

1900-TALET PÅ RULL!



KUNGENS
PAJERO!

Klassiker

NUMMER 10 · DECEMBER 2018 · ÅRGÅNG 15 · PRIS 89 KR · 99 DKK · 99 NOK · 9,90 EUR

DELOREAN

LÅGFLYGNING
GENOM STAN



FORD FIESTA
VÄRFÖR SKA DU
KÖPA EN NU.
KÖPKÄLLOR
KÖPKÄLLOR GUIDE!



**USA - KUST
TILL KUST!**
RÖMRESAN I
CHEVROLET
CORVAIR



A-Ford rycker ut
90-åring med ny karriär



Volvo 164
Trafikskolans finaste



**Range Rover
på rull igen!**

Lord GNU körklar – nu saknas bara karosser

BENGT-AUKTIONEN ⊕ YAMAHA CHAPPY ⊕ MELKUS ⊕ MERCEDES 230 ⊕ CAPRICE ⊕ VINN MOTORLYFT

DRÖMMEN

MELKUS RS1000

Den typiska östtyska bilen har tvåtaktsmotor och gärna kaross i Duroplast. Men även bakom Berlinmuren fanns det drömmar om den perfekta sportbilen. Resultatet blev Melkus RS1000 – Made in DDR.

TEXT & FOTO CARL UNDHÉN ARKIVBILDER FAMILJEN MELKUS

Det märks i luften att hösten är på väg men när klockan närmar sig lunch bjuder Hamburg ännu på somriga temperaturer. Solen skiner över de hundratals glänsande karosserna som har samlats för den årliga träffen Stadtpark Revival, en tävling för veteranbilar i olika klasser.

Bland alla Mercedes, Alfa Romeo och faktiskt Per Eklunds Saab 900 Turbo är det ändå en samling på 14 bilar som verkligen sticker ut – 14 strömlinjeformade tvåsitsiga kupéer med måsvingedörrar. Skapade i DDR.

Ja, du läste rätt. Melkus RS1000 är sportbilen från det kommunistiska Östtyskland som få känner till. Kanske inte så konstigt då nästan samtliga av de 101 exemplar som byggdes mellan 1969 och 1979 än idag hittas inom gränserna för det forna DDR.

Bilen togs fram av Heinz Melkus, Östtysklands främste racerförare med mängder av titlar inom Formel Junior och Formel 3. Redan på 1950-talet började han bygga tävlingsbilar som snart var totalt överlägsna konkurrensen inom östblocket.

– Sen fick han en idé om att bygga en sportbil som han både kunde tävla med och använda i vardagen, säger sonen Peter Melkus. Någonstans hade pappa sett en Lotus Elan och tänkt att ”en sån borde man göra”.

Peter Melkus håller sin fars bidrag till motorsporten levande bland annat genom att ordna träffar för RS1000 och som nu delta i Stadtpark Revival.

Bland besökarna är intresset enormt för den udda fågeln RS1000. Bilen är resultatet av Heinz Melkus samlade ingenjörskonst och hans dröm om att skapa den ultimata sportbilen. Eller i alla fall komma så nära det som det var möjligt utifrån den stelbenta planekonomi och ständiga materialbrist som rådde i DDR.

– Egentligen fick något sådant inte byggas, en sportbil var ju något för kapitalister. Det var förbjudet, säger Peter.

Men Heinz Melkus hittade ett hål i den kommunistiska hållningen och utnyttjade politrukernas fäfänga. År 1969 skulle DDR fira 20 år och i samband med det lyckades han övertyga partiet om att en sportbil var precis vad landet behövde.

– Det var en helig dag för kommunisterna. Alla



Med en höjd på endast 107 cm är RS1000 spartanska cockpit en utmaning att komma in i.



En samling RS1000 redo för start inför det klassiska gatloppet Schleiz 1973.

” De där snobbiga kapitalisterna i Västtyskland skulle få se att det socialistiska systemet var överlägset

tillverkare tog fram något för att fira det och min pappa sa ”vi skänker vår republik en sportbil på dess 20:e födelsedag!”.

Med det skulle de där snobbiga kapitalisterna i Västtyskland få se att det socialistiska systemet var överlägset även när det kom till att bygga bilar.

RS1000 hade dock ingen chans att mäta sig mot bilarna från andra sidan järnridån. Däremot blev det en bil som är typisk för hur saker och ting gjordes i DDR. Heinz Melkus fick kompromissa och hitta kreativa lösningar.

Den första prototypen togs fram av ett litet team i Dresden på endast ett år och man utgick från en Wartburg 353.

– Det var för dyrt och komplicerat att bygga en helt ny bil från grunden så de tog ramen från en Wartburg och modifierade den, säger Peter som själv var med och byggde RS1000 på 1970-talet. På Wartburg satt motorn fram, hos oss är den bak. Fjädrarna på Wartburg var mycket höga, här är de väldigt låga. Konstruktionen förstärktes sedan i mitten så att bilen blev stabil.

Då det i DDR inte fanns något utrymme för specialtillverkning fick Melkus ta delar från den serietillverkning som fanns. Strålkastarna kommer från Trabant, bakljusen från fraktorn ZT300 liksom bakrutan samt sidofönstren. Förgasaren plockades från motorcykeltillverkaren MZ och ytterligare delar kom från de socialistiska broderländerna Tjeckoslovakien och Polen i form av dörrhandtag från Skoda 1000MB och skivbromsar från Polski-Fiat 125.



Självklart har superbilen från DDR en kaross som till största delen består av glasfiber.



Peter Melkus hjälpte pappa Heinz att bygga RS1000 på 1970-talet och för nu arvet vidare.





Trimmade tvåtaktsmotorerna i loss är ljudet till en öronbedövande.



” I klassisk östtysk tradition består den till största delen av glasfiber.



Melkus RS1000 byggdes i 101 exemplar i Dresden mellan 1969 och 1979. RS står för "Rennsportwagen", tyska för tävlingsbil. Och talet 1000, ja det är bara häftigt. Efter murens fall blev Heinz Melkus den första BMW-handlaren i forna DDR.

De nybyggda versionerna av bilen kostar närmare 90 000 euro. Andrahandsmarknaden är liten och värdet på en originalbil ligger mellan 75 000 och 80 000 euro. För tio år sedan såldes de däremot för 45 000 euro.

Snart knattrar de trimmade tvåtaktsmotorerna igång som om de kämpade för sina liv. Det ligger möjligen i bilens natur, kanske känner den sig fortfarande jagad av de västtyska kapitaliståken och hör fläset från en boxermotor i en Porsche bakom sig.

Luften fylls snabbt av oljeblandad bensinrök och när startlampan slår om till grönt stiger det knattrande ljudet till en öronbedövande nivå. Tävlingssträckan går mellan höghusen i "City Nord", ett kvarter från 1960- och 1970-talet med enorma kontorshus i stål och betong. Det är en passande miljö för en östtysk racervagn som trots alla kompromisser med delar från både traktorer och motorcyklar är en riktigt vacker bil.

Av de 101 bilar som byggdes i DDR ska omkring 80 finnas kvar. Utöver dem har det byggts ytterligare knappt 40 sedan nystarten. De som på 1970-talet drömde om att äga den coolaste bilen i Warszawapakten har nu alltså en ny chans. Men precis som i DDR måste du ha gott om tålamod innan du får din bil:

– Beställer du en idag kan vi bygga klart den i början av 2023, säger Peter. ☹

inte helt optimala förutsättningarna lyckades Melkus och hans medarbetare med projektet till DDR:s 20-årsjubileum stod bilen klar. En handbyggd sportbil för både vanliga vägarbanor. Den trecylindriga tvåtaktsmotorn byggdes av 353 hade pressats upp till 75 hästkrafter men en toppfart på över 170 km/h. Den kom även en version med 85 hästkrafter för tävlingsbil där vikten sänkts till 640 kg och utväxlingen upp till hela 100 hästkrafter. Versionen gör nästan 200 km/h, säger Peter. Låg effekt, men bilarna är väldigt strömlinjeformade och vikten spelar in. Att skala bort 20 kilo är att ha tio hästkrafter till.

stryck känns väldigt långt från det avskrämda DDR. Men att Dresden faktiskt fortfarande märks bland annat i karossen. I klassisk tradition består den till största delen av glasfiber. Endast delar av taket och de stiliga måsorna är gjorda i plåt. De var dyra och tog en hel del att tillverka. Att de ändå hamnade på marknaden är två förklaringar till. Den officiella versionen från min far var billigare, säger Peter. Garagen i DDR var små och de skulle inte gå att öppna. Måsorna går bara ut 40 centimeter från karossen. En praktisk lösning anpassad efter förhållande å ena sidan. Å andra sidan naturligtvis detalj.

– Det där med garagen var ju bara en ursäkt, säger Peter. Min pappa gillade Mercedes SL.

Frågan är då vem som köpte en sportbil i arbetar- och bondestaten DDR? Med ett nypris på 27 000 östtyska mark var det helt klart ett dyrt nöje att ratta en RS1000. Som jämförelse kostade en Wartburg 18 000 Mark och en Trabant 9 000 – när du väl fick den.

Mot slutet av 1970-talet var DDR:s ekonomi körd i botten och 1979 ställdes produktionen av RS1000 in.

– Sen kom murens fall och ingen intresserade sig längre för bilen. Men kring 2006 började folk fråga efter den igen, säger Peter och berättar att familjen Melkus då fick en idé.

– Vi tänkte "kanske kan vi bygga dem igen?" och det är precis vad vi gör. Helt som originalet och till viss del även med originalmedarbetare!

En av dem som kör RS1000 idag är 45-åriga Ralf Schieback.

– Som barn såg jag ofta en Melkus och där jag kommer ifrån ville alla ha en.

Sedan 2007 är han stolt ägare till en röd RS1000, byggd på en förseriemodell av Wartburg 353 från 1966.

– Och eftersom det är en tävlingsbil tycker jag också att den hör hemma på racerbanan, inte undanstoppad i en källare någonstans!

Därför har han kommit för att delta i Stadtpark Revival och när speakerrösten uppmanar alla RS1000 att komma till starten tar han på sig hjälmen och klämmer sig ner i förarsätet.



Ralf Schieback är lycklig ägare av en RS1000 som bygger på en förseriemodell av Wartburg 353 från 1966.

