schnelllaster F 89 L und das Motorrad RT 125 W. Der Buchstabe „W“ stand für „West“ und sollte das Modell von den noch in Zschopau entwickelten Motorrädern unterscheiden.

Was noch fehlte, war ein Personenwagen, und der sollte auf der Basis des DKW F 9 entstehen: Dieses Modell war 1940 in Chemnitz bereits im Prototypenstadium fertig gestellt worden. Fertigungstechnische Gründe verhinderten nach dem Krieg den Bau eines ursprünglich für diesen DKW geplanten Dreizylinder-Zweitaktmotors. Daher griffen die Ingolstädter zunächst noch auf den 700 ccm Zweizylindermotor aus dem Vorkriegs-DKW F 8 zurück. Aus der Kombination von F 8-Technik und F 9-Karosserie ergab sich die neue Typenbezeichnung: F 89.

Fertigungskapazitäten für den F 89 Personenwagen waren in Ingolstadt nicht vorhanden. Deshalb übernahm die Auto Union in Düsseldorf ein in großen Teilen zerstörtes Werk von Rheinmetall-Borsig und baute es für die Personenwagenfertigung wieder auf. Hier fuhr ab August 1950 die neue DKW „Meisterklasse“ vom Band.

1953 erschien dann der DKW 3=6, Typ F 91 „Sonderklasse“ auf dem Markt. Das neue Dreizylindermodell bildete für mehrere Jahre das Rückgrat der Auto Union Pkw-Palette. In verschiedenen Ausführungen als Limousine, Coupé, Cabriolet und Kombi angeboten, wurde der 3=6 zu einem Symbol des westdeutschen Wirtschaftswunders.

Unter dem Dach von Daimler-Benz

1954 stieg der Industrielle Friedrich Flick als Gesellschafter in die Auto Union GmbH ein. Schon bald erkannte er, dass der Ingolstädter Automobilhersteller auf einen kapitalstarken Partner angewiesen war, um auch zukünftig im deutschen Automobilbau eine Rolle spielen zu können.

Im Jahre 1957 plädierte Flick daher für eine Übernahme der Auto Union durch Daimler-Benz. Angesichts der wachsenden ausländischen Konkurrenz plante die Daimler-Benz AG, ihr Produktionsprogramm auf das untere Marktsegment auszuweiten.

Am 24. April 1958 erwarb die Daimler-Benz AG rund 88 Prozent der Auto Union Geschäftsanteile. Ein Jahr später 1959, gingen die restlichen Anteile auf Daimler-Benz über.

Ein neues Werk in Ingolstadt

Aus Mangel an Kapital hatte die Auto Union bis zu diesem Zeitpunkt die Fertigung eines modernen und preisgünstigen Kleinwagens zurückgestellt: Dieser befand sich schon Mitte der 50er Jahre im Entwicklungsstadium und sollte später den Namen „DKW Junior“ tragen. Zwar war mit der Übernahme durch Daimler-Benz die Finanzierung des längst fälligen Projektes gesichert, es fehlte aber an den erforderlichen Produktionskapazitäten.

Möglichst schnell musste also ein neues Werk gebaut werden – entweder in Ingolstadt oder in Zons bei Düsseldorf, wo man bereits große Grundstücksflächen erworben hatte. Die Entscheidung fiel für Ingolstadt, nicht zuletzt unterstützt durch einen 25-Millionen-DM-Kredit der Bayerischen Staatsbank. Im Juli 1958 begannen die Bauarbeiten am nördlichen Stadtrand von Ingolstadt. „Bei Ingolstadt entsteht eine der größten und modernsten Automobilfabriken Europas“, berichtete der Donaukurier damals euphorisch. Ein Jahr später, im Juli 1959, fuhr der erste DKW Junior im neuen Werk Ingolstadt vom Band.

Volkswagen übernimmt das Ruder

Doch der Bau des neuen Werkes hatte nicht nur eine Vergrößerung der Belegschaft zur Folge. Er bildete auch die Grundlage dafür, dass die Auto Union im Herbst 1961 ihre Hauptverwaltung von Düsseldorf nach Ingolstadt verlegte und bis Mitte 1962 schrittweise die gesamte Fertigung an der Donau konzentrierte. Das Werk in Düsseldorf veräußerte das Unternehmen im April 1962 an Daim-

ler-Benz. Fortan wurden dort Mercedes-Lieferwagen gebaut. Der Standort Ingolstadt zählte erstmals mehr als 10.000 Mitarbeiter, ein Umstand, der auch das Stadtbild veränderte: Neue Wohnsiedlungen entstanden, eine Vielzahl von Zulieferfirmen siedelten sich an.

Auch wenn sich mit der Konzentration auf einen Standort die erhofften Rationalisierungs- und Kostensenkungseffekte einstellten, so erwies sich doch die Auto Union Produktpalette mit den DKW-Zweitaktmodellen als nicht mehr zeitgemäß. Der DKW-typische Zweitaktmotor verlor zunehmend an Akzeptanz sowohl in der Fachwelt, als auch bei den Kunden. Dennoch wurde mit technischer Unterstützung von Daimler-Benz das Zweitaktprogramm der Auto Union zunächst noch einmal modernisiert. Dem DKW Junior folgte der Typ F 12, und als Nachfolger der Auto Union 1000 Baureihe wurde im Herbst 1963 der DKW F 102 vorgestellt. Gleichzeitig wurde ein Viertaktmotor für die Auto Union projektiert. Für dieses Projekt entsandte Daimler-Benz ein Team aus Technikern nach Ingolstadt, darunter der spätere Chefentwickler Ludwig Kraus.

Trotz all dieser Maßnahmen gingen die Umsätze der Auto Union ab 1962 kontinuierlich zurück. Einmal mehr gelang dem Daimler-Großaktionär Friedrich Flick eine Aufsehen erregende Transaktion: Die Auto Union GmbH ging ab Ende 1964 in mehreren Schritten in das Eigentum der Volkswagenwerk AG über.

Mit der Übernahme durch VW ging die Zeit des einst so populären Zweitaktmotors endgültig zu Ende. Fast 30.000 DKW-Automobile standen unverkauft auf Halde. Zwischen Mai 1965 und Juli 1969 montierten die Ingolstädter Mitarbeiter fast 348.000 Exemplare des VW 1200/1300. Für wirtschaftliche Entspannung sorgte ab August 1965 außerdem der neue „Audi“. Dieser erste Viertakter aus Ingolstadt, gepaart mit der Karosserie des DKW F 102, stieß auf sehr großes Käuferinteresse und bildete den Grundstein für eine zukunftsweisende Modellpalette.



Im November 1968 stellte die Auto Union den Audi 100 vor. Mit seiner modern gestalteten Karosserie in konsequenter Leichtbauweise und der überzeugenden Frontantriebstechnik vermochte der jüngste Spross aus Ingolstadt zu überzeugen. Damit war die Eigenständigkeit des Ingolstädter Unternehmens auch für die Zukunft gesichert.

Audi NSU



Am 10. März 1969 unterzeichnete die Auto Union GmbH einen Vereinigungsvertrag mit der NSU Motorenwerke AG. Rückwirkend zum 1. Januar 1969 entstand damit die Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm.

NSU

1873 als Manufaktur für Strickmaschinen in Riedlingen/Donau von Christian Schmidt und Heinrich Stoll gegründet, zog das Unternehmen 1880 nach Neckarsulm, wo es 1884 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. 1886 erwischten die Neckarsulmer den richtigen Zeitpunkt. Das Fahrrad begann seinen Siegeszug um die Welt und von nun an wurden die Neckarsulmer Fahrräder ein Qualitätsbegriff für 77 Jahre lang.



Ab 1900 werden erstmals auch Motorräder hergestellt. Jetzt »fuhr« das neue Markenzeichen »N.S.U.« (aus NeckarSulm) um die Welt. Und das in ununterbrochener Folge bis 1967. 1906 stellte man den ersten »Original Neckarsulmer Motorwagen« — ein kleines Automobil der Mittelklasse mit einem wassergekühlten Vierzylinder-Motor der Öffentlichkeit vor. 1909 fertigten inzwischen 1000 Mitarbeiter 450 Motorwagen. 1914 schrieb der Neckarsulmer Autobauer das erste Mal Automobilgeschichte im Aluminium- und Leichtbau: Neckarsulmer Ingenieure bauten den Mittelklasse-Typ 8/24 PS mit Aluminiumkarosserie.



Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 zeigte die Heeresverwaltung reges Interesse an den Zweirädern und Motorwagen und wurde bald zum fast alleinigen Abnehmer. So konnte das Unternehmen selbst in Kriegszeiten wachsen. Auch die folgende Inflationszeit konnte dem Unternehmen nichts anhaben. 1923 fertigten die 4070 Mitarbeiter alle zwei Stunden ein Automobil, alle 20 Minuten ein Motorrad und alle fünf Minuten ein Fahrrad. 1924 investierte man aus Platzgründen in ein neues Werk für den Automobilbau in Heilbronn. Zwei Jahre später war der Umsatz jedoch erstmals rückläufig. Geldprobleme waren die Folge. 1929 war man gezwungen, den Automobilbau für viele Jahre einzustellen und das erst vier Jahre zuvor erbaute Werk in Heilbronn an Fiat zu verkaufen, die dort bis 1966 Automobile unter dem Namen NSU-Fiat herstellen ließ.

In Neckarsulm konzentrierte man sich fortan auf die Zweiradproduktion, übernahm 1929 den größeren Teil der Wanderer Motorradsparte und gründete 1932 eine Verkaufsgemeinschaft zusammen mit der Marke D-Rad der Deutschen Werke in Berlin. 1933/34 entstanden bei NSU drei Prototypen eines von Professor Porsche konstruierten Fahrzeugs mit luftgekühltem 1,5-Liter-Boxermotor im Heck. In seiner gesamten Konzeption entsprach dieser Wagen bereits dem späteren VW-Käfer. Die Serienproduktion unterblieb jedoch, weil die hierfür notwendigen Geldmittel fehlten. Neben BMW und DKW war NSU in den 1930er Jahren eine der bedeutendsten deutschen Motorradmarken und nach der Übernahme der Opel Fahrradfertigung Ende 1936 einer der größten Zweiradhersteller Deutschlands. Bei Kriegsende im Mai 1945 lagen weite Teile Neckarsulmer Werksanlagen in Trümmern.

Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte mit den begehrten NSU Fahrrädern und der 98er NSU Quick. Schon bald gesellten sich ein 125 und ein 250 ccm Modell hinzu. Später folgten so berühmte Modelle wie die NSU Fox, NSU Lux, NSU Max oder die 500 ccm NSU Konsul. Bei allen Erfolgen der NSU-Motorräder, mit denen das Unternehmen damals durch den Gewinn von fünf Motorrad Weltmeisterschaften von 1953 bis 1955 und durch das Aufstellen sämtlicher Geschwindigkeitsweltrekorde in 1956 Weltruhm erlangte, wollten die Neckarsulmer dennoch nicht die Augen davor verschließen, dass die Motorradindustrie in Westdeutschland ab Mitte der 1950er Jahre einen starken Niedergang erlebte. Für NSU war es deshalb höchste Zeit, wieder Autos zu fertigen. 1955 noch größtes Zweiradwerk der Welt, gelang mit dem Kleinwagen neuen Stils, dem »Prinz«, 1958 die Wiederaufnahme des NSU Automobilbaus. 1957 zündete zum ersten Mal ein Drehkolbenmotor Bauart Wankel auf dem NSU Prüfstand. 1963 schrieb NSU mit den NSU/Wankel Spider Automobilgeschichte: das erste serienmäßig produzierte Automobil der Welt mit Wankel-Motor, dass in den Jahren 1965 bis 1968 drei Deutsche Meisterschaften gewann. Auch der ihm nachfolgende NSU Ro 80 avancierte zu einem in vieler Hinsicht revolutionären Automobil, wurde er doch als erstes deutsches Auto zum „Auto des Jahres“ gewählt. Doch vom 21. August 1969 an hieß es: Audi und NSU machen gemeinsame Sache. Damit hatte für NSU eine nahezu einhundert jährige Selbstständigkeit aufgehört zu bestehen.

Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte mit den begehrten NSU Fahrrädern und der 98er NSU Quick. Schon bald gesellten sich ein 125 und ein 250 ccm Modell hinzu. Später folgten so berühmte Modelle wie die NSU Fox, NSU Lux, NSU Max oder die 500 ccm NSU Konsul. Bei allen Erfolgen der NSU-Motorräder, mit denen das Unternehmen damals durch den Gewinn von fünf Motorrad Weltmeisterschaften von 1953 bis 1955 und durch das Aufstellen sämtlicher Geschwindigkeitsweltrekorde in 1956 Weltruhm erlangte, wollten die Neckarsulmer dennoch nicht die Augen davor verschließen, dass die Motorradindustrie in Westdeutschland ab Mitte der 1950er Jahre einen starken Niedergang erlebte. Für NSU war es deshalb höchste Zeit, wieder Autos zu fertigen. 1955 noch größtes Zweiradwerk der Welt, gelang mit dem Kleinwagen neuen Stils, dem »Prinz«, 1958 die Wiederaufnahme des NSU Automobilbaus. 1957 zündete zum ersten Mal ein Drehkolbenmotor Bauart Wankel auf dem NSU Prüfstand. 1963 schrieb NSU mit den NSU/Wankel Spider Automobilgeschichte: das erste serienmäßig produzierte Automobil der Welt mit Wankel-Motor, dass in den Jahren 1965 bis 1968 drei Deutsche Meisterschaften gewann. Auch der ihm nachfolgende NSU Ro 80 avancierte zu einem in vieler Hinsicht revolutionären Automobil, wurde er doch als erstes deutsches Auto zum „Auto des Jahres“ gewählt. Doch vom 21. August 1969 an hieß es: Audi und NSU machen gemeinsame Sache. Damit hatte für NSU eine nahezu einhundert jährige Selbstständigkeit aufgehört zu bestehen.

[Zu den Bildern >>>](#)

Fortsetzung folgt

R.S. 25.02.2022