

Bäste redaktör Wallner

Vi skriver till dig å Nordisk Trabant & IFA-klubbs vägnar med anledning av er artikel i lördagens DN Motor. Vi vill bara uppmärksamma dig på att artikeln är full med sakfel, dessutom sådana som man utan vidare kan slå upp på Wikipedia – eller vilken tysk motorsida som helst.

Uppgifterna om accelerationen (0-100 går på 23 sekunder), priset (9 800 mark kostade den dyraste versionen), antalet hästkrafter (de är 26), förbudet mot fyrcylindriga motorer i DDR (har aldrig funnits) etc är fel.

Trabanten baserades inte heller på DKW på något sätt och vis, det var Wartburg som gjorde det.

Uppgiften att Sovjet tog det östtyska stålet stämmer inte heller. Anledningen till stålbristen var att den tyska stålindustrin huvudsakligen låg i Ruhr, och därmed hamnade i Västtyskland. Det lilla östtyska stål som producerades användes vid tillverkning av EMW/Wartburg, IFA-lastbilar, motorcyklar, cyklar, fartyg, konstruktionsstål till byggindustrin och järnvägsvagnar etc. Sovjetunionen EXPORTERADE stål till DDR – dock inte i någon omfattning som kompenserade för det otillgängliga västtyska stålet. (Däremot konfiskerade ju Sovjetunionen som bekant hela tillverkningsfabriker, färdigställda industrivaror, fartyg, tunga maskiner, processindustriutrustning etc. och förde grejorna österut. Men det gällde alltså inte stål.)

I Tyskland – Trabantens hemland – har man sedan länge slutat skriva artiklar på temat ”Trabant är sämre än dagens bilar”, eftersom det ju är en ganska självklar observation. Istället brukar artiklar om Trabant idag mer handla om t.ex. Duroplasten, vars patenterade produktionsmetod används av BMW idag i produktionen av elbilen i3, att bilen är ett av de tidigaste exemplen på användning av recyclade material i bilproduktion i stor skala (vilket ju är högsta mode idag) eller att den var mycket bensinsnål (5,8 l/mil enligt AutoBild Classics mätningar, och därmed den näst mest bränslesnåla bilen de testat) eller att den släpper ut lika lite CO2 som en Toyota Prius av generation 1, mindre NOx än moderna fyrtaktare/dieslar och inga mikropartiklar.

I vilket fall tycker vi det är synd – och lite slött – av er att skriva en slentrianartikel baserad på hörsägen och snabbgooglingar.

Om ni vill göra en riktig artikel, så ställer våra många medlemmar gärna upp och lånar ut sina bilar – och sina sakkunskaper – till DN Motors redaktion. Vi tycker nämligen att det är tråkigt att ni recenserar en bil ni helt uppenbart inte kört. Inte skulle ni väl recensera en film ni inte sett?

Med vänliga hälsningar

Nordisk Trabant & IFA-klubb

