

Frankfurt. Am 29. Juni 1932 wurde aus vier einzelnen Marken ein großes Ganzes: Auf Druck der Sächsischen Staatsbank hin schlossen sich die sächsischen Automobilhersteller Audi (Zwickau), DKW (Zschopau), Horch (Zwickau) und Wanderer (Chemnitz) zur Auto Union AG zusammen. Nötig geworden war der Schritt durch die finanzielle Notlage aller vier Unternehmen, eine Folge der noch nicht überwundenen Weltwirtschaftskrise. Als Symbol des Zusammenschlusses wählte die Union vier ineinander verschlungene Ringe, die künftig das Firmenemblem bildeten. Ab September 1934 zierten die „Vier Ringe“ ergänzend zum jeweiligen Markenzeichen zum ersten Mal die Kühlergrille der Auto-Union-Fabrikate. Zwar war der Zusammenschluss keine Verbindung unter Gleichen (schon im August 1928 hat DKW die Aktienmehrheit der Audi-Werke übernommen), aber dennoch blieben alle vier Marken erhalten.

Um Konkurrenz untereinander von vornherein auszuschließen, wurde jedem Hersteller ein bestimmtes Marktsegment zugeordnet. Horch stand für Luxusklasse, Audi gab mit Frontantrieb die progressive obere Mittelklasse, Wanderer markierte mit Heckantrieb das konservative Mittelfeld und DKW baute Kleinwagen sowie Motorräder in allen Größen. Einen weiteren Nutzen, den die Vereinigung mit sich brachte, bestand in der Bündelung der Kräfte durch Zentralisierung von Verwaltung, Entwicklung, Versuch sowie Verkauf

und Marketing am Firmensitz in Chemnitz. In der Zentralen Versuchsanstalt (ZVA) und im Zentralen Entwicklungs- und Konstruktionsbüro (ZEKB) wurde wissenschaftliche Entwicklungsarbeit und Grundlagenforschung durchgeführt. Schon damals standen Materialkunde, Verbrauchsuntersuchungen, Akustikmessungen, Windkanalversuche und auch Crashtests auf der Tagesordnung.



Damit avancierte die Auto Union AG hinter der Adam Opel AG zum zweitgrößten Autohersteller Deutschlands. Der Kraftakt, aus vier Herstellern einen großen Verbund zu schmieden, war gelungen. Und unterschiedlicher hätten die vier Marken kaum sein können...

Horch war der älteste und bekannteste Name im Quartett. August Horch, in Winnigen an der Mosel geboren und als Angestellter bei Carl Benz in Köln zu Ruhm gekommen, war ein Pionier der deutschen Autoindustrie. In einem alten Pferdestall in Köln hatte der gelernte Schmied und studierte Ingenieur 1899 sein erstes Auto gebaut, 1904 siedelte Horch in eine Spinnerei ins sächsische Zwickau um. Am 30. September 1904 wurde die August Horch & Cie. Motorwagen-

Werke AG ins Handelsregister eingetragen. Erst wurde die Marke bekannt, dann wurde der Mann hinter der Marke entlassen.

1909 musste der unbequeme Firmengründer mit den ungewöhnlichen Ideen sein Unternehmen verlassen, die Aktionäre wollten es so. August Horch gründete eine neue Firma und weil ihm verboten worden war, seinen Namen für ein weiteres Automobilunternehmen zu nutzen, übersetzte seinen Namen ins Lateinische: „Audi“ war geboren. Den Status der großen Horch-Wagen erreichten die Audi-Automobile trotz unbestrittener Qualitäten nicht. Neben Mercedes und Maybach war die Marke Horch mit dem gekrönten H einer der großen drei Hersteller für hohe Häupter und Herrschaften.

Der Abschied von goldenen Zeiten kam mit dem Krieg, als bei Horch bald nur noch schwere Kommandowagen gefertigt wurden. Der letzte zivile Horch entstand zu DDR-Zeiten und trug erneut einen Ring im Namen: der Horch P 240 Sachsenring war, da blieb alles beim alten, dem Führungszirkel der DDR vorbehalten.

Älter als Horch war nur Wanderer. Im Februar 1885 gründeten Jean Baptist Winklhofer und Richard Adolf Jaenicke ihre Firma. Verkauf und Reparatur von Fahrrädern wurden angeboten, Anfang 1887 wurde daraus eine eigenständige Fahrrad-Fertigung, die Geld für Neuerungen und die Erweiterung der Fertigung in die Kasse brachte. Neben Werkzeug, Schreib- und Rechenmaschinen baute Wanderer ab 1902 auch Motorräder, 1913 kam schließlich der Automob-

bilbau hinzu. Das kleine Wanderer „Puppchen“ wurde auf Anhieb ein Erfolg, und 1930 wurde bei Ferdinand Porsche in Stuttgart die Konstruktion eines Sechs- und Achtzylindermotors in Auftrag gegeben.

Mit ebenso soliden wie bürgerlich-konservativen Fahrzeugen sah sich Wanderer auf Augenhöhe mit Mercedes-Benz. Der Typ W 25 K von 1936, ein Roadster mit Kompressor-geladenem Zweiliter-Sechszylinder, 85 PS und 150 km/h Spitze, blieb ein Traumwagen für Herrenfahrer. Neben dem bezaubernden, knapp gezeichneten Roadster mit Steckfenstern und Fetzendach wurde auch ein zweisitziges Sportcabriolet angeboten, es hatte größere Türen mit Kurbelscheiben und ein wetterfestes Klappverdeck. Das Ende von Roadster und Cabriolet war der Auftakt zum Finale: 1941 wurde bei Wanderer der letzte Wagen gebaut, nur DKW hielt sich am Markt.

Als der Däne Jörgen Skafte Rasmussen 1916 fernab der Heimat in Zschopau begann mit Dampfautomobilen zu experimentieren, war dieser Zug der automobilen Fortbewegung schon abgefahren. Den Verbrennungsmotoren gehörte die Zukunft, nur der abgeleitete Markenname blieb erhalten: DKW – Dampfkraftwagen.

Schon 1907 hatte Rasmussen im Erzgebirge jene kleine Metallwarenfabrik in Betrieb genommen, die zur Keimzelle des später einmal größten Motorrad-Herstellers der Welt werden sollte. Nachdem das Dampf-Automobil über das Prototypen-Stadium nicht hinaus kam, übernahm Rasmussen 1919 eine Zweitaktmotorenkonstruktion, die



Symbolisieren die vier Audi-Ringe: Von links die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer.
Foto: fnp

er als Spielzeugmotor verkaufte: „Des Knaben Wunsch“. Das Spielzeug-Triebwerk war der Anfang des lebenslangen Bekenntnisses zum Zweitakter. Er wurde vergrößert und als Fahrradhilfsmotor eingesetzt, bevor dann 1922 ein richtiger Motorradmotor daraus wurde: „Das Kleine Wunder“.

In den 1920er Jahren entwickelte sich DKW zum bedeutendsten Motorradhersteller der Welt, 1928 war das Zschopauer Werk die größte Motorradfabrik weltweit. Im gleichen Jahr übernahm Rasmussen die Audi-Automobilwerke in Zwickau, um zwei Jahre später bei den Audi-Konstrukteuren ein kleines Automobil mit folgenden konstruktiven Merkmalen in Auftrag zu geben: DKW, Zweizylinder-Zweitakt-Motorradmotor mit 600 ccm, selbsttragende Holzkarosserie mit Kunstlederbezug, Schwingachsen vorn und hinten sowie Frontantrieb. Der daraus entstandene DKW Front wurde zu einem der meist ge-

kauften und beliebtesten deutschen Kleinwagen seiner Zeit.

Die DKW Motorräder und Automobile mit ihren typischen Zweitaktmotoren bedienten das untere Marktsegment (Preisklasse zwischen 345 und 3400 Reichsmark) und bildeten die Volumenmodelle der Auto Union. So wurden zum Beispiel von den DKW Automobilen mit Frontantrieb Ende der 30er-Jahre bis zu 4800 Stück pro Monat gefertigt. Die DKW Motorräder wurden in so großen Stückzahlen gebaut, dass die Auto Union mit ihrem DKW-Werk in Zschopau 1937 mit 55470 produzierten Motorrädern erneut zum größten Motorradhersteller der Welt avancierte.

DKW-Produkte galten als einfach, zweckmäßig, zuverlässig, wirtschaftlich, langlebig und leistungsfähig. Zweitaktmotor und Frontantrieb wurden zu Merkmalen der Marke, die Motoren entstanden im Stammwerk Zschopau, die Karosserien wurden im DKW-Karosserie-

werk Berlin-Spandau gefertigt, wo auch der Bau der Vierzylinder-Modelle mit Heckantrieb vorgenommen wurde. Die Montage der Frontantriebs-Modelle erfolgte im Zwickauer Audi-Werk.

Nach dem Krieg war es die Marke DKW, mit der die in Westdeutschland neu gegründete Auto Union GmbH an den Standorten Ingolstadt und Düsseldorf im Kraftfahrzeugbau wieder Fuß fassen konnte. Das letzte DKW-Modell war Anfang und Ende zugleich: Der „große“ DKW 102 gehörte zu den mit größter Spannung erwarteten Neuheiten der IAA 1963, aber wie zu Vorkriegszeiten marschierte der Hersteller mit der blauen Auspuff-Fahne im Zweitakt, während die Kunden immer öfter zur Viertakt-Konkurrenz überliefen.

Drei Zylinder, 1157 ccm und 60 PS waren Rekord, nie wurde ein größerer und stärkerer Zweitakt-Motor in einen Serien-Pkw verbaut. Zwar wurde überall die funktionelle, geräumige Karosserie und das hervorragende Frontantriebs-Fahrwerk gelobt, doch der Antrieb versagte. Als Audi 72 wurde der F 102 auf der IAA 1965 wiedergeboren, mit einem gestrafften Gesicht, einem alten Namen und einem neuen Vierzylinder-Viertakt-Motor. Kurz darauf, am 11. März 1966 lief der letzte F 102 vom Band. Die Marke war für immer Geschichte. Und die von Audi im Zeichen der vier Ringe hatte gerade erst begonnen.

Die Oldtimer-Ecke am 3. August spricht schwedisch: Saab feiert 60. Geburtstag. Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag – Grattis på födelsedagen!