

## **Als das Auto die Pferde ausspannte**

### **Leben und Wirken von August Horch zu Beginn des letzten Jahrhunderts**

MÜNCHBERG – Über die Anfänge des Automobilbaus in unserer Region referierte Edgar Friedrich auf Einladung der MünchBürger am Donnerstag im Barbaraheim Münchberg. Der letzte Lehrling von August Horch erlebte diese Zeit hautnah im elterlichen Autohaus in Hof mit. Darüber hinaus schilderte „Papa Horch“ ihm noch viele weitere Einzelheiten aus dem Leben als Autopioniers. In der Zeit vom 3.11.1945 bis zu seinem Tod am 3.2.1951 wohnte August Horch in Münchberg und wurde täglich von Edgar Friedrich zur gemeinsamen Arbeitsstätte nach Hof gefahren. Diese fünf Jahre an der Seite des Erfinders prägten das Leben des heute achtzigjährigen Friedrich ganz entscheidend mit.

Mit großem Respekt begrüßte er nach Horch-Vorbild die anwesenden Gäste im Saal mit einer tiefen Pinguin-Verbeugung und animierte das Publikum diese Geste zu erwidern. So zollten die Münchberger ehrvollen Respekt vor ihrem ehemaligen Einwohner. In einem Filmausschnitt aus dem Jahre 1942 konnte man August Horch sogar quasi „live“ erleben, als er seinen Werdegang schilderte. Aus der Vielzahl von Fahrzeugen, an deren Entwicklung Horch beteiligt war, griff sich Edgar Friedrich 25 Automobile heraus, zu denen er einige Details erläuterte. Ohne jegliches Manuskript schilderte der Hofer Seniorchef Hintergrundinformationen zu allen Typen, die mit Bildern vorgestellt wurden. Neben den technischen Details wusste er aber auch amüsante Episoden zum Verlauf der Fahrzeugentwicklungen zu erzählen.

Die Reise in die Auto-Vergangenheit begann mit dem Horch Nr.1 im Jahre 1901. Dieser erinnerte ebenso wie das Folgemodell Nr.2 im Aussehen eher an eine Kutsche, da man erhöht und ohne Dach, fast wie auf einer Bank im Freien saß. Der innovative stehende 10 PS Zweizylindermotor und Kardanantrieb erregten damals aber nicht nur bei den Menschen Aufsehen. Auch für die Pferdegespanne waren die Motorengeräusche neu. Darum gab es viele Unfälle, da die Tiere bei Begegnungen mit den Automobilen scheuten oder ausbrachen. Weiter erinnerte sich Edgar Friedrich an die quietschenden Holzräder, die man bei trockenen Wetterbedingungen mit Wasser zum „Schweigen“ brachte.

Nach dem Bau des Tonneau profitierte der Hersteller auch von Erfolgen der Horch-Fahrzeuge bei zahlreichen Wettfahrten, wie den Preisen bei der Herkomer-Konkurrenz 1906. Im Jahre 1908 kam der 55 PS starke Horch 22 Landalet auf den Markt. Er glänzte mit Messingscheinwerfern und Karbidlampen. Etwa 100 Stück wurden in Handarbeit nach Kundenwünschen mit unterschiedlichen Radständen oder Hubraum gefertigt. Der Referent weiß auch noch, dass bei Testfahrten in Zwickau immer ein kräftiger Monteur dabei sein musste. Dieser lief hinterher und konnte zur Not einen Holzkeil unter die Räder klemmen, wenn die Autos an der steilen Straße zurückrollten.

Nach dem Ersten Weltkrieg konnte die Weiterentwicklung der Fahrzeuge wieder mit neuem Schwung weitergehen. Anstatt sich auf den Lorbeeren eines neu konstruierten Modells auszuruhen, tüftelte Horch ständig an Änderungen. „Eben habe ich zwar ein gutes Auto entwickelt, aber es ist schlecht genug, um es trotzdem wieder verbessern zu können!“ war ein Horch-Zitat, an das sich Friedrich noch bestens erinnert. So wurde in dieser Zeit auch die Linkssteuerung eingeführt. Dadurch hatte der Fahrer einen besseren Überblick bei Gegenverkehr und die Mitfahrer mussten nicht mehr zur Straßenseite aussteigen. Aber als Vorbild diente eigentlich das Sattelpferd bei Artilleriegeschützen: Dieses war auch links vorgespannt!

Als schönster Horch galt das „Horch 853 Sport Cabriolet“ aus dem Jahr 1935. Diesen fuhren neben Schauspielerinnen auch die Nazi-Generäle. Für Paraden eignete sich der Horch 951 A, bei dem man einen Sitz ausbauen konnte. So präsentierten sich die Persönlichkeiten stehend in diesem Pullman-Cabriolet, von dem nur 25 Stück gefertigt wurden.

In der Audi-Reihe ist der „Audi M 18/70PS Sechszylinder“ außergewöhnlich. Noch immer gab es 1925 die Trennung zwischen dem Chauffeur, der ohne Dach vorne saß und den Herrschaften im abgeteilten hinteren Bereich. Auch waren Waschbecken auf den Trittbrettern angebracht. Hier konnte sich der Fahrer nach einer Panne die Hände waschen, bevor er sich wieder mit weißen Handschuhen ans Steuer begab.

1927 wurden für das Prachtstück Audi R 19/100PS „Imperator“ Ledersitze, Plüsch, Holzvertäfelung oder Lichterkränze nach individuellen Kundenwünschen im Innenraum verbaut. Neben der Ausstattung verwies der Referent aber auch auf den Benzinverbrauch von 28 – 35 Liter/100km bei den Audi-Modellen Ende der dreißiger Jahre.

Aus dem Zusammenschluss von Audi, DKW, Horch und Wanderer im Jahr 1932 entstand das heutige Vier-Ringe-Logo, mit dem sich auch der 520 PS Auto-Union Rennwagen Typ C schmückte.

Am Ende dieser interessanten Ausführungen bedankte sich Edgar Friedrich bei den begeisterten Gästen sowie Zeitzeugen und lobte August Horch sowohl als genialen Autokonstrukteur als auch Vorbild mit freundschaftlichen Charakter, der sich seinen Gegenüber nie verstellte und ihn immer mit Respekt behandelte. Dafür lieben ihn seine Horchianer bis zum heutigen Tag.

- rf -

Fotos zur Auswahl:

horchtechnik1: Edgar Friedrich erläuterte den Gästen die technischen Details der Horch-Fahrzeuge.

horchtechnik2: Um das Portrait von August Horch versammelten sich Ulrich Bloß vom MünchBürger e.V. (rechts hinten) und die anwesenden Zeitzeugen, welche den Autopionier persönlich kannten. Eduard Freiherr von Sazenhofen (hinten links), davor die Frau des Referenten, Marianne Friedrich sowie Anni Blab (in der Mitte) und Edgar Friedrich.

horchtechnik3: Edgar Friedrich schildert hier dem Publikum die Einzelheiten zum Audi Alpenwagen aus dem Jahr 1912.

horchtechnik4: Modelle und das neu aufgelegte August Horch Buch als Anschauungsmaterial für die Besucher.

horchtechnik5: Lebhaftige Diskussionen zur Technik der damaligen Automobil-Zeit. Edgar Friedrich (rechts) beeindruckt die Gäste mit detailliertem Fachwissen.