



Der P70 startete mit dem Logo der Automobilwerke Zwickau (links). Später wurde er zum Sachsenring P70. Das Kürzel bedeutet „Personenwagen mit 700 Kubik“. Rechts: Das Armaturenbrett ist wie die Kotflügel und Türhäute ein Formteil aus Duroplast. Ab Werk sorgte im Coupé ein Echtleder-Bezug für wertige Anmutung.



Das herausnehmbare Frontblech erleichtert den Einbau des Antriebs und des Kühlers zwischen Motor und Spritzwand



Ein Lichtblick: Das originale rote Leder der Sitze war gut erhalten und musste lediglich neu eingefärbt werden

# Zwickauer Beau

**Halbzeit >** Das kleine **AWZ P70 Coupé** ist ebenso hübsch wie selten. Grund genug, auch ein marodes Exemplar mit großem Auswand wiederzubeleben

**Mit der sportiven Variante des Trabant-Vorläufers P70 leistete sich der VEB Automobilwerk Zwickau (AWZ) Ende der Fünfziger eine kurzzeitige Extravaganz. Zur Herausforderung für Restaurierer wird der kleine Zweitakt-Fronttriebler besonders durch die Mischbauweise der Karosserie aus Stahl, Holz und Kunststoff.**

Jens Bischof hatte klare Vorstellungen, als er sich auf die Suche nach seinem ersten Restaurierungsobjekt machte: „Ich wollte ein Auto aus dem Osten, aber eines mit Exotenstatus, und es durfte höchstens vier Meter lang sein, um in meine kleine Garage zu passen.“ Außerdem ist der Fahrzeugtechnik-Ingenieur aus dem hessischen Wetzlar bekennender Zweitaktfan, was er schmunzelnd mit seiner Herkunft

aus Thüringen erklärt: „Wahrscheinlich habe ich als Kind zu viel Zweitakter-Abgas eingeatmet.“ Jedenfalls passte das P70 Coupé datenmäßig ideal ins Beuteschema. Angesichts von nur rund 1500 Exemplaren, gebaut in der Karosserie-Manufaktur der einstigen Firma Gläser in Dresden, war auch am Exotenstatus nicht zu zweifeln. „Es war die letzte Sportwagenschöpfung der einst so berühmten Karosiers“, weiß der Restaurierer. Der elegante 2+2-Sitzer mit rahmenlosen, voll versenkbaren Seitenscheiben ohne B-Säulen entstand auf dem unveränderten Limousinenfahrwerk. Auch der Antrieb, der leicht modifizierte Zweitakt-Twin des DKW/IFA F8 entsprach dem Standard-Modell mit 22 PS. Somit dürften die Fahrleistungen (Spitze: 100 km/h) das Versprechen der rasanten Optik nicht ganz eingelöst haben. Dafür gab es – sicher mit Blick auf die Ex-

portchancen – viel mehr Komfort als bei der Limousine: unter anderem Kurbel- statt Schiebefenster, vollverkleidetes Interieur mit Echtleder und von außen zugänglicher Kofferraum mit Beleuchtung. Jens Bischof fand das passende Angebot Ende 2006 in Sachsen-Anhalt: Für 3000 Euro wurde er stolzer Besitzer von zwei zerlegten P70 Cou-



Teilweise zerlegt und vielleicht vollständig: Zustandsnote 5. So sah das Coupé anfangs aus

**TECHNISCHE DATEN**

**AWZ P70 Coupé**

**Baujahre:** 1957–1959

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

**Hubraum:** 690 ccm

**Leistung:** 22 PS bei 3500 U/min

**Maße (LxBxH in mm):** 3740 x 1500 x 1480

**Leergewicht:** 875 kg

pés, „beide im Zustand 5“, inklusive eines Postens Ersatzteile. Für sein Projekt wählte er das ältere der beiden Autos, Jahrgang 1957, da es originaler und unverbastelt schien. Das bestätigte sich im Laufe der Arbeiten. „Zahlreiche Teile sind mit Nummern gekennzeichnet. Dass alle übereinstimmen, erspart viel Ärger. Diese Autos entstanden in Handarbeit – mit entsprechenden Toleranzen. Deshalb passen Teile des einen Exemplars nicht ohne weiteres an ein anderes.“ Wie Bischof weiter herausfand, unterscheidet sich der Aufbau des Coupés nicht nur optisch gehörig von seinen weniger schmucken Geschwistern: „Limousine und Kombi

haben nach F8-Vorbild einen kompletten Holz-Karosseriekäfig, auf den die Duroplastteile aufgenagelt sind. Es gibt nur wenige Blechpartien wie die Radkästen und die seitlichen Stehbleche im Motorraum. Beim Coupé besteht die Struktur bis zur Hinterachse fast komplett aus Stahlblech und hat nur einzelne Holzverstärkungen. Aus Duroplast sind nur Kotflügel und Türhäute. Der Unterboden bis zur Hinterachse besteht aus zwei Sperrholzplatten, die im vorderen Bereich überwiegend vernietet und hinten auch genagelt sind. Der Kofferraumboden besteht aus Stahlblech, das über Holzträger mit den Radkästen vernagelt ist. Die äußeren Konturen des Kofferraum-

**DATEN & FAKTEN**

**Alte Technik im neuen Gewand**

Der AWZ P70 kündigt vom schwierigen Neubeginn in den Resten der von Krieg und Demontage verwüsteten ostdeutschen Standorte der Automobilindustrie. Technisch gesehen entsprach der von 1955 bis 1959 vom Zwickauer Audi-Werk als Limousine, Kombi und Coupé produzierte Kleinwagen weitgehend der Vorkriegskonstruktion DKW F8 mit dem bereits seit 1933 gebauten 700-Kubik-„Meisterklasse“-Zweitakter. Allerdings war der Motor um 180 Grad gedreht eingebaut. Dadurch konnte man den Wagen 40 Zentimeter kürzer bauen. Der Wasserkühler wurde einfach mitgedreht und saß nun zwischen Motor und Feuerwand. Ein veränderter Zylinderkopf brachte zwei PS mehr. Auch der Aufbau auf dem gekürzten F8-Kastenrahmen bestand in Vorkriegsmannier aus einem Holzkäfig, nur dass für die Außenhaut statt Blech und Kunstleder das neu entwickelte Duroplast, ein stabiler Kunststoff aus Phenolharz und Baumwollfasern, verwendet wurde. Das stahlblechbasierte Coupé bildete die große Ausnahme. Der P70 überbrückte die Zeit bis zur Serienreife des Trabant („P50“). Die Produktion endete 1959 nach gut 36.000 Exemplaren.



Endlich bereit für den Lackierer: Es war ein langer Weg, bis alle Spaltmaße und Linien wieder passten



In den Heckleuchten rüstete der Bastler das Bremslicht nach. Original befand es sich nur mittig in der Kennzeichenleuchte



Das Ziel ist ein kräftiges Rot unter dem weißen Blechdach. So stellt sich Jens Bischof seinen P70 vor



Im Gegensatz zur Limousine hat das Coupé einen von außen zugänglichen Kofferraum. Unter dem Heckboden befindet sich ein Reserveradfach. Das klappbare Mittelteil der Stoßstange dient als Verschluss

bodens bestehen aus Holz, und von der C-Säule läuft auf beiden Seiten ein Holzträger nach hinten, auf den die hinteren Kotflügel sowie das Heckblech genagelt sind. Dieses wenig tragfähige Ensemble brach mitunter einfach ab, wenn es mit der Beladung im sehr geräumigen Kofferraum übertrieben wurde. Das Chassis endet ja mit der Hinterachse.“ An dieser Stelle kommt der Zweitakt-Fan auf eine Komplikation zu sprechen, die ihm die Arbeit besonders erschwerte: „Offenbar wurde das Auto von vorne nach hinten zusammengebaut und die Radkästen beispielsweise kamen nach dem Unterboden ins Auto. Alles ist so vertrackt miteinander verbunden, dass man unendlich viel zerlegen muss, auch wenn man nur einzelne Teile ersetzen will. So kam ich zum Beispiel nicht umhin, einen Radkas-



### Der Besitzer

> Für seine erste Restaurierung wagte sich **Jens Bischof** im hessischen Wetzlar gleich an einen äußerst maroden Exoten. Und das Projekt wäre bestimmt längst abgeschlossen, wenn der Zweitakt-Enthusiast nicht zwischendurch eine schöpferische Pause eingelegt hätte – um schnell noch einen DKW F12 Roadster zu restaurieren...

ten nur deshalb herauszutrennen, um den hinteren Unterboden einsetzen zu können. Übrigens war es nicht ganz einfach, altes und neues Blech miteinander zu verschweißen. Da habe ich viel Lehrgeld gezahlt.“ Gleich zu Anfang hatte der Schrauber die Ponton-Karosserie vom Rahmen abgenommen, nicht ohne sie mit einem Stahlrohrgerüst auszusteiern. Dennoch kam es bei den umfangreichen Blecharbeiten, unter anderem dem Austausch der maroden Schweller gegen Nachbauten aus Rechteckrohr, zu Formabweichungen, die aufwendige Nacharbeiten erforderten. Die Lehre daraus: „Das nächste Mal würde ich die Karosserie nur noch auf dem Rahmen instand setzen.“ Doch offenbar musste schon in der Dresdner Manufaktur vieles passend gemacht werden. Der Restau-

rierer entdeckte reichlich Zinn auf den Blechpartien. Vergleichsweise einfach empfand Jens Bischof Reparaturen und Formanpassungen an den Duroplast-Teilen. „Das funktioniert wunderbar mit Glasfasermatten und Epoxidharz. An den Kanten habe ich noch Kohlefaserverband eingelegt. Tatsächlich ist das Duroplast ein phänomenales Material. Ich konnte weder Versprödung noch irgendeine andere Alterserscheinung entdecken.“ Entsprechend proper präsentiert sich die sanierte Karosserie als Halbzeitstand auf dem überholten Chassis. Antrieb und Interieur sind ebenfalls restauriert und stehen einbaufertig bereit. Das Farbleid ist längst ausgesucht: Tiefrot mit weißem Dach. Es wird höchste Zeit für den Lackierer...

Text: A. Polaschek / Fotos: A. Beyer

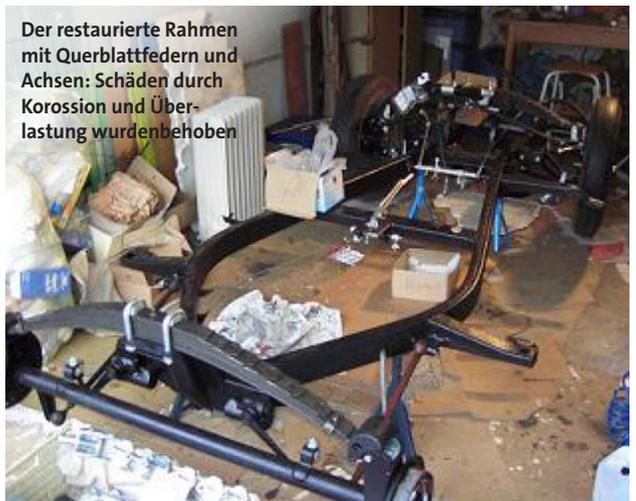
## > Aus dem Restaurierungs-Tagebuch



Die A-Säulenfüße und Schweller mussten neu angefertigt werden. Rechts: Das Heck musste der Restaurierer komplett neu aufbauen. Hier war Tischlerarbeit angesagt



Die Radkästen waren beim Austausch der Böden im Weg (links). Rechts: Die Verstärkungshölzer waren zu einem beträchtlichen Teil morsch



Der restaurierte Rahmen mit Querblattfedern und Achsen: Schäden durch Korrosion und Überlastung wurden behoben