



Az Audi Múzeum

Audi Forum Ingolstadt

2. rész



Az Audi Forum, azaz az Audi Múzeum az ingolstadti Audi-központ és gyár szomszédságában található, közvetlenül az ügyfélközpont mellett. A múzeum igyekszik minden olyan témát feldolgozni, ami az Audival és a „Négy Karikával” kapcsolatos. Jelen írásunkban a második világháború végétől napjainkig terjedő időszakot mutatjuk be.

Kezdeti zűrzavarok

A háború utáni első években az áttekinthetetlen politikai, jogi és pénzügyi helyzet következtében kialakult, hogy egy időben négy különböző vállalat is használta az Auto Union nevet. Ezen vállalatok különböző feladatait végül sikerült egy tető alá hozni és így 1949 szeptemberében megalakult az Auto Union GmbH. A kibővített vezetőség majdnem teljesen az Auto Union AG egykori vezetőiből állt össze. Richard Bruhn a vezérigazgató és a korábbi értékesítési vezető, Carl Hahn a helyettese. A 81 éves August Horch is erejéhez mérten kivette részét a vállalatvezetésből. Az Auto Union nagybembere 1951-ben halt meg. Az új cég létrehozásának az oka, hogy Auto Union járműveket gyártson.



1 DKW RT 125 W (1950)

Miért éppen Ingolstadt?

Az ok a kitűnő feltételek: Dél-Németország mellett szólt, hogy a Bajor Állami Bank hitelt adott az újrakezdéshez. A valamikori helyőrségi város, Ingolstadt mellett pedig, hogy a háború utáni nélkülözéssel teli években megfelelő területi feltételekkel rendelkezett a szükséges tároló- és gyártási épületeknek.

Az Auto Union újrakezdésének a magja a még 1945 decemberében alapított központi depó Auto Union alkatrészek értékesítésére („Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile”) a Schranzenstraße 3 alatt, mely már egy évvel később több mint 3 millió márkás forgalmával Németország legnagyobb alkatrészraktára lett.



2 DKW F 89 L Schnellaster Kastenwagen (1950)



3 DKW Meisterklasse F 89 P Limousine (1951)

A jövő Ingolstadtban

Az ötvenes évek elején jól megfontolt indoka volt az embereknek, hogy a Szovjetunió által felügyelt keleti blokkból Németországba meneküljenek addig, amíg még lehetőségük van rá, mivel a rezsim totalitárius karaktere egyre inkább kikristályosodott. Emiatt sokaknak jó alapjuk volt Ingolstadtba menni: az 1949-ben újra létrehozott Auto Union GmbH. Így tett sok száz egykori dolgozó, akik Szászországból Bajorországba költöztek az Auto Union GmbH miatt. Nehéz körülmények között, de kiszámítható jövőbeli reményekkel: már 1949-ben az Auto Union GmbH 1259 alkalmazottat foglalkoztat, mely 1952-re 5341-re emelkedett.

Autógyártás keleten

Keleten is kihasználták az Auto Union AG örökségét. Az ősi szülőhazában létrehozzák az IFA-Kutató- és Fejlesztőgyárat (IFA – Industrieverband Fahrzeugbau – „Járműépítési Szövetség”), mely a kelet-német autógyártás központja is lett egyben. A Zwickaui Audi gyárban az öreg DKW F8 újraeled IFA F8 név alatt. Az első IFA F9 optikailag és technikailag lényegében megfelel a még a háború előtt kifejlesztett DKW F9-nek. A karosszériagyártáshoz szükséges acéllemezhány lassította a termelést. Ez végül a műanyag karosszéria kifejlesztéséhez vezetett, amelyet a Trabantokban használtak fel nagy számban.

Az utolsó Horch

A DKW kísérleti részlege az Ingolstadti gyárban fejlesztette ki a vállalatvezetőnek, Dr. Richard Bruhnnak a Horch 830 BL Pullman-Limousine-t, mely egy tágas sőfőrös, „igazgatói” autó volt válaszüveggel a vezető és utasa között. Motorja 92 lóerős 3800 cm³-es V8-as.



Horch 830 BL „Az utolsó Horch” Pullmann-Limousine

Az autót 1953 júniusában, Dr. Bruhn 67. születésnapján adták át. 1956-ban megvásárolta egy amerikai katona, aki a hazájába szállította. Al Wilson, egy Texasi „autóőrült” mentette meg az autót a présgéptől a hibás váltója ellenére. Ő „érezte”, hogy egy különleges autót birtokol. Miután az autó 40 évig a texasi sivatagban állt, Wilson fiai felvették a kapcsolatot az Audi Tradition-nel. Így találtak rá az elveszettnek hitt „Utolsó Horch”-ra. Az Audi AG 2008-ban megvásárolta az autót.



4 DKW 3=6 Sonderklasse Typ F 91 Limousine Special (1955)

Gyár Ingolstadtban

A háború után Ingolstadtban a DKW F 89 L áruszállító mellett mindenekelőtt motorke-rékpárokat gyártottak, a legjobb években



megközelítőleg 75 000-t. A gyártás a DKW RT125-tel **1** kezdődött, amit lényegében még a II. világháború előtt fejlesztettek ki és dobtak piacra.

F 89 L kisáruszállító **2** is 1949-ben került az utakra fronthajtással és kétütemű kéthengeres motorral. Ez volt az első autó, amit Ingolstadtban gyártottak. A személyautó-gyártás 1950-ben indul el Düsseldorfban, ahol a DKW Meisterklassét F 89 P gyártották **3**. Karosszériáját lényegében a háború előtti F 9, a motorját pedig az F 8 adta. Karosszériájának formája egészen a hatvanas évek elejéig meghatározta a DKW formavilágát.

1953-ban mutatták be a DKW 3=6 Sonderklasse Typ F 91-et **4**. A 3=6 típusjelölés az először alkalmazott háromhengeres kétütemű motorra utalt, melynek teljesítménye és kiegyensúlyozottsága a hathengeres négyüteműekének felelt meg. Az autót még a háború előtt fejlesztették ki, de az 1940-es bevezetést a háború megghiúsította. Ám 13 évvel később is nagy sikert ért el a 3=6. Az autót 1959-ig gyártották, 1955 őszétől Typ F 93 típusjelzéssel, mint a „Nagy 3=6”.



5 Auto Union 1000 S Coupé (1961)

1957-ben az Auto Union saját név alatt is bemutatott autót 1000 S típusjelzéssel **5**. Stiliztikailag és technikailag a 3=6-tal megegyezett, de motorja 1000 cm³-es 44, majd 1960-tól 50 lóerős motorral.

Új autó, új gyár

A Daimler-Benz 1958-ban 88%-os részesedést szerzett az Auto Union GmbH-ban. Érkezésével a kis DKW Junior **6** gyártása



6 DKW Junior (1960)



7 DKW F 102 Limousine (1965)



8 Audi 72 Limousine (1965)



9 Audi 100 Limousine (1969)

biztosítottá vált, de új gyártáshelyek is szükségeltettek – vagy Ingolstadtban, vagy Düsseldorfban. Ingolstadt mellett szült végül a kvalifikált munkaerő és egy 25 milliós hitel a Bajor Állami Banktól. 1958 júliusában kezdődnek az építési munkálatok az Ettinger Straßén, ahol Európa akkori legnagyobb és legmodernebb autógyára épült, ami egyben a mai Audi gyár első építési fázisa is volt. Az elhelyezésből kirajzolódik a modern logisztika, az optimalizált gyártási folyamatok és a nagy gyártási kapacitás. Új, hogy a présüzemet és a lemezgyártást integrálták, ami korábban az Auto Unionnál az üzemen kívül történt.

Ezzel egy időben leállítják a motorkerékpárok gyártását Ingolstadtban.

Az 1959-ben bemutatott DKW Junior egy tipikus DKW fronthajtással és háromhengeres kétütemű motorral, mely az Auto Union



10 Audi 80 Limousine (1974)

Quattro

Az ötlet 1976/77-ben jött a szokásos skandináv téli teszteken. Az Audi a német hadseregnek gyártott Iltis nevű terepjárója az állandó összekerékkehajtásával olyan meggyőző teljesítményt nyújtott, hogy a futóműkonstruktor Jörg Bensingerben megfogalmazódott, hogy egy ilyen hajtáskonceptiót a civil alkalmazásban is meg kellene valósítani. Bensinger, a fejlesztési vezető Ferdinand Piechben megtalálta az ideális partnert: az első kísérleti autót kerékre állították. Már a kezdetektől világos volt, hogy csak az állandó összekerékkehajtás jöhet szóba, mely azonban akkoriban az első és a hátsó tengely közötti merev kapcsolat révén jelentősen rontotta a menetkomfortot.

A projektben az áttörést végül egy teljesen új és elegáns csőtengelyes konstrukció hozta meg, mely először variálható nyomatékelosztást tett lehetővé az első és a hátsó tengely között – a váltótervező részleg-vezető, Franz Tengler egy zseniális húzása volt ez. Ettől az időtől kezdve az Audi quattro sorozatgyártásának minden jele zöldre váltott. Eleinte még nem volt eldöntve, hogy mi lesz a neve. Különböző variációk keringtek, úgymint „quadro” vagy „Carat” (Coupé All Rad Antrieb Turbo – Kupé összekerékkehajtás turbó).

1980-ban mutatták be az Audi quattrót, és először 400 darabos szériában gondolkodtak, egy különleges modelltől autóőrülteknek, mely az Audi belépőkártyája is egyben a ralisportba. Egy kicsit máshogy történt: 1991-ig 11 451 darab „ős-quattrót” (Ur-quattro) gyártottak és az állandó összekerékkehajtás ötletét kiszélesítették az Audi teljes modellkínálatára.



Audi quattro (1982)

legsikeresebb háború utáni modellje is egyben. Újdonság volt az első és a hátsó tengelyen a torziós rugózás.

A Daimler-Benz érkezésekor megjelentek azok a hangok is, hogy a motorokat négyüteműekre cseréljék le, azonban az Auto Unionnál ezt következetesen elutasították, pedig az Auto Unionnak szánt motorok fejlesztése már folyt.

A Düsseldorf-i éra vége

A DKW Junior sikerével nyert az Ingolstadt-i telephely is, mely 1962-ig nemcsak a dolgozói létszám növekedésében jelent meg, hanem az ügyintézés és a teljes Auto Union gyártásnak a koncentrációjával is. A Düsseldorf-i gyárat a Daimler-Benz vette át.

Új tulajdonos

A kiindulási feltételek jól összeillettek: a Daimler-Benz meg akar szabadulni az Auto Uniontól, mivel a cég vezetése állandóan visszautasította őket a négyütemű motorokkal kapcsolatban, a Volkswagenwerk AG viszont új gyártási kapacitásokat keresett a Bogárnak. Így került sor 1964 végén a tulajdonosváltásra: a VW valamivel több mint 50%-nyi részesedést szerzett az Auto Unionban, mely 1966-ban 100% leányvállalattá vált.

Új emberek

A VW-főnök, Heinrich Nordhoff egy radikális lépéssel kicserélte majdnem a teljes vezetőséget. Az Auto Union élén így Rudolf Leiding állt. 1965 májusában megkezdődik a Bogarak gyártása Ingolstadtban.



11 Audi 50 LS (1977)

Az Auto Unionban a Daimler-Benznél fejlesztett négyhengeres négyütemű motort Ludwig Kraus bevezette a szériagyártásba. Ludwig Kraus 1963-ban érkezett a Mercedestől, egy kimagasló szakember, aki az Auto Union fejlődésében jelentős szerepet játszott.

Az Audi márka visszatérése

Az első négyütemű modellt 1965-ben mutatják be, egy módosított DKW F 102-ben **7**, de új névvel: Audi. Különös ismertetőjele a középnyomású motor (1:11,2) és a fronthajtás. Az eleinte típusjelölés nélküli modellhez 1966-

ban érkeztek a különböző teljesítményű verziók, melyeken a típusjelölés a lóerőket jelölte **8** úgymint Audi 80 vagy a kitűnően felszerelt Audi Super 90. Ugyanebben az évben gördült le az utolsó DKW személyautó a gyártószalagról és vele befejeződött a DKW és az Auto Union közel ötvenéves kétütemű érája.

Miért éppen Audi?

A korábbi DKW név egybefonódott a kétütemű motorokkal, így a piacon nem volt elég attraktív. Azonban a Horch és a Wanderer márkanevek névhasználati jogai nem voltak az Auto Union GmbH tulajdonában, így csak az Audi jöhetett szóba, mint egykori Auto Union márkanev.

Egy sikerszéria kezdete

1966-ban kezdték fejleszteni az Audi 100-at, melyről a VW vezetése nem tudott semmit. Ugyanis ezzel az autóval akarták a hatvanas évek végén biztosítani az Audi márkanev számára az akkor igencsak kiszámíthatatlan jövőt. Ennek érdekében egy nagy, kényelmes, erős, de ezek ellenére takarékos autó kifejlesztésébe kezdtek. 1968-ban be is mutatták az Audi 100-at **9**, mely akkora siker lett, hogy Ingolstadtban 1969-ben le is állították a Bogarak összeszerelését.

1973-ban már le is gördül az 1 000 000. Audi az 1965-ös újrakezdés óta, mely egyben a 100 000. Audi 80-as **10**, melyet 1972-ben kezdtek gyártani.

1974-ben az első olajválságra válaszul az Audi bemutatja kisautóját, az Audi 50-et **11**. A 80-at és az 50-et kisebb módosításokkal a VW át is vette, melyeket Passat és Polo név alatt kezdett gyártani.

1976-ban Audi 100 5 hengeres benzinbefecskendezős motorral jelent meg a piacon, mely akkoriban újdonságnak számított az autópiacon.

1982-ben lett bemutatva a harmadik generációs Audi 100-as **12**, mely autó az akkoriban nagy szériában gyártott limuzin esetében világrekordnak számító 0,30-as légellenállási tényezővel rendelkezett (Cw) – „spoiler-vecakok nélkül.” Az elődmodell légellenállási tényezője 0,42 volt.

1985-ben az Audi NSU Auto Union AG megváltoztatja a nevét Audi AG-ra. Ezen túlmenően a világon elsőként nagy sorozatban kezdi el gyártani a mártott cinkes technológiával készített karosszériákat a hosszú távú korrózióvédelem jegyében.

1988-ban az Audi megépíti a V8 modellt, amivel belép a legfelső osztályú gyártók közé.

SZARKA JÁNOS



12 Audi 100 (1983)