



La marque tradition NSU et le site Audi à Neckarsulm : 150 ans de transformation et d'innovation

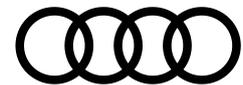
- **Retour en 1873, aux racines de la marque tradition NSU**
- **Au cours de l'année anniversaire de 2023, Audi Tradition sortira de la collection de véhicules historiques d'AUDI AG un certain nombre de pièces maîtresses de la NSU pour des événements**
- **Une série de 10 pièces avec des voitures classiques et exotiques issues de l'histoire des produits NSU**

Ingolstadt, le 28/02/2023 – La marque tradition NSU fête son anniversaire. En 1873, Christian Schmidt et Heinrich Stoll ont fondé la "Mechanische Werkstätte Schmidt & Stoll" à Riedlingen pour la production de machines à tricoter, qui a ensuite évolué pour devenir NSU Motorenwerke AG et finalement le site Audi actuel à Neckarsulm. Le nom de NSU est étroitement associé à Neckarsulm, puisque le nom de l'entreprise est dérivé de la ville située sur les rivières Neckar et Sulm. NSU illustre de manière impressionnante l'évolution de la mobilité - des bicyclettes et des motocyclettes aux automobiles. À l'occasion de son 150e anniversaire, Audi Tradition présente un certain nombre de pièces maîtresses de NSU issues de sa collection de véhicules historiques. L'exposition spéciale "Innovation, audace et transformation", un projet de coopération entre Audi Tradition et le musée allemand de la bicyclette et de la NSU (Deutsches Zweirad- und NSU-Museum), est également en cours de réalisation. L'exposition sera présentée au Audi Forum de Neckarsulm et au Deutsches Zweirad- und NSU-Museum de Neckarsulm à partir du 14 juin.

"Il y a tellement d'histoires à raconter sur la longue histoire de NSU ", a déclaré Tobias Fräbel, un employé d'Audi Tradition responsable des archives d'entreprise du site de Neckarsulm et de la marque NSU. "Comme nous ne pouvons pas raconter toutes les histoires en un seul texte, Audi Tradition proposera tout au long de l'année des récits et des informations de fond sur l'entreprise, ses produits, son implication dans la course automobile et bien plus encore." Ces posts peuvent être trouvés sur le canal Instagram d'Audi Tradition et sur [Media Audi France](#). Audi Tradition y lancera une série de dix épisodes. De mars à décembre, un modèle NSU sera présenté chaque mois - des classiques de la marque, qu'ils aient deux ou quatre roues, aux prototypes et modèles exotiques. Toutefois, vous pouvez naturellement vous plonger dans l'histoire émouvante et multiforme de la marque traditionnelle - par exemple, grâce au livre de Klaus Arth intitulé "NSU-Automobile. Typen - Technik - Modelle", publié par Delius Klasing, ou le livre de Peter Schneider "Die NSU-Story", publié par Motorbuch-Verlag.

Avance rapide : L'histoire de la marque traditionnelle NSU

Fondée à Riedlingen en 1873 par Christian Schmidt et Heinrich Stoll en tant que fabricant de machines à tricoter, l'entreprise a déménagé à Neckarsulm en 1880, où elle a été transformée en société par actions en 1884. En 1886, l'entreprise de Neckarsulm est tombée au bon moment.



Les bicyclettes devenaient de plus en plus populaires, et NSU a commencé à en produire et à en vendre de plus en plus. À partir de 1900, l'entreprise a également commencé à fabriquer des motos. La nouvelle marque N.S.U. (de Neckarsulm) devient soudainement populaire dans le monde entier. En 1906, la première Original Neckarsulmer Motorwagen - une petite voiture de milieu de gamme avec un moteur à quatre cylindres refroidi par eau - est présentée au public. En 1909, 1 000 employés ont fabriqué 450 automobiles. Le constructeur automobile basé à Neckarsulm est entré dans l'histoire de l'automobile en matière de construction légère en 1914, lorsque les ingénieurs de Neckarsulm ont construit la NSU 8/24 PS avec une carrosserie en aluminium.

Malgré la Première Guerre mondiale et la dévaluation qui s'ensuivit au cours de l'année hyperinflationniste de 1923, la NSU a continué à être stable financièrement. En 1923, 4 070 employés produisaient une voiture toutes les deux heures, une moto toutes les 20 minutes et un vélo toutes les cinq minutes. En 1924, l'entreprise investit dans une nouvelle usine de construction automobile à Heilbronn afin de gagner de l'espace. Deux ans plus tard, cependant, les ventes ont diminué pour la première fois, ce qui a entraîné des problèmes financiers. En 1929, NSU a été contrainte de cesser sa production automobile et de vendre l'usine presque neuve de Heilbronn à Fiat. Fiat y a construit des voitures sous le nom de NSU-Fiat jusqu'en 1966. Dès lors, Neckarsulm se concentre sur la production de deux-roues, reprend une majorité de la division motos de Wanderer en 1929 et établit une coopération commerciale avec la marque D-Rad à Berlin en 1932. Aux côtés de BMW et DKW, NSU était l'une des plus importantes marques de motos allemandes dans les années 30. Après avoir repris la production de bicyclettes d'Opel à la fin de 1936, elle est devenue l'un des plus grands fabricants de deux-roues en Allemagne. En 1933/34, NSU a construit trois prototypes d'un véhicule conçu par Ferdinand Porsche avec un moteur boxer de 1,5 litre refroidi par air à l'arrière. Dans sa conception de base, cette voiture était similaire à la future Coccinelle VW. Cependant, elle n'a pas été produite en série pour des raisons financières. À la fin de la guerre, en mai 1945, une grande partie des installations de l'usine de Neckarsulm était en ruines.

La reconstruction après la Seconde Guerre mondiale a été suivie par les populaires bicyclettes NSU et le cyclomoteur NSU Quick de 98 cc. Un modèle de 125 et 250 cc a été ajouté peu après. Plus tard, vinrent la NSU Fox, la NSU Lux, la NSU Max et la NSU Consul, avec une cylindrée de 500 cm³. Avec une production annuelle de près de 300 000 deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motos et scooters), l'entreprise de Neckarsulm s'est hissée au sommet de l'industrie internationale de la moto en 1955. C'était la plus grande usine de deux-roues au monde. Malgré tous les succès des motos NSU, qui ont apporté à l'entreprise une renommée mondiale avec des victoires dans cinq championnats du monde de motos entre 1953 et 1955 et de nombreux records du monde de vitesse, la direction de l'entreprise a dû faire face à une baisse de la demande de motos à partir du milieu des années 1950. Avec la prospérité croissante, les clients voulaient conduire des voitures, il était donc temps pour NSU de se remettre à produire des automobiles.

NSU a réussi à reprendre la construction automobile en 1958 avec la voiture compacte Prinz. Les innovations techniques ne tardèrent pas à apparaître. Depuis le début des années 1950, NSU



travaille sur un concept de moteur entièrement nouveau avec Felix Wankel. En 1957, un moteur à piston rotatif de type Wankel s'allume pour la première fois dans une station d'essai de la NSU.

En 1963, l'entreprise de Neckarsulm présente le NSU Wankel Spider au salon IAA de Francfort, écrivant ainsi l'histoire de l'automobile. Il s'agissait de la première automobile de série au monde propulsée par un moteur rotatif mono-rotor, avec 497 ccs et 50 ch. La sensation suivante a eu lieu à l'automne 1967, lorsque l'entreprise de Neckarsulm a présenté la NSU Ro 80 à l'IAA de Francfort, enthousiasmant le monde de l'automobile. La voiture était propulsée par un moteur rotatif NSU/Wankel à double rotor (115 ch), et son design révolutionnaire attira beaucoup d'attention. Toujours en 1967, la NSU Ro 80 est devenue la première automobile allemande à être élue voiture de l'année.

Le 10 mars 1969, un contrat a été signé pour fusionner NSU Motorenwerke AG et Auto Union GmbH, basée à Ingolstadt, sous l'égide du groupe Volkswagen. Avec effet rétroactif au 1er janvier 1969, AUDI NSU AUTO UNION AG, dont le siège est à Neckarsulm, est créée et Volkswagenwerk AG détient une participation majoritaire. La gamme de modèles de la nouvelle entreprise était très variée, même d'un point de vue technique. En plus de la NSU Prinz et de la NSU Ro 80, l'Audi 100 a également été construite sur le site de Neckarsulm à partir de cette date. Cependant, les deux modèles NSU ont été progressivement abandonnés dans les années 1970 - la Prinz en 1973, après 15 ans, et la Ro 80 en 1977, après dix ans. Enfin, le 1er janvier 1985, AUDI NSU AUTO UNION AG a été rebaptisée AUDI AG et le siège de la société a été transféré de Neckarsulm à Ingolstadt. Depuis lors, la société et ses produits portent le même nom.

La transformation, la réinvention constante de soi et de ses produits - voilà une partie de l'histoire du site NSU et Audi de Neckarsulm. Il s'est développé à la fois rapidement et continuellement au cours des dernières décennies. Grâce à son expertise en matière de production à grande et à petite échelle, l'usine de Neckarsulm compte aujourd'hui parmi les plus complexes d'Europe, et c'est l'un des sites du groupe Volkswagen où la diversité des produits est la plus grande. Le site se transforme progressivement en une usine intelligente et se prépare à l'électrification. C'est également le centre d'expertise en matière de batteries haute tension. Outre le vaisseau amiral Audi A8, la super voiture de sport Audi R8 et d'autres modèles des séries B, C et D, les modèles sportifs RS sont également développés et fabriqués à Neckarsulm - et ce n'est pas sans raison, puisque c'est là que se trouve le siège d'Audi Sport GmbH. Cette société remonte à la fondation de quattro GmbH en 1983, ce qui signifie qu'elle fêtera son 40e anniversaire en 2023. Depuis fin 2020, le premier modèle Audi entièrement électrique fabriqué en Allemagne y est également fabriqué : l'Audi e-tron GT quattro. Avec environ 15 500 employés sur le site de Neckarsulm, AUDI AG est actuellement l'une des plus grandes entreprises de la région économique de Heilbronn-Franken. Tout a commencé il y a 150 ans avec dix employés - quelle histoire, quel dynamisme, quel développement !

Un chapitre passionnant dans la publicité de la NSU : Créative, innovante, révolutionnaire

"Fixe Fahrer fahren Fox", "Kluge Köpfe kaufen Konsul", "Nicht mehr laufen - Quickly kaufen !" - de



nombreux slogans publicitaires de la NSU sont légendaires. Dans son livre "Fahre Prinz und du bist König. Geschichten aus der NSU-Geschichte" (Conduis Prinz et tu seras roi : histoires de l'histoire de la NSU), Arthur Westrup, ancien chef de la publicité de la NSU, explique que la NSU n'avait pas beaucoup d'argent sous la main dans les années 1950, ce qui l'a rendu, lui et son équipe, d'autant plus créatifs. En plus de leurs phrases accrocheuses, les experts en marketing ont imaginé des campagnes spéciales.

Par exemple, une publicité spéciale pour la NSU Quickly apparaissait au dos du journal BILD chaque lundi, abordant parfois des sujets d'actualité. Après un match international entre l'Allemagne et l'Angleterre, l'une de ces publicités disait : "Vous voyez les joueurs battus qui rentrent de Berlin, et tous les attaquants gémissent : "Béni soit celui qui a un Quickly !". Un autre grand succès publicitaire date de 1971. "Ro 80. Vorsprung durch Technik." était écrit en grosses lettres sur l'affiche publicitaire de la NSU Ro 80. Le célèbre slogan Audi fut ainsi créé dans le département Publicité de NSU. Il restera dans l'esprit des gens dans le monde entier : "Vorsprung durch Technik".

Actif dans les courses : Neckarsulm remporte des victoires et des records.

La NSU peut se prévaloir d'une longue et fructueuse histoire dans le domaine du sport automobile, tant avant qu'après la Seconde Guerre mondiale. En voici un petit assortiment : Avec la moto de course NSU de 500 cc, le pilote anglais Tom Bullus a remporté le Grand Prix d'Allemagne pour les motos (Großen Preis von Deutschland für Motorräder) au Nürburgring en 1930. Après que Bullus ait remporté de nombreuses autres courses et le Grand Prix des Nations (Großen Preis der Nationen) à Monza en un temps record avec la NSU 500 SSR, sa moto a été considérée comme la moto de course allemande la plus réussie. Entre 1931 et 1937, NSU a remporté 11 fois le championnat d'Allemagne et 5 fois le championnat de Suisse. La "Bullus", comme les fans appelaient la NSU 500 SSR, était également disponible en tant que moto de sport de rue, mais avec moins de puissance.

Dans les années 1950, NSU a de nouveau remporté des victoires sans interruption. En 1950, Heiner Fleischmann (sur une moto de course NSU de 500 cc suralimentée) et Hermann Böhm avec Karl Fuchs dans son side-car (sur une moto de 600 cc) sont tous deux devenus champions d'Allemagne dans leurs catégories respectives. À partir de la saison 1951, les surcompresseurs ne sont plus autorisés dans les courses de motos, mais les motos NSU suralimentées ont survécu. Avec des carénages aérodynamiques optimisés en soufflerie et un châssis allongé, Wilhelm Herz devient l'homme le plus rapide du monde sur un deux-roues en 1951 et 1956, à 290 et 339 km/h, respectivement. En raison de leur ressemblance avec des baleines et des dauphins, les motos de course NSU ont rapidement été appelées Rennfox Typ Delphin et Rennmax Typ Blauwal - et elles ont remporté presque tout ce qu'il y avait à gagner dans les courses de motos à l'époque. Les victoires de NSU au Tourist Trophy (TT) en 1954 sont également légendaires. L'équipe d'usine sur l'île de Man comprenait Werner Haas, H.P. Müller, Hans Baltisberger et Rupert Hollaus. Hollaus a terminé la course, considérée comme la course de moto la plus dangereuse du monde, en tant que vainqueur dans la catégorie 125 cc. Haas, Hollaus, Armstrong et Müller ont pris la première à la quatrième place dans la classe jusqu'à 250 ccs.



La NSU a également remporté de nombreuses victoires sur quatre roues. Voici quelques faits marquants sur plusieurs décennies : en 1926, quatre voitures de course NSU 6/60 PS suralimentées ont remporté un quadruple succès au Grand Prix d'Allemagne pour les voitures de sport (Großen Preis von Deutschland für Sportwagen) à l'AVUS de Berlin. Dans les années 1960 et 1970, la NSU Prinz, la NSU Wankel Spider et la NSU TT ont mis leurs compétences techniques à l'épreuve dans les courses de voitures de tourisme, enthousiasmant des millions de spectateurs sur les circuits du monde entier. Et un petit bonhomme est toujours arrivé en tête : la NSU Prinz TT. Avec ce modèle, un total de 29 championnats nationaux ont été remportés en Europe et en Amérique du Nord, tandis que Willi Bergmeister est devenu le champion allemand de course de côte en 1974.

Aperçu des étapes les plus importantes : L'histoire de NSU et du site Audi de Neckarsulm

1873	Christian Schmidt et Heinrich Stoll créent une usine pour produire des machines à tricoter à Riedlingen, sur le Danube.
1880	L'entreprise s'installe à Neckarsulm.
1886	La production de bicyclettes commence.
1900	Début de la production de motos
1906	La production d'automobiles commence avec l'Original Neckarsulmer Motorwagen.
1928	La production automobile indépendante prend fin et l'usine de Heilbronn est vendue.
1933	Ferdinand Porsche commande la construction de la NSU/Porsche Type 32, le prédécesseur de la Coccinelle VW.
1945	L'usine est partiellement détruite pendant la Seconde Guerre mondiale; la production reprend progressivement à partir de la mi-1945.
1955	NSU Werke AG devient le plus grand producteur de deux-roues au monde.
1958	La production automobile reprend avec les NSU Prinz I à III.
1964	Début de la production du cabriolet NSU Wankel Spider, la première voiture de série au monde équipée d'un moteur à piston rotatif.
1967	Début de la production en série de la berline NSU Ro 80, qui est élue voiture de l'année pour son design futuriste et son moteur à piston rotatif.
1969	Fusion avec Auto Union GmbH Ingolstadt pour devenir AUDI NSU AUTO UNION AG ; l'actionnaire majoritaire est Volkswagen AG.
1974/75	Le site est menacé de fermeture pendant la crise pétrolière. Lors de la légendaire marche sur Heilbronn en avril 1975, les employés se battent avec succès pour sauver l'usine.
1975	Pour mieux utiliser les capacités de production, la fabrication en sous-traitance de la Porsche 924 commence ; la Porsche 944 suit peu après.
1982	L'Audi 100, fabriquée à Neckarsulm, atteint un coefficient de traînée de 0,30, un record mondial.
1985	La carrosserie entièrement galvanisée est introduite dans l'Audi 100 et l'Audi 200.



	La société est rebaptisée AUDI AG et le siège social est transféré à Ingolstadt.
1988	AUDI AG entre dans la catégorie des voitures de grande taille avec la production de l'Audi V8.
1989	Introduction du moteur diesel turbocompressé avec injection directe de carburant dans un véhicule de tourisme, développé à Neckarsulm.
1994	Début de la production de l'Audi A8, premier véhicule de série au monde dont la carrosserie est entièrement en aluminium (ASF : Audi Space Frame).
2000	Début de la production de l'Audi A2, la première voiture en aluminium produite en grande série.
2001	Victoire au Mans avec l'injection directe de carburant FSI, nouvellement développée à Neckarsulm.
2005	Ouverture du Forum Audi à Neckarsulm.
2006	Début de la production de la super voiture de sport Audi R8 ; première victoire aux 24 heures du Mans avec un moteur diesel développé à Neckarsulm.
2007	La première plaque tournante de production est établie entre les usines d'Ingolstadt et de Neckarsulm avec le début de la production de l'Audi A4 Sedan.
2008	Le nouvel atelier d'outillage d'Audi est inauguré.
2011	Audi acquiert une parcelle de 230 000 mètres carrés dans le parc industriel Böllinger Höfe à Heilbronn (d'autres parcelles seront acquises en 2014 et 2018).
2012	Le centre technique des polymères renforcés de fibres et le nouveau centre d'essai des moteurs sont inaugurés.
2013	Audi Neckarsulm reçoit le prix J.D. Power de la meilleure usine de production en Europe.
2014	Le centre logistique et la production de la R8 sont inaugurés sur le site Audi de Böllinger Höfe.
2016	Les nouveaux bâtiments de production de l'Audi A8 sont construits.
2017	Le Centre de compétences en piles à combustible est ouvert.
2018	Le centre technique d'essai des matériaux en aluminium est inauguré sur le site d'Audi à Böllinger Höfe.
2019	Un centre technique MEA (systèmes de couches fonctionnelles) pour le développement de piles à combustible est créé ; le programme environnemental Mission:Zero, qui concerne l'ensemble du site, débute par des mesures de décarbonisation, d'utilisation durable de l'eau, d'efficacité des ressources et de biodiversité.
2020	Début de la production de l'Audi e-tron GT quattro entièrement électrique.
2021	Initiative automobile 2025 (AI25) : Un réseau d'expertise pour la transformation numérique de la production et de la logistique des véhicules est créé ; un centre de compétences pour les batteries haute tension est créé.
2022	La production est optimisée pour l'électromobilité, y compris la modernisation des bâtiments existants et la cérémonie de pose de la première pierre du nouvel atelier de peinture.



- Fin -

Communication Presse et Relations Publiques

Grégory GOUILLARDON
Téléphone : 03.23.73.51.94
E-Mail : gregory.gouillardon@audi.fr
media.audifrance.fr



Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 21 sites implantés dans 13 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2021, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 681 000 automobiles Audi, 8 405 voitures de sport Lamborghini et 59 447 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2021, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 53,1 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 5,5 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 89 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 58 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
