

Wartburg (Pkw)

Wartburg	
Hersteller:	Automobilwerk Eisenach
Produktionszeitraum:	1956–1991
Klasse:	Mittelklasse
Karosserieversionen:	Limousine, Kombi, Kabriolett, Pritschenwagen, Coupé
Vorgängermodell:	IFA F9
Nachfolgemodell:	keines

Wartburg (benannt nach der gleichnamigen Burg bei Eisenach) war der Handelsname verschiedener Kraftfahrzeuge, die von 1898 bis 1903 in der Fahrzeugfabrik Eisenach sowie von 1956 bis 1991 im AWE (VEB Automobilwerk Eisenach) gefertigt wurden.

Dieser Artikel beschäftigt sich mit den Fahrzeugen aus der Zeit von 1956 bis 1991, nämlich mit den Typen:

- 311, 313 und 1000 (1956–1965)
- 312 (1965–1966)
- 353 (1966–1988) und
- 1.3 (1988–1991).

Von 1956 bis 1988 wurde der Wartburg von einem Dreizylinder-Zweitaktmotor angetrieben, ab Mitte Oktober 1988 von einem von der Volkswagen AG entwickelten Vierzylinder-Viertaktmotor.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorgeschichte
- 2 Wartburg 311, 313 und das Übergangsmodell 312
 - 2.1 Entwicklungsgeschichte des Wartburg 311
 - 2.2 Modellpalette Wartburg 311 & 313 sowie 312
- 3 Wartburg 353 und 353W
 - 3.1 Geschichte des Wartburg 353 (1965–1988)
 - 3.2 Modellpalette Wartburg 353
 - 3.3 Technische Daten: Wartburg 353 W
 - 3.4 Produktionszahlen (1966–1988)
- 4 Wartburg 1.3 (1988–1991)
 - 4.1 Vorgeschichte des 1.3 (Wirtschaftliche Hintergründe in der DDR)
 - 4.2 Technische Entwicklung und Änderungen in der Serienfertigung
 - 4.3 Modellpalette Wartburg 1.3
 - 4.4 Technische Daten: Wartburg 1.3
 - 4.5 Produktionszeitraum und -zahlen (1988–1991)
 - 4.6 Preise für den Wartburg 1.3 und zugrundeliegende Kalkulation
 - 4.7 Wirtschaftliche Folgen innerhalb der DDR
 - 4.8 Prototypen und Versuchsmuster
 - 4.8.1 Wartburg 1.3 „New-Line“ (1990)
 - 4.8.2 Konzeptstudie Wartburg 1.3 Tourist L (1990)
- 5
 - 5.1 Produktionsstandorte
 - 5.2 Wartburg – Endfertigung in den verschiedenen Betrieben
 - 5.3 Details zum Bremskraftregler

Vorgeschichte

Das Werk in Eisenach, das den Wartburg entwickelte und herstellte, war ab 1928 ein Zweigwerk der BMW AG und wurde 1946 zunächst der sowjetischen Aktiengesellschaft Awtowelo angegliedert und 1952 verstaatlicht bzw. in einen VEB überführt.

Die von Zwickau nach Eisenach verlagerte Produktion des IFA F9 im Jahre 1953 markierte den Beginn der Zweitakt-Ära in Eisenach. Im Jahr 1955 ging die Produktion der letzten auf BMW-Technik basierenden 6-Zylinder-Wagen mit Viertaktmotor in Eisenach zu Ende.

Wartburg 311, 313 und das Übergangsmodell 312

Entwicklungsgeschichte des Wartburg 311

Wartburg 311



Produktionszeitraum:	1956–1965
Motoren:	Zweitakt-Ottomotor: 0,9 bzw. 1.0 l (28-37 KW, 37–45 PS)
Länge:	4300 mm
Breite:	1570 mm
Höhe:	1450 mm
Radstand:	2450 mm
Leergewicht:	960 kg

Der ab 1956 produzierte *Wartburg 311* wurde aus dem IFA F9, welcher auf das 1940 entwickelte Modell DKW F9 der Auto Union zurückging, weiterentwickelt: Der Rahmen des aus Zwickau zwangsübernommenen Kleinwagens wurde um 10 cm verlängert und erhielt eine deutlich größere und viertürige Karosserie. Als Handelsnamen wählte man den Namen des ersten 1898 produzierten Motorwagens der Eisenacher Fahrzeugwerke. Die Bezeichnung 311 steht ebenso wie die folgenden (313, 312 ,353 und Prototypen) in BMW-Tradition – alle in Eisenach hergestellten BMWs und EMWs hatten dreistellige Nummern, die sämtlich mit einer „3“ begannen; der F9 wurde in Eisenach übrigens als „309“ geführt

Der Wartburg 311 konnte wegen seiner Rahmenbauweise relativ problemlos in verschiedenen Karosserieausführungen hergestellt werden, siehe unten.

2. Januar 1956 ab FgstNr. 0009/6:

- Produktionsbeginn des Wartburg 311 mit einem Hubraum von 900 cm³ und einer Leistung von 28 kW (37 PS) bei 4000/min. Das Werk gab eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h und einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 9,8 l/100 km an.
- Veränderungen gegenüber dem *IFA F9* waren neben dem verlängerten Rahmen und der Karosserie mit deutlich vergrößertem Kofferraum eine verstärkte Hinterachse und Teleskopstoßdämpfer sowie eine Steigerung der Motorleistung um 5 PS.



Wartburg 311/0 Baujahr 1956–1959,
Scheinwerfer und Räder jünger



Wartburg (311) 1000 1962–1965



Wartburg 311 Kombi



Wartburg 312/5 Campinglimousine
Baujahr ab 1965



Wartburg Sportwagen 313/1



Wartburg 311-1 Luxus Limousine
Baujahr Februar 1959

Änderungen in der Serienfertigung

1962: 1000 cm³ – Motor mit 45 PS: „Wartburg 1000“

1. September 1965: Wartburg 312 mit neuem Rahmen und Fahrwerk, siehe 353.

Modellpalette Wartburg 311 & 313 sowie 312

- 311/0 Standard-Limousine viertürig
 - 311/1 Luxus-Limousine viertürig
 - 311/2 Kabriolett zweitürig (ab Frühjahr 1957)
 - 311/3 Coupé zweitürig
 - 311/4 Polizeieinsatzwagen (Kübelwagen)
 - 311/5 Camping-Limousine fünftürig mit Faltdach
 - 311/6 Limousine viertürig Rechtslenkung
 - 311/7 Schnelltransportwagen (Pickup) zweitürig
 - 311/8 Schiebedach-Limousine viertürig
 - 311/108 Luxus-Limousine mit Schiebedach
 - 311/9 Kombi dreitürig
 - 311-300 Hardtop Coupé (HT) zweitürig
 - 313/1 Sportwagen zweitürig (ab Frühjahr 1957, 50 PS)

 - 312/0 Standard-Limousine viertürig
 - 312/1 Luxus-Limousine viertürig
 - 312/5 Camping-Limousine fünftürig mit Faltdach
 - 312-300 Hardtop-Coupé (HT) zweitürig

 - Prototypen
 - 311/x Bellevue zweitürig
 - 311 VEB KWD-Kabriolett mit Panoramasscheibe
 - 311/1000 Schiebetür-Kombi
 - 313/2 Sportcoupé zweitürig
 - 314 P100 Stufenheck-Limousine viertürig
-

Wartburg 353 und 353W

Geschichte des Wartburg 353 (1965–1988)

Wartburg 353



Wartburg 353; bis Baujahr 1985

Produktionszeitraum:	1965–1988
Motoren:	Zweitakt-Ottomotor: 1,0 l (37 kW)
Länge:	4220–4380 mm
Breite:	1640 mm
Höhe:	1495 mm
Radstand:	2450 mm
Leergewicht:	920–960 kg



Wartburg 353



Fahrgestell des Wartburg 312/353 bis 1975



Wartburg 353 Jagdvariante 1976



Wartburg 353 W Tourist; ab Baujahr 1977



Wartburg 353; ab Baujahr 1985



Wartburg 353-400 Trans Baujahr 1986

Der 1966 eingeführte Wartburg 353 folgte in seiner Grundkonzeption (2-Takt-Motor, Frontantrieb, Kastenrahmen) seinem Vorgänger, erhielt aber ein wesentlich modernisiertes Fahrwerk mit 13"-Rädern, Einzelradaufhängung und Schraubenfedern rundum und eine neue, damals durchaus dem internationalen Standard entsprechende Karosserie mit einem Kofferraumvolumen von über 500 Litern, die, wie auch schon die des 311, der Eisenacher Designer Hans Fleischer gezeichnet hatte, unterstützt von den Formgestaltern Clauss Dietel und Lutz Rudolph.

1. September 1965 ab FgstNr. 65.533: Einführung des Übergangsmodells 312: (Rahmen des 353 mit Karosserie des 311)

1. Juni 1966 ab FgstNr. 01.30 001: neue Karosserie, Änderung der Typbezeichnung in „353“

1. Juli 1966 ab FgstNr. 02.14 001: neues Getriebe (Typ 353)

1968 Einführung des Wartburg Tourist mit Karosserie des VEB Karosseriewerke Halle/Saale (mit noch geschlossener C-Säule). Heckklappe und hintere Kotflügel sind aus GFK.

6. Mai 1969 ab FgstNr. 04.10 474: Einführung des neuen Motors Typ 353-1 mit 36,8 kW

1970 Einführung der Zwangsentlüftung auch beim Tourist (Luftauslässe in der C-Säule).

3. März 1975 ab FgstNr. 10.06 948: Einführung des Wartburg 353 W mit Scheibenbremsen vorne und vielen Detailänderungen. Die Karosserie bleibt unverändert.

14. Juni 1982 ab FgstNr. 17.20 932: Einführung des Registervergasers Jikov 32 SEDR mit Ansauggemischvorwärmung (von der Umrüstung älterer Modelle wird abgeraten). Neue Bremstrommeln hinten und H4-Scheinwerfer.

2. Januar 1984 ab FgstNr. 19.00 401: Einführung der Ausführung „S“ statt der bisherigen Ausführung „de luxe“. Kennzeichen der Sonderausführung:

- mattschwarze PVC-Türfensterrahmen
- Armaturenverkleidung mit Kunstleder in Holzmaserung
- Kofferraumauskleidung
- Nebellichtanlage (Nebelscheinwerfer und -schlusslicht)
- Zweiklangfanfare
- Knüppelschaltung
- heizbare Heckscheibe
- Malimo-Cord-Bezugsstoff

Zudem werden bei allen Modellen die bis dahin verchromten Karosserieteile schwarz plastpulverbeschichtet. (Ein Zeichen der Rohstoffknappheit der DDR-Wirtschaft und ein Versuch, mit dem Zeitgeschmack Schritt zu halten.)

30. Juni 1985 ab FgstNr. 20.24 100: Verlagerung des bis dahin bei allen Vorgängern (einschließlich DKW) hinter dem Motor eingebauten Kühlers nach vorn, deshalb neues Frontmittelteil ohne gesonderten „Grill“ mit geänderten Scheinwerfern.

Modellpalette Wartburg 353

- Limousine 4-türig
- Kombi fünftürig („Tourist“)
- Pickup zweitürig („Trans“)
- Prototypen
 - Wartburg 355 (siehe Bild)
 - Wartburg mit Gasturbinen-Antrieb
 - Wartburg Rallye Trans (Stückzahl: 3 [2 × Original / 1 × Replika], siehe Link)
 - Wartburg 353 WR Prototyp mit zwei Motoren (Stückzahl: 1, siehe Link)
 - RGW-Auto 610 M
 - Wartburg 360 (ähnlich dem Audi80/Audi100 wie im Artikel beschrieben)
 - Wartburg 400 (Kübelwartburg für die NVA)
 - Wartburg 760 („Hängebauschwein“)
- Sondermodelle
 - MED-Notarzteinsatzfahrzeug des DRK der DDR im Bereich der Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH), der Dringlichen Medizinischen Hilfe (DMH) und des Dringlichen Hausbesuchsdienstes (DHD) mit insgesamt rund 100 Fahrzeugen, davon 4 im Dienst der Nationalen Volksarmee (NVA)
 - Melkus RS 1000



Prototyp: Wartburg Coupé 355; Baujahr 1969

Technische Daten: Wartburg 353 W

- Wartburg 353 W
 - L/B/H: Limousine: 4.220/1.640/1.495 mm; Tourist: 4.380/1.640/1.495 mm; Achsstand: 2450 mm
 - Motor: Dreizylinder-Zweitakt-Ottomotor, flüssigkeitsgekühlt
 - Hubraum: 992 cm³
 - Leistung: 36,8 kW / 50 PS
 - Drehmoment: 98 Nm bei 3000 Motorumdrehungen je Minute
 - Kraftstoff: Zweitaktgemisch 1:50, min 88 ROZ
 - Vergaser: Fallstromvergaser BVF-40, ab 1982 Registervergaser Jikov 32 SEDR
 - Getriebe: Viergangzahnradgetriebe / ein Rückwärtsgang, vollsynchronisiert
 - Freilauf in allen Gängen, manuell sperrbar
 - Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Torsionsfeder, Typ: T 10-12K
 - Fahrwerk: Einzelradaufhängung, vorn getrieben, Felgen 13", Reifen 165-SR 13, 175/70 R13 oder 185-SR 13
 - Wendekreis: 10,2 m
 - Bremsen: feststellbare Handbremse, Simplex Trommelbremsen hinten, Scheibenbremsen vorn
 - Akkumulator: 12 V / 38 Ah (ab 1981)
 - Zündanlage: Unterbrecher, je Zylinder 1 Zündspule; elektronische Zündung nachrüstbar
 - Elektroanlage: Gleichstromlichtmaschine 12 V / 220 W, ab 1975 Drehstromlichtmaschine 12 V / 588 W
 - Hauptbeleuchtung: ab 1978 H4 Halogenscheinwerfer 65/55 W
 - Kofferraum: 525 l(Limousine); L/B/H 1940/1300/860 mm (Tourist)
 - Gesamtmasse Leer/Nutzmasse/Gesamtlast: Limousine: 920 kg/400 kg/1.320 kg; Tourist: 970 kg/440 kg/1410 kg

Produktionszahlen (1966–1988)

- 1966–1975 Wartburg 353, 356.330 Stück
- 1975–1988 Wartburg 353 W, 868.860 Stück

Wartburg 1.3 (1988–1991)

Wartburg 1.3



Produktionszeitraum: 1988–1991

Motoren:	Viertakt-Ottomotor: 1,3 l (43 kW)
Länge:	4216–4276 mm
Breite:	1644 mm
Höhe:	1495–1695 mm
Radstand:	2450 mm
Leergewicht:	900–960 kg

Vorgeschichte des 1.3 (Wirtschaftliche Hintergründe in der DDR)

Anfang der 1960er-Jahre hatte man bei AWE begonnen, einen Viertaktmotor zu entwickeln, was aber weder vom ZK noch vom Politbüro gern gesehen wurde. Eigentlich war 1972 der Motor fertig, er durfte aber wegen der sozialistischen Planwirtschaft innerhalb des RGW nicht verwendet werden. Der Wartburgmotor AWE 1600 (Arbeitsname: 400) war ein Vierzylinder-Viertaktreihenmotor mit 1,6 Liter Hubraum und 82 PS und hätte mit relativ geringen Anpassungen in den Wagen 353 eingebaut werden können.

1974 verbot Großbritannien die Einfuhr des dort als Wartburg Knight (übersetzt ins Deutsche: Wartburg-Ritter) bezeichneten Wagens wegen des als nicht mehr zeitgemäß empfundenen Zweitaktmotors. Übrig blieben die westlichen Exportländer auf der iberischen Halbinsel, Spanien und Portugal, in Skandinavien, dort hauptsächlich Dänemark sowie Belgien und Griechenland.

Als der Absatz in den wichtigsten westlichen Exportländern Belgien und Dänemark (und damit die für die Volkswirtschaft der DDR wichtige Erzielung frei konvertierbarer Devisen) zurückging, hatte das AWE keinen auf modernem Stand entwickelten Motor mehr zur Verfügung.

Der Volkswagen-Motor, den das AWE und das Barkas-Werk in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) daraufhin durch einen selbst nach DDR-Recht nicht autorisierten Vertrag des ZK-Sekretärs der SED für Wirtschaftsfragen, Günter Mittag, mit der Volkswagen AG zugewiesen bekamen, war zu groß für den Motorraum des Wartburg 353. Ein Längseinbau wurde beim 1.3-Prototyp versucht, aber aus Gründen der Ästhetik und einer Vorgabe der Barkas-Werke (Quereinbau) verworfen. Dieser Quereinbau machte eine aufwändige Umkonstruktion des Vorderwagens und des Antriebes und damit eine erheblich größere Investition, als sie für den eigenentwickelten Motor nötig gewesen wäre, erforderlich.



Wartburg Typ 1.3:
Rahmen mit Motor,
von 1988 bis 1991



Wartburg Typ 1.3
Trailer mit Wartburg
Rally 1.3 (Wartburg
RallyTeam)



Wartburg Typ 1.3
Tourist: Neue 4-
Kammerleuchten im
Heck



Wartburg Typ 1.3
(1988–1991):
Armaturenbrett

Technische Entwicklung und Änderungen in der Serienfertigung

Am 12. Oktober 1988 begann die Serienfertigung der Limousine *Wartburg 1.3* in Eisenach mit VW-Motor. Dieser 43 KW (58 PS) starke Motor wurde ursprünglich für den VW Polo 86c entwickelt und in der DDR für VW und für den Eigenbedarf hergestellt. Neben dem neuen Motor und einem neuem 4-Gang-Getriebe gab es gegenüber dem *Wartburg 353* einen geringfügig veränderten Innenraum. Der Karosseriegrundkörper und das Fahrzeugkonzept mit separatem Kastenprofilrahmen und aufgesetzter Trapezform-Karosserie wurden beibehalten. Wie beim Trabant 1.1 ist auch beim Wartburg 1.3 der optische Unterschied zum Vorgänger nicht allzu groß, aber im Vergleich mit dem neuen Trabant 1.1 deutlicher erkennbar.

Zuerst sollte der neue Eisenacher Wagen „1300“ heißen und in der S-Ausführung ein Armaturenbrett wie im Polo 2 (Bj. 1981–1994) und ein Fünfganggetriebe erhalten. Der 1.3 Tourist wurde zwar schon 1988 zusammen mit der Limousine auf der Leipziger Herbstmesse gezeigt, aber erst im Februar 1989 lief die Serienfertigung des 1.3 Tourist N/S an. Es gab also einen Zeitraum von ungefähr vier Monaten, in dem die 353 W Tourist/353 W Trans noch parallel zur 1.3-Limousine gefertigt wurden.

- Änderungen gegenüber dem Wartburg 353 W:
 - Innenraum: Anfangs noch mit Teilen aus der 353-W-Produktion (brauner Stoff, kurze schwarze Griffe), dann aber mit neuen (schwarzer Stoff, lange schwarze Griffe aus dem Opelregal). Ebenso verhielt es sich mit den Sitzen. Aus dem 353 W wurden zunächst die Kopfstützen übernommen, dann jedoch im Laufe der Serie gegen solche aus mit Stoff bezogenem Schaumstoff ersetzt.
 - Armaturentafel und Bedienungseinrichtungen: Die Instrumente wurden bis auf die neue KMVA (Kraftstoffmomentanverbrauchsanzeige) vom 353 W übernommen, das Armaturenbrett und dessen Gestaltung wurden komplett überarbeitet. Auch kam ein neuer Lenksäulenkombinationsschalter (Blinker/Wischer) zum Einsatz. Die Heizung mit Belüftungsgebläse wurde ebenfalls komplett neu konstruiert.
 - Karosserie: neue, kunststoffummantelte Stoßfänger vollständig neuer Vorderwagen, u. a. eine geänderte Motorhaube, andere Blinkeranordnung (Blinker mit in die Frontpartie integriert, kleine Zusatzblinker an den Kotflügeln), neue ausgestellte Kotflügel vorn und hinten wegen Vergrößerung der Spurbreiten
sowie geändertes Heck: hier wurden neben dem Kofferraumabschluss mit neuen flachen Vierkammerleuchten auch ein geringfügig höherer Kofferraumdeckel (Limousine) eingeführt. Der Kombi erhält wegen der bei geöffneter Heckklappe nicht mehr sichtbaren Rückleuchten wie auch beim 353 kleine Zusatzleuchten hinter der Heckklappe unter der Ladekante, siehe Bild.
Übernommen aus dem 353 W wurden die Frontscheinwerfer, die Türen und die ab 1984 eingebauten Türaußen- und -innengriffe sowie die Front- und Heckscheibe. Beim Tourist waren die hinteren Kotflügel und die Heckklappe wieder aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Das Konzept des schnellen und günstigen Austausches ganzer Fahrzeugpartien wurde beim 1.3 erweitert.
 - Technik: Spurverbreiterung vorn und hinten sowie neue Radmitnehmer vorn
Geänderter Rahmen
neuer 1,3-l-Motor (bauähnlich mit der EA-111-Baureihe von VW). Diese Motorgeneration wurde als BM860 in den Wartburg, als BM 880 im Barkas B1000-1 und als BM820 mit geringerem Hubraum (1,1 l) im Trabant 1.1 ab 1990 eingesetzt. Der Motor selbst wurde in Karl-Marx-Stadt auch für VW in geänderter Form gefertigt.
Das neue Vierganggetriebe von AWZ war quer zur Fahrtrichtung eingebaut, weshalb auch neue, verschieden lange Antriebswellen eingeführt werden mussten.
Experimente:
Es wurden in der laufenden Serie immer wieder Neuerungen getestet. Dazu zählten eine Schwimmsattelbremse und ein Fünfganggetriebe.

Änderungen während der Produktion

10. April 1991:

Einstellung der Produktion. Der letzte Wartburg läuft an diesem Tag nach über 90 Jahren AWE vom Band.

Die Investitionen von ca. 9 Milliarden DDR-Mark (mit Getriebe) hatten sich nicht gelohnt; eine komplette Eigenentwicklung hätte nur ca. 4 bis 5 Milliarden Mark (inkl. Werkserneuerung in Eisenach) gekostet. Der VW-Motor war eben eine Vorgabe aus Berlin, nicht aus Eisenach.^[2]

Modellpalette Wartburg 1.3

- Limousine viertürig
- Kombi fünftürig („Tourist“)
- Pickup zweitürig („Trans“)
- Prototypen:
 - VolksPolizei Prototyp (1990) (Stückzahl: 3)
 - Irmischer-Wartburg „Wartburg New-Line“ (1990) (Stückzahl: 2)
 - Wartburg Tourist Concept L (1990) (Stückzahl: 1)
 - Ihling Pickup (länger als „Trans“) (Stückzahl: 6)
 - Trailer (Wartburg Rally Team) (Stückzahl: 2 [1. Rally-Look-Museum Eisenach, 2. Weiss als „normaler“ Trailer (aktive Nutzung)])
 - Wartburg Rally 1.3 (1. Rally-Look auf Rally-Trailer-Museum Eisenach; Stückzahl: mindestens zwei – es wurden fünfzig wegen der FIA-Zulassung gebaut und 48 davon veräußert. Heute sind aber viele Nachbauten unterwegs, die keine Extra-Rally-Ausstattung (innenbelüftete Scheibenbremsen und – wegen der Bodenfreiheit – 353-W-Nachschalldämpfer) besitzen. Kleines Kuriosum: es gab auch Rally-Service-Touristen, genaues ist aber nicht bekannt.)

Technische Daten: Wartburg 1.3

Technische Daten

Produktionszeitraum und -zahlen (1988–1991)

- Wartburg 1.3 Limousine 10/88 – 04/1991
- Wartburg 1.3 Tourist 02/89 – 04/1991

- Wartburg 1.3: 152.775 Fahrzeuge
 - davon Wartburg 1.3 „Trans“: ca. 920 Fahrzeuge

Preise für den Wartburg 1.3 und zugrundeliegende Kalkulation

- Wartburg 1.3 Limousine: 30.200 Mark
- Wartburg 1.3 S-Limousine: 31.580 Mark
- Wartburg 1.3 Tourist: 33.775 Mark
- Wartburg 1.3 S-Tourist: 35.190 Mark

Preiskalkulation Wartburg 1.3 normale Limousine:

- Abgaben für die richtige Bewertung der menschlichen Arbeitskraft, die direkt an den Staatshaushalt abgeführt wird: 744 Mark
- Produktionsfondabgabe für die Nutzung der Grundmittel, die direkt an den Staatshaushalt abgeführt wird: 2.906 Mark
- Gewinn für den Betrieb: 940 Mark
- Betriebspreis: 25.850 Mark
- Industriepreis: 28.700 Mark
- Transport- und Handelskosten sowie erforderlicher Gewinn für den VEB IFA-Vertrieb: 1.500 Mark
- Ergibt die obigen 30.200 Mark

Wirtschaftliche Folgen innerhalb der DDR

Mit dem Modellwechsel vom 353 zum 1.3 war eine erhebliche Preissteigerung von ca. 30 % verbunden. Der Grundpreis von etwa 20.000 bis 22.000 Mark für den Wartburg 353 wurde auf über 30.000 Mark für den Wartburg 1.3 erhöht. Für viele DDR-Bürger, die jahrelang auf einen neuen Wartburg gespart hatten und den Preis als – wie in der DDR bei Konsumgütern allgemein üblich – wenigstens einigermaßen verlässliche Größe einkalkuliert hatten (Preissteigerungen erfolgten eher schleichend), ergab sich plötzlich ein unvorhergesehenes Finanzierungsproblem. Ratenkauf oder Kreditaufnahme waren beim Neuwagenkauf nicht vorgesehen (obwohl sonst durchaus üblich) und Leasing war in der DDR unbekannt; das Fahrzeug war zum Zeitpunkt der Abholung immer bar oder mit Scheck zu bezahlen. Ein Aufschub des PKW-Kaufes war theoretisch möglich, aber problematisch; bei Nichtkauf des Fahrzeuges wurde die Berechtigung, für den Einzelnen unberechenbar, um Monate bis Jahre zurückgestellt^[3].

Dieser Preissprung beim langersehnten Viertakt-Wartburg sorgte bei der Bevölkerung für eine Desillusionierung über die künftigen Produkte des DDR-Automobilbaus. Deren Preis glich jetzt in etwa den bis dahin aus Frankreich importierten Citroën GSA bei allerdings über dreißig Jahre altem Design und geringerer Ausstattung.

Prototypen und Versuchsmuster

Zahllose Prototypen, die sich heute in Museen (zum Beispiel AWE-Museum Eisenach, Sächsisches Fahrzeugmuseum Klaffenbach) befinden, belegen, dass es anders hätte sein können. Teils aus ideologischen Gründen, teils aus materiellen Gründen (die Investitionen für eine komplette Fertigungsumstellung schien für die ostdeutsche Wirtschaft nicht zu verkraften) erreichten diese Prototypen nie die Serienfertigung. Nicht zuletzt kostete die geplante, aber nie realisierte Entwicklung eines RGW-Autos (unter anderem zusammen mit Škoda) wichtige Entwicklungsjahre.

Auch wurden die Prototypen Wartburg 360 (1974) und 610 M (1978) mit selbsttragender Karosserie nie in Serie gebaut, wobei der Wartburg 360 Ähnlichkeiten mit dem Audi 80 und dem Audi 100 hat.

Wartburg 1.3 „New-Line“ (1990)



Wartburg Typ 1.3 „New-Line“
1990 – SNE353200LO

Mitte 1990 stellte das AWE den modernisierten Wartburg 1.3 „New-Line“ vor. Dieses Fahrzeug entstand in Zusammenarbeit mit dem Opel-Tuner Irmischer (*Irmischer-Wartburg*) und war der letzte Versuch, den Wartburg am Markt zu halten. Nach Herstellung zweier Prototypen wurde dieses Unterfangen jedoch aufgegeben. Neuerungen gab es an der Karosserie und an der Technik:

Karosserie

Das Karosserie-Kit umfasste neue Stoßstangen (im Stil des Opel Kadett), Seitenschweller und eine neue Heckschürze. Neu waren auch geänderte Außenspiegel von Engelmann im Tropfendesign; Irmischer Alufelgen (Lochkreis 4/160 in 6×14" mit 185/60er Bereifung) gehörten ebenfalls zum neuen Erscheinungsbild.

Innenraum

Sportsitze aus dem Opelregal und neuer Stoffbezug in den Türen.

Motor / Getriebe / Fahrwerk

Vierganggetriebe von Wartburg mit Gleichlaufgelenkwellen (vgl. Trabant). Von Bilstein wurde ein Sportfahrwerk beigesteuert, das etwas härter gefedert ist als das Serienfahrwerk.

Fazit

Es blieb bei nur zwei Prototypen. Von Irmischer konnten Raid-Lenkrad und die Alufelgen eine Zeit lang erworben werden. Engelmann bot später zwei Varianten der Spiegel an: die Sportspiegel im Tropfendesign und die Monitorspiegel, welche etwas größer als die Serienspiegel sind. Dieser neue Wartburg hätte durchaus das Potential für eine Serienfertigung gehabt, allerdings wollte niemand mehr für ein „altes“ Ostauto den relativ hohen Preis bezahlen, der der veralteten und unrationellen Fertigungstechnik im AWE zuzuschreiben war.

Konzeptstudie Wartburg 1.3 Tourist L (1990]



Konzeptstudie des Wartburg 1.3
Tourist L – SNE353209L0

Vom Karosserie- und Umbauspezialisten Karmann aus Osnabrück wurde analog zum Wartburg 1.3 „New-Line“ auch der Tourist überarbeitet. Zu den Neuerungen zählten: Glashubdach, Dachreling, schwarz abgesetzter Fensterbereich, Schweller, Nummernschildheckblende, Türstreifen, Kühlergrill, Teppichboden, neue Stoffe, aufgepolsterte Sitze, Türverkleidung, Ablage in der Fahrertür, Verkleidung der Schalttafel, Kofferraumabdeckung, Radzierblenden und Verkleidung der C-Säule. Das genannte Zubehör konnte eine Zeit lang separat erworben werden.

Die Dachlast dieses Unikates konnte trotz des eingebauten Glashubdaches bei 60 kg belassen werden – im Normalfall waren nach dem Einbau eines Glashubdaches in einen Tourist nur 40 kg zulässig.

Produktionsstandorte

- Eisenach = Limousine
- Halle = Tourist
- Dresden = Tourist Karosserie im VEB Karosseriewerk Dresden – KWD (ehemals Gläserkarosserie)
- Ludwigsfelde = Trans (als Nebenprodukt im VEB Automobilwerke Ludwigsfelde, dem Werk, in dem der W50- und L60-LKW hergestellt wurde). Der Trans war relativ selten.

Wartburg – Endfertigung in den verschiedenen Betrieben

Im Laufe der Jahre (ab 1966) wurden neben dem AWE Eisenach vier weitere Betriebe in die Produktion einbezogen: Dies waren das Karosseriewerk in Halle (KWH, ehemals Kathe & Sohn, das Karosseriewerk in Dresden/Radeberg (KWD, ehem. Gläser-Karosserie GmbH) und ein Betriebsteil des Lastwagenwerkes Ludwigsfelde, das hauptsächlich die LKW W50 und L60 fertigte, sowie ab 1982/83 der VEB Waggonbau Gotha.

In Ludwigsfelde wurden verschiedene Blechteile für den Wartburg gepresst, u. a. auch für den Trans. In Gotha wurden die Fahrgestelle für den Wartburg 353w und 1.3 gefertigt.

Die Rahmen wurden ohne Fahrgestellnummer in die einzelnen Werke geliefert. Dort wurden dann zu der Nummer SNE353 die Kennziffern für Tourist oder Trans hinzugefügt, beim Tourist war dies für die Normalversion die Nummer 209. Zu der nun karossenabhängigen Rahmennummer kam nun noch die spezifische Fahrgestellnummer/Rahmennummer.

das Nummernschema zwischen 1986 und April 1988

SNE 353 00x G2y zzzzz

x: 0=Limousine, 4=Trans, 9=Tourist

y: 1=1986, 2=1987, 3=1988

z: lfd. Nummer, wobei erste Stelle: 0...6=Limousine, 7=Trans, 8+9=Tourist

ab April 1988

SNE 353 x0y zzz aaaaa

x: 0=2-Takter, 2=4-Takter

y: 0=limo, 4=Trans, 9=Tourist

zzz: J8=1988, K9=1989, L0=1990, M0=1991

aaaaa: lfd. Nummer

Für die Produktion des Tourist in Halle und Dresden wurden Teile (Mechanik, Rahmen und Karosserieteile, die denen der Limousine glichen) zugeliefert, die Wagen dann mit der vor Ort gefertigten Kombi-Karosserie endmontiert.

Details zum Bremskraftregler

Die Kombis/Camping bzw später Tourist/Trans hatten im Vergleich zu den Limousinen eine verstärkte hintere Federung. Die lastabhängigen Druckübersetzer (LAD) für die Hinterradbremzen wurde 1975 mit dem modernisierten Fahrwerk des 353W eingeführt. Sie hatten je nach Aufbau (Limousine, Tourist, Trans) eine andere Kennlinie. In der Bauform ähnelten sie aber denen der Limousine und sind daher bedingt austauschbar.

LAD-Typen

Limousine: 17 kp \equiv 11,7 kg Farbliche Kennzeichnung: Blau

Tourist: 31 kp \equiv 30,6 kg Farbliche Kennzeichnung: Gelb

Trans: 15 kp \equiv 11,8 kg Farbliche Kennzeichnung: Grün