

Im Wartburg von Ost nach West

Einst Statussymbol des Arbeiter- und Bauernstaates, heute liebenswerter Gast auf Oldie-Treffen – und fit ist er auch noch

Von Christoph Gajda

Dröhnend schiebt sich die schöne neu asphaltierte Straße unter die Räder, das Summen des stets mitlaufenden Lüfterrades vor dem Kühler steigert sich in ein mitleidiges Heulen und der Dreizylinder-Zweitaktmotor will erst durch seine Drehmomententfaltung im hohen Drehzahlbereich beweisen, dass er in der Lage ist, mich in die viel zu weichen Sitze zu drücken. Gut dass es geradeaus geht, denn Seitenhalt fehlt dem Gestühl gänzlich. Gute Laune dennoch, denn die Technik funktioniert ausnahmsweise pannenfrei und zuverlässig. Einzig die Tatsache dass man noch über tausend Kilometer auszuhalten hat, könnte das perfekte Feeling jetzt noch trüben. Ja, der Balaton ist weit...

Doch nix mit Balaton. Von wegen Urlaubsreise mit fernem Ziel und Erholung in Aussicht, wobei der Weg zum Ziel gehört, oder besser gesagt, dass Auto und Fahrer gesund am Ziel ankommen. Die Leute müssen früher wohl doch härter gewesen sein. Für mich heißt es nur, einmal quer durch Deutschland. Von Anhalt, über den Südharz, Thüringen, Hessen ins Rhein-Main-Gebiet. Moment mal! Daran wäre früher überhaupt nicht zu denken gewesen, zumindest nicht in Richtung Ost-West. Von daher bildet meine Reise doch eine kleine Besonderheit. Aus heutiger Sicht betrachtet sogar umso mehr, wenn man bedenkt, dass ich völlig auf Autobahnen verzichte und nach guter alter Sitte ohne Navi die Landstriche durchquere, an deren Straßen sich die wichtigsten Städte wie Perlen an einer Kette aneinander reihen.

Der Wagen

Wartburg TOURIST, wie sich die Vollheckvariante (auch Kombi genannt) des Wartburg ab 1968 nannte: ein Statussymbol in der DDR. Was heute absurd und schwer vorstellbar ist, wenn man die karg ausgestattete Blechkiste mit dem Innenraumcharme einer Diesellok betrachtet. Spaltmaße? Man ist froh, wenn die Türen überhaupt schließen! Doch so abwegig es auch erscheinen mag: Das Gestaltungskonzept des Wartburg 353, wie er ab 1966 gebaut (und bereits ab 1963 entworfen!) wurde, war einst Vorreiter der modernen Karosserieentwicklung. Dabei sind die Anleihen des durch den Bauhausstil geprägten „offenen Prinzips“ deutlich erkennbar: Dort, wo etwas eine Funktion zu erfüllen hat, soll auf überflüssige Verkleidungen, Blenden oder Schmuck verzichtet werden. Funktionen sollen gesehen werden, benutzerfreundlich sein und auf den ersten Blick unverschleiert sichtbar sein. Heute würde man sagen „form follows function“. Bauhaus sagt jedoch, die Form IST die Funktion. Durch das offene Prinzip wirken riesige Spaltmaße unwichtig. Die Blechteile unterliegen einer klaren, industriellen Linie und erlauben günstige Fertigungsmethoden – auch ein Argument zur Funktionalität. In den 1960er Jahren, der Zeit der verspielten Pontonkarossen, Heckflossen und Weißwandreifen, war genau dies das Novum, nach dem sich die Automobilindustrie so gesehnt hatte. Die Linie der Vernunft hielt Einzug in die Gestaltung. Für den Automobilbau in der DDR war dies freilich eine dankbar aufgenommene Richtung hinsichtlich der Fertigung. Die Anlagen konnten kostengünstig und auf robuste Art umgebaut werden. Ein erster Schritt in den Untergang der DDR-Autoindustrie, wie wir heute wissen. Technisch bot der 353 ab 1966 ebenfalls einige wertvolle Neuheiten, die zu dieser Zeit auch nicht selbstverständlich waren. Da wäre die Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern, das vollsynchronisierte Getriebe, die Liegesitze, die 560 Liter Kofferraumvolumen bei Vollbesetzung des Wagens mit 5 Personen. Und ja, auch 1000 cm³ mit 50 PS bedeuteten in den 60ern noch was! Alles in allem ein Auto der Zukunft zu seiner Zeit. Wäre man nicht auf diesem Stand stehen geblieben. Und wäre da nicht der Motor, welcher bereits damals obsolet gewesen sein dürfte. Drei Zylinder, zwei Takte, nur sechs bewegte Teile im Motor. Auch wenn die Eisenacher Autobauer durchaus gekonnt (und gewollt) haben, die Parteiführung entschied, dass der Zweitakter zu bleiben hat. Neue Mähdrescher, Bergbaumaschinen auf Weltniveau und eine finanziell sehr aufwendige Grenzbefestigung erschien dem Wirtschaftsministerium in Ostberlin wohl wichtiger...

Ungeachtet dessen blieb der Wartburg in der DDR immer irgendwie ein Statussymbol. Nicht etwa wie ein Mercedes oder ein Opel Kapitän im restlichen Teil der Welt, sondern lediglich aufgrund seiner

Praxistauglichkeit und Robustheit. Der Wartburg bot als echter und angemessen motorisierter Mittelklassewagen doch andere (bessere) Möglichkeiten als der omnipräsente Trabant und war dabei robuster und zuverlässiger als manches Importprodukt aus den Bruderländern. Nachteil: die hohen Exportaktivitäten der DDR (etwa 50 % der gesamten Fahrzeugproduktion ging ins Ausland, gerne in die Beneluxstaaten und nach Skandinavien) sowie die große Beliebtheit der Fahrzeuge im Inland führten zu einer hohen Nachfrage und einem enormen Mangel. Die Folge waren Wartezeiten von bis zu 15 Jahren. Vielleicht heizte dieser Umstand den „Mythos“ vom „besseren“ Auto Wartburg noch einmal ein bisschen an.

Tabelle 1: Geschichtliche Eckdaten zum Automobilbau in Eisenach

1896	Gründung des „ WARTBURG “ Werkes, Produktion von Fahrrädern, Nähmaschinen und Motorfahrrädern
1898	Fertigung des WARTBURG Motorwagens
1904	Einführung der Fahrzeugbezeichnung „ Dixi “ – Bau von repräsentativen Automobilen in 5 verschiedenen Karosserievarianten
1922	Lizenzfertigung des britischen „Austin 7“ als erschwinglicher Kleinwagen für die Bevölkerung
1928	Übernahme der Dixi-Werke durch BMW . Dadurch steigt BMW in das Automobilgeschäft ein. Bis 1946 werden alle BMW-Autos in Eisenach gebaut.
1945	Besetzung durch die sowjetische Armee. BMW wird in eine Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) überführt, die Werksleitung flieht nach München. Trotzdem werden in Eisenach weiter BMW-Autos und Motorräder unter sowjetischer Aufsicht gebaut. Dadurch bleibt dem Werk die Demontage erspart.
1953	BMW Eisenach verliert im Rechtsstreit gegen BMW München und nennt sich fortan EMW (Eisenacher Motorenwerke). Die SAG wird von der DDR zurückgekauft (!) und in einen Volkseigenen Betrieb (VEB) umgewandelt.
1956	Wartburg 311 . Geburt des „Wartburg“. In einer nichtgenehmigten Schwarz-Entwicklung wird der Typ Wartburg 311 konstruiert und zur Serienreife gebracht. Das Auto entwickelt sich zum internationalen Erfolg. Am Zweitakter (welcher von DKW „entliehen“ wurde) stört sich damals noch keiner. Umbenennung des Werkes in VEB Automobilwerk Eisenach (AWE)
1966	Wartburg 353 . Der meistgebaute Wartburg. Das innovative Auto mit der modern gestalteten Karosserie wird auf Anlagen gebaut, die bereits über 40 Jahre alt sind... Verbesserungsversuche (z. B. ein Neubau des Werkes) und Entwicklungen mit modernen Viertaktmotoren werden von der SED abgelehnt. Der Wagen wird über 20 Jahre lang nahezu unverändert gebaut und erfährt nur wenige Detailveränderungen. Kaufpreis in der DDR: 17.300,- M (Monatsgehalt in den 1970er Jahren: ca. 900,- M)
1988	Wartburg 1.3 . Durch ein Abkommen der DDR mit dem Land Niedersachsen wird in Zwickau ein Motorenwerk gebaut, welches für VW Motoren fertigt. Als Gegenleistung „darf“ (auf Weisung der Partei) der 1,3-Liter VW-Motor in den Wartburg implantiert werden. Ein totales Minusgeschäft, da für den Umbau sowohl die Fahrzeug- als auch die Werksarchitektur grundlegend geändert werden müssen. Geburt des „Wartburg 1.3“, welcher aufgrund seines unveränderten Äußeren floppt.
1991	Der letzte Wartburg läuft vom Band. Schließung des AWE.
1992	OPEL eröffnet ein neues Montagewerk in Eisenach und setzt die lange Tradition des Automobilbaus in Eisenach damit fort. Seither kommen Kleinwagen „made in Germany“ aus Eisenach!

Das hier vorgestellte 1973er Modell ist ein Glücksfall. Von den ohnehin wenig gebauten Kombiversionen TOURIST ist es ein Vertreter der ersten Baureihe von 1968-74. Noch dazu präsentiert sich das Fahrzeug im unrestaurierten Originalzustand und befand sich über 40 Jahre in der Obhut des ersten Besitzers. Liebevoll gewachsene Patina inklusive. So ein Fund hat jeder Oldtimerfan gern, ob nun aus Ost oder West. Es handelt sich um ein Standard-Modell. Im Gegensatz zum etwas besser ausgestatteten de-luxe-Modell verzichtet es auf ein Radio, Tageskilometerzähler, Heckscheibenheizung, Stahlschiebedach sowie einige Zierleisten. Der Dreizylinder-Zweitaktmotor mobilisiert 50 PS und beschleunigt die Fuhre immerhin auf maximal 140 km/h. Der PKW Wartburg selbst wurde seit 1956 im Automobilwerk Eisenach (AWE) gebaut, zuletzt mit 1,3 Liter VW-Motor ab 1988, als die verzweifelten Versuche, einen Viertaktmotor in die antiquierte Karosserie zu implantieren, einem Abgesang glichen. Am 10. April 1991 lief der letzte Wartburg in Eisenach vom Band, ein Jahr bevor die Adam OPEL AG ihr Eisenacher Werk eröffnete und fortan Kleinwagen made in Germany in Eisenach herstellt.

Tabelle 2: Technische Daten WARTBURG 353

Hersteller	VEB Automobilwerk Eisenach		
Typ	Wartburg 353 Tourist		
Bauzeit	1966 – 1988 (Kombi „Tourist“ ab 1968. Baujahr des hier gezeigten: 1973)		
Motor	3 Zylinder Zweitaktmotor, Schnürle Umkehrspülung		
Hubraum	992 cm ³		
Leistung	50 PS		
Getriebe	4 Gang, manuell		
v_{max}	140 km/h		
Architektur	Vollrahmenbauweise	mit aufgeschraubter Karosserie,	Einzelrad-aufhängung mit Schraubenfedern

Wozu das Ganze?

„Immer da, wo du bist, bin ich nie.“... dem Song der Band Element of Crime folgend, geht es mir infolge zweier Heimathafen immer so, dass ich gern an dem Ort wäre, an dem ich gerade nicht bin. Als Kind des Ostens kann man das wohl auch nie so richtig ablegen. Bin ich jedoch zu Hause im Schoß des Saaletals und unter dem Himmel der endlosen Magdeburger Börde, sehne ich mich nach der quirligen Lebensart des Mainzer Rheinufer, wo es im März schon Sommer wird und wo man als Biertrinker bereits als asozial gilt. Gleiches gilt umgekehrt. Also lag es nahe, im Höhepunkt des Ossi-Seins mit dem alten Auto gen Westen zu fahren. Ein sehr empfehlenswerter Termin stellt dabei stets das mittlerweile alljährlich am ersten Aprilwochenende stattfindende „Rollende Museum Wiesbaden“ dar. Anlässlich der „Kurzen Nacht der Galerien und Museen“ bilden ca. 80-100 Oldtimer ein eigenes rollendes Museum in einem nächtlichen Innenstadtkorso. KAT-freier Benzinduft in der Kurstadtluft und Ölflecken auf dem edlen Pflaster inklusive. Der Clou an der Sache: die Museumsgäste können dabei kostenlos in den alten Autos Platz nehmen und sich chauffieren lassen. Eine hervorragende Idee, auf unser Hobby aufmerksam zu machen und dabei den kulturellen Kontext des automobilen Erbes zu wahren. Von Veranstaltungen wie diesen sollte es mehr geben! Da ich bereits zweimal mit meinem Moskvich 408 aus dem Jahre 1968 an diesem Happening teilgenommen habe, entschied ich mich in diesem Jahr, den kunstliebenden Nachtschwärmern meinen Wartburg zu präsentieren. Doch bevor es soweit sein konnte, musste das Auto überführt werden: Von Bernburg an der Saale nach Wiesbaden – 440 km. Nun mutet der geneigte Wartburgliebhaber seinem Schätzchen keine 400 km Autobahn zu (und seinen Ohren auch nicht). Also entschied ich mich für die Landstraßen-Variante, die zudem landschaftlich reizvoller ist und zudem einen gewissen kulturell-bildungspolitischen Charakter erfüllt.

Die Fahrt führte von Bernburg aus über den Südharz, dem Kyffhäuser, das Thüringer Becken, dem Rennsteig, der Rhön und einem Teil Hessens zwischen Frankfurt und Fulda, dessen Landstrichbezeichnung ich gerade nicht weiß, da ich mich nur im Osten wirklich auskenne. Auffällig war dabei, dass sich die Städte und Dörfer innerhalb Deutschlands – obwohl jeweils im ländlichen Raum angesiedelt – erheblich unterscheiden. Nur in den nordthüringischen Durchgangsdörfern kann sich der moderne Bundesbürger noch wie zu tiefsten DDR-Zeiten fühlen. Gleichwohl versprüht der morbide Charme der ostdeutschen Verliererlandschaft für mich Gelassenheit und Ruhe, oder zumindest Flucht vor der Hektik der Moderne. Für den vintage-beflissenen Stadtmuffel mit Tiefenentspannung erscheint die Welt dort noch völlig in Ordnung. Allerdings sind gut bezahlte Arbeitsplätze dort genauso selten wie Palmen.



1: Für Visionäre - ein leerstehendes Kino in Artern



2: "Hier waren Deutschland und Europa bis zum 09. November 1989 um 22:30 Uhr geteilt."



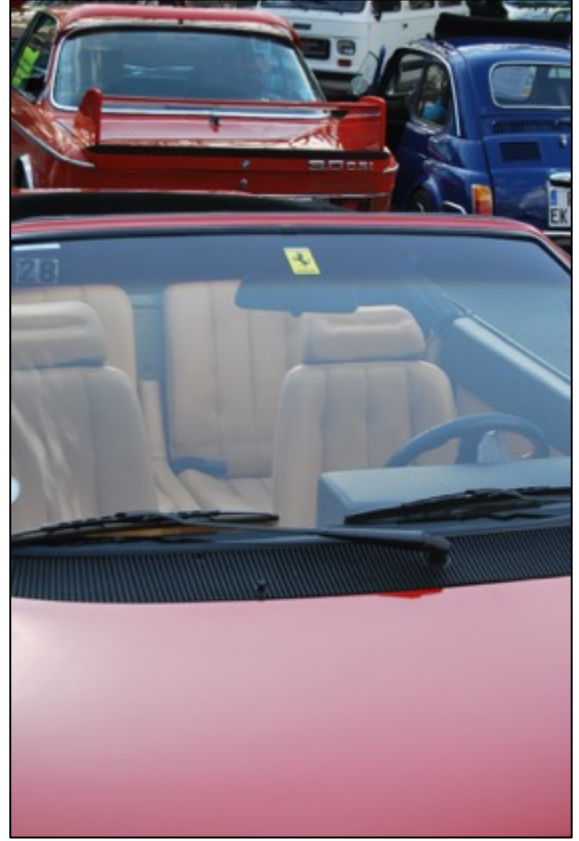
3: Links DIE Wartburg hinter DEM Wartburg; Rechts: DER Wartburg vor DEM Opel

Es ging vorbei an Eisenach – Heimatluft für den Wagen, Fulda, und schließlich über Frankfurt nach Wiesbaden, respektive Rüsselsheim. Ich glaube, ich war mit dem Wartburg sogar schneller von Fulda bis Frankfurt unterwegs, als mit dem aktuellen ICE... Im Rhein-Main-Gebiet angekommen, waren mir die Blicke des unwissenden Klassenfeindes sicher. Hätte ich für jeden Kommentar wie „Guck mal ein Trabi“ einen Euro bekommen, könnte ich jetzt alle Chromteile meines Wagens vergolden lassen. DIES IST EIN WARTBURG!!! Nix mit Pappkamerad! Hier herrscht eindeutig dringender Aufklärungsbedarf. Dieser sollte in der Taxinacht in Wiesbaden jedoch zumindest größtenteils bedient worden sein. Die meisten Leute zeigten sich interessiert und aufgeschlossen dem Wagen und Fahrer gegenüber. So macht Klugscheißen Spaß. Am angenehmsten ist mir folgende Situation einer Mutter mit ihrem elfjährigen Sohn, der unbedingt vorne sitzen wollte, in Erinnerung: Mutti nahm im Fond gemütlich Platz und meinte mit höchster Wertschätzung: „Das ist jetzt übrigens schon der zweite Opel, in dem wir heute mitfahren.“ Die Augen verdrehend berichtete ihr Sohn: „Mama, das ist kein Opel...“, guckt mich entnervt an und flüstert zu mir: „...und der erste war auch keiner.“. Der kurzweilige Abend ging leider viel zu schnell rum und auch das Wiedersehen mit den altbekannten Teilnehmern machte viel Spaß. Unvergessen für mich die Mitfahrt im original Polizei-Bulli mit echtem Ordnungshüter am Steuer (O.ton Fahrer: „Wenn isch will, kann isch eusch alle wegsperren!“), oder dem (leider restaurierten) Opel Rekord von Sepp Herberger, oder dem Porsche 924 samt ebenso ambitionierten wie junggebliebenen Fahrer mit „engagierter Fahrweise“. Nicht nur für Kunst- sondern auch für Oldtimerfans ein äußerst gelungener Abend!

Impressionen aus dem Fahrerlager vom 5. Rollenden Museum Wiesbaden, 2017









Es folgte eine Arbeitswoche, in der der Wartburg für mich tägliches Fortbewegungsmittel war. Und genau da liegt das Problem. Im Rhein-Main-Gebiet der Gegenwart wirkt so ein Wartburg auf der Autobahn im Berufsverkehr eher wie ein Fremdkörper, z. B. einer Ordensschwester am Strand von Ballermann 6: Es ist nicht unmöglich, aber es ist beschwerlich und setzt ein hohes Selbstvertrauen voraus. Turnusmäßig fiel durch Zufall die Kontrolle der Kontaktabstände in diese Zeit. Zu diesem Anlass müssen das Frontmittelteil (manche nennen es Kühlergrill) sowie das Kennzeichen abgeschraubt werden, um Zugang zur Zündanlage zu erhalten. Dann wird per Messuhr, Fühlerlehre und Prüflampe der Kontaktabstand überprüft und eventuell die Zündung nachjustiert. Eine lohnenswerte Wartungsarbeit mit überschaubarem Aufwand. Für die Passanten in Rüsselsheim muss es jedoch wie eine OP am offenen Herzen ausgesehen haben. Dennoch überwiegen auch hier die eher positiven Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmer. Einem Oldtimer kann man eben nicht böse sein. Auch wenn er die Schadstoffbilanz der Stadt Wiesbaden versaut...

Auf der Rückfahrt eine Woche später ging es also wieder in die – noch in der Heimat befindlichen – Garage für den „Warti“. Die Tour führte von Rüsselsheim über Frankfurt, Fulda, Eisenach usw. ... bis nach Hause eben. Als kleines Schmankerl wartete in Eisenach das „Startklar“-Treffen der Stiftung „Automobile Welt Eisenach“ (AWE). Ein Oldtimertreffen im ehemaligen Wartburgwerk zum Auftakt der Saison. Da Eisenach ohnehin auf meiner Strecke lag und sich eine Pause aufdrängte, kam mir das sehr recht. Ohne große Worte zu machen: Das Treffen war super! Es gab nicht nur vielerlei Oldtimer unterschiedlicher Hersteller zu begucken, sondern auch exklusiven Eintritt in das Museum der AWE, welches als Wartburgfahrer etwa die Bedeutung der Kaaba in Mekka hat (für nicht-religiös Gebildete ist dies die Stelle zum googeln). Dort gab es unter anderem reguläre Exponate zu besichtigen, aber auch Prototypen aus vergangenen Zeiten sowie eine Sonderausstellung zum Thema „25 Jahre OPEL in Eisenach“, welche ich natürlich als OPEL-Mitarbeiter mit besonderem Interesse wahrgenommen habe. Jetzt verfolgt mich die Arbeit schon bis ins Privatleben... Aber wenn man mit einer Marke nun einmal verbunden ist (und als Opelner ist man dies!), hat man automatisch besonderes Interesse an der öffentlich wirksamen Darstellung des eigenen Arbeitgebers. Und diese ist in dem Fall äußerst gelungen. Neben einigen Corsa-Varianten der Vergangenheit und dem aktuellen Produktportfolio waren auch der erste in Eisenach gefertigte Astra zu sehen, in dem einst im Mai sogar Helmut Kohl platznahm. Die positiv-motivierende Ausstrahlung des F-Astra-Interieurs muss ihn wohl geistig derart beflügelt haben, dass er daraufhin nur noch blühende Landschaften vor seinem inneren Auge sah. Irgendwie hat er jedoch recht behalten. Wo es blüht, da gibt

es Leben, und umgekehrt. Beides trifft auf Eisenach vollständig zu. OPEL präsentierte sich in den ehemaligen Werkshallen des Automobilwerk Eisenach (AWE) von seiner innovativen und besten Seite. Beim Treffen selber war auch die ehemalige „Ostkantine“ zu besuchen, einem ehemaligen Werksgebäude des AWE. Hier hat sich der Verein Automobilbau Eisenach (AME) ein Domizil geschaffen und eine Sammlung von Einzelstücken und Prototypen zusammengetragen, welche im sozialistischen Charme des 60er Jahre-Baus äußerst stilvoll in Szene gesetzt wird. Ich gewinne den Eindruck, in Eisenach identifiziert man sich mit dem blechgewordenen Kind der Stadt. „Der“ Wartburg scheint Ehrenbürger zu sein. Jede Durchfahrt des zweitaktenden Gefährtes unter dem ehemaligen Werkstor wird zelebriert, sowohl von Einwohnern als auch von Gästen der Stadt. Ohnehin scheint das AWE-Werkstor an der Rennbahn in Stadtmitte das zweite meistfotografierte und meistbesuchte Gebäude in Eisenach zu sein, nach der Wartburg natürlich, die wie eine Patriarchin ehrfürchtig über der Stadt thront. Einzig der Empfang gestaltete sich etwas nüchtern: Beim eingänglichen Löhnen der Teilnehmergebühr frug mich die nette Ehrenamtskassenhauptgeldeinnahmeverantwortliche, wo ich denn herkäme. „Aus der Nähe von Halle...“, antwortete ich, „... allerdings bin ich auf der Durchreise und komme gerade aus Wiesbaden“, legte ich erwartungsvoll nach. „Aus Halle sind schon welche hier...“, war die flapsige Antwort der netten jungen Dame. Tja, da soll sich der Wessi mal nicht einbilden, er würde besonders geehrt, auch wenn er mit dem Wartburg daherkommt...

Die restlichen 150 km bis nach Hause verliefen wie erwartet störungsfrei und fast tat es dem Herz ein bisschen weh, als das Vollheck mit der Chromstoßstange hinter dem Garagentor verschwand. Demnächst stehen einige Investitionen in Sachen Innenausstattung an. Da hat mir doch tatsächlich eine(r) der Wiesbadener Kunstgäste die Rücksitzbank zersessen...

Impressionen vom Oldtimertreffen am AWE, 08. April 2017 in Eisenach



4: Dixi-Automobile in der Ostkantine



5: Das wohl bekannteste Eisenacher Produkt: Der Wartburg (hier Wartburg 311 Faltdachlimousine)



6: Oben links: Der Wartburg 311 mit verspielter Pontonkarosserie und üppigem Chromkleid; Rechts der Neue Wartburg 353 in der Ausführung von 1966; Unten: EMW- und AWE Logos in der Ostkantine



7: Oben: Wartburg 311 Camping-Limousine in seltsamer, nicht originaler Farbgebung. Heute würde man ein solches Auto als Lifestyle-Kombi bezeichnen.

Unten: Wartburg 313 Sport mit abnehmbaren Hardtop. Der teuerste, seltenste und womöglich schönste Wartburg überhaupt.



8: Der Wartburg 1.3: Abgesang einer Ära. Hier im hervorragenden Originalzustand und in der seltenen Farbe "riogrün". Wer in der DDR so ein Auto besaß, hatte es geschafft.



9: Wartburg 355: Im Jahre 1968 (!) arbeiteten die Eisenacher an diesem Fließheckauto mit 1,6-Liter OHC-Motor. Er durfte nicht gebaut werden. Tollkühne Behauptungen besagen, dass die DDR-Regierung die Rechte und wichtigsten Konstruktionsunterlagen an Volkswagen verkauft habe, was die Ähnlichkeit mit dem Passat erklären könnte.





10: Modell eines Prototyps. Im Hintergrund am Reißbrett die Zeichnungen für einen Viertaktmotor ohne Zukunft.



11: "Das sozialistische Auto" bezeichnete der Formgestalter Carl Clauss Dietel seinen Entwurf zum Baumuster 353. In der Tat waren die klaren Formkanten und die funktional gestalteten Details Merkmale des offenen Prinzips, wie es im Bauhausstil geprägt wurde. Schnörkel oder Blenden glänzen durch Abwesenheit und werden nur geduldet, wenn sie durch eine klare Funktion begründet werden können. 1966 ein Novum auf dem internationalen Automobilmarkt. Bereits 5 Jahre später jedoch kalter Kaffee. Im Hintergrund ist ebenfalls ein 353 zu sehen, allerdings aus dem Modelljahr 1988. Auch wenn das Fahrzeug nur halb erkennbar ist, viel hat sich nicht geändert.





12: Wartburg 355 als Prototyp mit Viertaktmotor und Fließheckkarosserie.



13: Neues aus dem Giftschrunk: in der Prototypen-Ausstellung des AWE-Museums sind einige interessante Exponate zu bestaunen, die dem geneigten Besucher Rätsel aufgeben. Wie konnten so begabte Ingenieure zulassen, dass Trabant und Wartburg über 20 Jahre hinweg annähernd unverändert und statisch durchgebaut wurden?!



14: Auch das gab es: Wartburg 1.3 in der offiziellen Irmischer-Ausführung.



15: Neulich in Eisenach: Wartburg 311 und 353 kehren an ihren Geburtsort zurück.

Sonderausstellung „25 Jahre OPEL in Eisenach“



16: Der erste OPEL made in Eisenach: Ein Vectra





17: Ohne Worte.





18: Vermischtes: In Eisenach ist man sich der Tradition wohl bewusst. Und davon hat die Stadt einige. Einträchtig wehen die IFA-Fahne (Industrieverband Fahrzeugbau - Dachverband der Fahrzeugindustrie in der DDR) und die Opel-Flag im gleichen Wind. Und dann auch noch der alte Luther, welcher seinerzeit seinen Zwangsaufenthalt auf der Wartburg zur Übersetzung der Bibel nutzte... besser kann es für eine Stadt gar nicht kommen.





19: Neues von der ADAM Family







20: Was heute bleibt, sind neben den Lost Places der DDR Wirtschaft auch das Bewusstsein, dass man Dinge aus der DDR (und sei es auch der sich ins Bild verirrende biberbraune Trabi) nicht nur zu Zwecken der Geschichtsaufarbeitung bewahren kann. Das Auto war und ist des Deutschen liebstes Kind, das war in Ost und West so. Opel hat mit dem Automobilstandort Eisenach ein Juwel am Leben erhalten. Und zwar nicht nur im Interesse der Menschen in Thüringen, sondern auch aus automobilistischer Sicht. Das Oldtimertreffen in Eisenach Anfang April 2017 war für mich, der ich sowohl Opelaner als auch Ostauto-Fahrer bin, die gelungene Synthese aus Rückblick und Zukunftsaussichten. Dass sich Opel an der Sonderausstellung beteiligt hat, war eine richtige und gute Entscheidung, wie es von einem derart traditionsbewussten Hersteller eigentlich auch nicht anders zu erwarten war. Chapeau, Opel!