



Marke Eigenbau:
Das Trabant-Cabrio
hat zwar nur 26 PS,
ist aber trotzdem ein
Hingucker.

Weltgeschichte mit Dachschaden

Seit fast zehn Jahren baut Ronny Wimmer in seiner Freizeit alte Trabants zu Hingucker-Cabrios um. Ein Leben ohne den legendären Zweitakter aus Duroplast kann sich der 45-jährige Wahl-Bayer nicht vorstellen. Denn da würde ein Stück Geschichte fehlen.

TEXT > Anne Lehwald

In dem Land, in dem Ronny Wimmer bis zum 7. November 1989 lebte, gab es keine Cabriolets. Oben ohne gab es in der DDR nur am FKK-Strand, aber nicht im Straßenverkehr. Denn Cabrios sind Freiheit auf vier Rädern. Und Freiheit und Sozialismus passen ungefähr so gut zusammen, wie die Wildecker Herzbuben als Vorband von AC/DC. Dass Ronny Wimmer jetzt Cabriolets baut, hört sich an wie die Geschichte

aus einem ZDF-Vorabendfilm. Denn das klingt nach Hoffnung, Schicksal – und Happy End. Der 45-Jährige selbst sieht das allerdings weniger philosophisch.

Das Motto: Der Kopf bleibt immer oben, das Dach nicht!

Auf die Frage, warum er aus alten Trabis Cabrios baut, sagt er: „Ich habe gehört, dass das geht. Da wollte ich es natürlich ausprobieren.“

Bestseller
Der Trabant wurde in der DDR seit 1957 gebaut.
Im April 1991 lief im Werk im sächsischen Zwickau das letzte
Fahrzeug von Band - Nummer

3.096.099



Ronny Wimmer ist kein großer Redner, er ist ein Macher. Was er sich vornimmt, das zieht er durch. Ob das seine Flucht aus der DDR war, sein Neuanfang in Bayern als Aushilfsarbeiter oder der Umbau eines rostigen Trabants zu einem schicken Cabriolet. Sein Motto: Scheitern ist okay, Aufgeben ist keine Option. „Der Kopf muss immer oben bleiben“, sagt der gebürtige Vogtländer so überzeugend, dass man ihm sofort glaubt, dass er in seinem Leben noch nie ein Ziel aus den Augen verloren hat.

Schon während seiner Schulzeit in Sachsen interessiert sich Wimmer für Autos. Als 14-Jähriger lernt er schweißen. Kfz-Mechaniker darf er trotzdem nicht werden. „Mein Vater hat gesagt, ich soll was Richtiges lernen.“ Er wird also Ofen-

Die Geschichte der alten Heimat wird in der Werkstatt „getunt“

setzer. Der Vater ist zufrieden, der Sohn langweilt sich. Nebenbei schraubt er weiter an Autos, lackiert und fährt gemeinsam mit einem Kumpel in einem alten Trabant-Kombi als „Mobile Diskothek“ durch die Dörfer. „Im Volk hat’s damals ganz schön gebrodelt“, erzählt Wimmer. Der damals 22-Jährige sieht keine Zukunft mehr in seinem Heimatland. Er flieht – zwei Tage bevor die Mauer fällt. In seiner neuen Heimat, in Bayern, fängt er nochmal bei null an. Er arbeitet als Fliesenleger, baut Küchen ein, verputzt Häuser.

„Aber irgendwann habe ich mir gedacht, dass Arbeit ja nicht alles sein kann im Leben“, sagt Ronny Wimmer. Also suchte er sich ein Hobby. So kam er zum Trabant. „Denn Anfang der Neunziger wurden einem die Trabis ja fast hinterhergeschmissen“, erinnert er sich. „Alle wollten neue



Autos, niemand hatte mehr Interesse an den alten. Das konnte ich nicht verstehen, dass etwas, was jahrelang so wertvoll und wichtig war, plötzlich niemand mehr haben wollte.“ Er wollte einfach nur ein bisschen rumschrauben an den Autos seiner alten Heimat. Wie früher eben. Mit der Chance, die eigene Geschichte ein wenig

aufzupeppen. „Ich dachte, das wird ein Hobby, das nicht so viel Zeit in Anspruch nimmt“, sagt Wimmer und lacht: „Daran erinnert mich meine Frau heute oft.“ Mittlerweile verbringt er fast jede freie Minute in der Werkstatt.

Wimmer repariert und restauriert Trabis und seit zehn Jahren baut er auch Cabrios (siehe Technische Daten auf Seite 83). Das ging Ende der 90er-Jahre los. „Da war mein Sohn gerade auf die Welt gekommen.“ Die junge Familie war ins neue Zuhause nach Rennertshofen bei Ingolstadt gezogen. Viel Geld für teure Cabrios war nicht übrig. Im Internet hatte Wimmer gelesen, dass es einen Bausatz gibt, mit dem man ein Trabant-Cabrio selber bauen kann (siehe Interview). „Das wollte ich probieren“, sagt Wimmer. „Mein erster Umbau ist allerdings gründlich schief gegangen“, so die ernüchternde Bilanz. Nach einigen Wochen habe er den Trabi zerschnitten und zum Wertstoffhof gebracht. Nach einem halben Jahr fing er nochmal von vorne an. Neuer Trabi, neuer Bausatz,

Die magischen Drei: Geduld, Geschick und Bauanleitung

viel Zuversicht. „Vor mir lag die Bauanleitung und ich habe mich Schritt für Schritt daran gehalten“, erinnert sich Wimmer an seine Anfänge. „Trotzdem hatte ich Angstschweiß auf der Stirn.“ Mittlerweile sitzt jeder Handgriff. Er weiß genau, was wann zu tun ist.

Als Erstes: Batterie abklemmen, Tank



„Mein erster Trabi-Umbau ist gründlich schief gegangen!“

Ronny Wimmer (45)
Trabant-Enthusiast
und Cabrio-Bauer aus Bayern.



Exportschlager

Für die Armee gab es den Trabant als geländetaugliche Cabrio-Variante – „Kübel“ genannt. Ab 1978 wurde der Oben-Ohne-Trabant auch als ziviles Fahrzeug gebaut – allerdings nur für den Export.

TREFFEN >>>

und Scheiben ausbauen, Sitze rausmontieren und den Trabant aufbocken, damit er fest steht. „Das ist besonders wichtig“, betont der Trabant-Experte. „Denn das Fahrzeug muss während des gesamten Umbaus gerade bleiben.“ Würde sich etwas verziehen, passt später das Dach nicht und die Türen gehen nicht mehr zu. Das Cabrio wäre Schrott.

Dann zerschneidet er das Dach, kraxelt in den Fond des Trabis und hebt die Dachplatte über seinen Kopf nach draußen. Dann schweißt er die Eisen-Verstrebungen im Auto und darunter ein. Die geben dem Cabriolet den Halt. Dann kommt „der schwierigste Teil des Umbaus“: die

Ein Hingucker zwischen Cabrios von Porsche, Mercedes und BMW

Schiene, hinter der das Verdeck eingeklemmt wird. Aber dann: fertig. Um neue Polster und neue Lackierungen kümmern sich seine Kunden dann selbst.

Sein erstes selbst gebautes Trabant-Cabrio ist Ronny Wimmer ein paar Monate selbst gefahren. Dann wurde es verkauft. „Aus Platzmangel“, sagt Wimmer pragmatisch. Das junge Paar aus Erding, das es kaufte, war zuvor noch nie Trabant gefahren. „Zumindest klang es so, als beide die Straße runterfahren, ohne zu schalten“, erinnert sich Wimmer. „Das hat mir schon sehr weh getan.“

Mittlerweile kann er sich von den Trabis besser trennen. Etwa zehn Cabrios hat er schon umgebaut. „Viele Trabi-Fans trauen sich den Umbau einfach nicht allein zu“, sagt Ronny Wimmer. Aus Erfahrung weiß er warum: „Pro Bausatz hat man nur eine Chance und wenn man die verzieht, ist das ganze Auto ruiniert.“ Seine



Dieses Verdeck ist mit Druckknöpfen montiert.



In der Bauanleitung steht alles Notwendige.



Kein Leben ohne Trabant: Ronny Wimmer hat schon neue Pläne für die Zukunft mit seinen Zweitaktern.

Kunden kommen vor allem aus Süddeutschland. „Ein Kunde aus Stuttgart nutzt das Trabi-Cabrio als Werbefahrzeug“, berichtet Wimmer stolz. Denn zwischen den vielen Porsches und Mercedes ist der pechschwarze Trabi ein Exot.

Ein Hingucker – perfekt für Werbung. Andere Kunden wollen unbedingt ein Trabant-Cabriolet, denn sie sagen: „Den normalen Trabi bin ich in der DDR lange genug gefahren. Jetzt möchte ich etwas Besonderes.“

Ein Cabrio zum Selberbauen



1

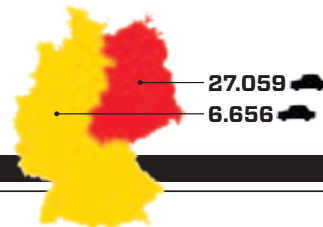


2



3

Wer gut ist, schafft den Umbau an einem Wochenende: 1) Bevor das Dach abkommt, werden Batterie, Fenster und Tank ausgebaut. 2) Für die Stabilität werden Eisenträger eingeschweißt. 3) Zum Schluss wird das Verdeck montiert. Dann: ab zum TÜV.



Ein Cabrio zum Selberbauen



Holger Ostermann (58) aus Osnabrück ist leidenschaftlicher Cabrio-Fan und Erfinder des Bausatzes für das Trabant-Cabrio. Der gelernte Augenoptiker hat vor 35 Jahren sein erstes Cabrio selbst gebaut. Er weiß: günstiger als selbstgemacht bekommt man kein Cabrio.

INTERVIEW > Anne Lehwald

Wie sind Sie auf die Idee gekommen, einen Bausatz für ein Trabant-Cabrio zu entwickeln?

Ich habe nicht mit dem Trabant-Cabrio angefangen, sondern mit dem Käfer Speedster. Ich habe 1976 eine Zeit lang in Kalifornien gelebt. Dort wurde einfach das Dach vom Käfer abgetrennt und fertig war das Cabrio. Das wollte ich auch probieren. Denn in Deutschland gab es damals noch nicht so viele Cabrios. Ich hatte gerade frisch meinen Führerschein und nicht so viel Geld. Also habe ich mir mein eigenes Cabrio gebaut. Aus dem Hobby wurde schnell ein Beruf.

Wie sind Sie dann auf den Trabant gekommen?

Nach der Wende hat sich das angeboten. In den neuen Bundesländern gab es kaum Cabrios. Da dachten wir: Dann bauen wir eben welche. Außerdem ähneln sich Käfer und Trabant von der Bauweise. Beide haben eine feste Bodengruppe, auf die die Karosse geschraubt wurde. Es ist dann relativ einfach, sie mit Metallverstrebelementen so zu verstärken, dass nach dem Abtrennen des Daches noch genügend Festigkeit da ist.

Ihr Bausatz für den Trabant kostet 1.090 Euro. Was ist alles drin?

Man bekommt den Gitterrahmen, der eingeschweißt wird, das Verdeckgestänge und die Verdeckhaut. Und natürlich eine Bauanleitung und das Mustergutachten für den TÜV. Meine Idee war, dass jeder mit wenig Geld selbst ein Cabrio bauen kann. Deshalb musste die Technik möglichst einfach sein, damit man es auch als Laie



Zu jedem Bausatz gibt es eine ausführliche Bauanleitung und ein Mustergutachten für den TÜV dazu.

schafft. Je nach Geschick und Zustand vom Trabant braucht man ungefähr ein Wochenende für den Umbau.

Wie ist die Nachfrage nach Trabant-Cabrios?

Anfang der 90er-Jahre bekam man die „Trabis“ nachgeworfen, niemand wollte sie haben. Als wir dann mit unseren Cabrios auf den Markt kamen, bemerkten viele, was man daraus Schönes machen kann. Seit 1993 haben wir etwa 1.000 Bausätze für den Trabant verkauft.

Woher kommen die Trabant-Cabrio-Liebhaber?

Unsere Kunden sind international. Sie kommen aus Ungarn, Holland, Frankreich und Italien. In Deutschland verkaufen wir unseren Bausatz in die neuen und alten Bundesländer.

Was begeistert Ihre Kunden am Trabant-Cabrio?

Ein Trabi ist ein Trabi, aber ein Trabi-Cabrio ist etwas Besonderes. Und neben Prestige und Fahrspaß steigt durch den Umbau auch der Wiederverkaufswert.

www.ostermann-cabrios.de

Holger Ostermann, der Erfinder des Bausatzes, schätzt, dass nur zwei Prozent aller Trabi-Fans den Trabant umbauen lassen. „Die meisten machen das selbst“, sagt der Cabrio-Experte. „Sonst lohnt sich das ja nicht.“ Reich wird Wimmer durch sein Hobby nicht, sagt er. Aber er wirkt zufrieden. „Die Leute kommen oft in großen, teuren Autos zu mir. Aber, wenn sie in ihrem Trabant-Cabrio vom Hof rollen, dann freuen sie sich wie kleine Kinder.“

In diesem Sommer lässt er sogar den Familienurlaub ausfallen, um zwei Trabis umbauen zu können. „Die Cabrio-Saison steht vor der Tür. Die Leute wollen oben ohne fahren“, sagt Ronny Wimmer. In Rennertshofen, wo die Trabant-Cabrios

Von Kopfschütteln bis Schulterklopfen gibt es jede Reaktion

gebaut werden, sieht man keinen der Exoten auf der Straße. Aber Wimmer und sein ungewöhnliches Hobby sind bekannt. „Ach, dafür gibt es noch Benzin“, hat sich neulich ein Spaziergänger beim Blick über den Gartenzaun gewundert. „Was wollen’S denn mit dem Schrott?“ hat ein anderer gefragt. „Von Kopfschütteln bis Schulterklopfen kenne ich jede Reaktion“, sagt Wimmer. Egal, was andere sagen, er will weitermachen. Denn: „Ich will mit meinem Hobby auch ein Stück Geschichte lebendig halten.“ Damit das klappt hat Wimmer schon eine neue Idee: er will eine Trabantvermietung eröffnen. Seine Tochter hat er mit seiner Leidenschaft schon angesteckt. Die 14-Jährige weiß schon ganz genau, was ihr erstes Auto wird, wenn sie in vier Jahren ihren Führerschein macht: ein Trabant, natürlich. Hoffentlich als Cabrio – Made by Papa. ■

TRABANT-CABRIO TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG 19 kW/26 PS

HUBRAUM 594 ccm

LÄNGE 3.555 mm

BREITE 1.504 mm

HÖHE 1.400 mm

LEERGEWICHT 580 kg

**UMGEBAUT AUS DER TRABANT
601 LIMOUSINE SEIT 1993**