Ein BILD-Bericht und sein Wahrheitsgehalt

Forderung nach Horror-Bericht:

BILD-Verbot an allen Kiosken

Geburtstags-Ausflug: Hier starben vier Kinder



Ein Trabi, das Dach weggefetzt beim Zusammenstoß mit dem Lieferwagen. Unter den weißen Tüchern die Leichen der Kinder.

Ihre Leichen liegen zugedeckt am Straßenrand. Vier Kinder tot, auf der Fahrt zur Geburtstagsparty - wie passierte es?

Frohburg bei Leipzig. Die Sonne scheint. Erisorin Sylvia K. (21) will die Kinder Hendrik (7), Caroline (10), Eva (10) und Nicole (12) zum Erlebnisbad fahren. Dort will die Freundin der vier ihren 10. Geburtstag feiern. Alle Kinder vergnügt auf der Rückbank des Trabi.

Auf einer Kreisstraße, in einer abschüssigen Rechtskurve. **Der Trabi kommt nach links, knallt gegen einen Kleinlaster.** Drei Kinder sind sofort tot, die kleine Caroline stirbt dem Notarzt unter den Händen weg. Nur die Fahrerin überlebt.

Ein Polizeisprecher: „Möglich, daß die Kinder im Auto rumgealbert haben, die Frau abgelenkt war." Oder lag's daran, daß sie den Führerschein erst 6 Wochen hatte?

Gestern morgen: Geschockte Freunde und Verwandte errichten an der Unglücksstelle ein Kreuz, legen Teddybären hin - als letzten Gruß.

Aus: BILD Rhein-Wupper vom 23. 4. 97

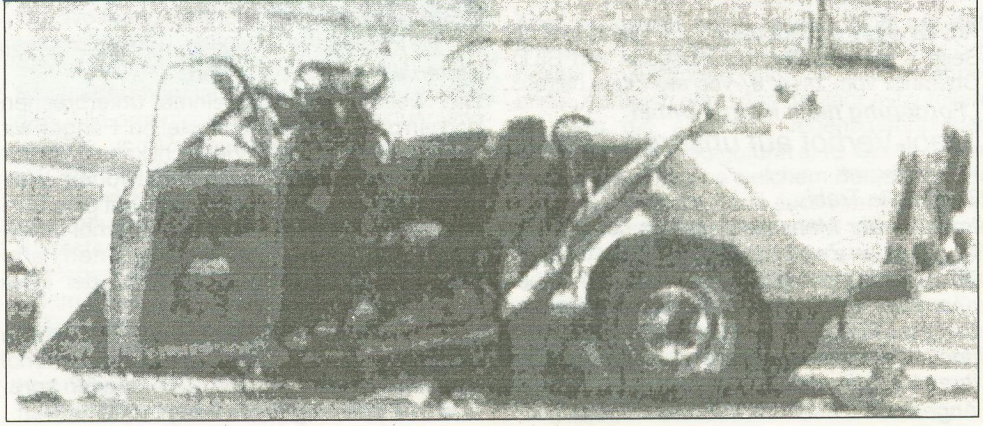
Mit einem schrecklichen Verkehrsunfall bei Frohburg in der Nähe von Leipzig begann es. Fünf Tote, davon vier Kinder, das ist doch was für die BILD.

Ein Polizeisprecher meinte zum Hergang des Unfalls (laut BILD). „Möglich, daß die Kinder im Auto rumgealbert haben, die Frau abgelenkt war." BILD selber vermutet: „Oder lag's daran, daß sie *(die Fahrerin, d. Red.)* den Führerschein erst 6 Wochen hatte?"

Doch dann schlug die Gier nach Sensationen alle Sachlichkeit in die Flucht. Redakteur Axel Wieczorek (BILD Leipzig, Schloßplatz 6, 04107 Leipzig, Tel.: 03 41 / 21 80 500) hatte den wahren Schuldigen ausfindig gemacht: den Trabi!

Am 24. April dann die Überschrift auf der ersten Seite:

„Forderung nach Horror-Unfall Trabi-Verbot auf unseren Straßen".



Kleinwagen

Sicherheit heute

***Berlin, 24. April 1997 (AFP)* – Fahrer von neuen Kleinwagen haben bei Unfällen größere Überlebenschancen als noch vor wenigen Jahren, die Sicherheit der Fahrzeuge bleibt aber weiter verbesserungswürdig.**

Dies habe ein europaweiter Crashtest mit neun Fahrzeugmodellen ergeben, berichtete die Stiftung Warentest in der Mai-Ausgabe der Zeitschrift „test". Getestet wurden Fiat Punto, Ford Fiesta, Madzda 121, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 106, Renault Clio, Rover 100 und VW Polo. Drei Modelle – Fiesta, Mazda und Polo – boten demnach den besten Insassenschutz.

Erhebliche Unterschiede zwischen den Kleinwagen stellte Warentest auch bei einer eigenen Untersuchung von 14 Modellen fest. Demnach gehört der Doppel-Airbag längst nicht immer zum Standart.

Mängel zeigten sich im europäischen Sicherheitstest laut Warentest vor allem beim Schutz der unteren Körperteile. Während beim Seiten- und Frontalaufprall der Kopf- und Nackenbereich von Fahrer und Beifahrer bei den meisten Modellen relativ glimpflich davonkam, waren Brust und Unterleib nur wenig geschützt. Auch Hüfte, Beine und Füße des Fahrers sind in vielen Autos bei einem Frontalaufprall nur mangelhaft geschützt.

Sicherheitslücken stellte Warentest auch beim eigenen Vergleich unter acht Benzin- und sechs Diesel-Kleinwagen fest. So lassen sich beispielsweise beim Toyota Starlet auch gegen Mehrpreis weder Beifahrer-Airbag, Servolenkung noch hintere Kopfstützen nachrüsten. Das ganze Sicherheitspaket – Doppel-Airbag, ABS und Servolenkung – bieten nur VW Polo und Seat Ibiza serienmäßig an.

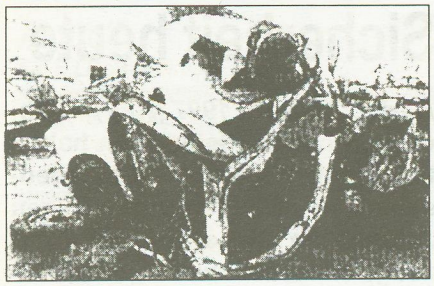


Wir trauern mit den Hinterbliebenen um jedes Opfer, das der Straßenverkehr fordert.

Wir sprechen den Eltern, Angehörigen und Freunden von Hendrik (7), Caroline (10), Eva (10), Nicole (12) und Sylvia (21) unser herzlichstes Beileid aus.

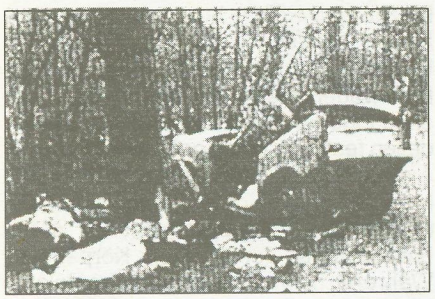
Internationales Trabant-Register e. V.

„BILD-Dokumentation"



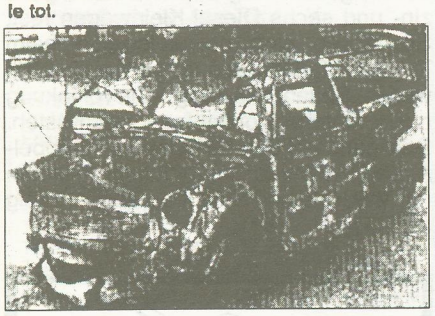
Dieser Trabi – Todesfalle für einen jungen Mann aus Rostock. Der 22jährige war mit dem Wagen auf eine Landstraße eingebogen – ohne sich umzuschauen. Von hinten fuhr ein Mercedes-Truck auf, faltete den Trabi wie Pappe zusammen. Der Fahrer hatte keine Chance, wurde in den Plastik-Trümmern zerquetscht.

„... Von hinten fuhr ein Mercedes-Truck auf, ..."



Fünf Männer (18 bis 20) starben in diesem Trabi auf der B 93 in Zwickau (Sachsen). Mario R. (18) hatte 4 Freunde zur Spritztour abgeholt. Wenig später knallt der Trabi gegen einen Baum, die leichte Kunststoff-Karosserie kippt um, zersplittert, das Dach fällt in sich zusammen – alle tot.

„... knallt der Trabi gegen einen Baum, ..."



Am 21. März rutschte Madleine R. (20) bei Stolberg (Sachsen-Anhalt) mit diesem Trabant von der Straße, prallte gegen einen Baum. Die junge Frau wurde eingeklemmt. Kurzschluß im Motorraum. Feuer! Augenblicke, nachdem zwei Polizisten die Frau befreit hatten, flog der Tank in die Luft.

„... prallte gegen einen Baum, ..."

Und solche Unfälle sollen nur im Trabi tödliche Folgen haben?
Wie wäre es mit einer Dokumentation ähnlicher Unfälle mit anderen Fahrzeugtypen, nicht nur Kleinwagen!

Der Bericht und einige Anmerkungen

Im Gegensatz zur BILD-Zeitung wollen wir uns sachlich mit dem dort geschriebenen auseinandersetzen. Zitate aus BILD haben wir innerhalb des Textes kursiv gesetzt, unsere Meinung dazu in normaler Schrift. Wir hoffen, daß so deutlich zu erkennen ist, welcher Text von wem stammt.

Bildunterschrift (BILD Rhein-Wupper, 23. 4. 97, siehe vorige Seite, Bild oben): *„Ein Trabi, das Dach weggefetzt beim Zusammenstoß mit dem Lieferwagen. Unter den weißen Tüchern die Leichen der Kinder"*
Hier streckt die Sensationslust wohl ihre ersten Fühler aus: *„... das Dach weggefetzt beim Zusammenstoß..."* Ob nicht vielleich die Rettungskräfte das komplette Dach ab Unterkante Fenster entfernt haben, um besser an die Insassen heranzukommen? (Siehe Ausschnitt, vorige Seite, unten)
Der Bericht aus derselben BILD-Ausgabe: *„Ihre Leichen liegen zugedeckt am Straßenrand. Vier Kinder tot, auf der Fahrt zur Geburtstagsparty – wie passierte es?*
Frohburg bei Leipzig. Die Sonne scheint. Frisörin Sylvia K. (21) will die Kinder Hendrik (7), Caroline (10), Eva (10) und Nicole (12) zum Erlebnisbad fahren. Dort will die Freundin der vier ihren 10. Geburtstag feiern. Alle Kinder vergnügt auf der Rückbank des Trabi."
Vier Kinder von 7 bis 12 Jahren „vergnügt auf der Rückbank des Trabi"?
„Auf einer Kreisstraße, in einer abschüssigen Rechtskurve: Der Trabi kommt nach links, knallt gegen einen Kleinlaster. Drei Kinder sind sofort tot, die kleine Caroline stirbt dem Notarzt unter den Händen weg. Nur die Fahrerin überlebt."
Wie auf dem Foto zu sehen, handelt es sich um eine gut ausgebaute Straße außerhalb geschlossener Ortschaften. Die Sonne schien. Mit welcher Geschwindigkeit fuhren Kleinlaster und Trabi? Die Geschwindigkeit beider Fahrzeuge wird ja wohl mit ausschlaggebend für die Schwere des Unfalls sein.
„Ein Polizeisprecher: ‚Möglich, daß die Kinder im Auto rumgealbert haben, die Frau abgelenkt war.' Oder lag's daran, daß sie den Führerschein erst 6 Wochen hatte?" Nach diesem Bericht kann ein solcher Unfall mit ähnlichen Folgen wohl auch noch mit anderen Fahrzeugtypen passieren.
„Gestern morgen: Geschockte Freunde und Verwandte errichten an der Unglücksstelle ein Kreuz, legen Teddybären hin – als letzten Gruß." Soweit BILD Rhein-Wupper am 23. 4. 97.

Am 24. April schlägt dann Axel Wieczorek auf Seite 1 zu. Uns liegt die Ausgabe von BILD-Chemnitz vom 24. 4. 97 vor, alle Zitate hieraus.

„Forderung nach Horror-Unfall

Trabi-Verbot auf unseren Straßen

Von Axel Wieczorek

Todesfalle Trabi...
Immer mehr Menschen sterben bei Unfällen im geliebten Zweitakter aus Hartplaste!
Zuletzt am Montag vier kleine Kinder bei einem Frontalzusammenprall in der Nähe von Leipzig (BILD berichtete). Gestern erlag auch noch die Fahrerin (21) des Unglücksautos ihren Verletzungen.
Angesichts dieser dramatischen Fälle fordern immer mehr Autofahrer: Verbietet den Trabi!
Unfallforscher Prof. Max Danner aus München: ‚Der Trabi ist eine öffentliche Gefahr und gehört von der Straße genommen.' Gründe, die schlimmsten Unfälle – Seite 6"

Daß Menschen, vielleicht auch immer mehr, im Trabi sterben, liegt das wohl nur an den Trabis?
Angesichts welcher dramatischen Fälle fordern welche Autofahrer ein Trabi-Verbot?
Und Prof. Danner? Wir kennen seine Aussagen aus dem Jahre 1991. Zu einer Podiumsdiskussion zum Thema Sicherheit und Trabant anläßlich der „Auto Mobil International '96" wurde Prof. Danner von der Messe Leipzig eingeladen. Leider war er nicht bereit, sich diesem Gespräch zu stellen.

BILD-Chemnitz, 24. 4. 97, Seite 6:
„Nach Horror-Unfällen wird sein Verbot gefordert

Der Trabi ist eine rollende Zeitbombe

Fortsetzung von Seite 1

Zu DDR-Zeiten wartete man zwölf Jahre auf ihn. Er wurde geliebt, gepflegt und gehätschelt. Nach der Wende wurde er ein Kult-Auto – er rollt in Holland, England, den USA. Auf deutschen Straßen sind noch über 500 000 Exemplare des Trabi unterwegs. Doch der ‚Plastikbomber' ist eine rollende Zeitbombe. Bei Unfällen bietet er den Insassen so gut wie keinen Schutz. Ilona Schneider (34) aus Dresden spricht für viele: ‚Alles wird reguliert, doch der Trabi darf munter weiter herumfahren und Menschen gefährden. Der muß verboten werden.'
Gründe dafür gibt es neben der verheerenden Unfallstatistik genügend in der Konstruktion des Kleinwagens. Die gesamte Technik des Trabi ist von vorgestern.
Zwei Beispiele:
Er hat keine Lenkunterstützung, deshalb sind schnelle Ausweichmanöver fast unmöglich. Von 0 auf 100 km/h benötigt er ganze 45 Sekunden – da wird jedes Überholmanöver zum Vollrisiko.

★★★

DIE 4 RISIKO-FAKTOREN BEI KOLLISIONEN:
1. Lenksäule und Lenkrad schießen wie eine Lanzenspitze in Richtung Fahrer!
2. Der Trabi hat überhaupt keine ‚Knautschzone'! Bei einem Frontal-Crash gibt der Trabi die ganze Wucht des Aufpralls fast ungebremst an die Insassen weiter. Eine tödliche Falle schon bei Tempo 40...
3. Der Kraftstofftank (Fassungsvermögen: 26 Liter) ist vorne im Motorraum. Extrem hohe Brandgefahr!
4. Die Karosserie ist aus Duroplast – dieses Material brennt wie Zunder!"

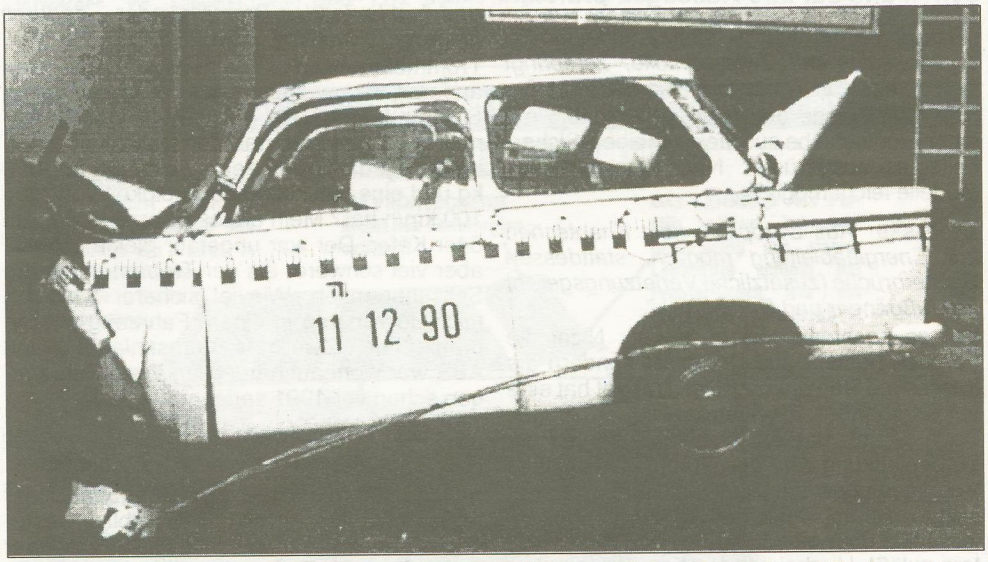
Hier wollen wir wieder einmal unterbrechen und ein paar Sachen richtigstellen. Fangen wir mit den Beispielen an. Vielleicht kann uns Herr Wieczorek ja zwei Fragen beantworten: Welcher Kleinwagen, Baujahr 1990, hat eine Servolenkung? Wie kommt es zu Überhol-Unfällen gerade mit viel stärker motorisierten Fahrzeugen bei Geschwindigkeiten, die der Trabi garnicht erreicht?
Nun zu den Risiko-Faktoren des Herrn Wieczorek: Zum ersten Punkt lassen wir mal einen Vergleich sprechen, zum zweiten sprechen die nachfolgenden Bilder wohl für sich:

Testvergleiche und Tatsachen

Lenksäulenverlagerung

Offsettest Überdeckung 40 u. 50 %	Aufprall km/h	Lenksäulenverlagerung Vertikal (mm) Keine Vorgabe	Horizontal (mm) 127	Literatur
Trabant 601	52,8	250	unter 127	*AUTO* 1/2/1991
Ford Escort (bis 7/90)	50,0	250[1]	230	*ADAC-Mo* 1/1991
Renault Twingo	50,0	185	158	*ADAC-Mo* 9/1993
Nissan Patrol	50,0	124	192	*ADAC-Mo* 1/1994
Renault 25	54,9	350	90	*AMS So* 16/1991
Honda Legend	54,8	200	200	*AMS So* 16/1991
Fiat Croma	55,0	110	280	*AMS So* 16/1991

1 Die vertikale Verlagerung der Lenksäule um 250 mm wird von Unfallforscher Prof. Danner in mehreren Artikeln als katastrophal hingestellt, obwohl sie bei modernen Fahrzeugen oft höher liegt und keine Vorgabe festgelegt ist. Außer von Fachzeitschriften wurden die Danner-Kommentare auch von SUPER ILLU, BILD-Zeitung, AUFZACK und weiteren Blättern sowie in Fernseh- und Rundfunksendungen entsprechend kommentiert (u. a. EXPLOSIV, elf 99). Die Lenkradstellung ist im Foto nach dem Crash gut zu erkennen. Zahlreiche Bemühungen um Richtigstellung blieben ohne Erfolg.

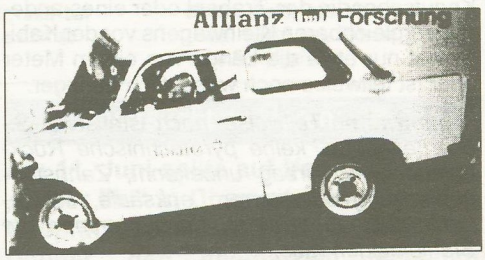


Trabant 601: „Trabant-Fahrgastzelle kaum deformiert, Fahrschemel und Bodengruppe undeformiert." *(Kraftfahrzeugtechnik 2/91)*

Zu einem Ergebnis, das Prof. Danner als bekannter Unfallforscher eigentlich kennen sollte, kam der TÜV-Rheinland bei einem Trabant-Crash-Test mit 30-Grad-Kollision, in dem es heißt: „... Die Experten waren überrascht... unglaublich, was die Fahrgastzelle gehalten hat, die Türen ließen sich normal öffnen und schließen, und die Sitzverankerung und Gurte hatten gehalten, der Fußraum blieb intakt, der Tank blieb in seiner Verankerung und wurde nicht deformiert."

Und zur Karosserie: Eigentlich könnte jeder Mensch wissen, daß die Karosserie-Beplankung und nicht die Karosserie aus Duroplast besteht. Zur Brennbarkeit von Duroplast Dipl. Ing. Wolfgang Barthel: „Die Entzündungstemperatur ist die gleiche Temperatur wie der Schmelzpunkt von Aluminium. Mit einem Schweißbrenner ist Duroplast nicht zu entzünden. Alle organischen Innenauskleidungsmaterialien und Polyesterteile brennen wesentlich leichter." (Herr Barthel war 30 Jahre Leiter der Entwicklungsstelle Preßstoff in Zwickau und hat von Beginn bis zum Eintritt in den Ruhestand 1982 die Duroplastentwicklung betrieben.) Zunder kann man ja wohl leicht mit einem Feuerzeug anstecken, Herr Wieczorek kann es ja mal bei Duroplast versuchen!

Fazit schon hier:
Herr Wieczorek scheint ein Risikofaktor für die Wiedergabe der Wahrheit zu sein.

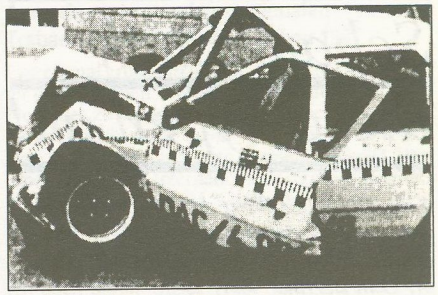


Trabant nach Offset-Crash mit 52,8 km/h (11,4 % mehr Aufschlagenergie gegenüber den Fahrzeugen auf nebenstehenden Abbildungen).

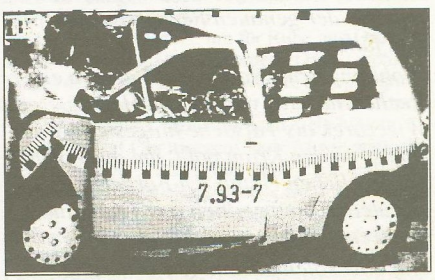
Aber es kommt noch besser. Wohl um den bisherigen Aussagen ein Mäntelchen der Seriosität umzuhängen, wird ein Trabant abgebildet, natürlich ohne das Baujahr mitzuteilen, an dem die angeblich lebensgefährlichen Schwachstellen aufgeführt sind. Gerne hätten wir hier gewußt, aus welchem Baujahr dieses Fahrzeug stammt. Denn auch Herr Wieczorek müßte zwischenzeitlich selbst als nicht mit dem Trabant Aufgewachsener wissen, daß der Trabi von 1964 bis 1990 nur äußerlich fast unverändert gebaut wurde. Unter seinem Duroplast-Kleid wurden dagegen im Laufe der Jahre viele technische Verbesserungen realisiert.

Doch der Reihe nach.

Crash-Test-Ergebnisse

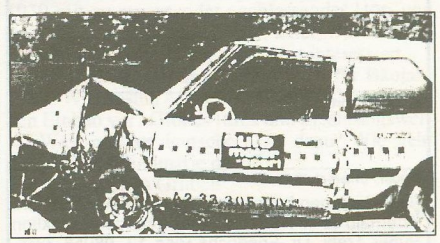


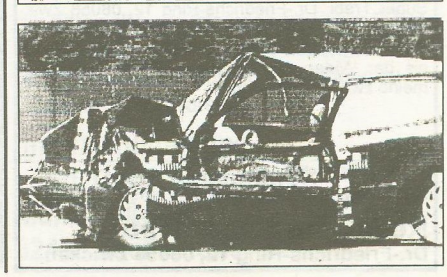












Kommentar

Schaut Euch diese Typen an!

Ein geflügeltes Wort der BILD-Zeitung aus den späten 60er Jahren. Gemeint waren damals die Demonstranten der APO in Berlin.

Heute muß man sich Journalisten, oder besser gesagt, deren Artikel genau ansehen, wenn man wissen will, wo sachliche Berichterstattung aufhört und die Jagd auf mutmaßliche Sensationen beginnt.

Ein Paradebeispiel ist die hier dokumentierte Berichterstattung des Herrn Wieczorek von BILD-Leipzig.

Jeder Volontär einer Zeitungsredaktion lernt als erstes, daß seriöser Journalismus mit der genauen Recherche steht und fällt.

Wohl ungetrübt von jedem Versuch einer Recherche wird von diesem Herrn Wieczorek als Tatsache hingestellt, was ihm so in den Kram paßt, um aus einem schrecklichen Unfall die Forderung abzuleiten, nun endlich den Trabi auf unseren Straßen zu verbieten.

Auf eine solch unsinnige Forderung können wir nur mit einer ebenso unsinnigen Forderung reagieren:
BILD-Verbot an allen Kiosken – solange diese Art von Sensationsjournalismus bei dieser Zeitung nicht nur honoriert, sondern sogar als Aufmacher auf der ersten Seite publiziert wird!

Ulrich Danz, 1. Vorsitzender
„Internationales Trabant-Register e. V."

SUPER TRABI-Abo-Bestellschein

Hiermit abonniere ich das ultimative Magazin für Trabi-Fahrer und Trabi-Freunde ***Super Trabi*** gemeinsam mit dem Informationsblatt für Trabant-Fahrer ***Du und Dein Trabant*** für 1997 zum Preis von 20 DM für vier Hefte incl. Porto. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn es nicht spätestens sechs Wochen vor Jahresende gekündigt wird.

Name / Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Wohnort

Datum / Unterschrift

Besteller/innen haben das Recht, ihr Abonnement innerhalb einer Woche schriftlich bei der Redaktion Super Trabi, Dr.-Friedrichs-Ring 12, 08056 Zwickau zu widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung (Poststempel). Die Kenntnis der Widerrufsbelehrung bestätige ich durch meine zweite Unterschrift.

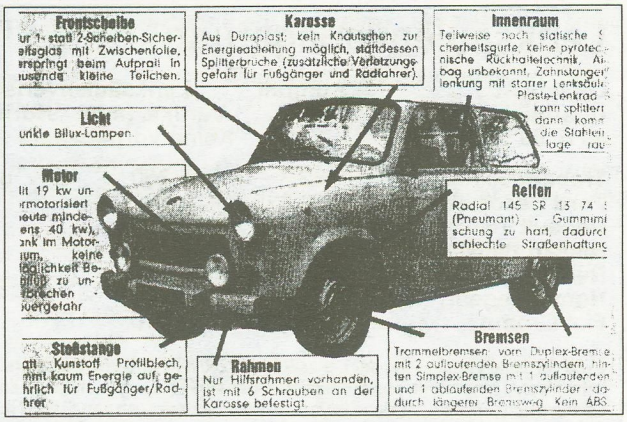
Datum / 2. Unterschrift

Ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:

Redaktion *Super Trabi*,
Dr.-Friedrichs-Ring 12, 08056 Zwickau

Unwahrheiten und Halbwahrheiten mit vorgetäuschter Fachkompetenz

Ein Trabant (natürlich ohne Angabe des Baujahres) soll „Schwachstellen" aufzeigen, die ihn zur „rollenden Zeitbombe" machen, wie sie Herr Wieczorek von der BILD sieht.



Wir wollen uns diese „Schwachstellen" im Uhrzeigersinn einmal näher ansehen und auf ihre Aussagen prüfen.

*„**Frontscheibe** Nur 1- statt 2-Scheiben-Sicherheitsglas mit Zwischenfolie, zerspringt beim Aufprall in Tausende kleine Teilchen"*
Seit 1988 wurde der Trabi serienmäßig mit einer Frontscheibe aus Mehrscheiben-Sicherheitsglas ausgerüstet. Nachrüstung älterer Modelle leicht möglich.

*„**Karosse** Aus Duroplast, kein Knautschen zur Energieableitung möglich, stattdessen Splitterbrüche (zusätzliche Verletzungsgefahr für Fußgänger und Radfahrer)."*
Um es nochmals klar zu sagen: Nicht die Karosse besteht aus Duroplast sondern die Karosserie-Beplankung. Der Trabant hat eine selbsttragende Blechkarosserie, Kotflügel, Dach, Motor- und Kofferraumhaube und die Türbeplankung sind aus Duroplast. Günstige Verzögerungswerte bei einem Aufprall lassen sich erreichen, wenn man eine Fahrzeugdeformation über eine Länge von rund vier Metern zuläßt. Hierbei würde aber die Hauptforderung für innere Sicherheit nach der steifen Fahrgastzelle vernachlässigt. Die zulässige Knautschpartie des Trabant oder eines anderen vergleichbaren Kleinwagens vor der Kabine hat nur etwa die Länge von einem Meter oder ist teilweise noch wesentlich geringer.

*„**Innenraum** Teilweise noch statische Sicherheitsgurte, keine pyrotechnische Rückhaltetechnik, Airbag unbekannt, Zahnstangenlenkung mit starrer Lenksäule, Plaste-Lenkrad kann splittern, dann kommen die Stahleinlagen raus."*
Sicherheitsgurte: Seit 1981 Automatik-Sicherheitsgurte auf Wunsch als Sonderausstattung, Nachrüstung möglich.
Airbag: Welcher Kleinwagen der Baujahre vor 1991 hat einen Airbag oder bei welchem läßt er sich nachrüsten?
Starre Lenksäule: Das hört sich an, als ob die Lenksäule in einem Stück bis zur Zahnstangen-Lenkung durchginge. Sie ist aber zweigeteilt, beide Teile sind durch eine Hardy-Scheibe miteinander verbunden.
Plaste-Lenkrad: Seit 1982 Pur-Lenkrad als Sonderausstattung, Umrüstung leicht möglich.

*„**Reifen** Radial 145 SR 13 74 S (Pneumant) – Gummimischung zu hart, dadurch schlechte Straßenhaftung."*
Abgesehen davon, daß der Trabant natürlich auch mit Reifen jeder anderen Reifenmarke in den zulässigen Größen gefahren werden darf, wir hart ist denn das Gummi von alten West-Reifen aus der Vor-Wende-Zeit heute?

*„**Bremsen** Trommelbremsen: vorn Duplex-Bremse mit 2 auflaufenden Bremszylindern, hinten Simplex-Bremse mit 1 auflaufenden und 1 ablaufenden Bremszylinder – dadurch längerer Bremsweg. Kein ABS."*
Trommelbremsen soll es auch noch bei vielen anderen Kleinwagen geben, die auf unseren Straßen fahren. Und hat Herr Wieczorek einmal daran gedacht, daß der Trabant auch ein Kleinwagen ist, ein Leergewicht von nur 650 kg und eine Höchstgeschwindigkeit von rund 100 km/h hat? Mein erstes Fahrzeug war ein 54er Käfer. Der war ungefähr gleich schnell, aber viel schwerer als der Trabant und hatte Seilzugbremsen. Wieviel sicherer fühle ich mich doch heute in einem Fahrzeug mit hydraulischer Zweikreis-Bremsanlage! Und ABS war wohl auch bei allen West-Fahrzeugen schon vor 1991 serienmäßig, oder?

*„**Rahmen** Nur Hilfsrahmen vorhanden, ist mit 6 Schrauben an der Karosse befestigt."*
Hilfsrahmen mit nur sechs Schrauben an der nach Herrn Wieczorek aus Duroplast bestehenden Karosse befestigt? Richtig ist, der Fahrschemel ist mit sechs Schrauben an der selbsttragenden Blechkarosserie befestigt. Aber warum *„Nur Hilfsrahmen"*? Schreibt Herr Wieczorek bei allen andern Fahrzeugen mit selbsttragender Karosserie dann „Überhaupt kein Rahmen vorhanden"...?

*„**Stoßstange** Statt Kunststoff Profilblech, nimmt kaum Energie auf, gefährlich für Fußgänger/Radfahrer."*
Endlich mal ein Loblied auf den energieaufnehmenden Kunststoff. Wie war das eben noch bei „Karosse"? *„Aus Duroplast; kein Knautschen zur Energieableitung möglich..."*
Na was denn nun?

*„**Motor** Mit 19 kw untermotorisiert (heute mindestens 40 kw), Tank im Motorraum, keine Möglichkeit Benzinfluß zu unterbrechen – Feuergefahr"*
Mit 19 kw untermotorisiert? Ich würde auch gerne mit meinem Trabi schneller fahren, weiß aber, daß zum Beispiel die Bremsen nur für eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 100 km/h konzipiert sind. Und dann *„heute mindestens 40 kw"*?
Falls Herr Wieczorek schon mal versucht haben sollte, Trabant zu fahren, steht er heute sicher noch an derselben Stelle. Denn vor dem Starten ist der Benzinhahn zu öffnen, da sonst der Benzinfluß unterbrochen ist, oder?

*„**Licht** Dunkle Bilux-Lampen."*
Seit April 1984 Halogen-Scheinwerfer serienmäßig, Nachrüstung ohne großen Aufwand möglich.

BILD verbessert sich am 6. Mai ...

Trabi-Streit Die Pappe ist sicherer, als sie aussieht

Von KLAUS BEHLING

Der gute, alte Trabi, ein Auto zwischen Wut und Liebe. 50,8% der Ostdeutschen wollen nicht auf ihn verzichten, für 49,2% soll er von den Straßen verschwinden (BILD berichtete).

Was sagen die Fachleute? Dipl.-Ing. Wolfgang Barthel (76) aus Zwickau war 30 Jahre lang Chef der Entwicklungsstelle Preßstoff bei Sachsenring. Seine Meinung: „Natürlich ist der Trabi technisch inzwischen ein Oldtimer. Trotzdem ist sein Sicherheitsstandard höher als bei manch anderem Auto."

Die Fachleute

● Bei Crash-Tests hielt die Trabi-Fahrgastzelle erstaunlich viel aus. Über Leben und Tod entscheidet oft die Aufprallgeschwindigkeit des Kopfes (Fachwort: HIC-Wert = Head Injury Criterion). Kritischer Wert ist 1 000, beim Trabi wurden mit 45 km/h (Eckstoß 30-Grad) 727 gemessen. Vergleich: Fiat Tipo (Offset-Crash, 50 km/h) gleich 1 209, Opel Omega (54,9 km/h) gleich 1697 oder Ford Sierra (50 km/h) gleich 1 213. Ergebnis: Große Überlebenschance im Trabi!

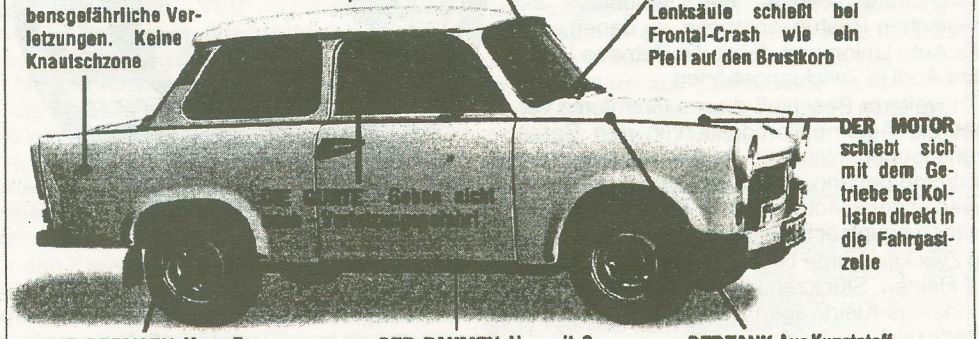
● Oft wird die „Pappe" genannt, hat die Duroplast-Karosse damit nichts zu tun. Sie besteht aus mehreren Lagen von Phenolharzen auf Baumwolle. Wolfgang Barthel: „Der Entflammungspunkt entspricht etwa dem Schmelzpunkt von Aluminium." Weiterer Vorteil von Phenolharz: Bei der Entsorgung kann wegen der chemischen Zusammensetzung kein Gift entstehen.

● Störend ist der Gestank. Er kommt vom Öl, das im Motor verbrannt wird. Die DEKRA: „Die Abgase riechen zwar nicht gut, sind aber im Gegensatz zu manchen Vierzylindern weniger giftig." Gegen Umweltschädlichkeit sind die geruchlosen Kohlenwasserstoffe. Mit 2,8 bis 3 Volumenprozent CO2-Ausstoß (bei richtiger Einstellung) liegt der Trabi unter dem Grenzwert von bis zu 3,5% für Autos ohne Katalysator.

Todesfalle und Umweltungeheuer ist der Trabi nicht. Und so werden die Meinungen weiterhin geteilt sein. Ex-Trabifahrer Siegfried Gumprecht, Dresden: „Die 'Stinkerpappe' muß endlich von der Straße!" Trabi-Freundin Manja Taumer, Bernsdorf (Sachsen): „Auf den Fahrer kommt es an. Trabifahrer leben nicht gefährlicher als andere."

... „Super Illu" entdeckt anschließend u. a. Frontscheiben aus Fensterglas...

DER TRABI – AUCH EIN GEFAHRENHERD



DIE KAROSSERIE Aus Duroplast, splittert schon bei Tempo 30. Fliegende Bauteile wirken wie Pfeile – lebensgefährliche Verletzungen. Keine Knautschzone

DIE FRONTSCHEIBE Meist aus Fensterglas – splittert!

DAS LENKRAD Aus Plastik, splittert. Zahnstangenlenkung mit starrer Lenksäule schießt bei Frontal-Crash wie ein Pfeil auf den Brustkorb

DER MOTOR schiebt sich mit dem Getriebe bei Kollision direkt in die Fahrgastzelle

DIE BREMSEN Vorn Duplex-Trommelbremsen, hinten Simplex. Bremsweg bei 80 km/h dreimal so lang wie beim Golf

DER RAHMEN Nur mit 6 Schrauben an der Karosserie befestigt, reißt bei einem Aufprall sofort ab

DER TANK Aus Kunststoff, direkt neben dem heißen Motor. Reißt bei einem Unfall leicht auf. Extrem hohe Brandgefahr

Fakten rund um den Trabi

Noch 530 358 Trabis sind zugelassen. Bei der Wende waren's 1,4 Mio. Pro Jahr werden es 120 000 weniger. Wolfgang Bauer vom Kraftfahrtbundesamt: „Hält der Trend an, ist der Trabi 2001 ausgestorben."

Der Unfallexperte warnt. Max Danner (66) aus München, Berater großer Kfz-Versicherer: „Er sollte aus dem Verkehr gezogen werden: Er brennt extrem leicht, hat keine Knautschzone, ist lebensgefährlich (siehe oben). Eine rein politische Entscheidung, daß Trabis noch fahren dürfen."

Kann man den Trabi verbieten? Nein, ein einmal vom Kraftfahrtbundesamt zugelassener Autotyp kann nicht nachträglich verboten werden. Höchstens der TÜV kann einzelne Wagen wegen Mängel aus dem Verkehr ziehen. Aber: Ein noch nie zugelassener Trabi würde heute keine Zulassung mehr bekommen – vor allem wegen der miesen Bremsen (verstoßen gegen EU-Norm). Man kann den Trabi aber teuer machen: Ab Juli kostet ein Zweitakter ohne Kat 258 statt 112 DM im Jahr an Steuern. ■

... und versucht zu klären:

Am 11. Juni sollte auf Vermittlung von „Super Illu" in Chemnitz ein klärendes Gespräch zwischen Prof. Dr. Ing. Max Danner, den ehemaligen leitenden Sachsenring-Mitarbeitern Dr. Werner Lang, Dr. Winfried Sonntag und Dipl.-Ing. Wolfgang Barthel, Prof. Dr. Ing. F. Meißner und Ulrich Danz stattfinden. Leider mußte Prof. Danner diese Diskussion wegen einer plötzlichen schweren Erkrankung kurzfristig absagen.

Prof. Danner verstarb am 12. Juni 1997 in München.

Wir fordern das zur Allianz-Gruppe gehörende Zentrum für Technik in Ismaning bei München, als dessen Leiter Prof. Danner seine Aussagen zum Trabant machte, auf, sich mit Trabant-Fachleuten an einen Tisch zu setzen, um endlich zu einer öffentlichen Klärung dieser aus der Luft gegriffenen unwahren Behauptungen beizutragen!

Leserbriefe

Anmerkungen zum Internationalen Trabantfahrer-Treffen in Zwickau 1997

Erst einmal grundsätzlich ein Lob an die Veranstalter dieses großen Treffens in Zwickau.

Nun aber zu der großen Trabi-Gemeinde: Unsere Devise heißt doch „Nur gemeinsam sind wir stark". Wo aber ist diese Gemeinsamkeit? Wer arbeitet mit im „Internationalen Trabant-Register e. V."? Bisher erst 85 Mitglieder. Ist das nicht etwas zu wenig?

Viele denken sich doch: „Warum soll ich Mitgliedsbeitrag für ‚Inter Trab e. V.' bezahlen, wenn ich doch durch ‚Super Trabi' und ‚Du und Dein Trabant' alle Infos, die ich benötige, bekomme?"

Also schlage ich vor: Trennt „Super Trabi" und „Inter Trab e. V:"! Das heißt, wichtige Infos nur noch für „Inter Trab"-Mitglieder in der Vereinszeitschrift herausgeben und dieses Vereinsblatt auch nur an „Inter Trab"-Mitglieder ausgeben!

Ja, ich sehe es als Trabi-Fahrer als meine Pflicht an, „Super Trabi" zu lesen und Mitglied im „Inter Trab e. V." zu sein. Und Ihr? Oder sagt Ihr im Beruf, zu Hause und in Eurer Freizeit „Laß doch die anderen machen, ich nehme nur!"?

Jetzt zu einigen doch vorhandenen Problemen beim Zwickauer Treffen:

Wo blieben die Ordner, um für Ruhe und Ordnung auf dem Campingplatz zu sorgen? Das ist wohl ein Traum der Organisatoren gewesen, eine Campingplatzordnung aufzustellen, an die sich 80 Prozent der Campingplatz-Benutzer doch nicht hielten. So wurde bis fünf Uhr morgens laute Musik gemacht, die Fahrzeuge wurden auf dem Platz belassen, wodurch anderen Platz zum Zelten genommen wurde, die dann auf dem Parkplatz übernachten mußten. Die Zelte wurden so wild aufgestellt, daß der Weg zu den Toiletten nur mit einem Slalom-Lauf zu bewältigen war. (Die Toiletten hätten wohl auch schon früher eine Zwischenreinigung benötigt!)

Herrlich und schön war, daß für eine solch große Menschenmenge nur acht Duschen zur Verfügung standen, und die Benutzer ließen hier auch viel an Sauberkeit vermissen.

Sonst war es ein gelungenes Fest! Besser wäre aber wahrscheinlich gewesen, weniger kostspielige Veranstaltungen anzubieten und dafür die Aktivitäten der Trabi-Gemeinschaft mehr zu fördern.

Wir fordern für das nächste Treffen sofortigen Platzverweis für diejenigen, die sich nicht an die vorgegebene Ordnung halten. Denn durch solch ein Verhalten leidet die Gemeinschaft und es wird sicherlich einigen die Lust und der Spaß genommen, im nächsten Jahr wieder nach Zwickau zu kommen.

Trabbi-Club Jade,
Volker A. Thiem, Herbert E. Dohrmann

G-Kat für Trabant

Für meinen Pkw Trabant 601 Cabrio aus 1983 bin ich eher an einem G-Kat als an einer Verschrottungsfirma interessiert.

Leider weiß ich nicht, wie lange die Ersatzteilversorgung für Trabis noch funktioniert – auch kann mir keiner sagen, wie lange ich mit Geburtsjahr 1939 mit zu erwartender nachlassender Hör- und Sehfähigkeit noch fahren darf, kann, will oder fähig bin, dennoch bin ich am G-Kat interessiert.

Fragen: Lohnt sich das System noch für Baujahr 1983? Was kosten Anlage und Einbau? Wer nimmt den Einbau vor? Gibt es Infos und Erfahrungswerte? Was sagt der deutsche TÜV dazu? Wie steht die Automobilindustrie dazu?

Mit freundlichen Grüßen

Konrad Hoffmann, 12587 Berlin

Wir bitten alle, die Interesse an einem G-Kat für den Trabant 601 oder 1.1 haben, sich direkt mit dem Entwickler in Verbindung zu setzten. Hier die Adresse:

matrix engineering
z. Hd. Ulrich Spannagel
Mühlstraße 38
82438 Eschenlohe