

Historie automobilky do roku 1945

Těžká hospodářská krize, která Německo postihla po prohrané válce a kterou ještě prohloubily závěry Versailleské dohody, znamenala spolu s rostoucí inflací a nedostatkem kvalitního materiálu i pohonných hmot pro firmu zabývající se výrobou automobilů tu nejhorší myslitelnou pozici. Přesto se Audi snažilo hned po skončení války vrátit ke svému původnímu záměru. Totiž vyrábět velké a technicky dokonalé automobily. Situace však byla maximálně nepříznivá, když se k projevům ekonomické krize přidala ještě velmi nestabilní vnitropolitická situace Německa, stejně jako velmi těžká zahraniční konkurence. Audi tak v poválečných letech nemělo šanci na nějaké dramatické úspěchy. Prvním novým poválečným modelem byl v roce 1923 velký vůz s šestiválcovým motorem a označením 18/70 six, který ve výrobním programu vydržel šest let. Tento první šestiválec v historii značky se zpočátku prodával za 24 000 říšských marek - a stal se následkem toho pro firmu spíše zátěží než přínosem, když ji vtáhl do finančních problémů, z nichž už nebylo návratu. Firma se silně zadlužila a její dluhy přesáhly dokonce hranici pěti milionů říšských marek. Pánové Leonhardt a Fickentscher, dva největší akcionáři, byli schopni poskytnout záruky na pokrytí asi 40% tohoto dluhu, ale to nestačilo. Automobilka se dostala do těžké finanční krize a musela propustit 600 z 800 zaměstnanců, přičemž zbylé dvě stovky lidí znamenaly právě ještě únosné minimum, které firmu mohlo jakž takž udržet v chodu. V roce 1926 pak společnost snížila svoje základní jmění v poměru 1:6, tedy ze tří milionů na půl milionu říšských marek - a následně je opět zvýšila na 1 100 000 RM, čehož dosáhla vydáním nových akcií. Současně probíhala zásadní restrukturalizace firmy, která jí měla odlehčit a učinit její provoz mnohem rentabilnějším. I přesto ovšem rok 1928 skončil pro Audi nemalou ztrátou. Dvě třetiny akcií firmy poté odkoupil J.S. Rasmussen z konkurenční firmy DKW. Audi tím prakticky ztratilo svou nezávislost a Rasmussen byl za krátkou dobu zvolen také členem dozorčí rady společnosti, která v roce 1929 zaznamenala ztrátu přes 500 000 říšských marek. I přes všechny potíže však Audi neustávalo ve svých snahách o vývoj a výrobu technicky hodnotných vozů. Dokladem byl již zmíněný první šestiválec firemní historie, známý také jako Model M, kterému motor o objemu 4,6 litrů dokázal i přes úctyhodnou hmotnost 2400 kg udělit maximální rychlost 120 km/h. Cena vozu, přesahující z počátku výrazně hranici 20 000 RM se později při nevelkém zájmu zákazníků snížila až na 15 000. Motor modelu M byl vybaven vačkovým hřídelem v hlavě válců, který jednotlivé ventily obsluhoval přímo, tedy bez tehdy obvyklého prostřednictví ventilových vahadel. Kromě bloku motoru z lehké slitiny byly z podobného materiálu zhotoveny i jeho písty a klikový hřídel šestiválcového motoru byl pro sametový běh vybaven sedmi hlavními ložisky a torzním tlumičem vibrací. Díky těmto a dalším technickým lahůdkám se stal Typ M špičkovým cestovním vozem své doby, který byl i konkurencí považován za měřítko kvality. Technická brilance však ještě neznamena komerční úspěch, a tak ani Type M nezaznamenal příliš velká prodejní čísla - a společnost se dále potácela ztateně pod hranicí rentability. V roce 1929 pak překvapivě přišel další velký vůz, tentokrát dokonce s osmiválcem 5,1 litru, jenž dával dokonce 100 koní. Sedmimístný automobil jménem Zwickau se prodával od ceny 11 800 marek. O rok později spatřil světlo světa nový šestiválcový model o výkonu 75 koní pojmenovaný Dresden, kterého se však vyrobilo pouhých 76 kusů. Mezitím firma také oprášila jednu ze svých předválečných konstrukcí, známou jako "Alpensieger". Jeho nástupcem se stal vůz typu K, který už měl blok motoru z hliníkové slitiny - a ze stejného materiálu byly zhotoveny i zadní blatníky!

Zajímavá produkce však nic neměnila na zdánlivě neřešitelných ekonomických problémech, v nichž se společnost koncem dvacátých let beznadějně potácela. Podobné potíže měly ale začátkem třicátých let tohoto století i ostatní saské automobilky, tedy DKW, Horch i Wanderer. Management všech čtyř automobilek se proto dohodl na společném postupu, jehož výsledkem bylo sloučení všech firem do jedné velké společnosti jménem Auto Union AG se sídlem ve městě Chemnitz. Nový koncern měl celkem asi 4000 zaměstnanců. Společným logem nově založené automobilky se staly čtyři spojené kruhy, z nichž každý značil jednoho z partnerů. Ale automobilovému průmyslu v té době v Německu pšenka tak jako tak nekvetla. Z původních 90 000 prodaných vozů kleslo toto číslo na 60 000 jednotek v roce 1931 a na 45 000 automobilů v roce následujícím. Navíc tu byla příliš těžká konkurence, takže společnost Auto Union AG musela bojovat se značkami BMW, Opel, Daimler - Benz, Adler a Ford. Výhodou nové firmy byla ovšem možnost standardizovat některé díly a spojit výzkum a vývoj, což jí umožnilo výrazně snížit náklady. V rámci společnosti vznikaly i zajímavé projekty zkombinované z nejlepších agregátů a skupin jednotlivých značek. Takovým vozem bylo třeba Audi 920 (všechny značky si navíc ke společnému logu ponechaly i svůj původní název) představené v roce 1938. Hnací jednotkou tu totiž byl šestiválec Horch 3,2 l o výkonu 75 koní, podvozek byl sice od Audi, ale převodové ústrojí stejně jako aerodynamicky optimalizovaná karoserie pocházely pro změnu od firmy Wanderer. Ještě o rok dříve ale Audi představilo

revoluční model Audi Front, první vůz značky s pohonem kol přední nápravy. Šestiválec pod kapotou tentokrát pocházel od Wandereru, zatímco převodovka a celý systém pohonu předních kol byly převzaty od firmy DKW. Audi Front se až překvapivě prosadilo a znamenalo pro firmu po dlouhém půstu zase jednou prodejní úspěch. Ten ostatně začal přicházet i pro celý koncern, jenž v roce 1933 získal 14% německého automobilového trhu a zařadil se tak hned za Opel. K postupnému vzestupu ovšem společnosti hodně napomohl celkový motorizační a automobilový boom, který přišel v souvislosti s Hitlerovou rozpínavou politikou. Právě Hitler rozhodl o výstavbě husté sítě německých říšských dálnic, které měly velký význam nejen pro civilní, ale i vojenskou dopravu. Stejně tak se říšský kancléř rozhodl výrazně podporovat automobilovou výrobu. Tato snaha dávala německému automobilovému průmyslu skutečně ideální prostředí pro dynamický vývoj. Jestliže v roce 1932 pracovalo v Auto Union AG 3200 lidí, pak na konci dalšího roku už to bylo 7 500 osob, v roce 1934 12 300 a v roce 1936 dokonce neuvěřitelných 20 000 zaměstnanců. S obrovským rozvojem firmy přišla i její aktivní role v motoristickém sportu, který nastupující fašistická klika také nadšeně podporovala. V roce 1932 nabídl společnosti [Ferdinand Porsche](#) svou novou koncepci závodního vozu. Auto Union nakonec projekt zakoupila (a to za cenu 75 000 říšských marek), přičemž celkové náklady na vývoj nového závodního stroje činily asi 300 000 RM. Nový závodní vůz vyjel k prvním testům už v lednu 1934 a postaral se hned o velkou senzaci. Měl totiž středový motor a nádrže umístěné mezi ním a jezdcem, prakticky v těžišti, takže úbytek paliva při závodě neměl příliš velký vliv na jízdní vlastnosti vozu. Motor, šestnáctiválec do V, dával z objemu 4,35 litru výkon 295 koní. Hned ve své první sezóně překonal vůz sedm světových rekordů. V roce 1935 pak úctyhodný stroj přivážel slavná vítězství třeba z Velké ceny Tunisu, z Monzy nebo z Brna. Ve stejném roce dostal vůz upravený motor s výkonem 375 koní a Hans Stuck s ním na berlínském Avusu zajel rekordní kolo průměrem 260,52 km/h. O rok později již motor při objemu 6 litru disponoval výkonem 520 koní, s nímž tento automobil dosahoval rychlosti 340 km/h. Rekordy a vítězství přicházely dál jako na běžícím pásu, až se na přelomu let 1937 a 1938 vyvinul napínavý souboj o absolutní rychlostní rekord, o který se "přetahovaly" dvě značky: Auto Union a Mercedes.

Souboj mezi Caracciolou (Mercedes) a Rosemayerem (Auto Union se speciální aerodynamickou karoserií) vyvrcholil 28. ledna 1938 na uzavřeném úseku dálnice. Carraciola zajel dva měřené úseky celkovým průměrem 432,692 km/h, Rosemayer v prvním dosáhl rychlosti 429,9 km/h a zdálo se, že druhá rozhodující jízda by mu mohla přinést vítězství. Místo toho ovšem vůz v nenadálém poryvu větru ztratil stabilitu a jezdec už v rychlosti přes 400 km/h neměl šanci auto zvládnout. Následovala hrůzostrašná havárie, při níž Rosemayer přišel o život. Další rekordní pokusy na dálnicích byly zakázány... Automobilový sport už před sebou ale stejně neměl příliš světlou budoucnost. Blížila se totiž válka. Ta pochopitelně nenechala ve výrobním programu a způsobu práce Auto Union kámen na kameni. Vlastní výroba se drasticky snížila až asi na 50% a byla nahrazena produkcí potřebnou pro chod armády. Kvantita se rázem na rozdíl od let minulých stala důležitější než kvalita. Společnost tak vyráběla například letecké motory, pásové transportéry, součásti k ponorkám, ale i zbraně a střelivo. Osazenstvo Auto Union se dále rozrůstalo, aby před koncem roku 1944 dosáhlo rekordního počtu 44 000 zaměstnanců. Mezi stroji, které koncern vyráběl pro armádní potřeby, byl například i pozoruhodný polopásový motocykl vybavený motorem z vozu Opel Olympia o objemu 1,5 litru a výkonu 36 koní. Tento mimořádně obratný stroj využíval Wehrmacht zejména při svém africkém tažení. Na konci války byla ovšem většina továren Auto Union vybombardována - a co zbylo, to armády vítězných mocností rozmontovaly a odvezly. To také znamenalo definitivní konec automobilové výroby v saském městě Chemnitz, které jsme později znávali pod dočasným názvem Karl - Marx Stadt.