

---

## Historie und Histörchen (89): Der andere Volkswagen

Von Harald Kaiser, cen

Wehmut schwingt beim Blick in den Rückspiegel mit, als der Trabi, der andere deutsche Volkswagen, vor nunmehr 30 Jahren auf den Autofriedhof zusteuerte. Am 25. Juli 1990 wurde die Produktion des Trabant 601 eingestellt. Dabei hätte der Wagen wenigstens am Anfang das Zeug zu mehr gehabt als zum später belächelten Ossi-Auto. Was in der Bundesrepublik der VW Käfer war, schaffte in der DDR der Kleinwagen aus Plaste und Elaste: er mobilisierte die Massen.

1964 war er keineswegs veraltet

Als der Wagen im Frühjahr 1964 nach langer Planung und Konstruktion endlich ausgeliefert werden konnte, war er für seine Zeit keineswegs hoffnungslos veraltet. Auch im internationalen Vergleich nicht. Doch leider änderte sich das rasch. Angesichts der ideologisch verordneten DDR-Planwirtschaft zeigte sich alsbald an dem Auto die staatlich verordnete Rückständigkeit. Ein Insider berichtet dazu auf der Webseite heise.de interessante Hintergründe und Details (siehe auch: <https://www.heise.de/hintergrund/Trabant-601-Vor-30-Jahren-endete-die-Produktion-4850156.html?seite=all>).

Zum Beispiel wie die Granden der DDR die Rückständigkeit mit blumigen Umschreibungen den Bürgern zu verkaufen versuchten. Demnach kommentierte Regierungschef Walter Ulbricht die jahrelangen Wartezeiten für die normalen DDR-Bürger ohne Beziehungen zum Westen oder in die Führungselite der Partei sinngemäß so: „Wären die Autos nicht so gut, wären die Menschen doch nicht bereit, so lange darauf zu warten.“

Und von Günter Mittag, mächtiger Sekretär für Wirtschaftsfragen im Zentralkomitee der SED, ist das Zitat überliefert: „Für den DDR-Bürger ist der Trabant gut genug.“ Ein Zynismus, der belegt, wie weit einige politische Entscheidungsträger vom Volk entrückt waren. Und das versuchte sich mit Ironie gegen diesen ideologischen Starrsinn zu wehren. Die entsprechenden Aufkleber an dem kleinen DDR-Wagen lasen sich beispielsweise so: „Trabant-Fahrer sind die härtesten“ oder „Mercedes fahren kann jeder“.

Mercedes fahren kann jeder

Dabei waren Ausstattungsdetails, die später gerne belächelt wurden, seinerzeit auch an Westautos normal. Zum Beispiel das Mehr-Schlüssel-System, also ein Schlüssel für die Türen, einer für die Zündung und noch einer für den Kofferraum. Oder die Lenkradschaltung wie auch die Starthilfe „Choke“, den man tunlichst vor dem Drehen des Zündschlüssels ziehen sollte.

All das war Mitte der 1960er-Jahre in dieser Klasse auch bei Westautos üblich. Ebenfalls, dass man – wie beim Käfer – per Fuß einen Hebel umlegen musste, um den Tank auf Reserve zu schalten. Beim Trabi war es so, dass der Fahrer vor jedem Start zum Öffnen des Benzinahns in den Beifahrerfußraum langens musste. Ziemlich umständlich. Später gab es dafür eine „moderne“ Fernbedienung, wodurch der Benzinahn samt seiner drei Stellungen „zu“, „normal“ und „Reserve“ aus der üblichen Sitzposition zu bedienen war (direkt neben den Belüftungshebeln).

Gegenlenken gehört zum Bremsen

Auch die Annahme oder der damit verbundene Spott, dass der Trabi unsicher im Fahren

---

war und sich schlechter im Moment eines Unfalls verhielt, stimmt so nicht. Der Fahrer musste zwar stets auf der Hut sein, sobald er die Bremse trat. Denn die war nicht nur wegen der fehlenden Servounterstützung schwergängig, sondern sie neigte auch zu einseitigem Ziehen. Was bedeutete, dass der Fahrer sich fast immer auf ein reaktionsschnelles Gegenlenken einstellen musste. Die Frage nach der Unfallsicherheit spielte indes in der Zeit keine große Rolle. Denn auch vergleichbare Westautos waren damals nicht wesentlich besser.

Weitgehend unbekannt ist auch (oder es wird negiert), dass die Trabant-Konstrukteure früh kapiert hatten, dass ihr Auto modernisiert werden müsste. So war zum Beispiel der weiterentwickelte Trabant 603 geplant, ein kompaktes Auto mit quer eingebauten Motor, Frontantrieb und großer Heckklappe. Ab 1963 wurde daran konstruiert. Wäre er gebaut worden, hätte nicht nur der VW Käfer alt ausgesehen, sondern es wäre wohl auch ein früher VW Golf geworden. Denn der Trabant 603 nahm die kompakte Schrägheck-Karosserie vorweg, die ab 1974 durch den Golf populäre wurde.

Der erste "Golf" steht im Horch-Museum

Leider kam der Typ 603 nicht über das Prototypenstadium hinaus. Wer will, kann sich im Horch-Museum in Zwickau ein 1:3-Modell davon ansehen. Mit Glück und geschicktem Marketing hätte daraus ein Exportschlager werden können, der wohl reichlich Devisen in die chronisch klamme Staatskasse gespült hätte. Für die sehr moderne Konstruktion wurden verschiedene Antriebe getestet, darunter ein Wankelmotor und der Dreizylinder aus dem Wartburg. 1967 sollte der 603 in Serie gehen. Doch ein Jahr zuvor stoppte die SED-Führung das Projekt aus finanziellen Gründen. Die Prototypen und die technischen Dokumentationen wurden vernichtet. Wieder einmal hatte die Ideologie gesiegt.

Aus dem Fehlschlag resultierte schließlich der Gedanke, einen Motor von Volkswagen in Trabant und Wartburg einzubauen. Der Plan war, Produktionsmaschinen von den Wolfsburgern zu beziehen, den Motor in der DDR zu bauen und zum Teil an VW zurück zu verkaufen. Der Vorsitzende der staatlichen Plankommission beim Ministerrat, Gerhard Schürer, hielt diesen als X-Motor bezeichneten Antrieb im Trabant für nicht gangbar, da hier mit einer Zunahme des Gewichtes um 50 Kilo zu rechnen sei. Schürer plädierte stattdessen für eine DDR-Eigenentwicklung.

Doch die dafür kalkulierten Summen wollte niemand freigeben, obwohl jeder wusste, dass es so nicht weitergehen konnte. Werner Krolkowski, Mitglied der Wirtschaftskommission, sprach sich in der Beratung vom 13. Mai 1983 wie Schürer für eine „nationale Motorenlösung“ aus. Eine Abhängigkeit vom sogenannten Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet (NSW) sei politisch nicht tragbar. Und Günter Mittag hielt die Weiterentwicklung eines Autos, das zu diesem Zeitpunkt rund 25 Jahre auf dem Buckel hatte, gar für völlig unnötig.

Mumie mit Herzschrittmacher

Schließlich setzte sich die Idee durch, Motoren von VW in die weitgehend unveränderten Trabant und Wartburg einzubauen. Doch das erforderte an beiden Autos umfangreiche Veränderungen, die viel teurer wurden als geplant. Als durchsickerte, dass das neue Volksauto Trabant 1.1 künftig fast 20.000 D-Mark kosten sollte – also rund 8000 Mark mehr als ein Trabant 601 – war den Verantwortlichen klar, dass sie angesichts der Westkonkurrenz einen Ladenhüter in die Verkaufsräume schieben werden. Und Volkes Stimme hatte sogleich einen Spottnamen für den aufgemotzten Trabi mit Westgenen parat: Mumie mit Herzschrittmacher.

So wurde der 601 parallel zum (ebenfalls erfolglosen) VW-Trabant 1.1 erst einmal weitergebaut. Bis zum 25. Juli 1990. Seine vergleichsweise hohen Herstellkosten und die

---

veralteten Produktionsanlagen machten ihm den Garaus. (ampnet/hk)

---

## Bilder zum Artikel



„Go Trabi go forever“: Wolfgang Stumph in einem hellblauen Trabant - wie im Film von 1991.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MDR



Base Camp: Trabant mit Dachzelt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Base Camp



Trabant P 50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Von burts - photo taken by burts



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Voigt



Trabant Universal 1.1 LE von 1990 am ehemaligen Checkpoint Charly.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Voigt



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Voigt



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Voigt



Trabant Universal 1.1 LE von 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Voigt



Wartburg 312 (1965–1967)

Foto: Supercone/Wikipedia



Wartburg 313 (1957–1960).

Foto: Klaus Nahr/Wikipedia



AWE Wartburg-Studie Bellevue.

Foto: von Thyssen



AWE Wartburg II.

Foto: von Thyssen



AvD-Trabant "Trabi fahr'n ist Kult – wer keinen hat, ist selber schuld".

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD