

# Der „sächsische Golf“ war eher startklar

Doch das DDR-Regime verbot 1968 die Serienproduktion des modernen Trabant-Nachfolgers

Von Peter Klinkenberg

Alle zuständigen Ministerien der DDR hatten schon grünes Licht gegeben. 35 Millionen Mark waren bereits für die Entwicklung der Prototypen ausgegeben. SED-Chef Erich Honecker und sein oberster Wirtschaftsboss im Politbüro Günter Mittag waren ohnehin zu einer Tagung in der Stadt. Und ihnen sollte im Dezember 1968 bei dieser Gelegenheit im „VEB Sachsenring-Automobilwerke Zwickau“ der fertigentwickelte moderne Nachfolger des schon damals völlig veralteten Zweitakter-Kleinwagens Trabant vorgeführt werden. Doch der persönlich eingeladenen höchsten Genosse erschien nicht und ließ Günter Mittag kurz und brutal mitteilen, der Trabant genüge für die DDR-Bevölkerung völlig und sämtliche Prototypen seien zu verschrotten. Als der langjährige Sachsenring-Chefentwickler Werner Lang sich mit diesem Bescheid nicht zufrieden geben wollte, wurde er für zweieinhalb Jahre in ein Baukombinat in Ludwigsfelde bei Berlin strafversetzt.

Das Konzept dieses intern unter P 603 laufenden Projekts wirkt noch heute erstaunlich modern: kompaktes zweitüriges Schrägheck-Modell mit 2,33 Meter Radstand und 3,60 Meter Aussenlänge. Das Ganze selbstverständlich in Stahlblech und nicht mehr mit Plastik-Karosserie. Unter der Motorhaube kein luftgekühlter Uralt-Zweitakt-Zweizylinder von anno 1930 mit bescheidenen 650 ccm Hubraum, mageren 26 PS, hohem Verbrauch und starker Umweltverschmutzung sondern ein moderner wassergekühlter Vierzylinder-Viertakter mit 1100 ccm, Frontantrieb, munteren 45 PS und schlanken 720 kg Leergewicht.

Obwohl die Zwickauer Konstrukteure in ihren Möglichkeiten, sich weltweit über die Entwicklungen der Autoindustrie zu informieren, durch die Mauer-Politik des DDR-Regimes stark

eingeschränkt waren, überrascht die Modernität dieses P 603 und weiterer danach in aller Stille entwickelter Prototypen bis heute. Denn ausgerechnet im Jahre 1968 ließ das Volkswagenwerk ein Modell vom Stapel, das das seit dem VW Käfer „bewährte Prinzip des luftgekühlten Heckmotors“ und Hinterradantriebs nun auch in der Mittelklasse zum Erfolg führen sollte. Doch daraus wurde nichts. Dieses nicht nur technisch sondern auch stilistisch total missratene Modell VW 411 handelte sich schon kurz nach der Premiere in der Tageszeitung „Frankfurter Rundschau“ vom 6. Oktober 1968 das vernichtende Urteil ein: „Das Auto, das Wolfsburgs unwürdig ist – VW endgültig in der tragischen Sackgasse“.

Denn gerade in der Mittelklasse hatte schon 1965 der französische Renault-Konzern mit dem R 16 ein hochmodernes Auto in die Serie gehen lassen: Frontantrieb und fünftürige Schrägheckkarosserie mit hochkomfortabler Drehstabfederung. Auch im Kleinwagenbereich hatte Renault mit seinen Modellen R 4 und R 6 bereits überzeugend bewiesen, wie ein modernes Autokonzept aussehen muss. Aber erst als Anfang der siebziger Jahre die Absatz-Zahlen für den VW „Käfer“ dramatisch abzustürzen begannen, erwachte Wolfsburg aus seinem konstruktiven Tiefschlaf und entwickelte im Eiltempo einen modernen Käfer-Nachfolger: Schrägheck-Karosserie (wahlweise zwei oder vier Türen) mit 3,70 Meter Länge und 2,40 Meter Achsabstand, Frontantrieb, wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder, 1100 ccm Hubraum und 45 PS. Als dieses erste Modell unter der Bezeichnung Golf im Herbst 1974 endlich in Serie ging, wurde es ein rauschender Erfolg. Bis zum Start des Golf der zweiten Generation im Jahre 1983 waren bereits sechs Millionen Exemplare von den Bändern gerollt.

Angesichts dieser außerordentlich nahe beieinander liegenden technischen Daten und Abmessungen von P 603 und Golf 1 kam vor einigen Jahren sogar die Spekulation – vornehmlich im Internet – auf, Wolfsburg habe das Zwickauer Konzept eines modernen Kompaktautos schlichtweg „gestohlen“. Doch gibt es dafür nicht den geringsten Beweis. Es waren vielmehr in beiden Fällen intelligente Ingenieure, die unabhängig von einander auf ihrer Suche nach zeitgemäßen Auto-Konzepten zu fast identischen Ergebnissen gekommen waren. Auch dies ein

Beweis, dass Sachsen wahrlich für sich in Anspruch nehmen darf, zur Wiege der deutschen Automobil-Industrie zu gehören. Bester Beweis dafür: Das im Herbst 2017 vorbildlich renovierte und großzügig erweiterte August-Horch-Museum in Zwickau. Es ist heute eine deutschlandweit bewundernswerte automobiler Juwelensammlung von Horch über Audi, Wanderer, AutoUnion-Rennwagen, DKW, IFA F8/9, Sachsenring P240 bis eben zum Trabant und seinen nie in Serie gegangenen Nachfolger-Prototypen.

(2/2018)