



ZeitHaus

Automobile Klassiker

Horch 670 – das luxuriöseste Serienautomobil der Auto Union ¹⁹³¹⁻¹⁹³⁴

Automobile Meilensteine sind das Thema des ZeitHauses in der Autostadt – dies ungeachtet ihrer Herkunft. ZeitHaus-Philosophie ist es, Trendsetter zu präsentieren: Automobile, die Maßstäbe definierten und anderen Herstellern als Vorbild dienten, sei es konzeptionell, im Design, in der Produktionsweise oder technologisch. Der Horch 670 mit V12-Motor gehört zweifellos zu diesem elitären Kreis: Er war Anfang der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts das Nonplusultra in Sachen Motor, Kraftübertragung und Ausstattungskomfort, zugleich aber auch eines der elegantesten Luxusautomobile der klassischen Auto-Union-Ära.

Mit dem Kauf eines von nur vier weltweit verbliebenen Horch 670 mit Zwölfzylinder-Motor rundete die Autostadt vor rund zehn Jahren, kurz nach ihrer Eröffnung, ihre Auto-Union-Sammlung ab – und krönte sie zugleich. Denn dieser Horch Typ 12 war in den 30er Jahren der ultimative Luxuswagen deutscher Herkunft. Das Fachblatt „Motor und Sport“ etwa urteilte



1932 in Heft 50: „Es gibt viele gute Automobile auf dieser Erde, sie haben alle ihre Meriten und ihre schätzenswerten Eigenschaften, aber: der Horch 12 hat mehr davon als anderen Wagen. Genie und Fleiß haben hier in holder Eintracht einen der besten Wagen unserer Zeit geschaffen.“

Tatsächlich entstanden in den Jahren 1931 bis 1934 mit dem Horch-Duo 600 (Radstand 3,75 Meter, überwiegend für Pullman-Limousinen, siehe rechts) und 670 (Radstand 3,45 Meter, überwiegend für kompaktere Cabriolets) 81 automobile Monumente mit technischen Details, die noch heute imponieren. Der von Fritz Fiedler, dem späteren BMW-Cheftechniker, konstruierte 60-Grad-V12 besticht mit einem damals unübertroffenen ruhigen Lauf. Verantwortlich dafür ist der hydraulische Ventilspielausgleich, in den 30er Jahren noch eine bestaunte Neuerung, die kurz zuvor erstmals in den USA von Cadillac realisiert worden war. Die Ventile sind übrigens statt konventionell stehend oder hängend ungewöhnlicherweise liegend im V der Zylinderbänke angeordnet. Betätigt werden sie über Kipphebel von der darunter rotierenden Nockenwelle. Diese wiederum wird über eine Kette von der siebenfach gelagerten Kurbelwelle bedient.



Für Kaltstarts traf Fiedler eine raffinierte Vorsorge. Über ein separates Leitungssystem, dessen Ventile vom Armaturenbrett aus bedient werden, kann der Fahrer den Zylindern und Kolben Drucköl zuführen. Damalige Schmieröle waren nämlich in kaltem Zustand noch relativ zähflüssig und schmierten daher bei kaltem Motor nur unzulänglich. Eleganter Nebeneffekt der Entwicklung: Das Öl an den Kolbenlaufbahnen verbessert in der Startphase die Kompression ganz erheblich.



Doch nicht allein der Motor faszinierte Anfang der 30er Jahre Fachleute wie Laien – und tut dies noch heute. So wartet das Vierganggetriebe der Firma ZF im zweiten und dritten Gang – also in den bei damaligen Verkehrsverhältnissen überwiegend genutzten Fahrstufen – mit schraubenförmig verzahnten Zahnrädern auf.



Das Resultat: Dieses sogenannte „Aphon-Getriebe“ läuft besonders ruhig, zudem ist es bereits in den Gängen 2 bis 4 synchronisiert. „Das Auf- und Abwärtsschalten“, erläutert eine zeitgenössische technische Beschreibung den heute so selbstverständlichen Vorteil dieser Bedienungserleichterung, „ist gleich einfach. Ein Doppelkuppeln gibt es nicht mehr.“ Und weiter: „Durch diese Konstruktion ist es möglich, den Motor durch Einschalten des dritten Ganges als Bremse zu benutzen, was bei gefährlichen Situationen und starkem Gefälle sehr wichtig ist.“

Zusätzlich konnten Horch-Fahrer auf die Wirkung einer Vierradbremanlage bauen, die damals ihresgleichen suchte: eine Servobremanlage nach dem System Bosch Dewandre. „Die Servobremse“, schwärmte die Robert Bosch AG über ihr innovatives Produkt, „vervielfacht die Kräfte des Fahrers“. Und weiter: „Wertvoller als eine Lebensversicherung ist für Ihre Familie eine Bosch-Dewandre-Servo-Bremse!“

Ohnehin galt die Fahrsicherheit des großen Horch als vorbildlich – nicht zuletzt wegen der im Vergleich zu Konkurrenz-Konstruktionen hohen Verwindungssteifheit des Rahmens. Die Horch-Konstrukteure versahen die Längsträger und Transversen des Rahmens zwecks Erhöhung der Verdrehfestigkeit mit kastenförmigen Querschnitten. Der Motor wird „bis zu einem gewissen Grade, der



ihm nicht schädlich werden kann“ (O-Ton der technischen Beschreibung der Horch-Werke) als versteifendes Element mitgenutzt. Die Stirnwand ist als Hohlkörper ausgebildet, die über dem Schwungrad des Motors eine versteifende Querverbindung bildet.

Ungewöhnlich auch die Karosserie-Konstruktion, deren Linienführung der Karosserie-Ingenieur Hermann Ahrens prägte. Er war jener Blechkünstler, der später zu Mercedes-Benz wechselte und dort unter anderem die majestätischen Modelle 500K und 540K einkleidete. Im Horch



670 dient ein steifes Stahlskelett als Unterbau eines Holzgerippes, auf dem wiederum die Außenhaut befestigt wurde. Diese Außenhaut besticht mit höchster Eleganz: Die Aluminium-Motorhaube reicht hinten bis zur Windschutzscheibe, was den ohnehin schon eindrucksvollen Vorbau optisch noch verlängert. Klappen statt Schlitze sorgen für Frischluft-Zufuhr und Heißluft-Abfuhr. Die Windschutzscheibe ist dreigeteilt – ein Vorgriff auf die späteren Panoramascheiben in einer Zeit, als Glasflächen noch nicht in gewölbter Ausführung gefertigt werden konnten. Originalton Horch: „Der sogenannte `blinde Fleck`, der sonst durch die starken Türsäulen gebildet wird, fällt somit weiter zurück.“ Das heißt im Klartext: Diese 670-Spezialität behindert beim Fahren von Kurven deutlich weniger den Blick auf die Straße als einteilige Windschutzscheiben.

Angesichts der Trutzburg-artigen Front- und Kühlerpartie des Typs 600/670 animiert eine weitere Design-Erläuterung der Horch-Publizisten eher zum Schmunzeln: „Die Form des Wagens“, heißt es da, „wurde von dem Gesichtspunkt der Stromlinie ausgehend entworfen.“ Immerhin folgt die Relativierung im Hinblick auf den Zeitgeschmack schon im nächsten Satz: „Die extreme Stromlinienform wurde jedoch vermieden, um nicht abstoßend zu wirken.“



Ob nun Stromlinie oder nicht – „Motor und Sport“, das führende Motormagazin jener Jahre, war 1932 hingerissen von diesen prächtigen Automobilen aus Zwickau: Es seien „... Wagen, die (man genießt sich meistens, in Superlativen zu schreiben; aber hier geht´s nicht anders ...) das Äußerste an Komfort und Eleganz darstellen“. Kein Wunder, dass der Schuhfabrikant Gruber Horch 12 fuhr, als er aus seinem anstrengenden Luxusleben auf ein Jagdschloss im Schwarzwald flüchtete. Schuhfabrikant Gruber? Den mimte Heinz Rühmann 1933 in dem Film „Heimkehr ins Glück“, an dessen Happy End Gruber sich von seiner treulosen Gattin scheiden lässt, um die herzige Schusters-Tochter Liesl zu heiraten.



Hätte Rühmann bei seiner Heimkehr eine Reifenpanne erlitten, so hätte dies sein Glück bestimmt nicht vereitelt: Das 670-Heck schmücken nämlich gleich zwei Reserveräder. Sie sind abklappbar, um den bescheidenen Kofferraum besser beladen zu können. Und falls die Noträder einmal zum Einsatz kommen müssen, dann hat es der



Besitzer des 2,3 Tonnen schweren Horch 12 viel leichter, als mancher Fahrer leichtgewichtiger Kleinwagen. Er öffnet einfach einen Deckel im Kotflügel und betätigt mit Hilfe einer Stange den hydraulischen, fest eingebauten Wagenheber. Mit leisem Zischen fahren daraufhin unter den Achsen massive Pfosten aus und heben das Gefährt mühelos hoch.

Wer im ZeitHaus der Autostadt den Super-Horch der 30er Jahre im Rahmen der Ausstellung „Design IKONEN“ betrachtet, dem wird es gehen, wie einst Oskar Weller. Der „Motor und Sport“-Autor schrieb einst eine regelrechte Hymne auf den Zwölfzylinder-Traum-



wagen aus Zwickau: „Er weckt Sehnsüchte ... man müsste sich doch einmal der Abwechslung halber hinter das Lenkrad von so einem großen Kerl setzen, und dann lostoben, irgendwohin: wo der Himmel sehr blau ist, und das Meer gegen die Felsen anrollt in langen gewaltigen Schlägen ... über die Chaussee fliegen, mit 120 Geschichten, und eine feine Staubwolke schwebt noch über dem Boden, wenn der große Wagen nur noch ein matter Fleck am Horizont ist; schön wäre das.“

Hersteller: Horch-Werke AG / Baujahr 1932

Meilenstein Horch 670 V12

Warum Meilenstein?

Der Horch V12 ist einer der technisch aufwändigsten Luxuswagen seiner Zeit. Er hat bereits ein synchronisiertes ZF-Getriebe (Gänge 2-4). Und der unter der Regie von Fritz Fiedler konstruierte V12 ist der erste deutsche Motor mit hydraulischem Ventilspielausgleich.



Wann entstanden?

Der Typ 670 mit 3,45 Meter Radstand debütierte 1931 noch vor dem Zusammenschluss von Horch mit Audi, DKW und Wanderer. Im Jahr der Fusion der vier Marken zur Auto Union folgte 1932 der technisch identische Typ 600 mit 3,75 Meter Radstand, überwiegend für Pullman-Limousinen vorgesehen. Im Jahr 1934 wurde die Produktion eingestellt.

Wie erfolgreich?

Der Typ 670/600 erfüllte die Erwartungen der Horch AG nicht. Während sich die Achtzylinder-Modelle der Marke zu Deutschlands erfolgreichsten Luxuswagen profilierten, fanden nur 53 Exemplare des Typ 670 und 28 Exemplare des Typ 600 Käufer.



Nur vier davon haben bis heute überlebt.

Welche Wirkung?

Als Flaggschiff der Auto Union spielte der V12 eine ähnliche Rolle wie der Auto-Union-GP-Wagen auf der Rennstrecke: Beide verkörperten das zeitgenössische Maß des Möglichen im Automobilbau.

Welche Daten?

V12-Motor, 6.021 ccm, 88 kW/120 PS, vorn und hinten blattgefederte Starrachsen, Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h; damaliger Neupreis: ab 23.500 RM.

Weitere Informationen finden Sie unter www.autostadt.de oder erhalten Sie direkt beim ZeitHaus-Team unter zeithaus@autostadt.de

Fotonachweis: Autostadt, bei einigen der abgebildeten Motive handelt es sich um zeitgenössische Dokumente