

Er bewegte eine Nation – 60 Jahre Trabant (1957-2017)



Die Automobilgeschichte hat unzählige Fahrzeuge hervorgebracht, doch nur wenige Entwicklungen gelten bis heute als legendär. Der Mini gehört zweifelsfrei dazu. Er war der erste Kleinwagen mit quer eingebautem Frontmotor und langem Radstand. Auch der Käfer hat als eines der meistgebauten Autos überhaupt Historie geschrieben. Oder der Jeep als Urtyp des Geländewagens. *(Bild links: Trabant P 601 1974 in Berlin. Foto: Czerny, DEWAG Werbung Dresden)*

Und der Trabant? Der Wagen aus dem sächsischen Zwickau fuhr einfach Jahrzehnte. Machte ihn das legendär? Er machte vor allem mobil. Zumindest die Trabiländer. Den Ausländern war er Symbol. Der Trabi gehörte zur DDR wie Coca-Cola zu Amerika. Ein Original mit für die Ewigkeit geschaffenem Design, unantastbar wie das rot-weiße Label auf der bauchigen Limo-Flasche. Und so stand er plötzlich auf dem Kudamm, wo Schampus togaweißem, baligelbem und aquariengrauem Lack endlich Glanz verlieh.

Bevor der Trabant Parkplätze belegte, die bis dato von Golf & Co. abonniert waren, sagte niemand "Ich fahre Trabant", sondern "Ich habe einen Trabi". Sprach je jemand von "Käfi" oder "Golfi"? Beides hätte einen gekünstelten Beigeschmack. Beim Trabant war es echt. Echt wie die Fahrer, die mit einer neuen Auspuffanlage oder einem Karosserieteil in der U-Bahn anzutreffen waren. Wo sonst gab es so etwas? Wer keinen neuen Kotflügel ergattern konnte, tröstete sich mit bitterem Humor: "An dieser Stelle zerschellte ein LKW", wurde gern als Folienspruch auf die Wunde geklebt. Auf Kotflügeln aus Duroplast, die nicht beulten. Sie splitterten oder bekamen Löcher.

Die Duroplast-Karosserie hatte sich schon beim P 70 bewährt und sollte auch die Technik des noch namenlosen Ur-Typs P 50 verkleiden. Als dann die Sowjetunion den ersten Sputnik ins All schickte, war klar: "Trabant" sollte der Neuling heißen, dessen erstes Exemplar symbolträchtig am 7. November 1957, dem 40. Jahrestag der Oktoberrevolution, vom Band rollte. 7.400 Mark kostete er damals. Man liebte und verfluchte sein Eigen und nutzte es mit einer trotzigsten Gnadenlosigkeit, als sollte alle Welt von den Vorzügen des Autos überzeugt werden. Im Werbeprospekt hieß es: "Ein Fahrzeug, das viel zu bieten hat, Komfort, Platz und Zuverlässigkeit."

So brachte er die vierköpfige Familie samt Proviant für zwei Wochen an die bulgarische Schwarzmeerküste und nach Budapest. Datschenbauer konnten sich auf ihren 3,56 Meter kurzen Tieflader verlassen. Wer Zement brauchte, musste schnell und flexibel sein. Mit dem 26 PS starken 0,6-Liter-Zweizylindern dürften Trabis im Zweitakt ganze Fünf-Jahr-Plan-Produktionen transportiert haben. Immerhin hatte der Kofferraum ein Volumen von 415 Litern. Bis heute im Kleinwagensegment unerreicht, durften Besitzer des kleinen Sachsen überlegen das mickrige Gepäckabteil des Genex-Golf belächeln. Wer gar einen Kombi namens Universal besaß, hatte die völlige Unabhängigkeit vom Güter-Taxi erlangt. Doch auch die robuste Papp-Limousine stemmt selbst Kühlschränke oder Sofas. 65 Kilogramm Dachlast - da hatten die Zwickauer Ingenieure heftig untertrieben. Je bedrohlicher sich der Winkel zwischen Hinterrädern und Fahrbahn vergrößerte, desto höher die Anerkennung.

Es stimmte: Trabifahrer, die die "Pappe" hin und wieder brutal im zweiten Gang über die Tempo-50-Marke trieben, um Ölreste aus dem Auspuff zu brennen, waren die härtesten. Dennoch dürfte die Tatsache, dass sich der 26-Liter-Tank quasi auf dem Schoß des Beifahrers befand, jede Gattin ob der permanent lauernenden Gefahr noch nachträglich erschauern lassen. Seinerzeit war das so normal wie die anderen Eigenarten des Autos. Aber die Trabisti wussten damit umzugehen.

Klar, wer das Fahrzeug besaß, konnte es auch reparieren. Über Kleinanzeigen kam man zu Bastelanleitungen, aus denen eine Knüppelschaltung entstand. Andere schraubten das Reserverad nach dem Vorbild französischer Import-Limousinen unter den Fahrzeugboden. Mit einem Schraubenzieher (lang genug für eine problemlosen Vergasereinstellung) und einem Zehner-Schlüssel trotzte der gemeine Trabifahrer dem gegenüber seiner Kundschaft wählerischen Kfz-Meister und erzielte an einem Sonntagvormittag beachtliche Erfolge. Gab es Probleme, half der Nachbar bestimmt. Schließlich kannte man die gewaltigen Unterschiede zwischen Klackern und Glicksen, dem hellen blechernen Wirrrrr beim Hochdrehen und dem grollenden Bass beim Abtoure.

Jeder wusste, wie die verdreckte Hauptdüse des Vergasers wieder dazu gebracht werden konnte, einen freien Fluss des 88-Oktan-Gemisches zu sichern. Dass man vorbeugend regelmäßig den Wassersack reinigen und ebenso oft die Schrauben am Vorschalldämpfer nachziehen musste. Mit viel Gefühl freilich, um den aus Guss bestehenden Krümmer nicht zu brechen. Und man kannte die Bedeutung des Wetterberichtes, aus dem man ableitete, ob die Bordbatterie eine Nacht auf dem Laternenparkplatz überstehen würde. Aus kraftfahrzeugtechnischer Sicht uninteressant wurde die Wettervorhersage erst, als das Sechseck einem Zwölf-Volt-Bordnetz wich.

Mit dem am 30. April 1991 um 14.51 Uhr letzten gefertigten Trabant, verließen in 34 Jahren insgesamt 3.096.099 Fahrzeuge das Werk. Eine Karosserieänderung war erst für 1995 vorgesehen. Planmäßig.

(Quelle: Er bewegte eine Nation - Sächsische Zeitung Jochen Knobloch, Dresden. Achtung! Alle Angaben sind ohne Gewähr! Für Fehler und den aus deren Nutzung resultierenden Schäden übernehmen wir keine Haftung. Die kommerzielle Nutzung ist ausdrücklich untersagt.)
