

August Horch Museum Zwickau gGmbH
Audistraße 7
08058 Zwickau

AUGUST HORCH MUSEUM

Eintrittspreise:

Einzeltickets

Erwachsener	7,00 Euro
Ermäßigungsberechtigte*	5,00 Euro
Unter 6 Jahren	kostenlos
Kombiticket Horch Museum & Trabantausstellung	8,00 Euro

2. rész

Dr. Nagyszokolyai Iván

A németországi, szorosabban szászországi Zwickau városának neve Magyarországon is sokat mond az autót szerető embereknek, az idő múlásával megszépülő emlékű Trabant okán.

Az endékás időkben itt gyártották a nálunk is valóban közkedvelt, sokak által évekig várt „papír Jaguárt”. Nem kevesen voltak, akik Európát végigjárták és nyugaton sokan kérdezték őszinte kíváncsisággal, hogy sikerült ilyen érdekes autót otthon építeni...

A hajdani KTMF és BME diákcsoportjai nyaranta termelési gyakorlaton dolgoztak a Trabant gyárban, több műszakban is. Például a karosszéria műanyagpaplan sütésénél, vagy a motorszereldében.

Zwickau városában az autóépítés August Horch nevéhez kötődően, ennél sokkal régebbre nyúlik vissza. 1904-ben telepedett le Zwickauban, és vállalatot alapított, A Horch and Cie. Motorwagen-Werk A G. néven.

Vállalatán belül problémák adódtak és Horch elhagyta a gyárat, mindent előlről kellett kezdenie. Új nevet kellett keresnie. Horch nevének (mely annyit jelent: figyelj!) latin változatát, az audi szót választották, az új gyár neve Audi Automobil-Werk G.m.b.H. lett.

A Trabantot a VEB Sachsenring vállalatcsoport a volt Horch üzem területén, épületeiben gyártották.

Már 1975-ben felvetődött, hogy a zwickauai autóipar történetét a városban múzeum őrizze. A terv akkor csak erős szándék maradt. 1988-ban egy használaton kívüli ebédlő épületben a VEB Sachsenring állandó autókiállítást nyitott. Először mindössze 14 járművet állítottak ki, Horch, DKW és más Zwickau IFA-járművek, mint például a P 50, P 70 és P 240 "Sachsenring".

A város és az Audi AG összefogott, 2000. decemberében egyenlő tulajdonosként alapították meg az August Horch Múzeumot. 2002-ben kezdődött a kiterjedt felújítás és 2004 szeptemberében az Automobile Múzeum megnyílt az újonnan kialakított kiállítási épületekben, az egykori Audi üzemben. A helyreállítást az Audi AG nagylelkű adománya és a szövetségi és állami támogatás tette lehetővé.

A múzeum igen jelentős állandó kiállítása mellett időszakos kiállításokat is rendez. 2017-ben múzeumbővítésre is sor kerül, ahol többek között bemutatják a Trabant karosszéria gyártástechnológiáját.

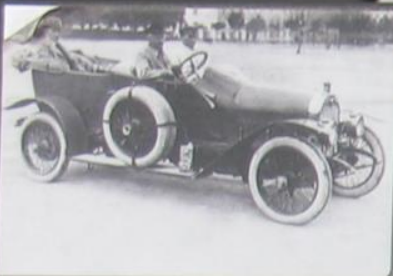
A kiállítás képeit 2013. augusztusában készítettem.

A múzeumi séta 2. részét láthatja a tisztelt érdeklődő.

Folytatjuk!

Kellemes időtöltést kívánok!

Dr. Nagyszokolyai Iván



1904-1919 ANFANG OHNE ENDE

AUDI 10/28 PS TYP B PHAETON 1911/1916



Der Typ B entstand als Weiterentwicklung der ersten Neukonstruktion der Marke, des 10/22 PS Typ A. Der Motor leistete nun 28 PS und besaß durch gekapselte Ventile mit innen liegenden Stößelstangen eine hohe Laufruhe. Bemerkenswert war die Versetzung des Kurbeltriebes, was die Pleuelbeanspruchung minderte. Schräg gestellte Auslassventile führten zu besserer Brennraumgestaltung. Das Fahrzeug gelangte vermutlich als Stabswagen während des I. Weltkrieges nach Frankreich und blieb als Antrieb für eine Dreschmaschine erhalten.

AUDI 10/28 HP TYPE B PHAETON 1911/1916

The Type B is the enhancement of the first new design of the make: the 10/22 HP Type A. The power output of the engine was now at 28 hp, and because of the capped valves and the inside push rods, the engine ran very smoothly. Note the offset arrangement of the crank drive which reduces the stress on the con rods. Inclined exhaust valves lead to a better combustion chamber layout. During World War I, the car probably came to France as a staff car and survived as engine for a threshing machine.

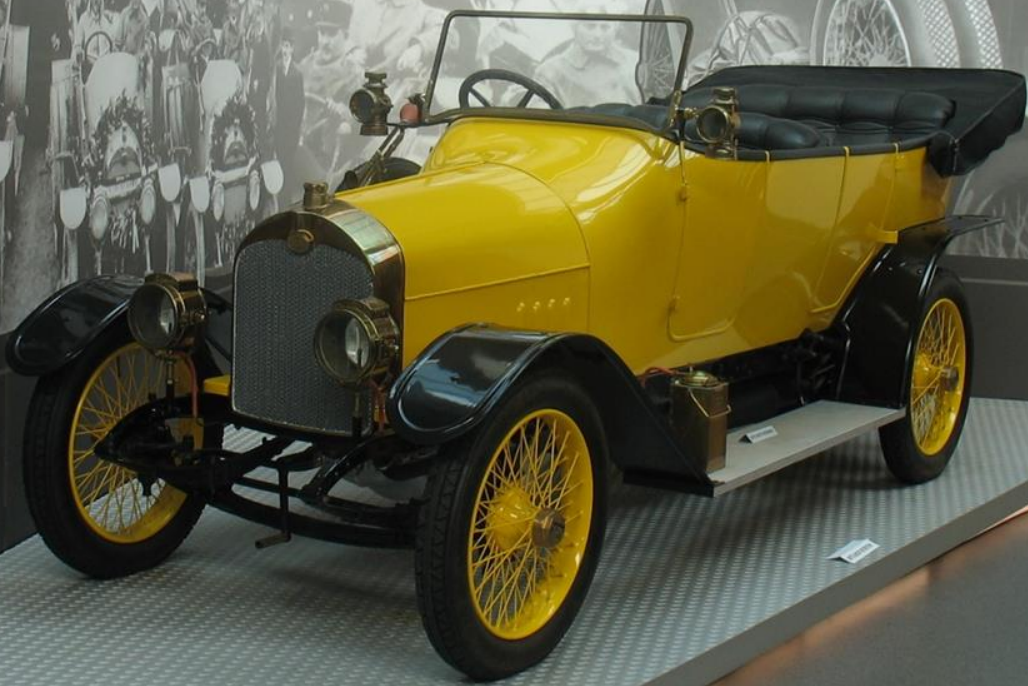
Sponsoren:
Wasserwerke Zwickau GmbH
GKN Driveline Deutschland
GmbH
Waterworks Zwickau GmbH
GKN Driveline Germany
GmbH

Motor:	Vierzylinder-Viertaktmotor
Hubraum:	2.612 ccm
Leistung:	28 PS bei 1.800 U/min
Geschwindigkeit:	75 km/h
Verbrauch:	13 l / 100 km
Preis:	8.500,- Mark (Fahrgestell)
Bauzeit:	1911 – 1917
Produktion:	364 Stück

Engine:	4 cylinder four stroke engine
Displacement:	2,612 cc
Power Output:	B.H.P. 28 at 1,800 rpm
Top Speed:	45 mph
Fuel Consumption:	18 mpg
Price:	8,500.- marks (chassis)
Produced:	1911 – 1917
Units produced:	364



INTERNATIONALE ALPENFAHRT

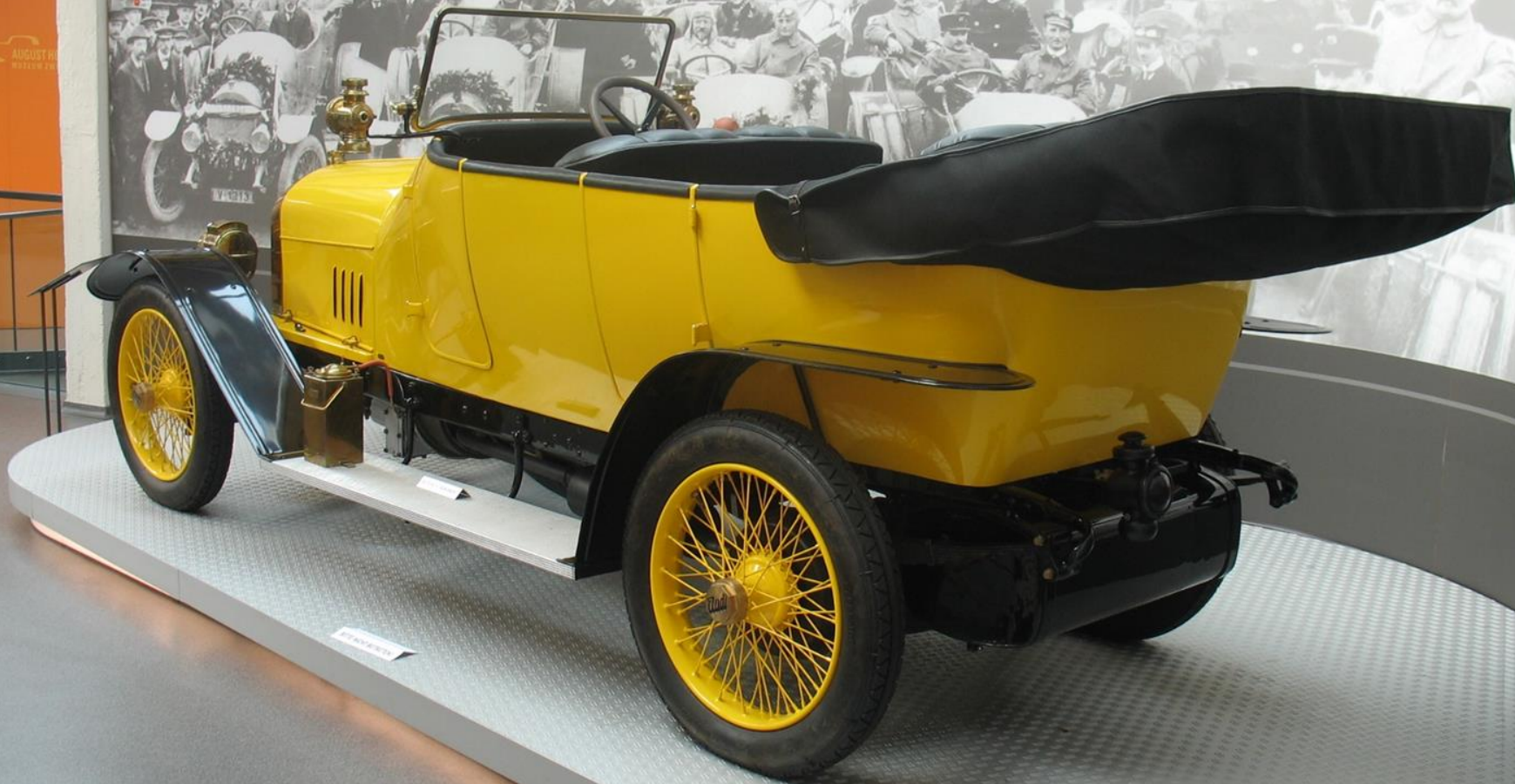


Audi 1000
1938-1939
1000 cm³, 40 PS, 120 km/h
Die Audi 1000 ist ein viertüriges Cabriolet, das von 1938 bis 1939 in der Schweiz hergestellt wurde. Es ist ein Modell der Audi 1000er-Reihe, die von der Audi 1000 bis zur Audi 1000 S reicht. Die 1000er-Reihe ist die erfolgreichste Serie der Audi-Geschichte und umfasst über 100.000 Fahrzeuge. Die 1000er-Reihe ist ein Paradebeispiel für die Qualität und Zuverlässigkeit der Audi-Fahrzeuge. Die 1000er-Reihe ist ein Paradebeispiel für die Qualität und Zuverlässigkeit der Audi-Fahrzeuge.





INTERNATIONALE ALPENFAHRT

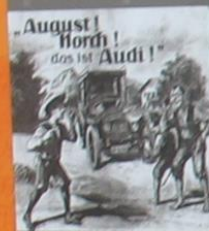
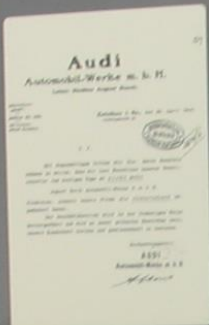
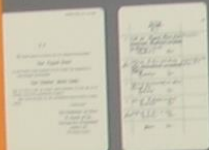


1909

AUGUST 11
WOLFFENBÜTTEL

1904–1919

ANFANG OHNE ENDE



GETTING OUT AND GETTING IN – THE BIRTH OF AUDI

- 17 Die Gründung der Fahrzeugfabrik wurde vom Tagwerk der Fabrik übernommen.
- 18 Eintragung der als eigenständiges Unternehmen im Handelsregister.
- 19 Eintragung der Eintragung in Audi Automobilwerke m. b. H. in Zwickau.
- 20 Eintragung des Patenten von 1909 und 1910.
- 21 Eintragung von Patenten für den ersten Audi-Auto.
- 22 Audi Typ A 1909 PS (Praktik) 1909.
- 23 Audi Typ B 1909 PS (Praktik) 1909.
- 24 Audi Typ C 1909 PS (Praktik) 1909.
- 25 Audi Typ D 1909 PS (Praktik) 1909.
- 26 Audi Typ E 1909 PS (Praktik) 1909.
- 27 Eintragung der ersten Audi-Fabrik in München von Hans Ledwosky am 7. Dezember 1910, aber im Audi Typ A 1909 PS.



AUSSTIEG UND EINSTIEG – DIE GEBURT VON AUDI

Grundsätzliche Differenzen zu Auffassungen in der Geschäftspolitik führten zu einem offenen Konflikt zwischen dem technischen Direktor August Horch und der kaufmännischen Leitung der Horch Werke. Die Ursachen waren:

- Misserfolge bei der Konstruktion eines Sechszylindermodells
- ausbleibende Siege bei sportlichen Vergleichen nach 1906
- mangelnder Absatz einiger von Horch entwickelter Fahrzeuge

Der kaufmännische Direktor Jakob Holler forderte den Aufsichtsrat zu energischem Vorgehen gegen August Horch auf. Dieser sollte sich ihm unterordnen oder gehen. August Horch entschied sich für den Abschied. Am 21. Juni 1909 verließ er das von ihm gegründete Unternehmen.

Weder Ideenreichtum noch konstruktive Kräfte August Horchs waren zu diesem Zeitpunkt erschöpft. Sympathien einiger Aktionäre und die Treue wichtiger Mitarbeiter gaben ihm die Kraft zu einem Neuanfang. Am 16. Juli 1909 erfolgte die Eintragung der „August Horch Automobilwerke GmbH“ in Zwickau. Zuvor hatte er Kapitalgeber gewonnen und in Nachbarschaft der Horch Werke die ehemalige Waltersche Holzwarenfabrik (heute das Museum) erworben. Während des Neubeginns verlor er einen Rechtsstreit zur Firmenbezeichnung mit seinem alten Unternehmen. Nach Handelsrecht durfte er am gleichen Ort keine zweite Firma mit seinem Namen bei gleichem Unternehmensgegenstand führen. So musste ein neuer Name gefunden werden. Ein Sohn von Freund Franz Fikantscher kam ihm bei Schularbeiten, die er während der Beratung zur Namensgebung in der Zimmerecke ausführte, zur Hilfe. Er rief: „Vater – audi et altera pars ... wäre es nicht richtig, anstatt Horch Audi zu sagen?“. Dabei blieb es. Seit dem 25. April 1910 firmierte das Unternehmen als „Audi Automobilwerke mbH“.

1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918

DEUTSCHES KAISERREICH

ERSTER WELTKRIEG

21. Juni 1909: Ausscheiden August Horchs aus dem Vorstand der A. Horch & Co. Motorenwerke AG
 16. Juli 1909: Handelsregistereintragung des neuen Unternehmens als „August Horch Automobilwerke GmbH“
 26. April 1910: Umbenennung der „Audi Automobilwerke mbH“

20. Dezember 1915: Umwandlung in Audiwerke AG Zwickau.

1904–1919



ANFANG OHNE ENDE



SCHNELLE BEKANNTHEIT DURCH SPORTLICHE ERFOLGE

Gute Autos nach dem Grundsatz hoher Qualität, Leistung und Zuverlässigkeit gebaut sowie sofortige sportliche Erfolge sorgten für einen steigenden Absatz und Wachstum.

Bemerkenswert bei den Audi Modellen der Anfangszeit waren die erstmals praktizierten Ansätze zur Standardisierung der Fahrgestellbreite, der Spurmaße und der Radstände. Typisch war auch das schon bei Horch Wagen angewandte Prinzip der breiten Kurbelgehäusewanne zur Befestigung des Motors zwischen den Rahmenlängsträgern. Die Staffelung der Fahrzeugtypen erfolgte über unterschiedliche Hubräume.

Der Audi Typ C 14/35 PS sollte Geschichte schreiben. Er zählte wegen seiner sehr robusten Motorkonstruktion zu den leistungsfähigsten deutschen Automobilen seiner Klasse. Wiederum setzte August Horch zielgerichtet auf sportliche Erfolge. Bei der schwierigsten Motorsportveranstaltung, der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt, erreichte Audi mit diesem Typ 1911, 1912, 1913 erste Preise und Ehrenpreise. 1914 ging der Große Alpenwanderpreis (3 Mannschaftssiege in Folge), der Teampreis und 8 Ehrenpreise – fast alle Trophäen – an die Marke Audi. Keine Automobilfirma erzielte bis dahin einen derartigen sportlichen Triumph.

Die sportlichen Erfolge kamen am zivilen Markt nicht mehr zum Tragen. Mit dem Ersten Weltkrieg wurde die Heeresverwaltung Hauptauftraggeber. Die wichtigste Aufgabe des Managements wurde damit die Organisation der Fertigung unter den Bedingungen der Kriegswirtschaft. Die Automobilentwicklung trat in den Hintergrund. Andere Rüstungsgüter bestimmten wesentlich das Fertigungsprogramm. Auf Grund des steigenden Absatzes verbesserte sich das finanzielle Ergebnis sprunghaft.

August Horch meisterte die komplizierten Probleme im Interesse seines Unternehmens, jedoch gab er dafür seine schöpferische und konstruktive Tätigkeit preis.

BECOMING WELL-KNOWN QUICKLY THROUGH SUCCESS IN SPORTS



Sensation der Alpenfahrt 1914

Ueberlegener Sieg der

AUDI

5 Audi am Start
5 Audi punktlos am Ziel

Den großen
Alpen-Wanderpreis mit 3 Wagen
gewonnen!

Teampreis! 8 Ehrenpreise

Gesamterwerb: **Louis Obruha & Co., G.m.b.H.**
Wien, K. Schottentor 15.



- 01. „Audi“-Vorsicht für 1. Österreichische Alpenfahrt 1911
- 02. Ueberlegener Sieg der Österreichischen Alpenfahrt 1912 am Kitzbühel
- 03. Frustrierter Endkampf am böhmischen Alpenklub am 3. Juli 1913 im Ausläufer in Zankas
- 04. Alexander Obruha übertrug 1913 zum zweiten Mal
- 05. Die Bootschluckerkassen mit dem Namen der Fahrerinnen 1914
- 06. Die sprachliche Außenwelt 1914
- 07. Ein Auslöser an der Kurve 1914
- 08. Einmaliger zu Alpenfahrt 1914, Robert Nordt im Fond des roten Wagens
- 09. Inset der Audi-Gesamterwerb 1914
- 10. Die Trophäe, die 21 kg schweren Alpenwanderpreis von 1914

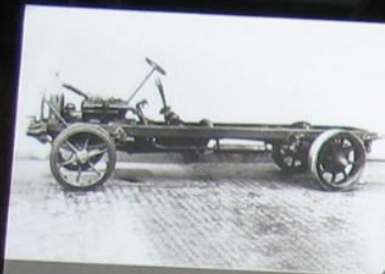
1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918

DEUTSCHES KAISERREICH

- 1. Dezember 1910: Erste Audi Filialen in München und in Dresden
- 13.–16. Mai 1911: Erster Preis durch August Horch in der Einzel-Fahrerwertung bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt

ERSTER WELTKRIEG

- 14.–23. Juni 1914: Dritter Mannschaftssieg bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt. Großer Alpenwanderpreis des K.K.-Österreichischen Automobilclubs für drei Jahrespreise in Folge, Teampreis, fünf erste Preise, acht Ehrenpreise



1904–1919 ANFANG OHNE ENDE

HORCH 25/42 PS LKW

PRITSCHENAUFBAU MIT PLANE U. SPIEGEL, 1916

Dieser für Heereszwecke im Ersten Weltkrieg entwickelte Lkw war zu seiner Zeit das am meisten gebaute Fahrzeug der Marke Horch. Sein Motor wurde aus dem schon seit 1909 gefertigten größten Vierzylindertyp 25/55 PS abgeleitet.

Auf 42 PS reduziert, trieb er den vollgummibereiften und wahlweise mit Ketten- oder Kardantrieb lieferbaren Lkw mit 3,5 t Nutzlast an.

Bereits früher – im Jahr 1914 – waren erfolgreich erste Horch Omnibusse mit diesem Motor ausgestattet worden.



Motor:	Vierzylinder in Reihe
Hubraum:	6.450 ccm
Leistung:	42 PS bei 3.400 U/min
Geschwindigkeit:	40 km/h
Verbrauch:	20 l/100 km
Preis:	18.500 Mark
Bauzeit:	1916–1922
Produktion:	2.073 Wagen



HORCH 25/42 HP LORRY

PLATFORM BODY WITH TARPAULIN, 1916

This lorry was developed during World War I for army purposes, and it was – in its days – the most produced vehicle of the brand Horch. Its engine was a derivative of the four cylinder type 25/55 HP engine produced from 1909 on. The power output was reduced to 42 B.H.P.; this engine moved the lorry with solid tyres and with a payload of 3 _ tons, available with chain drive or with drive shaft. Earlier already, in 1914, first Horch omnibusses had been fitted with this engine successfully.

Engine:	4 cylinders, in-line
Displacement:	6,450 c.c.
Power output:	B.H.P. 42 at 3,400 rev./min
Max. speed:	12.4 m.p.h.
Fuel consumption:	14.1 m.p.g.
Purchase price:	18,500 marks
Produced:	1916 – 1922
Number produced:	2,073 vehicles



ALLE ALPENFAHR

ADFAHRKARTE

Horch

Werkzeug

AUTOMOBILE
SICHTE
ERLEBEN



AUGUST HORCH
MUSEUM ZWICKAU



AN

ED TANK

WILHELM
LENZ
MAGAZIN



REISEWAGEN
RADFAHR
die Anfänge der
motorisierten Mobilität

Informational text on a small sign next to the car.



1904-1935

ENTWICKLUNG

Opel 1917
Wulzlast 3,0t

51015

Opel 1917
Wulzlast 3,0t

STAN



STANDARD
MOTOM OIL
— BETRIEBSTOFF —
Benzin für alle Arten von
Motoren und für Flugzeuge
Standard-Produkt

HEUTE
LITER
31
Pf.

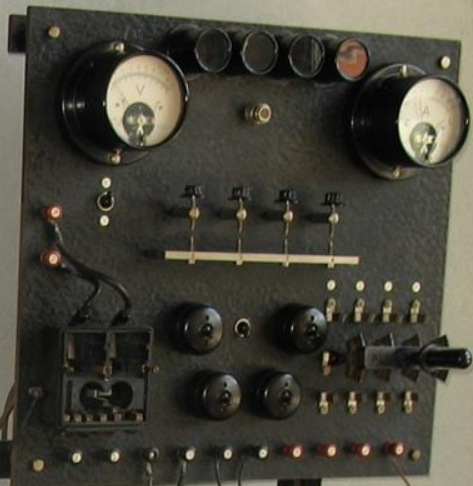
Auf richtige Nullstellung des
Zählwerkes vor Beginn der Ab-
messung achten! Richtige
Füllhöhe ist hervorgehoben, wenn
die Flüssigkeit bisentrieht
Mit der Hilfe der Druckmarke
sowie vollständige Gefüllmarke
beobachten! Vor Benzinabgabe
von Füllhöhe und Endmenge auf
Zählwerk Umschalten werden.

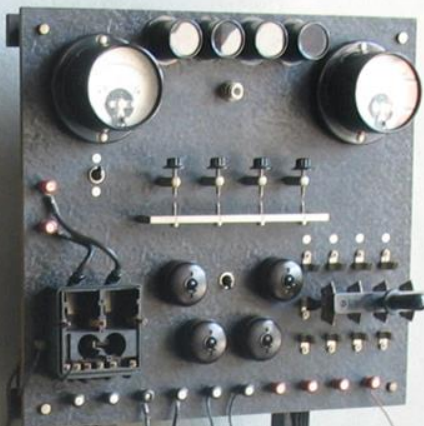
STANDARD



Autóvillamossági műhely és motorfékpad

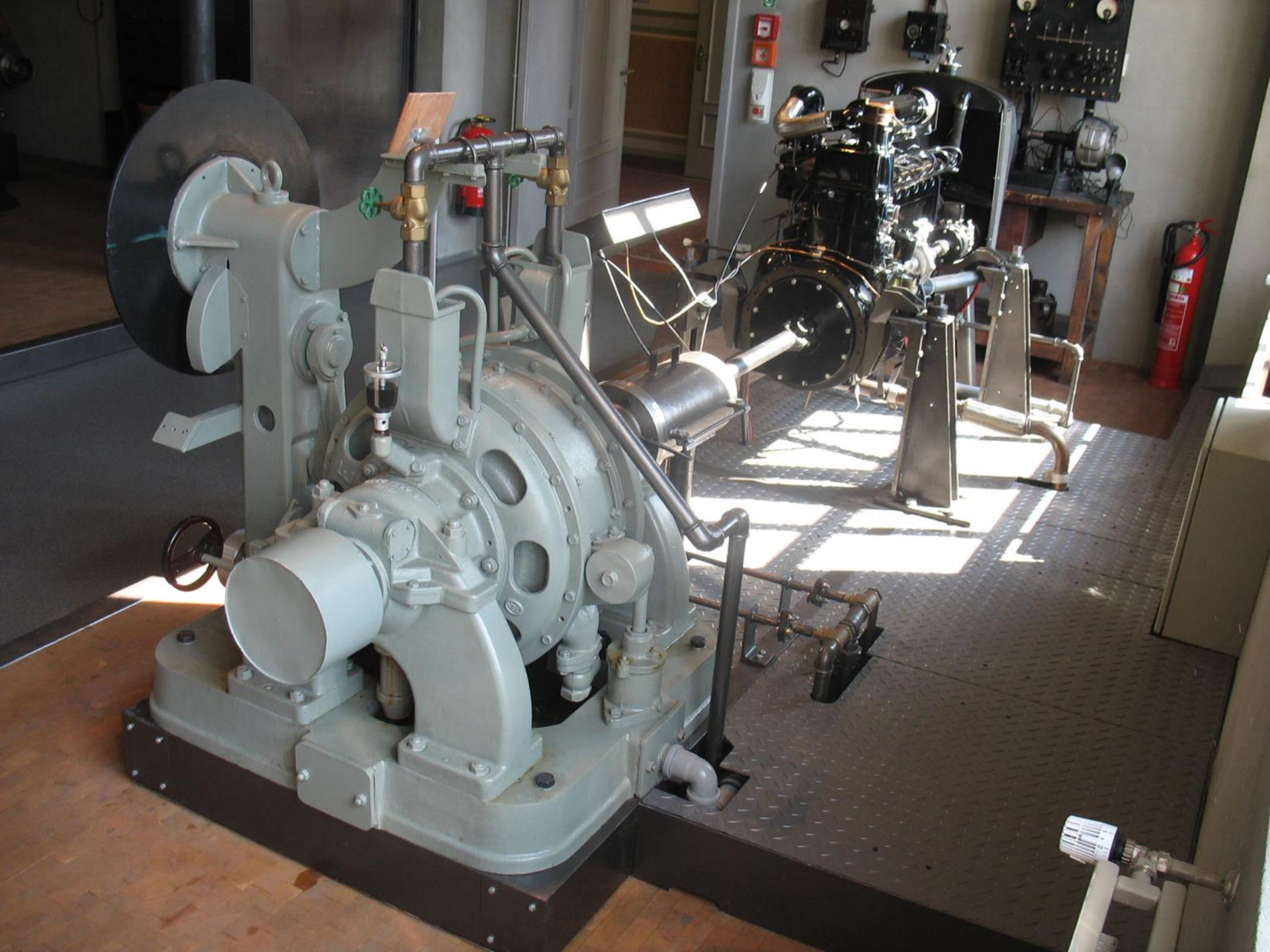
**A motorfékpadra szerelt Horch motort
néha beindítják**

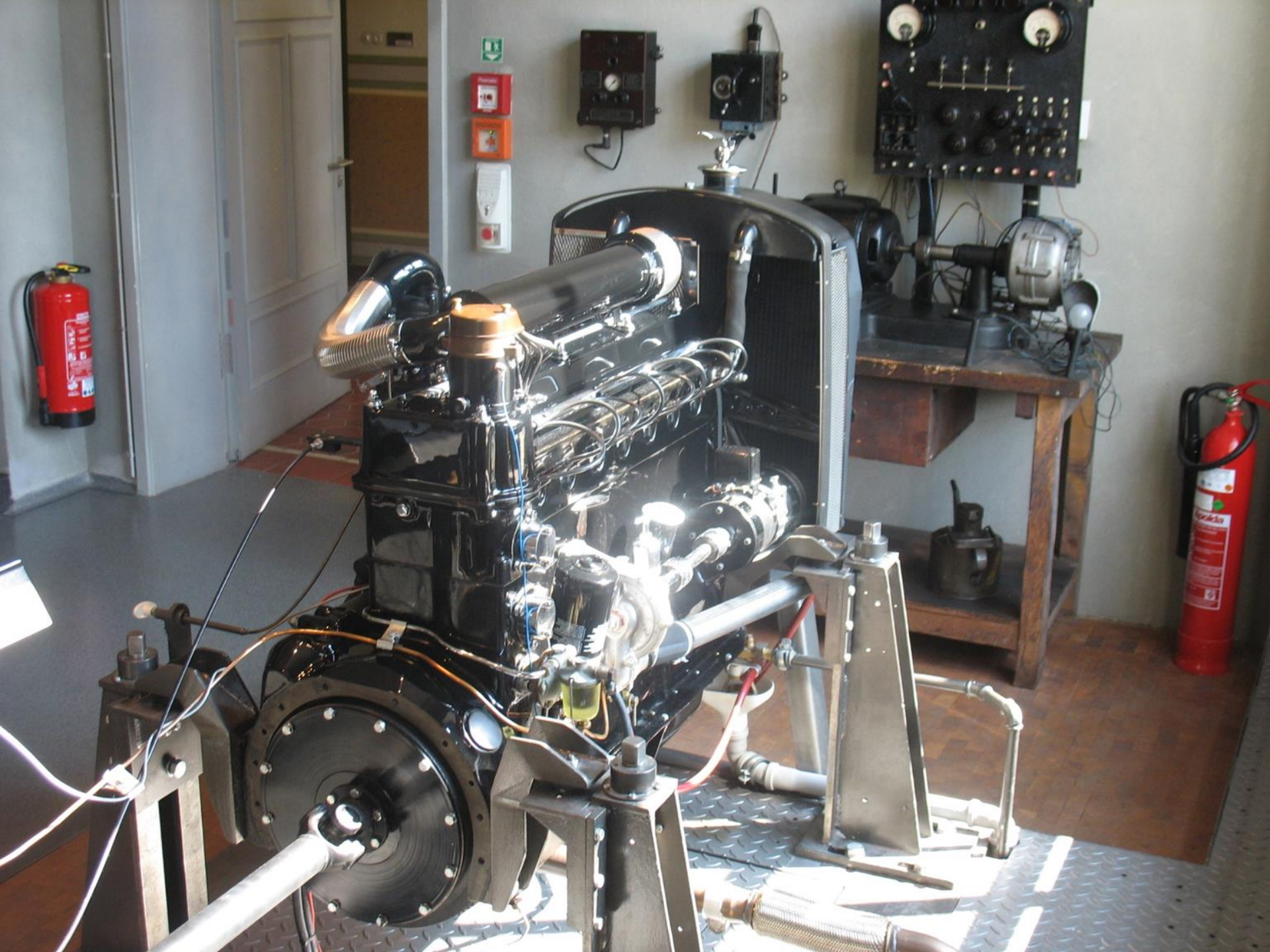


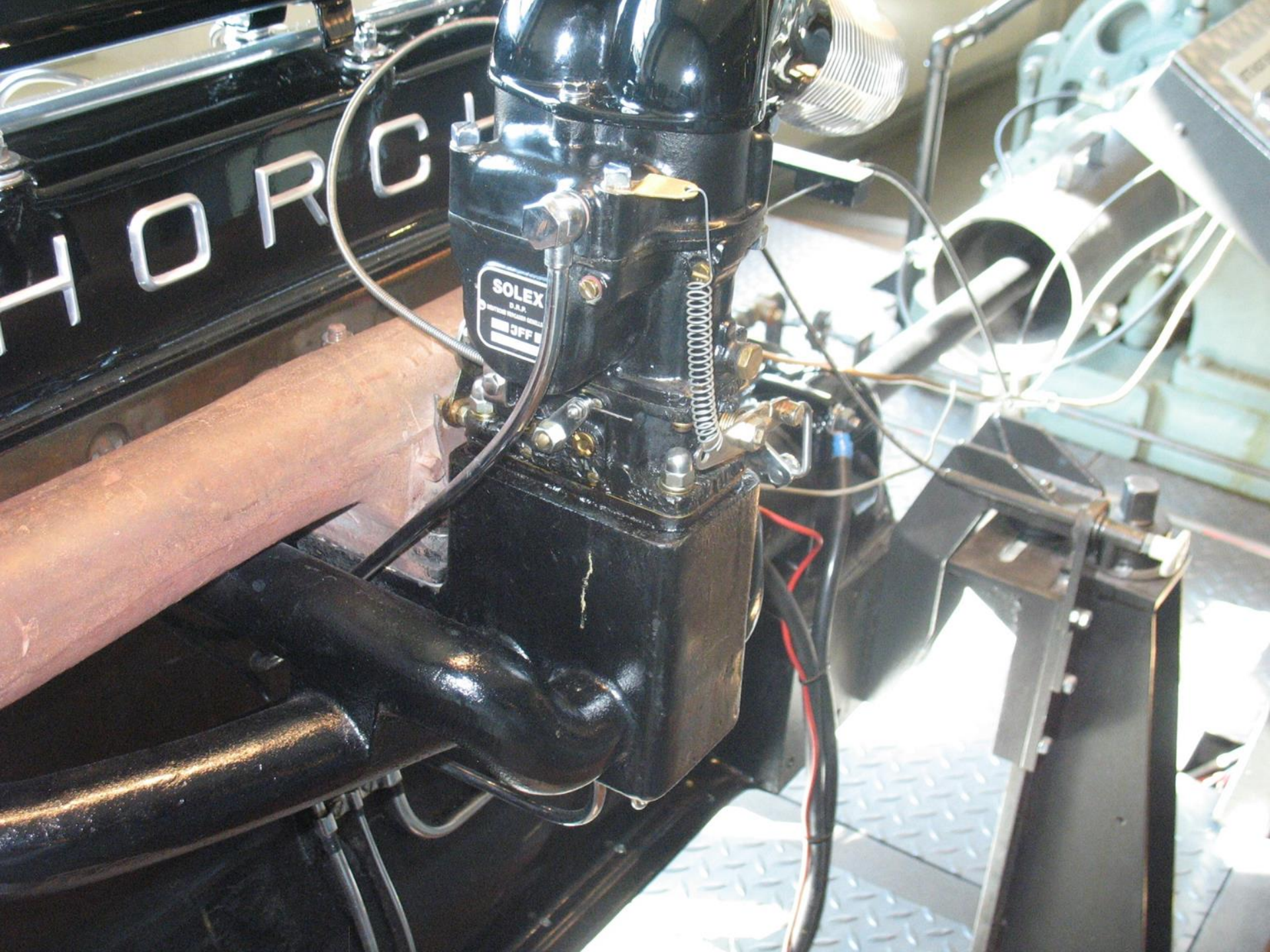






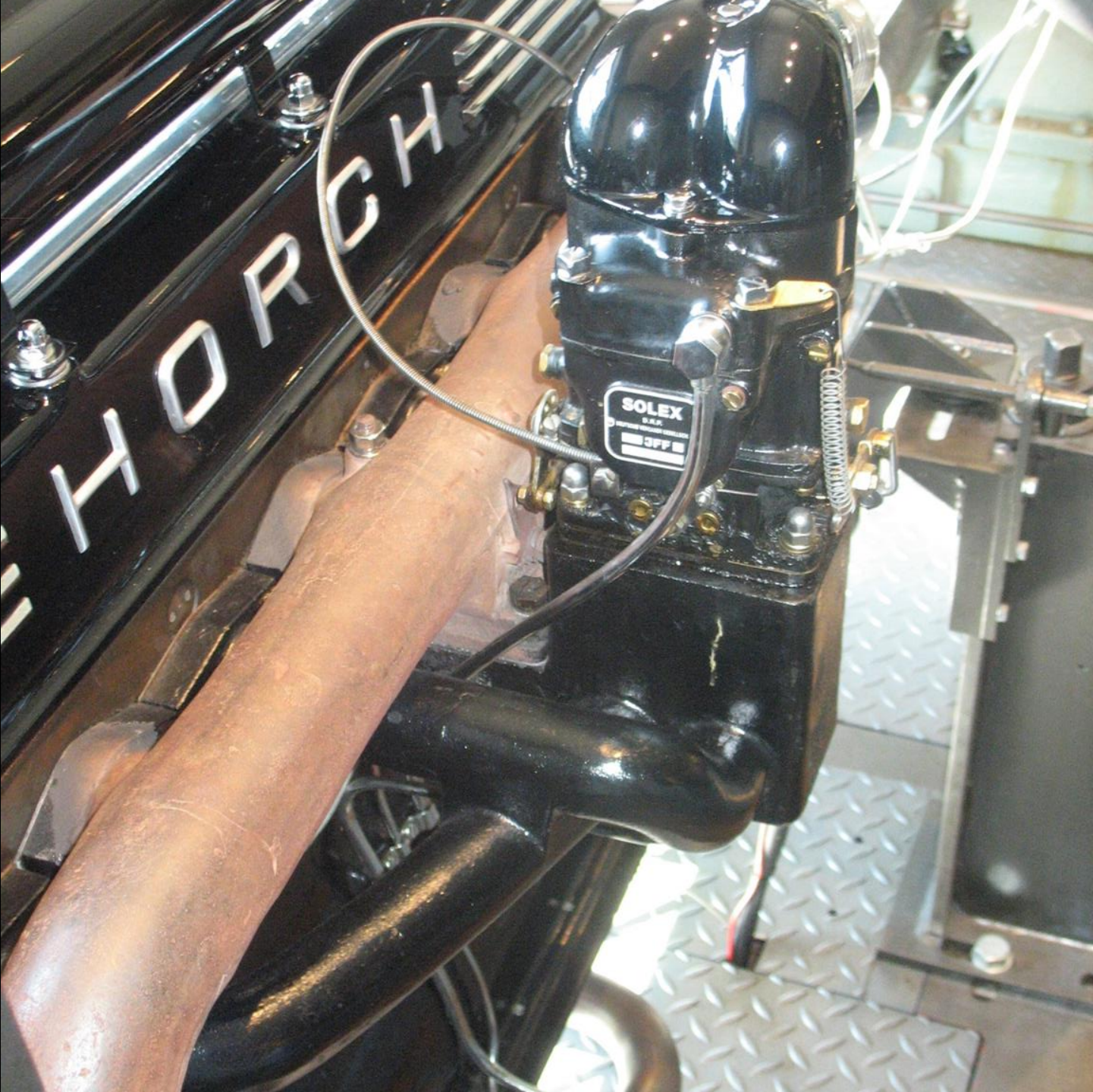


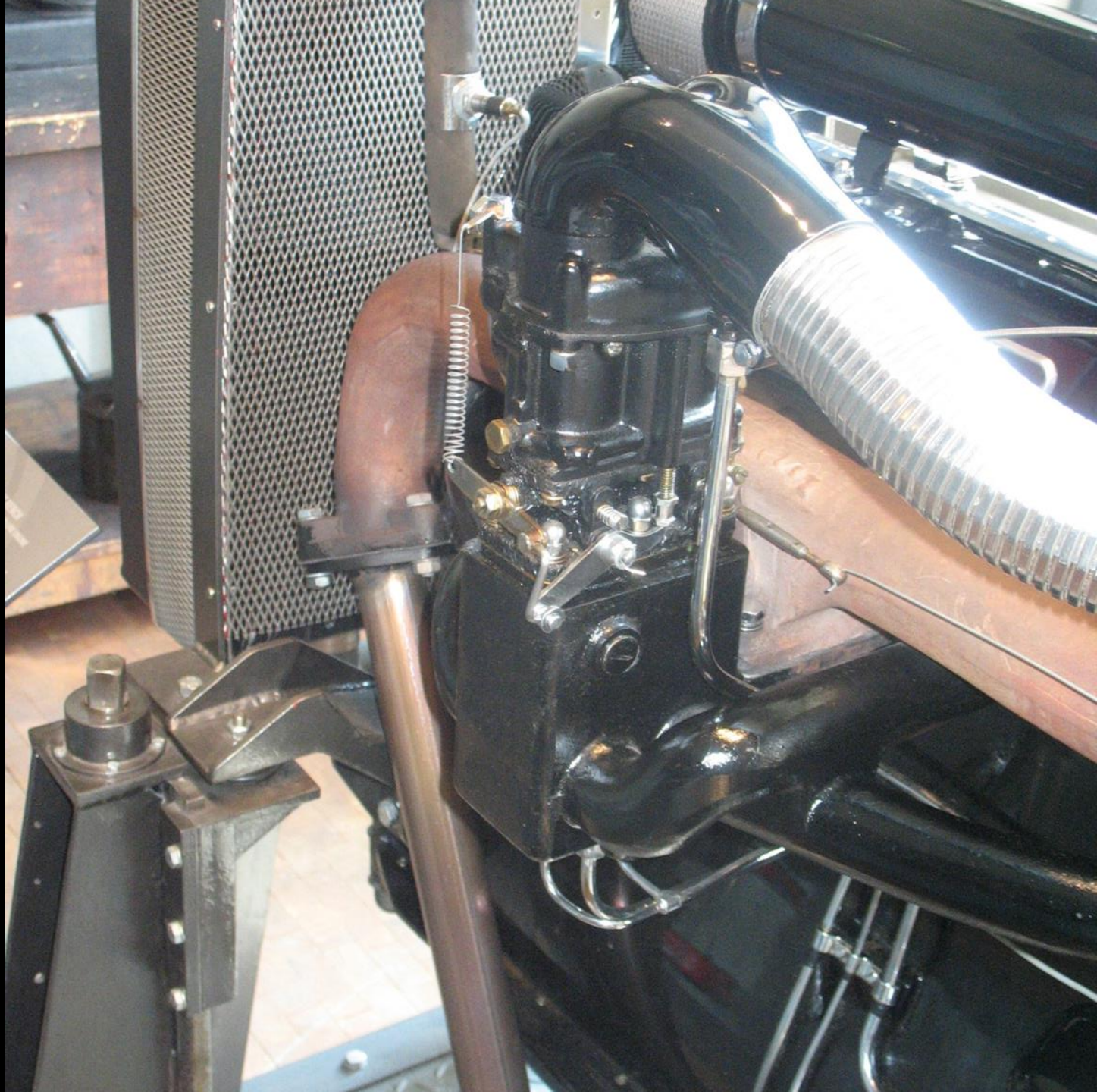




THORCE

SOLEX
S.A.
3FF



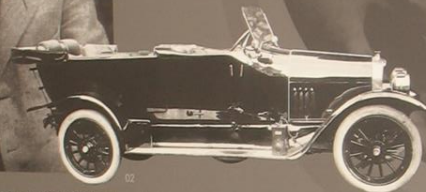


**Az autótörténelem
konstruktőreinek
kiemelkedő alakjai**

Hall of Fame

1867–1922

AUGUST HERMANN LANGE

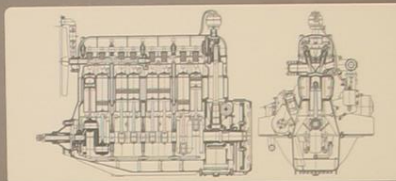
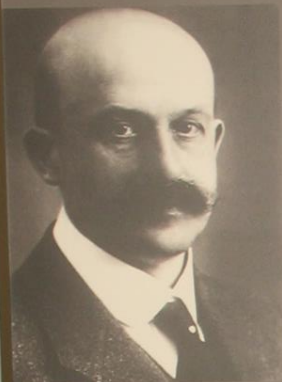


01 Oberingenieur Hermann Lange, Chassiskonstrukteur der Mercedes 1885–1902
02 Leiter der Leitung von Hermann Lange des Sachverständigen
03 Mitglied der erfinderischen Audi Typ C 1400 PS
04 August Hermann Lange und Familie und Erfinder Hugo Pankas Vater
05 August Hermann Lange
06 Der Betriebsleiter Direktor Hermann Lange neben seiner
Gefährtin, dem Motor des Audi Typ C

- 1867 Geboren am 7. November in Strehla bei Torgau als Sohn des Gutsbesitzers August Lange und dessen Ehefrau Amalie, geb. Kopsch
- 1874–1884 Schulbesuch in Leipzig
- 1884 Am 1. April Beginn der 3jährigen Lehrzeit als Dreher in der Maschinenfabrik Bleichert & Co., Leipzig, nach der Lehre Geselle bis zum 2. November 1888
- 1892–1894 Ingenieurstudium am Technikum in Mittweida
- 1894–1895 Konstrukteur in der Motorenfabrik Grob & Co., Leipzig
- 1895 Ab 1. November Konstrukteur in der Leipziger Dampfmaschinen- und Motorenfabrik
- 1897 Ab 1. Januar Konstrukteur, später Leiter der Versuchsstation für Motoren in der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Co., Mannheim
- 1904 Ab 1. Januar Betriebsleiter und selbständiger Konstrukteur in der Motorenfabrik Osers & Bauer, Wien
- 1904 Ab 1. September Technischer Direktor der Horchwerke AG, Zwickau (1905 Ernennung zum Oberingenieur)
- 1909 Seit Juli: Technischer Direktor, später Betriebsdirektor bei Audi
- 1915 Mitglied des Vorstandes
- 1922 Verstorben am 19. Februar an Herzasthma in Zwickau im Alter von 54 Jahren

1869–1945

PAUL DAIMLER



01 Baurat Paul Daimler, Schöpfer des Horch-Achtzylindermotors der ersten Generation
02 Zeichnung des von Paul Daimler entwickelten Achtzylindermotors, 1907
03 Schemaplan des Achtzylinder-Reihenmotors mit dem zwei oben liegenden Nockenwellen von Paul Daimler 1928 auf der Automobilausstellung in Amsterdam

- 1869 Geboren am 13. September in Karlsruhe
- 1897 Nach Schulbildung und Ingenieurstudium an der TH Stuttgart Konstrukteur bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft
- 1902–1905 Generaldirektor der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wien
- 1907–1922 Vorstandsmitglied und Chefkonstrukteur der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart
- 1915 Ernennung zum Baurat – in dieser Zeit erwarb sich Daimler besondere Verdienste um die Kompressorenentwicklung für Flugzeugmotoren, die er nach dem Krieg für Straßenfahrzeuge fortsetzte
- 1915 Paul Daimler war der Schöpfer jener Mercedes-Rennwagen, die den legendären Dreifach-Sieg beim Großen Preis von Frankreich 1914 errangen
- 1922 verließ Daimler nach erheblichen Differenzen mit dem Daimler-Vorstand das Untertürkheimer Unternehmen und wurde ab 1. Juli Chefkonstrukteur der Argus Motoren Gesellschaft mbH in Berlin-Reinickendorf. Per Beratervertrag wurde Daimler zur Motorenentwicklung für die Horch Werke verpflichtet. Argus war dort Mehrheitsaktionär
- 1926 Im Dezember wurde der von Paul Daimler geschaffene Horch Reihenachtzylinder Typ 303 zur Berliner Automobilausstellung vorgestellt. Dieser Motor begründete den Ruf des Zwickauer Werkes als bedeutendster Achtzylinder Hersteller der deutschen Kraftfahrzeugindustrie
- 1929 in den Ruhestand getreten. Er versah noch zahlreiche Ehrenämter
- 1945 Verstorben am 15. Dezember in Berlin im Alter von 76 Jahren

1893–1970

WILLIAM WERNER



01 William Werner, Technischer Direktor der Horchwerke von 1926–1932. Er war einer der bestbezahltesten deutschen Fertigungsingenieure im Automobilbau.
02 William Werner rechts neben dem Auto Union Rennfahrer Bernd Rosemeyer und Hans Stuck.
03 William Werner und Dr. Richard Brühl erläutern die NS-Führung das Chassis des DSVV 7.8 auf der Automobilausstellung in Berlin. 1939

- 1893 Geboren am 7. November in New York
- 1907 Rückkehr nach Deutschland mit seinen aus Oederan/Sachsen stammenden Eltern
- 1912 Nach der Lehre als Mechaniker Monteur in der mechanischen Werkstatt der Niederlassung der amerikanischen Multigraph GmbH, Berlin
- 1914–1918 Abendschule und Ingenieurprüfung für Maschinenbau. Als amerikanischer Staatsbürger vom Kriegsdienst befreit
- 1920–1924 Tätigkeit als Fertigungsingenieur bei Bergmann-Borsig, Berliner AG vorm. Freund sowie Schuchardt & Schütte
- 1924 Betriebsdirektor bei der Werkzeugmaschinenfabrik Ludwig Loewe
- 1925 Technischer Direktor bei der Schiess AG in Düsseldorf
- 1926 Studienreise durch die Automobilindustrie der USA, Arbeit bei der Chrysler Corporation in Detroit
- 1926 Eintritt bei den Horch Werken AG, Zwickau/Berlin
- 1927 Technischer Direktor der Horch Werke AG
- 1929 Ab 24. Mai ordentliches Vorstandsmitglied der Horch Werke AG
- 1934 Vorstandsmitglied für Technik der Auto Union AG, Chemnitz
- 1942 Ehrendoktorwürde der TH Dresden für seine Verdienste um die Modernisierung und Rationalisierung der Fertigung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie
- 1945 Flucht nach Bad Homburg
- 1948 Aufbau und Leitung einer Zweiradfabrik für die Firma Plivier in Rotterdam
- 1956 Geschäftsführung der Auto Union GmbH, Bereich Technik in Düsseldorf, ab 1961 Ingolstadt
- 1962 Ausscheiden aus der Auto Union, Ruhestand
- 1970 Verstorben am 20. Juni in Sempach (Schweiz) im Alter von 76 Jahren

1878–1964

JÖRGEN SKAFTE RASMUSSEN



Jörgen Skafte Rasmussen, 1878–1964, DKW Gründer,
Minisator und Vorstandsmgled der Auto Union AG

- 1878 Geboren am 30. Juli in Nakskov (Dänemark);
Nach Schulabschluss Schmiedelehre in Kopenhagen
- 1898–1900 Ingenieurstudium in Mittweida, Abschluss in Zwickau
- 1904 Beendigung der Ingenieurstätigkeit bei der Rheinischen
Maschinenfabrik in Düsseldorf
- 1904 Unternehmer in der Armaturenfabrikation. Wohnsitz bis zum
Kriegsende Chemnitz, danach Umzug nach Zschopau.
In den 1920er Jahren Ausbau des DKW Konzerns mit starkem
finanziellem Engagement der Sächsischen Staatsbank.
Wichtigste Grundlage blieb die DKW Motoren- und Motorrad-
produktion
- 1928 Beginn der Automobilfertigung. Als einer der ersten Unter-
nehmer begann Rasmussen in Scharfenstein mit der Herstel-
lung von elektrischen Haushalts- und Gewerbekühlschränken
(seit 1932: Deutsche Kühl- und Kraftmaschinen-gesellschaft mbH,
Scharfenstein).
Idee und Konzept für die Bildung der Auto Union als Unter-
nehmen im Staatsbankbesitz wurden maßgeblich von
Rasmussen mitgeprägt
- 1932–1934 Vorstandsmitglied der Auto Union AG für Technik
- 1935 Unvereinbare Differenzen in Führungsauffassungen der
Auto Union führten zur Trennung mit nachfolgendem Rechts-
streit, in dessen Ergebnis Rasmussen eine Entschädigungs-
zahlung erhielt
- 1937 Verlegung des Wohnsitzes nach Sacrow bei Berlin
- 1938 Verleihung des Dr. Ing. e.h. durch die TH Dresden für Verdienste
um die Motorisierung anlässlich seines 60. Geburtstages
- 1945 Flucht nach Flensburg
- 1948 Rückkehr nach Dänemark. Er initiierte und finanzierte wieder
die Konstruktion von Automobilen und Motorrädern gemein-
sam mit dem dänischen Industriesyndikat, unter der Marken-
bezeichnung DISA
- 1964 Verstorben am 12. August in Kopenhagen im Alter
von 86 Jahren

1903–1987

WALTER HAUSTEIN



Die DKW (Typ F 7) – als erste Serie mit selbsttätigen Pleuelarmen und Pleuelstützen – konstruierte der Ingenieur Walter Art, was er in der Konstruktion des Pleuelarmes in der Serienfertigung der Marken Audi und DKW bewies.
Die Pleuelarme der VW Limosine – Grundwerk für die Entwicklung des Pleuelarmes in der Motorklasse.

- 1903 Geboren am 29. Dezember
- 1918 Lehre als Technischer Zeichner bei Horch Zwickau
- bis 1925 Technischer Zeichner und Detailkonstrukteur bei Horch, anschließend Wechsel zu Audi; Konstruktionswissen im Selbststudium angeeignet
- 1926 Arbeit als Konstrukteur bei Erich Horn
- 1927 Mitarbeit am ersten Audi Achtzylinder
- Motorenkonstrukteur Mikoll
 - Getriebekonstrukteur Klaus
 - Fahrgestellkonstrukteur Haustein
- Nach Übernahme durch DKW wurde das Konstruktionsbüro auf fünf Mann, einschließlich eines Lehrlings, verkleinert.
- 1932 Konstruktion des Audi Front gemeinsam mit Oskar Art und Kunstmann
- 1932–1940 Konstruktionsleistungen für alle DKW Frontantriebswagen
- 1945–1956 Chefkonstrukteur im Werk Audi, Betreuung der Steyr Mannschaftswagenproduktion
- 1956–1968 Abteilungsleiter der konstruktiven Serienbetreuung.
- Konstrukteur Walter Haustein gehörte zum Audi Urgestein. Er war seit 1927 an allen wichtigen Neukonstruktionen beteiligt und gehörte besonders zu den konstruktiven Vätern des Frontantriebs. Auch in seiner Person sind Wissen und Erfahrung im Zwickauer Automobilbau auf die Nachkriegszeit übertragen und weiter genutzt worden.
- 1987 Verstorben am 4. Mai in Oberrothenbach im Alter von 83 Jahren

1894–1961

CARL HAHN



01. Dr. Carl Hahn, Vertriebsleiter der Auto Union 1932–1945
02. DKW-Auslieferung im Auto Union Werk in der Dorotheenstraße
03. Wilhelm Meier, Dr. Carl Hahn und Dr. August Horch nehmen als Ehrengäste am Internationalen Eisenessen 1937 teil
04. Dringl-Motorenfabrik stellen im Werk Zschopau zum Versand bereit
05. Eisenringfabrik an den Tag der Herstellung des neuen DKW-Motorenbaus
von links: Dr. H. Bruhn, W. A. Ostwald, Dr. e. H. August Horch, Dr. C. Hahn

1894

Geboren am 4. März in Nove Hradý (Gratzen/ Böhmen). Nach dem Ersten Weltkrieg Studium der Agronomie an der Hochschule für Bodenkultur in Wien, das er 1922 mit der Promotion abschloss

1922

Am 20. April Eintritt bei den Zschopauer Motorenwerken J.S. Rasmussen, Zschopau/Sachsen. Hahn wurde die rechte Hand von Rasmussen. Er schuf eine leistungsfähige Betriebsorganisation. Sein vielseitiges und erfolgreiches Engagement für die Zschopauer Marke brachte ihm den Ehrennamen „DKW-Hahn“ ein

1932

Nach Gründung der Auto Union AG, Chemnitz wurde Hahn in den Vorstand mit der Aufgabe des Vertriebs berufen

1945

Nach der Flucht in den Westen war Hahn Mitglied des Gründerkreises des Zentraldepots für Auto Union Ersatzteile in Ingolstadt, der Keimzelle der heutigen Audi AG

1949

wurde Hahn stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Auto Union GmbH

1957

Am 30. Juni schied er aus gesundheitlichen Gründen aus dem Unternehmen aus

1961

Verstorben am 5. Juni im Alter von 67 Jahren

1904–1995

HERMANN AHRENS



01 Walter Höpfer, Albert Lücke und Hermann Ahrens
im Entwurfsbüro bei Horch um 1928–1932
02 Hermann Ahrens

- 1904 Geboren am 14. März in Uslar (Weserbergland)
- 1918 Lehre als Schlosser in der Artilleriewerkstatt Lippstadt
- 1920 Weiterbildung zum Technischen Zeichner
- 1921 Ab 26. November Gehilfe des Oberingenieurs
- 1922–1925 Studium an der Fachhochschule Bingen und Varel.
Im März 1925 Abschluss als Ingenieur
- 1925 Eintritt in die Deutschen Werke in Spandau. Fertigung von
Geselen für das D-Rad (Motorrad) und Konstruktion des
dazugehörigen Beiwagens
- 1926 Konstruktion der Tourenwagenkarosserie für Edmund Rump-
lers Tropfenwagen und weiterer Karosserien
- 1928 Ab 1. Oktober Eintritt in die Horchwerke. Konstruktion sämtli-
cher Acht- und Zwölfzylinderkarosserien
- 1930 Leiter der Karosserie-Entwurfsabteilung und des -versuchsbaus
- 1931 Zusätzlich Leiter der Foto- und Propagandaabteilung ab Oktober
- 1932 Abwerbung durch Wilhelm Kissel und Dr. Hans Nibel zur Daim-
ler-Benz AG während der Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden
- 1932 Ab 12. September Wechsel zum Werk Sindelfingen der Daimler-
Benz AG als Leiter der Abteilung Sonderwagenbau
- 1940 Entwurf des Fahrerhauses für den 1,5 t-LKW
- 1942 Konstruktion der Omnibuskarosserie O 4500
- 1943 Entwicklung des Einheitsfahrerhauses aus Holzgerippe und
Holzfaserplatten (Rohstoffmangel)
- 1945 Flucht mit Konstruktionsunterlagen in einem Lkw-Konvoi nach
Wertach/Allgäu
- 1946 Kündigung bei Daimler-Benz
- 1946–1949 Entwürfe für Büromöbel und medizinische Einrichtungen bei
Karl Baisch in Stuttgart
- 1949 Am 1. April durch Dr. Wilhelm Haspel zurück zu Mercedes.
Entwürfe für Mercedes 300 und 300 S
- 1954–1970 Lehrbeauftragter für Konstruktion und Fertigung am kraftfahr-
zeugtechnischen Institut der TH Karlsruhe
Im Dezember Ernennung zum Abteilungsdirektor
- 1955 Ab März Leitung aller Konstruktionsbüros für Aufbauten
- 1956 Ab Oktober Entwicklungsleiter für Nutzfahrzeugmodelle,
Entwurf des Pkw W 122
- 1971 Pensionierung
- 1995 Verstorben am 9. November in Stuttgart im Alter von
91 Jahren

1925–1998

LOTHAR SACHSE



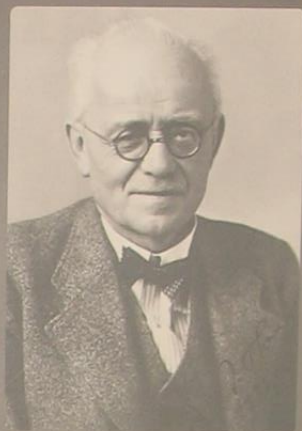
- 01
1925 Geboren am 16. Juni in Merseburg
bis 1943 Besuch des Gymnasiums in Merseburg,
Abitur
1943 Praktikant in der Forschungs- und Entwick-
lungsabteilung der Junkers Flugzeugwerke
Dessau
bis 1950 Studium der Kraftfahrzeugtechnik an
der Ingenieurschule in Zwickau
1950 Karosseriekonstrukteur im VEB Werk
Horch
1977 Entwicklung der Karosserie des Typs Horch
P 240 im Forschungs- und Entwicklun-
gswerk Karl-Marx-Stadt
ab 1977 Beteiligung an der Entwicklung der Karo-
serien des P 100, des Trabant P 601, des
P 603, des Trabant P 610, des Typs 760 und
des Sachsenring P 240 Repräsentant
ab 1964 Angehöriger der Rallye-Werksmannschaft
Sachsenring
1998 Verstorben am 19. August in Zwickau im
Alter von 73 Jahren



01 Lothar Sachse, maßgeblich beteiligt an der Entwicklung der
Fahrzeuge mit Karosseriekonstruktion
02 Die Karosserie-Entwicklung und Konstruktion des P 601 im
VEB Werk Horch

1868–1951

AUGUST HORCH



- 1868 Geboren am 12. Oktober in Winningen/ Mosel, Lehr- und Wanderjahre als Schmied, Studium am Technikum in Mittweida, Betriebsingenieur in Unternehmen des Motorenbaus
- 1896 bis 1899 Zu Benz nach Mannheim, dort war er Leiter der Abteilung Motorenwagenbau
- 1899 Eröffnung einer eigenen Werkstatt in Köln
- 1902 Übersiedlung nach Reichenbach i.V.
- 1904 Gründung der A. Horch Motorenwagenwerke AG in Zwickau
- 1909 Nach Zerwürfnis Gründung der Audi Werke in Zwickau
- 1912–1914 Triumphale sportliche Erfolge auf Audi Wagen bei schwersten Sportprüfungen der Welt
- 1920 Übersiedlung nach Berlin, wo er als Gutachter und Sachverständiger für kraftfahrzeugtechnische Fachfragen tätig war
- 1922 Am 20. Februar Ehrendoktor der TH Braunschweig
- 1932 Mitglied des Aufsichtsrates der Auto Union AG, Chemnitz
- 1944 Mehrfach in Berlin ausgebombt, Übersiedlung nach Langenhessen in Sachsen
- 1945 Flucht in die Oberpfalz, wo er schließlich in Münchberg wohnhaft wird
- 1949–1950 Teilnahme an der Neugründung der Auto Union in Ingolstadt
- 1951 Verstorben am 3. Februar in Münchberg im Alter von 82 Jahren



- 01 August Horch als Student der Hofschule Mittweida, 1868
- 02 Annelise und August Horch. Die Ehe wurde am 5. Oktober 1897 geschlossen.
- 03 Dr. i. h. August Horch, 1922
- 04 Das Abschlusszeugnis August Horchs als Betriebsingenieurstudium
- 05 Familienfoto von 1917 im Vorraum der Audi Villa Leitzingstraße 31
- 06 August Horch dankt seine Mitarbeiter in Potsdam „Zum Schwan“ am 15. Juni 1933 nach der Verleitung des Oberbürgermeisters durch seine Heimatsgemeinde Wernitzgraben
- 07 Eine der letzten Aufnahmen von August Horch, 1950
- 08 Beleggedächtnis der Firma A. Horch & Co., 1929 in Köln-Ehrenfeld. Im Vordergrund rechts August Horch mit seinem Kolportageverkäufer Sali Hatz
- 09 Im Jahr 1921 feierte die Belegschaft der Autowerke die Fertigstellung des 1.000sten Audi Motors. In vorderer Reihe der Firmengründer August Horch zwischen Ernst Baus und Hermann Lange

FILM MIT AUG HORCH
BITTE DRÜCKEN

1908–1995

KURT LANG



01 Kurt Lang, Generaldirektor der VVB Automobilbau
02 Horch 5 920
03 Vorstellung des P 240 auf der Leipziger Messe, 1955



- 1908 Geboren am 12. Mai in Zwickau-Bockwa
- 1922–1926 Lehre als Werkzeugmacher bei Horch, gleichzeitig Techniker-
ausbildung an den Vereinten Technischen Schulen
- 1927 Volontär bei der Zwickauer Autoreparatur Vorsprecher
- 1928–1930 Angestellter der Hamburger Citroën-Vertretung, Tätigkeit als
Fahrlehrer
- 1930–1948 Tätigkeit im Messgerätewerk Werdau
- 1948 Mitarbeiter in der Deutschen Wirtschaftskommission Berlin,
Abteilung Maschinenbau – Organisation des Dispatcherwesens
in allen Maschinenbaubetrieben
- 1949 Generaldirektor der IFA, Erarbeitung der Konzeption für die
Repräsentationswagen Horch 920 S
- 1950 Leiter der Hauptverwaltung Fahrzeugbau und stellvertretender
Minister für Maschinenbau
- 1952 Leiter einer AG zur Leistungssteigerung im Automobilbau auf
der Grundlage technisch begründeter Arbeitsnormen. Sein
Engagement führte zur Absetzung mit späterer Rehabilitierung
- 1953 Leitung einer Arbeitsgruppe zur Realisierung der
Kunststoffkarosserie
- 1955 Leiter des ZEK Automobilbau in Karl-Marx-Stadt
- 1958 Einsatz als Hauptdirektor, später Generaldirektor der
VVB Automobilbau
- 1968 Eintritt in den Ruhestand
- 1992 Gründungs- und Präsidiumsmitglied des Fördervereins
„Automobilmuseum August Horch Zwickau“ e.V.
- 1995 Verstorben am 10. September in Zwickau im Alter von
87 Jahren

1886–1964

RICHARD BRUHN



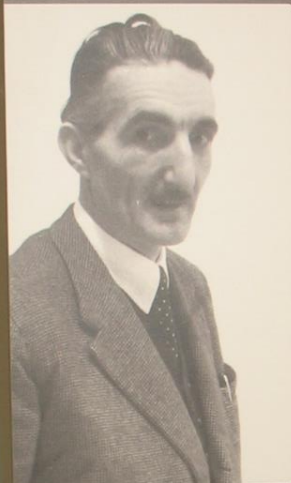
01

01 Gruppenbild der Direktion Horch 1925 vor der Fabrikfeuerwehr mit dem Karosserieningenieur Prof. Hackank
02 Dr. Richard Bruhn, Vorstandsvorsitzender der Auto Union AG 1902–1945

- 1886 Geboren am 25. Juni in Cismar/Ostholstein. Besuch der Volksschule, anschließend Elektrikerlehre, Wechselte danach in den Kaufmannsberuf
- 1907 Kaufmännischer Angestellter im Ingenieurbüro der AEG in Bremen
- 1910 Kaufmännischer Leiter des AEG Büros in London
- 1914–1918 Kriegsdienst
- 1918 Studium der Nationalökonomie in Kiel, das 1921 mit der Promotion abgeschlossen wurde
- 1921–1926 Kaufmännischer Direktor bei Neufeldt & Kuhnke in Kiel
- 1927–1929 Mitglied des Direktoriums der Junkerswerke in Dessau
- 1929–1930 Vorstandsmitglied der Pöge-Elektrizitätswerke in Chemnitz
- 1930 Im Dienst der Sächsischen Staatsbank und als deren Beauftragter Vorstandsmitglied bei den Zschopauer Motorenwerken J.S. Rasmussen AG.
- 1932 Vorbereitung und Abschluss der Gründung der Auto Union AG, deren Vorstandsvorsitzender er wurde
- 1945 Am 7. Mai verließ er Chemnitz
- 1945–1947 Internierung in Lagern der britischen Besatzungsmacht
- 1949 Erster Geschäftsführer der wieder gegründeten Auto Union GmbH in Ingolstadt
- 1952 Verleihung der Würde eines Dr. Ing. e.H. durch die RWTH Aachen für seine Verdienste um die deutsche Kraftfahrzeugindustrie
- 1956 Am 6. November Ausscheiden aus der Geschäftsführung der Auto Union, danach für zwei Jahre Aufsichtsratsvorsitzender
- 1964 Verstorben am 8. Juli im Alter von 78 Jahren

1902–1982

ROBERT VON EBERAN-EBERHORST



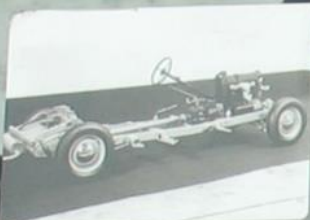
- 01 Prof. Robert von Eberan-Eberhorst
- 02 Robert von Eberan-Eberhorst (links) gemeinsam mit Dr. Karl Fraunhofer im Cockpit des Auto Union Rennwagens
- 03 Bernd Rosemeyer im F.1-Lite-Rennwagen während der internationalen Rekordwoche im Oktober 1937. Am Fahrzeug: Renningenieur Robert von Eberan-Eberhorst
- 04 Robert von Eberan-Eberhorst, hier mit Ingenieur Otto Lang, 1940, vor ab 1937 Leiter der Versuchsabteilung der Auto Union
- 05 Rudolf Hesse, Robert von Eberan-Eberhorst, Bernd Rosemeyer, Karl Feuerstein, Ernst von Delfs, August Hertz, Paul Günther, Rudolf Stoll beim Besonderen Rennfahrversuch am 6. November 1936 in Zwickau



- 1902 Geboren am 4. April in Wien;
Nach Schule und Studium Volontär
- 1922 Tätigkeit bei Puch in Graz
- 1924 Tätigkeit bei Elite in Brand-Erbisdorf/
Sachsen
- 1927/28 Selbstständiger Fahrlehrer in Wien
- 1928–1933 Assistent am Institut für Kraftfahrwesen
der TH Dresden, Aufgaben waren u.a.
Untersuchungen des Massenausgleichs
und der Auswuchtung von rotierenden
Körpern sowie von Schwingungserschei-
nungen an Fahrgestellen
- 1933 Ab 1. Juni Versuchsingenieur der Auto
Union AG, Chemnitz
- 1937 Ab 1. Juli Leiter der Versuchsabteilung der
Auto Union Rennabteilung in Zwickau.
Konstrukteur des 3 Liter-Zwölfzylinder-
Rennmotors und des Rennwagens Typ D
der Auto Union
- 1940 Promotion zum Thema „Gaswechsellvor-
gänge in hochtourigen Rennmotoren“
- 1941 Ab 1. September Ordentlicher Professor
an der TH Dresden am Lehrstuhl für Kraft-
fahrwesen und Leichtmotorenkunde; zu-
gleich Lehrer des Instituts für Kraftfahrwe-
sen der TH Dresden
- 1947 Mitarbeiter von Porsche in Gmünd, Öster-
reich und dort beteiligt an der Entwicklung
des Cisitalia Rennwagens
- 1949 Chefingenieur bei ERA in England
- 1950 Chefingenieur bei Aston-Martin in England
- 1953–1956 Geschäftsführer bei der Auto Union GmbH
für den Bereich der technischen Entwicklung
- 1956 Berufung zum Leiter der Maschinenbaub-
teilung des Batelle-Instituts, Frankfurt/M.
- 1960 Berufung an die Technische Universität
Wien zur Leitung des Instituts für Verbren-
nungskraftmaschinen und Kraftfahrwesen
- 1965 Emeritierung
- 1982 Verstorben am 14. März in Wien im Alter von
79 Jahren



1932-1939 EINIGKEIT MACHT STARK



AUDI 920 CABRIOLET, KAROSSERIE GLÄSER/DRESDEN, 1939



Der letzte Audi vor dem Krieg zeigt typische Baukastenmerkmale der Auto Union der späten 1930er Jahre. Die Karosserie ab der A-Säule sowie das Fahrgestell in seinen konstruktiven Elementen entsprach dem Wanderer W 23. Damit wurde der bisher bei Audi übliche Frontantrieb verlassen.



Der Sechszylinder-Reihenmotor mit oben liegender Nockenwelle war ursprünglich für einen kleinen Horch entwickelt worden. Erst ab Dezember 1938 produziert, wurde der Audi 920 sofort ein Erfolg als starker, sportlicher Mittelklassewagen.



Motor:	Sechszylinder in Reihe
Hubraum:	3.281 ccm
Leistung:	75 PS bei 3.000 U/min
Geschwindigkeit:	130 km/h
Verbrauch:	16 l/100 km
Preis:	8.750 Reichsmark
Bauzeit:	1938-1940
Produktion:	1.281 Wagen

AUDI 920 CONVERTIBLE, COACHWORK GLÄSER/DRESDEN, 1939

The last pre-war Audi had Auto Union's typical unitized construction characteristics of the late 1930's. Behind the A pillar, the bodyshell and the entire chassis were identical with the Wanderer W 23. Thus, Audi's usual front wheel drive concept had been given up. The 6 cylinder in-line engine with its overhead camshaft had originally been conceived for a small Horch. Produced only from December 1938 on, the Audi 920 at once became a success as a powerful and sporty mid-range motorcar.

Engine:	6 cylinders, in-line
Displacement:	3,281 c.c.
Power output:	B.H.P. 75 at 3,000 rev./min
Max speed:	81 m.p.h.
Fuel consumption:	17.7 m.p.g.
Purchase price:	8,750 reichsmarks
Produced:	1938 - 1940
Number produced:	1,281 cars

TSWUNDER

Classic Remise







HORCH
A

BITTE NICHT BERÜHREN!

Informational text on a museum display sign, including a small image of a car.



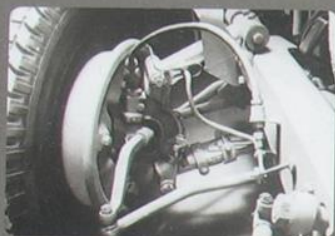
BITTE NICHT BERÜHREN!

Mercedes-Benz 170 V (1930-1933)
The Mercedes-Benz 170 V is a four-door sedan that was produced from 1930 to 1933. It is a classic example of the 'boxer' design, characterized by its rounded, aerodynamic bodywork. The car is powered by a 1.7-liter inline-four engine, which provides a smooth and quiet ride. The interior is finished with high-quality materials, including leather upholstery and wood trim. The Mercedes-Benz 170 V is a highly sought-after model, and its value has increased significantly over the years. It is a true classic that is still admired for its timeless design and engineering excellence.



1932 KRAFT DER VIER RINGE

HORCH 830 BL PULLMAN-CABRIOLET, KAROSSERIE BAUR/STUTTGART, 1936



Zu den Schöpfungen des Chefkonstruktors Fritz Fiedler zählten neben der neuen Baureihe des Achtzylinder-Reihenmotors die für Horch völlig neuen V 8-Motoren. Erstmals 1933 zur Automobilausstellung in Berlin gezeigt, trieben sie von da an den „kleinen“ Horch an. Seit 1935 gab es ein Chassis mit um 15 cm auf 3.350 mm verlängertem Radstand, vorrangig für große Pullman-Aufbauten gedacht. Zum sehr erfolgreichen 830 BL-Modell wurde das besonders kultivierte Sedan-Cabriolet (4 Türen, 4 Fenster, 5 Sitzplätze).

HORCH 830 BL PULLMAN CONVERTIBLE, COACHWORK BAUR/STUTTGART, 1936

Among the creations of chief designer Fritz Fiedler, there were besides the new range of the eight cylinder in-line engines the V 8-engines, totally new for Horch. Presented for the first time at the Berlin motor show, they powered from then on the "small" Horch. Since 1935, there was a chassis with a wheel base lengthened by 150 mm to 3,350 mm which was mainly for the big Pullman bodies. A very successful version of the 830 BL was the especially cultivated so-called "Sedan" convertible (four doors, four windows, five seats).

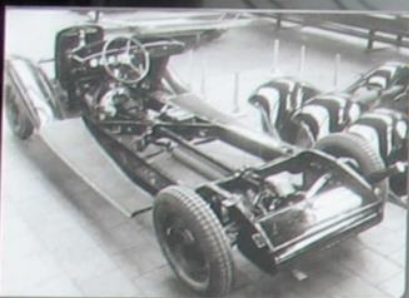
Motor:	Achtzylinder in V-Form
Hubraum:	3.517 ccm
Leistung:	75 PS bei 3.600 U/min
Geschwindigkeit:	115 km/h
Verbrauch:	18 l/100 km
Preis:	10.300 Reichsmark
Bauzeit:	1935 – 1940
Produktion:	6.124 Wagen

Engine:	8 cylinders, V arrangement
Displacement:	3,517 c.c.
Power output:	B.H.P. 75 at 3,600 rev./min
Max. speed:	71 m.p.h.
Fuel consumption:	15.7 m.p.g.
Purchase-price:	10,300 reichsmarks
Produced:	1935 – 1940
Number produced:	6,124 cars



Informational plaque with text and images, likely describing the car's history and specifications.

WITTE WAGEN BEWEGUNG



1932 **KRAFT DER VIER RINGE**

WANDERER W 21
LIMOUSINE MIT SCHIEBEDACH,
KAROSSERIE REUTER (STUTT GART), 1933

Zur Berliner Automobilausstellung im Februar 1933 präsentierte die Marke Wanderer, inzwischen unter dem Dach der Auto Union, eine neue Modellreihe mit hinterer Schwingachse und einem von Ferdinand Porsche entwickelten 1,7 l- bzw. 2l-Sechszylinder-ohv-Motor. In der Nomenklatur als W 21 und W 22 bezeichnet, wurden die beiden Modelle in unterschiedlichen Karosserieausführungen angeboten.

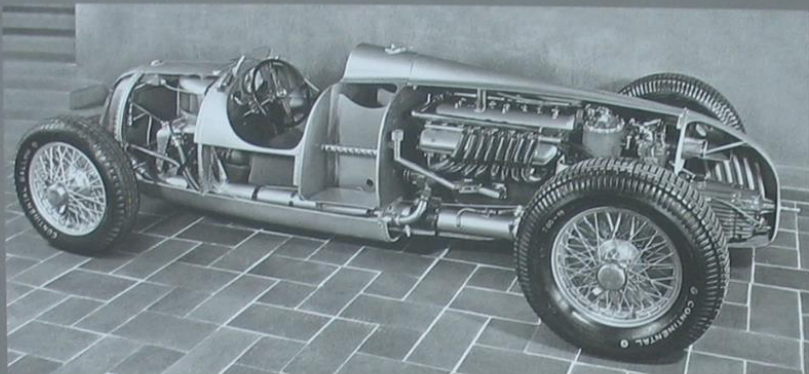


WANDERER W 21
SALOON WITH SLIDING ROOF,
COACHWORK REUTER (STUTT GART), 1933

The brand Wanderer – now under the roof of the Auto Union – presented at the Berlin motorshow in February 1933 a new model range which had a rear swing axle and a six cylinder ohv engine with a displacement of 1.7 litres or 2 litres, designed by Ferdinand Porsche. These cars were designated as W21 or W22, respectively, and both models were available with several kinds of coachwork versions.

Motor:	Sechszylinder in Reihe	Engine:	6 cylinders, in-line
Hubraum:	1.692 ccm	Displacement:	1,692 c.c.
Leistung:	35 PS bei 3.500 U/min	Power output:	B.H.P. 35 at 3,500 rev./min
Geschwindigkeit:	95 km/h	Max. speed:	59 m.p.h.
Verbrauch:		Fuel consumption:	
Preis:	4.955 Reichsmark	Purchase price:	4,955 reichsmarks
Bauzeit:	1933–1935	Produced:	1933 – 1935
Produktion:	4.654 Wagen	Number produced:	4,654 cars

- 01 Am Bauernmarkt der Auto Union Typ C von 1936 in der ersten neuartigen Version der Achsen, die zu verwenden.
- 02 Das Chassis der ersten Rennwagenversionen 1934, bezeichnet als Typ A. Für das Selbststartverfahren wurde der Fahrer getrennt gebaut.
- 03 Die Wunderwerke der Technik werden für das Rennen von anderen Autos im Wettbewerb. Dafür die Auto Union Boliden im Motorsport (Republik) im Jahr 1936.
- 04 Bernd Rosemeyer in Siegen (Preis der Großen Preis von Sachsenring 1936 auf dem Harzberg).
- 05 Die Motorsportentwicklung in der Form der Auto Union, Grand Prix Rennwagen (und Karting) Sport.
- 06 Bernd Rosemeyer - 10 Sekunden mehr als der Typ C, verbunden mit dem neuen System (Republik) - Jahr 1936.
- 07 Zwei Auto Union Typ C werden auf dem Harzberg auf dem Harzberg gebaut. 1936.
- 08 Hans Stuck nimmt die Startposition mit seinem Typ C in einem der damals noch üblichen Bergrennen im Frühjahr 1937.

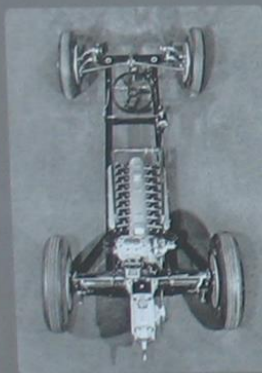


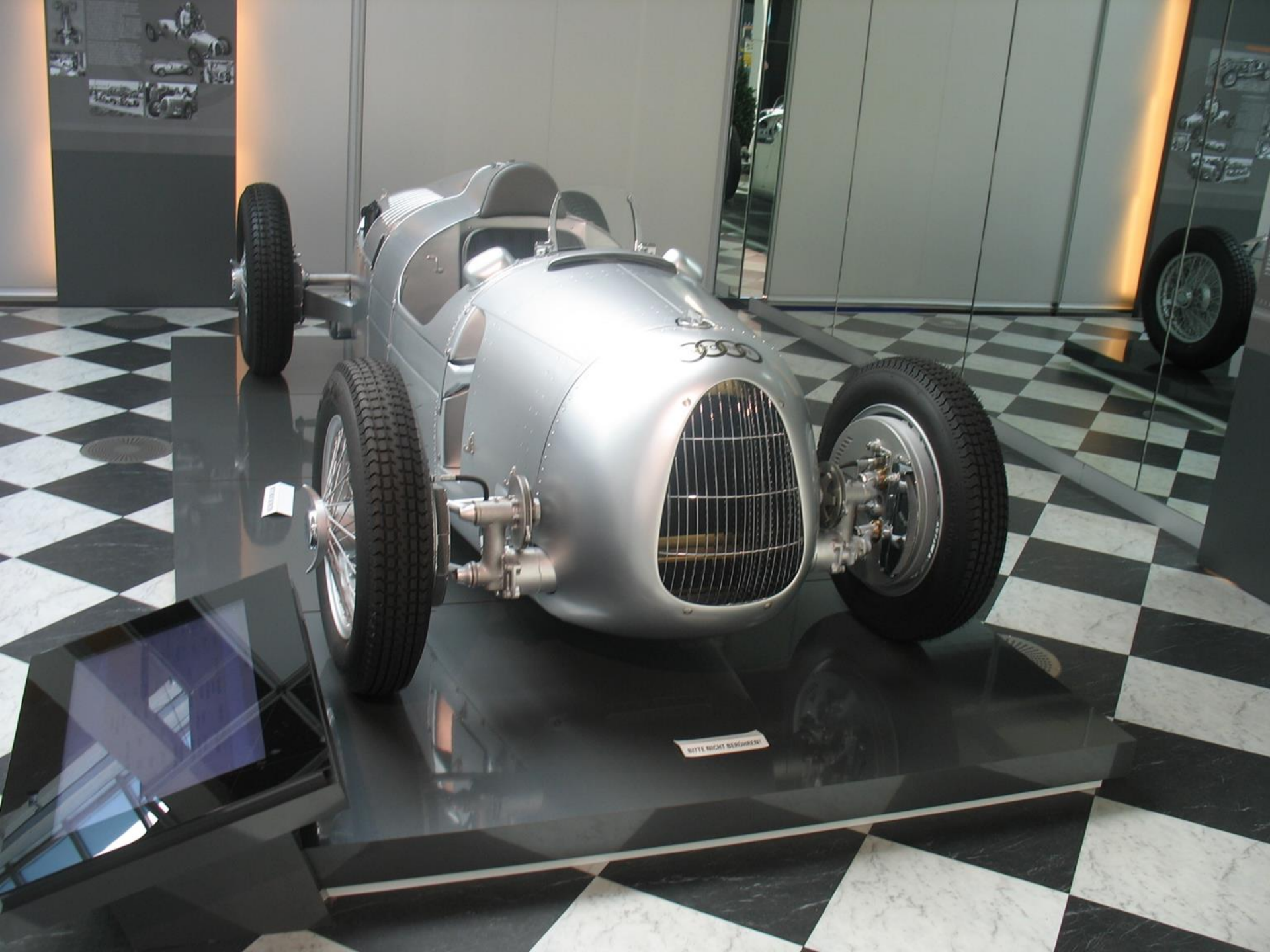
DER AUTO UNION RENNWAGEN TYP C THE AUTO UNION RACE CAR TYPE C

Diese Rennwagenkonstruktion stellte 1934 erstmals in Wettkämpfen ihr enormes Potential unter Beweis. Das Konzept mit der Motoranordnung hinter dem Fahrer war neu. Es nahm die heute übliche Bauweise im Rundstreckenrennsport vorweg.

Der 16 Zylinder V-Motor leistete in der dritten Entwicklungsstufe 1936/37 bis zu 520 PS bei 6 Litern Hubraum. Sein maximales Drehmoment von ca. 900 Nm erzielte er bereits bei 2.500 U/min. Infolge der hohen Elastizität reichte ein Vierganggetriebe. Der Rekord von 380 km/h bei Straßenrennen gilt bis heute als ungebrochen. 430 km/h wurden bei Geschwindigkeitsrekordfahrten auf gerader Strecke übertroffen.

Der Auto Union Typ C war 1936 der erfolgreichste deutsche Grand Prix Rennwagen. Er gewann drei von fünf Großen Preisen, die Hälfte der Rundstreckenrennen und alle Bergrennen, welche die Auto Union bestritt. Über 30 Weltrekorde sind mit ihm aufgestellt worden. Zu den bekanntesten Rennfahrern des Wagens zählen Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Hermann Paul Müller, Ernst von Delius, Rudolf Hasse, Archille Varzi.





BITTE NICHT BERÜHREN!

BITTE NICHT BERÜHREN!






Fahrgestell-Nr.	10745	Hubraum cm ³	1000
Baujahr	2007	Brems Ps	520
Typ	C	Gewicht kg	750

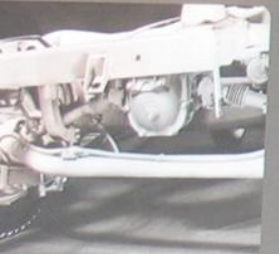

Auto-Union AG
Werk Horch
Chassis




**1932-1939** **EINIGKEIT MACHT STARK**

HORCH 930 V

CABRIOLET, KAROSSERIE HORCH, 1939



Der Horch 930 V, Nachfolgetyp der 830er Baureihe mit V 8-Motor auf kurzem Fahrgestell, wurde in letzter Ausführung mit einem 3,8 l-Zwei-Vergaser-Motor ausgerüstet. Das Vierganggetriebe war mit einem Autobahn-Ferngang gekoppelt – ein zusätzliches Planetengetriebe mit eigenem Schalthebel. Damit konnte die Kurbelwellendrehzahl spürbar gesenkt werden. Bei Dauervollgasfahrt im 4. Gang brachte der Autobahn-Ferngang eine deutliche Geräuschminderung, Kraftstoffersparnis und geringere Motorbelastung.



Motor:	Achtzylinder in V-Anordnung
Hubraum:	3517 ccm (1937 – 1938) 3823 ccm (1938 – 1940)
Leistung:	82 PS bei 3.600 U/min (3,5 l) 92 PS bei 3.600 U/min (3,8 l)
Geschwindigkeit:	130 km/h
Verbrauch:	19 l/100 km
Preis:	9.700 Reichsmark
Bauzeit:	1937-1940
Produktion:	1.991 Wagen

HORCH 930 V

CONVERTIBLE, COACHWORK HORCH, 1939

The Horch 930 V, successor of the 830 series with a V 8 engine on a short chassis, was equipped in the last version with a 3.8 litre engine with two carburetors. The four speed gearbox was combined with an "Autobahn" overdrive – an additional planetary gear with a separate shift lever. This feature allowed a clear reducing of crankshaft revving. During a continuous full throttle cruise in 4th gear, the "Autobahn" overdrive resulted in a significantly lower noise level, fuel consumption and engine load.

Engine:	8 cylinders, V arrangement
Displacement:	3,517 c.c. (1937-1938) 3,823 c.c. (1938-1940)
Power output:	B.H.P. 82 at 3,600 rev./min (3.5 l) B.H.P. 92 at 3,600 rev./min (3.8 l)
Max. speed:	81 m.p.h.
Fuel consumption:	14.9 m.p.g.
Purchase price:	9,700 reichsmarks
Produced:	1937 – 1940
Number produced:	1,991 cars





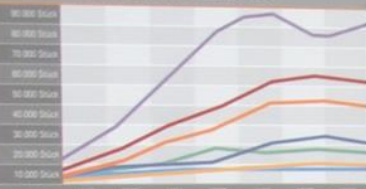
NACHKRIEGSZEIT
Entwicklungen in der Automobilindustrie

BRUNNEN

1932-1939

EINIGKEIT MACHT STARK

MARKENBEZOGENE ZULASSUNGSÜBERSICHT FÜR DEUTSCHLAND 1932 BIS 1938



	1932	1938
Adler	4.735	15.847
BMW	2.325	7.311
Daimler-Benz	3.525	20.888
Opel	12.436	81.983
Auto Union	6.882	52.172
davon DKW	3.934	39.839
davon Wanderer	1.717	8.790

1938 kam von Auto Union:
jeder vierte PKW
jeder fünfte allein aus Zwickau
jedes dritte Motorrad



ADVANCED TECHNOLOGY AND INNOVATIVE STRENGTHS OF AUTO UNION



FORTSCHRITTLICHE TECHNOLOGIE UND INNOVATIONSKRAFT DER AUTO UNION

Die Horch Werke verfügten zum Zeitpunkt der Fusion über die modernste Technologie zur Herstellung der Fahrzeuge. Dazu zählten:

- die Präzisionsbearbeitung hochfester Werkstoffe mit Diamanten
- das Nitrieren hochbelasteter Teile – ein Härtingsprozess, der Stahloberflächen fast unzerstörbar machte
- das Auswuchten aller rotierenden Motorteile
- der 60-minütige Testlauf der Motoren auf Prüfständen
- die „just in time“-Fertigung ganzer Fahrzeuge.

In Folge dessen setzte die Auto Union in allen Werken modernste Fertigungsverfahren durch.

Die seit 1935 zentral betriebene Fahrzeugentwicklung bezog sich vor allem auf übergreifende Rationalisierungseffekte, wie: Standardisierung der Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Motoren, vereinheitlichte Getriebe, Fahrgestelle und Radaufhängungen. Damit wurden konstruktiv wichtige Voraussetzungen geschaffen, um als Hersteller die einsetzende Massenmotorisierung zu bewältigen.

Die Auto Union experimentierte Mitte der 1930er Jahre mit Stahlblech, Holz und Kunstharz als Karosseriebaustoffe. Zur Erprobung entwickelte sie als erster deutscher Automobilhersteller 1937 ein fundiertes Crashprogramm. Frontal- und Seitenaufprall sowie seitliche Überschläge wurden dabei realitätsnah simuliert. Innovationskraft und die Perfektion der Produkte zeigten sich auf Dauer aus. 1938 stammte jeder vierte neu zugelassene Pkw in Deutschland von der Auto Union. Jeder Fünfte Pkw kam aus Zwickau.



1938

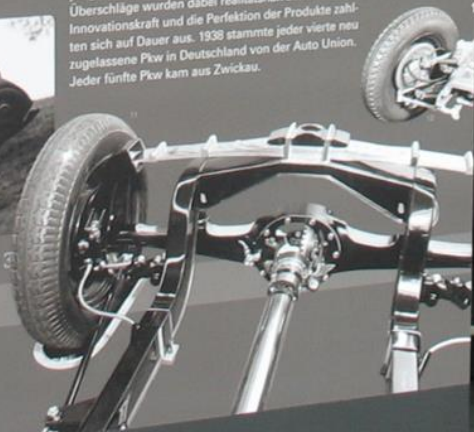
1937

1937

DRITTES REICH

Entwicklung eines Crashtestprogramms durch die Zentr. Versuchsabteilung (ZVA) in Chemnitz

Über 3.000 Patente wurden durch die reichsweiten Automobilbauer der Auto Union im In- und Ausland eingereicht





19

1932 - 1939



DAS PRODUKTEDSIGN DER AUTO UNION

Produktedesign ist die Gestaltung eines Produktes, das die Funktion, die Ästhetik und die Identität eines Produktes verbindet. In der Automobilindustrie ist das Produktedesign ein zentraler Bestandteil der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Es umfasst die Gestaltung der Karosserie, der Innenausstattung und der technischen Details. Ein gutes Produktedesign sorgt für eine hohe Qualität, eine lange Lebensdauer und eine hohe Kundenzufriedenheit. Die Gestaltung eines Produktes ist ein komplexer Prozess, der viel Kreativität und Fachwissen erfordert. Ein gutes Produktedesign ist das Ergebnis einer sorgfältigen Zusammenarbeit zwischen Designern, Ingenieuren und Marketing-Experten. Ein gutes Produktedesign ist das Ergebnis einer sorgfältigen Zusammenarbeit zwischen Designern, Ingenieuren und Marketing-Experten.

1935

DAEWEEB HORN

1937

DAEWEEB HORN

1938

DAEWEEB HORN

1939

DAEWEEB HORN

1932 - 1939

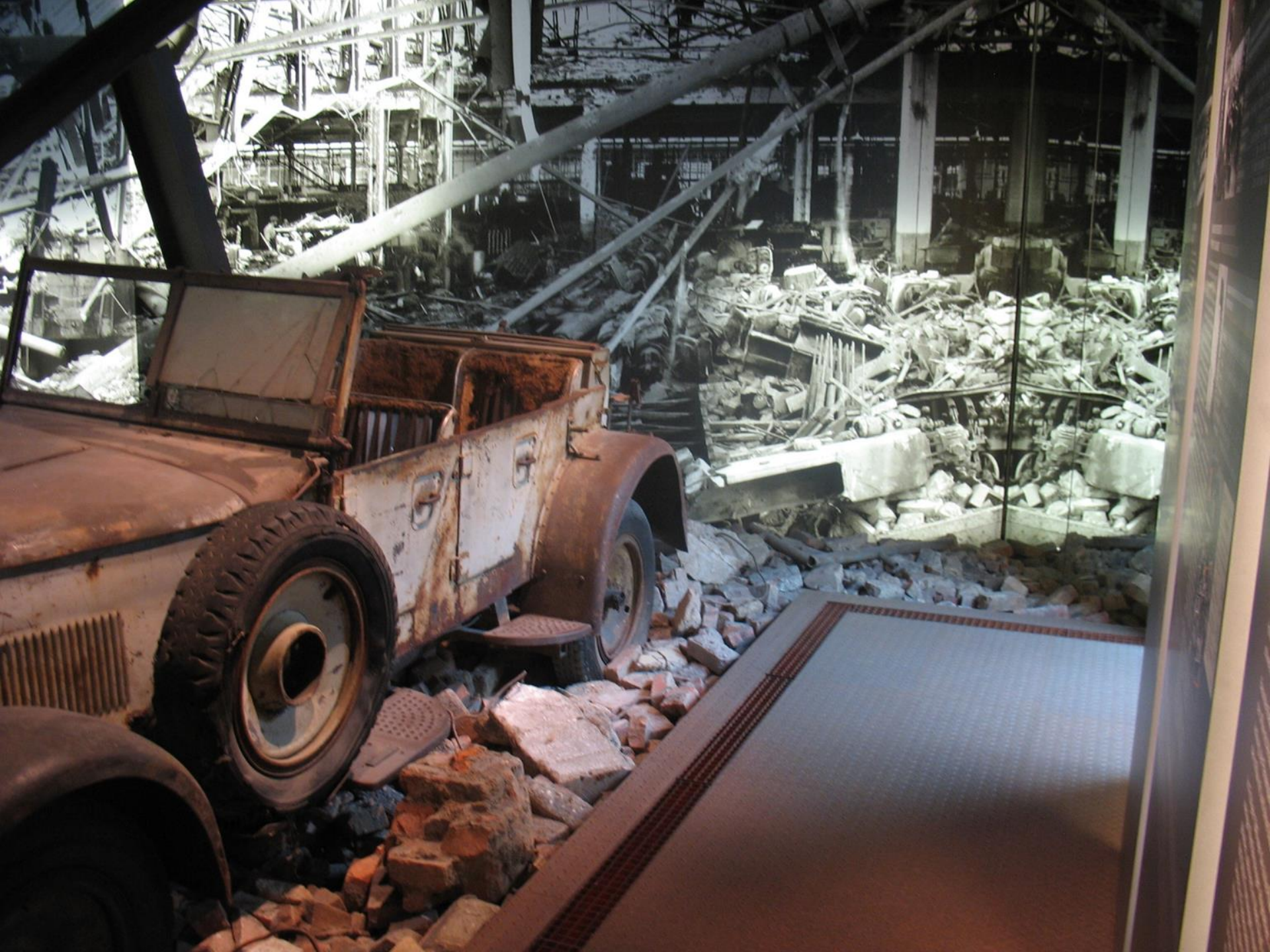


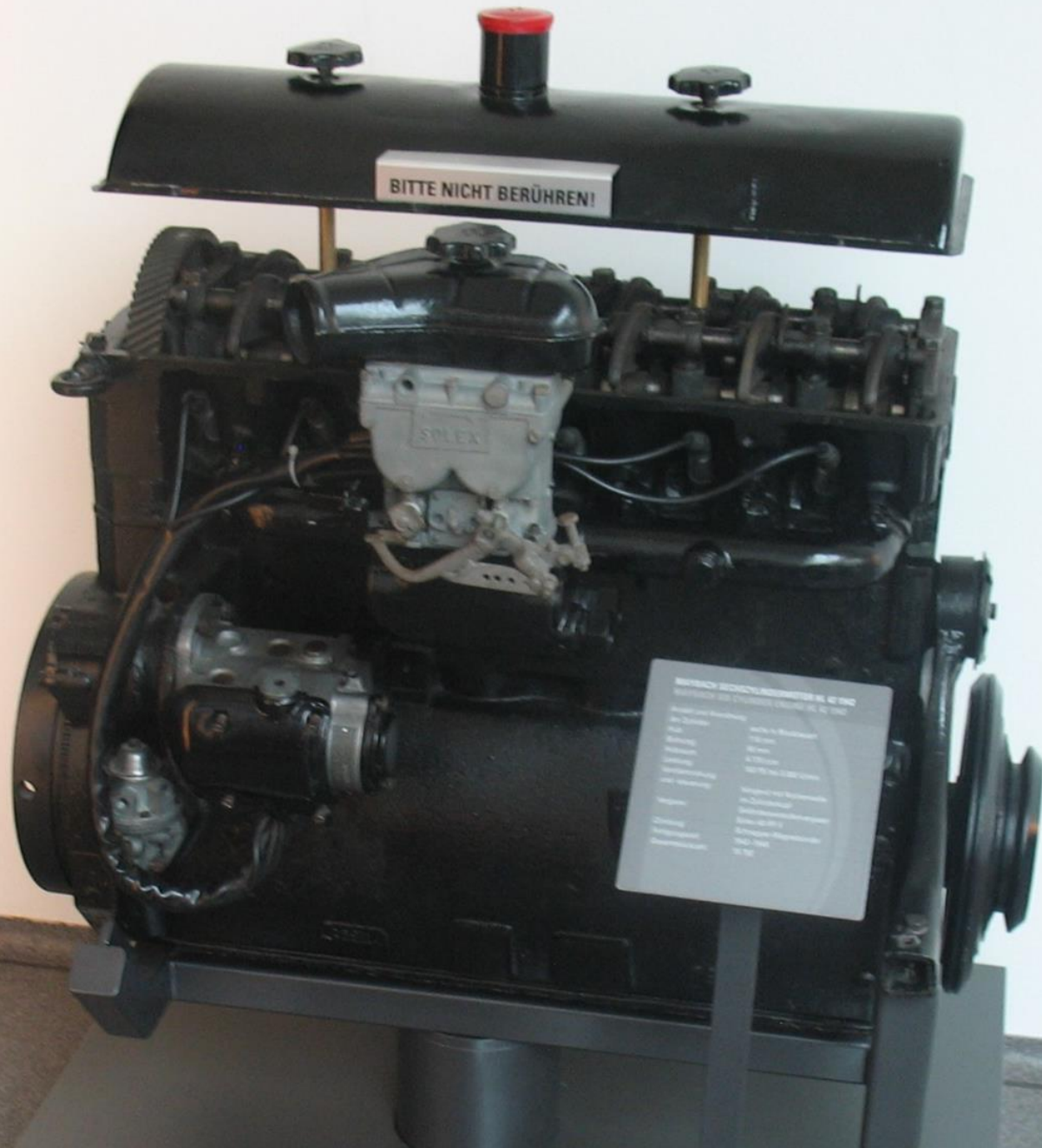




1930年代の自動車
この車は、戦後の復興期に製造されたもので、当時の技術とデザインを代表しています。

戦後の自動車産業の発展
戦後の日本は、自動車産業の急激な成長を遂げました。この車は、その時代の象徴として展示されています。

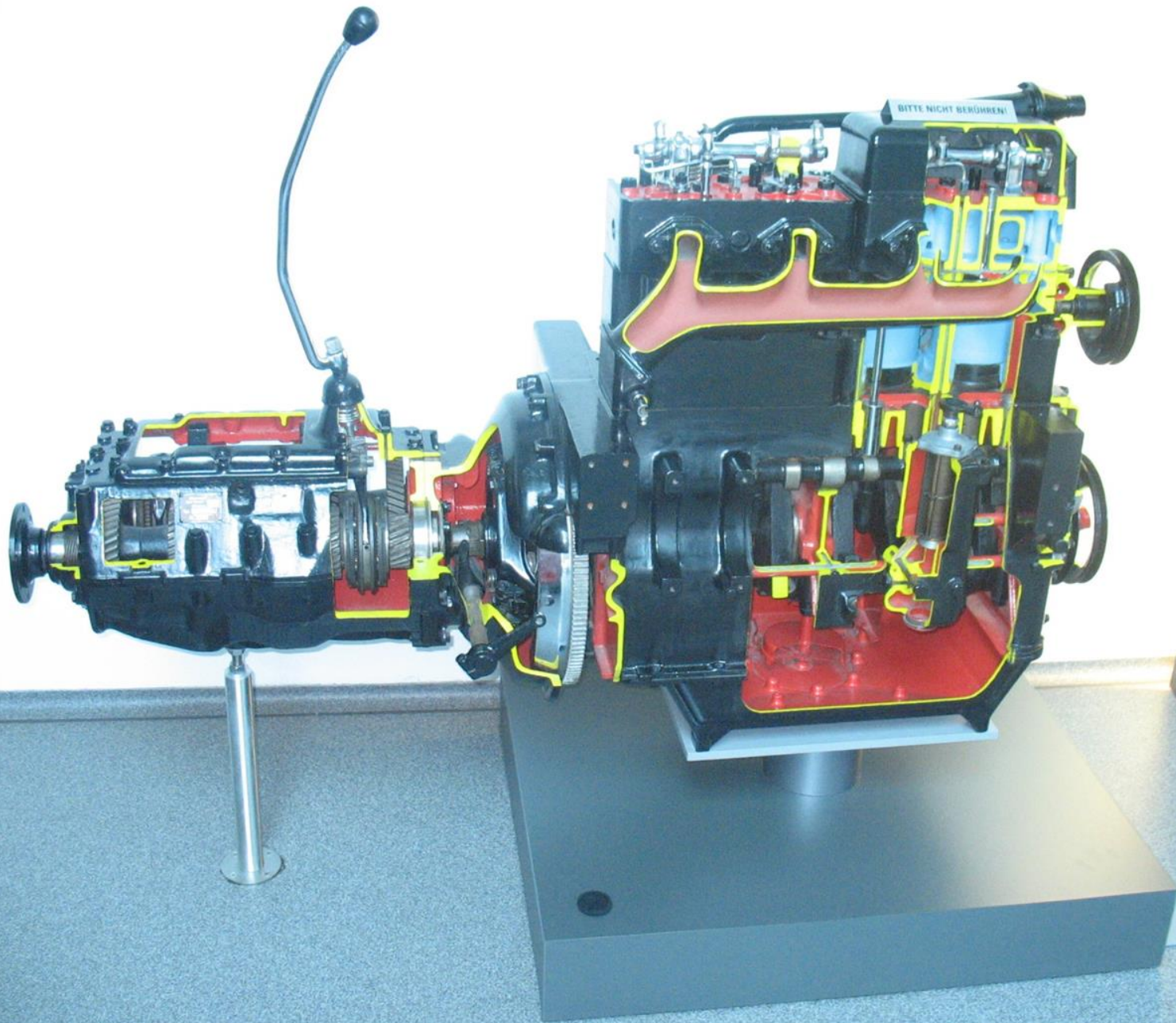




BITTE NICHT BERÜHREN!

SOLEX SOLEX/ROBINSONER VL 60 1940
SOLEX/ROBINSONER VL 60 1940

Hersteller	SOLEX AG, Wetzlar
Modell	VL 60
Hubraum	100 cm³
Zylinder	1
Leistung	4,5 kW
Umdrehungsgeschwindigkeit	1400 U/min
Leistungsgeschwindigkeit	1400 U/min
Werkstoff	Aluminium
Material	Aluminium
Produktionszeitraum	1940 - 1945
Produktionsort	Wetzlar
Produktionsnummer	VL 60



1945 1946 1947
PROLOGEPHASE

1948 1949 1950

1951 1952 1953

1954 1955 1956

1957 1958 1959

1960 1961 1962

1963 1964 1965

1966 1967 1968

1969 1970 1971

1972 1973 1974

1975 1976 1977

1978 1979 1980

1981 1982 1983

1984 1985 1986

1987 1988 1989

1990 1991 1992

1993 1994 1995

1996 1997 1998

1999 2000 2001

2002 2003 2004

2005 2006 2007

2008 2009 2010

2011 2012 2013

2014 2015 2016

2017 2018 2019

2020 2021 2022

2023 2024 2025



1932-1939 EINIGKEIT MACHT STARK

HORCH 930 S STROMLINIENLIMOUSINE, 1948



Im Februar 1939 präsentierte die Auto Union erstmals zur IAMA in Berlin einen Horch mit Stromlinienkarosserie, deren aerodynamische Formgebung einen Geschwindigkeitszuwachs von 40 km/h ermöglichte. Zu den besonderen Attributen zählten Liegesitze, eine Warmwasserheizung und ein ausschwenkbares Waschbecken. Die angedachte Serienfertigung beschränkte der Krieg auf 2 Funktionsmuster. In den Jahren 1946 – 1948 gab die sowjetische Besatzungsmacht nochmals 7 Stück in Auftrag. Nur 2 davon blieben bis heute erhalten.

HORCH 930 S STREAMLINE LIMOUSINE, 1948

In February 1939, the Auto Union presented at the IAMA in Berlin a Horch with streamline car body. Due to the aerodynamic shape, an increase of the end velocity of 40 km/h was possible. Special features were reclining seats, a hot water heater and a fold-out wash bowl. Although a serial production was planned, just two cars were produced. Reason was the war. During 1946 – 1948 the Soviets ordered 7 Horch 930 S. Today, two cars are left.

Motor:	Achtzylinder-Viertakt	Engine:	8 cylinders, four stroke
Hubraum:	3.823 ccm	Displacement:	3,823 c.c.
Leistung:	92 PS bei 3.600 U/min	Power output:	80 hp at 3,600 rpm
Geschwindigkeit:	170 km/h	Top Speed:	105 m.p.h.
Verbrauch:	18 l/100 km	Fuel consumption:	13 m.p.g.
Preis:	17.500 Reichsmark (1939)	Purchase price:	17,500 reichsmarks
Bauzeit:	1939, 1946 – 1948	Produced:	1939, 1946 – 1948
Produktion:	9 Wagen	Number produced:	9 cars









DER
VOLKSEIGENE
FAHRZEUGBAU
EXPORTIERT
IN 49 LÄNDER



CAFÉ



BITTE NICHT BETRETEN!

VOLKSEIGENE
FAHRZEUGBAU
EXPORTIERT
IN 49 LÄNDER



HOTEL

Lehrer



SACHSENRING P 240

LIMOUSINE, 1958

Die Realisierung der Mittelklasse-Limousine innerhalb des Pkw-Programmbeschlusses der DDR übernahm 1953 das volkseigene Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) in Karl-Marx-Stadt, das diese 1954 an das Werk Horch weitergab. Unter Verwendung des für den militärischen Kübelwagen P 2 M entwickelten Motors OM 35 dauerte die Erprobung bis 1955. Die Fertigung begann mit verstärktem Motor OM 40. 1956 erfolgte die erste Präsentation in Leipzig als Horch 240. Ab Mai 1958 hieß der Wagen Sachsenring P 240.

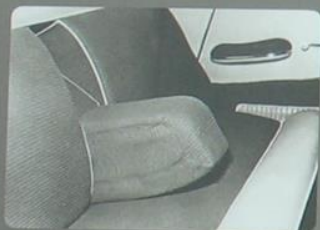
Motor:	Sechszylinder in Reihe
Hubraum:	2.407 ccm
Leistung:	80 PS bei 4.250 U/min
Geschwindigkeit:	140 km/h
Verbrauch:	15 l/100 km
Preis:	27.500 Mark der DDR
Bauzeit:	1955–1959
Produktion:	1.382 Wagen

SACHSENRING P 240

SALOON, 1958

In 1953, the realization of the mid-size saloon in the passenger car range plan of the German Democratic Republic (GDR) was performed in the public owned research and development center FEW in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz); the project was handed on to the Horch factory in 1954. Using the engine type OM 35 developed for the army jeep P 2 M, testing ended in 1955. Production started with the more powerful engine OM 40. The car was first presented in Leipzig as Horch 240; from May 1958 on, it was called Sachsenring 240.

Engine:	6 cylinders, in-line
Displacement:	2,407 c.c.
Power output:	B.H.P. 80 at 4,250 rev./min
Max. speed:	87 m.p.h.
Fuel consumption:	18.8 m.p.g.
Purchase price:	27,500 GDR marks
Produced:	1955 – 1959
Numbers produced:	1,382 cars





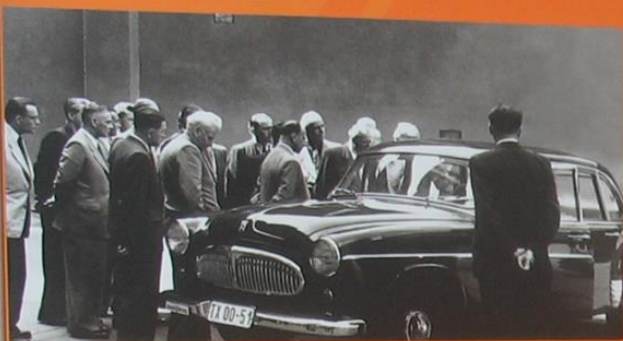
Informational text panel on the left side of the motorcycle display, providing details about the vehicle.

**ALLE HÄNDE
FÜR DEN
NEUAUFBAU**



1945–1961

NEUBEGINN MIT VOLKSEIGENTUM



DER ERSTE UND LETZTE HORCH-SERIEN-PKW DER NACHKRIEGSZEIT – P 240 HORCH'S FIRST AND LAST SERIES PRODUCTION PASSENGER CAR AFTER THE WAR – P 240

Im September 1953 erging mit dem Ministerratsbeschluss 36/53 die Festlegung, anknüpfend an bewährte Horch Traditionen, einen repräsentativen Pkw der oberen Mittelklasse zu entwickeln. Die Arbeiten begannen im Fahrzeugentwicklungswerk (FEW) in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) und wurden in der Konstruktionsabteilung der VEB Horchwerke weitergeführt. Eine feste Größe war der Motor OM 6, der mit der Konstruktion eines Militärfahrzeugs P 2 M seit 1951 in Chemnitz entstanden war. Am 14. Januar 1954 begannen die Entwicklungsarbeiten. Innerhalb kürzester Zeit sollte der erste Prototyp präsentiert werden – SED-Generalsekretär Walter Ulbricht hatte am 30. Juni 1954 Geburtstag. Die Herausforderung wurde bewältigt. Jedoch konnten viele Material- und Zulieferprobleme, die viele Neuentwicklungen von Einzelteilen nach sich zogen, auch mit weiteren Prototypen kurzfristig nicht gelöst werden. Erst spät wurde begonnen, eine Zulieferindustrie aufzubauen, deren Kapazität jedoch nie reichte. Dadurch bedingte Qualitätsmängel waren für dieses Auto typisch.

Der Beginn der Serienproduktion zog sich bis 1956 hin. Man kämpfte immer wieder mit erheblichen Problemen, deren Ursache in der viel zu kurzen Entwicklungszeit zu finden war. Erst am 27. August 1957 wurde vom DDR-Ministerrat die endgültige Serienfreigabe erteilt. Bereits zwei Jahre später musste die Fertigung wieder eingestellt werden. Sie war zu aufwändig, außerdem wurde die Kapazität für den Kleinwagen Trabant benötigt. Der letzte „Horch“ lief nach 1.362 Fahrzeugen 1959 in Zwickau vom Band.



- 1) Prototyp des ersten Produktionsmodells P 240
- 2) Der Motor OM 6, der mit der Konstruktion eines Militärfahrzeugs P 2 M seit 1951 in Chemnitz entstanden war
- 3) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde
- 4) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 5) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 6) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde
- 7) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 8) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde
- 9) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 10) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde
- 11) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 12) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde
- 13) Der erste Prototyp P 240 im September 1953
- 14) Die Zulieferindustrie, die für die Produktion des P 240 im Jahre 1954 in Zwickau auf dem Gelände der Horchwerke gebaut wurde

1955

DDR

1956

17. August 1957: Serienfreigabe durch den Ministerrat für Allgemeinmaschinenbau der DDR, der P 240 folgt, nach bereits das mit VEB geteilte „L“ auf der Motorbaureihe

1957

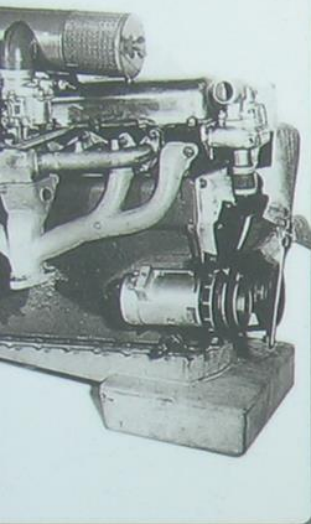
1958

Formänderungen in der Motorbaureihe, wesentliche geplanter Künftigen „L“ mit Schriftzug Zwickauer werden die Horch-Signale

1959

1960

1945–1961 NEUBEGINN MIT VOLKSEIGENTUM



MOTOR OM 6 FÜR PKW HORCH P 240

Von Anfang an gehörten wieder militärische Spezialfahrzeuge zum Entwicklungsprogramm des FEW in Chemnitz. Für einen Kübelwagen ist 1951 unter Leitung von Walter Träger ein Sechszylindermotor entstanden, der OM 35 (2 l Hubraum, 65 PS/3.500 U/min). Der wurde dann auf 2,4 l und 80 PS/4.250 U/min als OM 6 verstärkt und für den Pkw P 240 Horch bzw. Sachsenring als Antrieb genutzt. Nach dessen Fertigungseinstellung ist der Motor von 1959 bis 1971 ausschließlich für militärische Zwecke eingesetzt worden.

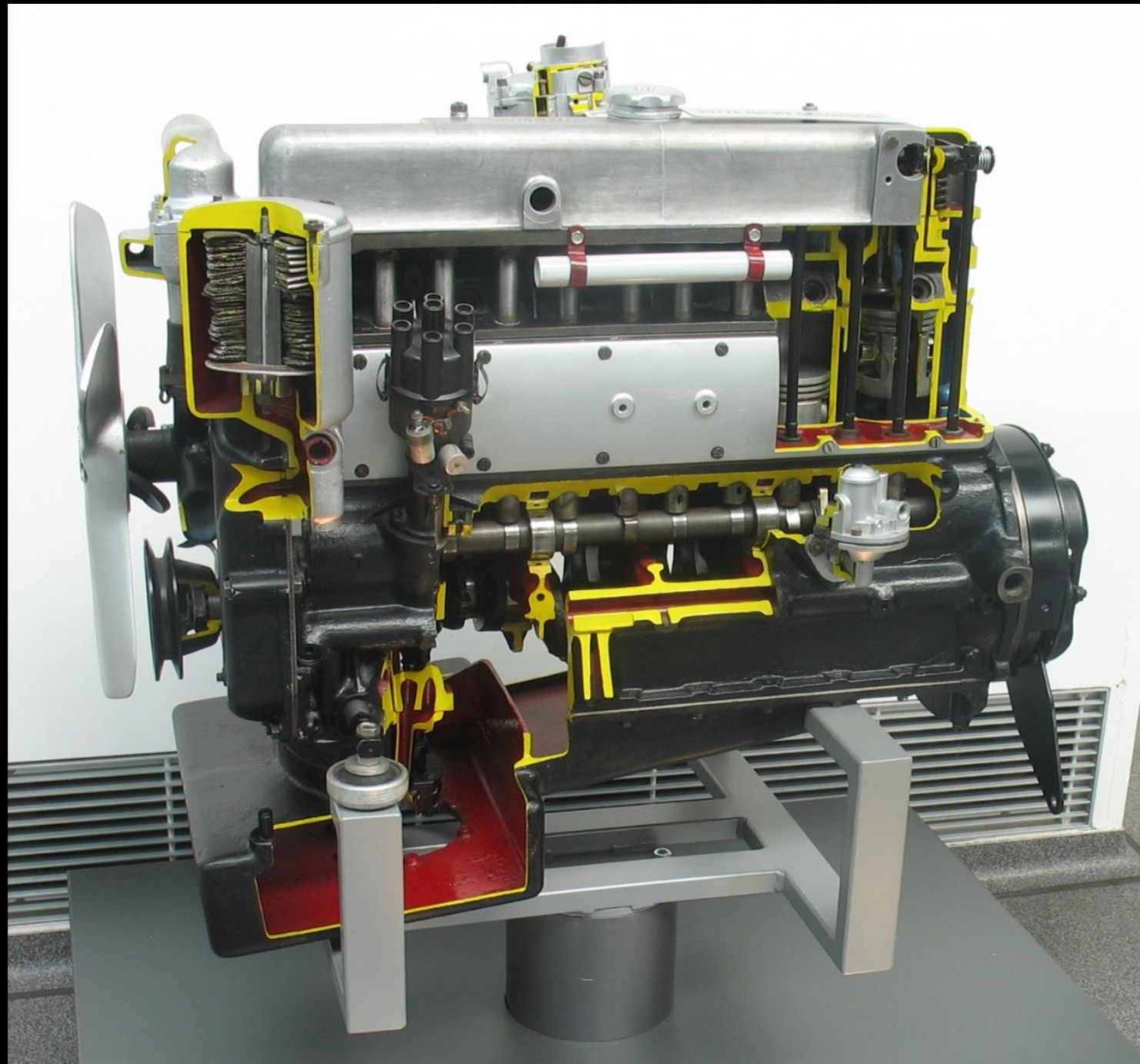


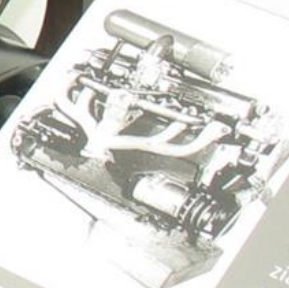
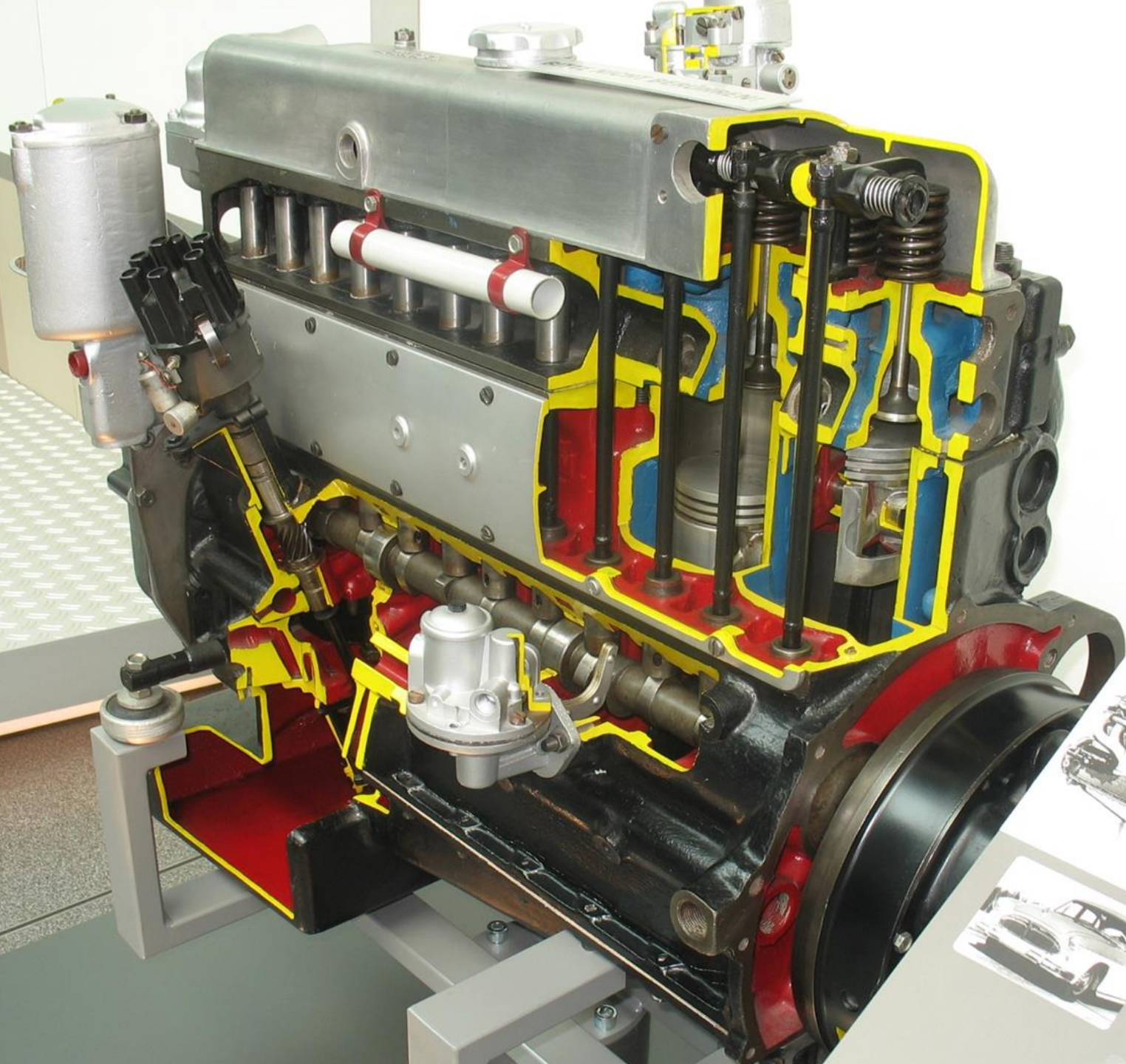
ENGINE TYPE OM 6 FOR HORCH P 240

From the very beginning, military vehicles belonged to the development program of the FEW research center in Chemnitz. Under the leading of Walter Träger, a six cylinder engine was created (type OM 35, 2 litres, 65 B.H.P. at 3,500 rev./min) for an all-terrain car. This engine had then been brought to 2.4 litres and 80 B.H.P. at 4,250 rev./min and was used as type OM 6 to drive the passenger car type P 240 Horch/Sachsenring. After its end of production, this engine was produced exclusively for military purposes from 1959 to 1971.

Motor:	Sechszylinder in Reihe
Hubraum:	2.407 ccm
Leistung:	80 PS bei 4.250 U/min
Geschwindigkeit:	120 km/h
Verbrauch:	15 l/100 km
Preis:	
Bauzeit:	1954–1971
Produktion:	9.722 Stück

Engine:	6 cylinders, in-line
Displacement:	2,407 c.c.
Power output:	B.H.P. 80 at 4,250 rev./min
Max. speed:	76 m.p.h.
Fuel consumption:	18.8 m.p.g.
Purchase price:	
Produced:	1954 – 1971
Number produced:	9,722 units





1945-1950
**MOTOR
FÜR PKW HORCH**

Von Anfang an
zialfahrzeuge zur
FEW in Chemnitz,
unter Leitung von W
dermotor entstanden,
65 PS/3.500 U/min),
80 PS/4.250 U/min). Der
Pkw P 240 Horch bzw.
genutzt. Nach dem
der Motor v
militä-



1945–1961

NEUBEGINN MIT VOLKSEIGENTUM



UPPER-CATEGORY ON INSTRUCTION
BY OCCUPATION FORCES – HORCH 930 S AND 920 S

- 01 1.947.08 wurden nochmals Horch 930 S mit veränderter Form gebaut.
- 02 Horch 930 S in fast unveränderter Vorkriegsausführung für Reparaturzwecke aus Restteilen montiert, 1946.
- 03 Vorbild des neuen Horch Oberklassenmodells - Horch „Ambassador“.
- 04 Halbmodell im Maßstab 1:5 für den Horch 930 S.
- 05 MK Besser Entwicklung sollte an die Horch Tradition im Oberklassensegment angelehnt werden.
- 06 Vom 93A Horch 930 S wurde nur ein Prototyp gebaut.



LUXUSKAROSSEN IM AUFTRAG DER
BESATZUNGSMACHT – HORCH 930 S UND 920 S

Auf Befehl der sowjetischen Besatzungsmacht sind für Repräsentationszwecke 1946 drei Horch 930 S mit Stromlinienkarosserie, wie sie die Auto Union bereits 1939 zeigte, hergestellt worden. Die Karosserien wurden in Handarbeit über Klopfformen gefertigt. Für Fahrgestell und Motor kamen Baugruppen aus Lagerbeständen zur Verwendung. Etwas später folgten nochmals 4 Fahrzeuge in stark vereinfachter Form und mit veränderter Front.

Im April 1948 nahmen im Werk Horch erste Gedanken um einen Oberklasse-Pkw Gestalt an, der eher zur gehobenen Mittelklasse als zur Luxusklasse gehören sollte. Als Vorbild kam dem der US-amerikanische Nash „Ambassador“ am nächsten, von dem ein Exemplar auf wundersamen Wegen ins Werk gelangt war. In der Formgestaltung ist das amerikanische Vorbild deutlich übertroffen worden.

Durch eine tiefer angelegte Karosserielinie in Brusthöhe wurden die Seitenscheiben sowie die Fahrgastzelle etwas höher. Zugleich entstand mit der aerodynamisch günstigeren Frontgestaltung bessere Proportionen und eine elegantere Erscheinung als beim Vorbild. Ein Sechszylindermotor sollte den Wagen antreiben. Als Sonderausstattung ist eine Klimaanlage und ein Radio geplant gewesen. Nach einem 1:5-Modell wurde bis November 1950 ein Prototyp gebaut. Danach ging es nicht mehr weiter. Eine Serienumsetzung war durch die sehr hohen Forderungen aus den Reparationsleistungen an die Sowjets, die gravierenden Mangel an Material und Maschinen nach sich zogen, aussichtslos.

1944 1945 1946 1947 1948 1949

WIEDERAUFBAU

DDR

1950 1951 1952 1952

Oktober/November 1950: Nach 20.851 Konstruktionsstunden und einem Prototyp wurde das Projekt Horch 920 S abgetrieben.

1945–1961 NEUBEGINN MIT VOLKSEIGENTUM

SACHSENRING P 240 REPRÄSENTANT, PARADEFAHRZEUG, 1969

Lange Zeit nachdem der Sachsenring P 240 sein Produktionsende erlebt hatte, kam er noch zu späten Ehren. Im Musterbau des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau sind zwei Fahrgestelle mit Aufbauten als Paradedfahrzeuge der NVA versehen worden. Die Karosserien bestanden aus Polyester-Kunstharz und waren sehr glattflächig und einfach gestaltet. Die Wagen waren bis 1989 im Dienst. Letzter Einsatz: 7. Oktober 1989.

SACHSENRING P 240 REPRÄSENTANT, DRIVE-PAST VEHICLE, 1969

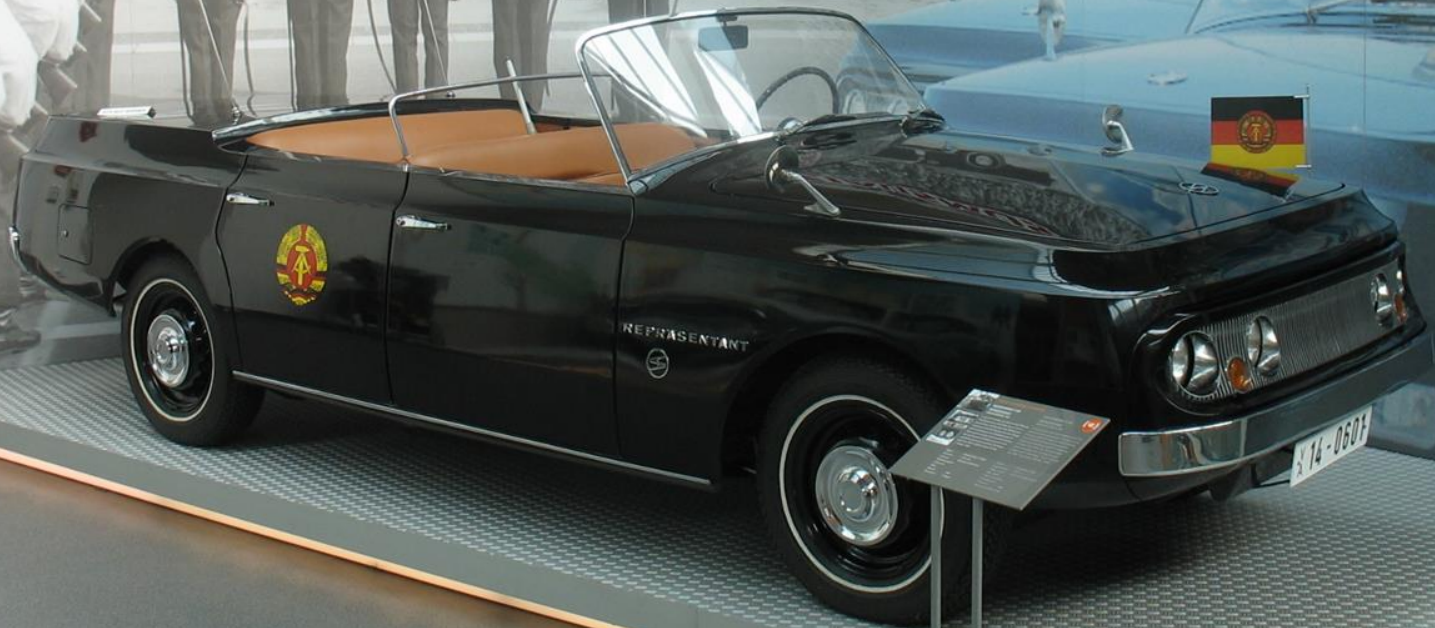
A long time after the end of Sachsenring's P 240 series production, she was paid late honours: the prototype preparation dept. of VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau had equipped two chassis with a special coachwork for drive-past purposes of the NVA army. The bodies were made of polyester resin, and they had plain surfaces and a simple shape. The car was used until 1989 – last mission: October 7, 1989.



Motor:	Sechszylinder in Reihe
Hubraum:	2.407 ccm
Leistung:	80 PS bei 4.250 U/min
Geschwindigkeit:	
Verbrauch:	
Preis:	
Bauzeit:	1969
Produktion:	2 Wagen

Engine:	6 cylinders, in-line
Displacement:	2,407 c.c.
Power output:	B.H.P. 80 at 4,250 rev./min
Max. speed:	
Fuel consumption:	
Purchase price:	
Produced:	1969
Number produced:	2 cars

FÜR FRIEDEN UND SOZIALISMUS



Informational text panel describing the vehicle.

BITTE NICHT BETRETEN!

FÜR FRIEDEN UND SOZIALISMUS



Informational text panel describing the car's history and specifications.



HOTEL

V A 14 - 0601

- 01 Auslieferung von Lkw und Lastkraftwagen für die Kaiserliche Heer. 1917
- 02 Horch 1000 Pkz, deutsche und die Mitbürger dieser Zeit zu erheben, Hinführung, teilweise Eisenbahnen, viele Menschen können weniger Benzinverbrauch
- 03 Erste Pkw werden für militärische Nutzung verwendet, Horch 1000 Pkz, Französischer Kavallerie Automobil (1917)
- 04 Horch 1400 Pkz, Prototypen in Zwickau auf Flugmotoren
- 05 Audi Typ 10 (1904) Pkz, Prototyp
- 06 Horch Automobilwerke 10 Pkz, 1917, spezielle Modifikation für militärische Zwecke
- 07 Erste deutsche Panzerwagen 5, 7, 9 mit der technischen Konstruktion, 1917 (gebaut nach einem von 1916)
- 08 Horch Typ 21 (1916) Pkz, Prototypen mit Hochleistungs-Indolentmotoren, 1917
- 09 Horch 1400 Pkz, Prototypen von Pkw (gebaut, 1916)
- 10 Audi Typ 12 (1916) Pkz, Prototypen von Pkw (gebaut, 1916)
- 11 Eisenbahntransport von Horch Lkw 2000 Pkz auf Frontbahn, Weing, 1916
- 12 Audi Typ 17, (1917) Lkw, 1916
- 13 Audi Prototypen von Pkw im Werk Zwickau



MOTORISIERUNG DES DEUTSCHEN HEERES IM ERSTEN WELTKRIEG

Die Motorisierung des kaiserlichen Heeres spielte eine untergeordnete Rolle. Bei der strategisch-militärischen Planung waren Eisenbahn und Pferdewagen von tragender Bedeutung. Erst ab etwa 1908 gab es Ansätze – beschränkt auf den motorgetriebenen militärischen Transport. Die Integration des Motors in die Militärtechnik erschloss im Kriegsverlauf völlig neue Schlachtfelder in der Luft und unter Wasser. Sie revolutionierte auch durch mechanisierte Kampfmittel, wie z.B. Panzer, die Kriegsführung auf dem Lande. Die Horchwerke unternahm bereits vor 1914 Versuche mit Flugmotoren, die aber bedeutungslos blieben.

Die Audi Werke waren mit ihrem Cheftechniker August Horch maßgeblich an der Entwicklung für einen deutschen „Tank“ beteiligt, der erst nach großen Kriegserfolgen der Alliierten mit höchster Dringlichkeit 1917 zustande kam. Die Ursache für die Unwirksamkeit und viel zu geringe Anzahl deutscher Panzer im Ersten Weltkrieg lag in der Unmöglichkeit der deutschen Kriegswirtschaft, selbst die kleinste Kapazitätssteigerung in der Fertigung vorzunehmen. So blieb es bei Horch und Audi in Zwickau bei der Lkw-Fertigung im kleinsten Rahmen.

Im Ersten Weltkrieg wurden in Deutschland ca. 70.000 Kfz (Lkw, Pkw, Motorräder) hergestellt. In Zwickau waren es etwa 1.500 Audi und 2.500 Horch. Das entsprach einem Anteil von 5,7 Prozent an allen Kraftfahrzeugen.

Ab 1908 wurden durch die Kaiserliche Heeresverwaltung Käufer von Lkw mit 4.000 Reichsmark in der Anschaffung und einer Betriebsprämie von 1.000 Reichsmark jährlich bei technischen und betrieblichen Auflagen subventioniert, u.a.:

- kein Verkauf des Lkw ins Ausland
- 6 Jahre militärisch nutzbarer Zustand
- Bevorratung von Ersatz- und Zubehörteilen
- bei Mobilmachung sofortige Ablieferung an das Heer

Begünstigt dadurch erreichte der Lkw Horch Typ KL mit 2.073 Einheiten die bis dahin höchste Produktionsstückzahl.

MECHANIZING OF GERMAN ARMY IN WORLD WAR I



GEGENÜBERSTELLUNG EINSATZ VON KRAFTFAHRZEUGEN IM ERSTEN WELTKRIEG

Alliierte	Deutsches Reich
(nur Westfront) in Stück	(alle Fronten) in Stück
Frankreich 100.000 Kfz	Motorräder 5.400 Kfz
England 46.700 Kfz	Pkw 12.000 Kfz
Amerika 40.000 Kfz	Sanitäts-Kfz 3.200 Kfz
	Lkw 25.000 Kfz
Gesamt ca. 200.000 Kfz	Gesamt 40.000 Kfz

1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919

DEUTSCHES KAISERREICH

ERSTER WELTKRIEG

WEIMARER REPUBLIK

4. August 1914:
Ausbruch des
Ersten Weltkrieges

3. September bei Horch im Motoren-
bau und in der mechanischen Fertigung:
Fertigstellung des Horch-Holzbaus

16. Februar 1918: Umbenennung
in Horchwerke AG

11. November 1918: Ende des
Ersten Weltkrieges



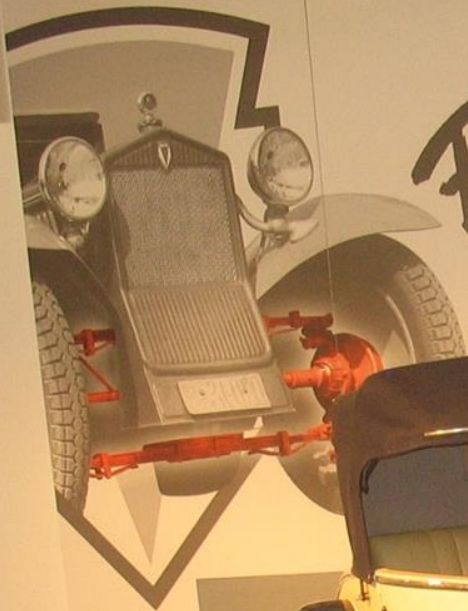




Frontenrieb DKW



Ein Auto für 1685.-!

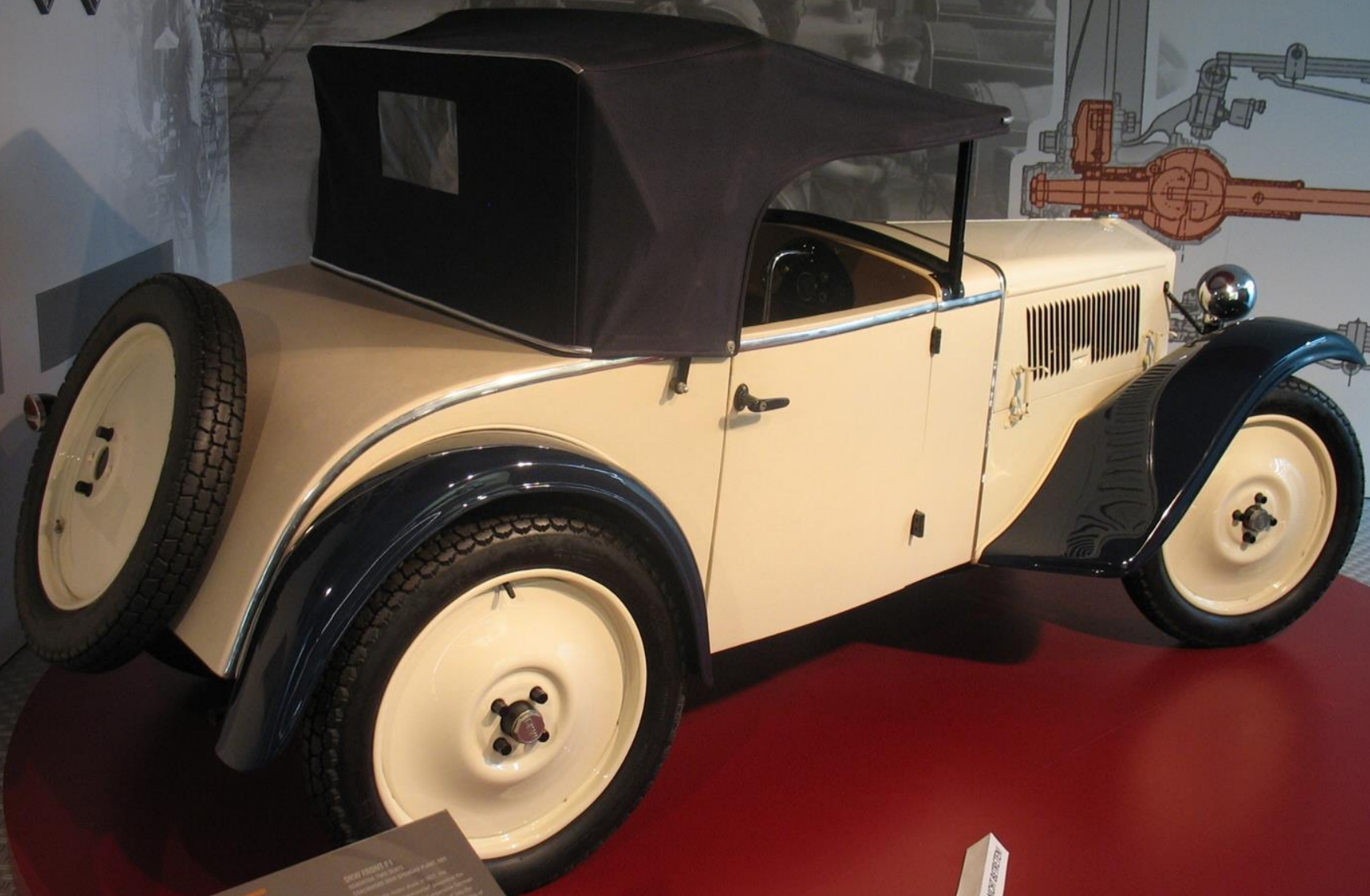


DKW FRONTENRIEB

DKW FRONTENRIEB

Das Modell DKW Frontenrieb war das erste Auto der Welt, das eine Frontlenkung hatte. Die Lenkung wird durch einen Pleuellmechanismus über die Pleuellstange mit der Pleuellgabel verbunden, die an der Pleuellgabel des Vorderrades befestigt ist. Dies ermöglichte eine einfache und kostengünstige Frontlenkung, die bis heute in vielen Autos verwendet wird.





FIAT 500

FIAT 500
1955-1975

Das kleinste Automobil der Welt, das in Serie gefertigt wurde. Es wurde von 1955 bis 1975 in über 10 Millionen Exemplaren hergestellt. Das Fahrzeug wurde von Fiat entwickelt und ist ein Paradebeispiel für die Kleinwagen-Revolution der Nachkriegszeit. Es wurde von Fiat entwickelt und ist ein Paradebeispiel für die Kleinwagen-Revolution der Nachkriegszeit.

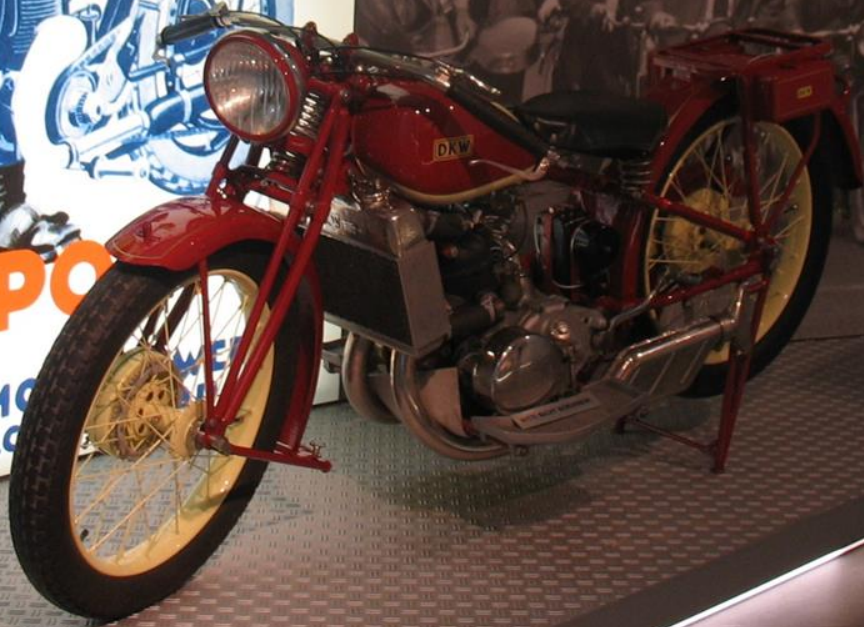
FIAT 500

DKW



SPORT

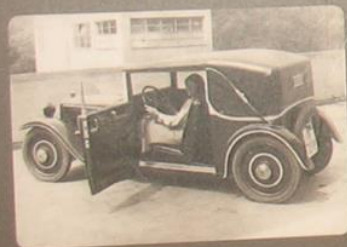
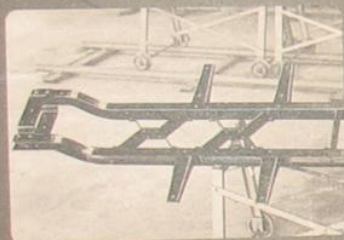
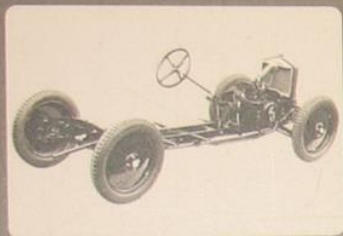
**ZSCHOPAUER MOTORWERKE
I.S. RASMUSSEN A.G.**





1931 GENIAL EINFACH

DKW FRONT F1 ROADSTER 2-SITZIG, KAROSSERIE DKW WERK SPANDAU, 1931



Zur Berliner Autmobilausstellung 1931 stellten die Zschopauer Motorenwerke mit dem DKW Front das preiswerteste deutsche Auto vor. Dieser Kleinwagen passte in die wirtschaftlich schlechten Zeiten zu Beginn der 1930er Jahre. Eine technisch herausragende Neuerung war der Frontantrieb, der mit dem DKW F1 erstmals in Großserie gefertigt wurde. Vom DKW Front sind vom F1 der Jahre 1931/32 bis zum F8 von 1939 über eine Viertelmillion Stück im Audi Werk in Zwickau gebaut worden.

Motor:	Zweizylinder-Zweitakt in Reihe, quer eingebaut
Hubraum:	584 ccm
Leistung:	18 PS bei 3.800 U/min
Geschwindigkeit	70 km/h
Verbrauch:	7 l/100 km
Preis:	1.750 Reichsmark
Bauzeit:	1931-1932
Produktion:	817 Wagen (Zweisitzer) 4.353 Wagen (F1 alle Modelle)

DKW FRONT F1 ROADSTER, TWO SEATS, COACHWORK DKW SPANDAU PLANT, 1931

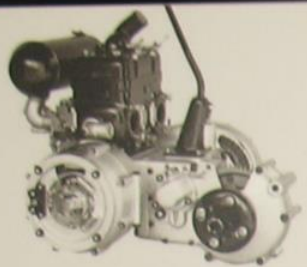
At the Berlin motor show in 1931, the "Zschopauer Motorenwerke" presented the "DKW Front" car, the least expensive German motorcar. This small car fitted well into the economically weak period at the beginning of the 1930's. A technical highlight was its front wheel drive, which was produced in the DKW F1 for the first time in big series. In different further development stages (from F1 in 1931/31 to F8 in 1939), more than a quarter of a million DKW "Front" had been built in the Zwickau Audi plant.

Engine:	2 cylinders, two stroke in-line, transverse
Displacement:	584 c.c.
Power output:	B.H.P. 18 at 3,800 rev./min
Max. speed:	44 m.p.h.
Fuel consumption:	40.4 m.p.g.
Purchase price:	1,750 reichsmarks
Produced:	1931 - 1932
Numbers produced:	817 cars (two seaters); 4,353 cars (all F1 versions)



V
14515

1932 **KRAFT DER VIER RINGE**



DKW F 5 FRONT-LUXUS ZWEISITZER ROADSTER 2-SITZIG, KAROSSERIE HORNIG, MEERANE, 1936

Im Frühjahr 1935 erschien die DKW Front Typenreihe F 5. Innerhalb dieser neuen Reihe wurde erstmals auch ein Roadster präsentiert, der zu den formschönsten DKW Modellen der 1930er Jahre zählte. Mit diesem Modell war man dem Wunsch vieler Kunden nachgekommen, der vor allem junge, sportlich ambitionierte Fahrer ansprach. Die im Horch Konstruktionsbüro entworfene Karosserie wurde bei der Firma Hornig im sächsischen Meerane gebaut, die damals für die Auto Union ein wichtiger Karosserielieferant war.



Leihgabe Dr. Müller
Loan Dr. Müller

Motor:	Zweizylinder-Zweitakt in Reihe, quer eingebaut
Hubraum:	690 ccm
Leistung:	20 PS bei 3.500 U/min
Geschwindigkeit:	85 km/h
Verbrauch:	8 l/100 km
Preis:	3.000 Reichsmark
Bauzeit:	1935 – 1938
Produktion:	400 Wagen

DKW F 5 FRONT-LUXUS TWO-SEATER ROADSTER, TWO SEATS, COACHWORK HORNIG, MEERANE, 1936

In spring 1935, the DKW front wheel driven model range F5 was introduced. Within this new range, a roadster was presented for the first time which belonged to the most beautifully shaped DKW models in the thirties. This model was the reaction to many customers' wishes who wanted a car for young and sporty drivers.

The coachwork was conceived in the engineering department of the Horch plant, and it was built by Hornig in the saxon Meerane – an important coachbuilder for the Auto Union at that time.

Engine:	2 cylinders two-stroke, in-line, transverse
Displacement:	690 c.c.
Power output:	B.H.P. 20 at 3,500 rev./min
Max. speed:	53 m.p.h.
Fuel consumption:	35.3 m.p.g.
Purchase price:	3,000 reichsmarks
Produced:	1935 – 1938
Number produced:	400 cars





Lebensmittel
Handelsgesellschaft **Lotte Hedwig** Lebensmittel
Handelsgesellschaft

*Unter
Oberhof
Hilfs
Sonder
prima
Käse
Wahl*



BITTE NICHT BERÜHREN!

TM 90-56



TX 01-68

BITTE NICHT RAUCHEN!

Informational text on a display stand, partially obscured by the car's shadow.

Informational text on a display stand, partially obscured by the car's shadow.

1954-1961 IM AUFTRAG DER REGIERUNG

IFA P 70 LIMOUSINE, 1958

Noch bevor der im Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) in Karl-Marx-Stadt entwickelte P 50 bei den Audi Werken seinen Serienbeginn erlebte, entschlossen sich die Techniker dieses Betriebes, auf der Basis des bei ihnen produzierten IFA DKW F 8 und unter Einbeziehung der jüngsten Kunststoffverfahren den P 70 als Zwischentyp in die Fertigung zu übernehmen. Damit wurde dieses Auto zum ersten in Großserie gefertigten Pkw mit Kunststoffkarosserie.

Motor:	Zweizylinder in Reihe Zweitakt, Wasserkühlung
Hubraum:	690 cm ³
Leistung:	22 PS bei 3.500 U/min
Geschwindigkeit:	90 km/h
Verbrauch:	7 l/100 km
Preis:	9.250 Mark der DDR
Bauzeit:	1955-1959
Produktion:	36.786 Wagen

IFA P 70 SALOON, 1958

Even before the P 50 - conceived in the Karl-Marx-Stadt research and development plant (FEW) - could start its series production in the Audi factory, the Audi engineers decided to produce the P 70 as an interim type. It was based on the IFA DKW F 8 produced there and it incorporated the latest experience with plastic materials. Thus, this car was to be the first series produced passenger car with a plastic bodyshell.

Engine:	2 cylinders in-line, two-stroke, watercooled
Displacement:	690 c.c.
Power output:	B.H.P. 22 at 3,500 rev./min
Max. speed:	56 m.p.h.
Fuel consumption:	40.4 m.p.g.
Purchase price:	9,250 GDR marks
Produced:	1955 - 1959
Number produced:	36,786 cars



KUNDEN-
DIENST
IM ASSOCIATION MIT ZENTRO BANK

TYP ZWICKAU **70**



Informational text on a small table next to the car, including a small image of a car wheel.

ABGESANG IN VIER TAKTEN – DER TRABANT 1.1

1958 - 1991 EIN AUTO WIRD LEGENDE

ABGESANG IN VIER TAKTEN – DER TRABANT 1.1

Paul Obermaier ist ein Mann, der die Geschichte des Trabant 1.1 mit seinen eigenen Augen gesehen hat. Er war einer der ersten Fahrer dieses kleinen Autos. In den 1950er Jahren wurde der Trabant 1.1 als erstes deutsches Kleinwagenmodell entwickelt. Er war ein Symbol für die DDR und wurde von Millionen von Menschen gefahren. Die Produktion des Trabant 1.1 wurde im Jahr 1991 beendet. Heute ist der Trabant 1.1 ein beliebtes Sammelobjekt und wird in Museen und auf Veranstaltungen ausgestellt.

Jahr	Modell	Produktionsmenge
1958	Trabant 1.1	1.000
1959	Trabant 1.1	1.500
1960	Trabant 1.1	2.000
1961	Trabant 1.1	2.500
1962	Trabant 1.1	3.000
1963	Trabant 1.1	3.500
1964	Trabant 1.1	4.000
1965	Trabant 1.1	4.500
1966	Trabant 1.1	5.000
1967	Trabant 1.1	5.500
1968	Trabant 1.1	6.000
1969	Trabant 1.1	6.500
1970	Trabant 1.1	7.000
1971	Trabant 1.1	7.500
1972	Trabant 1.1	8.000
1973	Trabant 1.1	8.500
1974	Trabant 1.1	9.000
1975	Trabant 1.1	9.500
1976	Trabant 1.1	10.000
1977	Trabant 1.1	10.500
1978	Trabant 1.1	11.000
1979	Trabant 1.1	11.500
1980	Trabant 1.1	12.000
1981	Trabant 1.1	12.500
1982	Trabant 1.1	13.000
1983	Trabant 1.1	13.500
1984	Trabant 1.1	14.000
1985	Trabant 1.1	14.500
1986	Trabant 1.1	15.000
1987	Trabant 1.1	15.500
1988	Trabant 1.1	16.000
1989	Trabant 1.1	16.500
1990	Trabant 1.1	17.000
1991	Trabant 1.1	17.500



Vége

2. rész