
Im Rückspiegel: Vier Ringe unter dem Stern

Heute verbindet man die Nachkriegsgeschichte der ehemaligen Auto Union vor allem mit Audi. Weniger bekannt ist ein kurzes Zwischenkapitel: Sechs Jahre lang gehörte das Unternehmen mit den vier Ringen der Marke mit dem Stern. Im April 1958 übernahm die damalige Daimler-Benz AG die Mehrheit an der Auto Union GmbH. Am 31. Dezember 1959 folgten alle weiteren Anteile. Damit wurde 1960 die Auto Union eine hundertprozentige Tochter von Daimler-Benz.

In der Zeit bis zum 1. Januar 1965, als Volkswagen die Mehrheit an der Auto Union von Daimler-Benz übernahm, wurden wichtige Weichen gestellt: In Düsseldorf entstand ab 1961 ein bedeutendes Mercedes-Benz-Werk aus einem bisherigen Standort der Auto Union. Zudem leistet Mercedes-Benz wichtige Beiträge zur Entwicklung der Audi-Modelle der 1960er Jahre.

Vier Sitzungen lang beriet der Vorstand der Daimler-Benz AG vor 60 Jahren über eine Initiative des Großaktionärs Friedrich Flick: Dieser setzte sich Anfang 1958 für eine Fusion von Daimler-Benz AG und Auto Union ein. Die Modellprogramme der beiden Unternehmen werden sich ergänzen, schätzte der Industrielle. So könnte man bei künftigen Entwicklungen Synergien nutzen. Flick besaß zu diesem Zeitpunkt jeweils rund 40 Prozent der Anteile an den beiden Unternehmen. Am 6. März 1958 beschloss die Stuttgarter Konzernführung schließlich, die Mehrheit an dem Ingolstädter Unternehmen mit den vier Ringen als Markenzeichen zu übernehmen.

Am 1. April 1958 genehmigte der Aufsichtsrat die Übernahme von knapp 88 Prozent des Stammkapitals der Auto Union. Die Transaktion galt rückwirkend zum Jahresbeginn 1958. Vor dem Zweiten Weltkrieg war die 1932 gegründete Auto Union AG in Chemnitz mit den Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer einer der wichtigen Mitbewerber von Mercedes-Benz. Die Rivalität zeigte sich unter anderem im Motorsport, wo die Stuttgarter Silberpfeile gegen die Rennwagen der Auto Union antraten. Nach der Neugründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt im Jahr 1949 werden lediglich die Zweitakt-Fahrzeuge der Marke DKW gebaut sowie wenige Jahre lang der ebenfalls mit Zwei-Takt-Motor ausgerüstete Auto Union 1000 (1958 bis August 1963).

Am 14. April 1958 fand in Stuttgart-Untertürkheim die erste gemeinsame Sitzung der beiden Vorstände statt. Auf der Tagesordnung standen wichtige Fragen der technischen Ausrichtung für die Zukunft. Beispielsweise zweifelten die Vertreter aus Stuttgart daran, dass der Dreizylinder-Zweitakter von DKW auch nur wenige Jahre lang eine weitere Chance im Markt für Personenwagen haben würde. Die Sache erschien ohnehin klar, hatte sich die Auto Union doch bereits im Vorfeld dazu bereit erklärt, den Nachfolger des Personenwagens DKW 3=6 mit einem Vierzylinder-Viertakter auszurüsten. Doch sofort wollte man in Ingolstadt nicht auf den Zweitakter verzichten.

Schützenhilfe aus Stuttgart

Ende April 1958 reisten die Daimler-Benz Vorstände Professor Dr. Fritz Nallinger und Wilhelm Künkele nach Düsseldorf, um mit der Koordination der Zusammenarbeit zu beginnen. Im August 1958 übernahmen dann Hanns-Martin Schleyer und Oberingenieur Arthur Mischke die Leitung der Verbindungsstelle zwischen Daimler-Benz und Auto Union. Und am 21. Dezember 1959 vereinbarte der Stuttgarter Konzern, die restlichen Anteile des Unternehmens aus Ingolstadt zum 31. Dezember 1959 zu übernehmen. Damit wurde die Auto Union 1960 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Daimler-Benz.

Im Juli 1958 war der Grundstein für ein komplett neues Werk der Auto Union in Ingolstadt

gelegt worden, das im Jahr darauf den Betrieb aufnahm. Bereits damit wurden Kapazitäten in dem 1950 gegründeten Standort Düsseldorf der Auto Union frei, die für Mercedes-Benz hochinteressant waren. Als dann der Aufsichtsrat der Auto Union am 31. Mai 1961 beschloss, die Produktion ganz aus Düsseldorf nach Ingolstadt zu verlegen, pachtete Daimler-Benz den Standort, der nach dem Zweiten Weltkrieg auf einem ehemaligen Rheinmetall-Borsig-Werksgelände entstanden war. Das Stuttgarter Unternehmen verlagerte die Produktion des Transporters L 319 und des Dieselmotors OM 636 sowie den Bau von Lenkgetrieben und Schaltgestängen dorthin. 1962 verkaufte die Auto Union das Werk Düsseldorf an die Industriemotoren GmbH, ein Tochterunternehmen der Daimler-Benz AG. Heute ist die Fabrik mit 6600 Mitarbeitern das weltweit größte Transporterwerk von Daimler. Dort läuft seit vergangenem Monat auch der neue Sprinter vom Band

Während Düsseldorf als Leitwerk für die Mercedes-Benz Transportersparte aufgebaut wurde, sollte die Produktion der Auto Union in Ingolstadt modernisiert werden. Der Finanzbedarf dafür war erheblich: Zwischen 1959 und 1964 wurden mehr als 340 Millionen Mark investiert, dazu kam der Erlös aus dem Verkauf des Werks Düsseldorf an Daimler-Benz. Doch die Entwicklung des Unternehmens kam nur langsam voran. Deshalb schickte der Stuttgarter Konzern am 8. Oktober 1963 einen seiner fähigsten Ingenieure nach Ingolstadt: Ludwig Kraus, den Leiter der Konstruktion der Mercedes-Benz-Vorentwicklung. Kraus genoss quasi einen Heimvorteil, er war in Ingolstadt zur Schule gegangen und hatte dort sein Abitur gemacht. Er brachte nicht nur eine Mannschaft hochengagierter junger Techniker mit, sondern auch einen neuen und fast fertig entwickelten Vier-Zylinder-Motor mit der internen Bezeichnung M 118 und dem ursprünglichen Codenamen „Mexico“. Dessen hohe Verdichtung (1:11,2) und die intensive Verwirbelung des Ansauggemischs durch schneckenförmige Ansaugkanäle führten zu einem niedrigen Treibstoffverbrauch. Hinzu kam ein vibrationsarmer Lauf, der von allen damaligen Tests bestätigt wurde.

Als so genannter Mitteldruckmotor hatte dieser Mercedes-Motor 1965 im neuen Auto-Union-Typ Audi Premiere, der intern auch als F 103 bezeichnet wird. Das Fahrzeug war der erste Personenwagen der Auto Union mit Vier-Takt-Motor nach dem Zweiten Weltkrieg und zugleich das erste Modell der Marke Audi, das nach Kriegsende erschien.

Auch die weitere Fahrzeugentwicklung der Auto Union und ihrer Marke Audi trug zunächst die Handschrift von Mercedes-Benz, denn Ludwig Kraus blieb als Technischer Direktor in Ingolstadt, als Daimler zum 1. Januar 1965 die Aktienmehrheit der Auto Union an den Volkswagenkonzern verkaufte. Ab 1966 war das Unternehmen dann eine hundertprozentige Tochter von Volkswagen.

Kraus und die anderen früheren Ingenieure von Mercedes-Benz waren mit der in Stuttgart ab 1953 erfolgten Entwicklung der Prototypen für die möglichen Stuttgarter Mittelklasse-Baureihen W 122 und W 119 vertraut. So lässt die Karosserie des bei der Auto Union entwickelten ersten Audi 100 Züge des W 119 erkennen. Das Fahrzeug hatte ebenfalls den Mitteldruckmotor. Kraus arbeitete zunächst im Geheimen an dem Mittelklassefahrzeug, das 1968 Premiere hatte – und dem Unternehmen schließlich den großen Sprung in die Zukunft brachte. Auch die Typen Audi 80 (1972) und Audi 50 (1974) entstanden unter der Leitung von Kraus. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



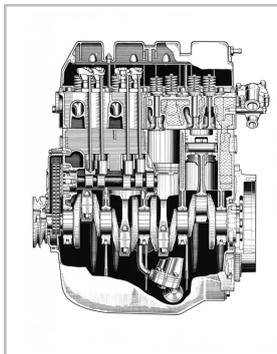
Prototyp eines kompakten Mercedes-Benz-Personenwagens (W 119) von 1962. Zu einer Serienfertigung kam es nicht, die Karosserie zeigt lässt Züge des ersten Audi 100 erkennen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Audi 100 der ersten Generation (ab 1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



„Mitteldruckmotor“ des ersten Audi (1965). Die Konstruktion geht auf die Mercedes-Benz-Entwicklung M 118 zurück

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Werk Düsseldorf der Auto Union (1951).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler