

# Trabant (Pkw)



|                      |  |
|----------------------|--|
| Hersteller:          | VEB Sachsenring<br>Automobilwerke Zwickau,<br>Sachsenring<br>Automobilwerke GmbH |
| Produktionszeitraum: | 1957–1991  |
| Klasse:              | Kleinwagen   |
| Karosserieversionen: | Limousine, Kombi,<br>Pickup, Kübel/Tramp   |
| Vorgängermodell:     | AWZ P70  |
| Nachfolgemodell:     | keines   |

Trabant heißt die ab 1957 in der DDR gefertigte Pkw-Baureihe des Herstellers VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Zwischen November 1957 und April 1991 wurden in Zwickau insgesamt 3.051.385 Fahrzeuge der Trabant-Baureihe produziert. Beim deutschen Kraftfahrt-Bundesamt waren zum 1. Januar 2010 noch rund 35.000 Fahrzeuge in Deutschland registriert. Viele Fahrzeuge wurden zu DDR-Zeiten in die ČSSR, nach Polen und vor allem Ungarn exportiert. Anfänglich galt die Baureihe als sparsam und robust, später jedoch veraltete sie aufgrund fehlender Innovationen.

Im DDR-Sprachgebrauch wurde der Trabant meist Trabi (Trabbi) genannt. Mittlerweile gilt er als Sammlerauto mit Kultstatus. Beliebt ist er nicht nur bei „Ostalgikern“, sondern auch bei Liebhabern in den westlichen Bundesländern und im Ausland.

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Konzept
- 2 Technische Besonderheiten
- 3 Prototyp
- 4 P50 „Trabant“
- 5 Trabant 600 (P60)
- 6 Trabant 601 (P601)
- 7 Trabant 1.1
- 8 Trabant Kombi und Trabant Universal
- 9 Weitere Prototypen
  - 9.1 P603
  - 9.2 P610
- 10 Gesamtproduktion
- 11 Bedeutung des Trabants

### Konzept

Trotz der Übernahme der alten Auto-Union-Werke in Sachsen kam der Fahrzeugbau in der DDR der 1950er-Jahre nur schleppend voran. Während in der Bundesrepublik der VW Käfer Erfolge feierte, kämpfte man im Osten mit Materialknappheit und für Großserien unzureichenden Produktionsstätten. Da zu dieser Zeit in der DDR aber noch das Ziel war, wirtschaftlich mit dem Westen gleichzuziehen – und somit auch die massenhafte Flucht der Ostdeutschen über die noch offene Grenze zu mindern – beschloss das Politbüro 1954, einen neuen, preiswerten und robusten Kleinwagen in Auftrag zu geben. Vorbild war der seit 1950 in Bremen mit großem Erfolg gebaute Lloyd. Der Lloyd LP 300 hatte eine Karosseriebeplankung aus Sperrholz, das mit Kunstleder überzogen war. Als Eckdaten waren ein Gewicht von max. 600 kg und ein Verbrauch von 5,5 l/100 km vorgegeben. Der Preis sollte bei einer Jahresproduktion von 12.000 Stück nicht mehr als 4.000 Mark betragen. Außerdem sollte die Außenhaut aus Kunststoff gefertigt sein, da Tiefziehblech auf der Embargoliste der westlichen Länder stand und daher in der DDR relativ rar und teuer war – sowjetisches Tiefziehblech erwies sich als ungeeignet.

## Technische Besonderheiten

Besonderheiten des Trabant gegenüber den meisten anderen Pkw finden sich außer der Luftkühlung auch bereits bei seinem Vorläufer, dem AWZ P70:

Die Beplankung der ansonsten selbsttragenden Karosserie besteht teilweise aus baumwollverstärktem Phenoplast.[1]

die unregelmäßige Luftkühlung (vom Keilriemen angetriebener Axiallüfter) erfordert keinen Kühlergrill – er ist, seit 1964, nur zur Zierde vorhanden.

die Zündanlage arbeitet ohne Zündverteiler und stattdessen mit zwei Zündspulen statt nur einer sowie dementsprechend auch mit zwei Unterbrecherkontakten

Benzinhahn mit drei Stellungen: Die Umschaltung in die dritte Stellung macht die letzten vier bis fünf Liter Kraftstoff verfügbar und signalisiert vorher durch Ausgehen des Motors mangels einer Füllstandsanzeige, dass bald getankt werden muss. Das Umschalten während der Fahrt bewirkte zumindest bei frühen Trabant eine gefährliche Ablenkung vom Verkehrsgeschehen, da der Benzinahn im Fußraum des Beifahrers außer Griff- und Sichtweite untergebracht war. Späte Baujahre sind mit einem verlängerten Griff für den Kraftstoffhahn versehen.

Die Schaltung ist als Krückstockschaltung ausgelegt. Für den ersten Gang wird der Hebel hineingedrückt und der gekrümmte Griff nach unten gedreht. Um den zweiten Gang einzulegen, ist der Griff nach oben zu drehen. Die höheren Gänge erreicht man, indem man den Hebel ein Stück herauszieht. Der Rückwärtsgang wird eingelegt, indem der Hebel bis zum Anschlag hineingedrückt und der Griff, wie für den ersten und dritten Gang, nach unten gedreht wird. Das Schaltschema entspricht also der auch in anderen Autos üblichen Anordnung der Gänge, ist aber um 90° nach rechts gedreht.

Ausnahmen sind der P603 (Wankelmotor) sowie der Typ P610 und der Trabant 1.1 (wassergekühlter Ottomotor).

## Prototyp



Prototyp des P50

Den ersten Prototyp des „P50“ getauften Modells stellte das Forschungs- und Entwicklungszentrum aus Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) noch 1954 vor. Die Karosserie war zum Teil aus einem Kunststoff aus Phenolharz und Baumwolle gefertigt. Das Modell war jedoch kein Erfolg: Da es mit dem eingesetzten Kunststoff noch keine Erfahrung gab, wurde noch viel Blech zur Beplankung des Wagens gebraucht. Außerdem bot die Rückbank viel zu wenig Platz, um das Auto als Familienwagen verkaufen zu können. Daraufhin übernahm das Automobilwerk Zwickau (AWZ) die Weiterentwicklung. Es entstand ein Übergangsmodell unter der Bezeichnung P70, mit dem Ziel, neue Erkenntnisse über die Kunststoffverarbeitung zu gewinnen und die Pläne für den P50 zu überarbeiten. Die Karosserieteile des P50-Prototyps haben mehr Ähnlichkeit mit dem P70 als dem späteren Serien-P50.

## P50 „Trabant“

Trabant P50/Trabant 500



|                      |   |
|----------------------|---|
| Produktionszeitraum: | 1957–1962   |
| Motoren:             | 500cm <sup>3</sup> -Zweitakt-Otto<br>13,2–14,7 kW |
| Länge:               | 3.361–3.600 mm                                    |
| Breite:              | 1.493 mm  |
| Höhe:                | 1.460 mm  |
| Radstand:            |   |
| Leergewicht:         | 620 kg  |

### Trabant P50

1957 wurde bei AWZ schließlich eine Nullserie von 50 Fahrzeugen gebaut. Der Name „Trabant“ wurde im Rahmen einer Umfrage gefunden; er bedeutet Begleiter oder Weggefährte, ebenso wie das russische Wort Sputnik. Der Trabant, der schließlich auf der Leipziger Messe vorgestellt wurde, überzeugte das Publikum. Gelobt wurden der geräumige Innenraum, die großen Fensterflächen sowie das stimmige, dem Geschmack der Zeit entsprechende Design. Der 500 cm<sup>3</sup> große Zweitakt-Drehschiebermotor leistete 13 kW (18 PS), dies war in den 1950ern für einen Kleinwagen durchaus akzeptabel.

Um genügend Kapazitäten für eine Großserienproduktion des Wagens zu erlangen, fusionierten die beiden Werke AWZ (vormals Audi) und Sachsenring (vormals Horch) zum VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Seitdem zierte das geschwungene „S“ den Bug des Trabants.

Der ab 1959 auch als „Trabant 500“ bezeichnete Wagen wurde zunächst stetig weiterentwickelt und erhielt ein synchronisiertes Getriebe sowie einen überarbeiteten Motor, der weniger Schmiermittel benötigte (Gemisch 1:33 statt 1:25). Außerdem erschienen eine Variante als Trabant Kombi und das zwei- bzw. dreifarbiges Modell „Sonderwunsch“ mit geschwungener Zierleiste.

## Trabant 600 (P60)

Trabant 600



|                      |  |
|----------------------|--|
| Produktionszeitraum: | 1962–1964/1965                             |
| Motoren:             | 600cm <sup>3</sup> -Zweitakt-Otto<br>17 kW |
| Länge:               | 3.361–3.600 mm                             |
| Breite:              | 1.493 mm                                   |
| Höhe:                | 1.460 mm                                   |
| Radstand:            |  |
| Leergewicht:         | 620–660 kg                                 |

### Trabant 600

Mit dem Modelljahr 1963 wurde der Motor grundlegend überarbeitet. Durch größere Zylinderbohrung wurde der Hubraum von 494 auf 599 cm<sup>3</sup> erhöht und damit eine Leistungssteigerung auf 17 kW (23 PS) erreicht. Äußerlich entsprach der Wagen jedoch nicht mehr dem Zeitgeschmack: Die Zierleisten des „Sonderwunsch“ wurden gerade. Ansonsten ließ sich der neue Trabant nur durch den hinzugefügten Schriftzug „600“ am Heck erkennen. Die Ingenieure bei Sachsenring waren mit diesem Stand nicht zufrieden und konstruierten eine neue Karosserie, die auf die Bodengruppe des 600 gebaut werden konnte.

## Trabant 601 (P601)

Trabant 601



|                      |   |
|----------------------|---|
| Produktionszeitraum: | 1964–1990   |
| Motoren:             | 594,5cm <sup>3</sup> -Zweitakt-Otto<br>17–19,1 kW |
| Länge:               | 3.555–3.560 mm                                    |
| Breite:              | 1.504–1.510 mm                                    |
| Höhe:                | 1.437–1.467 mm                                    |
| Radstand:            |   |
| Leergewicht:         | 620–660 kg  |

## Trabant 601

Die neue Karosserie, die ab 1964 in Serie gebaut wurde, zeichnete sich durch ihre geraderen Linien und angedeutete Flossen am Heck aus. Der Trabant wurde insgesamt 18 cm länger und 5 kg leichter. Ein Jahr später erschien auch der Kombi „Trabant 601 universal“ mit umklappbaren Rücksitzen und einer Lade-Kapazität von 1.400 l.



Motorraum des Trabant 601

Der Zweitaktmotor, der den Trabant antrieb – und dessen konstruktive Ursprünge bei den drehschiebergesteuerten DKW-Motorrad-Rennmotoren der 1930er-Jahre lagen – war zunehmend nicht mehr Stand der Technik. Zwar lag er mit seiner Leistung von 17 kW noch immer auf dem Niveau seiner Klasse, der „Ente“ mit 12 kW und dem „Käfer“ mit 25 kW, jedoch setzte selbst das sozialistische Ausland inzwischen auf die deutlich sparsamere, leisere und kultiviertere Viertakt-Technik.

Bei Sachsenring war eine Bauzeit des Trabant 601 bis 1967 vorgesehen. In der Zwischenzeit entwickelte man eine halbautomatische, elektrohydraulische Kupplung (Hycomat), einen verbesserten Motor mit 19,1 kW (26 PS) und eine hauptsächlich für die NVA vorgesehene

„Kübel“-Variante, ab 1978 auch als zivile Variante „Tramp“ erhältlich. Der „Tramp“ war dem Export unter anderem nach Griechenland vorbehalten.

Zu dem für 1968 vorgesehenen Nachfolger kam es jedoch nicht. Auch weitere Projekte in den 1970ern scheiterten, da sie politisch nicht gewollt und wirtschaftlich schwer zu realisieren waren.

Der Trabant 601 wurde nur noch in Details weiterentwickelt. Nennenswert sind die Einführung einer elektrischen Scheibenwischanlage (1977), Zweikreis-Bremsanlage (1980), neues Lenkrad aus Hartschaumstoff (1982), die Umstellung auf 12 V Bordspannung und H4-Scheinwerfer sowie der Einbau einer elektronischen Zündanlage, eine Momentanverbrauchsanzeige am Armaturenbrett (1984). Bis 1988 gab es insgesamt 17 solcher Verbesserungen.



Trabant de luxe zweifarbig (Blau weiß) mit verchromten Stoßstangen

Der Trabant wurde in sechs Grundvarianten angeboten. Neben der „Standard“-Variante gab es den Trabant „S“ (Sonderausstattung) und den Trabant „de Luxe“. Diese Varianten gab es sowohl in der Limousinen als auch in der Kombiversion (Universal). Die „S“ und „de Luxe“ Modelle enthielten die Innovationen, die noch nicht im Standardmodell eingebaut wurden. Der Trabant „de Luxe“ unterschied sich vom „S“ noch durch eine zweifarbige Lackierung und durch verchromte Stoßstangen.

Da auch in anderen Autowerken des Ostblocks die Entwicklung bis Mitte der 1980er-Jahre weitgehend stillstand, gehörte der Trabant auch am Ende seiner Zeit noch zum Straßenbild der DDR. Dennoch konnten die wenigen meist oberflächlichen Veränderungen des Modells die Bürger nicht darüber hinwegtäuschen, dass der 601 nach den 26 Jahren seiner Produktion völlig veraltet war.



## Trabant 1.1

Trabant 1.1



|                      |   |
|----------------------|---|
| Produktionszeitraum: | 1990–1991                                   |
| Motoren:             | 1100cm <sup>3</sup> -Viertakt-Otto<br>31 kW |
| Länge:               | 3.410–3.560 mm                              |
| Breite:              | 1.510–1.515 mm                              |
| Höhe:                | 1.440–1.470 mm                              |
| Radstand:            |   |
| Leergewicht:         | 700–740 kg                                  |

## Trabant 1.1

Nach mehreren fehlgeschlagenen Projekten zeichnete sich Mitte der 80er schließlich die Entwicklung eines neuen Modells ab. Der IFA erwarb von Volkswagen die Lizenz zum Nachbau ihres im Polo eingesetzten Viertaktmotors. Dieser sollte zunächst im Wartburg 1.3, anschließend im Trabant und schließlich im Barkas B1000-1 eingebaut werden. Bevor der neue Motor gefertigt werden konnte, mussten jedoch zunächst etwa 7,96 Mrd. Mark für Kauf und Bau der nötigen Maschinen und die Umstrukturierung der bisherigen Produktion investiert werden.

Für den neuen Trabant blieb nur noch wenig Geld zur Erneuerung des Modells. Die zunächst favorisierte Karosserie eines Prototyps wurde abgelehnt. Stattdessen verbarg sich die modernisierte Technik in einem nur im Detail veränderten Äußeren.

Das Modell wurde im Herbst 1989 vorgestellt und sollte 18.900 Mark kosten. Der Wagen wurde allerdings nicht freudig angenommen. Nach 26 Jahren Wartezeit zwischen Bestellung und Lieferung sowie einer Preissteigerung um 6.000 Mark wollte man ein Auto, das Weststandards so sehr hinterherhing, nicht mehr akzeptieren. Als im Mai 1990 die Produktion des als IFA Trabant 1.1 bezeichneten Wagens in Serie ging, war der Vertrag zur Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion mit der Bundesrepublik bereits unterzeichnet. Dem Image und der Technik westeuropäischer Autohersteller hatte der Trabant nichts entgegenzusetzen. Neben den klassischen Modellen Limousine und Universal (früher Kombi), wurde der 1.1 auch als Tramp, einer offenen Variante mit Faltdach, sowie mit einer Ladefläche angeboten. Die Nachfrage für den 1.1 in der DDR (bzw. ab 3. Oktober 1990 in den neuen Bundesländern) war nahezu Null, da seit der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion am 1. Juli 1990 auch Autos aus der damaligen Bundesrepublik (Westautos) für die DDR-Bürger erwerbbar wurden. Lediglich Polen und Ungarn nahmen jeweils einige tausend Exemplare ab. Auch die Vermarktungsversuche als Fun Car für unter 6.000 DM schlugen fehl. Nach nur zwölf

Monaten verließ der letzte 1.1 das Werk. Am 30. April 1991 endete nach 33 Jahren die Produktion des Trabant und mit ihm der Fahrzeugbau bei Sachsenring.

Genau 444 Exemplare kamen ab 1994 bis 1996 komplett überarbeitet als Sonderedition auf den Markt. Sie hatten jahrelang in der Türkei unter freiem Himmel auf ihre Auslieferung gewartet und waren dann in Zwickau in einer Halle der eigentlich stillgelegten Sachsenring-Werke komplett aufgearbeitet worden.

Insgesamt waren etwas über drei Millionen Fahrzeuge der Modellreihe Trabant gebaut worden, offiziell wurden 3.096.099 gezählt. Unter Berücksichtigung des P70 waren es 3.132.250. Die im Jahr 2007 noch zugelassenen 52.400 Exemplare stellen daher einen Rest von nur 1,67 Prozent der gebauten Fahrzeuge dar.

## Trabant Kombi und Trabant Universal



Trabant 600 Kombi

Nicht nur das Pkw-Problem als solches machte der DDR in den 50er-Jahren zu schaffen, es bestand ein genereller Mangel an Transportkapazität. Daher wurde vom Trabant eine Kombiversion entwickelt. Ein Jahr nach Beginn der Serienproduktion der P50-Limousine wurde 1959 der neue Kombiwagen vorgestellt und in die Serienproduktion überführt. Produziert wurden die Kombikarosserien im VEB Karosseriewerk Meerane, etwa 20 km vom Zwickauer Stammbetrieb VEB Sachsenring Automobilwerke entfernt. Technisch entsprachen die Kombis größtenteils den Limousinen, bei der Weiterentwicklung wurde nicht unterschieden. So wurde auch der Trabant Kombi ab 1962 in der Version P60 produziert – die 500-cm<sup>3</sup>-Maschine durch den 600-cm<sup>3</sup>-Motor ersetzt. Bei diesem „Modellwechsel“ beschränkten sich die Neuerungen auf die technische Seite. Die Karosserieform blieb die alte. Von beiden, dem Trabant P50 wie auch dem Trabant P60, gab es auch die Version „Camping“. Ein Kombi mit Liegesitzen und Faltschiebedach. Des weiteren einen Lieferwagen – ein Fahrzeug mit lediglich zwei Vordersitzen, die hinteren Seitenscheiben waren verblecht und der Innenraum als Ladefläche gestaltet.

Bereits 1961 wurde ein Funktionsmuster des geplanten Nachfolgemodells Trabant 601 Kombi in Meerane gebaut. Erst vier Jahre später – im September 1965 – wurde dieses Fahrzeug unter der offiziellen Bezeichnung „Trabant 601 Universal“ in die Serie übernommen und löste damit das Vorgängermodell endgültig ab. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Trabant-601-Limousine bereits mehr als ein Jahr in Serie produziert. Neu beim Modell 601 Universal war, dass in Meerane bereits vorgefertigte Bodengruppen aus dem Zwickauer Sachsenring-Automobilwerk angeliefert wurden. Beim Vorgängermodell entstand noch die komplette Karosserie ausschließlich in Meerane. Lediglich die Seiten- und Heckpartie und der Frontscheibenrahmen wurden mit den Bodengruppen des 601 verschweißt und bildeten das Stahlblechgerippe der Kombiversion. Der Produktionsablauf war logistisch äußerst aufwendig. Bodengruppen nebst Vorbau wurden in Zwickau produziert und tauchgründiert, dann auf Spezial-Lkw nach Meerane transportiert. Dort wurde ein Teil der Grundierung wieder entfernt, um die Schweißarbeiten zu ermöglichen. Gerippebau, erneute Vorbehandlung des Stahlblechgerippes, Montage der Duroplast-Karosserieaußenhaut, Lackierung und Montage von Inneneinrichtung, Beleuchtung, Kabelbaum, Verglasung fanden in Meerane statt. Die fertigen Kombi-Karosserien wurden danach wieder auf Spezial-Lkw verladen und schließlich zur Endmontage (Motor, Fahrwerk etc.) nach Zwickau zurücktransportiert. Nicht umsonst wurde intern von der „längsten Taktstraße der Welt“ gesprochen, denn auch innerhalb der Werke in Meerane und Zwickau waren häufige Transporte per Lastwagen zwischen den einzelnen Werksteilen notwendig. Die eingesetzten Transportfahrzeuge waren Spezialaufbauten auf Anhängerbasis. Diese Fahrzeuge konnten mit insgesamt acht Karosserien (verteilt auf zwei Etagen) beladen werden. Gezogen wurden die Anhänger von

Lkw IFA W50, auf deren Ladefläche noch eine weitere Karosserie Platz fand. Pro Zug wurden also neun Karosserien transportiert. Weitere Transportfahrzeuge existierten auf Basis des Multicar und diverser Sonderaufbauten.



Trabant 1.1 Universal Modell 1991

Technisch entsprach der Universal immer dem jeweiligen Stand der Limousine. Auch war er in den Ausführungen zu haben, die für die Limousine angeboten wurden: Trabant 601 (Standard), Trabant 601S (Sonderwunsch), Trabant 601 de luxe bzw. S de luxe (Luxusausführung) und (allerdings in sehr geringer Stückzahl) den vom Vorgänger bekannten Lieferwagen. Die ursprünglich geplante Campingversion wurde aus Rationalisierungs- und Kostengründen nicht wieder aufgelegt. Die Fertigung des Trabant 601 Universal lief mit der Produktionseinstellung des Zweitaktmodells 601 im Jahr 1990 aus.

Parallel zur Limousine wurde im Rahmen des Motorenprogramms und der Umstellung auf Viertakt-Ottomotoren auch ein Kombi des Modells Trabant 1.1 entwickelt. 1988 entstanden 30 dieser Fahrzeuge im Rahmen der Nullserie, Serienstart war im Mai 1990. Unter der Modellbezeichnung „Trabant 1.1 Universal“ wurde der Viertakter bis zum Trabant-Produktionsende gefertigt. Auf Ausstattungsvarianten wurde beim 1.1 entgegen ursprünglicher Planungen verzichtet. Im Karosseriewerk Meerane lief die letzte Karosse am 23. April 1991 vom Band, das Zwickauer Werk schloss am 30. April 1991.

## Weitere Prototypen

### P603

Bereits kurz nach der Vorstellung des Wankelmotors 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/KKM 52 – einen kleineren für den Trabant, einen größeren für den Wartburg.

Der KKM 51 besaß mit einem Kammervolumen von nur 500 cm<sup>3</sup> eine Leistung von 50 PS, wurde in mehrere Trabant 601 eingebaut und über eine Strecke von 50.000 km getestet. Gleichzeitig lief in Zwickau die Entwicklung eines neuen Kleinwagens mit Duroplastkarosserie, des Trabant 603. Die Entwickler bauten einen Wagen mit kantigen Linien und Schrägheck, sieben Jahre vor der Markteinführung des VW Golf I und zwei Jahre nach Markteinführung des Renault 16. In den gebauten Prototypen 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 avisiert worden. 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.

### P610



Trabant 1100

Nach einem gescheiterten Gemeinschaftsprojekt des RGW-Autos wurde 1973 ein neues Projekt in Angriff genommen. Der P610 sollte wie das RGW-Auto in Zusammenarbeit zwischen dem Automobilwerk Eisenach (AWE) und Sachsenring – sowie in loser Kooperation mit Škoda – erfolgen. Trotz der Entwicklung mehrerer Erfolg versprechender Prototypen wurde das Projekt 1979 ohne Ergebnis gestoppt.

Der zunächst als P610 und später als P 1100/1300 bezeichnete Trabant war als Dreitürer mit Fließheck ausgeführt. Angetrieben wurde das Fahrzeug mit einem Vierzylinder-Viertakt-Motor, der bei einer Leistung von 45 PS und einem Hubraum von 1100 cm<sup>3</sup> für eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h sorgte.

Bis 1979 waren 35 Millionen Mark an Entwicklungskosten angefallen. Am 6. November 1979 beschloss das SED-Politbüro, die Entwicklung des P610, der 1984 in Serie gehen sollte, wegen der nicht mehr finanzierbaren Investitionssumme zu stoppen. Mit der Bestätigung durch das Präsidium des Ministerrats am 15. November 1979 war das endgültige Aus für das Projekt gekommen.

## Gesamtproduktion

| Modell      | Produktion |
|-------------|------------|
| P70         | 36.151     |
| P50         | 131.440    |
| P60         | 106.628    |
| P601        | 2.818.547  |
| Trabant 1.1 | 39.474     |
| Gesamt      | 3.132.240  |

## Bedeutung des Trabants



Trabant 601 Kübel, u. a. in der NVA verwendet



Getunter 601er



Trabant als Rennfahrzeug

Zu Beginn seiner Produktion wurde der Trabant noch als ostdeutscher „Volks“-Wagen gefeiert und galt für viele Familien mit mittlerem Einkommen als Einstieg in die automobilen Welt.

Als eine Weiterentwicklung des Trabant ausblieb, wandelte sich das Bild: Der Wagen wurde zum Sinnbild für die stagnierende Wirtschaft der DDR und für die Verbohrtheit der politischen Führung, die ein neues Modell offensichtlich verhinderte.

Mangels Alternativen – vom Wartburg aus Eisenach und Importen abgesehen – waren die Auftragsbücher dennoch übervoll. Das Auto war in der DDR eine sichere Geldanlage: Die Wartezeit auf einen Neuwagen war derart lang, dass auch ein mehrere Jahre alter Wagen auf dem Gebrauchtmotor noch zum Neupreis wiederverkauft werden konnte. Praktisch jeder erwachsene DDR-Bürger hatte eine Pkw-Bestellung laufen, oft für einen Trabant oder einen Wartburg, was die Wartelisten natürlich noch weiter verlängerte. Daher war auch der Besitz eines gut gepflegten Trabants mit einem gewissen Ansehen verbunden.

Die Beschaffung von Ersatzteilen, Reifen und selbst Batterien kostete zwar vergleichsweise wenig Geld, dafür aber umso mehr Mühe. In den 1980ern betrug die Quote der als Ersatzteil produzierten Teile in Zwickau bereits über 30 %. Da aber inzwischen jeder zweite Trabant mehr als zehn Jahre alt war, herrschte stets Mangel.

Das durch die Mangelwirtschaft erhaltene Image des Autos brach 1990 geradezu über Nacht ein. Selbst bei Volkswagen, das seit Dezember 1989 mit IFA in einem „Joint Venture“ den Verkauf des neuen Trabant plante, hatte man nicht mit einem solchen Misserfolg des „1.1“ gerechnet. 601er, die über Jahre gepflegt worden waren, fand man als schwarz stillgelegte Wracks nahezu überall in der DDR. Allein die schiere Menge der produzierten Wagen verhinderte, dass der Trabant gänzlich aus dem Straßenverkehr verschwand.

Bereits Anfang der 1990er bildeten sich die ersten Trabant-Fanclubs. Heute existieren zahlreiche Vereine und Interessengemeinschaften, die sich dem Trabant widmen – auch außerhalb Ostdeutschlands. Seltener Ausführungen, wie die alten 500/600er oder die Militär-Kübelwagen erreichen bei Auktionen regelmäßig über 1.000 €. Zum „Trabi-Treffen“ in Zwickau kommen jährlich rund 20.000 Besucher.

„Sie haben ihre Fans und ihre Zukunft gefunden. [...] Sie sind, wie es scheint, endlich ins Ziel gekommen, die beiden Volkshelden.“

– Oldtimer-Markt 10/2004, in einem Vergleich zwischen dem VW Käfer und dem Trabant  
Aufgrund seiner äußerst geringen Schadenshäufigkeit gehört der Trabant heute zu den Pkws mit den niedrigsten Versicherungsprämien. Alle Trabant-Typen rangieren in der günstigsten Typklasse 10 für Haftpflicht- und Kaskoversicherungen (Stand: 2010).[2]