



Joachim Hack

DEUTSCHE AUTOS

Die schönsten Modelle
seit 1945



HEEL

Joachim Hack

**DEUTSCHE
AUTOS**

**Die schönsten Modelle
seit 1945**

HEEL

Impressum

HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt
53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0
Fax: 02223 9230-26
E-Mail: Info@heel-verlag.de
Internet: www.heel-verlag.de
© 2009 HEEL Verlag GmbH, Königswinter

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Film, Funk und Fernsehen sowie der Fotokopie und des auszugsweisen Nachdrucks vorbehalten. Wir sind bei der Auswahl der Fotos mit Umsicht vorgegangen, um keine Rechte Dritter zu verletzen. Falls dies dennoch geschehen sein sollte, bittet die Redaktion um kurze Nachricht.

Verantwortlich für den Inhalt:
Joachim Hack

Lektorat:
Joachim Hack

Gestaltung, Satz und Lithographie:
Ralf Kolmsee
F5 Mediengestaltung
Königswinter

ISBN 978-3-86852-177-1
eISBN 978-3-86852-774-2

Inhalt

Adler

Audi

AWS

Bitter

BMW

Borgward/Lloyd

Colani

Champion

DKW/Auto Union

Ford

Fuldamobil

Goggomobil

Glas

Goliath

Gutbrod

Hansa

Heinkel

Horch

Kleinschnittger

Lloyd

Maico

Maybach

Melkus

Mercedes

Messerschmitt

FMR

NSU

Opel

Porsche

Rometsch

Trabant

Dyna/Veritas

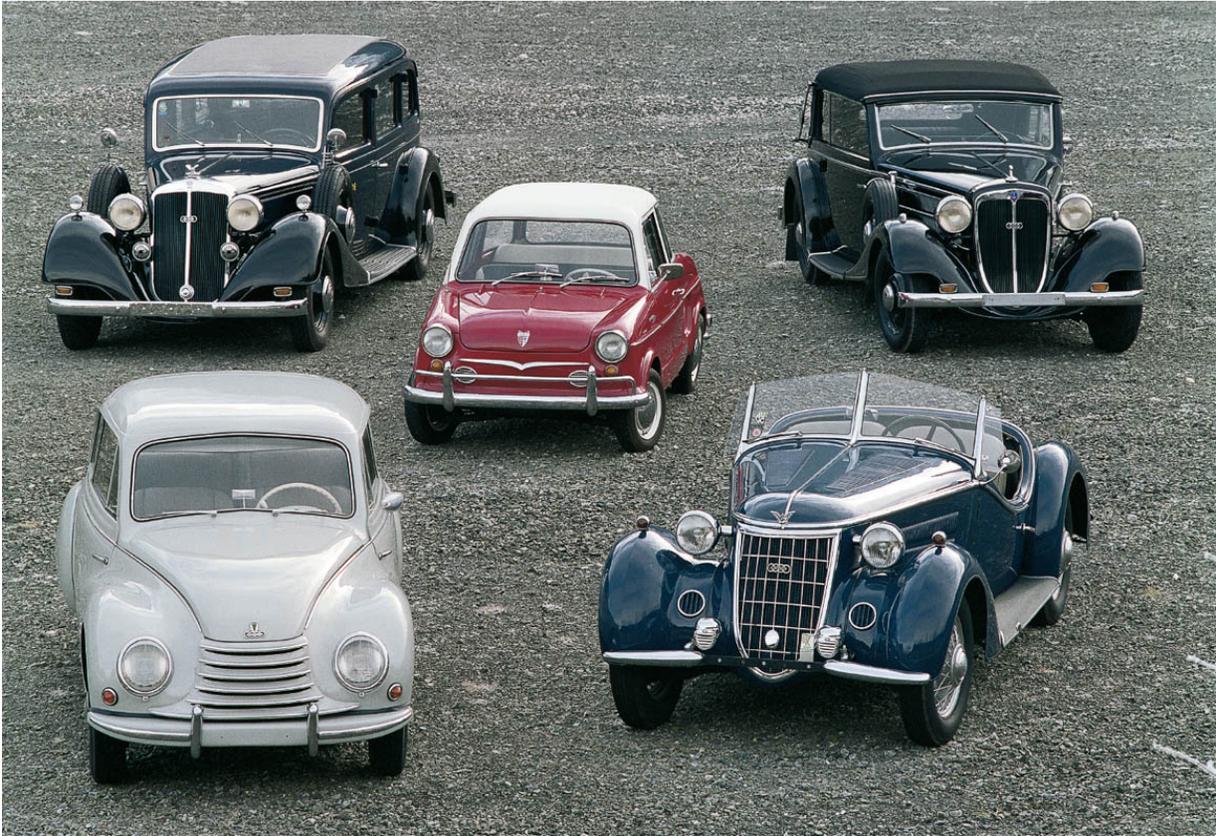
Victoria

Volkswagen

Wartburg

Zündapp

Index



Vorwort

Die deutsche Automobilindustrie – das darf man wohl behaupten – hat in den letzten rund sechzig Jahren eine atemberaubende Entwicklung genommen. Wenn man bedenkt, dass in der Vorkriegszeit der Motorisierungsgrad in Deutschland deutlich geringer war als in den großen europäischen Nachbarländern und im zweiten Weltkrieg fast alle Industriebetriebe total zerstört wurden, ist das bis heute Erreichte noch umso eindrucksvoller.

Der Grund für diesen Erfolg ist einfach zu beschreiben. Die Manager und Ingenieure der deutschen Hersteller haben – bei allen Höhen und Tiefen der letzten Jahrzehnte und trotz mancher Irrwege – insgesamt exzellent gearbeitet. Sie haben hervorragende Autos geschaffen, die weltweit große Anerkennung erfuhren und erfahren. Stärker denn je stehen heute Automobile aus Deutschland im internationalen Wettbewerbsumfeld für Wertigkeit, Innovation, Qualität und Effizienz. Sie nehmen damit vielfach eine weltweit führende Position ein – trotz stärkster Konkurrenz.

In diesem Buch haben wir fast 500 deutsche Autos aus acht Jahrzehnten zusammengestellt, die in Wort und Bild porträtiert werden. Sie legen Zeugnis ab von der Kreativität ihrer Ingenieure und Gestalter, von der Weitsichtigkeit und gelegentlich auch vom Mut ihrer Hersteller. Nicht alle Fahrzeuge in unserer Auswahl sind im eigentlichen Sinne schön – zumal Schönheit ja bekanntlich im Auge des Betrachters liegt. Aber sie zeigen, dass deutsche Autos in der Vergangenheit wie in der Gegenwart stets interessant und in ihrer Art unverwechselbar waren und sind. Man darf zuversichtlich sein, dass sich dies auch in Zukunft, unter immer schwieriger werdenden Rahmenbedingungen und ständig neuen Herausforderungen nicht ändern wird.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, liebe Autofans, viel Spaß beim Schmökern in diesem Buch.

Joachim Hack







Adler Trumpf, Primus, Trumpf Junior



<i>Baujahr</i>	1932-1941
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	995, 1504, 1645
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	25/4000, 32/4000, 38/3800
<i>Vmax in (km/h)</i>	90 bis 100
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Roadster, Cabriolet
<i>Produktionszahl</i>	100.000

Die renommierte Frankfurter Automobil- und Motorradfirma Adler überzeugte das deutsche Publikum mit dem 1935 auf den Markt gebrachten Trumpf. Ein kleiner Wagen, nach modernsten Prinzipien mit Frontantrieb konzipiert, und nach typisch deutscher Manier eher nüchtern, durchdacht und praxisgerecht gestaltet. Attraktiv war die große Palette an lieferbaren Karosserieaufbauten. Zur Auswahl standen Limousine, Cabriolimousine, Cabrio und Roadster. Die robusten Vierzylinder-Triebwerke stellten bis zu 38 PS bereit und sorgten zwar nicht für

überschäumendes Temperament, boten dafür aber – gemessen am seinerzeitigen Standard – hohe Betriebssicherheit.

Amphicar (Modell 770)



<i>Baujahr</i>	1961-1968
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1147
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	38/4750
<i>Vmax in (km/h)</i>	115
<i>Bauart</i>	Cabriolet
<i>Produktionszahl</i>	3500

Wer schon immer ein Auto haben wollte, das auch als veritables Boot eingesetzt werden konnte, war mit Hans Trippels Amphicar-Konzept nicht schlecht bedient. Man musste sich aber darüber im Klaren sein, dass dieses Fahrzeug Beides nicht besonders gut konnte: Als

Straßenfahrzeug war es mit seinem kleinvolumigen Triumph-Herald-Motor zu langsam, und das Fahrverhalten ist nicht allzu Vertrauen erweckend. Als Boot ist es schwerfällig und mangels eines echten Ruders kaum zu manövrieren.

Audi Typ R Imperator



<i>Baujahr</i>	1928-1932
<i>Motor-Bauart</i>	Achtzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	4872
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	100/3300
<i>Vmax in (km/h)</i>	120
<i>Bauart</i>	Limousine (4-türig), Cabriolet (2-/4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	145

Für August Horch, den früheren Gründer und Direktor der gleichnamigen Automobilfirma und jetzigen Audi-Chef, war klar, dass dieses imposante Fahrzeug vor allem eines musste: gegen die Horch-Fahrzeuge antreten und eine gute Figur machen – um auch nach fast 20 Jahren jene Scharte auszuweiten, die ihn 1909 zum Verlassen der eigenen Firma bewogen hatte. Der Imperator zeigte sich technisch und formal sehr konservativ, verfügte aber über die Insignien eines Automobils der Superluxusklasse, zum Beispiel einen Reihenachtzylindermotor mit 5 Litern Hubraum und

legendärer Laufruhe. Verkauft werden konnte das noble Modell in schwierigen Zeiten aber kaum.

Audi Front (Typ UW, 225, 225 Luxus)



<i>Baujahr</i>	1933-1938
<i>Motor-Bauart</i>	Sechszylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1950, 2257
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	40/3500, 50/3300, 55/3800
<i>Vmax in (km/h)</i>	100 bis 105
<i>Bauart</i>	Limousine, Cabriolet, Roadster (Einzelstück)
<i>Produktionszahl</i>	4408 (davon: 25 Spezial-Cabriolets, 1 Roadster)

Die wirtschaftlich schwer angeschlagene Firma Audi war im neuen Markenverbund Auto Union aufgefangen worden und profitierte in Sachen Frontantrieb vom technischen Know-how, das DKW darin eingebracht hatte. Das 1933 präsentierte Modell Front verfügte erstmals über diesen und machte den Wagen zu einem hochmodernen

Angebot der gehobenen Mittelklasse. Mit den 2 bzw. 2,3 Liter großen Sechszylinder-Triebwerken und Leistungen bis 55 PS war man seinerzeit mehr als angemessen motorisiert – aus der Krise konnte der Front die Marke aber nicht befreien.



Audi 920



<i>Baujahr</i>	1938-1940
<i>Motor-Bauart</i>	Sechszylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	3281
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	75 bei 3000
<i>Vmax in (km/h)</i>	130
<i>Bauart</i>	Limousine, Cabriolet
<i>Produktionszahl</i>	1281

Der zweite Weltkrieg warf bereits seinen Schatten voraus, da brachte Audi den modern gezeichneten und konzipierten Typ 920 auf den Markt. Das mit einem 3,2-Liter-Sechszylinder mit obenliegender Nockenwelle ausgestattete Fahrzeug war als Limousine und Cabriolet lieferbar und befand sich auch stilistisch voll auf der Höhe. Leider verlangten die Zeiten nicht gerade Autos solchen Zuschnitts, und wenn, dann konnte sie nur Mercedes-Benz in nennenswerten Stückzahlen verkaufen. So versank die Vorkriegsgeschichte der Marke Audi in den Trümmern – wiederbelebt wurde der einstmals berühmte Name erst unter völlig neuen Strukturen im Jahr 1965.

Audi (Audi, Audi 75, Audi 80, Audi Super 90, Audi 60)



<i>Baujahr</i>	1965-1972
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1496, 1696, 1770
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	55 bei 4750 bis 90 bei 5200
<i>Vmax in (km/h)</i>	137 bis 163
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig), Kombi
<i>Produktionszahl</i>	416.852

Die neuen Audi-Modelle entstanden nach dem Verkauf der Auto Union GmbH durch Daimler-Benz unter der Ägide des neuen Besitzers Volkswagen. Nach dem Schwanengesang des Zweitakttheulers DKW F 102 hatte man schon mit dem schlicht „Audi“ genannten Viertakt-Erstling einen gelungenen Anfang gemacht. Die nachfolgenden Typen

60, 75, 80 und Super 90 setzten mit ihren sogenannten Mitteldruckmotoren technische Akzente, die die Basis für Audis sensationelle Aufwärtsentwicklung darstellten.

Audi 100 Limousine (Werkscod C1)



<i>Baujahr</i>	1968-1976
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1760, 1871
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	80 bei 5000 bis 112 bei 5700
<i>Vmax in (km/h)</i>	156 bis 180
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	796.787

Audis Einstieg in die gehobene Mittelklasse begann 1968. Der „100“ markierte einen wichtigen Schritt heraus aus dem Schatten der DKW-Vergangenheit. Frontantrieb, üppiges Raumangebot und solide Technik kennzeichneten die neuen Modelle. Zahlreiche Ausstattungsvarianten konnten im Laufe der Jahre mit Motoren von 80 bis 112 PS kombiniert werden. Die Baureihe wurde zu einer echten Konkurrenz für die

mittelgroßen Mercedes- und BMW-Modelle, litten aber zu Unrecht etwas unter ihrem Image als Beamtenauto.

Audi 100 Coupé S



<i>Baujahr</i>	1970-1976
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1871
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	112 bei 5700, 115 bei 5500
<i>Vmax in (km/h)</i>	185
<i>Bauart</i>	Coupé
<i>Produktionszahl</i>	30.687

Die sportliche Version der bürgerlichen Limousine sicherte sich rasch eine treue Fangemeinde. Mit etwas leistungsgesteigertem Antriebsaggregat und noblerer Ausstattung sprach es eine individualistischere Klientel an, denn Konkurrenz in diesem Marktsegment gab es bei inländischen Mitbietern kaum. Auch heute noch gibt es einen harten Kern von Audi Coupé-Enthusiasten.

Audi 80



<i>Baujahr</i>	1972-1978
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1297, 1471, 1588
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	55 bei 5500, 100 bei 6000, 110 bei 6100
<i>Vmax in (km/h)</i>	147 bis 181
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	1.103.766

Der moderne Mittelklassewagen war Wegbereiter der späteren Erfolgsmodelle VW Passat, Golf und Scirocco, die dem angeschlagenen VW-Konzern den Weg aus der Krise wiesen. Es gab das völlig neu konstruierte Auto ab Sommer 1972 in sechs Ausstattungs- und vier Motorisierungsvarianten von 55 bis 100 PS. Besonderen Anklang fanden neben der hohen Praxistauglichkeit auch die guten Fahreigenschaften des 80ers, der die Ingolstädter auf einen steilen Erfolgsweg brachte.

Audi 50



<i>Baujahr</i>	1974-1978
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1093, 1272
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	50 bei 5800, 60 bei 6000, 60 bei 5600
<i>Vmax in (km/h)</i>	142, 152
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig)
<i>Produktionszahl</i>	180.812

Der neue Audi 50 wurde 1974 sofort zum Verkaufsschlager. Prompt machte ihn die Konzernmutter VW ein halbes Jahr nach Serienanlauf zu seinem optisch identischen VW Polo. Damit war das Schicksal des kleinen noblen Ingolstädters besiegelt: Im Juli 1978 wurde seine Produktion nach nur 181.000 Exemplaren eingestellt. So wurde der Kompaktwagen zu einer interessanten Fußnote der Automobilhistorie: Als erster deutscher Kleinwagen erschloss er jene Marktlücke, die bis dato von einheimischen Herstellern vernachlässigt worden war. Es gab den Audi 50 in den zwei Ausstattungsversionen LS und GLS, seine Motoren leisteten 50 oder 60 PS.

Audi 80 GTE



<i>Baujahr</i>	1975-1978
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1588
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	110 bei 6100
<i>Vmax in (km/h)</i>	178
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	k.A.

Mit 100 PS, Breitreifen und sportlichen Ausstattungsmerkmalen hatte Audi seinen 80 GT versehen und damit zwei Jahre vor dem Golf GTI erahnt, wohin der Trend laufen würde. Im Herbst 1975 kam dann der noch einmal aufgewertete 80 GTE mit Bosch K-Jetronic-Benzineinspritzung, den es bald darauf auch viertürig zu kaufen gab. Seine gut im Saft stehenden 110 PS reichten für eine Spitze von über 180 km/h aus, womit er sich auch im Konkurrenzvergleich nicht verstecken musste.

Audi 100 (Werkscod C43)



<i>Baujahr</i>	1976-1982
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1588, 1984, 2144
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	85 bei 5600, 115 bei 5500, 136 bei 5700
<i>Vmax in (km/h)</i>	160 bis 190
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	896.299

Die zweite Generation des Audi 100 setzte die Erfolgsgeschichte der Modellreihe ungebremst fort. Sicherheit und Komfort hatten im Fokus der Entwicklungsarbeit gestanden. Das Motorenangebot umfasste zwei Vierzylinder mit 1,6 bzw. 2 Litern Hubraum sowie einen innovativen 2,2-Liter-Fünfzylinder, der – laut Audi – die Vorzüge eines Sechszylinders wie Laufkultur und Leistungsniveau aufwies ohne dessen Nachteile in Sachen Fertigungskosten, Wartung und Wirtschaftlichkeit in Kauf nehmen zu müssen.

Audi 200 (200, 200 5E, 200 5T)



<i>Baujahr</i>	1980-1982
<i>Motor-Bauart</i>	Fünfzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	2144
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	136 bei 5700 bis 170 bei 5300
<i>Vmax in (km/h)</i>	184 bis 203
<i>Bauart</i>	Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	ca. 50.000

Audis erster Versuch, in der Oberklasse mit den dort marktbeherrschenden Konkurrenten aus Stuttgart und München zu konkurrieren, konnte immerhin als Achtungserfolg gelten. Der 200 ähnelte noch zu stark dem 100er und litt vor allem unter einem massiven Imagenachteil. Technisch befand er sich schon auf Augenhöhe mit den Wettbewerbern und vor allem der 2,2-Liter-Fünfzylinder-Turbomotor hatte seinen ganz eigenen Reiz und war ein erstes markantes Indiz für das, was sich im Lauf der nächsten zwei Jahrzehnte bei Audi tun sollte. Der „Vorsprung durch Technik“ sollte sich als weit mehr erweisen, denn als bloßer Werbespruch.

Audi Coupé



<i>Baujahr</i>	1980-1987
<i>Motor-Bauart</i>	Vierzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1781, 1921, 1944, 2226
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	75 bei 4500 bis 90 bei 5200, 115 bei 5900 bis 136 bei 5700
<i>Vmax in (km/h)</i>	170 bis 200
<i>Bauart</i>	Coupé
<i>Produktionszahl</i>	207.657

Ein voller Erfolg wurde das viersitzige Coupé auf Audi-80-Basis, das die Ingolstädter 1980 auf den Markt brachten. Der Schachzug war geschickt: Die optische Verwandtschaft zum innovativen Prestige-Modell quattro gab dem bürgerlich motorisierten und spezifizierten Normal-Coupé den nötigen Schub. An den grundsätzlichen Qualitäten der Baureihe gab es ohnehin nichts zu mäkeln. Grundsolide, sparsam, mit ordentlichem Raumangebot und den lebhaften Vier- und Fünfzylindermotoren war das Coupé eine rundweg gute Wahl für sportlich gesonnene Kleinfamilien, denen Manta und Capri nicht seriös genug waren.

Audi quattro



<i>Baujahr</i>	1980-1990
<i>Motor-Bauart</i>	Fünfzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	2144
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	200 bei 5800
<i>Vmax in (km/h)</i>	235
<i>Bauart</i>	Coupé
<i>Produktionszahl</i>	11.429

Der quattro war das Auto, das die Marke Audi in bisher nie gekannte Höhen katapultierte und als ernst zu nehmenden Herausforderer im Premium-Segment etablierte. Nicht mehr unspannende Familienkutschen waren das Thema, sondern mit einem Mal die sexy Welt des Motorsports auf Weltniveau und eindrucksvolle Hochtechnologie. Mit seinem 200 PS starken Turbo-Fünfzylinder samt Vierradantrieb sowie seinem martialischen Auftritt mit bauchigen Kotflügelverbreiterungen setzte er einen ersten starken Impuls für einen nachhaltigen Wandel des Markenimage. Auch in Sachen Fahrdynamik setzte der quattro neue Maßstäbe. Der Markt akzeptierte ihn ohne Wenn und Aber " fast 11.500 Exemplare des teuren Nischenmodells fanden in der rund achtjährigen Produktionszeit einen Käufer.

Audi 80 quattro



<i>Baujahr</i>	1982-1984
<i>Motor-Bauart</i>	Fünfzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	1944, 2144
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	115 bei 5400, 136 bei 5900
<i>Vmax in (km/h)</i>	184, 195
<i>Bauart</i>	Limousine (2-türig), Limousine (4-türig)
<i>Produktionszahl</i>	k.A.

Im Glanz des „großen“ quattro sonnte sich auch der Audi 80. 1982 präsentierten die Ingolstädter ein allradgetriebene Spitzenversion des 80ers, die nur von Fünfzylinder-Triebwerken befeuert wurde, entweder mit 2 oder 2,2 Litern Hubraum, aber stets ohne Turbolader. Das machte insgesamt ein durchaus interessantes Paket, es geriet aber ein wenig zu teuer, um Kunden vom 190er Mercedes-Benz oder 3er BMW zu einem Auto zu ziehen, das wie ein Audi 80 aussah und letztlich auch einer war. Die Publikumsresonanz blieb deshalb mau: Nach nur knapp drei Jahren verschwand der 80 quattro sang- und klanglos wieder vom Markt.

Audi Sport quattro



<i>Baujahr</i>	1984-1984
<i>Motor-Bauart</i>	Fünfzylinder (Reihe)
<i>Hubraum (cm³)</i>	2133
<i>Leistung (PS/U/min)</i>	306 bei 6700
<i>Vmax in (km/h)</i>	250
<i>Bauart</i>	Coupé
<i>Produktionszahl</i>	220

Ein ganz heißes Eisen, auch wenn es ein wenig skurril aussah. Der Sport quattro war ein nur in limitierter Stückzahl als reines Motorsport-Basisfahrzeug hergestelltes Spezialmodell, das Belange der Ästhetik und unbedingter Alltagstauglichkeit bewusst außer Acht ließ. Handlichkeit, Leistung und Fahrdynamik waren die alles entscheidenden Faktoren. Ein radikal gekürzter Radstand, satte 306 PS aus dem aufgeladenen 2,2-Liter-Fünfzylinder und hochentwickelte Fahrwerkstechnik prädestinierten den Sport quattro zu einem Auto für Spezialisten – aber auch sein Preis: Wer eines der 220 gebauten Exemplare sein Eigen nennen wollte, musste 1984 stolze 200.000 D-Mark berappen.