

1905



1905



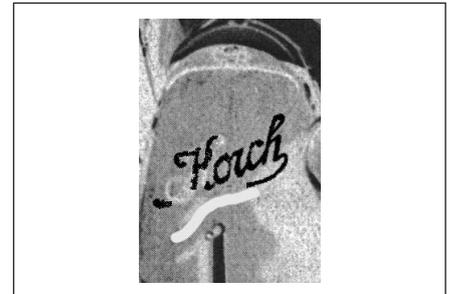
1910



1911



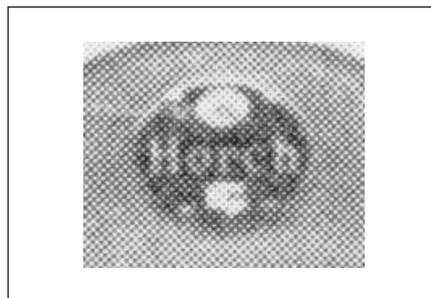
1911



1913



1913



1914



1914



1914



1918 (1924)



04.06.1924 - 323 895

Horch
1900
1912 - 1922
1945 - 1958

August Horch, ein Pionier des deutschen Automobilbaus, wurde am 12. Oktober 1868 in Winnigen bei Koblenz geboren. Seine ersten Stellungen als Ingenieur erhielt er in einer Rostocker Dampfmaschinen- und in einer Leipziger Schiffmotoren-Fabrik. Im

Juni 1895 begann er seine Tätigkeit bei den > Benz-Werken in Mannheim. Benz war damals noch eine kleine Firma mit 70 Arbeitern. Nach vier Jahren, im Oktober 1899, als Horch von seinem Posten zurücktrat, hatte sich die Mitarbeiterzahl bei Benz auf 500 vergrößert.

Horch siedelte nun nach Köln-Ehrenfeld um und gründete am 14. November 1899 die Firma Horch & Cie. Er führte Kraftfahrzeugreparaturen durch und begann zugleich die Konstruktion

eines Pkw. Anfang 1902 verlegte August Horch seine Firma nach Plauen im Vogtland (Fabrik in Reichenbach bei Plauen, Obere Dunkelgasse) und 1903 nach Zwickau, Crimmitschauer Straße 49, wo er Mitbegründer der sächsischen Automobilindustrie wurde. 1904 wurde das Unternehmen eine Aktiengesellschaft.

Nach Auseinandersetzungen mit dem Aufsichtsrat seiner Firma trat August Horch 1909 aus dem Unternehmen aus und rief sofort eine neue Firma ins



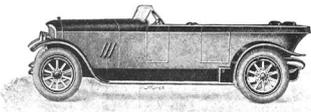
Leben, die er August Horch Automobil-Werke G.m.b.H. nannte. Diese Firmenbezeichnung war allerdings nicht von Dauer. Nach einem Jahr musste sie infolge von Anfechtungen durch die ältere Firma in Audi-Automobilwerke G.m.b.H. umgewandelt werden (Audi: lat. Horch!)

Unterdessen arbeiteten die Horch-Werke weiter an der Herstellung moderner Tourenwagen und auch an Lkw-Konstruktionen. Schon im Vorstandsbericht zum zweiten Geschäftsjahr 1905 hieß es: „Auch Anfragen auf Omnibusse und Lastkraftwagen kamen häufig vor, wir mussten solche Lieferungen ablehnen, um unsere Kräfte nicht zu zersplittern. Aber die Konstruktion von Lastkraftwagen, Omnibussen, Bootsmotoren etc. wird hintereinander im technischen Büro durchgeführt, damit man im geeigneten Moment die Artikel sofort aufnehmen kann.“

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg umfasste das Horch-Nutzfahrzeugprogramm den Lieferwagen Typ 8/24 für 400 kg und die Typen 10/20 und 14/26 PS für 1000 kg Nutzlast. Der Horch-Dreitonnen-Schnelllastwagen besaß einen 32-PS-Motor, der einfache Fünftonner eine 32-PS-Maschine und der Subventionslastzug für 10 t einen 40-PS-Motor. Nur die schweren Lkw besaßen Kettenantrieb, die leichteren besaßen Kardane.

Bei Kriegsbeginn wurde die Produktion nahezu vollständig auf Nutzfahrzeuge umgestellt, sieht man von Pkw für militärische Dienststellen und Stäbe ab. Auch Raupenschlepper und Rad-

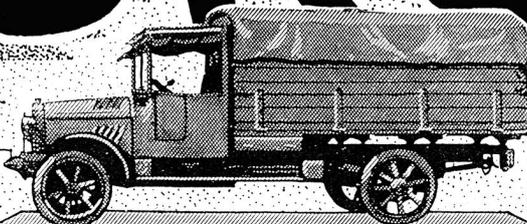
Neueste Horcherfolge

<p>Personenwagen</p>  <p>Schwedisches Winterrennen 1920 „HORCH“ vierfacher Preisträger „Bester europäischer Wagen!“</p>	<p>Lastwagen-Wettbewerb 1920 „Barcelona – Madrid“ Goldene Medaille</p>  <p>3 1/2 Tonneur</p>
--	--

HORCHWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
VERKAUFSZENTRALE: **BERLIN NW 7, UNTER DEN LINDEN 40-41.**

H O R C H

Der 3 1/2 Tonneur



u. Omnibuss

HORCHWERKE A.G.
ZWICKAU/S

Verkaufs - Zentrale - **BERLIN, NW. 7** Unter den Linden - 40-41

schlepper wurden gebaut (200 Exemplare). Das Unternehmen machte glänzende Gewinne mit Lkw von 1,5 und 3 Tonnen „Nutzmasse“.

Auch nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Lkw-Produktion fortgesetzt, wobei der Dreitonner mit 25/42-PS-Vierzylinder-Motor an der Spitze der Fertigungsskala stand. 2070 Exemplare wurden zwischen 1916 und 1923 auf die Räder gestellt, davon die Hälfte nach der Kapitulation. Zudem offerierten die Horch-Werke auch Kranken- und Lieferwagen auf Pkw-Fahrgestellen. 1923 kam es zu einer kurzfristigen Kooperation im Lkw-Bau mit der Deutschen Last-Automobil-Fabrik Akt.-Ges., Düsseldorf-Ratingen (> Daag), bevor Horch die eigene Lkw-Fertigung, die zuletzt nur noch aus einem leichten Eintonnen-Schnelllastwagen bestand, 1924 einstellte.

1922 hatten die Berliner > Argus-Motorengesellschaft die Horch-Werke A.-G. Horch übernommen. Horch wandte sich dem Luxuswagenbau zu. In geringer Stückzahl wurden jedoch auch noch Liefer- und Krankentransportwagen auf Pkw-Basis von verschiedenen Blechschneidern karosiert.

In den dreißiger Jahren entstanden in den Horch-Werken, die seit 1932 Teil der > Auto Union A.-G. waren, wieder militärische Nutzfahrzeuge, unter anderem ein Allradfahrzeug mit V 8-Maschine (92 PS/3,8 Liter).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Horch-Werke zunächst von den Amerikanern besetzt und als Auffanglager für gefangengenommene deutsche Soldaten genutzt. Im Juni 1945, nachdem die Stadt Zwickau der sowjetischen Besatzungsmacht zugesprochen worden war, wurde die Demontage der Horch-Werke verfügt, die am 22. März 1946 beendet war. 95 Prozent der Maschinen und Werkzeuge kamen zum Abtransport in die UdSSR. Unmittelbar danach begannen Werksangehörige damit, wieder Produktionsmaschinen zu beschaffen und die verbliebenen instand zu setzen.

Die am 1. Januar 1946 in Sächsische Aufbauwerke G.m.b.H. umgewandelten vier Werke der Auto Union A.-G. wurden nach der sächsischen Volksabstimmung am 30. Juni 1946 volkseigen

und in der Industrie-Verwaltung 19 zusammengefasst.

Die Sowjetische Militäradministration (SMAD) erteilte eine erste Genehmigung zum Bau von 300 Lastwagen des Typs H 3, der auf der Entwicklung des Auto Union Lkw fußte. Die Frontlenker-Lkw wurden zum großen Teil aus alten Materialbeständen der Kriegs-Halbkettenlafetten-Fertigung hergestellt und an sowjetische Dienststellen abgeliefert. Der Antrieb des Horch-Lkw erfolgte durch 100-PS-Maybach-Motoren, für die noch größere Materialmengen am Lager waren. Bis 1949 waren 852 Einheiten gefertigt worden.

Als VEB Kraftfahrzeugwerke Horch gehörte der Betrieb nun zur > IFA (Industrieverwaltung Fahrzeugbau), die seit 1948 der Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke unterstand.

Neben der Lkw-Fertigung hatte der VEB Kraftfahrzeugwerk Horch auch die Fertigung eines Traktors (Typ „Pionier“) aufgenommen, der im wesentlichen dem > Famo L aus dem Jahr 1938 glich.

1950 wurde der Frontlenker durch den konventionellen Hauben-Lkw H 3 A für 3 t Nutzlast (80-PS-Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor) ersetzt, auf dem Kühlergrill führte er das Signum der IFA und erhielt später auch den Namen „Patriot“. Wie seine Nachfolger gab es diesen Lkw mit zahllosen Aufbauvarianten und als Zugmaschine (Z 3). Die Motoren waren eine Eigenentwicklung. 1951 folgte der 6,5 Tonne H 6 mit 120-PS-Sechszylinder-Dieselmotor, dessen Serienproduktion 1953 gemeinsam mit dem VEB > LOWA-Werk, Werdau begann. Mit einem 5-t-Anhänger konnten 11,5 Tonnen bewegt werden. Die Omnibusversionen des H 3 A und H 6 baute der VEB LOWA, Werdau ab 1952. Ein ebenfalls entwickelter 9-t-Lkw (225-PS-Sechszylinder-Diesel) lief nur in wenigen Prototypen.

Ab 1957 erhielten die IFA-Horch-Lkw, nach erfolgter Umbenennung des VEB Horch in VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk, das neue „Sachsenring“-Zeichen. Die Marke > Sachsenring erinnerte an die vier Ringe der Auto Union. Auf der Frühjahrsmesse Leipzig 1957 wurde der wei-

terentwickelte H 3 A als H 3 S für 3,5 Tonnen Nutzlast vorgestellt. Mit diesem Typ erprobten DDR-Techniker noch Ende der fünfziger Jahre Anthrazitgas-Generatoren. Im gleichen Jahr begann die Verlegung der Lkw-Fertigung in den VEB „Ernst Grube“ (vorher VEB Lowa) nach Werdau, die 1960 abgeschlossen war.

Vom 1958 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellten Sachsenring-Lkw S 4000 und der verbesserten Version S 4000-1 (beide 4 t Nutzlast, 90-PS-Dieselmotor) fertigte man in Zwickau noch 5287 Einheiten.

Zum 1. Mai 1958 entstand durch Vereinigung des VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk mit dem VEB Automobilwerk Zwickau (AWZ), dem früheren Audi-Werk, der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Hier wurde bis in die neunziger Jahre der Pkw „Trabant“ gebaut.