

RUS – SAPOROSHEZ

Erzählt von Ulrich Menzel, Silzen

Im Herbst wurde der eingeschlafene Goggo - Verein Schleswig-Holstein wieder erweckt, Anfang Oktober 2006 gab es den ersten Stammtisch. Hier lernte ich Jan und Karl-Heinz aus Beringstedt kennen. Karl-Heinz hatte sich eine Goggo Limousine gekauft (Foto hinten), Jan hatte von seinem Vater ein Goggo Eigenbau bekommen, den er auf der Basis einer 400er Limousine als Cabrio aufgebaut hat (Foto vorn, er war auch als Hersteller Loop eingetragen, auf der Frontmaske stand LOOPI).



Ende Oktober rief dann Karl-Heinz an, er will sich von seinem bisherigen Restaurierungsobjekt trennen, da nach den großen Arbeiten die kleinen überhand nehmen. Er bot ihn mir im Tausch gegen einen Goggo - Motor an. Und so wurde ich Besitzer eines **Saporoshez 965A, Baujahr 1967 (41)**, ein russischer Nachbau des Fiat 600.



Dazu gab es noch einen Hänger voll Ersatzteile:



In den nächsten Wochen habe ich dann jede freie Stunde in der Garage verbracht und alles zusammengebaut. Der klackende Anlasser wurde durch einen heilen Anlasser aus der Teilesammlung ersetzt, eine neue Batterie gab den nötigen Saft. Alle fehlenden Blechteile, Schmutzfänger etc. fanden ihren Platz, an den Lampen vorn und hinten habe ich mehrere Stunden verbracht. Am Samstag, den 11.11.2006 lief er dann, die erste Ausfahrt konnte stattfinden. Hier das Protokoll:

km 0,01: lief nur auf zwei Pötten. Verteiler, Zündkabel, Kerzenstecker und Kerzen überprüft, Ergebnis: Schrottkerzen. Alte auf eine Erdumlaufbahn geschickt und neue eingebaut, Motor läuft.

km 3: Öldrucklampe fing an zu flackern, ab km 4 brannte sie (wurde ignoriert).

km 8: andere rote Lampe ging auch an (Ladekontrolle), nun wurde angehalten. Ergebnis: Keilriemen ab, wieder drauf, weiter.

km 11: rattern an der Vorderachse, langsam weiter.

km 12: linkes Vorderrad verloren (hätte mal die Radmuttern prüfen sollen, die anderen drei Räder waren aber fest). Kein Wagenheber dabei, ist aber vorn leicht. Hochgehoben, Werkzeugkasten druntergeschoben, an den drei anderen Rädern jeweils eine Radmutter entliehen, Rad wieder einigermaßen fest. Langsam wieder Richtung Silzen.

km 18: linkes Vorderrad platt, noch langsamer weiter.

km 20: wieder zuhause, noch ein bisschen geschraubt.

Als erstes habe ich das Motoröl gewechselt, war eine dünne Brühe drin. Die Beule im Kotflügel wurde ausgedengelt, fehlende Radmuttern lagen im Ersatzteilkorb. Ein passender Keilriemen hing noch an der Wand. Nur der platte Reifen verhinderte einen sofortigen Neustart. Hier muss der Reifenhändler erstmal einen neuen Schlauch einziehen (hoffentlich machen das die uralten Reifen –Made in UdSSR- noch mit). Ging aber problemlos.

Nun noch den kleinen Abschmierdienst. Getriebeöl kam als dicker Teer raus, vermutlich die Reste von 1967 (ca. 0,5 l). Neues Öl 1,2 l reingefüllt. Dann das Lenkgetriebe überprüft, sollen 0,13 l drin sein. Gefühlte 5 l nachgefüllt. Vorderachse war abgeschmiert, also noch schnell die Antriebswellen. Rechts nach 3 Minuten fertig, links falscher Nippel drauf. Auf den graden Nippel mitten im Kardan-Gelenk kriegst du keinen Abschmierer drauf. Mit kleiner Zange den Nippel mühsam rausgeschraubt, schrägen Nippel mit drei verschiedenen kleinen Zangen durch den Schlitz geführt, ca. 50 mal wieder rausgefallen. Nach 2 Stunden festgestellt, das das Gewinde vom Nippel wohl eine Macke hat. Anderen Nippel und frische unendliche Fummelerfahrung: nach 20 min war er drin. Ich kann schon verstehen, dass es Momente gibt, wo man ein Auto abfackelt, mit dem Hammer verhaut oder verschenkt.

Viele Kleinigkeiten standen an: die Fahrertür rastete nicht ein. Viel Feilen am Türschloss brachte nicht den Erfolg, erst das Unterlegen eines Bleches aus der Grabbelkiste (war mal ein Halteblech aus einem Fotokopierer) brachte die richtige Position und die Tür blieb zu. Das Zündschloss hatte keine Starterfunktion mehr und der Hupknopf im Lenkrad ging nicht. Beides habe ich zusammen repariert: Ein Zwei-Funktions-Kippschalter passte genau ins vorhandene Loch im Armaturenblech, nach oben nun Anlasser, nach unten Hupe (aus der Sammlung funktionierte die 5. Hupe, der Rest wanderte sofort in den Schrott).

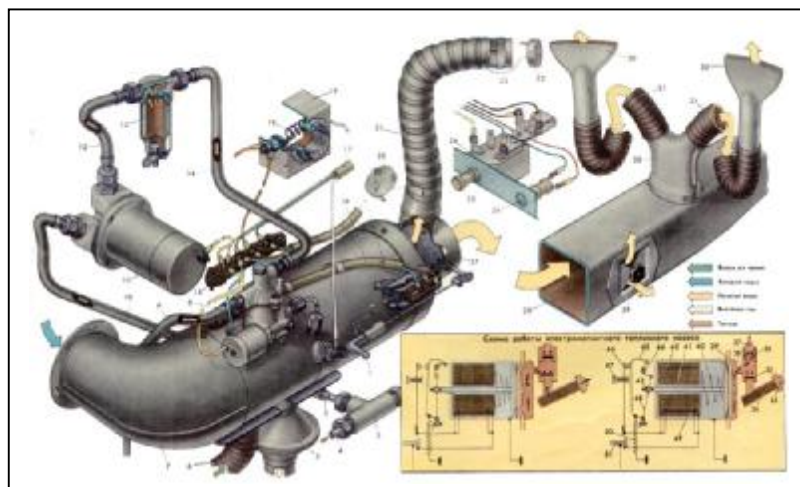
Nun fehlte noch ein Ersatzrad und diverse Kleinteile. Die tägliche Suche bei ebay unter „Sapo*“ brachte einen Satz Winterreifen auf Felge (zwar für 698 = 6.15, Marke VEB, aber Felge passt) und einen nagelneuen Öldruckschalter und ein Zündschloss (ein Reifen war natürlich platt, Reifenhändler konnte noch einen Schlauch samt Montage verkaufen). Unaufgefordert wurde mir noch ein halber 698 angeboten, aus der Teilesammlung habe ich dann einen Zündverteiler, originale russische Zündkerzen und einen originalen Wagenheber mit Kurbel erworben. Die Kurbel kann auch zum Anlassen verwendet werden, an der Schwungscheibe ist ein Anschluss und im Abschlussblech ein entsprechendes Loch vorgesehen (springt auch sofort an).

Intensiver Dialog im Internet-Forum vom Saporoshez - Club www.Saporoshez-968.de.vu konnte einige Fragen klären, Sapo-Freunde verkauften mir noch 4 Felgen und einen Satz Reparatur-Literatur. Das .vu steht übrigens für das Land Vanuata, einer Insel-Gruppe im Pazifik. Peter Loschinski vom Sapo-Club erklärte mir aber, dass er weder dort wohnt

(sondern in Köln) noch dass es dort besonders viele Sapos gibt (weiß er aber nicht genau), sondern dass es dort kostenlose Internet-Domains gibt.

Währenddessen wurden bei ebay zwei baugleiche Fahrzeuge angeboten, allerdings beide weit weg im Osten der Republik. Einer hatte eine Besonderheit: er hatte Rückstrahler. Sofort in die Garage gerannt: meiner hat keine. Und da die Wahrscheinlichkeit einer Panne in dunkler Nacht nicht unwahrscheinlich ist, habe ich sofort zur Bohrmaschine gegriffen, zwei Löcher in die Stoßstange gebohrt, aus der Grabbelkiste zwei Rückstrahler gegriffen und drangeschraubt. Eine Warnblickanlage hat er auch nicht, habe dann noch einen originalen Warnblickschalter ersteigert (fehlt aber noch der passende Blinkgeber).

Die Benzin-Heizung einzubauen war nicht schwer, aber die passenden Anschlüsse von Elektrik und Benzinversorgung bereitete mir doch einige Probleme. Wieder bekam ich viele Hinweise im Forum und auch eine gute Zeichnung. Einen Probestart habe ich aber noch nicht gewagt, vielleicht fahre ich ja auch nur im Sommer.



Die nächsten Probefahrten waren nun ohne Pannen, lediglich der Öldruck erreichte bei warmem Motor nicht den Schaltpunkt des neuen Öldruckschalters, ausserdem war der Motorraum gut ölgeschmiert. Es kam aus dem Gebläsekasten und nach Abbau des Gebläserades konnte mit der Taschenlampe die Ölquelle erkannt werden: der hintere linke Zylinder hatte eine undichte Stößelstangenführung, die Zerlegung des Motors wurde erstmal zurückgestellt und ein 5-Liter Kanister Öl in den Kofferraum gestellt.



Die letzten Tage habe ich noch mit dem Abkratzen von Lackspuren auf den Fenstergummis und Zierleisten verbracht, aber nun soll doch etwas Patina durchschimmern, in der Taiga haben die sicher auch nicht auf perfektes Outfit geachtet.

Während der Probefahrten wurde ich mehrmals angesprochen: diese Automarke hatte noch keiner gesehen. Aber je mehr man nach Osten kommt, umso mehr Liebhaber gibt es:

Estland:

<http://www.muhuklubi.ee/www/>

Polen:

<http://zaz968m.w.interia.pl/Galeria/fajne.htm>

Russland:

<http://zaz-pro.narod.ru/>

Ein Anruf beim letzten im Brief eingetragenen Besitzer (1991) aus dem Kreis Senftenberg erbrachte die Auskunft: der Sohn hat ihn damals nach Schleswig-Holstein verkauft. Nachdem ich einige Fotos vom fertigen Wagen hingeschickt habe, erhielt ich die erfragte Auskunft über die Fahrleistung des Wagens: leider nicht die 36.000 km des Tachos, der ist mal erneuert worden.

