

## Der Trabi und seine Geschichte

### Folge 1

Die Enteignung der Auto-Union-Werke durch den Volksentscheid 1946 in Sachsen, wurden die Werke in das Eigentum des Volkes übergeben. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kam der Fahrzeugbau in der DDR nur schleppend voran. Während in der Bundesrepublik Deutschland der VW Käfer Erfolge feierte, kämpfte man im Osten mit Materialknappheit für die Großserien. Das Ziel der DDR war aber, wirtschaftlich mit dem Westen gleichzuziehen.



Das war der Beginn der Trabant (Trabi) Geschichte. Der Ministerrat der DDR beschloss am 14. Jänner 1954 einen robusten und sparsamen Kleinwagen zu produzieren. Dem Mangel an Kleinwagen wollte die Regierung so mit einem Auto aus volkseigener Produktion beikommen.



Für den neuen Kleinwagen war eine Kunststoffkarosserie vorgesehen, aber die Kunststofffertigung wurde nicht rechtzeitig fertig. Man entschloss sich zwei Prototypen zu fertigen, den AWZ P 70 als Zwischentyp für die Erprobung der Kunststofffertigung und den AWZ P 50 mit einer selbsttragenden Rohkarosserie aus Stahl und eine Außenverkleidung aus Duroplast - Teilen. In den Jahren 1955 – 1959 wurden beinahe 37.000 Stück von dem Zwischentyp AWZ P 70 gefertigt.

### AWZ P50/Trabant P50/Trabant 500

Der Prototyp AWZ P 50 war bereits im Juni soweit um ihn im Forschungs- und Entwicklerzentrum in Karl-Max Stadt vorzustellen. Der Prototyp wurde gründlich getestet und ging am 7. November 1957 in die Nullserien Produktion im VEB Werk-Zwickau. Am 1. Mai 1958, kam es zum Zusammenschluss der Traditionsmarken Horch und Audi, die nunmehr unter dem Namen „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau“ bekannt waren und für die Produktion verantwortlich waren.



Im Sommer 1958 begann die Serienproduktion. Der Motor wurde im Barkas Werk produziert. Der erste Motortyp P50 hatte 499cm<sup>3</sup> und 18 Ps. Die selbsttragende Skelettkarosserie aus Stahlblech wurde zum großen Teil mit baumwollverstärktem Phenoplast beplankt. Die Erfahrungen mit dem neuen Werkstoff waren noch sehr gering, daher wurden noch große Teile der Karosserie aus Stahlblech gefertigt.

Den Trabant P 50 gab es in den Ausführungen Limousine, ab 1960 Kombinationskraftwagen und Campingausführung. Gebaut wurden 131.420 Stück (alle Ausführungen) von 1957 bis 1962.

### Technische Daten

<b>Motor:</b>	Zweizylinder Zweitaktmotor mit Flachdrehchieber, luftgekühlt über Axialgebläse		
<b>Motortyp:</b>	P50 1958-1959	P50Z 959	P50/1+2 1959-1962
<b>Hubraum:</b>	499cm <sup>3</sup>	499cm <sup>3</sup>	499cm <sup>3</sup>
<b>Ps/kW bei U/min:</b>	17/12,5 bei 3750	18/13 bei 3750	20/15 bei 3900
<b>Schmierung, Öl zu Benzin:</b>	1:25	1:25	1:33
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	90km/h	95km/h	PKW:100km/h, Kombi: 90 km/h,

**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Stockschtaltung, unsynchronisiertes 4-Gang Getriebe, ab Mai 1962 synchronisiertes 4-Gang Getriebe und Freilauf im 4. Gang,  
**Aufbau:** Selbsttragendes Stahlskelett mit Duroplast Beplankung,  
**Radaufhängung vorne:** Einzeln an Dreieckslenkern und Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,  
**Radaufhängung hinten:** Einzeln an Pendelschwingen, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,  
**Bremsanlage:** 4 Trommelbremsen, hydraulische Einkreis-Bremsanlage,  
**Maße LxBxH PKW:** 3361 x 1493 x 1460 mm, **Kombi:** 3600 x 1493 x 1460 mm,  
**Leergewicht:** 620 kg, **zul. Gesamtgewicht:** 950kg,

### Trabant 600



Der P60 Motor wurde überarbeitet und der Hubraum wurde auf 595cm<sup>2</sup> angehoben. Die Leistung betrug 23 Ps. An der Duroplast-Karosserie auf Stahlskelett änderte sich im Vergleich zum P 50 nichts. Äußerlich gab es kaum eine Veränderung bis auf den 600 Schriftzug auf dem Heck. Die seitlichen Zierleisten waren eine Sonderausstattung gegen Aufpreis.

Der Trabant 600 wurde im VEB Sachsenring Automobilwerk in Zwickau gebaut. Der Zweizylinder-2-Takt-Motor wurde wieder im Barkas-Werk produziert. Die Karosserien der Ausführungen Kombi, Camping und Lieferwagen kamen aus dem VEB Karosseriewerke Meerane, die Serienfertigung dieser Modelle lief noch bis 1965. Insgesamt wurden 106.628 Trabant 600 gebaut.

#### Technische Daten

<b>Motor:</b>	Zweizylinder Zweitaktmotor mit Flachdrehschieber, luftgekühlt über Axialgebläse		
<b>Motortyp:</b>	P60 1962-1965		
<b>Hubraum:</b>	594,5cm <sup>3</sup>		
<b>Ps/kW bei U/min:</b>	23/16 bei 3900		
<b>Schmierung, Öl zu Benzin:</b>	1:33		
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	106km/h		
<b>Kraftübertragung:</b>	Frontantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Stockschtaltung, synchronisiertes 4-Gang Getriebe		
<b>Aufbau:</b>	Selbsttragendes Stahlskelett mit Duroplast Beplankung,		
<b>Radaufhängung vorne:</b>	Einzeln an Dreieckslenkern und Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,		
<b>Radaufhängung hinten:</b>	Einzeln an Pendelschwingen, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,		
<b>Bremsanlage:</b>	4 Trommelbremsen, hydraulische Simplex-Bremsanlage,		
<b>Maße LxBxH PKW:</b>	3361 x 1493 x 1460 mm	<b>Kombi:</b>	3600 x 1493 x 1460 mm

### Trabant 601

Ab1964 ging der Langzeit Trabant 601 in Serie. Im Grunde genommen war es eher nur ein Facelifting vom Trabant 600 und keine Neukonstruktion. Das Fahrzeug wurde um 18cm länger, technisch ändert sich kaum etwas. Die äußere Form der Karosserie wurde der Trapezlinie angeglichen um moderner zu wirken.

### Limousine

Die Trabant 601 Limousine wurde in den drei Ausstattungsvarianten Standard, Sonderwunsch (ab 1966) und de Luxe (1966–1979) bzw. S de Luxe (ab 1978) produziert und war ab 1965 wahlweise als 601 H mit automatischem Kupplungssystem „Hycomat“ (Motor P61), erhältlich.



### Kombi „Universal“

Die Umstellung des Trabant 600 Kombi auf die neue Karosserie des Typs 601 erfolgte erst in der zweiten Jahreshälfte 1965, die spätere Verkaufsbezeichnung des Kombi lautete „Universal“ (Typ P 601 K). Die bisherige seitliche Hecktür war nun oben angeschlagen.

### Kübel und Tramp

1966 kam die Bauform „Kübel“ für die Armee (Typ P 601 A) bzw. für die Forstverwaltung (Typ P 601 F) hinzu und gab es nur in der Grundausstattung. Eine zivile Variante als Tramp wurde ab 1978 nur für den Export in de Luxe Ausstattung gefertigt.

In den Ausführungen Kombi, Camping, Universal, Lieferwagen, Kübel und Tramp wurden von 1964 bis 1990 insgesamt 2.819.229 Trabant 601 gebaut.

#### Technische Daten 1964 - 1969

#### Technische Daten 1969 - 1990

<b>Aufbau:</b>	Limousine	Universal	Limousine	Universal
<b>Motor:</b>	Zweizylinder Zweitaktmotor mit Flachdrehschieber, luftgekühlt über Axialgebläse, ab 1969 P65/66 Motor			
<b>Hubraum:</b>	594,5cm <sup>3</sup>			
<b>Ps/kW bei U/min:</b>	23 PS/16,9 kW bei 3800		26 PS/19,1 kW bei 4200	
<b>Schmierung, Öl zu Benzin:</b>	1:33		1:33, ab 1974: 1:50	
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	100 km/h			
<b>Kraftübertragung:</b>	Frontantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Stockschtung, synchronisiertes 4-Gang Getriebe, Freilauf im 4. Gang			
<b>Aufbau:</b>	Selbsttragendes Stahlskelett mit Duroplast Beplankung,			
<b>Radaufhängung vorne:</b>	Einzelan Dreieckslenkern und Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,			
<b>Radaufhängung hinten:</b>	Einzelan Pendelschwingen, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer,			
<b>Bremsanlage:</b>	4 Trommelbremsen, hydraulische Simplex Zweikreis Bremsanlage,			
<b>Maße LxBxH</b>	<b>PKW:</b> 3361 x 1493 x 1460 mm		<b>Universal:</b> 3600 x 1493 x 1460 mm	

[Zu den Bildern >>>](#)

Fortsetzung Folge 2 folgt

R.S. 20.05.2023

Bilder ID: 202316

© VOZ-Archiv

Quellentext © „Mein Weg vom Arbeiterkind zum

Direktor in der Automobilindustrie“

Wikipedia