

12.3.2015, 05:30 Uhr

Mit dem Trabi auf Siegeskurs

Als die DDR die Autowelt das Fürchten lehrte

Thomas Purschke 12.3.2015, 05:30 Uhr



Das DDR-Trabant-Team Eberhard Asmus und Helmut Piehler beim Rally Monte Carlo 1970. (Bild: Wolfgang Kiessling)

Vor 45 Jahren gelang den DDR-Rallyfahrern der Sachsenring-Werksabteilung ein einzigartiger Coup: der Klassen-Doppelsieg mit einem Trabant beim Rally Monte Carlo 1970.

Das Rally Monte Carlo gehört zu den legendärsten Autorennen der Welt. Im Januar 1970 fand es zum 83. Mal statt. Was heute kaum noch jemand weiss: Von 1968 bis 1973 riskierten dabei auch die DDR-Rallyfahrer der Sachsenring-Werksabteilung Zwickau (Sachsen) im kleinen Trabant ihr Leben auf Schnee und Eis. Der Trabant, von dem rund 3 Millionen Exemplare gebaut wurden, ist ein Vierteljahrhundert nach dem Mauerfall bei Autofreaks zum Kultobjekt geworden. Auf der ganzen Welt sind heute noch einige dieser rustikalen Vehikel unterwegs. Laut Kraftfahrtbundesamt sind in Deutschland noch 32 000 Exemplare zugelassen. Auch in der Schweiz tuckern einige dieser Zweitakter herum, die von Enthusiasten liebevoll gepflegt werden. 2002 wurde der erste Trabant-Klub Schweiz mit Sitz in Zwingen gegründet; dieser hat heute weit über 100 Mitglieder.

Gefährliche Sportart

An einem Auto-Rally teilzunehmen, setzt bei Piloten und Beifahrern ein hohes Mass an Risikobereitschaft voraus. Doch bei einem Rennen wie dem Rally Monte Carlo in einem Trabant anzutreten, bedeutete damals nicht nur bezüglich Sicherheit eine noch grössere Herausforderung. Die Werks-Rennfahrer aus Zwickau starteten bei vielen Veranstaltungen in Europa. Das Highlight war für sie aber das Rennen im Fürstentum, das damals mit Anfahrtsweg über 5000 Kilometer lang war. Dort feierten sie im Januar 1970 in der kleinsten Klasse bis 850 Kubikzentimeter sogar einen sensationellen Doppelsieg. Eberhard Asmus und Co-Pilot Helmut Piehler sowie die Paarung Franz Galle und Jochen Müller auf Platz zwei fuhren diesen auf Trabant 601 ein – und das mit dem am schwächsten motorisierten Auto des Teilnehmerfelds. Der heute 82-jährige Maschinenbauingenieur Piehler, der sechsmal das Monte-Carlo-Rally fuhr – davon zweimal als Pilot –, erinnert sich: «1970 waren wir gegenüber anderen

Fahrzeugen leistungsmässig wohl unterlegen. Aber weil wir uns bei kleinen Pannen meist selbst helfen konnten, hatten wir einen Vorteil.»

In der DDR existierte eine lebhafte Motorsportszene in etlichen Klassen. Neben den Sachsenring-Trabis traten auch Wartburgs aus Eisenach in Monaco an. Die Teilnahme an Rallys hatte auch politische Gründe. Die DDR-Staatsführung wollte die Leistungsfähigkeit des Trabis und des Wartburgs zur Schau stellen und den Export der Autos ankurbeln. Damals drohte schon beim harmlosen Aufprall eines Serien-Trabis, der «Zweitakter-Asphaltblase», wie DDR-Bürger das Auto nannten, die Kunststoffbeplankung abzureissen. Der Tank befand sich neben dem Motor, die Feuergefahr war gross. Obwohl die Ingenieure des Zwickauer Trabantwerks viele Neuentwicklungen vorlegten, wurde der Typ 601 von 1964 bis 1990 mit minimalen Modifikationen weitergebaut, weil die SED-Führung es so wollte.

Der nur im Renn-Trabi eingebaute Überrollbügel schützte bedingt bei einem Überschlag. Doch die Leidenschaft für den Rennsport war grösser als die Furcht. Die DDR-Rennfahrer wurden in der Heimat verehrt, weil sie nicht nur über fahrerisches Geschick verfügten, sondern auch über Improvisationstalent. Denn bei der greisen Staatsführung stiessen Autorennen auf wenig Resonanz, weil es keine olympischen Medaillen zu gewinnen gab und die westliche Konkurrenz überlegen war.

Die Zuschauer konnten das «Räng-täng-täng-täng» der Renn-Trabis schon von weitem hören. Hochtourig, meist im zweiten und dritten Gang, jagten sie beim Rally Monte Carlo die Passstrassen in den französischen Seealpen hinauf. Dies mit einem von 26 auf 46 PS getunten, luftgekühlten 600-Kubikzentimeter-Motor. Der vierfache Monte-Carlo-Sieger und zweifache deutsche Rally-Weltmeister Walter Röhrl, der 1973 das Rally das erste Mal fuhr, erklärte gegenüber dem Magazin «Sport inside»: «Ich habe mich damals schon untermotorisiert gefühlt mit meinem 160 PS starken Opel Commodore, aber die sind mit dem 46-PS-Trabant angetreten.»

Hoffnungslos untermotorisiert

Der Treibstoffverbrauch des Trabis lag auf den Bergetappen bei 22 bis 24 Litern, und das bei einem Fahrzeuggewicht von nur 600 Kilogramm. «Da der Tank relativ klein war, hatten wir zwei Reserve-Benzinkanister im Auto», sagt Piehler. Ein Unfall hätte leicht zu einem Inferno werden können. «Ich bin froh, dass es in unserer Sportabteilung in all den Jahren keine Toten gab.» Nach 1973 strichen die Verantwortlichen in Ostberlin das Abenteuer im Fürstentum, da das Rally Monte Carlo einiges kostete und der Trabant einem Fiat, Opel oder Renault mit dreifacher Motorleistung hoffnungslos unterlegen war. Bei anderen Wettfahrten durfte die zwölf Personen umfassende Sachsenring-Sportabteilung weiter Gas geben.

Der Rally-Trabant erwies sich als erstaunlich robust. Problematisch waren dagegen die Nadellager der Kurbelwelle, die öfter streikten. «Egal, ob Fahrer, Co-Pilot oder Mechaniker, wir alle waren in der Lage, das Auto zu reparieren», erinnert sich Christian Meischner, der als Co-Pilot mehrmals das Monte-Carlo-Rally bestritt. «Einmal gab es so viel Schnee, da sind wir in den Spurrinnen der vor uns gestarteten Fahrzeuge mit unserem tiefliegenden Vorschalldämpfer der Auspuffanlage förmlich hängengeblieben», sagt Meischner. Manchmal mussten die Co-Piloten das Auto anschieben. Für die Eis-Passagen setzten die Zwickauer auf Spike-Reifen Marke Eigenbau. Sie bohrten die Nägel kurzerhand selbst in die Reifen, weil die West-Fabrikate damals zu teuer waren.

Zäh waren nicht nur die Rally-Trabis, sondern auch die Piloten. Um das Tagegeld für West-Mitbringsel zu sparen, kochten sie das Essen selbst, dafür hatten sie aus

der Heimat Konserven mitgebracht. Natürlich waren die Fahrer auch staatstreu, dies war Voraussetzung, um in den Westen zu fahren. Die Familien in der DDR waren ein Pfand für ihre Rückkehr. Trotz Überwachung durch die Stasi gab es Kontakte zu den Fahrerkollegen aus Westdeutschland. Auch wenn dies vom SED-Apparat nicht gerne gesehen wurde, kam es abseits der Piste zu denkwürdigen Begegnungen.

Begegnung mit Fürstenpaar

Rally-Urgestein Helmut Piehler von der Sportabteilung, die er von 1975 bis 1981 als Chef leitete, sagt: «Die ‹Monte› gefahren zu sein, wird für mich immer ein riesiges Erlebnis bleiben.» Und welcher DDR-Bürger konnte sich schon rühmen, Fürst Rainier und seiner Frau Grace Kelly in Monaco begegnet zu sein, wie Christian Meischner 1972: «Das war schon sehr beeindruckend.»

Während Werkteams aus dem Westen in den 1980er Jahren ihre Autos technisch immer mehr aufrüsteten, feilten auch die Mechaniker des VEB Sachsenring an den Rally-Trabis. «Wir haben viel ausprobiert», sagt Wolfgang Kiessling, der von 1975 bis 1989 als Co-Pilot von Heinz Galle zur letzten Generation der Trabant-Werksfahrer gehört. «Blattfedern- und Stossdämpfer-Abstimmungen, verbreiterte Felgen und eine veränderte Sturzeinstellung haben die Strassenlage des Renn-Trabants erheblich verbessert.» Die hinteren Bremsen mit spezieller Alu-Trommel boten eine bessere Kühlung, vorne sorgte eine Duplexbremse vom Wartburg ebenfalls mit einer Alu-Trommel für ein leichter zu handhabendes Bremsverhalten.

Immer wieder konnte der Rally-Trabi Erfolge verbuchen, 1980 etwa im Finale der Akropolis-Rally. Nach über 3000 Kilometern mit Schotterpisten und schwierigen Wasserdurchfahrten hatten von 130 Fahrzeugen nur 32 das Ziel im altherwürdigen Olympia-Stadion erreicht. «Darunter auch wir im Trabant», erinnert sich der 60-jährige Kiessling. «Die Leute standen wie bei der Tour-de-France am Strassenrand und jubelten uns zu.» Ebenso stolz macht Kiessling, der den Verein «Internationales Trabant-Register» in Zwickau mit betreibt, der Artikel in einer finnischen Zeitung aus den achtziger Jahren. Nach einer famosen Fahrt des Trabants bei der «1000-Seen-Rally» in Finnland war Kiessling neben Formel-1-Star Ayrton Senna abgebildet worden.

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFT SPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.