

Er ist mehr als zehn Jahre alt. Ein Testwagen ist er also nicht. Ich habe ihn auch nicht geliebt, nein, es ist meiner. Er wird es gut bei mir haben.

Wie eine alte Jungfer ein Herz hat für streunende Katzen, so habe ich es für kleine, verstoßene Zweitakter. In meinem Museum mümmeln sie ihr Gnadentrot. Dieser Zweizylinder ist der Trabant 601, hergestellt vom VEB Sachsenring, Automobilwerke Zwickau, DDR. Von ihm gibt es mehr als zwei Millionen. Er ist ein Evergreen, nunmehr genau ein Vierteljahrhundert alt. Unkraut vergeht nicht.

Und wie so manches Kräutlein hat auch er seine Heilwirkung: Er lindert die Sehnsucht der DDR-Bürger nach einem Automobil. Daß er ein wenig bitter schmeckt und streng riecht, das nimmt man gern in Kauf, denn er läuft und läuft, so daß man, wenn man ihn hat, endlich nicht mehr selbst zu laufen braucht.

Für unsere Nachbarn drüben ist er ein wahrer Volkswagen. Nach ihm kommt eine ganze Weile gar nichts, was halbwegs erschwinglich wäre, er ist die Nummer Eins und Zwei und die Nummer Drei. An seiner Lebensdauer ist nicht zu zweifeln, er ist unverwüstlich.

Er war eben „rübergemacht“ in den Westen, und ich konnte nicht nein sagen. Er stand vor mir in seinem unschuldigen Baby-Blau, und er roch so nostalgisch nach Zweitakt-Gemisch. Das ist ein Duft, dem ich nicht widerstehen kann. Er ist so erinnerungsschwanger wie eine alte Melodie, die einem etwas ins Gedächtnis ruft, das einmal schön und wichtig war.

Damals, als wir klein angingen, war dieser Duft Parfüm für unsere Nasen. Und das dazugehörige Zweitakt-Blubbern war Musik für unsere Ohren. Wenn man den Trabant sieht und riecht und hört, denkt man an den kleinen Lloyd, der auch nur zwei luftgekühlte Zylinder hatte – und der doch einmal so etwas wie ein Traumwagen war.

Auf Trabi-Trip

Fritz B. Busch über Erlebnisse mit einem frisch herübergekommenen Trabant.

Man denkt da genau richtig: Der Radstand des Trabant ist nur zwei Zentimeter länger als der des Lloyd 400. Das ganze Auto übertrifft den Lloyd an Gesamtlänge zwar um sechs Zentimeter, aber die gehen für die voluminöseren Stoßfänger drauf. In der Breite hat der Trabant zehn Zentimeter mehr, aber die wiederum verlieren sich in den doppelwandigen Türen, in denen Kurbelfenster auf und ab marschieren, während

sich der Lloyd mit Schiebefensterchen begnügte, wodurch die volle Innenbreite nutzbar blieb.

Also ist der Trabant so geräumig oder so eng wie unser guter alter Lloyd – ich zitiere *auto motor und sport* (Lloyd-Test in Heft 14/1953): „...praktisch steht also der Breite nach ebensoviel Platz zur Verfügung wie im Volkswagen und im Opel Olympia-Rekord.“

Aber der Trabant ist stärker als der Lloyd. Den Lloyd 400 bewegten 13 PS aus 400 cm³, dem Trabant stehen 23 PS (neuerdings 26 PS) aus 600 cm³ Hubraum zur Verfügung. Damit bringt er es auf 100 km/h, während der Lloyd bei 75 km/h passen mußte. Damals reichten der Lloyd-Familie diese 75 Sachen. Und heute reichen der Trabant-Familie die 100 Sachen vollauf, weil man nirgendwo in der DDR schneller sein darf.

Ich nehm' ihn!“ verkündete Lich, und Liane kam aus dem Kopfschütteln nicht heraus. Sie hatte so sehr gehofft, daß sich „das“ mit den Jahren verliert – aber es wird eher schlimmer.



Fotos: Busch

„Man kann ihn doch nicht verkommen lassen oder gar über ihn lachen“, rief ich, „er ist doch ein richtiges, gutes, ehrliches Auto.“

Liane begann, ihn genauer zu betrachten. Der ausgezeichnete Zustand der mittelbraunen Sitzbezüge fand ihren Beifall. „Und außerdem hat er zwei Jahre TÜV“, beschwor ich sie. Aber das war unklug. „Versprich mir, daß wir nie mit ihm fahren werden!“ Was blieb mir anderes übrig, als einen gräßlichen Hustenanfall vorzutäuschen, um nicht meineidig werden zu müssen, denn alles in mir fieberte danach, dieses Auto eigenhändig zu bewegen. Ich würde keine Nacht mehr schlafen können, bevor es endlich so weit ist.

Und nun haben wir soeben das Oberjoch bezwungen und fahren in Richtung Füssen. Es ist ein herrlicher Tag, und jeder, der ein Auto hat, ist damit unterwegs. Wir werden laufend überholt und für arme Leute gehalten. Der letzte Tankwart hätte mir beinahe ein Trinkgeld gegeben.

Er bekam in den 24 Liter-Tank mit Ach und Weh zwölf Liter hinein, und die Ölbeimischung bereitete uns beiden ob dieser unrunder Zahl einige Schwierigkeiten. Der kleine Tank sitzt über dem Motor an der Stirnwand. Das Benzin fällt von

selbst in den Vergaser, sobald man an dem im Fußraum befindlichen Dreivegehahn dreht. Seine dritte Stellung verheißt noch vier Liter Reserve, also erübrigt sich eine Benzinstand-Anzeige.

Es ist überhaupt nur ein Instrument vonnöten – der Tacho. Es war ein jüngerer Tankwart, der so etwas noch nie gesehen hatte. Er stieß zwischen den Zähnen ständig so etwas wie „tsi-tsi-tsi“ hervor, wobei er mit dem Kopf wackelte.

Ich stellte mich aber dumm und nahm mein Auto ersichtlich ernst. Im weiteren Verlauf des Tages konnte ich feststellen, daß gerade dieses die Leute am meisten verwirrte. Als ich den Trabant vor einer vollbesetzten Kaffee-Terrasse mit einem gelben Staublappen bearbeitete, weil ich ein Foto schießen wollte, gab es überhaupt keinen Blick, der nicht auf mich gerichtet war, und ungläubiges Murmeln brandete auf. Liane gab derweil, etwa 20 Schritte von mir entfernt, mit keiner einzigen Geste zu verstehen, daß wir zusammen gehörten.

Ich fuhr den Trabant, mehrfach rangierend, in günstige Schuß-Position und zelebrierte sodann umständlich mit einer schwächlichen Instamatic-Kamera ein Foto. Wenn ich nun noch sage, daß dieses kurz vor dem Fernpaß geschah, bin ich schon mittendrin im Geschehnis dieses Reise-Tages.

Ursprünglich sollte die Fahrt in Füssen enden. Aber kurz vor Füssen erspähte ich einen Hinweis auf „Reutte, Tirol“ und riß den Trabi auf der Hinterhand herum. Wir preschten ins Österreichische hinein. Noch ehe Liane protestieren konnte, nahm ich das Wort „Fernpaß“ in den Mund. An ihn haben wir so viele schöne Erinnerungen, sogar mit einer BMW Isetta haben wir ihn damals erstürmt, als die Strecke noch nicht ausgebaut und er wirklich noch ein Paß war.

Den Trabant focht die neue Aufgabenstellung nicht an. Er marschierte überhaupt so ge-

lassen, als hätte Tirol schon immer an seinem Weg gelegen.

Ein solcher Zweitakter ist ein verblüffend guter Bergsteiger. Er hängt so zäh am Gas, daß man kaum mal aus dem dritten Gang runter in den zweiten muß. Der erste Gang taugt sowieso nur zum Anfahren, unsynchronisiert wie er ist, kommt man während der Fahrt nie mehr in ihn hinein. Wir haben ihn unterwegs auch nicht gebraucht.

Was er im Vierten alles macht, ist verblüffend. Mit einigem Schwung läuft er mit diesem Berge hinauf, die nach zweimal runterschalten aussehen. „Wir werden uns ganz einfach anziehen“, hatte ich gesagt, bevor wir starteten, „so mit Jeans und Pullis. Mal hören, was die Leute so sagen.“

„Wer trägt denn drüben schon Jeans?“ widersprach Liane, „die gibt's da doch gar nicht.“ Aber ich wußte es zehnmal besser, ich war gerade „drüben“ gewesen. „Hast du eine Ahnung“, sagte ich, „alle tragen drüben Jeans, sogar weiße im Karottenschnitt, was die Damen betrifft. Und die Männer laufen rum, als machten sie für Marlboro Reklame. Ich wette, auch Honecker trägt Jeans, wenn er seine Rosen schneidet.“

Nun ja, ich kann mir Honecker in Jeans ganz gut vorstellen. Bei Helmut Kohl wird es da schon schwieriger. Aber dann einigten wir uns hinsichtlich der Kleidung auf „gut bürgerlich“. Das kommt der Wahrheit am nächsten.

Wenn DDR-Bürger im Trabant eine Ausfahrt machen, dann legen sie großen Wert darauf, gut gekleidet zu sein. In ihrem Wagen liegen dicke Schondecken, auch echte Felle, und vor dem Heckfenster türmen sich gestickte und gestrickte und gehäkelte Kissen. Sie lieben ihren Trabi über alles. Und sie zeigen es auch. Erst, wenn sie im Westen sind, schämen sie sich seiner. Es ist bekannt, daß unser Lebensstandard die Moral verdirbt. >



Eine Idylle, die nach „drüben“ riecht, aber auf einer Wiese im Allgäu spielt. Fritz B. Busch kultiviert absolute Gelassenheit als Trabant-Fahrer durch das ruhigste aller Hobbys – das Angeln

Auf Trabi-Trip

Als wir starteten, war Lianes Blick, ebenso wie ihre Worte, von Skepsis geprägt. Ich jedoch war bester Dinge, mir wäre als Tagesziel Neapel recht gewesen oder Port Grimaud. Vielleicht auch Opatija. Aber Liane hatte angesichts des Beifahrersitzes ausgerufen: „Bis Füßen und nicht weiter!“

Was soll schon passieren? Es ist alles an Bord: ein Satz Zündkerzen, neu, originalverpackt, Marke „Isolator Spezial“, hergestellt in Sonneberg i. Thüringen; ein Satz Glühbirnen der Marke „Nava“ aus Plauen i. Vogtland; ein Gaszug, neu; ein Keilriemen, neu; ein Spannband für den Lüfter, neu; ein Schlauch, neu, Marke „Victoria“, made in Romania; ein Frontantriebsgelenk, fast neu; drei Scheibenwischer-Gummis, neu, und auch ein Einbau-Radio Marke „Konstant“ mit MW und KW.

Ich packe noch meinen kleinen Werkzeugkoffer dazu, den ich auf Oldtimer-Reisen an Bord zu nehmen pflege. Und Liane verstaut eine große Flasche Mineralwasser unter ihrem Sitz – „falls wir bei der Hitze irgendwo festhängen“.

An der Art, wie sie sich während der ersten Kilometer in ihrem Sitz zurechtrückt, erkenne ich, daß sie gar nicht schlecht sitzt. Ich habe beide Vordersitze bis zum hinteren Anschlag geschoben. Gegen die Vorderseite des Lloyd, deren Lehnen sich nach oben stark verjüngten, damit die Hintersitzenden ihre Knie an den Schultern der Vornsitzen vorbeidrücken konnten, ist das hier schon Pullmann-Komfort. Weil ich auch einen Jaguar E besitze, komme ich mit der stark angewinkelten Beinhaltung vor den Pedalen ganz gut zurecht.

Der Wadenkrampf käme erst weit hinter Füßen, falls überhaupt. Hinter uns hätten noch zwei minderjährige Mädchen Platz, notfalls aber auch zwei Knaben. Die Erwachsenen, die

sich in der Heimat des Trabi da hinten einordnen, müssen Freude am Fahren mitbringen. Dann geht's. Je mehr und je enger Menschen den Trabant bevölkern, um so leiser wird er. Dieses Wunder der Geräuschdämmung kennen wir noch vom VW Standard her.

Und in den kläffenden Kleinstmobilen, wie dem Goggomobil, wirkten schon die zahlreich unterhalb der Gürtellinie getragenen Petticoats junger Damen stark geräuschmindernd, oh, ich erinnere mich genau. Unter ihrem ausladenden Gepluster versteckte sich auch immer der Schalthebel, und es machte Spaß, nach ihm zu suchen.

Ich trabe mit dem Trabi los. Kaum, daß ich am Zündschlüssel drehe, ist er auch schon gierig angesprungen. Er war noch nie in Füßen, deshalb kann er es kaum erwarten. Schon ertönt jenes dumpfe, unordentliche Poltern, das an Herzrhythmus-Störungen erinnert, zweitaktartypisches Bemühen um einen runden Sound dabei,

stets aus dem Tritt geratend und doch so verheißungsvoll Fortbewegung versprechend.

Gas! Das Poltern verdichtet sich zu energischem Brummen, das Kühlluftgebläse beginnt froh zu singen, der Trabi setzt sich spontan in Bewegung, ungestümes Temperament vortäuschend, an das man auch so lange glaubt, bis man zur Stoppuhr greift. Ich vergaß, sie mitzunehmen. Würde Sie das fröhliche Hufeklappern eines liebenswerten sizilianischen Eselchens dazu verleiten, dessen Bewegungsdrang an dem eines galoppierenden Araberhengstes zu messen?

Und dennoch: „Nun fahr doch um Himmelswillen nicht so schnell!“ mahnt Liane. Wir hoppeln mit 80 über die Landstraße, aber er macht was aus diesem Tempo, man hört und spürt dabei mindestens 100. Nicht, daß irgendetwas klappert. Er ist irre stabil für seine zehn Jahre. Man ist nur das gesamte Geräusch-Niveau nicht mehr gewöhnt, das einmal Musik für uns war. Der Trabi ist

nicht halb so laut wie ein Goggomobil. Damals hätten wir vergleichend behauptet, er sei fast geräuschlos. Und er wird immer leiser, je länger wir unterwegs sind: Unsere degenerierten Hörmuscheln passen sich an. Nach einer halben Stunde schreit Liane nicht mehr, wenn sie mich auf einen Mäusebussard aufmerksam machen will. Sie sagt in ganz normaler Tonlage: „Sieh mal dort, ein Vogel, mindestens ein Adler...“ Und ich verstehe es auf Anhieb.

Die Leute in den Autos um uns herum benehmen sich teilweise, als wären wir mit so etwas wie einem Piccolo von 1909 unterwegs. Sie verrenken sich die Hälse, grinsen, hupen, überholen viel zu knapp, und Entgegenkommer fahren fast in uns hinein, weil sie zu lenken vergessen.

Man kann uns aber nicht nur nicht übersehen, man kann uns auch nicht überriechen. Wer sich uns von hinten nähert, der nimmt, noch bevor er uns erblickt, unsere Witterung. Er weiß, irgendwo da vorne schafft ein Zweitakter.

Männer im mittleren bis reifen Alter merken dann wohl auf, denn mit dem Geruch kommen die Erinnerungen. Wahrscheinlich verkaufen sie unseren Trabi ihren Mitfahrern zunächst einmal als Lloyd. Erst, wenn sie nahe genug heran sind, lesen sie den Schriftzug „Trabant 601“. Als wir zum erstenmal anhalten, werden wir gleich gefragt, was es denn „drüben“ Neues gebe. Noch bevor ich mich auch nur räuspern kann, sagt Liane: „Honecker trägt Jeans.“

Die Leute lachen auf der Stelle und täuschen vor, sich mit uns darüber zu freuen, daß wir nun endlich im Westen seien. Ihre nächste Frage ist offenbar von Orwell vorprogrammiert: „Na, was für'n Auto werden Sie sich denn nun kaufen?“

Das hören wir immer wieder. Und ich gewöhne mir eine Antwort an, die alle verblüfft. ▷



Auf dem Fernpaß und am Arlberg wiederholte Fritz B. Busch ein Erlebnis von früher: „Ein Zweitakter ist ein verblüffend guter Bergsteiger. Er hängt so zäh am Gas, daß man kaum mal aus dem dritten Gang runter in den zweiten muß“

Auf Trabi-Trip

„Wieso? Wir behalten den“, sage ich, „der genügt doch.“ Da klappen ihnen die Kinnladen herunter, und sie kriegen sie kaum wieder hoch. Sie sind wie gelähmt vor Schreck. Ich stelle alle Verhaltensnormen auf den Kopf, das irritiert sie maßlos.

Ich bin im Westen und will kein neues Auto. Mit mir stimmt etwas nicht, man geht sofort auf Distanz. Nur die Kinder lachen. „Na denn, schönen Tag noch, und gute Fahrt!“

Der Start, den sie dann mit ihrem West-Auto hinlegen, kostet sie mindestens 300 Kilometer Reifenprofil. Sie wollen mir zeigen, was die Autos hier herüber können.

Dabei vergessen sie, wozu man ein Auto wirklich braucht, zum Fahren nämlich, nicht zum Angeben. „Drüben“ weiß man das noch. Die Familie, die einen Trabant besitzt, fühlt sich, wie seinerzeit Arthur Westrup es mit seinem Werbeslogan suggerierte: Wohl dem, der einen Prinz besitzt!

Man fühlt sich sawohl. Wir sind nun auch so weit. Es genügt uns, was der Trabi kann. Liane sitzt plötzlich „wirklich gut“ und meint, eigentlich führe er noch „gar nicht schlecht“. „Stell dir vor“, sage ich, „wie viel besser er ist als kein Auto.“ Wir stellen es uns vor und sind rundum zufrieden.

Inzwischen kann ich auch mit ihm umgehen. Ich drosch ihn den Arlberg hinauf, den Tunnel mißachtend. Ich genoß den eingebauten Freilauf: Im Vierten, wenn man vom Gas geht, läuft der Trabi weiter, als wäre man noch drauf auf dem Gas. Der Freilauf trennt den Motor vom Getriebe, der Trabi rollt leichtfüßig und fast nichts verbrauchend dahin. Mit dem nächsten Gasstoß gibt man ihm nur einen Schubs, schon rollt er wieder, im Leerlauf brabbelnd, obwohl die Tachonadel immerhin 80 km/h anzeigt.

Unser DKW hatte das damals auch. Irgendwo in Vorarlberg, als wir auf einer bunten Terrasse rasteten, wollte uns ein Mercedes-Fahrer zu Kaffee und Kuchen einladen. Zuvor hatte er uns und unser Auto lange fixiert. In meiner Verwirrung lehnte ich ab. Liane sagte, weil es ihr furchtbar peinlich war: „Vielen Dank, aber wir sind schon so lange im Westen, es geht uns gut.“ Sie hat recht, es sind inzwischen schon an die 40 Jahre.

Aber wir ließen den guten Mann in totaler Verwirrung zurück – schon lange im Westen, und es geht ihnen gut, aber sie fahren immer noch dieses Auto... Guter Mann, ich genieße es sogar, wieder einen Zweitakter unter den Händen zu haben. Er ist so reinrassig echt, als hätte es die zwei oder drei Jahrzehnte gar nicht gegeben, die verflossen sind, seit wir das Blubbern fühlten und das verbrannte Öl rochen.

Und da ist die Krückstockschaltung des Lloyd rechts neben der

Lenksäule. Da sind die hinteren, einzeln aufgehängten O-Beine, die über Schlaglöcher pendeln, die sich aber auch in die Kurve stemmen, anstatt durch sie hindurch zu radieren.

Sie schlucken die schlechten Straßen, die es „drüben“ noch gibt. Das ist doch was. Und da ist vor einem nichts als der kleine, kreisrunde, freundlich dreinblickende Tacho – in wie vielen Autos haben wir auf dieses einzige Instrument geblickt und stolz die Nadel beobachtet, wie sie sich langsam und vorsichtig – zu unserm großen Vergnügen – von Ziffer zu Ziffer arbeitete.

Der Trabi treibt sie bis auf die 100. Und mit 90 marschiert er bei Dreiviertel-Gas beinahe leichtfüßig dahin. Man hat den dünnen Lenkradkranz zwischen den Fingern und dünne Wände um sich herum und genießt dieses beschwingte Kleinwagen-Feeling, das so dankbar macht. Kleinen Autos, die mich irgendwohin fahren, ohne zu mucken und zu murren, die

über sich hinauszuwachsen scheinen mit dem, was sie tun, möchte ich immer anerkennend auf die Flanke klopfen.

Wir haben an diesem Tag 500 Kilometer gemacht und dabei Berge bezwungen und Staus bewältigt, und es ist wie am Schnürchen gelaufen. Wahrscheinlich haben wir acht Liter Zweitaktgemisch verbraucht auf 100 Kilometer. So genau merkt man das nicht bei einem so kleinen Tank. Ich will noch hinzufügen, daß der Trabi leiser ist als ein Lloyd, aber nicht so leise wie ein wassergekühlter, ebenfalls zweizylindriger DKW Meisterklasse.

Und daß er viel von beiden hat. Er ist ein richtiges Auto, nur anders eben als früher. Es gibt keinen Grund, unsere Brüder und Schwestern „drüben“ wegen dieses Autos zu bedauern, außer dem, daß sie zehn Jahre darauf warten müssen.

Eine DDR-Familie in einem Trabant erinnert mich an Menschen, die am Abend noch auf der Bank vor ihrem Haus unter der alten Linde sitzen, anstatt sich Dallas anzugucken.

Beinahe wehmütig habe ich den Trabi nach dieser und einigen anderen Ausfahrten in mein Museum geschoben, froh, ihn zu besitzen, aber mit schlechtem Gewissen: Er hat noch fast zwei Jahre TÜV drauf, und er strotzt vor Unternehmungslust.

Er mag sich nun vorkommen wie einer, den man gewaltsam mit 58 in den Vorruhestand schickt. Ich könnte mit ihm nach Neapel fahren, oder nach Port Grimaud, vielleicht auch nach Opatija – wie lustig könnte das sein. Liane ahnt es schon: „Den holst du wieder raus“, sagt sie, „ich kenne dich doch schließlich genau.“

Ob sie beobachtet hat, daß ich das Warndreieck und den Verbandskasten drin gelassen habe?



Rauhe Schale, weicher Kern: Innen notiert Fritz B. Busch „nichts als den kleinen, kreisrunden, freundlich dreinblickenden Tacho“, Sitze mit „Pullman-Komfort“ und hinten wenig Platz: „Erwachsene müssen Freude am Fahren mitbringen. Dann geht's“

