

50 Jahre Kübelwagen (1966-2016)

Ein Produkt des Kalten Krieges? Mit der Beauftragung durch das Ministerium für Nationale Verteidigung der DDR und dessen Maßgabe zur Sicherung der innerdeutschen Grenze: *"Grenzpatrouillen mit leichten Kübelwagen auszurüsten ..."*, wurde 1964 beim VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau mit der Entwicklung eines Kleinkübelwagens auf der Basisplattform des Pkw Trabant P 601 begonnen. Die Anforderungen lauteten: *"offene Karosserie, geringes Gesamtgewicht, Produktion großer Stückzahlen bei geringen Entwicklungskosten ..."*. Auch in der BRD wurde ein vergleichbares Konzept auf der Basis des VW-Käfers neu aufgegriffen. Im Ergebnis kam 1969 der Nachfolger vom 1940er KdF-Kübelwagen (VW Typ 82), im neuen Design als VW-Kurierwagen (VW Typ 181), bei Bundeswehr und Bundesgrenzschutz zum Einsatz.

Im IFA Karosseriewerk Meerane, unter der Regie von Chef-Konstrukteur Erich Lüsebrink, entstanden am "1:1-Zeichenbrett" innerhalb kürzester Zeit sämtliche Zeichnungen für Design, Konstruktion und Zusammenstellung des neuen Trabant-Kübelwagens. 1965 wurden erste Testfahrten mit Prototypen durchgeführt und im März 1966 erfolgte die Freigabe zur Nullserie. Nach einer Truppenerprobung mit acht Fahrzeugen bei der Nationalen Volksarmee im April/Mai 1966 wurde die Serienreife erreicht. Auffälligstes Detail, welches nach der Erprobung in die Serie eingeflossen ist, sind die Stoßstangen aus Stahlrohren, die für eine einfachere Bergung im Gelände an den Verstärkungen der selbsttragenden Karosse angebracht sind. *(Bild rechts: Kübelwagen Trabant P 601 A. Foto: privat)*



Unter der Bezeichnung Pkw Kleinkübel Typ P 601 A gingen am 1. August 1966 die ersten Fahrzeuge in die Serienproduktion. Die komplett ausgestatteten Kübel-Karosserien wurden in verschiedenen Betriebsteilen des IFA Karosseriewerkes Meerane und mit zahlreichen Zulieferteilen aus dem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau hergestellt. Die Endmontage, die s.g. Hochzeit von Karosserie und Fahrgestell, erfolgte auf dem gleichen Fertigungsband wie für Limousine und Universal in Zwickau. Serienmäßig wurde das Fahrzeug mit einer Benzin-Zusatzheizung und für eine bessere Griffbarkeit im Gelände mit M+S-Bereifung ausgestattet, Vorderwagen, Motor, Getriebe, Fahrwerk und Bedienelemente entsprachen denen vom Trabant P 601. Ein einfaches aber durchaus wirkungsvolles faltverdeck schützte vor Regen und Schnee. Dank geringer Eigenmasse, Frontantrieb und der für den Trabant typischen Gewichtsverteilung der Motorlast auf die Antriebsachse erwies sich der Kübel im Gelände als sehr agil und äußerst robust. Nach seinem Statement bei den Grenztruppen wurde der Trabant-Kübelwagen auch bei anderen Truppenteilen der Nationalen Volksarmee eingesetzt.

Technisch baugleich mit dem Armeekübel, allerdings ohne dessen speziellen Zusatzausrüstungen, wie Nachrichtengerät, Funkantenne, Nachtmarschanlage und Haltevorrichtungen für diverses militärisches Gerät, folgte ab 1967 der s.g. Forstkübel vom Typ P 601 F. Dieser wurde speziell für die Einsatzbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft entwickelt. Sein Einsatz erfolgte zumeist als Spezialfahrzeug für Dispatcherdienste im Militärforst, in staatlichen Forstbetrieben und landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften.



Mit dem Trampkübel Typ P 601 Z wurde 1978 noch ein Mehrzweck- und Freizeitauto auf den Exportmarkt gebracht. Diese Fahrzeuge waren fast ausschließlich nur über den Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen Export-Import der DDR zu beziehen. (Bild links: Kübelwagen Trabant P 601 Z "Tramp". Foto: Czerny, DEWAG Werbung Dresden)

Während seiner gesamten Bauzeit wurden alle zur Modellpflege des Pkw Trabant P 601 zählenden und für den Kübelwagen anwendbaren technischen Verbesserungen (Motor, Getriebe, Fahrwerk, Sitze, Bordelektrik usw.) parallel übernommen. Rein äußerlich hatte sich so gut wie nichts geändert, nur detailvertraute Kenner können hier unterscheiden. Die Produktion der Kübelwagen des P 601 (A/F/Z) endete 1990 mit der generellen Einstellung der zweitaktmotorisierten Trabant-Produktion.

Bei der Umstellung auf Viertakt-Motorisierung für das Nachfolgemodell wurden auch die Kübelwagen einbezogen. Der Prototyp eines Armeekübel T 1.1 A steht heute im Zwickauer August Horch Museum. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Auflösung der DDR erübrigte sich eine Serienproduktion dieses Typs. (Bild rechts: Kübelwagen Trabant T 1.1 A. Foto: privat)



Bis 1991 wurde noch eine relativ kleine Serie ziviler Viertakt-Tramps hergestellt. Wenige Einzelstücke hiervon wurden, in Kooperation mit der IVM Engineering Neckarsulm GmbH - einer bayerischen Tuningfirma, optisch und technisch gestylt als "Caro Tramp 110" in den Vertrieb gebracht. Trotz intensiver Produktwerbung vererbten Nachfrage und Absatz. Exakte Fertigungszahlen und verlässliche Aussagen zu den Exportzahlen und -ländern sind nicht bekannt.



Heute werden in Liebhaberkreisen die Trabant-Kübelwagen, unabhängig von Typ und Motorisierung, immer beliebter. Sie sind inzwischen begehrte Sammlerobjekte geworden, was sich nicht zuletzt an den exorbitanten Preisvorstellungen für einen "Neuerwerb" auf dem Oldtimermarkt dokumentiert. Laut aktueller Zulassungsstatistik vom KBA Kraftfahrt-Bundesamt stieg die Anzahl der in Deutschland zugelassenen Trabant-Kübelwagen, nach Hersteller-/Typ-Schlüsselnummern

0845/307, 0845/308, 0845/309, 0845/312 zusammengefasst, von 1.809 Fahrzeuge im Jahr 2008 auf 2.041 Fahrzeuge im Jahr 2015. (Bild links: Kübelwagen Trabant T 1.1 V "Tramp". Foto: privat)

(Quelle: Ein Beitrag vom Trabant Team Freital e.V. mit redaktioneller Zuarbeit von Hans-Jürgen Hajo, dem Herausgeber der www.trabant-technik.de - Achtung! Alle Angaben sind ohne Gewähr! Für Fehler und den aus deren Nutzung resultierenden Schäden übernehmen wir keine Haftung. Die kommerzielle Nutzung ist ausdrücklich untersagt.)
