

Una nueva era para los cuatro aros: 60 años desde el primer Audi de la posguerra

- Estreno mundial del primer Audi de la posguerra en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) en otoño de 1965
- El Audi de 72 CV con motor de cuatro tiempos hizo que Auto Union GmbH superase la crisis de los años 60
- El historiador de Audi Ralf Friese dará una conferencia el 23 de julio en el Audi museum mobile

Madrid, 7 de julio, 2025 – Hace 60 años comenzó una nueva era en Ingolstadt: el 13 de agosto de 1965 salió de la cadena de montaje el primer Audi de la posguerra. En esa ocasión, tras un cuarto de siglo, Auto Union GmbH volvió a adoptar el tradicional nombre de Audi. El propio nombre pretendía demostrar el carácter pionero del modelo desde el punto de vista técnico. Al fin y al cabo, se trataba del primer automóvil de Audi con un motor de cuatro cilindros y cuatro tiempos. El Audi, conocido internamente como F 103, fue un éxito rotundo y dio lugar a toda una serie de modelos que, con posteriores mejoras en el diseño y la tecnología, se fabricaron hasta 1972.

En 1965, cuando se presentó el “nuevo Audi” -como se denominó en el comunicado de prensa de su estreno mundial en el Salón Internacional del Automóvil (IAA)-, Auto Union GmbH, la empresa predecesora de la actual AUDI AG, atravesaba una complicada situación económica. No era la primera vez que la compañía enfrentaba tiempos difíciles: retomar la actividad tras la Segunda Guerra Mundial no fue tarea sencilla. Alemania estaba en ruinas, la antigua Auto Union AG en Sajonia había sido desmantelada y carecía de futuro. En ese contexto, antiguos empleados de Auto Union se trasladaron al oeste y establecieron inicialmente un almacén central de piezas de repuesto en Ingolstadt. En 1949 fundaron Auto Union GmbH. Esta joven empresa comenzó a producir vehículos: sus primeros modelos, motocicletas y furgonetas bajo la marca DKW, se vendieron bien durante el periodo de reconstrucción y el auge económico de la posguerra en Alemania.

A medida que la población prosperaba, también crecían sus expectativas respecto a los automóviles. A mediados de los años sesenta, los modelos DKW, basados en tecnología anterior a la guerra, empezaban a considerarse obsoletos. En especial, la prolongada fidelidad al motor de dos tiempos provocaba un descenso continuado en las ventas. El último modelo de dos tiempos de Auto Union, el DKW F 102, resultó un fracaso comercial a pesar de su diseño moderno. Así, Auto Union GmbH se encontraba inmersa en una crisis. Paralelamente, se producían cambios en su estructura corporativa: Daimler-Benz AG, que había sido propietaria de Auto Union entre 1958 y 1964, vendió sus acciones gradualmente a Volkswagenwerk AG, con sede en Wolfsburg. Esta operación también permitió aprovechar mejor la capacidad de producción de Ingolstadt. De hecho, el VW Beetle se convirtió en una especie de "caballero blanco" en aquellos tiempos difíciles: entre 1965 y 1969 se ensamblaron en Ingolstadt casi 348.000 unidades del Volkswagen 1200/1300.



El "nuevo Audi": un impulso técnico y económico

Aún más decisiva para el futuro de la empresa fue una decisión tomada por su antiguo propietario, Daimler-Benz AG, a principios de la década de 1960. A principios de ese decenio, proporcionó a su filial un motor de cuatro tiempos. La empresa con sede en Stuttgart también envió al ingeniero Ludwig Kraus a Ingolstadt, donde más tarde se convirtió en jefe de desarrollo. Kraus llevó el nuevo motor a la producción en serie en Auto Union, allanando el camino para el primer coche de Ingolstadt con motor de cuatro tiempos. El "nuevo Audi" se lanzó al mercado en 1965, 25 años después de que el último Audi 920 saliera de la cadena de montaje en Zwickau, Sajonia, en 1940, como consecuencia del cese de la producción por la guerra, y 55 años después de que se entregara el primer automóvil Audi: el Audi Tipo A 10/22 PS.

En Ingolstadt querían que este cambio técnico se reflejara también en la denominación del nuevo modelo. La marca "DKW", estrechamente vinculada al motor de dos tiempos, dejó de utilizarse en los vehículos de Auto Union GmbH. En su lugar, el nuevo coche recuperó el nombre histórico de "Audi", inicialmente sin añadidos. El vehículo se comercializó como un "Audi type" de Auto Union. Internamente, se mantuvo la nomenclatura: el DKW F 102 pasó a denominarse F 103. Este "nuevo Audi" acabaría convirtiéndose en el precursor de toda una familia de modelos.

Desde el punto de vista histórico, cabe señalar que "Audi" era, en 1965, únicamente una denominación de modelo, ya que la empresa seguía llamándose Auto Union GmbH. No fue hasta 1985 cuando se fundó oficialmente AUDI AG. Desde entonces, empresa y producto comparten el mismo nombre breve y distintivo: Audi.

Nueva incorporación a la familia: el Audi original evoluciona hasta convertirse en toda una familia de vehículos

Con la llegada de nuevos modelos y distintas versiones de potencia, el nuevo Audi fue acompañado por el Audi 80, el Audi Super 90, el Audi 75 y el Audi 60. Curiosamente, al primer Audi nunca se le asignó oficialmente la denominación "72", a pesar de que tanto clientes como medios lo conocían como "Audi 72" o "Audi (72 CV)". Lanzado en agosto de 1965, el modelo estuvo disponible en versión familiar (Variant) a partir de la primavera de 1966. Las berlinas se ofrecían con dos o cuatro puertas, con opción de equipamiento de lujo ("L").

En 1966 se sumó a la gama el Audi 80, con 80 CV, seguido por el Super 90, que destacaba por su completo equipamiento y molduras cromadas en los pasos de rueda. Gracias a su motor de mayor cilindrada y 90 CV, alcanzaba los 160 km/h, una cifra notable para la época. En 1968 llegó el Audi 60 con 55 CV, y el Audi 75 sustituyó a las variantes de 72 y 80 CV.

La publicidad de estos Audi de la posguerra destacaba su "motor de presión media", con una elevada relación de compresión de 11,2:1. El nuevo modelo también era más largo que su predecesor de tres cilindros, lo que exigió alargar la carrocería 100 mm y colocar el radiador en ángulo junto al motor. Sustituyó los faros redondos por unidades rectangulares y adoptó una parrilla negra más ancha. La transmisión manual de cuatro velocidades con palanca en la columna era de serie, y no se ofreció cambio automático. Como su predecesor, el nuevo Audi equipaba frenos de disco montados en la transmisión. El abandono del motor de dos tiempos



marcó el inicio de una nueva era: en los tres primeros meses se produjeron 16.000 unidades.

Durante sus siete años de producción, el F 103 solo sufrió cambios menores. Para el modelo del año 1970, todas las versiones se equiparon con un salpicadero rediseñado, así como con limpiaparabrisas de acción paralela en lugar de los de acción contraria. Los clientes también podían solicitar, con un coste adicional, una palanca de cambios en la consola central en lugar de la palanca de cambios estándar montada en la columna. En el verano de 1970, la tapa del depósito de combustible de los sedanes se trasladó de la parte trasera del vehículo al panel lateral derecho trasero. Las luces traseras se diseñaron para que coincidieran con las del Audi 100, que se fabricaba desde 1968 y había consolidado el éxito del segmento C de Audi.

El “Audi type” de Auto Union siguió fabricándose hasta el verano de 1972. A mediados de 1972 fue sustituido por el Audi 80, un modelo completamente nuevo. El modelo más pequeño de la familia F 103, el Audi 60, se convirtió en el más exitoso: más de la mitad de todos los automóviles Audi de primera generación fabricados (416.852 vehículos) eran modelos Audi 60 y Audi 60 L, lo que supuso un total de 216.987 unidades. Las cifras de ventas por sí solas demuestran la importancia que tuvo este coche para la marca de los cuatro aros. Supuso un punto de inflexión tanto desde el punto de vista técnico como económico. Entre 1965 y 1972, el nuevo Audi y los demás miembros de la familia despertaron un interés tan grande que no solo sentaron las bases de una gama de modelos orientada al futuro para la empresa, sino que también devolvieron a Auto Union a la senda del éxito, contribuyendo así a la independencia a largo plazo de la marca Audi dentro del Grupo Volkswagen.

Conferencia el 23 de julio: la historia y la importancia del “F 103” para Audi

El miércoles 23 de julio, el historiador de Audi Ralf Frieese compartirá la historia de cómo se creó el primer Audi después de la Segunda Guerra Mundial y por qué este “Audi original” llegaría a desempeñar un papel tan fundamental en la configuración del futuro de la marca de los cuatro aros. Este evento tendrá lugar en el Audi museum mobile de Ingolstadt. La entrada es gratuita. Es necesario inscribirse por correo electrónico en veranstaltungen.museum@audi.de o por teléfono en el 0841 89-34433. La fecha límite para inscribirse es el lunes 21 de julio. La conferencia del miércoles 23 de julio comenzará a las 18:00 h. Las puertas se abrirán a las 17:30 h.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>



El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, 55.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.
