



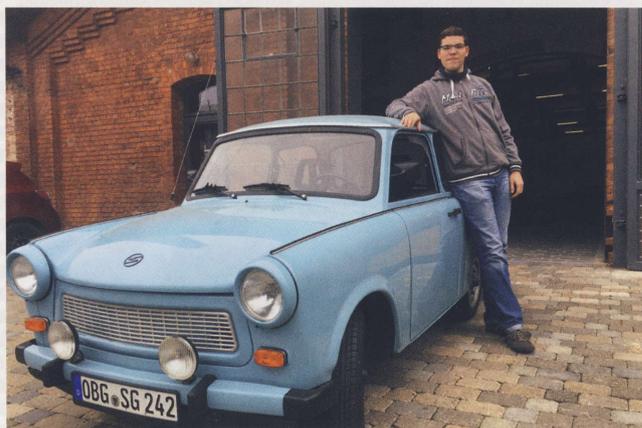
Trabant 601 S deluxe

Geschichtliche Herkunft:

Der Trabant 601 war das dritte und meistgebaute Modell der in der DDR hergestellten Trabant-Baureihe und wurde unter der Typenbezeichnung P601 von 1964 - 1990 bei Sachsenring Automobilwerke Zwickau gebaut; der Motor wurde im Barkas-Werk produziert. In mehreren Jahrzehnten wurden am Trabant nur kleine Veränderungen durchgeführt. Die einst zeitgemäße Technik veraltete zunehmend, der Ruf des Trabants verschlechterte sich, was jedoch keinen negativen Einfluss auf die Verkaufszahlen hatte – Wartezeiten von 10 Jahren und länger waren für ein Neufahrzeug nicht ungewöhnlich. Der Preis für einen Trabant betrug 1985 für die günstigste Ausführung, den 601 Standard, 8.500 Mark und für die teuerste Ausführung 601 Universal S deluxe 9.700 Mark.

Besitzer:

Der 21-jährige Sebastian Guse, der in Osterburg wohnt und derzeit eine Ausbildung zum Mechatroniker macht. Er sagt über sich und sein Fahrzeug: „Bis ich ihn fahren konnte, musste ich, im Vergleich zu früher, nur 3,5 Jahre warten. Das war die Zeit, in der mein Vater, Frank Guse, mit mir dieses Auto so aufgebaut hat, wie es heute ist. Denn trotz der Tatsache, dass ich weit nach der Wende geboren wurde, gibt es für mich nichts Schöneres, als in einem Stück DDR-Geschichte durch unsere schöne Altmark zu fahren und ich gestehe: meine ganze Familie ist von Oldtimern aus der DDR begeistert.“



Standort:

Der Trabant 601 S deluxe befindet sich in der Nordwall Classic Garage in Stendal und ist zu den öffentlichen Veranstaltungen zu besichtigen.

Seine technischen Daten:

Zweizylinder-Ottomotor P 65/66, Zweitakt mit Einlassdreh-schieber, quer eingebaut, Hubraum 594,5 Kubikzentimeter, 19,1 KW, 26 PS bei 4200 l/min, Luftkühlung (Gebläse), Vier-ganggetriebe mit Lenkstockschtaltung, Freilauf im 4. Gang, Höchstgeschwindigkeit 108 km/h.

Die persönliche Story:

„2010 kaufte ich einem Freund den Trabant ab. Das Fahrzeug hatte da schon einige Jahre in einer Scheune verbracht. Mein Vater und ich zerlegten es komplett und die kleinen Macken kamen zum Vorschein, die der Zahn der Zeit angerichtet hatte. Abgesehen vom Ausbessern kleinerer Dinge mussten die Radkästen erneuert werden. Mein Vater, glücklicherweise geschickt in solchen Sachen, schweißte mir die neuen Rad-schalen an die Karosserie. Beim Lackierer wurde ‚meinem Trabi- bi‘ das von mir gewünschte Gletscherblau verpasst. Dann überführten wir das Fahrzeug nach Krevese in die Scheune meiner Uroma. In knapp 2 Jahren erneuerten wir von Grund auf Motor, Getriebe, Bremsanlagen. Zum Glück konnten wir übers Internet Kontakte knüpfen, so dass der Motor nach Magdeburg und die Blattfedern nach Staßfurt in die Federn-schmiede gingen und dort generalüberholt wurden. So voll- endeten wir Stück für Stück ‚meinen Trabi‘. Wir mussten auch gelegentlich Rückschläge, wie das Reißen einer Außenver- kleidung beim Anschrauben an die Karosserie, oder auch klei- nere Verletzungen beim Einbau der Blattfedern hinnehmen, doch alles Weitere verlief reibungslos bis hin zum Einbau des Fahrwerkes und des Kabelbaumes. Als es darum ging, den Himmel unters Dach zu bekommen, hatte ich sogar Hilfe von meinem Opa.“



Samstag, 24. Mai 2014, hauchten wir ‚meinem Trabi‘ zum ersten Mal Leben ein, zwar noch etwas provisorisch mit einem Schraubenzieher zum Überbrücken der Zündung, aber ER lief und ich konnte zum ersten Mal den schönen Zweitakt- Geruch erleben. Zwei Wochen später dann die erste Pro- befahrt. Die Ehre, die ersten Meter zu fahren, ging an meinen Vater, denn ohne ihn hätte ich es niemals geschafft, einer der glücklichsten Oldti- merfahrer zu werden, die es gibt. Ich wünsche mir, dass ich noch viele Jahre Freude haben werde mit ‚meinem Trabi‘. Danke Papa.“

