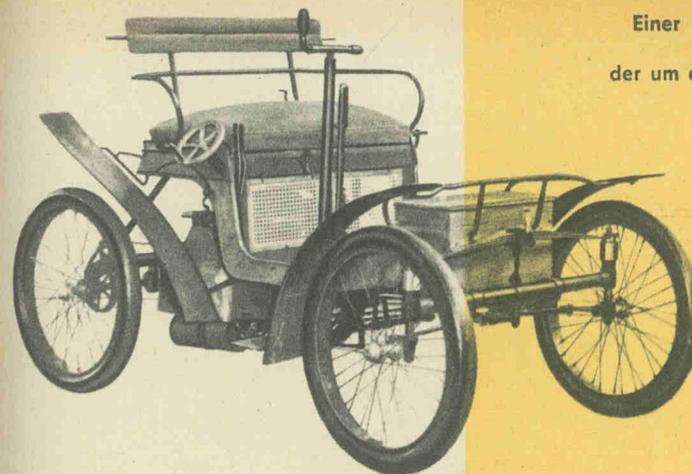
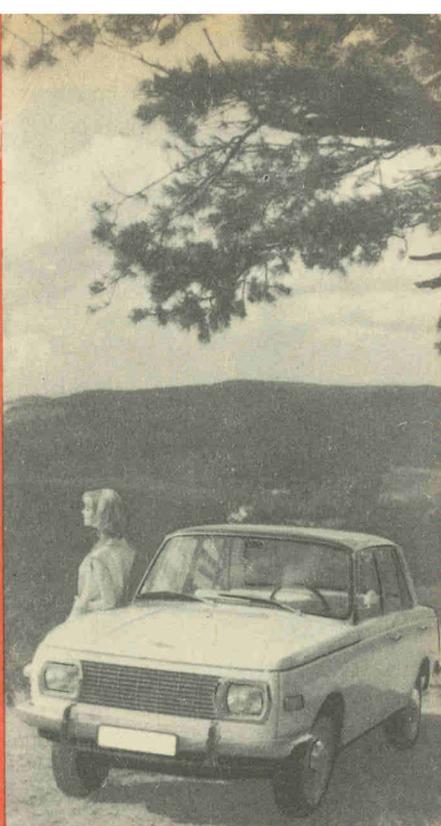


Wartburg 353



Einer der ersten Eisenacher Kutschierwagen, der um die Jahrhundertwende gebaut wurde

Als am 5. Dezember 1896 die Eisenacher Fahrzeugfabrik gegründet wurde, ahnte noch niemand in der Stadt unterhalb der stolzen Burg, daß viele Jahrzehnte später die Bezeichnung „Wartburg-Wagen“ in Verbindung mit Eisenach und Fahrzeugbau weit über die Grenzen unseres Landes hinaus zu einem Begriff werden würde. In den ersten Jahren rollten Fahrräder und Kutschwagen aus den bescheidenen Werkstätten, bis dann 1899 die ersten Motorfahrzeuge mit der Bezeichnung „Wartburg-Wagen“ gebaut wurden. Der Werdegang und die Entwicklung vom ersten, noch recht hochbeinigen Wartburg mit Einzylinder-Viertaktmotor bis zum neuesten Wartburg 353 ist gleichzeitig ein Stück Geschichte des Automobils. Das Eisenacher Werk kann sowohl in der Automobilentwicklung als auch in der Produktion von Großserien-erzeugnissen auf eine große Tradition zurückblicken. Hier wuchsen Generationen hochqualifizierter Facharbeiter und Ingenieure heran, die bestrebt

Sieben



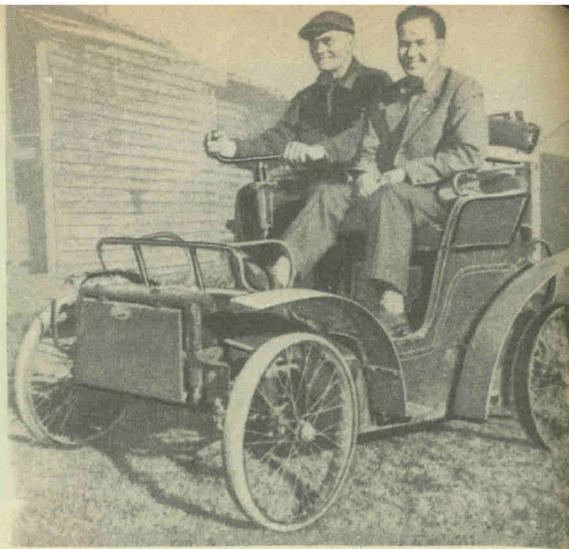
Jahrzehnte



Fahrzeugbau

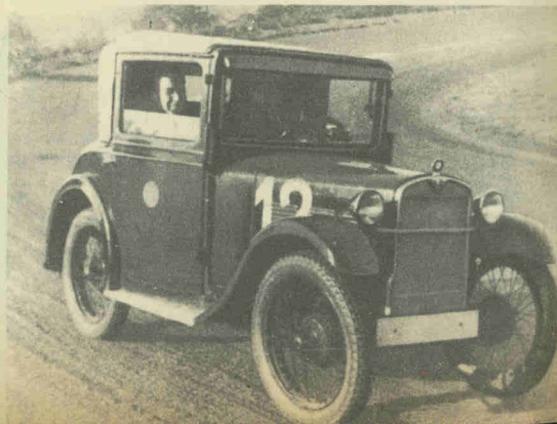


in Eisenach



waren, Fahrzeuge zu fertigen, bei denen sich höchste Präzision und Sorgfalt in Konstruktion und Herstellung, erstklassige Qualität der verwendeten Ausgangs- und Rohmaterialien sowie Zuverlässigkeit und Sicherheit in der Funktion die Waage hielten. Dem ersten Wartburg um die Jahrhundertwende folgten andere Fahrzeuge, so schon 1902 ein Rennwagen, der eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h erreichte. Bald danach erschienen die Eisenacher Erzeugnisse unter dem Namen „Dixi“, der sowohl

für das umfangreiche Pkw-Programm als auch für die verschiedensten Lastkraftwagentypen nahezu 25 Jahre beibehalten wurde. 1921 übernahm dann die Gothaer Waggonfabrik das Werk, und in den folgenden Jahren konnten besonders die Eisenacher Dixis als robuste und zuverlässige Fahrzeuge auch bei Sportveranstaltungen große Erfolge erringen. Wenig später kam es zu einem erneuten Besitzerwechsel. Die Bayrischen Motoren-Werke in München schluckten das Eisenacher Werk und bauten das BMW-Fahrzeugpro-



BMW-Dixi A 4, mit dem Ende der zwanziger Jahre Tourenwagenwettbewerbe ausgetragen wurden



So sah es 1945 aus. Nach drei schweren amerikanischen Bombenangriffen war ein großer Teil aller Produktionsanlagen zerstört

gramm mehr und mehr aus, bis der zweite Weltkrieg die Pkw-Produktion jäh stoppte. Damit begann eine dunkle Periode des Eisenacher Werkes, an die sich heute kein Automobilbauer mehr gern erinnert.

Das Werk diente der Rüstungsproduktion. Die Arbeit der Werkstätigen wurde dazu mißbraucht, den faschistischen Raubkrieg zu unterstützen. 1944 zerstörten drei amerikanische Luftangriffe über die Hälfte aller Fertigungsstätten.

Schwerer Neubeginn

Die Arbeiter und die fortschrittliche Intelligenz waren es, die in den wenigen Hallen, die noch standen, und mit dem noch vorhandenen Material zu produ-

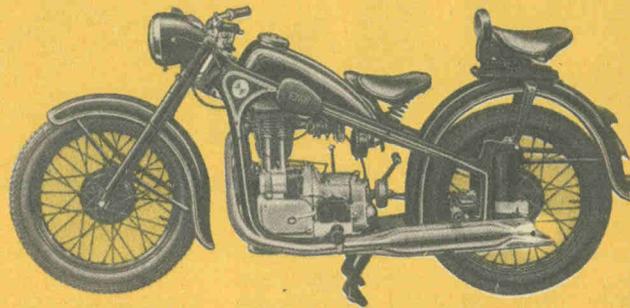
zieren begannen, keine Autos, sondern zunächst Haushaltsgegenstände und Handwagen. Bald jedoch suchten sie aus den Trümmern die Teile für den Pkw-Typ 321 zusammen und montierten die ersten Wagen. Im September 1946 übernahm dann die sowjetische Aktiengesellschaft „Awtowelo“ das Werk, und sowjetische Ingenieure begannen gemeinsam mit deutschen Arbeitern und Ingenieuren systematisch die Produktion wieder in Gang zu bringen. Bald konnten die ersten Fahrzeuge ausgeliefert werden.

Schrittweise stiegen dann auch die Stückzahlen. Neben den Personenkraftwagen vom Typ 321 bauten wir wieder das 350-cm³-Motorrad R 35. Die Arbeitsbedingungen waren damals noch alles andere als rosig. Da galt es,

nicht nur Trümmer zu beseitigen, sondern auch wirtschaftliche Disproportionen zu überwinden, denn es gab auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone kaum eine Zulieferindustrie für den Fahrzeugbau. Es fehlte ganz einfach an allem. So hatte das Eisenacher Werk beispielsweise vor dem Krieg die kompletten Getriebe von der Zahnradfabrik Friedrichshafen einbaufertig bezogen. Friedrichshafen jedoch gehörte zur amerikanischen Besatzungszone. Nach dem Krieg gab es bei uns bezüglich

als Weiterentwicklung des Vorkriegsbaumusters 326 das Werk. Dieses Fahrzeug wurde dann auch von den Karosseriewerken als Kombi-, Liefer- und Sanitätswagen auf dem Grundaufbau von Eisenach angeboten. Sehr begehrt war auch wieder das bereits vor dem Krieg viel gefragte 327er Sport-Coupé bzw. Sport-Kabriolett, für das ebenfalls Eisenach das komplette Fahrwerk lieferte. In diese Periode fiel die Übergabe des Betriebes aus sowjetischer Verwaltung in die Hände des Volkes. Am 5. Juni

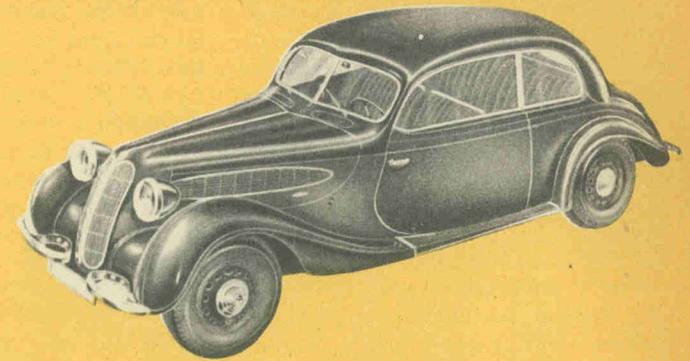
Die gute alte R 35, eine robuste und zuverlässige Maschine, lief bei Übernahme der Produktion des F 9 aus



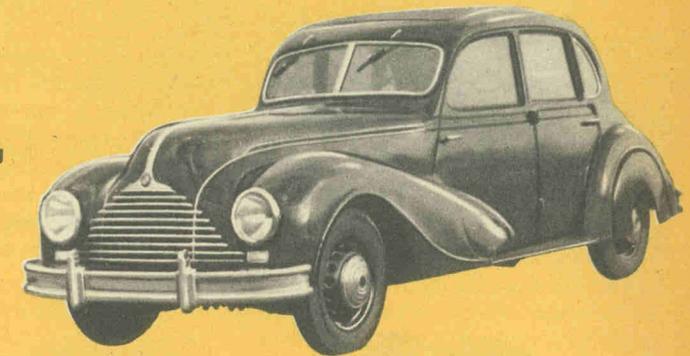
Entwicklung und Bau von Pkw-Getrieben weder Erfahrungen noch Einrichtungen. Bestimmte Spezialteile wie Vergaser, Kraftstoffpumpen, Zündkerzen oder Reifen mußten stückweise zusammengetragen werden, nur um die Fahrzeuge komplettieren zu können. Aber auch unter diesen Umständen ging es im Werk stetig aufwärts, die Produktion konnte ständig gesteigert werden, und die Entwicklung ging voran. Bereits im Oktober 1949 verließ das neue Baumuster 340 mit 55-PS-Sechszylindermotor und Drehstabfederung

1952 wurde das Automobilwerk Eisenach ein volkseigener Betrieb, und es wurde der damaligen IFA-Vereinigung angegliedert. Mit dieser Übergabe in die Hände des Volkes, für die die sowjetischen Freunde in den Jahren vorher den Boden bereitet hatten, begann eine neue Periode in der Geschichte des Werkes. Es diente fortan dem Aufbau der sozialistischen Friedenswirtschaft und entwickelte sich unter der Leitung der Arbeiterklasse unentwegt weiter. Bald kam der IFA-F 9 von den damaligen Audi-Werken Zwickau nach Eisen-

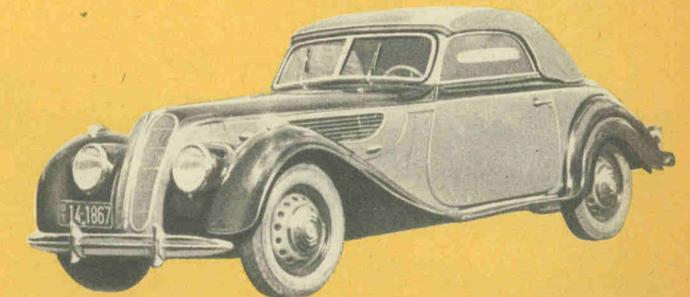
BMW 321, das erste Fahrzeug, das nach dem zweiten Weltkrieg in Eisenach wieder gebaut wurde



Baumuster 340, eine Weiterentwicklung des Vorkriegsbaumusters 326. Es wurde auch als Kombi-, Liefer- und Sanitätswagen angeboten



Das 327er Sport-Kabriolett fand nach dem zweiten Weltkrieg wieder viele Liebhaber



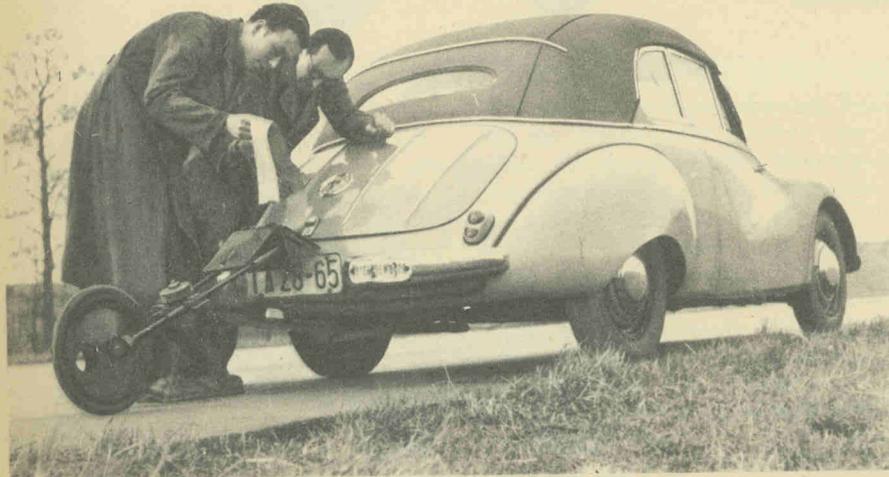
ach, und unterhalb der Wartburg begannen die Motoren im Zweitakt-rhythmus zu schlagen. Von diesem Zeitpunkt an konzentrierte sich das Werk nur noch auf die Automobilproduktion. Die alte R 35 lief aus, und durch die frei werdenden Fertigungskapazitäten stieg in den folgenden Jahren die Zahl der produzierten Wagen.

An dem nunmehr in Großserie gefertigten F 9 konnten innerhalb kurzer Zeit eine ganze Reihe von Verbesserungen durchgesetzt werden, so daß sich auch dieses Fahrzeug im Inland bewährte und im Ausland neue Freunde fand.

Ein neuer Wartburg

Um den steigenden Ansprüchen gerecht zu werden, entschlossen sich die Eisenacher Automobilbauer recht bald, einen neuen Wagentyp entsprechend den internationalen Entwicklungstendenzen, basierend auf der bewährten Grundkonstruktion des F 9, in das Fer-

tigungsprogramm aufzunehmen: eine geräumige viertürige Limousine mit Ponton-Karosserie, bei der die Leistung des 900-cm³-Zweitaktmotors um 5 PS auf 37 PS gesteigert wurde. Dieses Vorhaben konnten die Arbeiter, Technologen und Konstrukteure in vorbildlicher Zusammenarbeit in einem verhältnismäßig kurzen Entwicklungszeitraum in die Tat umsetzen, so daß bereits im Oktober 1955 die Serienproduktion des Wartburgs voll anlief. An diesem Fahrzeug wurde nahezu zehn Jahre lang die Grundkonzeption beibehalten, die einzelnen Aggregate und Bauteile jedoch laufend verbessert: das Getriebe synchronisiert und die Bremsen verbessert. Es erfolgte der Übergang zum 1000-cm³-Motor, verbunden mit der Leistungssteigerung auf 45 PS. Auch die neue, hochwirksame Frischluftheizung war eine Station dieses Entwicklungsweges. Darüber hinaus wurde die ebenso wichtige wie unscheinbare Detailarbeit nicht vernachlässigt, die vielen Kleinigkeiten, die von den meisten Kunden



Von Zwickau kam der F 9 nach Eisenach, der bald in Großserie gefertigt wurde



Wartburg-Wagen auf ihrer ersten Reise

geschätzt werden, zum Beispiel die gepolsterten Sonnenblenden, die neuen Scheibenwischer, die Scheibenwaschanlage oder die eingebauten Sicherheitsgurte.

In der Produktion selbst forderten die ständig wachsenden Ausstoßstückzahlen zwangsläufig den Einsatz modernster technologischer Ausrüstungen und die Anwendung der fortschrittlichsten technologischen Verfahren. In den ersten Jahren der Fertigungsperiode des Wartburgs erfolgte dann auch der weitgehende Übergang zur Mechanisierung und Fließfertigung. So wurden in den Fertigungsbereichen des Getriebe- und Motorenbaus neben vielen im Werk selbst entwickelten und gebauten Spezialmaschinen auch Transferstraßen für den Zylinderblock und das Kurbelgehäuseunterteil sowie für La-

gerzapfen und Hubscheiben eingesetzt, die eine Reduzierung der manuell beeinflussbaren Arbeitsgänge und damit eine wesentliche Steigerung der Qualität nach sich zogen.

Mittels moderner Förderanlagen und -einrichtungen konnten der gesamte innerbetriebliche Transport verbessert und damit die Arbeitsbedingungen der Werk tätigen wesentlich erleichtert werden. Der verstärkte Einsatz von automatischen Vielpunkt-Schweißvorrichtungen im Produktionsbereich Karosseriebau ermöglichte neben einer weitgehenden Senkung des Fertigungszeitaufwands und Steigerung der Arbeitsproduktivität vor allem die Qualitätsverbesserung. Die Inbetriebnahme eines Kupfer- und Nickel-Chrom-Vollautomaten in der neuerbauten galvanischen Abteilung besei-

tigte die schwere manuelle Arbeit und führte zu einer gleichmäßigeren Aufbringung der einzelnen Schichten bei den oberflächenbehandelten Teilen. Wesentliche Verbesserungen brachte auch die völlige Reorganisierung des gesamten Arbeitsablaufs in der „Halle der sozialistischen Jugend“: Einsatz einer vollautomatischen Wasch- und Phosphatieranlage zur Verbesserung der Vorbehandlung der Rohbaukarossen; Aufbau einer kompletten Lacktaktstraße zur Verarbeitung von Kunstharz-Einbrennlacken bei Ofentemperaturen von 130 °C, die einen dauerhaften und einwandfreien Lackaufbau gewährleistet; Neuaufteilung der gesamten Montage und gleichzeitige Inbetriebnahme eines Fahrwerk- und Endmontagebands; Bau und Übergabe eines Karossen-Speicherbands an der Hallendecke zur Sicherung der Kontinuität des Produktionsflusses zwischen Lackiererei und Endmontage. So entwickelte sich unser Werk zum sozialistischen Großbetrieb.

Weltrekord für Eisenach

Die Eisenacher waren stets bestrebt, die hohe technische Reife ihrer Erzeugnisse und deren konstruktive Vollkommenheit in hartem sportlichem Wettbewerb zu beweisen. Neben kleineren Sparteinsätzen nach dem zweiten Weltkrieg beteiligte sich das Werk ab 1952, nachdem eine spezielle Sportabteilung, das AWE-Rennkollektiv, gebildet worden war, wieder aktiv am Automobilrennsport. Mit den 1,5-Liter- und 2-Liter-Boliden war das Automobilwerk Eisenach bei vielen großen internationalen Veranstaltungen sehr oft erfolgreich. Besonders in der Mitte der fünfziger Jahre zählte der 1500-cm³-AWE-Rennsportwagen mit zu den schnellsten und holte sich den Weltrekord über 10 Meilen.

In diesen Jahren kam es zur fortschreitenden Entfremdung der Renntechnik von der Serienwagenentwicklung. Folgerichtig gab das AWE-Rennkollektiv die Betätigung im Rennsport schließlich ganz auf und beteiligte sich nur noch an den großen Rallyeveranstaltungen. Hier wird der Serienwagen im unerbittlichen Leistungssport Belastungen und Prüfungen ausgesetzt, die im normalen Straßenverkehr nie auftreten. Fahrzeuge, die sich hier bewähren und durchsetzen, sind auch für den Kunden im normalen Straßenverkehr sicher und zuverlässig. Inzwischen legten die vier Wartburg der Eisenacher Sportabteilung in vielen Einsätzen in ganz Europa viele tausend schwere Rallyekilometer zurück und konnten sowohl die Qualität des in Großserie produzierten Fahrzeugs als auch das Können der Fahrer wiederholt dokumentieren. Dabei brachten sie nicht nur viele Ehrenpreise und wertvolle Medaillen mit, sondern auch eine ganze Menge von Erfahrungen, die nur bei solch extremen Zerreißprüfungen und unterschiedlichen klimatischen Bedingungen gesammelt werden können. Alle diese Erkenntnisse wirkten sich dann in irgendeiner Form in der Verbesserung der Qualität der täglich produzierten Fahrzeuge aus. Während der relativ langen zehnjährigen Produktions- und damit Weiterentwicklungsperiode des Wartburg 311 haben wir die Verbesserung und Verfeinerung der einzelnen Teile und Aggregate in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Erhaltung der Austauschbarkeit vorgenommen. Dadurch jedoch waren der fortschrittlichen Automobilentwicklung entsprechend dem modernsten internationalen Stand Grenzen gesetzt. Das Automobilwerk Eisenach sprenkte deshalb bei der Konzeption des neuen Wartburg 1000 ganz bewußt diesen engen und nicht mehr





Wartburg-Sport

ausbaufähigen Rahmen und führte ab September 1965 in der ersten Stufe der Weiterentwicklung das Fahrzeug mit der Typenbezeichnung 312/1 – als Zwischenlösung – mit völlig neuem Fahrwerk ein.

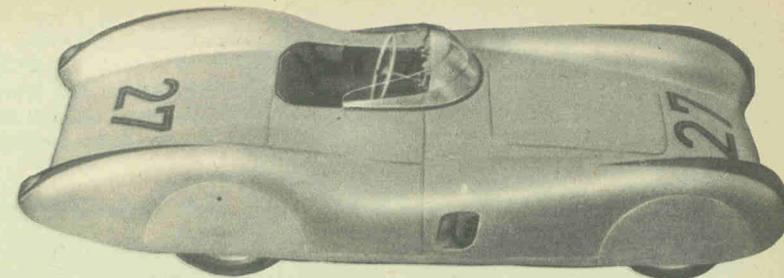
Der generellen Verbesserung der Fahreigenschaften und damit der Erhöhung des Fahrkomforts sowie der weitgehenden Wartungsfreiheit wurde gegenüber einer umfassenden Form- und damit Karosserieänderung der Vorzug gegeben. Hier mußte natürlich zugunsten der Verwirklichung moderner Konstruktionstendenzen auf die Austauschbarkeit des Fahrwerks einschließlich seiner Einzelaggregate und vieler Teile verzichtet werden.

Ein wartungsarmer Wagen – Typ 312/1

Die gesamte Karosserie einschließlich der elektrischen Anlage wurde übernommen; als äußerliches Kennzeichen wurde neben den kleineren 13-Zoll-Rädern ein neues kunststoffummanteltes Sicherheitslenkrad mit schaumstoffgepolsterter Nabe eingebaut, das vor allem in Verbindung mit der verkürzten Lenksäule zur Erhöhung der inne-

ren Sicherheit beitrug. Das Wesentlichste bei diesem „312/1“ war also das völlig neue Fahrwerk mit Schraubenfederung und Einzelradaufhängung. Die Rahmenbauweise wurde im Interesse der verschiedensten Varianten der Aufbauten beibehalten und der wieder aus geschlossenen Kastenprofilen bestehende Rahmen entsprechend den neuen Konstruktionsmerkmalen verändert. Da der Rahmen weiter auseinandergezogen ist, konnte die Auspuffanlage annähernd in Wagenmitte nach hinten geführt und durch die Anordnung des Hauptschalldämpfers vorn quer unter dem Motor der Wendekreisdurchmesser nach beiden Seiten auf 10,2 m verringert werden. Vor allem im Stadtverkehr erhöhte das die Manövrierfähigkeit dieses Fahrzeugs wesentlich.

Die Aufhängung der Vorderräder erfolgte einzeln an oberen und unteren Dreieckslenkern, die durch hochliegende Schraubenfedern abgestützt wurden. Querlenker und Schwenklager sind durch Stahlkugelgelenke verbunden, die mit einer Dauerfettfüllung versehen und durch Gummimanschetten staub- und wasserdicht abgeschlossen sind. Durch gute staub- und was-



Den Weltrekord über 10 Meilen holte sich das AWE-Rennkollektiv in der Mitte der fünfziger Jahre mit dem 1,5-Liter-Rennsportwagen

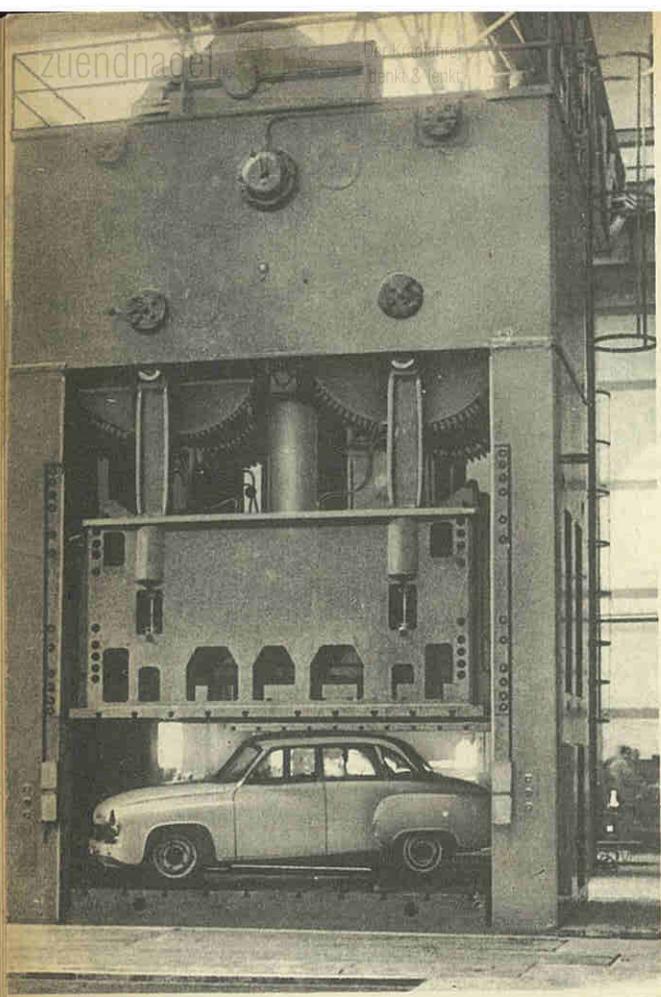
serdichte Kapselung in Form von mitlaufenden Gummimanschetten an den äußeren und inneren Gelenken war es möglich, bei den Antriebswellen den Wartungszyklus auf 100 000 km zu erhöhen. Überhaupt ging man in Eisenach davon aus, nicht nur die Wartungsintervalle generell auf 50 000 km zu erhöhen, sondern setzte auch den Wartungsaufwand herab, indem die Anzahl der Schmierstellen verringert und die jeweiligen Bauelemente verbessert wurden. Die auf den Rad-

mitnehmern sitzenden Bremstrommeln zum Beispiel können nach dem Abnehmen der Laufräder leicht entfernt werden, so daß sich Wartungsarbeiten an den Radbremsen mit geringem Zeit- und Montageaufwand durchführen lassen.

Ebenfalls völlig neu ist die Konstruktion der Hinterachse, wobei durch die Einzelradaufhängung und durch die Trennung von Radführung und Radfederung wie beim Baumuster 311 von einer „Achse“ im

Wartburg-Camping-Limousine





Mit dieser Presse werden die Großpreßteile der Wartburg-Karosserie hergestellt. Keine Angst um den Wartburg darunter, es handelt sich nur um einen Größenvergleich

Mit dem Aufbau moderner Fertigungseinrichtungen konnten die Voraussetzungen für ständig steigende Produktionsstückzahlen geschaffen werden. Hier ein Teil der Transferstraße für den Zylinderblock

eigentlichen Sinne nicht mehr gesprochen werden kann. Die Führung der einzeln aufgehängten Räder erfolgt durch Schrägpendelarme. Die Federung aller vier Räder übernehmen linear gewickelte Schraubenfedern, die sich am Rahmen bzw. an den Quer- oder Schräglenkern auf geräusch- und schwingungsdämpfende Gummizwischenlagen abstützen. Dadurch war es möglich, im Hauptarbeitsbereich eine weiche Federkennung zu verwirklichen. Innerhalb aller vier Schraubenfedern befinden sich die doppelt wirkenden,

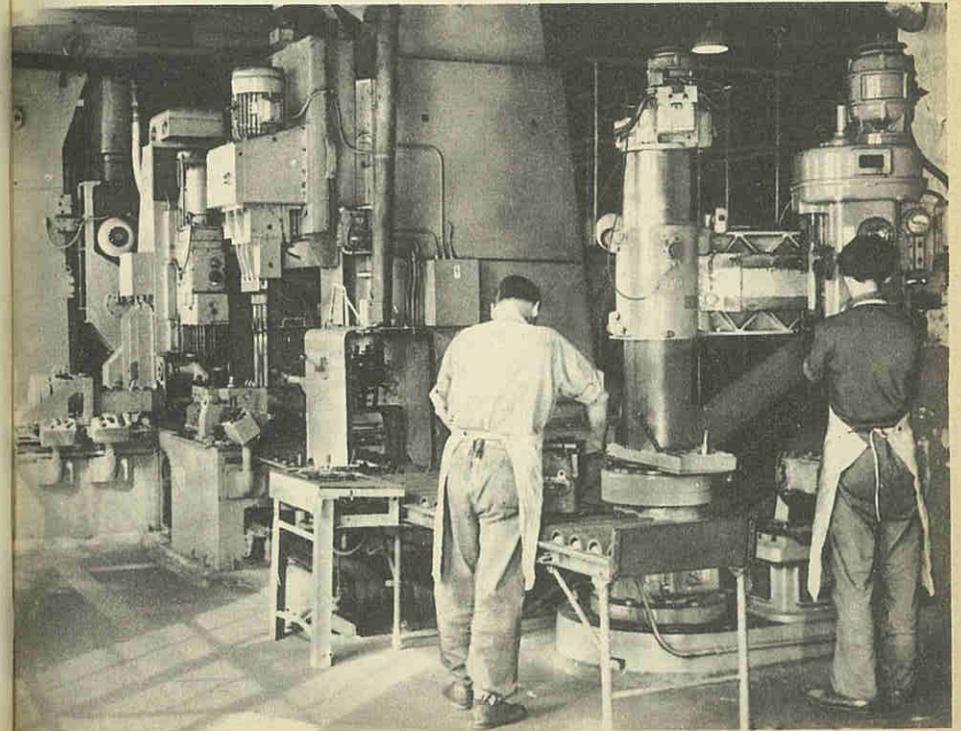
aufeinander abgestimmten und leicht auswechselbaren Teleskopstoßdämpfer. Zur Verringerung der durch die weiche Federung bedingten Seitenneigung bei scharfer Kurvenfahrt wurde ein Querstabilisator eingebaut. Ebenso wie das gesamte Fahrwerk wurde auch die Lenkung entsprechend den neuesten Erkenntnissen als Zahnstangen-Schubstangenlenkung mit automatischer Nachstellung ausgebildet. Staub- und wasserdichte Kapselung aller beweglichen Teile und eine Dauerfettfüllung machen auch sie für

50 000 km wartungsfrei. Das neue Fahrwerk wurde gleichzeitig auf schlauchlose Niederquerschnittsreifen der Größe 6.00-13 umgestellt, die sich besonders durch besseres Seitenführungsverhalten auszeichnen.

Das jüngste Kind – Typ 353

Aus der Zwischenlösung des Jahres 1965 entstand ein Jahr später als zweite Entwicklungsstufe das jüngste Eisenacher Kind. Zum neuen Fahrwerk gesellte sich die neue Karosserie, die im zweiten Halbjahr 1966 in die Produktion übergeführt werden konnte. Der neue Wartburg 1000, nunmehr Baumuster 353, zeichnet sich durch eine moderne, kompakte und bei gleichen

bzw. geringeren Außenabmessungen weitaus geräumigere Karosserie mit klarer Linienführung aus. Schon bei ihrer Konzipierung und Entwicklung war die Verwirklichung eines größeren Innenraums bei zumindest gleichen oder geringeren Außenabmessungen eine der Hauptforderungen. Diese Aufgabe konnte durch den Wegfall der angesetzten hinteren Kotflügel und die dadurch gegebene maximale Ausnutzung der Gesamtbreite in Verbindung mit gewölbten Türscharnieren gelöst werden. Dadurch war es auch möglich, die entsprechend dem internationalen Stand tiefer gelegte Gürtellinie weit nach außen zu verlegen, ohne das Dach wesentlich zu verbreitern.



Gegenüber dem alten Baumuster wurde die Aufteilung des Innenraums so verändert, daß die Fondsitzebank aus den Radeinbauten heraus nach vorn gezogen wurde. Dadurch wurde die volle Innenraumbreite als Sitzbreite genutzt und ein echter Fünfsitzer geschaffen. Die Spurbreite und der Radstand des Fahrwerks wurden gegenüber dem Typ 312/1 nicht verändert.

Größere Scheibenflächen lassen bessere Sichtverhältnisse zu. Durch umfangreiche Windkanalversuche war es möglich, für die neue Karosserie günstigere aerodynamische Werte zu erreichen. Dazu trugen unter anderem die geschlossene Form des Wagenbugs, ohne vorstehende Scheinwerfer und Kanten gestaltet, mit stark gerundeten Eckpartien beim Übergang von der Front- in die Seitenfläche, die stark gewölbte Windschutzscheibe und auch die Abrißkante am hinteren Ende des Daches bei.

Neben den rein funktionellen Aufgaben wurden bei der Entwicklung der neuen Karosserie auch weitgehend Gesichtspunkte der wirtschaftlichen

Fertigung berücksichtigt. Hier seien nur die als einfache Schalen ausgebildeten Großpreßteile, der weitgehende Wegfall der Anpaßarbeiten durch die Wahl großer Fugen oder der grundsätzliche Verzicht auf jeden Zierat erwähnt. Die Horizontale wird durch eine umlaufende Knickkante betont, auf die sich Scheinwerfer, Blinker und Heckleuchten orientieren. Den Eindruck der optischen Längung des Karosseriekörpers und damit der gestreckten Linienführung erhöht noch die aus der Haubenfuge über die Türen hinweg bis in die Kofferdeckelfuge hineinlaufende Sicke. Ebenso sorgfältig wurde der Innenraum gestaltet, wobei es uns vor allem auf die innere Sicherheit ankam. Vorspringende Kanten wurden grundsätzlich vermieden. Die aus Funktionsgründen unbedingt notwendigen Aufschlagkanten wurden mit Schaumstoff verkleidet. Die gepolsterte Armaturentafel erhielt auf der Beifahrerseite einen Haltegriff, der eingearbeitet ist. Die Kante der unter der Armaturentafel befindlichen durchgehenden Ablage (bei der Ausführung „de Luxe“ aus



Der Wartburg 312/1 mit dem völlig neuen Fahrwerk unterscheidet sich rein äußerlich vom alten Baumuster nur durch die kleineren Laufräder



Wartburg-Sport-Coupé

Kunststoff) ist ebenfalls abgepolstert. Völlig neuentwickelt stellt sich die Frischluftheizungsanlage vor, deren Wirksamkeit die des alten Baumusters bei weitem übertrifft. So wird mit dieser neuen Wartburg-Heizung beispielsweise bei einer Außentemperatur von -17°C im Wageninnern eine Durchschnittstemperatur von $+20^{\circ}\text{C}$ gehalten.

Am Motor wird beim Baumuster 353 ein vom VEB Berliner Vergaserfabrik neuentwickelter Fallstromvergaser verwendet, ebenso eine neue Ansauganlage und ein Trockenluftfilter mit Papierfiltereinsatz. Die elektrische Anlage hat eine Nennspannung von 12 V. Damit erhöht sich ihre Funktionssicherheit infolge der damit verbundenen geringeren Belastung der Leitungen, Steuer- und Kontaktteile. Gleichzeitig vermindert sich dadurch der Einfluß der Spannungsabfälle auf die Funktion der angeschlossenen Geräte (Verbesserung des ohnehin guten Kaltstartverhaltens und der Fahrbahnbeleuchtung).

Bei der Umgestaltung der Bordspannung und in Verbindung mit dem Übergang zu Flachsteckverbindungen mußte ein Großteil der elektrischen Ausrüstung von der Zulieferindustrie

neuentwickelt werden. Dazu gehören: Batterie 12 V 42 Ah, Ovalscheinwerfer mit manueller Verstellung bei Veränderung der Fahrzeugbelastung und damit der Reflektorverstellung, Heckleuchten, Blinkleuchten sowie Flachgerätekombination mit elektrischer Meßwertübertragung, Walzentachometer, Kilometerzähler und eine Reihe von Kontrolleuchten.

Das jüngste Eisenacher Kind ist der bisher modernste Wartburg, der als letztes Glied einer Kette von Entwicklungen Zeugnis ablegt von der Leistungsfähigkeit unseres Fahrzeugbaus und der Automobilentwicklung in Eisenach. Er ist das Ergebnis der ständigen Pionierleistungen, des hervorragenden Könnens und der jahrzehntelangen Erfahrungen der Eisenacher Facharbeiter, Techniker und Ingenieure.

Horst Ihling

