

## Die Geschichte der Vier Ringe Teil V

**Audi NSU**

### Vorsprung durch Technik



Im August 1969 hatten die Auto Union GmbH, Ingolstadt und die NSU Motorenwerke, Neckarsulm fusioniert. Aus den beiden Tochterunternehmen der Volkswagenwerk AG entstand die Audi NSU Auto Union AG mit Sitz in Neckarsulm. Die Modellpalette des neuen Unternehmens war durch eine große Vielfalt geprägt. Von den luftgekühlten Motoren der NSU Prinz Baureihe über die wassergekühlten Vierzylindermotoren des Audi 60 und Audi 100 bis hin zum faszinierenden Wankel-Motor des Ro 80, vom Frontantrieb der Audi Modelle und des Ro 80 zum Heckantrieb des NSU Prinz oder TT, von der Leichtbauweise des Audi 100 über die italienische Formgebung des Audi 100 Coupé S bis zum futuristischen Karosseriedesign des NSU Ro 80. Die Vielfalt technischer Konzepte innerhalb der Audi NSU Modellpalette führte im Januar 1971 zu einem neuen Werbeslogan: Vorsprung durch Technik!



1972 erschien der Audi 80, dem 1974 der Audi 50 folgte. Mit einer modernen Produktpalette überstand das Unternehmen die Jahre der Ölkrise, um dann in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre schrittweise die Marke Audi auf dem Automobilmarkt höher zu positionieren. Fünfzylinder-Turbomotor, der quattro Allradantrieb, vollverzinkte Karosserien, Leichtbauweise und nicht zuletzt ein erfolgreiches Design prägten diesen Weg.

Für Furore sorgte Audi im Frühjahr 1980 mit dem Audi quattro, dem ersten Großserien-Pkw mit permanentem Allradantrieb. Wie revolutionär und überlegen das quattro-Konzept war, zeigte sich im Rallyesport: 1982 gewann Audi als erste deutsche Marke die hartumkämpfte Marken-Weltmeisterschaft, 1983 wurde Hannu Mikkola auf Audi quattro Rallye-Weltmeister und 1984 vereinte Audi sowohl die Marken- als auch die Fahrer-Weltmeisterschaft (Stig Blomqvist) auf sich.

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

### Aufbruch in neue Dimensionen

Am 1. Januar 1985 wurde die Audi NSU Auto Union AG in AUDI AG umbenannt und der Sitz der Gesellschaft von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Seither tragen Unternehmen und Produkte den gleichen Namen. Mitte der 1980er Jahre bekam auch Audi - ebenso wie andere deutsche Automobilhersteller - die Konsequenzen der öffentlich geführten Diskussionen um Tempolimits und Abgasreduzierung zu spüren. Gleichzeitig wurden Themen wie aktive und passive Sicherheit neu definiert.

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

Im September 1989 feierte der Audi 100 TDI auf der Frankfurter Automobilausstellung sein Debüt. Mit an Bord: der erste Pkw-Dieselmotor mit Direkteinspritzung. Mehrere Verbrauchsfahrten dokumentierten eindrucksvoll den extrem niedrigen Kraftstoffverbrauch.

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 auf dem Genfer Automobilsalon. Mit der neuen Modellbezeichnung Audi A8 leitete Audi eine tiefgreifende Änderung in der Modellnomenklatur ein. Im Sommer folgte der Audi A6 als Nachfolger des Audi 100, im November 1994 erschien die fünfte Generation des Audi 80 als Audi A4 auf dem Markt. Er wurde zu einem wichtigen Garanten des Unternehmenserfolgs.

## Motorsport

Um den Namen Auto Union in weiten Kreisen bekannt zu machen, engagierte sich das Chemnitzer Unternehmen von Beginn an im Motorsport. Bereits 1933 schloss es mit Ferdinand Porsche einen Vertrag über die Entwicklung eines Grand-Prix Rennwagens, der im Mai 1934 auf der Avus in Berlin sein Debüt feierte. Dieser Rennwagen war in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich: 16 Zylinder in V-Form mit Roots-Kompressor, der Motor hinter dem Fahrer angeordnet (Mittelmotor) und eine Kurbellenkervorderachse mit Drehstabfederung.

Zwischen 1934 und 1938 wurde der 16-Zylinder-Rennwagen kontinuierlich verbessert und die Leistung von anfänglich 295 PS (Typ A) auf 520 PS (Typ C) gesteigert. Übertreffende Siege auf internationalen Rennstrecken unter Fahrern wie Hans Stuck, Achille Varzi und vor allem Bernd Rosemeyer machten die junge Auto Union sehr schnell weltweit bekannt. Besonderes Aufsehen erregte die Weltrekordfahrt von Rosemeyer auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt im Oktober 1937, als er mit einem stromlinienförmigen Rennwagen als erster Mensch auf einer normalen Straße eine Geschwindigkeit jenseits der 400 km/h erreichte.



Die Rennschlachten der Silberpfeile von Mercedes-Benz und der Auto Union in den 1930er Jahren waren legendär und machten Deutschland zu einem unschlagbaren Gegner auf den internationalen Rennstrecken. Im Jahr 1938 wurde die Dreiliterformel eingeführt und der 485 PS starke Auto Union 12-Zylinder-Rennwagen Typ D ging an den Start. Nach dem Tod von Bernd Rosemeyer bei einem weiteren Rekordversuch im Januar 1938 trat der Italiener Tazio Nuvolari als Spitzenfahrer der Auto Union an dessen Stelle.

Neben dem sehr publikumswirksamen Grand-Prix-Rennsport engagierte sich die Auto Union mit der Marke DKW auch im Motorrad-Renn- und Geländesport, sowie mit speziellen DKW- und Wanderer-Sportwagen bei Fernfahrten (z. B. Lüttich-Rom-Lüttich) oder im Gelände-Zuverlässigkeitssport.

DKW glänzte in unzähligen Meisterschaften, Großen Preisen, Sechstagesfahrten, Geländeprüfungen und Rekordfahrten in den Zwanziger- und Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts. Namen wie Arthur Geiss, Walfried Winkler, Ewald Kluge, Toni Bauhofer, H. P. Müller, Siegfried Wünsche und auch der spätere Auto Union Grand-Prix-Rennfahrer Bernd Rosemeyer errangen viele Erfolge. Höhepunkt war der Sieg des zweifachen Europameisters Ewald Kluge (1937/1938) in der englischen Tourist Trophy (TT) auf der Isle of Man 1938. Die DKW ULD 250 Drehschiebermaschine war das erste nicht in England gebaute Motorrad, das 1938 in der 30-jährigen Geschichte der Tourist Trophy überlegen gewann. Im zerstörten Nachkriegsdeutschland gingen schon 1948 und 1949 die Deutschen Meisterschaften in den Klassen 125 und 250 ccm an DKW, hinzu kam 1949 der 350er-Titel von Ex-Werksfahrer Siegfried Wünsche.



Die 1953 lancierte DKW 3=6 Sonderklasse war in den Händen engagierter Sportfahrer auf Anhieb eine Kraft. Mit Walter Schlüter, Gustav Menz und Heinz Meier belegte DKW 1954 auf Anhieb in der europäischen Rallyemeisterschaft die ersten drei Gesamtplätze, Heinz Meier verbuchte zudem den



© VOZ-Archiv

Sieg in der Deutschen Rallyemeisterschaft für sich. 1955 verteidigte die Marke den deutschen Rallyetitel erfolgreich.

1956 stellte ein spezialkarossiertes DKW 3=6 Kunststoff-Coupé im italienischen Monza insgesamt fünf neue Weltrekorde auf. Daraufhin entstand der 3=6 Monza in einer kleinen Serie. Ab 1956 setzte die Auto Union verstärkt auf eine werkseitige Förderung der DKW Privatfahrer. Ab 1958 erfolgt die jährliche Ausschreibung der „Auto Union DKW-Trophäe“. Gleichzeitig häuften sich die DKW Sporterfolge in Europa und Übersee mit dem DKW 3=6, Auto Union 1000, DKW Junior und DKW F 12. Kontinuierlich hatte man die Leistung der 900- bzw. 1.000-Kubik-Zweitakt-Rennmotoren bis an die 100 PS steigern können.

In den Jahren zwischen 1954 und 1964 errangen Piloten über 100 Meisterschaften, 150 Gesamtsiege, 35 erste Mannschaftssiege und rund 2.500 Klassensiege. Mit dem Ende der Zweitakt-Ära bei der Auto Union war im Herbst 1964 auch das werkseitige Engagement im Automobilsport zu Ende.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.03.2022



Bilder ID: 202210  
© VOZ Archiv  
Quelle: AUDI AG