

70 Jahre Audi am Standort Ingolstadt

Spurensuche: Anfänge des Automobilherstellers in Ingolstadt – DKW Schnelllaster-Fahrt zu historischen Produktionsorten

Seit 70 Jahren baut Audi am Standort Ingolstadt Automobile. Das Herz des Konzerns schlägt in dieser bayerischen Großstadt an der Donau: Hier in Ingolstadt hat die AUDI AG ihren Stammsitz und betreibt die größte Produktionsstätte. Von der ersten Idee bis hin zum fertigen Auto findet der gesamte Produktionsprozess der Modelle Audi Q2, Audi A3, Audi A4 und Audi A5 und deren Derivate im Ingolstädter Werk statt. Rund 44.000 Menschen arbeiten gemeinsam am Vorsprung durch Technik. Audi ist die wirtschaftliche Lokomotive und der größte Arbeitgeber der Region.

Mit der Gründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt begann 1949 ein neues Kapitel in der Geschichte des Automobilherstellers, der vorher in Sachsen zu Hause war. In Gebäuden der ehemaligen Ingolstädter Festung mitten in der Stadt begann das Unternehmen Ersatzteile, Motorräder sowie DKW-Fahrzeuge zu produzieren. Anlässlich des 70-jährigen Jubiläums bietet die Tour in einem DKW Schnelllaster einen interessanten Blick auf die historischen Produktionsstätten – auf die Anfänge der damaligen Auto Union AG in Ingolstadt.

Wo kommt Audi her?

Im Jahr 1932 entstand in Chemnitz die **Auto Union AG** aus dem Zusammenschluss der Audiwerke AG, Horchwerke AG und der Zschopauer Motorenwerke-J. S. Rasmussen AG (DKW). Mit ihrer Gründung in Chemnitz und der Übernahme der Wanderer Automobilabteilung war die Auto Union AG der zweitgrößte Kraftfahrzeugkonzern in Deutschland. Das Firmensignet zeigte vier ineinander verschlungene Ringe, die die Einheit der vier Gründerfirmen symbolisierten. Die **vier Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer** blieben erhalten. Somit konnte jeder Marke ein spezielles Marktsegment zugeordnet werden: DKW – Motorräder und Kleinwagen; Wanderer – Automobile der Mittelklasse; Audi – Automobile im gehobenen Mittelklassensegment; Horch – Luxusautomobile der Oberklasse.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges setzte der erfolgreichen Entwicklung der Auto Union in Sachsen ein Ende. 1940 fertigte die Auto Union AG die letzten Zivilfahrzeuge, um daraufhin vollständig auf Rüstungsproduktion umzustellen. Nach Ende des Krieges wurde die Auto Union AG enteignet und die Produktionsanlagen von der sowjetischen Besatzungsarmee demontiert. Die Löschung des Unternehmens aus dem Handelsregister der Stadt Chemnitz erfolgte 1948. Zu dieser Zeit waren führende Mitarbeiter der Auto Union AG bereits nach Bayern aufgebrochen, wo sie in Ingolstadt eine neue Heimat fanden.

Neubeginn in Ingolstadt

Die ersten Weichen für den Standort Ingolstadt stellte man bereits am 19. Dezember 1945, als das „**Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH**“ gegründet wurde. Dessen Aufgabe bestand darin, die noch existierenden Auto Union Vorkriegsfahrzeuge (etwa 60.000 in den westlichen Besatzungszonen) mit Ersatzteilen zu versorgen. **Am 3. September 1949 wurde in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft ins Leben gerufen, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte.** Unter äußerst bescheidenen Verhältnissen produzierte das Unternehmen zunächst kleine und wirtschaftliche Fahrzeuge: Motorräder und Automobile der Marke DKW mit ihren typischen Zweitaktmotoren.



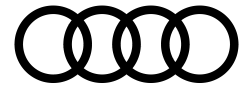
Für Ingolstadt als Standort des Zentraldepots sprach zunächst die verkehrsgünstige Lage im Herzen Bayerns. Darüber hinaus befürworteten die Ingolstädter Stadtväter die Errichtung des Zentraldepots im Interesse des regionalen Arbeitsmarktes. Ausschlaggebend für die Neuansiedlung war allerdings die jahrhundertealte militärische Vergangenheit des Garnisonsstandortes: Weiträumige Flächen sowie zahlreiche Kasernen, Kasematten, etc. konnten direkt bezogen werden und galten somit als wertvolles Erbe. Für Neubauten fehlten die Mittel. Ausgehend vom früheren Heeresproviantamt in der Schrankenstraße konnte das Unternehmen im Laufe der Zeit viele weitere ehemals militärisch genutzte Gebäude für seine Zwecke verwenden, unter anderem das Zeughaus, den Kornspeicher oder die Exerzierhalle. Aufgrund der im ganzen Stadtgebiet weit verstreuten Betriebsstätten war ein rationeller Fertigungsfluss kaum möglich. Die Bevölkerung sprach damals sinnigerweise von den „**Vereinigten Hüttenwerken**“.

Übernahme durch Daimler-Benz

Im April 1958 erfolgte die Übernahme der Auto Union durch Daimler-Benz. Angesichts der wachsenden ausländischen Konkurrenz schien es dem Stuttgarter Unternehmen sinnvoll, sein Produktionsprogramm auf das untere Marktsegment auszuweiten. Zu diesem Zeitpunkt fertigte das Unternehmen in Ingolstadt lediglich die DKW-Motorräder sowie den DKW Schnellaster und den für die Bundeswehr entwickelten DKW-Geländewagen (M-Wagen bzw. ab 1962 Munga). Die gesamte PKW-Produktion der Auto Union konzentrierte sich auf das Werk Düsseldorf, das bereits im Jahr 1950 in Betrieb genommen worden war. Das sollte sich ändern. Aufgrund der besseren finanziellen Konditionen fiel im Mai 1961 die Entscheidung, den Standort Düsseldorf aufzugeben und die **Fahrzeugherstellung der Auto Union in Ingolstadt** zu konzentrieren. Ein weiterer Grund für den Ausbau des Standortes Ingolstadt war die sinkende Nachfrage nach Motorrädern, die zu der Einstellung der DKW-Zweiradfertigung im Herbst 1958 geführt hatte. Es standen somit viele Arbeitskräfte für die Produktion des „DKW Junior“ zur Verfügung. Ab 1959 rollte dieser in Ingolstadt vom Band. Im Sommer 1958 an der Ettinger Straße, weit vor den Toren Ingolstadts, auf dem Areal eines ehemaligen Militärgeländes entstand der Bau des neuen Automobilwerks.

Auszug aus der Innenstadt

Im Sommer 1959 bezog das Unternehmen das neue Werk, nutzte die innerstädtischen Bauten jedoch teilweise über einen langen Zeitraum weiter. Das letzte Gebäude, das als Zentralarchiv genutzte Körnermagazin, wurde erst 1997 geräumt. Zwischen 1964 und 1966 verkaufte Daimler-Benz die Auto Union in mehreren Etappen an Volkswagen – somit wurde die **Auto Union GmbH zu einer Tochtergesellschaft der Volkswagenwerk AG. Ab dem Zusammenschluss mit der NSU Motorenwerke AG im Jahr 1969 hieß das Unternehmen Audi NSU Auto Union AG.** Mit dem weiteren Ausbau des Werkgeländes an der Ettinger Straße und dem damit verbundenen Umzug der entsprechenden Fachabteilungen in die neuen Gebäude der Technischen Entwicklung im Dezember 1970, verloren die alten Hallen der Innenstadt zunehmend an Bedeutung. Als 1974 die Vertriebszusammenlegung von VW und Audi erfolgte, verließen auch die letzten noch verbliebenen Abteilungen das Stadtzentrum. Das Werkgelände an der Ettinger Straße hingegen vergrößerte sich stetig, bis es die heutigen imposanten Ausmaße auf einem 2.737.500 qm großen Gelände annahm. Seit 1985 firmiert das Automobilunternehmen als AUDI AG, Produkte und Unternehmen tragen seither denselben Namen. Eine Tafel am ehemaligen Verwaltungsgebäude in der Schrankenstraße erinnert an die Jahre des Wiederaufbaus der Auto Union.



Historische Produktionsorte in Ingolstadt

Verwaltungsgebäude: Schrankenstraße 3

Als ehemalige Garnisonsstadt bot Ingolstadt mit den vielen leerstehenden Militärgebäuden und der zentralen Lage an der Autobahn zwischen Nürnberg und München gute Voraussetzungen für einen Neubeginn der Auto Union. Mit der Gründung des Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile im Dezember 1945 nahm die Verlagerung der Auto Union von Chemnitz nach Westdeutschland ihren Anfang. Die Basis des neuen Standortes bildeten die 1946 angemieteten Verwaltungsgebäude des „Königlichen Proviantamtes“ an der Schrankenstraße und die dahinterliegenden Gebäude der Heeresbäckerei und des Proviantmagazins, die als Lager für das Zentraldepot verwendet wurden. Nach der Nutzung als Zentraldepot befand sich darin ab 1949 der erste Verwaltungssitz, der in Ingolstadt neu gegründeten Auto Union GmbH. Das in den Jahren 1880/81 erbaute Haus besaß ursprünglich drei Stockwerke. Nachdem das Gebäude am 21. April 1945 bei einem Bombenangriff schwer beschädigt worden war, wurde das zweite Obergeschoss abgetragen und der Dachstuhl in der heutigen Form errichtet. Momentan ist dort eine Außenstelle des Amtsgerichts Ingolstadt eingerichtet.

Zentraldepot und Kundendienst: Proviantstraße/Adolf-Kolping-Straße

Hinter dem Verwaltungsgebäude bildeten mehrere Bauwerke gemeinsam einen Innenhof. Dieser wurde in den frühen 1950er Jahren als Treffpunkt für Kunden, Besucher, Mitarbeiter und Journalisten genutzt, beispielsweise für Pressevorstellungen. Die an der Proviantstraße gelegene ehemalige Heeresbäckerei, beherbergte nach 1954 den Kundendienst und die Kundendienstschule. Die Gebäude des Proviantmagazins an der Adolf-Kolping-Straße sind inzwischen abgerissen worden. An dieser Stelle wurde das sogenannte „Soziale Rathaus“ erbaut. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Adolf-Kolping-Straße befand sich ein Gebäude, das von der Auto Union Werbeabteilung, dem Export und der Verkaufsabteilung genutzt wurde. Dieser Bau existiert nicht mehr, stattdessen steht dort heute die Technikerschule der Stadt Ingolstadt.

Motoren- und Getriebebau: Das alte Zeughaus am Unteren Graben

Zu Beginn hatte man das Zentraldepot ausschließlich mit alten Lagerbeständen, bzw. mit von ehemaligen Lieferanten zugelieferten Ersatzteilen ausgestattet. Ab 1946 ging man allerdings dazu über vermehrt Teile in Eigenregie herzustellen. Hierzu zählte vor allem die Fertigung kompletter Motor-Getriebeeinheiten des Zweizylinder-Zweitaktmotors für die DKW-Vorkriegstypen F 5, F 7, F 8, und die DKW-Nachkriegstypen F 89 L und F 89 P ab 1949/50. Für dieses Vorhaben mietete das Unternehmen das alte Zeughaus am Unteren Graben an. In diesem Gebäude wurden neben den DKW-Zweizylindermotoren ab 1953 auch die Getriebe für die DKW-Dreizylinder-Modelle gebaut. **Das alte Zeughaus gilt zudem als der eigentliche Ursprungsort des Automobilbaus in Ingolstadt, da 1948/49 im ersten Stockwerk des Gebäudes die Prototypen des DKW Schnelllasters gefertigt wurden.** Diese Fahrzeuge mussten anschließend mit Holzbohlen und Seilen über die Treppe in den Hof befördert werden. Ein weiteres Produkt dieser Stätte war das erste DKW-Motorrad der Nachkriegszeit, die DKW RT 125 W. Heute befindet sich in diesem Bau die staatliche Berufsschule.

Motorradfertigung und Auslieferung (bis 1956): Das Körnermagazin an der Esplanade

Das ehemalige Körnermagazin auf dem sogenannten „Bananengrundstück“ (auch Kornspeicher genannt) war ein wichtiger Bestandteil der frühen Wiederaufbauphase der Auto Union nach dem

Krieg. Das 1898 erbaute Getreidelager wurde ab 1949 für die Motorradproduktion genutzt und entsprechend umgebaut. In diesem Gebäude stand das erste Montageband für die DKW RT 125 W, später folgten die Modelle RT 200 und RT 250. Im Jahr 1951 wurde das Körnermagazin erweitert, den Anbau nutzte man als Auslieferungslager für die Motorräder. Nach der Verlegung der Motorradproduktion in ein neu errichtetes benachbartes Gebäude stellten die Auto Union Mitarbeiter im Körnermagazin Motorradrahmen her. Nach Aufgabe der Zweiradproduktion zog das Ersatzteilwesen 1958 in diese Räumlichkeiten ein. Später befand sich hier über Jahre hinweg das Zentralarchiv der Audi NSU Auto Union AG bzw. der AUDI AG, bis zu seinem Umzug 1997 in modernere, werknahe Gebäude. Der Kornspeicher ist das am längsten ,im Zeichen der Vier Ringe‘ genutzte Gebäude in der Ingolstädter Innenstadt. Auf dem Gelände waren anschließend bis Ende Mai 2010 verschiedene Gewerbefirmen ansässig.



Schrankenstraße 3: Hauptverwaltung



Innenhof Schranken-/Proviantstraße: Zentraldepot



Unterer Graben: Zeughaus



Esplanade: Körnerspeicher

DKW Schnellaster Luxusbus



Fahrzeugdaten:

- Baujahr: 1956
- Bauzeit: 1955-1960/62
- Stückzahl: 449, gesamt 24.529

Motordaten:

- Motor: Dreizylinder-Zweitakt
- Leistung: 32 PS bei 4.000 U/min
- Geschwindigkeit max.: 90 km/h

Baudaten:

- Maße: 4190 x 1684 x 1900 mm
- Leergewicht: 1250 kg

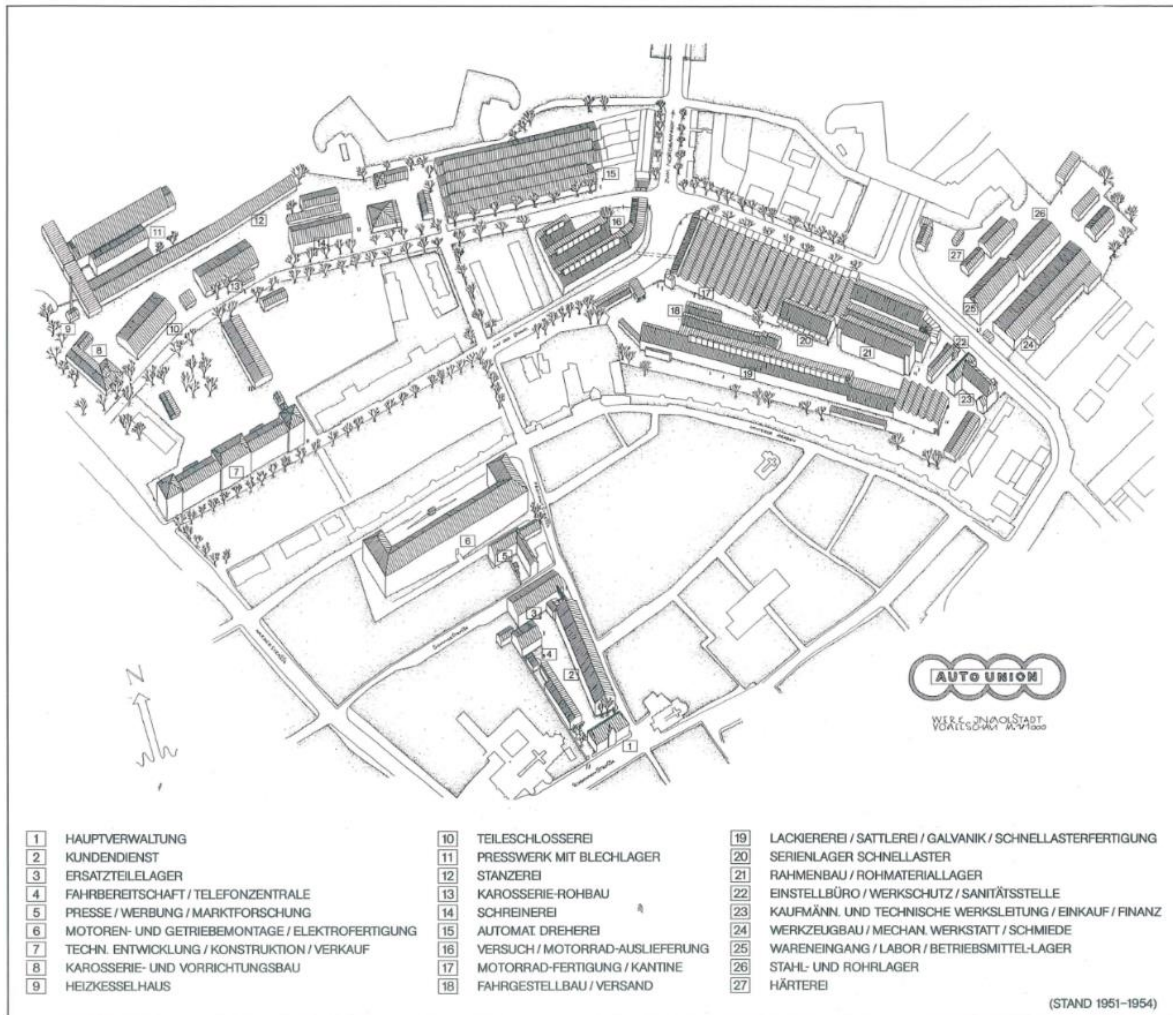
DKW F 800/3 Schnellaster Luxusbus

Der DKW Schnellaster steht für den Neubeginn der Auto Union in Westdeutschland im Jahr 1949. Es war das erste Modell der Auto Union nach dem Zweiten Weltkrieg und das erste Auto, das in Ingolstadt produziert wurde. Die Konstruktion des DKW Schnellasters in wegweisender Frontlenkerbauweise basierte auf der bewährten DKW-Frontantriebstechnologie aus der Vorkriegszeit. Das frühe DKW Schnellaster-Modell F 89 L aus dem Baujahr 1950 war zunächst mit einem Zweizylinder-Zweitaktmotor ausgestattet. Der zuverlässige, zunächst 20, später 22 PS starke Lieferwagen wurde in verschiedenen Karosserievarianten angeboten – vom Pritschen- oder Kastenwagen über den Viehtransporter bis hin zum Luxusbus. 1952 brachte die Auto Union ein überarbeitetes Modell mit verlängertem Radstand und neuem Vierganggetriebe auf den Markt. 1954 folgte das Modell DKW F 800 mit einem neu entwickelten, längs eingebauten 30 PS starken Zweizylinder-Zweitaktmotor. Im folgenden Jahr gab es dann den leistungsstärkeren Dreizylinder-Zweitaktmotor (32 PS). Ab Juli 1955 wurde das Modell DKW F 800/3 mit dem bewährten Dreizylindermotor produziert. Das Vorgängermodell F 800/30 wurde nach nur 14 Monaten Produktionszeit abgelöst. Auch der Dreizylinder-Schnellaster war in verschiedenen Varianten erhältlich, z.B. als Kombi und Kastenwagen (bis 1962) oder als Pritschenwagen (bis 1960). Zu den Besonderheiten des Luxusbusses zählten unter anderem eine hochwertige Innenausstattung, Rundumverglasung, Stahlschiebedach und die markante Zweifarbenlackierung.



In der Zeit des Schnellasters wurden in Ingolstadt zusätzlich 100 Elektro-Schnellaster produziert, die das Unternehmen vor allem an Energieunternehmen, Stadtwerke oder Batteriehersteller verkaufte. Der DKW „Elektro-Wagen“ war mit einem fünf Kilowatt leistenden Reihenschlussmotor ausgestattet. Die seitlich in zwei Kästen gelagerten Bleibatterien hatten eine Nennspannung von 80 Volt und eine Kapazität von 200 Amperestunden. Damit besaß der E-DKW eine maximale Reichweite von 80

Kilometern. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h waren innerstädtische Kurzstrecken das vorrangige Einsatzgebiet. Bis heute ist der Verbleib von zwei Exemplaren bekannt. Die offizielle Schnellasterfertigung der Auto Union in Ingolstadt endete 1960 mit dem Modell DKW F 800/3. Eine kurze Phase der Auferstehung folgte 1962 mit einer Manufakturfertigung für Behörden, bevor die Schnellaster-Ära in der Donaustadt ihr Ende fand.



Lageplan der „Vereinigten Hüttenwerke“ (Stand 1951-1954)

Ansprechpartner für Rückfragen:

Kommunikation Standorte

Christina Floss

Telefon: +49 841 89-38230

E-Mail: christina.floss@audi.de