

## Moskwitsch

Eine Automobilgeschichte mit Höhen und Tiefen. Der Moskwitsch war besser als sein Ruf doch in West-Europa fand er nicht viele Liebhaber.



Im November 1930 wurde in Moskau das Staatliche Moskauer Automobil-Montagewerk „KIM“ gegründet, welches im Dezember 1930 den Namen *Moskauer Automobilwerk „KIM“* (Московский автосборочный завод имени „КИМ“) bekam.

Die Abkürzung „KIM“ stand für die Kommunistische Jugendinternationale (Коммунистический интернационал молодёжи). Zunächst wurden in Lizenz Ford Modelle montiert.

Das Ford Modell A (ab 1933 als GAZ-A) und den Lkw-Typ AA (ab 1933 als GAZ-AA), welcher dort bis 1939 produziert wurde. Ab 1933 wurde das Moskauer Werk ein Zweigbetrieb des Gorkowski Awtomobilny Sawods mit Hauptsitz in Gorki. 1939 wurde der Moskauer GAZ-Zweigbetrieb wieder unabhängig unter seinem Namen „Moskauer Automobilwerk KIM“. Zeitgleich begann die Entwicklung eines Kleinwagen-Prototypen basierend auf der Grundlage des Ford Prefect.

Ab 1940/41 wurde im Moskauer Automobilwerk die Produktion des KIM-10 gestartet. Dabei wurden relativ hohe Produktionszahlen angestrebt, um die Motorisierung des Landes voranzutreiben. Nach dem deutschen Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 wurden die Werke auf Kriegswirtschaft und Rüstungsproduktion umgestellt und in den Ural evakuiert.

Im Mai 1945 verabschiedete der Rat der Volkskommissare der Sowjetunion eine Resolution zur Wiederaufnahme des Automobilbaues im Moskauer Automobilwerk und für die Entwicklung / Produktion eines Kleinwagens mit dem Namen „Moskwitsch“ („der Moskauer“). Gleichzeitig wurde das Automobilwerk in „Moskauer Fabrik für kleinmotorige Automobile MZMA“ (Московский завод малолитражных автомобилей, МЗМА) umbenannt. Mitte 1946 wurden die Fertigungsanlagen des Opel Kadett (Modell 1938) als Reparationsleistung von Rüsselsheim nach Moskau gebracht.

Zuvor gab es bereits Versuche, den Opel Kadett zu kopieren. Das Moskauer Unternehmen MZMA wurde nun beauftragt, auf der Basis des Opel Kadett ein Automobil zu bauen, das auf dem sowjetischen und internationalen Markt angeboten werden konnte.

Im Jahr 1947 liefen die ersten Exemplare des Moskwitsch-400 vom Band. Der Export begann erst 1950 mit der Lieferung des Moskwitsch-400 nach Finnland.

1955 erschien der *Moskwitsch-402*, eine Weiterentwicklung auf Basis des *Moskwitsch-400* mit Pontonkarosserie und mit einem 35 PS Motor. Abgeleitet daraus wurde der Kombi *Moskwitsch-423*. Ebenfalls auf Basis des *Moskwitsch-402* gab es ein höhergelegtes Fahrzeug mit Allradantrieb, den *Moskwitsch-410*, dessen Technik später auf den Stand des *Moskwitsch-407* gebracht wurde. Der Antrieb der Vorderräder war beim *Moskwitsch-410* wahlweise zuschaltbar, außerdem hatte das Fahrzeug zwei Untersetzungsstufen für Geländefahrten. Dieses Fahrzeug war weltweit einer der ersten Serien-PKW mit Allradantrieb. Ab 1959 kam noch die Kombiausführung *Moskwitsch-411* hinzu. Ein moderner 45-PS-Motor mit hängenden Ventilen erschien mit dem Typ 407 im Jahr 1958. Der Moskwitsch-407 wurde später zum Moskwitsch-403 weiterentwickelt, wobei die Karosserie weitgehend der der Modelle Moskwitsch-402 und Moskwitsch-407 entsprach.

1964 wurde das Fahrzeug komplett modernisiert, er hieß nun Moskwitsch-408 und wurde mit Viergangschaltung, größeren Fensterflächen, höheren Front- und Heckscheiben sowie 13- oder 15-Zoll-Rädern ausgestattet. Sein Motor basierte weiterhin auf dem Vorgängerfahrzeug und hatte 50 PS. Der ein millionste Moskwitsch war 1967 ein Typ 408. Der Moskwitsch-408 war mit seiner für damalige Verhältnisse relativ großen Karosserie, seiner sehr soliden Konstruktion und seinem zuverlässigen, geringverdichtenden Motor ein ideales Fahrzeug für den sowjetischen Binnenmarkt, der

durch schwierige Straßenverhältnisse, erhebliche klimatische Unterschiede und ein nur gering ausgebauten Servicenetz ganz besondere Ansprüche stellte. Die Fahrzeuge wurden auch exportiert, erreichten aber nicht in allen Punkten den westlichen Standard, wobei insbesondere die Motor-Getriebe-Einheit in der Kritik stand (Geräusche, Beschleunigungsleistung). Im Oktober 1968 wurde MZMA in AZLK umbenannt. In dieser Zeit zog das Werk auch in die neu erbauten Produktionsstätten in Moskau um.

Einen erheblichen technischen Sprung machte das Moskauer Automobilwerk Ende 1967 mit dem Moskwitsch-412, der einen 1,5-Liter-Leichtmetallmotor mit obenliegender Nockenwelle und halbkugelförmigen Brennräumen (Hemi-Bauweise), einen Bremskraftverstärker und eine Knüppelschaltung erhielt. Der neue Motor leistete 55 kW (75 PS). Er war in seiner Bauart an den M10-Motor von BMW angelehnt, hatte aber im Gegensatz zu diesem bereits einen Aluminiumzylinderblock. Die Zylinderlaufbuchsen waren auswechselbar.

## **Motorsport**

Die Konstruktion war zu ihrer Zeit auch im Vergleich mit den Motoren westlicher Pkw sehr modern und leistungsfähig. So verhalf der Moskwitsch-412 seinem Herstellerwerk Ende der 1960er- bis Anfang der 1970er-Jahre zu beachtlichen internationalen Rallyesporterfolgen. Hier waren es insbesondere die Langstreckenrallyes, bei denen das Fahrzeug durch seine solide Bauweise, seine Wartungsfreundlichkeit und seine leistungsfähige und zuverlässige Motorisierung erfolgreich war.

Bei der Marathon Rallye London–Sydney 1968 konnte sich der neue 412-er zum ersten Mal in der Weltöffentlichkeit bewähren. Äußerlich hatten die Fahrzeuge noch die „alte“ 408-er Karosserie, innen arbeitete schon der neue 1500er Leichtmetallmotor. Gestartet waren 100 Fahrzeuge, nur gut die Hälfte aller Fahrzeuge kamen nach über 15.000 km in Sydney an, darunter zur großen Überraschung der Presse alle vier der gestarteten Moskwitsch.

Nach diesem Erfolg stiegen die Exportzahlen deutlich an. Später wiederholten sich diese Langstreckenrallye-Erfolge bei der mörderischen 25.000 km langen World Cup Rallye 1970 oder bei der Rallye Tour d'Europe 1974. Letztere endete mit einem Gesamtsieg von Stasis Brundsa mit seinem Moskwitsch-412. Er setzte sich dabei in einem internationalen Rennen durch, das in diesen Jahren sonst mit Fahrzeugen wie dem Opel Ascona oder dem Porsche Carrera gewonnen wurde. Diese Zeit war die erfolgreichste von AZLK.

## **Ein neuer Versuch**

Anfang der 1970er-Jahre gingen die Absatzzahlen wieder zurück. Der neue Typ 355 und 356 mit überarbeiteter Karosserie, neuen Motoren (70 bis 100Ps) und wahlweise Automatikgetriebe brachten keine wesentliche Nachfrage.

1975 bekam der Typ 412 neben einer äußerlichen Modernisierung eine verbesserte Bremsanlage und hieß dann Typ 2140. Trotz seiner bereits veralteten Konstruktion wurde dieser Typ weitergebaut. Anfang der 1980er-Jahre war der Exporterfolg selbst innerhalb des Ostblocks eingebrochen. Auch im Inland gab man den Ladas mit ihren moderneren Karosserien längst den Vorzug. Die Moskwitsch-2140 (1500 cm<sup>3</sup>) und 2138 (1400 cm<sup>3</sup>) wurden aber immer noch (hauptsächlich für die weniger gut erschlossenen Gebiete im Osten des Landes) gebraucht und bis 1988 gebaut.

Als in den 1980er-Jahren dann endlich mit dem Moskwitsch-2141 ein neues Fahrzeug erschien, war es bereits technisch überholt. Bezeichnenderweise gab es für dieses Modell unter anderem immer noch eine Motorisierung mit dem guten, jetzt aber doch auch etwas Alten 412-er Motor.

Auch Bemühungen in den 1990er-Jahren, wieder zum automobilen Weltstandard aufzuschließen, scheiterten.

Man baute bei AZLK neben dem Moskwitsch-2141 Mittelklasse-Limousinen und Coupés mit Renault-Motoren, die jedoch im westlichen Europa nicht bekannt wurden. Für den Export eigneten sie sich nicht.

Mit Schulden von rund 700 Millionen Euro wurde Moskwitsch im Frühjahr 2006 endgültig von einem russischen Gericht für insolvent erklärt. Bis dahin hatte der Hersteller mehr als vier Millionen Fahrzeuge produziert.

### Moskwitsch-Modelle

Bauzeit	Baureihe	Anmerkung	Bild
<b>Vorkriegsmodelle</b>			
1930–1939	GAZ-AA	Lastkraftwagen auf Basis des Ford Model AA	
1934–1935	GAZ-A	Personenkraftwagen auf Basis des Ford Model A	
1940–1941	KIM-10	Eigenentwicklung auf Basis des Ford Prefect	
<b>Nachkriegsmodelle</b>			
1946–1956	Moskwitsch 400, 401,	Nachbau des Opel Kadett mit beschlagnahmten Produktionsanlagen	
1956–1958	Moskwitsch 402, 423,	Neue Pontonkarosserie, erstmals Serienfertigung als Kombi	
1957–1961	Moskwitsch 410, 411,	Modell mit Allradantrieb, zunächst auf Basis des Moskwitsch-402, später auf Grundlage des Moskwitsch-407	
1958–1963	Moskwitsch 407, 423N, 430,	Neuer Motor und Getriebe, kaum Karosserieänderungen	
1962–1965	Moskwitsch 403, 434, 432,	Noch die alte Pontonkarosse, jedoch bereits auf neuem Fahrgestell vom Moskwitsch-408	






<b>1964–1975</b>	Moskwitsch 408, 426,	Eine modernere Karosserie mit Heckflossen. Runde Scheinwerfer und vertikale Heckleuchten bis 1968 (Foto). Ab 1969 Facelift mit eckigen Scheinwerfern und horizontalen Rückleuchten. Ab dieser Zeit hieß das Exportmodell Moskwitsch-408/IE.	
<b>1967–1976</b>	Moskwitsch 412, 427, 434,	Eine modernere Karosserie mit Heckflossen, völlig neuer Motor mit 1500 cm³ und 55 kW. Runde Scheinwerfer und vertikale Heckleuchten bis 1968. Ab 1969 Facelift mit eckigen Scheinwerfern und horizontalen Rückleuchten. Ab dieser Zeit hieß das Exportmodell Moskwitsch-412/IE.	
<b>1975–1988</b>	Moskwitsch 2138, 2140,	Kein völlig neues Modell, nur eine Überarbeitung des 408 zum 2138 und des 412 zum 2140. (Scheibenbremsen vorn, verbesserte Kühlanlage, modernisierte Innenausstattung und Karosserie)	
<b>1986–1998</b>	Moskwitsch 2141	Ein neu entwickeltes Fahrzeug mit Frontantrieb und einer Schrägheckkarosserie, das weitgehend vom Simca 1307 inspiriert wurde. In Deutschland als „Lada Aleko“ vermarktet.	
<b>1998–2002</b>	Moskwitsch 2142	Wurde in drei Versionen verkauft: „Juri Dolgoruki“, „Iwan Kalita“ und „Knjas Wladimir“. Später kam noch das Modell „Duet“ hinzu.	

Tabelle: Wikipedia

## Zweigwerk Ischmasch

Ab 1966 wurde der Moskwitsch-408 auch im Zweigwerk Ischmasch in Ischewsk gefertigt.

1967 wurde der Moskwitsch-412 unter dem Markennamen ISCH mit veränderter Karosserie und Ausstattung.

1989 wurde im Werk Ischmasch auf der Bodengruppe des Moskwitsch Modell 2126 ein eigener Pkw produziert unter den Markennamen IZH.



## Lizenzbauten

Ab 1967 wurde der Moskwitsch-408 auch von Balcancar in Bulgarien montiert unter den Markennamen Rila 1400. Die Typen 412, der 2140 unter Rila 1500 und der Typ 2138 lief als Rila 1360 vom Band. Auf Wunsch wurden die Fahrzeuge mit einem Perkins-Dieselmotor angeboten.

In Belgien wurden Moskwitsch-Varianten komplettiert und auch mit Perkins-Dieselmotoren ausgestattet. Diese Fahrzeuge wurden als Moskvich elite oder Scaldia vertrieben. Der Moskwitsch-408 wurde als Scaldia 1300 angeboten. Kurzfristig wurde auch der AZLK 2141 Aleko bei Scaldia-Volga AS in Belgien montiert und mit einem Dieselmotor von Ford ausgestattet.



[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.02.2019