

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích,
Pedagogická fakulta,
Katedra germanistiky



Bakalářská práce

**Vývoj německého automobilového průmyslu po roce
1945**

**Entwicklung der deutschen Automobilindustrie nach
1945**

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci na téma *Německý automobilový průmysl po druhé světové válce (Entwicklung der deutschen Automobilindustrie nach 1945)* vypracoval samostatně, a to pouze s použitím pramenů uvedených v bibliografii.

21.4.2007 v Kutné Hoře

Podpis.....

Anotace:

V mé práci se pokusím zaměřit a zdokumentovat vývoj nejvýznamnějších automobilových výrobců v Německu, především v období po druhé světové válce. Soustředím se pouze na výrobce osobních vozů, kteří působí na automobilovém trhu dodnes a mají tak možnost jej neustále měnit a ovlivňovat. Záměrně vynechávám zaniklé automobilky, včetně výrobců nákladních aut nebo pouze součástí pro automobilový průmysl. Ve své podstatě jde o charakteristiku vývoje sedmi největších německých výrobců automobilů, kteří jsou de facto výrobci světovými a vozy jejich značek potkáváme na našich silnicích nejčastěji.

Annotation:

In meiner Arbeit möchte ich die Entwicklung der bedeutendsten Autohersteller Deutschlands, vor allem im Zeitraum nach dem Kriegsende, dokumentieren. Ich konzentriere mich nur auf die Pkw-Hersteller, die bis heute auf dem Autoweltmarkt wirken und so haben sie eine Möglichkeit ihn immer mehr zu beeinflussen und zu ändern. Absichtlich lasse ich die eingegangenen Autohersteller, die Lkw-Hersteller oder die Hersteller von Autobestandteilen aus. Im Ergebnis geht es nur um eine Charakteristik der sieben größten Autohersteller Deutschlands, die in der Tat die größten, bedeutendsten Autohersteller der Welt sind und Wagen ihrer Marke treffen wir an den Fahrstraßen am häufigsten.

Inhaltsverzeichnis:

I. Einleitung / 1

II. Kurze Vorstellung der Automobilhersteller

- 1 / VW – Produzent von VW Käfer / 2
- 2 / Mercedes-Benz, Daimler-Benz oder DaimlerChrysler? / 2
- 3 / BMW – Freunde am Fahren / 3
- 4 / Porsche – Superschnell und zuverlässiger Wagen / 3
- 5 / Audi – Vorsprung durch Technik / 3
- 6 / Opel – Deutsche GM-Tochtergesellschaft / 4
- 7 / Ford – Das ist doch das amerikanische Modell T, oder? / 4

III. Sieben heutige Autohersteller bis zum zweiten Weltkrieg

- 1 / Volkswagen Group – Volkswagen AG / 5
- 2 / Daimler-Benz AG / 5
- 3 / Bayerische Motoren Werke AG / 7
- 4 / Ferdinand Porsche / 8
- 5 / Audi AG / 9
- 6 / Adam Opel GmbH / 10
- 7 / Ford Motor Company in Europa, bzw. in Deutschland / 11

IV. Nachkriegsentwicklung bis 1990

- 1 / Situation nach dem zweiten Weltkrieg / 12
- 2 / Zwei Länder, zwei politische Systeme / 13
- 3 / Wirtschaftswunder in Westdeutschland / 13
- 4 / Ölkrise und Welthandel (zwischen 1963 – 90) / 14

V. Westdeutsche Autohersteller nach 1945

- 1 / Volkswagen AG – Volkswagen Group / 18
- 2 / Daimler-Benz AG – DaimlerChrysler AG / 20
- 3 / Bayerische Motoren Werke AG (BMW) / 22
- 4 / Porsche GmbH – Porsche AG / 24
- 5 / Auto Union GmbH – Auto Union AG – Audi AG / 25
- 6 / Adam Opel GmbH – GM-Tochtergesellschaft / 27
- 7 / Ford-Werke AG / 30

VI. Nachkriegsentwicklung der Autoindustrie in der DDR / 31

- 1 / HQM Sachsenring GmbH / 33
- 2 / VEB Automobilwerk Eisenach / 33
- 3 / VEB Barkas-Werke / 34

VII. Abschluss / 35

VIII. Resümee / 37

IX. Bibliografie / 38

X. Beilagen / 43-67

I. Einleitung:

In meiner Arbeit möchte ich mich mit der deutschen Automobilindustrie nach 1945 beschäftigen und vor allem mit den sieben wichtigsten deutschen Autoherstellern, die auf dem Weltmarkt wirken. Ich konzentriere mich nur auf die Hersteller, die das Finalprodukt – ein Automobil, ein Pkw – erzeugen, also die Hersteller, die ihre eigene Automarke besitzen. Die anderen Gesellschaften (wie z.B. *Robert Bosch GmbH*), die auch wichtige Produkte / Bestandteile für Automobilindustrie in Deutschland herstellen und in der Automobilindustrie eine bedeutende Rolle spielen, interessieren mich in dieser Arbeit nicht.

Ich habe Interesse für die deutschen Autohersteller schon lange Zeit, aber ich konnte nie eine allgemeine summarische Charakteristik von ihnen finden. Darum entschied ich mich, etwas solches selbst zu verarbeiten. Auf den Fahrstraßen traf ich immer mehrere Automarken an und ich wusste nur, es sollte ein deutscher Wagen sein, aber über andere Informationen, wie z.B. wer diese Marke besitzt oder wo dieses Auto hergestellt wird, hatte ich keine Ahnung. Diese Arbeit bringt alle Antworten auf meine Fragen und hilft mir einen völligen Überblick erwerben.

Erstens möchte ich etwas Allgemeines über die Automobilindustrie erwähnen – die allgemeine Charakteristik (die bedeutendsten Hersteller der Welt, bzw. Deutschlands), die Geschichte der Automobilentwicklung und Automobilproduktion und die ersten / ursprünglichen Automobilherzeuger Deutschlands (die bis heute erzeugen). Dann konzentriere ich mich direkt auf die größten, wichtigsten und bekanntesten Autohersteller, die man in Deutschland finden kann – *VW*, *DaimlerChrysler* (*Mercedes-Benz*), *BMW*, *Audi*, *Opel*, *Ford* und *Porsche* (siehe Beilage Autohersteller 5). Ich stelle ihre Geschichte, Expansion, Flops, Fusionen vor. Natürlich fehlt ein Überblick der wichtigen Autohersteller Ostdeutschlands nicht, aber die ostdeutschen Automobile sind heutzutage schwer anzutreffen. Darum bekommen sie in meiner Arbeit nur kleinen Raum.

II. Kurze Vorstellung der Automobilhersteller:

II. / 1 VW – Produzent von VW Käfer

Die Idee von Adolf Hitler, dass jeder Deutscher ein kleines Auto besitzt sollte, verursachte die Gründung eines zukünftigen Autoherstellers, dass erstens nur einen billigen Wagen für breite Volksmasse erzeugen sollte. Volkswagen AG, die heute auf dem Autoweltmarkt als viergrößter Autohersteller wirkt¹, stellt den Kern des riesigen Konzerns Volkswagen Group dar. Zu VW Group gehören die Marken *Audi*, *Bentley* (Luxuslimousinen und Cabrios aus Großbritannien), *Lamborghini* und *Bugatti* (kleine italienische Autoproduzent von prestigeträchtigen Sportwagen), *Škoda* (Tschechien) und *SEAT* (Spanien). Hauptquartier der Gesellschaft ist in Wolfsburg zu finden.

II. / 2 Mercedes-Benz, Daimler-Benz oder DaimlerChrysler?

Mercedes-Benz ist kein deutscher Automobilhersteller sondern nur eine deutsche Automarke, die 1926 zusammen mit der Fusion der Daimler-Motoren-Gesellschaft von Gottlieb Daimler und der Benz & Cie von Carl Benz entstand (1926 = die Entstehung der Gesellschaft Daimler-Benz AG). Die Fahrzeuge der Stuttgarter Marke gehören heute zusammen mit *Smart*² und *Maybach*³ zu Mercedes Car Group der DaimlerChrysler AG⁴.

¹ Nach GM, Toyota und Ford (siehe Beilage Autohersteller 1)

² **Smart** = ein kleines Auto mit niedriger Leistung für zwei Personen (siehe Beilage Daimler-Benz 6). Die Vision des Designers Nicolas G. Hayek kam im Jahre 1994 zur Welt. Er wollte ein Automobil konstruieren, das vor allem klein, schlau und selbstverständlich vorteilhaft ist – ein Automobil, das für Stadtfahrt und Stadtparken geeignet ist, das vor allem die Damen, die nur einkaufen wollen oder die Kinder abholen müssen, lieben werden. In diesem Jahr hat Hayek in Biel *Micro Compact Car AG* als Tochtergesellschaft von Daimler-Benz und der *SMH Automobile* gegründet und diese Gesellschaft hat begonnen die kleinen Autos – Smart – zu erzeugen. Später ist Hayek wegen vieler Divergenzen aus dem Projekt zurückgetreten und verkauft sein Anteil an Daimler-Benz. Die Gesellschaft wurde noch zweimal umbenannt (*Micro Compact Car Smart GmbH* und *Smart GmbH*), bis sie am 31. Dezember 2006 aufgelöst wurde und alle Mitarbeiter wurden in die DaimlerChrysler-Organisation eingereiht.

³ **Maybach** = eine klassische Luxuslimousine (siehe Beilage Daimler-Benz 5), zurzeit eines der teuersten serienmäßig hergestellten Automobile der Welt. Die prächtigen Luxuslimousinen des Konstrukteurs Karl Maybach, der nicht nur Automobile, sondern auch Motorräder, Flugzeugen und Zeppelinen erzeugt / konstruiert hat, galten in den 20er und 30er Jahren als Statussymbol der Reichen und Mächtigen. Aber dann im Zusammenhang mit dem Sozialismus sank sowohl die Nachfrage als auch die Vorliebe für so welche Autos. Maybach war für mehrere Jahrzehnte fast vergessen bis die Marke im Jahre 2002 an DaimlerChrysler verkauft wurde.

II. / 3 BMW – Freunde am Fahren

Bayrische Motoren Werke AG mit dem offiziellen Sitz in München ist ein selbständiger Autohersteller, der teure Hochqualitätsautomobile und Motorräder erzeugt. Nicht nur in Deutschland sondern auch in der ganzen Welt ist BMW an dem Markt der Luxuslimousinen der direkte Konkurrent des Stuttgarter DaimlerChrysler. In dem Konzern werden auch andere Automarke eingeschlossen: *MINI*⁵ und Fahrzeuge *Rolls-Royce*⁶.

II. / 4 Porsche – Superschnell und zuverlässiger Wagen

Die offizielle Benennung der Gesellschaft ist Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, aber wird oft nur zur Porsche AG gekürzt. Porsche erzeugt die feinmechanische Sportwagen (in den letzten Zeiten auch ein SUV⁷-Modell), die zu den zuverlässigsten aber auch den teuersten Autos der Welt gehören. Porsche AG wurde im Jahre 1931 von Ferdinand Porsche gegründet. Der ursprüngliche Sitz bleibt bis heute in Zuffenhausen in der Nähe Stuttgarts und trotz der Verwandtschaft mit VW ist Porsche AG bis heute eine selbständige Gesellschaft mit dem Hauptquartier in Stuttgart.

II. / 5 Audi – Vorsprung durch Technik

AUDI AG mit der Leitstelle in Ingolstadt produziert vor allem teure Wagen und Limousinen. Die Gesellschaft ist fast komplett in den Händen der Volkswagen AG (99,7 %, seit 1964).

DaimlerChrysler setzt jetzt mit dem Nachlass der prunkhaften Limousinen fort. Heutzutage werden zwei Maybach-Modelle hergestellt, die Preise sind aber gar nicht erschwinglich – mehr als 300 000 EURO pro Wagen.

⁴ **DaimlerChrysler AG** = Die Gesellschaft, die im Jahre 1998 durch die Fusion der Daimler-Benz AG und Chrysler Corporation entstand.

⁵ **MINI** ist ein kleines Auto (siehe Beilage BMW 6) der englischen Produktion (MINI fährt Mr. Bean)

⁶ Der weltberühmte englische Automobilhersteller eine der qualitätsbesten und teuersten Luxuslimousinen der Welt. Zu der BMW AG gehört nur die Rolls-Royce Automarke. Daneben werden auch Rolls-Royce Flugzeugmotoren in England erzeugt.

⁷ **SUV** = Sport Utility Wagon. Ein großer Familienwagen, das auf die Straßenbahnen und auch in die Natur passt. Eine Kombination zwischen Off-Road und Familienvan.

II. / 6 Opel – Deutsche GM-Tochtergesellschaft

Adam Opel GmbH ist ein bekannter, deutscher Autohersteller, den seit 1929 General Motors Corporation besitzt. Heutzutage ist Opel (offizieller Sitz in Rüsselsheim) die größte europäische GM-Automarke.

II. / 7 Ford – Das ist doch das amerikanische Modell T, oder?

Ford ist ein amerikanischer Autohersteller und auch der dritte Autokonzern des gleichzeitigen Automarkts, der von Henry Ford im Jahre 1903 in den USA (in Detroit) gegründet wurde. Es geht um den ursprünglichen Autohersteller, der mit der Großserienproduktion von Autos begonnen hat. Heutzutage gehören zu der „Ford-Familie“ die Automarken *Lincoln* und *Mercury* (USA), *Volvo* (Schweden), *Jaguar* (prestigeträchtige Limousinen und Sportwagen) und *Land Rover* (Off-Roads und SUVs, beide aus Großbritannien). Ford besitzt auch eine Dritte des japanischen Autoherstellers *Mazda* und Hauptsitz in Europa befindet sich in Köln.

Für die Fusionen unten Autohersteller siehe Beilage Autohersteller 1

III. Sieben heutige Autohersteller bis zum zweiten Weltkrieg

III. / 1 Volkswagen Group – Volkswagen AG

Nazis Idee – Vorkriegsgeschichte

Der Ursprung des Automobils Volkswagen ist mit Ferdinand Porsche, als der Hauptkonstrukteur, verbunden. Porsche gewann vom Adolf Hitler im Jahre 1935 den Auftrag, einen neuen Volkswagen zu entwickeln. Porsche konstruierte ein paar Prototypen und 1938 wurde 30 neuen *KdF-Wagen*⁸ (siehe Beilage VW 3, 4, 5) im Daimler-Benz-Betrieb erzeugt. 1938 wurde mit dem Aufbau des neuen Betriebs für die Produktion von KdF-Wagen in neuer KdF-Stadt (Wolfsburg) begonnen, aber bis Kriegsanfang wurden dort nur ein paar Wagen hergestellt. Während des Kriegs wurden nur *Kübelwagen*⁹ und *Schwimmwagen*¹⁰ (siehe Beilage VW 1, 2) erzeugt und am Kriegsende waren zwei Drittel der Fabrik nach den Luftangriffen in Ruinen.

III. / 2 Daimler-Benz AG

Daimler-Benz – vorkriegszeitliche Geschichte

Gründung / Entwicklung

Der Ursprung der Gesellschaft Daimler-Benz AG liegt nicht im Jahre 1926, wann diese Gesellschaft durch die Fusion der *Daimler-Motoren-Gesellschaft* und der *Benz & Cie* gegründet wurde, aber schon in den 80er Jahren des 19.Jhs, wann Gottlieb Daimler (1834-1900), der mit dem Konstrukteur Wilhelm Maybach (1846-1929) zusammengearbeitet hat, und Karl Benz (1844-1929) selbständig in gleicher Zeit einen Wagen mit dem Verbrennungsmotor erfunden haben.

⁸ **KdF** = „Kraft durch Freude“

⁹ **Kübelwagen** = „Jeep“ – geöffnetes Militärautomobil

¹⁰ **Schwimmwagen** = amphibisches Militärautomobil

Karl Benz stammte aus Mannheim, wo er auch seine Werkstatt hatte. Da erfand er im Jahre 1885 das erste Automobil, das durch Verbrennungsmotor angetrieben wurde. Das Automobil hatte nur drei Räder und 1866 gewann er ein Patent dafür. Im Jahre 1888 verkaufte er sein erstes Automobil (immer nur mit drei Rädern – sein erster vierrädriger Wagen kam drei Jahre danach) und zwölf Jahre später gründete er die Gesellschaft *Benz & Cie.*

Gottlieb Daimler, der in Stuttgart arbeitete, gewann im Jahre 1885, in der Zusammenarbeit mit seinem Designpartner Wilhelm Maybach, ein Patent dafür, was als modernes Benzinmotor erkannt werden konnte. Später, im Jahre 1890, haben sie die Gesellschaft *DMG* (= Daimler Motoren Gesellschaft) gegründet und sie verkauften ihr erstes Automobil nach zwei Jahren.

Beide Gesellschaften, die zuerst als Nebenbuhler wirkten, fusionierten im Jahre 1926, vor allem wegen der schlechten ökonomischen Situation in Deutschland nach dem ersten Weltkrieg, und wurden Daimler-Benz AG. Sie produzierten nicht nur Mercedes-Benz¹¹ Pkws und LKWs, sondern auch Schiff- und Flugzeugmotoren.

Während des Kriegs hat die Gesellschaft viele Leute, die zu der Zwangsarbeit eingesetzt wurden, benutzt und auch missbraucht¹². In dieser Zeit produzierte Daimler-Benz vor allem Motoren für Wehrmacht, z.B. die Motoren für Panzerwagen, Flugzeugen usw. Am Ende des Kriegs wurden die meisten Betriebe der Gesellschaft während der Luftangriffe von den Alliierten zerstört. Nach dem Krieg musste fast alles neu gebaut werden...

¹¹ Der Name Mercedes stellt die Tochter des Rennfahrers Emil Jellinek dar. Jellinek hat am Anfang des 20. Jhs Daimler-Rennwagen gefahren und hat einmal den Namen seiner Tochter auf die Haube gemalt – zum Glück.

¹² Mehr als 30 000 zivile Ausländer, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen.

III. / 3 Bayerische Motoren Werke AG

Umwandlungen der Gesellschaft – Vorkriegsgeschichte

Die Heutige BMW AG ist ein Nachfolger der ursprünglichen *Bayerischen Flugzeug-Werke*, die Karl Friedrich Rapp im Jahre 1913 in Milbershofen (in der Nähe Münchens) gründete. Das Wahrzeichen, das bis heute bekannt ist, war ein drehender weißer Propeller vor den blauen Himmel. Wegen dem kostspieligen Auftrag und Mangel an Finanzen brauchte die Gesellschaft eine Finanzhilfe, die sie von Max Fritz und Camillo Castiglioni kriegte. Das führte zu der Umbenennung der Gesellschaft im Jahre 1916¹³ – Bayerische Motoren Werke GmbH. Nachdem Rapp die Gesellschaft 1917 verlassen hatte, wurde sie vom österreichischen Industriellen Franz Josef Popp übernommen und auch in BMW AG umbenannt.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde der BMW¹⁴ AG die Herstellung von Flugzeugmotoren verboten und die Gesellschaft musste die Produktion auf Motorräder umstellen. Seit 1924 setzte BMW mit der Herstellung von Flugzeugmotoren fort, aber nach vier Jahren kaufte die Fahrzeugfabrik Eisenach AG, den Hersteller von dem kleinen Auto *Dixi* (siehe Beilage BMW 1), und bis zum Kriegsausbruch engagierte sich in der Produktion von Automobile. 1934 trennte BMW AG die Herstellung von Flugzeugmotoren ab und gründete BMW Flugmotorenbau GmbH. Beide Gesellschaften ließen ein neues Werk in Allach errichten, wo nur Flugmotoren erzeugt werden sollten.

Während des Kriegs galt BMW als einer der wichtigen Lieferanten der Wehrmacht, vor allem die BMW-Motorräder wurden bei den motorisierten Divisionen des Heers (und auch der Waffen SS und Luftwaffe) beliebt und oft benutzt. In den großen Mengen wurden auch Flugzeugmotoren und Fahrzeuge geliefert, zu deren Produktion die Zwangsarbeiter¹⁵ eingesetzt wurden. Die BMW-Fabriken wurden durch die

¹³ 1916 gilt als offizielles Gründungsdatum.

¹⁴ Der Friedensvertrag verbot für fünf Jahre nach dem Kriegsende in Deutschland Flugzeugmotoren herzustellen.

¹⁵ BMW gab möglichen Missbrauch von etwa 30 000 Leuten an.

Luftangriffe der Alliierten sehr stark beschädigt und die Betriebe in Ostdeutschland¹⁶ wurden von den Sowjettruppen besetzt. Der Fabrikbetrieb in München wurde fast total kaputt gemacht.

III. / 4 Ferdinand Porsche

Entstehung – Vorkriegsgeschichte

Die Automobilgesellschaft Porsche AG (voller Name: Dr. Ing. h.c. Porsche AG) ist ein „Arbeitskind“ des legendären, österreichischen Autodesigners Ferdinand Porsche, der im Jahre 1875 in Mattersdorf (in der Nähe Reichenbergs¹⁷) geboren wurde. Der geniale Autokonstrukteur war bei der *Austro-Daimler AG* (eine Lizenzfirma der deutschen *DMG*¹⁸) beschäftigt und wurde Hauptdesigner der Gesellschaft. Da konstruierte er einen seiner berühmten Wagen, der einfach *Prinz Henry* genannt wurde. In den Kriegszeiten (1914-18) konzentrierte *Austro-Daimler AG* ihre Produktion auf die Armee und erzeugte vor allem Motoren für Flugzeuge, große Lkws und Kanonen. In dieser Zeit wurde Porsche deren Oberdirektor und später gewann er auch Ehrendoktorwürde der Technischen Universität in Wien, die als **Dr. Ing. h.c** anerkannt war. Dann begann er die Renn- und Sportwagen zu entwickeln und im Jahre 1923 verließ er die Firma und wurde der technische Direktor bei der *DMG* in Stuttgart. Nach vielen Jahren gründete er endlich seine eigene Firma Dr. Ing. h.c. Porsche AG im Jahre 1931, wo er auch mit seinem Sohn Ferry begonnen mitzuarbeiten. Mit einem mittelteuren Wagen für *Wanderer* gewann die Firma ihren ersten Auftrag. Dann startete Porsche sein eigenes Projekt – ein kleines Fahrzeug, das aber einen großen Wagen gleichen sollte. Adolf Hitlers hatte eine Vision: „jeder Deutscher muss ein Radio und entweder ein kleines Auto oder beständigern Traktor besitzen“. Und so erhielt Porsche 1935 einen Kontrakt auf Prototyp des „Volkswagens“. Mit dem Prototyp VW30 (siehe Beilage Porsche 1) hat es ihm gelungen, diejenigen, die entscheidende Macht hatten, auf seine Seite zu gewinnen, und die NSDAP entschloss

¹⁶ Eisenach-Dürerhof, Wandlitz-Basdorf und Zühlsdorf

¹⁷ Reichenberg = Liberec

¹⁸ DMG = Daimler Motoren Gesellschaft

sich einen neuen Betrieb für Produktion von Volkswagen in der Nähe Hannovers¹⁹ zu errichten. Da arbeitete Porsche an seinem neuen Auto, das „KdF“²⁰ genannt war. Infolge des Kriegs wurde die Produktion der Kübelwagen (siehe Beilage VW 1) und Schwimmwagen (siehe Beilage VW 2) eingerichtet. Später wurde eine Hälfte des Hannovers Betrieb durch Luftangriffe der Alliierten zerstört.

III. / 5 Audi AG

Ursprung – Vorkriegsgeschichte

Der Ursprung des Automobilhersteller Audi ist mit dem Namen August Horch und mit dem Jahre 1899 stark verbunden. August Horch war ein Automobilkonstrukteur, der seine eigene Gesellschaft gründete, um die Fahrzeuge in Zwickau erzeugen zu können. Später wurde er gezwungen die Gesellschaft zu verlassen und darum bildete er im Jahre 1910 eine neue Auto herstellende Gesellschaft - Audi Automobilwerke GmbH²¹. Die Audi AG war der erste Autohersteller, damit begonnen hat die Automobile mit dem Steuerrad an der linken Seite des Wagens zu produzieren. Die Audikonstrukteure verlegten auch den Umschalthebel in die Mitte, zwischen die Sitze. Diese Stellung ist uns ganz gut bekannt und stammt aus den Zeiten nach dem ersten Weltkrieg. Audi startete mit der Herstellung von den vier- später sechszylindrigen Motoren. Im Jahre 1928 gewann die Gesellschaft Jorgen Rasmussen, der auch die Gesellschaft *DKW* besaß, und sofort kaufte wichtige Maschinenausrüstung für die Erzeugung von Achtzylinder. Das waren einer der besten Wagen der Zeit (siehe Beilage Audi 1).

1932 fusionierte die Audi AG mit den Gesellschaften *Horch* (die ehemalige Horch-Autogesellschaft), *DKW* und *Wanderer*, um die *Auto Union* zu bilden. Seitdem werden, als Firmenzeichen bis heute, vier Ringe benutzt. Dieser Logo wurde aber nur an den Auto Unions-Rennwagen gezeichnet und alle vier Gesellschaften benutzten weiter ihre

¹⁹ Die neue KdF-Stadt, später Wolfsburg

²⁰ KdF = „Kraft durch Freude“

²¹ Die Benennung AUDI ist eine lateinische Übersetzung des Namens Horch. Audi wird oft als die Kürzung von „Auto Union Deutschland Ingolstadt“ betrachtet.

eigenen Namen und Zeichen. Die Auto Union AG vervielfachte die Herstellung und Expansion und zwischen 1933-39 erlebte sie ihre goldenen Zeiten. Alles wurde mit dem

Kriegsausbruch beendet und die Gesellschaft verpflichtete sich nur mit der Produktion von den militärischen Transportwagen (das letzte Zivilautomobil wurde im Jahre 1940 hergestellt). Kurz nach dem Kriegsende wurden die Betriebe der Auto Union AG von den Sowjettruppen erstens enteignet and dann demontiert.

III. / 6 Adam Opel GmbH

Von Nähmaschinen zu Fahrzeugen – Vorkriegsgeschichte

Als der Gründer der Gesellschaft wird Adam Opel betrachtet, der mit der Erzeugung von Nähmaschinen und Fahrräder begonnen hat. Die Autoproduktion (und auch Motorräderproduktion) haben aber seine Söhne gestartet, die sich mit Friedrich Lutzmann vereinigten. In Zusammenarbeit mit ihm stellten sie ihr erstes Automobil in Rüsselsheim her. Nach der Separation von Lutzmann unterschrieben sie den Vertrag mit *Automobiles Darracq S.A.* (Frankreich), um zusammen eine neue Automarke „Opel-Daracq“ herzustellen²². Sie wollten aber ihr eigenes Automobil Konstruieren und das gelang ihnen im Jahr 1902. Seit dieser Zeit wurden die Brüder Opel mehr und mehr erfolgreich und die Gesellschaft wurde der größte Autohersteller Deutschlands. 1924 stellten sie eine neue Produktionsstraße im Rüsselsheimer Betrieb vor, dank der sie ihre Massenproduktion erweiterten. Trotz der riesigen Inflation in Nachkriegsdeutschland bewältigten sie, dass ein Automobil für die Leute erreichbar werden konnte.

Am Anfang der 30er Jahren, während der Wirtschaftskrise, haben sie die Gesellschaft an amerikanischen Konzern *GM* verkauft. Seit 1929 wird Opel zu der Markenfamilie *GM* gezählt. Mit mehr als 125 000 hergestellten Fahrzeugen wurde Opel der größte Automobilproduzent Europas, der mehr als 25 000 Mitarbeiter beschäftigt. In dieser Zeit hörte Opel auf die Fahrräder weiterzuproduzieren. Durch die Nazis Verordnung wurde die Produktion von Pkws stillgelegt und Opel musste mit der Herstellung für

²² Fahrgestelle wurden in Frankreich und Rahmengestelle in Rüsselsheim montiert.

Wehrmacht anfangen. Neben den Lkws herrschte auch große Nachfrage nach Fahrgestellten, Tanks und Cockpits für Flugzeugindustrie. Die Bomben der Alliierten zerstörten eine Hälfte der Rüsselsheimer Fabrik, der Betrieb in Brandenburg (dort wurden nur Opel Lkws seit 1935 erzeugt) hat niedergebrannt.

III. / 7 Ford Motor Company in Europa, bzw. in Deutschland

Ford-Werke AG – Vorkriegsgeschichte

Auch Ford hat begonnen, als ein mächtiger Autokonzern, nach Europa zu expandieren. Die Expansion wurde zuerst nach England und Irland orientiert. Dann wurden neue Fabriken- und Montierungsbetriebe in Dänemark, Italien und Spanien eröffnet. Nach Deutschland kam die „Fordwelle“ schon 1912, wann ein paar Bestandteile in Hamburg zusammenmontiert wurden. Später im Jahre 1925 wurde ein neues Montierungswerk, von den Mitarbeitern aus *Ford Denmark* aus Kopenhagen, in Berlin in Betrieb gesetzt. Da wurden erstens nur Ford Lkws (Modell T) und später auch Pkws aus den importierten Bestandteilen zusammengesetzt.

Die Automobilproduktion wurde nach Köln verlegt, wo ein neuer Betrieb 1931 eröffnet wurde. Wegen der politischen Nachkriegssituation herrschten in Deutschland viele Probleme, die mit der Produktion verbunden waren. Z.B. Probleme mit den Rohstoffen - Kupfer oder Gummi waren kaum zu besorgen, sie mussten direkt für Dollars ausgetauscht werden. Aber später, mit der Produktion von *Modell A* (siehe Beilage Ford 2) und *B*, wurden hier endlich die ersten echt europäischen Ford-Wagen erzeugt – nach dem Wunsch Konrad Adenauers, der lieber die Autobestandteile habe selbst erzeugen wollen als sie nur importieren. In dieser Zeit begannen die „deutschen Fords“ sich von den englischen, bzw. amerikanischen, ganz stark zu unterscheiden. Nach zwei Jahren entstand in Köln eine neue Ford-Fabrik, wo das kleine *Modell Y* hergestellt wurde, aber das kleine Y hatte kein so großer Erfolg wie in Großbritannien und wurde vom durch einen günstigen Opel ersetzt. 1939 wurde der offizielle Name zur Ford-Werke AG geändert.

In der Kriegszeit musste die Produktion von Pkws zurücktreten und vor allem Lkws für die Wehrmacht wurden in großen Mengen angefertigt. Am Kriegsende wurde auch die

Fabrik in Köln schlecht beschädigt und die Produktion sank auf weniger als 3000 Fahrzeuge pro Jahr.

IV. Nachkriegsentwicklung bis 1990

IV. / 1 Situation nach dem zweiten Weltkrieg

Nach dem zweiten Weltkrieg lag fast ganz Deutschland in Ruinen. Ein Fünftel aller Wohnungen und Fabriken (alle Autowerke wurden von den Luftangriffen betroffen) wurde bei den Flächenbombardierungen zerstört. Zwei Fünftel der Verkehrsverbindungen waren unbenutzbar. Cca 20 Millionen Menschen waren von der Zerstörungen des Wohnraums betroffen, 400 Millionen Kubikmeter Schutt mussten weggeräumt werden, 50 % der Verkehrswege wurde stark beschädigt und städtischer Verkehr, Eisenbahnen, Post oder Telefone funktionierten gar nicht. Und nicht nur das, sondern auch eine riesige Welle von Flüchtlingen (etwa 9,6 Millionen Leute, die zurück nach Deutschland aus den besetzten Ländern vertrieben waren) musste die deutsche Wirtschaft bewältigen. Die Alliierten beanspruchten die Reparationszahlungen, die durch Demontagen beglichen werden sollten. Aber gerade die Demontagen verschlimmerten noch die ökonomische Situation im Land.

Wie es auf der Konferenz in Jalta entschlossen war, wurde Deutschland in vier Besatzungszonen, Berlin in vier Sektoren, geteilt. In den Zonen herrschten verschiedene Bedingungen und Regierungsverordnungen: z.B. in Westzonen wurden durch der Dekartellisierung²³ viele Großunternehmen in kleinere Firmen aufgelöst. Die Autohersteller wurden meistens von der Stilllegung der Produktion betroffen oder z.B. die *BMW AG* musste daneben noch amerikanische Armeewagen reparieren. In Ostzone war die Situation ganz anders: die meisten Betriebe vereinigten sich in größere Organisationen und wurden erstens von den Sowjets verwaltet, später enteignet (z.B. die ostdeutschen Autohersteller bildeten die *VVB (Z) IFA*²⁴). Allen sollte der

²³ **Dekartellisierung** = Aufhebung von den wirtschaftlichen Monopolorganisationen

²⁴ **VVB (Z) IFA** = Vereinigung Volkseigener Betriebe Industrieverband Fahrzeugbau

Marschallplan²⁵ bei der Wiederherstellung helfen, aber die Sowjets haben die amerikanische Hilfe für sich und für die von ihnen besetzten Länder abgelehnt.

IV. / 2 Zwei Länder, zwei politische Systeme

1949 wurde das Land in zwei selbständige Staaten verteilt. Erstens wurde am 23.5.1949 die Bundesrepublik Deutschland, die aus Westzonen entstand, proklamiert, und am 7.10.1949 wurde in sowjetischer Ostzone die Deutsche Demokratische Republik verkündigt. Beide Republiken setzten mit verschiedenen Zielen fort: die BRD wollte soziale Marktwirtschaft einführen, die DDR hingegen sozialistische Zentralplanwirtschaft nach dem sowjetischen Muster. Die Autohersteller in der BRD, die die meisten Betriebe dank des Marshallplans wiederherstellten, begannen neue Modellreihen zu entwickeln und sie knüpften an vorkriegszeitliche Automobilherstellung an. Andererseits wurden die wichtigsten Industriebetriebe in der DDR enteignet und sozialisiert (z.B. der Horchs²⁶ Fabrikbetrieb in Zwickau, der danach VEB Horch Automobilwerk genannt wurde).

IV. / 3 Wirtschaftswunder in Westdeutschland

Der Begriff „Wirtschaftswunder“ bezeichnet die goldene Zeit der deutschen, wirtschaftlichen Wiederherstellung in der BRD zwischen 1955-63. Dank der günstigen Handelsbedingungen, politischen Bildung, sinkenden Arbeitslosigkeit und geeigneten Sozialpolitik erschienen viele Artikel, die zu dem Konsumleben führten. Man hatte mehr Geld und konnte sich neue Luxusgüter leisten. Jeder strebte nach einem neuen Auto und Meeresurlaub. Zu dieser Zeit sank auch die Arbeitslosigkeit unter 1 Prozent, dahingegen erhöhten sich die Löhne und Gehälter. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit verkürzte sich von 49,2 auf 46,2 Stunden und Urlaubsdauer wurde auf 15 Werktage verlängert.

²⁵ **Marschallplan** war ein amerikanisches Hilfsprogramm (des Außenminister George C. Marschall) für den wirtschaftlichen Wiederaufbau der vom Krieg betroffenen Länder; rund 12,4 Milliarden Dollar zwischen 1948-52, davon fließen 1,5 Milliarden Dollar nach Westdeutschland.

²⁶ **August Horch** = Gründer der *Audi AG*

Auch die meisten deutschen Autohersteller erlebten die goldene Epoche:

Volkswagen AG verkaufte ihren millionsten *VW Käfer* (siehe Beilage VW 3, 4, 5) am Ende 1955. Zwei Jahre später sind das schon zwei Millionen Stück bis zu den zehn Millionen hergestellten *Käfern* im Jahre 1965. Also, in zehn Jahren erhöhte sich die Produktion von *VW Käfer* um 900 % (die Käferproduktion begann 1947) und mehr als eine Hälfte der Wagen wurde nach Ausland exportiert.

Daimler-Benz AG war erfolgreich auf dem Feld der Rennwagen (mit dem konkurrenzlosen Modell *300 SL*) und auch auf dem Weltmarkt. Der Modell *Ponton* (siehe Beilage Daimler-Benz 1) wurde zu dieser Zeit in 440 000 Stück erzeugt. In dieser Zeit expandierte Daimler-Benz nach Spanien, wo das Werk Vitoria (da wurde *Mercedes Vito* bis 2003 hergestellt) übernommen wurde. Der starke Konzern konnte sich auch den Ankauf von *Auto Union AG* leisten, aber wegen Schwierigkeiten wurde *Audi* später an *VW AG* verkauft.

BMW AG widerstand dem Druck und wurde nicht an *Daimler-Benz AG* verkauft. Später zahlte die Gesellschaft sogar Dividenden aus (zum ersten Mal seit dem Kriegsende). Günstige Zeit für die Firma repräsentierte das Modell *Isetta* (siehe Beilage BMW 3) 160 000 Mal verkauft.

Opel rekonstruierte den Rüsselsheimer Betrieb und verkaufte mehr als 800 000 Stück von Modell *Olympia Rekord P1* (siehe Beilage Opel 2). Ein neuer Fabrikbetrieb wurde für die Produktion von *Kadett* in Bochum errichtet.

Andererseits erlebte die ostdeutsche Automobilwirtschaft keinen Boom, nur *Trabant* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 1) und *Wartburg* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 2, 3) wurden in die Satellitenstaaten exportiert. Trotzdem herrschte in dem Sowjetblock ein großer Mangel an Pkws und man wartete auf der Rangliste auf ein neues Automobil viele Jahre.

IV. / 4 Ölkrise und Welthandel (zwischen 1963 – 90)

Nach fast zwanzig Jahren wirtschaftlichen Wachstums musste die BRD erstmal der ökonomischen Krise standhalten. Der totale Mangel an Arbeitskraft machte sich bemerkbar und die Regierung musste mehr als zwei Millionen „Gastarbeiter“ einladen. Das empfanden auch die großen Autohersteller, weil die Nachfrage nach Arbeitern mit der immer sich erweiternden Produktion wächst. Aber diese Einladung verursachte

zukünftige Probleme mit den Ausländern, weil die Arbeiter kamen und deren Familien ihnen folgten. Die DDR dagegen führte zahlreiche Wirtschaftsreformen durch, um den Lebensstandard der Bevölkerung zu erhöhen, und so die Leute in der DDR einzuhalten²⁷ (Flucht musste verhindert werden).

Die arabischen Staaten, die über Erdöl und Erdgas bis heute verfügen, legten den mit Israel²⁸ sympathisierenden Ländern die Erdöllieferungen im Jahre 1973 still. Das führte zu der Ölkrise, die kurz nach dem Embargo ausbrach, was die betroffenen Länder benötigte die Sparmaßnahmen aufzunehmen. Die ganze deutsche Automobilindustrie erlitt einen beträchtlichen Schock. Der Absatz von Autos sank im Vergleich zum Vorjahr um 23,5 Prozent. Z.B. *Opel* reagierte fast sofort mit einer neuen Modellreihe, weil man seit der Ölkrise neue Anforderungen an Autoeigenschaften legte – größere Leistung und bessere Ausstattung, aber vor allem niedriger Verbrauch spielte eine immer wichtigere Rolle bei den Kunden. Andererseits musste *Audi AG* die Automobilherstellung reduzieren und auch viele Arbeiter (cca 5000) entlassen. Ganz interessant war, dass der Fahrräderabsatz in den Jahren der Ölkrise um 25 Prozent anstieg. In den 80er Jahren wurde die Ölkrise völlig abgewandt und die Wirtschaft in der BDR stand vor einem nächsten Wachstum. Dieses wirtschaftliche Wachstum wurde stark mit dem steigenden Außenhandel verbunden, wann vor allem die Automobilwerke (vor allem *Daimler-Benz AG* und *Volkswagen AG*, denen der Anteil am Gesamtexport um mehr als 50 Prozent anstieg, auf ausländische Märkte expandierten. Daneben wurden auch die Produkte der Chemieindustrie und der Elektrotechnik sehr gut verkauft und die BDR wurde der dritte Handelspartner der Welt²⁹. Dagegen erweiterte die DDR ihren Außenexport nur mit der Sowjetunion (38 % aus dem gesamten Außenhandel) und den Ländern des Ostblocks. Andererseits wurde der Import (vor allem die Rohstoffe wie z.B. Erdöl, Eisenerz, Holz, Baumwolle, usw.) fast nur von der Sowjetunion bedeckt.

²⁷ 1961 wurde der Berliner Mauer gebaut.

²⁸ Embargo gegen die Niederlande und die USA während des israelisch-arabischen Jom-Kippur-Kriegs.

²⁹ Nach den USA und Japan.

Die einzelnen Autohersteller in dieser Zeit:

Volkswagen AG hat die *Auto Union AG* im Jahre 1965 in den Konzern eingegliedert, und so gewann er einen wichtigen erfahrenen Partner, der vor allem bei der Motorenforschung helfen konnte. Die Firma exportierte in Südamerika und in Anchieta, Brasilien, später in Puebla, Mexiko, wurden neue Käfer-Betriebe errichtet. In Deutschland wurde die Herstellung von *VW Käfer* niedergelegt und in den 70er Jahren wurde der Käfernachfolger der Welt entdeckt – es handelte sich um ein Modell, das bis heute mit Erfolg erzeugt wird – *VW Golf* (siehe Beilage VW 6), dessen schon sechste Generation in der ersten Hälfte 2008 auf den Markt kommt. Der Betrieb in Puebla produzierte die *VW Käfer* bis 2003 und gerade dort fuhr der 20 millionste *Käfer* aus der Fertigungsstraße herunter. Damit brach der *Käfer* den vieljährigen Rekord des legendären *Modells T* von *Ford* (siehe Beilage Ford 1). In den 80er Jahren erwarb der Konzern 75 % Beteiligung an *SEAT*³⁰ und mit der Absicht Asien zu erobern, griff den chinesischen Markt an. Im neuen chinesischen Betrieb wurde mit der Erzeugung von *VW Santana* begonnen.

Nach den Ankündigungen der **Daimler-Benz AG** berührte die Ölkrise den Konzern fast nicht. Die Produktion lief im gewöhnlichen Rahmen weiter und auch der Personalstand blieb ohne markante Änderungen. Die Gesellschaft interessierte sich auch für andere Marktbereiche und kaufte die Flugzeughersteller *Dornier GmbH*, *MTU*³¹, *Fokker* und den Elektrotechnikerzeuger *AEG*³². Der Jahresumsatz wuchs im Zusammenhang mit erhöhender Personalzahl (90 000 im Jahre 1962, 368 000 im Jahre 1989) rapid an – 4,4 Milliarden DM im Jahre 1962 waren ein Tropfen im Meer, 13,3 Milliarden DM im Jahre 1972 sahen besser aus, aber das alles war gar nichts im Vergleich mit 76,4 Milliarden DM im Jahre 1989 (siehe Beilage Opel 4, 5)!

BMW AG wandte die Krise auch ganz gut ab, und zwar ohne Verschlimmerung, und 1967 hatte zwei neue Fabrikbetriebe Dingolfing und Landshut eröffnet, nachdem die Gesellschaft *Hans Glas GmbH*, die diese Betriebe im Besitz hatte, erworben wurde. BMW suchte nach neuen Marktmöglichkeiten und hatte vor in Südafrika eine neue Fertigungsstraße zu errichten. Die Gesellschaft bildete auch eine Korporation mit

³⁰ **SEAT** = Spanisches Autowerk.

³¹ **MTU** = Motoren und Turbinen-Union

³² **AEG** = Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft

österreichischer *Steyr-Daimler-Puch AG* und zusammen bauten sie einen neuen Herstellungsplatz für Dieselmotoren.

Seit den 60er Jahren konzentrierte sich **Porsche AG** vor allem auf Rennsport und Herstellung von Rennsportwagen (Das ist doch ein wesentliches Merkmal des Wohlstands, weil der Rennsport und damit verbundenen Entwicklung der Motoren, bzw. Wagen, extrem teuer ist.). Z.B. Porsche gewann 1962 die Formel 1 und seit den 80er Jahren wurde der Lieferant der Motoren für erfolgreichen *McLaren*. 1964 begann die Produktion des legendären Modells *Porsche 911* (siehe Beilage Porsche 3), die bis 1989 andauerte.

Opel baute seinen eigenen Fabrikbetrieb für Fahrzeuge- und Motorenherstellung in Kaiserslautern und expandierte in Ausland: nach Asien, Österreich und nach Spanien, wo in Saragossa eine neue Heimatfabrik für Modelle *Corsa* und *Combo* eröffnet wurde. Ganz interessant ist die Entwicklung des gesamten Umsatzes in Verhältnis zur Personalzahl –1962 betrug der Jahresumsatz 2,2 Milliarden DM und Opel beschäftigte 35 000 Arbeiter, im Jahr 1972 war das 13,3 Milliarden und 60 000 Beschäftigten und im Jahr 1989 war der Umsatz 23,7 Milliarden DM gegen 57 000 beschäftigte Leute. Wenn man diese Zahlen z.B. mit der *Daimler-Benz AG* vergleicht (siehe Beilage Opel 4, 5), erwirbt man interessante Ergebnisse: zwischen 1962 und 1989 stieg der Jahresumsatz bei der *Daimler-Benz AG* mehr als siebenmal an, aber die Anzahl an Beschäftigten wurde viermal höher. Bei Opel war die Situation ganz anders – der Jahresumsatz erhöhte sich auch rapid (zehnmal), aber die Personalmenge hat sich nicht einmal verdoppelt!

Ford-Werke AG wurde im Vergleich mit anderen echt deutschen Autoherstellern von der Ölkrise mehr betroffen, weil *GM* ihre Aktivitäten ein bisschen einschränken musste. In dieser Zeit war nur der Bau neuer Fabrik in Saarlouis (Ford Focus-Heimatfabrik) erwähnenswert. In der Zusammenarbeit mit den Briten begann die Herstellung von dem Nutzfahrzeug *Ford Transit* (siehe Beilage Ford 4), das sofort zu dem meistverkauften Nutzfahrzeug der Welt wurde und bleibt an dieser Position bis heute.

V. Westdeutsche Autohersteller nach 1945

V. / 1 Volkswagen AG – Volkswagen Group

Beetle, Bug, Vocho, Coccinelle, Maggiolino, Fusca, Bogár, Kever...³³

Das Gebiet der KdF-Stadt wurde von den Briten kontrolliert und sie haben die Stadt, bzw. die Gesellschaft, wieder in Wolfsburg und Volkswagen umbenannt. Zuerst wurden hier nur ein paar Autos, vor allem für das Militär, konstruiert. Dank der Hilfe der britischen Regierung wurde die Autoproduktion kurz nach dem Krieg wieder erneuert (aber der Wolfsburger Betrieb war immer nicht völlig repariert) und die Briten verließen die Stadt im Jahre 1949 und ließen die deutsche Regierung die Gesellschaft alleine verwalten. Die Briten (und auch die Amerikaner und Franzosen) wollten einfach nichts mehr mit VW zu tun haben und z.B. Henry Ford II, der zuerst dachte darüber nach die Gesellschaft überzunehmen, entschied sich aber, nachdem er die Landkarte angeschaut und festgestellt hatte, dass sich Wolfsburg in der Nähe der ostdeutschen Grenzen befindet, die VW AG lieber liegen lassen. Trotzdem wurde Volkswagen ein Symbol für den erfolgreichen Wiederaufbau der BRD.

1947 startete Autoproduktion wieder und hergestellte Autos, die *VW Käfer* (siehe Beilage VW 3, 4, 5) genannt wurden, wurden nach Holland, Schweden, Dänemark, Belgien oder in die Schweiz exportiert.

Nach zwei Jahren wurden auch die ersten VW-Automobile in den USA ausgeführt, aber in Amerika wurden sie ganz schlecht verkauft. Die Ausfuhr in die USA dauerte nur vier Jahre, bis die Exportgesellschaft damit Schluss machte und lieber mit der Porsche AG zusammenarbeitete. Im selben Jahr wurde Gedanke des Neuen Lieferwagens realisiert und *VW Transporter* kam zur Welt.

In England wurde erster VW Verkaufsplatz im Jahre 1952 eröffnet und nächstes Jahr expandierte VW nach Brasilien, wo ein neuer Betrieb für die Käfer-Produktion in São Paulo errichtet wurde. Der Gedanke, sich auf dem amerikanischen Markt durchzusetzen, wurde mit *VW Käfer Super* verwirklichen, der als „Luxuskäfer“ für die

³³ Die Benennung des Käfers in England, in den USA, in Mexiko, Frankreich, Italien, Brasilien, Ungarn, Holland.

Amerikaner mehr geeignet war. Volkswagen hatte auch sehr erfolgreiche Werbekampagne in den USA, die bei dem Käferabsatz in Nordamerika sehr half.

Vom Jahre 1957, wann der zwei millionste *Käfer* erzeugt wurde, bis 1972 wurde die Käfer-Produktion bis auf ein Million Käfer-Wagen pro Jahr erweitert und VW Käfer wurde der meistverkaufte Wagen der Geschichte. Die Gesellschafts-Vorsitzenden wussten trotzdem, dass die Käferproduktion einmal beendet muss und darum wurde die *Auto Union AG* im Jahre 1964 übernommen, weil der Ingolstädter Autohersteller wusste die Wagen mit dem Frontantrieb und die wassergekühlten Motoren zu erzeugen. Im Jahre 1974 wurde die Produktion von *Käfer* in der BRD (nur in Wolfsburg) beendet und der offizielle Käfer-Nachfolger wurde vorgestellt. Es handelte sich um *VW Golf* (siehe Beilage VW 6), der bis heute und weiterhin zum Verkauf ist. *Käfers* wurden weiter nur in Mexiko und Brasilien hergestellt und im Jahre 1981 erreichte die Käferproduktion eine Zauber Nummer – 20 Millionen. In der BRD wurde auch *VW Passat* (siehe Beilage VW 7) vorgestellt und in Wolfsburg, zusammen mit Audi 80, montiert. Käferproduktion setzte noch in kleinen Betrieben in Essen und Emden fort, aber 1978 wurde völlig nach Brasilien und Mexiko verlegt.

Zwischen 1973 und 1983 wurde die erste Generation von *VW Golf* hergestellt, die in den USA und in Kanada als *VW „Kaninchen“* verkauft wurde. Für die Herstellung von „*Kaninchen*“ wurde in Nordamerika, in Pennsylvania ein neuer Betrieb errichtet, wo auch der erfolgreiche VW Jetta³⁴ (siehe Beilage VW 8) hergestellt wurde. Heutzutage ist *VW Jetta* der meistverkaufte Wagen der VW AG auf dem amerikanischen Markt. 1988 musste die Fabrik in Pennsylvania geschlossen werden, weil der VW-Absatz sank (bis auf weniger als 200 000 Wagen pro Jahr). Der Vorsitzende entschied sich den Betrieb auf einen anderen Platz zu verlegen.

1990, bzw. 1991 übernahm die VW AG zwei europäische Autohersteller *SEAT* (Spanien) und *Škoda* (Tschechien) und auch die dritte Golf-Generation wurde vorgestellt. Dann wurden viele neue Modelle der VW-Marken (*VW Golf IV*, *VW Passat V*, *SEAT Toledo*, *Audi TT*, *Audi A3*, *Škoda Octavia*, usw.) eingeführt und Volkswagen

³⁴ Jetta ist Golf II Innenlenker („Sedan“)

wurde einer der größten Autohersteller der Welt³⁵ (siehe Beilage). An den legendären *Käfer* wollte VW AG im Jahr 1998 mit dem Modell *VW New Beetle* anknüpfen, aber *New Beetle* bewies nicht die Erwartungen zu erfüllen.

Zu dieser Zeit werden VW Wagen für den deutschen Markt außerhalb Deutschlands (acht Betriebe) in Spanien, Portugal, Poland, Argentinien, Brasilien, Mexiko, Südafrika, China und auch die Slowakei³⁶ erzeugt (siehe Beilage VW 10). Volkswagen AG ist auch der erfolgreichste Auto-Verkäufer Deutschlands mit *VW Golf*.

V. / 2 Daimler-Benz AG – DaimlerChrysler AG

Traditioneller Autohersteller nach dem Krieg

Dank des Marshallplans wurden die Stuttgarter Daimler-Benz Betriebe ganz schnell wieder gebaut und die Produktion wurde am Anfang der 1950er Jahre erneuert, so die Gesellschaft wurde kurz nach dem Kriegsende wieder der größte und erfolgreichste Autohersteller der BRD. Die Mercedes-Benz Automobil AG ging in Schweizer Familienbesitz über. Diese Zeit wurde mit dem Luxusmodell *Mercedes-Benz 300* repräsentiert, das ein repräsentativer Wagen der Reichen in den 1950er Jahren war und bis heute zu den meistgefragten Veteranen aller Sammler gehört.

Im Jahre 1958 wurde die Übernahme der *Auto Union AG* verwirklicht und Daimler-Benz erwarb 88 Prozent der Gesellschaftsaktien. Es handelte sich um eine Vereinigung der zweit- und fünftgrößten Autohersteller der BRD, so formten sie den größten Autokonzern auf dem Gebiet Deutschlands. Zu dieser Zeit hatte Daimler-Benz mehr als 10 000 Angestellten mit dem Jahresumsatz 400 Millionen DM. Aber nach sechs Jahren schien sich die Transaktion ertraglos zu sein und *Auto Union AG* wurde lieber an *VW AG* für cca 297 Millionen DM verkauft. Die Gesellschaft behielt sich die Fabriken in Düsseldorf und Vitoria (Spanien), die früher von der *Auto Union AG* besitzt wurden. Das Modell *Mercedes-Benz 300 SRL 6.3* (siehe Beilage Daimler-Benz 2) war der

³⁵ Der fünfgrößte - bezogen auf den Umsatz

³⁶ In der Zusammenarbeit mit Porsche AG werden in Bratislava (Pressburg) *Porsche Cayenne* und *VW Touareg* hergestellt.

schnellste Luxuswagen dieses Zeitraumes und auch die Ingangsetzung des Modells *Mercedes-Benz 600* hervorruft Begeisterung der Liebhaber von Geschwindigkeit.

Später kaufte Daimler-Benz auch die Gesellschaft *Hanomag-Henschel* mit den Betrieben in Bremen (heute die Herstellungsplatz von Mercedes *C-Klasse*, *CLS*) und Hamburg (heutzutage nur Bestandteile). Daimler-Benz war auch das erste Autowerk, das ABS zu der Wagen-Ausstattung einschloss. In den 1970ern begann auch die Ära der „Cs“. Die Produktion von ganz erfolgreicher *C-Klasse*³⁷ (siehe Beilage Daimler-Benz 3), dem direkten Konkurrent von *BMW 3er* (siehe Beilage BMW 4), wurde gestartet und dauert bis heute an. Daimler-Benz war auch der erste die Wagen mit den Airbags auszustatten.

Nach der Vereinigung erwarb die Gesellschaft die Herstellungsräume von *VEB-IFA Kombinat Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde* und 1992 wurde die neueste und modernste Fabrik für die Mercedes-Herstellung in Rastatt eröffnet, wo die kleinen *A-* und *B-Klassen* erzeugt werden. Zwei Jahre danach wurde der Hersteller von Kleinautos *SMART* in Mercedes-Benz Group eingegliedert. Im Jahre 1995 begann auch die Kooperation mit Team *McLaren*³⁸ auf dem Feld der Formel 1 und Daimler-Benz wurde der Motor-Lieferant des *McLarens* für Formel 1 (siehe Beilage Daimler-Benz 4). 1998 fusionierte Daimler-Benz mit *Chrysler Corporation* und wurde DaimlerChrysler. In den 1990ern wurde auch die massive Expansion in den Ländern mit der billigen Arbeitskraft verwirklicht.

Heutzutage ist DaimlerChrysler der viertgrößte Automobilhersteller der Welt³⁹ (siehe Beilage Autohersteller 2) aber der zweite Auto-Verkäufer auf dem deutschen Markt nach Volkswagen (siehe Beilage Autohersteller 3). Mercedes Pkws werden in vielen Fabrikbetrieben durch die ganze Welt⁴⁰ erzeugt oder zusammengebaut (siehe Beilage

³⁷ Mercedes-Benz C-Klasse ist das dritte meistverkaufte Modell von DaimlerChrysler in Deutschland.

³⁸ Der englische Autohersteller von Sportwagen.

³⁹ Bezogen auf Umsatz nach GM, Toyota und Ford.

⁴⁰ Mehr als ein Hundert Betriebe/Vertriebsplätze in Thailand, Malaysia, Argentinien, Türkei, Indien, Ägypten, Nigeria, Österreich, Frankreich, Spanien, Brasilien, Südafrika, in den USA und in England (McLaren)

Daimler-Benz 8). Mercedes Car Group⁴¹ beschäftigt etwa 99 343 Mitarbeiter und Jahresumsatz beträgt 54 579 Millionen EURO.

V. / 3 Bayerische Motoren Werke AG (BMW)

Nachkriegsschwierigkeiten wurden abgewehrt

Nach dem Krieg lag die Münchener Fabrik völlig in Ruinen, aber der Allacher Betrieb war fast unberührt. Die anderen BMW Betriebe, die sich auf dem Gebiet Ostdeutschlands befanden, wurden von Sowjets besetzt⁴². Der Gesellschaft wurde gestattet die amerikanischen Armeewagen in Allach zu reparieren und später wurden beide Betriebe demontiert und als Reparationszahlung geschickt. Der BMW AG wurde die Herstellung für drei Jahre verboten, aber das erste Nachkriegsmotorrad verließ den Betrieb schon am Ende 1947. Es dauerte vier Jahre in München, bzw. zehn Jahre in Allach, bis BMW AG die Kontrolle wieder völlig erwarb und konnte an die Vorkriegserzeugung von Automobilen anknüpfen. Die Automobilproduktion wurde im Jahre 1952 wiederhergestellt, aber die Modelle, wie z.B. *BMW 507* (siehe Beilage BMW 2), waren auf keinen Fall erfolgreich und wurden wegen des hohen Preises gar nicht verkauft. Aber am Ende der 1950er Jahre verzeichnete BMW einen großen Erfolg mit dem Modell *Isetta* (siehe Beilage BMW 3). 1959 wollten die Gesellschaftsvorsitzenden die BMW AG an *Daimler-Benz* verkaufen, aber der Majoritätsinhaber, Herbert Quandt, lehnte ab und anstatt dessen erhöhte er sein Anteil bis auf 50 Prozent. In den 1960ern startete die Produktion von BMW *1500*, *1600*, *1800* und *2002*, welcher BMW 2er genannt wurde und wird heute als der Vorläufer des *BMW 3er* (2006 der meistverkaufte Wagen von BMW – siehe Beilage BMW 4, Autohersteller 4) betrachtet. Die Kapazität des Münchener Betriebs reichte leider nicht mehr aus und darum hatte die Gesellschaft vor eine neue Fabrik erbauen zu lassen. Anstatt dessen wurde die Gesellschaft *Hans Glas GmbH* mit den Fabriken in Dingolfing und Landshut

⁴¹ Mercedes Car Group ist eine Wagen-Division. Daneben existieren noch Chrysler Car Group und DaimlerChrysler Truck Group.

⁴² Z.B. im Eisenacher Betrieb wurde mit der Produktion von BMWs (mit der offiziellen Marke) für den sowjetischen Bedarf fortgesetzt. 1951 verbot BMW AG den Sowjets die BMW Marke mehr zu benutzen und im Jahre 1955 wurde in Eisenach die Herstellung von *Wartburg* gestartet.

übernommen. Der Betrieb in Dingolfing ist heutzutage der größte Fabrikbetrieb der BMW AG. 1969 wurde die ganze Motorräderproduktion nach Berlin Spadau verlegt.

1971 wurde der offizielle Sitz in München – BMW-Hochhaus „4 Zylinder“ – gefertigt. Das erste BMW Autowerk außerhalb Deutschlands entstand in den 1970ern in Rosslyn, Südafrika. Zuerst wurden dort die Autos aus den Bestandteilen montiert, aber später in den 1990er Jahren, nach den riesigen Investitionen, wurden in Rosslyn mehr als 50 000 Autos pro Jahr (nur *BMW 3er*) für die USA, Japan, Australien und auch für Afrika hergestellt.

Am Anfang der 1990er Jahre begann die Korporation zwischen BMW AG und *Rolls-Royce Motors*. BMW wurde erlaubt die Motoren für Luxuslimousinen Bentley Arnage und *Rolls-Royce Silver Seraph* zu liefern. In englischem Betrieb in Goodwood werden bis heute R-R Wagen mit den BMW Motoren hergestellt und seit 1998 hat BMW das Recht auf die Marke *Rolls-Royce* für Automobile. 1994 ließ die Gesellschaft einen neuen Heimatbetrieb für BMW X5 und Z4 Roadster⁴³ (siehe Beilage BMW 5) in Spartanburg (South Carolina, USA) errichten. Dort sind etwa 4 700 Leute beschäftigt und die Produktion überragt 500 Wagen pro Tag. Im selben Jahr hat die Gesellschaft die *Rover Group*⁴⁴ übernommen, aber diese Übernahme, das etwa zwei Milliarden DM kostete, entwickelte sich zu einem Debakel und 2000 musste *Rover* an *Phoenix Venture Holdings* für £10 und *Land Rover* an *Ford Motor Company* verkauft werden. BMW behielt nur die Marken *Mini* (siehe Beilage BMW 6) und *Triumph*. Mini wird bis heute sehr erfolgreich verkauft aber die Herstellung von Triumph-Wagen begann eigentlich überhaupt nicht.

2004 entstand ein Jointventure mit dem chinesischen Hersteller *Brilliance* und der BMW AG wurde ermöglicht in den chinesischen Betrieben in Shenyang die BMW 3er und 5er für den Lokalmarkt zu erzeugen. Neue Fabrikbetriebe wurden auch in Ägypten⁴⁵, Österreich⁴⁶ und Indien⁴⁷ errichtet (siehe Beilage BMW 8). Die neusten

⁴³ Die meistverkauften Modelle in den USA.

⁴⁴ *Rover Group* damals – *Rover*, *Mini*, *Land Rover* und *Triumph*

⁴⁵ Seit 2005 ein Fabrikbetrieb für BMWs 3er, 5er, 7er und X3 für den Lokalmarkt

⁴⁶ Seit 2004 die Fabrik in Graz, wo X3s hergestellt werden.

Pläne der Gesellschaft sind klar: nach Osten, nach Osten, um billigere Arbeitskraft zu finden.

V. / 4 Porsche GmbH – Porsche AG

Familienfirma bis zur AG nach dem Krieg

Nach dem Kriegsende wurden Professor Porsche, sein Sohn Ferry Porsche und Anton Piech⁴⁸ nach Frankreich eingeladen, aber dort wurden sie in Haft genommen und über Kollaboration mit den Faschisten gerichtet. Ferry wurde bald freigelassen, aber Professor und Anton Piech blieben in der Haft für mehr als 20 Monaten. Ferry konnte zurück nach Deutschland kehren und dort kriegte er eine Bestellung auf einen neuen Rennwagen von einem reichen italienischen Industriellen Pietro Dusio. Er konstruierte *Typ 360 Casitalia* und für erworbenes Geld kaufte er Freiheit für Professor und Anton. In dieser schlechten Zeit musste Ferry verschiedene Sachen unternehmen, um die Firma zu behalten. Er reparierte Autos, verkaufte Winden, Wasserpumpen, und er entwarf seinen eigenen Rennwagen. Die Firma Porsche wurde auch von der *Volkswagen AG* angeworben, um Berater bei der nächsten Entwicklung der VW Wagen zu werden. Porsche wurde auch der offizielle Verkäufer der *VW Wagen* in Österreich. Professor Porsche starb im Jahr 1951 und neue Ära konnte beginnen.

Die Firma setzte mit der Produktion von *Porsche 356* (siehe Beilage Porsche 2) fort, für den aber die meisten Bestandteile aus dem *VW Käfer* benutzt wurden. Dann wurde ein neues Modell *Porsche 911* (siehe Beilage Porsche 3) entwickelt, das bis heute der bekannteste Porsche-Seriensportwagen ist. Dabei entstanden viele interne Schwierigkeiten, weil Erwin Komenda, der als Hauptdesigner des Wagens arbeitete, ohne Übereinstimmungen viele Veränderungen machte. Alles musste laut der Zeichnungen des Ferrys Sohnes Ferdinand A. Porsche umgearbeitet werden. 1972 änderte sich Porsche GmbH zur Porsche AG und die Familienglieder wurden die

⁴⁷ Seit 2007 der Produktionsplatz für *BMW 3er* und *5er* in Chennai.

⁴⁸ Anton Piech war Jurist, Porsches Schwiegersohn und auch der Vater von Ferdinand Piech, der später Volkswagen-Vorsitzender wurde.

ausschließlichen Firmenleiter. F.A. Porsche gründete auch seine eigene Gesellschaft *Porsche Design*, die bis heute Luxusware, wie z.B. Brillen, Uhren, Möbel, herstellt. Seit dieser Zeit wurde Porsche AG der berühmte Hersteller von Renn- und Sportwagen und die Modelle, wie z.B. *Porsche 912, 914, 916, 930, 804, 904, 908* wurden erzeugt.

In den 90er Jahren unterschrieb Porsche AG eine Zusammenarbeit mit *Toyota*, um die japanischen Herstellungsmethoden zu erlernen. Bis heute hilft *Toyota* bei dem Hybridwagen *Porsche Hybrid Cayenne SUV*. Der neue Gesellschafts-Vorsitzende Dr. Wendelin Wiedeking widerstand dem Druck und hat die Gesellschaft nicht an einen größeren Konzern verkauft und dahingegen führte die Porsche AG zu einer selbständigen profitierenden Gesellschaft. 2002 wurde der erste Porsche SUV – *Cayenne* (siehe Beilage Porsche 4) – vorgestellt und im selben Jahr wurde der nagelneue Fabrikbetrieb in Leipzig eröffnet. 2005 erwarb Porsche AG 18,5 Prozent der Aktien der *Volkswagen AG*. Heutzutage mit schon 25 % hat Porsche die blockierende Mehrheit der *VW AG* und kann Veto für die VWs Entscheidungen einlegen.

Verhältnis zu Volkswagen AG

Die Zusammenarbeit (nach dem Krieg) begann im Jahre 1969, wenn die Modelle *VW-Porsche 914* und *914-6* hergestellt wurden. *914* hatte den Volkswagen-Motor und *914-6* den Porsche-Motor. In den 1970er Jahren wurde *Porsche 924* erzeugt, der Audi-Bestandteile ausnutzte und in Audi-Betrieb in Neckarsulm montiert wurde. Seit dem Jahr 2002 werden *Porsche Cayenne* und auch *VW Touareg* in Bratislava (Pressburg) in Škoda-Betrieb zusammen hergestellt.

V. / 5 Auto Union GmbH – Auto Union AG – Audi AG

Aus dem Mud bis zur Höhen – nach dem Kriegsende nach Ingolstadt

Der Herstellungsbetrieb und auch die Leitstelle der Auto Union AG befanden sich in Zwickau und alles fiel nach dem Kriegsende in die sowjetischen Hände zu. Die Audi Räume wurden abmontiert und 1948 wurde die Gesellschaft aus dem Handelsregister der Stadt Chemnitz gestrichen. Die Gesellschaftsdirektion suchte nach einem neuen geeigneten Platz, wo die Firma wieder hätte gestartet werden können. Es wurde für

Ingolstadt⁴⁹ entschieden und dort setzte die Produktion von DKW-Motorrädern und Autos mit Zweitaktmotoren fort. Das erste Nachkriegsfahrzeug der Auto Union GmbH (die Gesellschaft wurde 1948 umbenannt) war im Jahre 1949 hergestellter *DKW F 89 L* Lieferwagen (siehe Beilage Audi 2). Die Gesellschaft, die jetzt für kurze Zeit ein bisschen stabilisiert war, wurde 1954 von dem bayerischen Metallarbeiterstreik⁵⁰ stark betroffen und verlor mehr als 920 000 DM. Das wurde als die Ursache der nachfolgenden Übernahme von der *Daimler-Benz AG* betrachtet, wann 1958 *Daimler-Benz AG* 88-prozentige Beteiligung der Auto Union GmbH erwarb. In dieser Zeit wurden in Ingolstadt nur Motorräder und DKW-Lieferwagen hergestellt und die andere Autoerzeugung der Gesellschaft wurde in Düsseldorf (die Fabrik wurde seit dem Ende der 40er Jahre in Gang) konzentriert. Die Gesellschafts-Vorsitzenden suchten nach einem neuen Platz, wo ein neuer Herstellungsbetrieb stehen konnte. Dank der Hilfe der bayerischen Staatsbank entschlossen sie sich für Ingolstadt (noch Düsseldorf war im Spiel). Im Jahre 1961 wurde die ganze Produktion (Leitstelle ein Jahr danach) der Auto Union GmbH nach Ingolstadt verlegt. Drei Jahre später entschied sich *Daimler-Benz AG* zu der Transaktion und verkaufte den Auto Union- Anteil für 297 Million DM an *Volkswagen AG*.

Mit der *VW AG* ist neue Ära gekommen. Der Automarkt hatte kein Interesse für Autos mit dem Zweitaktmotor mehr und mehr als 30 000 DKW-Fahrzeuge mussten verschrottet werden. Die Gesellschaft musste die Herstellungspolitik verändern und begann mit der Produktion von Automobilen mit dem Viertakter. Das erste war *F103* (siehe Beilage Audi 3) und wurde unter Audi-Marke⁵¹ verkauft. Später im Jahre 1969 fusionierte Auto Union mit *NSU*⁵² (der Sitz in Neckarsulm, wo heutzutage Audi Limousinen erzeugt werden) und bildeten die *Audi NSU Auto Union AG* und Herstellung und auch Verkauf von Autos stieg bis zur Ölkrise im Jahre 1973 an. Wegen der Krise mussten etwa 6 000 Arbeiter den Betrieb verlassen. Im Vergleich mit letztem

⁴⁹ Ingolstadt war eine militärische Stadt, wo sich viele, jetzt leere, militärische Gebäude befanden. Es war ganz einfacher die Gebäude zu erwerben oder sich die Gebäude zuzueignen, als einen neuen Betrieb aufzubauen.

⁵⁰ Einer der ersten Nachkriegsstreike in der BDR, die Arbeiter beanspruchten sich bessere Arbeits- und Lebensbedingungen und kürzere Arbeitsstunden.

⁵¹ Seit dieser Zeit wurde die Benennung Audi öfter, als der offizielle Name der Hersteller – Auto Union AG, benutzt.

⁵² Der weltgrößte Fahrräder Hersteller in den 1950er Jahren.

Jahr stürzte die Autoproduktion um 70 000 Fahrzeuge nach unten und der Verlust wurde bis auf 5 Millionen DM beziffert. Die Autoerzeugung wurde 1976 in voller Stark erneuert, aber zwei Jahre später ist die NSU-Marke wegen verschlimmernden Absatzes verschwunden. Seitdem wurden alle Autos nur Audi genannt. Im Jahre 1980 stand Audi hinter weltweiter Sensation mit dem Modell *Quattro* (siehe Beilage Audi 4), das den Vierradantrieb als erstes serienproduzierte Automobil der Welt hatte. 1985 wurde *Audi NSU Auto Union AG* offiziell in Audi AG umbenannt. In den 1990ern wurde die Gesellschaft von der Interesselosigkeit auf dem amerikanischen Markt betroffen, die durch Audi 80-Defekte verursacht war. Das Management der Firma wollte den amerikanischen Markt verlassen, aber früher wurde das Modell *Audi A4* (siehe Beilage Audi 5) in Amerika so erfolgreich, dass die Verlassensgedanken abgelehnt wurden. 1998 stellte die Firma den heutigen guten Bekannten *Audi TT* (siehe Beilage Audi 6) und expandierte nach Ungarn, Brasil, China und Südafrika. Am Ende zwanzigsten Jahrhunderts wurde mehr als 650 000 Audi Fahrzeuge weltweit verkauft. Audi war endlich fähig die Vorherrschaft von Daimler-Benz und BMW zu stören.

Zurzeit verkauft Audi AG mehr als 900 000 Autos pro Jahr, ihre Aktien steigen jeden Tag und Audi bildet Handelsvertretungen in Indien, um auf den asiatischen Markt wesentlich vorzudringen.

V. / 6 Adam Opel GmbH – GM-Tochtergesellschaft

Vom besten deutschen Autohersteller bis zur Krise

Die Herstellungsbetriebe in Rüsselsheim und in Brandenburg waren in Ruinen und dazu mussten die Vorrichtungen für die Kadettproduktion abmontiert und den Sowjets als Reparationsteil geschickt werden. Die Nachkriegserzeugung unterstand vieler angeordneter Begrenzungen und Restriktionen. Darum setzte Opel nur mit der Erzeugung von Lkws⁵³ fort und später konnten auch überprüfte Modelle des vorkriegszeitlichen *Opels Olympia* (siehe Beilage Opel 1) gefertigt werden. Erst 1950 wurde die Rüsselsheimer Fabrik völlig rekonstruiert und die jährliche Produktion stieg in drei Jahren auf mehr als 100 000 Fahrzeuge nach oben. Das, dass die

⁵³ *Opel Blitz* Laster

Autoproduktion wiederhergestellt wurde, bewiesen auch zahlreiche Innovationen⁵⁴, die in den Opel-Fahrzeugen zu finden waren. Opel wurde auch das erste deutsche Autowerk, das seinen eigenen Testbetrieb aufbauen ließ. In den 50er Jahren erreichte Opel ein Herstellungserfolg, wann der zwei millionste Opel Automobil den Fabrikbetrieb verließ. Die Produktionszahl des erfolgreichen Modells *Olympia Rekord P1* (siehe Beilage Opel 2), bzw. *P2* überschritt 1,6 Millionen Stück. Opel startete auch nähere Kooperation mit der Muttergesellschaft *GM* und wurde weltweit, und vor allem in den USA, unter Buick-Marke verkauft.

1962 wurde ein neuer Herstellungsbetrieb in Bochum eröffnet, der Heimatbetrieb einer neuen Modellreihe *Opel Kadett* (siehe Beilage Opel 3) wurde. In fünf Jahren wurde *Kadett* das meistverkaufte Modell der Gesellschaft und bald errichtete die Zahl von 2,6 Mio. verkauften Wagen. Dank der günstigen Zeit und des alternativen Reichtums konnte sich Opel den neuen Fabrikbetrieb leisten, also vier Jahre nach Bochum entstand in Kaiserslautern eine nagelneue Fabrik, wo nur Autobestandteile bis heute produziert werden. Nächster Beweis der Genüge war, dass Opel begann sich in Rennsport (in Rallye mit dem *Kadett*) zu engagieren und hat auch einen allgemeinen Sportwagen *Opel GT* entwickelt.

In den 70er Jahren wurde der zehn millionste Opel hergestellt und mit dem Marktanteil von 20,4 Prozent war Opel der größte deutsche Autohersteller. Zu dieser Zeit war Opel auch die erfolgreichste Marke des Konzerns *GM* in Europa, bis auf Großbritannien. In England operierte andere GM-Marke - *Vauxhall Motors*, die für konservative Engländer mehr geeignete war. *Vauxhalls* Fahrzeuge unterschieden sich von Opel-Wagen in vielen Bereichen (Karosserien – Motorkonzepte), und nachdem Opel mit Vauxhall kooperiert hatte, verschwand aus dem englischen Markt und wird in England bis heute unter Vauxhall-Marke verkauft. Einige GM-Vorsitzende schlugen vor, dass Vauxhall-Automobile sich mehr mit Opel integrieren sollten, um nach den GM-Vorschlägen die Marke in Europa zu stabilisieren. Das wurde abgewiesen und auch für amerikanischen Markt werden Opel-Autos geliefert und unter Saturn-Marke angeboten. Dann expandierte Opel nach Spanien und gründete dort eine neue Fertigungsstraße in Saragossa für die Produktion von *Opel Corsa*. In Wien/Aspern (Österreich) setzte die

⁵⁴ Legendäre „Haimaul“ als die Grillmaske, Pontonkarosserie (für weitere Informationen siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Pontonkarosserie>), usw.

Gesellschaft eine neue Forschungsfabrik für Motoren und Getriebe in Gang. Seit dem Jahr 1985 stattete Opel, als erstes Autowerk in der BRD, ein Modell in jeder Modellreihe mit Katalysator aus und nach vier Jahren wurde Katalysator ein Bestandteil der verpflichteten Ausstattung, der in allen Modellen eingereiht wurde.

In den 90er Jahren wurde zuerst ein neuer Fabrikbetrieb in Eisenach errichtet, wo die Produktion von 3-Türen *Opel Corsa* gestartet wurde. Die Erzeugung von *Kadett* wurde beendet und als sein Nachfolger wurde *Opel Astra* vorgestellt. Die Expansion nach Ausland ging weiter und Opel siedelte sich in Poland, wo einen neuen Betrieb in Gliwice baute. Gliwice-Betrieb wurde eines der meistprogressiven Autowerke Europas und bildete den Angelpunkt für die Herstellung von Modellreihen *Astra* und *Zafira* (siehe Beilage Opel 6).

In letzter Zeit rang die Adam Opel GmbH mit vielen kardinalen Problemen (mit Marketing, Modellpolitik, starken Wettbewerb auf dem europäischen Markt) und auch mit Wagen-Herstellung. Man glaubt, diese Probleme habe vor allem die neue amerikanische Geschäftsführung (ihre Unkenntnis der europäischen Geschäftsumwelt) verursacht. Und auch der Fakt, dass *GM* lange Zeit im Minus ist, beteiligt sich auf der schlechten ökonomischen Situation der Gesellschaft. Die Firma wurde auch benötigt „Personalsäuberungen“ durchzuführen und das bewirkte zahlreiche Streike und damit verbundene Rückgänge der Produktion. Z.B. der Betrieb in Bochum musste mehr als 17 000 Arbeiter entlassen und gesamte Gesellschaft Opel reduzierte ihre Personalzahl von 46 000 im Jahre 1996 bis auf etwa 28 000 im Jahre 2006.

Die Automarke Opel wird in Australien als *Holden*, in den USA als *Saturn* und in Lateinamerika als *Chevrolet* verkauft⁵⁵.

⁵⁵ Opel liefert die meisten Bestandteile, aber der Wagen wird von dem lokalen Hersteller bearbeitet. Der Wagen wird unter einer anderen Marke verkauft.

Ein Konkurrent von *Ford Britain* – Nachkriegsentwicklung bis heute

Der europäische Ford hat sich ganz anders entwickelt, als der im Heimatland in den USA. In Europa wurden andere Modellreihen hergestellt, weil der europäische Kunde andere Anforderungen auf den Wagen legt. Darum wurden in Europa vor allem kleinere Wagen, die man besser einparken kann, mit niedrigem Verbrauch erzeugt, als in den USA, wo der Automobilmarkt größere Pick-ups und SUVs favorisiert.

Die Produktionsbetriebe der Ford-Werke AG wurden bei der Flächenbombardierung stark beschädigt⁵⁶, aber die Fabrik in Köln knüpfte, vor allem dank der Hilfe aus dem englischen Herstellungsplatz in Dagenham, ganz schnell an die Vorkriegsherstellung an. Aber die Differenzen zwischen englischen und deutschen Vorstellungen, die zuerst in den 1930er Jahren erschienen sind, wurden in den 50er und auch 60er Jahren noch tiefer und Ford Britain und Ford-Werke AG wurden nicht Geschäftsfreunde, sondern Nebenbuhler.

Aus den Fertigungsstraßen in Köln fuhr der bekannte Ford Taunus „*Buckel*“ (siehe Beilage Ford 3), als erster Ford-Nachkriegswagen, erst im Jahre 1948 herunter, dessen Produktion nur vier Jahre dauerte. Dann wurde der „*Buckel*“ durch ein neues Modell ersetzt. 1958, dank der Produktion in zwei Betrieben, bewies Ford-Werke AG mehr als 100 000 Fahrzeuge in einem Jahr herzustellen (mehr als eine Hälfte wurde ausgeführt). Zum ersten Mal vereinigten sich Ford-Werke AG und Ford Britain im Jahre 1965 miteinander. Das Projekt nannte „Redcap“ und es handelte sich um einen nagelneuen Lieferwagen, der in der Zukunft wirklich „Bestseller“ wurde – *Ford Transit* (siehe Beilage Ford 4). An den Transit-Erfolg knüpfte Ford nie mehr wieder an. Seit 1968 wurde *Fort Escort* hergestellt (seit 1970 im damals entstandenen Firmenbetrieb in Saarlouis), der später durch *Focus* ersetzt wurde. Ford *Focus* ist eines der kleinen Gruppe der europäischen Ford-Modelle, der sich auch in den USA durchsetzte. Seit 1976 ist das blaue Markenzeichen „die Ford-Pflaume“ an den Ford Wagen zu sehen.

⁵⁶ Man sagt, dass nach den Kriegsbeschlüssen, die Ford Betriebe sollten nicht bombardiert werden, aber das ist eher nur eine Legende.

In den 1990ern erreichte Ford mehrere Erfolge auf dem europäischen Markt – z.B. mehr als 20 Millionen hergestellten Wagen in Deutschland im Jahre 1989 (30 Millionen im Jahr 1999) oder „Auto des Jahres 1994“ mit *Mondeo*. In letzten Jahren investierte Ford in Modernisierung der Fabrik in Saarlouis (2002) und 2003 wurde „Deutschlands bester Arbeitgeber“

VI. Nachkriegsentwicklung der Autoindustrie in der DDR

Im Gegensatz zu der Automobilindustrie in der BRD war die Situation in der DDR ganz anders. Auf Befehl der Sowjetischen Militäradministrationen in Deutschland (SMAD) mussten alle enteigneten ostdeutschen Betriebe in Industrie-Verwaltungen zusammengefasst werden.

„Aus 18 westsächsischen Betrieben, die Straßenfahrzeuge herstellten, entstand am 1. Juli 1946 die „Industrieverwaltung 19 Fahrzeugbau“ mit Sitz in Chemnitz. Die gleichen IV 17 (Dresden für Ostsachsen) und IV 18 (Leipzig für das übrige Sachsen) wurden schon 1947 wieder aufgelöst und deren Betriebe der IV 19 zugeordnet. Nach Konstituierung der Deutschen Wirtschaftskommission wurde am 1. Juli 1948 diese IV 19 als IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke auf das gesamte SBZ-Territorium ausgedehnt.

Ende der 40er Jahre erfolgte in Forcierung der staatlichen und wirtschaftlichen Zentralisierung die Gründung von „Vereinigungen Volkseigener Betriebe (VVB)“. Die IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugbau wurde 1951 und die VVB Kraftfahrzeugteile 1953 aufgelöst bzw. durch die staatliche Hauptverwaltung ersetzt. 1958 wurde in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) eine neue VVB Automobilbau geschaffen.

Ende der 60er Jahre wurde die VVB im Rahmen weiterer Zentralisierungsbestrebungen der DDR-Staats- und Parteiführung in eine Kombinatistruktur überführt. Obwohl sich der Fahrzeugbau entsprechend der Produktionspalette (LKW, PKW, Busse Motor- und Fahrräder, Motoren, Traktoren, Anhänger, Zubehör und weiteres) in mehrere Kombinate gliederte, wurde das Kürzel IFA allen Kombinati Namen vorangestellt.

Damit sollte die Wirtschaft im Regierungsauftrag vor allem international ein einheitliches Erscheinungsbild mit hohem Wiedererkennungswert abgeben.

VEB IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (Sitz in Ludwigsfelde)

- VEB Automobilwerke Ludwigsfelde: Produkte waren der Lkw W50 und der LKW L60. Der Betrieb ging aus einem ehemaligen *Mercedes-Benz* Montagewerk für Flugzeugtriebwerke hervor. Nach 1945 wurden als VEB Industrierwerke Ludwigsfelde zunächst die Dieselkarre DK 3, dann die Motorroller (Troll, Berlin, Pitty und Wiesel) gebaut. Die Motoren kamen von MZ.
- VEB ROBUR-Werke Zittau: Der eigentliche Betrieb in wurde 1888 gegründet, stellte zunächst Fahrräder (Rover-Lizenz) und, als Phänomen Fahrzeugwerk, auch Motorräder und Autos her („Phänomobil“ R4L, Granit, Garant). Später wurden hier nur noch Busse und LKWs der Marke Robur und Sonderfahrzeuge (z.B. Feuerwehr) sowie Spezialaufbauten hergestellt.
- VEB Fahrzeugwerk Waltershausen: Der kleine Universal-LKW Multicar wurde in Waltershausen hergestellt. Das 1920 gegründete ADE-Werk für landwirtschaftliche Geräte baute als VEB ab 1956 Dieselkarren, mit Dieselmotor versehene Elektrokarren.

VEB IFA-Kombinat PKW Karl-Marx-Stadt (Sitz in Frankenberg)

- VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau: Das Werk ist bekannt für den Trabant. Früher wurden hier der IFA F8, AWZ P70, P 240 Sachsenring, LKW und Traktoren hergestellt. Der Betrieb entstand aus den ehemaligen *Audi*- und Horchwerken. 1958 vereinigt mit dem VEB Automobilwerk Zwickau (AWZ).
- VEB Automobilwerk Eisenach: Hier wurde der IFA F9 und der Wartburg hergestellt. Das Werk ist ein Nachfolgebetrieb der Eisenacher Motorenwerk (EMW), die hier früher die Pkws BMW/EMW 340, BMW/EMW 327 und das Motorrad BMW/EMW R 35 produzierten.
- VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt: In Frankenberg wurden der Framo später der Barkas hergestellt.

- VEB Wissenschaftlich-Technisches Zentrum Automobilbau.“⁵⁷

Die anderen: VEB IFA-Kombinat für Zweiradfahrzeuge (Sitz in Suhl) und VEB IFA-Kombinat Fortschritt Landmaschinen (Neustadt/Sachsen)

VI. / 1 HQM Sachsenring GmbH

Das ehemalige Horch-Werk Zwickau war vor dem Krieg im Besitz der *Auto Union AG*, aber nach dem Kriegsende und sowjetischer Besetzung ist der Betrieb an die DDR gefallen, der Betrieb wurde zwangsenteignet und VEB Horch Automobilwerk Zwickau genannt. Zunächst wurde hier der Lkw *IFA Horch H3* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 4) erzeugt und später *H3A*. Seit 1958 wurde hier der Gedanke des Volksautomobils realisiert und die Produktion von *Trabant* wurde (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 1) begonnen. Dazu musste die Gesellschaft mit *AWZ* (vormals *Audi*) fusionieren. In Zwickau wurde die Bodengruppe und das Stahlskelett und in *AWZ*-Betrieb die Duroplast-Karosserie des *Trabants* erzeugt. Die Herstellung von *Trabants* setzte bis den 1980ern ohne sichtbare Änderungen fort. Der Fabrik wurde auch verordnet die Bestandteile für den neuen geplanten *Wartburg* zu produzieren, aber dank des schwachen Potentials wurde die Entwicklung stillgelegt. In Zwickau wurde ein neues Modell *P603* entwickelt aber auch dieses Projekt wurde vor dem Ende aufgelöst. Im Jahre 1984 erwarb die IFA von *Volkswagen* eine Lizenz zur Herstellung der VW Polo-Motoren, die später in den Barkas-Werken erzeugt wurden. Die *Trabant*-Produktion dauerte bis 1990 aber erfolglos.

VI. / 2 VEB Automobilwerk Eisenach

Nach dem Kriegsende wurde der Fahrzeugbau Eisenach, der früher zu der *BMW AG* gehört hatte, von den Sowjets besetzt. 1946 wurde als sowjetische Aktiengesellschaft *AWTOWELO* weitergeführt. Erstens wurden hier *BMW*-Modelle unter *EMW*-Marke erzeugt aber nach dem Verbot aus dem Jahre 1952, diese Modelle mehr zu produzieren,

⁵⁷ Citace z: Industrieverband Fahrzeugbau (online), Wikipedia.de, diese Seite wurde zuletzt am 10. Februar 2007 um 14:23 Uhr geändert
http://de.wikipedia.org/wiki/Industrieverband_Fahrzeugbau

begann hier die Produktion von *DKW Modelle IFA F9* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 5) mit Dreizylinder-Zweitaktmotor. In diesem Jahr wurde die Fabrik verstaatlicht und in VEB Automobilwerk Eisenach (AWE) umbenannt. 1955 wurde der erste *Wartburg* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 2, 3) gefertigt. Die Wartburg-Produktion dauerte bis zu der Vereinigung. Die Wartburgen waren langsam, hässlich und mit dem Zweitaktmotor beschädigten sie die Umwelt. Die meisten Innovationen, wie z.B. 4-Takt-Motoren, wurden durch die staatlichen Anordnungen nie gestattet. Im Laufe der Jahre wurde in Eisenach etwa 1,8 Mio. Fahrzeuge hergestellt und 1992 wurde die Fabrik von Opel übernommen.

VI. / 3 VEB Barkas-Werke

Im Jahre 1957 wurde der ehemalige DKW-Betrieb in VEB Barkas-Werke Hainichen umbenannt und hier wurde Automobil *Barkas V 901* (siehe Beilage Ostdeutsche Autos 5) erzeugt. In vier Jahren begann die Produktion von einem neuen Wagen *Barkas B1000*, dem Schnelltransporter. Die Modellproduktion wurde später um Kleinbus, Kastenwagen und Krankentransportwagen erweitert und dazu wurden meistens die Wartburg-Bestandteile benutzt. 1969 wurde der VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt von elf Betrieben zum Kombinat VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt / IFA-Kombinat für Kfz-Teile und die Herstellung von Barkas-Wagen dauerte bis 1982, wann der Betrieb Stammbetrieb des IFA-Kombinates PKW wurde. Hier begann die Produktion der Krankenwagen, später Feuerwehrzeuge. Im Jahre 1990 wurde der Betrieb, wo etwa 200 000 Fahrzeuge bisher erzeugt wurden, privatisiert und zu GmbH verwandelt.

VII. Abschluss

Die Autoindustrie in Ost-, bzw. in Westdeutschland kann man fast nicht vergleichen. Die Autohersteller hatten verschiedene Bedingungen und entwickelten sich ganz anders. Während in der BRD die soziale Marktwirtschaft herrschte und die Autohersteller sich freiwillig entwickeln konnten (es ist egal, ob sie der starken Konkurrenz widerstanden, aber sie hatten diese Möglichkeit!), wurde die Autoindustrie in der DDR von den staatlichen Anordnungen stark beschränkt und dadurch ruiniert. Nach der Vereinigung wurden alle ostdeutschen Autohersteller pleite und ihre Betriebe wurden an westdeutsche Autowerke verkauft. Seit den 1990er Jahren kann man die Wagen nur von den damalig „westdeutschen“ Autoherstellern kaufen.

Was ist eigentlich Automobilindustrie?

Es geht um einen Industriezweig, der sich mit der Herstellung von Automobilen und anderen Kraftfahrzeugen befasst. Die Automobilindustrie entstand im Zusammenhang mit Entwicklung des Automobils am Ende des 19. Jahrhunderts und verzeichnete ihren ersten Aufschwung durch die Massenproduktion von Kraftfahrzeugen schon am Anfang des 20. Jhs. Als Vater der Automobilindustrie gilt weltweit Henry Ford, der im Jahre 1893 sein erstes Automobil konstruierte und zehn Jahre später die Gesellschaft „*Ford Motor Company*“ gründete. Den buchstäblichen Boom erlebte die Automobilindustrie in den 50er und 60er Jahren, vor allem in den USA, und die andauernde Nachfrage bleibt fast bis Ende der 90er Jahre des 20. Jhs. Heutzutage müssen die größten Autohersteller den ständigen Rückgang der Nachfrage bewältigen. Die Ursachen sind folgend:

- Der Markt ist einfach gesättigt – fast jeder (oder zumindest jede Familie) besitzt sein eigenes Automobil
- Spritpreis des Benzins / Diesels – man kann sich doch ein Auto leisten, aber das Tanken wird einem allmählich zu teuer
- Öffentliche Überzeugung, dass Autos wirklich schädlich für unsere Umwelt sind – öffentliche Diskussionen, Veröffentlichung der Ergebnisse und vor allem die immer mehr belastete Umwelt verursachen, dass immer mehr und mehr Leute lieber ein anderes Verkehrsmittel benutzen als Auto

Man kann aber nicht voraussetzen, dass die Automobile verschwinden. Es ist zu erwarten - die Automobilindustrie wird sich noch weiter entwickeln. Am Anfang des neuen Jahrtausends stehen die Autohersteller vor der Aufforderung die Absatzkrise abzuwenden. Da müssen die neuen alternativen Kraftstoffe entdeckt oder eingeführt werden und das kann noch viele neue Kunden anlocken. In vielen Industrieländern, wie in den USA, Japan, Deutschland und Korea stellt die Automobilindustrie einen der bedeutendsten Industriezweige dar und ein totaler Verfall der Automobilindustrie wird in diesen Ländern bestimmt eine riesige wirtschaftliche Krise verursachen. Die Hersteller müssen sich jetzt auf die neuen Alternativen konzentrieren und das Interesse wieder wachrufen.

Autoindustrie in Deutschland im 2006 – die Zahlen

Beschäftigung:

In Deutschland wurden zur Herstellung von Automobilen im Jahr 2004 etwa 773.000 Menschen direkt beschäftigt, weitere 329.000 bei den Zulieferern. Darüber hinaus gibt es die Arbeitsplätze im Auto-Verkauf, der Reparatur und Wartung, sowie im Straßenbau. In Deutschland ist Autoindustrie einfach der wichtigste Industriezweig.

Beliebtheit:

Die Deutschen lieben einfach deutsche Autos. Das ist also kein Zufall, dass fünf heimische Autohersteller auf der Rangliste der zehn meistverkauften Automarken in Deutschland stehen. Sie führen sogar. Der einfache Deutsche entscheidet sich größtenteils für den deutschen Wagen, auch wenn die deutschen Autos meistens nicht so günstig sind, wie z.B. andere vor allem östliche Marken (Skoda, Hyundai, Kia, usw.). Derjenige, der sich so was leisten kann, zieht einen Porsche, Mercedes, BMW oder Audi den anderen vor.

VIII. Resümee:

Původně jsem ve své práci chtěl pouze analyzovat historii a vývoj velkých německých výrobců automobilů. Nakonec jsem se však spíše začal zamýšlet, jaká je vlastně budoucnost automobilového průmyslu.

Nejprve tedy shrnu to, co jsem napsal. Vždycky jsem se zajímal o jednotlivé značky aut a také mě vždy zajímali jednotliví výrobci. Vždy jsem chtěl mít úplný přehled, kde se které auto vyrábí, kdo jej vyrábí. V německých automobilových značkách jsem měl vždy tzv. „guláš“, protože jsem nikdy nebyl schopen odhadnout, že právě toto auto pochází / vyrábí se v Německu. Tato práce mi tedy pomohla objasnit spleť vztahů mezi jednotlivými německými výrobci. Také mě zajímá historie a toto byla jedinečná možnost, jak se více dozvědět (donutit se) nejen o jednotlivých automobilkách, ale i o celkovém vývoji německého průmyslu ve 20. století + jsem si i zopakoval některá data.

Nejvíce prospěšné, pro mne, asi bylo vypracovávání příloh a zakreslování jednotlivých výrobních závodů do mapy. Zde jsem se právě začal zabývat myšlenkou, kam vůbec průmysl, a to nejen automobilový, spěje. Firmy ve velkém expandují na východ či do Jižní Ameriky ve snaze najít co nejlevnější pracovní sílu (v Číně i nový trh). Má to však vůbec cenu? Je vůbec automobilový průmysl průmyslem budoucnosti? Proč se neustále vyrábějí automobily, které mají drahý provoz a navíc poškozují životní prostředí? Je to zájem velkých automobilových koncernů, pro které by změna výrobních postupů byla velice nákladná, nebo ropných mocností, které se snaží získat co nejvíce peněz za zbytek svých zásob? V každém případě je automobilový průmysl obrovský fenomén dnešní doby, který zaměstnává obrovskou masu lidí a usnadňuje naši práci.

IX. Bibliografie:

Alle Angaben wurden aus nachstehenden Internetseiten, bzw. Büchern entnommen!

Auto – Automobilindustrie:

Hans Christoph Graf und Seherr-Thoss, *Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886 bis 1979*, 1980, ISBN: 978-3421022844

<http://de.wikipedia.org/wiki/Automobilindustrie>

www.baytech.de/xmloutput.php?id=8&cid=2045&gid=16

<http://de.wikipedia.org/wiki/Automobil>

<http://www.direkthomepage.de/auto.html>

<http://www.vda.de/de/aktuell/statistik/auto+wirtschaft/schluesselbranche.html>

Mercedes:

Wilfried Feldenkirchen, *DaimlerChrysler Werk Untertürkheim*, 2004, ISBN: 3-613-02448-9

<http://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz>

<http://www.cyberparent.com/wheels/mercedes.htm>

http://www.gruppe.mercedes-benz.ch/content/switzerland/retailer-8/mercedes-benz_automobil/de/home/mpvs_and_camper_vans/home/about_us/portrait/aboutus_portrait_history/aboutus_portrait_history_1911_1954.html

<http://www.theautochannel.com/news/2007/02/13/037004.html>

<http://www.didyouknow.cd/daimlerbenz.htm>

<http://en.allexperts.com/e/m/me/mercedes-benz.htm>

<http://www.britannica.com/ebc/article-218938>

www.daimlerchrysler.com/dccom/0-5-8793-49-36891-1-0-0-0-0-0-91-0-0-0-0-0-0-0-0.html

www.tgautohandel.de/MERCEDES-BENZ/html/standorte.html

Audi:

<http://www.audiworld.com/news/00/audihistory/ingolstadt.shtml><http://www.seriouswheels.com/art-four-rings-1.htm>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Audi>

www.creighton.edu/langlab/classes/ger211fs03/Audi/audigeschichte.html

www.acdm-online.de/HISTORY/Index.html

www.jmc-auditeile.de/Audi-Geschichte.htm

Porsche:

Porsche Geschäftsbericht 2005/06, autor neuveden, vydalo Dr.Ing.h.c.F.Porsche AG v roce 2006

http://www.autohistory.org/feature_6.html

<http://en.wikipedia.org/wiki/Porsche>

www.924-944-968.com/porsche.html

www.content2.eu.porsche.com/prod/company/history.nsf/deugerman/history

Ford:

Alexander Weinen, *Ford M-Modelle , 1952 - 72. Entwicklung, Geschichte, Technik, Binder*, 1995, ISBN: 978-3893654390

<http://en.wikipedia.org/wiki/Ford>

www.ford.de/ie/ueber-ford/ford_geschicht/uford03

www.kfz-tech.de/FordG.htm

www.ford-club-berlin.de/seiten/fordstory/fordstory.htm

www.de.dir.yahoo.com/.../Laender/USA/Geisteswissenschaften/Geschichte/Persoenlichkeiten/Ford__Henry__1863_1947_/

<http://www.seriouswheels.com/art-Ford-Europe.htm>

BMW:

Jürgen Lewandowski, *BMW - Typen und Geschichte*, 2003, ISBN 978-3768814201

www.bmwworld.com/bmw/history/index.htm

www.bmw.com/com/en/index_narrowband.html

www.bmwclubs.asn.au/sa/history.html

www.theautobahn.com/forum/home.php?make=BMW&do=history

www.conceptcarz.com/view/makehistory/3,0/makeHistory.aspx

www.edmunds.com/bmw/history.html

<http://en.wikipedia.org/wiki/Bmw>

www.7-forum.com/news/BMW-Group-Produktionsnetzwerk-664.html

www.7-forum.com/news/2005/produktion/standorte.php

www.bmwgroup.com/bmwgroup_prod/d/0_0_www_bmwgroup_com/unternehmen/unternehmensprofil/standorte/standorte.html

www.diehochschulgemeinde.de/hsg/programm_arbeiten.shtml

VW:

Hans-Joachim Selenz und Detlef Gürtler, *Schwarzbuch VW*, 2005, ISBN: 978-3821856124

www.en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Beetle

www.vwshowtime.com/8_history/history_e2.html

www.volkswagen-spares.com/page.php?page=history

www.people.westminstercollege.edu/staff/bknorr/html/history.htm

www.vw-personal.de/www/de/arbeiten/standorte.html

www.vw-freunde-langenhagen.de/standorte_deutschland.htm

www.nsu-vw-oldtimer.privat.t-online.de/seiten/vwgesch.html

www.automuseum.volkswagen.de/

www.volkswagen-ag.de/german/defaultIE.html

www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,256280,00.html

Opel:

www.opelclub.com/html/opel_history.html

www.histomobile.com/histomob/internet/62/histo02.htm

www.en.wikipedia.org/wiki/Opel

www.generalmotors.com.ph/content_data/AP/PH/en/GBPPH/019/BRANDSITE/history.htm

www.theopelgtguy.tripod.com/history_of_adam_opel_ag.htm

www.opel.de/aktuell/news/index.php3?mode=intro&app=cd3f66639840455a880f0e2f33172d9e&app1=112006

www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID3698832_REF1_NAVSPM1,00.html

Weiter:

<http://www.dhm.de/lemo/home.html>

www.en.wikipedia.org/wiki/Automobilwerk_Eisenach

www.eisenach.de/Automobile-Museum.476+M52087573ab0.0.html

www.cars-directory.net/history/bmw

www.sachsenring-ag.de/
www.uni-magdeburg.de/unirep/UR1999/september99/sachsenring.html
www.en.wikipedia.org/wiki/Sachsenring_AG
[www.netzwelt.de/lexikon/Sachsenring_\(Unternehmen\).html](http://www.netzwelt.de/lexikon/Sachsenring_(Unternehmen).html)
www.en.wikipedia.org/wiki/Industrieverband_Fahrzeugbau
www.answers.com/topic/industrieverband-fahrzeugbau
www.sachsen.de/de/bf/verwaltung/archivverwaltung/v2/archive/chemnitz/4009_3330383936.htm
www.ifa-gruppe.de/docs/news/aktuelles/f_aktuelles.php
www.en.wikipedia.org/wiki/Wartburg
www.ldm-tuning.de/ifa_fahrzeuge/
www.horch-museum.de
www.en.wikipedia.org/wiki/Trabant
www.team.net/www/ktud/trabi.htm
www.vda.de

Solche Binder wurden benutzt (nicht alle):

VW:

<http://www.german-pride.com>
<http://www.thesamba.com/vw/archives/dic/pix/schwimmwagen.jpg>
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Vw_passat_b1_v_sst.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Volskwagen_Beetle_2.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Vw_golf_1_v_sst.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Volkswagen_Jetta_V.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Volkswagen_Passat_B6.jpg
<http://www.vwbug.com/vgallery//displayimage.php?album=1&pos=4>
<http://www.vwbug.com/vgallery//displayimage.php?album=1&pos=1>

Mercedes-Benz:

http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Mercedes_180_2_v_sst.jpg
<http://www.motordesktop.com/wallpaper/luxurycars/Maybach%20Brabus%20SV%2012%20Biturbo%202005%20-%201024x768.jpg>
http://www.dabo.de/smart/cdi/smart_6166.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:MercedesBenz300SLR_1.jpg
[http://uk.search.cars.yahoo.com/bin/search/photos_gallery_uk/cars/geneva/2007/?p=cat:photos_cars+Mercedes+\(keywords:\(geneve|geneva\)+geneve|geneva\)&b=11](http://uk.search.cars.yahoo.com/bin/search/photos_gallery_uk/cars/geneva/2007/?p=cat:photos_cars+Mercedes+(keywords:(geneve|geneva)+geneve|geneva)&b=11)
<http://uk.sports.yahoo.com/14042007/2/photo/mclaren-s-formula-driver-lewis-hamilton-races-during-free-practice.html>

BMW:

http://www.bmwworld.com/pics/vintage/7073_1024.jpg
http://www.bmwworld.com/pics/vintage/14141_1024.jpg
http://www.bmwworld.com/pics/vintage/507_ad.jpg
http://www.bmwworld.com/pics/vintage/12444_1024.jpg
http://www.bmwworld.com/pics/mini/2216_1024.jpg

Porsche:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Porsche_356.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:911_Carrera_3_2.jpg
http://www.libero.co.kr/newcar/upload/carnews/porsche_cayenne_06.jpg

Audi:

<http://www.worldofstock.com/closeups/TRC3178.php>
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Audi_60.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Audi_Quattro_vl_black.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Audi_A4_B5_Avant.jpg
<http://www.thettshop.com/gallery1.asp>

Opel:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Opel_Kadett_A.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Opel_Rekord_P1.jpg
<http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Opelrekord.jpg>

Ford:

http://www.taunusmclub.nl/galerie/BUCKEL/g73a_deutsch.htm
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:1928_Model_A_Ford.jpg
http://encarta.msn.com/media_461548909/Ford_Model_T.html
http://www.cars-directory.net/gallery/ford/transit/1997/ford_transit_2275458_2_orig.html

andere:

<http://en.wikipedia.org/wiki/Image:IFA-F9.jpg>
<http://sorry.vse.cz/~xkecm01/showpic.php?pic=trabant.jpg&action=show1>
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Wartburg_312.jpg
http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Wartburg_1.3_Limo_S_Seite.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/95/Barkas_Framo_901_yellow_1959_vl_TCE.jpg

X. Beilagen:

Autohersteller:

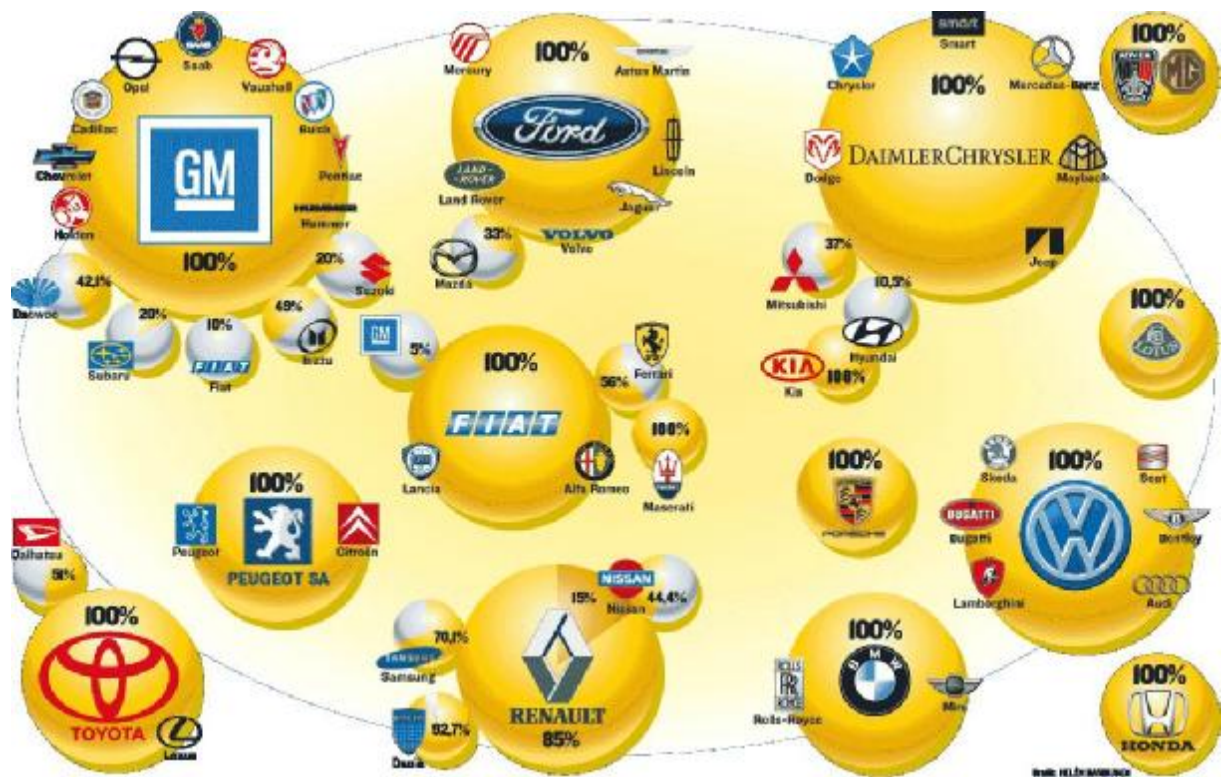
1. Die Welt-Autohersteller – Übersicht
2. Die Größten Autohersteller der Welt^{58*}
3. PKW-Neuzulassungen 2006 in Deutschland nach Automarken*
4. Die meisten Neuzulassungen 2006 in Deutschland nach Automarken*
5. Deutsche Autohersteller – Sitze

	Volkswagen	Daimler-Benz	BMW	Porsche
1	Kübelwagen	M-B Ponton	Dixi	VW30
2	Schwimmwagen	M-B 300 SLR 1	BMW 507	Porsche 360
3	VW Werk 1953	M-B C-Klasse	BMW Isetta	Porsche 911
4	Käfer-Schau	McLaren F1	BMW 3er	Porsche Cayenne
5	VW Käfer	Smart	BMW Roadsters (Z4)	
6	VW Golf 1	Maybach	Mini	
7	VW Passat 1	Mercedes in Deutschland	BMW in Deutschland	
8	VW Jetta (2006)	Mercedes in der Welt	BMW in der Welt	
9	VW in Deutschland			
10	VW in Europa			
11	VW in der Welt			

	Audi	Opel	Ford	Ostedeutsche Autos
1	DKW-Wagen	Opel Olympia	Modell T	Trabant 601
2	DKW F 89 L	Opel Olympia-Rekord P1	Modell A	Wartburg 312
3	Audi F 103	Opel Kadett	Ford Taunus Buckel	Wartburg 1.3
4	Audi Quattro	Schaubild 1	Ford Transit	IFA Horch H3
5	Audi A4	Schaubild 2		IFA F 9
6	Audi TT	Opel in Europa		Barkas V 901

⁵⁸ Alle drei Tabelle entnommen aus der Seite: <http://de.wikipedia.org/wiki/Automobilindustrie>, Seite wurde zuletzt am 24. April 2007 um 10:42 Uhr geändert.

Die Welt-Autohersteller – Übersicht:



Die größten Autohersteller der Welt am 31. Dezember 2005, bezogen auf den Umsatz :

Position	Hersteller	Land	Umsatz in Mrd. \$
1.	General Motors	USA	192,6
2.	Toyota	Japan	191,1
3.	Ford	USA	182,2
4.	DaimlerChrysler	Deutschland	176,8
5.	Volkswagen	Deutschland	112,7
6.	Honda	Japan	83,3
7.	Nissan	Japan, Frankreich	69,8
8.	Peugeot	Frankreich	62,5
9.	Fiat	Italien	53,1
10.	BMW	Deutschland	46,7

11.	<u>Renault</u>	<u>Frankreich</u>	44,5
12.	<u>Robert Bosch GmbH</u> (Zulieferer)	<u>Deutschland</u>	42,0 (Gesamtkonzern)
13.	<u>Hyundai</u>	<u>Südkorea</u>	40,1
14.	<u>Delphi</u> (Zulieferer)	<u>USA</u>	28,9
15.	<u>Mazda</u>	<u>Japan</u>	27,8

PKW-Neuzulassungen 2006 in Deutschland nach Automarken:

Automarke	PKW-Fahrzeugneuzulassungen 2006	Anteil an den gesamten PKW-Neuzulassungen 2006 in Prozent	davon mit Dieselantrieb in Prozent
Volkswagen	689.116	19,9	56,2
Mercedes	342.768	9,9	53,0
Opel	334.479	9,6	30,2
BMW	272.805	7,9	59,4
Audi	262.356	7,6	69,2
Ford	243.845	7,0	36,1
Renault	149.516	4,3	34,5
Toyota	142.908	4,1	32,9
Škoda	118.523	3,4	39,0
Peugeot	111.151	3,2	34,3
Citroen	83.469	2,4	41,3
Fiat	78.072	2,3	37,9
Mazda	77.051	2,2	28,8
Seat	60.975	1,8	31,4
Nissan	55.231	1,6	23,2
Hyundai	52.405	1,5	21,0
Honda	48.588	1,4	23,0
Kia	46.184	1,3	43,3
Volvo	37.057	1,1	76,4
Mitsubishi	33.760	1,0	19,7
Suzuki	32.237	0,9	25,6
Smart	30.286	0,9	20,0
Mini (BMW)	24.652	0,7	5,9
Chevrolet	23.132	0,7	3,4
Porsche	17.490	0,5	0,0

Alfa Romeo	15.182	0,4	52,8
Daihatsu	13.120	0,4	0,0
Chrysler	11.982	0,3	58,7
Subaru	11.053	0,3	0,0
Land Rover	6.923	0,2	89,4
Dacia	6.292	0,2	16,2
Jeep	6.088	0,2	80,1
Saab	5.277	0,2	39,9
Lexus	5.087	0,2	21,1
Jaguar	4.223	0,1	56,3
Ssangyong	2.814	0,1	99,1
Lancia	2.626	0,1	25,8
GM	2.187	0,1	7,4
Sonstige	7.051	0,0	12,7
Gesamt	3.467.961	100	44,3

**PKW-Modellreihen mit den meisten Neuzulassungen Januar-Dezember
2006 in Deutschland:**

	Fahrzeugmodellreihe	Neuzulassungen 2006
1	VW Golf, Jetta	236.980
2	VW Passat	124.611
3	BMW 3er	115.753
4	Opel Astra	108.313
5	Ford Focus, Focus C-Max	99.752
6	Audi A4, S4	96.410
7	VW Polo	85.676
8	VW Touran	83.461
9	Audi A3, S3	77.044
10	Mercedes A-Klasse	71.294
11	Audi A6, S6	64.643
12	Mercedes B-Klasse	63.348
13	Mercedes C-Klasse	62.380
14	Opel Corsa	60.969
15	Ford Fiesta	58.388
16	Mercedes E-Klasse	56.801
17	Škoda Octavia	56.745
18	BMW 1er	56.293
19	Opel Meriva	55.201
20	Škoda Fabia	54.672
	Sonstige	1.779.227
	Gesamt	3.467.961

Die offiziellen Sitze der Autohersteller in Deutschland:



Volkswagen Autos:



1. Kübelwagen



2. Schwimmwagen



3. VW Werk 1953



4. VW Käfer - Schau



5. VW Käfer



6. VW Golf 1



7. VW Passat 1



8. VW Jetta (2006)

VW – Standorte

1) VW in Deutschland:



	Standort	Produktrange
1	Wolfsburg	VW Golf, Touagreg
2	Braunschweig	Bestandteile, Maschinen- und Werkzeugbau
3	Salzgitter	Motoren
4	Hannover	Bestandteile
5	Kassel	Getriebe, Gießerei, zentrale Ersatzteile-Versorgung
6	Emden	W Passat, Bestandteile
7	Chemnitz	Motoren
8	Dresden	VW Phaeton, Bentley
9	Ingolstadt	Audi A3, A4, TT
10	Neckarsulm	Audi A6, allroad quattro, A8, R8

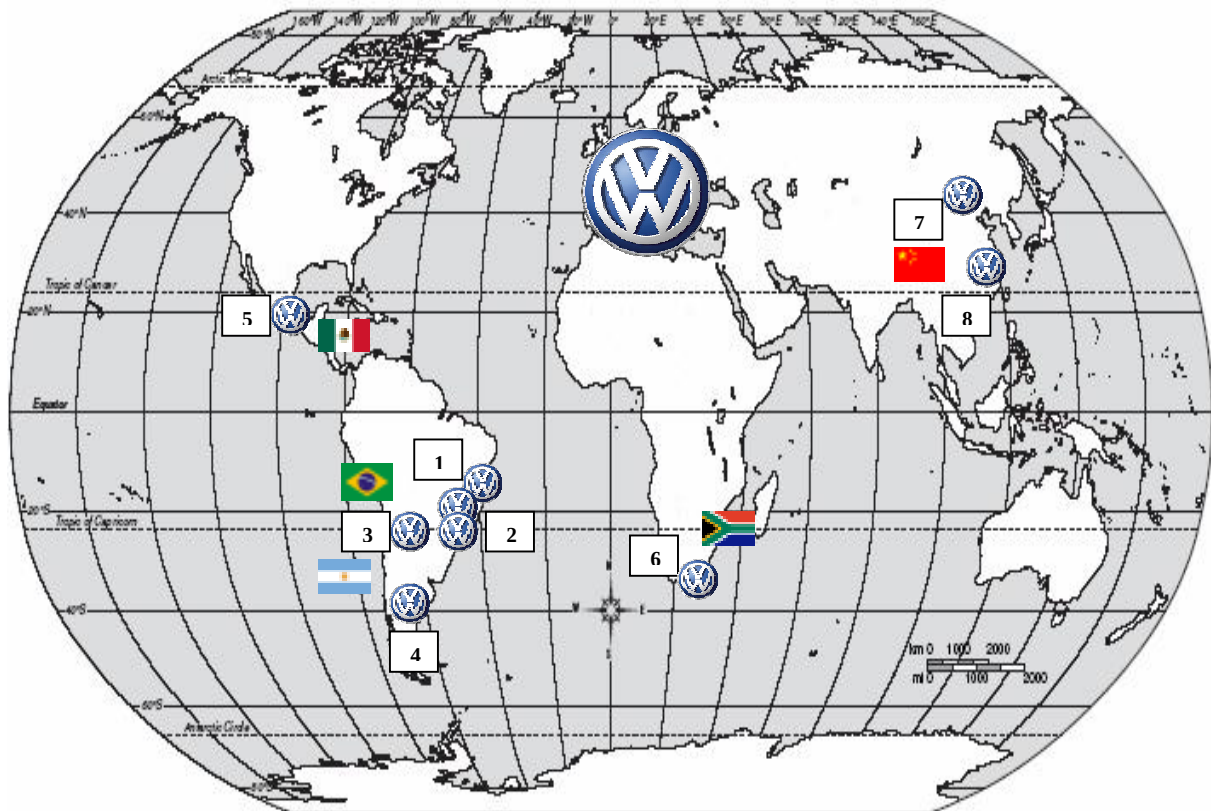
2) VW in Europa (Landkarte auf der Seite):



	Land	Standort	Beschäftigte	Produktränge
--	------	----------	--------------	--------------

1	Tschechien	Mladá Boleslav	23 500	Škoda Fabia, Octavia
	Tschechien	Vratchlabi		Škoda Octavia
	Tschechien	Kvasiny		Škoda Super, Roomster
2	Spanien	Barcelona	16 300	Seat Ibiza, Cordoba, Toledo, Leon, Altea
3	Spanien	Pamplona	4 260	VW Polo, Motoren
4	Italien	Sant´Agata Bolognes	680	Lamborghini
5	Polen	Poznań	4 600	VW Transporter, Caddy, Bestandteile
	Polen	Polkowice	1 000	Motoren
6	Slowakische Republik	Bratislava	8 200	VW Polo, Touareg, Porsche Cayenne, Audi Q7
7	Ungarn	Győr	5 000	Audi TT
8	Bosnien-Herzegowina	Sarajevo	320	Škoda Fabia, Octavia, VW Polo, Passat, Golf, Audi A4, A6
9	Großbritannien	Crewe	3 900	Bentley
10	Belgien	Brüssel	4 900	VW Golf
11	Portugal	Setubal	2 800	VW EOS, Sharan, Seat Alhambra

3) VW in der Welt:



	Land	Standort	Seit	Beschäftigte	Produktrange
1	Brasilien	Taubaté	2002	5 000	VW Golf, Parati
2	Brasilien	Anchieta (São Paulo)	1953	12 000	VW Golf, Fox, Polo, Santana, Saveiro
	Brasilien	Curitiba	1999	4 200	VW Fox, Golf, Audi A3
3	Brasilien	São Carlos	1996	500	Motoren
4	Argentinien	Pacheco	1995	2 100	VW Caddy, Polo, Suran, Bestandteile
5	Mexiko	Puebla	1964	15 000	VW New Beetle, Jetta
6	Südafrika	Uitenhage	2005	6 000	VW Golf, Jetta, Polo, Motoren
7	China	Changchun	1991	9 000	VW Jetta, Bora, Golf, Caddy
8	China	Changhai	1997	13 000	VW Polo, Golf, Santana, Touran, Passat

Daimler-Benz (Mercedes-Benz) Autos:



1. Mercedes-Benz Ponton



2. Mercedes-Benz 300 SLR 1



3. Mercedes-Benz C-Klasse (2007)



4. McLaren F1



5. Smart



6. Maybach 57

1) Mercedes-Benz in Deutschland:

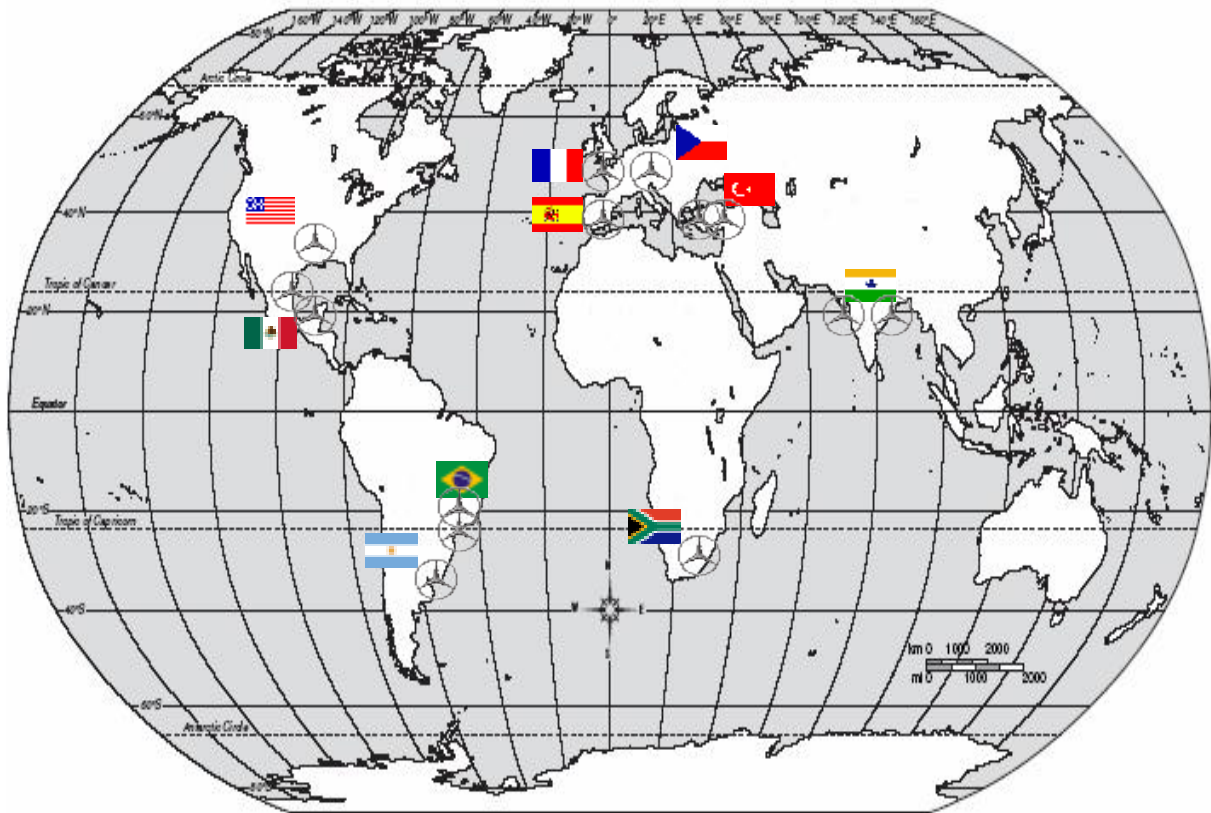


	Standort	Seit	Beschäftigte	Produktränge
--	----------	------	--------------	--------------

1	Ulm	1995	4 106	Lackierung, Montage
2	Sindelfingen	1915	29 906	C-, E-, S-Klasse, CLS, CL, Maybach
3	Gaggenau	1894(1907)	6 235	Technik, Bestandteile
4	Rastatt	1990	6 707	A-, B-Klasse
5	Mannheim	1907	8 448	Bestandteile
6	Düsseldorf	1889(1959)	6 171	Sprinter
7	Kassel	1810(1969)	2 928	Bestandteile
8	Wörth	1960	9 335	ATEGO, AXOR, ECONIC,...
9	Ludwigsfelde	1936	1 662	Vario, Sprinter
10	Berlin	1902	3 145	Motoren, Bestandteile
11	Hamburg	1965	2 536	Achsen, Systemelemente
12	Bremen	1938(1969)	12 910	C-Klasse, CLK, SL, SCK, CLK- Cabrio

Mercedes-Benz – Standorte

1) Mercedes-Benz in der Welt:



Land	Standort	Beschäftigte	Produktrange
Tschechien	Holýšov	439	Rohbausegmente
Frankreich	Hambach	917	smart
Spanien	Vitoria	3 447	Viano, Vito
Türkei	Istanbul	2 779	Rohbau, Lackierung, Montage
	Aksaray	1 291	Nutzfahrzeuge
Mexiko	Garcia	429	Büsse
	Santiago Tianguistenco	2 034	Karosserien
Brasilien	São Bernando de Campo	11 438	Motoren, Bus Fahrgestelle
	Juiz de Fore	1 083	Bestandteile
USA	Tuscaloosa	4 012	GL-, M-, R-Klasse
Südafrika	East London	5 520	C-Klasse
Indien	Pimpri	340	S-, E-, L-Klasse
	Bogor	1 029	Pkw-Bestandteile

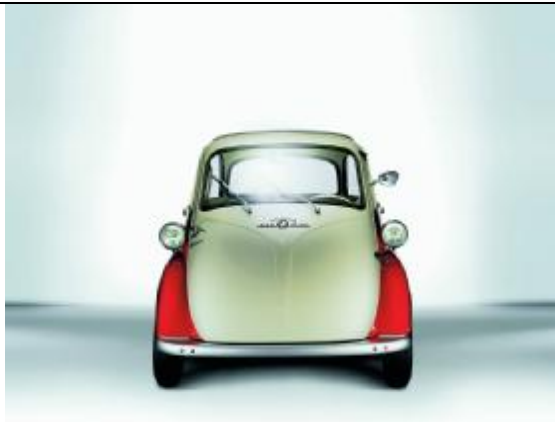
BMW Autos:



1. Dixi Auto



2. BMW 507



3. BMW Isetta



4. BMW 3er



5. BMW Roadsters (Z4 vorne nach links)



6. Mini Coopers

BMW – Standorte

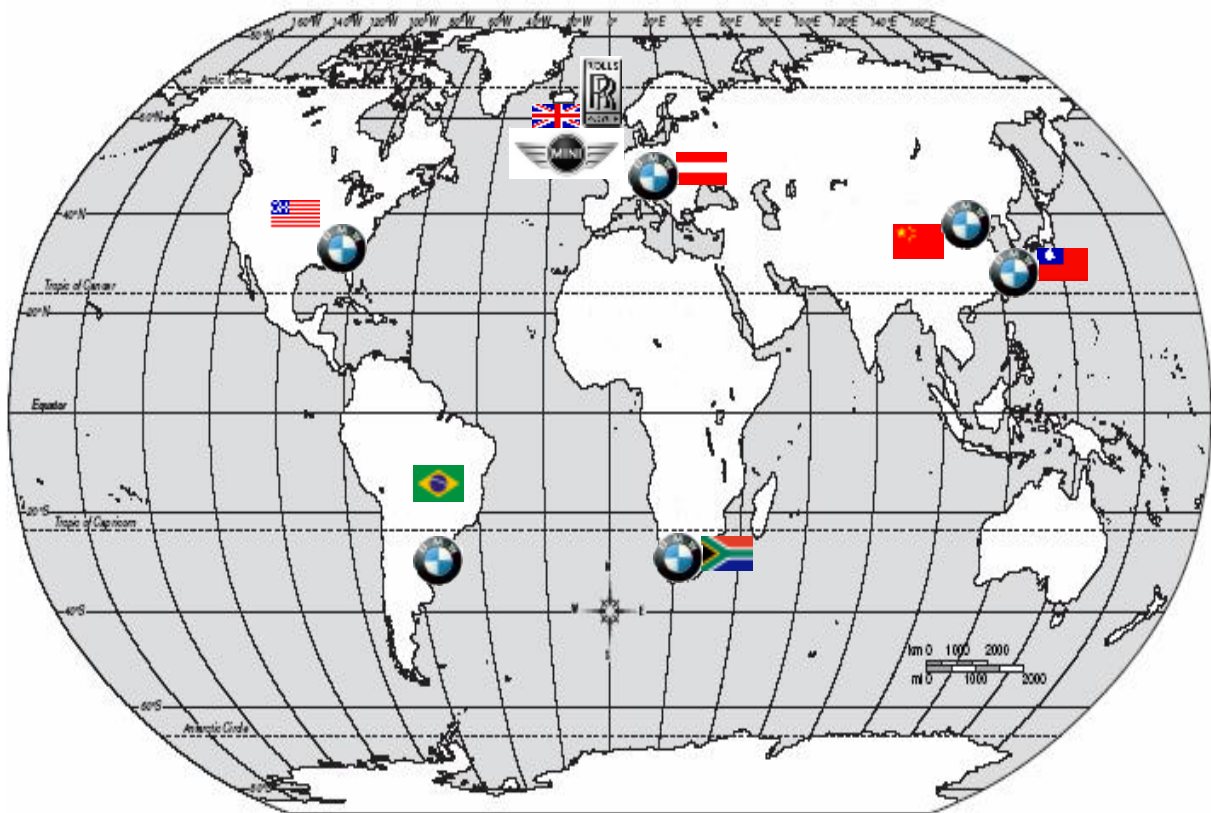
1) BMW in Deutschland:



Standort	Seit	Beschäftigte	Produkttrange
----------	------	--------------	---------------

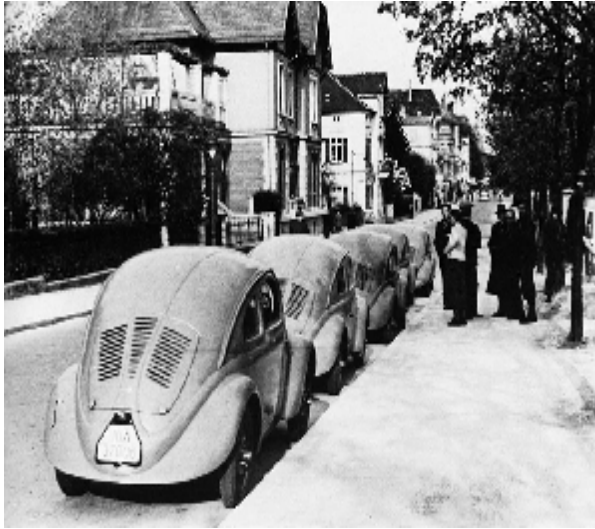
1	München	1922	10 000	BMW 3er, Motoren
2	Landshut	1967	3 300	Bestandteile
3	Dingolfing	1967	22 000	BMW 5er, 6er, 7er, M5, M6
4	Regensburg	1986	10 000	BMW 1er, 3er, M3
5	Eisenach	1992	250	Bestandteile
6	Leipzig	2005	5 000	BMW 3er
7	Berlin	1969	2 600	Motorräder

2) BMW in der Welt:



Land	Standort	Seit	Beschäftigte	Produktrange
Großbritannien (Mini)	Oxford		4 500	Mini
Großbritannien (Rolls-Royce)	Hams Hall		600	Motoren
Großbritannien (Rolls-Royce)	Goodwood		450	Rolls-Royce
Großbritannien (Rolls-Royce)	Swindon		1 500	Bestandteile
Österreich	Styer	1979	2 600	Motoren
Österreich (Jointventure)	Graz	2004		BMW X3
Südafrika	Rosslly	1973(1997)	2 600	BMW 3er, 5er
USA	Spartanburg	1994	4 600	BMW Z4, X5
Brasilien (Jointventure)	Curitiba	2001		Motoren
China (Jointventure)	Shenyang	2004		BMW 3er, 5er
Thailand	Rayong	? 2008 ?		BMW 3er, 5er, 7er

Porsche Autos:



1. VW30



2. Porsche 360



3. Porsche 911



4. Porsche Cayenne

Audi Autos:



1. DKW-Wagen (aus den 30ern)



2. DKW F 89 L



3. Audi F 103



4. Audi Quattro (aus den 80ern)



5. Audi A4 (1995)



6. Audi TT (erste Reihe)

Opel Autos:



1. Opel Olympia

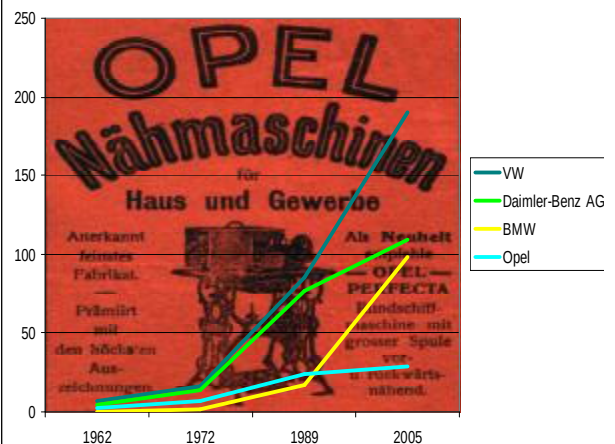


2. Opel Olympia Rekord P1

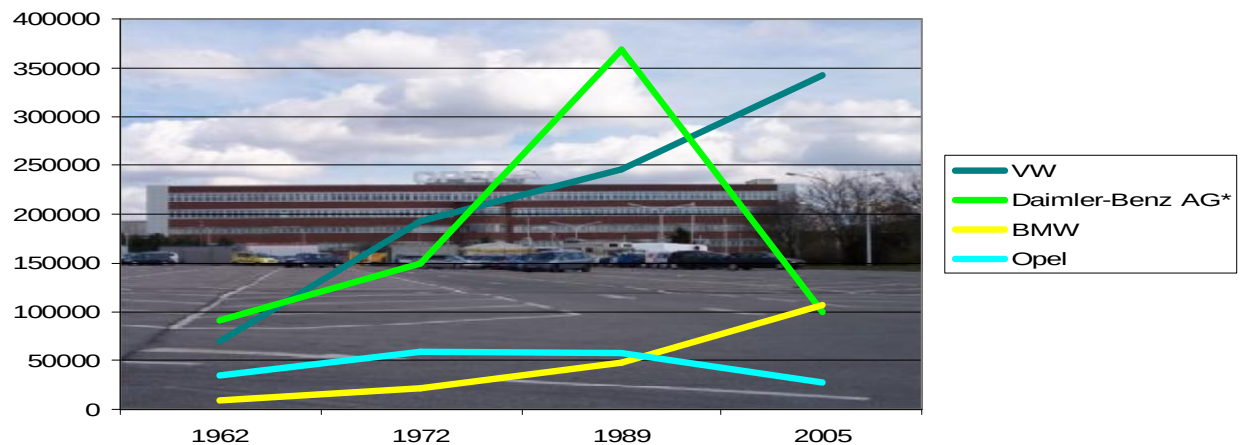


3. Opel Kadett

Entwicklung des Jahresumsatzes seit 1962



Personalbestand bei den größten Autoherstellern seit 1962



Opel – Standorte in Europa:



	Land	Standort	Seit	Beschäftigte	Produkttrange
1	Deutschland	Rüsselsheim	1898	20 000	Vectra, Signum
2	Deutschland	Eisenach	1990	1 800	Corsa
3	Deutschland	Kaiserslautern	1966	3 000	Bestandteile
4	Deutschland	Bochum	1962	9 600	Astra, Zafira
5	Polen	Gliwice	1998		Agila, Astra, Zafira
6	Belgien	Antwerpen	1924		Astra Cabrio
7	Frankreich	Batilly	1980		Movano
8	Frankreich	Cerizay	2004		Tigra
9	Spanien	Saragosa	1982		Corsa, Meriva, Combo

Ford Autos:



1. Ford Modell T (der 15 millionste Wagen)



2. Ford Modell A



3. Ford Taunus Buckel



4. Ford Transit

Ostdeutsche Autos:



1. Trabant 601



2. Wartburg 312



3. Wartburg 1.3



4. IFA Horch H3



5. IFA F9



6. Barkas V 901

.

