

Der Trabi und seine Geschichte

Teil 2

Trabant 1.1

Der Trabant 1.1 war die letzte Ausführung die im VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau vom Band lief.

In der DDR, hat der ZK-Wirtschafts-Sekretär alle Entwicklungsprojekte Mitte 1980 abgebrochen. 1984 erwarb IFA die Lizenzen zum Bau des VW Motor EA 111 mit 1,1 und 1,3 Liter. Der 1,3 Liter war für Barkas und Wartbug verwendet. Der Trabant erhielt den 1,1 Liter Motor vom VW Polo.



Durch die Kostenexplosion durch den Motor blieb für eine neue Karosserieform kein Geld mehr über. Stattdessen verbarg sich die modernisierte Technik im angepassten Trabant 601. Der neue Trabant 1.1 bekam eine neue Blechmotorhaube, einen neuen Grill, Kunststoffstoßstangen, neue Heckleuchten und einen Tankeinfüllstutzen hinten rechts. Wesentlich neue Technik war der Motor, die McPherson Federbeine und die Scheibenbremse.

Von 1988 bis 1989 wurden eine Hundertnullserie Fahrzeuge gefertigt. Ab April 1990 lief der Trabant 1.1 vom Band. Der 1.1 wurde als Limousine (klassischer Zweitürer, Universal (klassischer Dreitürer-Kombi), Tramp (ein offenes Cabrio mit Faltdach) und Pick-Up (kleiner zweitüriger Pick-up mit freier Ladefläche). Vom Kübelwagen gab es nur einige Prototypen - Studien.

In zwölf Monaten wurden insgesamt 38.822 Trabant 1.1 gebaut. Am 30. April 1991 lief der letzte Trabi vom Band und die Produktion endete nach 33 Jahren. Der Fahrzeugbau Sachsenring ist Geschichte.

Technische Daten Trabant 1.1 Limousine, Universal und Tramp

Motor:	BM 820 Vierzylinder-Ottomotor, Viertakter (Lizenz VW), quer eingebaut
Hubraum:	1043 cm ³
Ps/kW bei U/min:	40 PS (29,4 kW) bei 5300 min ⁻¹
Schmierung:	Ölwanne, Ölpumpe,
Höchstgeschwindigkeit:	125km/h
Kraftübertragung:	Frontantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Knüppelschaltung, synchronisiertes 4-Gang Getriebe
Aufbau:	Selbsttragendes Stahlskelett mit Duroplast Beplankung,
Radaufhängung vorne:	Einzelradaufhängung, McPherson Federbeine, Schraubenfedern, Querlenker, Querstabilisator,
Radaufhängung hinten:	Schräglenker, Schraubenfedern,
Bremsanlage:	Vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen
Maße LxBxH mm:	Limousine: 3521x1528x1420, Universal: 3516x1528x1420, Tramp: 3466x1524x1448,



Trabant 601 RS/800 RS

1960 wurde eine offizielle Werks-Sportabteilung gegründet. Der Trabant war in seiner Klasse in den 1980er Jahren sehr erfolgreich. Viele Klassensiege bei Rallys und der Europameisterschaft spornten die Abteilung an. Der Gesamtsieg bei der Rallye Hanseat mit dem Finale am Nürburgring war der Höhepunkt. Drei gestartete Teams

kamen auf die Plätze 1 bis 3. Erwähnenswert ist die 39. Rallye Monte Carlo 1970. Zwei Teams auf den Plätzen 1 und 2 in der Klasse bis 850cm³

Bis 1980 wurden 161 Goldmedaillen, 118 Klassensiege und 7 Gesamtsiege erzielt. Neben den Serientourenwagen war die Sportabteilung mit dem 46 Ps starken Spezialtourenwagen am Start. Mit dem Trabant P 800 RS wurden internationale Erfolge erzielt.



Das Paradedfahrzeug war der Trabant 800 RS, drei Zylinder Zweitakt Motor mit 65 Ps und 5 Gang Getriebe.

Die Prototypen

Es gab bei VEB Sachsenring viele Prototyp Projekte. Viele kamen nicht vom Reißbrett in die Versuchsanstalt. Über wenige gibt es Unterlagen.

P 603



Ab 1962 wurde bei Sachsenring der Wankelmotor getestet. IFA hat Anfang 1965 von NSU die Lizenzrechte für den Kreiskolbenmotor erworben. Man fertigten den KKM 51 mit 500cm³ Kammervolumen mit 50 Ps Leistung für den einen Trabant 601 Testwagen. Mit dem ersten Testfahrzeug wurden 50.00 Kilometer gefahren. Die Entwicklungsabteilung hatte bereits den Nachfolge Typ 602 V mit Kreiskolbenmotor am Reißbrett fertig.

Die KFT (DDR Kraftfahrzeug) äußerte Ende 1965 „Das es Zeit wäre einen neuen Trabant Typ zu erwägen“. Die DDR-Regierung war auch der Meinung, dass es etwa 1970 ein Nachfolgemodell für den 601 geben soll.

Ein Typ zwischen Trabant und Wartburg mit Vollheck-Karosserie und Wartburg-Motor wäre der allgemeine Wunsch. Deshalb lief erneut die Entwicklung eines neuen Kleinwagens mit Duroplastkarosserie, nunmehr als Trabant 603. Noch im dritten Quartal 1966 bauten die Entwickler Prototypen mit kantigen Linien und Schrägheck zur Raumausnutzung. Der Trabant 603 war für die DDR, ein sehr fortschrittlicher Entwurf des modernen Vollheck-Kleinwagens.

Am 30. Dezember 1966 erhielt der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau auch offiziell den Auftrag für das Folgemodell. In neun gebauten Prototypen wurden verschiedene Motoren getestet. Neben dem favorisierten Wankelmotor auch der Motor vom Wartburg 353 und Škoda 1000 MB. 1968 lief die Produktionsvorbereitung auf Hochtouren.

Ende 1968 wurde nach 5,45 Millionen DDR Mark Entwicklungskosten das Projekt Trabant 603 gestoppt.

Einer staatlichen Auflage zufolge, sollte der 601 weiter produziert werden und es durften nur amortisierbare Verbesserungen vorgenommen werde. Ebenfalls 1968 scheiterte auch das Wankel-Projekt, diesmal allerdings nicht an politischen, sondern an technischen Hürden.

P 610

Das Funktionsmuster P 610 Limousine wurde von 1973 bis 1979 in Zusammenarbeit zwischen den VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau, VEB Automobilwerk Eisenach sowie Škoda in Mladen Boleslaw entwickelt.



Der zunächst als P610 und später als P 1100/1300 bezeichnete Trabant war als Zweitürer mit Fließheck ausgeführt. Angetrieben wurde das Fahrzeug mit einem Vierzylinder-Viertakt-Motor, der bei einer Leistung von 45 PS und einem Hubraum von 1107 cm³.

Technische Daten: 4 Zylinder 4 Takt Frontmotor, 1107 cm³, 45Ps/33kW bei 5000 U/min, **Radstand:** 2,38m, Leergewicht: 730kg, **Verbrauch:** 8l/100km Normalbenzin, **Höchstgeschwindigkeit:** 125 km/h,

Bis 1979 wurden 35 Millionen DDR Mark investiert. Am 15. November 1979 wurde die Entwicklung auf Beschluss des Ministerrates der DDR abgebrochen, nachdem 20 Funktionsmuster fertiggestellt waren. Dass es sich dabei um eine politisch motivierte Entscheidung handelte, erschließt sich aus der späteren Einführung der VW-Motoren, die trotz Kostenexplosion fortgesetzt und zu Ende geführt wurde.

Trabant mit Dieselmotor Typ 3 VD 8/7,65

Im Rahmen des Staatsauftrages „Kraftstoffsparende Antriebssysteme“ entwickelte das WTZ – Automobilbau von 1981 bis 1983 einen leichten Dieselmotor, speziell vorgesehen für den serienmäßigen Einsatz im Trabant und eine davon abgeleitete Ottomotor Variante. Die generelle Zielstellung der Konstruktion bestand in der Absenkung des Kraftstoffverbrauches, der Steigerung der Grenznutzungsdauer, sowie der Einhaltung der international geforderten Schadstoffemission. Die Konstrukteure Wolfgang Beyer und Günter Landgrad schufen einen Motor, dessen technischen Daten nicht nur mit denen des 1,5 Liter VW Golf Diesels identisch waren, ihr Triebwerk benötigte nur 67% der Kraftstoffmenge eines halb so großen Benzinmotors. Mitte 1981 begannen die beiden ihre Arbeit und 1983 lief der erste von 3 Motoren auf dem Prüfstand.



Technische Daten: Wassergekühlter 3 Zylinder Diesel Wirbelkammermotor, 1103 cm³, 34Ps/25kW bei 4500 U/min, **Höchstgeschwindigkeit:** 120 km/h, **Verbrauch Stadt:** 3,6 – 4,0 Liter, **Landstraße:** 4,5 – 5,0 Liter, **Autobahn:** 5,5 – 6,0 Liter, 3 Stück Prototypen,

Die nächste Ausbaustufe war ein Wirbelkammermotor mit Direkteinspritzung und hydraulischem Ventilspielausgleich. Der Einbau des Motors 3 VD 8/7,65 in den Trabant 601 erforderte Mc Pherson Vorderachse, eine Motoraufhängung gegen die Schüttelerscheinung im mittleren Drehzahlbereich und eine Verlegung des Treibstofftanks in den Heckbereich. Die Erprobung über mehrere tausend Kilometer wurden ohne Beanstandung erfolgreich abgeschlossen. Alle Entwicklungsarbeiten mussten wegen der geplanten Übernahme des VW – Motors abgebrochen werden.

Anmerkungen zu nicht gebauten Prototypen

Zwischen 1963 und 1984 arbeitete der Designer Karl Clauss Dietel an der Gestaltung von insgesamt sieben Nachfolgemodellen zum damaligen Trabant. Ab Mitte der 60er Jahre gemeinsam mit Lutz Rudolph. Vier dieser Fahrzeuge wurden komplett entwickelt (1:1 Modelle, Windkanal, Testfahrten mit Musterfahrzeugen etc.) und standen praktisch vor der Serienfertigung. Der Anspruch („ein innerer Auftrag“) war es, gute Fahrzeuge für das Land zu bauen. Doch dazu sollte es nicht kommen. Die Entscheider/Politikader der DDR ließen alle Entwicklungen sterben. „Es war ein bitterer Weg“, sagt Karl Claus Dietel.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S.