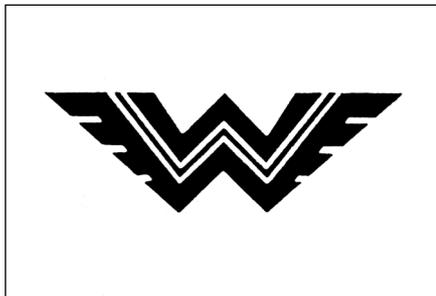


11.01.1912 – 157 211



12.06.1929 – 408 534

**Wanderer
1912 – 1932**

Am 15. Mai 1896 gründeten Johann Baptist Winklhofer und der Mechaniker Richard Adolf Jaenicke (rückwirkend zum 1. November 1895) die Wanderer-Fahrradwerke vorm. Winklhofer und Jaenicke Akt.-Ges. (ab 15. Januar 1908: Wanderer-Werke Akt.-Ges.) in Schönau bei Dresden.

Das aus einer 1885 etablierten Fahrradhandlung hervorgegangene Unternehmen wurde weltberühmt als Fabrik unter dem Namen Chemnitzer Velociped-Fabrik Winklhofer & Jaenicke (ab 1887) durch ihre Wanderer-Fahrräder und -Motorräder, Continental-Schreibmaschinen, Fräsmaschinen und Fräser.

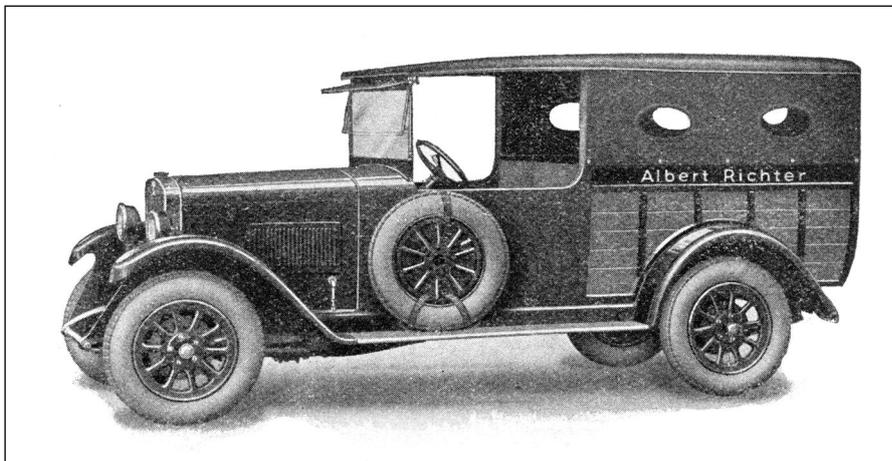
Erste Versuche im Automobilbau unter dem Namen „Wanderermobil“ datieren aus den Jahren 1904 und 1907. Doch erst 1913 gingen man zum reihenweisen Bau von kleinen zweisitzigen Automobilen über. Eine Chassisvariante bot zwei Sitzen hintereinander Raum. Bei der anderen, die auch als Liefer- und Gepäckwagen angeboten wurde, saßen Fahrer und Beifahrer nebeneinander. Dieser 5/12 PS-Vierzylinder-Kleinwagen namens „Wanderer-Puppchen“ wurde Vorbild für viele später hergestellte Kleinwagen. Konstrukteur war der Ingenieur Georg Daut.

Ab 1914 wurde die Motorleistung auf 15 PS gesteigert und auch ein Dreisitzer angeboten. Ab 1916 folgten vierstizige Fahrzeuge.

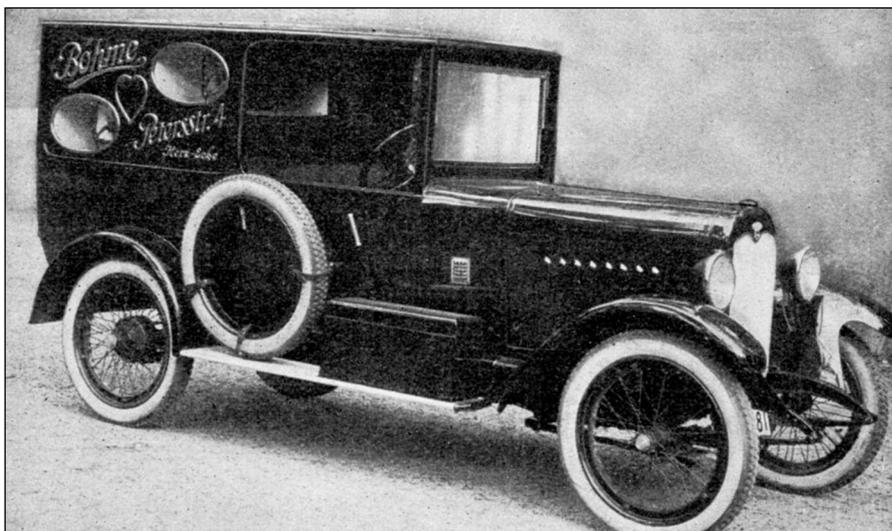
Während des Krieges stieg der Absatz der als Spähfahrzeuge eingesetzten Wanderer-Wagen beträchtlich. 1922 begann der Bau einer neuen Fabrik in

Siegmars, der wegen der wirtschaftlich angespannten Zeiten erst 1926 beendet werden konnte.

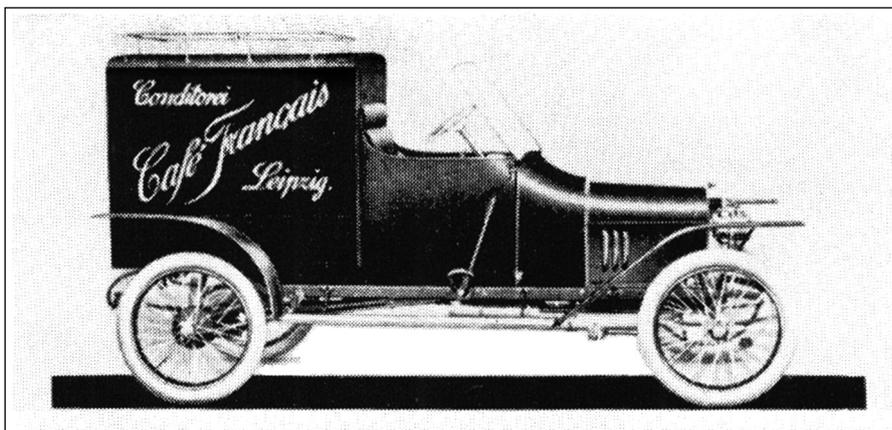
Das neue Modell 5/15 PS erschien im Herbst 1923, eine Teilnahme an der Deutschen Automobil-Ausstellung konnte man sich jedoch nicht leisten, da Neubauten und Modernisierung als



Wanderer-Lieferwagen 1920



Wanderer-Lieferwagen 1914



5/12 PS Wanderer-Lieferwagen 1912/1913

vorrangig betrachtet wurden. 1924 kam ein 6/24-PS-Typ zur Ausführung. Die durchmodernisierten Fahrzeuge wurden nun in Großserien auf der Kette montiert.

1926 erschien der neue 6/30-PS-Typ, der als Lieferwagen 0,4 t Nutzlast tragen konnte. Zwar war Wanderer nicht auf der 1. Internationalen Ausstellung in Köln 1927 vertreten, doch räumten Kritiker ihren Fahrzeugen als Lieferwagen der Zukunft große Chancen ein. Der steigenden Nachfrage entsprach man zusätzlich mit einem stärkeren 8/40-PS-Typ, der als Gepäck-, Lieferwagen und als Fahrgestell angeboten wurde. 1928 bis 1929 konzentrierte Wanderer ihren kompletten Automobilbau in Siegmars. Gleichzeitig reduzierte man in der Annahme, PS-starke Luxuswagen besser absetzen zu können, die Fertigung auf einen einzigen Typen: den 10/50-PS-Sechszylinder-Wagen.

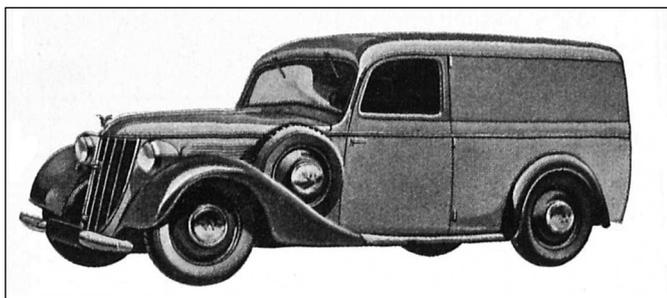
Nachdem 19xx noch als bestes Ertragsjahr in die Wandererstatistik einging, stockte der Absatz. Trotz Automatisierung brachten neben der Weltwirtschaftskrise ein Direktorenwechsel (1. Oktober 1928 Klaus Detlof v. Oertzen) und Streiks erhebliche wirtschaftliche Einbrüche.

Im Herbst 1929 wurde Direktor Hermann Klee Vorstandsmitglied der Wanderer-Werke A.-G. Er war zuvor Direktor und Vorstandsmitglied der Universum-Film A.-G. und der Ufa-Theater-Betriebs-G.m.b.h., Berlin, gewesen. Gleichzeitig stellte Wanderer den Automobilbau ein und schloss mit der > NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G. einen Kooperations- und Vertriebsvertrag unter der Marke NSU-Wanderer. Während der Vertrieb bis 1932 weiterlief, veräußerte man noch 1929 den kompletten Motorradbau an

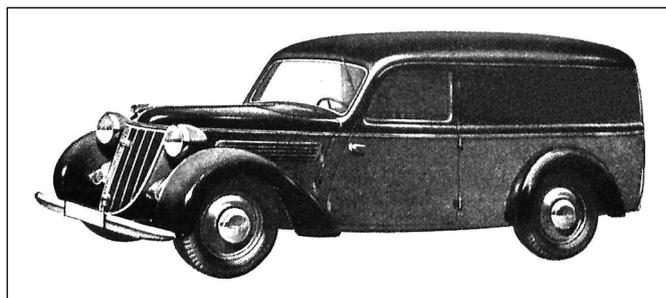
die tschechische Zbrojovka Ing. F. Janecek, Prag, die damit die berühmte Jawa-Produktion in Gang setzte.

Trotz der Krise nahm man jedoch im Frühjahr 1930 den Bau des beliebten 6/30-PS-Vierzylinder-Wagens wieder auf. Ein Abkommen mit der Schweizer Firma Martini verpflichtete Wanderer zur Lieferung einer größeren Anzahl der 10/50-PS-Sechszylinder-Chassis. Als größtes sächsisches metallverarbeitendes Unternehmen wurde Wanderer Objekt vieler Fusionsgerüchte. Unter anderem lag eine Fusion mit Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) nahe, da die Wanderer-Chassis mit Karosserien (Typ Stuttgart) aus dem Daimler-Benz-Werk Sindelfingen versehen wurden. Weitere Auto-Trust-Spekulationen bezogen > Adler, > Horch und > NAG mit ein. Ende 1930 verließ der seit 1902 amtierende Generaldirektor Georg Daut die Firma, was Spekulationen weiter anheizte.

Im August 1931 legte man infolge des Bankenkrachs große Fabrikteile still, trotz eines gerade entwickelten neuen 12/65-PS-Sportwagens. Zwar stand das Misch-Unternehmen noch gut da, doch gelang es, den neuen Generaldirektor Stuhlmacher zu überzeugen, das neue Automobilwerk an die > Auto Union abzugeben. Diese pachtete das Siegmars-Werk inklusive Maschinen und Einrichtungen und gliederte es am 29. Juni 1932 (rückwirkend ab 1. Januar 1932) in das neue Unternehmen ein. Namen und Warenzeichen durfte man ebenfalls mit benutzen.



Wander-Lieferwagen Typ W 23 im Jahr 1938



Wander-Lieferwagen Typ W 24 im Jahr 1938