

Audi Tradition

Jubiläumstermine 2026





Inhaltsverzeichnis

Firmengeschichtliche Jubiläumsdaten

2001	
25 Jahre Erster Audi Zwölfzylinder im Audi A8 W12.....	4
1996	
30 Jahre Audi A3	5
März 1991	
35 Jahre Audi Cabriolet	6
1986	
40 Jahre Audi 80 (B3)	7
1981	
45 Jahre Audi Forschungsauto	8
August 1976	
50 Jahre Audi 100 (C2)	9
August 1976	
50 Jahre Audi Fünfzylindermotoren	11
November 1956	
70 Jahre Produktionsbeginn DKW-Geländewagen	13
Februar 1951	
75 Jahre Todestag August Horch	14
Februar 1931	
95 Jahre Frontantrieb im DKW F1	15
Oktober 1926	
100 Jahre Erster Horch Achtzylinder	16
1926	
100 Jahre Vierfachsieg NSU 6/60 PS beim ersten Großen Preis von Deutschland	17
1901	
125 Jahre Erstes Horch Automobil.....	19
1906	
120 Jahre Gesamtsieg Herkomerfahrt	20



Inhaltsverzeichnis Motorsport

1996
30 Jahre Sieben Länder, sieben Siege 21

Januar 1981
45 Jahre Erster internationaler Rallyeeinsatz
Audi quattro 22

1981
45 Jahre Audi Coupé GT Gruppe 2..... 23

1956
70 Jahre August „Gustl“ Hobl
Vize-Weltmeister 350er 24

August 1956
70 Jahre NSU-Geschwindigkeitsrekorde 1956 25

Dezember 1956
70 Jahre Rekordfahrt DKW 3=6 Monza..... 27

April 1951
75 Jahre NSU-Geschwindigkeitsrekord 1951 28

1936
90 Jahre DKW-Motorraderfolge Saison 1936 29

1936
90 Jahre Siegesserie Auto Union
Grand-Prix-Wagen 30

25
Jahre

Erster Audi Zwölfzylinder im Audi A8 W12

In den Studien Audi Avus quattro und Audi ASF war das Denkmodell eines prestigeträchtigen Zwölfzylindertriebs der Öffentlichkeit bereits vorgestellt worden. Der angedachte und in einigen lauffähigen Prototypen gebaute Zwölfzylinder-Fächermotor mit drei Zylinderbänken stellte sich jedoch produktionstechnisch als zu aufwändig heraus.

Eine neue Entwicklungslinie entstand unter Verwendung bewährter Komponenten der VR-6-Motorenbaureihe. Nach dem Bau von 44 Versuchswagen mit 5,6- und 6-Liter-Motoren im Jahr 2000 kam 2001 das Topmodell der A8-Baureihe mit einem gewaltigen 6-Liter-Zwölfzylindermotor in W-Form auf den Markt. Der Audi A8 6.0 war ausschließlich mit Allradantrieb und Automatikgetriebe in Kurz- oder Langversion als seinerzeit leistungsstärkste Zwölfzylinderlimousine der Welt erhältlich.

Die Verknüpfung klassisch-konservativen Designs mit innovativer Technik stellte sich als voller Erfolg heraus. Am 20. Februar 2002 wurde der 100.000. Audi A8 gebaut; insgesamt verkaufte sich die erste Baureihe des „Aluminium-Audi“ in mehr als 105.000 Exemplaren.





30
Jahre

Audi A3

Auf dem Pariser „Mondial de l'Automobile“ stellte Audi 1996 den Audi A3 vor, einen Kompaktwagen, der die Plattform des erst im Jahr darauf erscheinenden VW Golf IV nutzte. Zunächst war der A3 ausschließlich als dreitürige Schrägheck-Limousine in drei Ausstattungsvarianten, „Attraction“, „Ambition“ und „Ambiente“, mit vier verschiedenen Benzin- und Dieselmotoren erhältlich. Einige Motorvarianten konnten zudem mit Allradantrieb geordert werden.

Ab März 1999, vorgestellt auf dem Genfer Automobilsalon, ergänzte eine fünftürige Variante die Baureihe.

Der leistungsstarke allradgetriebene Audi S3 rundete die Modellpalette nach oben ab. Unter anderem gewann der gelungene Entwurf des Audi A3 das „Goldene Lenkrad“ und die „Autotrophy“. Im EuroNCAP-Sicherheitstest brillierte der A3 im Mai 1998 mit Höchstpunktzahl für besten Sicherheitsstandard.

Die Produktion der ersten A3-Baureihe endete in Deutschland im Juni 2003. In Brasilien wurde der Wagen noch bis Oktober 2006 gebaut.





35

Jahre

Audi Cabriolet

Auf der Frankfurter IAA 1989 konnten die Gäste die Studie eines Audi Cabriolets bewundern. Der tornado-rote Viersitzer mit weißer Lederausstattung war auf der technischen Basis des ein Jahr zuvor präsentierten Audi Coupé entwickelt worden.

Anderthalb Jahre später, im **März 1991**, feierte die Serienversion auf dem Genfer Automobilsalon Premiere. Zunächst war das bügelfreie Audi Cabriolet ausschließlich mit dem bewährten 2,3-Liter-Motor erhältlich; zwei verschiedene Sechszylinder-Benzinmotoren, zwei Vierzylinder-Benziner sowie ein Vierzylinder-TDI ergänzten nach und nach die Motorenpalette oder ersetzten im Verlauf der Bauzeit einzelne Motorvarianten. Zwei Faceliftings brachten vor allem Änderungen an Stoßfängern, Scheinwerfern, Blink- und Nebelleuchten sowie an den Materialien und Stoffdesigns der Innenausstattung mit sich.

Aus Kapazitätsgründen wurde die Fertigung des Audi Cabriolets im Spätjahr 1997 zum Karosseriebau-Profi Karmann in dessen Werk nach Rheine verlagert. Bis zum Produktionsende am 27. Juli 2000 entstanden dort 12.112 Fahrzeuge. Insgesamt wurden vom ersten Audi Cabriolet 71.510 Stück gebaut.



40
Jahre

Audi 80

Zur IAA 1986 erschien die dritte Generation des Erfolgsmodells Audi 80 mit vollverzinkter Karosserie und einem Luftwiderstandsbeiwert von c_w 0,29. In dieser Disziplin unterbot er sogar den bisherigen c_w -Weltmeister Audi 100. Im Rahmen der Produktionsvorbereitung hatte es im Werk Ingolstadt umfangreiche Änderungen gegeben. So entstand unter anderem die neue Lackiererei am Nordrand des Werksgeländes.

Die stärkste lieferbare Motorvariante war ein 137 PS starker Vierzylinder-Sechzehnventiler; am anderen Ende der Leistungsskala rangierten die von Anfang an erhältlichen Saug- und Turbodieselmotoren. Fünfzylinderaggregate gab es ab Mai 1987 nur noch im höher positionierten und besser ausgestatteten Schwestermodell Audi 90.

Der Audi 80 war ab Verkaufsstart auch als quattro-Modell erhältlich. Der Typ 89, so die interne Bezeichnung, blieb fünf Jahre im Programm und verkaufte sich in dieser Zeit in exakt 1.287.799 Exemplaren.





45
Jahre

Audi Forschungsauto

1978 legte das Bundesministerium für Forschung und Technologie ein Forschungsprogramm auf, mit dem die Entwicklung von Kraftfahrzeugen unter Aspekten der Energie- und Rohstoffeinsparung sowie der Umweltfreundlichkeit gefördert wurde. Als einer von drei deutschen Automobilherstellern beteiligte sich Audi an diesem Projekt.

Die aerodynamisch ausgefeilte Karosserie des Audi Forschungsautos glänzte mit flächenbündigen, verklebten Front- und Heckscheiben sowie bündig

geführten Kurbelfenstern. Die crashoptimierte stählerne Sicherheitszelle trug verschraubte Leichtmetall-Kotflügel und ein verklebtes Sandwichdach. Der Wagenboden bestand aus einer einteiligen Faserverbund-Sandwichplatte mit Polyurethan-Hartschaumkern. In einer schalldämpfenden Kapselung verbarg sich ein – dank Magerbetrieb äußerst verbrauchsgünstiger und schadstoffarmer – turboaufgeladener Vierzylinder-Vergasermotor. Dem Fahrer standen ein Fahrzeuginformationssystem sowie ein „Bordrechner“ zur Verfügung.

Auf der IAA 1981 stand das Forschungsauto auf dem Audi-Messestand. Im darauffolgenden Jahr belegte die dritte Generation des Audi 100 eindrucksvoll, wie eng sich Konzeptfahrzeug und Serienprodukt in vielen technischen Aspekten einander angenähert hatten.





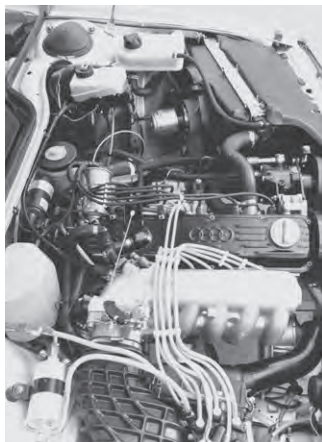
50
Jahre

Audi 100

Am 6. August 1976 präsentierte Audi in Luxemburg die zweite Generation des Audi 100 der Öffentlichkeit. Bei deren Entwicklung hatte man in Ingolstadt an eine „weltweit einsetzbare Fahrzeugfamilie mit großer Variationsbreite“ gedacht. Sicherheit und Komfort hatten im Zug der Höherpositionierung der Baureihe größte Priorität. Konsequenter Leichtbau drückte das Fahrzeuggewicht um gut 200 kg unter das vergleichbarer Modelle der Wettbewerber.

In Länge und Breite war der „C2“ gegenüber seinem Vorgänger lediglich um 4 cm gewachsen, gleichzeitig um 3 cm niedriger geworden. Die längeren Glasflächen ließen den Wagen optisch jedoch weitaus größer erscheinen. Neben den vom Vorgängermodell bekannten Ausführungen als zwei- und viertürige Limousine war ab September 1977, unter der Bezeichnung „Audi 100 Avant“, als Abrundung des Programms zudem eine fünftürige Schrägheckvariante mit großer Heckklappe erhältlich.

Zur Markteinführung startete der neue Mittelklassewagen mit zwei Vierzylindermotoren, einem 1,6 Liter mit 85 PS Leistung und einem 115 PS starken 2,0 Liter.





Ab Frühjahr 1977 übernahm der Audi 100 GL 5E die Rolle des Spitzenmodells der Baureihe. Sein Fünfsylinder-Einspritzmotor war eine Novität und betörte mit achtzylinderähnlichem Klang. 136 PS aus 2,2 Liter Hubraum beschleunigten die Limousine in 9,5 Sekun-

den auf 100 km/h und ermöglichten ihr eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Alle Motorvarianten waren mit Viergang-Schaltgetriebe sowie auf Wunsch mit einer dreistufigen Wandlerautomatik erhältlich.



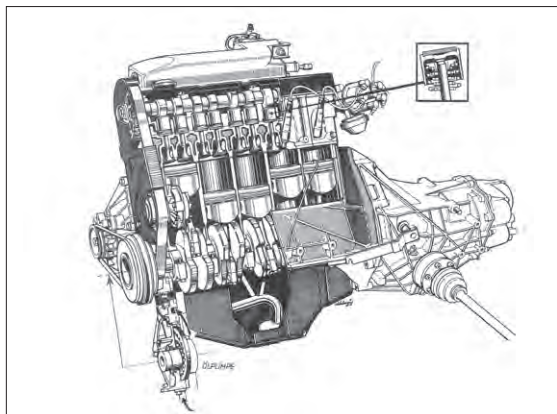
50
Jahre

Audi Fünfzylindermotoren

Die Einführung des ersten Audi 100 im Jahr 1968 hatte den Fortbestand der Marke Audi gesichert. Die ihm nachfolgende Generation, der Audi 100 Typ 43, sollte im Markt etwas höher positioniert werden. Es war klar, dass die bis dato ausschließlich lieferbaren Vierzylindermotoren dafür nicht ausreichen würden. Daher dachte man über den Einsatz von Fünfzylinder- und Sechszylinder-Reihenmotoren nach. Der Reihen-sechszylinder schied aus, da das Fahrzeug mit

Frontantrieb zu kopflastig geworden wäre; ein ebenfalls angedachter V-Sechszylinder hätte umfangreiche Investitionen in neue Fertigungsstraßen erfordert und kam daher aus Kostengründen nicht in Frage.

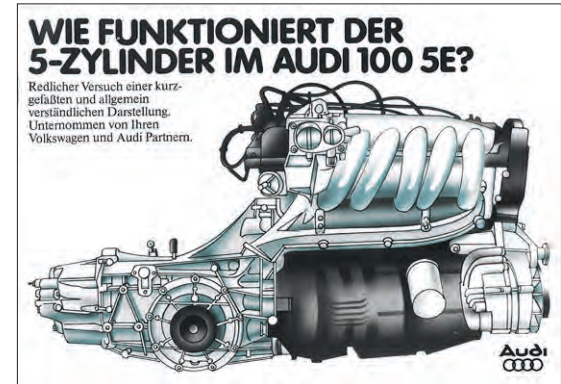
Der Fünfzylinder-Reihenmotor ließ sich in die bestehende Motorenfertigung integrieren und basierte zudem auf der jungen Vierzylinder-Baureihe EA 827, die beispielsweise im VW Golf und Passat oder im



Audi 80 und 100 zum Einsatz kam. Vorgestellt wurde der erste Fünfzylinder-Ottomotor mit dem Audi 100 Typ 43 im **August 1976** in Luxemburg, die Auslieferung begann im März 1977. Der Einspritzmotor (Bosch K-Jetronic) mit 2.144 ccm Hubraum leistete 100 kW (136 PS). Im September 1979 folgte die erste aufgeladene Variante mit 125 kW (170 PS) im Audi 200 ST, 1980 der 147 kW (200 PS) starke Audi quattro. Bereits im Jahr 1978 machte die erste Dieselsversion mit einer Weltfahrt von sich reden.

In den folgenden Jahren wurde die Fünfzylindermotor-Baureihe konsequent ausgebaut. Es gab sie in der B- und C-Reihe mit unterschiedlichen Hubräumen als Benzin- und Diesel, mit Abgasreinigung und als Vierventiler mit Abgas-Turboaufladung in den Hochleistungsaggregaten von Sport quattro, 200 quattro 20V, quattro 20V, S2, S4, S6 und Avant RS2.

Die erste Generation der Audi-Fünfzylinder blieb bis zur Einführung der Baureihen Audi A4 (B5) und A6 (C5) im Programm.





70
Jahre

Produktionsbeginn DKW-Geländewagen

Ab 1953 hatte sich die Auto Union GmbH mit der Entwicklung eines leichten allradangetriebenen Geländewagens beschäftigt. Auslöser war die geheime Information „zur Fahrzeugausstattung einer zukünftigen deutschen Wehrmacht“, die der VDA streng vertraulich allen deutschen Automobilherstellern hatte zukommen lassen.

Ende 1956 wurde der im Auto-Union-Werk Ingolstadt gebaute DKW F 91/4, die Modellbezeichnung steht für

„DKW F 91 mit Vierradantrieb“, bei der frisch aufgestellten Deutschen Bundeswehr als Standardfahrzeug der 0,25 t. Nutzlastklasse eingeführt. Der DKW-Geländewagen erhielt 1962 die Modellbezeichnung MUNGA, Akronym für „Mehrzweck UNiversal Geländewagen mit Allradantrieb“. Mit dem Auslauf der Bundeswehraufträge endete im Dezember 1968 die Produktion des letzten DKW-Zweitakters nach 46.750 gebauten Exemplaren.



75
Jahre

75. Todestag August Horch

Als Sohn eines Schmieds wurde Dr. August Horch am 12. Oktober 1868 in Winningen an der Mosel geboren. Nach handwerklicher Ausbildung, Wanderschaft und Studium am Technikum in Mittweida kam Horch 1896 zu Carl Benz in Mannheim, wo er bis 1899 als Leiter der Abteilung Motorwagenbau die Anfänge des Automobilbaus mitbegleitete und mitgestaltet hat.

Im gleichen Jahr machte er sich in Köln mit einem kleinen Reparaturbetrieb für Motorfahrzeuge selbstständig. 1901 baute er sein erstes eigenes Automobil. 1902 übersiedelte er mit seinem Unternehmen nach Reichenbach im Vogtland, um zwei Jahre später den endgültigen Standort der Horch Werke in Zwickau zu finden.

1909 verließ August Horch nach einem Zerwürfnis das von ihm gegründete Unternehmen und gründete nur wenige Wochen später ein zweites Automobilwerk, dem er 1910 in lateinischer Übersetzung seines Familiennamens den Namen Audi gab. 1920 legte er sein Amt als Vorstand der Audiwerke AG nieder, um fortan als Gutachter und Sachverständiger auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik tätig zu sein.

Mit Gründung der Auto Union AG im Juni 1932 wurde August Horch in den Aufsichtsrat des neuen Konzerns berufen.

Am **3. Februar 1951** verstarb Dr. August Horch im oberfränkischen Münchberg, wo er nach Kriegsende eine Bleibe gefunden hatte.



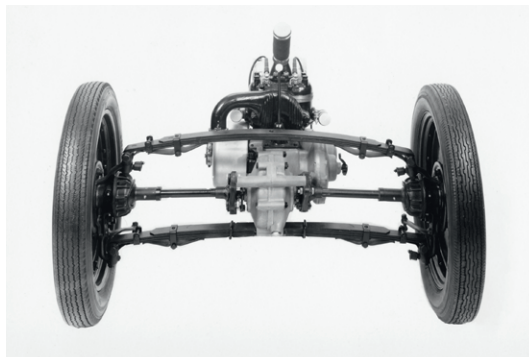
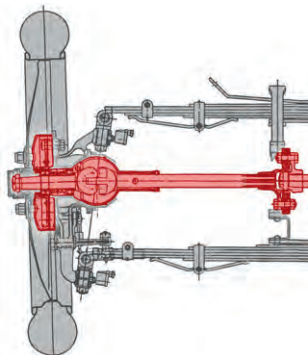
95
Jahre

Frontantrieb im DKW F1

Im August 1928 hatte Jörgen Skaft Rasmussen die Aktienmehrheit der Audiwerke AG in Zwickau übernommen. Durch eine verfehlte Modellpolitik waren diese in die roten Zahlen geraten, und Rasmussen erhoffte sich eine Absatzbelebung der unter seiner Regie hergestellten Sechs- und Achtzylindermotoren, die nunmehr in den großen Audi Automobilen eingebaut wurden. Doch durch die starke amerikanische Konkurrenz und die Folgen der Weltwirtschaftskrise ab Ende 1929 geriet Audi zunehmend in finanzielle Bedrängnis. Ein marktfähiges Produkt musste her, um den Fortbestand des Unternehmens zu sichern.



Im Oktober 1930 erschien Rasmussen im Audi-Konstruktionsbüro und wies dort die kurzfristige Entwicklung samt Versuchsbau eines völlig neuen Kleinwagens an. Für die Entwicklung gab er vor: Motor vom DKW-Motorrad, Vorderradantrieb und leichtes Stahlchassis. Für die gesamte Konstruktion sollten maximal sechs Wochen zur Verfügung stehen. Das eigentlich Unmögliche gelang. Ende November 1930 startete der DKW Frontwagen zu seiner ersten Probefahrt. Im **Februar 1931** wurde der DKW F1 anlässlich der IAA in Berlin präsentiert. Der DKW mit Frontantrieb entwickelte sich zu einem Verkaufsschlager. In seinen verschiedenen Ausführungen wurde er mit sieben Baureihen zum Volumenmodell der Auto Union, von dem bis zu seiner Produktionseinstellung 1942 annähernd 270.000 Stück im Audi-Werk Zwickau gebaut wurden.



100
Jahre

Erster Horch Achtzylinder

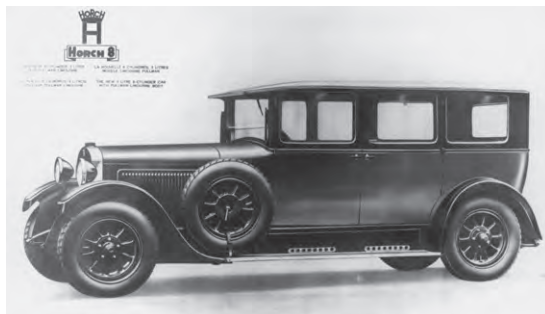
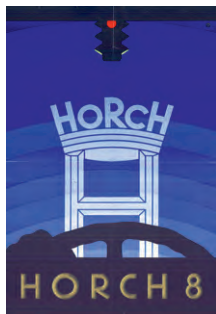
Auf der Berliner Automobilausstellung im **Oktober 1926** stellten die Zwickauer Horchwerke AG mit dem Horch 8 12/60 PS den ersten deutschen Serienwagen mit Achtzylindermotor vor. Der von Paul Daimler, Sohn Gottlieb Daimlers, konstruierte Reihen-Achtzylindermotor leistete im Horch 303 (langer Radstand) und 304 (kurzer Radstand) aus 3,2 Liter Hubraum 60 PS.

Zwei über Königswelle angetriebene obenliegenden Nockenwellen sorgten im Zusammenspiel mit paarweise zusammengegossenen Zylindern, fünf Kurbelwellenlagern sowie langem Hub und geringer Zylinderbohrung für ruhigen Lauf und sattes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen.



Bereits 1927 kam in den Modellen Horch 305 und 306 13/65 PS der um 2,5 mm aufgebohrte Nachfolger mit 3,4 Liter Hubraum und 65 PS Leistung auf den Markt. 1928 erschien als Krönung dieser Achtzylinder-Baureihe im Horch 350 16/80 PS ein 80-PS-Vierliter-Motor mit nunmehr 73 mm Zylinderdurchmesser bei unveränderten 118 mm Kolbenhub.

Von den Doppelnockenwellen-Motoren wurden bis zu ihrem Produktionsende 1931 beachtliche 8.490 Stück hergestellt.





100
Jahre

Vierfachsieg NSU 6/60 PS beim ersten Großen Preis von Deutschland

Schon 1908 beteiligte sich NSU an internationalen Automobilrennen. Die Prinz-Heinrich-Fahrt 1909 war für das Unternehmen ein großer Erfolg, ebenso die Teilnahme an vielen Langstrecken- und Zuverlässigkeitsfahrten. Auch das Eröffnungsrennen auf der neu erbauten AVUS im September 1921 gewann ein „kleiner“ NSU 8/24 PS in seiner Klasse.

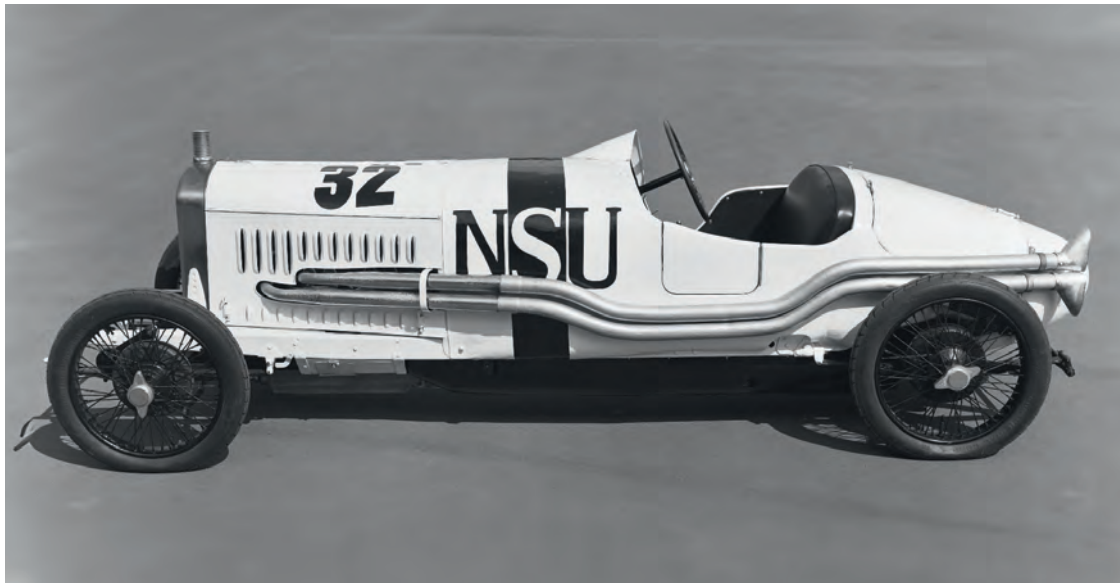
Speziell für den Renneinsatz entstand 1925 der NSU Typ 6/60 PS. Das erste Sechszylindermodell von NSU leistete aus 1,5 Liter Hubraum mit Aufladung durch ein Roots-Gebläse 60 PS, wog 830 Kilogramm und brachte es in der Spitze auf 175 km/h. 1925 nahmen die Neckarsulmer mit einem Prototyp des neuen Rennwagens am Internationalen Taunusrennen teil und fuhren gleich den Gesamtsieg des 450 Kilometer langen Rennens ein.





Im folgenden Jahr feierte NSU am 11. Juli auf der AVUS mit dem NSU 6/60 PS beim ersten „Großen Preis von Deutschland 1926“ in der 1,5-Liter-Klasse „F“ einen vielbeachteten Vierfachsieg und holte den fünften Platz

im Gesamtklassement. Dieser Grand Prix – ausgerichtet vom AvD, dem Automobilclub von Deutschland – war das Motorsportereignis des Jahres 1926, rund eine Viertelmillion Schaulustige pilgerten zur AVUS.



125
Jahre

Erstes Horch Automobil

August Horch, 1868 in Winingen an der Mosel geboren, war nach seinem Ingenieurstudium 1896 als Leiter der Abteilung Motorwagenbau zu Carl Benz nach Mannheim gekommen. Carl Benz stand den von Horch vorgeschlagenen Neuerungen skeptisch gegenüber und bremste immer wieder den Tatendrang seines Betriebsleiters.

Horch gründete daher 1899 in Köln eine eigene Firma und konstruierte dort sein erstes eigenes Automobil, das 1901 fertig wurde. Der Motor war ein liegender Zweizylinder, den August Horch als „stoßfreien Motor“ bezeichnete. Eines der ersten zehn Horch Automobile war das im Bild gezeigte Modell Vis-à-Vis, bei dem sich Fahrer und Fahrgäste gegenüber saßen.





120
Jahre

Gesamtsieg Herkomerfahrt

1904 hatte August Horch den Sitz seines Unternehmens nach Zwickau verlegt. Zu seiner Philosophie gehörte, neben dem Anspruch „unter allen Umständen nur starke und gute Wagen zu bauen“, die Erprobung seiner Fahrzeuge im sportlichen Wettkampf. Mit dem Horch 18-22 PS, einem 2,6 Liter großen Vierzylinder-

modell aus Zwickauer Produktion, errang der Zwickauer Rechtsanwalt Dr. Rudolf Stöß im Jahr 1906 – gerade einmal fünf Jahre, nachdem Horch sein erstes Auto gebaut hatte – den Gesamtsieg bei der Herkomerfahrt, einer der schwersten und anspruchsvollsten Langstreckenprüfungen jener Zeit.





Motorsport

30

Jahre

Sieben Länder, sieben Siege

Für die Rennsaison 1996 hatte Audi Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich werksseitig neben den Meisterschaften in Deutschland und Italien die britische Tourenwagen-Meisterschaft ins Visier genommen. Darüber hinaus fuhren die 285 PS starken Audi A4 quattro STW, mit Unterstützung der jeweiligen Importeure, um die nationalen Tourenwagen-Meisterschaften in Belgien, Spanien, Australien und Südafrika.

Die Saison 1996 wurde zum alles überragenden Triumph für Audi und für den quattro-Antrieb. Auf drei Kontinenten gingen in allen sieben Ländern die nationalen Meistertitel an Audi. Einen überzeugenderen Beweis für die Überlegenheit der quattro-Technik konnte es nicht geben.



Motorsport

45

Jahre

Erster internationaler Rallyeeinsatz Audi quattro

Parallel zum Anlauf der Serienproduktion des im März 1980 vorgestellten Audi quattro begann bei Audi Sport der Aufbau der ersten Rallyefahrzeuge. Im Januar 1981 wurde der quattro für die Gruppe 4 im internationalen Rallyesport homologiert.

Zuvor, vom 30. Oktober bis zum 2. November, konnte Audi eine frühe Entwicklungsstufe des Rallye quattro bei der Rallye Urbibel in der portugiesischen Algarve, einem Lauf zur Rallye Europameisterschaft, unter Realbedingungen laufen lassen. Dieser erste Einsatz als „Streckenfahrzeug“ stellte die gesamte Rallyewelt auf den Kopf. Hannu Mikkola und sein Beifahrer Arne Hertz absolvierten 24 von 30 Sonderprüfungen auf dem



300-PS-quattro in Bestzeit. Wäre das Team nicht als Vorausfahrzeug, sondern in Wertung gestartet, hätten sie die Rallye mit fast einer halben Stunde Vorsprung auf den Zweitplatzierten gewinnen können.

Bereits bei seinem offiziellen Debüt gewann der Audi quattro im **Januar 1981** die Jänner-Rallye in Österreich. Im Februar folgte in Schweden mit dem Fahrerteam Hannu Mikkola/Arne Hertz der erste Sieg bei einem Weltmeisterschaftslauf.



Motorsport

45

Jahre

Audi Coupé GT Gruppe 2

Im März 1980 stand auf dem Pariser Automobilsalon das auf der Technik des Audi 80 basierende Audi Coupé: Im Sommer lief die Produktion an, im Oktober begann der Verkauf.

Der Audi 80 hatte zu diesem Zeitpunkt bereits Erfolge im Motorsport verbuchen können und so lag es nahe, auch das Coupé für Sparteinsätze in der Gruppe 2 vorzubereiten. Der knapp zwei Liter große Fünfzylinder-Saugmotor zeigte unter den Händen von Tunern wie Bergmeister, Dupré, Kilian, Nothelle, Seikel und Spiess

mit Leistungen bis zu 230 PS bei 8.300 U/min sein Potential.

Mit Werksunterstützung kamen die schnellen Fronttriebler ab 1981 in verschiedenen nationalen und internationalen Rennserien zum Einsatz. Ein von Bergmeister vorbereiteter Wagen gewann im ersten Einsatzjahr den Lauf zur Europäischen Tourenwagenmeisterschaft in Zolder. Auftritte im Rallyesport blieben allein einem von Schmidt Motorsport vorbereiteten und eingesetzten Coupé vorbehalten.



Motorsport

70

Jahre

August „Gustl“ Hobl Vize-Weltmeister 350er

1952 hatte die DKW-Dreizylinder-Rennmaschine RM 350 nach den ersten Renneinsätzen aufgrund ihrer Geräuschkulisse den Beinamen „Singende Säge“ erhalten. Mit der leistungsstarken und extrem hoch drehenden DKW errangen die Werksfahrer Kluge, Wünsche, Hofmann und Hobl von 1952 bis zur Auflösung der DKW-Motorrad-Rennabteilung im Jahr 1956 zahlreiche Siege bei nationalen und internationalen Rennen.

Hobl, seit 1949 bei der Auto Union angestellt, hatte 1951 auf dem Ingolstädter Donauring sein erstes Rennen gefahren. 1952 war er bereits Lizenzfahrer, startete 1953 als Nachwuchsfahrer für DKW und gehörte ab 1954 als vollwertiges Mitglied zur DKW-Werksmannschaft. 1956 errang er die Deutsche Meisterschaft in der 125er- und 350er-Klasse. Ebenfalls 1956 wurde Hobl Vize-Weltmeister in der 350er-Klasse. Der Rückzug von DKW aus dem Motorradrennsport bedeutete auch das Ende von Hobls Rennkarriere; ein Vertragsangebot aus Italien schlug er aus und blieb der Auto Union in der Kundenbetreuung treu.





Motorsport

70

Jahre

NSU-Geschwindigkeitsrekorde 1956

1956 trat die NSU-Rennabteilung zu Rekordversuchen in mehreren Hubraumklassen auf dem Bonneville Salzsee im US-amerikanischen Bundesstaat Utah an. Am **2. und 4. August 1956** konnten die Werksfahrer H. P. Müller und Wilhelm Herz folgende Rekorde für NSU verbuchen:

NSU Baumm II, H. P. Müller

50 ccm, Einzylinder Zweitaktmotor mit Kreiskolbenkompressor, 10 PS bei 10.000 U/min
1 Kilometer mit fliegendem Start 196,042 km/h

75 ccm (Rekord wurde mit dem kleineren 50 ccm-Motor gefahren)
1 Kilometer mit fliegendem Start 196 km/h

100 ccm, Hubraumreduzierter Einzylinder Rennfox-Motor, 14,8 PS
1 Kilometer mit fliegendem Start 222,192 km/h

125 ccm, Einzylinder Rennfox-Motor, 20,4 PS
1 Kilometer mit fliegendem Start 241,610 km/h

175 ccm (Rekord wurde mit dem kleineren 125 ccm-Motor gefahren)
1 Kilometer mit fliegendem Start 242 km/h





NSU Baumm IV, H. P. Müller

250 ccm Zweizylinder Rennmax-Motor, 43,3 PS

1 Kilometer mit fliegendem Start 242 km/h

NSU Delphin III, Wilhelm Herz

350 ccm Zweizylinder Kompressormotor, 75 PS

1 Meile mit fliegendem Start 304,96 km/h

NSU Delphin III, Wilhelm Herz

500 ccm Zweizylinder Kompressormotor, 110 PS

1 Meile mit fliegendem Start 339,404 km/h





Motorsport

70
Jahre

Rekordfahrt DKW 3=6 Monza

Die Fiberglaskarosserie eines zweisitzigen Sportcoupés auf DKW-Basis war 1954/55 in privatem Auftrag beim Stuttgarter Karosseriebauunternehmen Dannenhauer & Stauss entstanden. Technische Grundlage des eleganten Zweisitzers bildete bei den ersten drei als „DKW Solitude“ angebotenen Wagen das Chassis des DKW F 91. Alle weiteren Coupés nutzten das Fahrgestell des auf der IAA 1955 vorgestellten „Großen DKW 3=6“.

Auf der Rennstrecke von Monza errang der leicht modifizierte sechste Serienwagen vom **3. bis 6. Dezember 1956** mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 140 km/h Langstreckenrekorde für Serienfahrzeuge über 4.000

5 internationale Automobil-Rekorde
mit **DKW 3=6**
in Monza

DIE NEUEN REKORDE:

4.000 MEILEN	mit 140,829 km/h	Strecke: 121,1 km
48 STUNDEN	mit 140,961 km/h	Strecke: 124,1 km
5.000 MEILEN	mit 139,456 km/h	Strecke: 123,4 km
10.000 KILOMETER	mit 139,459 km/h	Strecke: 123,4 km
72 STUNDEN	mit 139,462 km/h	Strecke: 123,4 km

Quelle: Automobil-Technik, 1957, S. 101



Meilen, 48 Stunden, 5.000 Meilen, 10.000 Kilometer und 72 Stunden. Das bis dahin namenlose zweisitzige Coupé erhielt daraufhin die Modellbezeichnung „DKW 3=6 Monza“.

Drei Karosseriehersteller – Dannenhauer & Stauss, Massholder und Schenk – bauten bis 1959 eine kleine Serie, die sich je nach Hersteller und Baujahr in Details unterschied.





Motorsport

75

Jahre

NSU-Geschwindigkeitsrekord 1951

Am **12. April 1951** gelang es dem Motorrad-Rennfahrer Wilhelm Herz auf einem Teilstück der Autobahn München – Ingolstadt mit einer 100 PS starken 500 ccm NSU-Kompressor-Rennmaschine den bis dahin von Ernst Henne auf BMW gehaltenen Weltrekord (279,5 km/h) zu überbieten.

Mit einer Geschwindigkeit von 289,603 km/h für den Kilometer mit fliegendem Start und 286 km/h für die fliegende Meile sicherte er den Weltrekord für das schwäbische Unternehmen.





Motorsport

90
Jahre

DKW-Motorraderfolge Saison 1936

Als Ergebnis der Rennsaison 1936 konnte die DKW-Werksmannschaft vier Deutsche Meistertitel und zwei Vize-Weltmeisterschaften verbuchen.

Ewald Kluge – Deutscher Motorradmeister bis 250 ccm, Vize-Weltmeister bis 250 ccm

Hermann-Paul Müller – Deutscher Motorradmeister bis 500 ccm, Vize-Weltmeister bis 500 ccm

Karl Braun / Erwin Badschig – Deutsche Motorradmeister bis 600 ccm Seitenwagen

Hans Kahrmann / Julius Beer – Deutsche Motorradmeister bis 1.000 ccm Seitenwagen

DKW-Weltrekorde

In den Klassen 175 ccm und 250 ccm holten Walfried Winkler und Ewald Kluge 14 Motorrad-Weltrekorde nach Zschopau.





Motorsport



Jahre

Siegesserie Auto Union Grand-Prix-Wagen

Der Auto Union Grand-Prix-Rennwagen Typ C bildete den Höhepunkt in der Entwicklung des von Ferdinand Porsche nach der 750-kg-Formel konstruierten, erstmals 1934 eingesetzten Boliden. Als erfolgreichster deutscher Rennwagen gewann der 520 PS starke, sechs Liter große Sechzehnzyylinder in der Rennsaison 1936 drei von fünf „Großen Preisen“, die Hälfte der Rundstreckenrennen sowie alle Bergrennen, an denen sich die Auto Union beteiligte.

Mit dem Typ C untrennbar verbunden ist auch der kometenhafte Aufstieg des 1935 als Nachwuchsfahrer eingestellten Rennfahrers Bernd Rosemeyer in die Spitzenklasse der Grand-Prix-Fahrer. **1936** wurde mit sieben Siegen – darunter drei Große Preise, dem Gewinn der Europameisterschaft, der Deutschen Straßenmeisterschaft sowie der Deutschen Bergmeisterschaft – auf dem schwer zu beherrschenden Auto Union Wagen zu „seinem“ Jahr.



28 1929 1930 1931



Audi Tradition
Auto Union GmbH
85045 Ingolstadt

www.audi.com/tradition

audi.de/tradition-parts

[instagram.com/auditradition](https://www.instagram.com/auditradition)

[tiktok.com/@auditradition](https://www.tiktok.com/@auditradition)

iOS



Android



Die Audi Tradition App