



DER DEUTSCHE  
*Straßen*  
*verkehr*  
FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT

Unser Reisebericht: 20000 km im Trabant  
Das Hupen mit Licht  
Selbstreparatur – in oder nicht?

Februar 1961  
Preis 1,- DM  
Verlagspostamt

2

# 20000 km im Trabant

Von Dr. med. vet. A. Liebisch



Über den Loibl-Paß nach Süden. 24 Prozent Steigung muß der Trabant bewältigen.

zähler an unserem Trabant. Nur die erste der vorgeschriebenen Durchsichten können wir ausführen lassen. Werden wir die Einfahrzeit gut überstehen? Unser Bordwerkzeug ist zufriedenstellend. Wir haben es nach besten Möglichkeiten ergänzt. Die mitgenommenen Ersatzteile sind spärlich. Nehmt unbedingt ein Getriebe mit! Am besten, ihr packt noch einen kompletten Wagen ein, ist die Meinung der ewigen Schwarzseher. Ihr braucht nur ein Stück Draht und eine Handvoll Schrauben, raten uns die Optimisten. Wir entscheiden uns für den Mittelweg, packen zwei Keilriemen, zwei Ersatzschläuche, eine Zündspule und einige Kerzen ein. Erwartungsvoll rollen wir dem bunten Er-

daneben klemmen Zelt, Luftmatratzen, Benzinkocher, zwei Zelthocker, Tisch, Sonnenschirm... Wir haben einen Zentner Übergewicht.

Bad Schandau. Zum ersten Mal auf dieser Reise heben sich die Schlagbäume. An den Ufern der Elbe entlang, rollen wir dem Ziel unserer ersten Etappe entgegen. Prag empfängt uns im bunten Schein des Neonlichtes. Vor dem Hotel am Wenzelsplatz finden wir eine Lücke zwischen den zahllos parkenden Wagen. Wir sind noch nicht ganz ausgestiegen, schon bleiben die ersten Passanten stehen. Als wir unser Gepäck holen, hat sich eine eifrig diskutierende Gruppe gebildet. Mit fachkundiger Miene wird unser Trabant betrachtet. Die Prager wissen gut Bescheid über den neuen Wagen aus der DDR. Sie haben viel über den Trabant gehört und gelesen. Was kostet der Wagen? Benzinverbrauch? Steuer? Motorstärke? Wir kommen kaum nach mit den Antworten. Mehrere Männer übersetzen unsere Erklärungen. Wann wird es den Trabant in der ČSSR zu kaufen geben? „Ist dös a herziger Wagen“, kommentiert der österreichische Grenzbeamte unser Erscheinen und nimmt uns schmunzelnd 40 Schilling für Steuer und Versicherung ab. In Anbetracht der nahen Alpen zahlen wir willig und schlafen dafür die nächste Nacht im Zelt.

Linz, die Donaustadt am Alpenrand grüßt ihre Gäste!

Wir danken dem einladenden Plakat und fahren aus Devisensparsamkeit gleich an die blauen Gestade der Donau. Hier waschen wir unseren Trabant in dem graubraunen Wasser ihrer blauen Fluten. Mit neuem Glanz geht es weiter zum Hallstätter See. Schroff erheben sich die Felswände, steigen auf bis zu dem dreitausend Meter hohen Gipfel des Dachstein. Dort, wo der Gebirgsbach einen schmalen Einschnitt in den Fels gewaschen hat, liegt der alte Marktflecken Hallstatt. Wie Vogelkäfige scheinen hier die Häuser an den Fels gekittet zu sein. Winzig und verspielt wirken diese Häuschen im Kontrast zu den gewaltigen Bergen und dem tiefen Schweigen des Hallstätter Sees.

St. Wolfgang und Salzburg sind unsere nächsten Etappen. Bis hierher haben wir kaum Steigungen über 12 Prozent zu überwinden. Wir fahren von Salzburg südlich das Tal der Salzach aufwärts. Unerwartet überwinden wir hier den ersten Paß auf unserer Reise. Das Salzachtal verengt sich unvermittelt. Die Felswände treten zu beiden Seiten an die hier sehr schmale Straße heran. 15 Prozent Steigung. Damit hatten

gebnis dieser Reise entgegen.

Hinter uns liegt der Abschiedstrubel. Noch gestern standen wir vor dem unübersehbaren Berg unseres Gepäckes. Wir wundern uns selbst, wo alles untergekommen ist. Jede kleinste Lücke wurde vollgestopft. Es gibt viele nutzbare Winkel im Trabant. Gleich unter dem Fahrersitz liegt das notwendigste Werkzeug. In einem Blechkasten unter dem anderen Vordersitz stecken die Waschbeutel und unsere umfangreiche Reiseapotheke. Eingekeilt hinter den Rückenlehnen, klemmen die Schlafsäcke und ein Säckchen Kartoffeln. Auf den Rücksitzen lagert ein ansehnlicher Koffer mit Eßwaren, darauf ein nicht minder schwerer mit Kameras, Filmen und Objektiven. Daneben stehen noch zwei Aktentaschen mit Landkarten und Reiseführern. Unsere Schuhe finden unter dem Hintersitz nebeneinander Platz, wie er in einem Schrank nicht besser sein kann.

Im Kofferraum kann keine Maus mehr Platz finden. Hinter dem Ersatzrad klemmen Taschen mit Werkzeug, Ersatzteilen und Autopflegemitteln. Gleich an der Rückenlehne stehen ein 5-l-Kanister mit Kocherbenzin, ein 20-l- und ein 10-l-Kanister als Benzinreserve, davor zwei ansehnliche Koffer mit unserer Kleidung vom Bikini bis zum Wintermantel. Darauf und

**W**ir waren zu zweit. Für acht Wochen fanden wir unsere Heimat im Trabant. Er rollte mit uns durch neun Länder. Mit heller Stimme summte er auf den Asphaltstraßen und hoppelte geduldig über die Felsenwege. Wir fuhren hinauf an den Gletscher des Großglockner und versanken bis an die Achsen im Schotter der Adria. Wir fotografierten unter dem strahlend blauen Himmel Bulgariens und durchquerten im Schneegestöber die rumänischen Berge. Mittags wußten wir noch nicht, wo wir am Abend schlafen. Wir schliefen wie Fürsten im Hotel und wie Zigeuner im Auto am Straßenrand, bauten unser Bett in den rauchigen Zellen der Mönche und spannten unsere Zeltleinen nur fünf Schritte vom Meer entfernt. Wir wärmten uns hier noch am Lagerfeuer der Hirten und feierten dort schon im Kulturhaus der Genossenschaft, standen erschüttert vor den Zeugen vergangener Kämpfe und blickten freudig auf die Mauersteine eines neuen Lebens. Länder, Menschen und ihre Geschichte lernten wir kennen auf einer großen Reise in einem kleinen Trabant.

## Zwischen Elbe, Moldau, Donau

Unsere Reise beginnt in Leipzig. 1200 gefahrene Kilometer zeigt der Kilometer-

wir nicht gerechnet. Wir haben nicht genügend Schwung und müssen auf den zweiten Gang schalten. Ein paar mal geht es wie auf der Achterbahn. Dann sind wir oben, auf dem Paß Lueg, über der großartigen Klamm der Salzach.

### In den Regionen der Gletscher

Noch liegen tiefe Schatten in den Tälern. Aber die Sonne leckt schon an den glitzernen Firngipfeln der Hohen Tauern. Es verspricht ein schöner Tag zu werden. Wir sind überglücklich, als wir von Bruck an der Großglocknerstraße die letzten Kilometer bis zur Mautstelle zurücklegen.

Mauthaus Fusch, Nordrampe. Wir entrichten unsere Gebühr und schmücken den Trabant mit der Plakette der Großglocknerstraße. Heute ist ein besonderer Tag. Nicht nur, daß die Sonne an einem strahlend blauen Himmel die Berggipfel mit einer Flut von Licht übergießt. Heute ist der 25. Jahrestag der Großglocknerstraße. Wir unternehmen im Trabant eine Wiederholungsfahrt der Erstüberquerung des Tauernmassivs vom 22. 9. 1934.

Zwei Kilometer nach der Mautstelle beginnt der erste Teil der Bergstrecke, die den Höhenunterschied zu dem Hochtal von Ferleiten in der wilden Bärenschlucht überwindet. Die Straße steigt hier gleichmäßig und ununterbrochen. Wir können keinen Schwung ausnützen, sondern müssen die Maschine gleichmäßig ziehen lassen. Steigungen über 10 Prozent. Der zweite Gang wird notwendig. Der dritte Gang schafft es fast. Wir sind immer wieder versucht, den dritten Gang einzuschalten. Aber die Maschine wird zu stark gequält. Vor uns liegen noch vierzig Kilometer Steigung. Wir beschließen, langsam und gleichmäßig zu fahren. Bald beginnt der eigentliche Teil der Bergstrecke. Auf diesen 27 km müssen wir eine durchschnittliche Steigung von 9,8 Prozent und einen Höhenunterschied von 1670 m überwinden. In elf großzügig angelegten Kehren geht es hinauf über die Piffalpe und die Hexenküche. Die Baumwuchsgrenze ist hier überschritten. In dieser Höhe erreichen uns die ersten Sonnenstrahlen. Tiefe Schatten liegen noch über dem Ferleiental. Um uns stehen die gespenstisch aufgerichteten Felsblöcke dieses gewaltigen Bergsturzgebietes. Wir fahren diese Strecke im zweiten Gang. In den Kehren mit 12 Prozent Steigung kommen wir mit dem zweiten Gang aus. Gleichmäßig und ruhig zieht der Trabant diese schwierige Bergstraße. Besonders günstig erweist sich die Luftkühlung. Mehrmals werden wir von größeren Wagen mit hoher Geschwindigkeit überholt. Wenige Kilometer weiter stehen sie aber dann mit dampfendem Kühler an den Wasserstellen.

In weiteren drei Kehren über das Naßfeld geht es hinauf bis zu 2428 m zum Parkplatz Fuschertörl. Hier gönnen wir uns und dem tapferen Trabant die erste größere Pause. Vom Parkplatz führt die Straße zunächst abwärts bis zu 1800 m an der Abzweigstelle Guttalbrücke. Von hier aus fahren wir die letzten neun Kilometer bergauf bis an den Parkplatz Freiwandek. Vor uns breitet sich das prächtige Panorama der Großglocknergruppe aus. Tief unten glitzert der Eisstrom des Pastererzglietters, überragt von der im grellen Sonnenlicht gleißenden Pyramide des Großglockner. Verzaubert be-

staunen wir diese Wunderwelt der Eisesriesen.

### Über die Karawanken zur Adria

Dichter Nebel liegt noch über dem Flußtal der Draun. Nur ungenügend bauen wir heute unser Zelt ab. Wir haben hier unseren bisher schönsten Zeltplatz gefunden. Wenige Schritte von dem klaren Wasser der Draun spannen sich unsere Zeltleinen. Wunderbar ist der Ausblick auf die steil aus dem Tal aufsteigende Felsmauer der Karawanken. Hinter diesen Bergen liegt die Adria. Noch ein letzter Blick auf die Karte. Dann geht es über den Loibl-Paß nach Süden. 24 Prozent Steigung bergauf! Wir müssen im ersten Gang fahren. Die Räder werfen den lockeren Untergrund nach hinten. Trotzdem halten wir an einer der letzten steilen Geraden an, um eine Aufnahme zu machen. Das Anfahren fällt uns schwer. Der größte Teil unseres Gewichtes liegt auf der Hinterachse. Die Vorderräder drehen durch. Vorsichtig lassen wir den Trabant rückwärts rollen und stellen ihn quer auf die hier nur schmale Straße. So können wir wieder anfahren und erreichen

die jugoslawische Grenze auf der Höhe des Passes.

In sehr steilen Serpentin (bis 29 Prozent) führt die Straße bergab. Wir sperren den Freilauf und fahren zusätzlich bremsend im ersten Gang abwärts. Hier machen wir die gleiche Erfahrung wie bei den langen Abfahrten an der Großglocknerstraße. Wir bremsen den Wagen nur in Unterbrechungen bis auf eine geringe Geschwindigkeit ab und überlassen dann wieder der Maschine die Bremswirkung, bis uns die Tourenzahl zu hoch erscheint. So werden uns bei den zahlreichen Pässen dieser Fahrt niemals die Bremsen übermäßig heiß.

Bei Sonnenuntergang erreichen wir die Adria. Rijeka liegt hinter uns. Wir sind immer noch auf der Suche nach einem kleinen Grasfleck, der sich als Zeltplatz eignen könnte. Überall finden wir nur trostlosen, öden Karst, nichts als Steine. Wir verbringen die Nacht im Trabant. Die Sitze werden nach vorn geklappt und der Raum bis zur Höhe des Hintersitzes mit Gepäck ausgefüllt. Darauf legen wir die Luftmatratzen und finden so noch ein angenehmes Lager.

(Fortsetzung folgt)

*Unvergeßliche Eindrücke vermittelt die Landschaft Dalmatiens. Ungetrübt ist die Freude durch die große Leistung unseres kleinen Wagens.*



# 20000 km im Trabant



Eine Reise durch neun Länder Süd-Ost-Europas • Von Dr. med. vet. A. Liebisch

(Schluß)

Am nächsten Tag werden wir überrascht durch die einmalig schöne Fahrt auf der Adriatischen Küstenstraße. Diese Straße ist landschaftlich und straßentechnisch die großartigste Strecke in Jugoslawien. Tage-lang erfreuen wir uns an dem bunten, lebendigen Bild der Adriaküste. Immer bieten sich neue, reizvolle Ausblicke auf die vielgestaltigen Adriatischen Inseln.

Bis Zadar fahren wir auf einer Asphaltstraße in einmalig gutem Zustand. Südlich von Zadar geht es jedoch querfeldein. Hier beginnt eine Waschbrettstraße. Wir befürchten auf den ersten Kilometern, unser Trabant könnte auseinanderfallen. Vorsichtig hoppeln wir mit dreißig Sachen durch das Gelände. Nach und nach gewöhnen wir uns aber an das Gehoppel, und schließlich rattern wir wieder mit sechzig Stundenkilometern über die Karrenwege. Öfter stauchen wir bei dieser Geschwindigkeit durch ein unerwartetes Schlagloch oder eine plötzlich auftauchende Querrinne. Mehrmals betrachten wir skeptisch unsere Federn. Einmal wird uns jedoch die zu hohe Geschwindigkeit zum Verhängnis. Auf einer unübersichtlichen Bergstrecke sehen wir hinter einer Kurve plötzlich mehrere Felsbrocken auf der Straße liegen. Der Bremsweg ist zu kurz. Der Wagen rutscht auf dem Schotter. Wir suchen uns noch den kleinsten der Blöcke aus... Der Trabant wird hochgerissen. Wir stehen. Ein

Felsbrocken klemmt unter dem Motorblock. Das Steinschlagblech ist eingedrückt. Es hat einen guten Teil des Stoßes aufgefangen. Das Auspuffrohr ist an der vorderen Befestigung des Motorblockes abgerissen und auf zwanzig Zentimeter flach zusammengedrückt. Die Maschine ist unbeschädigt. Wir haben noch einmal Glück gehabt.

Die historischen Städte Split, Mostar und Dubrovnik erwecken in uns Bilder vergangener Kämpfe um die Unabhängigkeit des Landes. Vor uns breitet sich das imposante Panorama der Bucht von Kotor aus. Wir überqueren die Schwarzen Berge Montenegros. Der Vjeternik-Paß (1260 m), der Tresnjevik-Paß (1598 m) und der Cakor-Paß (1849 m) stellen eine weitere Leistungsprüfung für unseren Trabant dar. Über das orientalische Prizren führt unser Weg nach der lebhaften mazedonischen Hauptstadt Skopje. Hier tanken wir zum letzten Male „Jugopetrol“ und fahren in Richtung Bulgarien.

Am späten Nachmittag erreichen wir das letzte jugoslawische Dorf. Die Straße ist in einem unglaublich schlechten Zustand. Abgesehen von den zahlreichen Flußdurchfahrten müssen wir einen großen Teil der Strecke neben der Straße fahren. Der Benzinverbrauch ist entsprechend hoch. Wir fahren schon einige Zeit auf Reserve. Die nächste Tankstelle ist erst in Bulgarien. Noch sind 30 km zu fahren. Gespannt erwarten wir hinter jeder Kurve die Schlagbäume der Grenzstation. Die Straße führt in einem Flußtal bergauf. Der Fluß wird

zum Bach, der Bach zum Bächlein. Eine letzte Kurve, vor uns liegt ein Paß in der Höhe des Fichtelberges. Hoch oben sehen wir die jugoslawische und bulgarische Flagge wehen. Die Straße setzt zu einigen steilen Kehren an. An der ersten Kehre bleiben wir stehen. Ein Blick in den Tank stellt uns vor die erschütternde Tatsache. In dem jetzt schräg gestellten Behälter zittert ein kleiner Rest Benzin. Hier scheint unsere Fahrt vorläufig zu enden. Hilfesuchend blicken wir uns um. In der Ferne schreit ein Esel...

Bei dem Gedanken an etwas Benzin kommt uns die Erleuchtung. Noch ein letztes Mal lese ich das verstaubte Schild auf dem Tank: Nur Hyzet-Zweitakt-Motorenöl einfüllen! Schon gluckert das nach Azeton riechende blanke Kocherbenzin in den Tank. Starten, der Trabant springt an. Erster Gang, und hinauf geht es durch die zahlreichen Kehren. Geschafft! Bis zur ersten Tankstelle in Bulgarien rollen wir mit abgestellter Maschine.

## Kleine Panne — große Hilfe

Sofa empfängt uns im Regen. Hier legen wir einige Tage Pause ein. Wir haben eine gründliche Renovierung nötig.

Frisch gewaschen und abgeschmiert, steht unser Trabant vor dem komfortablen Balkanhotel. Ständig wird er von einer fachmännisch diskutierenden Gruppe umlagert. Mit dem Autoschlüssel in der Hand stellen wir uns bescheiden mit an, um einmal bis zur Tür vorzudringen.

Foto oben: Vor der Stadt Kotov in Jugoslawien

## EIN KLEINER TECHNISCHER RUCKBLICK

Wir fuhrten auf dieser Fahrt eine Gesamtstrecke von 10 116 km  
davon 7 921 km auf Asphalt und Beton  
1 985 km auf Schotter  
und 210 km auf ausgesprochenen Waschbrettstraßen  
10 116 km

Von der bulgarischen Hauptstadt fahren wir nach Süden, zu dem kunsthistorisch interessanten Bau des Rilaklosters und weiter über die Pässe zwischen Rila- und Piringebirge nach der Messestadt Plovdiv. Mitten in den bulgarischen Bergen bekommen wir die Nachwirkungen des zusammengedrückten Auspuffrohres zu spüren. Der Trabant zieht plötzlich nicht mehr. Wir denken zuerst an einen Zündungsfehler, erkennen aber bald die Ursache in dem mit Rückständen vollgestopften engen Teil des Auspuffrohres. Mit letzter Kraft erreichen wir eine kleine Stadt in den Bergen. Eine Reparaturwerkstatt gibt es nicht. Wie überall werden wir auch hier von einer motorsportbegeisterten Gruppe umlagert. Wir zeigen die Maschine und ganz beiläufig unser eingedrücktes Auspuffrohr.

In der folgenden Stunde erleben wir eines der zahllosen Beispiele überragender bulgarischer Gastfreundschaft. Einer der Bulgaren gibt mir einen Wink einzusteigen. Wir fahren zu einem Kraftfahrzeugpark. Es ist noch früh am Tage, und die Kraftfahrer der zahlreichen LKW erhalten soeben ihre Fahraufträge. Kaum angekommen, werde ich auf das herzlichste begrüßt. Drei Mann heben den Trabant an, schieben einen Klotz unter das Rad, und ich bin vollkommen beschäftigt, alle Schrauben und Federringe einzusammeln.

In kurzer Zeit rollt unser Trabant mit frisch eingeschweißtem Auspuffrohr. Hier gibt es kein Bezahlen, aber einen sehr herzlichen Abschied.

### Helmwärts über Theiß und Donau

Weiter führt uns die Fahrt über den mit der Geschichte des bulgarischen Freiheitskampfes fest verwurzelten Schipka-Paß zu den Städten der Schwarzmeerküste.

Wir besuchen das altherwürdige Sosopol und genießen den Luxus hochmoderner Hotels an dem Goldenen Strand bei Varna, fahren über die Brücke der Freundschaft nach der Volksrepublik Rumänien zur Weiterfahrt auf der internationalen Durchgangsstraße von Istanbul nach Wien und Prag. Wenige Tage später bewundern wir die sich monumental zu beiden Seiten der Donau ausbreitende ungarische Metropole und stehen kurz darauf schon unter dem Wahrzeichen von Wien. Hier nehmen wir Abschied von der Donau, Abschied von dem Strom, der uns Leitfaden auf dieser Reise gewesen ist. Auf der letzten großen Etappe winken wir hinauf zu den Türmen der goldenen Stadt an der Moldau, und wenige Stunden später heben sich zum letzten Mal die Schlagbäume einer Grenzstation auf dieser Reise. Wir tanken wieder Minol und Hyzetöl. Wo kommt ihr her? Wie hat der Trabant durchgehalten? Wieviel Kilometer seid ihr gefahren? Wir lesen den Tachometerstand ab: Unsere Fahrt war 10 116 Kilometer lang.

Jeder dieser Kilometer brachte neue, vielfältige Erlebnisse. Sie reißen sich aneinander zu dem großen, bunten Bild dieser Reise.

(Der Bericht über die Nordlandreise mit dem gleichen Wagen folgt demnächst.)

Die größte Tagesstrecke von Znoimen nach Leipzig betrug 498 km in 12 Stunden. Abgerechnet drei Pausen von je einer halben Stunde in Prag, an der Grenze und in Dresden, ergibt sich ein Schnitt von 47,4 km/h.

Wir sind sehr oft Strecken von über 400 km an einem Tage gefahren. Die durchschnittliche Tagesstrecke betrug 185 km. In diesem Zusammenhang muß die wirklich großartige Sitzbequemlichkeit im Trabant hervorgehoben werden. Wir hatten niemals das Bedürfnis, unbedingt aussteigen zu wollen, um uns die Füße zu vertreten. Im Gegenteil waren wir nach manchem anstrengenden Stadtrundgang froh, uns wieder bequem in den Trabant zu setzen und weiterzufahren. Wir erreichten ohne Mühe oft über Stunden eine Dauergeschwindigkeit von 80 km/h. Die Maschine wurde niemals zu heiß. Das Gebläse arbeitete ausgezeichnet. Besonders günstig empfanden wir das benzinsparende Fahren mit Hilfe des Freilaufs. Auf den unendlich langen Straßen rofften wir oft viele Kilometer und brauchten nur wenig Gas zu geben, um unsere Geschwindigkeit zu halten.

Sehr zufrieden waren wir mit dem guten Steigvermögen des Trabants. Nachfolgend eine kleine Zusammenstellung einiger Berge und Pässe, die wir auf dieser Reise überquerten:

Name	Höhe m	Höchst-
		steigung %
Eibenberg	608	19
Hochtortunnel	2505	12
Franz-Josefs-Höhe	2369	12
Paß Lueg	562	17
Gailbergsattel	982	12
Loibl-Paß	1366	24
Staza-Paß	897	15
Orjensattel	1594	20
Bukovika-Paß	1247	12
Vjeternik-Paß	1260	etwa 12
Tresnjevik-Paß	1598	12
Cakor-Paß	1849	12
Devi Bajir-Paß	1649	15
Rilakloster	1180	10
Schipka-Paß	1309	10
Prolax-Paß	800	10
Predeal-Paß	1051	10

Die Maschine lief auf den über 10 000 km trotz der hohen Beanspruchung gleichmäßig, ohne nur einmal zu muckern. Mitten in den Dinarischen Alpen wechselten wir bei 4000 km die Vergaserdüse. Auch mit der kleineren Düse zog der Trabant unverändert gut. Besonders dankbar waren wir für die in jeder Situation große Startfreudigkeit und das erstaunliche Temperament des

Wagens. Wir hatten immer das Gefühl, daß die kleine Maschine fleißig geschaffet werden wollte.

Auf der gesamten Fahrt wurden 780 l Benzin verbraucht. Dies entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 7,7 l auf 100 km. Unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse (wir mußten oft über Stunden im zweiten und dritten Gang fahren), der oft sehr großen Steigungen (etwa die Hälfte unserer Reise führte über ausgesprochene Gebirgsstraßen) ist dieser Verbrauch nicht zu hoch. Für uns, da wir diese Reise in eigener Finanzierung durchführten, war der Trabant mit diesem geringen Benzinverbrauch überhaupt der einzige Wagen, mit dem sich diese Fahrt durchführen ließ. Besondere Sorgen bereitete uns das Motorenöl. Die Befürchtungen erwiesen sich aber als unbegründet. Der Trabant verdaute alles, vom guten legierten Öl, über zweifelhaftes Schmieröl bis zum blanken Benzin. An einer jugoslawischen Tankstelle erhielten wir durch ein Mißverständnis Gemisch von 1 : 20. Der Trabant lief mit dieser Mischung auffallend besser. Bei den schlechten Ölen tankten wir in Zukunft immer in diesem Verhältnis. Dann war allerdings auch oft eine Säuberung der Kerzen notwendig.

Die relativ geringe Bodenfreiheit des Trabants war vor dieser Reise eine unserer größten Sorgen. Aber auch diese Befürchtung erwies sich in den meisten Fällen als unbegründet. Wir fuhrten tagelang auf Straßen mit tief ausgefahrener Spur und haben nur einmal aufgesetzt. Allerdings sind wir öfter größeren Unebenheiten ausgewichen, wobei sich die vortreffliche Wendigkeit des Trabants als sehr günstig erwies.

Hervorragend war die Staubdichte unseres Trabants. Auf den Straßen des Dalmatinischen Karst fuhrten wir eingehüllt in dicke Staubwolken. Die Maschine erweckte den Eindruck, als würde ein Mehl sack darüber ausgeschüttet. Erwartungsgemäß sickerte etwas Staub durch die Schlitze der Fußpedale. Die übrigen Teile und besonders der Kofferraum erwiesen sich aber als vollkommen staubdicht.

Die Pannen auf dieser Reise waren erstaunlich geringfügig und unterboten jede unserer Erwartungen. Wir hatten ein eingedrücktes Auspuffrohr zu reparieren, einen Wackelkontakt am Reglerschalter und einen Defekt am Blinkschalter zu beseitigen, eine gebrochene Drucktaste, eine Biluxbirne und fünf Kerzen zu wechseln. Wir hatten keinen weiteren Schaden und nicht eine Reifenpanne. Es war eine Fahrt, auf der wir den Trabant niemals schonen konnten. Er hat sich bestens bewährt.