

eigenen Automobilproduktion Porsches Konstruktionsbüro, das unablässig fremden Auftraggebern, wie etwa Rolls-Royce, Alfa Romeo oder General Motors, zur Verfügung steht, Teile konstruiert oder ganze Prototypen entwickelt.

Besonders enge Bindungen koppeln Porsche an das Volkswagen-Werk, für das die Zuffenhausener zahllose Entwicklungen übernahmen, seit Professor Ferdinand Porsche vor 30 Jahren die ersten VW-Käfer aus seinem Konstruktionsbüro schlüpfen ließ. Mit dem VW-Partner und Porsche-Nachbarn Daimler-Benz tauschen die Porsche-Ingenieure schicht um schicht Patente aus.

Da Porsche seine Autos zudem über das weltweit straff organisierte VW-Netz verteilen darf, scheint sein Unternehmen erheblich krisenfester als jedes andere Automobilwerk ähnlicher Größe.

Dennoch halten es selbst die Porsche-Leute nicht für utopisch, sondern für „theoretisch schon möglich“, sich im Notfall an die breite Brust des Wolfsburger Gönners zu flüchten. „Kein Mensch weiß“, sinnierte Porsches Hanstein, „wie es in den nächsten Jahren aussieht.“

UNTERNEHMEN

AUTO UNION

Harte Welle

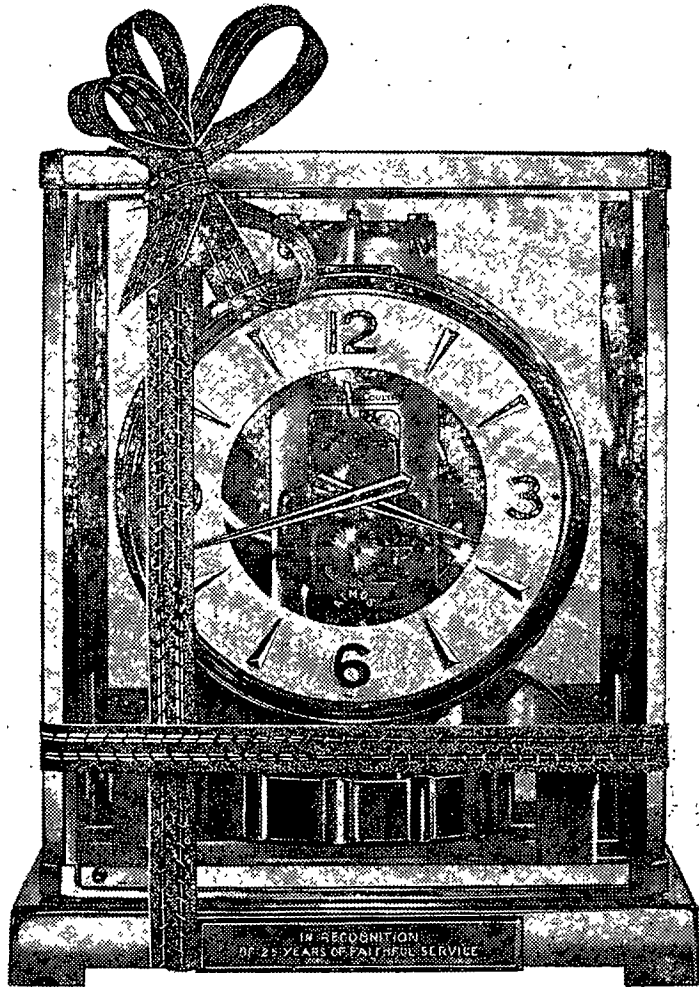
Heinrich Nordhoffs neuer Mann in Ingolstadt, Rudolf Leiding, 52, hat es in gut einem Jahr geschafft: Nach mehreren Verlust-Jahren wird die Auto Union GmbH 1966 erstmals wieder Gewinn abwerfen.

Als Leiding am 10. Juni 1965 Dr. Werner Henze ablöste, war bereits zu erkennen, wie der neue Boß seine Aufgaben zu lösen gedachte. Ein Photograph mußte ihn auf seiner Inspektionsrunde durch den Betrieb begleiten. Am nächsten Morgen präsentierte Leiding den Abteilungsleitern und Meistern die im Bild festgehaltenen Beanstandungen. Einige hundert Tonnen Schrott wurden anschließend weggekartt.

Auch die Schweißer und Schreiber merkten sofort, daß im Chefzimmer 412 der Verwaltung wieder regiert wurde;



Auto-Union-Chef Leiding
„Wir machen alles wie VW“



Atmos ab DM 565.-
Empfohlener Preis

Dieses Geschenk
wird immer auf einem Ehrenplatz stehen:
Atmos, die Uhr
mit dem „ewigen“ Werk

Die Atmos ist einzigartig.

Sie geht ohne Aufziehen, ohne Strom. „Aufgezogen“ wird sie von den Temperaturschwankungen der Luft. Schon ein Unterschied von 1° C gibt ihr eine Gangreserve von 48 Stunden.

Die Atmos geht „ewig“

— solange es auf der Erde noch kalte und warme Tage gibt. Wissenschaftler haben errechnet, dass sich die Atmos in 300 Jahren nicht mehr abnutzt als eine Armbanduhr in einem Jahr.

Die Atmos ist ein Geschenk, über das man spricht.

Jeder, der es empfängt, wird es mit Stolz seinen Gästen vorführen, und er selbst wird immer wieder fasziniert beobachten, wie sich das Pendel der Atmos mit unbeirrbarem Gleichmass hin- und herdreht.

Die Atmos passt zu jedem Wohnstil.

Es gibt sie in vielen Modellen, passend zu Stilmöbeln von der Gotik bis zum Directoire, aber auch in modernen, funktionell-einfachen Ausführungen.



Aussergewöhnlich in Form und Technik

Bezugsquellennachweis: **Deutschland:** Uhren-Trio GmbH., Karolingerstraße 40, 753 Pforzheim. Ruf (07 231) 310 04/05
Osterreich: Firma A. Romfeld, Rabensteig 1, Wien I

wer zu spät kam, wurde von den Pfört-
nern notiert und gemeldet. Am ersten
Tag hatten 274 Mitarbeiter das Werks-
tor nach Arbeitsbeginn passiert, am
zweiten nur noch 101, am dritten kamen
alle pünktlich.

Friedrich Flick hatte sich im Herbst
1964 aus gutem Grund entschlossen, die
Auto Union GmbH, eine Tochterfirma
des Daimler-Benz-Konzerns, an das
Volkswagenwerk zu verkaufen. Der Ab-
satz der Firma war auf einem Tiefpunkt
angelangt. 1962 hatten noch für 812 Mil-
lionen Mark Autos und Ersatzteile ver-
kauft werden können, 1965 nur noch für
531 Millionen Mark.

30 000 fabrikneue Zweitakter standen
im Winter 1964/65 in Eis und Schnee,
als Nordhoff die Auto Union GmbH für
296 Millionen Mark kaufte. An Gewinn
war nicht zu denken.

VW-Statthalter Leiding fand bald her-
aus, warum das Werk festgefahren war.
Leiding: „Es wurde zu langsam und zu
umständlich produziert.“

Er beließ deshalb in der Fabrik kein
Produktionsaggregat an seinem Platz,
sondern krepelte den Betrieb völlig
um und organisierte ihn straff nach
Wolfsburger Muster. Stellenpläne wur-
den eingeführt, und die Chefs bekamen
vorgeschrieben, mit wieviel Arbeits-
kräften sie welche Mehrleistung zu
bringen hatten. Von den 12 000 Beschäf-
tigten schieden 500 aus. Führungskräfte,
denen das Tempo zu schnell war, muß-
ten sich nach einem anderen Job um-
sehen. Mit Rudolf Leiding als Vorsitzen-
dem arbeiten zwei andere Geschäfts-
führer zusammen:

▷ der Entwicklungs- und Konstruk-
tionschef Ludwig Kraus, 54, ein
Diplomingenieur aus der Daimler-
Benz-Zentrale,

▷ der Verkaufschef Ludovicus Dek-
kers, 49, ein Holländer, der zuletzt
in Wolfsburg die Marketing-Abtei-
lung von VW geleitet hatte.

Leiding selbst besitzt Erfahrungen in
der Leitung komplizierter Auto-Werke.
Der Kfz-Offizier und Pionierleutnant
des Zweiten Weltkrieges war Ende der
fünfziger Jahre von Nordhoff mit dem
Bau des neuen VW-Werkes in Kassel
betraut worden und hatte die 14 000-
Mann-Fabrik bis zu seiner Ingolstädter
Mission gesteuert.

Heinrich Nordhoff, der stets auf Vier-
takter geschworen hatte, dekretierte den
schnellen Tod der traditionellen Auto-
Union-Zweitakter. Zuerst wurde die
Fabrikation der Pkw-Typen F 11 und
F 12 eingestellt. Im Februar 1966 starb
auch der F 102.

Seit 1949 waren 987 351 Zweitakt-
Autos mit den vier Ringen und 144 422
Teilesätzen gebaut worden. Jetzt ging
die stolze Zweitakt-Geschichte zu Ende*.

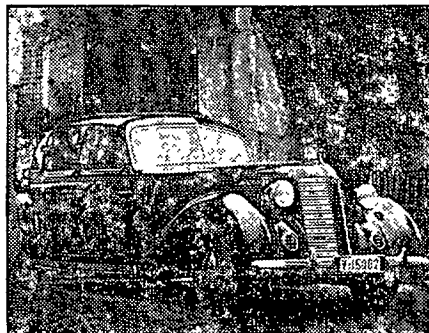
Ein 1,7-Liter-Viertaktmotor des dama-
ligen Daimler-Benz-Chefingenieurs Fritz
Nallinger wurde mit einer kongenialen
Karosserie umgeben. In Erinnerung an
ein Vorkriegsfahrzeug der mitteledeu-
schen Auto Union nannten die Ingol-
städter das neue Modell Audi.

Am 10. September 1965 rollten die
ersten Audis zu den Händlern und prä-
sentierte sich als Gemeinschaftslei-
stung: Der Motor stammt von Daimler-
Benz, die Karosserie von der Auto Union,
und die Produktionstechnik von VW.

* In Ingolstadt wird heute nur noch der
Bundeswehr-Zweitakter „Munga“ hergestellt.
Tagesleistung: 14 Autos.

Der Zwölf-Stunden-Arbeiter Leiding
machte der lustlos gewordenen Auto-
Union-Mannschaft klar, sie habe eine
letzte Chance, sich ihre Arbeitsplätze zu
erhalten. Die Zeit, da „Bild“ an der
Werkbank gelesen werden durfte, sei
vorbei. Um die Exerziergriffe der VW-
Fließbandarbeiter zu erlernen, schickte
Rudolf Leiding 200 Ingolstädter bis zu
drei Monaten in die VW-Werke.

Kapital aus Wolfsburg und die VW-
Arbeitstechnik verbesserten schnell die
Betriebsbilanz. „Die Fertigungszeiten
für den Typ Audi wurden 1966 um 34
Prozent gesenkt“, berichtet Leiding.



Alter Audi (1934)
Tod dem Zweitakter

Nach VW-Muster entwarf er auch
die Marktstrategie. Rationalisierungsg-
ewinne wurden zu Preissenkungen ge-
nutzt, um den Verkauf des neuen Mo-
dells zu beschleunigen. Der 72 PS starke
Audi wurde um 300 Mark auf 7390 Mark
verbilligt. Leidings Werbung posaunte:
„Wer besser produziert, kann Preise
senken.“

Seine Mitarbeiter traktierte er mit
der stereotypen Frage: „Was kostet das,
und was bringt das?“ Auto Unions
Sportabteilung, ruhmbedeckt seit den
Pistensiegen Bernd Rosemeyers, wurde
aufgelöst, weil sie nur Geld kostete und
kein Geld einbrachte.

Verkaufschef Ludovicus Dekkers nahm
auch die tausend Händler an die kurze
Leine. Sie mußten ihre Wagen bar be-
zahlen oder durch eine Finanzierungs-

gesellschaft der Firma erwerben. Zu-
gleich dehnte Dekkers das Finanzie-
rungsgeschäft aus. Schon jetzt wird die
Hälfte aller Audi-Verkäufe durch das
Werk finanziert.

Entwicklungschef Ludwig Kraus ge-
wann, da die Modelle Audi 72 PS und
Audi Variant sich als gelungene Würfe
erwiesen, Mut zur Verbreiterung seines
Angebots: Der Audi mit 80 PS (Preis:
7690 Mark) rollte bereits vom Fließband,
ihm wird im Dezember der Audi mit
90 PS (Preis zweitürig: 8390 Mark, vier-
türig: 8690 Mark) folgen.

Selbst der hart umkämpfte Weltmarkt
öffnete sich den neuen Karossen aus
Bayern. Der Auto-Union-Export, der
Ende 1965 noch 20 Prozent ausgemacht
hatte, schnellte im Herbst 1966 auf 34
Prozent hoch.

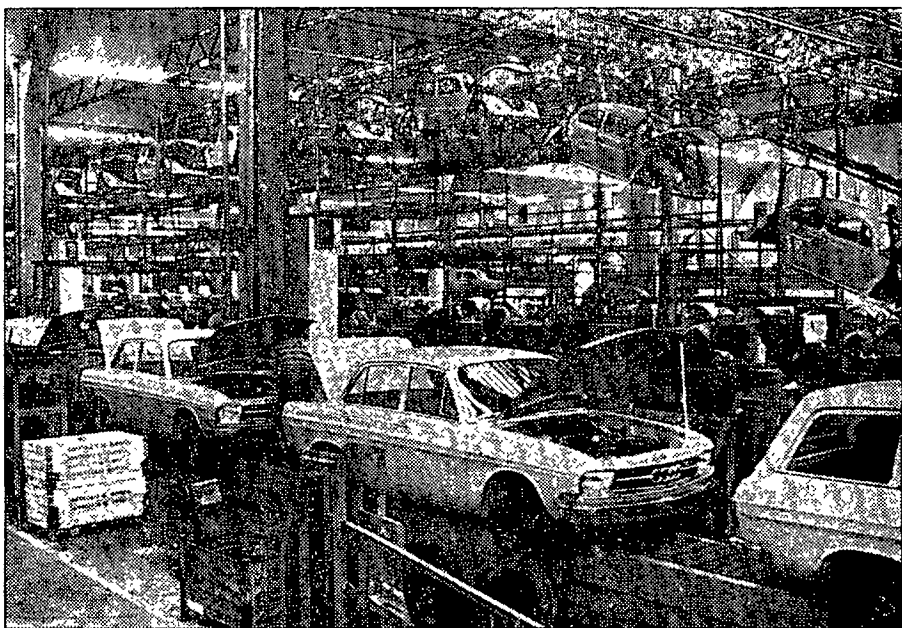
Das frische Ingolstädter Führungs-
team läßt heute schon täglich 280 Audis
vom Band rollen. Im Werk, wo die
Taktstraßen für den Audi und den VW
in wenigen Metern Abstand um die
Wette laufen, werden außerdem täglich
400 VW-Käfer montiert.

Allein 84 Millionen Mark investierte
das Volkswagenwerk 1965 in den Audi-
Viertakt-Motor und die Pressen und
Bänder für den neuen Typ. VW-Aktio-
näre merkten, was Nordhoffs Ingol-
städter Engagement gekostet hatte: Der
Gewinn je 100-Mark-Aktie des Volks-
wagenwerks war im Jahr 1965 durch
das Flottmachen der Auto Union GmbH
um zehn Mark niedriger ausgefallen.

Nordhoffs Leiding kann aber bereits
jetzt eine optimistische Vorausschau auf
das Geschäftsergebnis dieses Jahres
wagen. 1966 werden rund 60 000 Fahr-
zeuge gebaut, der Jahresumsatz wird
mehr als eine halbe Milliarde Mark be-
tragen und vermutlich einen ersten be-
scheidenen Gewinn bringen.

Rudolf Leiding: „Wir produzieren
heute mit demselben Effekt wie die
Fabriken des Volkswagenwerks. Wir
machen überhaupt alles wie VW.“

Nur in einem Punkt unterscheidet
sich Ingolstadt von Wolfsburg: Während
in Nordhoffs sämtlichen VW-Fabriken
Alkoholverbot gilt, muß Rudolf Leiding
bei der bayrischen Auto Union den Bier-
ausschank gestatten.



Audi- und VW-Montage in Ingolstadt: 680 Viertakter täglich