



# Ost-Blöckchen

Er ist reinster Sozialismus, der Saporoshez 965. Innen herrscht der Charme einer Lubjanka-Zelle, durch die Türspalten kann man Mähdrescher fahren. Geht's noch, Herr Martak?

Kenner und Liebhaber sprechen von der „Kremlwanze“. Welch ein Bukett an Assoziationen, Bildern und Lebenslagen öffnet sich bei diesem Wort. Als Würze gibt's dieses erstaunliche Gerücht: Der „Sapo“ war das einzige Auto, das der DDR-Bürger ohne Wartezeit haben konnte. Mit anderen

Worten: Lieber zehn Jahre auf den Bus warten (und einen Trabant) als Sapo fahren!

Aber gerade einen solchen kaufte Christian Martak 1996, als er in Dresden mit dem Studium anfing. 1998 war dieser erste Saporoshez, ein 966, fällig für die Restaurierung, und damit begab sich Martak tief ins Thema: „Ich fing an, richtig in die Historie der Marke einzusteigen, darüber ist hierzulande nur wenig bekannt.“ Vier Jahre später war es dann soweit, der 965A ergänzte die Sammlung, eine in vielen Details verbesserte Version der Urwanze: „Eine Oma aus Leipzig hatte den Sapo inseriert, weil der Opa gestorben war. Das Auto kam aus erster Hand, es



Der raue Charme des kleinen Russen zeigt offensichtlich Wirkung. Angesichts des Kofferraums hätte es doch auch ein Fiat 600 getan...

wurde noch kurz vor der Wende frisch lackiert (allerdings von Hand) und komplett neu konserviert. Deswegen sieht er so ungewöhnlich gut aus von unten. Er hatte ein paar Standschäden, aber ich hab ihn im Frühjahr 2003 getüvt und zugelassen.“

43 Jahre zuvor erhielt der Saporoshez 965 von Nikita Chruschtschow, dem Generalsekretär der KPdSU persönlich, den Segen. Nach der Probefahrt in einem Vorerienwagen zeigte sich der Kreml-Chef beeindruckt und sprach von einem „schönen Geschenk an die Werktätigen“. Wie nett von ihm, im Jahr 43 des gewaltigsten aller Sowjetstaaten auch mal an die einfachen Arbeiter zu denken. Bis zum Eintreffen der Kremlwanze nämlich konnte der Sowjetmensch nur größere und eben teurere Autos kaufen – oder Bus fahren.

All das zeigt, wie heimtückisch verlogen diese Sowjets waren, und wie sie ein weiteres Instrument der Volksverknechtung als Errungenschaft verkauften. Hätte es im Westen nie gegeben sowas, ich schwör's.

Wirklich geschenkt übrigens war der kleine Saporosch nicht, 1800 Rubel musste ein Arbeiter auf den Tisch legen. Und von der Propaganda verblendet, fand er auch noch Gefallen an dem Auto – das 1960 technisch gar nicht so altbacken daher kam: Liegesitze, luftgekühlter Vierzylinder im Heck, Zwölfvolt-Elektrik, Einzelradaufhängung, prima Wendigkeit für Moskau und gute Tauglichkeit für die Mehr-oder-weniger-Straßen außerhalb. Aber hatte das nicht schon 1938 jemand unseren Sold... – äh Werktätigen hingestellt?

Während man in Wolfsburg 22 Jahre später sechs Volt noch immer für völlig ausreichend hielt (aber Moskautauglichkeit nicht mehr im Lastenheft stand), begann die Kremlwanze fröhlich über Land zu hoppeln. Seine Besitzer sahen nichts Wanziges an dem Auto, sie nannten es zärtlich „Buckelchen“ und „Dnjepr-Kosak“. Am Dnjepr liegt die Heimat des Saporoschski Awtomobilstroitelny Sawod (SAS), die Stadt Saporischja. Sie liegt direkt unterhalb der gewaltigen Dnjeprstau- mauer, die SAS sich als Logo wählte.

Der kleine Kosak kam bald auch in Sibirien an, dank glattem Unterboden blieb er nämlich so gut wie nirgends hängen, und wenn er sich doch mal festfuhr, genügten zwei hilfsbereite Komsomolzen, um die 665 Kilo Automobil wieder freizuwuppen. Für den sibirischen Winter taugt das Auto dank Luftkühlung und Zusatzheizung prima.

Im Sommer aber zeigt sich doch ein kleiner Denkfehler: Der Motor überhitzt gern. Das liegt an der ziemlich ungeschickten Führung des Kühlluftstroms, der wird nämlich auf der Unterseite des Motors angesaugt, durch die Kühlrippen gezogen und dann vom Gebläse nach hin-





Mythen ranken sich um den knapp 900 Kubik großen V-Vierzylinder, der einst als Anlasser für sowjetische Panzer gedient haben soll



Echte Zellengenossen stören sich nicht am ungehobelten Ambiente im Innenraum. Eng geht's zu, immerhin ist alles Wesentliche an Bord

ten ausgestoßen, unterm Kennzeichen hindurch. Damit saugt das Kühlgebläse säuberlich jedes Staubkörnchen von der Straße und schmirgelt es durch den Motor – kein Wunder, dass das nicht lange gut geht. Jedenfalls wenn man die Luftkanäle nicht hin und wieder reinigt.

Die Selbstmördertüren hatten schon zu Chruschtschows Zeiten eher antiquarischen Status, außerdem kann das Motorgeräusch recht durchdringend werden. Viel Platz ist nicht im Kofferraum, und die Torsionsstäbe der Vorderachse konnten ermüden. All das behob das Werk SAS ab 1967 mit dem Nachfolger 966, der aussieht wie ein NSU Prinz mit Ohren.

Aber ging man denn in der DDR tatsächlich lieber zu Fuß, als im Saporoshez

gesehen zu werden? Sapos sind laut, aber ein Škoda kann auch lärmern. Sie können heftig rosten, aber das konnten alle anderen auch, selbst der Trabant. Sie galten als schlecht verarbeitet, aber über sowas meckert nur, wer noch nie in einem Ostblock-Dacia gesessen hat. Die Teileversorgung war bedenklich, aber das war sie auch bei IFA.

Weil mir jetzt keine Boshaftigkeit mehr einfällt, hier noch die Sapo-Witze, von denen brachte die DDR so einige hervor. Etwa den: „Warum hat der Sapo keine Sicherheitsgurte? – Weil er sonst ein Rucksack wäre.“ Oder: „Hat der Saporoshez Schwachstellen? – Nur im Bereich zwischen den Kennzeichen!“

Was also taugt der Sapo wirklich?

1966 testete die DDR-Zeitschrift *Der deutsche Straßenverkehr* einen SAS 965 A und befand: „Wer bei seinem Wagen weniger Wert auf modischen Schick legt und in ihm mehr das zweckmäßige und robuste Beförderungsmittel sieht, kann nach unseren Erfahrungen am Saporoshez seine Freude haben.“

## Nehmen Sie Platz!

Ihr Auto ist etwas anders als die anderen, Sie fahren keinen etablierten Klassiker, und wenn Sie bei einem Oldtimertreffen aufkreuzen, kehrt oft betretenes Schweigen ein? Dann sind Sie wohl ein Patient für unsere Serie „Der rote Sitz“. Wir behandeln Sie.



Tatsache: Die Kremlwanze kann ihrem Besitzer auf den Wecker gehen und ihn glücklich machen, beides zweimal in einer Stunde – genau wie jeder andere Oldtimer. Sie hat einen irrwitzigen Charme, zwischen Selbstmördertüren, knackigem Fahrwerk und dem lustigen V4 im Heck. Ein bizarres Gerücht übrigens betrifft die Herkunft des Motors: Der habe in seiner Urfunktion als Anlasser für Panzer der Roten Armee gedient, heißt es.

Welch erstaunlichen Unsinn doch der Kalte Krieg hervorbrachte.

Text und Fotos: Ernest Erpelrain  
redaktion@oldtimer-markt.de

## Der Steckbrief

### Name:

Christian Martak, Jahrgang 1974

### Mein Auto ist ein:

SAS Saporoshez 965A von 1968

### Motor:

V-Vierzylinder, luftgekühlt, 30 PS

### Ich besitze das Auto seit:

2002

### Laufleistung heute:

40.500 Kilometer

### Ich fahre im Jahr:

etwa 1000 Kilometer

### Die letzte Reparatur:

Bremse und Heizung

### Ich liebe an diesem Auto:

die knuffige Form, die Selbstmördertüren, den durchzugsstarken Motor, die direkte Lenkung

### An diesem Auto finde ich ganz furchtbar:

Die Hinterachskonstruktion und die Handbremse

### Ich könnte mir das Auto vorstellen in einem Film mit:

...mir

### Meine Nachbarn finden das Auto:

laut, aber witzig

### Mein erstes Auto war:

ein VW Golf II GTI Oettinger 16V

Die Kremlwanze und ihr Besitzer: Warum es nur zu einem vierteljährlichen Vergnügen reicht, fragen wir lieber nicht...