

SASKÝ LUXUS

VE TŘÍCATÝCH LETECH MINULÉHO STOLETÍ KRALOVALA MEZI SASKÝMI AUTOMOBILKAMI ZNAČKA HORCH. JEJÍ OSMIVÁLCE A DVANÁCTIVÁLCE BYLY SYMBOLEM LUXUSU.



Jméno této značce propůjčil její zakladatel August Horch (1868–1951), jeden z protagonistů německé motorizace. Své první vozy s dvouválcovými a záhy i čtyřválcovými motory Horch postavil už počátkem století, v roce 1903 přesídlil do saského Zwickau, kde na jaře 1904 inicioval vznik akciové společnosti na výrobu automobilů. O pět let později, v létě 1909, však jeho rozporu s akcionáři podniku vyvrcholily jeho odchodem.

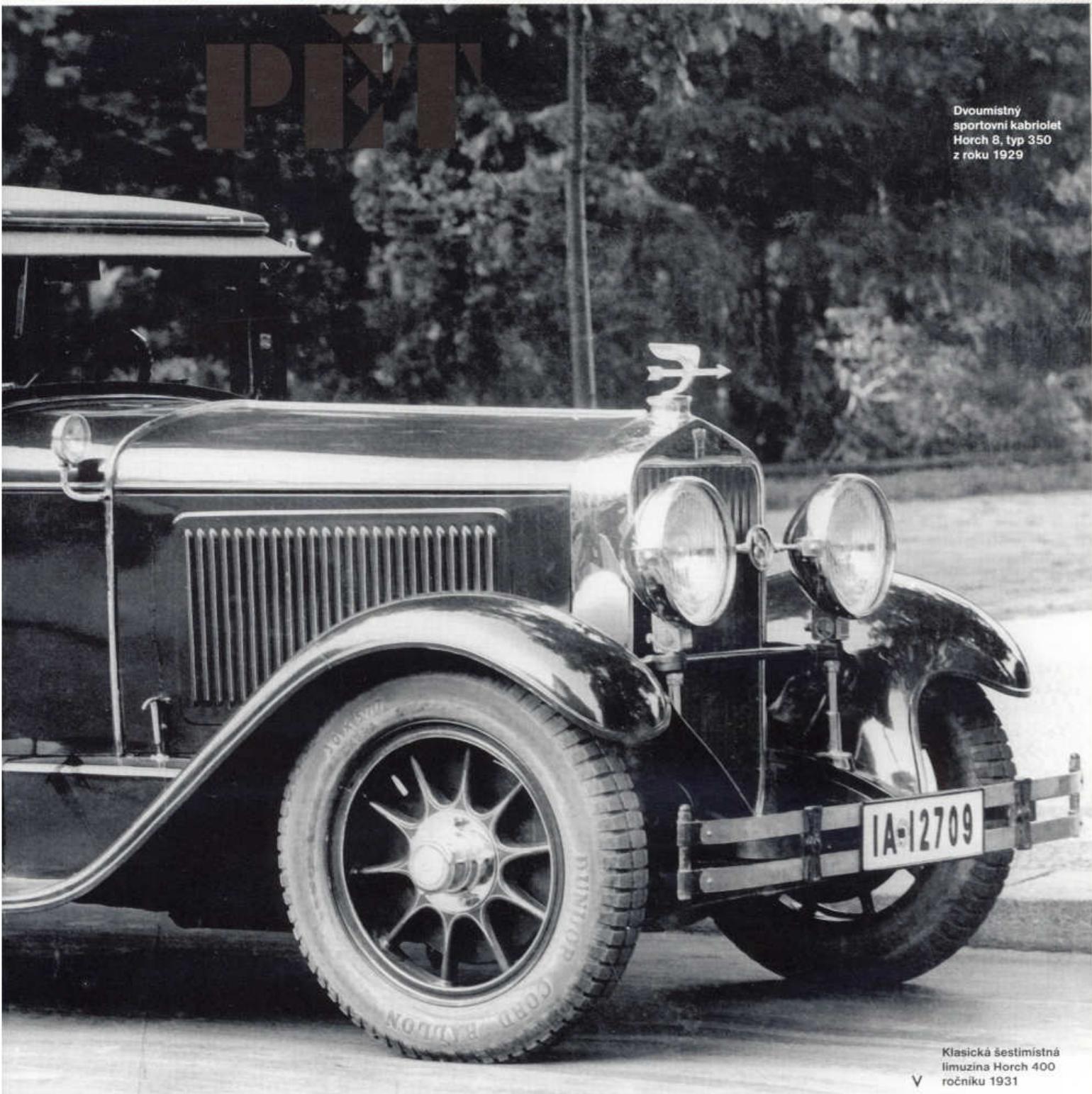
Nedaleko původního závodu založil ve Zwickau novou továrnu, jméno Horch (česky „slyš“) však coby značku používat nesměl. Na radu spolužáka svého syna zvolil latinský překlad jména – a vytvořil značku Audi. Obě Horchem založené automobilky se sešly pod jednou střechou až v roce 1932, kdy se spolu s firmami DKW a Wanderer staly součástí koncernu Auto Union.



Osmička v kruhu
na přidi
prozrazovala
počet válců
motoru

Osm i dvanáct válců

Vráfme se ale ke značce Horch, jež se v polovině dvacátých let pustila do odvážného projektu. Nejstarší syn legendárního Gottlieba Daimlera (1834–1900), konstruktér Paul Daimler (1869–1945), pro ni navrhl řadový osmiválcový motor s rozvodem DOHC se dvěma vačkovými hřidelemi v hlavě, první německý



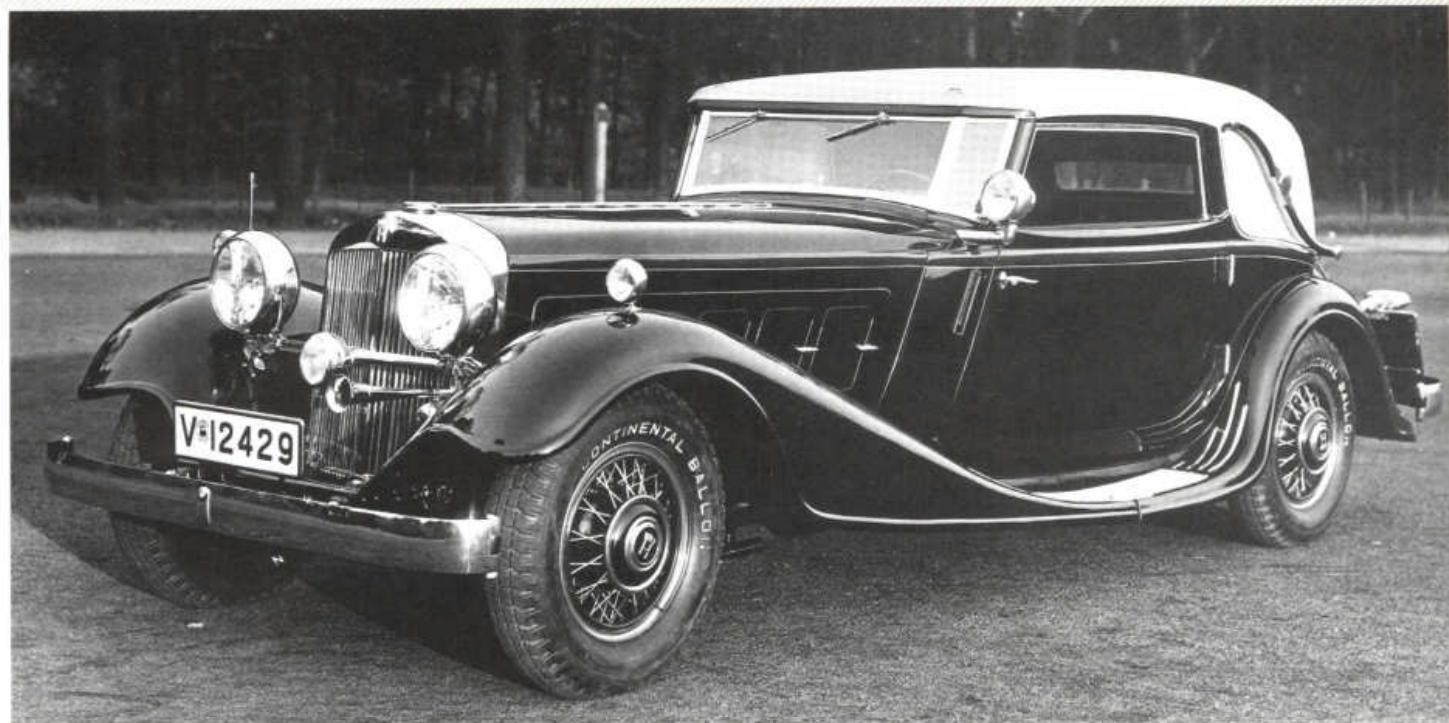
Dvoumístný
sportovní kabriolet
Horch 8, typ 350
z roku 1929

osmiválec určený k sériové výrobě. Vůz s označením Horch 8 se stal v říjnu 1926 senzací berlinské automobilové výstavy a počátkem roku 1927 odstartovala jeho výroba. Do roku 1929 objem osmiválce postupně narostl z původních 3,1 l až na 4,0 l a výkon vzrostl ze 60 na 80 k (44 a 59 kW). Vozy Horch 8 se vyráběly se standardním i prodlouženým rozvorem, delší verze s rozvorem 3,45 m měly šestimístné karoserie – limuziny, landaulety i faetony – dlouhé až 5,2 m. Pro největší a nejluxusnější karosářská provedení začala automobilka podle amerického vzoru používat označení Pullman. Do roku 1930 firma Horch prodala 7,5 tisíce vozů s osmiválcovými motory a stala se tak jedničkou mezi německými výrobcími luxusních vozů.

Mezitím v roce 1929 nahradil šedesátiletého Paula Daimlera ve funkci šéfkonstruktéra tricátník Fritz Fiedler (1899–1972), který předtím >

Klasická šestimístná
limuzina Horch 400
ročníku 1931

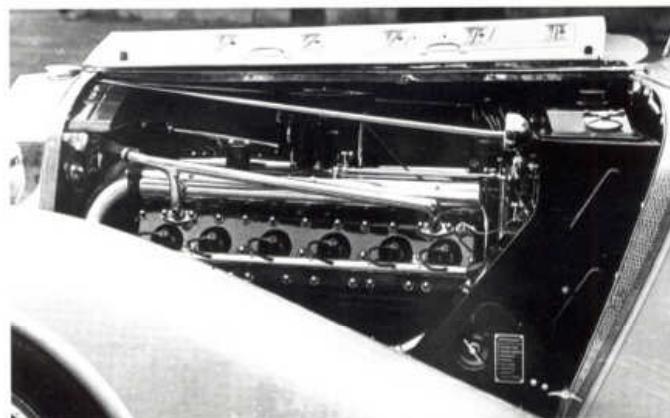




Sportovní kabriolet
Horch 670 poháněný
motorem V12 (1932)

> působil u firmy Stoewer. Fiedler navrhl nový řadový osmiválec s rozvodem OHC čtyřlitrového objemu o výkonu 80 k (59 kW) a také jeho varianty zvětšené na 4,5 a 4,9 l. Během let 1930 a 1931 nové motory postupně nahradily původní Daimlerovy, vozy dostaly snížený rám a ziskaly lepší jízdní vlastnosti navzdory tomu, že prozatím zůstávaly u klasických tuhých náprav s listovými pery.

Během svého jen tříletého působení u firmy Horch vynesl Fiedler ještě jeden trumf: šestilitrový dvanáctiválec, přesněji motor V12 o výkonu



Pohled pod kapotu
na šestilitrový
dvanáctiválec Horch

Automobily Horch 670
získaly četné ceny
v soutěžích elegance

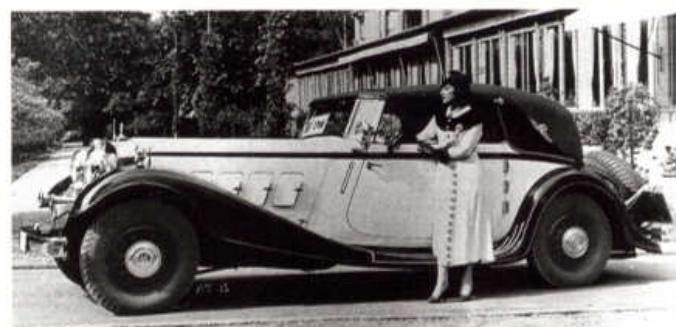
120 k (88 kW). Dvanáctiválcový Horch 12, typ 670 s rozvorem 3,45 m a délkom 5,4 m slavil premiéru na podzim 1931 na autosalonu v Paříži. Na jaře 1932 následoval jeho větší sourozenec s timtéž motorem V12, typ 600 s rozvorem 3,75 m a délkou přes 5,5 m. Parádním kouskem pro ženevský autosalon byl luxusní čtyřdveřový kabriolet na dlouhém podvozku typu 600 karosovaný drážďanskou firmou Gläser.

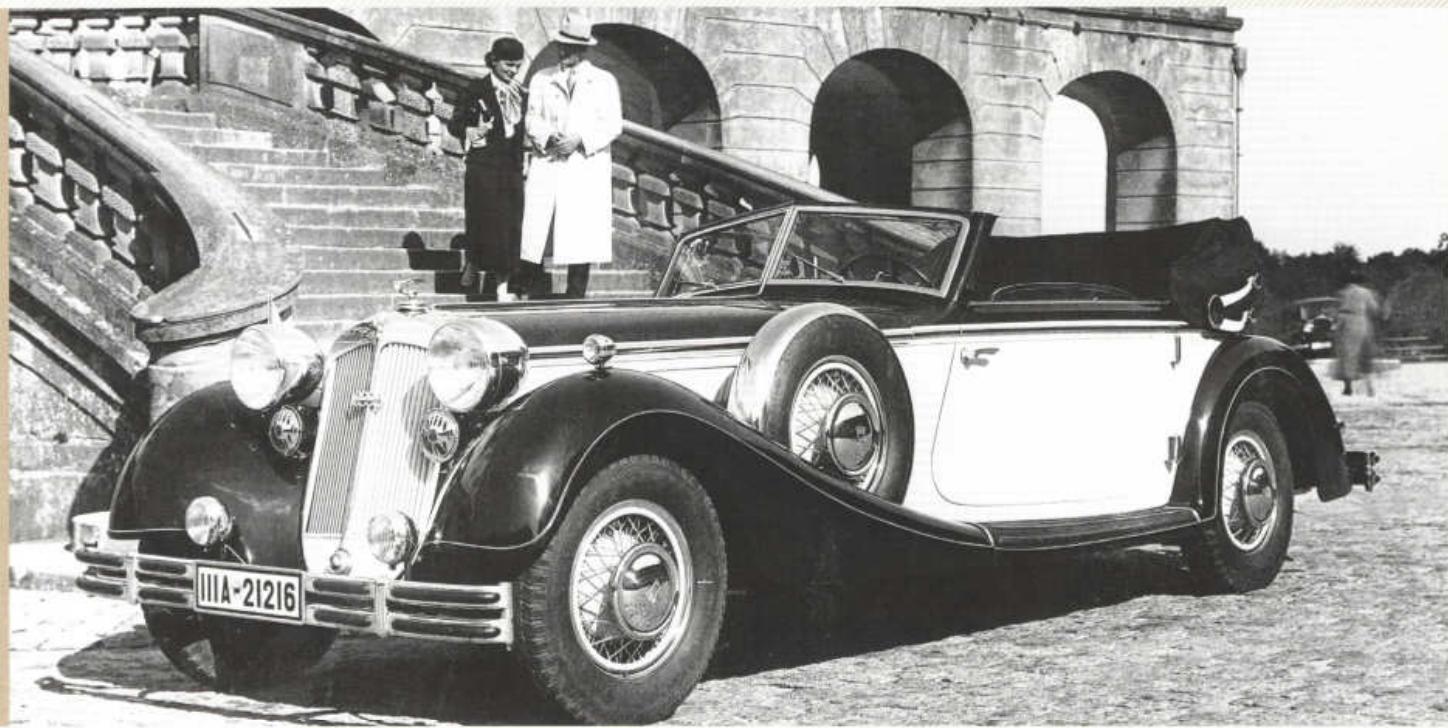
Dvanáctiválec s dlouhým rozvorem a uzavřenou karoserií vykazoval hmotnost kolem 2500 kg a dosahoval největší rychlosti 130 km/h,

v zádi uložená nádrž na 100 l benzínu mu ovšem vystačila sotva na 350 km jízdy. Kratší a o málo lehčí kabriolety typu 670 uhánely přes 140 km/h a stejně jako vozy typu 600 se mohly pochlubit brzdami s hydraulickým ovládáním podporovaným podtlakovým posilovačem. Od roku 1932 se kapalinové ovládání bubnových brzd postupně rozšiřovalo i na osmiválcové vozy Horch, jako první je dostaly typy 780 a 500 B vybavené řadovým osmiválcem 4,9 l o výkonu 100 k (74 kW). Nejdražší osmiválce se od dvanáctiválců navenek odlišovaly jen v detailech, především tvarem blatníků a umístěním náhradních kol na zádi karoserie – osmiválce měly obvykle rezervy vpředu, po stranách kapoty. Další rozdíl spočíval v tom, že zatímco produkce vozů s osmiválcovým motorem se počítala na stovky, dvanáctiválců do ukončení výroby v roce 1934 vzniklo jen osm desítek. Již zminěný vstup automobilky Horch do koncernu Auto Union v létě 1932 byl předzvěsti jejich konce, mohutné pětilitrové osmiválce stačily plnit funkci prestižních vozů.

S motory V8

V době poznamenané hospodářskou krizi se automobilka Horch rozhodla rozšířit výrobní program směrem dolů a v únoru 1933 představila na berlinském autosalonu menší typ 830, poháněný zcela novým motorem V8 třílitrového objemu o výkonu 70 k (51,5 kW). Projekt vidlicového osmiválce rozpracoval šéfkonstruktér Fritz Fiedler, který však brzy





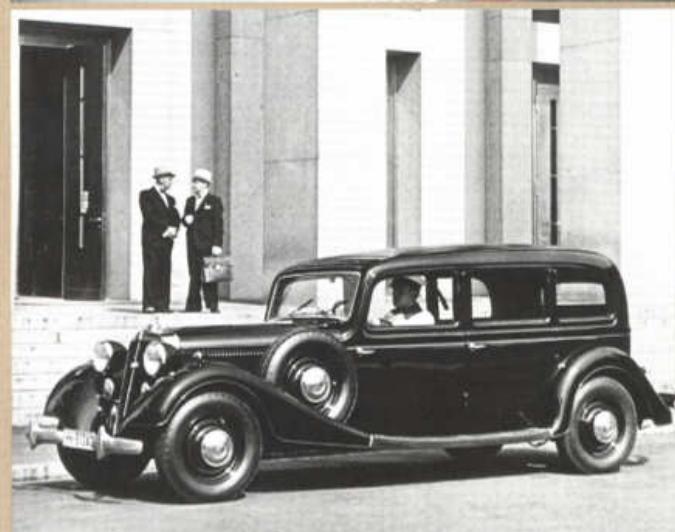
**Limuzina
Horch 830 BL
v provedení Pullman
s motorem V8**

po založení koncernu Auto Union odešel k firmě BMW do Eisenachu. Konstrukci a vývoj motoru dokončil jeho nástupce Werner Strobel.

**Bohatě vybavená palubní
deská kabrioletu
Horch 853 (1937)**



**Horch 830 BL jako
kabriolet Pullman
s karoserií Baur
(1936)**



**Limuzína Horch
830 BL v provedení
Pullman s motorem
V8**

„Malý“ Horch 830, jehož výroba byla zahájena na jaře 1933, debutoval s klasickým podvozkem s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery. Zpočátku měl ještě mechanické ovládání bubenových brzd, až v prosinci 1933 nahrazené hydraulickým. Při rozvoru 3,2 m byl dlouhý 4,75 m, vykazoval hmotnost kolem 1650 kg a dosahoval největší rychlosti 110 km/h. V roce 1934 vůz dostal dělenou přední nápravu odpruženou spodním příčným listovým perem a typově označení Horch 830 B, počátkem roku 1935 nabídku rozšířil model 830 BL vybavený motorem V8 s objemem zvětšeným na 3,5 l a výkonom 75 k (55 kW). Měl rozvor prodloužený na 3,35 m a pětimetrovou délku si nezadal s dražšími vozy s řadovým motorem. Jeho jízdní vlastnosti o poznání zlepšila zadní náprava typu De Dion.

Horch 830 BL se stal obchodně nejúspěšnějším vozem své značky, do jara 1940 se jich prodalo více než šest tisíc, z nichž polovina byla karosována v továrně jako luxusní limuzíny Pullman. Příznivci majetné klientely se ovšem těšily i luxusní kabriolety Pullman se šesti bočními okny, které oblékala stuttgartská karosárna Baur, a čtyřdveřové faetony karosované mateřskou automobilkou. Na jaře 1937 byl výkon motoru 3,5 l zvýšen na 82 k (60 kW), od září 1938 měly vozy 830 BL větší osmiválec 3,8 l vyladěný na 92 k (68 kW) a navzdory více >



Bernd Rosemeyer se svým
kupé Horch 853 ročníku
1937

Kabrioletem Horch 853
jezdil i slavný závodník
Achille Varzi

> než dvěma tunám celkové hmotnosti dosahovaly rychlosti přes 120 km/h. Koncem roku 1938 se do vozu Horch 830 BL začal montovat rychloběh, který při jízdě po dálnici snižoval otáčky motoru.

Souběžně se vyráběl i Horch 830 B s kratším rozvorem 3,2 m. V sezóně 1935 jej poháněl motor V8 o objemu 3,25 l a výkonu 70 k (51,5 kW), v roce následujícím se dočkal osmiválce 3,5 l. Vedle



Limuzína
Horch 930 V s motorem
V8 o objemu 3,8 l (1938)

automobilů s tovární karoserií sedan automobilka tyto vozy nabízela i jako kabriolety karosované drážďanskou firmou Gläser.

Novinkou jara 1937 byl Horch 930 V, který v nabídce vozů s motorem V8 nahradil „krátký“ model 830 B. Nově zkonztruovaný i tvarovaný automobil měl vpředu dělenou nápravu s přičním listovým perem a vzadu zavěšení De Dion s podélnými listovými pery. Při rozvoru 3,1 m byl dlouhý 4,9 m, jeho vlastní hmotnost se pohybovala kolem 1500 kg a celkovou se podařilo udržet pod hranici dvou tun. Pod kapotu dostal

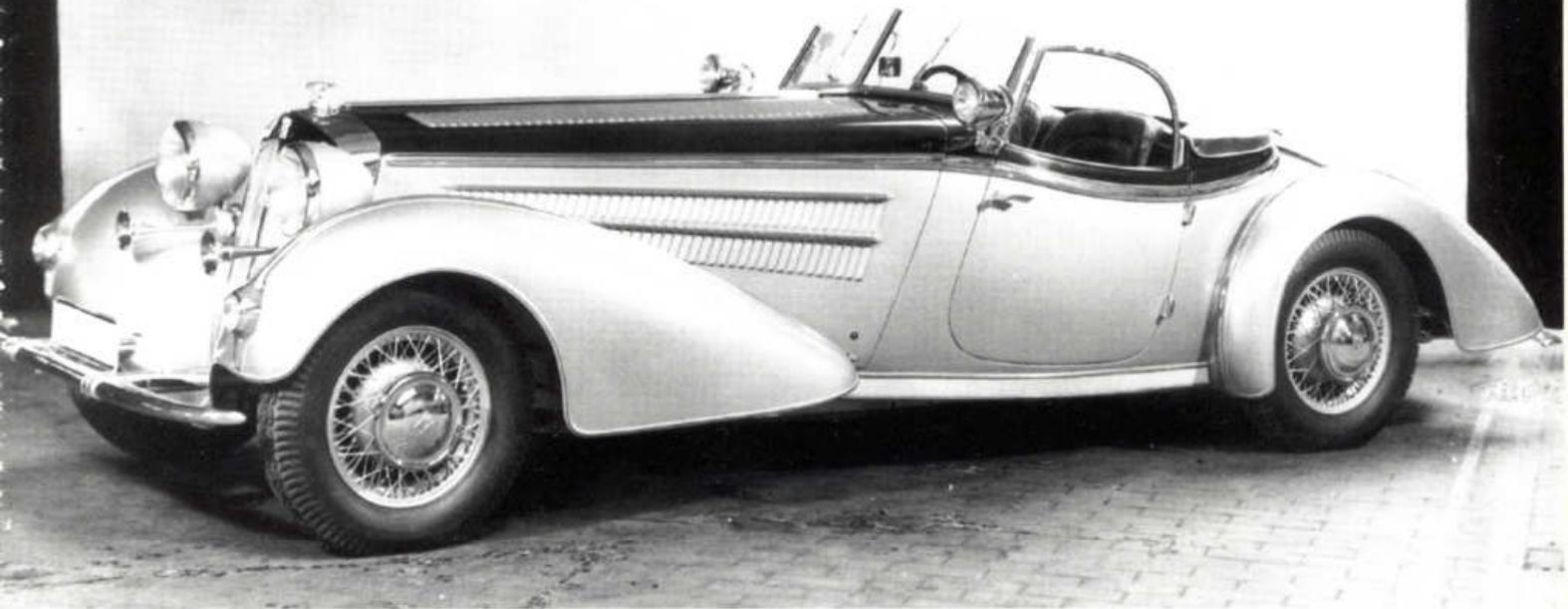


motor V8 o objemu 3,5 l a výkonu 82 k (60 kW), jenž mu umožňoval jezdit rychlosti až 125 km/h.

Vedle čtyřdveřového uzavřeného vozu se šesti bočními okny existoval i jako dvoudveřový kabriolet se čtyřmi bočními okny a v létě 1937 automobilka u firmy Gläser objednala tři desítky sportovně střízených dvoumístných kabrioletů. Na podzim 1938 dostal Horch 930 V motor 3,8 l o výkonu 92 k (68 kW) a koncem téhož roku – stejně jako model 830 BL – čtyřstupňovou převodovku doplněnou rychloběhem pro dálniční provoz. Do roku 1940 vznikly necelé dva tisíce automobilů Horch 930 V, přes polovinu z tohoto počtu tvorily vozy s otevřenou karoserií.

Na vrcholu

Vrcholné období prožila značka Horch ve druhé polovině třicátých let. Špičku její nabídky tehdy tvořily velké automobily poháněné řadovým osmiválcem OHC pětilitrového objemu o výkonu 100 k (74 kW) v létě 1937 zvýšeném na 120 k (88 kW). V únoru 1935 měl na berlínském autosalonu premiéru sportovní kabriolet Horch 853 s modernizovaným podvozkem s rozvorem 3,45 m. Měl dělenou přední nápravu s dvojicí přičních listových per a zadní nápravu typu De Dion s podélnými listovými pery. Dvoudveřová 5,3 m dlouhá čtyřmístná karoserie byla



Jeden ze sedmi speciálních roadsterů Horch 855 z roku 1938

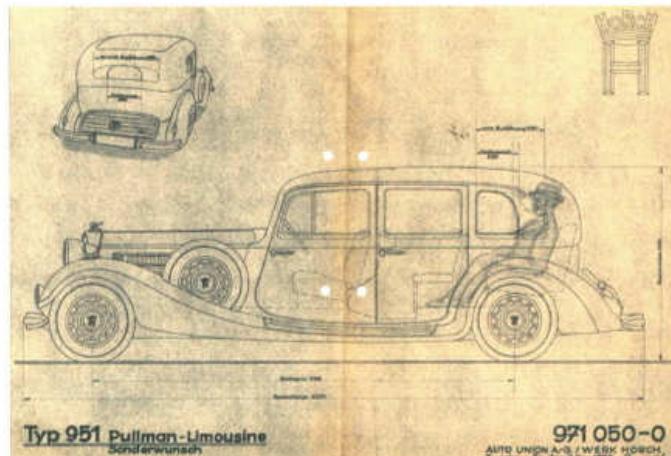
luxusně vybavena, samozřejmostí bylo čalounění pravou kůží odolnou proti vodě, palubní deska byla osazena sérií kruhových přístrojů. Vedle teploměru oleje a vody, ukazatele stavu paliva, tlakoměru mazání motoru, rychloměru a hodin nabízel své služby i barometr, umístěný před spolujezdcem.

Horch 853 s pohotovostní hmotností blízkou dvěma tunám uhnáel rychlosť přes 130 km/h, jeho osmiválec ovšem spolykal průměrně 22 l benzínu na 100 km. V zádi uložená palivová nádrž o objemu 95 l tedy nebyla nijak předimenzovaná. Vzhledem k hmotnosti a luxusnímu charakteru vozu jej automobilka vybavila hydraulickými zvedáky stuttgartské značky Heberut u všech čtyř kol. Lehce modernizovaný model 853 A dostal pro sezónu 1938 spolu s motorem s výkonom zvýšeným na 120 k (88 kW) převodovku doplněnou rychloběhem pro dálčí provoz, který umožňoval při dlouhé jízdě vysokou rychlosť snížit otáčky motoru, hluk i spotřebu paliva.

Automobily Horch 853 používali jako služební vozy – ovšem i k soukromým účelům – jezdci závodního týmu Auto Union, kteří po závodních tratiach proháněli stříbrné monoposty s motorem V16 před zadní nápravou. S luxusním kabrioletem Horch 853 ochotně na reklamním snímku zapožíval italský matador Achille Varzi, speciálním dvoumístným kupé téhož typu karosovaným v roce 1937 renomovanou berlínskou firmou Erdmann a Rossi jezdila i největší hvězda stáje Auto Union, Bernd Rosemeyer. Svůj krásný a rychlý vůz si však Rosemeyer dlouho neužil – zahynul při jednom z opakových pokusů o rychlostní rekord na dálčí úseku mezi Frankfurtem nad Mohanem a Darmstadtem 28. ledna 1938 ve věku necelých devětadvaceti let.

Nejvzácnějšími sourozenci typu 853 byly dvoumístné sportovní roadstery Horch 855 z let 1938 a 1939. První z nich se stal v únoru 1938 hvězdou berlínského autosalonu, pod dlouhou kapotou skryval dobré známý řadový osmiválec 4,9 l o výkonu 120 k (88 kW), jenž mu uděloval rychlosť přes 140 km/h. Vyznačoval se velmi dynamickými tvary 5,3 m dlouhé karoserie na podvozku s rozvorem 3,45 m. Do června 1939 vzniklo jen

Výkres 5,55 m dlouhé limuzíny Pullman Horch 951 (1937)



dalších šest roadsterů typu 855, které na zkráceném podvozku s rozvorem 3,30 m stavěla karosárna mateřské automobilky, ale také specializované firmy – berlínská karosárna Erdmann a Rossi a drážďanský Gläser.

Vlajkovou lodí značky byl v letech 1937 až 1940 mohutný Horch 951 a jeho modernizovaná verze 951 A. Impozantní vozy stavěny na podvozku s rozvorem 3,75 m konstrukčně shodném s typem 853 byly dlouhé přes 5,5 m a zákazníci si je mohli pořídit se čtyřdveřovou uzavřenou karoserií se šesti bočními okny i jako luxusní otevřený vůz. Obě verze se dodávaly s výbavou podle přání zákazníků, samozřejmě také ve špičkovém provedení Pullman. Zatímco limuzíny karosovala sama automobilka, otevřené vozy většinou oblékal drážďanský mistr Heinrich Gläser.

O tom, jak továrna vycházela vstříc prominentním – a navýsost solventním – zákazníkům, svědčí výkres limuzíny Horch 951 z listopadu 1937. Klient žádal, aby byl na třetí řadě sedadel méně vystaven pohledům zvědavců, a tak musela být třetí boční okénka zkrácena ze 630 na pouhých 390 mm a okénko v zadní stěně bylo široké jen 450 mm místo standardních 890 mm. Celková hmotnost plně naložených >



Luxusní kabriolet
Horch 951 A
karosovaný firmou
Gläser (1937)

Z plánovaných šesti
vznikly do války jen
dva vozy Horch 930 S

Aerodynamický Horch
930 S představený
v únoru 1939 v Berlíně



vozů Horch 951 a 951 A se blížila ke třitunové hranici, díky pětilitrovému osmiválcí i tak dokázaly využít rychlosť až 130 km/h. I ony měly zadní nápravu De Dion a převodovku doplněnou rychloběhem. Do roku 1940 bylo vyrobeno pět stovek automobilů Horch 951 a 951 A, zatímco produkce ostatních vozů s řadovými osmiválcími dosáhla v letech 1931 až 1940 téměř pět tisíc kusů.

Poslední předválečnou novinkou značky Horch byl aerodynamický sedan představený v únoru 1939 na berlinském autosalonu. Nesl označení Horch 930 S a byl postaven na upraveném podvozku modelu 930 V s motorem V8 o objemu 3,8 l. Jeho důsledně zaoblená karoserie se zakrytými zadními koly neměla střední sloupky, přední dveře se otevíraly kupředu a zadní dozadu, což umožňovalo velmi pohodlné nastupování i vystupování cestujícím na obou řadách sedadel. Palubní deska byla připravena k montáži radiopřijímače, za pravým předním kolem bylo zvenku do boku karoserie zabudované výklopné umyvadlo s tekoucí teplou i studenou vodou.

Původně se počítalo se zhotovením šesti těchto automobilů pro dálkovou jízdu z Berlina do Říma, tu však zhatily válečné události, a tak zůstalo jen u dvou exemplářů zhotovených v roce 1939. Tři další aerodynamické vozy Horch 930 S byly ze zbylých dilů smontovány až po válce pro generály Rudé armády, ale to už byl docela jiný příběh. <

