

## Vor 25 Jahren: das „Letzte“ aus Forschung und Entwicklung im AWE Wartburg 1.4 powered by Renault

Als sich im Frühjahr 1990 die Durchführung der Währungs-Union Mitte desselben Jahres abzeichnete, ergaben sich für das Automobilwerk Eisenach (AWE) ganz neue Aufgaben hinsichtlich der Kostenreduzierung.

Viertakt-Motor und das Fahrgestell externe Zulieferungen geworden waren, einen Anteil von mehr als 80 % der Gesamt-Kosten ausmachten. Es musste also Druck auf diese Beiden und weitere maßgebliche Zuliefer-Betriebe ausgeübt werden, mit dem



Äußerlich ist dem Wartburg nicht anzusehen was in ihm steckt  
Bild: (Foto Archiv M. Kröger)

Ausgehend von der Notwendigkeit den aktuellen Viertakt-Wartburg auch nach der Währungs-Union zu produzieren und - ganz wesentlich - verlustfrei zu verkaufen, mussten die Kosten für die Zukaufteile sowie die Produktions-Kosten erheblich gesenkt werden. Im Besonderen war die Senkung der Material-Kosten vorrangig, da diese, nachdem auch der neue Barkas-/VW-

Ziel die Preise für ihre Erzeugnisse ganz wesentlich zu senken (Zielvorgabe: minus 30%).

Das gelang in einer Reihe von Fällen über Erwarten gut, sicherlich auch, weil einige Zuliefer-Betriebe im Fortbestand vom AWE die Voraussetzung für das eigene Fortbestehen sahen. Bei anderen Unternehmen dagegen waren weitere Preis-

Reduzierungen nicht oder nicht in ausreichendem Maße zu erreichen, was zur Notwendigkeit führte für bestimmte nicht typengebundene Zulieferungen neue Lieferanten, vorwiegend in den alten Bundesländern, zu suchen.

Hauptproblem unter den Zulieferungen war der Motor, als weitaus teuerstes Zuliefer-Teil, welcher nach Beistellung des Zylinderkopfes durch das AWE im Barkas-Werk Karl-Marx-Stadt hergestellt und zum Einbau in das Fahrgestell nach Gotha geliefert wurde. Alle Bemühungen seitens AWE und Gotha gegenüber Barkas, den Preis des Motors wenigstens in die Nähe des akzeptierbaren zu bringen, blieben ohne Erfolg, so dass das AWE auch in diesem Punkt nach neuen Lösungen suchen musste.

Der Auftrag an die Motorenkonstruktion für Einbauuntersuchungen von günstigeren westlichen Fremdtriebwerken im Wartburg 1.3 erging am 3. Juli 1990. Das Fahrgestell und die Karosserie des Wartburg 1.3 sollte bestenfalls gar keine oder - wenn - dann nur minimalste Änderungen erfahren.

Nach Wochen des Suchens, größtenteils vor Ort in westlichen Autohäusern und Werkstätten an PKWs mit Quer-Triebwerken, wurde die Motorengruppe fündig durch eine Pressemitteilung von Renault über den bevorstehenden Serieneinsatz eines neuen 80 PS starken, 1,4l ohc (ohc = Over Head Cramshaft, nicht ganz wörtlich übersetzt: obenliegende Nockenwelle) Motors im R19



Renault R 19  
Bild: (Foto Archiv M. Kröger)

Sofort eingeleitete und ungewöhnlich gut funktionierende Verbindungen zwischen

AWE und Renault erbrachten Fax-Zeichnungen in A4-Größe, mittels derer die konstruktiven Einbauuntersuchungen durchgeführt wurden. Dabei erwies sich dieser Triebatz (also Motor einschließlich Getriebe) als Volltreffer. Nach Verhandlungen mit Renault/Paris und der Überwindung großer Widerstände seitens Renault selbst - die Serienfertigung des Motors E6J 700 war noch nicht angelaufen - brachten Harald Schwanz (Bereich Einkauf) und Konrad von Freyberg (Leiter Motorenkonstr. F.u.E) am Mittwoch, den 3. Oktober 1990 im Kofferraum eines Wartburg 1.3 einen Motor mit angeflanschem 5-Ganggetriebe, nach Eisenach bzw. zur Fahrzeugentwicklung in den (Außen-) Betriebsteil nach Buchenau.



Renault 1.4 Antrieb im Wartburg 1.3 © AWE – Die Ausstellung – 2007;

Bild: FotoStudio Thurau Eisenach,  
Archiv Konrad von Freyberg

Durch umsichtige Vorbereitungen des Fahrwerks im Versuchsmusterbau unter der Leitung von Wolfgang Köttnitz und zeitraffender Operativmaßnahmen ging der Einbau des Renault Motors nebst dem Renault 5-Ganggetriebe, einschließlich der Komplettierung mit Ansaug- und Abgasanlage sowie Kühlsystem usw. zügig voran. Die Antriebswellen entstanden getriebeseitig aus der jeweilig zersägten Renault Originalwelle links/rechts und radseitig aus entsprechend zugeschnittenen und verschweißten Original Wartburg 1.3 Wellen. Unmittelbar nach Fertigstellung des fahrfähigen Fahrzeuges wurde dieses dem damaligen Betriebsdirektor Dr. Wolfram Liedtke, am 10. Oktober 1990 (genau eine Woche darauf !!!), vorgestellt. Diese Veranstaltung dauerte keine 5 Minuten, das Thema fand inzwischen kein Interesse mehr.

<b>Technische Daten</b>	
Modellbezeichnung (inoffiziell)	Wartburg 1.4
Baujahr	1990
Stückzahl	1, unverkäuflicher Prototyp
Fahrzeugkonzept	4-türige Ganzstahl-Karosserie, mit Kastenprofilrahmen verschraubt, Fronttriebsatz quer (wie Wartburg 1.3)
Fahrwerk	wie Wartburg 1.3
Leermasse [kg]	900
Motor	Renault 4-Zylinder 4-Takt Reihenmotor E6J 700
Hubraum [cm <sup>3</sup> ]	1390 (aufgerundet 1,4 Liter)
Leistung [kW / PS]	58,8 / 80 bei 5750 U/min
Drehmoment [Nm / kpm]	108 / 11 bei 3500 U/min
Getriebe	Renault 5-Gang vollsynchronisiert, integriertes Differential
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150

Der Wartburg 1.4 war der letzte im AWE Versuchsmusterbau gebaute Prototyp, er ist noch heute funktionsfähig und steht als Zeitzeugnis dem Museum „Automobile Welt Eisenach“ zur Verfügung, er ist allerdings in der aktuellen Ausstellungskonzeption als Ausstellungsobjekt nicht mehr vorgesehen.

**Michael Kröger,  
Oktober 2015**

**Mein/unser Dank gilt  
Konrad von Freyberg  
für seine Korrekturen und Ergänzungen**

maßgebliche Quellen für diese Rückschau:

Konrad von Freyberg; AME Vereinsflyer, Ausgabe 8 vom März 2001

sowie:  
Wartburg 1.3 mit Renault-Motor; AWE Die Ausstellung 2007

Theo Ellinger; „Erinnerungen an meine Zeit im Automobilwerk Eisenach“, IG WTB-Reprint von 2012

Horst Ihling; „DDR-Legende Wartburg“, Schneider Text, 2010