

Über der Großmutter

Umsiedler aus der DDR beleben die westdeutschen Straßen mit antiquierten Zweitaktern. Die Exoten von drüben werden auch hierzulande verkauft.

Mit ihrem gelben Wartburg-Tourist, Kennzeichen RKK-4-30, töffelten der Görlitzer Designer Reinhard Roy, Frau Heidrun und Sohn Daniel bei Helmstedt in die Freiheit. Die Familie war im Westen willkommen, das DDR-Fahrzeug (Baujahr 1982) nicht.

Zwischen Wicker und Flörsheim, im Hessischen, wurde Roy wenige Tage später von der Polizei gestellt und, wegen des Betriebs eines weder zugelassen noch versicherten Autos, angezeigt. Den Wartburg nahmen die Organe gleich aus dem Verkehr.

Vergeblich hatte Roy zuvor bei Zulassungsstelle und TÜV versucht, die nötigen Papiere für sein Vehikel (50 PS, Spitze 125 Kilometer/Stunde) zu erstreiten. Die Beamten mochten nicht verantworten, daß die milchigblaue Abgasfahne, unveränderliches Kennzeichen des wassergekühlten Dreizylinder-Zweitaktters, den Tod des hessischen Tanns beschleunigt.

Roy aber wollte sein Auto behalten. Schließlich hatte er auf das Gefährt (Neupreis: damals rund 22 000 Mark), das in der DDR unter Brüdern locker 30 000 Mark bringen würde (siehe Seite 77), zehn Jahre lang warten müssen. So was bindet. „Diese Faktoren der Gemütsbeeinflussung stabilisieren das eigene Verhältnis zu einem solchen Produkt ungemein“, erläutert Roy, „das liegt im Stellenwert wahrscheinlich weit über der Großmutter.“

Zartfühlende Kfz-Techniker hatten mit der Oma auf Rädern schließlich ein Einsehen: Der Mainzer TÜV im benachbarten Rheinland-Pfalz bescheinigte, Roys Wartburg sei tatsächlich ein Auto und fahrtüchtig obendrein.

Eigentlich dürften die technisch veralteten DDR-Zweitakter Wartburg, der sich die DKW-Technik von 1939 bewahrt hat, und Trabant, der an den Lloyd-Leukoplastbomber erinnert, hierzulande gar nicht fahren. Das süßlich duftende Qualmfett, das sie in die bundesdeutsche Luft entsenden, ist getränkt mit Kohlenwasserstoffen – mehr als siebenmal so viel, wie das Gesetz erlaubt. Sogar das sozialistische Bruderland Tschechoslowakei will seit Anfang des Jahres die ostdeutschen Stinktiefel nicht mehr abnehmen: Prag verhängte über den Trabant ein Importverbot.

Die Erzeugnisse des Zwickauer VEB Sachsenring (Trabant) und der Eisenacher VEB Automobilwerke (Wartburg) zeigen noch andere Macken: Bei manchen Modellen gehen die Rücklich-



DDR-Umsiedler, Trabants*: „Jedes Fleckchen, weggeputzt“

ter mit der Heckklappe nach oben, Verglasung, Warnblinker und Gurte entsprechen westlichen Vorschriften nicht.

Doch seit viele der über 30 000 Umsiedler, die dieses Jahr in den Westen ausreisen durften, mit den Genossen-Schleudern beim TÜV anzockeln, drücken die Gutachter ein Auge zu. Sie sind gehalten, so Dieter Kleinsteuber vom Dachverband der Technischen Überwachungsvereine in Essen, „etwas kulanter zu verfahren“.

Da es sich bei den DDR-Autos um sogenanntes Umzugsgut handelt, geben auch die zuständigen Regierungspräsidien in der Regel Ausnahmegenehmigungen. Und in West-Berlin hat der Senator für Wirtschaft und Verkehr den Umsiedlern, „zur Vermeidung sozialer Härten“, Absolution vom Abgas-Paragraphen 47 Absatz 1 der Straßenverkehrszulassungsordnung erteilt.

Doch der Ärger mit den Behörden ist nicht der einzige Kummer jener, die ihrem Wartburg oder ihrer „Pappe“ (DDR-Kosenamen für den aus Duroplast gefertigten Trabant) die Treue halten.

Das Mitleid der Westler, die im Auto allemal noch ein Statussymbol sehen, trifft sie mit voller Wucht. Die vorwurfsvollen Blicke von Fußgängern auf die dichten Duftschwaden erzeugen Schuldgefühle. Und die Witze, die sie selber in der DDR über ihre Wagen gerissen haben, klingen im Westen ganz anders – nämlich ätzend.

Etwa der: Trifft ein Maultier einen Trabant und fragt: „Was bist denn du?“ Sagt der Trabant: „Ich bin ein Auto.“ Antwortet das Maultier: „Verstehe, und ich bin 'n Pferd.“

So versuchten einige der Neubürger, ihre Karossen loszuschlagen. Geheimtip war die Adresse von Manfred Schmidt in Hangelar bei Bonn, der Ost-Autos nicht nur repariert, sondern auch verkauft.

* Beim Verlassen des Notaufnahmehagers Gießen.

Er hätte im Frühjahr, nachdem die Ausreisewelle angelaufen war, 20 bis 30 DDR-Wagen auf Halde stellen können – viele davon in Bestzustand. Schmidt: „Die in der DDR gehen mit Autos ja anders um. Die haben natürlich jedes Fleckchen und Pickelchen weggeputzt.“

Doch der Autoschlosser, der 1957 aus Leipzig kam, konnte den plötzlichen Boom nicht auf einmal verkraften. Er liegt selber mit den Behörden über Kreuz: Seit Jahren kämpft er um eine allgemeine Befreiung der DDR-Autos von westlichen Abgas-Vorschriften.

Die Beamten in Ministerien und Regierungspräsidien aber lassen Verständnis vermissen: „Die schimpfen immer nur über diese Dreckschleudern“, sagt Schmidt. Das aber, findet er, ist ungerecht.

Er hat Gutachten über die Abgase der Zweitakter geordert. Seither meint er, daß die himmelblauen Dunstwolken selbst Grüne nicht mehr schrecken dürften. Zwar sonderten die DDR-Motoren Kohlenwasserstoffe weit über dem zulässigen Grenzwert ab, dafür aber bliesen sie kaum Kohlenmonoxid und Stickoxide in die Luft. Schmidt: „Da kommt insgesamt weniger Schadstoff raus als beim Viertakter.“

Damit nicht genug. Jeder Trabant- oder Wartburg-Fahrer könne jetzt schon, ohne Katalysator, bleifreies Benzin für das Zweitaktgemisch nehmen. „Nur sind“, so klagt der Autohändler, „die Tankstellen nicht da.“

Schmidt ist von den DDR-Produkten so überzeugt, daß er seit 1966 immer wieder ein Hintertürchen gefunden hat, die Preisbrecher aus Zwickau und Eisenach auch hierzulande zu verkaufen – jedes Jahr ein paar Dutzend. Zu seinem Leidwesen exportiert die DDR ihre Autos nicht in die Bundesrepublik: Einerseits fehlt die Kapazität, andererseits die gewinn- und devisenversprechende Nachfrage. Also muß er sich die

Ware auf Umwegen beschaffen: „Wie, das ist mein Geheimnis.“

Doch so dunkel sind die Kanäle nicht. Die DDR exportiert immerhin in verschiedene europäische Staaten. Sie bedient vor allem Länder, die selbst keine Personenwagen produzieren oder früher einmal herstellten: Griechenland, Finnland, Dänemark, Spanien und Belgien. Der Brüsseler Generalimporteur für Belgien und Luxemburg, die Firma Pierreux, bezieht direkt aus der DDR Wartburg und den Kleinlaster Barkas. Das Unternehmen bringt jedes Jahr rund 1000 Wartburg an den Mann. Vor allem Handwerker und kleine Händler interessieren sich für die Kombi-Version des Billig-Wagens.

Von der Handelsfreiheit in der EG profitiert Schmidts Würzburger Kollege Roland Vogt. Er bedient sich im befreundeten Ausland. Dort können die Neuwagen zugelassen und dann, als quasi gebrauchte, in die Bundesrepublik

„Zahle 1000 mehr plus 500 Mark West“

Privater Handel mit Gebrauchtwagen in der DDR

Jeden Samstagmorgen gegen neun beginnt in der Nähe der Magdeburger Elbbrücke beim Rothorn-Park eine seltsame Versammlung. Autofahrer stellen ihre Trabants, Wartburgs, Polski Fiats und Ladas ab, kurbeln die Seitenfenster einen Spalt runter und entfernen sich.

Dann tauchen nach und nach Passanten auf, schlendern um die parkenden Wagen und werfen gelegentlich Zettelchen durch die Fenster-schlitze. Stunden später kommen die Besitzer zurück und fahren davon.

Das Ritual ist an Wochenenden auch in der Nähe des Erfurter Domplatzes, beim Leipziger Stadion und

schriftliche Verträge aufzusetzen. Vorgeschrieben ist auch, daß Gebrauchtwagen nur zum Schätzwert verhökert werden dürfen – und den legen Behörden verbindlich fest. Zudem steht das Marktgeschehen unter der Fuchtel der Staatsorgane: Anbieter zahlen sieben bis zehn Mark Standgebühr an die Ämter.

Wer zu überhöhten Preisen verkauft und erwisch wird, muß bleichen: Nach dem sogenannten Mehrerlösabführungsverfahren kassiert der Staat den Differenzbetrag zwischen Schätz- und Verkaufspreis ab.

Doch die DDR-Bürger, durch lange Lieferfristen genervt, finden Schlupflöcher: In die Kaufverträge werden zwar korrekte Preise eingesetzt, der Mehrwert aber wird bar bezahlt.

Auch in den Anzeigenspalten der Zeitungen werden graue Geschäfte getätigt. Im Erfurter Blatt „Das Volk“ vom 11. September zum Beispiel werden ein elf Jahre alter Wartburg 353 de Luxe für 18 000 Mark und ein 17 Jahre alter Trabant-601-Kombi („Neuaufbau 1981 und 1983“) für 8200 Mark feilgehalten – sicher weit über Schätzpreis. Antworten sind erbeten, aber „nur schriftlich“.

Der Automarkt spottet in der DDR jeder Beschreibung: Die volkseigenen Betriebe in Zwickau und Eisenach sind zu klein, die Maschinen veraltet. Dieses Jahr sollen für die knapp 17 Millionen DDR-Bürger – nur 40 Prozent der Haushalte besitzen ein Auto (Bundesrepublik: 65 Prozent) – 193 000 Personenwagen produziert werden (1982: 183 000).

Während der langen Lieferfristen wechseln die Wagen manchmal schon den Besitzer, bevor sie hergestellt sind. Anwarter versuchen gelegentlich, ihre Vormerkungen zu verhökern – gegen Aufpreis natürlich. Das aber, so stellte das Oberste DDR-Gericht im September 1980 fest, verstoße gegen die sozialistische Moral.

Laut Urteilsbegründung, die nur Juristen zugänglich gemacht wurde, ist eine Vormerkung nicht übertragbar und „unterliegt nicht der zivilrechtlichen Disposition der Bürger“, sondern sei „eine handelspolitische Maßnahme, die der Sicherung der planmäßigen Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen Konsumgütern dient“. Planmäßige Versorgung heißt: Auf einen Trabant muß der Käufer bis zu neun, auf einen Wartburg bis zu zwölf Jahre warten.

Gebietsanzeigen – heute mit AUTOMARKT

Wartburg 353 de Luxe, Baujahr 1972, 1982 neuer Motor, Knüppelschaltung, Plastikverkleidung, 1. 6000,- zu verkaufen. Telefon Weidenborn 3 31 Verkauf Wartburg 353 de Luxe, Baujahr 1972, Knüppelschaltung, Schlenzstange, starbig, für 18 000,- Ignaszewski, 5400 Sondershausen, Straße der Jugend 32 Verkauf Skoda 5 100, Baujahr 1970, für 7000,- Ransinger, 5401 Hohenab, Ernst-Thälmann-Straße 17 Trabant-601-Kombi, Baujahr 1972, Bestzustand, für 7000,- zu verk. Schriftl. an Helga Bellinghausen, 5505 Ilfeld, Hohnsteiner Straße 1	Lada 2101, Baujahr Dez. 1973, für 18 000,- zu verkaufen. Schriftliche Anfragen an Armin Szumodalsky, 5500 Nordhausen, Wilhelm-Pieck-Straße 3 Verkauf Trabant 5 de Luxe, Bj. 1980, techn. u. optisch einwandfreier Zustand, mit Zugvorrichtung, Nebelscheinwerfern, Schonbreuzügen, für 8000,- Nur schriftlich an G. Winterroth, 5400 Sondershausen, J. Grimau-Straße 3 Verkauf Trabant 601 S-Kombi, Bj. 1978, für 11 000,- Nur schriftlich an Sebert, 5500 Nordhausen, Ernst-Thälmann-Str. 6, Fach 113	Suche Wartburg 353 W, auch rep. bed., zu kaufen. Zuach. mit Preisang. an P. Messerschmidt, 5701 Grabe, Hauptstraße 13 oder Telefon Körner 418, ab 18.00 Uhr Suche guterb. Trabant 601 zu kaufen. Angebote mit Preis, Baujahr und Kilometerstand erbeten an B. Fischer, 5400 Osterndorf, Neue Straße 82 Suche Trabant 601 zu kaufen Angebote mit Preisangabe unter Telefon, Sommerda 2 19 38 Suche Lada oder Dacia, ab Baujahr 1982, und AWO-Motor zu kaufen Azel Wolf, 5401 Holzshaleben, H.-Töppe-Straße 14	Moped 5 Baujahr kinder, neuer zu verk. Gerd G 5702 G 5 so eine überh., opt. et verk. U. d. Verkauf Elgenb klappe, Traban Schriftl Wodtki Haupts
--	--	--	---

DDR-Autoanzeigen*: Der Staat kassiert bei Privatverkäufen mit

gebracht werden. Wenn sie in anderen EG-Ländern den behördlichen Segen mal erhalten haben, bestätigt Experte Kleinststeuer, gibt es auch hierzulande in der Regel keine Schwierigkeiten. Und ist das Vehikel einmal durch den TÜV gekommen, wo nur der Kohlenmonoxid-Wert im Leerlauf gemessen wird, dann ist der Rest ein Kinderspiel.

Wie viele Wartburg und Trabant, sei es von Händlern, sei es von Umsiedlern, schon in den Westen geschleust wurden, weiß nicht einmal das Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt genau. In dessen Statistik (Stand 1. Juli) sind nur Erstzulassungen erfaßt – 189 Trabant und 174 Wartburg.

Das magere Geschäft würde Autohändler Vogt gern beleben: Er plant, den Trabant von der Bundesrepublik in die DDR zurückzuexportieren.

Westdeutsche könnten doch, spekuliert er, bei ihm den Arbeiter-und-Bauern-Wagen kaufen und den Lieben drüben schenken, den Transport per Trailer bis zur Grenze übernehme er. In der DDR müssen Verbraucher bis zu neun Jahre auf ihren „Trabi“ (Neupreis in der

anderswo zu sehen: private Gebrauchtwagenmärkte in der DDR.

Die Verkäufer, die zu Hause in aller Ruhe die Zettelgebote vergleichen können, erzielen phantastische Erlöse: Für Altfautos zahlen DDR-Bürger oft mehr als für neue.

Da kann ein sieben Jahre alter Trabant de Luxe, der neu derzeit 12 247 Mark kostet, für 15 000 Mark den Besitzer wechseln. Ein gut erhaltener Wartburg, der ab Werk für derzeit rund 23 000 Mark geliefert wird, bringt bis zu 30 000 Mark. „Zahle 1000 Mark mehr plus 500 Mark West“ – solche Offerten sind, weiß der aus der DDR umgesiedelte Rechtsanwalt Dieter Gräf, keine Seltenheit.

Er mußte sich oft mit einschlägigen Fällen herumschlagen. Der private Handel nämlich bewegte sich am Rande der Legalität. Im November 1981 versuchte die SED, der merkwürdigen Marktwirtschaft im realen Sozialismus ein Ende zu machen.

Eine Verordnung verpflichtete Käufer und Verkäufer seither,

* In der Erfurter SED-Bezirkszeitung „Das Volk“.



DDR-Auto Trabant, Händler Vogt*: Für 8000 Westmark oben ohne

De-Luxe-Version: 12 247 Mark) warten, Vogt aber könnte kurzfristig liefern: „Das würde sich rentieren.“

Wie die DDR darüber denkt, hat der Würzburger noch nicht erkundet. Ost-Berlin dürfte an derlei Geschäften kaum Interesse haben. Denn die stets devisen-hungrigen Wirtschaftsplaner der SED verdienen längst am Mangel im eigenen Land: Die Möglichkeit, Ostdeutsche mit ostdeutschen Autos zu beglücken, bieten seit langem die Kopenhagener Firma „Jauerfood“ und die Zürcher Firma „Palatinus“, die zusammen mit der Ost-Berliner „Genex“ seit Mitte der fünfziger Jahre deutsch-deutschen Versandhandel treiben.

Über Genex können Westler ihren Verwandten drüben vom Kühlschrank bis zum Fertighaus (rund 120 000 D-Mark) fast alles zukommen lassen, was in der DDR nicht oder nur mühsam zu haben ist – auch Autos aus der heimischen Produktion. Der einfachste Trabi kostet bei Jauerfood rund 5200 West-Mark und wird dem Empfänger in der DDR ohne Umwege ab Werk zugestellt – binnen weniger Wochen.

Auch für den westdeutschen Markt hat sich Vogt Ausgefallenes vorgenommen, er will einen Super-Exoten ins Programm aufnehmen: Das Trabant-Cabriolet, in der DDR als Wald-und-Wiesen-Wagen bei Militärs oder Forstbeamten eingesetzt, soll das billigste Offen-Auto im Angebot werden (unter 8000 Mark). Und wer es edler haben will, kann, wenn Vogt die Ausnahme-genehmigung durchgekriegt hat, eine Luxus-Version mit neuer Schnauze, anderem Dach und Überrollbügel ordern (unter 10 000 Mark).

* In Würzburg.

Der neuentdeckte Spaß am Frischluft-Auto, hofft Vogt, werde ihm genug Kunden zutreiben. Auch Schmidt kennt seine Klientel: „Meistens arme Schlucker wie Rentner, Arbeitslose, Studenten.“ Die seien dankbar, wenn sie für 5500 bis 7500 Mark Mindestpreis einen Klein- oder Mittelklassewagen kaufen könnten.

Für Jugendliche, rühmt Schmidt, sei der Trabant nachgerade ideal. Der Wagen sei robust, billig und brauche nur sieben bis neun Liter Sprit. Außerdem verleite er nicht zum Rasen.

Die 26 PS nämlich müssen lautstark in die Kolben (594,5 Kubikzentimeter Hubraum), bis das eingebaute Tempolimit 100 erreicht ist; das dauert eine Minute. Die Teenies und Twens haben das Traumauto Trabant allerdings noch nicht entdeckt: Der karg ausgestattete Plaste-Schleicher wird noch von jeder Ente zur Schnecke gemacht.

Die DDR-Exoten sind daher eher für Begüterte interessant, die sich ihren Spleen was kosten lassen: Viele Sammler, „darunter jede Menge Zahnärzte“ (Schmidt), bewahren Wartburg oder Trabant in der Garage auf.

Andere Individualisten steuern die DDR-Autos mit Wonne durch die Republik: Sie müssen zwar mit dem Vorurteil leben, ihre Fahrzeugwahl solle Linientreue zur DKP beweisen. Doch ein Wartburg auf deutschen Straßen wird immer noch ausgiebiger bestaunt als das gebräuchliche Cabriolet Rolls-Royce Corniche (Neupreis: rund 330 000 Mark).

Seinen ersten Alt-Wartburg kaufte der Kraftfahrer Jörn Schütt aus Sundern im Sauerland vor sechs Jahren für 200 Mark, weil er gerade sehr kurzfristig ein Gefährt brauchte. Als die Leute über das „Ding“ auf vier Rädern lästerten, wurde

Schütt bockig: „Alle meckerten über dieses Auto, aber keiner kannte es.“

Er stört sich schon lange nicht mehr an der „wackeligen Schaltung“, rühmt dafür die „sagenhafte Heizung“, den „sehr großen Kofferraum“ und die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs.

Schütt, der vorher Mercedes und 6,6-Liter-Chevrolet steuerte, fährt inzwischen den vierten Wartburg. Deshalb sei er noch lange kein Roter, sondern „Mitglied der CDU“. Und auch zur Mitarbeit in der stramm antikommunistischen „Internationalen Gesellschaft für Menschenrechte“ fährt Mitglied Schütt unge-rührt im DDR-Auto vor. Der Ex-Mercedes-Eigner: „Ich mache es aus Sturheit. Einen Mercedes oder BMW fährt jedes Rindvieh.“

Er bezieht die Ersatzteile aus Belgien und hat dem Personal einer örtlichen Tankstelle das nötige Fachwissen vermittelt. Den Leidensgenossen in der Bundesrepublik will er das Fahren erleichtern: Eine „Wartburg-Interessengemeinschaft“ – ein Dutzend Adressen hat Schütt schon in der Kartei – soll gegründet werden und dafür sorgen, daß sich die Eisenacher besser um ihre Fans im Westen kümmern.

Umsiedler Roy wird nicht mehr dazu gehören. Als er seinen „angestauten Reisehunger“ bei einer Urlaubsfahrt quer durch Westeuropa abbauen wollte, blieb der Wartburg mit defekter Kuppelung in Encamp (Andorra) auf der Strecke. Zwar konnte der ortsansässige Mechaniker aus einem alten DKW ersatzgeeignete Teile herbeischaffen. Doch Roy, der mittlerweile einen Japaner (Honda Civic) geleast hat, erfreute sich nicht mehr lange am instandgesetzten Wagen.

Sein Wartburg-Tourist erlitt Ende September in Meckenheim bei Bonn, nach dem Zusammenprall mit einem schleudernden Fahrzeug, Totalschaden.

POLIZEI

Stecknadel suchen

West-Berliner Polizei-Pensionäre haben eine Bürgerinitiative gegründet – gegen Liberalität und Datenschutz.

In aktiven Zeiten achtete Erhard Börner, 58, als Landespolizeidirektor oberster Exekutivbeamter der Berliner Polizei, bei seiner Truppe stets auf die rechte Fassung.

Weil allzu lange Polizisten-Mähnen die „Funktionsfähigkeit des Berufsstandes“ beeinträchtigten, verfügte Börner „Frisurformen“, bei denen die Haare „nicht über den Kragen reichen“ und „am Kopf anliegen“. Knitterfalten in Polizistenhosen waren dem Schupochef ebenso suspekt wie muffiges Verhalten im Umgang mit der Bevölkerung.

Börners Eintreten auch für eine härtere Gangart gegenüber Demonstranten