

50 Jahre Trabant (1957-2007)

Die Legende ist fünfzig!

"Die Leute hatten im DDR-Alltag eine Beziehung zu ihm, er gehörte zur Familie, besaß Kose- und Schimpfnamen, war Mobilität und Last zugleich, wurde verflucht, verspottet und geliebt."



7. November 2007. "Was lange fährt, wird endlich gut" - gemäß diesem Motto entwickelte sich das berühmte DDR-Auto "Trabant" von einem Gebrauchsobjekt des real existierenden Sozialismus zu einem Kultphänomen des wiedervereinigten Deutschlands. (Bild links: T 1.1 "Universal" BJ 1990 in der heutigen Zeit. Foto: privat)

Obwohl sich der vormalige "Volkswagen"-Ost nach der Wende gegen technisch haushoch überlegene West-Konkurrenten erwehren musste, ließen zahlreiche Bürger der neuen Bundesländer das Symbol realsozialistischer Individual-Mobilität nicht achtlos in der Ecke stehen, sondern begannen eine neue Liebe zu ihm zu entwickeln. So wurde der "Trabi", wie er schon zu DDR-Zeiten liebevoll genannt wurde, zu einem Erinnerungsstück an vergangene Alltagsorgen, bescheidene Urlaubs- und Reiseerlebnisse, aber auch zu einem Stück Abgrenzung gegenüber der allgegenwärtigen Konsumtionsgesellschaft. Der Trabi-Kult begann also erst in einer Zeit, in der das oft als "Rennpappe" verspottete Fahrzeug als Gebrauchsgegenstand keine große Bedeutung mehr hatte.

Die Geschichte des Trabants nahm am 14. Januar 1954 ihren Anfang, als im Ministerrat der DDR der Beschluss Nr. 36/53 die Entwicklung zur Fertigung des "P 50" und des "P 70" den Vorläufern des Trabants beschloss. Die Frage: Entwicklung und Produktion einer Fahrmaschine in der Art eines Kabinenrollers oder ein Familienauto wurde eindeutig entschieden. Die Vorgabe lautete: zwei Haupt- und zwei Fondsitze; ein Gesamtgewicht von nicht mehr als 600 Kilogramm; eine



Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern; ein Benzinverbrauch von maximal 5,5 Liter auf 100 Kilometer und ein Preis von weniger als 4.000 Ost-Mark. Zwingend ist außerdem eine Verwendung von Karosserieteilen aus Kunststoff. (Bild rechts: P 50 Prototyp BJ 1954 - Ausstellungsstück im August-Horch-Museum Zwickau. Foto: AHM Zwickau)

In der westsächsischen Industriestadt Zwickau, wo bereits vor dem Krieg die Auto-Union Fahrzeuge fertigte, hatte man bereits erste Erfahrung mit Kunststoff-Karosserieteilen erlangt, denn der damalige Mangel an Karosserieblechen (Wirtschaftsembargo) hatte die Zwickauer Ingenieure auf die Verwendung des neuen Materials ausweichen lassen. Seit 1951 experimentierten die Zwickauer Automobilbauer mit "Pressstoff" und im August 1954 wurde das

erste Holzgerippe mit den neuartigen Kunststoffteilen beplankt. Der P 70 - das welterste, serienmäßig hergestellte Fahrzeug mit "Duroplaststoff-Karosserie" war geboren und als solches durchaus international konkurrenzfähig. Da die vorgegebene Entwicklungszeit für den P 50 mit 18 Monaten deutlich zu kurz war, konzentrierte man sich auf den P 70, der unverkennbare Ähnlichkeit mit dem späteren Trabant besaß. Ein Großteil der insgesamt 36.063 hergestellten Exemplare wurde für den Export bereitgestellt, während in der DDR nur wenige Exemplare verblieben.



1957 wurde dann schließlich der neue P 50 vorgestellt. Seine Serienfertigung begann 1958 mit dem Zusammenschluss der beiden traditionellen Zwickauer Automobilwerke "Sachsenring" und "AWZ". Nach einer großen Umfrageaktion erhielt der P 50 den Namen "Trabant" (aus der tschechischen Sprache: "Treuer Begleiter"). Angeblich spielte zur Vergabe des Namens auch der erfolgreiche Start des ersten künstlichen Erdtrabanten "Sputnik" eine Rolle, was aber nicht

eindeutig belegt ist. (Bild links: P 50 BJ 1958 - Ausstellungsstück im August-Horch-Museum Zwickau. Foto: AHM Zwickau)

Der Trabant P 50 und seine Nachfolger P 50/1, P 50/2 und P 60, liebevoll auch "Kugel- oder Sachsenporsche" genannt, konnte es durchaus mit Kleinwagen aus dem Westen aufnehmen und dabei punkten. Vom Typ P 50 wurden insgesamt 106.000 Stück produziert, davon 11.600 Kombis. Der Typ 50/2 wird mit 25.000 Exemplaren das Zwickauer Werk verlassen und vom Typ P 60 werden nochmals 106.000 Trabanten vom Band rollen, davon sind 36.000 Stück Kombis. Der P 60 mit seinem 600 ccm-Motor wird in seinen Versionen noch bis in den Sommer 1965 gebaut, als bereits die ersten Nachfolge-Typen des Trabant 601 auf den Markt kommen. Die damalige Wartezeit, die ein Kunde in Kauf nehmen musste, hielt sich mit etwa anderthalb Jahren in erträglichen Grenzen.

Selbst bei internationalen Motorsport-Veranstaltungen konnte der Trabant Erfolge feiern, wie mehrere Klassensiege bei der Rallye Monte Carlo und anderen Rennen bewiesen. Das Trabant-Werk in Zwickau unterhielt sogar eine eigene Rallye-Abteilung, die die Auftritte der Werks-Teams organisierte. Zu einem nennenswerten Export in den Westen kam es dennoch nie, da die Produktion nicht einmal mit der Inlandsnachfrage standhalten konnte. (Bild rechts: P 50/1 BJ 1961. Foto: privat)



Während die westlichen Automobilbauer ihre Produkte ständig verbesserten, ging die Entwicklung des Trabant nur langsam voran. Bereits im Sommer 1959 wurde eine Modernisierung des Trabant P 50 gefordert. Zwischenzeitlich ging die Nachfrage nach Kleinwagen mit Zweitakt-Motoren international zurück, auch die Lizenznahme zur Entwicklung und Produktion von Kreiskolbenmotoren mit Felix Wankel im Jahre 1963 wird 1968 eingestellt, die Entwicklung von Motorkleinteile auf Keramikbasis scheitern ebenfalls an zu hohen Produktionskosten. (Bild links: P 60 BJ 1964. Foto: privat)



Das neue Modell "Trabant P 601" sollte sich nach Auffassung der



Spitzenfunktionäre nur wenig von seinem Vorgänger unterscheiden. Dem Chefkonstrukteur Dr. Werner Lang gelang eine Schwarzentwicklung, die der damals in Mode gekommenen Trapezform entsprach und nach hitzigen Diskussionen und Auflagen doch das grüne Licht erhielt. Die Limousine kostet nun 7.890,60 Ost-Mark, besteht aus insgesamt 4.000 Einzelteilen und wird mit Sicherheitsgurten ausgeliefert. Doch nun beginnt das lange Warten, denn es werden für die DDR-Bevölkerung nur 5 PKW's pro 1.000 Einwohner bereitgestellt. Drei Jahre sind es anfänglich, später spricht man von 8,10,15 Jahren, denn wer 18 Lebensjahre alt wird bestellt, ebenso wie Blinde und fahruntüchtige Greise. Der Rückstand nimmt zu, obwohl die Designer, Konstrukteure und Ingenieure stets neueste Entwicklungen parat haben, die Stagnation hat ideologische Gründe: Die damalige politische Führung der DDR um Walter Ulbricht hatte kein großes Interesse am Automobilbau, denn persönliche Mobilität war in ihren Augen Luxus, und der hatte angesichts der enormen Aufbauaufgaben für die sozialistische Zukunft hinten an zu stehen. *(Bild rechts: P 601 BJ 1966. Foto: privat)*



Doch trotz der veralteten Technik stieß der Trabant in der DDR mangels Alternativen auf großes Interesse. Die offenen Bestellungen gingen in die Millionen, was nebenbei zu einem schwunghaften Handel mit Gebrauchtwagen führte und einen Trabi aus zweiter Hand teurer machte, als einen Neuwagen. Sonderwünsche bezüglich Farbe oder Ausstattung waren bei einem neuen Trabant nicht angebracht, denn oft genug musste sich der Kunde nach all den Jahren

mit etwas anderem zufrieden geben, als er ursprünglich bestellt hatte. *(Bild links: P 601 BJ 1988. Foto: privat)*

Im Westen, wo die Automobiltechnik weiter große Fortschritte machte, hatte man derweil für das zum "Leukoplastbomber" verballhornte Gefährt nur eine Mischung aus Mitleid und Spott übrig. Der Trabant mit seinem knatternden Zweitaktmotor ("die Kraft der zwei Kerzen") wurde zum Symbol der nicht funktionierenden sozialistischen Planwirtschaft. Fast zwangsläufig dachte man in der Bundesrepublik, dass ein Volk, das seine Mobilitätssträume mit einem solchen Unfahrzeug ausleben musste, nicht wirklich glücklich sein konnte.

Obwohl der Trabant spätestens Ende der sechziger Jahre jeglichen Anschluss an das Welt-Niveau verloren hatte, änderte sich an seiner Bauweise bis 1989 nicht mehr viel. Dabei fehlte es nicht am guten Willen, denn im Laufe der Jahre entstanden in Zwickau mehrere Entwürfe und Prototypen, die die Lücke zur Weltspitze zumindest ansatzweise hätten schließen können. So gab es Versuche, den lahmen Zweitakt-Motor durch einen zeitgemäßen Antrieb zu ersetzen

und statt Duroplast das andernorts übliche Stahlblech zu verwenden. Am weitesten gedieh die Entwicklung eines P 603 genannten Modells, das zumindest optisch und motortechnisch einen großen Fortschritt bedeutet hätte. Doch 1968, als die Serienreife des P 603 in greifbare Nähe gerückt war, ließ DDR-Wirtschafts-Chef Günter Mittag, das gesamte Projekt einstampfen. *(Bild rechts: P 603 Prototyp BJ 1968, ging leider nicht in Serie. Foto: Archivaufnahme Sachsenring)*



Die Entwicklungsunterlagen zum "Trabant P 603" wurden im Volkswagenkonzern Wolfsburg "aufgegriffen" und es begann die Erfolgsstory des "VW-Golf 1" (Dr. Carl Hahn) - über die näheren Umstände liegt auch heute noch ein Tuch des Schweigens. Diese Entscheidung gilt heute als Wendepunkt in der Automobilgeschichte der DDR, deren Führung sich damit endgültig mit einer zweitklassigen Position in dieser Technologie abfinden musste. *(Bild links: VW-Golf*

1 BJ 1974. Foto: privat)

Die einzige nennenswerte Verbesserung, die der Trabant zum Ende seines Daseins dann doch noch erhalten sollte, war ein moderner Viertakt-Motor (VW Polo 1.100 ccm/modifiziert), für den sich die Zwickauer mit großem finanziellen Aufwand die Unterstützung von der Volkswagen AG sicherten. Von diesem Trabant 1.1 genannten Modell waren jedoch gerade erst ein paar Hundert produziert, als 1989 die Mauer fiel und sich damit das baldige Ende des "Volkswagens"-Ost



besiegelte. Am 25. Juli 1990 lief der letzte P 601 vom Band und am 30. April 1991 wurde mit dem letzten Trabant 1.1 gleichzeitig auch der letzte Trabi überhaupt produziert. Nach über 3 Millionen hergestellten Exemplaren ging eine Ära zu Ende. *(Bild rechts: T 1.1 "Universal/The Last Edition 444" BJ 1991/95. Foto: privat)*



Mit dem Fall der Mauer schwappte eine regelrechte Trabi-Welle auf die alten Bundesländer, denn mancher Autofan musste fast 40 Jahre auf den Trabi warten. In der DDR nutzte man die neue Reisefreiheit zu Spritztouren in den Westen, und schon bald gehörten die knatternden Zweitakter mit dem blauen Fähnchen auch in München und Hamburg zum Straßenbild. Während erste Trabi-Witze die Runde machten, entwickelte sich das Verhältnis der Ostdeutschen zum

Trabant unterschiedlich. Viele, die es sich leisten konnten, stiegen schnell auf ein Westfabrikat um und trauerten dem Trabi nicht lange nach. Andere blieben ihrem Trabant treu - aus

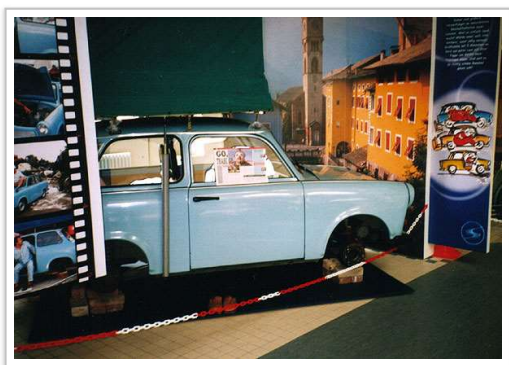
finanziellen Gründen oder weil sie sich inzwischen daran gewöhnt hatten. *(Bild links: Kübelwagen Caro-Tramp 110 BJ 1991. Foto: privat)*

Als weitere Gruppierung gesellten sich jedoch Menschen mit einer Jetzt-erst-recht-Einstellung dazu, die sich bewusst - wenn oft auch nur als Zweitwagen - für den Trabi entschieden. Für sie wurde der Trabi zum Kultobjekt. Über 200 eingetragene Trabi-Clubs, Stammtische, Freundeskreise und Vereine entstanden in den Nachwende-Jahren, davon etwa ein Drittel in den alten Bundesländern und anderen europäischen Ländern. 1996 wurde das "Internationale Trabant-



Register e.V." mit Sitz in Zwickau gegründet, das sich dem Erhalt und der Pflege dieses Oldtimers und seiner Automobilgeschichte auf die Fahnen geschrieben hat. *(Bild rechts: Trabant Tuning mit P 60-Optik BJ 2004. Foto: privat)*

Das bedeutendste Ereignis in der Trabi-Szene ist das seit 1993 alljährlich in Zwickau stattfindende "Internationale Trabantfahrer-Treffen" (ITT), zu dem inzwischen über 3.500 Trabis aus ganz Europa und fast 30.000 Besucher bzw. Schaulustige kommen. Das Treffen, das von der Wahl der "Trabi-Queen", des "Trabi-Champ", mit Technischen Wettbewerben zahlreiche Programmpunkte bietet, wird inzwischen von der Agentur WVD Westsachsen veranstaltet und hat sich dadurch zum professionell organisierten Großereignis entwickelt. Eine beliebte Trabant-Rallye tourt jährlich durch das landschaftlich reizvolle Sachsen und streift touristische, sowie industrielle Sehenswürdigkeiten und endet regelmäßig auf dem Zwickauer Trabantfahrer-Treffen. Einige Hardcore-Fans, denen eine derartige Kommerzialisierung ihres Kultobjekts gegen den Strich geht, bevorzugen allerdings kleinere Trabi-Veranstaltungen, wie sie in Anklam, Freital, Dresden, Ufrungen/Harz, Gelsenkirchen, Schierling/Regensburg, Bad Säckingen/Wehr und Rott/Döttersfeld (Westerwald) stattfinden. Die Regel, dass eine professionelle Vermarktung einem Kultobjekt schaden kann, gilt also offensichtlich auch für den Trabant, aber die Szene ist vital.



Bei so viel Kult wurde der Trabant fast zwangsläufig zu einem beliebten Objekt für Marketing- und PR-Aktivitäten. Zu den Unternehmen, die Trabis zu Werbezwecken nutzten, gehörten neben der Deutschen Telekom vor allem auch mehrere Brauereien. Die Mauritius Brauerei in Zwickau brachte sogar ein Bier namens "Trabi de Luxe" auf den Markt, das mit Trabantfahrzeugen, die überdimensionale Flaschen auf dem Dach trugen, beworben wurde. Die Löbauer

Bergquell Brauerei ließ unter dem Namen "Trabi-Truck" einige Trabi-Sattelschlepper zum Transport ihres Gerstensafts bauen (die Modelle sind äußerst beliebt Sammlerobjekte), während Wernesgrüner mit zur mobilen Zapfanlage umgebauten Trabants aufwartete. Beim Blick auf die kommerzielle Verwertung des Trabi-Kults ist natürlich auch der Film "Go Trabi Go" mit Wolfgang Stumph nicht zu vergessen, der 1991 in die Kinos (Teil I und II) kam. Inhalt des längst zum Klassiker gewordenen Films ist die eine Italien-Reise auf den Spuren J. W. Goethe (siehe Buch "Italienische Reise") einer Lehrer-Familie aus Bitterfeld mit ihrem Trabi namens

"Schorsch". Immer wieder haben Touristikunternehmen Ausflüge, Stadtrundfahrten mit Trabis im Programm, so kann dies auch in Dresden gebucht werden und auch die Gläserne Manufaktur VW Dresden bietet ihrer Klientel diese Erlebnistrips an. Die Anzahl der Songs zum Thema Trabant haben schon mehrere Dutzend erreicht und mit Sicherheit andere Automarken um Längen geschlagen. *(Bild links: Trabi "Schorsch" BJ 1987, einer von vier aus dem Film. Foto: privat)*

Anfang 2007 waren in Deutschland immerhin noch exakt 52.432 Pkw Sachsenring "Trabant" zugelassen. Ein Ende des Kults ist trotz der naturgemäß abnehmenden Trabi-Population noch längst nicht in Sicht. Man weiß inzwischen auch, warum so viele Menschen den Trabant lieben, es handelt sich um eine Beziehungskiste. "Die Leute hatten im DDR-Alltag eine Beziehung zu ihm, er gehörte zur Familie, besaß Kose- und Schimpfnamen, war Mobilität und Last zugleich, wurde verflucht, verspottet und geliebt." In Zwickau wurde 1998 ein Trabi-Denkmal auf Initiative von Fans, Liebhabern und dem InterTrab e.V. eingeweiht.

Zeiträume zur Serienfertigung (einschließlich Vorserien)

1957-1959 AWZ P 50/Trabant P 50; 1959-1962 Trabant P 50/1; 1962 Trabant P 50/2; 1962-1965 Trabant P 60; 1963-1990 Trabant P 601; 1988-1991 Trabant T 1.1.

(Bild rechts: Der allerletzte Trabant, ein Kombiwagen Trabant T 1.1 "Universal" mit der Fertigungsnummer "3.096.099" vom 30. April 1991 ist jetzt ein Ausstellungsstück im August-Horch-Museum Zwickau. Foto: AHM Zwickau)



1995 wurden nochmals 444 Stück Kombiwagen aus einem Reimport durch die Sachsenring Automobiltechnik GmbH umfassend restauriert und für betuchte Sammler, welche aufgrund ihres westlichen Geburtsortes nie in den Genuss der "Trabifahrerei" gekommen waren, als "The Last Edition 444" verkauft. Allerdings die "Kraft der zwei Kerzen" ließ sich mit dieser Modellreihe nicht mehr nachvollziehen.

Er bewegte eine Nation!



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 trotzigen 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 Abtounen.

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 Sechseinem 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.

Doch der Ruf nach einem neuen Trabant ...

Doch der Ruf nach einem neuen Trabant wird immer lauter. Auf der IAA 2007 stellte die fränkische Modellbaufirma Herpa ein Modell des "newTrabi" vor, das in den kommenden zwei Jahren marktreif sein soll.

Die technische Basis, so Herpa, soll BMW liefern. Der Entwurf jedenfalls, der die Bulligkeit des Chrysler 300 Touring zitiert und diese mit dem 50er-Jahre-Charme des Original-Trabants verbindet, könnte Nostalgikern wie Design-Futuristen gleichermaßen gefallen.



Von solchen Ideen, ein neues "Retro-Car" zu lancieren, war man 1991 noch weit entfernt, als der letzte Trabant das Werk verließ. *(Bild rechts: Der neue Trabant "newTrabi" von Herpa. Foto: Herpa)*

Valid XHTML 1.0 Transitional Valid CSS 3

(Quellen: Die Legende ist fünfzig! - Trabant Team Freital e.V. Peter Hipke, Dresden. 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.)

© GG, Freital 2007

| oben ^ |