

## IMPRESSUM INHALT

### Dank

Für Unterstützung und Informationen bedanken wir uns bei allen Beteiligten, vor allem aber (in alphabetischer Reihenfolge) bei: Michael Bluhm, Siegmund Bunk, Klaus-Peter Findeisen, Lutz Heinicke, Andy Jordan, Stromhardt Kraft, Lars Leonhardt, Peter Melkus, Sepp Melkus, Jürgen Müller, Frank Nutschan, Frieder Rädlein, Leo von Sahr, Reinhard Weiser sowie den Familien und Freunden, die diese Arbeit u. a. durch ihr Verständnis unterstützt haben. Dank auch an den Verlag, der dieses Werk spontan und mit großem Engagement realisiert hat. Die Publikationen, aus denen Textpassagen entnommen wurden, werden jeweils im Text benannt.

### Bildnachweis

Titelfoto, S. 82/83, S. 105 unten: Hans Ritter, Schleich. Die Fotos und Dokumente in diesem Buch wurden beigeleitet von: Archiv Heinz Melkus, Firmenarchive Autohaus und Sportwagenbau Melkus, Motorrennsport-Archiv Jordan, Bildagentur motorrennsportarchiv.de (Levermann-Westerholz, Menger, Weber, Wöllner, Stöhr), Archiv Wolfgang Melenk, Archiv Frank Nutschan, Archiv Frieder Rädlein, Hans-Joachim Cramer, Dr. Josef Maier, Rico Richter, Leo von Sahr, Archiv Horst Ihling, Archiv Hans J. Schneider

### Copyright 2008 by SCHNEIDER TEXT

1. Auflage, Originalausgabe. Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inklusive Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

### Herstellung

Layout, Redaktion: Hans-Jürgen Schneider  
Scan: Mike Jordan  
Produktion: Valentin Schneider  
Schlußredaktion: Gabriele Schneider  
Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

### Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,  
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,  
Fax: 0521/559113; E-mail: info@delius-klasing.de

### ISBN

2-911870-22-0

### Verlag

SCHNEIDER TEXT  
E-Mail: schneider-text@wanadoo.fr  
website: www.schneider-text.com

Dépôt légal 2008

**Vorworte:** Prof. Dr. Peter Kirchberg und Frieder Rädlein

<b>Heinz Melkus:</b> Schüler, Kraftfahrer und Autoschlosser, Expedient und Fuhrparkleiter	5
<b>Motorsportlicher Beginn:</b> Motorradsport, Rallye, Vereinsleben, der VW, Wassersport	6
<b>Der Veritas:</b> Arthur Rosenhammer, ARA-Veritas, Alfa-Veritas, DRS-Veritas, Flugmotor, Verbleib	12
<b>Eigenbau Post:</b> Rennwagen mit Jap-Einzyylinder-Motor	18
<b>Die Fahrschule:</b> Kommanditgesellschaft mit staatlicher Beteiligung, der elektronische Fahrsimulator der elektrifizierte Trabant, Fahrschule und Sportwagenbau KG, wieder Einzelunternehmen	25
<b>Melkus Formel III:</b> Jap-Motor und aerodynamische Leichtmetall-Karosserie	28
<b>Ketten-Wartburg:</b> Front- oder Heckmotor? Die „Plättglocke“; Serienbau; das „Blechauto“; Serie 1962; in zweiter Hand	32
<b>Melkus 63:</b> mehr Leistung und Berliner Rennvergaser	34
<b>Melkus 64:</b> Serie 1964 - der Lotus des Ostens; Serie 1965 - nackter Motor; Serie 1966 - aerodynamische Feinarbeit; Serie 1967 - ausschließlich Export; Leistungssteigerung am Wartburg; Serie 1968 - das vorübergehende Ende; Ulli Melkus; Weiterentwicklung; keine olympische Sportart; Abkoppelung vom Westen; Basis für erste Viertakter	49
<b>Melkus RS 1000:</b> Traumcoupé mit Wartburg-Motor; der Prototyp; die erste Rennsaison; das Reglement gräbt das Wasser ab; Playboys als Kunden; Viertakter und andere Exoten; die vorerst beiden letzten Fahrzeuge; das Kultauto heute; Peter Melkus	52
<b>Melkus PT 73:</b> Projekt RS 1000/2; Projekt RS 2000; der Spyder PT 73, die Plast-Werkstatt	66
<b>SRG MT 77:</b> HTS 76 - Ulli Melkus fährt das Konkurrenzauto; MT 77 - der zukünftige Standardrennwagen der DDR; die SRG; Formel Easter nach der Wende	85
<b>ML 89:</b> Melkus-Lada für die Formel Easter	88
<b>MB 90 bis FRW 2000-2:</b> das Projekt ML 90 als Verfeinerung des ML 89; erstmals mit BMW-Power; das zweite Leben des MB 90; der FW 92; Weiterentwicklung FRW 2000; Projekt FRW 2000-2	93
<b>Gegenwart und Zukunft:</b> Autohandel, BMW-Händler-Vertrag 1990, neuer Standort; Lotus; Melkus Motorsport - Beginn als Rennstall; die dritte Generation: Ronny Melkus, Robert Melkus, Sepp Melkus; In memoriam Heinz Melkus; das Autohaus heute; Neuauflage RS 1000: die Legende lebt; die Zukunft: Melkus RS 2000	96
<b>Technische Beschreibungen:</b> VW, Veritas, Eigenbau Post, Melkus Formel III, Melkus „Ketten-Wartburg“ 1959 („Plättglocke“), Melkus „Ketten-Wartburg“ Serie 1960, Melkus „Ketten-Wartburg“ Serie 1961 („Blechauto“), Melkus „Ketten-Wartburg“ Serie 1962, Melkus 63, Melkus 64, Melkus RS 1000, Melkus PT 73 Spyder, SRG MT 77, Melkus ML 89, Melkus MB 90	100
<b>Fahrzeugstatistik:</b> Baujahre, Fahrgestelle und Stückzahlen; <b>Autoren-Porträts</b>	118
<b>Rennsport-Ergebnisse Heinz Melkus:</b> in 80 Rennen ungeschlagen, sechsmal DDR-Meister	125
<b>Ausklang:</b> der RS 1000 im Rallyeeinsatz 1975	126
	128

„Rennsportlegende Heinz Melkus“ ist der geschützte Titel eines Buchs von SCHNEIDER TEXT Éditions spécialisées

Trotz gewissenhafter Recherche kann es sein, daß bestimmte Textstellen oder Fotos aus den verschiedenen Archiven im Bildnachweis oder in den Kapiteln nicht gekennzeichnet wurden; viele Fotos, bei denen der Urheber nicht zu ermitteln war, stammen aus Fotoalben. In solchen, völlig unbeabsichtigten Fällen bitten wir um Nachsicht. Urheber, die sich wiedererkennen, können sich gerne mit den Autoren Mike Jordan und Wolfgang Melenk in Verbindung setzen.

# Im Zentrum des Sports

Heinz Melkus war eine herausragende Persönlichkeit. Zwei Weggefährten würdigen seine Verdienste.

„Ruhe, Optimismus, Konsequenz“

Drei Eigenschaften habe ich an Heinz Melkus immer bewundert: seine unerschütterliche Ruhe, seinen unverwundlichen Optimismus und seine unbeirrbar Konsequenz. Vor allem damit ist es ihm gelungen, seine Mitarbeiter für die Lösung auch komplizierter Aufgaben zu motivieren.

Gleichzeitig besaß er aber besonders die Fähigkeit, vor vielen anderen wirklich realisierbare Ziele zu erkennen, und er war sich meist auch sofort über den Weg klar, wie sie sich erreichen ließen. Das half ihm, sich von dem im Lande weit verbreiteten fatalistischen Grundstimmungen - hat doch sowieso keinen Zweck! - fernzuhalten. Sein Geschick, sehr sachkundig und engagiert, aber auch betont sachlich und distanziert zu verhandeln, war ihm dabei außerordentlich hilfreich.

So habe ich ihn erlebt, als wir Ende der 50er Jahre im Bezirk Dresden begannen, den Motorsportverband aufzubauen. Enthusiasmus hatten wir alle. Die Fähigkeit, das nächste Etappenziel zu erkennen und sich darauf zu konzentrieren, vermittelte Heinz Melkus als erster Chef des Bezirksverbandes.

Nicht anders verhielt es sich in seiner Fahrschule an der Leipziger Straße in Dresden, wo ein Willys Six Lkw, ein Mercedes 8/38, ein Hansa 1700 und ein BMW 319 den Instandsetzungsfreudigen Alltag prägten, aber auch ein ganz moderner P 70 - vom Fahrgestell bis zur Karosserie selbst gestrickt. Als Privatunternehmer in der zunehmend sozialisierten Welt war dies ohne grenzenlosen Optimismus nicht durchzustehen - aber es war machbar!

So war es auch im DDR-Automobil-Rennsport, wo Heinz Melkus schließlich nicht nur gegen alle Stimmungen den Zweitaktmotor in der Formel III etablier-



Prof. Dr. Peter Kirchberg, geb. 1934 in Dresden, 1957 Abschluß als Diplom-Historiker nach Studium in Leipzig. 1958 und 1959 Fahrlehrer-Assistent bei Heinz Melkus in Dresden, 1960 bis 1964

Assistent am Institut für Technikgeschichte

an der TU Dresden, 1964 bis 1992 an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden.

Danach freier Autor. Veröffentlichte zahlreiche Bücher und über 200 weitere Publikationen zur Kfz-Geschichte.

te, sondern mit seiner kleinen Firma auch später weiter zu einem der Konzentrationspunkte wurde, um die sich landesweit das Selbstvertrauen junger Leute rankte, die es satt hatten, immer nur hinterherzufahren. Das sehr populäre Kapitel RS 1000 atmete den gleichen Geist.

Alle wissen, daß diese Melkus-Gene offenbar in der gesamten Familie liegen. In ihr fand sich über Jahrzehnte eines der wichtigsten Zentren im Rennwagensport der DDR, bedeutend auch als Partner für die vielen in der DDR und den Ostblockstaaten, die gleiche Ideale und Interessen vereinten und die von hier wenigstens Optimismus und Bestätigung erfahren konnten. Im Sinne von Heinz hat dann Ulli Melkus mit den gleichen Fähigkeiten und Eigenschaften das Werk des Vaters fortgesetzt - leider viel zu kurz. Heute liegt es in den Händen von Peter Melkus, dem es in seinem Streben und Bemühen helfen könnte, hier in schriftlicher Form noch einmal die großartigen Traditionen seines Hauses schwarz auf weiß gedruckt in die Hand zu bekommen.

Melkus-Verbündete und Fans gibt es schon lange nicht mehr nur im Osten. Ihnen allen möge dieses Buch ans Herz gelegt sein.

Ingolstadt, den 20. Januar 2008  
Prof. Dr. Peter Kirchberg

Frieder Rädlein (links) gratuliert Heinz Melkus am 20. April 2003 zum 75. Geburtstag. Rädlein wurde 1935 in Dresden geboren, absolvierte eine Kfz-Schlosser-Lehre und wurde bei Melkus zum Kfz-Meister ausgebildet. Er war Werkstatteleiter bei Melkus, Autorennfahrer und 1969 DDR-Meister in der Formel 3. Heute ist er Rentner.

## „Beispielhafte Ausgeglichenheit“

Es ist mir eine große Freude, ein Vorwort zur Darstellung des Lebenswerkes von Heinz Melkus in Buchform schreiben zu dürfen. Als einer seiner engsten Mitarbeiter vom Beginn seiner beeindruckenden Motorsportkarriere an, kann ich einschätzen, welche große Bedeutung das Wirken von Heinz Melkus als großartiger Motorsportler, Konstrukteur und Chef seines Unternehmens für den Motorsport in der DDR und weit darüber hinaus hatte.

Heinz Melkus war mir in den drei Jahrzehnten unserer Zusammenarbeit als Rennfahrer und als Chef stets ein Vorbild. Wir, seine Mitarbeiter und Sportfreunde, sind uns einig, dass wir keinen besseren Chef hätten bekommen können. Seine Ruhe und Ausgeglichenheit waren beispielhaft: In den vielen Jahren gab es gegenüber seiner Belegschaft nie ein lautes Wort geschweige denn eine Unbeherrschtheit.

Nicht umsonst wurde er von seinen Mitarbeitern liebevoller „Boss“ genannt. Sein beherrschtes Wesen drückte sich auch in der Art und Weise aus, wie er Auto fuhr. Seine unnachahmliche Art, das Lenkrad zu halten, hat mich immer beeindruckt. Außerdem verhalf ihm seine große Willensstärke dazu, schier aussichtslose Probleme zu lösen. Man stelle sich nur als Beispiel den Bau des RS 1000 unter den in den 70er Jahren herrschenden Bedingungen vor. Wenn die vorliegende Biografie auch nur ein Versuch sein kann, das Lebenswerk von Heinz Melkus zu würdigen, so freue ich mich doch sehr über das Erscheinen des Buches zu seinem 80. Geburtstag.

Dresden, den 10. Februar 2008  
Sein Freund und langjähriger Mitarbeiter  
Frieder Rädlein



„Plättglocke“ stellte das neue Modell aerodynamisch eine deutliche Weiterentwicklung dar. Insbesondere die Unterschale brachte hier eine Verbesserung. Frieder Rädlein, dessen Wagensich etwas von den anderen unterschied, verpaßte seinem Auto den Spitznamen „Enterasch“.

Zur Verblüffung der ausländischen Konkurrenz und der einheimischen Zweifler hatten die Enthusiasten um Heinz Melkus ihre Rennwageninternational konkurrenzfähig gemacht. Als seinen schönsten Sieg bezeichnete Heinz Melkus denjenigen 1960 gegen Vater und Sohn Ahrens aus Braunschweig auf dem Sachsenring. Der Cooper des Juniors machte schlapp. Mit dem „Alten“ lieferte er sich ein heißes Duell, sogar Rad an Rad. Ahrens landete im Stroh, drängte auch Melkus von der Piste. Der bekam den Wagen aber wieder flott. Nach dem Rennen legte Ahrens formell Protest ein, weil er im



setzt, den Gästen die Eremitage, den Hafen und vieles mehr vorzuführen. Die Gastfreundschaft war überwältigend. Besonders gern erinnerte sich Heinz Melkus an den Dolmetscher und Mannschaftsbetreuer Valeri Schachwerdov, der sich - auch später - sehr für den Motorsport in der DDR interessierte. In seinem Hauptberuf war er immerhin Vizepräsident der sowjetischen Luftfahrtgesellschaft Aeroflot.

Ab Ende 1960 startete der zunächst noch zaghafte Vertriebler Fahrzeuge über Kleinanzeigen in der Zeitschrift „Illustrierter Motorsport“ (s. Kasten rechts). Auf diese Weise ging es auch in den folgenden

*Rechts oben: Heinz Melkus am Rande des Rennens von Bautzen im Frühjahr 1961. Unten: Melkus Formel Junior Serie 1961 („Blechauto“) beim Saisonauftakt in Bautzen. Der Dreizylinder leistete nun 70 PS.*

Jahren weiter. Jährlich baute man neue Wagen, die nach der Saison für etwa 15.000,- DM (Ost)/Stück veräußert wurden. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe verkauften in der Folgezeit die Autos an Nachfolger und bekamen dann jedes Jahr neue Autos mit technischen Verbesserungen, an denen sie „mitgebaut“ hatten. Der Rennwagenbau war letztendlich ein Hobby der Fahrer und Monteure.

Das Team wuchs mit, und eine größere Werkstatt war eher in der Lage, die notwendigen Arbeiten durchzuführen. Das Geld jedoch war immer so knapp, daß man nie Spezialisten in dem Umfang bezahlen konnte in dem Unterstützung nötig gewesen wäre. Schon die Finanzierung einer Karosserie bei der Firma Thalheim in Dresden-Weixdorf war trotz des großen persönlichen Einsatzes Rudi Thalheims so schwierig, daß so weit wie möglich auf gerade Stücke Blech ausgewichen wurde.



### Vertrieb: zaghafter Beginn

„Rennwagen Formel Junior, Melkus-Wartburg, Baujahr 1960, wird im Januar 1961 frei. Abgabe nur an Sportfreunde, die Unterstützung und Betreuung eines Motorsport-Clubs nachweisen können.“

Anfragen erbeten an:  
Heinz Melkus, Dresden N 6, Leipziger Straße 27  
Anzeige in „Illustrierter Motorsport“ Ende 1960

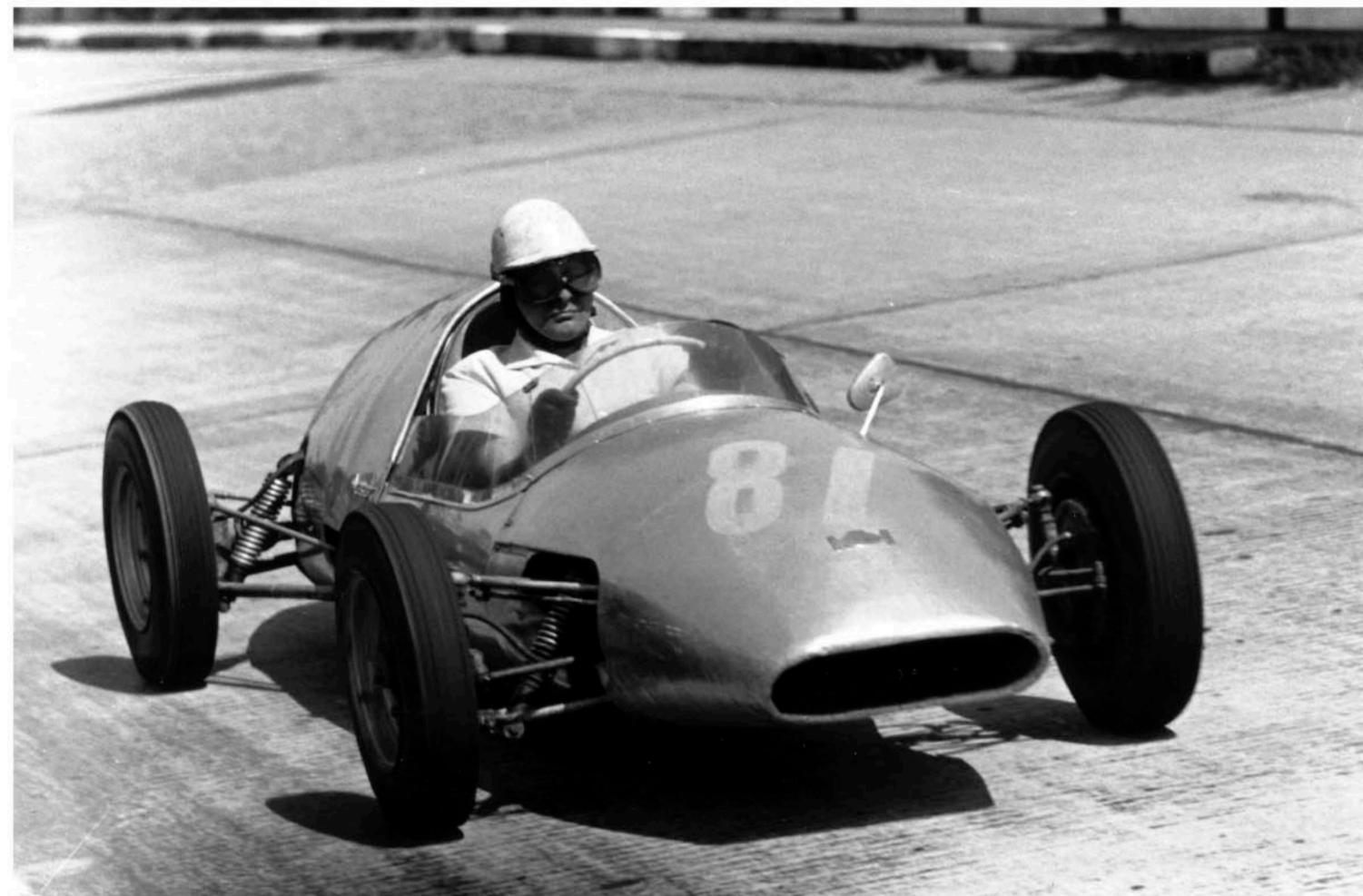


Melkus-Wagen einen größeren Hubraum vermutete. Der Triumph war perfekt, da Ahrens mit seiner Behauptung falsch gelegen hatte. Die Zweitakter jedenfalls hatten bewiesen, daß die Gruppe um Heinz Melkus ein konkurrenzfähiges Konzept entwickelt hatte. Es gab einen Dreifacherfolg mit Melkus vor Rädlein und Bunk.

Zu den Rennen in Leningrad, das erstmals 1960 ausgetragen wurde, kam die Gruppe mit russischen Sportfreunden und

Funktionären in Berührung. Die deutschen Teilnehmer wandten den größten Teil ihres Urlaubs auf die Sache, denn mit fünf Tagen Fahrt für eine Strecke und drei Tagen Aufenthalt waren sie immerhin 13 Tage unterwegs. Die Ostdeutschen wurden „auf Händen getragen“ und mußten die Besichtigung aller Sehenswürdigkeiten über sich ergehen lassen. Die Frauen hatten sie wiederum begleitet, und so wurde ein Omnibus zwei Tage lang dafür einge-

*Oben: Heinz Melkus (im Cockpit des Formel Junior) im Gespräch mit der westdeutschen Rennfahrerlegende Wolfgang Graf Berghe von Trips, den Melkus schätzte und verehrte. Unten: Melkus Formel Junior der Bauserie 1960 mit 68 PS hinter einem kaum stärkeren Porsche 356 Speedster beim Pferdsfeld-Rennen. Der gemeinsame Auftritt so unterschiedlicher Fahrzeuge hatte seinen besonderen Reiz und war damals nichts Ungewöhnliches.*



Wagen, der sich in Familienbesitz befindet, bis heute.

Heinz Melkus plante, daß die Fahrzeuge Dauerstartnummern entsprechend seiner laufend vergebenen GT-Nummern tragen sollten. Daran hielt man sich in der Folgezeit auch weitestgehend - zumindest bei den Rundstreckenrennen, während bei Bergrennen die Reihenfolge der Dauerstartnummern immer wieder aufgebrochen wurde.

### 1969: Präsentation des Prototyps

Am Neujahrstag 1969 war der Prototyp fertig geworden und erlebte sein Debüt in Halle an der Saale auf der Ausstellung „Halensiamobile“ im folgenden Frühjahr. Auch das Fernsehen der DDR war anwesend. Der Automobilhistoriker Peter Kirchberg, damals Chef des MC Post Dresden: „Das Auto war ein Knaller.“ Den Motorsportlern wurde der neue Wagen beim Frühjahrs-training der Formel 3-Rennwagen in Schkeuditz vorgestellt. Auch beim ersten Automobilrennen der Saison auf der Bernauer Schleife stand er im Fahrerlager. Anschließend wurde das Fahrzeug auf internationalen Ausstellungen präsentiert. Bis zum Sommer legte der Prototyp 15.000 Kilometer zurück, wobei keine grundsätzlichen Mängel auftraten. Doch für sportliche Zwecke, so hieß es, wären unbedingt Zusatzscheinwerfer erforderlich.

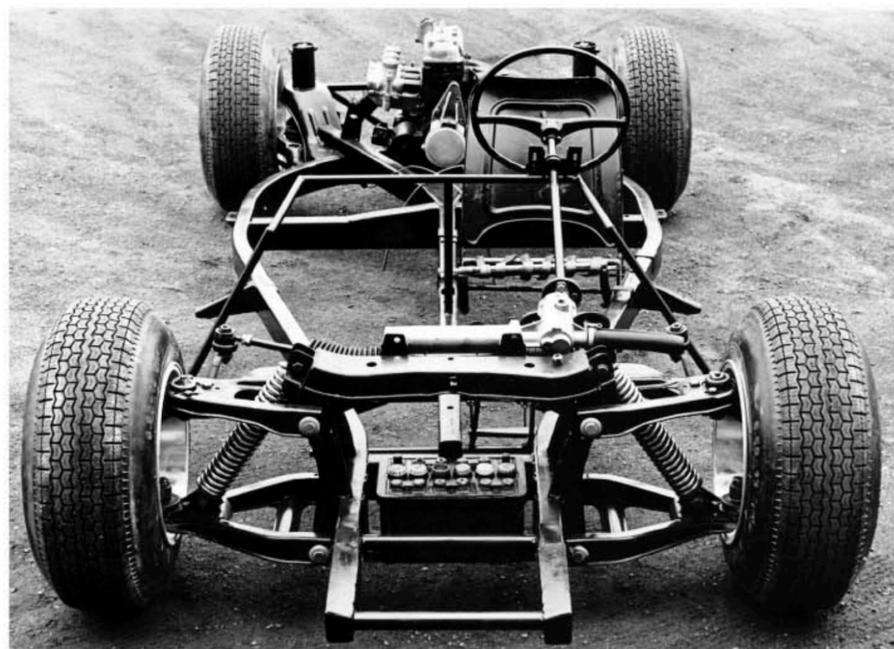
Zu diesem Zeitpunkt war im Gegensatz zur ursprünglichen Konzeption ein Verkauf von Seiten des Kollektivs generell nicht vorgesehen. „Für eine Produktion weiterer Modelle ist nur an Einzel-fertigung für Sportzwecke im Auftrage entsprechender Interessenten gedacht. Über die Herstellungskosten kann dem-zufolge noch nichts gesagt werden. Nach Meinung des Kollektivs könnte der RS 1000 in den Sportwagenklassen bis 1300 cm<sup>3</sup> starten. Vergleichbare Fahrzeuge in dieser Gruppe wären zur Zeit: Fiat Abarth, Abarth 1000, Saab Sonett, Simca 1200 S, Opel GT, Renault Alpine u. a. Aus den sozialistischen Ländern käme nur der in Lizenz gebaute Bulgargalpine in Frage“, ließ man verlauten. Der Prototyp wurde „zu Ehren des 20. Jahrestages“ nochmals offiziell in Berlin vorgestellt. Dem folgte der Start einer Kleinserie von zunächst vier Autos.

### Provokation auf Rädern durch hohen Preis

Seine Feuerprobe im Motorsport bestand der RS 1000 bei der Interhotel-Rallye im Oktober 1969, blieb bei dieser Veranstaltung aber nicht von Defekten verschont. 1970 begann dann die handwerkliche Serienfertigung mit vergröß-

kolportierte Preis von 17.000,- Mark dürfte sich auf Bestellungen von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft bei Bereitstellung eines verwertbaren Wartburg 353 bzw. dessen Teilen und entsprechender Eigenleistung bezogen haben.

In der DDR stellte der RS 1000 eine Provokation auf Rädern dar. Wie es



serten hinteren Seitenscheiben. Außerdem wurden Blinker des Wartburg 353 verwandt, die nach außen an die Karosserie wanderten. Während der Verkaufspreis zunächst auf 28.000,- Mark festgesetzt werden sollte (auch von 28.600,- Mark war die Rede), betrug er schließlich 29.800,- Mark für den Wagen in Grundausführung. Der ebenfalls

hieß, führte der Erwerb eines solchen Fahrzeugs für den Besitzer unweigerlich zu einer Tiefenprüfung durch das Finanzamt. Das ganze Unterfangen wurde von Politikern und Sportfunktionären argwöhnisch beobachtet, zumal das Angebot vorlag, mit dem Fahrzeug in Belgien auf einer Modenschau aufzutreten. Daraus wurde natürlich nichts.

Seite 72 oben: Der RS 1000 war mit nur 1,07 m Höhe ultraflach. Der relativ lange Radstand von 2450 mm verbesserte den wegen des weit hinten liegenden Motors nicht unproblematischen Geradeauslauf. Seite 72 unten: das solide Wartburg-Chassis mit Einzelradaufhängung rundum und Federbeinen gab der leichten Kunststoff-Karosserie den nötigen Halt. Diese Seite rechts: Schon 1969 schnitt man die Front für den Einbau von Zusatzscheinwerfern auf und klebte Rallyestreifen auf. Unten rechts: der Prototyp GT 1.



Abgegeben wurde der RS 1000 anfangs ausschließlich über den ADMV an seine Mitglieder, die mit dem Kaufvertrag eine Verpflichtung unterschreiben mußten, jährlich an einer bestimmten Anzahl von Motorsportveranstaltungen teilzunehmen. Bei Vertragsunterzeichnung wurde vom Käufer, der gegebenenfalls einen Rahmen lieferte, eine Anzahlung geleistet.

Für die Kleinserienfertigung wich das winzige Rennlenkrad einem orthodoxeren, schicken Sportlenkrad mit drei Metallspeichen aus dem Sportbootbau und einem allerdings etwas zu dünn geratenem, lederbespannten Kranz. Dies trug sicher zur vielgerühmten Wendigkeit des RS 1000 bei. Sehr schnell erhielt die Vorderachse einen vernünftigen Nachlauf und das Fahrzeug damit eine befriedigendere Straßenlage. Die Scheinwerfereinsätze des Škoda MB 1000 wichen standardisierten Einsätzen der AKA Electric, wie sie auch im Trabant verwandt wurden. Im Armaturenbrett befanden sich nun von links nach rechts: Lichtschalter, Knopf für Zusatzscheinwerfer, Blinkerhebel, Kraftstoffvorratsanzeige, Tachometer, Drehzahlmesser, Kühlmittel-Temperaturanzeige, Scheibenwischerschalter, dazu drei Kontroll-Leuchten. Zusatzscheinwerfer waren nun serienmäßig vorhanden.



### DDR-Produkt mit toller Ausstrahlung

Den Wünschen der Aktiven nach einer Piacyrl-Heckscheibe, um der Hecklastigkeit entgegenzuwirken, konnte bald entsprochen werden. Später wurde hier als Ersatz gelegentlich handelsübliches Flachglas (!) verwendet.

Wenn in den 1970er Jahren von einem Auto aus DDR-Produktion so etwas wie Faszination ausging, dann war es zweifellos der Rennsportwagen aus Dresden. Tauchte so ein Fahrzeug im Straßenverkehr auf, so gab es nicht nur

die gebührende Aufmerksamkeit für das Coupé, sondern auch echtes Erstaunen darüber, daß dieser Wagen aus DDR-Produktion stammte.

Beim Anblick des Fahrgastraums dachte der „kutschbockgewohnte“ Normalfahrer allerdings unwillkürlich an einen Schuhanzieher, der vielleicht helfen würde, die leicht liegende Position in den Schalensitzen einnehmen zu können. Sehr bald entdeckten die Werbe-fotografen den RS 1000 als Motiv, nutzten ihn für ihre Zwecke und machten ihn so überall bekannt.

Motor abwürgen, den wachsamen Ohren und Augen der Melkus-Family entgeht nichts. Knatternd und dröhnend setzt sich das ‚Plaste-Coupe‘ - so wurde es seinerzeit in der Ost-Presse genannt - in Bewegung. Tatsächlich besteht nur die Außenhaut aus glasfaserverstärktem Kunststoff, Rahmen und Fahrgastzelle

sind aus solidem Stahl. Es empfiehlt sich, die Gänge auszufahren, um auf Tempo zu kommen. Wenn der Motor bis 4000 Touren hochjubelt, macht das Auto zunehmend Spaß. Obwohl das Fahrwerk hart und stößig ist und der Abrollkomfort der breiten 205er-Reifen schlecht.“

„Die kurvige Piste des ehemaligen ‚Großdeutschlandrings‘ ist genau das Richtige für den heftig übersteuernden Mittelmotor-Sportler, der permanent volle Konzentration erfordert. Zunächst scheinen die Räder an der Fahrbahn zu kleben, dann drängt das Heck nach außen. Unbedingt auf dem Gas bleiben,



Oben: Das wohl größte je realisierte Feld von RS 1000-Exemplaren präsentierte sich im Oktober 2007 auf dem Sachsenring; nicht weniger als 33 Fahrzeuge waren am Start. Unten links: Auch der neu aufgelegte RS 1000 ist ein Rennsportwagen klassischen Zuschnitts, wie die Heckansicht bei geöffneter Klappe eindrucksvoll beweist. Unten rechts: das rassistige Cockpit des RS 1000 mit Dreispeichen-Lenkrad und Wartburg-Instrumenten.



nicht bremsen - dann stabilisiert sich die Fuhre. Wer das Auto im Griff hat, erlebt eine ungeahnt hohe Querbewegung und darf sich an Zwischenspurteinlagen der brachialen Sorte berauschen. Der Motor lärmt scheinbar völlig ungedämpft von hinten her, was Langstreckenfahrten zur Tortur machen

dürfte. An den Einbau eines Radios sollte man gar nicht erst denken. Es soll aber Kunden geben, die sogar mit der Installation eines Navigationsgeräts liebäugeln.“

„Hätte Melkus gedurft, wie er wollte, wäre auch die Längsbeschleunigung viel besser ausgefallen. Die allgegenwärtige

Mangelwirtschaft verhinderte alle Evolutionsbestrebungen. Wenigstens einige Rennausführungen bekamen aufgebahrte Wartburg-Motoren, die bis zu 110 PS erreichten. Zwei Autos wurden seinerzeit sogar mit starken Viertaktern ausgestattet. Versuche mit einem V6 auf Basis von zwei Dreizylindern zerschlus-

gen sich indes - in Westdeutschland hatte es zu DKW-Zeiten ähnliche Bestrebungen mit dem so genannten Müller-Andernach-Motor gegeben. Erst ein Privatmann in Thüringen hat den Melkus-V6 mittlerweile zum Laufen gebracht. (...) Die Neuaufgabe des RS 1000 bleibt beim 70-PS-Zweitakter, sie soll



Der Fachautor Eberhard Kittler (auf dem unteren Bild rechts neben Peter Melkus) testete den RS 1000 mit der Seriennummer GT 103 (auf beiden Fotos zu sehen) im Winter 2006/2007 für „auto, motor und sport“ sowie „Motor Klassik“. Das Bild links entstand am Gasthof neben dem alten Großdeutschlandring bei Hohnstein.

genauso sein wie damals - ‚mit allen Macken‘, wie der Firmenchef einräumt. Denn längst arbeiten die Melkus-Konstrukteure an einem wirklich neuen Modell, den ein Vierzylinder-Viertakter antreiben wird. Der erste RS 1000-Neukunde, ein DKW-Sammler aus Osnaabrück, ist indes hoch zufrieden: ‚Bin bereits zwei Mal geblitzt worden‘, kabelte er nach Dresden.“