

Nahost-Beziehungen



Wo die Liebe hingefällt: Saporoshez 965A und 968A

Die Spötter nannten Sie „Kreml-Wanze“ oder „Stalins Rache“, und wirklich haben wollten sie nur wenige, die Automobile von Saporoshez, so benannt nach ihrem Herstellungsort im Südosten der Ukraine. Was müssen das für Autos sein, die es zu DDR-Zeiten praktisch ohne Lieferfristen gab? „Keine schlechten“, lacht Axel Gleichmann, öffnet das Garagentor und präsentiert seine beiden restaurierten Ukrainer.

Feuerrot ist Axel Gleichmanns 1967er „Sapo“ 965A, der aus mehr als nur einem Blickwinkel an den Fiat 600 erinnert. Zehn Jahre jünger ist sein blauer 968A, den

schon etliche Betrachter für einen ziemlich seltenen NSU hielten. Luftgekühlte Vierzylinder-Heckmotoren mit 30 (965A) und 40 PS (968A), Einzelradaufhängung rundum und ordentlich Platz für vier – das klingt irgendwie sehr bekannt und nicht so, als könnte man dabei sehr viel falsch machen. Zwei, drei Eigentore scheinen die sowjetischen Konstrukteure freilich geschossen zu haben, wie sonst ist der durchwachsene Ruf der Autos zu erklären?

Mit dieser Frage sind wir bei Axel Gleichmann goldrichtig, er kennt die Saporoshez schon ein wenig länger. Der heute 54-jährige Kfz-Meister absolvierte seine Lehre Anfang der Siebziger in einer selbstständigen Werkstatt, die sich auf die Marke spezialisiert hatte, und sein erstes Auto war

selbstredend ein Sapo, ein 965A. „Es gab ein paar Dinge, die die Kundschaft abgeschreckt haben“, räumt der Erfurter ein. „Durch die Luftkühlung bedingt sind die Autos relativ laut. Im Innenraum merkt man das während der Fahrt weniger, aber wer neben einem laufenden Sapo steht, bekommt ordentlich was zu hören. Die Autos waren für die Straßen der damaligen Sowjetunion gebaut und boten deshalb eher Nehmerqualitäten als Federungskomfort. Negativ war auch, dass der Heckmotor den Einbau einer Anhängerkupplung erschwerte. Die Anhängelast war mit 300 Kilo gering – ein echtes Handicap in der DDR, wo jedes Privatauto vor allem ein Nutzfahrzeug und der Haken am Heck ein Muss war. Vor allem aber gab es allgemein durchaus Vorbehalte gegen Produkte aus



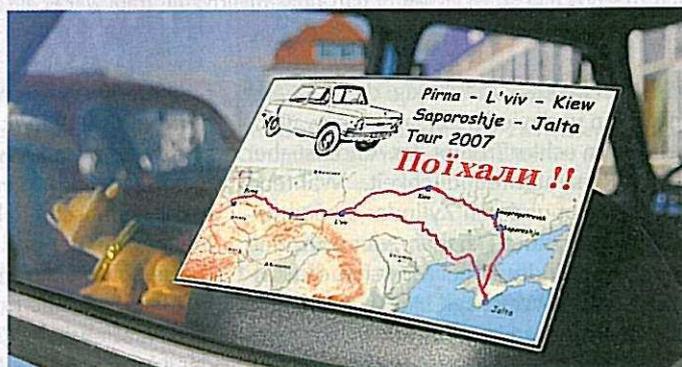
Startprobleme: Kurz nach Abfahrt in Richtung Ukraine flog ein Ventil weg – alles reparabel!



Shopping-Tour: 28 Euro für vier Zylinder samt Kolben – da lässt man sich nicht zweimal bitten!



Sechser-Bande: Rund 80 Saporoshez sind in Deutschland beim KBA in Flensburg registriert. Als in der Sapo-IG die Idee aufkam, doch mal die Heimatstadt der Autos zu besuchen, waren sechs Teams mit an Bord – keine schlechte Quote!

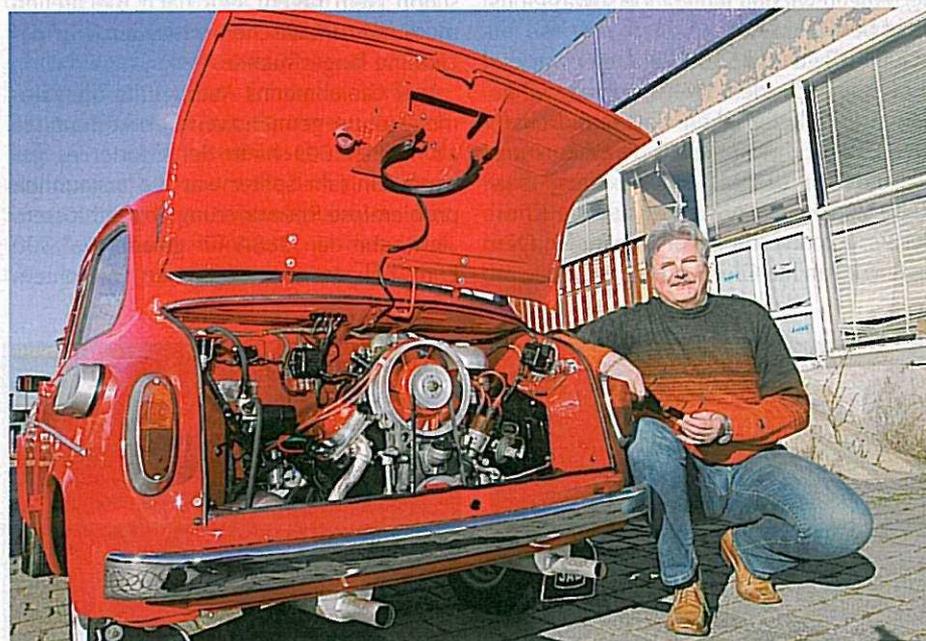


Wahre Helden: 5500 Kilometer in gut 14 Tagen, ganz ohne Reiseleitung, Begleitfahrzeuge und Mechanikertrupp – Paris-Peking kann schließlich jeder!

Westliche Einflüsse: Der 965A erinnert ein bisschen an den Fiat 600, der 968A an den NSU Prinz. Nur viel, viel seltener sind sie inzwischen

der Sowjetunion, und die bestätigten die Sapos, beispielsweise mit Ölundichtigkeiten, vereinzelt auch mit Motorschäden.“

Heute ist die Saporoshez-Gemeinde klein, aber aktiv. Rund 80 zugelassene Ukrainer sind dem Flensburger Kraftfahrtbundesamt noch bekannt. Wenn das Jahrestreffen ansteht, kommen regelmäßig 15 bis 20 Sapo-Fans mit ihren Ostmobilen zusammen – keine schlechte Quote –, und als jemand 2007 auf die Idee kam, doch mal im Konvoi einen Ausflug nach Saporoshje (im Südosten der Ukraine, 200 Kilometer nördlich der Schwarzmeer-Halbinsel Krim) zu machen, waren sechs Teams dabei. Axel Gleichmann gehörte selbstverständlich zu den Ausflüglern, und packte schon am ersten Tag das Werkzeug aus, wie er sich erinnert: „Beim 968 eines



887 Kubik und 30 PS – klassenübliche Werte für einen Kleinwagen anno 1967. Der luftgekühlte V4 im Heck treibt das 610 Kilo schwere Auto auf Tempo 100 und ist bekannt als lauter Geselle



Nur nicht so schüchtern: „Ich habe dem Sapo immer gerne die Sporen gegeben, auch wenn es ab und zu schon mal Bruch im Motor gab. Im Vergleich zum Trabi war er ein ziemlich flottes Auto!“

Freundes flog ein Ventil weg, das passierte schon hin und wieder zu Sapo-Neuwagenzeiten. Ein echter Trumpf des Autos ist aber seine Reparaturfreundlichkeit. Während ich den Kopf und den Zylinder demontierte – die Motoren haben vier einzelne Graugusszylinder – machten sich die Kollegen auf den Weg nach Hause, Ersatzteile holen. Wir waren ja zum Glück noch nicht weit gekommen. Fünf Stunden später lief der Wagen wieder, ich glaube sowas gibt's nicht bei vielen Autos.“

Gut 14 Tage und 5500 Kilometer war die Tour lang. Zu den Höhepunkten zählte neben der ukrainischen Gastfreundschaft, dem Besuch des Werks (in dem heute unter anderem die Mercedes-E-Klasse entsteht) und einem Abstecher auf die Krim, der Besuch diverser Autoteilehändler. Den ersten davon hat Gleichmann besonders in

Erinnerung: „Wir sind natürlich alle Mann rein, und die Verkäuferin war völlig überfordert, schon weil wir uns kaum verständlich machen konnten. Ich bin dann hinter den Ladentisch, hab' rübergereicht, was interessant war, und die Frau hat nur noch Preise notiert. Die Liste war am Ende ziemlich lang, und die Kofferräume waren voll. Aber mal ehrlich: Vier Kolben und Zylinder samt Ringen für 28 Euro – wer kann da schon Nein sagen? Nur nach Blechteilen muss man inzwischen leider auch in der Ukraine länger suchen.“

Axel Gleichmanns Auto spulte die Kilometer ohne nennenswerte Vorkommnisse ab. Mitte 2003 hatte der Erfurter es gekauft, ein Jahr später war die erstaunlich problemlose Restaurierung abgeschlossen. „Ich habe den 968A für gerade mal 300 Euro bekommen, zusammen mit einem



Informationsfreiheit: Üppiger instrumentiert waren auch vergleichbare West-Autos nicht



Das Gepäck teilt sich den knapp bemessenen Platz mit der Sibirien-tauglichen Standheizung



Der 40-PS-Motor ist kurzhubig (Bohrung x Hub: 76 x 66 Millimeter) und niedrig verdichtet

Haufen Teile“, erzählt der Restaurierer. „Auf den ersten Blick hatte das Auto furchtbar ausgesehen, aber es sollte sich bezahlt machen, dass der Vorbesitzer Karosseriebau-Ingenieur war. Wie seinerzeit in der DDR üblich war der Sapo gleich nach dem



Angestaubt aber kerngesund: Das Blech erwies sich dank Einsatz des „Ost-Wundermittels“...



...namens Elaskon in sehr gutem Zustand. Lediglich an einer Tür fand sich ein Rostloch!



Das kleine Programm: Gleichmann verzichtete darauf, den 968A komplett zu zerlegen

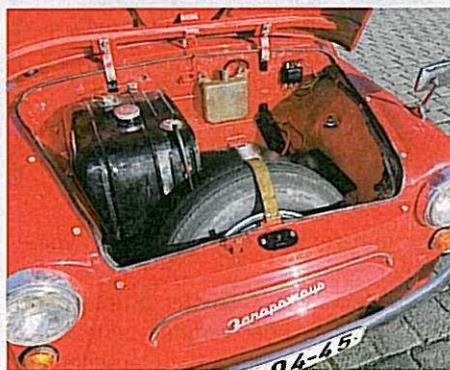


Echte Rarität: Nur eine Handvoll der kleinen 965A ist heute noch in Deutschland unterwegs, Restaurierungsobjekte sind aber zu finden

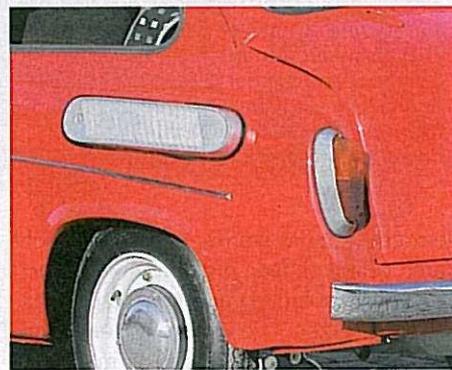
Fiat 600 mit Rucksack: Gerade mal 3,33 Meter lang ist der wackere Sapo – und damit zehn Zentimeter länger als der Kleinwagen aus Turin



Mit vollem Einsatz: Um das zerfledderte Interieur kümmerte sich ein Sattler



Für die Zahnbürste reicht's gerade noch: Das Gepäckabteil des Ukrainers ist arg beengt



Durchaus liebevoll gemacht: Zierleisten und Chromteile schmücken den Ukrainer ab Werk

Kauf teilweise zerlegt und mit dem Hohlraumkonservierer und Unterbodenschutz namens Elaskon versiegelt worden. Nachdem ich das Auto sauber hatte, fand sich tatsächlich nur eine einzige Roststelle die geschweißt werden musste, und zwar an einer der Türen. Auch ansonsten blieb es weitgehend bei Aufräumarbeiten: Bremsanlage überholen, Kabelbaum erneuern, Motor reinigen und einstellen, seine Anbauteile überholen, Fahrwerksverschleißteile wechseln – das war's im Wesentlichen. Die Seitenverkleidungen hat ein Sattler angefertigt, die Sitze waren ab Werk mit einem fast unverwüchtlichen

Kunstleder überzogen und noch wie neu. Insgesamt keine schlechte Bilanz für ein so oft verspottetes Auto, finde ich."

Eine CD mit knapp 550 Fotos dokumentiert Gleichmanns Sapo-Arbeiten. Mehr als drei Viertel von ihnen zeigen den roten 965A, den Gleichmann 2005 in deutlich schlechterem Zustand kaufte und bis zur buchstäblich letzten Schraube zerlegte. Die Aufnahmen zeigen durchgefaulte Radläufe, Schweller, Radhäuser, Stehwände und Bodenbleche, um die sich nach dem Sandstrahlen ein Karosseriebauer des Ford-Autohauses kümmerte, in dem Axel Gleichmann als Meister arbeitet.

Vor allem aber zeigen die Fotos die Akribie, mit der sich der Erfurter der Technik widmete. Die Kurbellenker-Vorderachse, die hinteren Schräglenker, die Trommelbremsanlage, Getriebe und Antriebswellen – all das ist in seine Einzelteile zerlegt auf der Werkbank zu sehen. Der luftgekühlte 887-Kubik-V4 im Heck bekam neue Lager, Kolben, Zylinder, Ventile und Ventilführungen. Gleichmann: „Ein Problem der Motoren ist ihre Gussqualität. Die Kurbelgehäuse sind aus Leichtmetall, und die Gewinde im Block reißen gerne aus, beispielsweise die der Stehbolzen – auch das ist so eine Sache, die den Autos früher



Original und komplett – und komplett verrostet: der 965A beim Kauf



Handlungsbedarf: Nach dem Sandstrahlen zeigten sich heftige Korrosionsprobleme



Voller Einsatz: Die Technik des 965A zerlegte der Restaurierer bis auf die letzte Schraube!

WENN'S EIN SAPO SEIN SOLL

Lust auf einen Sapo? Dann erwartet Sie...



...nein, nicht Stalins Rache, sondern ein eigentlich ziemlich robustes und schrauberfreundliches Auto. Brauchbare Restaurierungsobjekte gibt es für ein paar hundert Euro, oft mit dazugehörigem Ersatzteillager. Der 965A ist schwieriger zu finden und auch geringfügig teurer als der 968A – dafür aber garantiert weniger alltagstauglich. Gerade angesichts der fairen Preise für beide Modelle gilt: Ihre Seltenheit und Skurrilität machen sie auch für Nicht-Ostalgieer interessant – 'nen 356er hat doch jeder!

gern angekreidet wurde. Es ist auch nicht damit getan, einfach die Kurbelwelle nach Vorgabe zu schleifen und neue Lagerschalen einzusetzen. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass die Lager oft nicht maßhaltig sind, sondern zuviel Luft haben. In meiner Ausbildungszeit haben wir dann ein wenig Material an den Passflächen der geteilten Pleuellfüße abgenommen, um eine gewisse 'Vorspannung' zu erreichen. Das klingt zwar ziemlich radikal, hat aber funktion-

Vernünftig ist anders: „Klar lohnt es, einen Sapo zu restaurieren. Nur wirtschaftlich nicht“

Die Ersatzteilversorgung...

...läuft innerhalb der Szene (abgesehen von Blechteilen) erstaunlich gut. An Profi-Händler braucht man nicht mal zu denken, aber die Sapo-Gemeinde ist ein Kreis von Jägern und Sammlern, weshalb es inzwischen diverse beachtliche private Teilelager gibt. Ohne Kontakte steht man auf ziemlich verlorenem Posten – Axel Gleichmann hilft gerne weiter, beispielsweise auf dem in diesem Jahr von ihm veranstalteten Sapo-Treffen in Erfurt (Termin: 31.5.-1.6.). Die Homepage der Aktivisten: www.Saporoshez-968.de.vu

Ein heißer Tipp für die Freunde...

...von Ostmobilen aller Art ist der Besuch beim *Ost Mobil Meeting Magdeburg*, kurz *OMMMA*. Termin 2008: 30.-31.8. Im vergangenen Jahr war ein ukrainischer Sapo-Club zu Gast – mit Autos, die bewiesen, welche Nehmerqualitäten sie haben...

niert, und genauso bin ich diesmal vorgegangen.“

Anbauteile wie Ölkühler, Kühlgebläse, Lima, Anlasser oder Verteiler zerlegte der Sapo-Mann, tauschte was zu tauschen war und setzte alles wieder penibel zusammen. Besondere Sorgfalt schadet bekanntlich nie, in Sachen Saporoshez macht sie letztlich den Unterschied aus, sagt Gleichmann: „An der Konstruktion der Autos ist wenig auszusetzen, sieht man mal von bauartbedingten Sachen wie der Geräuschentwicklung ab. Das größere Problem war eher die Qualität von Material und Verar-

beitung. Vereinfacht gesagt: Wenn seinerzeit ein Getriebelager kaputt ging oder der Motor schon früh keinen Öldruck mehr aufbaute, dann hat man die Sache einmal auseinander genommen und mit ordentlichen Teilen vernünftig wieder zusammengebaut, dann war Ruhe. Ich habe meine Sapos damals nicht geschont und mache das auch heute nicht. 120 km/h Spitze schafft der 968, und die verlange ich ihm regelmäßig ab, ohne dass bis jetzt etwas auseinandergefliegen wäre. Nur am Rande: Der Spritverbrauch ist mit sechs bis sieben Liter absolut zeitgemäß.“

Die Lackierung übernahm schließlich ein Profi, um die Innenausstattung kümmerte sich ein Sattler, um den Zusammenbau Axel Gleichmann. Am Ende von rund zwei Jahren Feierabendarbeit steht der vielleicht beste Sapo 965A weltweit – und eine Rechnungssumme, die zwar überschaubar ist, aber dennoch weit jenseits des Marktwerts liegt. Was Axel Gleichmann herzlich egal ist: „Es ist doch gerade das Schöne, dass das Hobby Saporoshez erschwinglich geblieben ist. Für mich sind diese Autos ein Stück Erinnerung an meine Jugend – und das hat ebensowenig ein Preisschild wie das Erlebnis unserer Ukraine-Tour.“

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Beyer

Die Adresse:
Axel Gleichmann
Magdeburger Allee 111
99086 Erfurt

