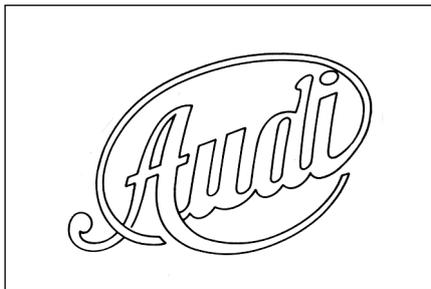




25.04.1910 – 133 730



um 1910 – Kühler



1911 – Motorblock



1914



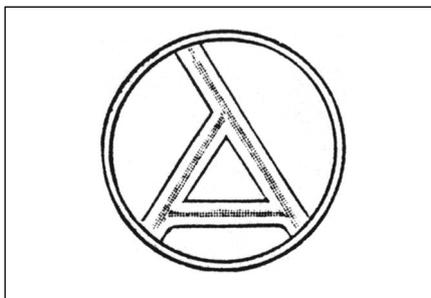
1916



1917 – 1919



06.12.1919 – 246 245



19.04.1924 – 320 975



**Audi
1910 – 1927**

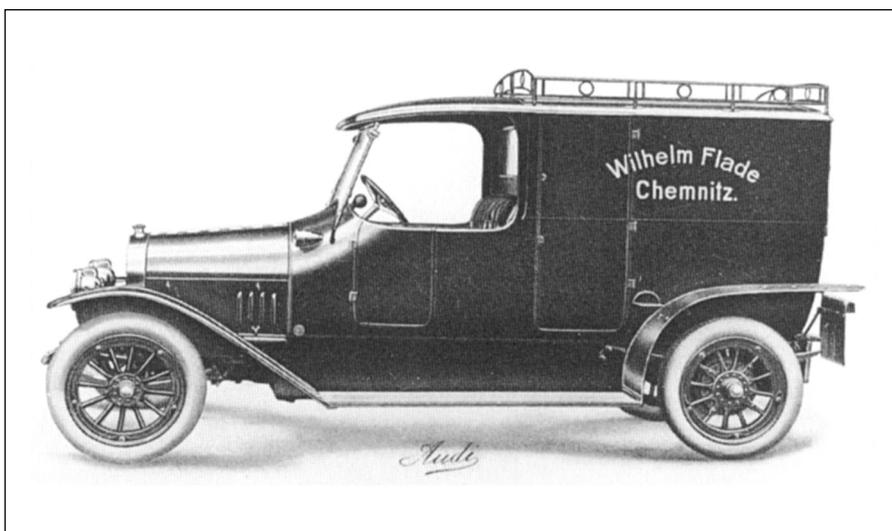
Audi ist heute eine bekannte eigenständige Marke im > VW-Konzern. Sie blickt auf eine lange Geschichte zurück, die eng mit dem Automobil-Pionier Ingenieur August Horch (1868 – 1951, Dr.-Ing. e.h. 1922) verbunden ist.

Horch war bereits mit seinem Unternehmen August Horch & Cie. (> Horch) bekannt geworden. Nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat trat der Ingenieur August Horch am 19. Juni 1909 aus und rief noch keinen Monat später, am 16. Juli 1909, die August Horch Automobilwerke G.m.b.H., Zwickau, ins Leben. Er etablierte sie auf dem Gelände der ehemaligen Waltherischen Holzbearbeitungsfabrik, Lessingstraße 51, in unmittelbarer Nachbarschaft seines alten Unternehmens. Sein genialer Oberingenieur August

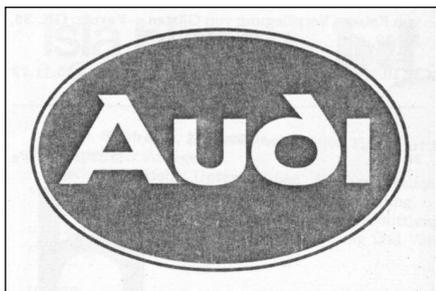
Hermann Lange (1867 – 1922) begleitete ihn.

Aufgrund eines Gerichtsbeschlusses musste August Horch jedoch seine neue Firma umbenennen. Die Gesellschafter beschlossen am 25. April 1910 die Um-

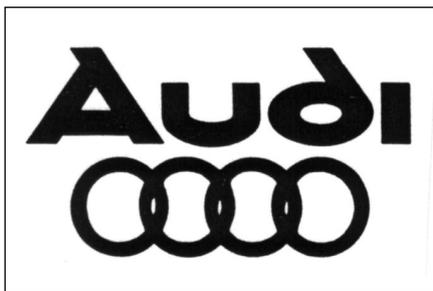
benennung in Audi-Automobilwerke m.b.H. Das Wort „Audi“ ist der Imperativ des lateinischen Wortes audire: hören oder horchen, heißt also: „Horch!“ Am 30. August 1910 wurden sowohl Audi wie auch Audite



Audi-Geschäftswagen 1912



246 245



246 245



246 245

(„Horcht!“) als Marken geschützt.

Der Bereich, in dem die neue Fabrik unter Horchs Leitung den meisten Applaus erntete, waren die alljährlichen Motorsportwettbewerbe (zum Beispiel die Alpenfahrten). Aber auch im Nutzfahrzeugbau erlangte das Werk einen guten Ruf.

Nachdem 1910 mit der Pkw-Fertigung (10/22 PS) gestartet wurde, kamen

1911 auf Basis des Audi-Pkw-Typen B (10/28 PS), C (14/35 PS) und D (18/45 PS) die ersten Audi-Lieferwagen mit Nutzlasten bis zu einer Tonne auf den Markt. 1913 wurde die Nutzlast erhöht. Als Schnell-Lastwagen bot man nun den Typ B.T. (10/28 PS) für eine Tonne Nutzlast sowie die 1,5-Tonner F.B. (10/28 PS) und F.C. (14/35 PS) an. Im Frühjahr 1914 erschien noch der

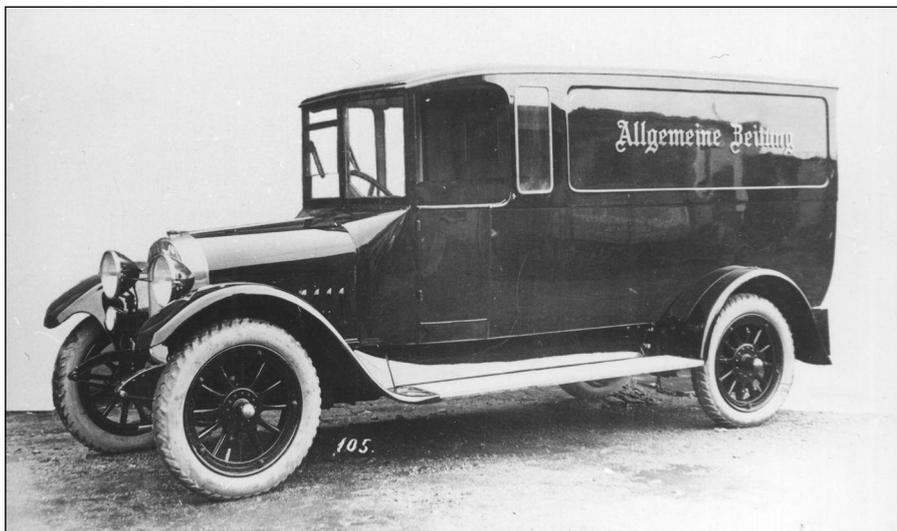
Kleinwagen G 8/22 PS, der als Geschäftswagen 0,6 t trug. Praktisch war auch eine sogenannte Kombinations-Karosserie für ihn.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs lieferte man besonders den Audi-F-Typ als Last- und Krankenwagen in größeren Stückzahlen aus.

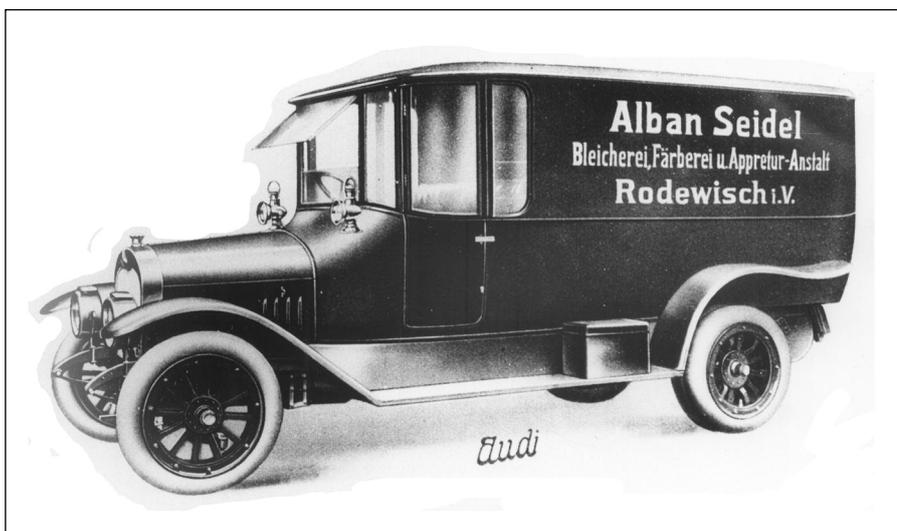
Mit Gesellschaftsverträgen vom 21. Dezember 1914 und 20. Mai 1915 wurden die Audiwerke eine Aktiengesellschaft. August Horch zog sich 1915 als Aufsichtsratsmitglied aus der aktiven Arbeit bei Audi zurück, übernahm den Vorsitz mehrerer kriegswichtiger Organisationen und beteiligte sich an der Konstruktion des ersten deutschen Panzers. Ebenso arbeitete er in der Kommission, die den sogenannten „Regeldreitonner“ entwickelte, der von den bisher nur Pkw-bauenden Firmen produziert werden sollte. Für die Audiwerke lehnte er die Fertigung des Regeldreitonnens allerdings ab, da dies die Umstellung der gesamten Fabrikation erfordert hätte.

Audi nahm stattdessen den schon 1912 entwickelten Dreitonner mit der werksinternen Bezeichnung C.T. (14/35 PS) in die Serien-Produktion auf (ca. 300 Exemplare wurden gebaut). Im gleichen Jahr löste der Zweitonner Typ H.C. (14/35 PS) den Typ F.C. ab. Von beiden Modellen wurden mehr als 550 Stück produziert. Zudem karosierte man einige wenige der 1913 herausgebrachten Luxuswagen-Type E (22/55 PS) als 3-t-Lastwagen. Neben Kraftfahrzeugen fertigten die Audiwerke mit ihrer 420 Mann starken Belegschaft in den Kriegsjahren ab März 1916 auch Rüstungsgüter wie Granaten und Minenwerfer.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs setzte Audi den Bau von Schnell-Lieferwagen für ein und zwei Tonnen



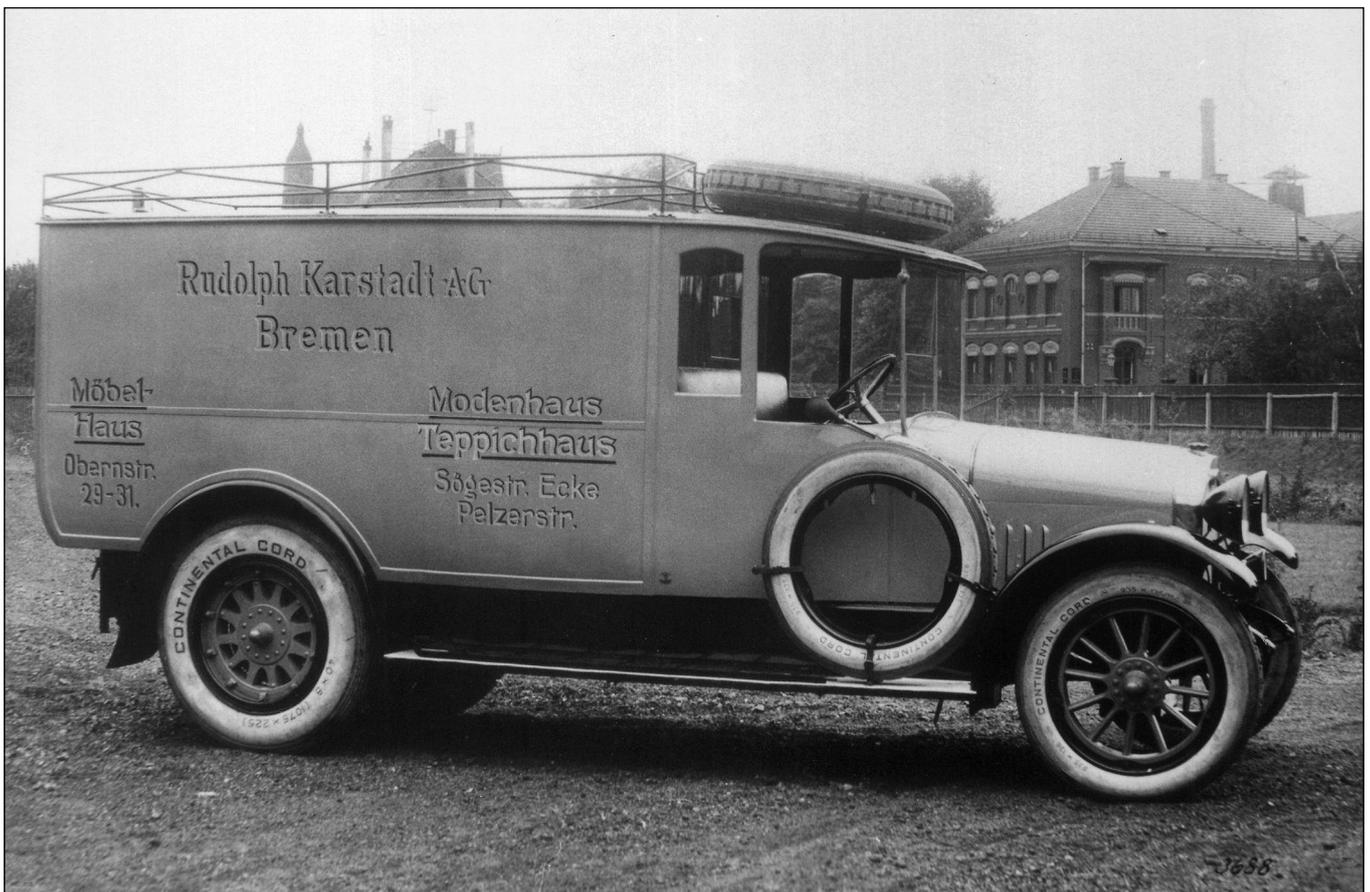
Audi Typ C



Audi-Transportwagen 19xx: 25/28 PS



Audi Lieferwagen



Audi Lieferwagen 1921

Nutzlast mit dem 14/35 PS Motor fort. August Horch siedelte am 1. März 1920 ganz nach Berlin über, doch nachdem am 19. Februar 1922 der zum Vorstandsmitglied avancierte Hermann Lange verstorben war, ging es mit den Audiwerken wirtschaftlich bergab.

Als letzter Audi-Lkw wurde 1924 der Dreitonner Typ E.T. (22/50 PS) mit Kardanantrieb vorgestellt, der bis 1927 nur noch in wenigen Exemplaren das Werk verließ. Von Karosseriefabriken wurden auch Omnibusaufbauten auf von Audi gelieferte Chassis gesetzt, die unter anderem auch nach Dänemark exportiert wurden. Die Sächsische Staatspolizei erhielt auf diesem Fahrgestell Mannschaftswagen.

Als Ergebnis eines Preisausschreibens nutzte Audi ab 1924 eine 1 als Kühler-Figur (Kühler-Mascotte). Die Audi-Pkw-Fertigung mit teuren, großen Wagen (1927 auch Achtzylinder) fand in den krisengeschüttelten Nachkriegszeiten keinen kostendeckenden Absatz. Die Audiwerke A.-G. stand somit Ende Oktober 1925 am Rande des Bankrotts und beantragte Geschäftsaufsicht. August Horch kehrte nach Zwickau zurück und setzte seine guten Beziehungen zur Rettung des Unternehmens ein. Er veräußerte seinen Berliner Haus- und Grundbesitz, verkaufte einige wertvolle Werkzeugmaschinen, und die Sächsische Staatsbank vermittelte noch einige Überbrückungskredite. Am 18. Februar 1926 kam ein Zwangsvergleich zustande. Ein Versuch, mit den Zwickauer Horch-Werken zu fusionieren, scheiterte.

1928 übernahm J. S. Rasmussen (> DKW) die Aktienmehrheit der Audi-Automobilwerke A.G. und integrierte sie in seinen DKW-Konzern. Am 29. Juni 1932 erfolgte die Vereinigung der Audi-Automobilwerke mit Horch, > Wanderer (Automobil-Abteilung) und DKW zur > Auto Union.