

Kaufberatung Trabant 1.1

Allgemeines zum Typ

Der Trabant 1.1 stellt das letzte Fahrzeug dar, das nach der Grundkonzeption mit selbsttragendem Stahlblech-Karosserierippe und Kunststoff-Außenhaut aus Duroplast in Serie gefertigt wurde. In der Reihe der Trabant-Typen zwischen 1957 und 1991 markiert er den Schlußpunkt, das letzte Kapitel einer ganz spezifischen Fahrzeugbautradition.

Aufgrund des gleichen Karosseriekonzeptes bei Trabant 1.1 und Trabant 601 und vieler weiterer Parallelen zwischen beiden Fahrzeugen, ist es ratsam, die Kaufberatung Trabant 601 als Grundlage auch für den Viertakter 1.1 heranzuziehen.

Besonders die Punkte Rostprüfung und Konservierung sind nahezu identisch.

Doch es gibt vielerlei Unterschiede – nicht nur technischer Art, die gesondert beleuchtet werden müssen.



Trabant 1.1 Limousine (Serie)

Entwicklungsstufen und Ausstattungsvarianten

Der Trabant 1.1 ist das Nachfolgefahrzeug des Zweitaktmodells Trabant 601. Wie es zu diesem Fahrzeugkonzept überhaupt kommen konnte und wie es historisch einzuordnen ist, wird anderswo beschrieben. Hier soll es nur um eine Kaufberatung unabhängig von historischen Zusammenhängen gehen.

Produziert wurde der Viertakt-Trabant in 3 Karosseriegrundformen:

- Limousine
- Universal (Kombi)
- Tramp (ziviler Kübelwagen)

Als Armeekübel gab es keine Serienproduktion, lediglich Prototypen sind verbürgt, deren genaue Anzahl nicht feststeht. Eins dieser Fahrzeuge steht im Zwickauer Automobilmuseum – es könnte durchaus das einzige seiner Art sein.

Im Folgenden soll speziell auf Limousine und Universal eingegangen werden.

Die Produktion des Trabant 1.1 zeichnet sich durch 3 Phasen aus:

1. Die **Nullserie** von 150 Fahrzeugen (120 Limousinen, 30 Universal) aus dem Jahr 1988. Diese 150 Fahrzeuge wurden zu Versuchs- und Erprobungszwecken eingesetzt, recht spartanisch ausgestattet, äußerlich noch mit einer Reihe von Teilen des 601 versehen und nahezu ausschließlich an Werksmitarbeiter vergeben.
2. Die darauf folgende **Vorserie** mit ca. 850 Fahrzeugen zwischen 1989 und 1990, die im Wesentlichen auch an Mitarbeiter des VEB Sachsenring Automobilwerke und des Motorenherstellers VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt abgegeben wurde.
3. Die **Serienproduktion** ab Mai 1990 bis zum Produktionsende am 30.04.1991. Der erste Serien-1.1er wurde gleichzeitig als dreimillionster Trabant gefeiert.



Trabant 1.1 Universal (Serie)

Insgesamt kann man von ca. 38.000 bis 40.000 produzierten Trabant 1.1 ausgehen. Die Zahlen sind teilweise widersprüchlich, aber alle Aussagen pendeln um diesem Bereich. Die bekannten Fahrgestellnummern sprechen ebenfalls dafür. Vorteil hierbei ist, daß innerhalb der Produktion fünfstellig durchnummeriert wurde.

Auf Ausstattungsvarianten wurde beim Trabant 1.1 entgegen ursprünglicher Planungen verzichtet. Anfänglich sollte es auch von diesem Fahrzeug die vom Zweitakter bekannte Aufteilung in Standard-, Sonderwunsch- und Luxusausführung geben – es waren sogar schon einige Schriftzüge „1.1S“ und „1.1X“ im Umlauf.

Lediglich bei der Nullserie gab es Fahrzeuge mit einer Ausstattung, die dem 601 Standard bzw. der einfachsten Sonderwunschvariante entsprach. Hier wurde verwendet, was gerade verfügbar war – teilweise auch handgefertigte Bauteile, weil die Serienproduktion noch nicht in vollem Umfang angelaufen war. Handlamierte Wärmetauscher wären hier ein Beispiel oder auch originale Webervergaser, weil die Lizenzfertigung noch nicht lief. Für Nullserienfahrzeuge kann daher keine allgemeingültige Aussage zur Ausstattung getroffen werden.

Danach wurden die Fahrzeuge alle einheitlich ausgestattet und kamen in etwa einer gut ausgestatteten 601-Sonderwuschausführung gleich. Details kann man mit Hilfe der Preisliste ansehen, die 1990/91 vom Werk herausgegeben wurde und über Grundausstattung, Sonderausstattung sowie Aufpreise informiert.

Eine Besonderheit stellt die „Edition 444“ dar. Man kann zwar davon ausgehen, daß die Zahl 444 im Interesse des Marketings verwendet wurde, aber wahr ist, daß ca. 1994/95 eine größere Anzahl Trabant 1.1 Universal nach Deutschland zurückgeführt wurde, nachdem sie jahrelang in einem türkischen Hafen auf Auslieferung warten mußte. Der Importeur war in die Pleite geschliddert und es

fand sich kein Abnehmer für die Charge. Jedenfalls wurden alle Fahrzeuge nach Rückführung im Zwickauer (Rest-)Werk zerlegt, neu lackiert, technisch überholt und danach als „Edition 444“ mit Messingschriftzügen und Sammlerplakette für knappe 20.000DM unters Volk gebracht. Durch die lange Standzeit in unmittelbarer Nähe zum salzigen Meer und ohne jeden Schutz gelten diese Kombis heute jedoch als die rostigsten aller 1.1er.

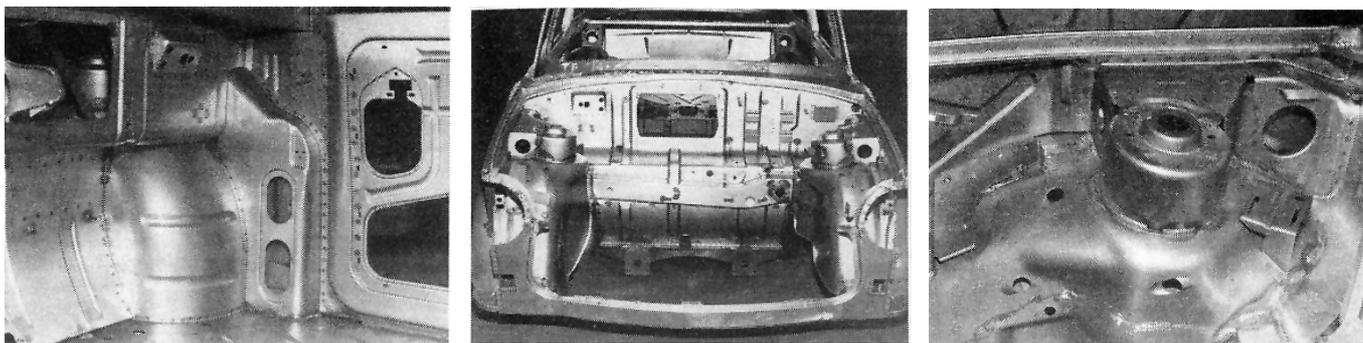
Untersuchungen beim Kauf: Worauf sollte man achten?

Karosserie

Grundsätzlich gelten hier die selben Schwachstellen wie beim 601 als kontrollpflichtig. Die Boden- und Trägergruppe sind identisch der des Zweitakters ab Einführung der Schraubenfeder an der Hinterachse 1988.

Hinzu kommen beim 1.1er die Änderungen im Blech, die durch die Implantation des Viertaktmotors notwendig wurden:

Die vorderen Radkästen sind teilweise doppelwandig ausgelegt, der Hilfsrahmen ist an 4 Punkten der Karosserie aufgehängt – entsprechende Verstärkungen im Blech finden sich jeweils links und rechts vorn im Motorraum. An der Spritzwand verläuft quer ein zusätzliches U-Profil und im Innenraum werden die A-Säulen durch zusätzliche Bleche verstärkt. Hinzu kommt ein sehr rostanfälliger Schalttunnel unter dem Bodenteppich. Zudem besteht beim 1.1er die Motorhaube und auch das Frontgrill aus Blech. Alles, was an Blech nach der A-Säule bis zum Fahrzeugheck kommt entspricht dem 601.



Der gesamte Vorderwagen des Stahlblechgerippes wurde neu konstruiert
Quelle: Werksfotos VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, DDR

Aber die 1.1er haben ein generelles Problem:

Die Korrosionshäufigkeit übertrifft die der Zweitakter um ein Vielfaches. Die Gründe sind relativ schnell umrissen. Einerseits kam zur Produktionszeit im Werk ein Polybutadienachgrund zum Einsatz, der augenscheinlich nicht langfristig hielt, was er versprach. Zusätzlich wurden die Schweller bereits beim Hersteller mit einer Bitumenmasse ausgespritzt, die letztlich die selben Probleme mit sich bringt wie herkömmlicher Unterbodenschutz. Die Masse härtet aus, versprödet, löst sich vom Untergrund, Wasser bekommt Zutritt und das alles im Hohlraum, wo sich die braune Pest ungestört vorarbeiten kann.

Die Transportlogistik innerhalb der Werksteile, die von Beginn an zu wünschen übrig ließ, sorgte (nicht erst beim 1.1) dafür, daß blanke Gerippe über längere Distanzen außerhalb der Hallen transportiert wurden. So kamen teilweise bereits angerostete Karosserien in die Grundierung.

Dann die auch bei späten 601 geltende Dünnblechproblematik und nicht zuletzt die Zeiten, in denen die Fahrzeuge produziert wurden. Wendewirren um 1989, die bevorstehende Werkschließung ab 1990 und der neue Gebrauch- und Neuwagenmarkt à la Bundesrepublik wirkten sich aus. Die Arbeitsmoral im Werk sank zunehmend, Trabantkäufer legten keinen erhöhten Wert mehr auf Konservierungsmaßnahmen, die noch ein Jahr zuvor das wichtigste nach dem Fahrzeugkauf waren. Viele Fahrzeuge wurden als Zweitwagen verschlissen und noch ein wenig über den TÜV gebracht ohne daß jemand Ambitionen gehabt hätte, sie langfristig zu erhalten.

Daher gilt beim 1.1er immer erhöhte Aufmerksamkeit als Grundregel. Rostfreie Exemplare gibt es faktisch keine – auch gut gepflegte Rentnerautos mit wenig km sind (falls überhaupt) nicht ohne

Rostschäden zu haben. Selten sind sie ohnehin. Im Normalfall verlangt ein Trabant 1.1 nach umfassenden Klempnerarbeiten. Es sei denn, das Fahrzeug wurde bereits neu aufgebaut oder anderweitig instandgesetzt.

Die Verbindungspartien zwischen Kunststoff und Blechgerippe entsprechen dem Modell 601.

Ein paar Worte zur Konservierung:

Anders als beim P601 wurden nur die wenigsten 1.1er nach dem Kauf hohlraumkonserviert. Als die wenigen Neuwagenkäufer sich 1990 und 1991 nochmals für einen Trabant entschieden, war das Fahrzeug oft nur für eine kurze Nutzungsdauer vorgesehen, um dann einem Auto aus westlicher Produktion zu weichen. Über langfristige Erhaltungsmaßnahmen hat sich in dieser Zeit kaum noch ein Trabant-Käufer Gedanken gemacht.

Aufgrund der extremen Rostanfälligkeit des Trabant 1.1 ist eine ordentliche Hohlraumversiegelung für den dauerhaften Erhalt des Fahrzeuges aber **zwingend notwendig** – auch bei reinen Schönwetter-Sommerfahrzeugen. Um Rost zu erzeugen genügt Kondenswasser in den Hohlräumen, das in jeder Jahreszeit und auch in geschlossenen Garagen entsteht. Außerdem sind die Hohlräume der 1.1er immer bereits angerostet – selbst bei augenscheinlich guten Exemplaren. Es empfiehlt sich grundsätzlich, nach dem Fahrzeugkauf und erst recht nach einer Restaurierung bzw. größeren Instandsetzungsmaßnahmen, eine nochmalige Hohlraumkonservierung mit modernen Korrosionsschutzfetten o.ä. Mitteln vorzunehmen bzw. vom Fachmann vornehmen zu lassen. Die Hohlraumfette sind speziell für ältere Fahrzeuge und Oldtimer entwickelt und stoppen auch bereits begonnenen Rost, wie mehrere Langzeittests erwiesen haben. Bei diesen Tests führender Oldtimer-Zeitschriften haben die Fette mit Abstand die besten Ergebnisse erzielt, während billige Wachse mehrheitlich wegen Wirkungslosigkeit durchgefallen sind. Die für eine professionelle Fett-Behandlung entstehenden Kosten von wenigen Hundert Euro sind zu vernachlässigen, wenn man sie mit dem hohen finanziellen Aufwand vergleicht, den Karosserie-Blecharbeiten und eine neue Lackierung verursachen. Ganz zu schweigen vom Montageaufwand und der Zeit, die solche Karosseriebau-Arbeiten vorher und hinterher erfordern. Hinzu kommt, daß moderne Korrosionsschutzfette nur einmal angewendet werden müssen und dann dauerhaft schützen. Die jedesmal wieder aufwendige und kostenintensive Nachkonservierung, die bei allen lösemittelhaltigen Mitteln regelmäßig erforderlich ist, fällt damit weg, was langfristig auch den Geldbeutel schont.

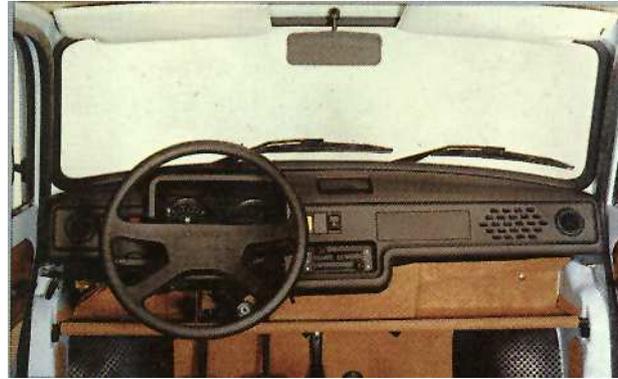
Auf Trabant spezialisiert hat sich die Firma www.oldtimer-konservierung.de, die ausschließlich mit modernen Korrosionsschutzfetten arbeitet.



Interieur

Die Innenausstattung war beim 1.1 einheitlicher gestaltet als beim Vorgänger. Alle Fahrzeuge erhielten die zweifarbigen Innenverkleidungen in Braun/Beige, die beim 601 schon seit den 80er Jahren für die Sonderwunsch-Ausführung zum Einsatz kamen. Für die Sitze wurde mehrheitlich Bezugsstoff „Iltis-Rekord“ in ockerbraun/schwarz verwendet – mit und ohne Kunstledersattel. Es kamen aber auch andere Bezugsstoffe zum Einsatz, so z.B. das ebenfalls vom 601 bekannte „Mila“-Autopolster. Die Bodenteppiche entsprechen ebenfalls dem Vorgängermodell – Nadelvlies braun, an den anderen Innenraumgrundriß (vorn) angepaßt und um eine Abdeckung für den Schalttunnel erweitert. Letztere ist zumeist vom Gasfuß solange „gestreichelt“ worden, daß deutliche Zerfallerscheinungen auftreten – ein Indiz für die Km-Leistung des Fahrzeuges. Es geht beengt zu – beengter als im Zweitakter.

Die 444er bekamen im Rahmen der Grundüberholung Kunstledersitze. Die Serien-1.1er (ab Mai 1990) wurden auch hinten mit Sicherheitsgurten ausgerüstet, wenngleich dort auch nur Statigurte zum Einsatz kamen.



Innenraum mit Knüppelschaltung und Sitzbezug „Iltis-Rekord“ (im Hintergrund die verstärkte A-Säule) und Instrumententafel
Quelle: Werksfotos VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, DDR

Motor/Mechanik

Der Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor BM820 (VW-Lizenz) ist relativ anspruchslos und auch nicht sonderlich anfällig. Im VW Polo bewährt, macht das 40PS-Antriebsaggregat selbst kaum Probleme. Man sollte allerdings genau hinsehen, ob es wirklich ein 1.1l-Motor ist. Ein Großteil der Trabant 1.1 wurde im Nachhinein mit dem größeren 1.3l-Triebwerk vom Wartburg 1.3 (58PS) ausgerüstet – eine Freigabe dafür gab es für den Trabant vom Hersteller. Ursprünglich war angedacht, den Viertakt-Trabant in 2 Motorvarianten zu produzieren und wahlweise den 1.3er anzubieten. Dazu kam es zwar nicht, aber aufgrund der höheren Leistung haben viele Trabantbesitzer (besonders aus der aktiven Trabant-Szene) zum Wartburgmotor gegriffen. Erkennbar ist die Motorgröße an der Motornummer am Kurbelgehäuseflansch direkt hinter dem Haltebock der Lichtmaschine. Die Nummer des 1.1l-Motors beginnt immer mit einer 820, beim 1.3er ist es eine 860. Sollte sich (was höchst unwahrscheinlich aber nicht unmöglich ist) eine 880 finden, ist einer der seltenen 1.3l-Motoren vom Viertakt-Barkas B1000-1 verbaut. Das ist aber mehr eine theoretische Möglichkeit.

Der serienmäßige Vergaser 32 TLA zeigt mitunter Kalt- und auch Warmstartprobleme, ab und an auch unrunder Leerlauf. Jemanden zu finden, der ihn korrekt einstellt, ist nicht so einfach.



Motorraum Trabant 1.1

Quelle: Werksfoto VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, DDR

Eine Schwachstelle bei Trabant 1.1 und Wartburg 1.3 ist das Vierganggetriebe. Vom VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau neu entwickelt kam es in beiden Fahrzeugtypen zum Einsatz. Leider wurden Kinderkrankheiten im Laufe der Produktion aber nicht mehr ausgemerzt, sodaß es ein hakeliges, schwer schaltbares und anfälliges Getriebe blieb, dem zu allem Übel auch noch der 5. Gang fehlt. Eine Grundinstandsetzung, Pflege und gutes Öl können zwar lindern, jedoch nicht heilen. Beim Gestänge der Knüppelschaltung können außerdem ausgeschlagene Kunststoffkugelpfannen für

noch schwereres Schalten sorgen. Längerfristig Abhilfe schaffen hier Metallkugelpfannen gleichen Maßes, die man im Mopedbereich (Simson) erhält.

Fahrgestell/Bremsen

An den Querlenkern der Vorderachse ist zu prüfen, inwieweit die Gummifüllungen der Hülsen, die SYS-PUR-Lager des Stabilisators und die Verbundlager verschlissen sind. Ersatz ist ohne Probleme erhältlich. Die Hinterachse entspricht dem Trabant 601.



Vorderachse mit McPherson-Federbein, Schwimmsattel-Scheibenbremse und Querstabilisator
Im korrosionsgefährdeten Bereich der Schweißnähte ist die Radschale auch von außen mit Mike Sanders Korrosionsschutzfett konserviert

Nach langen Standzeiten sind evtl. die hinteren Radbremszylinder festgerostet oder das Fahrzeug bewegt sich keinen Meter, weil eine angezogene Handbremse für festgerostete Bremsbacken gesorgt hat. Poröse Bremsschläuche sind aufgrund des Alters möglich, 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.

Vorn hat der 1.1 Scheibenbremsen – Manschettensätze für die Bremssättel sind im Ersatzteilhandel erhältlich.

Die Lenkung ist wartungsfrei – nach mittlerweile über 2 Jahrzehnten lohnt sich aber dennoch eine Demontage und eine neue Fettfüllung. Schmierstellen am Fahrwerk gibt es keine – eine Ausnahme bilden die Handbremsseile und das Kupplungsseil, sofern es noch nicht durch eine neuere Nachfertigung (erfahrungsgemäß leider von sehr zweifelhafter Qualität) ersetzt wurde.

Teileversorgung, Verfügbarkeit von Informationen, Clubs

Teile, die auch beim 601 verwendet wurden, sind ohne Probleme erhältlich. Ganz anders sieht es aber mit den spezifischen 1.1er-Ersatzteilen aus. Fahrwerk vorn, Blechteile im Bereich Fahrzeugfront/Motorraum, Motorhaube, Frontgrill, Stoßstangen, Kotflügel hinten rechts mit Tankeinfüllstutzen, Rückleuchten, Instrumententafel (möglichst ohne zusätzliche Bohrungen), Wärmetauscher, Bedienelemente, Hilfsrahmen, Tank, Fahrwerks- und Verschleißteile sind allesamt knapp. Der Bedarf wird nur über Ausbauteile/Regenerierung und vorrangig über Nachproduktion gedeckt. Es gibt keine Altbestände und in den Garagen auch keine gehorteten Teile – das alles war zu Zeiten des 1.1 längst vorbei.

Die Folge: Teile für den Trabant 1.1 sind teuer und die Preise steigen schnell. Man bekommt vieles, fast alles – aber man bezahlt Preise, die sich im Oldtimersektor durchaus schon sehen lassen können. Beispiel: Hilfsrahmen regeneriert ab 250€, Tank regeneriert ca. 200€ - die gleichen Teile für den 601 bekommt man zusammen für unter 50€ und neu, wenn man ein wenig Glück hat.

Beim Motor kann man zwar zum Teil auf das VW-Regal zurückgreifen, letztlich sind aber auch dort einige Unterschiede zu beachten. Grundsätzlich ist man auf das angewiesen, was die einschlägigen gewerblichen IFA-Teilehändler in ihren Geschäften und Onlineshops anbieten. Von Privat ist nichts zu bekommen.

Literatur ist knapp.

Für den 1.1 gab es die Betriebsanleitung und das Serviceheft. Ein „Wie helfe ich mir selbst“ hat es für diesen Typ nie gegeben. Gerüchten zufolge sollen die Druckplatten zwar schon existiert haben – zum Druck des Buches kam es jedenfalls nicht. Es gibt keine Ratgeberhefte und keine sonstigen Quellen.



Vom VEB Fachbuchverlag Leipzig wurde eine mehrteilige Reparaturanleitung Trabant 1.1 veröffentlicht. Redaktionsschluß war im August 1988 – als man gerade die Nullserie in Arbeit hatte. Die Hefte „Motor“, „Getriebe“, „Elektrik“ und „Fahrgestell“ enthalten alles Wichtige, sind aber sehr knapp bemessen (um nicht zu sagen unvollständig) und dem selbstschraubenden Anfänger nicht immer eine Hilfe. Man erhält diese Hefte für stolze Preise bei Literaturhändlern auf Teilemärkten – meistens nur noch als Kopien.

Letzteres gilt auch für den Ersatzteilkatalog, der mitunter als einzige Quelle Details zeigt, die man zur Montage wissen sollte.

Literatur zum Trabant 1.1 bleibt daher ein Puzzlespiel. Man muß aus dem verfügbaren Material zum Trabant 1.1, Trabant 601, aus KFZ-Zeitschriften und auch aus diversen Informationen zum Wartburg 1.3 auswählen, was gerade von Nutzen ist und sich so behelfen. Vieles kann ja vom 601 übertragen werden – aber eben bei weitem nicht alles. Und gerade dort, wo regelmäßige Wartungsarbeiten nötig sind oder Verschleißteile gewechselt werden müssen, hilft die Literatur des 601 nicht weiter.

Tiefgehendere Detailinformationen zur Originalität und den technischen Änderungen sowie einige Originaldokumente bieten folgende Seiten im Internet:

www.trabant-original.de

www.viertaktrabant.de

www.trabant11-datenbank.de

www.trabant-universal.de

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. Der 1.1er ist gleichberechtigter Teil der Trabantgemeinde.

Marktsituation, Preise

Fahrzeuge vom Typ Trabant 1.1 werden regelmäßig angeboten. Zwar ist (schon aufgrund der verfügbaren Stückzahl) das Angebot bei weitem nicht so umfangreich wie beim 601, aber es gibt einen kleinen Markt der eine gewisse Auswahl zulässt. Nahezu 100% der verbliebenen Viertakter dürften sich heute in Liebhaberhand finden – und diese Leute machen die Preise. Günstiges aus Rentnerhand, sparsam betriebene Alltagsfahrzeuge – das alles sind Utopien fernab der Wirklichkeit. Was definitiv nahezu unbeschaffbar ist, sind Fahrzeuge in gutem Originalzustand. Von rostfreien Exemplaren wagt man nicht einmal mehr zu träumen.

Nur ein geringer Teil der Produktion kam auf DDR-Gebiet zur Auslieferung. Große Teile der Produktion wurden nach Polen und besonders nach Ungarn exportiert. Es kann sich lohnen, in diesen Ländern gezielt zu suchen. Man kann dort durchaus interessantes Material finden – preislich vielleicht auch noch etwas gedämpfter als hierzulande. Der Wegfall von Grenzkontrollen und die EU-Mitgliedschaft dieser Länder macht die Sache erfreulich einfach. Kaufen, aufladen, heimfahren. Zumal gerade in Ungarn die Winter auf den Straßen nicht so salzintensiv sind wie hierzulande. Und das hat manchem Export-1.1er das Blech gerettet, während die Fahrzeuge in Deutschland immer wieder der aggressiven Lauge ausgesetzt waren.

Der Anteil von Kombis wurde beim Trabant 1.1 deutlich erhöht. Die Zahlen schwanken – in der Literatur ist teilweise von einer Umkehrung des Verhältnisses auf 80% Kombis : 20% Limousinen die Rede. Realistisch ist wahrscheinlich ein Verhältnis von etwa 50:50. Die meisten Limousinen wurden hierzulande nie gesichtet, sondern exportiert – daraus resultieren auch die verschobenen Zahlen. Im Ausland bekommt man 1.1er zu sehen, wie sie hier nicht unterwegs waren, besonders bei den Farben merkt man es deutlich. Delphingrau, Olympiablau, Gletscherblau, Indianrot – das waren Farben, die man in Deutschland beim 1.1 nicht fand. Hier waren die 1.1er entweder Togaweiß oder Papyrusweiß – die Nullserienwagen fuhren in Ahorn gelb ihre Proberunden.

Der Trabant 1.1 lädt förmlich zu Umbauten, Tuning und Etikettenschwindel ein. Wer stellt es sich nicht interessant vor, mit einem leistungsgesteigerten 750kg-Fahrzeug die Überholspur aufzumischen, das äußerlich wie ein früher 601 aussieht? Die wenigsten 1.1er sind daher original erhalten. Mindestens ein 1.3er Motor, sehr häufig äußerlich auf 601 umgerüstet (Motorhaube, Frontgrill, Rückleuchten, Tankstutzen versteckt, Stoßstangen geändert usw.) und in vielen Fällen eben auch mit herkömmlichem „Tuning“ in Form von Tiefer-breiter-härter-Umbauten, Musikanlagen, Motortuning bis hin zu G40-Maschinen ist mit dem Trabant 1.1 alles möglich. Viele haben auf 5-Ganggetriebe von VW oder Skoda umgebaut – mit entsprechenden Veränderungen an Antriebswellen und Triebwerkaufhängung. Rückrüstung ist oftmals nicht drin – und sei es nur, weil an Originalteile kein Herankommen ist.

Die Preise schwanken. Für wirklich gutes originales Material in annehmbarem Zustand sind sehr schnell Preise oberhalb der 3000€ zu zahlen. Die wenigen Fahrzeuge mit Zustandsnote 2 und besser werden auch schon mal teurer gehandelt. Ausreißer gibt es auch hier – leider meist nur nach oben. Die offenen Trabant 1.1 Tramp sind im fünfstelligen Preissegment angekommen.

Zusammengerostete Karossen, die gerade noch als Spender in Frage kommen, bewegen sich zwischen 100 und 300€. Mehr sollte man aber auch nicht dafür ausgeben. Es sei denn, sie sind soweit komplett daß alle seltenen Teile in gutem Zustand geborgen werden können. Der Einzelwert dieser Dinge relativiert recht schnell den Kaufpreis des Komplettfahrzeuges.

Das Fahrzeug ist ebensowenig wirtschaftlich zu restaurieren wie der 601. Die Kosten eines fast immer fälligen Neuaufbaus liegen zwischen 5000€ und 8000€. Wenn Blecharbeiten und Lackierung als Fremdleistung „gekauft“ werden müssen, eher an der Obergrenze. Vorausgesetzt, man nimmt sich wirklich die Komplettkur vor, ersetzt sämtliche Verschleißteile durch Neukäufe usw. Diese Summen sind beim Verkauf trotz des allgemeinen Preisniveaus aber nur schwer erreichbar.

Wer einen Trabant 1.1 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. Klar ist eins: lukrativ sind zunehmend originale Fahrzeuge – da schätzungsweise 70-80% aller 1.1er

bereits umgebaut und verändert sind. Eine Vollrestaurierung mit Rückrüstung auf Werkzustand kann also durchaus einen recht hohen Wiederverkaufswert bringen.



Trabant 1.1 Tramp und Universal

Fazit

Was beschert einem dieses Auto?

Der Trabant 1.1 bietet Fahrspaß. Er eignet sich zum Cruisen, ist langstrecken- und autobahn-tauglich, bis Tempo 100 leiser als sein Vorgänger, zieht Lasten oder einen kleinen Wohnwagen (bis 400kg) besser vom Fleck, hat eine ordentliche Heizung und hält technisch vielen seiner Klassengenossen von damals stand. Im Innenraum geht es beengt zu, im Kofferraum hat man durch den Tankeinfüllstutzen auch etwas Platz eingebüßt.

An Kreuzungen und beim Überholvorgang überzeugt er durch kräftigen Anzug und recht anständige Beschleunigungswerte, sofern man beim Schalten nicht zuviel Zeit verliert.



Optisch leicht veränderter Trabant 1.1 Universal mit Wohnwagen QEKjunior

Für wen eignet sich dieses Auto?

Am besten eignet sich auch der Trabant 1.1 als Liebhaberfahrzeug, als Zweitwagen oder als Sammelobjekt für Oldtimerfreunde. Er ist eine Ergänzung zu jeder Trabant-Sammlerflotte. Aber eine teure Ergänzung, deren Anschaffung überlegt sein will. Am 1.1er hängen Kosten und

Beschaffungsprobleme, die mit dem Zweitakter nicht mehr vergleichbar sind. Aber Freude wird er jedem bereiten, der sich länger mit ihm beschäftigt.

Er ist alltagstauglich – mehr als der 601. Man kann besser im Verkehr mitschwimmen, ist auf Autobahnen nicht auf die rechte Spur angewiesen und kann auch das eine oder andere Überholmanöver wagen, das man sich mit dem Zweitakter verkneift. Beim Tritt auf die Bremse passiert ebenfalls einiges mehr. Die Wartungsintervalle sind deutlich länger, die Grenznutzungsdauer der Baugruppen ebenso, die Wartungsarbeiten halten sich in Grenzen. Man tankt von außen, blankes Superbenzin, es ist kein Mischen nötig. Ungeübte müssen sich auch nicht an eine Stockschialtung gewöhnen, sondern finden eine ganz normale, wenn auch hakelige, Knüppel-H-Schialtung vor.

Zudem bietet das Fahrzeug die Möglichkeit, mit einigen Umbauten (Einspritzanlage, G-Kat) bessere Abgasnormen zu erreichen und damit den hohen Steuersatz etwas zu senken. Die Unterhaltskosten sind nicht von Pappe – höchster Steuersatz, entsprechend mehr Hubraum – das kostet Geld.

Auch beim 1.1er gilt, daß vorm Vergnügen die Arbeit steht. Kaufen und losfahren ist nur selten möglich, wenn man kein fertig instandgesetztes Exemplar oder eins der teuren und wunderseltenen Originalexemplare in Bestzustand ergattert.

Man hat ein Fahrzeug OST mit Technik OST/WEST und Preisen WEST. Eben ein Zwitter – in allen Bereichen. Aber Spaß macht er genau wie seine Vorgänger. Er ist etwas besonderes. Ein Exot unter den Exoten.

Sebastian Mai

www.oldtimerredakteur.de

06.02.2013

www.oldtimer-konservierung.de

Hinweis zum Urheberrecht:

Die Verwendung dieser Kaufberatung, vollständig oder in Auszügen, für andere Veröffentlichungen, für Webseiten, in Printmedien, in elektronischen Medien oder sonst irgendeiner Art ist grundsätzlich untersagt und bedarf der schriftlichen Genehmigung des Autors!