Seit 1948

28.07.1958 – 624 755

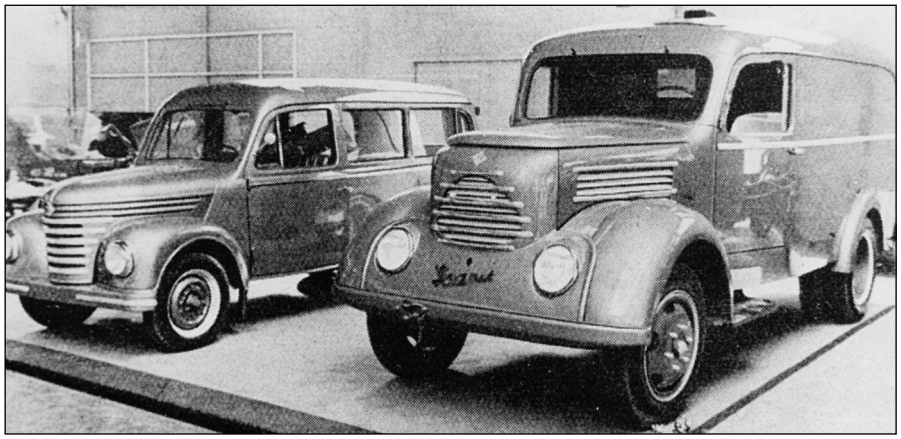
Zittauer Stadtwappen

Robur
1956 – 1995

Der VEB Robur-Werke, Lastkraftwagen und Motoren, Zittau, blickte auf eine lange Tradition im Nutzfahrzeugbau zurück, als er am 22. Januar 1957 im Register der volkseigenen Wirtschaft offiziell eingetragen wurde (> Phänomen).

Gegründet wurde das Unternehmen 1888 von Gustav Hiller zum Vertrieb von ihm entwickelter Textilindustriemaschinen. Ab 1898 als Phänomen-Fahrrad-Werke, Gustav Hiller, firmierend, brachte man 1906 unter der Bezeichnung Phänomobil ein erstes motorisiertes Lieferfahrzeug heraus. Das Unternehmen avancierte zu einem der bedeutendsten Pioniere im Bau luftgekühlter Fahrzeugmotoren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Zittauer Werk eine der wesentlichen Stützen des DDR-Nutzfahrzeugbaus.

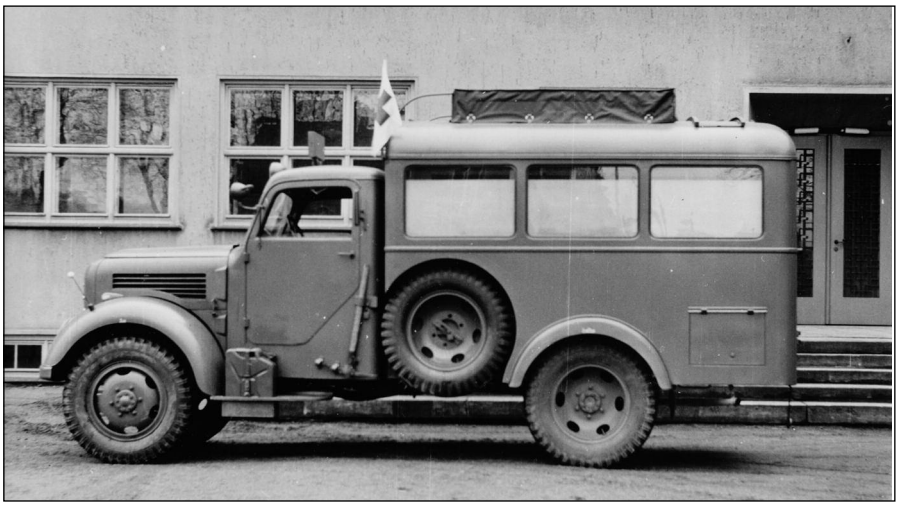
12.03.1978



Zur Leipziger Messe 1955 der neuer Robur-Lkw und die letzte Framo-Version

Robur-Fahrgestelle dienten auch diesen beiden Bestattungswagen

Dreiseitenkipper Robur Garant 30 K / 32 zwischen 1956 und 1960



Robur-Krankenwagen fürs Militär

Robur Garant mit Allradantrieb im Gelände 1959

Garant

14.02.1955 – 607 585

Einem verlorenen Markenrechtsstreit gegen die ehemaligen Phänomen-Eigner folgte 1956 der neue Markenname Robur (lateinisch: Steineiche). Man knüpfte damit an ein altes Phänomen-Motorrad-Markenzeichen mit Eichenblättern und Eicheln an.

Die traditionelle Phänomen-Typenbezeichnung Granit war schon im Jahr zuvor der Bezeichnung Garant gewichen. Die bewährten Zweitonner liefen als Garant 30 K und Garant 32 noch bis 1960 weiter, wahlweise mit luftgekühlten 60-PS-Otto- bzw. 52-PS-Dieselmotoren.

1957 erschien als Weiterentwicklung ein neuer Frontlenker-Reisebus Typ LO 2500 (Modell 1958) für 16 Fahrgäste in Ganzstahlausführung (60-PS-Ottomotor). 1961 folgte auf der Leipziger Frühjahrsmesse auch der neuentwickelte Frontlenker-Schnelltransporter LO 2500 mit einem 70-PS-Ottomotor und einem im 2. und 5. Gang synchronisierten Getriebe. Der Frontlenker

Robur-Programm in der Werbung 1957 [1]

Robur als fahrendes Postamt der Deutschen Post

Robur-Reiseomnibus LO 2500 B in der ersten Ausführung von 1959 mit der beliebten Zweifarb-Lackierung

Robur-Frontlenker in der Allradversion LO 1800 A für militärische Zwecke

Der 18-sitzige Reisebus LO 2500 im Jahr 1960

Robur LO 1800 als Versuchswagen

war für 2,5 t Nutzlast ausgelegt. Robur zeigt außerdem ein allradangetriebenes Feuerlöschfahrzeug LO 1800 A (70 PS, 3345 ccm).

(Militärische Verwendung !!!) Mannschafts- und Materialtransport, an Stelle der Pritsche Kofferaufbauten, für besondere Zwecke (Sanitätsfahrzeug) (Fischmaul).

Wahlweise stattete man ihn ab 1963 mit einem 70-PS-Dieselmotor als LD 2500 aus. Der LO 2500 wurde anfänglich als Pritschenwagen, Kofferwagen und Kombi ausgeführt. Als Mehrzweckfahrzeug bezeichnet, konnte man den LO 2500 auch für den kombinierten Personen- und Lastentransport verwenden. Diese auf einem Lkw-Hochrahmen aufgebauten Fahrzeuge waren ein Exportschlager in sozialistschen Ländern und der „Dritten Welt“.

Auf Chassis des Robur Garant wurden durch diverse Karosseriewerke des IFA-Verbundes zudem Spezialaufbauten geliefert, so neben Feuerwehraufbauten (Typ LLF/8), der Autodrehkran ADK III/3 „Puma“, eine Dieselstraßenwalze, ein Kraftrottenwagen für die Deutsche Reichsbahn und vieles mehr.

Als Omnibus LD 3000 wurde das Fahrzeug ab 1982 geliefert.

Die fischmaulähnliche chromverzierte Kühlerblende wurde um 1968 durch ein einfaches geschlitztes Frontblech ersetzt.

Am 24. Dezember 1970 trug man die neue Firmenbezeichnung VEB Robur-Werke Zittau, Lastkraftwagen, Motoren und Hydraulik, ein, schon ein Jahr später entfiel ein Teil der Bezeichnung. Übrig blieb VEB Robur-Werke Zittau.

Geheimgehalten wurde eine komplette Neuentwicklung der Robur-Werke, bei der sich die Belegschaft etwa 10 Jahre lang aufopferungsvoll engagierte. Die Konzeption eines neuen 6-Tonners begann Februar 1972. Der geplante Typ O 611 sollte mit einem 110-PS-Sechszylinder-Ottomotor ausgestattet werden. 1974 war das Funktionsmuster fertiggestellt. Verhandlungen mit der französischen Automobilfabrik Citroën, die Werkzeuge liefern sollte, waren im Gange, obwohl diese (??) der Idee eines durch und durch neuen Typs ablehnend gegenüberstand.

Ein Exemplar des O 611 läuft bei der Firma Strauß in Freiberg als Abschleppwagen. Es wird eines der teuersten Neufahrzeuge der Gegenwart. Serienreif wurde eine 4×2 Version, die 4×4-Version hatte das Funktionsmuster-Stadium (K 5) erreicht und war 1980 reif zur Serienfreigabeprüfung. Die gewünschten Fabrikeinrichtungen sowie deren soziale Komponenten (Kindergarten etc.) trieben den Preis der Fabrik in astronomische Höhen. XX Mittag sprach sich gegen die Fertigungsaufnahme aus und zog eine 1984 geschlossene Zusammenarbeit mit dem Schweizer Nutzfahrzeughersteller Steyr (> MAN) vor.

Seit dem 2. März 1978 gehörten die Robur-Werke offiziell zum VEB IFA-Nutzfahrzeuge Kombinat, Ludwigsfelde, was sich auch in der Verwendung des IFA-Logos auf dem neuen, nicht eingeführten Fahrerhaus-Design ausdrückte.

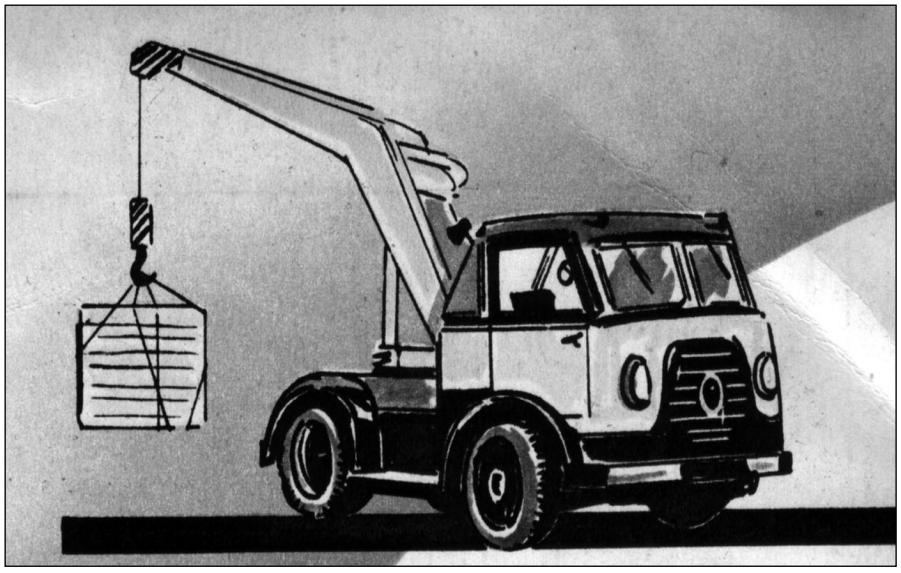
Das antiquierte Fahrzeug lieferte man 1987 ? als Typ IFA-Robur LD 2002 AFr 6/Mz 17, LD 2002 Afr 7/Mz-S, LD 3002 AKF 3/PrII aus.

Nach der Wende 1989 verbesserte die Belegschaft hoffnungsvoll das inzwischen im Volksmund als „Steineiche“ bezeichnete Fahrzeug. Fest eingeplant waren die UdSSR und der übrige Ostblock als traditionelle Exportländer, war doch der größte Teil der Produktion in sozialistische Bruderländer geliefert worden. In der DDR selbst war es schwierig gewesen, eines der robusten Fahrzeuge zu erhalten, es herrschte zuletzt der „Tauschhandel“. Bestellte man einen Pritschenwagen, erhielt man z.B. einen Kastenwagen und musste sich in der Republik einen tauschwilligen Partner suchen.

Nach dem Treuhandgesetz vom 17. Juni 1990 wurde der VEB als Robur-Werke G.m.b.H. im Aufbau auf den Weg zur Privatisierung geschickt. Statt ehemals 5700 Leuten beschäftigte man Mitte 1991 nur noch 2700, weitere Kündigungen wurden erwartet.

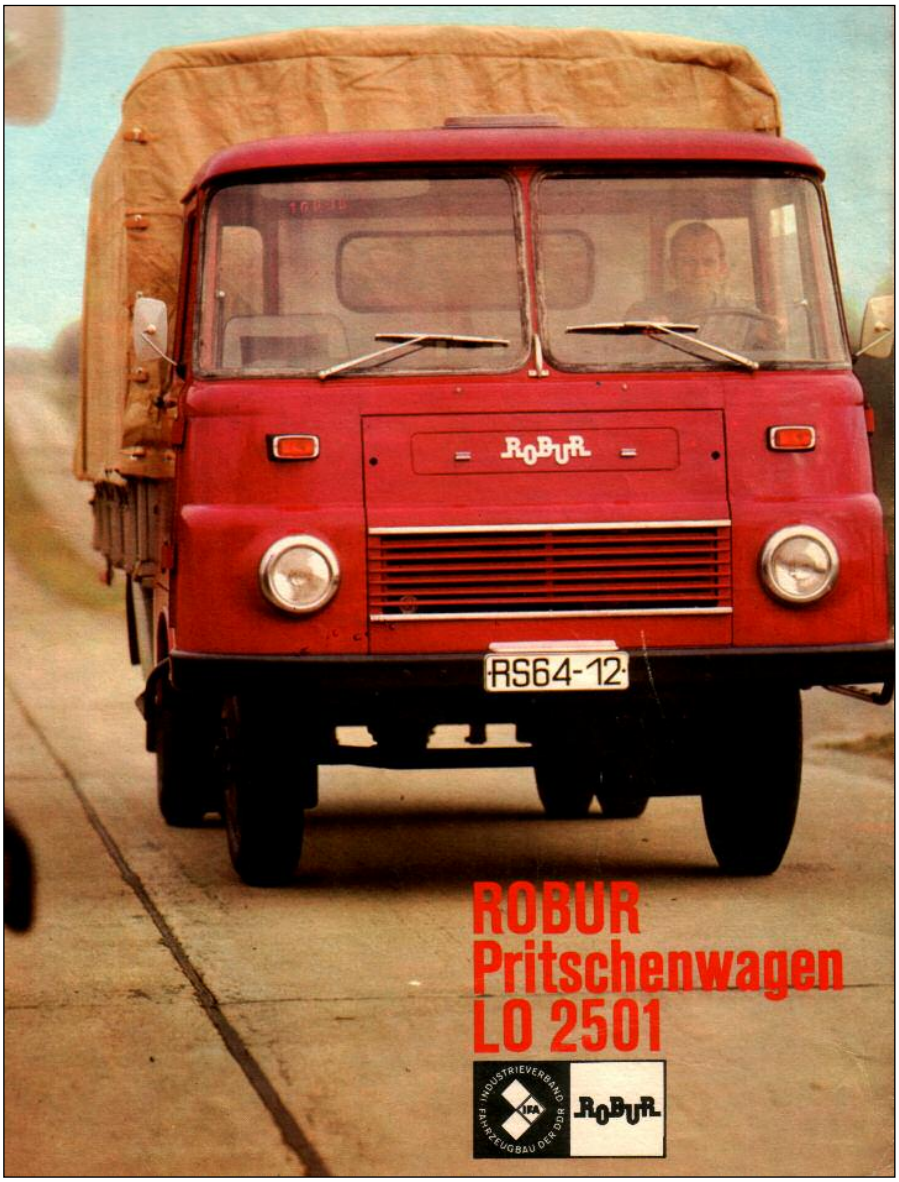
Der erste Schritt zur Neuerung bestand aus einem Face-Lifting und dem Einbau eines Deutz-Motors (Slogan: Powered by Deutz). Trotz regen Interesses in den neuen Ländern ohne Erfolg. Verzweifelt suchte man Käufer für

Robur LO/LD 2500 in der vorletzten Ausführung [1]



Robur-Kranwagen 1957 in der Werbung

Ein Robur mit interessanten Genen



Robur-Werbung in der DDR-Zeitschrift Kraftfahr-Technik 1972 [1]

Der Robur-Prototyp D 609 aus dem Jahr 1977 ging nicht in Serie [1]

den neuen Typen LD 3004 zu finden, in der Hoffnung 500 Arbeitsplätze retten zu können. Noch wurden 250 Fahrzeuge über die Treuhand finanziert, die im Februar 1991 …

… gebauten Typen vorgestellt, „Powered by Deutz“. Vorerst gab die Treuhand, Berlin, Geld für 250 Stück.

0-Serie: 50 Stück im Februar fertig; 102 Stück im Mai; 100 für August. Schwierigkeiten, weil alle glaubten, dass Robur tot sei. Treuhandgeld verzögerte sich, aber Deutz brauchte etwa 12 Wochen bis zur Motorlieferung.

Die Zittauer hatten die Fahrzeuge gehörig erneuert und geliftet. Ein luftgekühlter Deutz-Motor mit 54 kW/73 PS und einem maximalen Drehmoment von 237 Nm bei 1550/min löste das „Zittauer Glockenspiel“ ab, wie der Volksmund das alte Antriebsaggregat nannte. In der Stoßstange integrierte Scheinwerfer, ein neuer Frontgrill, neue Lackierungen sowie eine verbesserte Innenausstattung (mit luftgefedertem Fahrersitz) machten die Weiterentwicklung sichtbar.

Nachdem eine auf sechs Jahre projektierte Lieferung von 50 000 Fahrzeugen in die sich auflösende Sowjetunion gescheitert war, beschloss die Generalversammlung am 28. August 1991 die Abwicklung. Die letzten Robur-Fahrzeug des Typs LO 3004 liefen im November vom Band.

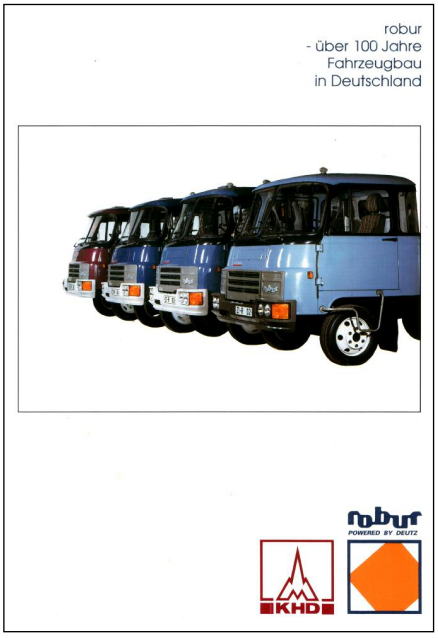
Verzweifelt suchte man ein Lösung, aber auch die geplante Lieferung von Baugruppen ins Baltikum an das erste deutsch-litauische Joint-Venture scheiterten. Ebenso der Verkauf der ganzen Werkanlagen nach Russland.

Die Abwicklung zog sich bis März 1995 hin.

1990

Die Allrad-Version Robur O 611 A von 1980 für die Nationale Volksarmee der DDR [1]

Robur-Prototyp mit adaptierter Steyr-Kabine in den frühen 80er Jahren [1]



Einer der letzten Robur-Prospekte 1990

Robur-Doppelkabine in der letzten Ausführung mit Deutz-Dieselmotor im Oktober 1990 [1]