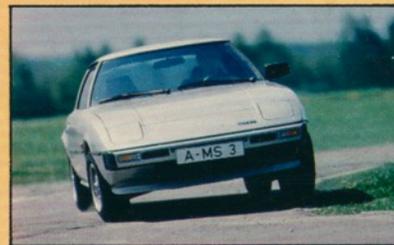


auto motor und sport



VW Passat GLi — Test



Mazda RX-7 — Test



Alfa Romeo Giulietta 1.8 — Test



Preiswert und solide:
Mercedes 200 —
die gute
Gelegenheit

Alles über Audi

Modelle
Motoren
Motorsport
Manager

Die Pläne
für die
80er Jahre



Audi-Stylingstudie

Großer Leser-Wettbewerb
Gesucht: Die besten Auto-Kenner
100 Fragen — 1000 Punkte Folge 4
100 Preise für 100.000 Mark
**extra Filmen und
Fotografieren**

Belgien sfr 57,-; Dänemark dkr 10,-; England £ 110; Finnland fmk 7,30; Frankreich FF B.-; Griechenland Dr 72,-; Italien Lit 1000,-; Jugoslawien Din 42,-; Luxemburg Lit 52,-; Niederlande Hfl 3,80; Norwegen,-; Nr 2,50; (inkl. m.w.st.) Österreich SS 75,-; (inkl. M.w.st.) Schweiz sfr 3,50; Spanien Ptas 135,-; Printed in Germany



Alles über Audi

Es begann, aber wo eigentlich? Wo ist der anerkannte Geburtsort der Audi NSU Auto Union AG? Daß diese Automobilfabrik heute ihren Sitz im bayerischen Ingolstadt hat, besagt wenig. Audi NSU Auto Union AG ist der Typ der durch Fusionen zustande gekommenen Autofabrik. Welche Namen der Branche waren mit im Spiel?: NSU, Horch + Audi + DKW + Wanderer = Auto Union, Auto Union + Flick + Daimler-Benz, dann ohne Flick, Volkswagenwerk schluckt die Auto Union, VW läßt seine Auto Union NSU schlucken. Jetzt erst ist der Status klar: Audi NSU Auto Union AG in Ingolstadt.

Vor mehr als 100 Jahren, genau 1873, als die Menschen in aller Regel zu Fuß gingen, dachte an der Sulm auch der tatendurstige Christian Schmidt nicht daran, Fahrzeuge zu bauen – er begann mit der Herstellung von Strickmaschinen. Neue Mitbesitzer kamen hinzu. Fahrräder bauten sie erst 1886, 1889 wurden 200 fertige Räder ausgeliefert, eine Belegschaft von 60 Mann hatte sie fabriziert. Beim Zweirad fühlte man sich lange Zeit wohl, aber schon 1900 kam zum Fahrrad der Motor – 1901 wurde in Neckarsulm das erste Motorrad der Welt hergestellt. Von Marken wie Horch, Audi, DKW oder Wanderer war noch keine Rede. Erst 1932 kam die Auto Union, durch die Fusion der vier Marken. Vier Ringe symbolisierten die vier Gründer-Firmen. Wanderer als Firma war schon 1885 entstanden, Horch 1899, Audi im Jahre 1910 und DKW 1916. Die Zeiten waren – und blieben – schwer, die Wirtschaftskrise eingangs der dreißiger Jahre erzwang die Fusion, mit der man überlebte. Wie alles begann, steht auf den nächsten Seiten. ▶



Es begann mit August Horch

Die Audi-Geschichte: Mühsal, Pleiten, Auferstehung.

Die Autofabrik Horch entließ 1909 ihren Gründer und Cheftechniker kurzerhand per Aufsichtsratsbeschluß, ohne daß er gekündigt hatte.

August Horch, damals 41 Jahre alt, ging grollend, fand neue Partner und wurde Konkurrent am gleichen Ort in Zwickau. Seinen Namen durfte er laut Urteil des Reichsgerichts nicht mitnehmen. Resultat des Rechtsstreits war seine neue Marke Audi, das lateinische Wort für Horch. 1910 lief der erste Audi zum Ärger der Horch-Aufsichtsräte, die sich auch ohne Horch schwer taten.

In den zwanziger Jahren geriet Audi ins Hintertreffen. Das Schicksal schlechter Zeiten führte die beiden Marken dann 1932 mit DKW und Wanderer in der Auto Union zusammen.

Diese sächsische Notgemeinschaft gedieh in der trügerischen Blüte des Dritten Reichs. Sie pflegte Horch als Nobelmarke. Audi, schon 1928 von DKW erworben, war nur noch ein marktpolitisch verwendeter Name. Den Zweiten Weltkrieg überlebte DKW als Marke der in Ingolstadt neu etablierten Auto Union.

Mit viel Selbstbewußtsein, aber stetig glücklos, geriet

DKW nun in Sackgassen. Schließlich wurde über die Kapitaleigner Daimler-Benz eingeschaltet; Verhandlungen über Investitionen und Kooperation begannen im Herbst 1957.

Ein hochmodernes Werk für den DKW Junior, der 1959 erschien, sollte der Auto Union endlich zum Durchbruch verhelfen, und Daimler-Benz pachtete 1961 das DKW-Werk Düsseldorf, um dort einen kleinen Mercedes zu bauen.

Damals tauchte der Name Audi gerüchtweise auf, gedeutet als Auto Union Düsseldorf-Ingolstadt.

Doch der Junior war kein Hit, DKW schließlich nur noch durch Jahreswagen für Mercedes-Beschäftigte über Wasser zu halten. Daimler-Benz entschied sich 1963 für Investitionen in ein neues Lastwagenwerk in Wörth bei Karlsruhe und schloß in Sachen Auto Union ein Bündnis mit dem Volkswagenwerk. Zusammenarbeit und Interessenabgrenzung wurden vereinbart, VW führte fortan die Regie.

Düsseldorf wurde abgeschaltet. Die Führung in Ingolstadt übernahm 1964 der Mercedes-Direktor Ludwig Kraus, ein mit allen Wassern gewaschener energischer Techniker.

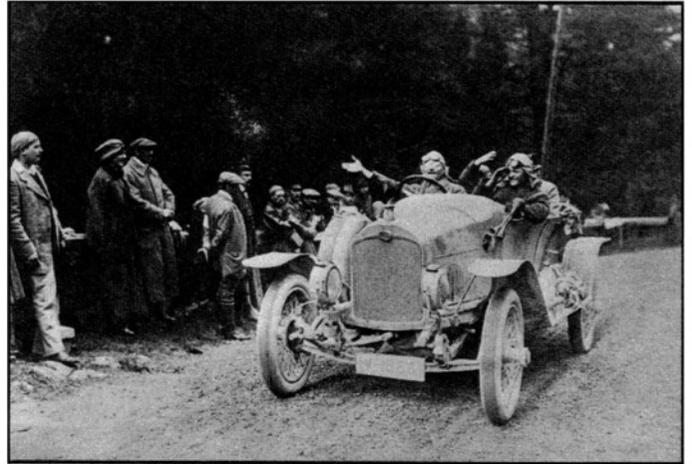
Resultat war der Audi, den Ludwig Kraus gegen alle Schwierigkeiten durchboxte.

Aus dem hoffnungslosen letzten Zweitakter, dem DKW F 102, machte er mit einem unkonventionellen Daimler-Viertaktmotor (Mitteldruckmotor) ein respektables Erfolgsmodell und profilierte die Marke 1969 endgültig mit dem Audi 100, bei dem Daimler-Benz noch Entwicklungshilfe leistete.

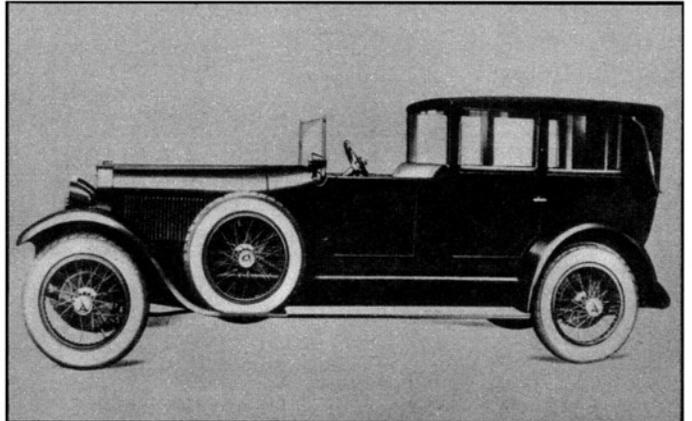
Wolfsburg indes hatte nur an Resteverwertung gedacht und drückte Käfer auf die Bänder in Ingolstadt. Aber in der VW-Krise, die sich 1966 anbahnte, erwies sich der bayerische Patient als Retter und Richtungsweiser für VW.

Mit Gründung der Audi NSU Auto Union AG wurde 1969 die Weiche dann aber endgültig gestellt: Audi hat heute Partner-Status im VW-Konzern.

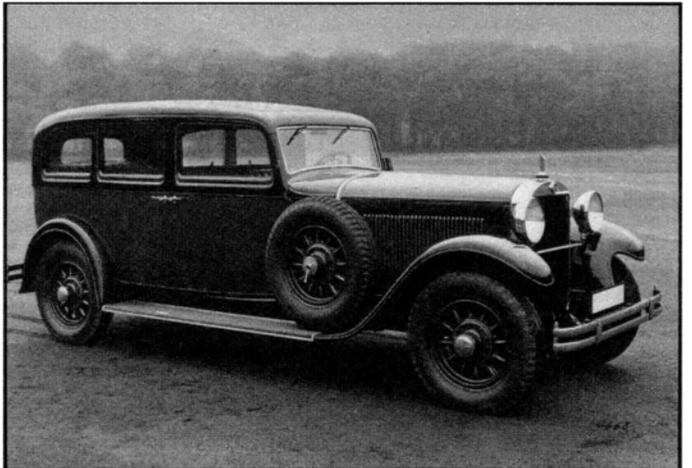
Das ist eine sehr gegenwärtige Geschichte. Kein Wun-



Der Chef siegte selbst: Audi Typ Alpensieger, 1914



Nobelwagen in miserabler Zeit: Audi Typ M, 1924



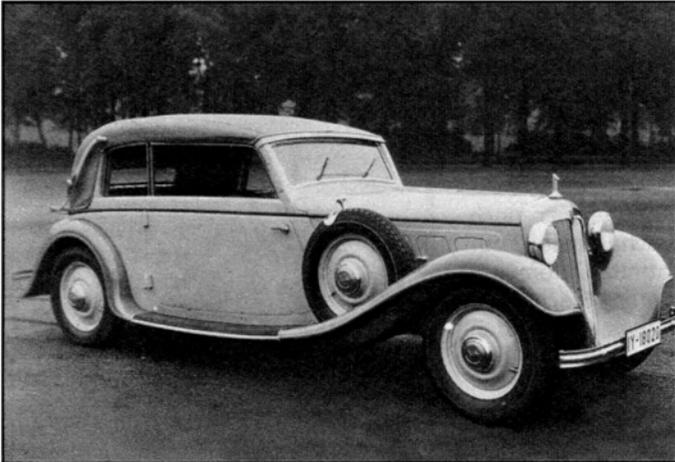
USA-Konzept, DKW-Regie: Audi Typ Zwickau, 1931

der, daß in Wolfsburg wie in Ingolstadt jahrelang wenig Neigung herrschte, die wirre Vergangenheit als historisches Fundament zu würdigen.

Doch schließlich hat sich das Bekenntnis zur Kontinuität

durchgesetzt: „Von Horch zu Audi“ hieß 1977 eine historische Schau im Deutschen Museum.

Archivarisch und publizistisch verwaltet der Konzern das Angedenken an Gründer und Markenschicksale.



Der „Umgekehrte Wanderer“ (UW): Audi Front, 1933



Fortschrittliche Horch-Version: Audi Typ 920, 1938



Image-Wandler: Der Audi ließ 1965 den DKW vergessen

August Horch, geboren 1868 als Sohn eines Schmieds in Willingen an der Mosel, ist aber doch nur zu begrenzten Ehren gekommen.

Er war keiner der großen Pioniere. Der gelernte Schmied arbeitete sich zum Ingenieur hoch, erwarb Erfahrungen in Motorenfabriken und wurde 1896 Betriebsleiter bei Benz. 1899 gründete er die eigene Firma, etablierte sich 1904 in Zwickau und war als geselliger Rallye-Fahrer der beste Propagandist seines Fabrikats.

Daß ihn die eigene Firma ausbootete, hing eben damit zusammen; er war ein Aktivist ohne Sinn für Rendite und wurde kein Industrieller. Noch 1914 fuhr er seinen Audi-„Alpensieger“ selbst und zog sich 1920 aus dem Management zurück. In der Prominenz des deutschen Automobilwesens war er als Sachverständiger und Organisator tätig und genoß das betriebsame Leben in Berlin. Er starb 1951 in Münchenberg, Oberfranken.

Mit Kardan statt Kette war seine erste Konstruktion von 1899 fortschrittlich, sein „stoßfreier“ Zweizylinder-motor erwies sich jedoch als verfehlt Konstruktion.

Er baute fortan konventionell, aber stets sportlich mit Blick auf geringes Gewicht und früh auch auf Stromlinienformen.

Nach seinem Rücktritt als Vorstandschef riskierte die Firma Audi 1922 vor allem einen anspruchsvollen 4,6 Liter-Sechszylinder Typ M, der erstmals als Kühlerfigur die markante „1“ trug, Ergebnis eines Preisausschreibens.

Doch während die Firma Horch auf einen Einheits-

Achtzylinder setzte und damit durchhielt, glitt Audi in die Pleite ab. Der DKW-Gründer Jörgen Skafte Rasmussen, kreditwürdig als erfolgreicher Motorradproduzent und Besitzer eines verzweigten Firmenkonglomerats, kaufte das Werk 1928 und versuchte sich als Automobilbauer. Die drückende amerikanische Konkurrenz wollte er mit ihren eigenen Waffen schlagen: Mit Produktionseinrichtungen und Modellen des gestrandeten US-Fabrikats Rickenbacker präsentierte Audi ein Modellprogramm und sollte als Lieferant für andere Werke der deutschen Industrie aufhelfen.

1930 kam jedoch die große Wirtschaftskrise, während Rasmussens gleichzeitig erscheinender DKW-Kleinwagen zunächst auch nicht groß einschlug. Die Auto Union vereinigte Unternehmen ohne Geld in Regie der Sächsischen Staatsbank, die auch kaum Mittel hatte, doch 1933 begann der Aufschwung.

Im Audi-Werk wurde ab 1932 der neue kleine Frontantriebs-DKW gebaut. Sein Erfolg ging dann auch auf Kosten der Kapazität für einen neuen Audi, der aus Wanderer-Komponenten bestand, jedoch mit Frontantrieb als Image-Speerspitze für DKW dienen sollte.

Dieser Audi Front, Typ UW („Umgekehrter Wanderer“), wurde von 1933 bis 1938 in zwei Modellstufen mit zwei und 2,3 Litern gebaut, aber andere Konzernmodelle verdrängten ihn nach Anfangserfolgen. Der neue 3,3 Liter-Audi Typ 920 von 1939 war ein Horch-Modell auf Wanderer-Basis mit DKW-Hinterachskonstruktion; technisch respektabel wie fast alles in der Audi-Vergangenheit.

Paul Simsa

Was es sonst noch gab

Ausgefallene Konstruktionen aus der Vergangenheit der Audi NSU Auto Union AG.

Audi im Jahre 1979, da denkt keiner mehr an Ausgefallenes. Die Modell-Palette ist sachlich, vernünftig und marktgerecht. Die verwegene Vergangenheit ist bewältigt.

Diese Ruhe konnte nicht schaden, denn davor lag ein ziemlich bewegtes Jahrhundert, in dessen Verlauf die fünf in der Union vereinigten Autofirmen Audi, DKW, Horch, Wanderer und NSU Geschichte und auch Geschichten machten. So gab es vom Ausgefallenen in der Vergangenheit eher zuviel als zuwenig.

Ungewöhnlich war schon der Start des ältesten Unternehmens der Fünfer-Runde, das dann auch als letztes der Union zugegliedert wurde. Die Karriere von NSU begann mit Strickmaschinen und führte über das Hochrad zur Motorisierung. Und mit Hochrädern kam auch die Sache bei Wanderer ins Rollen.

DKW begann seine Aktivitäten mit Spielzeugmotoren. Und nur der August Horch hatte sich gleich den Autos verschrieben. Aber auch er steuerte gleich zu Anfang ein Kuriosum bei. Sein ins Lateinische übersetzter Name steht heute am Anfang des Firmentitels.

Um die erste außergewöhnliche Konstruktion machte sich NSU verdient. 1913 entstand dort ein geländetaugliches Motorrad mit Hinterradfederung. Es spricht nicht gerade für die Fahreigenschaften dieses Modells, daß NSU erst 36 Jahre später wieder ein Serienmodell mit gefedertem Hinterrad wagte.

1923 machte sich die Marke Audi um den Fortschritt verdient. Sie baute einen Innenlenker mit Sechszylindermotor, der erstmals hydraulisch betätigte Bremsen an allen vier Rädern hatte. Der VW Standard bekam eine solche Anlage erst 40 Jahre später.

Die Motorradmarke des Dänen Jörgen Skaft Rasmussen, ansässig im sächsischen Zschoppau, fing erst 1927 mit den Autos an und versuchte, was ihr schon mit Motorrädern gelungen war, nämlich einen fahrbaren Untersatz für die breite Masse zu bauen.

Die ersten DKW-Automobile, die dann 1928 erschienen, hatten zwar noch keinen Frontantrieb, waren aber recht ungewöhnliche Autos. Ein kleiner Zweitaktmotor sorgte fürs Vorankommen, und damit der es nicht zu schwer hatte, wurde konsequenter Leichtbau betrieben.

Damals machte man so etwas noch nicht auf die wissenschaftliche Tour nach dem Prinzip der finiten Elemente mit computerberechneten Blechstrukturen – ein Verfahren, das Audi in den sechziger Jahren im Automobilbau einführte.

1928 wurde noch auf natürliche Weise leicht gebaut. Die DKW-Werke experimentierten zunächst mit einem leinwandbespannten Gerippe und zogen dieser Lösung alsbald aber doch eine solidere Sperrholzbeplankung vor.

Auch damit wurden die Autos leicht. Der erste frontgetriebene DKW, der F 1 von 1931, wog als Zweisitzer 450 Kilogramm. Dieses Leichtgewicht ließ sich auch mit zwölf PS aus 500 cm³ für damalige Begriffe zügig bewegen.

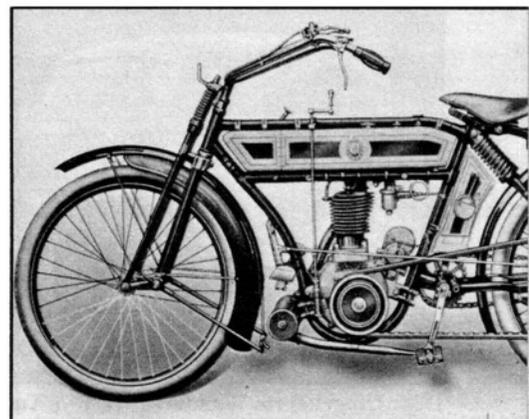
Automobilgeschichte schrieb die Auto Union 1933 zusammen mit Professor Porsche. Der geniale Österreicher konzipierte damals einen Grand Prix-Rennwagen für den sächsischen Firmenverbund. Und dieser Silberpfeil entsprach mit seinem Zuschnitt als Mittelmotorauto vor 46 Jahren schon einem Rennwagenbaustil, der sich erst 25 Jahre danach allgemein durchsetzte.

Das Verhältnis von Aufwand und Wirkung im Rennmotorenbau war seinerzeit noch etwas anders. 16 Zylinder mit insgesamt 4360 cm³ Hubraum bemühten sich 1933, von einem Kompressor unterstützt, um eine Leistung von 295 PS – soviel, wie heute ein Formel 2-Rennauto der zweiten Garnitur hat.

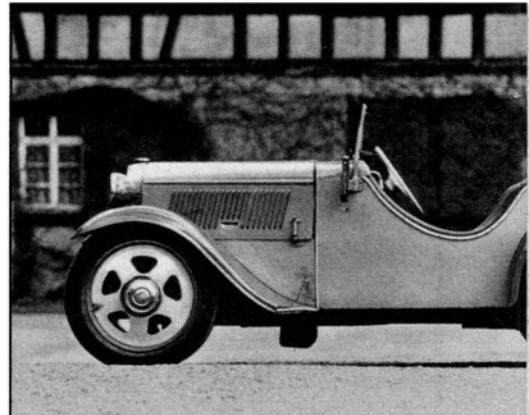
1938 war die vieltöpfige Maschine zu weit mehr Hubraum und Stärke gelangt. Sie brütete nun, noch intensiver

aufgeladen, aus 6330 cm³ bei 5000/min 545 PS. Das ist so etwa das, was heute ein Formel 1-Teamchef aus drei Litern Hubraum und ohne Kompressor gerne haben möchte.

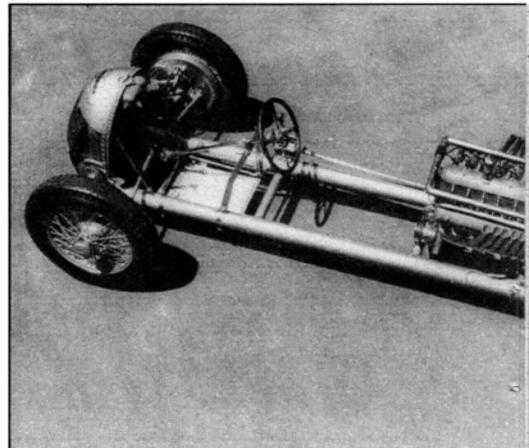
Auch NSU strebte in den Jahren vor dem Krieg nach der Kraft, die aus dem Kompressor kommt. Chefkonstrukteur Albert Roder entwickelte dort aufgeladene Zweizylinder-Aggregate für Renn-Motorräder.



Motorrad mit Hinterradfederung: NSU von



Kleinwagen mit Frontantrieb: DKW F 1 von



Rennwagen mit Mittelmotor: Auto Union von

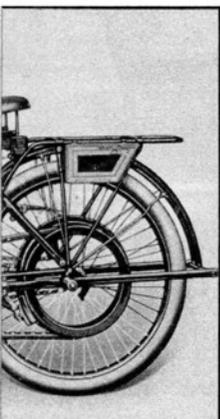
So richtig laufen lernten sie erst nach dem Krieg. Und die 500er brachte es schließlich auf 98 PS. Damals ein unvorstellbar hoher Wert, heute kann man so etwas im Laden kaufen.

Während des Krieges baute NSU ein eher kurioses Vehikel. Das Kettenrad sah vorn aus wie ein Motorrad und hinten wie ein kleiner Panzer. Ein Opel Olympia-Motor versorgte den taktischen Traktor mit Antriebskraft.

1969 begann die Ingolstädter Epoche der Auto Union, verblüffenderweise mit einem Lastwagen. Der DKW Schnell-Laster F 89 L war ein Muster an Raumökonomie. Die Lieferanten schätzten ihn sehr wegen seines tiefen Wagenbodens und seiner geringen Ladehöhe. Was sie weniger schätzten, war der schwächliche Zweitaktmotor mit 700 cm³ und 22 PS sowie das für den Einsatzzweck völlig unzureichende Dreiganggetriebe. So konnte von schnell

überhaupt keine Rede sein. Der raschere VW Bully fuhr dem DKW davon – auf der Straße und in der Zulassungs-Statistik.

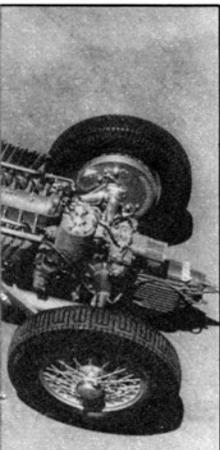
Besser lief es da schon von Anfang an mit den DKW-Motorrädern, und noch besser ging das Zweiradgeschäft bei NSU. Diese Marke wurde zur größten Motorradfabrik der Welt. Doch wie das so die Art der fetten Jahre ist, es kam viel Gutes dabei heraus, doch nur wenig Ausgefallenes.



1913



1931



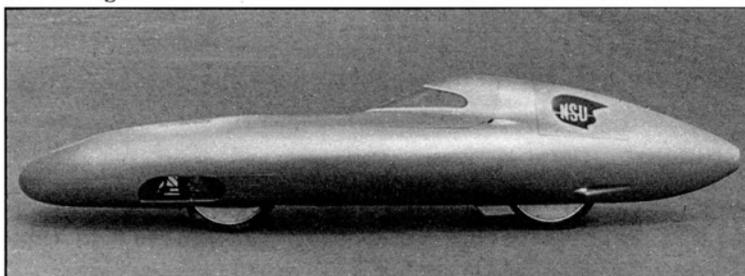
1936



Kraftrad mit Ketten: NSU Kettenrad von 1940



Lieferwagen mit Zweitaktmotor: DKW F 89 L von 1952



Motorrad mit Liegesitz: Rekord-NSU von 1955

Das kurioseste und zugleich richtungweisendste Produkt jener Tage war das von dem Grafiker Gustav Adolf Baumm konzipierte Rekordfahrzeug, genannt fliegender Liegestuhl. Mit ihm ging NSU 1954 und 1956 höchst erfolgreich auf Rekordjagd und schuf zugleich ein Vorbild für alle späteren Rekord-Zweiräder.

DKW steuerte zur gleichen Zeit als ausgefallenes Fahrzeug den Geländewagen Munga mit Dreizylinder-Zweitaktmotor bei, der sich seinen Platz in der Bundeswehr redlich verdienen mußte: Er setzte sich bei einem Erprobungswettbewerb gegen die zahlreichen Konkurrenten aus dem In- und Ausland erfolgreich durch.

In den sechziger Jahren sorgte dann NSU mit seinem Wankel-Flirt für einen weiteren Nachschub an eigenwilligen Konstruktionen, welche die Automobilgeschichte letztlich intensiver bereicherten als die Kasse des Unternehmens.

Der Wankelspider und auch der faszinierende NSU Ro 80 blieben Zuschußobjekte.

So hörten die wilden Jahre des technischen Experimentierens endgültig auf, als 1969 NSU der Auto Union angegliedert wurde. Und seit zehn Jahren nun bestimmt der nüchterne, aber erfolgsorientierte Ingolstädter Führungsstil die Technik des Hauses.

Nur zwei abgebrochene Experimente sind aus dieser Zeit überliefert: ein Audi 100 mit einem 170 PS starken Wankelmotor und der Prototyp eines NSU-Motorrades, das die Chance gehabt hätte, mit einem 1300 cm³-Audi-Motor die stärkste Serienmaschine der Welt zu werden.

—cpb—

Selbst- versorger

Das technische Entwicklungszentrum von Audi.

Ludwigsburg hieß das Audi-Entwicklungszentrum bis vor wenigen Jahren noch im Werksjargon der Ingolstädter Automobilfabrik.

Diesen Namen verdankte es jenem Ludwig Kraus, der als Entwicklungshelfer in den frühen sechziger Jahren von Daimler-Benz an die Donau übersiedelte, und der als Chefkonstrukteur dafür sorgte, daß aus dem zweitaktenden DKW ein Audi mit Viertaktmotor wurde.

Der Mercedes-Mann Kraus, an gründliche und professionelle Arbeit gewöhnt, sorgte dafür, daß am Rande der

Produktionsanlagen eine großzügig konzipierte Entwicklungsabteilung entstand, damit die Auto Union ihre weitere Zukunft weitgehend selbst bewältigen kann.

Der Bau aus den Wiederbelebungstagen der Auto Union und Audi spiegelt die Situation von damals wider: Ein schlichter Zweckbau aus Fertigteilen, ohne architektonische Ambition und ohne unternehmerisches Repräsentationsbedürfnis erstellt. Daß es im Sommer dort noch heißer hergeht als sonst, liegt an der eingesparten Klimaanlage. Ansonsten hat sich fast alles geändert – sogar der Name. „Ludwigsburg sagt heute keiner mehr“ kommentiert Walter Treser, Versuchsleiter im Bereich Vorentwicklung, diesen Wandel.

Der kam mit dem neuen Burgherrn ganz zwangsläufig. Seit 1973 regiert die Audi-Entwicklung Ferdinand Piëch,

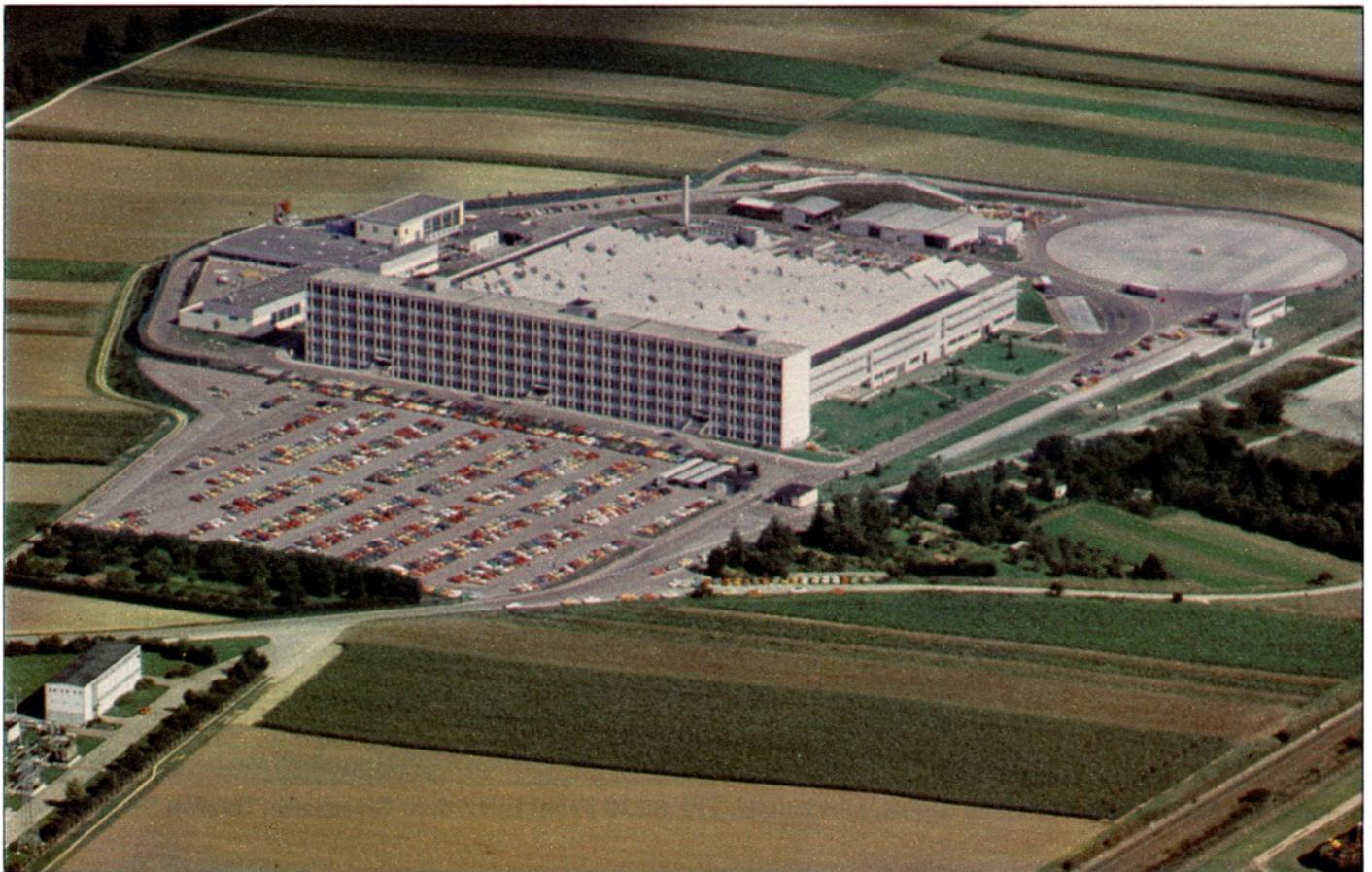
Das großzügig angelegte Versuchszentrum in Ingolstadt erlaubt Audi eigenständige Entwicklungsarbeit.

den die Verpflichtung motiviert, ein würdiger Enkel des Professor Ferdinand Porsche zu sein.

Piëch, der im Porsche-Werk seiner Familie in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren als Leiter der Rennfahrzeug-Entwicklung für eine ruhmreiche Epoche sorgte, ist mit der neuen Herausforderung in Ingolstadt durchaus nicht unzufrieden: „Für einen Ingenieur ist die Entwicklung moderner Serienfahrzeuge eine sehr viel umfassendere und reizvollere Aufgabe als die Arbeit an hochspezialisierten Rennwagen.“

Das allerdings drückt sich auch in Zahlen recht eindeutig aus. Statt der knappen Hundertschaft einer Porsche Rennabteilung in jenen Tagen, sind mit der Entwicklung von Audi-Automobilen immerhin 2200 Leute beschäftigt.

Die mittlerweile nur noch schlicht TE (Technisches Entwicklungszentrum) genannte Ludwigsburg ist für solchen Zuwachs längst zu klein geworden. Audi kam es darum sehr zustatten, mit der



Luftbild, freigegeben durch Regierungspräsidium Stuttgart Nr. 9/46 775.

Übernahme von NSU nicht nur größere Produktionskapazitäten, sondern auch eine zusätzliche und sehr leistungsfähige Entwicklungsabteilung zu gewinnen.

Chef dieser Außenstelle ist der Wankexperte Richard von Basshuysen, der hier mit 400 Mitarbeitern zwar kaum noch für die Zukunft des Kreis-Kolbenmotors, um so mehr aber für die Audis der achtziger Jahre tätig ist.

Verglichen mit den 6600 Entwicklern bei der Konzern-Mutter VW in Wolfsburg, ist der mit der Zukunft beschäftigte Personalbestand bei Audi noch recht bescheiden. Dafür allerdings gehen die Aktivitäten des Stammwerks auch noch etwas weiter. Es unterhält Abteilungen für Grundlagenuntersuchung und Forschung sowie zwei gemeinsam genutzte Einrichtungen: den großen Windkanal und das Testgelände in Ehra Lessien.

Ansonsten freilich legen die Ingolstädter größten Wert darauf, eigenständig entwickeln zu können. So verfügt das TE von Audi denn auch über ein kom-

wicklungssenat, gebildet aus folgenden Abteilungsleitern:

Ferdinand Piëch, 42, Entwicklungsleiter; Richard von Basshuysen, 47, Sonderentwicklungen; Dr. Karl Bauer, 45, Konstruktion von Vorentwicklungen; Dr. Franz Behles, 51, Karosserie-Entwicklung; Jörg Bensinger, 43, Fahrversuch; Dirk Bösenberg, 38, Assistent von Ferdinand Piëch; Franz Hauk, 54, Konstruktion Motorenbau; Rudolf Soukup, 49, Versuchsbaubau; Walter Treser, 39, Versuch von Vorentwicklungen; Edgar von Schenck, 51, und Dr. Gert Burmann, 47, Marketing V · A · G.

Das Verfahren, mit dem hier über künftige Projekte und deren Ausführung entschieden wird, hat für ein zielsicher geführtes Industrieunternehmen erstaunlich demokratische Züge. Denn es ist die Aufgabe dieses Kreises, die Entscheidungen aus der Diskussion unterschiedlicher Standpunkte heraus zu fällen. Parlamentarische Mehrheitsprobleme sind innerhalb der technischen Strategie-Kommission allerdings nie zu befürchten. Im Zweifelsfall gelten die Worte des Vorsitzenden. Die gal-

Seither unterhält Audi ein aufwendiges Fernreise-Unternehmen. Im Winter reist ein Troß von 50 Fahrzeugen und 100 Versuchsleuten an den Polarkreis, um im Tiefkühlfach Europas einen praxisnahen Kältetest durchzuführen.

Im Sommer zieht die gleiche Karawane nach Algerien in die Sahara, um die Autos einer weiteren Reifepfung durch Sonne, Sand und Steine zu unterziehen.

Ein verschärftes mitteleuropäisches Fahrprogramm wird den Versuchs-Audis schließlich noch in Italien auf der Rennstrecke von Mugello (bei Florenz) vorgesetzt. „Da können wir ungestörter fahren als auf dem Nürburgring“, sagt dazu Jörg Bensinger vom Fahrversuch, „und die Beanspruchung der Autos während der Dauereprobung ist in Mugello sogar noch etwas höher.“

Nach völlig anderen Maßstäben beurteilt die Abteilung von Dr. Hans Jürgen Sassor, 48, neue Automodelle. Denn dort beschäftigt man sich mit der Amerikanisierung der Auditypen. Komfor-



Erprobung in der Praxis: Wintertest in Lapland . . .



. . . und Wüstenexamen in der algerischen Sahara

Fotos: Bensinger

plettes Versuchsinstrumentarium mit Motorprüfständen, Klimakammern und Crashanlage. Eine neue Korrosionsprüfhalle ist gerade im Bau.

Gemäß der erklärten Absicht, eigenständig zu entwickeln, um auch eigenständige Autos zu bauen, legt man bei Audi großen Wert darauf, Entscheidungen für die Zukunft selbst zu fällen. Diesen Kurs bestimmt das unter dem Vorsitz von Ferdinand Piëch gewählte technische Strategie-Komitee, ein Ent-

ten übrigens auch, als es um die Intensivierung der Erprobung ging.

Praktiker Piëch setzte bei Audi rasch und energisch durch, daß neuen Modellen noch mehr abverlangt wird, als dies mit den herkömmlichen Versuchsanlagen möglich war. „Bei uns geht kein neues Modell in Serie, das wir nicht mindestens drei Wochen unter arktischen und drei Wochen unter tropischen Bedingungen gefahren haben“, lautet Piëchs Parole.

tables Dahingleiten bei 55 Meilen pro Stunde lautet hier die Zielsetzung. Doch erwies es sich darüber hinaus noch als Erfolgsrezept, die Autos den amerikanischen Sicherheitsbestimmungen und dem Geschmack der überseeischen Kundschaft harmonisch anzupassen. Die USA-Modelle Audi 5000 und Audi 4000 kassierten dafür nicht nur einen zügig wachsenden Auftragsbestand, sondern auch das Lob der amerikanischen Fachpresse. Sie gelten als beste Importwagen. —cpb—

Von den Kasematten zur Ludwigsburg

Männer, die bei Audi die Weichen stellten.

Industrie-Mogul Friedrich Flick hatte 1963 die sterbenskranke Auto-Union an Daimler-Benz verkauft. Was blieb den Mercedes-Obersten da anderes übrig, als eine Handvoll Lebensretter nach Ingolstadt zu schicken?

Ludwig Kraus, der Bayer aus Ingolstadt, war erste Wahl und wurde Mann der ersten Stunde. Nach 26 Daimler-Jahren als Motoren-, Pkw-, Rennwagen- und Turbinen-Entwickler und -Konstrukteur erleichterte ihm ein „finanziell Mehrfaches“ den Wechsel aus dem Daimler-Wohlstand in die Ingolstädter Kasematten. Was ihn erwartete, formulierte der damalige Daimler-Finanzchef Dr. Joachim Zahn: „Sie müssen hart durchgreifen. Sie können es nur mit einer Rückfahrkarte.“

Doch für Kraus gab es nur das Vorwärts. Schnellstens wurde aus dem Zweitakt-Fundus der neue Audi geklempnert. Kraus: „Es mußte ja schnell gehen, weil wir ja schon pleite waren.“ Und schnell gehen mußte es dann eigentlich immer, solange der Bayer Kraus in der bayerischen Autofabrik Audi missionierte.

Auch der spätere VW-Konzernchef Rudolf Leiding, der im Juni 1965 von VW do Brasil als Entwicklungshelfer an die Donau versetzt wurde, war zufrieden: „Ganz gut“ lobte der Vorsitzende der Geschäftsführung den Audi. „Weil Sie von VW nichts Besseres gewöhnt sind“, spuckte Leiding-Stellvertreter Kraus gegen den Wind.

Leiding und Kraus – dieses Gespann setzte in der Folge Akzente, wie sie nur eine Stunde Null ermöglicht. Dabei waren die beiden, die sich gegen-

seitig „Herr Kamerad“ titulierten und siezten, zunächst alles andere als Freunde. Sein Verhältnis mit dem eisernen Besen Rudolf Leiding, der in den „restlos verschlammten Laden Ordnung und Sparsamkeit in Fertigung wie Verwaltung brachte“ (Kraus), schildert Kraus in folgenden Stufen: „Anfangs kriegerisch, nach meiner Kündigung im Oktober 1967 eine Art Waffenstillstand, dann freundschaftlich. Und heute sind wir Freunde.“

Schnell und billig buk die Kraus-Crew in den kommenden Jahren Modell um Modell – für Audi wie für VW:

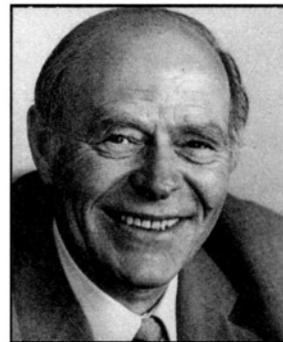
● Nach drei Jahren Entwicklungszeit rollte im November 1968 der Audi 100 an. Entwicklungskosten: lumpige 33 Millionen Mark.

● Nach dreieinhalb Jahren Arbeit folgte der Audi 80. 50 Millionen Entwicklungskosten. Kraus: „Wir waren die billigen Jakobs.“

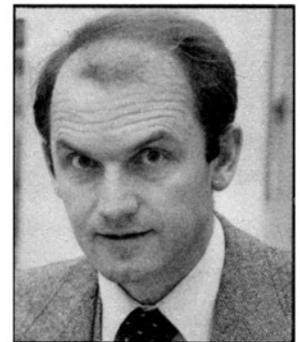
● Am 12. Juli 1969 erfüllte Kraus den Leiding-Wunsch „Machen Sie mir ein kleines Auto“. Der A null, als VW Polo wie als Audi 50 erfolgreich, war mit 35 Monaten das am schnellsten entwickelte Auto des Konzerns – „und das Modell mit den geringsten Reklamationskosten“ (Kraus).



Ludwig Kraus



Rudolf Leiding



Ferdinand Piëch

Aus Untertürkheim kamen Vorwürfe, die Kraus freilich wenig irritierten. „Ein Mercedes“ wäre der Audi 100, mokierte man sich beim guten Stern. Kraus: „Was habt ihr denn erwartet? Ich war nun einmal 26 Jahre bei Daimler-Benz.“ Entwicklungsvorstand Hans Scherenberg gar griff selbst zum Telefon, als ihm die Abwanderungen seiner Techniker nach Ingolstadt zu bunt wurden. „Abwerbung“, klang es aus dem Hörer. Nicht unberechtigt. Wollte Kraus einen der jungen Daimler-Ingenieure haben, bei denen die Flüsterpropaganda „in Ingolstadt passiert was“ um-

ging, dann legte „ich immer noch einen Tuck drauf“ beim Gehalt.

In der Tat hat die Kernmannschaft in der Ingolstädter Entwicklungsabteilung – offiziell „Technische Entwicklung“, im Werksmund „Ludwigsburg“ benannt – Daimler-Vergangenheit: Der Konstrukteur und kühle Analytiker Dr. Ing. Franz Behles, die Motoren-Macher Dipl.-Ing. Franz Hauck und Dr. Horst Naumann, der Versuchschef Dipl.-Ing. Jörg Bensinger und viele andere folgten aus Stuttgart.

„Ich war sehr autoritär“, gesteht ohne Reue „König Ludwig“ Kraus, der die junge Mannschaft auf konstruktiven Eilmärschen zu einem Elite-Corps trimmte. Keiner widerspricht.

Mit der Mannschaft von schnellen Brüdern, die unter Kraus von einem Spektakel zum anderen, von einem neuen Modell zum nächsten hastete, verfolgt Kraus-Nachfolger Ferdinand Piëch in scheinbar friedlicheren Zeiten scheinbar bescheidenere Ziele. Dem, der in seinen Sturm- und Drangjahren Dutzende von Porsche-Millionen in die unbesiegbaren 917-Rennwagen steckte und kompromißlos jeden Rivalen um

die Markenweltmeisterschaft niederwalzen ließ, ist heute ein gesparter halber Liter Benzin ebenso wichtig wie ein neues Modell oder eine Weltmeisterschaft.

Audi ist eine junge Automobilfabrik. Doch: „Wären wir nicht im VW-Konzern, dann wären wir vermutlich die größten Automobilhersteller Bayerns“ (Kraus) – vor BMW. Ein Bonmot, das den Giganten VW, dem so viel Ingolstädter Blut gespendet werden mußte, als den eigentlichen Rivalen erkennen läßt.

Helmut Luckner

Konzern-Kraftwerke

Das Motoren-Programm von Audi.

Vor 15 Jahren produzierten die Motoren aus Ingolstadt noch blauen Dunst, denn um die Mitte der sechziger Jahre setzte die Auto Union noch auf Zweitaktmaschinen. Die Automarke DKW existierte damals noch und mit ihr auch die Tradition der ventillosen Hubkolbenmotoren.

Beseitigt hat den Zweitaktmief damals der vorübergehende Auto Union-Eigner Daimler Benz. Als Entwicklungshilfe aus Untertürkheim kam ein wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Der beseitigte nicht nur die Duftnote, sondern beschleunigte auch den Autoabsatz der Union ganz beträchtlich.

Jenes Triebwerk, das Audis zweiten Aufstieg einleitete, wurde von seinen schwäbischen Schöpfern als Mitteldruckmotor bezeichnet. Ursache für diese Namensgebung war ein sehr hohes Verdichtungsverhältnis von 12,5:1. „Damit liegt der Kompressionsdruck dieses Motors etwa in der Mitte zwischen dem Otto- und dem Diesel-Verfahren“, lautete die offizielle Erklärung.

Dieser Mittelweg mit kleinen Ansaugquerschnitten, begrenzter Zylinderfüllung und stark verwirbeltem Gemisch führte nur kurzfristig in die Zukunft. Im Laufe der Entwicklung sank die Verdichtung wieder, während die Leistung stieg. Das Wort

Mitteldruckmotor wurde aus dem Ingolstädter Sprachschatz ebenso getilgt wie der Werbeslogan: „Leistet mehr, braucht weniger.“

Nach diesem thermo-dynamischen Seitensprung kultivieren die Triebwerkentwickler bei Audi wieder einen mehr konventionellen Baustil. Der allerdings zeigt sehr klar die Handschrift

des Motoren-Konstrukteurs Franz Hauk, der stets nach der Devise arbeitet, „mit einem Minimum an Aufwand einen maximalen Effekt zu erzielen“.

Dem Ursprung nach stammt das heutige Motoren-Programm von Audi zwar größtenteils aus den Ingolstädter Konstruktionsbüros. Doch im Laufe der Zeit ist auch

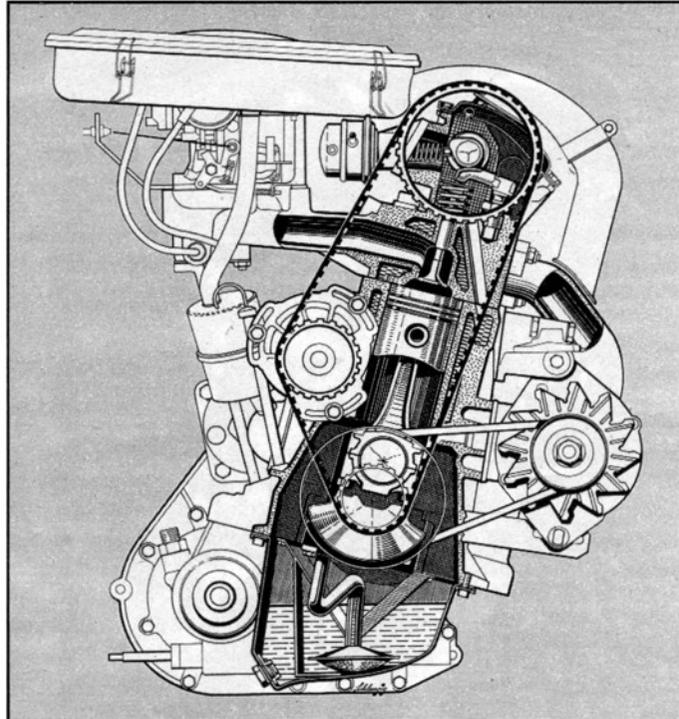
mancher Entwicklungsbeitrag aus Wolfsburg diesen Triebwerken zugute gekommen. So läßt sich beim heutigen technischen Stand dieser Maschinen, die Volkswagen ebenso wie Audis antreiben, durchaus von einer konstruktiven Gemeinschaftsarbeit sprechen.

Im Rahmen dieser Kooperation entstand für den VW Audi-Konzern eine vieltöpfige Motorenfamilie, die vom 0,9 Liter-Vierzylinder-Otto-Aggregat bis zum 2,4 Liter Sechszylinder-Diesel reicht.

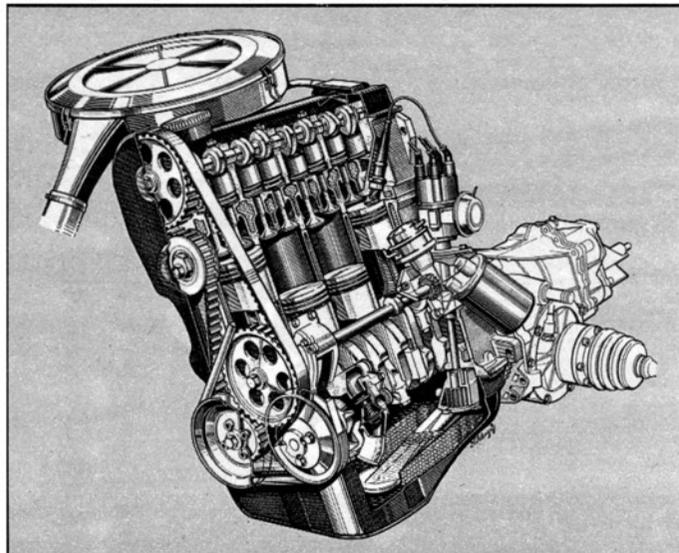
Audi bedient sich aus dem Motoren-Baukasten des Konzerns für die beiden Wagentypen Audi 80 und Audi 100 mit drei Basis-Motoren, die allerdings dann in zahlreichen Leistungsvarianten sowie auch als Diesel angeboten werden.

Das kleinste Triebwerk im Programm hört konzernintern auf die Entwicklungsnummer 801. Es handelt dabei um jenen kleinen Reihen-Vierzylinder, der im inzwischen eingestellten Audi 50 sein Debüt feierte und danach auch in den VW-Modellen Polo, Golf und Passat heimisch wurde.

Bei der Konstruktion des 801 bemühten sich die Ingenieure vor allem um eine besonders kurze und kompakte Bauweise, weil dies für den Quereinbau im Audi 50/VW Polo unbedingt erforderlich war. Typisches Merkmal dieser Maschine ist das Querstromprinzip – der Vergaser befindet sich hier auf der einen, die Auspuffanlage auf der anderen Seite des Zylinderkopfs. Auch die Betätigung der Ventile weicht hier von der Norm der übrigen wassergekühlten VW-Audi-Motoren ab. Die obenliegende Nockenwelle öffnet die Ventile über Schleppebel ▷



Kostengünstiger Vierzylinder: Motor Typ 801



Meistverkaufter Vierzylinder: Konstruktionsnummer 827

Ferner zeichnet diesen Motor eine besonders rationelle Bauweise aus. Der Antrieb der Nebenaggregate erfolgt ohne viel zusätzlichen Aufwand. Die Nockenwelle treibt den Verteiler direkt an. Die Wasserpumpe wird vom Zahnriemen der Nockenwelle in Betrieb gehalten, und die Ölpumpe sitzt direkt auf dem vorderen Ende der Kurbelwelle.

Wegen dieser besonders kostengünstigen Konstruktion löste die 1,3 Liter-Ausführung mit 55 PS (40 kW) des Motors 801 im Audi 80 auch das gleichstarke, aber aufwendigere Triebwerk mit der Nummer 827 ab.

Dennoch ist dieser Motortyp 827 der meistbeschäftigte im VW Audi-Konzern, wo er inzwischen allerdings nur noch in hubraumstärkerer Ausführung seinen Dienst verrichtet.

Im Audi 80 ist er gleich in drei Versionen anzutreffen, und zwar als 1,6 Liter-Ottomotor mit den Leistungsstufen 75 PS (55 kW), 85 PS (63 kW) und 110 PS (81 kW). Während sich die beiden schwächeren Aggregate mit über Vergaser zugeführtem Normalbenzin begnügen, sorgt beim leistungsstarken E-Aggregat eine mechanische Bosch-Einspritzung (K-Jetronic) für eine sparsam dosierte Zufuhr an Superkraftstoff.

In absehbarer Zeit wird das Triebwerk 827 wohl auch als Diesel seine Arbeit im Audi 80 aufnehmen. Als Benziner wiederum taucht diese Maschine ebenfalls im Audi 100 auf. Für die Basis-Ausführung genügt der Vierzylinder in seiner mittelstarken Spielart mit 85 PS (63 kW).

Vom Konzept her ist der Vierzylinder der Reihe 827 ein besonders einfacher Mo-

tor. Er besitzt keinen Querstromkopf – Auslaß- und Einlaßkanäle münden auf einer Seite in den Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die obenliegende Nockenwelle betätigt die Ventile direkt über Tassenstößel. Nur in einem Punkt ist der größere Vierzylinder komplizierter. Zündverteiler und Ölpumpe werden über eine Nebenwelle angetrieben.

Die Mehrzahl der Audi 100 freilich wird heute mit Fünfzylinder-Motoren gebaut. Es gibt insgesamt drei Ausführungen: einen Diesel mit

zwei Litern Hubraum und 70 PS (51 kW), einen Vergasermotor mit 2,2 Litern und 115 PS (85 kW), der mit Normalbenzin auskommt sowie einen 2,2 Liter Einspritzer, der 136 PS (100 kW) leistet und Superkraftstoff benötigt.

Der Fünfzylinder mit der Nummer 828 unterscheidet sich hauptsächlich durch die zusätzliche Arbeitseinheit vom Vierzylindertyp 827. Auch bei der großen Maschine befinden sich Ansaugrohr und Auspuffkrümmer auf der gleichen Seite des Zylinderkopfs.

Weggelassen jedoch wurde bei dieser Weiterentwicklung des Vierzylinders die umständliche Nebenwelle. Beim Antrieb der Nebenaggregate hält es der 827 wie der 801. Der Zündverteiler befindet sich am Ende der obenliegenden Nockenwelle, und die Sichel-Ölpumpe wird direkt von der Kurbelwelle in Rotation versetzt.

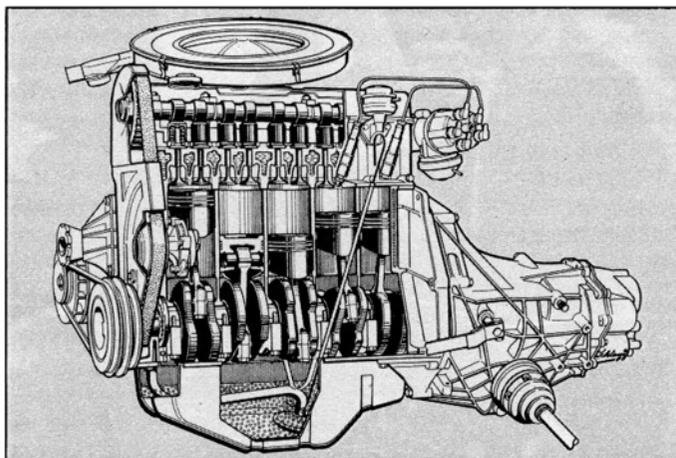
Außer diesen Maschinen für den Eigenbedarf gibt es noch einen weiteren Vierzylinder Audi-Motor mit der Bezeichnung 831, der jetzt mit der Rolle des Legionärs vorlieb nehmen muß.

Nachdem das Zweiliter-Aggregat von den fünf Zylindern aus dem Audi 100 verdrängt wurde, ist es in den Autos des VW-Konzerns nur noch beim Lasten-Transporter VW LT 28 mit 75 PS (55 kW) anzutreffen.

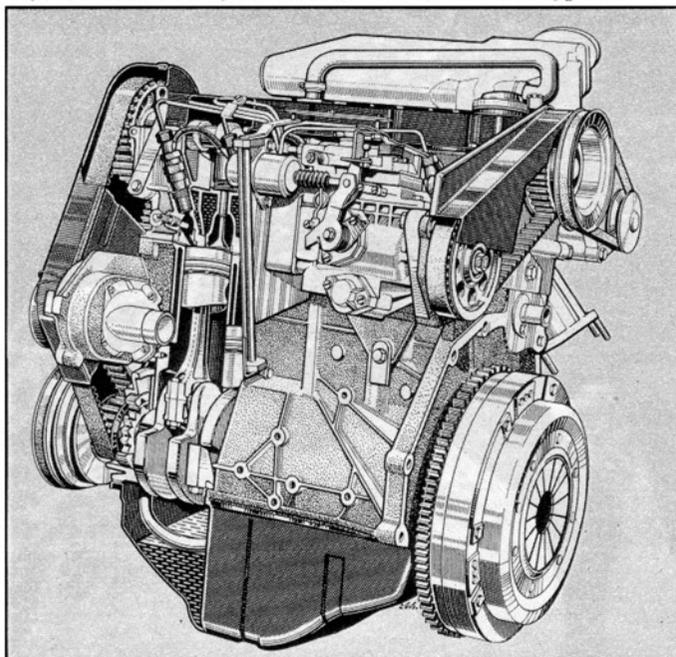
Deutlich kräftigere Varianten verleihen dem Porsche 924 Vortrieb. Dort leistet die Maschine schon in der Basis-Ausführung mit Bosch K-Jetronic 125 PS (92 kW). Turbogeladen und mit etwas verändertem Zylinderkopf sind sogar 170 PS (125 kW) zur Stelle.

Die Zukunftsentwicklung der Audi-Motoren ist ein offenes Geheimnis. Auch hier geht der Trend zum Turbolader. Und die ersten Kostproben dieser Kraftkur wird das Ingolstädter Werk noch in diesem Jahr seiner Kundschaft verabreichen. Ebenso sicher ist aber auch, daß die Anhänger des Wankelmotors ihre Hoffnungen auf Nachschub aus Ingolstadt begraben müssen. Die Entscheidung der Geschäftsleitung ist da eindeutig, die von NSU ererbte Kreiskolbenmaschine ist vom Entwicklungsplan gestrichen.

—cpb—



Dynamischer Fünfzylinder: 2,2 Liter Otto-Motor Typ 828



Genügsamer Fünfzylinder: Diesel-Variante des 828

Auditorium

Das Audi-Management.

Wolfgang R. Habel, 55, Doktor der Rechte und seit Anfang dieses Jahres Vorstandsvorsitzender der Audi NSU Auto Union AG, hat eine für einen deutschen Automanager einmalige Funktion: Er ist Mitglied von zwei Vorständen.

Einmal verwaltet er in Ingolstadt als Chef die Audi-Geschicke; daneben aber ist er im Wolfsburger Volkswagenvorstand vertreten und hat sich dort um die Verbindungen zwischen VW und Audi zu kümmern.

In Dillenburg im Westerwald geboren, machte Habel 1942 in Koblenz sein

Abitur und mußte danach – als 18jähriger – sofort in den Krieg ziehen. Nach Rußland- und Frankreich-Feldzug sowie anschließender Gefangenschaft begann er 1946 in Bonn und Köln Jura zu studieren und trat nach dem Staatsexamen als Assistent der Geschäftsführung bei der Auto Union in Ingolstadt ein.

Dort arbeitete er im Personal- und Sozialbereich, übernahm Organisationsaufgaben und leitete vorübergehend den damals beginnenden Export für DKW-Motorräder.

1957 – Habel hatte inzwischen promoviert – wechselte er zu den Kölner Ford-Werken, wo er zum Leiter der Abteilung „Personalpolitische Grundsatzfragen“ ernannt wurde. Einige Jahre später, nach Gründung von Ford of Europe, der europäischen Ford-Zentrale in England, wurde er Koordinator für

alle Arbeitsrechts-, Tarif- und Sozialfragen bei Ford in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Skandinavien.

1970 wechselte Habel zum Pharmakonzern C. H. Boehringer in Ingelheim, wo er als geschäftsführender Gesellschafter für das Personalwesen in das Top-Management eintrat.

Nur anderthalb Jahre später holte ihn der damalige Audi-Chef Rudolf Leiding als stellvertretendes Vorstandsmitglied wieder nach Ingolstadt. Neun Monate später war er ordentliches Vorstandsmitglied, und seit Anfang 1979 ist er Chef des Unternehmens.

Für die Audi-Produktion ist Hans Kialka, 61, zuständig. Er wurde in Trier geboren und machte zwischen 1932 und 1936 eine Lehre als Werkzeugmacher beim Reichsbahnausbesserungswerk durch. Danach erlernte er einen Beruf, dessen Name ebenso lang ist wie der seines ersten Lehrherrn: Kialka wurde Segelflugmodellbaulehrer.

Zwischen 1940 und 1954 wirkte er für Daimler-Benz in Stuttgart – zuletzt als Leiter der Maschinenreparatur – danach arbeitete er bis 1969 für VW, wo er vier Jahre lang Leiter des Kasseler Werkes war. 1969 kam er zu Audi.

Kialkas Kollege Günther Kurrle, 58, ist das dienstjüngste Mitglied des Audi-Vorstands, sitzt erst seit Anfang dieses Jahres an der Unternehmensspitze und ist für das Ressort Finanz- und Rechnungswesen zuständig. Er blieb nach einer kaufmännischen Lehre beim Stuttgarter Elektrokonzern Bosch und wurde dort 1962 zum Directeur Général Economique der Bosch-Beteiligungsgesellschaft Les Constructeurs Associés in Paris befördert.

Das prominenteste Mitglied des Audi-Vorstands ist wohl Ferdinand Piëch, 42, verantwortlich für den Bereich Technische Entwicklung. Er ist ein Enkel des Porsche-Gründers und Volkswagen-Vaters Ferdinand Porsche. Piëch brachte es zwar nach seinem Examen als Diplomingenieur bis zum technischen Geschäftsführer bei Porsche, wechselte aber 1972 zu Audi. Seine Begründung: „Ich war bei Porsche nicht als Kronprinz vorgesehen.“

Hans-Robert Richarz

Der Vorstand



Wolfgang R. Habel



Ferdinand Piëch



Günther Kurrle



Hans Kialka

Die Mitgift

Audi in Zahlen.

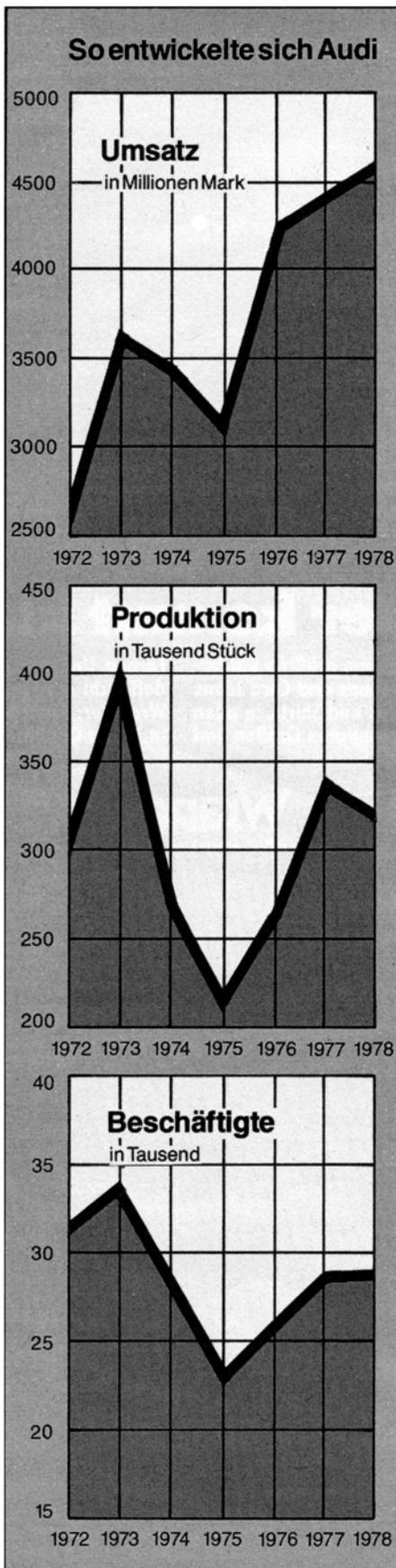
Im Sommer 1969 galt es in der bundesdeutschen Automobilbranche eine Firmenhochzeit zu feiern. Die aus der Ingolstädter Auto Union und der Neckarsulmer NSU gebildete Audi NSU Auto Union AG wurde Mitglied des Wolfsburger Volkswagen-Konzerns, und was der kleinere Partner aus Ingolstadt als Mitgift in die Ehe mit den Norddeutschen brachte, entwickelte sich in den letzten zehn Jahren zu einem ansehnlichen Zahlenwerk.

So konnte Audi-Chef Wolfgang R. Habel, 55, für seinen jüngsten Geschäftsbericht diktieren: „Die Nachfrage nach Audi-Fahrzeugen zeigt weiterhin einen günstigen Verlauf. Es wird davon ausgegangen, daß die Produktionskapazitäten im Jahresverlauf in beiden Werken auf hohem Niveau ausgelastet sind.“ Beide Werke: Das ist einmal die Audi-Fabrik im bayrischen Ingolstadt, wo im letzten Jahr 19 901 Beschäftigte für eine durchschnittliche Tagesproduktion von 998 Autos sorgten; zum anderen fertigten 1978 im schwäbischen Neckarsulm 8591 Audi-Werker durchschnittlich 427 Fahrzeuge pro Tag.

Insgesamt verließen im letzten Jahr genau 317 154 Autos die Audi-Bänder, und zwar 96 081 Wagen vom Typ Audi 80, 198 667 vom Typ Audi 100, außerdem 252 Geländeautos Volkswagen Iltis und 22 154 Sportwagen Porsche 924, die in Neckarsulm im Auftrag von VW für die Stuttgarter Porsche AG gefertigt wurden. Zusätzlich produzierten die Volkswagenwerke in ihrem ostfriesischen Werk in Emden 45 675 Audi 80.

Ohne die in Emden gebauten Audi 80-Modelle erzielten die insgesamt 28 492 Audi-Beschäftigten einen Umsatz von 4,5 Milliarden Mark (ohne Umsatzsteuer) und erwirtschafteten einen Jahresüberschuß von 26 Millionen Mark.

Nach Bedienung der freien Rücklagen und einer Entnahme von 549 000 Mark aus der Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe blieb ein Bilanzgewinn von 1 618 200 Mark übrig.



Für diesen Gewinn sorgten nicht zuletzt die knapp 17 Prozent ausländischer Arbeitnehmer, die auf den Audi-Lohnlisten in Neckarsulm und Ingolstadt stehen. Von ihnen stammt fast die Hälfte aus der Türkei, rund 30 Prozent kommen aus Jugoslawien, etwa zehn Prozent aus Italien. Die Wiegen der restlichen nichtdeutschen Audi-Mannnen standen in Griechenland, Portugal, Spanien, der Tschechoslowakei und Tunesien.

Und sie arbeiteten nicht umsonst. Fast eine Milliarde Mark mußte die Audi NSU Auto Union AG im letzten Geschäftsjahr an Löhnen und Gehältern überweisen, zusätzlich fielen an sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung und Unterstützung fast 190 Millionen Mark an.

Dagegen sind die 194 372,38 Mark, die der 20köpfige Aufsichtsrat – an seiner Spitze VW-Chef Toni Schmücker – an Tantiemen 1978 einstrich, vergleichsweise bescheiden. Und auch die Bezüge des Audi-Vorstands blieben mit rund 1,6 Millionen Mark im Rahmen.

Unüblich in der deutschen Autolandchaft dagegen ist die Besetzung des Audi-Vorstands, denn ein Ressort mit dem Titel „Verkauf“ fehlt. Das wäre freilich auch überflüssig, weil sich Audi mit dieser Sparte der Unternehmensführung nicht zu plagen braucht. Der Geschäftsbericht: „Abnehmer der gesamten Produktion ist die Volkswagenwerk AG. Der Absatz unserer Produkte erfolgt über die V·A·G-Vertriebsorganisation.“

Neben dem Porsche 924, dem Volkswagen Iltis und Motoren, die Audi im VW-Auftrag für die amerikanische Chrysler Corporation fertigt, bauen die Ingolstädter

- den Audi 80, der in seiner preiswertesten Ausführung bereits für 12 884 Mark und in seiner teuersten Version (GL) mit vier Türen ab 15 335 Mark zu haben ist, sowie
- den Audi 100, der zwischen 16 334 und 26 035 Mark kostet.

Daß dieses Programm für Deutschlands Autofahrer attraktiv ist, beweist der Audi-Marktanteil in der Bundesrepublik. Er betrug im letzten Jahr stolze 8,3 Prozent. *Hans-Robert Richarz*

Volle Kraft voraus

Audi im Sport: Imagegewinn als oberstes Ziel.

Die Dauerbelastbarkeit und Standfestigkeit unserer Autos können wir bei Rallyes am besten unter Beweis stellen", erklärt Jürgen Stockmar, 37, für die Fahrwerksentwicklung und die Sportaktivitäten im Ingolstädter Audi-Werk zuständiger Techniker.

Tatsächlich hinterlassen die frontgetriebenen Biederlimousinen des Typs

Audi 80 bei ihren Auftritten in Wald und Flur nicht nur einen haltbaren, sondern auch einen erfolgreichen Eindruck. Die 1,6 Liter-Motoren bringen es im Rallyetrimm mittlerweile auf 166 PS, sie machen den Audi 80 zu einem schnellen Gefährt, das getrost auch gegen stärkere Konkurrenz antreten kann.

Was Audi mittelfristig mit dem Rallyesport zu erreichen gedenkt, ist ein Imagegewinn für die bislang eher als hausbacken geltenden Produkte aus Ingolstadt.

„Momentan steht die technische Weiterentwicklung der Wettbewerbs-Autos noch im Vordergrund unserer Aktivitäten“, meint Jürgen Stockmar, der aber künftig die Bezeichnung „Test-

phase“ für seine Sporeinsätze nicht mehr gebrauchen will.

Denn schließlich hat die Rallye-Truppe um Einsatzleiter Reinhard Rode, 36, mittlerweile offiziell die Aufgabe, „den Bekanntheitsgrad unserer Produkte durch Rallyeerfolge im Ausland anzuheben“. Die Truppe, das sind die beiden Werksteams Demuth/Fischer und Kottulinski/Schwägerl.

Die Marschroute steckt der Diplomingenieur Stockmar so ab: „Zunächst werden wir uns noch an ausgesuchten Läufen zur Rallye-Europameisterschaft und -Weltmeisterschaft beteiligen. Ab 1981 soll dann die Rallye-Weltmeisterschaft anvisiert werden mit einem geeigneten Modell, das dann auch für Gesamtsiege gut ist.“ ▶



Biedermann auf Erfolgskurs: Audi 80 im Rallyetrimm

In Deutschland werden die Audi-Interessen vom Nürnberger VW- und Audi-Tuner Konrad Schmidt vertreten. Sein Fahrer Walter Smolej, 28, besorgte im Audi 80 bereits einen Rallye-Gesamtsieg.

Abhängig ist das nationale Audi-Engagement allerdings auch von der Sportpolitik der Wolfsburger VW-Konzernkollegen, die sich 1979 grundsätzlich dem Breitensport widmen, auf deutschen Rallyepfaden aber mit einem flinken VW Golf unmittelbare Audi-Gegner sind.

Grund für Tuner Schmidt, der mit identischem Material wie das Ingolstädter Werk operiert, künftig unter österreichischer Bewerbung im nationalen

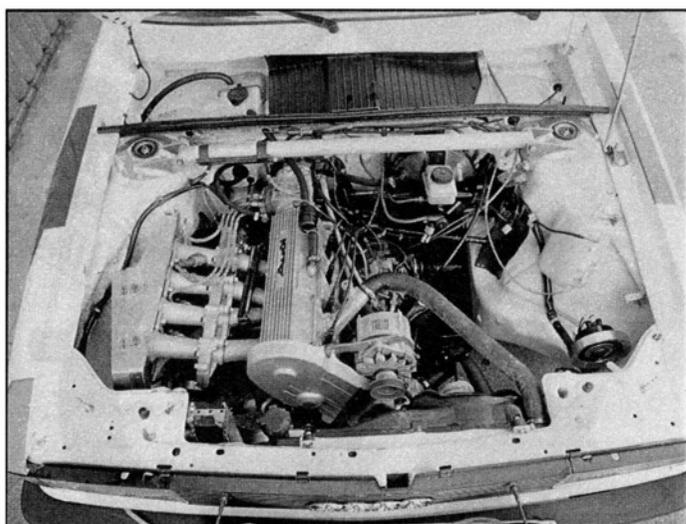
Championat zu streiten. „Es ist doch niemand gedient, wenn man sich im Konzern gegenseitig bekriegt“, äußert sich Schmidt-Pilot Smolej verständnisvoll über diese Entscheidung.

Parallel zu den Rallye-Aktivitäten unterstützt Audi das Engagement von zwei Teams auf der Rundstrecke, deren Einsatzgebiet die Tourenwagen-Europameisterschaft ist. Willi Bergmeister fährt dort zusammen mit Audi-Ingenieur Hans-Joachim Nowak, Manfred Trint steuert ein identisches Auto des Tuners Killian aus Neuß zusammen mit dem Nachwuchs-Piloten Fred Rosterg.

Den Männern der Rundstrecke ist in der ersten Saisonhälfte 1979 ähnliches

gelingen wie den Kollegen im Rallye-Wald: Sie sorgten dafür, daß ein sporttreibender Audi nicht mehr länger belächelt wird. Annähernd 180 PS machen die Rundstrecken-Audis zu schnellen Rennern, die in der Hubraumklasse bis 1600 cm³ kaum noch Gegner zu fürchten haben.

Daß der Audi-Sport, mittlerweile seiner Testphase entwachsen, erst am Anfang steht und noch diverse, speziell für den Wettkampf inszenierte Projekte folgen werden, ist mittlerweile kein Geheimnis mehr. Um sportlichen Ruhm und Image zu erkämpfen, will Audi mit voller Kraft voraus – damit's schneller geht, sollen irgendwann einmal sogar vier Räder für Vortrieb sorgen. B. O.



Audi-Kraftquelle: 166 PS mit Kugelfischer-Einspritzung



Audi-Rennfahrer: Rosterg, Trint, Bergmeister, Nowak (v. links)



Rallyeprofis: Demuth und Fischer ...



... Kottulinski und Schwägerl



Audi-Privatiers: kämpfen mit Werksunterstützung in der Europameisterschaft

„Wir werden leisere Autos bekommen, die wesentlich weniger verbrauchen“

Interview mit Audi-Chef Dr. Wolfgang Habel über Modellpolitik und Zukunftspläne.

?: Herr Dr. Habel, welche Rolle spielt im VW-Konzern die VW-Tochter Audi?

Dr. Habel: Audi NSU spielt im Konzern eine abgegrenzte und eine in sich selbst abgerundete Rolle.

?: Können Sie das konkretisieren?

Dr. Habel: Konkretisiert kann man sagen, daß in der Gesamtmodell-Palette des Konzerns Audi die Modelle entwickeln, konzipieren und fertigen soll, die ich mal als die gehobene Mittelklasse bezeichnen würde.

?: Sie sind also die Nobeldivision des VW-Konzerns?

Dr. Habel: So würde ich es nicht ausdrücken, sondern daß wir es übernommen haben, mit den Audi-Modellen eine Modellgruppe dem Markt anzubieten, die etwas Besonderes darstellt.

?: Ist die Rolle von Audi im VW-Konzern irgendwie fixiert oder hat sie sich ergeben?

Dr. Habel: Ich würde sagen, sowohl als auch.

?: Können Sie Ihre Rolle im VW-Konzern auf die Dauer spielen, auch ohne eigenen Verkauf?

Dr. Habel: Ich möchte nicht darauf eingehen, warum und aus welchen Gründen die damalige Zusammenlegung der Vertriebsorganisation für Audi und VW vorgenommen wurde. Ich möchte aber so viel sagen, daß sie nach meiner Ansicht und auch nach Ansicht meiner Kollegen zum damaligen Zeitpunkt der richtige Schritt war.

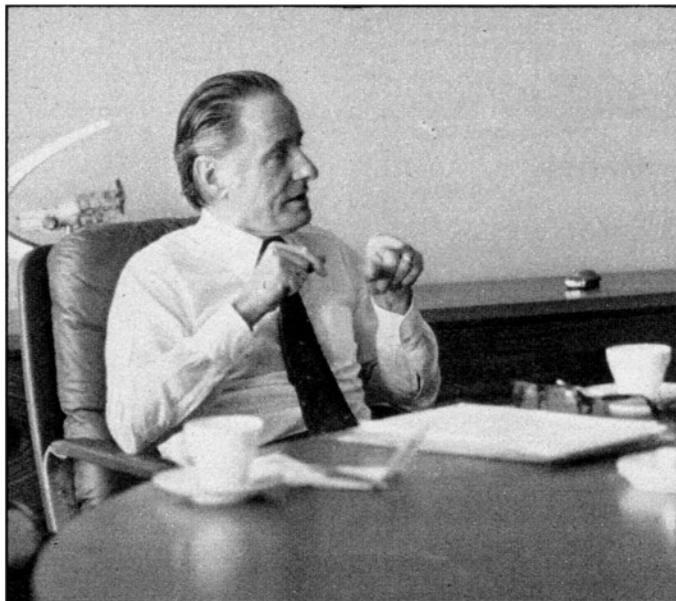
?: Sie sind der einzige deutsche Hersteller, der den

struktur etwa, wenn Sie den Audi 80 mit dem VW Passat vergleichen?

Dr. Habel: Es ist richtig, daß wir in einem bestimmten Feld des Modellangebotes des Konzerns eine gewisse Überlappung der angebotenen Größenordnungen haben.

?: Ist denn in der Mittelklasse eine stärkere Differenzierung für die Zukunft angestrebt?

Dr. Habel: Sie werden gesehen haben, daß wir Wert darauf legen, daß die Audi-Modelle in einer auch für das Publikum erkennbaren eigenen Gestaltung erscheinen.



„Wir können von allen Konkurrenten Kunden gewinnen“

Autokunden nicht direkt erreicht. Kann denn das auf die Dauer so bleiben?

Dr. Habel: Die Aussage ist vielleicht richtig, aber ich habe das Gefühl, daß unsere Modelle unsere Kunden in einem sehr erfreulichen Umfang erreichen.

?: Sie stehen aber doch in einem Konkurrenzverhältnis zu VW. Auch in Ihrer Modell-

?: Herr Dr. Habel, wer bestimmt eigentlich die Richtlinien der Modellpolitik von Audi?

Dr. Habel: Die Richtlinien der Modellpolitik werden für den Konzern in einem Produkt-Strategie-Komitee getroffen, in dem Audi gleichberechtigt mitwirkt.

?: Wer befruchtet das Produkt-Strategie-Komitee?

Dr. Habel: Die Vorschläge kommen aus allen Entwicklungsbereichen des Konzerns, also auch von Audi.

?: Nach den Gesprächen mit Ihren Herren hier in Ingolstadt hat man den Eindruck, daß die VW-Tochter Audi eine Stieftochter ist.

Dr. Habel: Ich kann mir manche Stieftochter vorstellen, die wesentlich glücklicher ist als eine leibhaftige Tochter. Wir sind aber eine leibhaftige Tochter, und wir haben an sich mit unserer Mutter ein ausgezeichnetes Kooperationsverhältnis.

?: Herr Dr. Habel, was ist das eigentlich für ein Mann, der einen Audi fährt?

Dr. Habel: Die Frage zu beantworten, bemühen wir uns sehr intensiv zusammen mit den Marketing-Verantwortlichen und der Vertriebsleitung.

?: Können Sie den Mann mal malen? Wie alt ist er, was verdient er, was ist er von Beruf?

Dr. Habel: Das ist sehr schwer, ich würde aber schon sagen, daß ein gewisser Anhaltspunkt auch aus einer Kategorie von Kunden kommen könnte, die eine besondere Technik bei besonderem Styling, bei exzellentem Fahrverhalten und Wirtschaftlichkeit sucht.

?: Wo kommen Ihre Eroberungskäufe her?

Dr. Habel: Ich habe nur einen Großkunden, nämlich VW, und ich bin frei genug zu sagen, daß ich darauf nicht so sehr mein Augenmerk richte, wo wir nun die Eroberungskäufe herbekommen.

?: Meinen Sie, die zusätzliche neue Kundschaft kommt

eher von Opel und Ford als von BMW und Mercedes?

Dr. Habel: Das ist sehr schwer zu sagen. Ich meine eher, daß wir von all diesen Konkurrenten Kunden gewinnen können.

?: Die Verkaufspraxis des VW-Konzerns zeigt sich ja fast wie ein Kuriosum. Die Tochter Audi NSU verkauft nicht an den Markt, sondern an die Mutter. Die Mutter VW verkauft nicht unter Volkswagen, sondern über den „Kunstladen“ VAG.

Dr. Habel: Vielleicht verstehen wir die Mysterien des Verkaufens im Automobilmarkt nicht so gut wie die, die das für unsere Modellpalette tun.

?: Die optische Umstellung des Verkaufs durch die VAG, die ja fast wie die Schnaps-idee eines Werbeexperten anmutet, hat immerhin 160 Millionen Mark gekostet.

Dr. Habel: Wenn ich die Verkaufsergebnisse sehe, die nach dieser Umstellung im Markt erzielt worden sind, dann ist es zumindest denkbar, daß auch dieser Aufwand, der übrigens nur bei 100 Millionen Mark liegt, zu einem guten Zweck gemacht worden ist.

?: Es wird aber nicht später mal hinten draustehen VAG-Audi?

Dr. Habel: Daran ist nicht gedacht.

?: Herr Dr. Habel, alle Welt spricht jetzt vom Auto der Zukunft. Wie sieht der Audi der Zukunft aus?

Dr. Habel: Also ein ausgesprochenes Auto der Zukunft, welches ganz anders aussieht und ganz andere Dinge hat, kann ich mir eigentlich nicht vorstellen.

?: Forschungsminister Hauff spricht vom Auto, das nur fünf Liter braucht, das außerdem leichter und leiser ist. Wie wollen Sie denn solche Kunststücke vollziehen?

Dr. Habel: Ich bin sicher, wir werden in den nächsten Jahren leisere Autos bekommen, die wesentlich weniger verbrauchen.

?: Sie haben für die zukünftigen Autos noch eine Eigenschaft unterschlagen, sie werden auch teurer.



Habel: pro Motorsport

Dr. Habel: Sie haben völlig recht, weil all diese Dinge Geld kosten, werden auch die Preise der Fahrzeuge steigen.

?: Die nahe Zukunft müßte doch für Ihr Haus schon festliegen, sie entwickeln sicher schon den Audi 100-Nachfolger. Uns ist bekannt, daß es dort stärkere Motoren gibt. Wie läßt sich denn das damit vereinbaren, daß man künftig leichter und sparsamer bauen möchte?

Dr. Habel: Die Frage muß eindeutigso beantwortet werden, daß über die bessere Ausnutzung der Aggregatmöglichkeiten auch Wirtschaftlichkeitsverbesserungen erreicht werden können.

?: Es ist ja so, daß in den USA ein Rückgang der Zylinderzahl schon praktiziert wird, während hier in Deutschland der Trend zu mehr Zylindern und größerem Hubraum zu beobachten ist, als gäbe es die Energieverknappung nicht.

Dr. Habel: Ich würde sagen, daß Audi in diesem Punkt vorsichtige Schritte gemacht hat, indem wir nicht auf den Sechszylinder, sondern zunächst einmal auf den Fünfzylinder gegangen sind.

?: Da ergibt sich ja auch die Frage, daß zwar ein in Ihrem Konzern hergestellter Sechszylinder-Dieselmotor an eine fremde Firma, an Volvo, verkauft wird, daß aber derselbe Diesel, der sehr sparsam läuft, in keinem Konzernfahrzeug zu finden ist.

Dr. Habel: Zur Zeit haben Sie für den Pkw-Bereich recht.

?: Ein Audi-Sechszylinder namens Horch ist durch die Presse gegeistert wie das Ungeheuer von Loch Ness?

Dr. Habel: Soviel ich weiß, hat man das Ungeheuer von Loch Ness bis heute noch nicht gefunden. Ich könnte mir vorstellen, daß das Ihnen auch so mit dem Horch ergeht.

?: Wie sieht es mit dem Wankel aus? Ihr Unternehmen hat jetzt vor kurzem die Produktion und die Einführung des Wankelmotors in Audi- oder VW-Fahrzeuge abgelehnt?

Dr. Habel: Die Entscheidung, die wir jetzt anlässlich unserer Bilanzkonferenz veröffentlicht haben, war notwendig im Hinblick auf dieses Aggregat. Das Aggregat ist ein sehr interessanter, in der Wankeltechnik optimier-

ter Motor, welcher aber in der Größenordnung, nämlich mit 170 PS, nicht in den Markt hineinpaßt.

?: Wird Audi als Lizenzgeber für die nächsten Jahre in die Entwicklung eines kleinen Wankel investieren?

Dr. Habel: Wir werden in den nächsten Jahren in die weitere Entwicklung der Wankel-Konzeption nach wie vor erhebliche Mittel investieren.

?: Für Sie ist also nicht, wie für Ihren früheren Konzernherrn Heinrich Nordhoff, der Wankel ein totgeborenes Kind?

Dr. Habel: Nein.

?: Herr Dr. Habel, wie sehen denn auf dem Sportsektor Ihre konkreten Pläne für die nächsten Jahre aus?

Dr. Habel: Wir haben das Sportengagement im vergangenen Jahr begonnen, und wir wollen zum Ende dieses Jahres über alle erreichten Ergebnisse Inventur machen.

?: Werden Sie sich weiterhin sportlich betätigen?

Dr. Habel: Ja, das werden wir mit großer Wahrscheinlichkeit.

?: Herr Dr. Habel, würden Sie für das Ende der 80er Jahre jetzt mal eine verbindliche Prognose wagen? Wo steht dann Audi?

Dr. Habel: Eine sichere Prognose für diesen langen Zeitraum würde mich wahrscheinlich überfordern. Dennoch glaube ich, daß wir in der Lage sein müßten, unsere Position im Automarkt mit interessanten Modellen noch weiter auszubauen.

