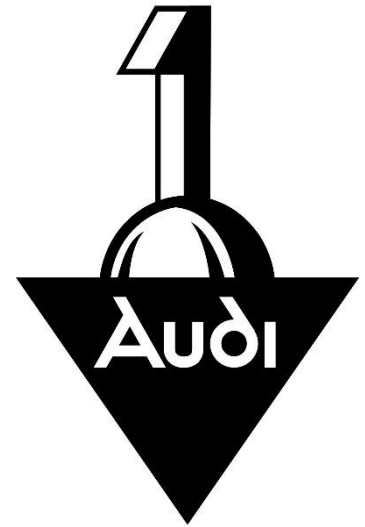


Die Geschichte der Vier Ringe Teil II



Audi

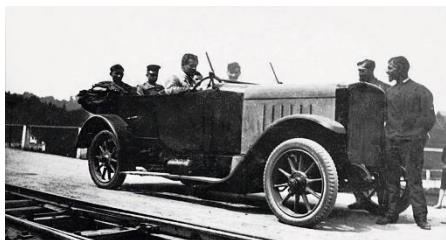
Nach dem Ausscheiden aus der Horch Motorwagenwerke AG gründete August Horch 1909 erneut eine Fabrik, die ebenfalls Automobile bauen sollte. Da Horch seinen eigenen Namen nicht wieder zur Firmenbezeichnung verwenden durfte, behalf er sich, indem er seinen Namen ins Lateinische (horch = audi) übersetzte. Die Audiwerke in Zwickau waren geboren. Im Mai 1910 brachte August Horch das erste Automobil mit dem Markennamen Audi zur Auslieferung. Besonderen Ruhm erntete die neue Marke durch eine einmalige Siegesserie bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt, der seinerzeit schwierigsten Langstreckenkonkurrenz der Welt. Zwischen 1912 und 1914 fuhr Audi drei Siege in Folge ein. Nach dem Ersten Weltkrieg erlangte Audi unter anderem dadurch Aufmerksamkeit, dass das Zwickauer Unternehmen 1921 erstmals in Deutschland die Lenkung der Serienwagen links anordnete und den Schalthebel für das Getriebe in die Wagenmitte verlegte. Eine wesentlich bessere Handhabung war nun möglich. In den darauffolgenden Jahren stellten auch die anderen deutschen Automobilhersteller ihre Fahrzeuge auf Linkslenkung um.



1923 erschien der erste Audi-Sechszylinder. Er besaß einen Ölluftfilter, was damals keineswegs üblich war. Erst Jahre später gehörte der Luftfilter zur Standardausrüstung eines Automobils. Der Audi-Sechszylinder hatte auch eine der ersten Flüssigkeits-Vierradbremsten in Deutschland aufzuweisen, eine Eigenkonstruktion aus der Audi-Entwicklungsabteilung in Zwickau. 1927 brachte Chefkonstrukteur Heinrich Schuh den ersten Audi-Achtzylinder auf den Markt, den "Imperator". Allerdings kam dieser imposante Wagen zu spät; der Luxuswagenmarkt schrumpfte zusehends. Das Unternehmen geriet in finanzielle Schieflage und wurde 1928 von Jörgen Skaft Rasmussen, dem Herrn über das DKW-Imperium, erworben.

DKW

Jörgen Skaft Rasmussen war gebürtiger Däne und hatte nach seinem Ingenieurstudium in Mittweida unternehmerisch in Sachsen Fuß gefasst. Ende 1902 gründete er in Chemnitz eine Apparatebaufirma, zog fünf Jahre später ins Erzgebirge nach Zschopau um und begann 1916



mit Experimenten an einem Dampfautomobil. Die Versuche blieben zwar erfolglos, doch leitete sich aus diesem Projekt der spätere Markenname DKW (Dampf Kraft Wagen) ab.

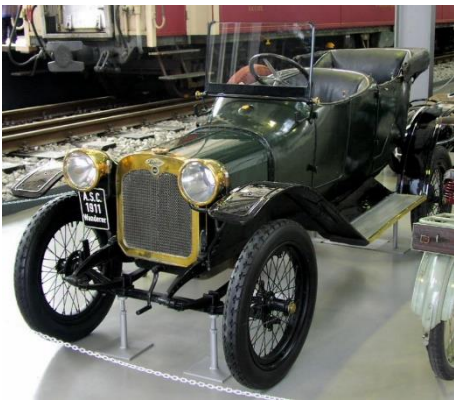
Im Herbst 1918 übernahm Rasmussen eine von dem Ingenieur Hugo Ruppe entwickelte Konstruktion von Zweitaktmotoren, die in winziger Ausführung als Spielzeugmotor verkauft wurde: "Des Knaben Wunsch". Das Motörchen wurde vergrößert und im August 1919 als Fahrradhilfsmotor präsentiert: "Das Kleine Wunder". 1922 erschien mit dem „Reichsfahrmodell“ das erste DKW-Motorrad. Unter Leitung von Rasmussen, seinem Vertriebschef Carl Hahn und dem Chefkonstrukteur Hermann Weber entwickelte sich DKW in den 1920er Jahren zum bedeutendsten Motorradhersteller der Welt. Zudem war das Unternehmen weltweit führend im Bau von Stationärmotoren. 1927 erwarb Rasmussen aus der Konkursmasse des Detroit Automobilherstellers Rickenbacker die Konstruktionen und Fertigungseinrichtungen für Sechs- und Achtzylinder-Motoren.



Später erschienen zwei neue Audi-Modelle mit diesen Motoren auf dem Markt. Rasmussen erkannte jedoch die Zeichen der Zeit und verstärkte seine Aktivitäten in Richtung Kleinwagen. Die ersten DKW-Wagen hatten noch Hinterradantrieb und wurden in Berlin-Spandau gebaut. Ende 1930 gab Rasmussen im Audi-Werk Zwickau ein Auto mit folgenden konstruktiven Merkmalen in Auftrag: Zweizylinder-Zweitakt-Motorradmotor mit 500 oder 600 ccm, selbsttragende Holzkarosserie mit Kunstlederbezug, Schwingachsen vorne und hinten sowie Frontantrieb. Die Audi-Konstrukteure Walter Haustein und Oskar Arlt schufen den ersten DKW Front. Der Wagen stand 1931 auf der Berliner Automobilausstellung und erregte erhebliches Aufsehen. Er wurde im Zwickauer Audi-Werk montiert und entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einem der meist gekauften und beliebtesten deutschen Kleinwagen seiner Zeit.

Wanderer

Die Markenbezeichnung "Wanderer" geht auf das Jahr 1886 zurück, als sie für die Fahrräder der ein Jahr zuvor in Chemnitz gegründeten Firma Winklhofer & Jaenicke geschützt wurde. 1896 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und firmierte fortan unter dem Namen Wanderer-Fahrradwerke AG. In der weiteren Folge wurde die Produktpalette ausgebaut: Ab 1899 verkaufte das Unternehmen Fräsmaschinen, die bis dahin schon für den eigenen Bedarf gefertigt worden waren. 1902 verließen die ersten Wanderer-Motorräder das Werk in Chemnitz-Schönau, 1904 folgte unter dem Namen Continental die Fertigung von Schreibmaschinen und 1906 entstand der Prototyp eines ersten „Wanderermobils“. 1913 ging ein Kleinwagen in Serie, der unter der Bezeichnung „Puppchen“ große Popularität errang. Der Bau von Kleinwagen bestimmte auch nach dem Ersten Weltkrieg die Aktivitäten der Wanderer-Werke im Automobilbau, bevor das Unternehmen ab Herbst 1926 mit dem Wanderer W 10 den gezielten Schritt in die Mittelklasse unternahm. Dieses Automobil verfügte über einen 1,5-Liter-Vierzylindermotor mit 30 PS und bot alle Neuerungen des zeitgenössischen Automobilbaus wie Linkslenkung und Mittelschaltung, Mehrscheibentrockenkupplung, einen geschlossenen Motor-Getriebe-Block sowie eine Vierradbremse.



Aufgrund des großen Verkaufserfolges errichtete Wanderer eine neue Fertigungsstätte in Siegmarsdorf vor den Toren von Chemnitz, wo auch der Werkzeugmaschinenbau ein neues Domizil fand. Im alten Werk Schönau verblieben der Zweiradbau und die Büromaschinenfertigung. Im Herbst 1928 erschien mit dem W 11 das erste Sechszylindermodell im Wanderer-Automobilprogramm. Fortan wollte man sich vor allem diesem gehobenen Marktsegment widmen.

Hohe Fertigungsqualität und außerordentliche Zuverlässigkeit prägten das Markenimage von Wanderer. Dafür war der Kunde bereit, auch etwas höhere Preise zu zahlen. Wanderer versuchte Ende der 20er Jahre einsetzenden Krise mit modern gestalteten Karosserien und stärkeren Motoren zu begegnen. Die Innovationsfreudigkeit konnte jedoch nicht verhindern, dass die Fertigungszahlen zurückgingen. Wanderer schrieb im Kraftfahrzeugbau rote Zahlen. Die gesamte Motorradfertigung war bereits an NSU und an den tschechischen Unternehmer F. Janeček (JAWA) verkauft worden. Die Dresdner Bank, wichtigster Aktionär von Wanderer, überlegte deshalb, auch den Automobilbau abzustoßen und stattdessen die gewinnbringende Werkzeug- und Büromaschinenfertigung auszubauen.

[Zu den Bildern >>>](#)

Fortsetzung folgt

R.S. 05.02.2022