

## Trabant 1.1

Der Trabant 1.1 war das letzte Fahrzeug der Trabant-Baureihe aus dem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, nach der Wende 1990 hieß die VEB „Sachsenring Automobilwerke GmbH“.

Der Trabant 1.1 sollte der Anschluss an die westliche Automobilindustrie sein, um den Untergang des Trabis zu verhindern. Trotz des neuen 1,1 Liter 4-Zylinder VW-Motor konnte der Trabi nach der Wende nicht auf dem deutschen Markt bestehen. Auch ein Kombi und ein Pick-up konnten die Verkaufszahlen nicht erhöhen. Am 30. April 1991 lief der letzte Trabant mit der Seriennummer 3096099 um 14:51 Uhr in Zwickau vom Band.



Der Trabant 1.1 wurde in vier Modellen angeboten:

- **Limousine**, klassischer Zweitürer
- **Universal**, klassischer Dreitürer-Kombi
- **Tramp**, ein offenes Cabrio mit Faltdach, ähnlich dem Trabant-Kübelwagen
- **Pick-up**, kleiner zweitüriger Pickup mit freier Ladefläche

**Technische Daten:** 4 Zylinder 4-Takt Reihenmotor, 1043cm<sup>3</sup> Quer eingebauter Frontmotor, Ps/kW: 42/30 bei 5300 U/min, LxBxH je nach Type: 3516-3521x1528-1563x1420-1520mm, Radstand: 2020mm, Leergewicht: 700-735kg, Verbrauch: 5,9 L/100km, Höchstgeschwindigkeit: 125km/h,

Der Trabant 1.1 wurde von 1990 bis 1991 gebaut und nach 38.865 Stück eingestellt.

Insgesamt wurden etwas über drei Millionen Fahrzeuge der Modellreihe Trabant gebaut. Offiziell waren es 3.096.099, unter Berücksichtigung des P70 3.132.250.

## Die Prototypen



**P 603:** Bereits kurz nach der Vorstellung des Wankelmotors im Jahre 1960 waren bei VVM Automobilbau die ersten Kreiskolbenmotoren gebaut worden. Ab 1962 wurde dieser Motor auch bei Sachsenring getestet. Nachdem IFA von NSU die Lizenzrechte für den Kreiskolbenmotor gekauft hatte, produzierte man den Motor KKM 51 für den Trabant. Der KKM 51 besaß mit einem Kammer-volumen von nur 500 cm<sup>3</sup> und eine Leistung von 50 PS. Der Motor wurde in mehrere Trabant 601 verbaut und über 50.000 km getestet.

Gleichzeitig lief in Zwickau die Entwicklung eines neuen Kleinwagens mit Duroplast Karosserie, des Trabant 603. Schon 1966 bauten die Entwickler Prototypen mit kantigen Linien und Schrägheck.

In den gebauten Prototypen des Trabant 603 wurden insgesamt neun verschiedene Motoren getestet; neben dem favorisierten Wankelmotor auch der Wartburg-Motor und verschiedene Viertakter. Die Fertigstellung des Projekts war für etwa 1967 geplant. Ein Jahr zuvor jedoch stoppte das Politbüro die Entwicklung und ließ alle Prototypen vernichten.

Ein Jahr später scheiterte auch das Wankel-Projekt, diesmal allerdings nicht an politischen, sondern an technischen Hürden.

**P 610:** Zwischen 1973 und 1979 wurde in Zusammenarbeit zwischen VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau, VEB Automobilwerk Eisenach sowie Skoda in Mlada Boleslaw der Typ 610 in Varianten mit Motoren von 1,1 Liter Hubraum (Zwickau, daher die spätere Bezeichnung P 1100) und 1,3 Liter Hubraum (Eisenach) entwickelt, der ab 1984 in Serie gehen sollte. Am 15. November 1979

wurde die Entwicklung auf Beschluss des Ministerrates der DDR abgebrochen, nachdem 20 Funktionsmuster fertiggestellt waren.

**Technische Daten:** Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor 1107 cm<sup>3</sup> Hubraum, 45Ps/33kW bei 5000 U/min, Frontantrieb, Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Radstand: 2380mm, Leergewicht: 730kg, Verbrauch: 8l/100km, Höchstgeschwindigkeit: 125km/h,



**Trabant Typ VD78/7.65:** Im Rahmen des Staatauftrages „Kraftstoffsparendes Antriebssystem“ entwickelte das WtZ – Automobilbau von 1981 – 1983 einen leichten Dieselmotor für den Serieneinsatz im Trabant.

Der von Wolfgang Beyer und Günter Landgraf entwickelte Motor benötigte nur 67% der Kraftstoffmenge eines halbgroßen Benzinmotors. Die nächste Entwicklungsstufe verfügte über Direkteinspritzung und hydraulischen Ventilausgleich.

Die Übernahme des VW Polo Motors beendete den möglicherweise sehr erfolgreichen Einsatz.

**Technische Daten:** Dreizylinder-Dieselmotor 1103 cm<sup>3</sup> Hubraum, 34Ps/25kW bei 4500 U/min, Drehmoment: 58Nm bei 2000 U/min, Verbrauch: 4,5 L/100km, Höchstgeschwindigkeit: 150km/h,

**P 601 Trabant W E II:** Baujahr 1982 eine Karosserievariante die leider nie produziert wurde.

**Technische Daten:** 2 Zylinder 2 Taktmotor 595 ccm, Leistung: 26 Ps/19kW bei 4200 U / min Drehmoment: 54 Nm bei 3000 U / min, Maße LxBxH: 3490x1550x1350 mm, Radstand: 2250 mm,

Eine spätere Motorvariante: 4-Zylinder, 4-Taktmotor 1043 ccm, 40 Ps/29kW,



**Trabant nT:** Die Geschichte begann beim Modellautohersteller Herpa. Dort beschloss man zum 50. Geburtstag des „Trabant“ im Jahre 2007, ein Modell eines neuen Trabants im Maßstab 1:10 zu entwickeln. Dieses Modell wurde 2007 auf der IAA unter den Namen „newTrabi“ vorgestellt. In diesem Zusammenhang gab es auf der Messe eine Umfrage. Dabei sprachen sich 94 % der 12.000 Befragten für eine Neuauflage des Autos in einer modernen Form aus.



Daraufhin entwickelte die IndiKar Individual Karosseriebau GmbH aus Wilkau-Haßlau zusammen mit dem Designer Nils Poschwatta ein Konzeptfahrzeug, welches 2009 auf der IAA unter dem Namen „Trabant nT“ vorgestellt wurde. Die nachfolgende Investorensuche scheiterte allerdings, sodass das Fahrzeug nie in Serie produziert wurde.

**Technische Daten:** Zentraler Asynchronmotor Leistung 47 kW, Lithium-Ionen-Akku, Ladezeit: Bei 230 V ca. 8 Stunden und bei 400 V ca. 2 Stunden, Reichweite: 160 km, Solardach mit einer Fläche von 1,8 m<sup>2</sup>, das ca. 120 Watt zur Unterstützung der Lüftung und anderen Fremdverbraucher, Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h,

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.08.2020