

KARMANN OST



Auch im deutschen Arbeiter- und Bauernstaat war den Reichen, Schönen und Wichtigen ihr bisschen mehr automobiles Lametta vergönnt. Zum Beispiel das schnieke **P70 Coupé des VEB Automobilwerk Zwickau** als exklusive Variante des biedereren Trabant-Vorläufers

Ein nur 1500 Mal gebauter Exot, ein Karosserie-Cocktail aus Blech, Holz und Plastik und ein Restaurierungsnovize – das klingt mehr nach Frust als Lust. Umso beeindruckender, dass unser „Halbzeit“-Protagonist und P70-Coupé-Enthusiast Jens Bischof jetzt das gelungene Werk präsentiert.

Das schnittige kleine Coupé ist weder schnell, noch exorbitant teuer und bietet technisch bloß Hausmannskost auf Vorkriegsniveau. Und doch stiehlt das ostdeutsche Pendant zum VW Karmann-

Ghia gerne mal der versammelten Oldie-Hautevolee die Schau. Der rote 2+2-Sitzer mit der filigranen weißen Dachhaube, den Jens Bischof über mittelhessische Kreisstraßen pilotiert, gehört zum seltensten automobilen Kulturgut. „Um die 20 fahrbereite Exemplare mag es noch geben“, schätzt der P70-Kenner. Und vermutlich sind noch weniger mit ähnlicher Hingabe und Akribie restauriert. Das Kleinwagen-Abenteuer begann vor 15 Jahren, als die Suche des Fahrzeugtechnik-Ingenieurs aus Wetzlar nach einem Bastelobjekt in Sachsen-Anhalt endete. Für 3000 Euro erwarb Jens Bischof gleich zwei zer-

„Ich wollte ein Auto aus dem Osten mit Exotestatus aufbauen, das nicht bei jedem Oldie-Treffen gleich mehrfach vortfährt.“

P70

legte P70 Coupés im ehrlichen Zustand 5.

Für die Wiederbelebung wählte der gebürtige Thüringer und bekennende Zweitaktfan das ältere Exemplar, Jahrgang 1957, da es unverbastelt schien. Das ließ sich auch anhand der identischen Nummern auf vielen ab Werk markierten Einzelteilen nachvollziehen. „Ein großer Vorteil“, erklärt der Restaurierer, „denn Teile von einem Exemplar passen nicht unbedingt an einem anderen. Das liegt an der Produktionsweise in Handarbeit. Als einzige P70-Variante wurde das Coupé nicht in Zwickau montiert, sondern entstand in der Karosserie-Manufaktur der eins-



Der 700-Kubik-Zweizylinder ähnelt dem seit 1933 gebauten DKW-Meisterklasse-Zweitakter, ist aber um 180 Grad gedreht eingebaut

> **TECHNISCHE DATEN**

AWZ P70 Coupé

Antrieb: Zweizylinder-Dreikanal-Zweitakter mit Umkehrspülung; wassergekühlt (Thermosiphon); Dreigang-Blockgetriebe mit Differential und Achsantrieben; Primärkette

Hubraum: 690 ccm
B x H: 76 x 76 mm

Leistung:
22 PS bei 3500 U/min

Maße (L x B x H in mm):
3740 x 1500 x 1480

Leergewicht: 875 kg

Vmax: 100 km/h

Verbrauch: 7 l

Bauzeit: 1957–1959

tigen Firma Gläser in Dresden: „Es war die letzte Sportwagenschöpfung des traditionsreichen Betriebs.“

Besonders ist auch die Konstruktion der Karosserie, die auf dem gekürzten Kastenrahmen des DKW-IFA F8 ruht. Beim profanen P70 ist im Wesentlichen eine Duroplasthülle auf ein tragendes Holzskelett genagelt. Die Coupé-Struktur besteht jedoch bis zur Hinterachse überwiegend aus Stahlblech und hat nur einzelne Holzverstärkungen. Lediglich Kotflügel und Türhäute sind aus dem Baumwolle-Phenolharz-Kunststoff gefertigt. Jens Bischof nimmt an, dass die Dresdner diese Teile aus der Limousinenfertigung verwendeten und anpassten. Er selbst machte die besten Erfahrungen mit diesem Material. Während die Blechsubstanz bis hin zum Rahmen

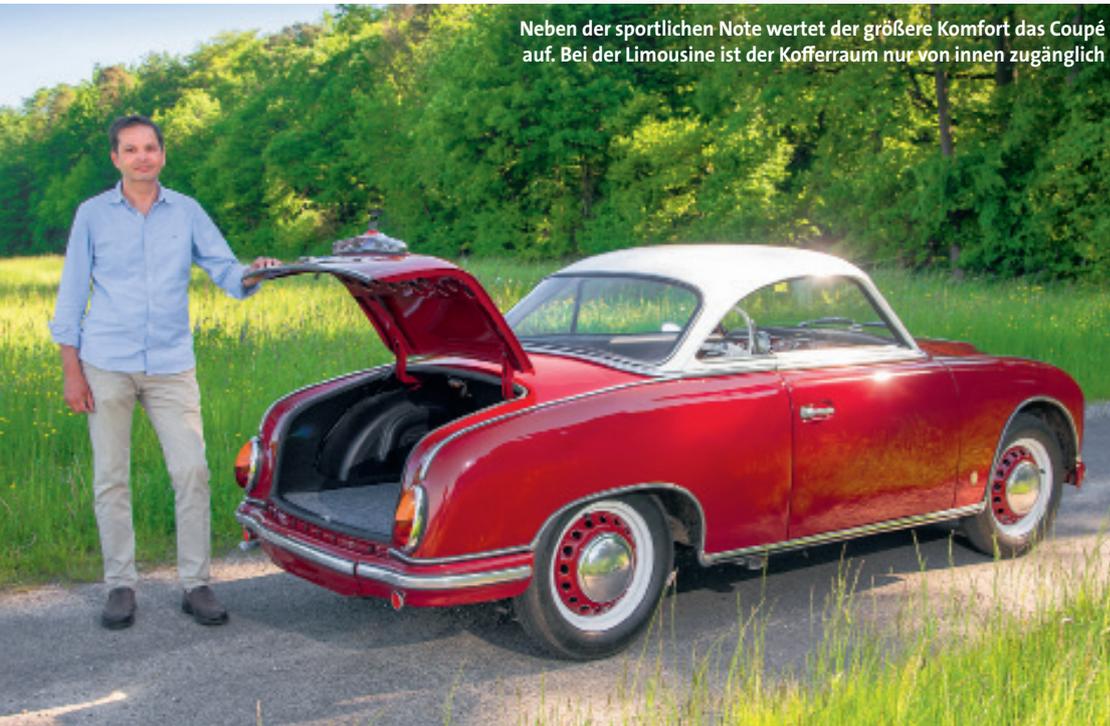


Über der Lautsprecherabdeckung thront der Krückstock-Schalthebel des unsynchronisierten Dreiganggetriebes



Die volkseigenen Automobilwerke Zwickau erhofften sich mit der ansprechenden Coupé-Linie Exportchancen für den technisch rückständigen Kleinwagen

Restauriert > AWZ P70 Coupé



Neben der sportlichen Note wertet der größere Komfort das Coupé auf. Bei der Limousine ist der Kofferraum nur von innen zugänglich



Die Sicherungen der Bordelektrik sitzen hinter einem Deckel im Armaturenbrett



Die Türgriffe gab es in diversen Varianten – auch an Kühlschränken

teilweise bis zur Unkenntlichkeit verrostet war, schien das Duroplast kein bisschen gealtert. „Es lässt sich auch sehr einfach mit Glasfaser und Epoxidharz reparieren. So konnte ich die Spaltmaße recht einfach egalisieren, indem ich Material weg-schliff oder anlamierte.“

Solche Nacharbeiten waren notwendig, weil der fortgeschrittene Verfall des Aufbaus die komplette Zerlegung erforderte. Marode Partien wie der hintere Unterboden ließen sich nicht ersetzen, ohne zuvor gesunde Partien herauszutrennen. Obwohl der Restaurierer die Pontonkarosserie vor dem Ausbau



Der Besitzer

> Neben P70 und DKW F12 tüftelt **Jens Bischof** (53) jetzt an einem englischen Fairthorpe EM2. Er berichtet darüber im Internet: <https://p70-coupe.hpage.com>

des Rahmens mit Stahlrohrstreben aussteifte, kam es zu kleinen Formabweichungen.

Zehn Jahre lang hatte der Zweitakt-Fan ungezählte Stunden an dem raren Zwerg geschraubt, geschweißt, getischlert und geschliffen, als wir ihn zum Bergfest besuchten (OLDTIMER PRAXIS 9/2016) und das annähernd lackierfertige Ergebnis bestaunten. Und Jens Bischof befand, dass er sich eine Auszeit redlich verdient hatte. Eine Saison lang entspannte der Tüftler am Steuer des 1964er DKW F12 Roadsters, der ihm 2012 ins Netz gegangen war und deutlich weniger Restaurierungsauf-

wand verlangte. „Allmählich hatte es sehr genervt, bei Oldtimerveranstaltungen immer nur Zaungast mit einer ewigen Baustelle in der Garage zu sein“, erklärt er das Zweitprojekt.

Der fertiggestellte F12 befeuerte auch die Motivation, den P70 auf die Zielgerade zu bringen. Wobei sich wie so oft vermeintliche Nebensächlichkeiten als besonders knifflige Aufgaben entpuppten. Zum Beispiel die Alu-Leisten, die Karosseriekanten zieren und Fugen kaschieren. Sie wurden einst mit Nägeln montiert, die auf der Innenseite befestigt waren. „Man hat beim Aufnageln nur einen Versuch und das Risiko, die

> Aus dem Restaurierungsalbum



Nur Mut, das wird wieder: Die Neuerwerbung wirkte leicht derangiert



Schweller und A-Säulenfüße waren nur noch fragmentarisch erhalten



Zurück auf Anfang: Auch der Rahmen verlangte etliche Stunden Arbeit



Aussteifungen aus Vierkantröhr hielten die Karosserie in Form



Das Mittelteil der Heckstoßstange verschleißt das Fach fürs Reserverad



Holzplatten dienen als Verbindung von Blech- und Duroplastteilen



Die Echtleder-Polsterbezüge ließen sich mit Spezialfarbe renovieren



Die Überholung des Zweizylinders übertrug Jens Bischof einem Profi

Erhalten oder erneuern? Die Türverkleidungen mit großen Kartenfächern sind stark patiniert, dafür aber original



Das Cockpit mit Zweispeichen-Volant ist aufs absolut Notwendige beschränkt. Der schmucke Tacho immerhin verheißt Goldstandard



Leisten und den Lack zu beschädigen

Coupé

ist groß“, erkannte Jens Bischof. Deshalb modifizierte er die empfindlichen Teile aufwendig mit M3-Messingschrauben, was wegen der vielen passgenau zu bohrenden Löcher schon genug der Geduldprobe war.

Geduld brauchte es auch bei der Suche nach Coupé-spezifischen Ersatzteilen. „Ich glaube nicht, dass AWZ überhaupt jemals welche produziert hat“, vermutet der Restaurierer, „man muss sich meist mit Gebrauchtteilen in unterschiedlichen Verfallsstadien behelfen. Für

die P70-Technik wird immerhin manches nachgefertigt, wenn auch nicht immer in befriedigender Qualität.“

„Ich hätte mir nicht träumen lassen, dass dieses Projekt so aufwendig wird“, resümiert Jens Bischof sichtlich froh, dass der Restaurierungs-Marathon ein gutes Ende fand. „Nochmal machen will ich es jedenfalls nicht“, sagt er und knattert mit breitem Grinsen davon. Warten wir’s ab...

Text: Alexander Polaschek
Fotos: Andreas Beyer

> DATEN & FAKTEN

Schöner Schein mit Weltklasse-Anspruch

„Man begegnet ihm sowohl im Straßenbild der Weltstädte als auch auf den langen Schnellverkehrsstraßen des In- und Auslandes“, fabulierte die AWZ-Werbung vollmundig zum Coupé P70. Dabei war die Ansage nicht falsch, dass es in seiner Ausstattung im Wesentlichen „den teureren Wagen der Mittelklasse“ gleiche. Gegenüber der von 1955 bis 1959 produzierten Normalversion erschien der hübsche Zwerg deutlich komfortabler. So gab es statt Schiebefenster rahmenlose, voll versenkbare Kurbelscheiben ohne störende B-Säule und einen von außen zugänglichen Kofferraum, jede Menge Zierleisten, und lederbezogene Polster. Technisch entsprach der Beau der Limousine. Der rund 36.000 Mal gebaute P70 war im Grunde ein neu eingekleideter DKW F8, der die Zeit bis zur Serienreife des Trabant (P50) überbrückte.



„Das schnittige Coupé vereint in sich harmonische Linienführung und rassige Eleganz“, titelte die AWZ-Werbeabteilung