

allrad **Auto Bild**



VERGLEICHSTEST

Kia Sportage gegen Opel Grandland mit Plug-in-Hybrid



TIGUAN ALLSPACE IM SUPERTEST

GEBRAUCHT

Worauf Sie beim Grand Cherokee achten müssen



GETESTET

Wir checken sieben Fahrradträger

GEZOGEN

So gut schleppt die Mercedes G-Klasse



GRATIS

Dr. Wack All-in-One-Reiniger für alle Leser



HIER KOMMT DER NEUE AMAROK



WIE VIEL E DARF'S SEIN?

BMW X2 als Benziner gegen Jaguar E-Pace Plug-in und Vollstromer Mercedes EQB



92

Kennen Sie den? Mit dem P3 hat die DDR 1962 einen fortschrittlichen Geländegänger hervorgebracht - wir sind ihn gefahren



44

Elektro-Allradler aus Vietnam - hat so etwas eine Chance? Besuch bei VinFast



14

Gleicher Konzern, zwei Konzepte: Stromer Hyundai Ionic (I.) gegen Hybrid-SUV Tucson



Elektro gegen Verbrenner: Derzeit siegen im Kostenvergleich stets Stromer – wegen E-Förderung und teurem Sprit



Facelift beim exzentrischen DS 7 - Highlight ist der Allradler mit 360 PS Systemleistung

10



Designer-Stromer: Kann es der Genesis GV60 mit dem Volvo XC40 aufnehmen?

58

MEHR ALS

WELT NIVEAU

Ost-Oldies sind zweitaktend und simpel? Der **P3** dementiert alle Klischees: Alu-Sechszylinder, Trockensumpfschmierung, Schalt- und Verteilergetriebe voll synchronisiert, Einzelradaufhängung!

WELCH VORNEHM näselnder Klang, wenn ich den Zündschlüssel einstecke und zusätzlich den versteckten Startknopf (wieder modern!) unterm Armaturenbrett drücke. Es ist hörbar, dass bei der Entwicklung Menschen beteiligt waren, die vor dem Krieg Luxusautos bei Horch oder Wanderer gebaut haben. Einen derart kultivierten 2,4-Liter-Langhuber erwartet man eher aus England.

Nächster Bruch mit der Erwartungshaltung: die allgegenwärtige Leichtgängigkeit, von der gut flutschenden Schaltung (voll synchronisiert) über ebensolche Zugschaltallrad-, Untersetzungs- und Sperren-Bedienhebel bis hin zur Schnecken-Rollenfinger-Lenkung. Letztere verlangt oft nach Lenkkorrekturen, aber Jeeps der gleichen Ära lenken sich noch weniger zielgenau.

Für jüngere Passanten ist dieser Wagen ein Rätsel, auch auf sachsen-anhaltinischen Straßen. Das beginnt schon mit der serienmäßigen Abwesenheit eines Mar-

Die IFA-Raute ist nicht original; der P3 trug kein Logo. Der Sticker der Baumaschinenmarke Kramer ist ein Scherz



kenlogos. „Ein Auto ohne Heimat“, sagt Eigner Maik Kramer (57), Prüflingenieur aus Schlaitz bei Bitterfeld. Selbst die lokale Zulassungsbehörde war überfordert, schrieb versuchsweise „Trabant Kübel“ (!) in den Kfz-Schein.

Wen sollen wir bloß nennen als Hersteller dieses Kübelwagens von 1964? Sachsenring wird gern genannt (falsch!) oder Horch – aus dem ehemaligen Horch-Werk in Zwickau kam aber nur der Motor. Dass es sich um eine aus der Schublade gezogene Vorkriegskonstruktion handelt, hält sich als Gerücht hartnäckig, wurde aber nie verifiziert. Fest steht: Der Alu-Motor ist P3-spezifisch, eigens entwickelt für nur 4000 gebaute Fahrzeuge.

Das Gesamtkonzept stammt vom Ingenieurbüro KEW (Kraftfahrzeug-Entwicklungswerk) im sächsischen Hohenstein-Ernstthal. Die ersten Exemplare entstehen im einstigen Werk von Wanderer in Chemnitz; den Löwenanteil der rund 4000 entstandenen P3 baut aber ab 1962/63 IWL in Ludwigfelde bei Berlin, vor dem Krieg ein Mercedes-Nutzfahrzeugwerk. IWL steht auch auf der Betriebsanleitung des P3, daher übernehmen wir das und nennen IWL als Hersteller, auch wenn das nur die Produktionsstätte war.

Typische Ostblock-Fahrzeuge sehen anders aus: alle Getriebegehäuse aus Alu! Trockensumpfschmierung wie in einem Rundstrecken-Rennfahrzeug, das spart Motor-Bauhöhe und schafft Bodenfreiheit. Einzelradaufhängung mit Dreiecks-Querlenkern vorn und Schräglenkerachse >>

!
Beim Fahren ist spür- wie hörbar, dass hier Entwickler mit Luxuswagen-Vergangenheit am Werk waren

» hinten! Allrad zuschaltbar bei jeder Geschwindigkeit! Alles sperrbar! Mini-Wendekreis dank doppelter Kreuzgelenke der Antriebswellen vorn. West-Geländewagen der gleichen Ära wirken im Vergleich wie Landmaschinen. „Wenn der P3 ein Logo von Mercedes oder BMW tragen würde, wäre er ein Hochpreis-Klassiker“, ist sich Maik sicher. Es fällt auf, dass er beim Fahren auch on-road mit größter Selbstverständlichkeit Gebrauch macht von Raffinessen wie der jederzeit einleg-



Fünf Schalthebel, erklärt per Plakette. Der Schlüssel wird nur gesteckt, Starten mittels verstecktem Knopf



Kleiner Hebel für den Blinker, Kontrolllampen für Blinker und Fernlicht, darunter die Oldruckanzeige

baren Untersetzung, die ihm de facto acht Gänge zur Verfügung stellt. Dank kleiner Drehzahl-sprünge hält der P3 locker mit im hektischen Landstraßenverkehr unserer Zeit.

Und wie sicher der P3 in der Kurve liegt! Die Spurweite der Hinterachse vergrößert sich beim Einfedern leicht, was bei schneller Kurvenfahrt der Kippenegung entgegenwirkt. „Bin damit schon den Gotthard hochgefahren. Funktioniert wunderbar.“ Die 800-Kilometer-Anreise fand auf eigener Achse statt – Ehrensache. Einziger Schaden, nicht ganz unerheblich: Ein Stirnrad des Nockenwellenansatzes aus einer Art Bakelit – leise laufend, aber nicht für die Ewigkeit gemacht – franst derart aus,



Mit dem P3 bin ich nicht überallhin gekommen, aber überall herausgekommen.
Maik Kramer (57), P3-Eigner

dass eine mehrstündige Reparatur vor der Weiterfahrt steht.

Dieser P3 diente einst bei der Nationalen Volksarmee der DDR (NVA). Maik, ein paar Monate jünger als das Auto, kauft es in Thüringen und erlaubt sich ein paar sinnvolle Abweichungen vom Original: ein Stromberg-Vergaser von einem frühen 5er-BMW („Der Originalvergaser hat ein Beschleunigerpumpen-Loch, dieser hier nicht“), Sitzauflagen vom DKW Munga („Passten halt“) und eine weniger riskante Heizung. Das Original war abgasbetrieben, vom Innenraum getrennt per Zwischenblech, das reißen und die Insassen mit Kohlenmonoxid benebeln konnte.

Der Vorgänger P2M (Seite 96) verfügte über eine selbstsperrende Hinterachse, beim P3 nehmen die Konstrukteure Abstand von dem fortschrittlichen Bauteil: »



IWL-KÜBELWAGEN P3 (1964)

Motor 6-Zyl.-Benziner, vorn längs
Hubraum 2407 cm³ • **Leistung bei 1/min** 55 kW (75 PS) bei 3500
Drehmoment bei 1/min 167 Nm bei 1500 • **Radaufhängung** Einzelrad mit Drehstabfedern v./h.
Reifengröße 7,50-16 • **Getriebe** Viergang manuell • **Allrad/Kraftverteilung** v/h zuschaltbar/0:100 oder 50:50 • **L/B/H** 3710/1950/1950 mm • **Radstand/Wendekreis** 2400 mm/11,75 m • **Bodenfreiheit** 330 mm • **Wattiefe** 600 mm • **Böschungswinkel** v./h. 55°/50°
Leergewicht/Zuladung 1860/700 kg
Anhängelast gebr./ungebr. 750/750 kg • **Höchstgeschwindigkeit** 95 km/h • **Verbrauch** 20-24 l/S/100 km • **Tankgröße** 105 l
gebaute Stückzahl ca. 4000
Bauzeit 1962-65 • **Wert heute (Zustand 3-2)** 25 000-40 000 Euro (jüngste Verkäufer-Preisvorstellungen als VB)

FOTOS: THOMAS STROCK (7)

» Großes Foto: 330 mm Boden- und noch mehr Bauchfreiheit. Rechts: vornehm klingender 2,4-Liter-Sechszylinder

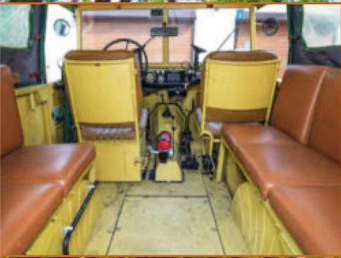


Fußschalter für Fernlicht (unten links) und die Zentralschmierung (oben rechts)

Ungewöhnlich: Untersetzung, einlegbar bei jedem Tempo



◀ Messingteil im Vorkriegsstil. Schwarzer Kasten rechts: das Ölreservoir der Trockensumpfschmierung



◀ Reisen im Kollektiv: sieben Sitze auf nur 3,71 Meter Länge. Auch die 700 kg erlaubte Zuladung passen

DER VORGÄNGER – NICHT MINDER ANSPRUCHSVOLL

Optisch dem P3 ähnlich, ist der ältere P2M, gebaut von 1955 bis 1958 im späteren Barkas-Werk Chemnitz, ein völlig anderes, aber nicht minder ehrgeizig konstruiertes Auto: permanenter Allrad mit heckbetonter Kraftverteilung, manuell sperrbar, selbstsperrendes Differenzial hinten, Einzelradaufhängung hier mit Quer-Drehstäben à la VW Käfer – und mehr Komfort als im P3. 2,4-Liter-Sechszylinder aus dem ehemaligen Horch-Werk, hier aus Grauguss und mit 65 PS. An Vorkriegsautos erinnern nur das unsynchronisierte Getriebe sowie Boden und Aufbauteile aus Holz. Nur 2061 Stück wurden gebaut, halb so viele wie vom P3.

FOTOS: THOMAS STAREK (6)



Der P3 hebt das Bein; das Fahrwerk verschränkt nur mäßig, aber alles sperrbar – Prinzip wie Puch G



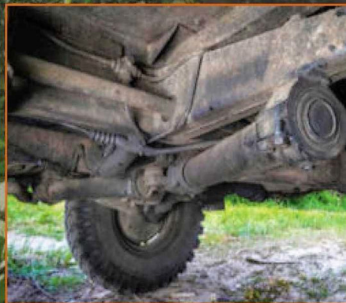
Ein Ingenieursauto reinsten Wassers: Trockensumpfschmierung, Schräglenkerachse, Alu-Motor.

>> teuer, thermisch belastet, kann kaputtgehen. Eine zentrale Verbesserung des P3 ist die Nutzlast: 700 kg, 300 kg mehr als beim Vorgänger. Die Schwachpunkte, neben dem Stirnradantrieb? „Rost, wie bei jedem Auto der 60er. Und: der Zylinderkopf. Das Ventilspiel verlangt nach regelmäßiger Kontrolle, weil es tendenziell kleiner wird. Die Ventile arbeiten sich dann in ihre Sitze ein.“

Den letzten P3 montiert IWL am 29. September 1965. Bei der NVA waren 3440 Stück registriert, insgesamt dürften in Chemnitz und Ludwigsfelde rund 4000 Stück entstanden sein. Mangels Kapazitäten für die Belieferung des ganzen Ostblocks gibt es keinen Nachfolger – ein etwas prosaisches Ende für einen ambitioniert konstruierten Geländegänger, seiner Zeit voraus trotz DDR-Rahmenbedingungen. Der russische GAZ-69 gibt ab 1968 den Standard-4x4 des Ostens, da massenproduzierbar.

Maiks Fazit nach zehn Jahren mit dem P3: „Ich bin zwar nicht überallhin gekommen, wo ich hinwollte. Aber herausgekommen bin ich immer!“ ☺ R. Klein

► Ihrer Zeit voraus: Einzelradaufhängung mit Schräglenker-Hinterachse – sie schafft Sicherheit bei Kurvenfahrt



► Auch vorn recht modern mit Dreiecks-Querlenkern, Antriebswellen mit zwei Kreuzgelenken: Mini-Wendekreis!

