

Der Trabant 601

Auch wir besaßen von 1986 bis 1991 einen champagnerbeigen Trabant 601, dessen Aussehen ich auf diesen Seiten reproduziert habe, denn eine Farbaufnahme besitzen wir von unserem treuen Begleiter leider nicht.

Auf den Bildern sehen Sie unseren Trabant 601 mit dem in Gotha zugelassenen Kennzeichen LH 23-33 (Reproduktion). Wir waren seit dem 31.03.1986 stolze Besitzer eines Trabant 601, welcher 1964 ursprünglich als Trabant 600 (siehe Seite 3) zugelassen wurde. 1975 erfolgte ein kompletter Umbau mit einer neuen Karosserie zum Trabant 601 in himmelblau. Nach einem weiteren Neuaufbau (Erneuerung der Bodengruppe) 1986 kauften wir ihn in der Farbe champagnerbeige.

Das gute Stück kostete uns stolze 8.500,00 DDR-Mark und erreichte somit bei seinem Alter fasst den Neupreis. Im Kaufvertrag erschienen jedoch wegen der Zulassungsbehörde, der der Kaufvertrag vorgelegt werden musste, nur ein Kaufpreis von 6.700,00 DDR-Mark. Diese Verfahrensweise war beim Gebrauchtwagenkauf so üblich, damit niemand für die überhöhten Preise hätte belangt werden können.



Die Stoßstange hinten zierten Gummistoßdämpfer, ein Rückfahrscheinwerfer und eine Nebelschlussleuchte. Diese Gegenstände gehörten nicht zur ursprünglichen Ausstattung. Unser Trabbi war nach einem Wartburg 312 Kombi unser zweiter PKW und der letzte aus DDR-Produktion.

1989 zogen wir natürlich nicht ohne unseren Trabbi nach Berlin, wo er mit dem Kennzeichen IOR 5-72 zugelassen wurde. Zuvor ließ ich noch eine teure Reparatur ausführen. Für einen ruhigeren und besseren Lauf des Fahrwerkes ließen wir nämlich noch teure Gleichlaufgelenkwellen einbauen. Wenn ich geahnt hätte, dass die Grenzen geöffnet werden und ich schon ab Dezember 1990 einen Ford Escort mit einem 1,3 Liter-Motor und später sogar einen Ford Sierra mit einer 2,0-Liter-Maschine fahren sollte, hätte ich diese Investition 1989 nicht mehr getätigt.

1990 drang unser Trabant 601 bis ins Ruhrgebiet und nach Wuppertal vor. Ab Dezember stand er verweist auf dem Parkplatz eines Wohnheimes in der Wildermannstr. 53 in Recklinghausen. Im Januar 1991 verkaufte ich ihn für einen Spottpreis an einen Arbeitssuchenden, der aus Thüringen (Weimar) kam und irgendein Fortbewegungsmittel brauchte. Für meine bundesweiten Dienstreisen als Gewerkschaftssekretär bei der IG Bergbau und Energie und das wöchentliche Pendeln zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin war er jedoch ungeeignet.



Auch die vordere Stoßstange zierten Gummistoßdämpfer sowie vor dem Frontgrill gelagerte Nebelscheinwerfer, die ebenfalls nicht zur Grundausstattung gehörten. Bis zum letzten Tag in unserem Besitz leistete er uns stets treue Dienste und wurde in den alten Bundesländern von neugierigen Betrachtern bestaunt.

Einen originellen Trabant 601 mit einem Kennzeichen aus dem Maekischen Kreis (NRW) fand ich am 20.08.2005 auf einem Trabbitreffen in Gelsenkirchen. Leider war ausgerechnet diese Foto unscharf (siehe rechts) und das Treffen am nächsten Tag, als ich die Aufnahme wiederholen wollte, schon beendet. Somit entstand aus einem Recklinghäuser Trabant die nachfolgende Reproduktion.



Sicher keine Konkurrenz, aber eine tolle Idee. Ein Trabant 601 mit aufgestelltem Sachsenringsymbol, so wie ein Mercedesstern.

Schade, dass ich unseren Trabant 601 im Januar 1991 verkauft habe. Er wäre bestimmt heute ein toller Oldtimer und mit seinem Zubehör, wie Nebelscheinwerfer, Nebelschlussleuchte, Rückfahrscheinwerfer und Gummistoßdämpfern auf den Stoßstangen, immer noch ein Schmuckstück.

Bauform des 1964 ursprünglich zugelassenen Trabant 600.



nach dem Umbau 1975 war er himmelblau
(links Motor+Getriebe)

Prototyp
mit vielen Neuerungen



in Serie gegangener
Trabant 1.3 mit VW-Motor



1,3 Liter-Motor
von VW
(Lizenzproduktion)

Insbesondere die
Frontpartie wurde nur
unwesentlich
verändert und der
Motorraum durch eine
kantige Motorhaube
abgedeckt

siehe mehr zu
Prototypen auf der
nächsten Seite



Versuch von 1984 mit einem Dieselmotor des Kleintransporters „Multicar“



Trabant Nachfolgermodell 1988

Auch solche Prototypen gab es beispielsweise, die einen kompletten Neuanfang wagten. Viele Prototypen, wie zum Beispiel die Entwicklung einer Fließhecklimousine, der später der VW ähneln sollte, verschwanden schon in den Jahren zuvor auf Nimmerwiedersehen durch Ministerbefehl.

Die Recklinghäuser Zeitung schrieb am 30.09.2005 zu einem Foto mit einer Trabi-Kollone, die sich am 11. September 1989 über den Grenzübergang Herleshausen in Richtung Bundesrepublik schob:

„Trabi ist nicht klein zu kriegen“

Auch im Westen gäbe es inzwischen zahlreiche Liebhaber der „Rennpappe“ Der Trabant aus DDR-Produktion sei nicht klein zu kriegen. Auch 15 Jahre nach der Einheit würde das kleine Auto munter und meist aufgehübscht über die Straßen flitzen.

Die Recklinghäuser Zeitung schrieb folgenden Artikel:

Auch am Westen gibt es nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes Inzwischen zahlreiche Liebhaber der "Rennpappe". Zu Jahresbeginn (2005) waren in den alten Ländern 10484 Trabis zugelassen. Im Osten waren es noch 56500.

DDR-Bürger mussten Jahrelang und per Anmeldung auf den fahrbaren Untersatz warten. Am 30. September 1988 waren 3563432 Trabis Im Besitz privater Halter. DDR-Betriebe und Institutionen hatte nach Angaben des Bundesamtes 180122 der „Flitzer“. Der Trabant war das meist gefahrene Auto Im Osten. Sein Anteil an den Fahrzeugen auf DDR- Straßen betrug gut 52 Prozent.

Nach der Wende bekam der Trabt massenhaft Konkurrenz. Am 1. Juli 1993 waren in den neuen Ländern noch 855816 der Fahrzeuge zugelassen. Im Westen waren zum selben Zeitpunkt 62658 Trabis angemeldet. Vielerorts entstanden inzwischen Fan- Clubs, die das DDR-Symbol vor dem Vergessen bewahren wollen.

Der ebenfalls aus der DDR stammende Wartburg ist seltener auf den Straßen zu sehen. In den neuen Ländern waren zu Jahresbeginn noch 15 557 der Fahrzeuge angemeldet, in den alten Ländern 1665.

Interessante Links: <http://www.trabantclub.de/index.php>

<http://www.trabant601.org/>

<http://www.trabiteam-freital.de/>