

Impressum

Bildnachweis

Detaillierte Angaben s. Seite 168

Umschlaggestaltung:

Valentin Schneider (unter Verwendung von Fotos aus dem Archiv von Horst Ihling)

Copyright 2010 by

SCHNEIDER TEXT Éditions spécialisées

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten, vor allem auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u. ä. Jeder Ersteller von Raubkopien, auch auf elektronischem Wege, wird international strafrechtlich verfolgt.

Herstellung

Layout: Hans-Jürgen Schneider
Scan, Produktion: Valentin und Vincent Schneider
Schlußredaktion: Gabriele Schneider,
Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

ISBN D, A, CH: 978-3-7688-5796-3

ISBN F: 2-911870-27-1

Verlag

SCHNEIDER TEXT Éditions spécialisées

e-mail: info@schneider-text.com

website: www.schneider-text.com

Dépôt légal 05/2010

Inhalt

- 5 Vorwort des Autors
- 7 1840-1899: Heinrich Ehrhardt und seine Firmengründungen; Fahrzeugfabrik Eisenach ab 1886
- 13 1900-1903: Modelloffensive, Tank- und Löschfahrzeuge, Zwei- und Dreiräder
- 20 1904-1918: Geburt der Marke DIXI, Bau von Lastwagen, Boots- und Flugmotoren, Rüstungsproduktion
- 25 1919-1928: Neustrukturierung, DIXI als Austin Seven-Lizenz, Verkauf an BMW
- 31 1928-1930: BMW kauft DIXI-Werke, BMW DIXI DA 2, BMW Wartburg Sport
- 35 1931-1945: Blüte der BMW-Modellentwicklung mit 315, 326, 328; Rüstungsproduktion und Ende der BMW-Ära
- 40 1946-1949: Nachbau der BMW-Vorkriegsmodelle 321 und R 35 unter Sowjet-Regie; neuer Typ 340 auf 326-Basis
- 49 1899-1954: Wartburg, Dixi, BMW Eisenach, EMW
- 57 1950-1952: Spezielle 340, Prototypen 342, 343, Awtowelo 351, Sport- und Rennwagen, neue Marke EMW
- 63 1952: EMW 325-3, EMW 327 Coupé und Cabriolet, EMW 340
- 65 1940-1966: IFA F 9 Vorentwicklung und Serie, DKW F 89, F 91, F 102 im Westen
- 75 1953-1956: Produktion IFA F 9, Prototypen und Anlauf Wartburg 311
- 82 1956-1958: Modellpalette und Export Wartburg 311; Schönheitspreise
- 90 1955-1959: IFA F9, DKW Ingolstadt und Wartburg 311
- 96 1957-1961: Wartburg Sport 313/1, US-Export, Pläne für ein neues Werk
- 104 1956-1963: Expeditionen mit IFA F9 und Wartburg 311/9, Fahrzeugexport nach Argentinien
- 110 1957-1959: Entwicklung Wasserboxer-Viertakt, Zweitakter mit Einspritzung
- 114 1959-1967: Wartburg Sport 313/1, Prototyp 313/2, Wankelmotor-Experimente
- 122 1959-1966: Projekte 313/2 HS, P 100, 314, Serienmodelle HT 1000, 311/7, 312, 353
- 131 1966-1969: Serienanlauf des Wartburg 353, Versuche mit V 6-Zweitakter
- 138 1968-1975: Viertaktmotor Typ 400, Jagdwagen, Einheits-Pkw P 760, Wartburg 353 W, Projekt P 360
- 145 1976-1979: Versuche mit Skoda- und Renault-Motoren, Projekt Wartburg 1300 Viertakt
- 148 1980-1984: 353-Pickup, Notarztwagen, Dreizylinder-Viertakter, Vertrag mit VW
- 152 1983-1991: Wartburg 1.3 mit Golf-Motor, Liquidation des Werks nach der Wende
- 159 1990-1991: Abwicklung von AWE, neues Opel-Werk am alten Standort
- 166 Index, Bildnachweis, Quellen

Vorwort

„An den Ketten gezerrt“

In Eisenach dreht sich zwar nicht alles, aber doch recht viel um das stolze, altehrwürdige, über 900jährige Wahrzeichen und Symbol für die Einheit Deutschlands hoch über der Stadt. So spannt sich der Bogen vom Wartburg-Hotel, Wartburg-Pils über Wartburg-Esel und sogar ganze Fernsehserien rund um die Wartburg bis zu den noch vor der Wende vom 19. auf das 20. Jahrhundert direkt nach Daimler und Benz gebauten Motorwagen der ersten Wartburg-Ära.

Der Wartburg und die Wartburg sind schon lange ein Synonym für Eisenach – einer Stadt, in der fleißige Arbeit, künstlerisches Schaffen, bewußte Pflege unseres Kulturerbes, Revolutionäres und Traditionen zu Hause sind und eine Einheit bilden.

Mit dem Auto groß geworden, war es schon im Kindesalter mein Wunsch, einmal so etwas wie ein „Auto-Ingenieur“ zu werden. Eine erste Enttäuschung erlebte ich 1951 nach dem Abitur und meinen Bewerbungen zum Studium. Da mein Vater ein kleines Fuhrgeschäft in Bad Salzungen betrieb, war für einen „Kapitalisten-Sohn“ kein Platz an Hochschulen und Universitäten im damaligen Arbeiter- und Bauernstaat!

Insider halfen und informierten: Großbetriebe müssen ihre besten Lehrlinge im Berufswettbewerb zum Studium delegieren! Deshalb war ich froh und stolz zugleich, als ich am 15. September 1951 mit noch 300 angehenden Lehrlingen durch das Haupttor des damaligen Noch-BMW-Werkes Eisenach marschieren durfte, ab da fest entschlossen, über den Umweg als Kraftfahrzeugschlosser mein Ziel zu erreichen und meine Chancen zu nutzen.

Visionen, die sich in Nichts auflösten

So war ich schließlich nach fünfeinhalb Jahren Hochschulstudium ein „Auto-Ingenieur“. Da ich auch während dieser Zeit immer meine Praktika im Werk durchführte, mußte ich lückenlos von 1951 bis 1991 das „Ausbremsen“ von Initiativen mit erleben. Das begann bereits Anfang der 1950er Jahre, als Martin Zimmermann – er war damals noch BMW-Betriebsdirektor – die Weichen für die Zukunft stellen wollte: Die sah er im kleinen Werk in der Nischenproduktion eines „ingenieurintensiven Autos“. Als sich diese Vision in Nichts auflöste, schob er den Bau einer neuen Autofabrik für eine effektive und moderne Großproduktion an, die dann aber durch die erste DDR/deutsche Entwicklung eines Düsenverkehrsflugzeuges, womit man Milliarden nutzlos verbrannte, verhindert wurde.

Bereits Ende der 1950er Jahre erkannte Zimmermann, daß der zwangsverordnete Zweitaktmotor im PKW keine

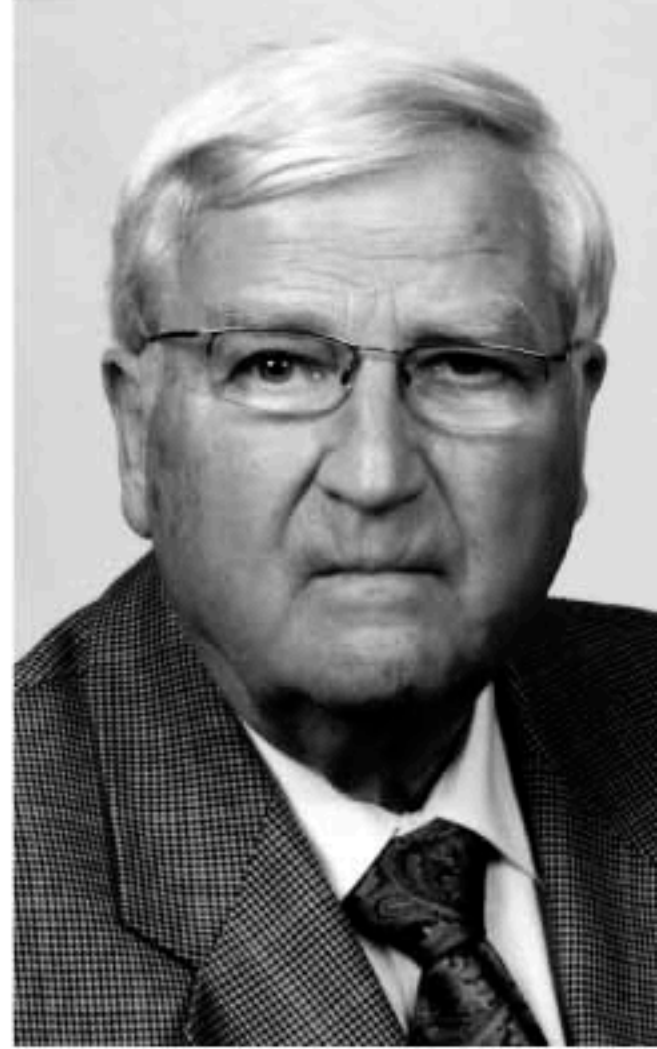
Perspektive mehr hatte. Die hohen Abgas-Emissionen in Verbindung mit der DKW-Fahne und mit dem von dort übernommenen „Armeleutegeruch“ war Gift für die bereits damals angestrebte marktwirtschaftliche Präsenz. Deshalb entwickelten die Konstrukteure des 1957 aufgelösten Rennkollektivs einen Vierzylinder-Boxermotor, den „Wasserboxer“, der vorerst als problemloser Wahleinbau in den Wartburg vorgesehen war. Dieses Viertakttriebwerk stand ab 1960 für einen Einbau auf Kundenwunsch zur Verfügung. Im Rahmen des Beitritts zur NSU Wankel-Kreiskolben-Entwicklungsgemeinschaft, bei der wieder Millionen in den Sand gesetzt wurden, wurde per Direktive die gesamte Viertaktmotoren-Weiterentwicklung gestoppt. Durch diese gravierende Fehlentscheidung, „von oben“ traten vor allem in den 1970er und 1980er Jahren schwerwiegende Probleme beim Wartburg-Export auf.

Sehr gute Ansätze, wie der Bau eines Gemeinschaftsautos im Ostblock durch drei Automobilwerke, blieben Anfang der 1970er Jahre ebenfalls auf der Strecke. Baugleiche Plattformen, standardisierte Baugruppen und



einheitliche Zulieferteile hätten zu einer hocheffizienten Massenproduktion von äußerlich eigenständigen Modellen geführt. Die Möglichkeiten der Standardisierung entdeckten andere Autofabriken erst viele Jahre später (VW-Gruppe oder Opel und Fiat bei den Kleinwagen).

Auch bei den ersten Fließheck-Prototypen lag Eisenach mit dem Wartburg 355 voll im Design-Trend. Der äußerlich ähnliche VW Passat folgte unserem „Auto für Playboys“ drei Jahre später.



Autor Horst Ihling, Jahrgang 1932, trat bereits 1951 als Kfz-Schlosser-Lehrling in die Dienste von BMW/EMW Eisenach ein. Nach seinem Hochschulstudium 1954 bis 1959 wirkte der frischgebackene Diplom-Ingenieur bei EMW-Nachfolger AWE jahrelang als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Technischen Direktors, Leiter der Rallye-sport-Abteilung, Beauftragter für internationale Zusammenarbeit und Pressechef von Wartburg-Produzent AWE. Als Autor zahlreicher Fachbücher machte sich Ihling international einen Namen. Für sein 2006 bei SCHNEIDER TEXT erschienenes Werk „Autorennsport in der DDR“ wurde er mit dem internationalen SAH-Award ausgezeichnet. Links: Titelblatt der Werkszeitung „Der MOTOR“, die im September 1951 noch das BMW-Emblem tragen durfte.

Oben: Prototyp BMW 340 mit dicken ovalen und senkrechten Chromleisten in der veränderten Frontpartie (Vorschlag im Rahmen der Markenzeichen-änderung von BMW in EMW). Unten: weiterer Prototyp des BMW 340 mit „Hasenscharten“-Kühlergrill und senkrecht angeordneten Chromleisten.



Unten rechts: Auch noch Anfang 1952 garantierte die Holzkiste den sicheren Bahntransport nach Moskau; im Bild eine der letzten 340-Limousinen mit dem BMW-Markenzeichen.

Beschäftigte in Lohn und Brot standen. Für die Bevölkerung waren das spürbare Zeichen des Wiederaufbaus.

Mit der Übernahme des Werks durch sowjetische Besitzer hatten zwangsläufig neue Leute das Sagen. Die erste eingesetzte sowjetische Direktion bestand ausschließlich aus Offizieren der Armee. Diese waren zwar keine Automobilbauer, aber zumindest Fachleute auf technischen Gebieten bzw. im Maschinenbau. Sie suchten von Anfang an ein gutes Verhältnis zur deutschen Werkleitung, die für spezielle Belange der Fahrzeugfertigung verantwortlich war. An deren Spitze berief man schließlich ab 23. Juli 1947 den Oberingenieur Martin Zimmermann. Es war ein

licher Arbeitsteilung nieder, sondern war auch nach außen sichtbar – am Haupttor des Werks und auf den Firmen-Briefbogen. Diese wiesen den Betrieb zuerst als „Automobilfabrik der sowjetischen Aktiengesellschaft für Automobilbau, vormals BMW“, später dann als „Staatliche Aktiengesellschaft, Awtowelo, Werk BMW Eisenach“ aus.

Holzkisten für Autotransport und Datschenbau

Hauptanliegen der Sowjets war, die Produktion und damit die Lieferung von Pkw und Motorrädern nach Rußland möglichst schnell zu erhöhen. Da man vor allem beim ersten Bahntransport der neuen BMW 321 auf offenen Waggons durch Polen schlechte Erfahrungen gemacht hatte, wurden anschließend sämtliche Autos gut gesichert in großen Holzkisten geliefert. Für die Kisten mußte gutes Material verwendet werden. Wie sich später herausstellte, freuten sich die Empfänger über die guten Bretter und Kanthölzer, die sich prima für den Datschen- und Holzhausbau verwenden ließen.

Der Holzbedarf war so groß, daß für die Bereitstellung mehrere Sägewerke im Thüringer Wald eingebunden werden mußten. Für die Kistenproduktion wurde kurzerhand ein Eisenacher Möbelwerk umfunktioniert. Beim Motorradversand wurden jeweils zwei Maschinen fest auf dem Kistenboden verankert; die Chromteile wurden konserviert, das Ganze deckte man mit Ölpapier ab. Ähnlich wurden auch die Personenwagen verankert und verpackt. Während der Awtowelo-Ära erhielt die Sowjetunion auf diese Art und Weise bis Mitte 1952 ca. 6800 Pkw und ca. 17.000 Motorräder aus Eisenach.



Technologieklau im Westen für Kurbelwellenproduktion

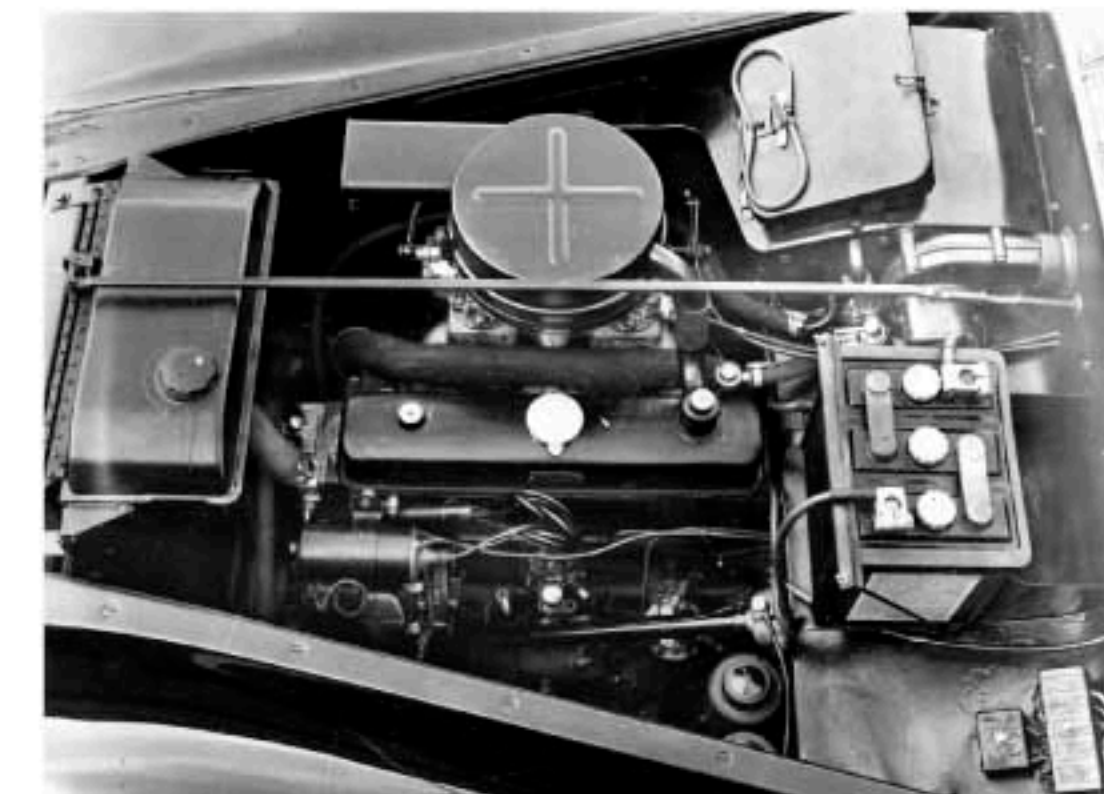
Auch zu Awtowelo-Zeiten hörten die Probleme mit den Zulieferteilen nicht ganz auf. Deshalb versuchte man im Werk und auch bei Betrieben in der „Ostzone“ Engpaßteile in Eigenregie zu produzieren. Das betraf vor allem Vergaser (Berliner Vergaserfabrik), Elektrozubehör (Fahrzeugelektrik Ruhla) und Getriebe, wobei man noch lange auf die Zahnradfabriken Friedrichshafen angewiesen war.

Nach Beginn des Kalten Krieges wurde das Einkaufen im Westen immer schwieriger. Daher war man gezwungen, auch Möglichkeiten am Rande der Legalität zu nutzen. So mußten beispielsweise die geschmiedeten Kurbelwellen für den Sechszylindermotor von der Maschinenfabrik

Wasseraffingen bezogen werden – mehr oder weniger regelmäßig. Störungen hätten hier zum Produktionseinbruch geführt. Deshalb wurde ein Eisenacher Werkmeister unerkannt ins Wasseraffinger Werk eingeschleust, um in den Besitz der Kurbelwellentechnologie zu kommen. Das klappte auch und wurde in Eisenach groß gefeiert. Weil sich nun die Fahrzeug-Zulieferindustrie in der sowjetischen Besatzungszone entwickelte, wurde die Abhängigkeit des Awtowelo-Verbunds von westlichen Lieferungen geringer.

Unverfroren: ab 1947 Westexporte unter BMW-Logo

Bereits 1947 übernahmen die Sowjets die Verantwortung dafür, daß in Eisenach Personenwagen des Typs 321 kaltschnäuzig mit dem BMW-Markenzeichen versehen und in den Westen exportiert wurden, und zwar nach Belgien, Holland, Luxemburg und in die Schweiz. Darüber



schrrieb die Berner „Automobil Revue“ eher zurückhaltend in ihrer Ausgabe vom 4. August 1948: „Über die unzweifelhaft wieder kommende Automobilproduktion von BMW, und zwar vom Stammwerk München, läßt sich heute noch nichts Genaues sagen. Tatsache ist, daß der Eisenacher BMW-Betrieb, der dort unter „Awtowelo“ läuft, vom bayrischen Urbetrieb ganz getrennt ist und sogar mit ihm konkurriert. Eisenach erzeugt BMW-Wagen, die exportiert werden. Wenn nichts schief geht, wird München auch bald mit der Automobilproduktion beginnen. Einstweilen liegt das BMW-Hauptwerk in München an der Lerchenstraße noch größtenteils still; der Gesamtbetrieb ist von der US-Armee besetzt, während das BMW-Werk Allach bei München als Reparaturwerkstatt für US-Fahrzeuge dient.“

Unverblümt empfahl sich die Firma Hoch & Zumstein in Zürich, Stauffacherquai 56, in einer Anzeige als „Generalvertreter der BMW Eisenach“ für die gesamte Schweiz in Verbindung mit 14 Gebietsvertretungen. Der Preis für den BMW 321 mit dem 45-PS-Sechszylindermotor betrug damals „Fr. 13.600,- plus WUST.“, was im Wechselkurs von 1948 ungerechnet 10.367 Mark waren (WUST. = Warenumsatzsteuer – Anmerkung des Autors). Später wurde mit der Vertriebsgesellschaft Schneider A. G. in Zürich zusammengearbeitet. Auch die belgische Firma Pierreux erhielt bereits 1947 die ersten BMW 321, die dann auf der Brüsseler Messe im Januar 1948 vorgestellt wurden.



Januar 1948: Typ 340 als stark modifizierter 326

Nach den Festlegungen im Befehl 93 der Sowjets sollte ab April 1946 neben dem Zweitürer BMW 321 auch die BMW-Vorkriegs-Limousine des Typs 326 gefertigt werden. Mit noch vorhandenen Materialien und Teilen war der Bau von lediglich 16 Wagen für die russischen und deutschen Direktoren sowie für den Einsatz im betriebseigenen Fuhrpark möglich. An eine Serienfertigung war nicht zu denken, da vor dem Krieg die komplette Ganzstahlkarosserie als Baugruppe vom Berliner Presswerk Ambi-Budd geliefert worden war. In Zusammenarbeit mit dieser Firma hatte BMW 1936 den 326 mit selbsttragender Karosserie herausgebracht (Boden- bzw. Chassisanlage fest mit dem

Unten: Die Zweiflügel-Limousine BMW 340 wurde ab Ende 1949 ausgeliefert. Das Foto zeigt ein Modell mit BMW-Logo aus dem Anfangsjahr der Produktion vor der Wartburg.

Oben links: Prototyp des BMW 340 von 1949 mit der typischen BMW-Niere in der Frontpartie. Unten links: Motorraum des BMW/EMW 340; im Stirnwandbereich die 6-Volt-Batterie, das Heizgebläse und der Werkzeugkasten. Unter dem Luftfiltergehäuse sitzen die beiden Fallstromvergaser.

Geplatzte Träume von Export und neuen Werksanlagen

Go West mit Wartburg!

Oben links: Vorstellung des Wartburg Sport im Rostocker Überseehafen 1957. Die Schiffbauer konnten ihn zwar bewundern, aber nicht kaufen; 19.800 Mark Ost waren damals ein Vermögen. Im Westen wurde der Wagen für 8.500 DM angeboten. Oben rechts: Der Wartburg Sport wurde auch in der Bundesrepublik zugkräftig beworben, wie dieses Bild am rechten Rheinufer von Köln zeigt.

Der attraktivste Vertreter der neuen Modellgeneration und gleichzeitig das wohl schönste Auto der Eisenacher Nachkriegsproduktion war zweifelsohne der Wartburg-Sport 313/1 mit dem abnehmbaren Coupé-Dachaufsatz. Die Nachfrage nach dem rassigen Sportzweisitzer war nicht zu befriedigen, obwohl der Wagen mit dem inzwischen auf 50 PS Leistung gebrachten Zweitaktmotor immer noch untermotorisiert war. Aus Kapazitätsgründen konnten in Eisenach und im Karosseriewerk Dresden von 1957 bis 1960 nur insgesamt 469 Wagen produziert werden! Gleich bei seiner ersten Präsentation auf der Leipziger Frühjahrsmesse am 9. März 1957 erhielt das Flaggschiff vom Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau und dem Institut für angewandte Kunst eine Urkunde

und eine Medaille für „gute Formgebung“. Bemerkenswerterweise sorgte der Wartburg-Sport sogar für den Aufbau von Exportbeziehungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Flaggschiff Wartburg Sport auch für den US-Export

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1958 erschienen erstmalig Amerikaner auf dem Eisenacher Messestand. Direktor Boris Kotler von der Firma Amering in New York war von dem Eisenacher Sportzweisitzer derart begeistert, daß er noch in Leipzig einen Wartburg-Sport übernahm und dann im Herbst 1958 auf der „Imported Car Show“ in New York nicht nur diesen Wagen, sondern noch vier weitere



Rechts: Anzeige des amerikanischen Wartburg-Importeurs Willy Witkin in Los Angeles; er bot den Wagen für 1799 Dollar an.



Seite 96 unten Mitte: Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1958 begeisterte sich Direktor Boris Kotler von der New Yorker Firma Amering für den Wartburg Sport, gründete dann die Importfirma „Wartburg of America Co.“ Bereits im Herbst 1958 stellte er den Sportwagen auf der „Imported Car Show New York“ aus. Daneben: Armaturenbrettgestaltung des Wartburg Sport 313/1.

Wartburg-Modelle präsentierte. Wahrscheinlich sah Boris Kotler mit dem Wartburg-Import in die Vereinigten Staaten das Geschäft seines Lebens. Er bekam relativ gute Konditionen für eine Generalvertretung. Unabhängig davon war der Zugriff auf den großen amerikanischen Automarkt für die kleine DDR natürlich ein Politikum.

Kotler gründete unverzüglich die Firma „Wartburg of America Co. Inc.“, fungierte als deren Executive Vice President und war für Eisenach nun der einzige US-Verhandlungspartner. Auf der „Imported Car Show“ New York im Herbst 1958 wurde der Wartburg-Sport als „schönster europäischer PKW“ ausgezeichnet!

Die Verschiffung der Fahrzeuge begann noch 1958 und lief über Bremerhaven. Organisiert wurden die Fahrzeuglieferungen von der dortigen Wartburg-Vertretung, der Firma Wilhelm Berding. Boris Kotler konnte für den Absatz in der USA circa 30 Vertreter gewinnen, darunter zwei Haupthändler in Texas und an der Westküste. In ihrer Ausgabe vom 8. März 1959 informierte die „Los Angeles Times“ darüber, daß neben den Importautos von Mercedes-Benz, Opel, Volkswagen und Ford auch deutsche Zweitakter, nämlich der DKW und der Wartburg, angeboten wurden: „Der zweite deutsche Zweitakter, der Wartburg, hatte hier gerade seinen Auftritt. Mechanisch ist er ein Doppelgänger vom DKW, zeigt jedoch vollkommen andere



Oben: Wartburg Sport vor dem Schloss Moritzburg bei Dresden. Mitte: Vorstellung des Wartburg Sport 313/1 in der belgischen Generalvertretung in Halle bei Brüssel 1957. In der Mitte (mit Stock) Firmenchef und General-Importeur Franz Pierreux. Unten: Prospekt-Cover des 313/1.

VW-Motor im Wartburg teurer als geplant, böses Ende 1991

Alles versucht, alles verloren

Die Vorstellung des unwider-
rufflich letzten Wartburg-
Modells erfolgte auf der
Leipziger Herbstmesse 1988.
Unter der Haube saß nun der
1,3-Liter-Vierzylinder-Viertakt-
Motor aus dem VW Golf mit
obenliegender, Zahnriemenge-
triebener Nockenwelle.
Äußerlich war der Viertakt-
Wartburg leicht am modifizier-
ten Kühlergrill zu erkennen.



einbau vor allem bezüglich einer späteren Serienfertigung zu begutachten. Die Wolfsburger hatten zwar den Motorlängseinbau zustande gebracht, aber mehr auch nicht. Um den Motor komplett an den vorhandenen Raum in der Karosserie anpassen zu können, mußte der vorn sitzende Kühler entfernt bzw. verlegt und das Frontmittelteil ausge-

spart werden. Dort war dann nicht einmal mehr Platz für den ursprünglich mittig sitzenden Haubenverschluß, so daß deren zwei seitlich angebracht werden mußten. Wegen der anderen Anschlußmaße des Motors erfolgte die Verbindung zum Wartburg-Getriebe über einen Adapter aus 10 mm dickem Stahlblech. Wegen seiner Einbauhöhe mußte der Motor zudem im Fahrgestellrahmen tiefer gelegt werden, was den Freiraum der Gelenkwellen einschränkte.

Damit war der Wagen aber noch keineswegs betriebsbereit. Denn der Kühler saß nun hinter dem Motor bzw. war vor der Karosseriestirnwand schräg eingeklemmt; weil er auf diese Weise nicht im Luftstrom lag, war er praktisch wirkungslos!

Trotzdem segnete auch das Werk den serienmäßigen Einbau des Golf-Motors nach entsprechenden Veränderungen am Fahrzeug ab, um endlich für den Wartburg ein konkurrenzfähiges, modernes Antriebsaggregat zu erhalten. Die Um- und Einbaukosten kalkulierte man bewußt niedrig. Das neue Viertaktprojekt sollte auf keinen Fall – wie die anderen vorher – an den Kosten scheitern. Aus dem gleichen Grunde setzte später auch die Zulieferindustrie die anfallenden Kosten sehr niedrig an.

VW-Technik im Wartburg: verlockende Perspektive

Der Abschluß des Vertrages des DDR-Außenhandelsunternehmens Industrieanlagen-Import mit der Volkswagen A. G. am 12. November 1984 beendete die bisherige Geheimniskrämerei. Allerdings war bei den vorher angeblich so „streng geheimen und vertraulichen“ Verhandlungen und Aktivitäten die Vertraulichkeit nicht immer gegeben gewesen, weil so einiges durch „undichte Stellen“ nach außen drang. Die Kooperation mit dem Westen löste schließlich doch noch – wenn auch reichlich spät – das seit Jahrzehnten schwellende Zweitaktmotoren-Problem, und zwar auf den ersten Blick sogar unter äußerst günstigen Bedingungen für die DDR. Die anfallenden Kosten für die von Wolfsburg gelieferten Anlagen, die Lizenz- und sonstige Gebühren konnten im Rahmen von langfristigen Lieferungen von im Pkw-Kombinat gefertigten Rumpfmotoren an VW abgegolten werden.

Alle an diesem Projekt beteiligten Produzenten und Betriebe der Zuliefererindustrie erklärten sofort ihre Bereitschaft zur Mitarbeit. Das Barkas-Werk in Chemnitz erhielt den Auftrag zur Fertigung des kompletten Zylinderblockes mit allem Zubehör, für die Montage der einbaufertigen Motoren (Bezeichnung BM 860), sowie für die



Lieferung der Rumpfmotoren nach Wolfsburg. Die Produktion und Zulieferung des ebenfalls einbaufertigen neuen Zylinderkopfes erfolgte in Eisenach. Dafür wurde dort eine hochmoderne Zylinderkopffertigung aufgebaut.

„Riesenschnauzer-Look“ durch Vorbauverlängerung

Neben der Zylinderkopffproduktion wurde AWE auch mit den Vorbereitungen zum Serieneinbau des Golf-Motors in den Wartburg beauftragt. Die Aufgabenstellung dafür war eindeutig: Längseinbau des Motors bei ringstmöglichstem Aufwand bezüglich Veränderungen an Karosserie und Fahrwerk. Der Anschluß an das Getriebe war kein Problem. Für die zwingend notwendige Anordnung des Kühlers vorn direkt im Luftstrom jedoch reichte der Einbauraum nicht aus. Konsequenz war, daß die Karosserie im Frontbereich verlängert werden mußte. Für den längeren Vorderbau mußten kurzfristig und noch vor Ende der Erprobung neue Karosseriewerkzeuge bestellt werden.

Der einzige Produzent in der DDR für derartige Karosserie-Umformwerkzeuge in Schwarzenberg/Erzgebirge war jedoch mit West-Aufträgen voll ausgelastet. Die entsprechenden Bestellungen gingen deshalb an Firmen in Spanien und Frankreich. Dabei waren Abstimmungsprobleme zwischen Karosseriekonstrukteuren und Formenbauern vorprogrammiert. Zudem störte der Eingriff in die Gestaltungskonzeption der Wartburg-Karosserie durch den verlängerten Vorderaufbau die harmonische Linien-



Oben: Das Foto hat hohen nostalgischen Wert. Denn die Präsentation des Wartburg 1.3 war die allerletzte Vorstellung eines Wartburg-Automobils vor der gleichnamigen Burg.
Links: Auch der Wartburg Trans lief nun mit dem 1,3-Liter-VW-Motor vom Band, hier abgelichtet vor historischer Kulisse, dem Hotel auf der Wartburg.

führung beträchtlich. Der so entstandene „Riesenschnauzer“ war zwar bezüglich der Fahreigenschaften kaum schlechter, aber rein optisch für die Eisenacher keine gute Lösung, die sie aber nicht korrigieren durften. Einmal war die Aufgabenstellung eindeutig, und zum anderen waren ab 1985/86 beträchtliche Kosten – vor allem für die Karosseriegroßwerkzeuge – aufgelaufen, die es schnell wieder reinzuholen galt. Die „Riesenschnauzer-Diskussion“ erfaßte schließlich sogar die Ingenieure und Techniker im Pkw-Kombinat.

Bei Sachsenring Zwickau konnte wegen der anderen Fahrzeug-Konzeption der VW-Motor von Anfang an quer in den Trabant eingebaut werden. Die Konstrukteure muß-