

25 Jahre Mauerfall: Ein Trabant und ein Versprechen

Von Alexander Voigt

„Am 25. Jahrestag des Mauerfalls, den 9. November 2014, darf Herr Wolff sich den oben genannten Trabant ausleihen, um durch das Brandenburger Tor zu fahren.“ Das ließ sich der Hamburger Volkswirt Hans-Ulrich Wolff am 24. Oktober 2005 lieber schriftlich auf dem Briefpapier der Stiftung Auto-Museum Volkswagen bestätigen, denn an jenem Tag hieß es für ihn erst einmal Abschied zu nehmen. Fast zehn Jahre lang war ihm sein Trabant Universal 1.1 LE ein treuer wie alltäglicher Begleiter. Mit ihm fuhr der Hamburger beinahe täglich zu seiner Dienststelle im Hafen und chauffierte seine sowie die Kinder der Nachbarn durch den Westen der Elbmetropole.

Aber wie kam es überhaupt dazu, daß ein Hamburger im Juli 1996 einen der letzten 444 „Trabis“ aus dem Jahre 1990 erwarb? Wolff arbeitete im Jahr der Wende als Projektleiter für die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig. Hier, im Schatten der innerdeutschen Grenze, erlebte er den Mauerfall am 9. November 1989 unmittelbar. Wolff erlag schnell der Faszination des „Trabis“ – dem automobilen Symbol des Jahres 1989/90 – den er schon von regelmäßigen Besuchen bei Verwandten in der DDR gut kannte. „Es sollte eigentlich ein Zweitakter in Kristallblau, dem berühmten Trabant-Schlüpfersblau, werden“, erinnert sich Wolff an das turbulente Jahr. Aus der DDR übernommene Arbeitskollegen wollten schon beim Ankauf helfen, aber es kam dann anders. Andere Dinge wurden wichtiger, so dass vorerst kein Trabant im Hause Wolff einzog.

Bis zu einem Sonnabendmorgen im Jahre 1996: Andrea Wolff wusste um den bisher unerfüllten Wunsch ihres Ehemannes, als eine Hamburger Zeitung über den Verkauf der ultimativ letzten „Trabis“ in den ostdeutschen Filialen der inzwischen untergegangenen Einzelhandelskette „allkauf“ berichtete. Dort wurden die letzten Exemplare einer Trabant-Produktion aus dem Februar 1990 zu je 9999 DM verkauft. 500 Stück des letzten Modells 1.1 waren im Jahr der Wiedervereinigung in die Türkei exportiert worden. Der Importeur ging jedoch aus anderen Gründen in Konkurs, so dass die Autos im Zollhafen von Mersin

an der türkischen Mittelmeerküste in Vergessenheit gerieten. Von dort wurden sie nach Deutschland re-importiert und in einer Halle der eigentlich längst stillgelegten Sachsenring-Werke in Zwickau aufgearbeitet und modernisiert. Unter anderem bekamen sie Gurte für die Rücksitze und ein Blaupunkt-Radio spendiert.

Der Verkauf begann ab 1994 sehr schleppend. Niemand war mehr dazu bereit, auch nicht für eine Sonderedition der letzten 444 Exemplare, über 15 000 DM für einen „Trabi“ auszugeben. Erst mit dem „allkauf“-KampfpPreis gingen die „Rennpappen“ über den Ladentisch. Hans-Ulrich Wolff konnte sich sein Exemplar in einem Markt im sächsischen Riesa sichern und bezahlte zwischen üblichen Wochenendeinkäufern das Auto per EC-Karte an einer ganz gewöhnlichen Kasse des Lebensmittelmarktes – zum Erstaunen aller umstehenden ehemaligen, vom DDR-Regime dazu genötigten Trabant-Fahrern.

Im Laufe der Jahre siegten dann auch im Hause Wolff Sicherheitsbedenken über die Faszination, mit einem Trabant durch Hamburg zu fahren. „Ich wollte ihn aber nicht schnöde verkaufen. Außerdem wollte ich mit ihm zum 25. Jubiläum des Mauerfalls nach Berlin und am besten durch das Brandenburger Tor fahren“, beschreibt Wolff seine Überlegungen im Jahr 2005. Ihm kam zugute, daß in den letzten Trabant ein Motor des damaligen VW Polo verbaut worden war. 31 kW / 42 PS beschleunigen die 735 Kilogramm Leergewicht im Viertakt. So kam der Trabant aus Hamburg im Oktober 2005 nach Wolfsburg: frisch gewaschen, Dinol-versiegelt, mit einem Satz Winterreifen im Heck des Kombi fuhr ihn Hans-Ulrich Wolff persönlich in die Sammlung des Volkswagen-Museums an der Dieselstraße. Nach einer Einladung zum Mittagessen am Wolfsburger Schloss ging es mit einer Spendenquittung über 2000 Euro und der bereits erwähnten Zusicherung im Gepäck nach Hause zurück. An diese erinnerte sich in Wolfsburg vermutlich kaum jemand mehr, als Wolff im Sommer 2014 freundlich anfragte, wann genau er denn „seinen Trabi“ für die Fahrt nach Berlin abholen könne.

Hektische Betriebsamkeit setzte ein, den kleinen automobilen DDR-Bürger nach beinahe zehn Jahren Standzeit wieder fit zu machen. Ehrensache bei Volkswagen – es gelang. Sonnabendmittag ging es mit über 130 km/h, manchmal sogar auf der linken Spur der A2, gen Berlin. Überall wo der atlasweiße Sachse auftauchte gab es ein großes Hallo und die Kameras wurden gezückt. Mit „Hamburger Schnauze“ und „Niedersächsischer Dreistig- wie Beständigkeit“ entstanden unvergessliche (Vor-)Fahrten und die entsprechenden Bilder, auch wenn die Fahrt durch das Brandenburger Tor leider verschlossen blieb. Aber die vielen anderen Menschen wollten ja schließlich auch ein bißchen feiern. (ampnet/av)

Bilder zum Artikel



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990 am ehemaligen Checkpoint Charly.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990 am ehemaligen Checkpoint Charly.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.
