



-Klassiker

EUR 7,95

Trabant 601
Kauftipps zum Bestseller

Ein Sonderheft von **AutoClassic**



A: € 8,75; CH: SFR 14,00;
BeNeLux: € 9,30; Italien: € 10,30



Kultig, spaßig, günstig

Ost-Ikonen



GAZ-24



SKODA 1000 MB

POLSKI-FIAT



LADA 1500



125 Jahren Skoda 110 R
Coupé und andere clevere Ideen



Barkas So funktionierte die
Schnelle Medizinische Hilfe



Volvo 244 DLS Die Schweden-
Limousine für „Millionäre“

Legenden der DDR

DDR

**STARTEN SIE JETZT
IHRE SAMMLUNG!**

„Der Wartburg 1000“

24-Karat Gold veredelt
40 mm · Polierte Platte
inkl. Etui und Besitzurkunde
Limitiert auf 5.000 Exemplare

IHR VORZUGSPREIS!

**NUR
5.000
Exemplare**
Silber veredelt

mit 24-Karat Feingold veredelt

statt
49,90 € NUR
25,00
€ inkl.
MwSt.

Mit reinstem
SILBER veredelt
statt 29,90 € NUR

10,00
€ inkl.
MwSt.

**NUR
5.000
Exemplare**
24-Karat Gold
veredelt

Mit reinstem
Feingold
(999/1.000)
veredelt

Silber veredelt
40 mm · Polierte Platte
inkl. Etui und Besitzurkunde
Limitiert auf 5.000 Exemplare

IHR VORZUGSPREIS!

- ✓ Sonderprägung
- ✓ limitierte Auflage
- ✓ erhältlich in 24-Karat Gold veredelt
- ✓ handgefertigt in Deutschland
- ✓ hochwertige Proof-Qualität

**Starke Nachfrage!
Rufen Sie schnell an!**

Bestell-Hotline 24h
☎ 0800 0560000 kostenfrei
bestellung@euromint.com

**Stark nachgefragte Sonderausgabe!
SCHNELL BESTELLEN!**

Der Wartburg wurde von 1956 bis zum 10. April 1991 in Eisenach gefertigt und hat seinen Namen von der berühmten Burg, auf der sich Martin Luther als Junker Jörg versteckte.

Der Wartburg gehört zusammen mit dem Trabbi zu den bekanntesten Automarken der ehemaligen DDR und hat auch heutzutage noch viele Fans.

Die limitierte Sonderprägung zeigt den Wartburg 312-1 Limousine. Die Prägungen werden in Handarbeit gefertigt. Es werden jeweils nur 5.000 versilberte und 5.000 Stück der begehrten Prägung in 24-Karat vergoldet erscheinen.

Euromint

Europäische Münzen-Gesellschaft

Lebendige Ost-Szene

Das erste Auto Classic Sonderheft „Ost-Klassiker“ von 2018 war schon der Startschuss für diesen zweiten Teil. Denn zahlreiche Leser meldeten sich und wollten noch viel mehr über die anderen Klassiker aus dem Straßenbild der DDR lesen, die damals aus Platzgründen nicht gezeigt werden konnten. Und schnell stellten wir fest, dass es gar nicht so wenige waren: Moskwitsch, Saporoshez, Polski-Fiat, Dacia, Zastava, Tatra und Sachsenring, um nur einige zu nennen.

Diesem Wunsch kommen wir jetzt nach und legen nochmal 30 Modellportraits vor. Dazu wieder eine Liste von Clubs und Spezialisten, Ost-Museen und Terminen und eine Preistabelle von Classic Data, was Ost-Klassiker aktuell wert sind. Leider ist der Platz auch diesmal begrenzt. Wer jetzt also den Melkus RS 1000, Shiguli 21-03 und EMW 327 vermisst muss im ersten Band nachschlagen. Verpasst? Dann einfach unter www.verlagshaus24.de nachbestellen. Das erste Sonderheft „Ost-Klassiker“ haben wir für 5 Euro noch im Angebot!

Zugleich sind wir sicher, immer noch nicht das Ende der Modellvielfalt in der einstigen DDR beschrieben zu haben. In vielen kleinen Clubs, Interessengemeinschaften und Freizeit-Garagen wird noch am alten Blech hingebungsvoll geschraubt und geklopft. Da gibt es noch viel zu entdecken und zu erzählen. Daher freuen wir uns, wenn auch jetzt wieder viel Post mit Wünschen und Anregungen kommt. Denn daraus kann wieder etwas Neues entstehen!
Herzliche Grüße, Ihr



Ulli Safferling
Verantwortlicher Redakteur



frisst Rost schützt Eisen



www.brunox.de

Inhalt

Technik

Kompromiss in Duroplast	14
AWZ P70	
Französische Lizenz	15
Dacia 1300	
Doppeltes Flottchen	16
BMW/EMW 340	
Die schwarze Möwe	18
GAZ-13 Tschaika	
Hallo, Taxi!	20
GAZ-21 Wolga	
Taxi und Dienstfahrzeug <small>Titel</small>	22
GAZ-24 Wolga	
Anspruch auf Augenhöhe	23
Horch P240 Sachsenring	
Neuaufgabe der Meisterklasse	24
IFA F8	
Ein Versuchsauto geht in Serie	25
IFA F9	
Der Witwenmacher	26
IZH 2125	



Ein Fiat aus der Sowjetunion	30
Lada 1200/1500 <small>Titel</small>	
Ein Lada wird modernisiert	31
Lada 1300 S/1500 S	
Ladas beste Stücke	32
Lada Samara/Niva	
Mossis für den Alltag	33
Moskwitsch 412	
Die Erben des 412	34
Moskwitsch 2136/2137/2138/2140	
Polnischer Lada-Konkurrent	35
Polski-Fiat 125p <small>Titel</small>	
Heckmotor-Viertakter <small>Titel</small>	36
Škoda 1000 MB	
Neuaufgabe der Heckschleuder	37
Škoda S100	
Das letzte Heck-Meck	38
Škoda S105/S120	

Das letzte DDR-Importmodell	39
Škoda S136 Favorit	
Elegante Sportskanone <small>Titel</small>	40
Škoda 110 R Coupé	
Das blaue Wunder	42
Saporoshez SAS-968A	
Der Funktionärsschlitten	46
Tatra T 603	
Der kantige Nachfolger	47
Tatra T 613	
Kugelporsche des Ostens	48
Trabant P50/P60	
Nur für DDR-Millionäre <small>Titel</small>	66
Volvo 244 DLS	
Mobil für höhere Ansprüche	76
Wartburg 311/312 <small>Titel</small>	
Leidenschaft auf Raten	80
Wartburg 353 Tourist	
Wartburg mit VW-Motor	82
Wartburg 1.3	
Ein Geheimtipp für Qualität	83
Zastava 100/1100	
Der Nachfolger des Framo	90
Barkas B 1000	



Der Niva war nicht nur eines der besten Lada-Modelle, sondern sogar ein Trendsetter im Westen für kompakte Allradler



Der Polski-Fiat war eine Zeit lang beliebter als die Lada-Modelle

Historie

Automobile Mangelwirtschaft 36
Wie die DDR ihre Bürger mobil machte

Falken für den Kreml 50
Rennwagen in Auto-Union-Tradition

Vorwärts immer, rückwärts ... 52
Werkstattgespräch im Erzgebirge

Antrieb mit Leidenschaft 70
125 Jahre Škoda mit vielen cleveren Ideen

Mobile Mediziner **Titel** 86
Die Schnelle Medizinische Hilfe im Einsatz



Service

Zwickauer Zweitakt-Musik 58
Kaufberatung zum Trabant P 601

Glückliche Erinnerungen 75
Fahrzeugmuseen in Ostdeutschland

Eine große Familie 84
Clubs und Spezialisten

Was soll es denn kosten? 88
250 Preise von Ost-Klassikern

Termine 92
Wo was läuft im kommenden Jahr



Sonderausgabe 18

AutoClassic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Auto Classic ABO-SERVICE

- ✉ Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
- ☎ +49 (0) 1805 321617*
oder +49 (0) 8105 388329 (normaler Tarif)
- ☎ +49 (0) 1805 321620*
- ✉ leserservice@autoclassic.de
- 🌐 www.autoclassic.de/abo
- 🌐 www.autoclassic.de/archiv

*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

- ✉ Auto Classic
- Infanteriestr. 11a, 80797 München
- ✉ redaktion@autoclassic.de
- 🌐 www.autoclassic.de
- Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

- ✉ armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Sonderausgabe Nummer 18 | 15. Jahrgang

Internet: www.autoclassic.de

Auto Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 130699-720, Fax: +49 (0) 89 130699-700
E-Mail: redaktion@autoclassic.de

Redaktion Ulrich Safferling (verantwortlicher Redakteur),
Dr. Margit Brand

Mitarbeiter dieser Ausgabe Simon Buchholz, Thomas
Flehmer, Michael Grote, Uwe Mießte, Heinrich Niemeier,
Michael Schäfer, Frank Wündsich

Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich

Layout RTK & SRS mediagroup GmbH

Verlag GeraMond Verlag GmbH

Infanteriestr. 11a
80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung

Clemens Schüssler, Henry Allgaier

Gesamtleitung Media

Bernhard Willer

Medienberatung

Armin Reindl

Tel. +49 (0) 89 130699-522, Fax: +49 (0) 89 130699-100

E-Mail: armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigenendisposition

Rita Necker

Tel.: +49 89 130699-552, Fax: +49 89 130699-100,

E-Mail: rita.necker@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel,

Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Litho RTK & SRS mediagroup GmbH

Druck Walstead, Polen

© 2020 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre
enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag
das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt
eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung
übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für
den redaktionellen Inhalt: Ulrich Safferling;
verantwortlich für Anzeigen: Bernhard Willer, beide
Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISBN 978-3-95613-087-8

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Mobile Wende

Mit der Wende 1989 kam die Reisefreiheit und Hunderttausende Trabants fuhren in den Westen. Nach der Wiedervereinigung 1990 waren die Tage der „Rennpappe“ gezählt – das Angebot hatte sich verhundertfacht und warten musste keiner mehr

Text: Uwe Mieth/Ulrich Safferling • Foto: Uwe Mieth

Die „Ostler“ (der Begriff „Ossis“ wurde erst später geprägt) kommen! Am 10. November 1989 – nur wenige Tage nach Grenzöffnung – sind die Straßen in Lübeck voller Trabant 601 S aus Bützow, Perleberg, Hagenow und anderen grenznahen DDR-Städten. Der Trabant dominiert nicht nur dieses Foto, sondern auch das Straßenbild der DDR: 1988 fuhren in der DDR 1,8 Millionen Trabant P601, das war mehr als die Hälfte aller damals zugelassenen Pkw. Der Trabant war allgegenwärtig, wurde zum Inbegriff des DDR-Automobils und erlangte so seinen späteren Kult-Status. Denn wo er nach dem berühmten 9. November 1989 im Westen auftauchte, signalisierte er Freiheit.



Tchibo

MÜNCH'S
BACKSTUBE

MÜNCH-BRO
weil es so gut schmeckt

FESTLICH GEDECKT

BF 83-46

BAA 9-31



Ostblock-Kollektion an Autos vor dem Volkspolizei-Kreisamt in Karl-Marx-Stadt am 4. November 1988

Die automobile Mangelwirtschaft

Das Automobil stand ganz oben auf der Wunschliste fast jeden DDR-Bürgers. Doch die sozialistische Planwirtschaft war nicht darauf ausgelegt, Stil-Wünsche zu erfüllen. Sie hatte genug damit zu tun, „den Laden DDR“ am Laufen zu halten

Text: Uwe Miethе ♦ Fotos: U. Miethе, F. Drechsel, U. Fischer, H.-J. Barteld, W. Miethе

Die Mangelwirtschaft der DDR zeigte sich am augenfälligsten in den langen Warteschlangen in und vor den Geschäften (der „sozialistischen Wartegemeinschaft“), heruntergekommenen Wohn- und Industriebauten, kaputten Straßen, einem gnadenlosen Raubbau an der Umwelt und in Wartezeiten von zehn bis achtzehn Jahren auf ein neues Auto.

Da der DDR-Automobilbau erhebliche Produktionskapazitäten für Exportfahrzeuge bereitstellen musste, reichte die für das Inland verbleibende Produktion in keiner Weise aus, um

die hohe Nachfrage zu decken. Da nicht Angebot und Nachfrage den Markt bestimmten, sondern Planwirtschaft, Ressourcen- und Finanzknappheit und die Jagd nach Devisen, konnten die Kapazitäten der Werke nicht flexibel an die Inlandsnachfrage angepasst werden.

Das bedeutete für Otto-Normal-DDR-Bürger, dass er auf sein nun wirklich nicht zum Leben notwendiges Auto zu warten hatte – gefälligst so lange, bis er an der Reihe war. Dadurch hatte er wenigstens Zeit, sich das notwendige Geld für den begehrten Trabant 601 (ab 10.952

Mark), den Wartburg 353 (ab 16.950 Mark) oder den 1500er-Lada (ab 23.500 Mark) zusammenzusparen! Das war bei einem durchschnittlichen Brutto-Monatsgehalt eines DDR-Bürgers von etwa 800 Mark nicht immer einfach.

Wenn man allerdings ein sehr guter Genosse, Parteikader, Stasi-Mitarbeiter, verdienter Angehöriger der Intelligenz, international erfolgreicher Sportler, erfolgreich produzierender LPG-Vorsitzender, beliebter Künstler – kurzum, eine wichtige Stütze des DDR-Systems – war, konnten die lästigen Wartezeiten auch umgangen

Ein Wartburg 311, mit Ersatzteilen am Leben erhalten. Nur eine neue Lackierung fehlt noch



werden. Der Staat sorgte für die Seinen und wusste sie so bei Laune zu halten.

Westverwandtschaft und „Blaue Fliesen“

Wenn man nicht zu diesem erlesenen Personenkreis gehörte, gab es nur noch eine Möglichkeit, schneller an das begehrte Wunschauto zu kommen: Westverwandtschaft und „Blaue Fliesen“. Letztere waren in der DDR das Synonym für Westgeld, der blaue 100-DM-Schein angeblich der Namensgeber. Die harte DM war spätestens seit Anfang der 1980er-Jahre die inoffizielle Zweitwährung in der DDR.

Für Westgeld konnte man unter der Hand alles bekommen, natürlich auch Autos! Und da man diese Währung offiziell nicht fordern konnte, kam es zu Auswüchsen wie der bekannten Kleinanzeige in der Zeitung: „Suche Zement, biete blaue Fliesen“. Solche Anzeigen wurden später verboten. Besitzen durften DDR-Bürger die DM legal erst seit 1974 – vorher war ihr Besitz strafbar. Kaufen konnte man damit allerdings kein Auto, jedenfalls nicht offiziell.

Über die Geschenkdiene und Kleinexporte GmbH, GENEX, später GENEX Geschenkdiene GmbH, führte der schnelle Weg zum Auto. Allerdings konnten DDR-Bürger hier nicht selbst bestellen. Unter dem Motto: „Geschenke in die DDR“ konnten Bürger der Bundesrepublik Waren aus einem Katalog bestellen, die in DM bezahlt und direkt an die DDR-Verwandtschaft ausgeliefert wurden. Dort konnte man Motorräder, Autos, Wohnanhänger und Fertigteilhäuser kaufen.

Trabant, Wartburg, B-1000, Škoda, Polski-Fiat und Lada waren hier mit einer Lieferzeit von nur vier bis sechs Wochen zu haben! Sogar West-Marken wie Ford, Renault, VW und Maz-



Die „Sozialistische Wartegemeinschaft“ gehörte in der Planwirtschaft zum Alltag

da konnten bestellt werden. Bei den Westwagen konnte eine Ersatzteilversorgung gegen Zahlung in DDR-Mark nur für einige Jahre garantiert werden. Danach waren diese in DM zu bezahlen. Und so begehrt ein Škoda, Lada oder Dacia war, deren Ersatzteilversorgung war durch den Import noch deutlich schwieriger als bei den im Inland gefertigten Fahrzeugen.

Geduld, Beziehungen und Westgeld

Für den Normalbürger hieß es sparen und warten. Irgendwann nach 15 Jahren Wartezeit war es dann da, das begehrte Automobil „Made in GDR“! Ungetrübte Freude?! Jetzt gingen die Probleme erst richtig los! Mit einem Auto muss man regelmäßig in die Werkstatt zur Wartung,

benötigt Ersatzteile, Winterreifen – als stolzer neuer Teilnehmer des automobilen Straßenverkehrs hatte man plötzlich echte Probleme. Die sozialistische Mangelwirtschaft forderte von jedem Autobesitzer viel Geduld, Nerven, Beziehungen und möglichst Westgeld.

Es entwickelte sich eine regelrechte Tausch- und Schattenwirtschaft, in der z.B. „schwarz“ mit verwendetem Material heiß begehrte Ersatzteile, wie Auspuffanlagen für den Trabant, nachgefertigt wurden. Die DDR-Bürger beriefen sich dabei schlitzzöhrig auf ein Zitat des Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker, der in einer Parteitagrede sinngemäß gesagt hatte: „Es ist noch viel mehr rauszuholen aus unseren sozialistischen Betrieben!“ Erwischen lassen durfte



Dieser alte IFA Phänomen Granit war noch 1988 im Einsatz für einen Gemüsehändler

man sich allerdings nicht beim privaten „Mehrausholen-aus-unseren-sozialistischen-Betrieben“, denn Eigentumsdelikte waren auch in der DDR strafbar.

Jeder DDR-Bürger jedoch – ob mit oder ohne Auto – schielte immer neidisch auf die „Westwagen“, wohl wissend, dass diese Fahrzeuge technisch Lichtjahre von den Ostfabrikaten entfernt waren. Deswegen waren die Ostblock-Fahrzeuge zu Zeiten des real existierenden Sozialismus nicht „Kult“, sondern begehrte Alltagsgegenstände, die einem das Leben und die Mobilität in den engen Grenzen der DDR etwas erleichtern konnten. Zum Kultobjekt hat man den Trabant erst nach dem Niedergang der DDR stilisiert.

Trabant P50 auf Weltniveau

Trabant und Wartburg dominierten das Straßenbild der DDR. Das ist nicht verwunderlich, betrachtet man allein die zwischen 1957 und 1991 gefertigten reichlich drei Millionen Stück des Trabant und die lange Lebenszeit, auf die es ein gut gepflegtes Auto in der DDR brachte. Daher kommt es, dass jeder Zeitzeuge mit dem Schlagwort „DDR-Straßenverkehr“ sofort den Trabant in Verbindung bringt, denn er war allgegenwärtig. Aber auch der Wartburg (von 1966 bis 1988 über 1,2 Millionen W 353) war stets gut auf den Straßen vertreten.

So anachronistisch und technisch rückständig die Pkw aus DDR-Produktion waren, an den Konstrukteuren und Entwicklern lag es nicht, dass die DDR im Automobilbau international nicht konkurrenzfähig war. Der Trabant P50 zum Beispiel war bei seiner Vorstellung 1957 ein modernes Auto, technisch auf der Höhe

seiner Zeit. Sein Nachfolger, der P60, wurde dann allerdings von 1964 bis 1990 fast unverändert, nur mit einigen wenigen technischen Verbesserungen gebaut.

Das war ursprünglich so nicht geplant: Die Entwickler des VEB Sachsenring hatten 1966 den Trabant 603 entwickelt, ein modernes Fahrzeug mit Duroplast-Karosserie und Viertaktmotor, der den P60 ablösen sollte und aussah wie der Prototyp des VW Golf I. Ein Fahrzeug, das bei seinem geplanten Erscheinen 1969 wahrscheinlich Weltspitze gewesen wäre, dessen Produktion aber von der DDR-Regierung abgeschmettert wurde!

Verpasste Chancen

Ebenso erging es dem geplanten P610, später als P1100/1300 bezeichnet: Der P610 war als moderner Dreitürer mit Fließheck und Viertakt-Motor konzipiert, ein Auto, das sich seinerzeit mit einem VW Polo hätte messen können. Bis 1979 flossen rund 35 Millionen DDR-Mark an Entwicklungskosten in das weit gediehene Fahrzeug, es sollte 1984 in Produktion gehen. Im November 1979 kam dann aber das Aus für das Projekt.

Das SED-Politbüro musste wegen Nicht-Finanzierbarkeit der weiteren Investitionssummen die finanzielle Notbremse ziehen – alle bisher getätigten Investitionen in den P610 waren damit umsonst! Derartige Projekte gingen weit über die Leistungsfähigkeit der DDR-Volkswirtschaft hinaus. Statt zu weiteren Eigenentwicklungen kam es dann in den 1980er-Jahren zu einer Kooperation mit den Volkswagen-Werken.

Die Ausstattung der DDR-Haushalte mit Pkw nahm in den letzten Jahren der DDR erheblich



Der Führerschein für Zweiräder war leichter zu bekommen als für Autos. Aber die Bestellbestätigung für ein Auto (rechts) war noch viel begehrter, selbst wenn die Wartezeit bis zur Auslieferung 10 bis 15 Jahre betrug