



汽车，这一情况一直持续到了1954年。1954年8月9日，巴伐利亚金属加工业爆发的大规模的工人罢工，罢工持续到8月31日，最终通过仲裁，劳资达成了协议，工人的工资增长了4%多一点。罢工让新汽车联盟多支付了92万马克。尽管如此，1954年公司还是首次实现了盈利(大约40万马克)。就在这一年，钢铁巨头Friedrich Flick收购了新汽车联盟的部分股权。

- 1、1969年奥迪100LS型轿车，诞生于65年的奥迪100系列轿车是了奥迪品牌复兴道路上的转折点
- 2、1981年奥迪200轿车
- 3、基于quattro技术的奥迪全时四驱车在拉力赛中屡获佳绩

1955年，新汽车联盟开发出50年代德国市场上最受欢迎的P94型轿车。在这个时期，新汽车联盟开发了全时四驱技术，并为联邦国防军生产了小型越野车MONGA。两年之后，新汽车联盟成为继大众、戴姆勒-奔驰、欧宝、欧洲福特之后的第5大德国汽车制造企业。就在这时Flick提出了一项大胆的建议，他建议戴姆勒-奔驰收购新汽车联盟股权，当时他本人既拥有新汽车联盟40%的股份，又拥有戴姆勒-奔驰25%的股份。他的建议得到了新汽车联盟的另一大股东瑞士富豪Ernst G?hner的支持，当时他拥有公司41%的股份。1958年4月24日，并购开始实施，戴姆勒-奔驰出资4100万马克收购了新汽车联盟88%的股份，一年之后，戴姆勒-奔驰收购了剩余的股份。这次并购让戴姆勒-奔驰成为西德最大的汽车制造商。那么并购又为新汽车联盟带来什么好处呢？现在看来，主要是使新汽车联盟有了新的生产基地。

并购之初，新汽车联盟仅在英戈尔斯塔特生产摩托车和DKW速递货车，汽车的总装厂设在杜塞尔多夫。50年代中期，公司一直进行“DKW Junior”小型车计划，但一直受制于资金不足而一再推迟计划。并购使项目的资金有了保证，但工厂生产能力不足的问题又暴露出来，于是筹建新生产基地成了必然。当时有两个选址，一个就是英戈尔斯塔特，另一个是佐恩斯，这两个地址都靠近原有的生产基地杜塞尔多夫，但相比之下，英戈尔斯塔特拥有更多的熟练工人，这促使了公司最终选择了英戈尔斯塔特。从1959年到60年，公司先后出资共1.27亿马克兴建了新的生产基地，这也是当时欧洲最大，最现代化的汽车工厂。

经过了乔迁之喜，一切本应该顺利起来，但事实上却正好相反。自从并购以来，新汽车联盟与母公司的关系一直没能协调，到了1962年，戴姆勒-奔驰出现了销售高峰，可新汽车联盟却出现了严重的财政危机，这促使戴姆勒-奔驰最终放弃了新汽车联盟。从1964年起，戴姆勒-奔驰把新汽车联盟股权分阶段出售给大众汽车股份公司，整个并购花费了2.97亿马克。到1966年，大众公司正式成为新汽车联盟的新东家。

大众的收购避免了新汽车联盟的破产，同时大众的甲壳虫轿车也成为新汽车联盟的救命稻草。从1965年5月开始，英戈尔斯塔特的工厂开始组装大众甲壳虫，到1967年7月共生产了34.8万辆。1965年8月，新汽车联盟的奥迪100轿车问世了，这款以轿车全新的4冲程发动机、经典实用的造型和精细的工艺质量获得巨大的成功。原计划生产10万辆的奥迪100最终卖出了80万辆，同时这款轿车也奥迪的品牌重新得到恢复。新车型使新汽车联盟慢慢走出困境，但好事多磨，1967到68年经济危机突然降临德国，新汽车联盟遭受重创，这促使另一桩并购案出台。

1969年3月，新汽车联盟与NSU汽车公司合并，新公司取名为奥迪- NSU汽车联盟股份有限公司(Audi NSU Auto Union AG)，公司总部位于内卡苏姆。公司通过一些列经营和扩张运作渐渐走出了良好的态势。由于预见到了石油危机的到来，1972年克劳斯博士设计的奥迪80轿车在省油上下足了功夫，1974年到1975年，石油危机终于降临了，公司依靠他的这种前瞻性设计使石油危机爆发的影响降至了最低，奥迪80轿车总共销售了100万辆。奥迪品牌名声日盛，1977年3月，最后一辆NSU R80汽车下线，从而宣告着公司统一成奥迪品牌。

进入80年代，公司开始重新重视在技术上的创新，一系列新技术使公司重归一流汽车制造厂的行

列。其中最为轰动的是奥迪独家技术quattro全时四驱系统，1983年， Hannu Mikkola驾驶一辆奥迪全时四驱汽车赢得了世界汽车拉力赛冠军，从此奥迪汽车声名雀起。同时在中型轿车上，著名的第三代奥迪100轿车被设计出来，他的风阻系数仅为0.30，次年这款轿车获得了全球年度最佳轿车的称号。奥迪NSU汽车联盟股份有限公司的董事长哈贝尔博士也被誉为了德国“最佳经理人”。

1985年1月1日，奥迪-NSU汽车联盟股份有限公司正式改为奥迪股份公司。从1945年二战结束到1985年，奥迪经过三次并购，历经三十年时间，终于完成了这场艰难的复兴。