

# Die Geschichte des **Trabant**

**1947**

Beginn der Fahrzeugherstellung in Zwickau (Bau von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen – H3-LKW und Traktor Pionier

**1948**

Gründung der VEB Horch Automobilwerke Zwickau unter dem Dach der IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke



Traktor "Pionier" im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2022.



Ein LKW H3 mit Maybachmotor HL42 von 1948 im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2022.

**1949**

Der VW Käfer tritt seinen weltweiten Siegeszug an, um das meistverkaufte Auto des 20. Jahrhunderts zu werden

**1954**

Politbürobeschluss: Entwicklung eines eigenen Kleinwagen. Wegen der Materialknappheit (besonders Metall) wurde untersucht welche Bestandteile durch andere Materialien zu ersetzen werden können, ohne die Funktionsfähigkeit des Autos zu beschränken. Bereits in der Vorkriegszeit, als Metall vordringlich der Rüstungsindustrie zur Verfügung gestellt werden sollte, wurden Forschungen angestellt. Man beschloss Duroplast, eine Mischung aus Baumwolle und Phenolharz, einzusetzen. Neben wenig Metall wie möglich zu verwenden, hatte das Präsidium des Ministerrats weitere Kriterien festgelegt:

Gewicht max. 600 kg; Verbrauch weniger als 6 Liter / 100 km; 4 Sitze; Geschwindigkeit von 80 km/h; Preis ca. 4000 Mark; geplante Jahresproduktion von 12.000 Autos.

## 1954

Das erste „eigene“ Auto der DDR; P70 „Zwickau“ zuerst 150 Exemplare gebaut. Neben Metall und Kunststoff setzte man Holz bei der Konstruktion ein. Die Duroplast-Bestandteile wurden auf ein Holzgerippe montiert. Zwischen 1954 und 1957 wurden etwa 30.000 Wagen produziert.

## 1957

Während der Produktion des P70 wurde an der Entwicklung des P50 gearbeitet. 1957 wurden 50 Fahrzeuge den Fachleuten und im darauffolgenden Jahr auf der Leipziger Messe der Öffentlichkeit präsentiert. Der Name „Trabant“ wurde in einer Umfrage gewählt und ist Resultat des im gleichen Jahr ersten unbemannten Flug des „Sputnik“ in das Weltall.

Der erste der 50 Nullserien-Trabant lief am 7. November 1957, zum 40. Jahrestag der „Großen Sozialistischen Oktoberrevolution“ vom Band.

P50 „Trabant“ Stahlgerippe mit Duroplast-Karosserie. Gegenüber dem P70 wurde der Kühlergrill geschlossen, Fensterfläche und Innenraum wurden vergrößert. Die Motorhaube reichte bis fast an die Stoßstange. Neu war auch die Kofferraumklappe. Im P70 gelangte man nur über den Innenraum in den Kofferraum.



P70 im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.

## 1958

Am 10. Juli begann die Serienproduktion des neuen P50.

## 1959

erstes Kombi-Modell

bis 1962 folgenden mit geringfügige Veränderungen (20 PS-Motor; 220 W Lichtmaschine) die Typen P50/1, P50/2 und P500.

Anfangs Dreifarbenlackierung (Lindgrün/Schwarz/Beige) später nur eine Einfarben- bzw. Zweifarbenlackierung

Der P50 mit seinen Varianten wurde ca. 130.000 mal gebaut, Höhepunkt der Produktion im Jahr 1961 mit knapp 40.000 Exemplaren



P50 im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.

## 1962

Trabant P60 / 600 mit vollsynchronisiertem Getriebe (bereit 1962 in den letzten P50/2 eingebaut), Motorleistung von 23 PS bei 4.000 U/min, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Hubraum knapp 600 cm<sup>3</sup>; Kombi und Limousine (1963 in geringen Stückzahlen Variante Lieferwagen mit zwei Sitzen ohne Rückbank und Camping mit Schiebedach). Optisch kaum Veränderungen gegenüber dem P50.



P60/600 im Ostdeutschen Fahrzeug & Industriemuseum Benneckenstein / Harz am 27. August 2018.



#### 1964

Der P601 mit einer neuen Karosserie jedoch unwesentlich größer als die alte, geht in Serie. Mehr Komfort im Innenraum durch die Erhöhung der hinteren Dachlinie. Anfangs plante man eine Laufzeit bis 1967.

#### 1965

Einführung des Kombi „Universal“ als Nachfolger des P600 Kombi, Sicherheitsgurte sind serienmäßig



P601 "Kübel" im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.



P601 im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.

#### 1966

Sonderausstattung P601S und P601S de Luxe mit besseren Sitze, neue Armaturen und verchromte Stoßstangen.

#### 1967

Modellpalette um den „Kübel“ erweitert (Hauptsächlich für die Nationale Volksarmee). Das gleiche Modell für den zivilen Gebrauch nannte man „Tramp“ und wurde hauptsächlich für den Export produziert.

#### 1968

Erhöhung der Motorleistung auf 26 PS bei 4200 U/min, Der 500.000. Trabant läuft vom Band.

#### 1970

Verbesserung der Schalldämmung

#### 1972

Verbesserung der Lichtmaschine

#### 1973

Am 22. November 1973 rollt der einmillionste Trabant vom Band. Es ist eine korallfarbige Limousine.

1973 wollte man ein Gemeinschaftsprojekt mit der ČSSR zum Bau eines PKW ins Leben rufen. Das Projekt P610 sollte in Zusammenarbeit mit den Automobilwerken Eisenach und Zwickau sowie Škoda erfolgen. Das SED-Politbüro stoppte das Projekt am 6. November 1979 wegen zu hoher Investitionen.

#### 1974

Durch eine weitere Anpassung des Motors konnte das Mischungsverhältnis des Öl-/Kraftstoffgemisch auf 1:50 geändert werden. (P601 T2)

#### 1978

1.500.000 Exemplare wurden bisher produziert.

#### 1980

Verbesserungen an den Bremsen und den Gurten

#### 1982

Die neue Vergaseranlage senkte den Verbrauch. 2.000.000 produzierte Exemplaren

#### 1983

Die 12 Volt Batterie wird eingeführt (bisher 6 Volt)  
Beschluss zum Lizenzerwerb für VW-Motoren.



Der einmillionste Trabant im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar

**1984**

Der Trabant wird mit neuen Hallogenscheinwerfer ausgeliefert.

**1985**

Verbesserungen an der Zündung, der Kupplung und am Motor.

**1986**

2.500.000 Trabant verließen bisher die Werkhallen in Zwickau.

**1987**

Die Jahresproduktion konnte auf 145.000 Exemplare gesteigert werden.

**1990**

Im Mai 1990 beginnt die Serienproduktion des Neuen Trabant 1.1 mit VW-Motor. Der neue Trabant besaß ein neugestaltetes Kühlergrill, neue Stoßstangen, Motorhaube aus Blech und neue Rückleuchten. Er soll in den Varianten Limousine, Universal, Tramp und Pick up gebaut werden. Die Variante Pick up wurde aber nie gebaut.

Der erste Trabant 1.1 ist zugleich der 3.000.000ste Trabant. Jeder zweite der etwa 2 Millionen zugelassener Trabant war älter als 10 Jahre.



Trabant 1.1 mit VW-Motor im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.



Einer der letzten Trabant 1.1 im August-Horch-Museum in Zwickau am 11. Februar 2018.

**1991**

Am 30. April 1991 verlässt der letzte in Zwickau produzierte Trabant mit der Seriennummer 3096099 das Werk. Am 25. Juli 1991 schließen sich die Tore des Zwickauer Werkes endgültig.

