



Trabant 601 »universal«

das Fahrzeug mit
vielen Einsatzmöglichkeiten

12000
KILOMETER
MIT DEM
ŠKODA 1000 MB

1 1968
VEB
VERLAG TECHNIK
BERLIN
Festschreiben 100 Berlin
A 4374 1
Hilfspreis 1,- 1968

KFZ

Kraftfahrzeug
technik



Trabant 601 universal 

Trabant 601 Universal

Nichtbefriedigende Automobilkarosserien haben wir genug. Um so erfreulicher ist es, daß der neue Kombi aufbau für den Trabant 601 aus dem VEB Karosseriewerke Meerane eine rühmliche Ausnahme geworden ist.

Daß zum modernen Fahrzeugheck des Universal ein etwas simples Vorderteil gehört, konnte am wenigsten in Meerane verhindert werden. Die aus Fertigungsgründen von dem abgelösten Trabant 600 für den 601 übernommenen Kotflügel mit den hervorstehenden Scheinwerferringen bilden eine Frontpartie, die mit dem Grill etwas aufgewertet werden mußte. Dieser für die Limousine Trabant 601 getroffene Kompromiß ist auch am 601-Kombi vorhanden, weil außer Dach und Heck alles aus der Limousinenfertigung stammt.

Geschickt wird die nach oben klappende Hecktür des neuen Kombi für einen gestalterischen Effekt ausgenutzt. Die über die Auflage etwas überstehende untere Türkante bildet eine horizontale Linie, wodurch die Fläche geteilt ist und damit recht gut aussieht. Die Türdichtung mit Gummiprofilen liegt karosserieseitig, die Scharniere sind außen angebracht und in geöffneter Stellung wird die Hecktür automatisch durch eine einseitige Stütze arretiert. Schade, daß in Kürze statt dessen eine einsteckbare Strebe montiert wird, mit der man von Hand — ähnlich der Kofferklappenhalterung an der Limousine — die Hecktür in geöffneter Stellung festlegen kann. Diese

Halterung mußte eingeführt werden, um die Hecktür weiter nach oben klappen zu können. Mit der automatischen Feststellung bestand Unfallgefahr. Die Kante der Hecktür befindet sich dann gerade in Kopfhöhe.

Wenn auch mancher in dem Trabant-600-Kombi bereits ein Vollheckfahrzeug sah, der neue Trabant-601-Kombi ist es unserer Ansicht nach genau so wenig. Das Heckfenster wird bei den modernen Vollheckausführungen geneigter eingebaut. Beim 601-Kombi steht es ziemlich vertikal, und beschlägt ebenso schnell wie das anderer Kombis von außen durch aufgewirbelten Straßenschmutz, besonders bei nasser Fahrbahn. Innen müßte ein Vollheck-Trabant eine Abdeckung des Kofferraumes haben, so daß die dort verstauten Gegenstände nicht ohne weiteres zu sehen sind.

Voll zur Geltung kommt jedoch das größere Raumangebot, das Vollheck- und Kombi karosserien gemeinsam ist. Die Fondsitzebank konnte gegenüber der Limousine zurückversetzt und damit entscheidende Zentimeter gewonnen werden. Die Kniefreiheit ist hier zufriedenstellend; sie beträgt rd. 80 mm mehr als in der Limousine, und vier Erwachsene können in diesem Kleinwagen mit Kombi karosserie auch weite Entfernungen relativ bequem zurücklegen.

Hinter die Fondsitzebank kann man zwei große Koffer stellen und kleineres Gepäck unterbringen. Für weitere Gepäckstücke ist

zwar bis zum Dach noch Platz; sie liegen dann aber nicht rutschticher. Die Fondsitzebank läßt sich nach vorn kippen und die Lehne umlegen, so daß sich eine Ladefläche von 1,50 m Länge und einer Breite von 75 cm an der schmalsten Stelle ergibt, zu der man durch die 90 x 65 cm große Ladeöffnung gelangt. Seinen Namen „Universal“ hat der neue Trabant-601-Kombi jedenfalls vollauf verdient.

Reserverad, Werkzeug, Autobahn-Warnbock usw. haben unter der Ladeplattform Platz gefunden und liegen auf dem Fahrzeugboden. Mindestens für das Werkzeug müßte es Befestigungsmöglichkeiten wie in der Limousine geben. Auch für das Reserverad reicht die Spannung der Zugfedern am Abdeckbrett nicht aus; schon beim Überfahren nur mäßiger Fahrbahnebenheiten rumpelt es. Überhaupt gab es wie bei allen Trabant, die wir bisher fuhren, Nebengeräusche in der Karosserie. Das rappende Instrumentenbrett unseres Testwagens ist aber kein Verschulden der Meeraner Fertigung, sondern gehört zu den von Sachsenring stammenden Originalteilen. Gegenüber dem bisherigen Kombi kommen dem „Universal“ die gesamten Geräuschminderungsmaßnahmen der 601-Limousine, wie z. B. die Malikustikmatten, zugute. Die den Schall

Bild 1 Es fällt schwer, zu entscheiden, welche Heckpartie besser ist — gelungen sind sie beide
(Foto: Romü)





von der Fahrbahn dämpfende Strebe zwischen den hinteren Radkästen wird hier durch eine verstärkte Heckbaugruppe ersetzt. Außerdem besteht das Dach aus Duroplast und nicht wie bisher aus Stahlblech. Zwar ist auf den Fondsitzen, z. B. beim Befahren von Pflasterstrecken, noch ein leichtes Dröhnen wahrzunehmen, die Resonanz der Motorschwingungen im Fahrzeugdach ist jedoch gründlich beseitigt.

So gut der Platzgewinn für Sitz- und Stauraum ist, die Belüftung und Heizung reicht für das größere Volumen dieses Innenraumes nur schlecht aus. Vielleicht könnte eine kontinuierliche Entlüftung, ähnlich der des Wartburg-Kombi, helfen. In der kalten Jahreszeit ist die Feuchtigkeit, die vier Personen in den Wagen bringen, einfach nicht herauszubekommen. Die Scheiben beschlagen ringsum immer wieder.

Sonst kann man mit den Sichtverhältnissen dank der großen Scheibe in der Hecktür und den langen Seitenscheiben zufrieden sein. Auch der neue Rückspiegel wird hier verwendet und versperrt nach vorn nicht so viel Sicht wie der bisherige, allerdings gibt nur ein schmaler Streifen der Spiegelfläche das Straßengeschehen hinter dem Fahrzeug wider. Der Spiegelhalter ist im Kombi zu kurz.

Bild 5 Blick auf die Ladefläche im Trabant 601, die nach Umklappen der Fondsitzbank entsteht (Foto: Romü)

Die einfache Innenausstattung ist mit der der Limousine gleich. Die Auskleidung besteht aus hellen Plastfolien, die Polsterbezüge aus strapazierfähigem, aber wegen seiner hellen Tönung etwas empfindlichem Stoff. Die Holzplatten der Ladefläche sind mit dunkelgrauem Bouclé bespannt. Die Verarbeitung durch den VEB Karosseriewerke Meerane war sauber und einwandfrei ausgeführt worden.

Direkt verwendet wird auch die Bodenplatte mit Fahr- und Triebwerk aus der Zwickauer Limousinenproduktion. Das Eigenlenkverhalten des „Universal“ ist genau so neutral wie bei der Limousine. Erst bei höheren Kurvengeschwindigkeiten und nasser oder glatter Fahrbahn zeichnet sich eine leichte Übersteuerungstendenz ab, was mit dem Lenkrad einwandfrei zu beherrschen ist. Mit dem Frontantrieb kann man auch den Trabant-Universal sicherer durch schnelle Kurven ziehen lassen als manchen größeren Wagen. Etwas deutlicher ist der Belastungswechsel beim Gaswegnehmen in schnellgefahrenen Kurven zu spüren. Eine Erhöhung der Seitenwind-Empfindlichkeit konnten wir auch bei voller Beladung nicht feststellen.

Die Übersetzung des vollsynchronisierten Vierganggetriebes und des Achsantriebes blieb unverändert. Man muß also auch keine Erhöhung der Zugkraft erwarten, obwohl die Eigenarten des Frontantriebs, z. B. beim Anfahren am Berg oder bei Glätte, berück-

sichtigt sein wollen. Besonders mit voller Nutzlast im Wagen drehen die Räder leicht durch.

Dafür erreicht der Trabant-Universal auch die gleichen, für einen Kleinwagen der 600-cm³-Klasse akzeptablen Beschleunigungs- und Geschwindigkeitswerte wie die Limousine. Wir stoppten für 0 bis 60 km/h im Mittel 11,5 s und für 0 bis 80 km/h im Mittel 24 s.

Aerodynamisch hat die Kombiform gegenüber dem Stufenheck an der Limousine eher Vor- als Nachteile. Wie erreichten zwar im Mittel von Hin- und Rückfahrt lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 96,5 km/h, was aber vor allem seinen Grund darin hat, daß der Wagen nur für eine kurze Fahrstrecke innerhalb der Einfahrzeit zur Verfügung stand und die Messungen beim km-Stand 1800 durchgeführt werden mußten. Deshalb liegt vermutlich auch der Kraftstoffverbrauch noch etwas hoch (Bild 6). Im

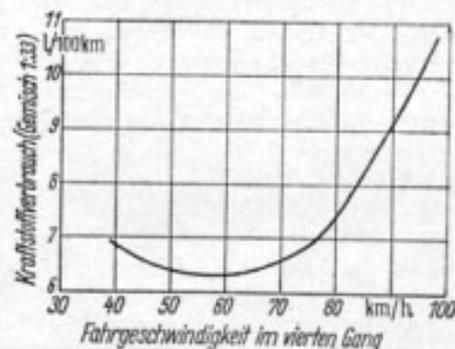


Bild 6 Kraftstoffverbrauchskurve

Durchschnitt verbrauchten wir 8,5 l/100 km (Gemisch 1:33). Die Masse des fahrfertigen Wagens ergab sich auf der Waage auch etwas höher als werkseitig angegeben mit 660 kg.

Der Trabant-601-Kombi mit dem Beinamen Universal ist eine gutgelungene Variante des Zwickauer Kleinwagens. Er vereinigt fast alle Vorteile der 601-Limousine und hat nur wenig typgebundene Nachteile. Das größere Raumangebot wird für viele das ausschlaggebende Kaufargument sein, auch wenn er, was nicht ganz einleuchtet, mit seinen 9300 MDN wesentlich teurer als die Limousine ist.

Wenn wir dem neuen Trabant-Kombi auch die Qualitäten eines Vollheckwagens, wie wir ihn uns vorstellen, nicht ganz zuerkennen können, so ist doch eins unbestreitbar: Die in Meerane gestaltete Heckpartie des „Universal“ ist tadellos.

