



Beziehungs KISTE



Das Sowjet-Automobil gilt im Westen als nicht satisfaktionsfähig: zu krude, zu untauglich. Der Sowjetbürger witzelte über die Schwächen seiner Fahrzeuge. Besonders beliebte Zielscheibe war der LuAS, den sogar in der UdSSR kaum jemand ernst nahm. Dies ist die Geschichte eines Mannes, der einen LuAS adoptierte – und ein verblüffend gutes Auto entdeckte...

Als Paul Raiser so vor ungefähr zehn Jahren wieder anfang, mit einem LuAS zu liebäugeln, spielte seine Frau die Trumpfkarte der Vernunft: Wer braucht denn in Deutschland einen LuAS? „Sie hat natürlich recht, sowas braucht hier niemand. Vor 30 Jahren, in Kasachstan, war das was anderes“, sagt Raiser und lässt die Erinnerung an die alte Sowjet-Welt blühen: als er damals ein Auto brauchte, das mit allem zurecht kommt, was die Witterung einer Straße antut, also Sommerstaub und Herbstmatsch genauso wie hüft hoher Schnee; als er im Winter morgens aus dem Bett erst mal raus in den Schnee getaumelt ist, um die Standheizung im Auto anschalten, dann wieder rein und frühstücken, und danach war der Motor halbwegs betriebsbereit... „Unter minus 20 Grad springt er schlecht an, bei minus 30 geht's ohne Vorwärmung überhaupt nicht.“

Minus 30 Grad? Das ist dermaßen kalt, dass wir klimaverwöhnten Mitteleuropäer nicht mal den Zündschlüssel ins Schloss bekämen. Kasachstan, schnell zur Erinnerung, ist ein Riesensland von der achtfachen Fläche Deutschlands mit einem Fünftel der Bevölkerung, es erstreckt sich geographisch vom Kaspischen Meer bis an die Mongolei und meteorologisch

zwischen beiden 40-Grad-Marken. 1982, als diese Geschichte ihren Anfang nimmt, war dies die Kasachische Sozialistische Sowjetrepublik, Autos waren dort so wichtig wie überall auf der Welt, aber schwieriger zu bekommen und zu halten als, sagen wir, in Westeuropa.

Paul Raiser wohnte auf dem Dorf und arbeitete in der Großstadt Semipalatinsk (heute Semei). Er hatte 20 Kilometer von zuhause bis zum Arbeitsplatz, ein ganz normaler Pendler, angewiesen auf ein Auto. Aber woher eins nehmen? „Mein Schwiegervater hätte mir einen Sapo verkauft, aber mit so einem wäre ich im Winter nicht zur Arbeit gekommen.“ Der Saporoshez, wir erinnern uns, ist ein Kompaktwagen mit Ähnlichkeiten zum NSU Prinz 1000 und luftgekühltem V4 im Heck und wurde produziert in Saporischschja, Ukraine.

„**Der Sapo hätte** mir nur im Sommer genutzt, aber da fuhr ich Motorrad, übrigens eine Awtowelo-BMW R35. Für den Winter brauchte ich einen Geländewagen.“ Solche gab es durchaus in der Sowjetunion, und ja, auch für Personenkreise, die nicht der Roten Armee angehörten. Der Lada Niva zum Beispiel war frei verkäuflich – für eine Stange Geld und jahrelange Wartefristen. „Der Niva galt sowieso als Parkett-Geländewagen, wie wir damals sagten.“ Heute würden wir sowas vielleicht SUV nennen, also mehr was für



Etwas naiv blickt der LuAS auf die Dinge, die da kommen – oder ist es Unbekümmertheit? Selbst vor härtestem Gelände oder Tiefschnee muss ihm nicht bange sein



Städter, die sich ein bisschen verwegen geben wollen. Wenn es richtig zur Sache gehe, sei ein Niva überfordert, sagt Raiser. Außerdem verlangt er hochoktanigen Treibstoff, ROZ 93, der auf dem Land schwer zu bekommen war. Besser waren die richtigen Schlammwühler von GAS oder UAS, aber die wurden aus genau diesem Grund kaum gebraucht gehandelt.

Blieb nur der LuAS. Der hatte einen durchwachsenen Ruf, erstens wegen seiner Verwandtschaft zum Saporoshez, einer Zielscheibe ständigen Spotts, der sich auf den LuAS ausdehnte, denn vom Sapo hat er Motor und Getriebe. Raiser bekam jede Menge LuAS-Witze zu hören. Zweitens war LuAS eine Exotenmarke: „Die staatlichen Werkstätten waren verpflichtet, jedes Auto zur Reparatur anzunehmen. Einen LuAS hatten die nicht so gern. Wenn man mit einem kam, haben sie gleich abgewunken: keine Teile zu bekommen, seltsame Technik. Klar konnte man ihn da-

lassen, aber dann stand der auch mal ein halbes Jahr, ohne dass was dran gemacht wurde. Die Alternative war, einen Mechaniker des Vertrauens zu finden, aber so einen gab's im Umkreis nicht für den LuAS. Also bin ich das geworden.“

Im November 1982 nämlich kaufte Paul Raiser einen LuAS-969M, ein Jahr alt mit 12.000 Kilometern, Preis: 6000 Rubel. Als Neuwagen hätte er 5100 Rubel gekostet, zuzüglich so um die 15 Jahre Wartezeit. Weil er ihn aber jetzt brauchte, zahlte er den Aufpreis. Und siehe, schon im selben Winter zeigte der LuAS ungeahnte Qualitäten. Leergewicht unter einer Tonne, schmale 5.90er-Reifen, kurzer Radstand (1,8 Meter – ein Käfer hat 60 cm mehr), unten ragt nichts heraus, das sich an irgendwelchen Unebenheiten verhaken könnte – der LuAS wieselte schneller durch Tiefschnee und schweres Gelände, als sich Raisers Vater mit seinem urwüchsigen GAS-67B durchwühlte.

TECHNISCHE DATEN

LUAS 969M

Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxer (90 Grad Zylinderwinkel); ohv; ein Fallstromvergaser

Hubraum

1197 ccm (B x H: 76 x 66 mm)

PS bei U/min

39 bei 4200

Nm bei U/min

72,6 bei 2900

Antrieb

Vierganggetriebe; Untersetzungs- und Verteilergtriebe (Frontantrieb, Hinterachse zuschaltbar)

Vmax

85 km/h

Bauzeit

1979-1990

Die Technik macht's. Wer „Sowjet-auto“ mit „primitiv“ oder „abgekuppert“ gleichsetzt, sitzt alten Stereotypen aus dem Kalten Krieg auf. Sowa wie den LuAS-969M gibt's sonst nicht (am Rande: das M steht nicht für Militär – die Rote Armee war an diesem Baumuster nicht interessiert –, sondern für „modifiziert“, also Entwicklungsstufe 2). Beim Verteilergetriebe fangen die Besonderheiten an. Zuschaltbar ist nämlich der Hinterachs-antrieb, so dass das Auto auf festem Untergrund als gutmütiger Fronttriebler läuft. Das ist nicht zuletzt wegen der Gewichtsverteilung im unbeladenen Zustand sinnvoll: 60 Prozent auf der Vorderachse. Packt man hinten die zulässigen 400 Kilo rein, ist die Achslast ausgeglichen.

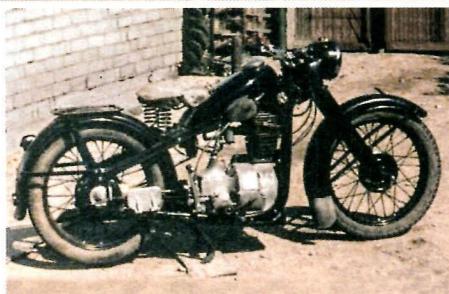
Wer Starrachsen erwartet, wie sie bei Geländewagen bis heute üblich sind, wird über die Einzelradaufhängung rundum staunen. Die Räder hängen an geschobenen und gezogenen Schwingen, das erinnert an Citro-



Als „Chruschtschows Rache“ wurde der Saporoshez 968 in der DDR verspottet. Er spendete den Antrieb für den LuAS 969M



Bekommt er alle 50.000 km neue Pertinax-Steuerräder spendiert, läuft der Vierzylinder-Boxer mit den v-förmig angeordneten Zylindern sehr zuverlässig



In den heißen kasachischen Sommern diente Paul Raiser diese EMW R35 im Alltag



Raiser senior fuhr ebenfalls EMW R35 und diesen urwüchsigen GAS-67B von 1950



Mai 1984: Paul Raiser hat das Verdeck halb abgebaut, um Heu für die Kuh der Eltern zu holen

ens Méhari, nur dass alle Räder angetrieben sind und Portalgetriebe haben. Die sorgen erstens dafür, dass das Vierganggetriebe unverändert vom Saporoshez übernommen werden kann und zweitens die Bodenfreiheit eine satte Handbreit steigt. Gefedert wird an Torsionsstäben in quer liegenden Trägergehäusen. Der LuAS ist, kurz gesagt, ziemlich clever. „Ich habe nach vergleichbaren Allradkonzepten gesucht, aber nicht viel gefunden. Haflinger und Pinzgauer von Puch sind ähnlich, auch der DKW Munga.“

Ohne dass Paul Raiser es merkte, wuchs ihm sein Sowjet-Wiesel ans Herz. Er merkte es nicht, weil das Ding ja nur ein Nutzmittel

war und außerdem bald seinen Ruf mäßiger Zuverlässigkeit unterstrich. Schon im ersten Winter fing der vierte Gang an, herauszuspringen, weshalb Raiser im folgenden Sommer einen Blick in das Getriebe warf. Hätte er 5000 Kilometer weiter westlich gelebt, er hätte den Deckel wieder aufgelegt und das Ding in den Müll gekippt: angefressene Zahnräder, zermahlene Schaltmuffen, eine schief aufgeschweißte Schaltgabel, letztere wohl die Ursache des Übels.

Raiser, der von klein auf an Fahrzeugen aller Art geschraubt hat, sah sich gezwungen, den Murks der ersten Reparatur eigen-

händig zu korrigieren, suchte einen Monat lang nach Gebrauchtteilen, ließ die Schaltgabel von einem Profi aufschweißen und setzte die Schaltbox neu zusammen. Diesmal hielt sie. Warum der Schaden überhaupt aufgetreten war, konnte Raiser nicht mehr herausfinden, der Vorbesitzer war verzogen. Heute hat er die sowjetische Verarbeitungsqualität im Verdacht. „Der LuAS ist von seinen Anlagen her ein gutes Auto. Aber wenn man einen neu kaufte, hat man ihn eigentlich auf der Stelle komplett zerlegen und nochmal neu zusammenbauen müssen. Im Werk waren die oft unglaublich schlampig.“ Das Gegenmittel: selber schrauben. So wur-



Dass er kein Verschränkungswunder ist, macht der LuAS mit geringem Gewicht (960 Kilo leer bei 0,4 Tonnen Zuladung!) und einem sperrbaren Hinterachsdifferential wieder wett

de Paul Raiser, wie eingangs angedeutet, Mechaniker des Vertrauens für einen kleinen Exoten und damit inoffizieller Gegenpart zu den staatlichen Werkstätten.

Interessanterweise lernte er auch den V4 zu schätzen. Der Motor des Baumusters MeMS-969A wurde ursprünglich für den Saporoshez SAS-968 konzipiert und gilt dort als untauglich, woran vor allem die unglückliche Kühlluftansaugung schuld ist, die am Unterboden sitzt und mithin dort, wo der Staub besonders dick wirbelt. Wer sich nicht die Mühe machte und regelmäßig die Luftkanäle und vor allem die Kühlrippen der Zylinder reinigte, dessen Motor ging an Überhitzung zugrunde. Beim LuAS-969M ist der Motor vorn eingebaut und zieht seine Kühlluft durch den Kühlergrill, was die Staubbelastung deutlich reduziert.

Trotzdem können Fremdkörper eindringen. Paul Raiser erinnert sich an einen der brüllend heißen kasachischen Sommertage, als er mit der Familie einen Ausflug an einen Badensee machte. „Die Landstraßen sind immer unbefestigt, deshalb zieht man stets eine kilometerlange Staubfahne hinter sich her. Wenn man mit dem Wind fährt, steckt man in der eigenen Staubwolke. Und die Steppe ist immer voller Heuschrecken, die in Schwärmen auffliegen, wenn man vorbei kommt.“ Und aufs Auto prallen. Am Abend stellte Raiser den LuAS in die Garage, am folgenden Sonntag stand die pralle Sonne drauf und als Raiser abends das Tor öffnete, schlug ihm eine Wand übelsten Gestanks entgegen. Einen Tag lang lüftete er das Auto aus, was nichts änderte. Erst als er den Gebläsekasten abnahm, entdeckte er die Ur-



Wo man einen einsamen Tacho erwartet hätte, geben fünf Uhren Auskunft über das Befinden des Wagens



Der kleine Hebel schaltet Hinterachse und Untersetzung zu, der große ragt ins Vierganggetriebe

sache: Das Gebläse hatte Heuschrecken angesogen, kleingehackt und gleichmäßig über die Kühlrippen der Zylinder verteilt. Raiser schrubbte einen halben Tag lang mit Bürste und Waschbenzin den Motor aus und hängte ein engmaschiges Gitter hinter die Kühlermaske.

Genetisch ist der MeMS-969A genauso tauglich wie vergleichbare Motoren. Konstruktiv ist er kein V-Motor, sondern ein Engwinkel-Boxer, jedes Pleuel hat einen eigenen Hubzapfen mit einem Versatz von 90 Grad. Die Zylinderbänke öffnen sich ebenfalls mit 90 Grad, was den üblichen unruhigen Lauf eines V4 erzeugt. Deshalb besitzt auch dieser Motor eine Ausgleichswelle, die in der hohl gebohrten Nockenwelle rotiert. Mit dieser Welle hängt die einzige wirkliche Schwachstelle zusammen. Die Nockenwelle wird nämlich durch ein Pertinax-Stirnrad angetrieben. „Das Stirnrad hält rund 50.000 Kilometer, dann gibt es abrupten und völligen Zahnausfall, ist mir auch passiert. Zum Glück wird daraus kein kapitaler Motorschaden, denn die Ventile berühren nicht die Kolben. Der Motor bleibt einfach stehen.“

Trotzdem ist es mühsam, den Schaden zu beheben. Der Motor muss nämlich ausgebaut werden, was an einem kleinen Detail liegt: „Das Antriebsrad für die Ausgleichs-

LuAZ oder LuAS?

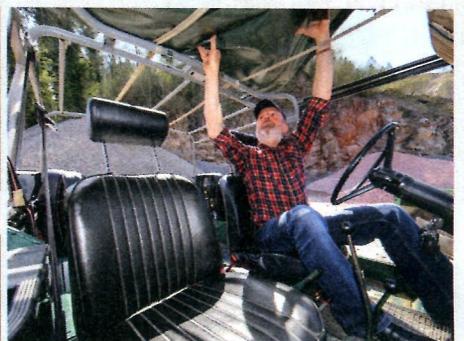
Die Werksbezeichnung lautet Luzkyj Awtomobilnĭ Sawod, das letzte Wort (für „Fabrik“) schreibt sich im Kyrillischen: завод. Der erste Buchstabe, transkribiert als S, ist stimmhaft, wie beim deutschen Samstag. Die beliebte Schreibung mit Z kommt aus der

angelsächsischen Transkription und ist für unseren Sprachgebrauch nicht passend, eben weil wir ein stimmhaftes S haben. Aus diesem Grund wählen wir hier die Schreibweise mit S, auch bei anderen Sowjet-Marken: SAS statt ZAZ, GAS statt GAZ.

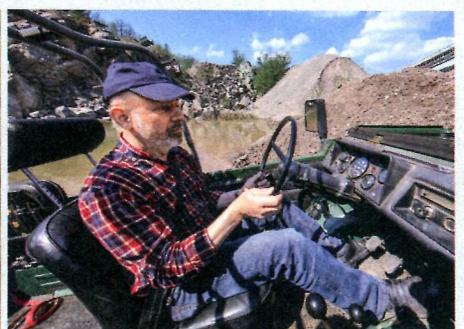
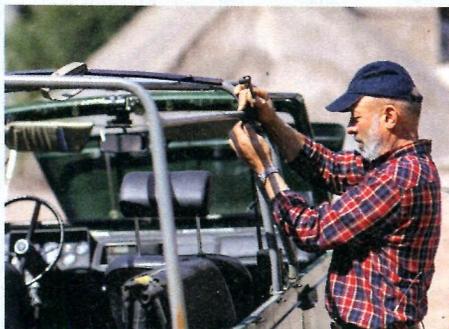


Wie ein Unimog: Vorgelege an den Radnaben! Ebenso ungewöhnlich sind die einzeln aufgehängten Räder

OPERATION HIMMELSZELT



Wer den Zeltbau britischer Roadster schön für kompliziert hält, sollte sich am LuAS versuchen: Die Seitenscheiben sind nicht etwa gesteckt, sondern verschraubt, wie auch die Verdeckplane selbst. Sind Schrauben und diverse Riemen gelöst, kann die Persenning abgenommen werden



Wer seinen Wagen auch des Verdeckgestänges entledigen möchte, muss erneut zum Werkzeug greifen, bis er zwei Hände voll gut patinierter Schrauben gelöst hat. Lohn der Mühe: Nun lässt sich auch der Windschutzscheibenrahmen flachlegen – offener geht's wirklich nicht!

welle sitzt natürlich vor dem Antriebsrad für die Nockenwelle. Letzteres ist verschraubt, aber das Zahnrad für die Ausgleichswelle ist aufgepresst. Die Welle muss von hinten gelöst werden, und um an dieses M6-Schraubchen zu kommen, muss man den ganzen Motor rausholen. Das ist zum Glück nicht gar so schwierig.“

Acht Jahre hielt die Beziehung, um das mal so zu sagen, und obwohl der LuAS sein halbes Leben im Tiefschnee verbrachte,

blieb er nur einmal so heillos stecken, dass ihn schweres Gerät bergen musste. Die Beziehung endete, als Raiser 1991 nach Deutschland übersiedelte. Den LuAS mitzunehmen, stand außer Frage, vergessen konnte er ihn aber nicht. Und als sein Sohn anno '97 für die Schule einen Computer mit Internetzugang bekam, fand Paul Raiser sich zum ersten Mal vor der Eingabemaske einer Suchmaschine. Einfach mal ausprobieren! Äh – was eingeben? Da schoss ihm die Zeichenkombination „LuAS-969M“ durch den

Kopf. Kann einem das Unterbewusstsein einen deutlicheren Schubs geben?

Recht schnell entdeckte Paul Raiser, dass er nicht der einzige ist, der seine Freude an dem ukrainischen Exoten hat. Er knüpfte Kontakte, ging auf LuAS-Treffen, die damals aufkamen – es war die Zeit, als die letzten Bestände aus NVA-Besitz verhöckert wurden, auch über Anzeigen in OLDTIMER MARKT. Raiser machte sich bald als Sachkundiger einen Namen, wurde immer wieder gefragt,



Mitte der Achtziger in Semipalatinsk: Mit LuAS und „Klaufix“ geht es in den Wald zum Holz machen. Dort ist der wendige kleine Wagen Vaters wuchtigem GAS überlegen



Sinn fürs Praktische: Bodenfach für einen Wagenheber mit geländetauglich breitem Standfuß

Obwohl nur 3,4 Meter lang, bietet der LuAS vier Personen komfortable Sitzplätze – oder veritablen Stauraum bei ausgebauten Rücksitzen



Die Geschichte der *Luzkji* *Awtomobilnji Sawod*

1951 – gegründet in der westukrainischen Stadt Luzk als Reparaturwerk für Lkw der Baumuster GAS-51 und -63

1959 – umbenannt in „Luzker Maschinenbauwerk“ (LuMS), Beginn der Fertigung von Fahrzeugaufbauten, besonders Kühlkoffer für Lkw

1965 – das Werk LuMS erhält vom Hersteller des Saporoshez, SAS (Saporiskij Awtomobilebudiwnij Sawod), die Pläne für einen leichten Geländewagen und baut erste Prototypen

1966 – Beginn der Serienproduktion des Baumusters SAS-969W mit Frontantrieb

1967 – das Werk wird umbenannt in Luzker Automobilwerk (LuAS)

1970 – Beginn der Serienproduktion des SAS-969, jetzt mit Allradantrieb

1973 – das Werk konzentriert sich auf die Produktion des SAS-969, die Fertigung von Kühlaufbauten wird an andere Hersteller übertragen

1975 – Umstellung auf den 40-PS-Motor als LuAS-969A, endlich auch unter dem eigenen Werksnamen. Zugleich beginnt die Serienfertigung des Schwimmwagens LuAS-967M

1978 – Fertigungsbeginn des LuAS-969M (nach einer technischen Überarbeitung)

1990 – neuer Motor (wassergekühlter Reihenvierzylinder), Umbezeichnung in LuAS-1302

1992 – das Werk wird mit dem Zerfall der Sowjetunion aus dem Verbund mit SAS entlassen und beginnt, um seine Zukunft zu kämpfen

1996 – letzte zwei Exemplare des Typs LuAS-1302 verlassen das Werk. Die Produktionsanlagen werden verschrottet. Zu dieser Zeit werden auch die Ersatzteillager aufgelöst

Der schwimmfähige LuAS-967M wird ebenfalls vom Sapo-Vierzylinder angetrieben



Heute werden im ehemaligen LuAS-Werk in Luzk Busse der Marke Bohdan gebaut

wo denn sein eigener LuAS sei und musste zur Verblüffung des Publikums zugeben, dass er keinen habe.

Kein Zustand, das. Also begann er eine ernsthaftere Suche, die seine Ehefrau zu der erwähnten Vernunft-Frage veranlasste. Antwort: Es ist eben Herzenssache. Allerdings war es nicht so einfach, einen 969M zu bekommen: „Die sind nie offiziell nach Deutschland gekommen. Die wenigen, die immer wieder mal inseriert werden, sind Privatimporte.“ Und häufig ohne Papiere, oder verbastelt. Letzteres geschieht seltsamerweise an der Bremsanlage, ein Zweikreisssystem mit je einem Kreis vorn und hinten.

Der Grund ist wieder die Gewichtsverteilung in unterschiedlichen Ladezuständen. Damit der Wagen unbeladen nicht überbremst, braucht der hintere Bremskreis einen deutlich höheren Pedaldruck. Der Druckunterschied entsteht durch einen Druckminderer für den hinteren Bremskreis, ausgeführt als Spiralfeder, und einen Bremskraftverstärker für die Vorderachse. Bei voller Zuladung muss man stärker aufs Pedal, was intuitiv nahe liegt, dann bremst die Hinterachse voll. Sonst nur leicht. Clever.

Aber fatal bei der TÜV-Abnahme, jedenfalls wenn man diese spezielle Eigenschaft nicht kennt. „Man kann niemanden zwingen, die Handbücher zu lesen“, sagt Paul Raiser und zuckt mit den Schultern. Völlig klar, dass der hintere Bremskreis keinen adäquaten Bremsdruck aufbaut – dazu muss man am Hauptbremszylinder für den vorderen Kreis die Koppelstange aushängen und damit die vorderen Bremsen stilllegen. Dann klappt's. „Wer das nicht weiß, fängt an und murkst an den Bremsen herum...“

Es gibt noch ein paar andere Besonderheiten, die Paul Raiser inzwischen auf seiner enzyklopädischen Webseite www.luaz-fan.de versammelt hat. Sein eigenes Auto hat er im Oktober 2008 zugelassen, an seinem 50. Geburtstag, inzwischen zeigt es ein paar Spuren des Alltags und ist demnächst fällig für eine Generalüberholung. Das mit den LuAS-Witzen hat übrigens schon in Kasachstan nachgelassen, spätestens in dem Winter 1988, als die Temperatur unter minus 40 Grad fiel. Der LuAS hatte wenig Probleme damit, außer dass natür-



Im Westen was Neues

Ab den frühen achtziger Jahren wurde der 969M auch in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft exportiert, 1997 wertete LuAS ihn zudem mit einem Peugeot-Diesel auf. Doch weder der französische Motor noch der relativ niedrige Preis lockten ausreichend viele Kunden an...

lich die Öle in allen Getrieben zäh wie Honig blieben.

Aber er sprang an, dafür sorgt die mächtige Standheizung, die man auf Motorvorwärmung umstellen kann. Sobald der Motor läuft, stellt man um auf Innenraumheizung. Warm wurde es trotzdem nicht recht, was nicht an der Heizung lag: „Die Plastikdüsen haben sich verzogen, so heiß ist die Luft. Aber der LuAS ist überhaupt nicht gedämmt, nur nacktes Blech und ein Planenverdeck.“ Also besorgte er sich im ersten Sommer Schaumstoffmatten, die er ins Verdeck nähte, und Filzmatten, mit denen er das Blech auskleidete. Danach hielt sich die Wärme.

In diesem kalten Winter also kam Raiser abends von der Arbeit und fand seine Frau nicht vor. Kein Wunder, der Busverkehr in der Stadt war zusammengebrochen, bei diesen Temperaturen hilft auch Winterdiesel nichts. Als Raiser in seinem schön warmen LuAS durch die Stadt schnürte, musste er immer wieder liegendegebliebenen Pkw und KamAS-Lastern ausweichen. Auf den Straßen bewegte sich fast nichts mehr.

Im Betrieb seiner Frau angekommen, fand er Teile der Belegschaft, die sich auf eine Nacht im Betrieb einrichteten. Raiser packte seine Frau und zwei Kollegen in den LuAS und fuhr heimwärts. Nach einiger Zeit machte sich Brandgeruch im Auto breit. „Dein Auto brennt“, sagte der Mann auf dem Beifahrersitz. Raiser lachte und antwortete: „Nein, aber Dein Schuh.“ Tatsächlich hatte der Bursche seinen dicken Stiefel an die Düse der Heizung gestellt, und der heiße Luftstrom begann, den Filz zu verkoheln. Nach diesem Abend riss niemand mehr LuAS-Witze.

TEXT **Till Schauen**
FOTOS **Stephan Lindloff**
redaktion@oldtimer-markt.de

