



Im Oktober/November vergangenen Jahres legten wir mit einem Saporoshez 968 A rund 4500 km zurück. Unser Testwagen entsprach der Ausstattung, in der der Saporoshez 1976 importiert und vom IFA-Vertrieb angeboten wurde. 1977 gibt es vermutlich an diesem Wagen wie bisher Detailveränderungen, (s. auch S. 41).

Der Saporoshez hat trotz oder vielleicht gerade wegen seiner Eigenwilligkeit durchaus Chancen, auch weiterhin interessant zu bleiben. Wir empfanden erneut, daß man mit diesem Wagen erst

## Saporoshez 968 A

richtig warm werden muß, ehe seine Qualitäten entdeckt und schätzen gelernt werden können. Eine nur flüchtige Bekanntschaft läßt weder Fahrer noch Mitfahrer, schon gar nicht den bloßen Betrachter, erkennen, weshalb es zum Beispiel Leute gibt, die immer wieder einen Saporoshez kaufen. Vor zweieinhalb Jahren – in Heft 8/74 – befaßten wir uns ausführlich mit dem Saporoshez. Seither gab es aber wieder eine ganze Reihe von Verbesserungen, auf die wir diesmal eingehen.

# TEST

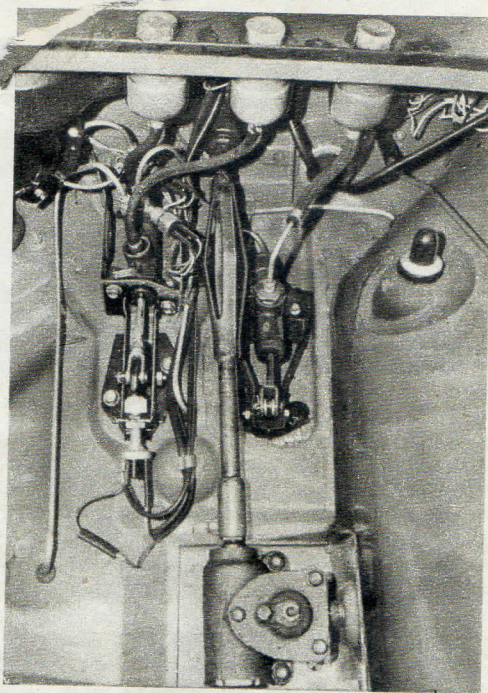
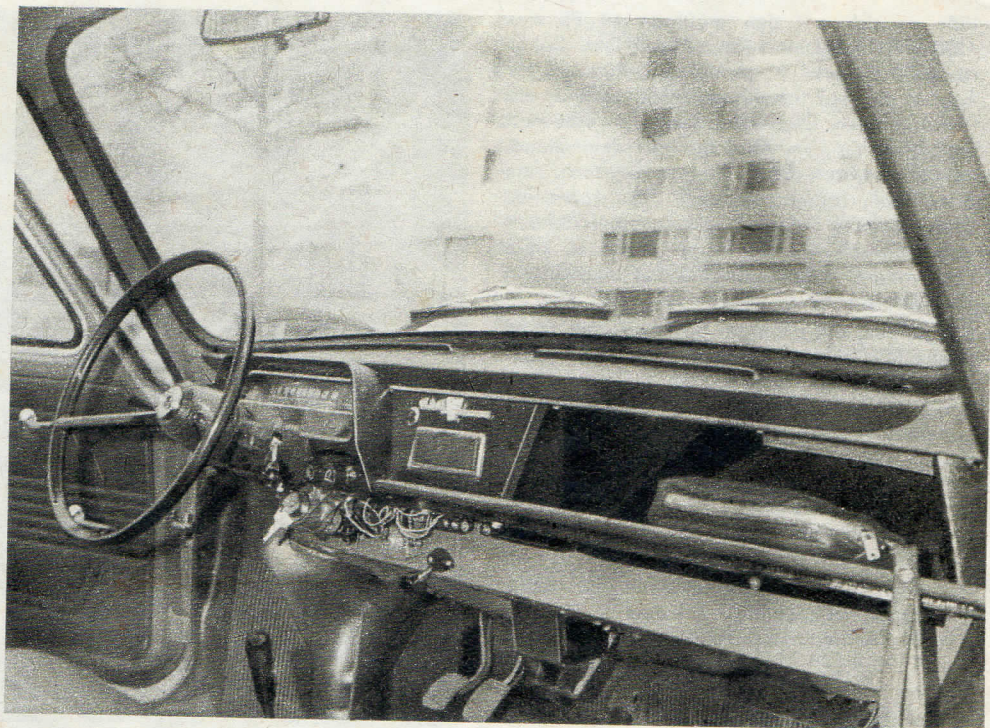
## Mehr Komfort innen

Wie die Fotos zeigen, erinnern die jetzigen Saporoshez-Sitze an die des Lada. Das Sitzgestell mit den beiden Verstellhebeln für Lehnenneigung und Verschieben des Sitzes entspricht auch voll der Lada-Lösung, nur die Kontur von Sitz und Lehne ist etwas anders. Dank dieser neuen Sitze und der guten Federung des Wagens (zu der noch mehr zu sagen sein wird), reist man im Saporoshez sowohl über längere als auch über schlechtere Wegstrecken angenehm. Im Fond sitzen zwei Erwachsene ebenfalls recht bequem. Die Polsterung der Sitzbank ist weich, wenn auch in Bankmitte und oben am Lehnenrand bei kräftigem Druck deutlich eine harte Begrenzung der Polsterung spürbar ist. Textile Schonbezüge sind zu empfehlen, da das Schaumkunstleder der Sitze zwar leicht abwaschbar, aber eben atmungsunaktiv ist.

Unser Testwagen war mit sowjetischen „Norma“-Sicherheitsgurten ausgestattet. Abgesehen davon, daß die Peitschenhalterung der Schlösser ein schnelles Angurten ermöglichte, imponierte uns vor allem die unkomplizierte Verstellung am Beckengurt, wodurch gewissermaßen im Handumdrehen der Gurt auf die gewünschte Länge gebracht werden kann.

Einen sauberen Eindruck hinterlassen die Türverkleidungen, deren Türöffner-Hebel und Fensterkurbel vom Lada stammen. Türtaschen gibt es nicht. Dafür bietet das Armaturenbrett rechts eine größere und in der linken Ecke (gleich neben der Fahrertür) eine kleine Ablage. Aber: Die Armaturenbrettgestaltung trägt dem Sicherheitsbedürfnis leider noch immer nur spärlich Rechnung. Von einer Polsterung möglicher Aufprallkanten ist beim Saporoshez keine Rede. Selbst die gesickte schwarze Blende, die eine schmale Polsterpartie vortäuscht, besteht aus purem Blech! Interessant war für uns die Lektüre der Betriebsanleitung, bei der wir mehrmals auf den Begriff „weiche Instrumententafel“ stießen. Offenbar – und die Zeichnung auf Seite 10 läßt eigentlich keinen Zweifel daran – gibt es den Wagen auch mit einem Armaturenbrett, dessen Kanten entschärft wurden. Wir meinen, daß eine solche Ausstattung dringend und generell notwendig ist. Auch das Lenkrad bzw. dessen Speichen und Nabe (mit ihrem nostalgischen Hupenknopf) sind polsterungsbedürftig. Und weil wir gerade im Lenkradbereich sind: Eine Lichthupe sollte heute in keinem Saporoshez mehr fehlen. (Vielleicht hat sie der Wagen mit erwähnter „weicher Armaturentafel“, der ja zum Beispiel auch mit Warnblinkanlage ausgerüstet ist!). Abblendbarer Innenspiegel (für Nachtfahrt) und Sonnenblenden gehören allgemein zur Ausstattung wie die Haltegriffe (mit Kleiderhaken kombiniert) im Fondraum (Armlehnen fehlen dort).

Zum Komfort im Innenraum rechnen wir auch das Geräuschniveau eines Wagens. In dieser Beziehung fand der Saporoshez bisher seine zahlreichsten Kritiker. Daß luftgekühlte



**Blick unter die Blechabdeckung im Gepäckraum: Die Lenksäule hat ein stoßabsorbierendes Mittelstück. Der Tandem-Hauptbremszylinder (links) ist mit zwei unabhängigen Bremskreisen verbunden. (Vorder- bzw. Hinterradbremse). Rechts im Bild der Hauptzylinder für die hydraulische Kupplungsbetätigung.**

**Das Armaturenbrett verlangt nach einer Polsterung seiner eventuellen Aufprallkanten. Auch die Zugknöpfe sollten Tastenschaltern weichen (Bild oben).**

Motoren keine Flüstertüten sind (Zweitakter wie Viertakter) unterstreichen – vor allem in der Beschleunigungsphase – beispielsweise auch der Tatra 603 oder der VW-„Käfer“ recht geräuschvoll. Außerdem sind Autos außen lauter als innen. Der Saporoshez macht da keine Ausnahme. Jetzt, nachdem eine neue Abgasanlage das Auspuffgeräusch des Saporoshez-Heckmotors wesentlich reduzierte, dürften selbst empfindliche Ohren nicht mehr strapaziert werden, sofern der Saporoshez nur richtig gefahren (sprich geschaltet) wird. Doch dazu im folgenden Abschnitt mehr. Wohltuend leise konnten zusätzliche (in Plasthüllen verschweißte) Dämpfungsmatten, die unter den Gummimatten liegen, den Wagen im Innenraum machen. Wir nehmen an, daß auch der nun hinter der Rücksitzlehne installierte Kraftstofftank wie eine Doppelwand abschirmend gegenüber den Motorengeräuschen wirkt. Jedenfalls empfanden wir die noch in den Fahrgastraum dringenden Motorengeräusche nicht störend. Im Leerlauf, bei Stillstand des Wagens, hört man zwar die kernigen Takte des großen luftgekühlten Vierzylinders, aber das ist nicht aufdringlich. Auf Pflasterdecke sind die Rollgeräusche jedenfalls bis zu Geschwindigkeiten um 80 km/h vernehmbarer als das Triebwerk. Erst oberhalb von 90 km/h melden sich die vier Zylinder brummend zu Wort.

Das frühere Getriebeegeräusch in den Gängen 3 und 4 ist dank eines geänderten Eingriffswinkels der Schrägverzahnung verschwunden.

## Zum Fahren mit dem Saporoshez

Eigenheiten hat jedes Auto. Auch der Saporoshez. Eine gewisse Schwerfälligkeit kann der V-Motor nicht verbergen. Sprinten

Im Motorraum geht es – verglichen mit den Platzverhältnissen im vornliegenden Gepäckraum – recht geräumig zu. Dennoch empfiehlt es sich nicht, hier etwa noch Werkzeug unterbringen zu wollen. Der Saporoshez ist ohnehin schon hecklastig.

den Kennzeichenbeleuchtung gibt es eine spezielle Lampe an der Motorraumhaube. Auch Rückfahrcheinwerfer hat der Saporoshez serienmäßig und – stromsparende Parkleuchten links und rechts! Das Scheinwerferlicht ist übrigens ganz ausgezeichnet.

Neben der bei nächtlichen Pannen bzw. bei der Störungssuche im Motorraum lichtspen-

läßt es sich mit den mäßigen 40 PS aus 1200 cm<sup>3</sup> Hubraum nicht. Aber: Das Saporoshez-Triebwerk ist genau das Richtige für Fahrer, die den Schalthebel nicht gern in die Hand nehmen. Den ersten Gang braucht man eigentlich nur zum Anrücken aus dem Stand, mit dem dritten Gang kann man noch „um die Ecke“ fahren. Obwohl das maximale Drehmoment im vierten Gang erst bei 75 km/h erreicht wird, läßt es sich selbst ab 40 km/h noch ruckfrei rollen, sofern keine zusätzlichen Fahrwiderstände zu überwinden sind.

Steigungen, die nicht mit Schwung und hohen Drehzahlen (in der Nähe des maximalen Leistungsangebots) angegangen werden (können), führen dagegen spürbar zu Tempoverlust. Vor allem Hochschalten am Berg vom dritten auf den vierten Gang läßt die Behäbigkeit des Motors deutlich werden. Der dritte Gang muß dann schon sehr weit ausgefahren werden, um Zugkraftanschluß für den vierten Gang herzustellen.

Bei dieser Triebwerkscharakteristik überraschte uns umso mehr, daß wir mit dem Saporoshez auf Fernfahrten über Autobahn und F-Strassen schnell vorankamen. Er muß nur rollen können. Häufiges Bremsen, Schalten und erneutes Beschleunigen sind nicht seine Stärke.

Daß das Wechselgetriebe nicht direkt unter dem Schaltknüppel liegt, sondern über eine lange Schaltwelle mit ihm verbunden ist, macht die großen Schaltwege verständlich.

Die verschiedenen Schaltstellungen rasten auch deutlich hörbar ein.

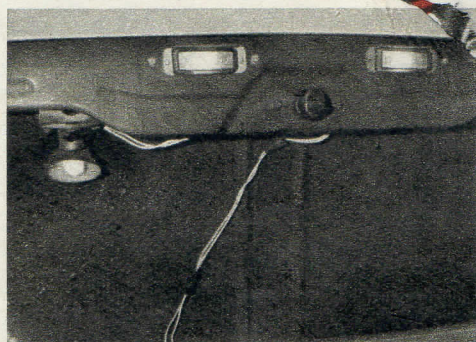
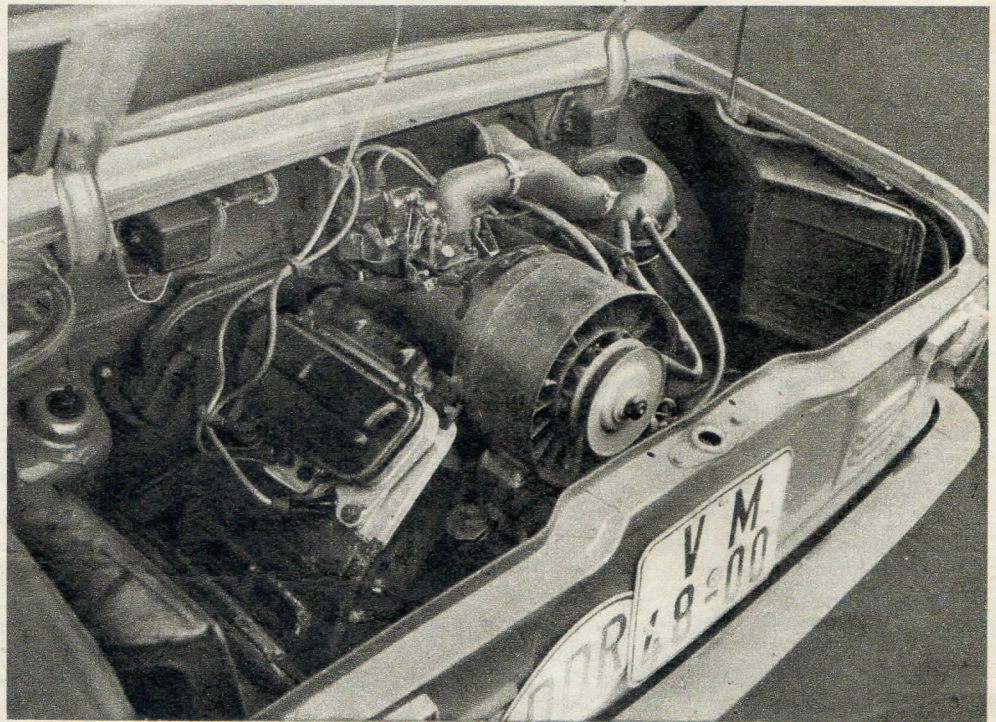
Immer wieder beeindruckend ist die Federung dieses Wagens. Das Fahrwerk verdaut selbst die letzte Kategorie Straße und Weg, ohne daß die Insassen durchgerüttelt wurden. Die an den Kurbelarmen zweier Drehstäbe geführten und zusätzlich von Schraubenfedern (an den Teleskopstoßdämpfern) abgestützten Vorderräder, aber auch die an Dreiecklenkern gehaltenen schraubengefederten Antriebsräder hinten schlucken Bodenunebenheiten ausgezeichnet. Gewöhnen muß man sich allerdings an die beträchtliche Kurvenneigung des Wagens bei flottem Fahrstil.

Lenken läßt sich der Saporoshez spielend. Der leichte Bug macht den Wagen allerdings etwas windempfindlich.

Manche Leute wissen warnend zu berichten, der Saporoshez sei eine „Heckschleuder“. Die erneute Bekanntschaft mit ihm festigte unsere Behauptung in früheren Beurteilungen, daß man sich auf die Eigenheiten eines hecklastigen und heckgetriebenen Pkw durchaus einstellen kann, ohne sich sozusagen um die Ecken tasten zu müssen. Das Wegsetzen des Hecks in zu schnell befahrenen Kurven läßt sich von demjenigen, der mit dem Wagen gut genug vertraut ist, nicht nur per Lenkrad korrigieren, sondern schon vorher erahnen.

## Fahrleistungen und Verbrauch

Wenn man die unteren Gänge sehr weit ausfährt, gelingt es, den Saporoshez wesentlich schneller „auf 80“ zu bringen als den Tra-



bant. Genau: Wir schafften es in 16,6 s. Tempo 100 erreichten wir nach 28 s.

Die von uns ermittelte Höchstgeschwindigkeit betrug 117 km/h. Der Kraftstoffverbrauch unseres Testwagens resultierte bei den meisten Fahrten aus den Ansprüchen des Motor und denen der Benzinheizung. Nach Aussagen unserer Saporoshez-Vertragswerkstatt muß man im Mittel allein für die Heizung pro Stunde 1 l Kraftstoff opfern; bei langsamer Fahrt etwas weniger, bei hohem Tempo (Autobahn) etwas mehr. (siehe auch „Die Benzinheizung des SAS 968“, Heft 1/77). Unser Minimalverbrauch (ohne Heizung) lag bei 8,2 l/100 km. Ermittelt wurde er bei einer Landstraßenfahrt mit Geschwindigkeiten nicht über 80 km/h. Nutzten wir die StVO-Tempogrenzen voll aus, kletterte der Verbrauch (ohne Heizung) auf Werte nahe oder auch etwas über 10 l/100 km. Im Stadtverkehr, bei hohem Kaltlauf-Kurzstreckenanteil, stieg der Verbrauch bis auf 12 l/100 km. Unser Testwagen war also keineswegs sparsam. Daran änderte sich auch nichts, als einige Ungenau-

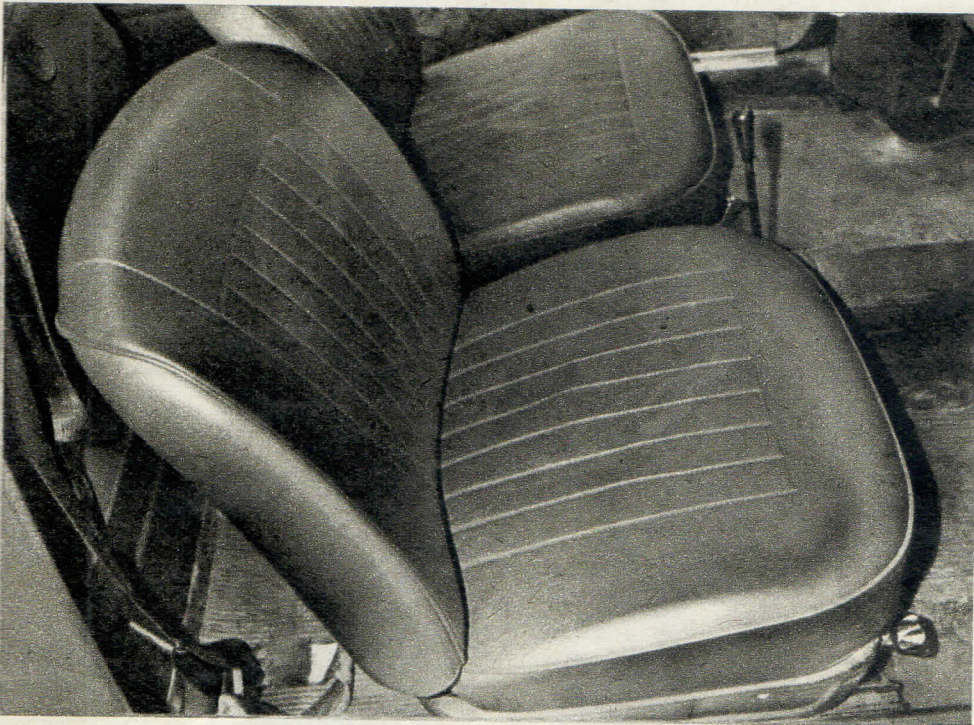
igkeiten im Bereich des Vergasers und der Zündung beseitigt wurden. So klemmte das Innenluftventil, Nadelventilverschraubung und Hauptdüse waren locker (mit dem Finger drehbar!), während die Kolben anstelle von 8 mit stattlichen 28 mm Frühzündung fertig werden mußten. Die Leerlaufgemischschraube schließlich war 2¼ Umdrehungen offen, obwohl eine Umdrehung für einen stabilen Leerlauf ausreichte. In den Vertragswerkstätten, die die Durchsichten beim Testwagen erledigten, hätten solche Dinge übrigens auch auffallen müssen.

Nach diesen Korrekturen lief der Motor allerdings auch noch nicht zur vollen Zufriedenheit. Er blieb mitunter bei Leerlaufdrehzahl, selbst bei erhöhter (rund 1200 U/min), unvermittelt stehen, auch wenn er betriebswarm war. Wir vermuteten ein nicht exakt schließendes Ventil. Das Messen der Kompression in allen vier Zylindern brachte folgendes Ergebnis: 1. Zylinder: 5,5, 2. Zylinder: 3,3, 3. Zylinder: 7,5 und 4. Zylinder: 6,2 at Überdruck. Der zweite Zylinder tanzte also völlig aus der Reihe. Kein Wunder, daß das den Rundlauf des Motors beeinträchtigte und den Kraftstoffverbrauch beeinflusste.

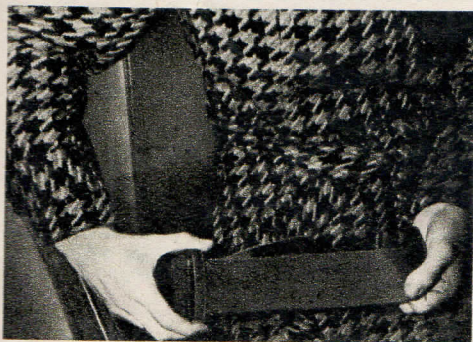
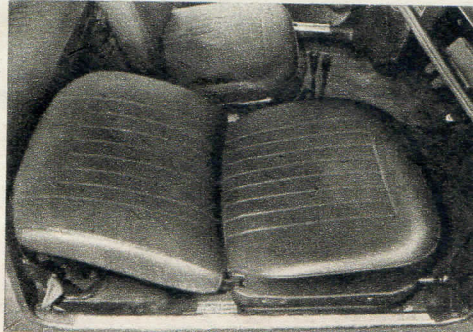
## Kaltstart...

Saporoshez-Besitzern werden in der Betriebsanleitung Tips für den Kaltstart gegeben, die den Eindruck hinterlassen, als sei dieser Wagen im Winter besonders problematisch. Wir begreifen nicht, wie solche Empfehlungen und Warnungen ausgerechnet auf den Saporoshez bezogen werden können. Zitat (Betriebsanleitung S. 18): „Bei nicht genug an-

# TEST



Beifahrersitz in mittlerer Position, bei der auch langbeinige Personen noch „ohne Knick“ im Knie sitzen können. Das kleinere Foto zeigt die Liegesitzposition. Zum Einsteigen der Fondpassagiere läßt sich der gesamte Sitz nach vorn klappen. Bei geschlossenen Türen werden beide Sitzgestelle verriegelt.



Die sowjetischen Norma-Sicherheitsgurte (mit Peitschenschloßteil) sind bei leichtem Druck auf den Sicherheitsbügel zu öffnen. Mit einem Handgriff läßt sich der Gurt auf die gewünschte Länge einstellen. Nicht günstig ist, daß man über die Sitzlehne hinweg nach hinten greifen muß, um die Schloßpeitsche zu erreichen.



gewärmtem Motor darf man keinesfalls mit der Fahrt beginnen und den Motor mit hohen Drehzahlen arbeiten lassen. Der Motor ist bei mäßigen Drehzahlen so lange laufen zu lassen, bis er betriebswarm ist und im Leerlauf stabil arbeitet.“ An anderer Stelle wird nahegelegt, den Motor – vor dem Start per Anlasser – bei Lufttemperaturen von + (!) 5°C bis – 15°C erst mit der Andrehkurbel durchzudrehen. Abgesehen davon, daß sich die Frage erhebt, wie man denn bei Temperaturen unter minus 15°C starten soll und daß langes Warmlaufenlassen im Stand unsere Umweltschutzgesetze verbieten, halten wir solche Ratschläge für bedenklich.

Sie sprechen dem Saporoshez seine unproblematische Wintertauglichkeit ab, die ihn aber unbedingt auszeichnet. (Übrigens weit mehr als manch andere Pkw, deren Betriebsanleitungen hinsichtlich irgendwelcher Kältekomplaktionen geradezu optimistisch ausgefallen sind!). Wir jedenfalls halten das Warmfahren des kalten Motors mit mittleren Drehzahlen (zeitig hochschalten!) auch beim luftgekühlten Saporoshez für empfehlenswert. Wie lange sollte der Motor denn im Stand laufen, ehe das Öl die fürs Losfahren empfohlene Mindesttemperatur von 65°C hat? Wir mußten 9 Kilometer fahren, um (bei + 5°C Außetemperatur und mit voll geschlossenen Luftklappen) diese Temperatur zu erreichen. Die Warmlaufphase so kurz wie möglich zu halten, gelingt nach unseren Erfahrungen auch beim Saporoshez nur, indem unmittelbar nach dem Start (mit Schockunterstützung) losgefahren wird. Das steht zwar im Gegensatz zu den Empfehlungen der Betriebsanleitung, bleibt aber dennoch eine Tatsache.

## Heizung und Belüftung

Die Funktionsweise der separaten Benzinheizungsanlage des Wagens beschrieb unser Beitrag in Heft 1/77 (S. 30/31). Eine motorunabhängige Heizung hat Vorteile und Nachteile. Man kann in einen wohltemperierten Wagen einsteigen, wenn die Heizung wenige Minuten vor dem Start eingeschaltet wird. Auch bei Fahrpausen ist solch eine Heizung angenehm. Als nachteilig empfanden wir wiederum, daß die Heizleistung nicht regelbar ist. Wird's zu heiß, bleibt nur das Ausschalten oder Öffnen der Fenster als Ausweg.

Während der Fahrt kann Frischluft zugemischt werden. Das Heizungsgebläse läßt sich zur Kaltluftförderung (Sommerbetrieb) nicht einsetzen. Störend ist sein lautes Laufgeräusch. Gerade bei einer Heizung, die ohne Gebläse überhaupt nicht funktionieren kann, sollte der Geräuschkämpfung dieses Gebläses mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Der Saporoshez hat sich in den letzten Jahren ganz wesentlich „gemausert“. Mit dem Vorgängermodell 965 A ist er überhaupt nicht mehr und mit dem Typ 966 kaum noch zu vergleichen. Das Interesse an diesem Wagen wird auch weiterhin zunehmen.

Wolfram Riedel