

Ältestes Eisenacher Auto schnauft wieder

Spezialisten-Trio bringt mit Hilfe regionaler Firmen nach 50 Jahren Wartburg-Motorwagen von 1899 zum Laufen

Von Norman Meißner

Eisenach. „Der emotional ergreifendste Punkt war für uns, als er wieder tuckerte“, spricht Eberhard Spee über die Empfindungen eines fleißigen Trios, das einem über 120 Jahre alten Automobil wieder Leben einhauchte. Mit dem Kfz-Meister Matthias Huch und dem einstigen Mitarbeiter des Technischen Kundendienstes im VEB Automobilwerk Eisenach, Peter Liffert, gelingt es, den beiden Zylindern und damit auch dem Auspuff des Wartburg-Motorwagens aus dem Jahr 1899 (Typ 2) wieder rhythmisch schnaufende Töne zu entlocken.

Zuletzt vernahmten Eisenacher diese Geräusche anlässlich der AWE-Betriebsfestspiele in den 1970er-Jahren während eines Oldtimer-Corsos mit Fahrzeugen der hiesigen Automobilbautradition durch die Wartburgstadt.

Weltweit existieren heute noch fünf Exemplare

Der Wartburg-Motorwagen, eine Lizenz der französischen Voiturette vom Typ Decauville Voiturelle, begrüßt eigentlich die Besucher am Beginn des Rundgangs im Museum „automobile welt eisenach“. Seit der Vermessung des Eisenacher Oldies mit speziellem 3D-Scanner im hiesigen Werk der BMW-Gruppe im September letzten Jahres, dem Ausgangspunkt für die Instandsetzung, übernimmt ein nahezu baugleicher Stellvertreter aus München diese Aufgabe, den BMW vorübergehend als Leihgabe in Eisenach parkt.

Die Computervermessung liefert Daten für den exakten Nachbau defekter oder verschlissener Bauteile. Neben dem Eisenacher sowie dem Münchner Wartburg-Motorwagen existieren weltweit nur drei weitere Exemplare, darunter in Trondheim und in Los Angeles.

Für die geplante Fahrzeug-Ausstellung des 1967 errichteten Wartburg-Pavillons an der Wartburgallee wünschte sich die damalige Betriebsleitung des Automobilwerks natürlich Eisenachs erstes Auto, von dem bis 1903 rund 250 Exemplare entstanden. Eisenachs Gesuch findet in Riesa um 1964/65 Gehör, das einen recht verbauten Motorwagen besitzt. „Man hatte ihn dort oft für Festumzüge genutzt“, berichtet der Leiter des heutigen Instandsetzungskomitees, Eberhard Spee.

In Einzelteilen bringen Automobilwerker damals das „Häufchen Schrott“ an seinen Geburtsort zurück. Im AWE-Versuchsmusterbau, der sich seinerzeit im O1 – eines der wenigen heute verbliebenen Werks-



Projektleiter Eberhard Spee, Motorenkonstrukteur im früheren AWE, Peter Liffert, einstiger Mitarbeiter des Technischen Kundendienstes, und Kfz-Meister Matthias Huch (von links) tüfteln seit Wochen an dem 121 Jahre alten Auto der ersten Serie aus der Wartburgstadt.

FOTO: NORMAN MEISSNER



Honoratioren auf einigen Wartburg-Motorwagen vom Typ 1 und 2. ARCHIV-FOTOS(S): STIFTUNG AUTOMOBILE WELT EISENACH



AWE-Mitarbeiter zerlegen den Wagen in Riesa für die Reise nach Eisenach.



Anfang der 70er-Jahre rollen Hans Sode und Stanislav Bredschinsky beim Corso über den Eisenacher Markt.

gebäude – befindet, gelingt damals unter Federführung der Experten für Motoren, Hans Sode, und für Getriebe, Stanislav Bredschinsky, die Instandsetzung.

Tank schwarz lackiert wie auch messingblank ausgeliefert

„Exzellente handwerkliche Arbeit, aber auf die Materialgüte hatten sie damals leider keinen Einfluss“, denkt Eberhard Spee etwa an den Kühlwassertank aus Messingblech, der 1966 komplett neu entsteht. Mit einem Endoskop erforschte das Trio kürzlich dessen Innenleben. Der übermäßige Rostfraß durch elektrochemische Kontaktkorrosion am stützenden Stahlgeflecht im Inneren führt zur Entscheidung eines erneuten Tanknachbaus. Das Messingblech für die Tankhülle nie-

tet und lötet ein Eisenacher Klempner diesmal auf Versteifungsteile aus Messing, die eine Firma in Seebach extra baugleich kopiert.

Historische Dokumente zeigen, dass die Fahrzeugfabrik ihren Motorwagen seinerzeit mit schwarz lackierten, aber auch mit messingblanken Tanks auslieferte. Die Automobilwerker entschieden sich 1967 für schwarze Tanks. „Wir werden sie beide messingblank lassen“, sagt der Projektleiter.

Der Benzintank im Fond besitzt eine abgetrennte Kammer für Öl. „Alle 14 bis 20 Kilometer oder wenn der Auspuff nicht mehr qualmte, musste etwa eine Kaffeetasse Motoröl über einen Schieber zugeführt werden“, erklärt Eberhard Spee.

Eine historische Fotografie des Motorwagens von 1967 zeigt einen

Knick im hinteren Schutzblech. Damals wird der Riss im stützenden Gerippe aus gehärtetem Stahl mit Blechlasche geheilt, weil das Schweißen fehlschlägt. Die Erfahrung macht auch das heutige Instandsetzungstrio. Nun wird die Blechverstärkung aber ausgelasert, die Kontur gebogen und anschließend gehärtet.

Am authentischen Ort der 1967er-Restaurierung, dem AWE-Versuchsmusterbau im O1, kehren die Mitstreiter mit Besen sich erst dieser Tage eine Teststrecke frei. Die Bedienung des 120 Jahre alten Gefährts, das keine Gang-Synchronisation besitzt, ist nicht ganz einfach; einige Male ratschen hörbar die Gangwechsel. „Augen zu und schnell schalten“, hat Eberhard Spee mit den Versuchsfahrern he-

rausgefunden. Die „verzahnte“ Arbeit der Gänge lässt sich in dem offenen Getriebe anschaulich verfolgen. Während der Fahrttests messen die Motorwagenwiederbeleber den Verbrauch, die Batteriespannung und die Motorerwärmung.

Die Studenten der Dualen Hochschule Gera-Eisenach, Markus Heindel und Tobias Frank vom Tiv Thüringen, begleiten die Instandsetzungsarbeiten und entdecken konstruktionsne Schwachstellen. „Sie haben die Motorleistung theoretisch berechnet – das Ergebnis stimmt mit den Fahrzeugangaben überein“, schwärmt Eberhard Spee, der deren Bachelor-Arbeiten mit bewertet. Aufgrund der hervorragenden Zusammenarbeit erwägt die Hochschule, die Studienrichtung Fahrzeugtechnik zu etablieren.