

gabe: 9,7 Liter) bemerkte: „Der Wagen hält, was versprochen wurde. Für seine Leistung geringer Verbrauch.“ Ein Diplom-Bergingenieur hält 9,65 Liter für einen „erfreulich niedrigen Verbrauch, besonders auf langen Strecken“. Ein Chefarzt notierte 9,07 Liter als Gesamtdurchschnitt: „Überraschend niedriger Verbrauch bei überragender Leistung.“

Aus allen Besitzer-Angaben ergab sich ein Durchschnittsverbrauch von 9,86 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Als nachteilig empfindet ein Teil der Audi-Fahrer allerdings die Vorschrift, wegen der hohen Verdichtung des Motors ausschließlich Superbenzin zu fahren.

Die *Straßenlage* wird von den Audi-Besitzern sogar noch ein wenig besser bewertet, als es die Porsche-Fahrer mit ihren allerdings auch zweifellos höheren Ansprüchen getan haben:

ausgezeichnet	69,7 %
gut	28,3 %
zufriedenstellend	1,8 %
ausreichend	0,2 %
unbefriedigend	0,0 %

Übereinstimmend bescheinigen die Besitzer dem Audi „ausgezeichnetes



Audi in der Kurve
Im Grenzbereich Schub nach außen

Fahrverhalten unter allen Witterungsverhältnissen“. Speziell loben sie seine „absolute Unempfindlichkeit gegen Seitenwind jeder Stärke“.

Doch manche Audi-Eigentümer bekräftigen ausdrücklich die Neigung des etwas kopflastigen Wagens (auf der Vorderachse liegen etwa 61 % des Fahrzeuggewichts bei Besetzung mit nur einer Person), in scharf gefahrenen Kurven über das kurvenäußere Antriebsrad nach außen zu schieben.

Die *Federung* —

zu hart	3,5 %
gerade richtig	94,3 %
zu weich	2,2 %

— wird von den Fahrern als „sportlich und doch nicht zu hart“ empfunden. Sie sei ein „guter Kompromiß zwischen Fahrkomfort und Straßenlage“. Allerdings werden auch beim Audi Federungsgüte und Fahrverhalten durch volle Ausnutzung des großen Kofferraumes beeinträchtigt, entgegenkommende Fahrer trotz Abblendlicht geblendet. Vereinzelt ließen Audi-Besitzer daher bereits vom Kombi-Modell

WAGEN UND WERK

Vier deutsche Automobilmarken schlossen sich im Jahre 1932 in Sachsen zur Auto Union zusammen. Ihre Namen: DKW, Wanderer, Horch und Audi. Ihr Emblem: vier verschlungene Ringe. Die Vereinigten wurden neben der Daimler-Benz AG Deutschlands angesehenste Automobilbauer. Ihre Rennerfolge, speziell die Siege ihrer von Professor Ferdinand Porsche entwickelten Heckmotor-Rennwagen unter Fahrern wie Bernd Rosemeyer, Hans Stuck und Tazio Nuvolari, trugen ihnen Weltrenn ein.

Nach dem großdeutschen Zusammenbruch war auch die Auto Union geteilt. Während Walter Ulbrichts Automobil-Manager mit Hilfe der im sächsischen Zschopau verbliebenen Konstruktionspläne und Produktionsmaschinen den Zweitakt-Wagen IFA-DKW (später: Wartburg) auf die Räder stellten, etablierte sich die westdeutsche Auto Union in Ingolstadt und in Düsseldorf. Von ihren vier Marken ließ sie nur DKW aufleben und baute fortan keine Viertakter mehr.

Trotz bläulicher Duffahren aus ihren Zweitakt-Motoren eroberten Autos und Motorräder der Marke DKW einen beachtlichen Marktanteil. 1956 verkaufte die Auto Union für 450 Millionen, sechs Jahre später bereits für 812 Millionen Mark.

Schon 1958 hatte Friedrich Flick, der die Auto Union seit Mitte der fünfziger Jahre kontrollierte, die später ganz nach Ingolstadt übersiedelte Firma der Daimler-Benz AG als Tochterunternehmen abgeschlossen. Doch auch die Untertürkheimer konnten nicht verhindern, daß sich die zunächst so ersprießlich anmutende Ertragslage ihrer Ingolstädter Tochter von 1963 an rapide verschlechterte. Immer weniger Käufer mochten sich für die verschleißanfälligen Zweitakt-Autos entschließen, der Auto-Union-Umsatz sank auf 675 Millionen (1963) und 531 Millionen Mark (1965).

Flick stieß das unrentable Unternehmen Ende 1964 für 296 Millionen Mark an VW-Chef Heinrich Nordhoff ab. Nordhoff ernannte zu seinem Ingolstädter Statthalter Rudolf Leiding, 52, zuvor Leiter des VW-Zweigwerks Kassel. Leiding krepelte den ganzen Betrieb um und organisierte die Fertigung straff nach Wolfsburger Muster. Nacheinander stellten die neuen Werksherren die Produktion sämtlicher Personenwagen mit Zweitakt-Motoren, F11, F12, F102, ein und ließen in Ingolstadt statt dessen Volkswagen vom Fließband rollen. Insgesamt waren von der Auto Union seit

1949 bis dahin 987 351 Zweitakt-Autos (und 144 422 Teilesätze) gebaut worden. Einziger überlebender DKW-Zweitakter ist der Geländewagen Munga, von dem die Auto Union 43 000 Stück baute, 31 000 an die Bundeswehr lieferte (Kaufwert: rund 300 Millionen Mark) und heute noch etwa ein Dutzend pro Tag produziert.

Gleichzeitig forcierten die Wolfsburger die Serienreife eines neuen Modells der Auto Union. Vom Typ F 102 übernahmen sie das modifizierte Blechkleid und das Frontantriebsprinzip, das DKW im Jahre 1931 in den deutschen Automobilbau eingeführt hatte. Das geeignete Triebwerk fanden sie ebenfalls schon vor: einen von Mercedes-Benz entwickelten Viertaktmotor — wegen seines besonderen Verbrennungsverfahrens Mitteldruckmotor genannt — mit 1,7 Liter Hubraum.

Im September 1965 begann die Produktion des nach der alten Auto-Union-Marke Audi benannten Neulings. Er wurde auf Anhieb ein Erfolg. 1966 baute das Werk 67 248 Audis und 31 303 Teilesätze (sowie 83 774 Volkswagen). Der Umsatz stieg um rund 15 Prozent auf 577 Millionen Mark, und das Unternehmen warf nach Jahren der Dürre erstmals wieder Gewinn ab. Bald konnte das genesende Unternehmen auch Käuferwünschen folgen und auf 80 sowie 90 PS verstärkte Audi-Typen zusätzlich anbieten. Der Exportanteil, Ende 1965 nur 20 Prozent, schnellte bis zum Frühjahr 1967 auf 40 Prozent hoch.

Rund 11 000 Auto-Union-Werker, die als einzige VW-Angehörige im Werk Bier trinken dürfen, bauen pro Tag rund 300 Audis (davon über die Hälfte vom Typ Super 90) und rund 300 Volkswagen.

Technische Daten: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Bug; Vorderradantrieb; Hubraum: 1696 ccm; Leistung: 72 PS bei 5000 Umdrehungen pro Minute; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung; Länge: 4,38 Meter; Breite: 1,63 Meter; Höhe: 1,46 Meter; Höchstgeschwindigkeit: 148 Kilometer pro Stunde; Beschleunigung von null auf 100 km/h: etwa 14,0 Sekunden; Kraftstoffverbrauch etwa 9,9 Liter Super-Benzin auf 100 Kilometer.

Preise: Audi 72 PS, zweitürige Limousine 7390 Mark, viertürig 7690 Mark; Audi 80 (Hubraum 1696 ccm, 80 PS) zweitürig 7690 Mark, viertürig 7990 Mark, Kombivariant 8295 Mark, Audi Super 90 (Hubraum 1760 ccm, 90 PS) zweitürig 8390 Mark, viertürig 8690 Mark. Stahlschiebedach 360 Mark.