

Wer trägt die Verantwortung für die Konzeption des Trabant 1.1?

Genau diese Frage haben wir dem Generaldirektor des PKW-Kombinates vorgelegt. Nun – nachdem die Verärgerung über die geharnischte Kritik am Trabant 1.1 (Hefte 2 und 3/90) wohl etwas verraucht ist – hat sich Herr Voigt zur folgenden Antwort bereitgefunden.

Die Übernahme einer persönlichen Verantwortung enthält dieses Statement nicht, auch nicht die Antworten auf unsere Fragen nach Preisvorstellungen sowie nach Fahr- und Aufprallsicherheit des Trabant 1.1. „Erst im nächsten Heft“, lautete die Antwort. Wir werden nicht lockerlassen!

Die Stellungnahme enthält aber einige neue Fakten und auch interessante Fotos, weshalb wir sie unseren Lesern nicht vorenthalten möchten. Die Bilder lassen allerdings auch eines erkennen: Das „Face-Lifting“, wie es für die sonst unveränderte Plastikkarosserie versucht worden ist (Bild 1), hätte ebenfalls keine akzeptable Lösung gebracht. Die gemeinsam mit VW entstandene Vollheck-Studie (Bilder 2 und 3) sieht dagegen außerordentlich reizvoll aus. Schade, daß auch daraus nichts werden durfte.



Bild 1 Entwurf für Änderungen an Frontpartie des Trabant (Modell 1.1 E)

Zum Serienlauf des Trabant 1.1 mit Viertakt-Ottomotor

D. Voigt, KDT, Generaldirektor des IFA-Kombinat Personenkraftwagen

Zur Werksvorstellung des in diesem Monat in Serie überführten Trabant 1.1 gingen mir zum wiederholten Male Fragen der Redaktion der KFT zum Ablauf und zum technischen Inhalt seiner Entwicklung zu, die mich zu einigen einleitenden Bemerkungen veranlassen.

Die Kernfrage in den bisher erschienenen kritischen Testberichten und in der öffentlichen Diskussion über den Trabant 1.1 ist, analog zur 1988 erfolgten Serieneinführung der neuen Antriebstechnik mit der VW-Lizenzmotorenbaureihe im PKW Wartburg, die Weiterverwendung der bisherigen schon über 2 Jahrzehnte gefertigten Karosserie. Ich muß hier nochmals daran erinnern, daß trotz der in den vergangenen Jahren von den Automobilbauern in Zwickau und Eisenach unternommenen Bemühungen zur Einführung moderner Nachfolge-Fahrzeuge der Beschluß der damaligen Partei- und Staatsführung vorlag, die modernen Antriebsaggregate in die vorhandenen Fahrzeuge einzubauen.

Beim PKW Wartburg 1.3 konnten die notwendigen Änderungen am Vorderwagen zur Gewährleistung des Einbauraumes für das quer im Fahrzeug angeordnete Triebwerk genutzt werden, um das Erscheinungsbild in Verbindung mit den großflächigen Plastikstoßfängern und Folgeänderungen im Heckbereich aufzubessern, so daß zumindest die Front- und Heckansicht modernisiert werden konnte.

Anders beim Trabant. Durch die bereits vorhandene Queranordnung des Triebwerkes und durch den seit 2 Jahrzehnten angestrebten Übergang zu einer Vorderradaufhängung mit Schraubenfedern waren lediglich die durchgeführten äußeren Karosserieänderungen an Motorhaube und Mittelteil erforderlich, um das wesentlich größere Antriebsaggregat einzubauen.

Noch in der Überleitungsphase dieser Konzeption wurde zu den bis dahin erarbeiteten Lösungen für einen Trabant-Nachfolger die Version einer teilweise modernisierten Trabant-Karosserie (siehe Bild 1) zur Realisierung vorgeschlagen, die aber

ebenfalls abgelehnt wurde. Es gelang lediglich – buchstäblich in letzter Minute – die Plastikstoßfänger zu realisieren.

Aus diesem Grund wurde bereits 1986 mit der Konzipierung von Nachfolgefahrzeugen für beide PKW-Typen begonnen, die in eine an den Standorten Zwickau und Eisenach zu fertigende Baureihe moderner PKW münden sollten. Auch hier gab es keine Reaktion zu einer möglichen zentral zu planenden Einordnung.

In Fortführung der seit 1982 angelaufenen guten Zusammenarbeit mit der VW-AG haben wir dann 1988 ein gemeinsames Konzept erarbeitet, mit dem wir auf der Basis einer eigenständigen Fahrzeugbaureihe die kurzfristige Modernisierung der Automobilproduktion in Zwickau und Eisenach realisieren wollten (Bilder 2 und 3). Die dabei vorgesehene teilweise Vereinheitlichung von Karosserie- und Fahrwerkbaugruppen zu Produktlinien des VW-Konzerns sollte – ähnlich wie bei der bereits bestehenden Kooperation in der Motorenfertigung – Voraussetzungen zur Rücklieferung weiterer Komponenten zwecks Finanzierung des Vorhabens schaffen. Auch diese Lösung erfuhr das gleiche Schicksal wie ihre Vorgängerinnen.

Soviel zu den konkreten Bemühungen der letzten Jahre, nicht nur das äußere Erscheinungsbild und den Gebrauchswert der PKW Trabant und Wartburg, sondern auch ihre Fertigung dem internationalen Stand anzugleichen.

Die in letzter Zeit öfter gestellte Frage nach der Sinnfälligkeit der Aufnahme der Serienproduktion des Trabant 1.1 zum gegenwärtigen Zeitpunkt möchte ich unter zwei Aspekten eindeutig beantworten:

1. Die notwendigen Überleitungszeiten einer neuen Erzeugnispalette reichen auch bei Übernahme des vollen Know-how eines potentiellen Partners bis in die Mitte der 90er Jahre. Das für 1990 vorgesehene Modernisierungsprogramm für den Trabant 1.1 mit dem Schwerpunkt der Einführung eines Viertakt-Ottomotors auch im Hinblick

auf die heutige Marktsituation ist daher notwendig.

2. Wir sehen im Trabant 1.1 eine echte Alternative, sowohl für den Inlands- als auch für den Auslandsmarkt, der uns hilft, den Anschluß an eine neue Fahrzeuggeneration zu finden. Diese Zuversicht gründet sich auf die bisherigen Erfahrungen aus dem Nutzerkreis der Nullserie und der ähnlichen Situation bei der Markteinführung des Wartburg 1.3 mit einer zunächst zögernden Akzeptanz, die sich inzwischen in eine Anerkennung der erreichten Vorzüge umgewandelt hat. Durch die verbesserten Fahreigenschaften, die wesentlich verminderten Innengeräusche und die wirkungsvolle Heizung des Innenraumes kann für den Trabant 1.1 gleiches erwartet werden.

Unser jetziger Beitrag lautet: **Einjahresgarantie ohne Beschränkung der Kilometer-Fahrstrecke** für den Trabant 1.1 bei Zusage einer bedarfsgerechten Bereitstellung von Ersatzteilen, wobei letzteres natürlich auch für den Trabant 601 gilt.

Von unserer Fachpresse erhoffe ich mir eine objektive, durchaus kritisch differenzierte Berichterstattung zu unseren Erzeugnissen, um uns in unseren vielfältigen Bemühungen bei der Sicherung des Inlandmarktes zu unterstützen. Bei verschiedenen Publikationen der letzten Zeit mußte man eher den Eindruck gewinnen, daß Gegenteiliges erreicht werden sollte.

Ich hoffe, daß die nachstehende Werksvorstellung des Trabant 1.1 einen Beitrag in der positiven Richtung leistet.

(20 049)

Nach diesem kleinen Seitenhieb wohl auch auf die KFT müssen wir leider befürchten, daß die auf den nächsten Seiten folgende Vorstellung diesen positiven Beitrag kaum zu leisten vermag. Dazu war die Aufgabenstellung für die Konstrukteure wohl auch viel zu widersprüchlich.

Die Redaktion



Bilder 2 und 3 Konzeptentwurf P 1995 (zwei- und viertürig) aus dem Jahre 1988 mit teilweiser Vereinheitlichung von Karosserie und Fahrzeuggruppen zu Produktlinien von VW