



Ist der Ruf erst ruiniert...

In erster Hand: Joachim Söffel und sein Saporoshez SAS 968A

Manche behaupten, der Saporoshez wäre die russische Antwort auf eine Frage, die niemand gestellt hat. Aber mal ernsthaft: Es gibt kaum ein Auto, das einen schlechteren Ruf besitzt. Womit sich die Frage von selbst stellt, warum ein Erstbesitzer dem Russen mit dem schlechten Ruf bis heute die Treue hält...

Frage an Radio Eriwan: „Was ist der größte Vorzug des Saporoshez?“ – „Dass er nicht mehr gebaut wird.“ Frage an Radio Eriwan: „Warum ist ein schrottreifer Saporoshez mehr wert als ein fahrtüchtiger?“ – „Weil der schrottige bestimmt nicht mehr im Straßenverkehr auftauchen wird.“ Lustig, lustig. Eigentlich hätte man es sich denken können: Im Land des Trabant, der dem Westler Anlass zu humorigen Auslassungen war, gab es ein automobiles Äquivalent zu unseren Ostfriesen. „Warum will keiner den Saporoshez kaufen?“ – „Weil man nicht drauf warten muss.“ Plausible Ost-Logik: Wofür sich keiner in die Schlange stellt, kann nicht viel taugen.

Für Joachim Söffel war genau dies der Grund zum Kauf: „Der Saporoshez wurde im Handumdrehen geliefert. Ich hab ihn im April 1978 bestellt, ausgeliefert wurde er am 13. November. Gekostet hat er 11.950 Mark, das war noch erschwinglich.“ Ein Trabant kostete damals um



Urlaubstauglich, wenn auch etwas eng: In jungen Jahren zog es Familie Söffel mitsamt Sapo zum Zelten in die CSSR

die 10.000 Mark (Neupreis, gebrauchte waren teurer...), und der SAS 968A, wie sein offizieller Name lautet, hatte durchaus was zu bieten, was den Mehrpreis rechtfertigte: einen Vierzylinder-Viertaktmotor, durchaus reichhaltige Ausstattung, hervorragende Tauglichkeit für schlechte Pisten, dazu eine Heizung, die das Auto in Minuten zur rollenden Sauna machen konnte. Für Söffel, damals 22 Jahre alt, war es obendrein eine Sache der persönlichen Vorlieben: „Mit dem Trabbi kann ich mich bis heute nicht anfreunden. Das war nie was für mich, mit so einem Auto zu fahren.“

Warum der Wagen, meistens kurz „Sapo“ genannt, solchen Hohn auf sich lud, ist nicht recht nachzuvollziehen. Es lag vielleicht an der Russentechnik, die bis heute einen (größtenteils

ungerechtfertigten) Ruf der Grobschlächtigkeit hat. Der SAS 968 jedenfalls bekam von Testern des Magazins *Der deutsche Straßenverkehr* in der Augustausgabe 1974 hervorragende Fähigkeiten attestiert. Nachdem sie ihn eine Weile über Schlaglochpisten geprügel hatten, befanden sie:

„Den Saporoshez kann so schnell nichts erschüttern.“ Lediglich die Seitenwindempfindlichkeit aufgrund der leichten Nase wurde bemängelt (ein Problem aller Heckmotorwagen), und der Biss der äußerst effektiven Heizung weckte gemischte Gefühle – einerseits spendete das Gebläse bereits nach 40 Sekunden heiße Luft, andererseits funktionierte es sozusagen digital: Sahara oder Sibirien.

Joachim Söffel kam in zwölf Jahren Fahrpraxis zu einem ähnlichen Befund. Im ersten Jahr verstellte sich der Zündverteiler, was auf Garantie behoben wurde. Ansonsten brachte der Sapo seinen Herrn, Baumaschinist von Beruf, brav auf Montage nach Berlin (rund 200 Kilometer vom heimatlichen Löbau) oder alle Jahre die gesamte Familie in Urlaub: „Viel in

die Tschechei zum Zelten: Hohe Tatra, Brünn und so was. Wir hatten immer den Dachgepäckträger drauf, aber das war ein bisschen eng für vier Personen. Später sind wir mit dem Anhänger gefahren.“ Dazu erhielt der Wagen auf seinen roten Grundlack weiß abgesetzte Felder – im Marlboro-Look... Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer, eine kleine Auflehnung in aller Stille...

Zwischendurch gab das Stirnrad der Nockenwelle den Geist auf. Das war abzusehen, das gute Stück besteht nämlich aus Pertinax – dieser Kunststoff wird nach einigen Jahren gern spröde und kann im Bruchfall ziemliche Verwüstungen im Motor anrichten. Das Stirnrad ist Saporoshez' Mutter der Porzellankiste: „Das ist das A und O – dieses Teil muss gut sein“, sagt Söffel. Nur stellt sich bei einem solchen zentralen Stück mit bekannt begrenzter Lebensdauer die Nachschubfrage – das Automobilwerk Komunar im ukrainischen Saporoschje (Zaporozhskiy Avtomobilnyi Zavod, in eingedeutschter Umschrift kurz SAS), 1960 extra für den Sapo eingerichtet, pflegt kein Ersatzteillager. Verbindungen sind alles: Kontakte in die Ukraine sorgen für Ersatzteile.

Andere wesentliche Verschleißteile waren zu DDR-Zeiten ein eigenes Problem: „Ab Werk hatte er 6.15-13er Reifen. Es passten auch 5.60er, das Trabbi-Format – die gab's aber auch nicht. Reifen zu bekommen war in der DDR katastrophal. Das kann kaum einer nachfühlen, was das für ein Stress war, ein Auto am Laufen zu halten. Dafür hab ich nie Winterreifen aufziehen müssen. Mit dem Heckmotor kommt man überall durch.“

Der Alltag diktierte verschiedene Detailverbesserungen: „Das Licht ist bescheiden, trotz Zwölf-Volt-Anlage. Zu DDR-Zeiten hab ich Fernstrahler auf die Stoßstange montiert.“ Um die Heizung ein wenig zu zivilisieren, bekam sie einen Regelmechanismus, nach Anleitung aus der Verkehrszeitung handgebaut. Dass die Heizung so ungünstig ist, hat einen Grund: Den Konstrukteuren im Werk Komunar stellte sich das Problem, ihr luftgekühltes Auto sibirientauglich zu machen. Also wurde eine benzinbetriebener Brenner installiert, der den Verbrauch allerdings von acht auf zehn Liter erhöht.

Desweiteren bekam der Sapo eine Intervallschaltung für die Scheibenwischer (nach Schaltskizze ebenfalls selbst gebaut), sowie einen Drehzahlmesser. Dieses ungewöhnliche Teil, oval mit Bandanzeige, stammt aus einem Robur-Kleinlaster. Der schmale Anzeigebereich genügt: „Der Motor macht ja nicht mehr als 4000 Umdrehungen.“ Den wichtigsten Ein-



Zufall? In Konzept und Anmutung ähnelt der „Sapo“ dem NSU Prinz

Joachim Söffel 09.09.2006



griff aber nahm Söffel bereits kurz nach dem Kauf vor. Ein Sapo-erfahrener Mechaniker gab ihm den Tip, in die vorderen Innenkotflügel, neben die Federdome, kleine Belüftungslöcher zu bohren. Ein verschachtelter Blechaufbau sorgt dort für blitzartig einsetzende Korrosion. Gut belüftet und immer mit Graphitspray konserviert, überlebten die Bleche.

Der Spott der Mitbürger und die Witterung ließen ihn unbeeinträchtigt, aber allmählich kam der Sapo in die Jahre, was ihm um ein Haar zum Verhängnis geworden wäre: „1989 war ich drauf und dran, mich nach was anderem umzusehen. Dann kam die Wende, Westautos wurden aktuell und viele Ersatzteile oder komplette Wagen wurden weggeschmissen. Heute sind sie wieder was wert. Zum Glück hab ich meinen eingemottet.“ Mit dem Ende der Wende-Euphorie entdeckte Joachim Söffel seinen kleinen Russen ein zweites Mal – und begann eine umfassende Restaurierung.

Das Blech erwies sich als das geringste Problem, vor allem aufgrund der frühen Vorsorge. Nur die Oberkanten der Kotflügel hatten Rost entwickelt. Söffel setzte vorne neue ein, dazu noch eine frische Frontschürze, die er bei seinem früheren Sapo-Dienst auftrieb. Hinten gab es Ersatz nur vom Nachfolger. Dem letzten Sapo, Typ 968M, hatte man die charakteristischen Kühllöffnungen geraubt, weshalb von diesen Teilen nur das untere Drittel, von der Sicke abwärts gebraucht werden konnte. Diese Stücke wurden an die



Nach Jahren der Ruhe hatten die Kotflügel Rost angesetzt – sie wurden durch neue ersetzt



Für die hinteren Kotflügel waren Ersatzbleche nur vom Nachfolgemodell 968M aufzutreiben

vorhandenen angesetzt und sauber verspachtelt (Frage an Radio Eriwan: „Warum hat der Sapo diese komischen Löcher an der Seite?“ – „Damit der Esel, der ihn fährt, die Ohren rausstrecken kann“).

Die Bremsanlage hatte im Lauf der Zeit Standschäden bekommen (Korrosion an den Spreizringen der Bremsbacken und an den Radbremszylindern – der Sapo hat Trommeln rundum), die sich mit Neuteilen

beheben ließen. Die Aufhängung wurde demontiert, um die Anlenkpunkte zu konservieren, vorn steht der Wagen auf Kurbellenkern und querliegenden Torsionsstäben, hinten auf Dreieckslenkern mit Schraubenfedern. Frische Stoßdämpfer spendierte ein Teileträger. Der Antrieb war gesund, das V4-Triebwerk von 1196 Kubik ist so unverwüstlich wie man es von Sowjetmotoren erwartet. Lediglich die

Manschette des Kupplungszyinders und die Schaltkulisie mussten ersetzt werden.

Die Fensterscheiben blieben drin: „Mit Dichtgummis sieht es ganz schlecht aus. Für die Lackierung waren die auch nur abgeklebt, sie wären sonst zerfallen. Dafür sind die Zierleisten aus Edelstahl.“ Mit frischem Lack und dem zweiten Satz Schonbezüge für die Innenausstattung nahm der Wagen die Vollabnahme ohne Probleme. Die stellten sich in den Tagen danach ein, als zuerst die Lichtma-



40 PS machen aus dem Sapo keinen Rennwagen. Der V4 gibt sich eher als Biedermann denn als Brandstifter (abgesehen von der Heizung)





Die Aufhängung wurde demontiert, um die Anlenkpunkte zu konservieren



Wieso hat der Sapo diese Löcher? „Damit der Esel, der ihn fährt, die Ohren rausstrecken kann“



Die Scheibendichtungen blieben samt Fenstern am Auto – das Gummi wären sonst zerbröselt

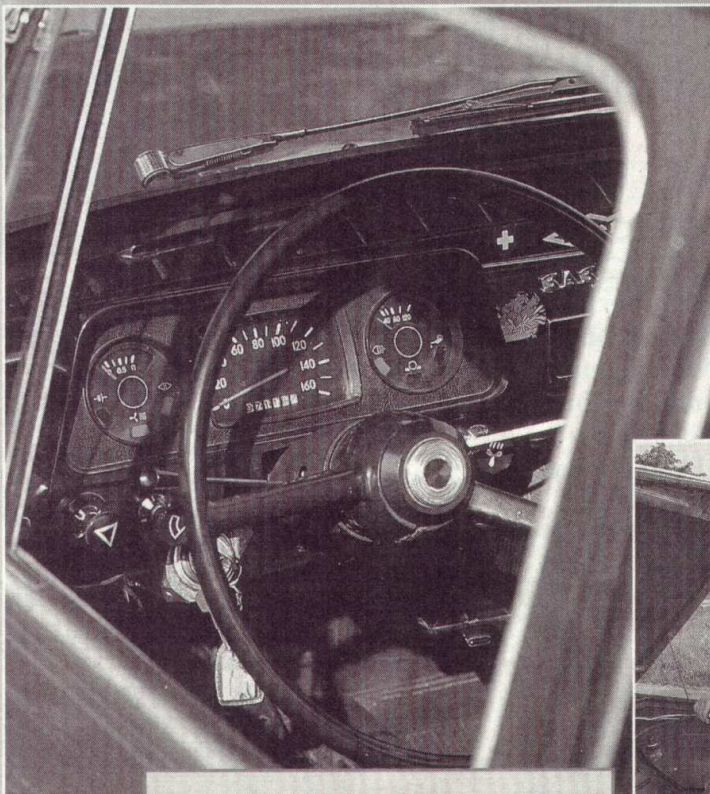
schine den Geist aufgab, tags darauf der Hauptbremszylinder. Beides war problemlos zu beheben. Inzwischen hat der Sapo 97.000 Kilometer auf dem Tacho, was sein Besitzer nicht ohne Stolz vermerkt.

Im Sommer 2000 gab es die einzige größere Reparatur seither, als der Simmerring des Schaltgestänges undicht wurde und ziemlich viel Öl verlor. Da sich in Söffels Scheune inzwischen einige weitere Exemplare eingefunden haben, genügte ein Griff ins Regal, und der Sapo hatte ein frisches Getriebe.

Dass der 40-PS-Motor längst nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit operiert, zeigen seine Anlage (kurzhubig mit 76 x 66 mm Bohrung x Hub), die niedrige Verdichtung (7,2:1 – damit er beliebig schlechten Sprit verträgt) und vor allem sein lebendiges Wesen. Was ein gefühlvoller Mechaniker aus dem 840 Kilo leichten Wagen herausholen könnte, wenn er's drauf anlegt, lässt an gewisse Feuerzeuge aus dem Hause NSU denken. Im Normalzustand ist der Sapo natürlich eher Biedermann denn Brandstifter (von der Heizung abgesehen). Tatsächlich erinnert der Klang aber an den Käfer-Boxer, begleitet von einem ausgeprägten Gebläseton. Fast so, wie ihn ein Porsche 356 entwickelt! Für Joachim Söffel jedenfalls ein echter Bonus des Sapo: „Allein wegen des Tons fahre ich ihn gern.“

Serienmäßig wurde jedem Saporoshez ein recht umfangreicher Werkzeugsatz mitgegeben, inklusive Handluftpumpe. Beachtenswert auch die reparierbaren Sicherungen: Der durchgebrannte Draht wird einfach durch ein Stück von der Reserve ersetzt, die um den Griff des Steckers gewickelt ist. „Wenn man in der Taiga festsitzt, hunderte von Kilometern von der nächsten Werkstatt entfernt, ist das sinnvoll. Zwar ein bisschen primitiv, aber sie haben sich was dabei gedacht.“

Wie ärgerlich. Mit dem Ende des Kalten Krieges musste man sich auch von manchen lieb gewordenen Vorurteilen trennen. Wer sich unter russischer Technik gern primitive Klapparatismen von der Leichtigkeit eines Schmiedehammers und der subtilen Eleganz eines Wodka-Gelages vorstellt, dem bleibt nur noch John LeCarré. Ein russisches Auto kann sogar über Jahre Spaß machen, da dürfen Ossis wie Wessis ein wenig umdenken.

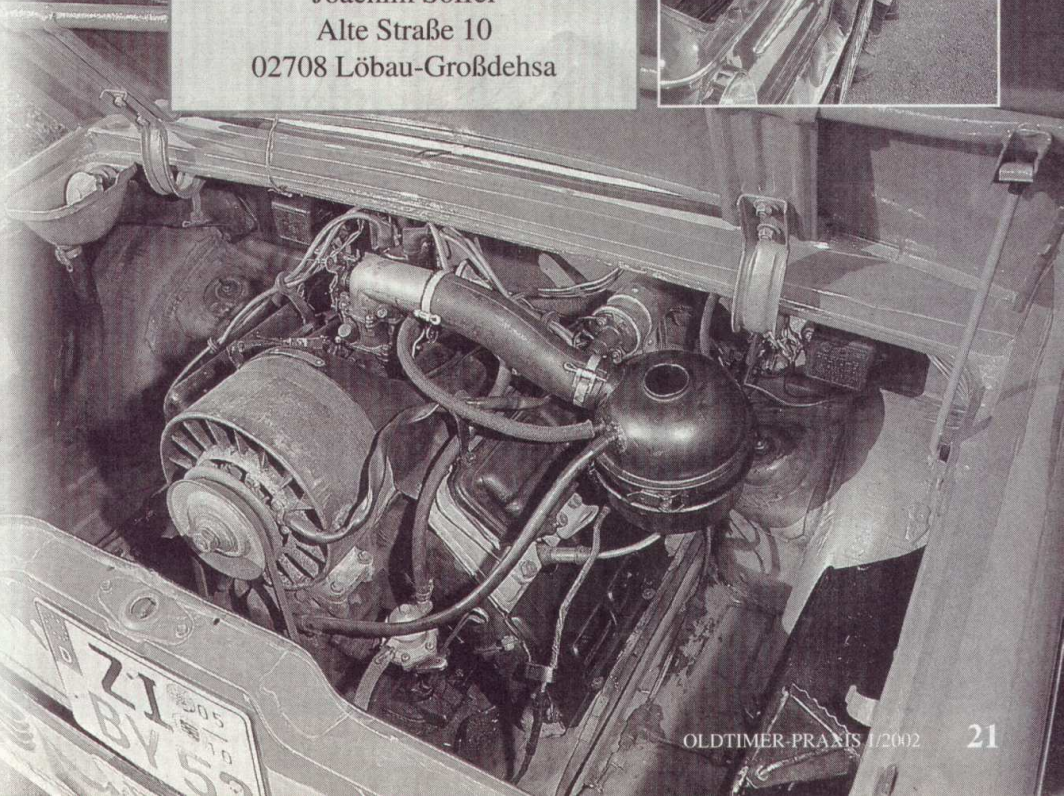


Wie beim Käfer: Infarktgefahr droht dem hinteren Zylinder, der die geringste Kühlwirkung vom Gebläse erhält



Die Adresse

Joachim Söffel
Alte Straße 10
02708 Löbau-Großdehsa



Text: Till Schauen
Fotos: Andreas Beyer