



Kunststoffteilen beplankten PKW der Welt (wenn man von der amerikanischen Corvette absieht), der international – trotz seines antiquierten Innenlebens – für Furore sorgte.

Auf dem Reißbrett war zeitgleich mit der Limousine auch eine Kombiversion des P 70 entstanden. Ausgeliefert wurden die ersten »Tourist«-Modelle, die im Export der Limousine bald den Rang abließen, aber erst im Frühjahr 1956. Anfangs wurden die Kombi-Karosserien, deren Dach wie beim F8 noch eine Sperrholz-Lederkombination war, da ein so großes Duroplastteil nicht hergestellt werden konnte, in Zwickau gefertigt. Später kamen auch sie aus Kapazitätsgründen aus Dresden.

Dort entwickelt und gebaut wurde auch die Karosserie des dritten P 70-Modells, des Coupé. Die Dresdner, die vor dem Zweiten Weltkrieg rassige Karosserien für große Sportwagen aller namhaften Firmen hergestellt hatten, zeigten einmal mehr, dass sie ihr Handwerk nicht verlernt hatten. Eine schöne Linienführung, zweifarbige Lackierungen, rote Lederbezüge – das hatte schon etwas. Und wenngleich die Technik unverändert blieb, das P 70 Coupé ließ noch einmal die sächsische Automobilbaukunst aufblitzen.

Neben der Entwicklung und der Fertigung der P 70-Typen wurde natürlich weiter fieberhaft am wirklich neuen



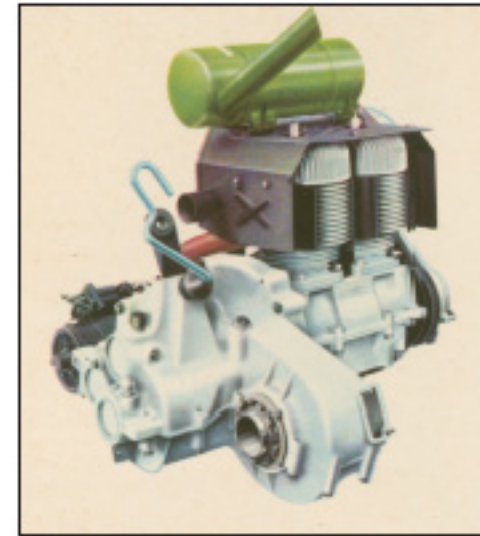
Zu den ersten Ur-P 50-Prototypen gehörte auch ein Kombiwagen, der heute im Automobilmuseum August Horch in Zwickau steht. Anfang 1955 wurde diese Versuchsstreife abgebrochen und mit der völligen Neukonstruktion des späteren »Tabant« begonnen.



Ebenfalls vom 55er Prospekt stammt dieses Bild eines Nullorientfahrzeugs mit starr im Rahmen sitzender Türschiebe. Die schlechten Lüftungsverhältnisse im Innenraum machten Kurbel Fenster in der Serienproduktion notwendig.

Ein weiterer Schritt in Richtung Klassenerhalt erfolgte noch 1962 mit der Einführung des auf 600 ccm vergrößerten Motors. Nachdem im Juli die Nullserie mit dem neuen Motor zur Zufriedenheit der Entwickler gelaufen war, wurden auch die Serienwagen ab Oktober damit ausgeliefert. Offiziell hieß das Fahrzeug jetzt «Trabant 600» und trug den entsprechenden Schriftzug am Heck. Werksintern wardieser Trabi jetzt der P 60, entsprechend der Bezeichnung des Motors.

Dieser zeigte sich komplett überarbeitet; bis auf Flachschieber, Druckfedern und Schwungscheibe wurde kein Teil des Vorgängers beibehalten. Die wichtigste, grundlegende Änderung bestand im Königradellager der Pleuellagerung. Zur Hubraumvergrößerung wurde die Bohrung bei gleichem Hub von 66 mm auf 72 mm erweitert. Die Verdichtung stieg auf 1:7,6, das Drehmoment von 4,5 auf 5,2 kpm. Dadurch wurde nun eine Leistung von 23 PS bei etwa gleicher



Der vollständig überarbeitete Motor war schon für den Trabant 601 gedacht. Der Trabant 600 wurde deshalb im Nachhinein auch als Zwischenlösung bezeichnet.



Eines von wenigen Prospekten für den Trabant 600 aus dem Jahre 1963. Kennzeichnend für dieses Übergangsmodell zum Trabant 601 war der handbrettlackierte Streifen an den Fahrzeugseiten.



VEB
SACHSENRING
Automobilwerke
Zwickau

Trabant DE LUXE 601 universal



Bei der de luxe-Ausführung war der gestanzte Kühlergrill eloxiert und passte so zu den verchromten Stoßstangen. Das Dach war farblich abgesetzt. Im Innenraum gab es gegenüber der S-Variante nochmals eine bessere Ausstattung mit einer zweifarbigen Verkleidung.

Trabant 601 S geschoben. Der 601 L wurde nochmals aufgewertet und hieß ab sofort 601 «de luxe». Den 601-H gab es als eigenständiges Modell nicht mehr; allen Fahrzeugen mit automatischer Kupplung wurde ein entsprechendes Abziehbild auf die Heckscheibe geklebt.

Zusätzlich zur Standard-Version hatten die Sonderwunsch-Versionen den aus der

Trabant S 601 S



Die S-Modelle kennzeichnete äußerlich ein gestanzter Kühlergrill. Innen gab es feinere Sitze und eine besser ausgestattete elektrische Anlage.