

MITTEILUNGEN  
DES VEB SACHSENRING  
AUTOMOBILWERKE ZWICKAU

DEUTSCHE  
DEMOKRATISCHE  
REPUBLIK

P R E S S E - S E R V I C E

Über 300.000 Trabant  
rollen auf den Straßen Europas.

Vom Süden Spaniens bis nach dem hohen Norden Finnlands kündigt der  
TRABANT vom Ruf deutscher Wertarbeit.

Seine Konstruktions-Details vereinigen Bewährtes und Neues im  
Automobilbau. Unsere Ingenieure entwarfen ein Auto, das in seiner  
Klasse ein Höchstmaß an Komfort, Leistung, Zuverlässigkeit und  
Qualität bietet. Die steigenden Exportzahlen sind dafür der beste  
Beweis.

In diesem Jahr können wir der Öffentlichkeit den neuen Mehrzweck-  
wagen "TRABANT 601 universal" vorstellen, der in seinen Verwen-  
dungsmöglichkeiten viele Wünsche seiner interessierten Käufer er-  
füllen wird.

Vor zwei Jahren verließ der erste TRABANT 601 die Montagebänder.  
Die zukünftigen Käufer des TRABANT können Vertrauen zu diesem Typ  
haben, denn inzwischen ist der TRABANT mit zahlreichen Neuerungen  
und Verbesserungen ausgestattet, ist er jünger und in seiner  
Grundkonzeption noch vollkommener geworden.

Moderne Produktionseinrichtungen, wie Transferstraßen, Taktstraßen  
und Sondermaschinen bestimmen das Bild der Fertigung und bilden  
die solide Grundlage für eine Qualitätsarbeit, die aus Tradition  
für die Zwickauer Automobilbauer zur Verpflichtung wurde.

Viele Einzel- und Klassensiege auf internationalen Rallyes doku-  
mentieren die Robustheit und Leistungsstärke des TRABANT und sind  
für seine Interessenten die beste Empfehlung

Diese Presse-Information gibt Ihnen die Möglichkeit, alles Wissens-  
werte über den TRABANT zu studieren. Ich bin der Überzeugung, daß  
das übergebene Material Ihrer journalistischen Tätigkeit eine wert-  
volle Hilfe und Unterstützung sein wird.



Uhlmann

Betriebsdirektor

### TRABANT 601 - H mit Hycomat

Die Einführung des 2-Pedal-Systems beim TRABANT trägt den in wachsendem Maße im In- und Ausland erhobenen Forderungen nach Einführung von Bedienungserleichterungen in vollem Maße Rechnung. Sie geht bei der Kupplung Hycomat sogar darüber hinaus, denn mit diesem Kupplungsautomaten ist ein sehr leichtes und trotzdem sportliches, schnelles Schalten möglich. Gerade dieser Vorzug ist in kritischen Verkehrssituationen von höchstem Wert. Ermittlungen im VEB Sachsenring haben ergeben, daß ein Fahrer auf 10 km Straße bei der gegenwärtigen Verkehrsdichte im Durchschnitt achtmal kuppeln und schalten muß. Im Stadtverkehr kommen auf 10 km etwa 75mal kuppeln und schalten so daß der Wegfall der Fußkupplung im Hinblick auf die ständig weiter ansteigende Verkehrsdichte ein erheblicher Fortschritt ist.

#### Wirkungsweise

Der Hycomat arbeitet nach dem elektrohydraulischen Prinzip. Anfahr- und Trennkupplung sind eine Einheit und werden von einer, wie derzeit im TRABANT 601 verwendeten Kupplung erfüllt. Die am Wechselgetriebe angeflanschte Hydraulikpumpe (7) wird über eine Welle (14), die durch eine Bohrung der Getriebeantriebswelle (13) geführt wird, von der Motorkurbelwelle (12) angetrieben. Aus dem Ölbehälter (6) wird über die Saugleitung (15) von der Zahnradölpumpe (7) über ein Siebfilter (16) und der Saugdrosseldüse (10) Öl angesaugt. Von der Ölpumpe (7) kann das Öl über die Druckleitung (17) und ein weiteres Siebfilter (18) über das Steuerventil (8) bei geöffnetem Steuerkolben (wie im Bild 1 und 2 dargestellt) ungehindert über die Druckleitung (20) zum Kupplungszylinder (3) fließen.

Leerlaufdrehzahl, Kupplung ausgerückt (Bild 1)

Bei Leerlaufdrehzahl des Motors und damit geringer Fördermenge der Ölpumpe (7) wird nur ein Druck erzeugt, der noch nicht ausreicht, den Kolben (21) im Kupplungszylinder (3) gegen die Federspannung der

Während die bisherige Bearbeitung des Gerippebodens mit Vorbau sieben stationäre Einzelvorrichtungen erforderte und drei Spweißpunktvorrichtungen zur Schweißkomplettierung des Bodens benötigt wurden, erfolgt jetzt die Vorkomplettierung des Bodens in einer Schweißstraße mit automatischen Vielpunkteinrichtungen. In dem sich daran anschließenden Ovalband mit kontinuierlichem Umlauf über dreiundzwanzig Stationen und dem Geripperundband mit einer gesteuerten Materialzuführung mittels Tubusförderers werden der Boden und der Vorbau im Taktverfahren fertiggestellt. Der Einbau der einzelnen Schweißteile schließt Schweißverzüge aus und gewährleistet die Maßhaltigkeit des Karosseriegerippes. Zur Erklärung des Begriffes "Gerippe mit Boden" muß noch gesagt werden, da der TRABANT eine selbsttragende Karosserie besitzt, zum Unterschied einer Rahmenkonstruktion mit aufgesetzter Karosserie.

Im weiteren Betriebsdurchlauf lernen wir im Bereich der Lackiererei mit der automatischen Gerippetaschanlage eine hochproduktive Anlage kennen, die es gestattet, große Formkörper im Tauchverfahren zu behandeln. Hier wird das komplette Gerippe des TRABANT nach erfolgtem automatischen Durchlauf durch die Phosphatieranlage zur Farbbehandlung (Grundierung) im Farbbad getaucht und gelangt anschließend in die Trockenanlage. In dem erwähnten Tauchbad erhält das Gerippe den so wichtigen Korrosionsschutz. Der verwendete Grundlack kann durch das Tauchen auch die entlegensten Stellen am Gerippe erreichen und gewährleistet damit ein Höchstmaß an Korrosionssicherheit.

Setzen wir unsere Betrachtungen im Bereich der Duroplastfertigung fort.

Bekanntlich erhält das Stahlblechgerippe des TRABANT 601 seine isolierende, korrosionsfeste und schalldämpfende Außenverkleidung durch Verarbeitung des in Zwickau entwickelten Karosseriebaustoffes "Duroplast". Dieser auf textiler Grundlage aufgebaute und mit Phenolharzbindemittel versehene Werkstoff wird in einem gesonderten Betriebsteil aufbereitet. Der aus 70 bis 100 einzelnen hauchdünnen Faserfloren bestehende, etwa 50 bis 60 mm starke Vliesstoff quillt unaufhörlich als breites Band an den zur vollautomatischen Vliesaufbereitung gehörenden Maschinen, die mittels eines pneumatischen Fördersystems mit den textilen Ausgangsmaterialien versorgt werden. Nach Passieren eines rotierenden Kalenders

MITTEILUNGEN  
DES VEB SACHSENRING  
AUTOMOBILWERKE ZWICKAU

DEUTSCHE  
DEMOKRATISCHE  
REPUBLIK

P R E S S E - S E R V I C E

In Nordfinnland erfolgreich erprobt TRABANT 601 - H

Tausende von Kilometern legten die Versuchsfahrzeuge vom Typ TRABANT 601-H mit der automatischen Kupplungsbetätigung "Hycomat" im Kurz- und Langstreckenbetrieb zurück. Hart und schonungslos war die Erprobung sowohl im Sommer als auch im Winter. Alle Mängel und Störursachen wurden aufgespürt und beseitigt, damit der "Hycomat" über lange Zeit funktionssicher und störungsfrei arbeitet. Mit gutem Erfolg wurde die Inland-Erprobung abgeschlossen.

Der "Hycomat" arbeitet nach dem elektro-hydraulischen Prinzip. Hydraulischen Einrichtungen haftet der Makel an, daß ihnen bei extremen Temperaturverhältnissen Grenzen in der Funktionssicherheit gesetzt sind. Der TRABANT wird in skandinavische Länder exportiert.

Auch der TRABANT 601 - H soll für den Export in diese Länder nicht ausgeschlossen sein.

Wie aber würde der "Hycomat" bei extremer Kälte arbeiten? Ein Winter-test im hohen Norden Finnlands sollte darüber Aufschluß geben.

Am 5.1.65 startete das Erprobungs-Team in Zwickau zu dieser Testfahrt. Vollgepackt waren die Fahrzeuge mit Winterausrüstung, Ersatzteilen, Meßgeräten und persönlichem Gepäck der Besatzungen. Verfolgt man auf der Europakarte die Fahrtroute, die durch die DDR bis Sasnitz, mit der Schwedenfähre nach Trelleborg, durch Schweden nach Stockholm, mit dem Fährschiff zur finnischen Hafenstadt Turku, durch Finnland über Helsinki, Lahti, Oulu, Kemi in den nördlichen Teil Finnlands führt, so findet man Rovaniemi, den Standort der Versuchserprobung unmittelbar am nördlichen Polarkreis. Schnee und eisige Kälte gibt es dort im Januar mit Sicherheit.

Die wesentlichsten Merkmale der Karosserie des TRABANT 601

Seit 10 Jahren wird Duroplast im Karosseriebau des VEB Sachsenring serienmäßig eingesetzt. Während man im Ausland in den ersten Jahren in der Verwendung des Materials nur die Bemühungen der DDR zur Überwindung der Blechbeschaffungsschwierigkeiten sah, ist man heute überrascht über die Beständigkeit des inzwischen längst verbesserten Verfahrens. Namhafte Firmen interessieren sich dafür. So wurde die Herstellungslizenz an eine bekannte englische Vereinigung von kunststoffverarbeitenden Betrieben vergeben. Erst in jüngster Zeit wurde durch sehr ausführliche Veröffentlichungen eines englischen Fachjournalisten das Interesse verschiedener Länder neu geweckt. Anfrage aus Japan, Afrika und Amerika bestätigen dies. Man weiß heute auch im Ausland: Duroplast bietet im Karosseriebau die nachfolgend aufgeführten wesentlichen Vorteile:

#### 1. Korrosionsbeständigkeit

Nach einer amerikanischen Statistik wandern heute in den USA 70 % der Fahrzeuge nicht auf Grund von Triebwerk- oder Fahrwerkschäden auf die Autofriedhöfe, sondern infolge durchgerosteter Karosserie. Bis auf einzelne Streben, wie Fenster und Rückwandsäulen, besteht die gesamte der Witterung ausgesetzte Außenhaut des TRABANT 601 aus Duroplast. Einwirkung von Frost, Hitze, Schnee und Regen kann ihr nichts anhaben. Seit 10 Jahren sind Proben ununterbrochen der Witterung ausgesetzt, ohne daß eine wesentliche Veränderung der mechanischen Eigenschaften zustande kommt. Zum Vergleich ausgesetzte Blechproben sind in der gleichen Zeit trotz Lackierung besonders durch die Einwirkung des Industriestaubes zerstört.

Die Kombination der Plastteile mit dem Stahlskelett garantiert die notwendige Steifigkeit der selbsttragenden Karosserie. Der Blechboden ist vor Korrosion mit besonders wirksamen Mitteln geschützt.

## TRABANT 601 - ein Fahrzeug mit Plastikkarosserie

Der TRABANT 601 hat viele Besonderheiten. Bemerkenswert ist vor allem seine Plastikkarosserie. Sie besteht aus dem bewährten Duroplast-Karosseriebaustoff, einer Kombination aus Phenolharzen und Baumwollfasern. Die guten Eigenschaften dieses Materials wurden bereits an über 300.000 Fahrzeugen in vielen Ländern bewiesen.

Die Duroplast-Karosserieteile sind beim TRABANT 601 an einem Stahlgerippe befestigt. Verschiedene Verbindungsmethoden haben sich dafür bewährt, wie Schrauben, Nieten, Falzen und das vor allem in den letzten Jahren immer stärker propagierte Kleben.

Diese Kombination von Stahlblech und Plastikformteilen bietet große Vorteile. Die Korrosionsbeständigkeit und der Leichtbau bei gleichbleibender Stabilität gegenüber Stahlblechkarosserien sind dabei besonders hervorzuheben.

Leichtbau ist für Wagen der unteren Hubraumklasse besonders wichtig. Das Anzugsvermögen beim Anfahren, die Dauergeschwindigkeit, das Temperament des Fahrzeuges und seine Wirtschaftlichkeit sind davon stark abhängig.

Die Korrosionsbeständigkeit ist ebenfalls entscheidend. Wer einmal eine ältere Blechkarosserie genauer untersucht hat, lernt diese Eigenschaften des Duroplast-Karosseriebaustoffes besonders schätzen. Blechteile werden im unteren Bereich der Karosserie an beschädigten Stellen bzw. an Kanten und Überlappungen immer zur Rostbildung oder zu örtlichen Unterrostungen führen. Verstärkt wird diese Erscheinung durch die in den letzten Jahren immer mehr eingesetzten Tausalze auf Natrium- und Magnesiumbasis, die zur Beseitigung der Schnee- und Eisglätte auf den Straßen verwendet werden.

Der Duroplast-Karosseriebaustoff ist gegen diese Angriffe absolut beständig.

Der Karosserieboden ist auch beim TRABANT 601 aus Stahlblech. Durch einfache Unterboden-Schutzanstriche lassen sich Radkästen und Bodenfläche jedach ausreichend schützen. Die Pflege des Fahrzeuges bleibt dann auf die wenigen Stahl- und Blankteile an der Oberfläche der Karosserie beschränkt. Damit kommt der Vorteil der Plastikkarosserie des TRABANT 601 voll zur Geltung.

In vielen Ländern wird seit Jahren an der Entwicklung von Plastikkarosserien gearbeitet. Unterschiedliche Muster und Versuchsfahrzeuge entstanden. Von Sportfahrzeugen wurden auch kleinere Serien produziert. Der TRABANT ist jedoch der erste in Großserie gebaute Personenwagen mit Plastikkarosserie. Er weist damit in der internationalen Entwicklung des Automobilbaues völlig neue Wege.

Wir stellen vor: TRABANT 601 universal

Mehrzweckwagen sind für Interessenten, die aus gewerblichen, beruflichen oder touristischen Gründen variable Beförderungsmöglichkeiten bei maximaler Raumausnutzung benötigen, willkommene Fahrzeuge. Dieser Käuferkreis verzichtet zugunsten des großen Laderaumes auf die Form einer Stufenheck-Limousine. Um auch diesen Wünschen Rechnung zu tragen, entwickelte der VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau einen neuen Mehrzweckwagen, den "TRABANT 601 universal". Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1966 wurde dieser Typ erstmals der Fachwelt und dem Publikum des In- und Auslandes vorgestellt.

Grundaufbau ist der bewährte Plattformbodenrahmen, der zusammen mit Vorbau, Türbereich und Hinterkotflügel einschließlich Heckleuchten von der 601 - Limousine übernommen wurde. Neu gegenüber dem TRABANT 600 Kombi ist die Dachausführung, wobei das Duroplast-Außenhautteil in Verbindung mit der eingeklebten Dachinnenverkleidung eine gute schalldämmende und wärmeisolierende Wirkung bietet. Einen wesentlich besseren Zugang zum Innenraum ermöglicht die jetzt über die gesamte Breite nach oben öffnende große Heckklappe. Bei der viersitzigen Variante kann für die große Urlaubsreise im 450 Liter-Kofferraum hinter der Fondsitzelehne umfangreiches Feriengepäck verstaut werden. Die zweisitzige Version, der Umbau dauert nur wenige Sekunden, bietet einen Laderaum mit einem Volumen von 1.400 Litern! Die gesamte Ladefläche sowie die Radschalen sind mit Boucle-Teppich ausgelegt. Das erhöht den Innenraum-Komfort und bringt auch eine geräuschkämmende Wirkung mit sich. Das Reserverad liegt, vom Gepäckraum getrennt, unter dem Kofferzwischenboden.

Statt der früheren Schiebefenster sind jetzt Türkurbelfenster vorhanden, die in Verbindung mit den Windleitscheiben nicht nur eine vorteilhafte Belüftung garantieren, sondern auch den Bequemlichkeitsgrad für die Insassen verbessern.

Innenausstattung einschließlich Sitzpolsterung und Instrumententafel entsprechen der Limousinen-Ausführung, wobei Lichtlupe, Sicherheits-Innenrückblickspiegel, Sonnenblenden und Scheibenwaschanlage zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der "TRABANT 601 universal" in seiner Hubraumklasse einen modernen, wirtschaftlichen Gebrauchswagen darstellt, der auf wenig beanspruchter Parkfläche bei verschiedenartigsten Verwendungsmöglichkeiten maximalen Nutzraum bietet und viele Käufer, deren Ansprüche mit einer Limousine nicht mehr erfüllt werden können, zufriedenstellen wird.

Ausrückfeder (2), die die Kupplung (5) über den Kupplungshebel (4) ausrückt, in seiner Lage zu verändern, weil diese geringe Ölmenge vom Druckkanal der Ölpumpe (7) durch die Druckdrosseldüse (11) in den Saugkanal der Ölpumpe (7) zurückfließt. In diesem Zustand ist der am Schalthebel befindliche Kontakt (9) geöffnet, der Hubmagnet (22) stromlos, und der Steuerkolben (19) im Steuerventil (8) gibt die Druckleitung (20) zum Kupplungszyylinder (3) frei, so daß das Drucköl über die Druckleitung (20) in den Kupplungszyylinder (3) fließen kann.

#### Anfahrvorgang (Bild 2)

Mit steigender Motor- und damit Ölpumpendrehzahl kann die ebenfalls zunehmende Ölmenge durch die Druckdrosseldüse (11) nicht mehr schnell genug abfließen. Durch diese Drosselwirkung tritt ein drehzahlabhängiger Druckanstieg im Öldruckkreislauf ein. Der Druck pflanzt sich über das Steuerventil (8) in den Kupplungszyylinder (3) fort, und der Kolben (21) überwindet die Federspannung der Ausrückfeder (2), die Kupplung (3) beginnt zu fassen, das Fahrzeug setzt sich bei eingelegetem Gang in Bewegung. Eine weitere Drehzahlsteigerung bewirkt eine weitere Druckerhöhung, der Kolben (21) des Kupplungszyinders (3) geht in die äußere Endlage, die Kupplung (5) ist voll eingekuppelt. Ist durch eine weitere Drehzahlsteigerung der durch das Überdruckventil (28) begrenzte Druck (bei 17 at Überdruck) erreicht, fließt nunmehr bei geöffnetem Überdruckventil, das sich im Steuerventil (8) befindet, das Öl über die Rücklaufleitung (24) in den Ölbehälter (6) zurück.

Je nach Art der Betätigung des Fahrfußhebels ist ein sanftes, langsames oder schnelles Anfahren möglich. Eine besondere Erleichterung ergibt sich beim Anfahren am Berg, da das Wechselspiel zwischen Einkuppeln, Gasgeben und Lösen der Bremse wegfällt. Es wird der Fahrfußhebel betätigt, dann die Bremse gelöst, wobei das Fahrzeug ohne Ruck und Rückwärtsrollen angefahren werden kann.

## 2. Gewichtserleichterung.

1 m<sup>2</sup> Karosserieblech von 0,8 mm Dicke hat ein Gewicht von 7 kg.

1 m<sup>2</sup> Duroplast-Karosseriebaustoff wiegt dagegen bei 3 mm Dicke nur 4,15 kg. Hierdurch ergibt sich eine wesentliche Gewichtsersparung für das Fahrzeug.

## 3. Schalldämmende Wirkung

Untersuchungen im Institut für Elektro- und Bauakustik in Dresden zeigten, daß Duroplast eine so große innere Dämpfung hat, wie es Karosserieblech erst nach dem Aufspitzen einer 2 - 3 mm dicken Antidröhnschicht aufweist. Eine solche Schicht bringt bei einem m<sup>2</sup> Blech ein zusätzliches Gewicht von etwa 2,5 kg. Bei wirksamer Entdröhnung von 7 m<sup>2</sup> Blech-Außenfläche wäre somit ein Entdröhnmittelauftrag von 17,5 kg notwendig.

## 4. Gute Wärme- und Kälteisolierung

Bleche leiten im Winter rasch die Wärme aus dem Karosserie-Innenraum ab. Bei stärkerer Sonneneinwirkung im Sommer wird dagegen die Kabine übermäßig heiß. Duroplast wirkt isolierend gegenüber Wärme und Kälte.

## 5. Günstiges Unfallverhalten

Kleine Schäden an Duroplastteilen lassen sich äußerlich unsichtbar durch ein in allen Vertragswerkstätten angewendetes Klebeverfahren leicht beheben. Es gibt also keine verbeulten und damit unansehnlichen Karosserien. Nach den Ermittlungen unserer Verkehrspolizei ist das gesamte Verhalten der Duroplastkarosserien bei Unfällen vorteilhafter als das von Blechkarosserien.

Die mechanischen Eigenschaften des Preßstoffes sind:

Biegebruchfestigkeit	1500 - 2000 kp/cm <sup>2</sup>
Schlagzähigkeit	27 cmkp/cm <sup>2</sup>
Kerbschlagzähigkeit	27 cmkp/cm <sup>2</sup>
Elastizitätsmodul	8,3 x 10 <sup>4</sup> kp/cm <sup>2</sup>
Wärmeformbeständigkeit nach Martens	120° C
(gemessen am Normstab 120 x 10 x 15)	

Nur die anwendungstechnischen Vorteile gegenüber Blech veranlassen den VEB Sachsenring, seine Fahrzeuge auch in Zukunft zur Zufriedenstellung aller Fahrzeugbesitzer mit Duroplast-Karosseriebaustoff auszurüsten.

### Kein Rallye-Jahr ohne TRABANT-Erfolge

Rallye-Sport ist heute nicht allein nur eine Leistungsprüfung für Fahrer mit besonderem Können, eisernen Nerven und einer Kondition, die eine Non-Stop-Fahrt über 2000 bis 4000 km unter erschwerten Bedingungen ermöglicht, sondern sie ist heute auch Wertmesser für käuflich erwerbbar Serienfahrzeuge.

Um die Leistungsstärke und Qualität des Trabant unter Beweis zu stellen, stehen alljährlich der Serienproduktion entnommene und entsprechend dem Sportreglement ausgerüstete "601" bereit, auf den Straßen Europas bei internationalen Rallye-Veranstaltungen vor der Öffentlichkeit mit ihren Konkurrenten zu streiten.

Auch 1965 konnte das Rallye-Team der Sachsenring-Automobilwerke mit positiver Bilanz die Saison beenden. Bei 7 internationalen Veranstaltungen, darunter waren 5 Europameisterschaftsläufe, wurden über 13.400 Rallye-Kilometer, die durch 11 europäische Länder führten, von jedem Fahrzeug zurückgelegt. Das klingt sehr nüchtern und erweckt den Eindruck, als wäre mit einem Abfahren der Strecke die Rallye schon gewonnen. Doch welche Strapazen Pilot und Co-Pilot auf sich nehmen und welchen Anforderungen gerade die kleineren Wagen standhalten müssen, kann ein noch so anschaulich geschilderter Bericht nicht vermitteln.

Wenn die Tulpen-Rallye, die über 3000 km durch 5 Länder führte, im Schwierigkeitsgrad der Rallye Monte-Carlo gleichgesetzt wurde, da im französischen Bergland ein Wettersturz mit starken Schneefällen und Glatteis die Fahrzeuge über 12 Stunden verfolgte und eines nach dem anderen aufgeben mußte (am Start 169 Fahrzeuge, im Ziel 47!), dann sprechen die Plätze 15 und 23 im Gesamtklassament, der Klassensieg sowie die erhaltene silberne 3-Tulpen-Trophäe für den Trabant und seine Fahrer.

Zwei Veranstaltungen in Österreich, die Semperit-Rallye und die Alpenfahrt, brachten je einen Klassensieg für Asmus/Fiehler und Galle/Feldmann, den "Großen" und "Kleinen Semperitpokal", das "Silberne Edelweiß", 2 Goldmedaillen, eine silberne und eine bronzene ein. Ein großartiger Sieg gelang einen Monat später dem Fahrerpaar Ullmann/Lange anlässlich des Europameisterschaftslaufes in der CSSR. Von 85 gestarteten Fahrzeugen erreichten nur 12 Wagen nach härtester Prüfung Liberec, das bedeutete nicht nur Klassensieg, sondern bei einer Ausfallquote von 86 % eine ausgezeichnete Behauptung gegenüber den leistungsstärkeren, großen Wagen.

Wenn in Finnland die Werksfahrer den favorisierten Sandstraßen-Spezialisten von Helsinki die ersten drei Plätze und damit auch den Klassensieg überlassen mußten, so war das kein Prestige-Verlust für unser Fabrikat, da die Finnen ebenfalls auf Trabant 601 gestartet waren.

Zwei Klassensiege, der Drei-Städte-Becher, ein 2. und 3. Platz im Gesamtklassement sowie 5 Gold-, 3 Silber- und 1 Bronzemedaille ließen sich bei der Rallye "München - Wien - Budapest" und der 14 Tage später stattfindenden "Rallye Wartburg" verbuchen.

Zieht man abschließend in Betracht, daß die meisten der Veranstaltungen an Härte zugenommen haben und hinsichtlich der zu fahrenden Durchschnittsgeschwindigkeiten auf die 1- bis 1,5-Liter-Klasse abgestimmt wurden, wodurch es die kleineren Hubraumklassen besonders schwer hatten, dann sind die erzielten Erfolge des Trabant 601 gegenüber seinen Klassenkontrahenten, den NSU Prinz-, BMW 700- und Steyr-Puch-Fahrzeugen, was 7 Klassensiege bei 7 gefahrenen internationalen Rallyes bestätigen, sehr beachtlich. Nicht zuletzt sind die Erfolge ein Spiegelbild der hohen Güte des Trabant, was nicht nur auf die Verwendung von hochwertigem Material zurückzuführen ist, sondern auch für eine qualitativ beste Produktion und Verarbeitung bürgt.

der den Vliesstoff verdichtet, wird er mit radioaktiven Isotopen auf seine genaue Stärke geprüft und maschinell, der Größe der späteren Preßteile entsprechend, zugeschnitten. Das Vliesmaterial ist durch seine Faserstruktur sehr ziehfähig und gestattet dadurch die Herstellung von stark verformten Teilen in einem Preßgang auf hydraulischen Niederdruckpressen unter einem spezifischen Druck von 40 bis 60 kp/cm bei 160 bis 170° C. Im Verlauf der Automatisierungsmaßnahmen wurden alle vorhandenen Pressen mit einer automatischen Steuerung ausgerüstet und zur Mehrpressenbedienung übergegangen. Mußte vorher der Preßvorgang manuell ausgeführt und die Temperaturregelung überwacht und ebenfalls manuell umgestellt werden, so besorgt dies heute bei allen Pressen eine sinnvoll erdachte Automatik. Dies führte zu einer umfassenden Qualitätsverbesserung, Bedienungserleichterung und Fertigungszeitsenkung.

Die vorbehandelten Gerippe erhalten im Fertigungsbereich "Bepunktung" in den einzelnen Stationen des kontinuierlich laufenden U-förmigen Fertigungsbandes mit Schleppkettenförderer ihre Außenhaut, die aus dem bereits bekannten Karosseriebaustoff "Duroplast" besteht. Insgesamt 10 Teile werden aus diesem Baustoff gefertigt:

Dach, Motorhaube, zwei Vorderkotflügel, zwei Türen,  
zwei Hinterkotflügel, Heckhaube, Attrappe.

Nach Kontrolle der bepunkteten Karosserie durchläuft diese die Grundierung, die Trockentrommel und zur Fertiglackierung eine der automatischen Lackiertaktstraßen. Hier werden die Karosserien im automatisch Durchlauf entsprechend der Farbpalette gespritzt und gebrannt und in der fertigen Außenlackierung dem nächsten Fertigungsbereich übergeben.

Nach dem Aufsetzen der Karosserie auf das Endmontageband wird die Karosserie-Fertigmontage mit Innenausstattung und Verglasung vorgenommen. Mit mechanischem Antrieb versehene Montagebänder, die durch mehrere Kreisfördersysteme aus der mechanischen Fertigung und dem Hauptlager ihre Komplettierungsteile erhalten, vereinen sich mit einem gesonderten Zubringerband, auf dem in der Zwischenzeit die gesamte Gruppe des Frontriebwerkblockes zusammengefügt wurde. Dieser wird an den Hilfsrahmen montiert und an den nun nahezu vollständigen Wagen an-

geschlossen. Wenige Takte weiter verläßt der TRABANT 601 in seinen Typvarianten auf eigenen Rädern das Band und wird auf dem Rollprüfstand einer eingehenden Funktionsprüfung unterzogen. Nachdem diese bestanden ist, erhält er in der Fertigmacherei, die er auf mehreren Förderbändern durchheilt, durch Waschen und Polieren den letzten äußeren Schliff.

Wenn in diesem Bericht nur die wesentlichen Anlagen während eines Rundganges erwähnt wurden, dann deshalb, weil es fast unmöglich ist, alle voll- und teilautomatischen Objekte, wie z. B. die zwei automatischen Taktstraßen zur Bearbeitung der Getriebegehäuse, die automatische Zahnradverkettungsstraße oder die in der riesigen Pressenhalle eingesetzte Produktions- und Lenkungsanlage "fertodata 1100" mit 47 angeschlossenen Zieh- und Kurbelpressen, zu nennen und zu erläutern.

Eines steht jedoch fest:

Im VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau wird mit aller Kraft daran gearbeitet, die Produktion des TRABANT 601 weiter zu steigern, seine anerkannte Qualität ständig zu verbessern.

Jeder SACHSENRING-Automobilbauer sorgt durch sein reiches Fachwissen und seine beruflichen Erfahrungen in Verbindung mit den hier erläuterten technischen Anlagen dafür, daß der TRABANT auf den Straßen Europas ein gutes Zeugnis vom hohen Niveau der volkseigenen Automobilindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ablegt.

Modernste Technologie bei der Fertigung des TRABANT 601

Modernste technologische Verfahren bestimmen das Niveau der Produktion im VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau, wo Wagen produziert werden, die in den vergangenen Jahren durch ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit viele neue Freunde im In- und Ausland gewonnen haben.

Trotz der bereits erfolgten Steigerung der Produktionsziffern wird den Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Fertigungskapazität größte Aufmerksamkeit gewidmet, da die Nachfrage nach dem TRABANT 601 innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik und im Ausland derart groß ist, daß sich auch bei dem gegenwärtig schon wesentlich verstärkten Produktionsausstoß gewisse Wartezeiten für die TRABANT-Kunden nicht vermeiden lassen. Diese Tatsachen sprechen eine eindeutige Sprache.

Bahnbrechende Leistungen wurden in den letzten Jahren auf dem Gebiet der Technologie vollbracht, die bis auf wenige Ausnahmen auf den Reißbrettern der Konstruktionsbüros und der Planungstechnologie des Betriebes entstanden.

Damit haben die Arbeiter, Techniker und Ingenieure der Zwickauer Automobilwerke entscheidenden Anteil an der schnellen und systematischen Einführung der modernsten und hochproduktivsten Fertigungsverfahren, die ihren sichtbaren Ausdruck in höchster Qualität mit ständig steigenden Produktionszahlen finden.

Beginnen wir unsere Betrachtungen während eines kurzen Rundganges im Karosserie-Rohbau.

Hier wurden wesentliche Mechanisierungsmaßnahmen vorgenommen, so daß gegenüber der bisherigen Fertigung die manuelle Belastung auf ein Minimum herabgesetzt und gleichzeitig erhebliche Einsparungen an Fertigungszeit an den Gerippen erzielt wurden.