

## Toertocht Trabant-club Nieuwe vrienden

Evenement | In 1958 werd in Oost-Duitsland de Trabant op de markt gebracht. Het doel van de Trabant was een auto binnen het bereik van een zo groot mogelijke groep mensen te brengen. Daarom werd de auto destijds zo eenvoudig mogelijk gehouden. Wat doet een club weldenkende mensen anno 2003 in vredesnaam met zo'n Oost-Duitse budget-auto in Nederland? "Trabant Service Team Dordrecht" stelde een auto beschikbaar en Autozine ondervond het aan den lijve tijdens de eerste bijeenkomst van de Nederlandse Trabant-club in 2003.



De beschikbaar gestelde Trabant komt uit 1971 en is van het type "601S", de meest gangbare uitvoering. Niemand weet te vertellen waar 601 precies voor staat, maar in de loop der jaren werd het verklaard als: "600 wachten, 1 krijgt de auto". Wie namelijk een Trabant bestelde (en betaalde) moest vervolgens 10 tot 15 jaar wachten op aflevering. Overheidsmedewerkers kregen voorrang en hoefden "slechts" 7 jaar te wachten.

Voor de Nederlandse Trabant-koper golden destijds heel andere voorwaarden. Zo hoefde de rijke Hollander slechts enkele maanden te wachten en kon hij/zij zelfs een kleur kiezen (de Oost-Duitser moest maar afwachten). Overigens is de lak van de kunststof koets (metaal was schaars) van de meeste Trabants dof, maar de auto werd wel degelijk glimmend afgeleverd. De laklaag is echter zo dun, dat de uitstoot

van industrie en andere Trabants binnen enkele maanden een einde maakte aan de glans. De glimmende Nederlandse Trabant had als extra een chroom-strip, afkomstig van de Daf 33. Die strip was de enige luxe, want ongeacht de nationaliteit van de koper bleef de Trabant een "rudimentaire" auto.



De eenvoud begint met starten. Wie niet weet hoe een Trabant gestart moet worden, zal nooit van de plaats komen. Onder het dashboard is een benzinekraan te vinden die voor het starten moet worden geopend. De benzinetank zit boven de motor en door de zwaartekracht loopt de benzine vanzelf de motor in. Dat bespaart een pompje en daarmee geld plus een onderdeel dat kapot kan gaan. Een benzinemeter is er niet; iedere Trabant wordt geleverd met een peilstok waarmee de eigenaar zelf het niveau in de tank moet meten.

De benzinekraan is open, de tank is vol maar toch

start de Trabant van de redactie niet. Reden voor onrust geeft dat niet, want de meeste clubleden kennen hun auto tot de laatste schroef. Het probleem is gelukkig snel gelokaliseerd. Een welgemikte klap met een hamer biedt uitkomst en de motor begint te pruttelen. De twee-cilinder 595 cc metende krachtbron klinkt als een brommer, maar dat hoort zo. De toertocht kan beginnen.



De Trabant wordt geschakeld met een hendel aan het stuurwiel. Dat is even wennen, want de versnellingen volgen niet het gebruikelijke patroon. De één zit onderaan, de twee daarboven, de derde versnelling is naar de bestuurder toe onder en de vierde naar de bestuurder toe boven. Als extra handicap valt de pook bij de overgang van de tweede naar de derde versnelling niet vanzelf in de juiste gang.

Een koppeling met een uitzonderlijk korte slag zet de 26 pk sterke Trabant in beweging. Alhoewel iedere vorm van subtiliteit ver te zoeken is, pruttelt de motor er lustig op los en is er zeker geen gebrek aan kracht.

De prestaties zijn best redelijk. Volgens de raamsticker op een andere Trabant wordt de sprint van 0 naar 100 km/u in 9 minuten geklaard. De topsnelheid ligt iets hoger, op 105 km/u. Wanneer het gas wordt losgelaten, begint de motor onmiddellijk te haperen en in te houden. Daarom moet de motor goed op toeren worden gehouden en is de auto na een paar minuten rommelen prima te rijden.



De remmen vragen de meeste gewenning. In een ontwerp met handbediende ruitensproeier en knipperlichten die na de bocht zelf moeten worden uitgezet, is rem- of stuurbevestiging uiteraard uit den boze. De eerste poging tot remmen heeft dan ook geen enkel resultaat. De Trabant kan stevig remmen, maar dan wel op kracht van de bestuurder. Het credo is geen medelijden te hebben en het rempedaal stevig in te trappen.

Met op z'n tijd de gebruikelijke parmantige blauwe rookpluim van de tweetakt motor, zet de Trabant de uitgezette route over de Noord-Veluwe vrolijk voort. Zoals Trabant-rijders het zelf zeggen: dit is de grootste auto ter wereld, want als er een Trabant voorbij komt betekent dat 3 meter kunststof en 10 meter rook ...



## Conclusie

Wat bezielt mensen uit een rijk en welvarend land als Nederland om uit vrije wil met een Oost-Europees ikoon als de Trabant te gaan rijden? Dat is na een dagje Trabant-rijden helemaal duidelijk. Trabant-rijden is een avontuur.

Bovendien heeft de auto door z'n eenvoud en bescheidenheid een onmiskenbare charme. Die unieke charme is dankzij de eenvoud ook nog eens heel betaalbaar. Trabant betekent letterlijk "maatje" en tijdens de eerste bijeenkomst van de Nederlandse Trabant-club in 2003 zijn er weer heel wat nieuwe vrienden gemaakt. ■

