

Die Geschichte der Vier Ringe Teil III



Vier Ringe – vier Marken: die Auto Union AG

Wie die gesamte Automobilindustrie hatten Audi, Horch, DKW und Wanderer die 20er Jahre genutzt, um ihre Betriebe zu rationalisieren. Dank Fließband und moderner Werkzeugmaschinen waren die Kapazitäten sprunghaft angestiegen. Den Möglichkeiten der Massenproduktion stand jedoch nur eine eingeschränkte Nachfrage gegenüber. Hinzu kam, dass verstärkte Konkurrenz aus dem Ausland einen regelrechten Preiskampf auslöste. All dies konnte die deutsche Automobilindustrie häufig nicht mehr aus eigenen Gewinnen finanzieren. Kreditgeber wurden gesucht. In Sachsen hatte die Sächsische Staatsbank vorrangig den Finanzbedarf der Horchwerke befriedigt, aber auch den Ausbau des Rasmussen-Konzerns ermöglicht.

Um die Kräfte zu bündeln, entschloss sich die Sächsische Staatsbank, ihre Kraftfahrzeuginteressen zusammenzufassen – die Idee zur Auto Union entstand. Aufnehmende Gesellschaft wurde die Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG. Sie übernahm am 29. Juni 1932 die Audiwerke AG, deren Aktienkapital ohnehin schon von J. S. Rasmussen gehalten wurde, und die Horchwerke AG. Hinzu kam durch Kauf bzw. Pacht die Automobilabteilung der Wanderer Werke. Im Vorfeld hatten sich die Beteiligten bereits auf den Namen des neuen Konzerns geeinigt: Auto Union AG.

Die Schaffung einer wettbewerbsfähigen Struktur

Die Auto Union AG war mit ihrer Gründung der zweitgrößte Kraftfahrzeugkonzern in Deutschland. Das Firmensignet zeigte vier ineinander verschlungene Ringe. Sie sollten den Zusammenschluss der vier sächsischen Unternehmen symbolisieren. Die vier Gründer-Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer sowie deren Angebotspalette bestimmten das Bild der Auto Union AG auf dem Kraftfahrzeugmarkt. Um den Kunden ein lückenloses Fahrzeugprogramm anzubieten und eine gegenseitige Konkurrenz weitgehend auszuschließen, wurde jeder Marke ein bestimmtes Marktsegment zugeordnet: DKW - Motorräder und Kleinwagen; Wanderer - Automobile der Mittelklasse; Audi - Automobile im gehobenen Mittelklassensegment; Horch - Luxusautomobile der Oberklasse. Erschien die Modellpalette wegen der Einzeltraditionen der vier Gründermarken anfangs willkürlich zusammengestellt, so gelang es innerhalb weniger Jahre, ein Konzept nach unternehmenseinheitlichen Gesichtspunkten zu entwickeln und zu verwirklichen.

Modellpolitik und Typenentwicklung im Zeichen der Vier Ringe



Im Februar 1933 trat die Auto Union zum ersten Mal als neues Unternehmen auf der Berliner Automobilausstellung auf. Hierbei erregte die Marke Audi mit dem Frontantrieb im Mittelklassensegment Aufsehen. Die Zulassungsanteile blieben jedoch marginal, technischen Avantgardismus honorierte der Käufer nicht. Das Unternehmen änderte das Konzept und brachte 1938 mit dem Audi 920 einen sehr modern gestalteten und leistungsstarken Wagen auf den Markt. Dessen neu entwickelter OHC-Motor leistete 75 PS und verlieh dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h – ein Audi für Kunden, die keinen großen, aber einen starken Wagen wünschten, ein Audi für dynamische und sportliche Fahrer. Aus Frontantrieb wurde wieder Heckantrieb, aus dem Zentralkastenrahmen ein geschlossener Kastenprofilrahmen. Den Wagen gab es als 6-Fenster-Limousine und als zweitüriges Cabriolet mit vier Fenstern. Der Audi 920 war so begehrt, dass er kurz nach seinem Erscheinen für mehr als ein Jahr ausverkauft war.

Die Marke DKW bediente mit ihren Motorrädern und Kleinwagen das untere Preissegment bis 3.400,- Reichsmark. Die Motorradpalette umfasste 1933 acht verschiedene Typen zwischen 175 und 600 ccm. Ein Jahr später kam die RT 100 auf den Markt. Dieses Motorrad setzte mit seinem

Die Marke DKW bediente mit ihren Motorrädern und Kleinwagen das untere Preissegment bis 3.400,- Reichsmark. Die Motorradpalette umfasste 1933 acht verschiedene Typen zwischen 175 und 600 ccm. Ein Jahr später kam die RT 100 auf den Markt. Dieses Motorrad setzte mit seinem

klaren und einfachen Aufbau sowie durch seine Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit Maßstäbe, die noch Jahrzehnte später Geltung hatten. Die RT war für konkurrenzlose 345,- Reichsmark zu haben und wurde zu einem der meistgebauten Motorräder seiner Zeit.

Die tragende Säule des Zschopauer Motorradbaus blieb zunächst jedoch die 200er Klasse. DKW war Marktführer. Das blieb auch so, als ab 1938 parallel zu den Erfolgsmodellen RT 100 und KS 200 die NZ-Baureihe auf den Markt kam. Diese formschönen, mit Vierganggetriebe, Fußschaltung und Hinterradfederung (bei NZ 500) ausgerüsteten Modelle mit Hubräumen von 250, 350 und 500 ccm zeigten den hohen Entwicklungsstand der DKW-Zweitakt-Motorräder. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg erschien die DKW RT 125. Diese leichte Maschine mit hervorragenden Gebrauchseigenschaften vereinte alle Erfahrungen, die DKW bis dahin in Zschopau im Bau von leichten Krafträdern gesammelt hatte.



Automobile fertigte DKW sowohl in Berlin-Spandau (Hinterradantrieb und V4-Zweitaktmotor mit Ladepumpen) als auch in Zwickau (Vorderradantrieb, Zweizylinder-Zweitakt-Reihenmotor). Die Motoren lieferte allesamt das Werk Zschopau, die Holzkarosserien für die in Zwickau montierten Frontantrieb-DKW kamen aus dem Werk Spandau; Den Transport nach Zwickau übernahm die Deutsche Reichsbahn für acht Mark pro Karosserie.

Die DKW Front-Modelle (Typenbezeichnung F 2 bis F 8) unterschieden sich in Reichsklasse (600 ccm Motor, 18 PS) und Meisterklasse (700 ccm Motor, 20 PS). Front-Luxus-Modelle waren wunderschöne Cabriolets mit Stahlblech-Karosserie. Die DKW-Frontwagen zählten zu den beliebtesten und meist verkauften Kleinwagen in Deutschland: in den 1930er Jahren lieferte das Unternehmen eine Viertelmillion Wagen aus. Ihr Frontantrieb war richtungweisend. Gemeinsamer Nachfolger der Spandauer und Zwickauer Wagen sollte der F 9 mit Blechkarosserie und neuem 28 PS-Dreizylindermotor werden. Der Serienstart war für 1940 geplant, fiel jedoch dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer.

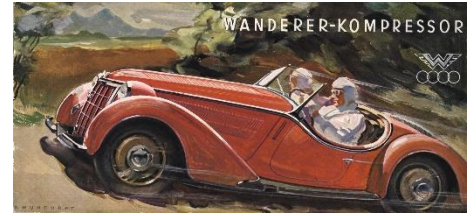
Automobile der Marke Horch hatten sich über mehr als zwei Jahrzehnte hin einen Ruf als Zwickauer Edelautos aufgebaut. Vor allem die Motoren setzten Maßstäbe in Leistungscharakteristik und Laufkultur. Wirtschaftlichkeit spielte in der Luxusklasse eine eher untergeordnete Rolle. Der "Horch 8" war der Inbegriff für Qualität. Fritz Fiedler entwickelte einen V8-Motor, der 1933 auf den Markt kam und zunächst 3,0, später 3,5 sowie schließlich 3,8 Liter Hubraum aufwies. Die Leistung stieg in dieser Zeit von 70 auf 92 PS an. Im Vergleich zum Reihenachtzylinder mit 120 PS blieb er jedoch nur der "kleine" Horch. Bei beiden Automobiltypen handelte es sich zunächst um Starrachser, die in höheren Geschwindigkeitsbereichen recht schwierige Fahreigenschaften aufwiesen.



1935 erhielten die Horchwagen vordere Einzelradaufhängung und hinten eine De-Dion-Achse (Doppelgelenk mit starrer Achse und am Rahmen befestigtem Differenzial). Im gleichen Jahr kam das Reihenachtzylinder-Sportcabriolet vom Typ 853 heraus, das nicht nur in Fachkreisen als der schönste Horch gilt, der je gebaut worden ist. Die Marke Horch konnte ihre Spitzenposition im Luxussegment in der Klasse über 4 Liter Hubraum deutlich behaupten, in der sie 1937 einen Marktanteil von über 50 Prozent errang.

Wanderer Automobile erhielten mit Gründung der Auto Union einen neuen, von Professor Porsche konstruierten Sechszylinder-OHV-Motor mit Leichtmetall-Zylinderblock. Die Zusammenarbeit mit Ferdinand Porsche hatten die Wanderer-Werke bereits 1931 in die Wege geleitet. Um den neuen Motor herum entwickelte das Unternehmen nun moderne Fahrwerke und Karosserien. Diese Modelle bekamen 1933 eine Schwingachse hinten und eine Starrachse vorne (Typen W 21/W 22) und

schließlich 1936 auch vordere Einzelradaufhängung (W 40, 45, 50). Die Übergangsmodelle von 1935 wurde mit dreistelligen Codenummern bezeichnet (W 240, 250 etc.).



Eine neue Generation von seitengesteuerten Motoren ersetzte ab 1937 den zuverlässigen, aber sehr teuren OHV-Motor: als Vierzylinder mit 42 PS in den Modellvarianten W 24, als Sechszylinder mit 62 PS in den Modellen W 23, W 26 und W 52. Sowohl die Motoren als auch die Fahrgestelle waren inzwischen weitgehend standardisiert. Die Wanderer Typenreihe W 51 und das Sportwagenmodell W 25 K mit Sechszylinder-Kompressor Motor präsentierten sich 1936 erstmalig im neuen Karosserie-Design der Auto Union. Diese an amerikanischen Vorbildern orientierte Linie fand sich von nun an mehr oder weniger modifiziert in allen neuen Konzernfahrzeugen wieder.

Zentralisierung

So wie die Auto Union anfangs die alteingeführte Produktpalette der einzelnen Marken weiterführte, orientierte sich auch die Unternehmensführung zunächst an vorhandenen Strukturen. In den ersten Jahren leitete sie den Konzern von Zschopau (DKW) aus. 1936 wurde dann ein neues Konzern-Verwaltungsgebäude in Chemnitz fertiggestellt. Zudem entstanden dort ab 1935 – parallel zu den Entwicklungsabteilungen in den einzelnen Werken – ein Zentrales Konstruktionsbüro (ZKB) und eine Zentrale Versuchsanstalt (ZVA).

Einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt im Motorenbau bildeten die Zweitaktmotoren. Die Auto Union hatte von Klöckner-Humboldt-Deutz die ausschließliche Lizenz zur Nutzung der Schnürle-Patente (Prinzip der Umkehrspülung im Zweitaktmotor) für Kleinmotoren erworben. Dank dieses Prinzips sank der Verbrauch erheblich, während sich die Leistung gleichzeitig bedeutend steigern ließ.

Das Zentrale Karosserie-Entwicklungs- und Konstruktions-Büro (ZKEKB) arbeitete von Anfang an daran, die so genannte Stromlinie weiter zu entwickeln, und nutzte dafür Patente des Schweizer Aerodynamikers Paul Jaray. Die serienreifen Aufbauten des DKW F 9 wiesen einen erstaunlichen Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,42$ auf (Vorgängertyp F 8 = 0,58)! Das war noch Jahrzehnte später Standard bei deutschen Serienfahrzeugen.

In Zusammenarbeit mit der Dynamit AG in Troisdorf begann die Auto Union Mitte der 30er Jahre, eine DKW Kunststoffkarosserie zu entwickeln. Ein Grund hierfür war, dass Eisen und Gummi rüstungsbedingt knapper wurden, ein anderer, dass das Herstellen von DKW Holzkarosserien mit Kunstlederbezug (reine Handarbeit) sehr aufwendig war. Ein empirisches Crash-Programm wurde entwickelt, um die Festigkeit von Holz, Blech und Kunststoff zu prüfen. Für diese ersten Crashtests in der Geschichte der deutschen Automobilindustrie wurden spezielle Versuchseinrichtungen konstruiert, wie z. B. eine Katapultvorrichtung für Aufpralltests oder eine Abrollbahn für Überschlagtests. Ende der 1930er Jahre plante das Unternehmen ein nach modernsten Gesichtspunkten der Fließfertigung ausgelegtes Werk in Chemnitz. Dort sollten DKW und Wanderer Automobile in Großserie gefertigt werden. Zum Bau des Werkes kam es kriegsbedingt jedoch nicht mehr.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Auto Union erlebte zwischen 1933 und 1939 eine enorme Expansion: Der Konzernumsatz stieg von 65 auf 276 Mio. RM, die Beschäftigten nahmen von 8.000 auf mehr als 23.000 zu. Die Zahl der produzierten Fahrzeuge stieg bei Motorrädern von knapp 12.000 auf 59.000, die der Automobile von gut 17.000 auf mehr als 67.000 Stück im Jahr. 1938 steigerte sich der Ausstoß an Horch Wagen auf das Doppelte im Verhältnis zum Gründungsjahr der Auto Union, bei Wanderer Wagen auf über das Fünffache und bei den DKW Automobilen sogar auf mehr als das Zehnfache. Jeder vierte Personenwagen, der 1938 in Deutschland zugelassen wurde, stammte von der Auto Union. Mehr als jedes dritte neu in Deutschland zugelassene Motorrad war eine DKW.

Krieg und Liquidation

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 beendete die Auto Union ihre zivile PKW-Fertigung. Ein sogenanntes Auslaufprogramm erlaubte vorübergehend die Verwertung noch vorhandener Materialbestände. Gleichzeitig aber stellten die Werke der Auto Union auf Kriegsproduktion um.

Durch die massenhafte Einberufung zur Wehrmacht verschärfte sich der Arbeitskräftemangel. Um den gesteigerten Bedarf der deutschen Kriegsmaschinerie zu befriedigen, ging das NS-Regime 1941/42 dazu über, ausländische Arbeitskräfte einzusetzen. Der Arbeitseinsatz in Deutschland entwickelte sich mehr und mehr zur Zwangsarbeit.

Nach Kriegsende enteignete die sowjetische Besatzungsarmee die Auto Union AG und demontierte die Produktionsanlagen. 1948 wurde das Unternehmen aus dem Handelsregister der Stadt Chemnitz gelöscht.

[Zu den Bildern >>>](#)

Fortsetzung folgt

R.S. 15.02.2022

Bilder ID: 202207
© VOZ-Archiv Text
Quelle: AUDI AG