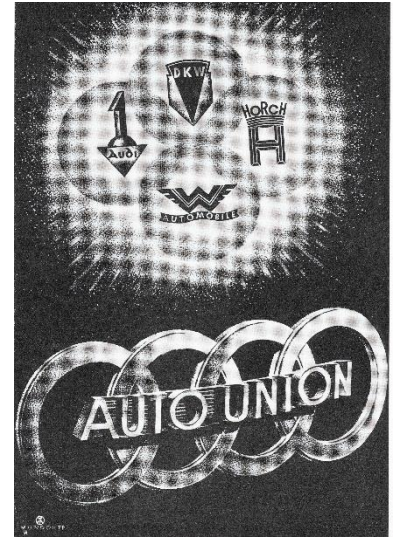


Die Geschichte der Vier Ringe Teil I

Die AUDI AG blickt auf eine sehr bewegte und vielseitige Geschichte zurück, ihre Tradition reicht im Automobil- und Motorradbau bis in das 19. Jahrhundert zurück. Die in Sachsen beheimateten Marken Audi und Horch in Zwickau, Wanderer in Chemnitz sowie DKW in Zschopau bereicherten den deutschen Automobilbau und prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. Aus diesen vier Marken entstand 1932 die Auto Union AG. Gemessen an den produzierten Stückzahlen war diese damals der zweitgrößte Kraftfahrzeughersteller in Deutschland. Als Markenzeichen wählte das Unternehmen vier ineinander verschlungene Ringe, die bis heute an die vier Gründermarken erinnern. Nach dem Zweiten Weltkrieg enteigneten die sowjetischen Besatzungstruppen die in Sachsen liegenden Produktionsanlagen der Auto Union AG und demontierten sie.

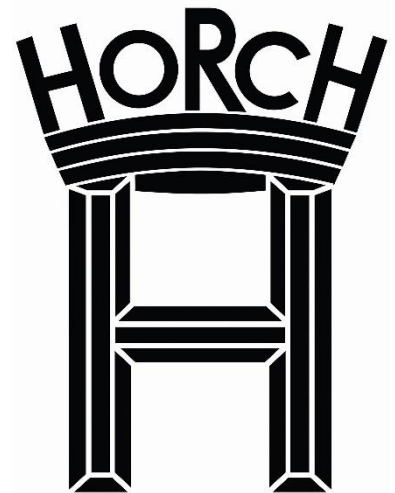


Führende Mitarbeiter des Unternehmens gingen daraufhin nach Bayern, wo sie 1949 in Ingolstadt mit der Auto Union GmbH eine neue Gesellschaft gründeten, die die Kraftfahrzeugtradition der Vier Ringe fortführte.

Die Auto Union GmbH und NSU fusionierten 1969 zur Audi NSU Auto Union AG, und seit 1985 firmiert das Unternehmen unter dem Namen AUDI AG mit Sitz in Ingolstadt – die Vier Ringe sind nach wie vor das Firmensignet.

Horch

Am Anfang des Geschehens stand August Horch, einer der deutschen Pionier-Ingenieure des Automobilbaus. Als Absolvent des Technikums im sächsischen Mittweida war er zunächst im Motorenbau, später als Abteilungsleiter im Motorwagenbau bei Carl Benz in Mannheim tätig. 1899 machte er sich selbstständig und gründete in Köln die Horch & Cie. Für seine Automobilkonstruktionen verwendete er als erster in Deutschland Aluminiumguss bei Motoren und Getriebegehäusen, die Kardanwelle als Kraftübertragungselement und hochfesten Stahl für Getriebe-Zahnräder. 1902 kam Horch nach Sachsen, zunächst nach Reichenbach, 1904 dann nach Zwickau. Seit 1903 entstanden zunächst Zwei-, später in Zwickau Vierzylinder-Wagen. Sie waren so leistungsstark ausgelegt, dass ein Horch-Wagen 1906 die weltweit schwierigste Langstreckenprüfung, die Herkomerfahrt, als Sieger beenden konnte. Zwei Jahre später verkaufte das Unternehmen erstmals über 100 Autos innerhalb eines Jahres.



Nach Differenzen mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat verließ August Horch 1909 die Horch Motorwagenwerke. Er gründete jedoch gleich darauf in Zwickau ein zweites Automobilunternehmen.



Da sein Name bereits vergeben und als Markenname geschützt war, wählte er als neuen Firmennamen die lateinische Übersetzung von „horch!“: „audi!“.

Anfang der 1920er Jahre zog sich August Horch aus der aktiven Geschäftsführung der Audiwerke AG zurück und wechselte in den Aufsichtsrat. Im selben Jahr ging er nach Berlin und betätigte sich dort als selbstständiger Automobil-Sachverständiger und Gutachter. Mit Gründung der Auto Union AG im Jahr 1932 wurde er in den Aufsichtsrat des

neuen Unternehmens gewählt und wirkte in dieser Funktion bei der technischen Entwicklung des Unternehmens weiter mit. 1944 zog er von Berlin in die Saale-Landschaft. In Münchberg (Oberfranken) verbrachte Horch seine letzten Jahre, wo er 1951 im Alter von 83 Jahren verstarb.

August Horch war Automobil-Ingenieur der ersten Stunde und Praktiker durch und durch. Es ist ihm gelungen, durch bemerkenswerte und entschlossen eingeführte technische Neuerungen dem Motorwagen auf dem Weg zum Automobil wesentliche Impulse zu geben.

Bei den alten Horchwerken orientierte man sich nach dem Ausscheiden von August Horch zunächst weiter an einem Typenprogramm, dessen Technik noch auf den Ideen und Entwicklungen des Gründers basierte. Nach dem Ersten Weltkrieg erwarben die Argus-Werke (Flugmotorenbau) die Aktienmehrheit bei Horch. Damit wurden zwei der renommiertesten Motorenbauer, Arnold Zoller und später Paul Daimler, Sohn Gottlieb Daimlers, zu Chefkonstruktoren für die Zwickauer Horch-Automobile.



Im Herbst 1926 stellten die Horchwerke ein neues Modell mit einem von Paul Daimler konstruierten Achtzylinder-Reihenmotor vor. Dieser Motor bestach durch seine Zuverlässigkeit und Laufkultur, er wurde zum Maßstab für alle Konkurrenten. Der Horch 8 wurde zum Synonym für Eleganz, Luxus und gehobene Ansprüche im Automobilbau.

Im Herbst 1931 zeigten die Zwickauer Horchwerke auf dem Pariser Automobilsalon ihr neues Spitzenprodukt: Ein Sportcabriolet mit Zwölfzylindermotor, leuchtend gelb lackiert, mit braunem Verdeck und grünem Leder ausgeschlagen. Zwischen 1932 und 1934 wurden von diesem noblen Horch jedoch nur ganze 80 Wagen verkauft. Der Markt für solche Luxusautos war durch die Weltwirtschaftskrise zusammengebrochen. Horch war zwar in der gesamten Oberklasse Marktführer und verkaufte ein Drittel mehr Automobile als die Konkurrenz: So lieferte Horch 1932 in Deutschland 773 Wagen aus und konnte etwa 300 exportieren. Das genügte aber nicht, um in wirtschaftlichen Krisenzeiten den Fortbestand des Unternehmens zu sichern.

[Zu den Bildern >>>](#)

[Zum Video >>>](#)

Fortsetzung folgt

R.S. 25.01.2022