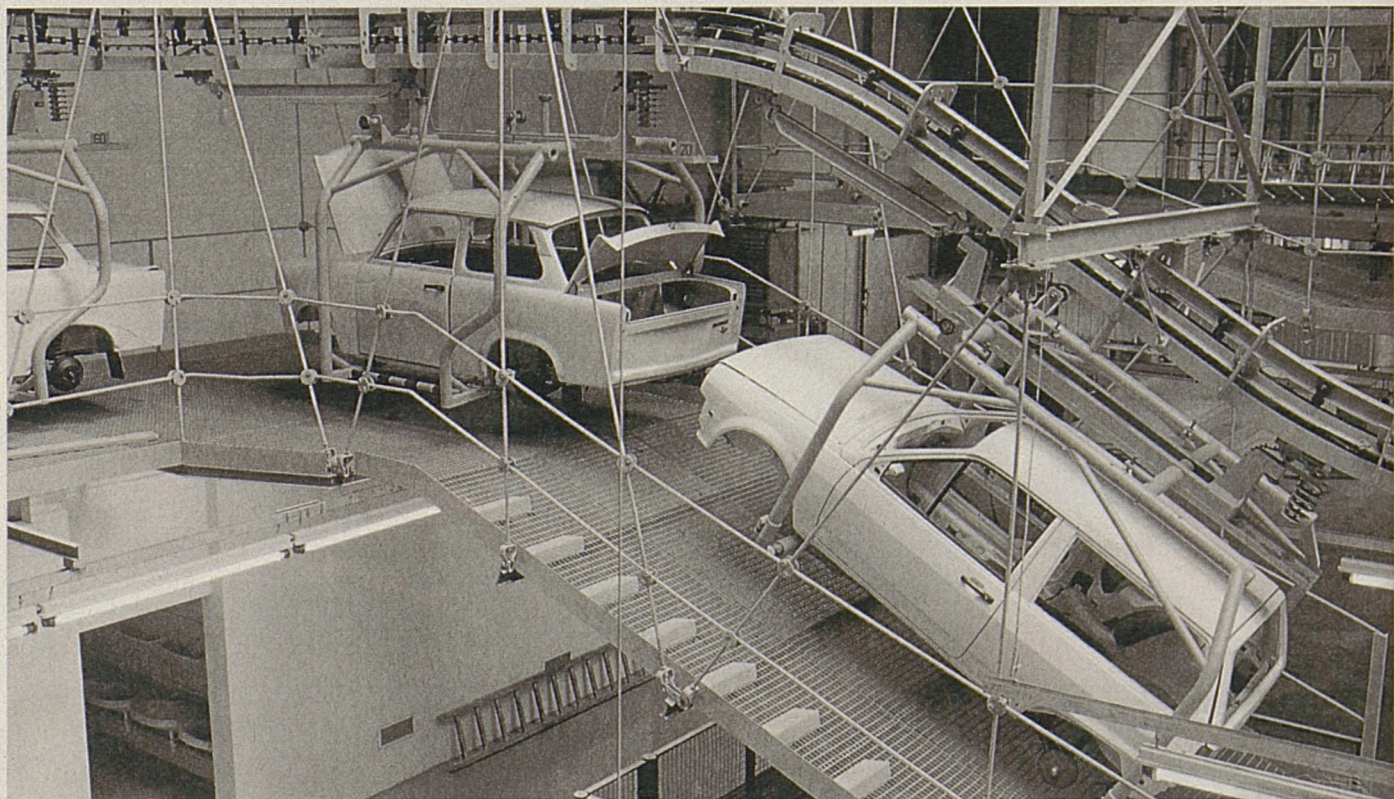


Aller Anfang ist er

Im Herbst beginnt die Polo-Montage in Zwickau. Von 1994 an will Volkswagen jährlich eine Viertelmillion Autos in Sachsen bauen lassen. Momentan wird an den ersten 16 Probe-Polo geübt.



Am laufenden Band: Polo als Trabant-Nachfolger

Rund um Zwickau blüht im Mai der Raps. Der Maler Max Pechstein, 1881 in Zwickau geboren und 1933 als „entartet“ beschimpft, hätte seine Freude dran gehabt. Exotische Motive in kräftigen Farben gehörten zu seinem Repertoire. Sein Geburtshaus in der Zwickauer Bahnhofstraße, heute weiß gefliest – im Erdgeschoß befindet sich eine Metzgerei –, wird von verbranntem bleihaltigem Benzin und Dieselruß aus den Auspuffanlagen der DDR-Automobilprodukte eingegraut. Der

Kohlenstaub aus den Schornsteinen der Zwickauer Steinkohlekokerei „August Bebel“ ergänzt das Gemisch.

Mischkammer und Heckgummi beim Trabant 601 – das 3 000 000. Exemplar rollte in diesen Tagen vom Band – montiert Astrid Schulz jetzt noch im alten Audi-Werk, das August Horch nach betriebsinternen Zwistigkeiten rund 200 Meter entfernt vom ersten Horch-Werk in Zwickau gebaut hatte.

Astrid Schulz hat keine Angst um ihren Arbeitsplatz,

wenn im August der letzte 601 aus der „Fertigmacherei“ rollt. So wird der von Lösungsmitteldämpfen vernebelte Raum für das Trabant-Finish in der offiziellen DDR-Kombinatssprache genannt. „Wenn Schluß ist, machen wir alle mit nach Mosel“, freut sie sich schon heute.

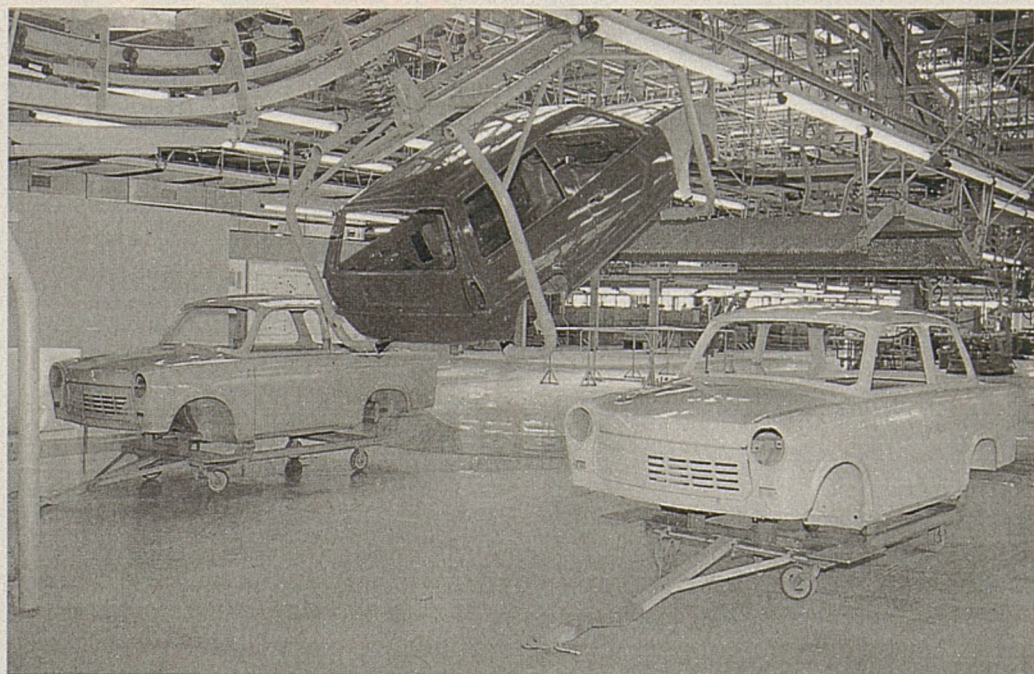
Mosel ist rund 15 Kilometer Luftlinie von Zwickau entfernt.

Da draußen stapelt sich drinnen die Zukunftshoffnung der DDR-Autoindustrie hohläufig im Materiallager der Endmontagehalle für den Trabant 1.1.

Rot und weißlackierte Polo-Karosserien harren der Teile, die auf sie zukommen werden: Scheinwerfersätze, Motor, Achsen – einfach auf alles, was zu einem komplett montierten Auto gehört.

Ende April sind die ersten 16 von insgesamt 150 Polo per Bahn aus Wolfsburg nach Mosel gereist, um hier als Lehrprobe auf die Zukunft ihren Einstand zu geben. Die Eisenbahn ebnet ein zweites Mal den Weg für Zwickauer Automobilgeschichte: August Horch, 1868

Polo-Probemontage



Polo solo: Die Trabi-Eskorte hat Denkmalwert



Offenes Geheimnis:
Probieren geht über Montieren



Fotos: Starck

Liste und Tücken:
Papiere aus Wolfsburg in Mosel

in Winnigen an der Mosel geboren, dort, wo dieser Name weit im Westen einen Fluß meint, erlebte den Bau der Mosel-Eisenbahn in seinem Dorf als Wunder der zweiten industriellen Revolution, die Ende des 19. Jahrhunderts ganz Europa auf Trab brachte.

Die Schiene Wolfsburg-Mosel wird auch weiter für die Polo-Karosserien und Montagekisten genutzt werden: In Zwickau und Wolfsburg geht man noch immer von einer Tagesproduktion von 50 Polo aus.

1994, lautet die Wolfsburger Zielvorgabe, sollen hier 240 000 Volkswagen jährlich gebaut werden. Erst eine richtige Automobilfabrik nach westlichem Modell würde die Bahnverbindung Wolfsburg-Mosel überflüssig machen.

Inzwischen gilt in Mosel noch die Losung aus der Nachkriegszeit, dokumentiert in der offiziellen Propaganda-Geschichtsschreibung von 1988: „Improvisationsvermögen und Einfallsreichtum sowie die Unterstützung durch die sowjeti-

schen Genossen“ waren damals gefragt, um den „Neuaufbau der Kraftwagenproduktion im östlichen Teil Deutschlands“ anzukurbeln. Bis auf die Nationalität der industriellen Helfer stimmt die Aussage im Sommer 1990 wieder. Die Arbeiter aus der DDR werden in Wolfsburg angelehrt.

Jürgen Krauß und Klaus Schierig waren dabei. Beide Montageschlosser freuen sich auf den neuen Job. Schierig hat schon herausgefunden, daß „die Handhabung beim Polo

leichter ist als beim Trabant“. Der Grund: „Man braucht kein Gewinde mehr nachzuschneiden und keine Löcher mehr zu bohren. Alles paßt.“ Vor dem Montieren sind aber noch Spezialaufgaben zu erledigen. Mitte Mai dümpelt die Linie noch vor sich hin. Im Tagesschnecken-tempo bewegt sich zwischen lauter Trabant 1.1 eine Polo-Karosserie in der Linie. Außer Heckleuchten- und Hinterachsmontage ist am Polo nichts passiert. Bevor es zur Sache gehen könnte, Schicht-Kollektivleiter Stefan Weigel vermutet gegen Mittag schon, daß sich heute „nichts mehr tut“, muß im Materiallager nach den Montageteilen geforscht werden. Die Teilenummern werden aus Wolfsburger Aktenordnern herausgesucht. Begleitkarten mit den Positionsnummern und Montageteile liegen in Regalen. Im Stehen und Bücken ist alles erreichbar.

Für dieses Stadium der Probemontage hat sich das Computerzeitalter einstweilen noch nicht zum Arbeitseinsatz gemeldet.

Fürs erste eilt nur „Knaurs Kulturführer in Farbe, Deutsche Demokratische Republik“ der Zeit um Taktlängen voraus. Nach einer Würdigung des Komponisten und Musikers Robert Schumann folgt die Beschreibung eines weiteren Zwickauer Denkmals: „Zu noch größerer Berühmtheit brachte es der Trabant (von Neuromantikern auch als Trabi bezeichnet), eine eklektizistische Konstruktion (um 1955) der ortsansässigen Automobilindustrie, die mit ihrem klassisch-unveränderten Äußeren und einer schlichten Innenausstattung trotz langer Bauzeit in der gesamten Kulturlandschaft zwischen Harz und Oder Verbreitung fand.“ Ob dem Polo irgendwann solche Kränze geflochten werden?

Silvia Busch-von der Gathen