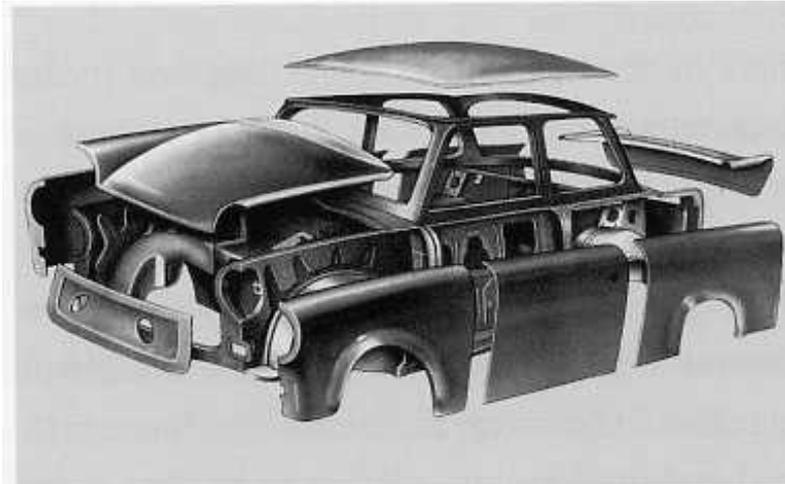


Kaufberatung Trabant 601

Allgemeines zum Typ

Der Trabant ist das bisher einzige Großserienfahrzeug der Automobilgeschichte, dessen Karosserie mit Kunststoffteilen beplankt wird. Noch heute halten sich hartnäckig die Gerüchte vom rostfreien Plasteauto. Doch weit gefehlt! Aus Kunststoff ist nur die Außenhaut – alles andere besteht natürlich aus Stahlblech.

Diese Gemischtbauweise aus Stahlblechgerippe und Kunststoffaußenhaut führt zu einer ganzen Reihe von Besonderheiten, die beim Kauf beachtet werden sollten.



Stahlblech-Karosserieskelett und Duroplast-Belplankung des Trabant 601

Quelle: Dr. Werner Reichelt: „Die Trabant-Legende“, 3. Aufl., 2007

Von 1957 bis 1991 wurden die insgesamt 4 Trabant-Typen P50, P60, P601 und P1.1 (mit einigen weiteren Untergliederungen) produziert. Schwerpunkt dieser Kaufberatung soll der Trabant P601 sein – der sicher bekannteste und der am längsten produzierte Trabant. Das Fahrzeug lief von 1964 bis 1990 von den Bändern des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, DDR.

Entwicklungsstufen, Sonderformen, Ausstattungsvarianten

Das Grundkonzept des P601 änderte sich über 26 Jahre nicht. Produziert wurden die 2 Grundtypen „Limousine“ und „Universal“ (Kombi) in 3 Ausstattungsvarianten:

Standard (601), Sonderwunsch(601S) und die Luxusausführung 601de luxe, welche ab 1978 durch die erweiterte Luxusausführung 601S de luxe ergänzt und später durch sie ersetzt wurde.



Trabant 601 als Limousine und Universal (1981)

Quelle: Gerhard Klausning: „Ich fahre einen Trabant“, 18., bearb. Aufl.1982

Hinzu kam wahlweise der Kupplungsautomat „Hycomat“. Anfangs auch auf dem Typenschriftzug als „601H“ markiert und gegen Aufpreis erhältlich blieb er später nur noch Gehbehinderten vorbehalten. Beim „Hycomat“ handelt es sich um eine hydraulische Kupplungsautomatik, die dem Fahrer nur noch das Schalten überläßt, während der Kupplungsvorgang automatisiert wird.

Als dritte Karosseriebauform gab es den Trabant 601A und 601F – einen Kübelwagen für die Armee (601A) bzw. für landwirtschaftliche Nutzung (601F = Forst). Vom Kübelwagen wiederum entstand für wenige Exportmärkte (z.B. Griechenland) die Zivilversion „Tramp“ (601Z) in sehr geringer Stückzahl. Letztere gehören aufgrund ihrer Seltenheit neben dem Viertakter 1.1 Tramp heute zu den teuersten Trabant. Die geforderten Preise sind nahezu immer fünfstellig.

Im Folgenden soll speziell auf Limousine und Universal eingegangen werden.

Im Laufe von 26 Jahren Produktion P601 gab es nahezu kein Bauteil, das nicht verändert, verbessert und modifiziert wurde. Die Liste der technischen Änderungen umfaßt mehrere Aktenordner, auf alles im Detail einzugehen führte zu weit.

Die wichtigen Schritte seien aber kurz angerissen:

- 1964: Serienanlauf Trabant 601 Limousine im Juni
- 1965: Serienanlauf Trabant 601 Universal im September
- 1967: Umstellung von Simplex- auf Duplexbremse vorn
- 1969: Übergang vom Motor P60 mit 23 PS zum Motor P63 mit 26PS – damit war bis zum Ende der Produktion das Leistungsmaximum des Zweitakters erreicht
- 1973: vollständig überarbeitete Heizung, mehr Wärme im Innenraum
- 1974: Kolbenbolzen mit Nadellagerung, Mischungsverhältnis Öl : Kraftstoff von 1:33 auf 1:50 reduziert
- 1983: Umstellung der Bordspannung von 6V auf 12V, damit Einsatzmöglichkeit neuer und weiterer Verbraucher wie Heckscheibenheizung, H3-Nebelscheinwerfer
- 1984: Umstellung des Radantriebs von Scharniergelenk-Antriebswelle auf Gleichlaufgelenkwelle
- 1985: Einsatz der elektronischen Zündung, damit Wegfall der Zweihebel-Unterbrecheranlage
- 1988: Einsatz von Schraubenfedern an der Hinterachse
- 1990: Einstellung der Produktion P601

Detailinformationen über sämtliche technische Änderungen bieten die Internetseiten www.original-trabant.de, www.trabantserie.de und www.trabant-universal.de.

Untersuchungen beim Kauf: Worauf sollte man achten?

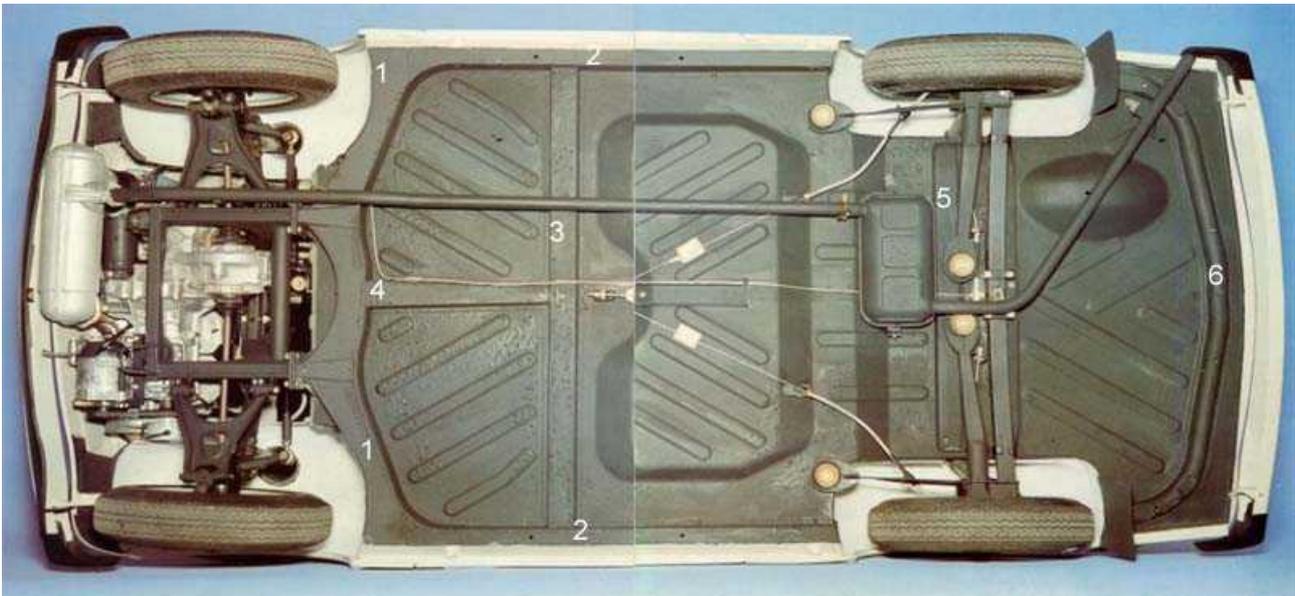
Karosserie

Eine Besonderheit am Trabant ist seine korrosionsfreie Karosserieaußenhaut aus Duroplast. Leider hat diese Korrosionsfreiheit einen Nachteil:

Sie verdeckt möglicherweise massive Rostschäden am Stahlblech-Karosseriegerippe. Von glänzendem Lack sollte man sich daher nicht täuschen lassen, denn das Trabantgerippe hat einige neuralgische Stellen, deren Untersuchung sich dringend empfiehlt.

Der zweite Nachteil war der Produktionsablauf. Das Blechgerippe wurde im Elektrophoresebad tauchgrundiert, dann die Kunststoffteile montiert und danach der Decklack appliziert. Das heißt, die Stellen des Blechgerippes, die von den Kunststoffteilen verdeckt werden, sind nur grundiert. Diese Bereiche rosten dadurch umso schneller. Zu ihnen gehören die Radschalen sowie sämtliche Schraub- und Klebekanten, an denen Blech und Kunststoff verbunden sind. Genau das sind erfahrungsgemäß auch die schwerwiegendsten Korrosionsherde nach den Hohlprofilen der Bodengruppe. Hat man sich einmal mit den konstruktiven Details des Trabant befaßt und sind diese Sachverhalte klar, so ist das schon die halbe Miete für die Rostprüfung.

Oberste Priorität hat die Trägergruppe. Vorderer Querträger („Geweih“), Schweller, mittlerer Querträger und Längsträger sollten genau unter die Lupe genommen werden. Sind diese tragenden Elemente der Bodengruppe durchgerostet, kommt man um aufwendige Schweißarbeiten nicht herum. Von diesen Bauteilen hängt nicht nur die Stabilität der gesamten selbsttragenden Karosserie ab, sondern (insbesondere vom „Geweih“) auch die Symmetrie der Karosse, die Maßgenauigkeit der Triebwerkaufhängung und damit letztlich der Geradeauslauf des Fahrzeuges. Das heißt auch, daß nicht jeder Hobbyschweißer in der Bastlergarage auf die Schnelle einen vorderen Querträger wechseln kann – diese Arbeit ist etwas für Fachleute oder für erfahrene Schrauber mit entsprechender Werkstatt-Infrastruktur.



Bodengruppe des fahrfertigen Fahrzeuges
 Bildquelle: Prospekt Trabant 601, DEWAG Dresden, 1985

- 1 = vorderer Querträger („Geweih“), an dessen 2 Flanschen der gesamte Triebwerkblock hängt
- 2 = Längsträger („Schweller“)
- 3 = mittlerer Querträger
- 4 = Mittelsteg
- 5 = Hinterachsträger
- 6 = hinterer Querträger

Danach liegt das Hauptaugenmerk auf den Verbindungsstellen zwischen Blechgerippe und Kunststoffbeplankung.

Ein Blick in die Radkästen. Hinter den Duroplastkotflügeln fällt es nicht auf, wenn eine Radschale verfault ist – Problemherd ist die Auflagekante im Radausschnitt. Ab Werk sind die Kunststoffteile hier genietet und mit Zweikomponentenkleber abgedichtet. Die unteren Zentimeter von Radschale (Blech) und Kotflügel (Duroplast) liegen aber werksseitig so aufeinander, daß sich keine Dichtmasse dazwischen befindet. Wasser und Schmutz dringen hier ein und die Radschale fängt von der Außenkante her an zu rosten. Völlig unbemerkt hinter der Kunststoffarnung. Am besten festzustellen ist ein solcher Schaden durch Abtasten mit der Hand oder durch Sichtprüfung mit einem Handspiegel – vorzugsweise bei demontierten Rädern.



Trabant 601 Universal nach Demontage des linken Hinterkotflügels. Deutlich sichtbar ist die untere, rostgefährdete Kante der Radschale, im oberen Teil sieht man die „Reichweite“ des Konservierungsmittels.

Ähnlich problematisch sind die Unterkanten von Vorder- und Hinterkotflügel. Von unten sind beide Teile mit der Bodengruppe verschraubt – an den Außenkanten des Bodenblechs. Zwar wurde vor der Montage ab Werk ein Dichtprofil aufgesteckt, dieses verhindert jedoch nicht, daß die Blechkanten wegrosten. Hier muß man sehr genau hinsehen, da die Blechkanten weder von außen noch vom Innenraum her zugänglich sind, wenn man nicht die gesamten Innenverkleidungen demontieren will. Lediglich bei der Limousine kann man vom Kofferraum aus die beiden hinteren Schraubkanten der Hinterkotflügel überprüfen. Von unten sieht man stets nur rostfreien Kunststoff.

An den Senkrechten sind sämtliche Duroplastteile mit 2K-Karosseriekleber verbunden – hier sollte man darauf achten, ob sich die Teile gelöst haben, denn unter solchen Stellen ist ebenfalls mit Rost zu rechnen.

Häufiger Korrosionsherd ist auch das Heckblech unter den Rückleuchten. Um dort genauer zu prüfen muß man aber die gesamte Leuchteneinheit samt Gummiunterlage demontieren. Das Blech wird einerseits vom Rücklicht, andererseits vom Kotflügel vollständig verdeckt und ist gerade deshalb anfällig. Rund um die Kennzeichenbeleuchtung am Heck findet sich ebenfalls häufig beginnende Korrosion.

Ein Blick auf das Innenraumbodenblech sagt einiges über die Dichtheit des Wagens aus – ist das Fahrzeug feucht oder wurden die Fußmatten nicht regelmäßig auf Trockenheit kontrolliert, blüht das Bodenblech vor den Vordersitzen recht schnell. Ähnliches gilt für den Kofferraumboden.

Beim Universal (Kombi) ist der gesamte Bodenbereich mit Antidröhnspachtel behandelt. Hier ist Vorsicht geboten – auch darunter kann es rosten. Anzeichen dafür sind lockere und lose Stellen im Antidröhn, die man getrost herauskratzen kann um einen Blick darunter zu werfen.

Außerdem besteht beim Kombi die Hecktür aus Stahlblech – sie rostet von innen durch, wenn nicht richtig konserviert wurde. Das Heckblech des Universal ist im Bereich der Kennzeichenbeleuchtung doppelwandig ausgeführt.

Wie bei vielen anderen Fahrzeugen auch sollte man die Türunterkanten prüfen – von innen, denn das Innenteil der Türen besteht ebenfalls aus Stahlblech, nur die Türaußenhaut ist Duroplast. Verstopfte Wasserabläufächer sind hier Rostursache Nummer 1. Bei dieser Gelegenheit sind auch die Einstiegsleisten genauer zu prüfen – sie rosten von innen her durch.

Im Motorraum lohnt ein Blick auf die Stoßdämpferdome der vorderen Radkästen. Diese sind ebenfalls ein häufiger Rostherd und korrodieren, weil sie von unten dem Steinschlag der Vorderräder ausgesetzt sind und sich von oben in einer rundum verlaufenden Sicke Feuchtigkeit und Schmutz sammeln kann. Zudem ist das Blech um den Dom mehrlagig aufgebaut.

Außerdem wird der Bereich um die Batterie oft von Rost angegriffen, besonders unangenehm ist die Ecke am Übergang von Stirnwand zum Radkasten und der schwer zugängliche Teil der Stirnwand zwischen Hautbremszylinder und Radkasten.

Die unteren Bereiche der A-Säulen sind ebenfalls gefährdet. Nachteilig ist aber, daß diese Bleche doppelwandig ausgeführt sind und man ohne die Demontage des Vorderkotflügels keinen echten Einblick gewinnt, wenn man kein Endoskop zur Hand hat.



Massive Durchrostungen am Übergang Schweller/Gewei/A-Säule (Schraubkante des Vorderkotflügels) und Radschale vorn links nach Demontage des Kunststoffteils

Des Weiteren kontrolliere man den vorderen Fensterrahmen unter der Regenleiste, hebe den einen oder anderen Scheibengummi etwas an und prüfe die unteren Ecken hinter der hinteren Stoßstange. Dort überall kann sich Rost verbergen.

Vom Innenraum aus kann man mit einem Blick bei Taschenlampenschein unter das Armaturenbrett (hinter das Wischergestänge) feststellen, ob das Fahrzeug evtl. einmal nachlackiert wurde. Dieser Bereich wird von Lackierern meist vergessen – auch nach Lackierarbeiten findet man dort oft noch Reste des Originalfarbtons oder gar ausschließlich grundiertes Blech, denn auch im Werk wurde dieser Bereich bei der Lackierung gern vernachlässigt.

Ebenfalls rostgefährdet sind die Teile des Karosserierippes, die dem ablaufenden Wasser ausgesetzt sind. Die umlaufende Wasserablaufrinne im Motorraum mit Übergang zum vorderen Windlauf, die Windläufe an den A-Säulen bis unter die Regenrinne und bei der Limousine der Bereich unter der Kofferraumklappe.

Der Unterboden ist auf schadhafte Unterbodenschutz oder Risse in der Beschichtung zu prüfen. Besonders in den Ecken zwischen den Trägerprofilen bleibt Schmutz und Feuchtigkeit zurück, es lohnt die Stoßerprobe mit einem Schraubendreher. Bei sehr vielen Fahrzeugen haben die vorderen Radkästen einen etwa 1-2cm langen Riß am Übergang zum „Geweih“. Dieser Riß hat konstruktionsbedingte Ursachen und sollte ggf. geschweißt werden.

Eins ist festzustellen:

Es gibt weniger rostanfällige Jahrgänge und es gibt Schnellroster. Grundtendenz: je älter ein Trabant, desto besser ist sein Blech. Der Grund liegt in der Materialproblematik der DDR. Über die Jahre wurde das Blech immer dünner. Verschiedene Blechstärken wurden mit Testkarosserien auf speziellen Prüfständen auf Verwindungssteife getestet, bis man in den 80er Jahren an der unteren Schmerzgrenze angelangt war. Relativ rostanfällig scheinen die späten 70er Jahrgänge zu sein, wirklich schlimm ist aber der letzte Produktionszeitraum von etwa 1988-1990. Dünnwandige Bleche begünstigen die Korrosion gemeinsam mit einer nachteiligen Polybutadien-Tauchgrundierung und der immer schlechteren Arbeitsmoral im Werk. Als 1990 die letzten Monate des Bestehens der DDR angebrochen waren und damit auch das Aus für die Fahrzeugproduktion näher rückte, litt die Verarbeitungsqualität beträchtlich. Außerdem wurden in jener Zeit, als westliche Fahrzeuge plötzlich erreichbar waren, seitens der Erstbesitzer kaum noch Investitionen in Konservierungs- und Pflegemaßnahmen getätigt.

Leider ergeben sich daraus zwei völlig gegenläufige Tendenzen: während die Karosseriequalität mit den Jahren eher nachließ, wurde die Technik immer weiter verbessert, sodaß die rostigsten Baujahre die ausgereifteste (und damit alltagstauglichste) Technik unterm Kleid haben.

Ein paar Worte zur Konservierung:

Ob ein Trabant hohlraumkonserviert ist, läßt sich einfach anhand einiger zusätzlicher Bohrungen feststellen. Indiz dafür ist jeweils ein Loch in jeder A-Säule unten (vom Innenraum aus) und unverschlossene Bohrungen im Bodenblech oberhalb von Geweih und Längsträger.

Sicherheit gibt eine Demontage der hinteren Innenverkleidungen. Sind diese entfernt, wird in B-Säule und im Bereich Schraubkante/Radschale eine zähe, klebrige braune Masse sichtbar – das in der DDR meist verwendete Elaskon K60ML (dunkelbraun) bzw. Elaskon 2000 (hellbraun und transparent).

Aber auch eine alte Elaskonbehandlung ist keine Garantie gegen Rost, da es ein lösemittelhaltiges Wachs ist und die Prozedur regelmäßig wiederholt werden muß, wenn das Mittel wirksam bleiben soll. Es empfiehlt sich grundsätzlich, eine nochmalige Hohlraumkonservierung mit modernen Korrosionsschutzfetten o.ä. Mitteln vorzunehmen.



Hohlraumkonservierung eines Trabant 601 Universal mit Konservierungsfett

Interieur

Die Inneneinrichtung des Trabant bietet nahezu keine Geheimnisse. Der Zustand der Verkleidungen, Sitzpolster und –gestänge und die Verfassung der Teppiche sind auf einen Blick erkennbar. Hier gilt: je älter das Fahrzeug, umso schwerer sind gute Originalteile zu beschaffen. Aus den 80er Jahren gibt es nahezu alles auch in Bestzustand zu kaufen, während originale Innenverkleidungen oder gar Sitzbezugsstoffe vor allem der 60er aber auch der 70er Jahre kaum noch beschaffbar sind. Alteingesessene Sattler der 5 östlichen Bundesländer haben mitunter noch Originalbezugsstoffe am Lager – aber auch hier findet sich zumeist nur noch Material aus dem letzten Produktionsjahrzehnt. Ein gewisses Problem stellt die UV-Empfindlichkeit einiger Polsterstoffe dar. Besonders die Armlehnen im Fond bleichen sehr gern aus. Der Bezugsstoff „Iltis-Rekord“, in der ockerbraun/schwarzen Ausführung der 80er Jahre in den Standard- und Sonderwunschmodellen verwendet, zeichnet sich durch relativ große mechanische Empfindlichkeit aus – er ist meist durchgesessen und rissanfällig. Ebenfalls gern rissig werden die Kunstlederbezüge der letzten Luxusgeneration. Häufig wurden von Erstbesitzern mehrere Lagen Schonbezüge übereinandergesogen. Wer ein solches Exemplar ergattert, kann selbst frühe Modelle mit völlig intakten Polstern vorfinden. Auch hier ist es eine Sache von Glück und hängt stark von der Sorgfalt der Vorbesitzer ab.



Intaktes Interieur einer Trabant 601S de luxe Limousine (1988)

Motor/Mechanik

Ein großes Plus am Trabant ist seine überschaubare Technik. Der Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor bietet kaum Geheimnisse. Erfahrene Trabantkenner hören, ob die Maschine gesund klingt – weniger Erfahrene hören oft nicht einmal, ob er nur auf einem oder beiden Zylindern läuft. Hier hilft nur, jemanden zum Kauf mitzunehmen, der sich auskennt und ggf. eine kleine Probefahrt unternimmt.

Das Getriebe des 601 ist kaum anfällig. Einziger Punkt ist ein möglicherweise defekter Freilauf des 4. Ganges und mangelnde Sorgfalt beim Ölwechsel. Ins Trabantgetriebe gehört immer Hydrauliköl HLP 68 – NIE herkömmliches Getriebeöl, da dieses den Freilauf schädigt! Das Getriebe sollte sich leicht schalten lassen, schwergängiges Schalten liegt jedoch meist an mangelnder Schmierung des Schaltstocks.



Motorraum 1966



Motorraum 1990

Quelle: Daniel Remus, www.original-trabant.de

Fahrgestell/Bremsen

Im Bereich Vorderachse kann es ausgeschlagene Lenkerlagerbuchsen und verschlissene Radlager geben. Mangelnde Pflege und Schmierung bemerkt man an sehr schwergängiger Lenkung. Ausgeschlagene Spurstangenköpfe oder eine defekte Lenkmanschette sind möglich und zuviel Spiel in der Lenkung läßt auf Nachlässigkeiten bei der Nachstellung schließen. Bei Modellen vor 1984 ist mit ausgeschlagenen (oder an Fettmangel leidenden) Scharniergelenken der Antriebswellen zu rechnen. Bemerkbar macht sich dieser Schaden im späten Stadium spätestens beim kräftigen Anfahren, wenn das Lenkrad einem förmlich unter der Hand weggerissen wird.

An der Hinterachse sollte man auf Geräusche aus den Lagern achten. Außerdem sind die Aufhängungspunkte der Hinterachslenker zu prüfen – die sogenannten „Glocken“ können aus dem Bodenblech herausrosten bzw. die Befestigungsschrauben brechen. Diese Teile gibt es allerdings einzeln zum Einschweißen.

Nach langen Standzeiten sind oft die Radbremszylinder festgerostet oder das Fahrzeug bewegt sich keinen Meter, weil eine angezogene Handbremse für angerostete Bremsbacken gesorgt hat. Gewissenhafte Trabantfahrer treten während längerer Standzeiten regelmäßig die Bremse, um solche Schäden zu vermeiden. Poröse Bremsschläuche sind nach langer Standzeit häufiger zu beobachten, einen undichten Hauptbremszylinder erkennt man meist an ausgelaufener Bremsflüssigkeit im Innenraum (Bodenbereich vorm Fahrersitz am Übergang zur Stirnwand) und den dadurch entstandenen Lackschäden. Wellt sich der Lack in diesem Bereich auf und ist mit der Hand abzuheben, kann man mit Sicherheit von Bremsflüssigkeitsverlust ausgehen.

Teileversorgung, Literatur, Clubs

Grundsätzlich kann man sagen, daß die Teileversorgung beim Trabant hervorragend ist. Auch mehr als 20 Jahre nach Produktionsstopp ist noch immer alles verfügbar, was im Fahrbetrieb durch Verschleiß ersetzt werden muß. Ein Großteil des Angebots wird noch mit Originalteilen gedeckt.

Klar ist aber auch, daß es mittlerweile Engpässe gibt. Neue Kurbelwellen sind äußerst knapp, nahezu der Gesamtbedarf muß über Regenerierung gedeckt werden. Altteile sollte man keinesfalls wegwerfen. Genauso knapp sind originale Radbremszylinder als Neuteile.

Für frühe Baujahre ist das Angebot an Originalteilen ebenfalls nicht das beste. Simplex-Bremszubehör, Interieur, Motorperipherie der 60er – das alles ist nicht mehr so leicht zu haben.

Auf einschlägigen Teilmärkten ist nahezu alles noch aus DDR-Produktion zu bekommen, vorausgesetzt man befindet sich in den 5 „neuen“ Bundesländern.

Die bekannten Händler allerdings verkaufen (auch via Internet) zunehmend Nachproduktionen osteuropäischer Herkunft und oft zweifelhafter Qualität. Besonders in Ungarn und Polen werden Trabantersatzteile nachgefertigt, man sollte aber sehr genau auf die Qualität achten. Als besonders schwach haben sich in der Vergangenheit Bremsenteile, Kupplungen und Kurbelwellen aus diesen Ländern erwiesen.

Benötigt man regenerierte Teile für Motor und Bremsanlage, ist es absolut empfehlenswert, sich an kleine und mittelständische Betriebe zu wenden. Motorenspezialisten und Bremsenfachbetriebe finden sich überall – Spezialisten für Trabant gibt es besonders im Osten Deutschlands nach wie vor. Das Mitbringen von Altteilen ist allerdings wieder Pflicht – für gelernte Trabantfahrer nichts Neues, lief doch die Teileversorgung zu DDR-Zeiten fast immer nach diesem Schema.

Karosserieteile sind gut zu bekommen. Blechteile wie Trägergruppe, Radkästen (als Viertel- Halb- und Komplettradkästen), Einstiegsleisten, Front- und Heckbleche sowie Türunterteile (auch als Reparaturblech) werden auf jedem Teilemarkt angeboten – allerdings fast immer auf dem Stand der 80er Jahre. Frühe Teile sind auch hier selten. Duroplastteile werden neu immer seltener. Es gibt sie noch, aber nicht unbegrenzt. Für die originalgetreue Restaurierung älterer Trabant-Jahrgänge ist es oft notwendig, Blechteile aus den 80ern im Detail umzuarbeiten, sodaß sie dem Stand des Baujahres entsprechen.

Literatur ist in ausreichendem Maße zu bekommen.

Zwingend notwendig ist (so zeigt sich heute immer wieder) das gründliche Studium der zum Baujahr passenden Betriebsanleitung. Häufig kommen von Trabantneulingen Fragen auf, die in der Betriebsanleitung ausführlichst beantwortet werden. Bekommt man zum Fahrzeug keins dazu, sollte man sich (möglichst schon VOR dem Kauf des ersten eigenen Trabant) ein solches Heft besorgen – sie sind auf allen Teilmärkten und auch im Internet für kleines Geld zu haben.

Allgemeine Bedienung, Wartungs- und Pflegevorschriften, Durchsichtsplan und technische Daten sind mit reichlich Bildmaterial umfangreich beschrieben – die meisten Anfängerfehler lassen sich durch Lektüre dieser etwa 70 Seiten im A5-Format vermeiden.



Die „Bibel“ des Trabantfahrers heißt „Wie helfe ich mir selbst – Trabant“ von Prof. Franz Meißner. In verschiedenen Auflagen ist sie das Buch für den Selbstschrauber – von Anfang an auf Selbsthilfe ausgelegt, waren doch die Werkstattkapazitäten in der DDR äußerst knapp bemessen. Je nach Baujahr kann man sich eine passende Auflage heraussuchen – als Faustregel gilt, daß lieber eine neuere gewählt werden sollte, denn auch in der letzten Auflage war die Technik der frühen Modelle ausführlich beschrieben und um die Weiterentwicklungen ergänzt. Das Buch enthält außerdem Zeichnungen von Spezialwerkzeugen und Hilfsvorrichtungen. Als Nachauflage ist es erst vor wenigen Jahren und auf besserem Papier neu erschienen. Man kann dieses Standardwerk guten Gewissens als Grundlagenliteratur empfehlen – es gehört mindestens zur Unterwegsausrüstung. Viele Trabantfreunde

haben mittlerweile gute und saubere Exemplare im heimischen Bücherschrank, während in Garage und Werkzeugkisten överschmierte und zerlesene Ausgaben vom wahren Leben zeugen.

Erweitert wird das Werk durch das „Reparaturhandbuch Personenkraftwagen Trabant 601“ im A4-Format. Speziell für Werkstätten herausgegeben ist auch dieses Werk in mehreren Auflagen ab 1965 erhältlich.

Für den Hobbyschrauber und Neuling empfiehlt sich außerdem Eberhard Preuschs „Ich fahre einen Trabant“, das in den 80er Jahren durch den „Ratgeber Trabant“ ersetzt wurde.

Außerdem sei Dr. Werner Reichelts „Ratgeber KFZ-Konservierung“ empfohlen sowie ein zum jeweiligen Baujahr passender Ersatzteilkatalog, der die entsprechenden Einzelteile und Baugruppen auch in Explosionszeichnungen darstellt und die Montage damit sehr erleichtern kann.

Zur Beschaffung von Literatur sei zuerst das Internet empfohlen. Dort ist das Angebot recht umfangreich und auch in guter Qualität abrufbar – allerdings mittlerweile zu recht stolzen Preisen. Auf Teilemärkten hingegen wird viel Verschmutztes und Zerrissenes zutage gefördert, mitunter aber zu recht günstigen Preisen. Je älter die Literatur, desto teurer.

Tiefgehendere Detailinformationen zur Originalität und den technischen Änderungen bieten folgende 3 Seiten im Internet:

- www.original-trabant.de
- www.trabantserie.de
- www.trabant-universal.de

Des Weiteren gibt es eine Vielzahl von Publikationen zum Trabant – vom Prospektnachdruck bis zum Lexikon. Die Qualität der Inhalte ist breit gefächert, auch hier gibt es klischeegefüllte Machwerke ohne jeden informativen Wert genauso wie gut recherchierte Nachschlagewerke.

Clubs und Vereine sind deutschlandweit zu Hause – Kontakte in der Nähe zu finden ist also kein Problem. Zudem bieten mehrere Trabant-Internetforen Diskussionsmöglichkeiten und Hilfe durch Gleichgesinnte: www.pappenforum.de & www.trabantforum.de

Marktsituation, Preise

Der Trabantmarkt scheint auf den ersten Blick gesättigt, da ein relativ breites Angebot und auch rege Nachfrage vorhanden ist. Dieser Markt wird allerdings weitestgehend durch die Baujahre 1985-1990 gedeckt.

Wer speziell nach alten 601 sucht, der braucht Geduld. Und wenn sich ein frühes Baujahr auftut, steckt allzu oft ein entweder sehr verbasteltes Fahrzeug dahinter oder gleich eine alte Identität in einer viel jüngeren Ersatzkarosserie. Diese Karosserien erkennt man an einem E vor der Fahrgestellnummer. E-Karosserien waren übliche Praxis nach Totalschäden aber auch im Bereich der „guten Beziehungen“ spielten sie eine Rolle. So mancher greise 60er-Jahre-Trabant wurde in den 80ern mit einer neuen Karosserie ausgestattet, wobei normalerweise das gesamte Innenleben des Spenderwagens in die neue Karosserie eingebaut werden sollte. Da aber gar nicht jedes alte Bauteil in eine neue Karosserie hineinpaßte (manche Sitzvarianten z.B. nicht) und der Hang zur Modernisierung außerdem oft stärker war als die Einsicht in den Mangel, sind diese Autos häufig wilde Puzzles von Teilen aus 3 Jahrzehnten. Unverbasteltes Originalmaterial zu bekommen ist bis hinein in die 70er Jahrgänge relativ aussichtslos und mit sehr viel Glück verbunden. Grund ist der Mangel an Neufahrzeugen in der DDR. Die mittlere (!) Lebensdauer des Trabant lag laut Werksermittlungen in den 80er Jahren bei 28 Jahren – ausgelegt war er ursprünglich für 7 Jahre, sodaß jedes Fahrzeug im Schnitt dreimal neu aufgebaut wurde. Dabei konnte auf Originalität natürlich nicht geachtet werden – im Gegenteil. Jede Weiterentwicklung, jeder kleine Fortschritt wurde mit Freude in jedes noch so alte Fahrzeug eingebaut.

Vorsicht – gefälschte Fahrzeug-Identität!

Was schon früher hin und wieder geschah, hat sich aufgrund der seit kurzem bestehenden Umweltzonen-Problematik in den letzten Jahren in größerem Ausmaß entwickelt:

Die Fälschung der Fahrzeugidentität mittels falscher Fahrgestellnummer. Immer mehr Trabant aus späten Baujahren werden mit Fahrgestellnummern (= Fahrzeug-Identifikationsnummer FIN) versehen, die älter als 30 Jahre sind. Grund: die damit mögliche Zulassung als Oldtimer mit H-Kennzeichen, mit

dem man die neu eingerichteten Umweltzonen befahren darf. Leider sind die meisten Prüferingenieure nicht in der Lage so etwas zu entdecken, weil ihnen das Hintergrundwissen zum Trabant fehlt. Da sich die Fahrgestellnummer beim Trabant lediglich auf einem in Tanknähe eingepunkteten Extra-Blech an der Stirnwand zwischen Motorraum und Fahrgastraum befindet, fühlen sich manche Zeitgenossen sehr sicher und halten diese Identitätsänderung für ein Kavaliersdelikt. Dem ist nicht so. Erstens ist es Urkundenfälschung, zweitens kann beim Verkauf eines solchen Fahrzeuges auch noch der Tatbestand des Betrugs ins Spiel kommen. Ein Fahrzeug mit einer so gefälschten Nummer sollte man nicht erwerben – und wenn die Versuchung noch so groß ist.

Es gibt jedoch auch für den Laien Wege, die Fälschung zu entdecken. Zum einen anhand der Nummern. Die in jedem Produktionsjahr vergebenen Fahrgestellnummern sind bekannt und im Internet auf der Seite www.trabantserie.de unter der Rubrik „Serienänderungen“ für jedes Jahr einzeln nachlesbar. Somit kann jeder auf einen Blick herausfinden, ob die Nummer zum Baujahr des Fahrzeuges paßt oder nicht. Zudem hatte jeder Trabant zusätzlich zur FIN noch eine Karosserienummer – ebenfalls auf einem eingepunkteten Blech auf dem in Fahrtrichtung rechten vorderen Radkasten vor den Zündspulen. Diese Nummer sollte nur wenige Tausend Nummern nach oben von der FIN abweichen. Erklärung: es wurden für Reparatur- und Ersatzteilbedarf Karosserien produziert, welche keine FIN erhielten. Also wurden mehr Karossen produziert, als FINs erteilt wurden, weshalb die Karosserienummer immer etwas größer sein muß als die Fahrgestellnummer. Sollte die Karosserienummer ganz fehlen, darf man hellhörig werden – ebenso wie bei neu angefertigtem oder fehlendem Typenschild. Dritte vorhandene Nummer: In den 80er Jahren wurden sowohl Baumonat als auch die letzten beiden Ziffern des Baujahres unweit der FIN in Tanknähe direkt in die Stirnwand geprägt. Diese Angabe sollte zur FIN passen.



Außerdem gibt es karosserieeitig einige ganz eindeutige technische Merkmale. Eine schraubengefederte Hinterachse z.B. kann nicht zu einem angeblich originalen Baujahr vor 1988 gehören, da sie erst im April 1988 serienmäßig eingeführt wurde. Die breite B-Säule zeugt immer von einem Baujahr ab 1984 oder später – sie wurde erst im Februar 1984 eingeführt, vorher war sie mehrere Zentimeter schmaler. Allerdings gilt das nur für die Limousine – der Kombi behält die schmale Variante bis zuletzt.



B-Säule schmal (bis Februar 1984)



B-Säule breit

Ebenfalls 1984 wurde die Bauform der Einstiegsleiste geändert. Bis dahin war die Außenkante dieses Blechs um 90° nach unten abgekantet, ab 1984 fiel das zugunsten eines geraden Schnitts weg, auf den ein Kunststoff-Profil aufgesteckt war.

Es gibt nur zwei wirklich legale Möglichkeiten, einen relativ neuen Trabant mit alter Identität zu fahren:

1. eine Ersatzkarosserie, die das Fahrzeug bereits zu DDR-Zeiten z.B. nach Unfall bekommen hat. Diese hat dann aber eine ordnungsgemäße FIN mit dem vorangestellten Buchstaben E (für Ersatzkarosserie) und das Erstzulassungsdatum des Altfahrzeuges in den Papieren.
2. eine bereits zu DDR-Zeiten erfolgte Umschreibung eines älteren auf einen neueren Trabant-Typen bzw. einen damals erfolgten Umbau von einem auf einen anderen Trabant-Typ. Das war zwar verboten, wurde aber hin und wieder gemacht und auch in den Papieren legalisiert.

Alles, was nicht in Originalpapieren nachweisbar ist oder wo eindeutig die FIN nicht zur Karosserie paßt, ist mit größter Vorsicht zu genießen. Einem Verkäufer sollte man dann entsprechende Fragen stellen. Kann er diese nicht beantworten, Finger weg von dem Fahrzeug. Und weil diese Fälschungen zumeist mit Baujahren nach 1985 gemacht werden, weil man (meist aus Bequemlichkeit) gern die vorteilhaftere Technik der späten 80er Jahre mit den Vorteilen einer Oldtimerzulassung kombinieren möchte, sind sie am Ende doch recht schnell zu erkennen.

Interessanterweise sind heute nicht etwa die ganz frühen Jahrgänge Mangelware. Was wirklich fehlt sind die Baujahre zwischen 1971 und 1983. Diese hatten zur Wende kaum noch eine Überlebenschance, denn sie waren zu alt und mit 6V-Anlage, mechanischer Zündung und Scharniergelenkwellen technisch zu anfällig um im Alltag als Zweitwagen zu überleben, aber noch nicht alt genug um schon einen Oldtimerbonus auszuspielen. Es ist heute einfacher einen Trabant 601 von 1966 zu bekommen als einen von 1978 oder 1980.

Die Zeiten des 1€-Trabant sind ebenfalls vorbei. Heute werden für augenscheinliche Teilespenden durchaus schon 100€ fällig. Die Preisspanne geht beim 601 bis über die 2000€, wenn das Fahrzeug mit wenig Km-Leistung, unverbastelt und in gutem (Original)zustand angeboten wird. Ein technisch intakter und fahrbereiter Trabant aus der zweiten Hälfte der 80er Jahre bewegt sich mit 500-1000€ im normalen Rahmen. Ausreißer nach oben und unten kommen dabei vor. Schnäppchen sind möglich aber unwahrscheinlich, extrem überzogene Forderungen werden häufiger – insbesondere bei den wenigen gewerblich organisierten Fahrzeughändlern, die sich auf DDR-Kfz spezialisiert haben.

Durchrostungen sollten sofort für deutliche Preisminderung sorgen, denn die Reparaturkosten und der zeitliche Aufwand sind immens. Nicht fahrbereites Material für vierstellige Beträge zu erwerben ist mit Sicherheit ein Fehlgriff. Andererseits sind frühe Kombis durchaus mehrere Hunderter wert, solange sie komplett und original erhalten sind. Ein defekter Motor ist dann nicht das Entscheidende. Denn Kombis sind nicht nur deutlich seltener (Produktionsanteil nur etwa 20%), sondern wurden meist auch deutlich mehr verschlissen als Limousinen.

Ein generelles Preisgefüge ist beim Trabant schwerlich zu ermitteln. Die Bandbreite ist groß, das Angebot vielfältig, das Käuferinteresse ebenso. Die Fahrzeuge sind immer das wert, was ein Käufer zu zahlen bereit ist. Je nach Verwendungszweck wird das verschieden sein – von der aufwendigen und originalgetreuen Restaurierung bis hin zum High-Tech-Tuningprojekt.

Wer es mit dem Trabant als Oldtimer ernst meint, den erwartet Arbeit. Originalzustand ist schwer zu haben, denn er erfordert ein hohes Maß an Beschäftigung mit den technischen Veränderungen und oft auch ein jahrelanges Suchspiel auf Teilmärkten.

Das Fahrzeug ist im eigentlichen Sinne nicht wirtschaftlich zu restaurieren. Die Kosten eines kompletten (und immer öfter auch fälligen) Neuaufbaus liegen im Schnitt zwischen 3000€ und 5000€. Diese Summen sind beim Verkauf aber kaum wieder erreichbar.

Wer einen Trabant restauriert, der sollte das für sich selbst und zum Vergnügen tun. Gewinnbringend oder eine Wertanlage ist es (wie bei den meisten Fahrzeugen dieser Klasse) nicht.

Wer einen wirklichen Oldtimer mit Anspruch auf Originalität haben will, dem sei dringendst empfohlen, beim Kauf einen erfahrenen Kenner des Trabant-Originalbereiches mitzunehmen. Für Anfänger ist es fast unmöglich, mit Sicherheit zu erkennen ob das Fahrzeug nach- und umgerüstet wurde.



Trabant 601 de luxe mit Wohnwagen QEKJunior
 Quelle: IFA-Werbeprospekt, um 1978

Was beschert einem dieses Auto?

Der Trabant bietet Urwüchsiges. Natürlich bleibt das Fahrerlebnis im Grunde ein Relikt der 50er/60er Jahre. Was er aber an Fahrspaß bietet, läßt sich dann nachvollziehen wenn man mehr als nur ein paar Monate mit ihm fährt. Es gibt wohl kaum ein anderes Auto, daß sich derart leicht und übersichtlich bedienen läßt. In welchem Auto kann man beispielsweise die Gänge wechseln, ohne das Lenkrad loszulassen? Nach kurzer Zeit, wenn die Bedienung der Stockschtung und die Eigenheiten des Kleinwagens in Fleisch und Blut übergegangen sind, kann man seine Fahreigenschaften genießen.

An Wartungsfreundlichkeit ist er ebenfalls kaum zu überbieten. Alle Aggregate sind frei zugänglich, mit Normwerkzeugen kann man nahezu alle Reparaturen selbst ausführen, die Wartungsintervalle sind zwar kurz, aber die notwendigen Arbeiten von jedem interessierten Schrauber problemlos zu bewältigen. Es gilt wieder einmal, daß nicht kaputtgehen kann, was nicht vorhanden ist. Im Vergleich zu anderen Marken sind trotz straff gestiegener Preise die Ersatzteile noch immer erschwinglich. Man muß sich natürlich im Klaren sein, daß kleinere Arbeiten häufiger vorkommen. Das liegt aber weniger am technischen Grundkonzept als am Alter der Fahrzeuge. Einmal grundlegend instandgesetzt, ist der Trabant 601 absolut zuverlässig, solange man die Wartungsintervalle einhält. Freude am Schrauben sollte man natürlich mitbringen, aber das gilt wohl für alle Liebhaberverfahrzeuge.

Die Reaktionen der Leute auf das Fahrzeug sind sehr unterschiedlich. Im Osten überwiegt Fröhlichkeit und Freundlichkeit, wenn ein gepflegtes Exemplar gesichtet wird. Wirkliche Feindseligkeit gegenüber dem vermeintlichen „Stinker“ ist höchst selten. Wenn, dann urteilen die Menschen aus Unwissenheit oder weil sie den Trabant nur aus Witzen kennen.

Was man unbedingt beachten sollte sind die besser motorisierten anderen Verkehrsteilnehmer. Man gibt mit dem Einsteigen in den Trabant das Recht auf Vorfahrt ab, so scheint es im Straßenverkehr. Mit keinem anderen Auto wird einem so oft die Vorfahrt genommen, mit keinem anderen Fahrzeug wird man derart knapp und riskant überholt. Und warum? Weil der Trabant den Ruf hat, langsam zu sein. So mancher glaubt, es noch zu schaffen. Und vergißt dabei, daß ein Zweitakt-Trabant bis Tempo 100 genauso schnell daherkommt wie alle anderen auch. Nur auf der Autobahn ist er wirklich langsamer – im Stadtverkehr und auf Landstraßen fährt er nicht anders als moderne Blechburgen. Dieses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer sollte man immer im Hinterkopf behalten und entsprechend defensiv fahren. Was man einfach nicht verhindern kann sind auch die bekannten Klischeediskussionen und Vorurteile gegenüber dem Fahrzeug und seiner besonderen Geschichte. Der eine hat etwas gegen „Stinker“ ohne Abgaswerte und –zusammensetzung wirklich zu kennen, der nächste hat grundsätzliche Probleme mit dem Sozialismus und der dritte glaubt heute noch an ein Auto komplett aus Pappe, inklusive Motor und Fensterscheiben, versteht sich. Selbst in Oldtimerkreisen ist man vor solchen Tendenzen nicht sicher –

hier hilft aber nur glasklare Aufklärung, fundiertes Hintergrundwissen und Selbstbewußtsein. Die besten Trabantwitze hört man immer noch von Trabantfahrern...

„Der Trabant ist in seiner Klasse ein schnittiges, elegantes und temperamentvolles Fahrzeug“ – so stand es einst auf Seite 1 der Betriebsanleitung. Und noch heute kann man diesen Satz unterschreiben, wenn man einmal die Freude erlebt hat, die der 601 bieten kann.

Für wen eignet sich dieses Auto?

Am besten eignet sich der Trabant heute als Liebhaberfahrzeug, als Zweitwagen oder als Sammelobjekt für Oldtimerfreunde.

Auch dem Alltagseinsatz ist er nach wie vor gewachsen, wenn sich der Besitzer darüber im Klaren ist, die Wartungsintervalle der 60er Jahre vorzufinden. Hält man sich an die Vorschriften, macht der Trabant Freude und ist durchaus zuverlässig. Gefahren gehen vorrangig vom Winterbetrieb aus, weil aggressive Streusalzlake das Blech massiv angreift.

Wer allerdings technisch nicht interessiert ist, der sollte die Finger davon lassen. Als Übungsobjekt für Fahranfänger sind die Fahrzeuge mittlerweile schon zu schade und die Ersatzteile zu teuer.

Wer sich für Wartung und Pflege auf Werkstätten verlassen möchte, dem sei ebenso abzuraten. Man bekommt selbst in ausgewiesenen sächsischen Trabantwerkstätten viel Pfusch für noch mehr Geld.

Klar muß auch sein, daß fast 20 Jahre nach Produktionsende nur wenige Trabant zum sofortigen Fahren geeignet sind. Viele Fahrzeuge erfordern einen gewissen Instandsetzungsaufwand, mittelfristig kommt man um Neuaufbau oder Vollrestaurierung nicht herum. Vorteil: die werksseitig vorhandenen Schwachstellen lassen sich dabei weitgehend ausmerzen – so z.B. sollte man das Stahlblechgerippe nach der Instandsetzung komplett lackieren und erst dann die Duroplast-Beplankung montieren. Damit ist das oben beschriebene Problem grundierter Bleche ohne weiteren Schutz beseitigt und in Verbindung mit einer hochwertigen Konservierung auf Jahre kein so fundamentaler Rost mehr zu befürchten.

Der Trabant ist ein Wagen für Selbsterbauer mit einem Bezug zu dem Auto und seinen Besonderheiten. Und möglichst mit der Fähigkeit, den kleinen „Begleiter“ gegen die große Welt der Klischees und Vorurteile auch mal zu verteidigen aber trotzdem selbst über ihn schmunzeln zu können.

Zulassungsmöglichkeiten

Für eine normale Ganzjahreszulassung zahlt der Trabantfahrer aufgrund des geringen Hubraumes nur ca. 150€ Steuern – ein H-Kennzeichen schlägt mit reichlich 190€ zu buche – ist somit deutlich teurer. Dennoch kann es Gründe geben, sich fürs H zu entscheiden. Umweltzonen, Versicherungsvorteile oder die Oldtimer-Außenwirkung sprechen eventuell dafür. Steuerlich am günstigsten ist die Saisonzulassung.

Sebastian Mai

Motorjournalist für Oldtimer & klassische Kraftfahrzeuge

www.oldtimerredakteur.de

Bearbeitung: 16.09.2011

Spezialist für Trabant-Hohlraumkonservierung:

www.oldtimer-konservierung.de

