



IM ZEICHEN DES ROTEN SOWJETSTERNS

**Von Hubert W. E. Rein,
Vorsitzender des Ost
Klassiker Klubs
Wolkramshausen, Thüringen**

Fast sieben Jahrzehnte lang galt der rote Sowjetstern mit seinen gleichförmigen fünf Zacken als hoffnungsvolles Symbol der Internationalen Arbeiterbewegung, er stand auch für eine neue und gerechtere Weltordnung. Sein ehemals strahlendes Licht aber ist selbst im Mutterland der proletarischen Revolution und insbesondere nach der politischen Wende in Mitteleuropa ab 1989 verblasst.

Der große Traum von einer friedlichen und klassenlosen Gesellschaft, in welcher der Mensch und nicht das Geld im Mittelpunkt steht, ist ausgeträumt. In den früheren Bruderländern, doch auch im heutigen Russland wurden die einstigen hohen Werte der Gier nach dem grenzenlosen Profit gepöfert. Die fünf Zacken des roten Sowjetsternes standen einst für die fünf zivilisierten Kontinente der Erde, auf denen sich der Kommunismus von Karl Marx, Friedrich Engels und Wladimir Iljitsch Lenin verwirklichen sollte. Übrig geblieben sind von dem manifestierten Traum nur geschichtliche Daten und die gegenständlichen Relikte.

Einige dieser technischen Relikte, die sich auf die Geschichte des Automobilbaus der untergegangenen UdSSR nach dem 2. Weltkrieg

beziehen und dessen Entwicklung dokumentieren, befinden sich nun in den bewährten Händen von fünf Mitgliedern des Ost Klassiker Klubs im thüringischen Wolkramshausen.

Bemerkt werden sollte aber an dieser Stelle, dass die Geschichte des Fahrzeugbaus in Russland bereits im 18. Jahrhundert, also noch im zaristischen Reich, begonnen hatte. Namhafte Erfinder, wie Iwan Iwanowitsch Polesunow (1728 bis 1766) und Iwan Petrowitsch Kulibin (1735 bis 1818), legten mit ihren Leistungen entscheidende Grundsteine für den im 19. Jahrhundert beginnenden Fahrzeugbau in Russland, der bis zur Gegenwart circa 29 Firmen entstehen ließ. Maßgeblich an der Entwicklung des russisch-sowjetischen Fahrzeugbaus waren unter anderem die amerikanischen Konzerne Ford und Opel in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und in den frühen 1960er Jahren der italienische Fiat-Konzern beteiligt. Das Bestreben, Automobile der Nachkriegsjahre aus den zum Teil sehr kampferprobten sowjetischen Firmen zu erwerben, sie zu restaurieren und auch öffentlich zu präsentieren, resultiert bei den nachfolgend genannten fünf Mitgliedern des Oldtimerklubs in Wolkramshausen mit Sicherheit nicht aus einer politischen Überzeugung heraus. Die Vielschichtigkeit von alltäglichen Lebensgefühlen, unabhängig vom Alter der jeweiligen Personen, waren der entscheidende Faktor, um einen solchen Schritt zu unternehmen. Bezogen auf die eingangs beschriebenen fünf Zacken des roten

Sowjetsterns, die ihre Symbolkraft eingebüßt haben, stehen diese nun für den Textautor im übertragenen Sinne – zum einen für fünf bedeutende sowjetischen Automarken der Nachkriegszeit und im weiteren für fünf Personen mit einer großen technischen Leidenschaft, welche mindestens je ein Exemplar solcher Fahrzeuge besitzen. Beginnend mit dem sowjetischen Kleinwagen Saporoshez SAS 968, weiter mit dem Moskwitsch 412, dem Lada 2101, dem Lada 1500 und dem Wolga M 24 reicht die gegenwärtige Fahrzeugpalette bis zum Tschaika GAZ M 13.

Fünf Zacken, fünf Enthusiasten aus Thüringen

Die Besitzer dieser Oldtimer sind der Reihe nach der in Wolkramshausen lebende Matthias Siebert, der als vierzehnjähriger Schüler der Polytechnischen Oberschule (POS) „Helmuth Just“ Wolkramshausen in Vorbereitung der Jugendweihe am 1. Mai 1989 an der traditionellen Maiparade in der Hauptstadt der DDR Berlin teilnahm und am Rande der Feiern erstmals in seinem Leben einen Tschaika GAZ M 13 sah. Rückblickend wurde an diesem Tage in Matthias Siebert der Wunsch geboren, auch einmal ein solch beeindruckendes Fahrzeug zu besitzen.

Da ist weiterhin der in Görzbach lebende Florian Zimmermann, der als Arbeitskollege von Matthias Siebert von ihm viel über sowjetische Autos erfuhr und, von dessen Leidenschaft angesteckt,

bald einen Lada 2101 und später noch einen Wolga GAZ 24 zulegte. Dann der in der Ortschaft Elende lebende Ralf Mund, der als Kfz-Meister und ehemalige Motorsportler in der DDR langjährige Berufs- und Sportlerfahrten mit der Fahrzeugmarke Lada besitzt. Aber auch Rainer Steinecke aus Wolkramshausen und Lothar Kuhn aus Worbis im Eichsfeld



Matthias Siebert.



Ralf Mund.



Rainer Steinecke.



Lothar Kuhn und Ehefrau mit ihrem Lada vor dem Möbelhaus der Familie in Worbis.



Starkes Trio: Lada, Tschaika & Saporoshez.



sammelten beide bereits weit vor der Wende ihre privaten Erfahrungen mit einem gehobenen sowjetischen Mittelklassewagen, dem Lada 1500 S. Ihre Lebenserinnerungen an diese Fahrzeuge, waren für Sie Anlass, sich im nun etwas fortgeschrittenen Alter einer solchen Restaurierung zu widmen.

Tschaika & Co.

Der Erstgenannte des „Sternenquintetts“, Matthias Siebert, hat seinen Traum von einem eigenen Tschaika GAZ M 13 nach etwa 23 Jahren erfüllen können. Der heute 39-jährige Wolframshäuser ist mit seinem Traum auch fachlich gewachsen, er gilt heute als ein anerkannter Experte für sowjetische Personenkraftwagen. Ob Saporoschez, Moskwitsch, Wolga oder Tschaika, er besitzt sie alle und hat seine Fahrzeuge eigenhändig und zum Teil sehr aufwendig restauriert. Neben seinem umfangreichen Wissen sind seine handwerklichen Fähigkeiten erstaunlich und von vielen Gleichgesinnten oft angefragt. Seine heutigen Kontakte zu anderen Oldtimerbesitzern sind länderübergreifend. Oldtimerbesitzer aus der Schweiz, Tschechien, der Ukraine und insbesondere aus Russland kennen Matthias Siebert und schätzen auch die Zusammenarbeit mit ihm.

Gegenwärtig ist Matthias damit beschäftigt, einen zweiten Tschaika GAZ M 13 in ein sogenanntes Showcar umzubauen. Aus der einst geschlossenen Limousine wird nun ein Cabriolet, welches noch um ein-

tausend Millimeter verlängert wird und am Ende sechs Türen besitzen soll. Ein doch sehr beachtliches technisches Vorhaben, welches nach seiner Planung noch zwei Jahre in Anspruch nehmen dürfte.

Einige sowjetische Autos standen in der DDR aus verschiedenen Gründen nicht sehr hoch in der Wertschätzung der Bürger und wurden nach 1989 durch das große Angebot an westlichen Fahrzeugen sehr schnell entsorgt. Daraus resultiert, dass sich der heutige Bestand an Klein-, Mittel- und Oberklassewagen aus der ehemaligen sowjetischen Produktion doch sehr überschaubar gestaltet. Auch die Preise sind für derartige Fahrzeuge noch erträglich. Anders ist aber die Situation bei den sowjetischen Luxuslimousinen, welche ausschließlich für staatliche Aufgabenträger produziert wurden. Ob der Tschaika GAZ M 13, das Nachfolgemodell M 14 mit seinen verschiedenen Modellvarianten oder andere Staatslimousinen, sie wurden rechtzeitig von geschäftstüchtigen Zeitgenossen vor der Verschrottung gerettet, um dann als Spekulationsobjekte mit einer satten Rendite dem künftigen Markt zur Verfügung zu stehen. Fahrzeuge dieser einstigen Nobelmarken sind heute für den normalen Oldtimerfreund aus finanzieller Sicht kaum mehr zu erreichen.

Auf der Internetseite des Ost Klassiker Klubs Wolframshausen können unter www.oldtimer-wolframshausen.de einige unserer sowjetischen Fahrzeuge angesehen werden.

Rechts: Wolga GAZ 24 und Tschaika GAZ 13.

Mitte: Tschaika GAZ 13 und Lada 2101.

Unten: Moskwitsch 412 und Lada 2103.

Fotos: Ost Klassiker Klub Wolframshausen e. V.



Steckbriefe unserer Sowjet-Fahrzeuge

Tschaika (Möwe) GAZ 13

Baujahr 1973, Eigentümer: Matthias Siebert
 Hersteller: UdSSR, Gorkier Automobilwerk in Gorki (heute Nischni Nowgorod); Vorgänger: GAZ 12 ZIM; Nachfolger: Tschaika GAZ 14; Produktion: 1959 bis 1976, Modellvarianten: Luxuslimousine, Cabriolet, Kombi; Motor: 8 Zylinder V, Viertakter, Benzin, 195 PS, 5.526 cm³; Länge 5.600 mm, Breite 2.000 mm, Höhe 1.620 mm; Leergewicht 2.100 Kilogramm.

Wolga GAZ 24

Baujahr 1976, Eigentümer: Matthias Siebert
 Baujahr 1977, Eigentümer: Florian Zimmermann
 Hersteller: UdSSR, Gorkier Automobilwerk in Gorki; Vorgänger: Wolga GAZ 21; Nachfolger: Wolga GAZ 31; Produktion: 1968 bis 1992; Modellvarianten: Limousine, Kombi; Motor: 4-Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 99 PS, 2.445 cm³; Länge 4.760 mm, Breite 1.800 mm, Höhe 1.480 mm; Leergewicht 1.455 Kilogramm.

Moskwitsch („Sohn Moskkaus“) 412

Baujahr 1973, Eigentümer: Matthias Siebert
 Hersteller: UdSSR, OAO Moskwitsch (AZCK) „Moskauer Fabrik für kleinmotorige Automobile“; Vorgänger: Moskwitsch 408/IE; Nachfolger: Moskwitsch 2140; Produktion: 1967 bis 1975; Modellvarianten: Limousine, Kombi; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 75 PS, 1500 cm³; Länge 4.090 mm, Breite 1.550 mm, Höhe 1.480 mm; Leergewicht 1.050 kg.

Saporoschez SAS 968

Baujahr 1973, Eigentümer: Matthias Siebert
 Hersteller: UdSSR, heute Ukraine, Saporisky Automobilebuidiwny Sawod; Vorgänger: Saporoschez SAS 966; Nachfolger: Saporoschez SAS 968 M; Produktion: 1971 bis 1973; Modellvariante: Limousine; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 40/45 PS, 900/1200 cm³; Länge 3.750 mm, Breite 1.535 mm, Höhe 1.570 mm; Leergewicht: 745/840 Kilogramm.

Lada (Geliebte, Liebling) 2101

Baujahr 1978, Eigentümer: Florian Zimmermann
 Hersteller: UdSSR, Awto WAS, Wolschsky awtomobilny sawod, Wolga-Automobilwerk, Toljatti (Togliatti); Vorgänger: Lizenzbau Fiat 124 (Italien), Nachfolger: Lada 2105; Produktion: 1970 bis 1988; Modellvarianten: Limousine, Kombi 2102; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 60 PS, 1200 cm³; Länge 4.073 mm, Breite 1.611 mm, Höhe 1.382 mm; Leergewicht 955 Kilogramm.

Lada 21011

Baujahr 1975, Eigentümer: Ralf Mund
 Hersteller: siehe oben; Vorgänger: Lizenzbau Fiat 124 (Italien), Nachfolger: Lada 2105; Produktion: 1974 bis 1981; Modellvariante: Limousine; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 69 PS, 1300 cm³; Länge 4.073 mm, Breite 1.611 mm, Höhe 1.382 mm; Leergewicht 955 Kilogramm.

Lada 2103

Baujahr 1978, Eigentümer: Lothar Kuhn
 Hersteller: siehe oben; Vorgänger: Lizenzbau Fiat 124 Spezial (Italien), Nachfolger: Lada 2106; Produktion: 1973 bis 1984; Modellvariante: Limousine; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 77 PS, 1.451 cm³; Länge 4.116 mm, Breite 1.611 mm, Höhe 1.446 mm; Leergewicht: 1.030 Kilogramm.

Lada 21061

Baujahr 1986, Eigentümer: Rainer Steinecke
 Hersteller: siehe oben; Vorgänger: Lada 2103, Nachfolger: Lada Forma; Produktion: 1976 bis 2005, Modellvariante: Limousine; Motor: 4 Zylinder Reihe, Viertakter, Benzin, 78 PS, 1568 cm³; Länge 4.166 mm, Breite 1.611 mm, Höhe 1.440 mm; Leergewicht 1.045 Kilogramm.