

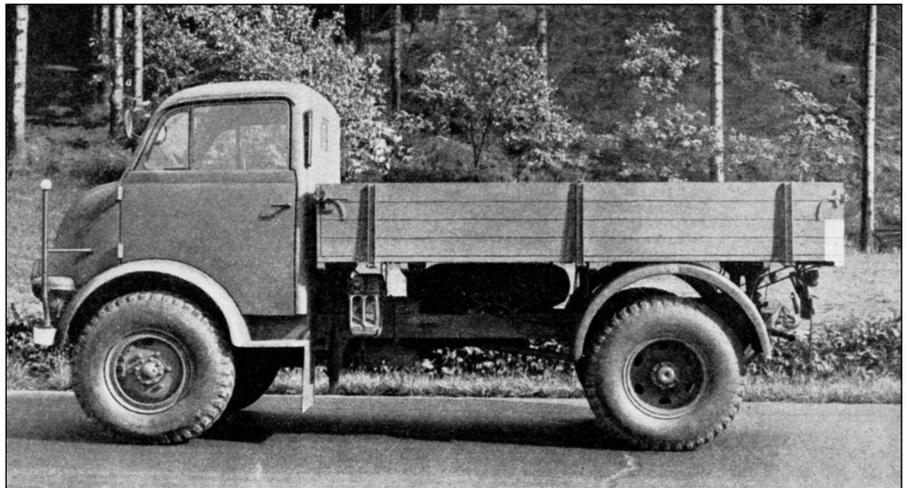
1932-08-08 – 470286



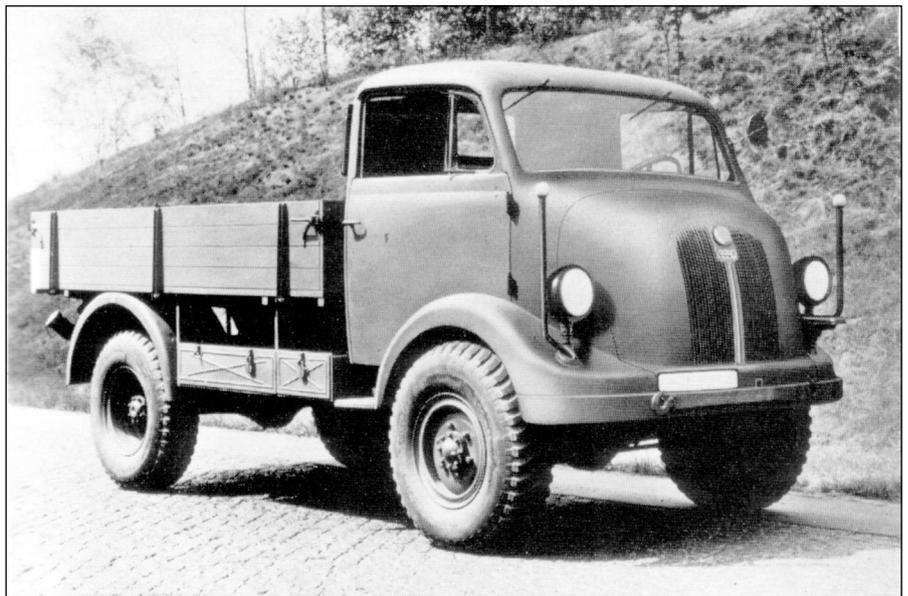
1934-04-17 – 477462

**Auto Union
1941 – 1945**

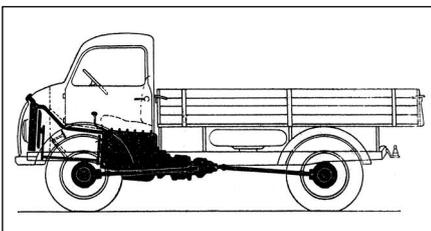
Der Konzern Auto Union A.-G. entstand am 29. Juni 1932 (rückwirkend zum 1. November 1931) aus einer Vereinigung der vier sächsischen Automobil-Fabriken > Audi, > Horch und der Automobilabteilung der > Wanderer-Werke (Übernahme der Wanderer-Automobilabteilung ab 1. Januar 1932) auf Druck der beteiligten Banken unter aktiver Mithilfe des Industriellen J. S. Rasmussen und des Freistaats Sachsen, wobei die wirtschaftlich gesunden Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen Akt.-Ges. (> DKW) als aufnehmende Firma fungierten. Die Einbeziehung der sächsischen Nutzfahrzeughersteller ließ sich nicht verwirklichen. Rasmussen hatte vorläufig sein Imperium erweitert, die Staatsbank ihr investiertes Kapital gerettet, und der Freistaat das wertvolle Know-how und die erfahrenen Fachkräfte in



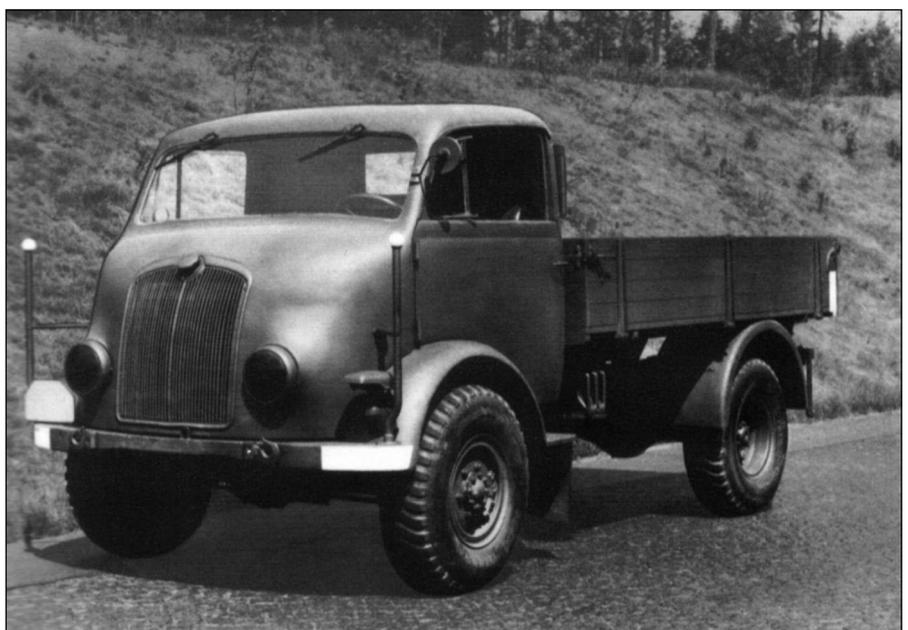
Auto Union Prototyp 1942



Auto Union Prototyp 1942



Auto Union 1500 A Konstruktionsskizze



Auto Union Prototyp 1941

Sachsen gehalten sowie etwas gegen das Anwachsen der Arbeitslosigkeit getan. Immerhin beschäftigte man in dem neuen „Auto-Trust“ 4500 Arbeiter und Angestellte. Die Zahl der Beschäftigten wuchs bis 1939 auf über 25 000 Mitarbeiter, die 50 000 Autos und 40 000 Motorräder bauten, allerdings nicht unter dem Namen „Auto Union“.

Zunächst war der Konzern-Sitz im Zschopau Motorenwerk und ab April 1936 in Chemnitz, Scheffelstraße 110

(1939: Bernd-Rosemeyer-Straße), in den ehemaligen > Presto-Werken (Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes des 23. Juni).

Die vier Konzernfirmen warben unter eigenem Markenzeichen für ihre Fabrikate. Die für ihren Zusammenschluss stehenden vier Ringe sowie der Name Auto Union standen jedoch als Zusatz. Ausnahme bildeten die legendären Auto Union-Grand-Prix-Rennwagen mit V-12- und V-16-Zylindermotoren sowie Lkw-Prototypen.

Nach dem deutschen Überfall auf Frankreich baute Auto Union in Paris ein Büro und eine Konstruktionsabteilung auf. Citroën und Renault mussten für die Zwickauer Auto Union-Werke arbeiten.

Trotz der Typenbeschränkung durch den Schell-Plan brachte die Auto Union 1941 einen bei Wanderer in Siegmars gebauten Frontlenker-Lkw heraus. Das Neue an dem Auto Union-Lkw vom Typ AU 1500 war, dass man den wassergekühlten Motor unter dem Fahrerhaus angeordnet hatte. Das brachte eine erhebliche Verkürzung der Wagenlänge und des Radstands bei unveränderter Ladefläche. Die geringere Größe ergab bei gleichbleibendem Nutzlastvolumen zudem eine Materialeinsparung, der während des Zweiten Weltkriegs höchste Bedeutung zugemessen wurde. Der Wagen war mit einem 2,7-Liter-Wanderer-Sechszylinder-Motor (W 23) ausgerüstet. Er leistete bei 3200 U/min 62 PS.

Der Auto Union-Lkw wurde als Prototyp in zwei Ausführungen gebaut: als „geländefähiger“ S-Typ (Straßenversion mit Heckantrieb) und „geländegängiger“ A-Typ (Allrad). Die Nutzlast betrug jeweils 1,5 t.

Da die „Wehrmacht“ luftgekühlte Motoren bevorzugte, kam dieser sächsische Lkw mit zehn Vorserienfahrzeugen nicht über das Teststadium hinaus. Stattdessen liefen von 1943 bis 1945 bei



Von 1943 bis 1945 baute Auto Union die 3-to Halbketten-Zugmaschine H kl 6 3



Auto Union 1949 in Ingolstadt

Audi die leichten geländegängigen 1,5-Tonner Steyr-Lkw 1500 A als Nachbau vom Band. Zudem entstanden in dieser Zeit auch 3-to-Halbkettenzugmaschinen des Typs H kl 6 (Sd. Kfz. 11) mit Einheitsfahrerhaus in den Horch-Werken.

Alleine in den Zwickauer Auto Union-Werken (Horch und Audi) arbeiteten über 4000 Zwangsarbeiter und ab 1943 zeitweise mehr als 1000 KZ-Häftlinge. Als die Amerikaner im Frühjahr 1945 sich Zwickau näherten, trieb die SS die KZ-Häftlinge auf den Todesmarsch nach Karlsbad, nur 80 überlebten ihn.

Gemäß dem Jaltaer Abkommen räumten die Amerikaner die Stadt Zwickau und übergaben sie der Roten Armee. Die Demontage der Auto Union-Werke erfolgte als Vergeltungsmaßnahme nach dem Potsdamer Abkommen.

Infolge einer Volksabstimmung in Sachsen am 30. Juni 1946 wurden die Werke volkseigen. Am 17. August 1948 löschte man die Auto Union A.-G. im Chemnitzer Handelsregister.

Eine neuerliche Automobil-Produktion begann im ehemaligen Zwickauer Horch-Werk mit Genehmigung der sowjetischen Militäradministration bereits 1946 mit dem H 3, der auf der Auto-Union-Lkw-Konstruktion basierte und somit eine Keimzelle des > IFA-Nutzfahrzeugbaus wurde (> Horch). 1949 startete das ehemalige Audiwerk, unterstützt durch das ex-Horch-Werk, mit den DKW-Vorkriegs-Konstruktionen F 8 und F 9 in Regie der > IFA. (> DKW)

Nachdem ein Rechtsstreit die Verwendung der Auto-Union-Markenzeichen für Produkte der sowjetisch besetzten Zone (SBZ) verbot, lebten die Ringe der sächsischen Auto Union in der Bezeichnung Sachsenring weiter. VEB Sachsenring Kraftfahrzeug und Motorenwerk nannte man ab 1957 das ehemalige Horch-Werk und vereinigte es im folgenden Jahr mit dem ehemaligen Audiwerk zum VEB > Sachsenring Automobilwerke Zwickau, aus dem auch der weltberühmte Trabant kam.

In Westdeutschland entstand als Neugründung am 3. September 1949 die Auto Union G.m.b.H., die in In-

golstadt und ab 1951 auch in Düsseldorf-Dehrendorf mit den Markenzeichen „Auto Union“ und „DKW“ wieder Kleinwagen und Klein-Transporter herstellte (> DKW, > Audi, > Mercedes-Benz, > Volkswagen).



Auto Union 1963 Typ F 1000 L



Auto Union in Argentinien 1969