



Andre Rehl und sein Trabant: schlicht, spartanisch und zuverlässig. Eine Tankanzeige gibt's nicht, dafür einen Messstab.

Der geliebte Gebrauchsgegenstand

Vor 30 Jahren lief in Zwickau der letzte Trabant vom Band – Ein Mühlviertler hegt und pflegt seinen „Trabbi“ – „Den hab ich 1998 um 100 Euro gekauft“

VON CARSTEN HEBESTREIT (TEXT)
UND VOLKER WEIHBOLD (FOTOS)

Das habe ich richtig bereut!“ Andre Rehl erinnert sich noch an 1993, als er den Trabant seines Vaters wegen der 2500-DM-Verschrottungsprämie eingetauscht hat. „Das war ein 73er-Trabbi, den ich nach meiner Führerscheinprüfung 1991 übernommen hatte“, erzählt der gebürtige Ostdeutsche. Vier Jahre nach der Wende ersetzte ein Ford Fiesta das DDR-Original.

Den schmerzhaften Fehler korrigierte der heute 49-Jährige 1998. „Da habe ich einen Trabbi vor der Schrottpresse bewahrt“, erzählt er. „Um 100 Mark.“ Der Zweitakter Baujahr 1986 hatte erst 20.000 Kilometer auf dem Tacho.

Treffen im Trabbi-Chat

Anfang der Nuller-Jahre tummelte sich der gelernte Zerspannungstechniker vor dem traditionellen Trabbi-Treffen in Zwickau in einem Trabbi-Chat. Und lernte dort Eveline aus Neustift im Mühlkreis kennen. Zwei Jahre nach dem ersten gemeinsamen Besuch des Trabbi-Stell-dich-eins in Sachsen übersiedelte Andre Rehl ins Mühlviertel – mit seinem Trabbi.

Weil das Auto ein Übersiedlungsgut war, wurde der Zwei-

takter trotz horrender Abgaswerte dank Einzeltypisierung offiziell zugelassen.

Trabbi-Boom nach der Wende

Der Trabbi-Boom, der nach der Wende über Deutschland hinwegzog, ist längst verflogen. Einige Unentwegte halten die Ehre des legendären DDR-Produkts aufrecht – darunter auch 25 Trabant-Fans aus Oberösterreich. Man kennt sich. Und man hilft sich, sagt Andre Rehl. Wie einst auf der Fahrt zum Ostsee-Urlaub. „Als ich gerade einen Sattelschlepper überholt hab, ließ der Motor nach“, erinnert sich der 49-Jährige. Ein klassischer Verreiber. Typisch Zweitakter. Den ADAC-Anspruch auf einen Ersatzwagen tauschte er gegen das Abschleppen an



„Wenn man den Vergaser und die Zündung penibel einstellt, dass läuft der Trabbi auch schon einmal 110 km/h.“

■ Andre Rehl, Trabant-Fahrer aus Neustift im Mühlkreis

seinen Urlaubsort ein. Dort baute er den Motor aus und den Zweitakter eines Rostockers ein. „Ich hatte ihn auf einem Trabbi-Treffen kennengelernt. Als ich ihn anrief, sagte er nur: Bei mir liegen zehn Motoren rum – such dir einen aus!“

TRABANT: DIE GESCHICHTE

Ab 1958 produzierte Sachsenring den Kleinwagen P50 (Trabant 500). Der Zweitakter-Drehschiebermotor leistete 13 kW (18 PS). Der Hubraum des Zweizylinders wurde im Jahr 1963 auf 600 Kubikzentimeter vergrößert. Der neue 600er produzierte 17 kW (23 PS). 1964 folgte der Dauerbrenner, der 601, der bis 1990

vom Band in Zwickau lief. Der 601 war 18 Zentimeter länger und fünf Kilogramm leichter als der Vorgänger. Ein Jahr später folgte der Kombi „Trabant 601 Universal“. 1991 wurde der Zweitakter aus Umweltgründen durch einen 4-Takter mit 42 PS ersetzt. Name: Trabant 1.1. Am 30. April 1991 lief der letzte Trabant vom Band.

Technisches Verständnis und eine gewisse Fingerfertigkeit muss jeder Trabbi-Fahrer mitbringen. Denn der Zweitakter will gepflegt sein. „Wenn man die Zündung und den Vergaser penibel einstellt, läuft der 600-Kubik-Zweizylinder richtig gut. Dann schafft er auch schon mal 110 km/h.“ Offiziell ist übrigens bei 100 km/h Schluss.

20 Liter fasst der Tank unter der Motorhaube. Tankanzeige? Fehlanzeige! Stottert der Zweitakter, heißt's, den Benzinhahn auf „Reserve“ drehen. „Dann sind noch vier Liter drin.“ Das Zweitakter-Gemisch muss der Trabbi-Fahrer selbst mixen. Messstab raus und schätzen, wie viel Sprit noch im Tank ist. Dann rechnen, damit ein 1:40-Mix herauskommt. „Na ja, zumindest ungefähr.“

Sommer-Fahrzeug

Heute holt der Linz-Pendler den geliebten Gebrauchsgegenstand nur noch im Sommer aus der Garage: Freunde besuchen, in die Eisdielen fahren oder Ähnliches. Oder auch in den Urlaub, auf einen Campingplatz in Ostdeutschland. „Unsere Kinder lieben den Trabbi.“ Dick im Kalender eingetragen sind die Trabbi-Treffen in Zwickau und Abtenau (Salzburg). „Da wird dann ein ganzes Wochenende gefachsimpelt.“

INHALT

Sorento Keine 20, aber reif für Großes »Seite 2

Fabia Länger, breiter und feine Details »Seite 3

GLE Der Walzen-König aus Stuttgart »Seite 6

Digital Fingerabdruck statt Passwort »Seite 10

KOMMENTAR

VON
CARSTEN HEBESTREIT



Ausgehetzt

Wann sind Sie das letzte Mal mit 180 Stundenkilometern über die Autobahn gebrettert? Die österreichische Autobahn? Ach, das ist schon länger her? Sie können sich nicht mehr daran erinnern? Na gut. Dann tangiert Sie die Ankündigung von Renault ja gar nicht, dass künftig alle Modelle der Franzosen bei Tempo 180 abregeln. Dies hat Renault eben erst verkündet.

Das Thema Rasen schleudert mit den E-Autos ins Abseits

Derlei Tempolimit hat auch schon der geniale Selbstvermarkter in Sachen Sicherheit, Volvo, vor mehreren Monaten publikumswirksam mitgeteilt. Der Dreipunkt-Sicherheitsgurt, der Katalysator mit Lambda-Sonde und jetzt eben der 180-km/h-Riegel. Alles Erfindungen der Schweden, aber, mal ehrlich: Marketingtechnisch ist die Abregelung kein Heuler. Denn flottes Fahren ist aus Umweltgründen ohnehin längst verpönt, und die Strafen sind mittlerweile auch empfindlich hoch.

Zudem wird das Rasen auch aus einem anderen Grund bald ins Abseits schleudern. Dann nämlich, wenn der Anteil der E-Autos steigt. Wer elektrisch unterwegs ist, der weiß: Mit jedem km/h mehr steigt der Luftwiderstand überproportional. Und damit der Stromverbrauch. 180? Das war einmal! Das neue 180 heißt 110. Maximal.

✉ c.hebestreit@nachrichten.at

56 Prozent Zoll auf jedes Harley-Bike?

BERLIN. Da wirkt die Trump-Politik noch nach: Die deutschen Harley-Davidson-Händler warnen, dass die EU schon bald 56 Prozent Zoll für jedes Bike aus Milwaukee kassieren könnte. Fakt ist: Die EU-Kommission hat Harley die Binding Origin Information (BOI) entzogen. „Das bedeutet, dass jedes unserer Motorräder mit Zollgebühren von 56 Prozent belegt wird“, so Harley Davidson Deutschland. Stichtag ist der 1. Juni. Verhandlungen laufen.

Kontakt

Schreiben Sie uns:

E-Mail: motor@nachrichten.at oder schicken Sie uns ein Fax an 0732 7805-435. Sie finden uns auch auf nachrichten.at/motor