



1969 erstmalig im Fahrerlager von Bernau

VOR 47 JAHREN HATTEN AUCH DIE DDR-BÜRGER IHREN FLÜGELTÜRER, DEN MELKUS RS1000

Text + Fotos: Jürgen Kießlich

Es ist 47 Jahre her, es war sensationell, im Frühjahr 1969 parkte am Salzhaus in Zittau der Prototyp des Melkus RS1000. Ein motorsportlich ambitionierter Direktor des VEB ROBUR Werke in Zittau hatte Gelegenheit, bei der Entstehung des RS1000 „Schützenhilfe“ zu leisten. Im Zweigbetrieb Bautzen wurden Karosserieteile für den Flitzer produziert. In der Werkstatt eines privaten Zittauer Autopolstermeisters wurde die Innenausstattung gefertigt.

Am letzten Aprilsonntag des Jahres 1969 war der RS1000 erstmalig im Fahrerlager an der Rennstrecke in Bernau als Prototyp zu besichtigen. Wie kam es zur Entstehung dieser Rennsportwagen aus dem Hause Melkus? Heinz Melkus, der gebürtige Dresdner, Jahrgang 1928, gehörte zu den Automobilrennsportpionieren der DDR. 1951 begann seine erfolgreiche Karriere als Rennfahrer und Konstrukteur von Rennwagen, welche er auch in Kleinserien anfertigte. Das Glanzstück seiner Konstrukteurstätigkeit dürfte wohl der hier vorgestellte Rennsportwagen gewesen sein. Man darf getrost davon ausgehen, dass er vom berühmten „Flügeltürer“ 300 SL von Mercedes zum Grundkonzept seiner eigenen Schöpfung inspiriert wurde. Um dabei nicht auf einem einzigen Prototyp „sitzen“ zu bleiben, musste er Mittel und Wege finden, um mit dem Fahrzeug in der DDR eine Kleinserienfertigung aufnehmen zu können. Ein Unterfangen, welches für einen Privatunternehmer, in Form der Melkus KG, ein schwer gewagtes Projekt sein konnte. „Man muss mit den Wölfen heulen“, war ein Leitspruch für viele private Kleinunternehmer, auch

Sportler, Künstler und viele weitere Menschen aus dem gesellschaftlichen Spektrum, weche nicht in das eigentliche sozialistische Staatssystem der DDR als Arbeiter, Angestellte oder Funktionäre eingepresst waren.

Am 28.11.1968 wurde von der Zentralen Kommission „Technik“, Kommission „Automobilrennsport“ des ADMV der DDR eine Beschlussvorlage für den Einsatz von GT-Rennsportwagen in der DDR erarbeitet. Darin wurde u.a. informiert, dass sich die Angestellten und Arbeiter der Firma Melkus KG zu Ehren des 20. Jahrestages der DDR verpflichten, bis April 1969 drei und bis Oktober 1969 vier weitere Prototypen vorzustellen.



Vor dem ersten Renneinsatz

Helga (Stuedel) Heinrich



2009 in Lückendorf, die Legende lebt

Heinz Melkus hatte schon über Jahre einen guten Ruf als Rennwagenkonstrukteur, gegen 80 Stück der schnellen „Zigarren“ (Rennwagen der Formel Junior und Formel III) verließen wohl im Laufe der Zeit die Hallen der Dresdner Edelschmiede. Immer blieb Heinz Melkus dem Eisenacher Wartburgmotor bei seinen Konstruktionen treu, welcher in den unterschiedlichsten Modifikationen und Tuningstufen von ihm und seinem Kollektiv vorbereitet und eingesetzt wurde. Einen Höhepunkt schuf sich der Meister 1969, als er die Öffentlichkeit mit der Vorstellung eines völlig neuen Sport Coupés überraschte, konzipiert wurde das Fahrzeug für den Rennsport und getauft auf den Namen „Melkus RS 1000“. Ausgestattet mit dem bewährten Wartburgtriebwerk war dieser als Mittelmotorversion in das Fahrzeug eingesetzt, befeuert wurde der auf 70 PS Leistung bei 4500 Umdrehungen gesteigerte dreizylindrige Zweitakter über drei Motorrad MZ Vergaser der Firma BVF. Die Höchstgeschwindigkeit betrug zu An-

fang 165 km/h, die Leistung wurde über ein AWE-König-5-Gang-Getriebe auf die Antriebsräder umgesetzt. Die Rennversion mit Rennvergasern und Rennauspuff kam schon auf 90 PS. Vorder- und Heckteil der Karosserie des 690 kg schweren Flitzers wurden aus glasfaserverstärktem Polyester laminiert, Dach und Flügeltüren wurden aus Aluminium gefertigt. Insgesamt betrug die Fertigung exakt 101 Stück, etwa 30 000 Mark war der Anschaffungspreis, die Vergabe erfolgte an bewährte Sportler, um damit Sport zu betreiben.

Am 31. Mai 1970, zur 15. Bernauer Schleife, erfolgte die Rennpremiere des RS1000 zehn „Fludern“, der Spitzname wurde sofort geprägt, standen im 5-Rundenrennen am Start. Die schalldämpften Motoren (aufgrund StVO Einsatz) waren nicht das Ding der Zuschauer und verminderten anscheinend die wirkliche Geschwindigkeit. Erster Sieger in der Geschichte der RS1000 Rennsportwagen war der Rackwitzer Hartmut Thaßler, mit immerhin 99,005 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit in seiner schnellsten Runde. 1976 war es in Schleiz der letzte Renneinsatz für die schmucken Renner, in der Klasse B 6 bis 1300 cm, im gemischten Feld, standen neun RS1000 am Start. Heinz Melkus konnte noch einmal als drittplatzierter Fahrer auf das Podest steigen. Es war stets ein schmuckes Bild, sie am Start aufgereiht stehen zu sehen, ein paar bekannte Namen sollten genannt werden: Frieder Rädlein und Peter Frank Findeisen, Helga Stuedel-Heinrich, Hartmut Thaßler und Bernd Zimmermann, Klaus Günther und Siegfried Anacker, die Namen Heinz, Uli und Peter Melkus dürfen nicht vergessen werden. Unterdessen haben die Melkus-„Fludern“ einen wohlverdienten Kultstatus erlangt.

Leser, welche diese Zeit nicht selbst erlebt haben, mögen sich bitte vor Augen halten, dass diese Leistungen nur unter sehr schweren Bedingungen erreicht werden konnten. Die Zeit war geprägt von der katastrophalen Mangelwirtschaft in der DDR und ganz besonders auch von der extremen Reglementierung in allen Facetten des Lebens, sowie der ständigen politischen Bevormundung unter der „Diktatur des Proletariats“. ■