

**Wartburg**  
1898 – 1904  
1955 – 1991

Dreimal wurde die berühmte Wartburg im thüringischen Eisenach, weltbekanntes Asyl des Reformators Martin Luther und Ort der Übersetzung der Bibel ins Deutsche, als Markenname für Automobile aus Eisenach verwendet: von 1898 bis 1904, 1930 (Roadster BMW DA 3 Wartburg) und von 1956 bis 1991.

Die Fahrzeugfabrik Eisenach Akt.-Ges., Eisenach, Rennbahn 16, wurde am 3. Dezember 1896 von einem Bankenkonsortium auf Initiative des Geheimen Baurats Heinrich Ehrhardt (1840–1928) gegründet.

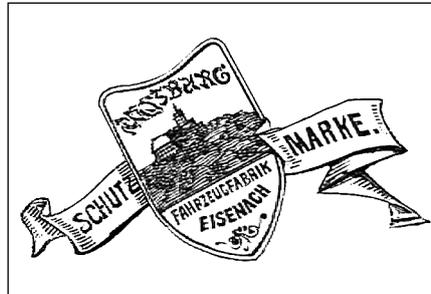
Ehrhardt hatte ein Vermögen mit der Herstellung von Geschossen gemacht und galt neben Krupp als zweiter deutscher „Kanonenkönig“. Nicht zuletzt die Möglichkeit, Automobile auch militärisch verwenden zu können, bewog Ehrhardt zu eigenen Versuchen mit drei und vierrädrigen Fahrzeugen. Um ohne großen Aufwand sofort zu einer profitablen Produktion zu kommen, erwarb er am 12. September 1898 Lizenzen der



1898



1898



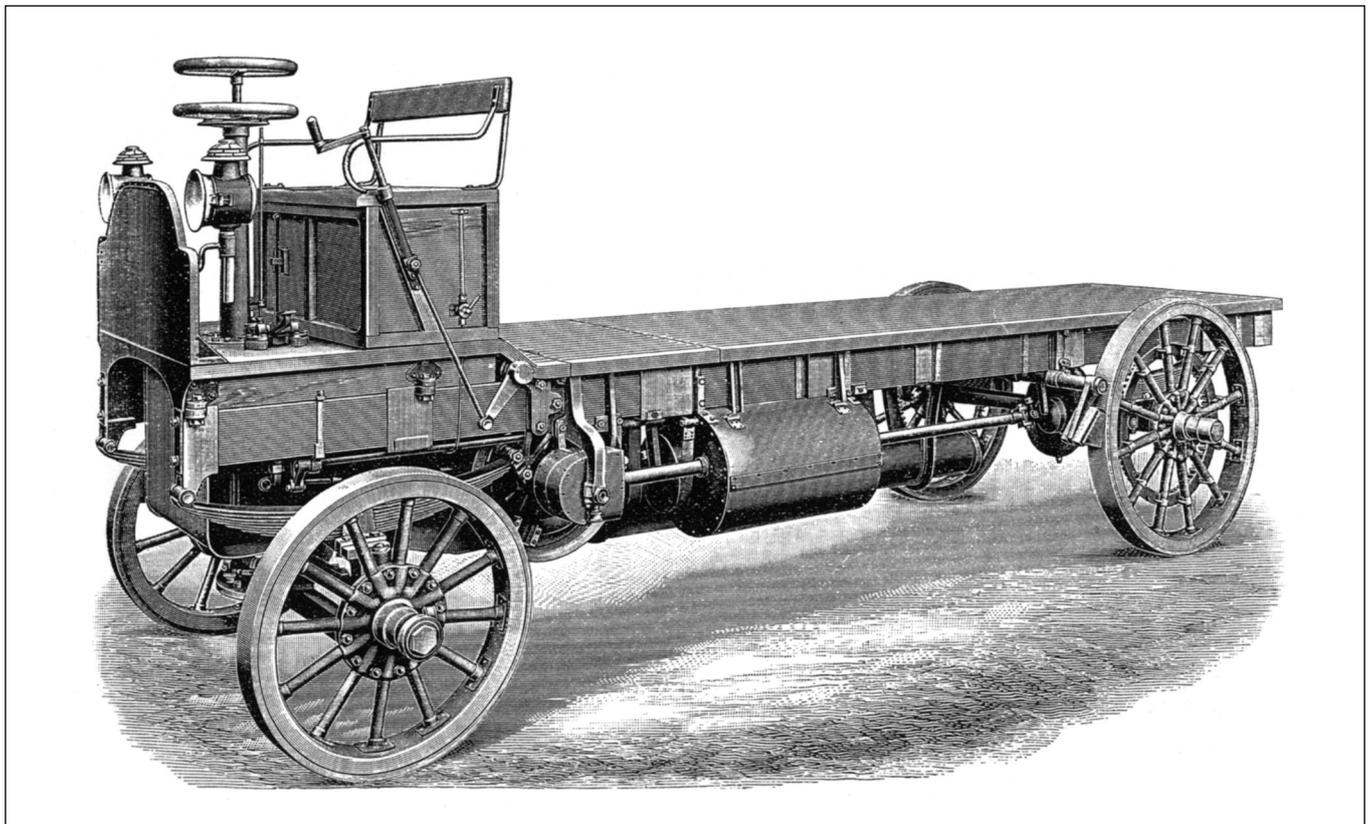
1898



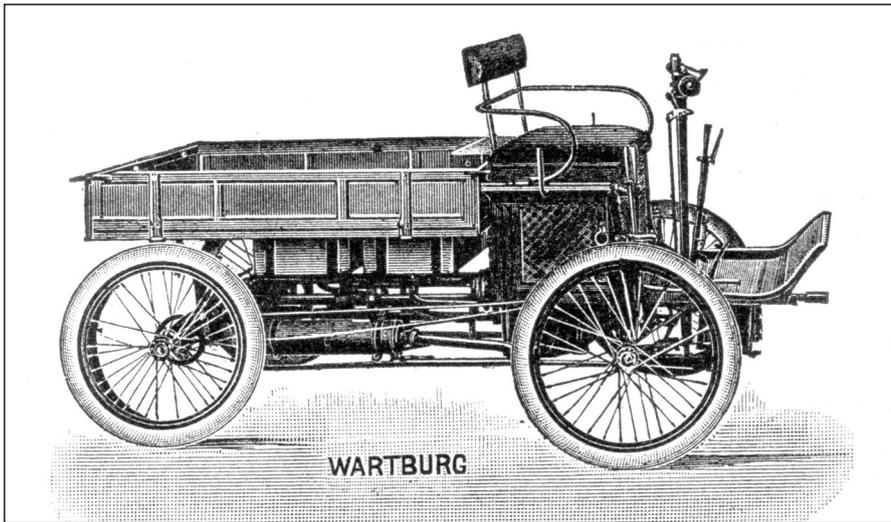
1898

französischen Firma Société Nouvelle des Établissements Decauville Aîné, Paris (Fahrzeugbau seit xxxx). Markenname wurde Wartburg, das weltbekannte Asyl des Reformators Martin Luther. Vereinzelt wurde der Ortsname Eisenach für die Wartburg-Lastwagen verwendet.

Per Vertrag mit der englischen Firma The Electrical Vehicle Syndicate, Limited, London, und deren französischer Tochtergesellschaft Société Anonyme L'Électrique, Paris, vom 11. Oktober 1898 erhielt Ehrhardt das Recht, Elektromobile zu bauen. Dazu gründete er am 18. Oktober 1898 als Patentverwer-



Die Fahrzeugfabrik Eisenach baute 1898 ihren ersten 5-t-Schwerlastwagen <sup>1</sup>



Ein leichter Wartburg-Pritschenwagen nach der Lizenz Décauville 1902 <sup>1</sup>

tungs- und Vertriebsgesellschaft die Motorfahrzeug-Aktiengesellschaft, Düsseldorf, Kaiser-Wilhelmstraße 44 (Reparatur-Werkstätte) und Jakobistraße 14 a und 8 (Ladestation).

Die Elektromobile, die dem Kutschendesign treu blieben, fanden zu meist als Droschken ihren Einsatz, vereinzelt auch als Lieferwagen und Hotel-omnibusse. Sie wurden sowohl mit den Markennamen Eisenach als auch Wartburg angesprochen. Einer der wenigen bekannt gewordenen Elektro-Lieferwagen (4 PS, 0,54 t Nutzlast) nahm für diese Fahrt mit Sitzen für 7 Personen versehen 1900 an den Prüfungsfahrten für elektrisch betriebene Fahrzeuge in Berlin teil. 1902 zeigte man in Düsseldorf einen kleinen Omnibus mit 5,5-PS-Hauptstrommotor (System Johnson-Lundell).

Parallel mit der Aufnahme des Benzin-Pkw-Baus projektierten Direktor Ing. Gustav Ehrhardt und Chefingenieur G. Wenzel auch eigene Wartburg-Lkw. Zur 1. Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin 1899 präsentierte man einen frontgelenkten 7,5-Tonner eigener Konstruktion mit liegendem 12-PS-Zweizylindermotor. Völlig aus Eisen und Stahl hergestellt, hatte er bereits im Juni seine Tauglichkeit zum Geschütz-Transport bewiesen. Ein seitlich versetzt angebrachtes Getriebe übertrug die Kraft per Kardan auf ein Ritzel und dann auf einen Zahnradkranz am Rad. Aus nahtlosen Rohren (Patent Ehrhardt) waren sowohl die Radspeichen als auch die Hauptträger hergestellt, letzere nahmen das Kühlwasser für den Motor auf. Zudem hatte man die Décauville-Pkw-Konstruktion zu Lastwagen weiterentwickelt und Modelle für 1,5 bis 5 t Nutzlast, mit Motorstärken von 4 bis

**Wartburg-Motorfahrzeuge**  
für alle Zwecke.

Benzin-, Spiritus- und elektrischer Betrieb.

— Vollendetste Ausführung. —

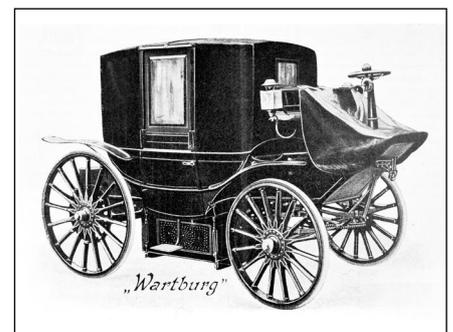
Spezialität:

**Lastwagen bis 100 Ctr. Tragfähigkeit.**

— Kataloge gratis und franco. —

**Fahrzeugfabrik Eisenach, Eisenach.**

Ein Rennwagen und ein Dreitonner der Marke Wartburg 1901 <sup>1</sup>



Wartburg Elektro-Droschke 1899 <sup>1</sup>

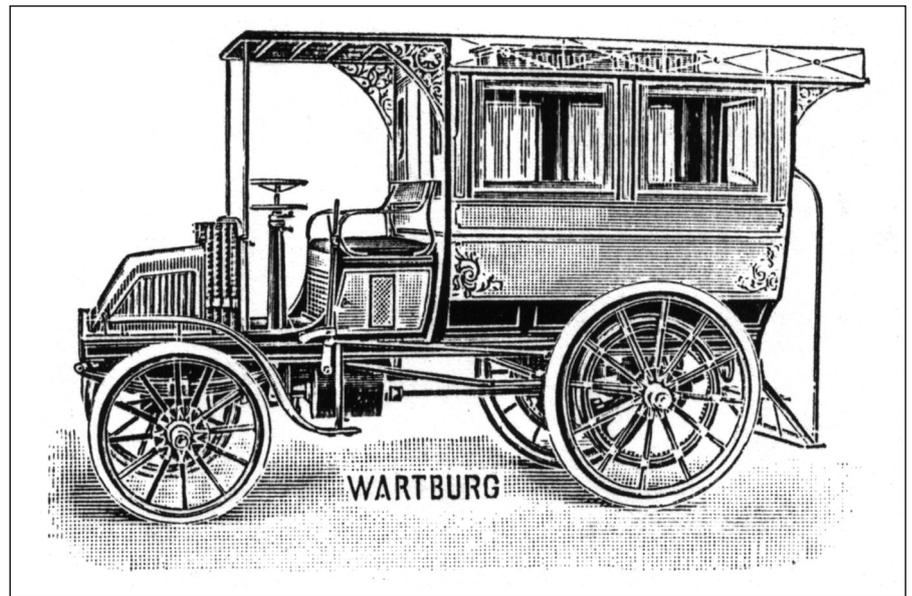
18 PS, Ketten- und Zahnradgetrieben angeboten.

Ein Rückschlag brachte am 26. Oktober 1899 ein Feuer, das ein Magazin mit fertigen Motorwagen und Fahrrädern vernichtete. Das Jahr 1900 brachte einen massiven Rückgang der Produktion, nur noch 678 Arbeiter waren beschäftigt. Im Lkw-Bau ging man zu massiven Rahmen und den gängigen Schlangenkühlern über, die vor der Front-Platte angeordnet waren. So konstruiert lieferte Eisenach auch das erste verbürgte Tankfahrzeug der Welt (3200 Liter) aus, doch ordnungsgemäß funktionierte es erst 1901. Nun erschien auch der erste Wartburg-Omnibus auf 1,5-t-Fahrgestell Typ S. Sein 12-PS-Zweizylindermotor (6333 ccm?) saß unter einer vorn abgeflachten Haube, der Kühler stand vor dem Spritzblech. Statt eiserner Räder benutzte man nun auch Holzräder mit Eisenbandagen; für die leichteren, aus den frühen Pkw abgeleiteten Typen verwendete man

Drahtspeichen. Ein 0,25-t-Eisenach-Lieferwagen (5 PS), ein leichter 1,5-t- (10 PS) und ein schwerer 3-t-Eisenach-Lkw (12 PS) nahmen erfolgreich am 23. und 24. Juli 1902 an der Lastwa-

genkonkurrenz Leipzig – Eisenach (177 km) teil.

Nach einem kurzen Zwischenhoch Anfang 1901 (1205 Arbeiter), führte eine neuerliche Flaute zur Einschrän-



Wartburg-Omnibus aus dem Jahr 1901 <sup>1</sup>



Einer der ersten deutschen Tanklastwagen auf Wartburg-Fahrgestell 1900 <sup>1</sup>

kung des Automobilbaus. Ein Ausweg schien eine Spezialisierung zu sein, und da bereits 1900 die Hamburger Feuerwehr mit einem Wartburg-Pkw den

Einsatz von Benzin-Fahrzeugen am Brandort erprobt hatte, lag es nahe, 1902 einen Feuerwehr-Mannschaftswagen herauszubringen. Dem Antrieb

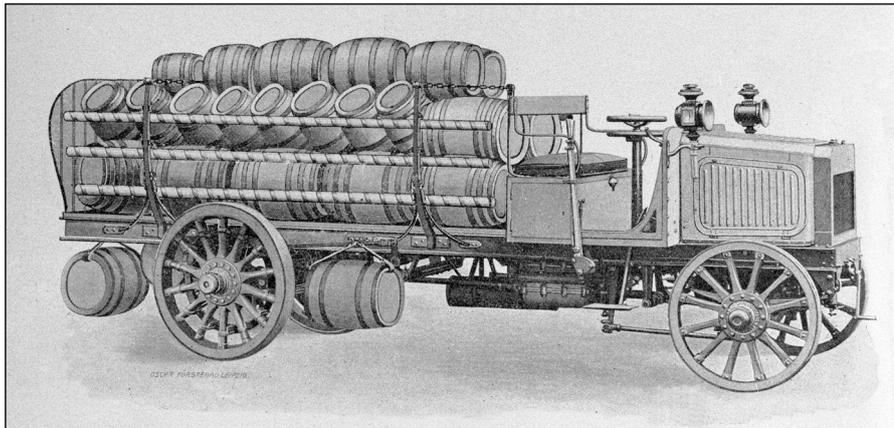
diente ein 14-PS-Zweizylinder-Motor, ein Bienenkorb-Kühler stand nun vor dem Aggregat. Ein ähnlich konstruierter Fassbierwagen (5 t), den ein 15-PS-Zweizylinder trieb, bildete den Schlusspunkt des Wartburg/Eisenach-Nutzfahrzeugbaus und wurde 1904 auf der Automobil-Ausstellung Frankfurt am Main schon unter der neuen Marke > Dixi vorgestellt. (*Noch einmal IfGW 1902 und 1903 Ausstellung anschauen*)

Die ablehnende Haltung des Heeres gegenüber den unausgereiften Lkw-Konstruktionen, besonders aber das Ausbleiben größerer Kriegsmaterial-Bestellungen, verhinderten die volle Auslastung des Werks. Eine Zusammenlegung der Aktien wurde 1903 notwendig und Heinrich Ehrhardt verließ nach Differenzen mit den Hauptaktionären den Aufsichtsrat der Fahrzeugfabrik Eisenach. Er nahm die Décauville-Lizenzrechte mit, um eine eigene Fahrzeugfabrik, die Heinrich > Ehrhardt Akt.-Ges. in Zella-St. Blasii im Herzogtum Sachsen-Coburg zu gründen.

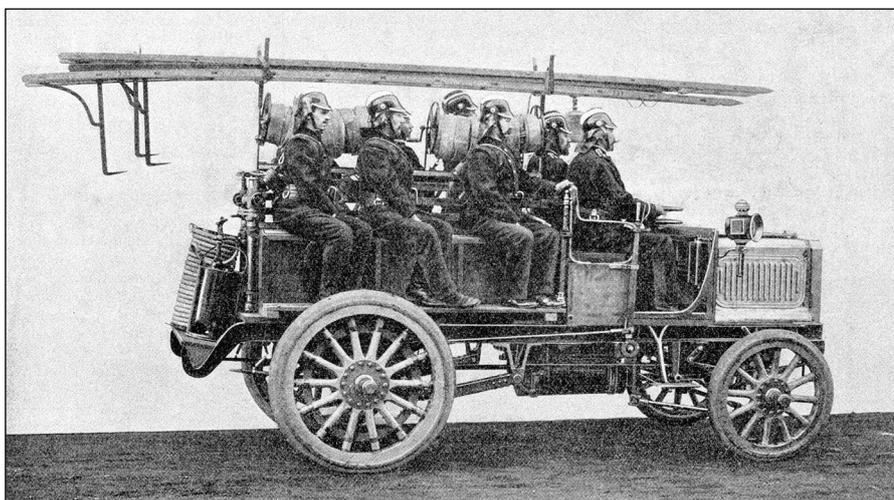
Knapp 25 Jahre produzierte man nun in Eisenach unter der Marke Dixi Pkw, Lieferwagen, Lkw und Omnibusse weiter. Das Werk wurde 1928 von den Bayerischen Motorenwerken (> BMW) übernommen, die unter anderem 1930 in nur geringer Stückzahl den Zweisitzer BMW Wartburg DA 3 herausbrachten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Autobau in Eisenach regulär durch einen Befehl vom 13. August 1946 in der Automobilfabrik der Sowjetischen AG für Maschinenbau vorm. BMW (Staatl. Akt.-Ges. Awtowelo, Werk BMW Eisenach) aufgenommen. Am 5. Juni 1952 übergab diese das Werk der DDR, die es als VEB Eisenacher Motorenwerk (> EMW) bzw. VEB Automobilwerk Eisenach (AWE) im Rahmen des DDR-Industrieverbands Fahrzeugbau (IFA) weiterführte.

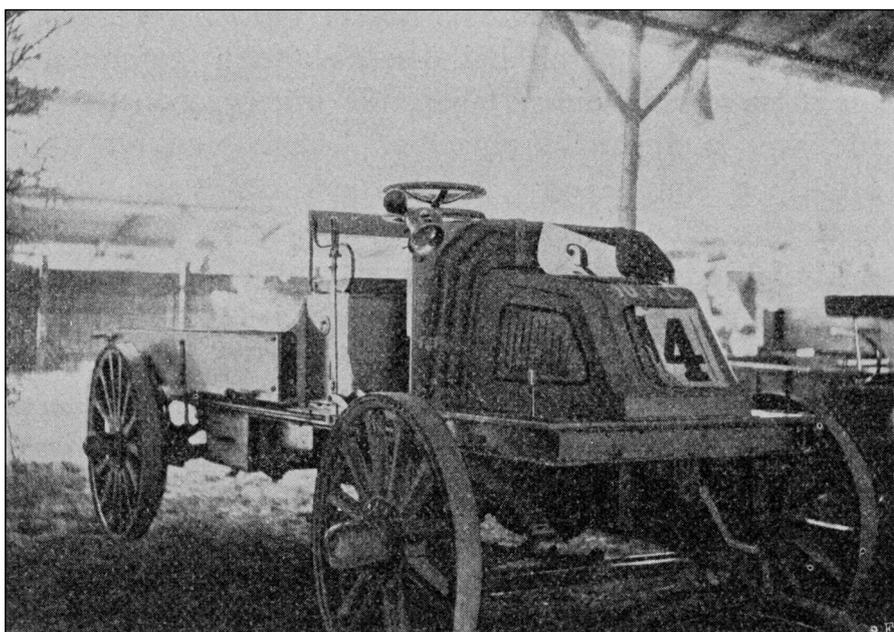
Als Nachfolger des IFA F 9 (> DKW), den man ab 1953 in Eisenach baute, startete das AWE im Oktober 1955 mit dem Pkw Typ 311 (37-PS-Dreizylinder-Zweitakter, 900 ccm, ab 1961: 40 PS), dessen Vorserie noch als Typ EMW 311-0 bezeichnet wurde. 1956 präsentiert, folgten sowohl Kombi- als auch Pick-up-Versionen



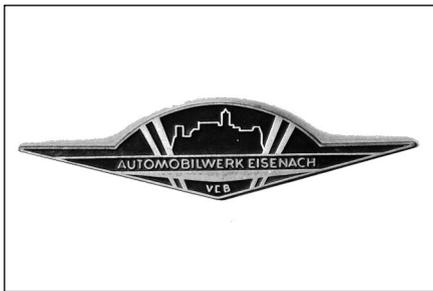
Schwerer Wartburg-Fünftonner für den Fassbiertransport 1903 <sup>1</sup>



Wartburg-Feuerwehrfahrzeug 1903 <sup>1</sup>



Chassis eines leichten Wartburg-Lkw beim Rennen 1902 <sup>1</sup>



195x?



1957



195x?



1952



1955

rer erkor, 1985 an. Optisch hatte die Entwicklung bis auf wenige Retuschen ihren Abschluss gefunden.

Bereits zum 1. Januar 1978 hatten eigenständige IFA-Kombinate den VVB Automobilbau abgelöst. Dem IFA-Kombinat Personenwagen wurden der VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt zugeordnet, da deren Transporter Barkas das Wartburg-Aggregat antrieb. Trotz konstanter Versuche des Eisenacher Werks, Vierzylinder-Motoren zu

entwickeln und somit den internationalen Anschluss zu wahren, musste der DDR-Automobilbau auf geheime Direktiven der Regierung aus dem Jahr 1961 hin Zweitakter verwenden.

Erst ein Lizenz-Abkommen mit > Volkswagen aus dem Jahre 1984 brachte den Durchbruch. Ab Ende 1988 wurde der nunmehrige Wartburg 1,3 mit VW-Lizenz-Viertakter (58 PS, 1272 ccm) ausgestattet. Es gab eine Kombi- und eine Pick-up-Variante.



Wartburg 1966 Kopie

(0,43 t Nutzlast). Zeitgleich reanimierte die IFA den Markennamen Wartburg.

Ab Ende 1962 verwendete man einen neuen 991-ccm-Dreizylinder-Zweitakter mit 45 PS (Wartburg 1000). Die Kombiversionen erhielt 1964 eine modifizierte Karosserie. 1965 markierte der Wartburg 312 mit seinem völlig neuen Fahrwerk den Übergang zum Nachfolger Wartburg 353 (1969: 50 PS), dessen Serienfertigung am 1. Juli 1966 begann. 1967 folgte die Mehrzweckvariante (Kombi) unter dem Namen Tourist (0,45 t Nutzlast). Am 3. März 1975 kam Typ 353 W (Weiterentwicklung) heraus und im Oktober 1982 wurde eine 0,4-t-Pick-up-Variante (Wartburg 353 Trans) vorgestellt. Die Pick-up-Serie lief in Folge einer Umstrukturierung, die 1984 den ehemaligen VEB Lufttechnik Gotha als VEB Kraftfahrzeugwerk Dr. Theodor Neubauer zum Fahrwerk-Zuliefer-



Der Wartburg Typ Camping wurde 1956 bis 1957 gebaut



Wartburg 1956



1986

Nach der politischen Wende, pünktlich zur Währungsunion mit der alten Bundesrepublik am 1. Juni 1990, wandelte die Treuhand das Automobilwerk Eisenach (AWE) in eine GmbH um. Mitte Januar 1991 wurde die Einstellung der unrentablen Wartburg-Produktion beschlossen und der letzte Wartburg vom 10. April 1991 für ein zukünftiges Museum reserviert.

Schon ab dem 5. Oktober 1990 lief der erste von der Opel-AWE GmbH gebaute Pkw Vectra in Eisenach vom Band. Am 13. Dezember 1990 wurde ein Vertrag zwischen der Treuhand als Stellvertreterin der Wartburg-Werke und Opel für ein neues Opel-Werk unterzeichnet. Den Grundstein legte man am 7. Februar 1991. Heute wird in Eisenach mit modernsten Maschinen der Pkw Opel Astra gebaut. Das alte Eisenacher Werk wurde abgerissen.



Prospekt der Wartburg-Modelle Typ 353 aus dem Jahr 1986 <sup>1</sup>



Der Wartburg Pick-up Trans 353 von 1986 <sup>1</sup>



Prototyp aus der Wendezeit 1990 <sup>1</sup>



Neuvorstellung des Wartburg Tourist de Luxe auf der Leipziger Herbst-Messe 1969